

# Tradycje lotnicze **Gminy Zaleszany**

lotnisko aeroklubu stalowowolskiego  
w Turbi



Tradycje lotnicze

**Gminy Zaleszany**



Niniejsza publikacja powstała w ramach realizacji projektu pn.: „Budowa stałej współpracy pomiędzy gminami: Zaleszany, Pysznica, Komarów-Osada, Łabunie, Skierbszów poprzez wspólne tworzenie polityki i rozwoju regionalnego na terenie Polski Wschodniej” finansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Rozwoju Polski Wschodniej 2007-2013.

Tradycje lotnicze  
***Gminy Zaleszany***

Aerial traditions of the  
***Municipality of Zaleszany***

Flugtraditionen der  
***Gemeinde Zaleszany***

PROPAGANDA SP. Z O.O.  
Polska

Propaganda Ltd.  
Poland

Propaganda GmbH  
Polen



### **Szanowny Czytelniku**

Lotnisko w Turbi i wszystko co się z nim wiąże, to niezaprzeczalnie ważne atrybuty historii, teraźniejszości, oraz jestem przekonany, także przyszłości Gminy Zaleszany.

Decyzja o budowie lotniska w Turbi dla potrzeb lotnictwa wojskowego podjęta została już w latach trzydziestych XX wieku w związku z powstaniem Centralnego Okręgu Przemysłowego.

Lotnisko wybudowane zostało jednak przez okupanta niemieckiego przygotowującego się do inwazji zbrojnej na ZSRR. Po klęsce militarnej wycofujące się wojska niemieckie wysadziły zabudowania i pas startowy lotniska. Armia Radziecka dokonała tylko prowizorycznej adaptacji lotniska dla potrzeb odbywanych nalotów bojowych na pozycje wojsk niemieckich. Ogrom zniszczeń wojennych spowodował, że lotnisko w swoim pierwotnym kształcie, z betonowym pasem startowym, już się nie odrodziło.

Dzisiaj gospodarzem lotniska jest Aeroklub Stalowowski, który planowano powołać już wiosną 1939 roku. Wybuch wojny przeszkodził jednak w realizacji tego zamierzenia. Po wojnie, po wielu podejmowanych próbach, udaremnianych z powodu braku środków na wybudowanie potrzebnej infrastruktury technicznej, w dniu 19 stycznia 1957 roku powstał Aeroklub Robotniczy Huty Stalowa Wola. Od tego dnia datuje się historia działalności Aeroklubu w Stalowej Woli.

Efekt ponad 50-letniej działalności Aeroklubu to obecnie istniejąca infrastruktura techniczna lotniska oraz przede wszystkim wielka liczba wyszkolonych wychowanków – pilotów szybowcowych, spadochroniarzy, baloniarzy, lotniarzy i modelarzy – rozstawiających polskie lotnictwo na cały świat.

Położenie geograficzne lotniska i dogodne warunki termiczne sprawiają, że lotnisko w Turbi jest miejscem organizowania wielu, o znaczeniu krajowym i międzynarodowym imprez samolotowych, szybowcowych, lotniarskich, balonowych i modeli latających, stanowiących wielką atrakcję dla mieszkańców gminy i okolic oraz turystów.

Oddajemy do rąk Czytelnika opracowanie, które zawiera historię lotnictwa na terenie wsi Turbia i Aeroklubu w Stalowej Woli oraz przedstawia sylwetki działaczy i pasjonatów lotnictwa z lotniskiem w Turbi i z Aeroklubem w Stalowej Woli związanych.

Turystów oraz mieszkańców gminy i okolic zapraszamy do odwiedzania urządzonej na terenie lotniska „Izby tradycji lotniczych” oraz uczestniczenia w organizowanych na lotnisku imprezach lotniczych.

**Andrzej Karaś**

Wójt Gminy Zaleszany



### **Dear Reader**

Airport Turbia and everything that is connected with it, is undeniably important attributes of the history, present, and I am convinced that the future of the Municipality of Zaleszany.

The decision to build the airport in Turbia for the Air Force has already been made in the thirties of the twentieth century in connection with the establishment of the Central Industrial District.

The airport was built by the German occupiers, however, preparing for an armed invasion of the Soviet Union. After the defeat of the military retreating German troops blew up buildings and airport runway. The Soviet Army made makeshift adaptation only needs to be completed for the airport bombing battle positions of German troops. The enormity of the devastation of war caused the airport in its original form, with a concrete runway, has not revived.

Today, the airport is hosting Aero Club, which planned to appoint the spring of 1939. The outbreak of war, however, prevented the implementation of this plan. After the war, after many attempts undertaken, the lack of resources to build the necessary technical infrastructure, on 19 January 1957, Aero Club was formed Stalowa Wola Steelworks. From this day dates back to the history of business Aero Club in Stalowa Wola.

The result of over 50 years of activity Aero Club is now existing technical infrastructure of the airport and most of all a great number of trained pupils - glider pilots, paratroopers, Balloning, hang-glidern and model - Polish aviation throughout the world.

Geographical airport and convenient thermal conditions make the airport Turbia is a place to organize many of national and international events, airplane, glider, balloon and flying models, which are a great attraction for residents of the municipality and surrounding areas, and tourists.

We give the reader a paper that presents the history of aviation in the village Turbia and the Aero Club in Stalowa Wola and presents profiles of activists and aviation enthusiasts to the airport Turbia and Aeroclub in Stalowa Wola related.

Tourists and residents of the municipality and the surrounding area are invited to visit the decorated at the airport, "Chambers traditions air" and to participate in events organized at the airport airports.

**Andrzej Karaś**

Mayor of Zaleszany



### **Sehr geehrter Leser**

Der Flughafen in Turbia und alles, was mit ihm verbunden ist, sind unbestreitbare wichtige Merkmale der Geschichte, der Gegenwart, und ich bin davon überzeugt, ebenfalls der Zukunft der Gemeinde Zaleszany.

Die Entscheidung über den Bau des Flughafens in Turbia, für den Bedarf des Militär-Flugwesens, wurde schon in den dreißiger Jahren des 20. Jhs., im Zusammenhang mit der Entstehung des Zentralen Industriekreises getroffen.

Der Flughafen wurde jedoch von einem deutschen Besatzer gebaut, der sich auf die Kampfinvasion auf die UdSSR vorbereitet hat. Nach der militärischen Niederlage, haben die deutschen rückziehenden Armeen die Bebauungen und die Startbahn des Flughafens in die Luft gejagt. Die Sowjetische Armee hat nur eine provisorische Bearbeitung des Flughafens vorgenommen, die für den Bedarf der stattfindenden Kampfluftangriffe auf die Positionen der deutschen Armeen vorgesehen war. Der gewaltige Ausmaß der Kriegsbeschädigungen verursachte, dass der Flughafen in seiner Urform, mit einer Beton-Startbahn, nicht mehr erneuert wurde.

Der Eigentümer des heutigen Flughafens ist der Aeroklub Stalowa Wola, den man schon im Frühling 1939 geplant hatte, zu berufen. Der Kriegsausbruch hat jedoch die Realisierung dieser Vorhaben durchkreuzt. Nach dem Krieg, nach vielen unternommenen Versuchen, die man wegen der fehlenden Mittel für den Bau der nötigen technischen Infrastruktur vereitelt hat, wurde am 19. Januar 1957 der Arbeiter-Aeroklub der Huta Stalowa Wola gegründet. Ab diesem Tag wird die Geschichte der Tätigkeit des Aeroklubs in Stalowa Wola datiert.

Der Effekt der über 50-jährigen Tätigkeit des Aeroklubs, ist die zurzeit existierende technische Infrastruktur des Flughafens und vor allem die große Anzahl der ausgebildeten Absolventen – Segelflugpiloten, Fallschirmspringer, Ballonfahrer, Drachenflieger und Modellbauer – die das polnische Flugwesen in der ganzen Welt berühmt machen.

Die geografische Lage des Flughafens und die günstigen thermischen Bedingungen verursachen, dass der Flughafen in Turbia ein Ort ist, wo man viele landesweite und internationale Flugzeug-, Segelflug-, Flug-, Ballon- und Flugmodellbauveranstaltungen organisieren kann, die eine enorme Attraktion für die Bewohner der Gemeinde und der Umgebungen, und die Touristen darstellen.

Wir übergeben den Leser diese Bearbeitung, die die Geschichte des Flugwesens im Gebiet des Dorfs Turbia und des Aeroklubs in Stalowa Wola beinhaltet, und die Figur der Aktivisten und Liebhaber des Flugwesens, mit dem Flughafen in Turbia und mit dem Aeroklub in Stalowa Wola verbunden sind.

Die Touristen und die Bewohner der Gemeinde und Umgebungen laden wir ein, die „Kammern der Flugtradition“, auf dem Gelände des Flughafens eingerichtet wurden, zu besuchen, und an den Flugveranstaltungen Teil zu nehmen, die am Flughafen organisiert werden.

**Andrzej Karaś**

Gemeindevorsteher Zaleszany

**Propaganda sp. z o.o.**  
Stalowa Wola

**Tekst**  
**Text**  
Zbigniew Światowiec

**Zdjęcia**  
**Photos**  
**Fotos**  
Archiwum Urzędu Gminy Zaleszany  
Archiwum Gminnego Ośrodka Kultury w Zaleszanych  
Zbigniew Światowiec  
Jacek Wiedeński

**Redaktor wydania**  
**The editor**  
**Redaktion der Ausgabe**  
Zbigniew Światowiec

**Projekt okładki**  
**The project of covers**  
**Umschlaggestaltung**  
Marcin Gofryk

**Opracowanie graficzne, skład, łamanie**  
**Graphic design, DTP**  
**Grafische Bearbeitung, Zusammensetzung, Seitenumbruch**  
Marcin Gofryk

**Wydawca**  
**Publisher**  
**Herausgeber**  
Propaganda sp. z o.o.  
37-450 Stalowa Wola, ul. 1 Sierpnia 12  
www.mspr.pl, propaganda@mspr.pl

ISBN: 978-83-939325-0-4



Egzemplarz bezpłatny



Niniejsza publikacja powstała w ramach realizacji projektu pn.: „Budowa stałej współpracy pomiędzy gminami: Zaleszany, Pysznica, Komarów-Osada, Łabunie, Skierbieszów poprzez wspólne tworzenie polityki rozwoju regionalnego na terenie Polski Wschodniej” finansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Rozwoju Polski Wschodniej 2007-2013.

“Tylko odrobina wiary w nieśmiertelność pozwala usiąść za sterami samolotu”  
*Autor nieznan*

“Just a little faith in the immortality allows you to sit at the controls of an airplane”  
*Author unknown*

„Nur ein Funken Glaube an die Unsterblichkeit, erlaub sich hinters Steuer des Flugzeugs zu setzen“  
*Autor unbekannt*



Początki lotniczych tradycji w  
**Gminie Zaleszany - Lotnisko Turbia**

The beginnings of aviation tradition in the  
**municipality of Zaleszany - airport Turbia**

Anfänge der Flugtraditionen in der  
**Gemeinde Zaleszany - Flughafen Turbia**

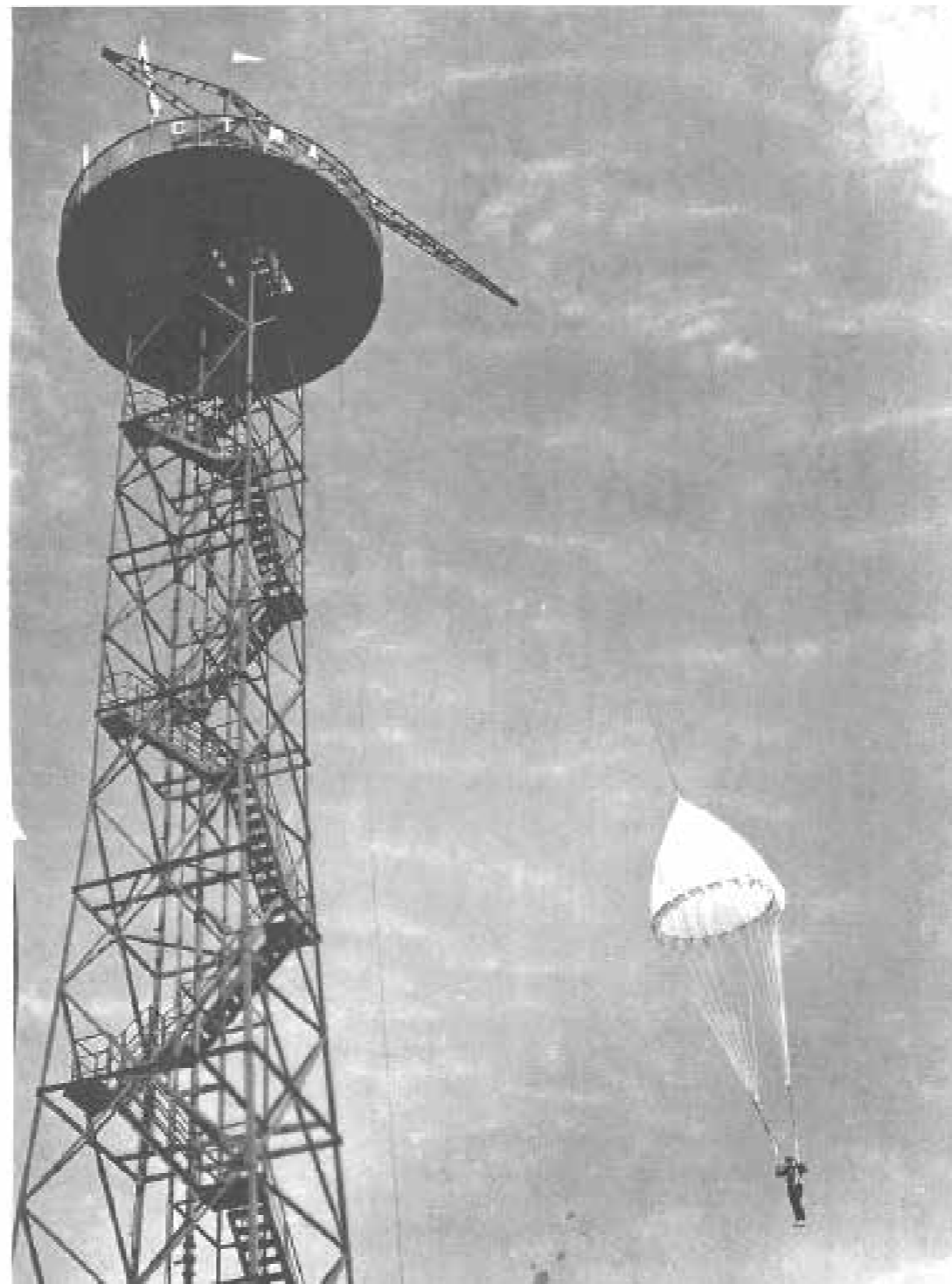


## Początki lotniczych tradycji w gminie Zaleszany – lotnisko Turbia

Na terenach obecnej Polski południowo wschodniej rozciąga się obszar, na którym w latach 1936-1939 powstawał największy projekt gospodarczy II Rzeczypospolitej – Centralny Okręg Przemysłowy. Celem COP-u było zwiększenie ekonomicznego potencjału Polski, rozbudowa przemysłu ciężkiego i zbrojeniowego, a także zmniejszenie bezrobocia wywołanego skutkami wielkiego kryzysu. Budowę COP zainicjował wicepremier i minister skarbu Eugeniusz Kwiatkowski, który rozpoczął działalność w trudnym okresie, gdy kryzys dopiero się kończył, wzrastało bezrobocie w miastach, a na wsiach wciąż panowała bardzo trudna sytuacja. Jedną z najważniejszych inwestycji w COP była budowa Zakładów Południowych, czyli dzisiejszej Huty Stalowa Wola.

Ówczesne władze uznały także, że niezbędna dla właściwego rozwoju gospodarczego tych terenów, a także dla ich obrony, będzie budowa lotniska w centrum terenów Centralnego Okręgu Przemysłowego. Wybór padł na dobra ziemskie księcia Lubomirskiego, a dokładnie na tereny wsi Turbia i tu miało być zlokalizowane jedno z ważnych lotnisk przedwojennej Polski. Jednocześnie wiosną 1939 roku Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej obiecał miejscowemu Komitetowi Organizacyjnemu pomoc w utworzeniu lokalnego Aeroklubu oraz przydział dwóch samolotów RWD-8. Niestety wojna przeszkodziła w realizacji tych zamierzeń. Niemcy, bazując częściowo na zdobytych, przedwojennych planach budowy lotniska zapasowego, zbudowali w Turbi lotnisko dla potrzeb Luftwaffe, posiadające w roku 1944 betonowy pas startowy, stację paliw i komplet stałych zabudowań lotniskowych. Miało to być lotnisko zapasowe przygotowywane głównie z myślą o ataku Niemiec na ZSRR. Po wycofaniu się wojsk niemieckich z lotniska korzystali Rosjanie, jednak działania wojenne spowodowały poważne zniszczenia, które nigdy już nie zostały do końca usunięte.

Po zakończeniu działań wojennych podjęta została przez grupę miejscowych działaczy próba utworzenia Aeroklubu. Ówczesne władze polskiego lotnictwa sportowego nie wyraziły zgody, tłumacząc to brakiem zaplecza i ludzi o odpowiednich kwalifikacjach. Mimo tych niepowodzeń grupa entuzjastów lotnictwa nie dała za wygraną. W 1947 roku w środowisku harcerskim zrodziła się inicjatywa utworzenia Ośrodka Lotniczego przy ówczesnym Powiatowym Oddziale Ligi Lotniczej w Nisku. W rok później utworzono modelarnię lotniczą, której pierwszym instruktorem był Bolesław



Borowiec, a sam Ośrodek został utworzony w roku 1950. Następnym krokiem było utworzenie Komitetu Budowy Wieży Spadochronowej, któremu przewodniczył Władysław Kóteczko.

W realizacji tej budowy pomagały miejscowe zakłady pracy, w szczególności Huta Stalowa Wola. Wieżę oddano do użytku 7 września 1952 roku. Ambicje entuzjastów lotnictwa sięgały jednak dalej. W 1955 roku powstaje Społeczny Komitet Budowy Hangaru pod patronatem ówczesnego dyrektora Huty Stalowa Wola inż. Józefa Wańka, z perspektywnym zamiarem utworzenia Aeroklubu. Motorem tych poczynań był długoletni przewodniczący Zarządu Miejskiego Ligi Lotniczej i LPŻ Władysław Kóteczko.

Pierwsze organizacyjne zebranie Aeroklubu Robotniczego w Stalowej Woli odbyło się 18 stycznia 1957 roku i jego pierwszym prezesem został Zdzisław Sikorski. Powołano sekcje modelarską, spadochronową, szybowcową i samolotową. 22 września 1957 roku uroczystie oddano do użytku hangar na lotnisku w Turbi.



## The beginnings of aviation tradition in the municipality of Zaleszany – airport Turbia

In what is now south-eastern Poland extends to an area where in the years 1936-1939 was built the largest economic project of the Second Republic - Central Industrial District. The purpose of the COP was to increase the economic potential of the Polish, the expansion of heavy industry and defence, as well as reducing unemployment caused by the effects of the Great Depression. The construction of the COP initiated Deputy Prime Minister and Minister of the Treasury, Eugeniusz Kwiatkowski, who started the business in a difficult period, when the crisis has just ended, increased unemployment in cities and in rural areas there was still a very difficult situation. One of the most important investments in the COP was the construction of the Southern Works, which is today Stalowa Wola Steelworks.

The authorities recognized that necessary for the proper economic development of these

areas, as well as for their defence, will be construction of an airport in the centre area of the Central Industrial District. The choice fell on the estates of Prince Lubomirski, specifically for rural areas Turbia and there was to be located one of the most important pre-war Polish airports. At the same time spring of 1939 the Polish Aero Club promised the local Organising Committee in establishing the local Aero Club and the allocation of two RWD-8. Unfortunately, the war prevented the implementation of these plans. Germany, based in part on lessons, pre-war plans to build aerodrome built in Turbia airport for the Luftwaffe in 1944 having concrete runway, a petrol station and a set of permanent buildings airport. It would be the aerodrome prepared primarily for the German attack on the Soviet Union. After the withdrawal of German troops from the airport using the Russians, but the war caused severe destruction that never been fully removed.

After the war was undertaken by a group of local activists attempt to create the Aero Club. The contemporary Polish sport aviation authorities have not agreed, explaining that the lack of facilities and people with the right skills. Despite these setbacks group of aviation enthusiasts did not give up. In 1947, in an environment scout arose initiative to set up the Centre for Aviation at the then District Branch of the League of Aviation in Nisk. A year later, the pattern shop air, the first instructor was Boleslaw Borowiec, and the centre was created in 1950. Next step was the creation of the Parachute Tower Building Committee, chaired by Wladyslaw little ring.

The realization of this construction helped local workplaces, in particular Stalowa Wola Steelworks. The tower was opened on Sept. 7, 1952 year. The ambitions of aviation enthusiasts, however, reached further. In 1955 he created Social Hangar Building Committee under the auspices of the then director of Steelworks Eng. Joseph Wanka, with the aim of creating a perspective Aero Club. The driving force behind these actions was the long-time chairman of the Board of the Municipal League of Aeronautics and PAP Wladyslaw little ring.

The first organizational meeting of the Aero Club of was held on 18 January 1957, and its first president was Zdzisław Sikorski. Cited sections modelling, parachute, glider and airplanes. 22 September 1957 formally put into operation a hangar at the airport in Turbia.



### Anfänge der Flugtraditionen in der **Gemeinde Zaleszany** – *Flughafen Turbia*

Auf dem Gelände des heutigen süd-östlichen Polens, breitet sich ein Gebiet aus, auf dem das größte Wirtschaftsprojekt der II Republik Polen, in den Jahren 1936-1939 entstand – der Zentrale Industriekreis. Das Ziel des ZI war die Vergrößerung des ökonomischen Potentials Polens, der Ausbau der Schwer- und Rüstungsindustrie, wie auch die Verringerung der Arbeitslosigkeit, die durch die Folgen der großen Krise entstanden ist. Der Bau des Zentralen Industriekreises wurde vom Vizepräsidenten und Minister für die Verwaltung und Veräußerung des Staatsvermögens Eugeniusz Kwiatkowski in die Wege geleitet, der die Tätigkeit in einem schweren Zeitraum anfang, als die Krise erst zu Ende ging, die Arbeitslosigkeit in den Städten zunahm, und in den Dörfern eine sehr schwere Situation herrschte. Eine

der wichtigsten Investitionen im ZI war der Bau der Südlichen Betriebe, also der heutigen Huta Stalowa Wola.

Die damaligen Mächte haben ebenfalls anerkannt, dass für die entsprechende wirtschaftliche Entwicklung dieser Gebiete, und ebenfalls für ihren Schutz, der Bau eines Flughafens im Zentrum der Gebiete des Zentralen Industriekreises nötig wäre. Die Auswahl fiel auf das Landgut des Fürsten Lubomirski, genauer, auf die Gebiete des Dorfes Turbia, und hier sollte eines der wichtigsten Flughäfen des vorkriegerischen Polens lokalisiert werden. Gleichzeitig hat der Aeroklub der Republik Polen, im Frühling 1939 dem Organisationskomitee versprochen, bei der Erschaffung des lokalen Aeroklubs und bei der Zuteilung von zwei RWD-8 Flugzeugen zu helfen. Leider hat der Krieg die Realisierung dieser Träume gestört. Die Deutschen haben in Turbia einen Flughafen für den Bedarf der Luftwaffe gebaut, das im Jahr 1944 eine Beton-Startbahn, eine Tankstelle und eine Gruppe von festen Flughafenbebauungen besaß, und teilweise auf den erhaltenen, vorkriegerischen Bauplänen des Zusatzflughafens basierten. Es sollte ein Zusatzflughafen sein, der hauptsächlich mit dem Gedanken an ein Angriff der Deutschen auf die UdSSR vorbereitet werden sollte. Nach dem Rückzug der deutschen Armeen, wurde der Flughafen von den Russen genutzt, doch die kriegerischen Tätigkeiten haben ernste Beschädigungen verursacht, die nie ganz behoben werden konnten.

Nach dem Ende der Kriegstätigkeiten, hat eine Gruppe der örtlichen Aktivisten den Versuch gestartet, einen Aeroklub zu gründen. Die damaligen Mächte des polnischen Sport-Luftwesens haben dem nicht zugestimmt, und erklärten es mit dem Fehlen des Hintergrunds und der entsprechend qualifizierten Leute. Im Jahr 1947, entstand im Pfadfinderkreis die Initiative, ein Flugzentrum im damaligen Landkreis der Flug-Liga-Abteilung in Nisk zu gründen. Ein Jahr später hat man die Flug-Modellbauwerkstatt gegründet, deren erster Instruktor, Bolesław Borowiec war.

#### Anfänge der Flugtraditionen in der Gemeinde Zaleszany – Flughafen Turbia

Das Zentrum selbst, wurde im Jahr 1950 gegründet. Der nächste Schritt war die Gründung des Baukomitees des Fallschirmspringturms, der von Władysław Kóteczko geleitet wurde.

Bei der Realisierung dieses Baus haben örtliche Arbeitsbetriebe geholfen, besonders die Huta Stalowa Wola. Der Turm wurde am 7. September 1952 zur Nutzung übergeben. Die Ambitionen der Flug-Enthusiasten reichten jedoch weiter. Im Jahr 1955 entstand das Soziale Flugzeughallen-Baukomitee unter dem Patronat des damaligen Direktors der Huta Stalowa Wola Ing. Józef Wańka, mit dem perspektivischen Vorhaben, einen Aeroklub zu gründen. Der Motor dieser Vorgehen war der langjährige Vorsitzender des Stadtvorstands der Flug-Liga und LPŻ, Władysław Kóteczko.

Die ersten organisatorischen Versammlungen des Arbeits-Aeroklubs in Stalowa Wola, fand am 18. Januar 1957 statt. Zu seinem ersten Vorsitzenden wurde Zdzisław Sikorski. Man berufte die Modellbau-, Fallschirmspring-, Segelflug- und die Flug-Sektion. Am 22. September 1957 übergab man die Flugzeughalle feierlich zur Nutzung am Flughafen in Turbia.





### Wykaz członków założycieli

- 1 Kóteczko Włodysław
- 2 Sikorski Zdzisław
- 3 Podroza Aleksander
- 4 Flaszka Zbigniew
- 5 Walariski Roman
- 6 Tyc Bolesław
- 7 Brzezinski Stanisław
- 8 Kiszka Ryszard
- 9 Liwoch Edmund
- 10 Grochal Stanisław
- 11 Ramus Tadeusz
- 12 Ostrowski Jan
- 13 Hudnej Jan
- 14 Bobek Włodysław
- 15 Grochor Zygmunt
- 16 Tabaczyński Ludwik
- 17 Prokop Jan
- 18 Butyn Michał
- 19 Ziobro Adam
- 20 Mazur Marek

*Włodysław*

*Aleksander*

*Ryszard*

*Edmund*

*Stanisław*

*Tadeusz*

*Jan*

*Jan*

*Michał*

*Adam*

*Marek*



Uroczyste otwarcie  
lotniska w Turbi w 1957  
roku



2 i 3. Piloci Aeroklubu  
w pierwszomajowym  
pochodzie w roku 1959

4. Inż. Józef Waniek  
(z prawej) odbiera  
puchar od przedsta-  
wiciela Aeroklubu PRL  
(1959)



### Początki lotniczych tradycji: **Ludzie Aeroklubu**

Aeroklub stalowowski, a także lotnisko w Turbi, przez wiele lat funkcjonowania w lokalnym środowisku, dorobiło się sukcesów na arenie krajowej i międzynarodowej. Osiągnięcia te były możliwe dzięki ludziom, którzy na rzecz lotnictwa oddawali swój czas, swoje talenty, którzy poświęcali się bez reszty swojemu hobby, często później zamieniając upodobania w zajęcie wykonywane zawodowo. Dla wielu z nich zetknięcie z lotniskiem, z samolotami, z innymi ludźmi już „zarażonymi” pasją latania stawało się początkiem długiej i satysfakcjonującej drogi życiowej mocno związanej z lotnictwem.

Nie sposób wymienić wszystkich tych, którzy pozostawili znaczący ślad w historii Lotniska Turbia, w historii gminy Zaleszany, w historii Aeroklubu, ale o kilku wspomnieć należy.

Pierwszym prezesem powstałego w 1957 r. Aeroklubu Stalowowskiego był mgr inż. pilot Zdzisław Sikorski, postać niezwykła, o bardzo barwnym życiorysie, całe życie związana z polskim lotnictwem.



### The beginnings of aviation tradition: **Ludzie Aeroklubu**

Aero Club, as well as the airport in Turbia, for many years of operation in the local environment, they already have a success on the national and international arena. These achievements were made possible thanks to the people who are in favour of aviation gave their time, their talents, who devoted himself completely to his hobby, often after turning pleasure in the job done professionally. For many of them encounter the airport, with planes, with other people already “infected” passion for flying became the beginning of a long and rewarding way of life strongly related to aviation.

Not to mention all those who have left a significant mark in the history of Airports Turbia, in the history of the municipality of Zaleszany, in the history of the Aero Club, but a few should be mentioned.

The first president formed in 1957, the Aero Club of Stalowa a MSc. pilot Zdzisław Sikorski, an unusual figure, with very colourful biography, life associated with the Polish aviation.



### Anfänge der Flugtraditionen: **Menschen des Aeroklubs**

Der Aeroklub Stalowa Wola, und ebenfalls der Flughafen in Turbia, sind über die vielen Jahre des Funktionierens im lokalen Umfeld zu vielen Erfolgen auf der Landesarena und der internationalen Arena gekommen. Diese Leistungen waren dank den Menschen möglich, die ihre Zeit und ihr Talent dem Flugwesen widmeten, sich ohne Ausnahme ihrem Hobby hingaben, und später oft ihre Vorliebe zum Beruf machten. Für viele von ihnen, wurde der Kontakt mit dem Flughafen, den Flugzeugen, und den anderen, schon mit der Leidenschaft „infizierten“ Menschen, der Anfang eines langen und sinnvollen Lebenswegs, der stark mit dem Flugwesen verbunden ist.

Man kann nicht alle nennen, die eine bedeutende Spur in der Geschichte des Flughafens Turbia, in der Geschichte der Gemeinde Zaleszany und in der Geschichte des Aeroklubs hinterlassen haben, aber man sollte sich an ein paar von ihnen erinnern.

Der erste Vorsitzende, des im Jahr 1957 entstandenen Aeroklubs Stalowa Wola war Mag. Ing. Pilot Zdzisław Sikorski. Eine außergewöhnliche Persönlichkeit, mit einem sehr interessanten Lebenslauf, und mit seinem ganzen Leben, mit dem polnischen Flugwesen verbunden.



### **Zdzisław Sikorski**

Urodził się w 1913 r. we Lwowie, nauki pobierał w Poznaniu, w gimnazjum w Stanisławowie, studiował we Lwowie i w Łodzi, gdzie uzyskał stopień inżyniera mechanika w zakresie budowy samolotów i magistra nauk technicznych. Przed II wojną światową należał do Związku Awiatycznego Studentów Politechniki Lwowskiej, był w zarządzie, a później prezesem tego związku, oraz członkiem Aeroklubu Lwowskiego. Swoje doświadczenie pilota szybowcowego pogłębiał w szkole w Bezmiechowej (w Bieszczadach), a pierwszą pracę zawodową podjął w 1941 roku w Zakładach Południowych w Stalowej Woli. Od 1945 roku pracował w szkole zawodowej w Rudniku, potem w Nisku i Stalowej Woli. Kiedy w 1957 roku powołano Aeroklub Stalowowski, Zdzisław Sikorski został jego pierwszym prezesem. Potem jeszcze pełnił tę funkcję w latach 1981–1991. W roku 1991 otrzymał tytuł Honorowego Prezesa Aeroklubu w Stalowej Woli.

Zdzisław Sikorski był wielokrotnie nagradzany za pracę zawodową i społeczną, w dziedzinach związanych z lotnictwem i edukacją, bo tym dwóm pasjom poświęcił się całkowicie. Kochając lotnictwo, kochając nieograniczoną wolność, którą ono daje, potrafił kilku pokoleniom młodych adeptów sportów lotniczych tę miłość przekazać.



### Zdzisław Sikorski

He was born in 1913 in Lviv, his studies in Poznan, in the gymnasium in Stanislav, studied in Lviv and Lodz, where he earned a degree in mechanical engineering in the construction of aircraft and master's degrees in technical sciences. Before World War II belonged to the students of the Lviv Polytechnic, he was on the board, and later president of the compound, and a member of the Aero Club of Lviv. His experience deepened glider pilot school in Bezmiechow (in the Bieszczady Mountains), and the first professional work undertaken in 1941 in the South in the . Since 1945, he worked at a vocational school in Rudnik, then in Nisk. When in 1957 established Aero Club.

Zdzisław Sikorski was its first president. Then she held the office in 1981-1991. In 1991 he received the title of Honorary President of the Aero Club in Stalowa Wola. Zdzisław Sikorski has been honoured for his professional and social, in the fields of aviation and education, because these two passions devoted himself completely. Loving aviation, loving the unlimited freedom that it gives, could several generations of young students that love of aviation sports pass.



### Zdzisław Sikorski

Zdzisław Sikorski wurde im Jahr 1913 in Lemberg geboren. Er lernte in Poznań, besuchte das Gymnasium in Stanisławowo, studierte in Lemberg und in Lodz, wo er den Ingenieurtitel als Mechaniker im Bereich des Flugzeugbaus, und den Magistertitel der technischen Wissenschaften erhielt. Vor dem Zweiten Weltkrieg gehörte er der Aviatischen Studentenverbindung der Lemberger Technischen Hochschule an, zu Anfang war er im Vorstand, und später der Präsident dieser Verbindung, und ein Mitglied des Lemberger-Aeroklubs. Seine Segelflug-Piloterfahrung vertiefte er in der Bezmiechowa-Schule (in Bieszczady), und seine erste Arbeit nahm er im Jahr 1941, in den Südlichen Betrieben in Stalowa Wola auf. Ab dem Jahr 1945 arbeitete er an einer Berufsschule in Rudnik, später in Nisk und in Stalowa Wola. Als man im Jahr 1957 den Aeroklub Stalowa Wola berufen hat, wurde Zdzisław Sikorski zu seinem ersten Vorsitzenden. Er führte diese Funktion noch in den Jahren 1981-1991. Im Jahr 1991 erhielt er den Titel des Hochgeschätzten Vorsitzenden des Aeroklubs in Stalowa Wola.

Zdzisław Sikorski war mehrfach für seine Berufs- und Sozialarbeit ausgezeichnet worden, in den Bereichen, die mit dem Flugwesen und der Bildung verbunden waren, denn er widmete sich gänzlich diesen beiden Leidenschaften. Weil er das Flugwesen liebte, und die unbegrenzte Freiheit die sie gab, konnte er vielen Generationen junger Flugsportanhänger diese Liebe weitergeben.



Zdzisław Sikorski przy swoim ulubionym samolocie Wilga



## Roman Straburzyński

Przeszedł do historii polskiego modelarstwa jako wybitny modelarz, którego specjalnością było wykonywanie modeli samolotów z silnikiem spalinowym. W 1996 roku uzyskał tytuł Mistrza Polski w kat. swobodnie latających modeli silnikowych. Zmarł w 2002 roku. Mimo że większość jego życia związana była z Tarnobrzegiem, to co roku na lotnisku w Turbi organizowane są zawody modelarskie noszące nazwę – Memoriał Romana Straburzyńskiego.

Roman Straburzyński urodził się 29 lipca 1920 roku w Koźminie w woj. wielkopolskim. Lata dziecięce i szkolne spędził w Rawiczu, w którym młodzież szkolna pasjonowała się modelarstwem balonowym. Duża popularność oraz szybki rozwój tej dziedziny modelarstwa przyczyniły się do zorganizowania w Rawiczu zawodów o Mały Puchar Gordon Bennetta. Zdobywcami pucharu w 1937 roku byli Roman Straburzyński i jego o cztery lata młodszy brat Bolesław. Rok później, w czasie gdy Roman uczęszczał jeszcze do Państwowego Gimnazjum w Rawiczu, skonstruował swój własny balon na ogrzewane powietrze. Do 1939 roku najdłuższy lot na zawodach (42 km), osiągnął balon o pojemności 15m<sup>3</sup>, którego konstruktorem był również Roman Straburzyński. W grudniu 1939 roku wraz z rodziną został wysiedlony do Tarnobrzega, gdzie razem z kolegami z Rawicza potajemnie zajmował się modelarstwem.

W 1945 roku wraz z żoną Heleną i córką Janiną wrócili do Rawicza. Tam, będąc komisarzem lotniczym, zajmował się organizowaniem lotnictwa sportowego. Pracując w szkolnictwie, organizował sieć modelarni lotniczych w szkołach wiejskich. W 1950 roku zdobył mistrzostwo Polski modeli latających w kategorii szybowców, natomiast w 1954 roku i 1957 roku tytuły wicemistrzowskie. W 1954 roku zamieszkał na stałe w Tarnobrzegu, gdzie pracował w spółdzielczości a następnie w kombinacie siarkowym.

Był założycielem modelarni lotniczej w Tarnobrzegu. Organizował corocznie „Święto latawca”. W 1966 roku zdobył Mistrzostwo Polski w klasie modeli silnikowych i puchar dla najlepszego modelarza.

W sierpniu 1998 roku na lotnisku w Turbi Roman Straburzyński startował w Modelarskim Pucharze Świata. Był szósty na kilkadziesiąt startujących. Udowodnił wówczas wszystkim, że wciąż stać go na wiele – na swoje 60-lecie pracy instruktorskiej, zmierzył się z zawodnikami o 30–40 lat młodszymi od siebie.

Mówiąc o tradycjach lotniczych gminy Zaleszany, nie można zapominać o ludziach pochodzących z tych stron, którzy te lotnicze tradycje tworzyli. Jest wśród nich wielu obecnych i byłych pilotów zawodowych, szybowników, spadochroniarzy czy pilotów balonowych. Są wśród nich postacie historyczne, że wspomnimy tu sierżanta pilota Edwarda Paterka i ppor. Pilota Michała Latawca.



## Roman Straburzyński

He went into the history of Polish modelling as an outstanding modeller, whose specialty was performing aircraft models with an internal combustion engine. In 1996, he received the title of Polish Champion in the category freely flying motor models. He died in 2002. Although the majority of his life was connected with Tarnobrzeg, every year at the airport in Turbia organized model race bearing the name - Memorial Roman Straburzyński.

Roman Straburzyński was born on 29 July 1920 in Koźmin in the province. Wielkopolska. Years childish and school high popularity and the rapid development of this field of modelling helped to organize in Rawicz professions Gordon Bennett Cup Small. Cup winners in 1937 were the Roman Straburzyński and four years younger brother Boleslaw. A year later, at a time when the Roman attended more to the State Secondary School in Rawicz, constructed his own balloon in the heated air. Until 1939, the longest flight in the competition (42 km), reached a balloon with a capacity of 15m<sup>3</sup>, which was also the designer of the Roman Straburzyński. In December 1939 his family was deported to Tarnobrzeg, where together with colleagues from Rawicz secretly dealt with model railroading.

In 1945, along with his wife Helen and daughter Janina returned to Rawicz. There, while Commissioner airport, dealt with the organization of sport aviation. Working in education, organized a network of air pattern shop in rural schools. In 1950 he won the Polish championship in the category of models of flying gliders, and in 1954 and 1957 years the titles of second place. In 1954 he settled in Tarnobrzeg, where he worked in the cooperative and then combine, sulphuric acid.

He was the founder of the pattern shop air in Tarnobrzeg. He organized an annual “Festival of the kite.” In 1966, he won the Polish Championship in the class of models of motor and cup for the best modeller.

In August 1998 at the airport in Turbia Roman Straburzyński modelling competed in the World Cup. He was sixth on dozens of competing. He proved then all that still afford a lot - on its 60th anniversary of instructors, faced with the players about 30-40 years younger than himself.

Speaking of traditions air municipalities Zaleszany, you can not forget about the people from these parties who created the airline traditions. There are certainly many current and former professional pilots, glider pilots, paratroopers and pilots the balloon. These include historical figures that mention here Sergeant Edward Paterka pilot and second lieutenant. Pilot Michael Kite.



## Roman Straburzyński

Roman Straburzyński ging in die Geschichte des polnischen Modellbaus als außergewöhnlicher Modellbauer ein. Im Jahr 1996 erhielt er den Titel des Polnischen Meisters in der Kategorie der freifliegenden Motormodelle. Er starb im Jahr 2002. Trotz dem, dass der größte Teil seines Lebens mit Tarnobrzeg verbunden war, werden jedes Jahr am Flughafen in Turbia Modell-Wettbewerbe organisiert, die den Namen – Memoriał Romana Straburzyński tragen.

Roman Straburzyński wurde am 29. Juli 1920 in Koźmin, in der Woiwodschaft Großpolen geboren. Er verbrachte seine Kindheit und Schulzeit in Rawicz, wo sich die Schuljugend mit dem Ballon-Modellbau faszinierte. Die große Popularität und die schnelle Entwicklung dieses Bereichs des Modellbaus, trugen zur Organisation eines Wettbewerbs um einen Kleinen Pokal von Gordon Bennett in Rawicz bei. Die Gewinner des Pokals waren im Jahr 1937 Roman Straburzyński und sein vier Jahre jüngerer Bruder Bolesław. Ein Jahr später, als Roman noch das staatliche Gymnasium in Rawicz besuchte, entwarf er seinen eigenen Heißluftballon. Bis zum Jahr 1939 erlangte der Ballon mit der Kapazität 15m<sup>3</sup>, dessen Projektant ebenfalls Roman Straburzyński war, den längsten Flug in diesem Wettbewerb (42 km). Im Dezember 1939 wurde er gemeinsam mit seiner Familie nach Tarnobrzeg ausgesiedelt, wo er sich gemeinsam mit den Freunden aus Rawicz, heimlich mit dem Modellbau beschäftigte.

Im Jahr 1945 kam er gemeinsam mit seiner Frau Helena und seiner Tochter Janina nach Rawicz zurück. Dort hat er sich als Flugkommissar um das Organisieren des Sport-Flugwesens gekümmert. Als er im Schulwesen gearbeitet hat, organisierte er eine Kette von Flugmodellbauwerkstätten in den Dorfschulen. Er erlangte im Jahr 1950 die Polnische Meisterschaft der Flugmodelle in der Segelflugkategorie, im Jahr 1954 und 1957 hingegen, erlangte er den Vizemeistertitel. Im Jahr 1954 setzte er sich für immer in Tarnobrzeg fest, wo er in der Genossenschaft und als nächstes im Schwefelkombinat gearbeitet hat. Er war der Gründer der Flugmodellbauwerkstatt in Tarnobrzeg. Er organisierte jedes Jahr „Das Fest des Drachen“. Im Jahr 1966 erlangte er die Polnische Meisterschaft in der Klasse der Motormodelle und den Pokal des besten Modellbauers.

Im August 1998, startete Roman Straburzyński am Flughafen in Turbia, im Modellbau-Weltpokal. Er wurde sechster, von denen, die gestartet sind. Er bewies damit allen, dass er viel mehr kann – für seinen 60. Jahrestag der Instruktor-Arbeit, maß er sich mit Teilnehmern, die 30-40 Jahre jünger als er waren.

Wenn man schon über die Traditionen des Flugwesens in der Gemeinde Zaleszany spricht, kann man nicht die Menschen vergessen, die aus dieser Gegend stammen, und von denen diese Flugtradition geschaffen wurde. Unter ihnen befinden sich viele jetzige und ehemalige Berufspiloten, Segelflieger, Fallschirmspringer oder Ballon-Piloten. Es befinden sich unter ihnen historische Persönlichkeiten, sodass wir hier den Sergeant Pilot Edward Paterek und den Leutnant Pilot Michał Latawiec nennen können.



Roman Straburzyński  
przy modelu szybowca  
klasy F1A



### Edward Paterek

Urodził się w 1944 r. w Agatówce, czyli we wsi, z której niemal widać lotnisko w Turbi. Z lotnictwem zaprzyjaźnił się w 1957 roku, kiedy to w nowo powstałym Aeroklubie Stalowowolskim powstała sekcja modelarska i tam pod okiem Zbigniewa Nowakowskiego zaczął rozwijać swoje lotnicze pasje. Następnie wciągnął go sport spadochronowy i tej dziedzinie pozostał wierny na dłużej. Po szkoleniach w ASW trafił, w ramach służby wojskowej, do wojsk desantowych w Krakowie. Służbę wojskową zakończył w 1965 roku, powrócił w rodzinne strony i niezależnie od kontynuowania swojej pasji spadochronowej rozpoczął szkolenie na pilota samolotowego, które ukończył uzyskując uprawnienia pilota I klasy.

Edward Paterek, jako wyjątkowo niespokojna dusza, nie poprzestał na dotychczasowych zainteresowaniach i w 1986 roku został wyszkolony na pilota balonowego na ogrzane powietrze. Kolejną umiejętnością było uzyskanie uprawnień do lotów na motolotni, co spowodowało, że Aeroklub dwie motolotnie zakupił, a mistrz Paterek uczył na nich latać kolejnych pasjonatów. Niezależnie od swoich lotniczych pasji Edward Paterek mocno stąpał po ziemi: skończył studia na Politechnice Rzeszowskiej, uzyskując tytuł inżyniera, a także samodzielnie budował motolotnie i samoloty ultralekkie. W latach 1999 – 2005 był prezesem Aeroklubu Stalowowolskiego, a obecnie jest jego Honorowym Prezesem.



### Edward Paterek

Born in 1944 in Agatówka, or in the village, which can be seen almost Turbia Airport. With aviation became friends in 1957, when the newly formed Aero Club was founded Stalowa Section Modelling and there under the supervision of Zbigniew Nowakowski began to develop his passion for aviation. Then dragged him sport parachute and this area remained loyal for longer. After training in ASW hit, in the service of the military, the troops landing in Krakow. Military service ended in 1965, he returned to his home, and regardless of Continuing his passion began parachute training pilot who completed the pilot I give the permission class.

Edward Paterek as extremely restless soul, did not stop existing interests and 1986 he was trained to pilot a hot air balloon. Another skill was to obtain permission to fly trike, which resulted in the Aero Club purchased two ultralight trikes and Paterek master taught them to fly further enthusiasts. Regardless of their air of passion Edward Paterek heavily trod the earth: graduated from the University of Rzeszów, receiving the title of engineer, and build self powered gliders and ultralight aircraft. In the years 1999 - 2005 he was president of the Aero Club of Stalowa, and is now its Honorary President.



### Edward Paterek

Edward Paterek wurde 1944 in Agatówka geboren, also in einem Dorf, von dem man fast den Flughafen in Turbia sieht. Er freundete sich mit dem Flugwesen im Jahr 1957 an, als in dem neugegründeten Aeroklub Stalowa Wola die Modellbausektion entstand, und er dort, unter der Aufsicht von Zbigniew Nowakowski anfang, seine Flugleidenschaften zu entwickeln. Als nächstes hat ihn der Fallschirmsport in seinen Bann gezogen, und diesem Bereich blieb er für längere Zeit treu. Nach den Schulungen in ASW (Aeroklub Stalowa Wola) gelangte er, im Rahmen des Militärdienstes, in die Landungsarmeem in Krakau. Er beendete den Militärdienst im Jahr 1965, kam in die Heimat zurück, und fing, unabhängig von der Kontinuität seiner Fallschirmleidenschaft, eine Ausbildung zum Flugzeugpilot an, die er mit den Erhalt der Berechtigungen eines Piloten der 1. Klasse beendete.

Edward Paterek hat, als eine ungewöhnlich unruhige Seele, nie auf den bisherigen Interessen belassen, und wurde im Jahr 1986 zum Heißluftballonpilot ausgebildet. Eine weitere Fertigkeit war das Erlangen der Berechtigungen zum Fliegen des Motordrachen, was verursachte, dass der Aeroklub zwei Motordrachen kaufte, und der Meister Paterek weitere Leidenschaftler mit ihnen fliegen gelehrt hat. Unabhängig von seinen Flugleidenschaften, blieb Edward Paterek fest auf dem Boden stehen: er beendete das Studium an der Technischen Hochschule in Rzeszów, indem er den Ingenieurtitel erlangte, und sogar selber einen Motordrachen und ultraleichte Flugzeuge baute. In den Jahren 1999 – 2005 war er der Vorsitzende des Aeroklubs Stalowa Wola, und zurzeit ist er sein Geschätzter Vorsitzende.







## Stanisław Kluk

To najstynniejszy z turebskich pilotów, w latach 1957–1977 związany z Aeroklubem Stalowowolskim. Urodził się w 1939 roku w Nisku i przez swoje zawodowe i sportowe życie rozślawiał Stalową Wolę, jej Aeroklub i lotnisko w Turbi. Był jednym z czołowych polskich pilotów szybowcowych, instruktorem szybowcowym i samolotowym, modelarzem. Obecnie emerytowany pilot zawodowy w PLL LOT, w których latał jako pilot samolotów rejsowych, m.in. na samolotach typu AN-2, TU-134, Boeing 732. Wielokrotny reprezentant Polski w zawodach międzynarodowych i mistrzostwach świata. Posiada Złotą Odznakę Szybowcową z trzema diamentami. W 1980 roku ustanowił rekord odległości w przelocie po trasie trójkąta wynoszący ponad 893 km.

Stanisław Kluk wśród swoich osiągnięć sportowych ma te najważniejsze:

- ośmiokrotny szybowcowy mistrz Polski,
- czterokrotny I wicemistrz i czterokrotny II wicemistrz Polski,
- brązowy medalista mistrzostw świata w klasie otwartej i zdobywca pucharu za najlepszy wynik na szybowcu 19-metrowym (1972 r.),
- szybowcowy wicemistrz Czechosłowacji (1968) i państw socjalistycznych (1981).

Ustanowił 7 rekordów krajowych, w tym jeden rekord świata. Dwukrotnie zwyciężył w Całorocznych Zawodach Szybowcowych im. Ryszarda Bitnera. Laureat Medalu Czesława Tańskiego (1972) i Błękitnych Skrzydeł. Zasłużony działacz kultury fizycznej i lotnictwa sportowego. Na szybowcach wylatał około 7000 godzin, przelatując ok. 280.000 km (to tak jakby siedmiokrotnie okrążyć kulę ziemską wzdłuż równika).

Stanisław Kluk nadal współpracuje z ASW jako szkoleniowiec i jest traktowany przez młodych adeptów szybownictwa jako wyjątkowy wzór do naśladowania.



## Stanisław Kluk

It is the most famous of pilots in the years 1957-1977 associated with the Aeroclub I prefer the Aero Club and the airport in Turbia. He was one of the leading Polish glider pilots, glider instructor and flight profile, modeller. Currently, a retired commercial pilot at LOT, where he flew as a pilot airliners, including for aircraft of type AN-2, TU-134, Boeing 732 Multiple Polish representative in international competitions and world championships. It has a Gold Badge with three diamonds. In 1980 he set a distance record for passing along the route of the triangle of over 893 km.

Stanislaw Kluk of their achievements in sport is the most important:

- eight-time Polish champion glider,
- And runner-up four times and four times the second runner-Polish,
- bronze medallist at the world championships in open class and winner of the trophy for the best result for the 19-meter glider (1972)
- gliding runner-up of Czechoslovakia (1968) and the socialist countries (1981).

He established seven national records, including one world record. Twice won the year-long Competition Soaring them. Ryszarda Bitnera. Medal Laureate Czeslaw Tanski (1972) and Blue Wings. Meritorious physical culture and aviation sports. For gliders flown about 7,000 hours flying around 280.000 km (it's like seven circumnavigate the globe along the equator).

Stanislaw Kluk continuing to work with ASW as a trainer and is treated by the young students of gliding as a unique role model.



### Stanisław Kluk

Er ist der bekannteste Turbia-Pilot. Er war in den Jahren 1957-1977 mit dem Aeroklub Stalowa Wola verbunden. Er wurde im Jahr 1939 in Nisk geboren, und durch sein berufliches und sportliches Leben, hat er Stalowa Wola, ihren Aeroklub und den Flughafen in Turbia berühmt gemacht. Er war einer der führenden polnischen Segelflugpiloten, Segelflug- und Flugzeuginstrukteure, und Modellbauer. Zurzeit ist er pensionierter Berufspilot in PLL LOT (Polnische Luftfahrtlinien FLUG AG), in denen er als Pilot Passagierflugzeuge flog, u.a. Flugzeuge des Typs AN-2, TU-134, Boeing 732. Er war mehrfacher Vertreter Polens in den internationalen Wettbewerben und den Weltmeisterschaften. Er besitzt einen Goldenen Segelflugorden mit drei Diamanten. Im Jahr 1980 stellte er einen Entfernungsrekord im Flug der Dreieckroute auf, die über 893 km betrug.

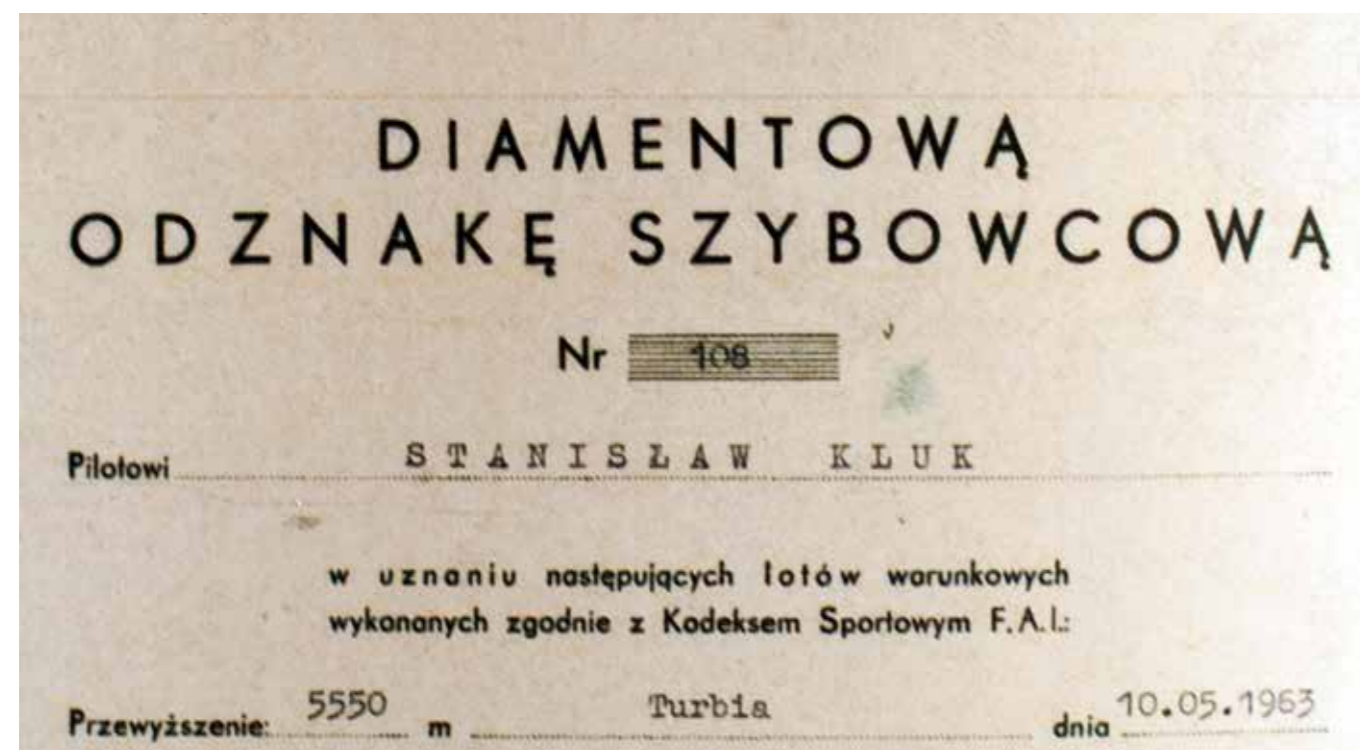
Stanisław Kluk besitzt unter seinen sportlichen Leistungen die wichtigsten:

- Achtfacher Polnischer Meister im Segelfliegen,
- Vierfacher I Vizemeister und vierfacher II. Vizemeister Polens,
- Bronzemedallengewinner der Weltmeisterschaft in der offenen Klasse und Pokalgewinner, mit den besten Ergebnissen mit dem 19-Meter-Segelflugzeug (1972).
- Segelflug-Vizemeister der Tschechoslowakei (1968) und der sozialistischen Länder (1981).

Er stellte 7 Landrekorde auf, darunter einen Weltrekord. Er gewann zwei Mal die Ryszard-Bitner-Ganzjährigen-Segelflugwettbewerbe. Er ist der Preisträger des Czesław-Tański-Medaille (1972) und der Himmelblauen Flügel, und ein verdienter Aktivist der physischen und sportfliegerischen Kultur. Mit Segelflugzeugen ist er zirka 7000 Stunden geflogen, indem er zirka 280.000 km durchflog (es ist, als ob man sieben Mal die Erdkugel, dem Äquator entlang, umkreisen würde).

Stanisław Kluk arbeitet weiterhin mit dem ASW, als Ausbildungsleiter zusammen, und wird durch die jungen Segelflug-Adepten als ein außergewöhnliches Vorbild zum nachahmen behandelt.





**Z terenu gminy Zaleszany pochodzą także bohaterscy polscy piloci:**

### **Sierżant Edward Paterek**

Urodzony w Obojni, zastąpił jako pilot RAF uczestniczący z Dywizjonami 302 i 303 w Bitwie o Anglię. Zginął w 1941 roku podczas lotu nad Morzem Irlandzkim, wykonując lot jako osłona konwoju morskiego.

### **Ppor. Michał Latawiec**

Urodzony w Majdanie Zbydniowskim, także zasłużył się jako wybitny pilot w okresie II wojny światowej. We wrześniu 1939 roku jego samolot został zestrzelony w okolicach Lwowa. Przeszedł okrutne represje ze strony NKWD, trafił do obozu w Starobielsku, na Syberię. W 1941 roku wraz z tworzoną w ZSRR armią Sikorskiego trafił do Anglii, gdzie mógł ponownie stać się pilotem. Latał bojowo na myśliwcach Mosquito w Dywizjonie 305. Podczas jednego z lotów nad kontynent jego samolot został zestrzelony nad Francją. Został pochowany we Francji, ale jego symboliczna mogiła znajduje się w grobowcu rodzinnym w Zaleszanach, w rodzinnych stronach, do których nie dane było mu powrócić. Rodzinne strony uhonorowały go, nazywając jedną z ulic Stalowej Woli jego imieniem.

Gmina Zaleszany ze swoim lotniskiem w Turbi może poszczycić się wieloma znakomitościami, które tworzyły historię tej ziemi, które wyszły z Zaleszan, Turbi czy Zbydniowa, rozstawiając swoje rodzinne strony na lotniskach całej Polski, zdobywając laury w sportach samolotowych, szybownictwie, sporcie balonowym czy modelarstwie.



**From the municipality of Zaleszany also come heroic Polish pilots:**

### **Sergeant Edward Paterek**

Born in the became famous as the pilot of the RAF squadrons participating with 302 and 303 in the Battle of Britain. He died in 1941 while flying over the Irish Sea following the flight as a guard convoy at sea.

### **Sec. Michał Latawiec**

Born in Maidan Zbydniowski, also deserved to be an outstanding pilot during World War II. In September 1939, his plane was shot down near the city of Lviv. He crossed the cruel repression by the NKVD, was sent to a camp in Starobils, Siberia. In 1941, together with the Soviet Union created an army of Sikorski went to England, where he could again become a pilot. He flew combat fighters in Komarów Squadron 305 during one of the flights over the continent of his plane was shot down over France. He was buried in France, but his symbolic grave is in the family tomb in Zaleszany, back at home, for which no data was

him to return. Hometown honoured him, naming one of the streets Stalowa Wola his name.

Municipality Zaleszany with its airport Turbia boasts many celebrities that made up the history of the land that came from Zaleszany, Turbia or Zbydniowa, his home at airports across the Polish, winning laurels in sports aircraft, gliding, sport or balloon modelling.



**Aus dem Gebiet der Gemeinde Zaleszany kommen ebenfalls heldenhafte polnische Piloten:**

### **Sergeant Edward Paterek**

Geboren in Obojna, wurde er als RAF-Pilot bekannt, indem er mit den Divisionen 302 und 303 an der Schlacht um England Teilnahm. Er fiel im Jahr 1941, während des Fluges über dem Irischen Meer, indem er einen Flug als Schutz des Meereskonvois betätigte.

### **Leutnant Michał Latawiec**

Geboren im Majdan Zbydniowski, diente er ebenfalls als bekannter Pilot während des Zweiten Weltkriegs. Im September 1939, wurde sein Flugzeug in der Nähe von Lemberg abgeschossen. Er durchlitt schreckliche Bestrafungen von der Seite des Volkskommissariat des Innern, und kam ins Lager in Starobils, nach Sibirien. Im Jahr 1941 gelangte er gemeinsam mit der in der UdSSR gegründeten Armee nach England, wo er erneut Pilot sein konnte. Er flog kämpferisch mit den Jagdflugzeugen Mosquito, in der 305. Division. Während eines Fluges über dem Kontinent, wurde sein Flugzeug über Frankreich abgeschossen. Er wurde in Frankreich beigesetzt, aber sein symbolisches Grab befindet sich in der Familiengruft in Zaleszany, in der Heimat, in die er nicht zurückkehren konnte. Die Heimat schätzte ihn, indem sie eine der Straßen von Stalowa Wola nach ihm benannt hat. Die Gemeinde Zaleszany kann sich mit ihrem Flughafen in Turbia vieler Vorzüglichkeiten rühmen, die die Geschichte dieses Landes schufen, die von den Zaleszany-, Turbia- oder Zbydniów-Bewohnern kamen, indem sie ihre Heimaten an den Flughäfen ganz Polens bekannt machten, und Lorbeeren in Flug-, Segelflug-, Ballonsport und dem Modellbau gewannen.



Znakomity pilot LOT Tadeusz Wrona w odwiedzinach na lotnisku w Turbi (od lewej: Krzysztof Wasąg – były prezes ASW, kpt. Tadeusz Wrona, Edward Paterek – Honorowy Prezes ASW)



Kpt. Tadeusz Wrona w Turbi

**Laurów, które zdobywali piloci z lotniska w Turbi, niebawem nie pomieści już żadna izba pamięci Aeroklubu**

**Laurels achieved by pilots from Turbia will soon no longer fit into any memorial room of the Aero Club**

**Lorbeeren, die die Piloten des Flughafens in Turbia gewonnen haben, werden schon bald in keine Kammer des Andenkens an den Aeroklub hineinpassen**





Skrzydłata Gmina:  
**Zaleszany**

The winged municipality:  
**Zaleszany**

Die beflügelte Gemeinde :  
**Zaleszany**

Leżąca nieopodal Stalowej Woli gmina Zaleszany jest gospodarzem jedyne w okolicy lotniska w miejscowości Turbia. Od początku funkcjonowania tego lotniska jego drugim ważnym gospodarzem i użytkownikiem jest Aeroklub Stalowa Wola.

Aeroklub Stalowowski nie był potęgą, szczególnie w pierwszych pionierskich latach, w sportach samolotowych. Wynikało to z faktu, że jest to sport bardzo drogi i jedynie kluby mające bogatych mecenasów mogły sobie pozwolić na zakupy samolotów, szybowców, budowę bazy remontowej, hangarów czy zatrudnianie profesjonalnych instruktorów lub mechaników. Siłę ASW (jak i jemu podobnych) stanowili jednak ludzie, dla których wzniesienie się ponad ziemię czy praca przy samolotach, było przede wszystkim pasją, żywiołem, któremu oddawali się bez reszty, nie dbając o stronę materialną swojego hobby.

Początki sportu samolotowego na lotnisku w Turbi datują się od roku 1958, kiedy to Aeroklub otrzymuje od Zarządu Głównego Aeroklubu PRL pierwsze szybowce ABC, Żuraw, Komar, Sroka, Salamandra i Mucha 100. Rozpoczęto praktyczne szkolenie szybowcowe, a pierwsze srebrne odznaki szybowcowe zdobyli: Alfred Bakalan, Stanisław Kluk, Lesław Jarosz i Zbigniew Flaszka. W roku następnym rozpoczyna się na samolotach CSS-13 szkolenie samolotowe, a pierwsi przeszkoleni piloci to: Władysław Kóleczo, Aleksander Podraza i Lesław Jarosz. W tym czasie Huta Stalowa Wola kupuje dla ASW szybowiec Bocian, natomiast Elektrownia Stalowa Wola Muchę 100.

W pięciolecie istnienia, w roku 1963 ASW organizuje pierwszą imprezę sportową na poziomie ogólnopolskim IV Mistrzostwa Polski w akrobacji samolotowej.

Zaczynają się znaczące sukcesy pilotów z lotniska w Turbi. W roku 1964 Stanisław Kluk z pasażerem na szybowcu Bocian ustanawia na trasie trójkąta 100 km rekord świata, uzyskując prędkość 107,8 km/h. Piloci szybowcowi zdobywają złote odznaki i diamenty za przelot 500 km. Stanisław Kluk wygrywa zawody w Czechosłowacji, Memoriał Bittnera, zostaje wicemistrzem Polski. Następne lata to intensywna praca szkoleniowa wszystkich sekcji, a największe osiągnięcia uzyskują szybownicy. Stanisław Kluk wielokrotnie wygrywa zawody krajowe, mistrzostwa Polski, a także zawody międzynarodowe. Henryk Poźniak idzie w jego ślady, początkowo wygrywa mistrzostwa Polski juniorów, następnie wygrywa w kategorii seniorów. Piloci ASW startują w Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Jugosławii gdzie Stanisław Kluk zostaje II wicemistrzem. Poźniak startuje w Finlandii, następnie obaj w Australii.

Na lotnisku w Turbi rozpoczyna się budowa nowego portu lotniczego, który oddano do użytku w 1972 roku. W Aeroklubie przybywa nowych samolotów i szybowców, są nowe Wilgi, Jantary. Rozgrywane są klubowe zawody samolotowe, szybowcowe i spadochronowe. W 1977 roku rozpoczęto budowę nowych hangarów i drogi dojazdowej. Za całokształt osiągnięć Aeroklub otrzymuje w tym roku prestiżowe wyróżnienie tygodnika „Skrzydłata Polska” „Cumulusowe Niebo”, natomiast Stanisław Kluk indywidualnie „Złotego Cumulusa”.

W 1982 roku podczas mistrzostw Polski startuje czterech reprezentantów ASW, w tym Stanisław Kluk w klasie otwartej i Henryk Poźniak w klasie standard. Kolejni piloci ASW uzyskują bardzo dobre wyniki: szybowcowi Tomasz Krok, Robert Krok, Zbigniew Walas, samolotowi Andrzej Kościelniak, Zbigniew Chudy, Jarosław Stan. W maju 1987 r. Aeroklub Stalowowski był organizatorem XII Szybowcowych Mistrzostw Polski w klasie otwartej, w tym też roku wzbogacił się o samolot An-2. Piloci samolotowi startują w wielu zawodach, uzyskując znaczące sukcesy. Za całokształt osiągnięć ASW ponownie zostaje uhonorowany „Cumulusowym Niebem”.

Od 1990 roku działalność aeroklubów, w tym i stalowowskiego, przestała być dotowana ze środków centralnych. Mimo wielu problemów, a może wbrew nim, Aeroklub STW organizuje kolejne Szybowcowe Mistrzostwa Polski w klasie otwartej. Przez lata Aeroklub wyszkolił setki pilotów, skoczków, modelarzy. Wielu z nich zdobyło i wykonuje ciekawy zawód, inni spożytkowali zdobyte tu wiadomości i doświadczenie w pracy i życiu prywatnym.

Ważnym elementem funkcjonowania Aeroklubu Stalowowskiego była ścisła współpraca z największym ówczesnie zakładem przemysłowym Podkarpacia – Hutą Stalowa Wola. Najważniejszym elementem tej współpracy były samoloty wykorzystywane przez Hutę do lotów delegacji służbowych na terenie całego kraju. Jednocześnie samoloty te służyły pilotom Aeroklubu do szkolenia, treningów



**Stanisław Kluk**  
 najślynniejszy  
 stalowowski pilot

czy wykonywania niezbędnych zadań własnych. Pierwszą maszyną dyspozycyjną Huty Stalowa Wola był cztermiejskowy dwusilnikowy Let Aero Ae-45S, pozyskany z lotnictwa sanitarnego w 1978 roku, wycofany z eksploatacji i skasowany w połowie lat 80. W 1971 roku zakupiono cztermiejskowy samolot PZL-104 Wilga 35A, a w 1973 roku ówczesny Związek Radziecki sprzedał Polsce kilkadziesiąt samolotów produkcji czechosłowackiej Let L-200 Morava, użytkowanych na Ukrainie. Ten znakomity jak na ówczesne czasy sprzęt trafił w większości do lotnictwa sanitarnego (kilka egzemplarzy lata do dzisiaj), kilka sztuk do dużych zakładów przemysłowych, w tym jeden do HSW.

W 1983 roku HSW zakupiła następną Wilgę 35A, która latała do 1998, a dzisiaj znajduje się w hangarze Aeroklubu. W 1984 roku HSW zakupiła dyspozycyjny samolot PZL M-20 Mewa.

Ten – jak na polskie warunki – dość wysokiej klasy samolot, m.in. wyposażony w system odladzania płatowca i radar pogodowy, latał w barwach HSW do 1995 roku. Po przemianach gospodarczych i kryzysie, który dotknął Hutę, zrezygnowano z utrzymywania własnych firmowych samolotów. To, z czego zrezygnowała HSW, próbują podtrzymać władze miasta Stalowa Wola, dofinansowując użytkowanie samolotu PZL 104 Wilga, który po remoncie wrócił do Turbi. Umieszczony na samolocie herb miasta ma być elementem promocji Stalowej Woli podczas jego wojaży po świecie.

Obecny „latający” majątek Aeroklubu to przede wszystkim 16 szybowców (+ 6 prywatnych) będących w użytkowaniu na lotnisku w Turbi, a także samoloty PZL Wilga 104, ZLIN 562F i Jak-12. Znakiem nowych czasów jest fakt, że w hangarach lotniska w Turbi stacjonuje ok. 10 prywatnych samolotów, które są profesjonalnie obsługiwane przez personel lotniska.

W kwietniu 2012 roku Aeroklub Polski przekazał aktem notarialnym lotnisko w Turbi Aeroklubowi Stalowa Wola.



Lying near the municipality of Stalowa Wola Zaleszany is hosting the only one in the airport area in Turbia. Since the beginning of this airport's second major host and the user is the Aero Club of Stalowa Wola.

Aero Club was not power, particularly in the early pioneering years in sports aircraft. This resulted from the fact that it is a very expensive sport and the only clubs with wealthy patrons could afford to purchase airplanes, gliders, construction repair base, hangars or hiring professional instructors or mechanics. The strength ASW (and his ilk) were, however, people whose elevation above the ground and work on airplanes, was primarily a passionate, elemental, who gave himself completely, not caring about the material side of your hobby.

The origins of the sport aircraft at the airport in Turbia date back to 1958, when the NAC receives from the Board of the Aero Club of PRL first gliders ABC, crane, Komar, Magpie, Salamander and Fly 100 started practical training glider, and the first silver badge glider won: Alfred Bakalan, Stanislaw Kluk, Lesław Zbigniew Jarosz and Flaszka. The next year starts on airplanes CSS-13 training aircraft, and the first

trained pilots are: Wladyslaw little ring, Alexander Podraza and Lesław Jarosz. During this time Stalowa Wola buys for ASW glider Stork.

In five years of existence in 1963 ASW organizes the first sporting event on the national level IV Polish championship in aerobatics.

They start very successful pilots from Turbia. In 1964, Stanislaw Kluk with a passenger on the glider stork lays on route 100 km triangle world record at a speed of 107.8 km / h Glider pilots earn gold medals and diamonds for return 500 km. Stanislaw Kluk won competitions in Czechoslovakia, Bittner Memorial, is vice Polish. Next year is an intensive job training in all sections, and the greatest achievement gain gliders. Stanislaw Kluk award winning national competitions, championships Polish as well as international competitions. Henry Poźniak goes in his footsteps, wins first Polish Junior Championships, then won in the senior category. ASW pilots compete in the World Gliding Championships in Yugoslavia where Stanislaw Kluk is the second runner-up. Pozniak starts in Finland, then both in Australia.

At the airport in Turbia begin construction of the new airport, which was opened in 1972. The Aero Club arrives in new aircraft and gliders are new Wilga, Ambers. Club competitions are played airplane, glider and parachute. In 1977, the construction of new hangars and access road. For lifetime achievement Aero Club receives this year the prestigious magazine “winged Poland”, Cumulus Heaven”, and Stanislaw Kluk individually, Golden Cumulus”.

Strona 32

In 1982, during the Polish championship starts four representatives from ASW, including Stanislaw Kluk in open class and Henry Pozniak in the class standard. Successive ASW pilots obtain very good results: Step glider Thomas, Robert Step, Zbigniew Walas, aircraft Kościelniak Andrzej Zbigniew Skinny, Yaroslavl State. In May 1987, he organized the Aero Club XII Polish Gliding Championships in the open class, in the same year included a plane An-2. Pilots aircraft to take off in many professions, yielding considerable success. Lifetime Achievement ASW is again honoured “Cumulus Heaven”.

Since 1990, the activities of flying clubs, including the Stalowa ceased to be subsidized by the central government. Despite many problems, and perhaps in spite of them, STW Aero Club organizes another Polish Gliding Championship in the open class. Over the years, NAC has trained hundreds of pilots, parachutists, modellers. Many of them are winners, and performs an interesting profession, others utilization of acquired knowledge and experience here at work and private life.

An important element of the functioning of the Aero Club of Stalowa been working closely with the then biggest industrial plant Podkarpacie - Stalowa Wola. The most important element of this cooperation were the aircraft used by the Steelworks to fly business trips throughout the country. At the same time these aircraft were used to train pilots of the Aero Club, training or perform necessary tasks of their own. The first machine as available Stalowa Wola Steelworks was a four-seater twin-engine Aero Ae-Let 45S, obtained from medical aviation in 1978, out of service and canceled in the mid-80s in 1971 purchased the four-seater aircraft PZL-104 Wilga 35A, in 1973, the then Association Poland has sold dozens of Soviet aircraft Czechoslovakian Let L-200 Morava, used in Ukraine. This outstanding asset at that time most of the equipment went to medical aviation (several copies of years to today), a few pieces to large industrial plants, including one for HSW.

In 1983, HSW purchased another Wilga 35A, which flew until 1998, and today is in the Aero Club hangar. In 1984, HSW purchased a disposable aircraft PZL M-20 Mewa.



This - as for Polish conditions - pretty high-class aircraft, including equipped with an airframe de-icing system and weather radar, flying in the colours of HSW 1995. This, of whom resigned HSW, trying to keep the city authorities Stalowa Wola, donating the use of the PZL 104 Wilga, who returned after repairs to Turbia. Placed on an airplane arms of the city to be part of the promotion Stalowa Wola during his travels around the world.

Current "flying" fortune Aero Club is primarily a 16 gliders (+ 6 private) in use at the airport in Turbia, and Wilga PZL 104, ZLIN 562F and Yak-12. A sign of new times is the fact that the airport hangars Turbia stationed around 10 private planes that are professionally handled by the airport staff.

In April 2012 the Polish Aero Club gave a notarial deed Airport Turbia Stalowa Wola.



### Die beflügelte Gemeinde: **Zaleszany**

Die nicht weit von Stalowa Wola liegende Gemeinde Zaleszany, ist der Wirt des einzigen Flughafens in diesem Gebiet, im Ort Turbia. Vom Anfang an des Funktionierens dieses Flughafens, ist sein zweiter wichtiger Wirt und Nutzer der Aeroklub Stalowa Wola.

Der Aeroklub Stalowa Wola war, besonders in den ersten Pionierjahren des Flugsport, keine Übermacht. Dies entstand aus dem Fakt, dass es ein sehr teurer Sport war, und nur Klubs, die reiche Mäzen als Mitglieder besaßen, konnten sich einen Kauf von Flugzeugen, Segelflugzeugen, eine Renovierung der Basis, der Flugzeughallen oder das Einstellen von professionellen Instruktoren oder Mechaniker leisten. Die ASW-Kraft (und ihr ähnliche) bildeten jedoch Menschen, für die das Erheben über der Erde oder die Arbeit an Flugzeugen, vor allem eine Leidenschaft und ein Element war, dem sie sich ohne Ende hingeeben haben, und die materielle Seite ihres Hobbys nicht pflegten.

Die Anfänge des Flugsports am Flughafen in Turbia, werden ab dem Jahr 1958 datiert, als der Aeroklub vom Aeroklub-Hauptvorstand der PRL (Volksrepublik Polen), die ersten Segelflugzeuge ABC, Żuraw (Kranich), Komar (Mücke), Sroka (Elster), Salamandra (Salamander) und Mucha (Fliege) 100 erhielt. Man fing praktisch die Segelflugausbildung an. Die ersten silbernen Segelflugabzeichen erhielten: Alfred Bakalan, Stanisław Kluk, Lesław Jarosz und Zbigniew Flaszka. Im nächsten Jahr fing die Flugausbildung mit den Flugzeugen CSS-13 an, und die ersten ausgebildeten Piloten waren: Władysław Kófeczeko, Aleksander Podraza und Lesław Jarosz. In dieser Zeit kaufte die Huta Stalowa Wola für die ASW das Segelflugzeug Bocian (Storch), und das Kraftwerk Stalowa Wola jedoch das Segelflugzeug Mucha (Fliege) 100.

Im 5-jährigen Jubiläum der Existenz, organisierte der ASW im Jahr 1963, die erste Sportveranstaltung auf einem gesamtpolnischen Niveau, die IV. Polnischen Meisterschaften in der Flugakrobatik.

Es fingen bedeutende Erfolge der Piloten des Flughafens in Turbia an. Im Jahr 1964 stellte Stanisław Kluk mit einem Passagier, einen Weltrekord auf der Dreieckroute von 100 km, mit dem Segelflugzeug Bocian, mit einer Geschwindigkeit von 107,8 km/h auf. Die Segelflugpilo-

ten erhielten Goldene Orden und Diamanten für den Überflug von 500 km. Stanisław Kluk gewann den Wettbewerb in der Tschechoslowakei, das Memorial Bittnera, und wurde zum Polnischen Vizemeister gekürt. Die nächsten Jahre waren eine intensive Ausbildungsarbeit aller Sektionen, und die größten Erfolge erhielten die Segelflugflieger. Stanisław Kluk gewann mehrmals die Polnischen Junior-Meisterschaften, und als nächstes in der Kategorie der Senioren. Die Piloten des ASW starteten in den Segelflug-Weltmeisterschaften in Jugoslawien, wo Stanisław Kluk der II. Vizemeister wurde. Późniak startete in Finnland, und später starteten die beiden in Australien.

Am Flughafen in Turbia fing der Bau des neuen Flughafens an, den man im Jahr 1972 zur Nutzung übergeben hat. Im Aeroklub kamen immer neue Flugzeuge und Segelflugzeuge an, es gab neue Wilgi (Pirole) und Jantary (Bernsteine). Es wurden die Flug-, Segelflug- und Fallschirmspringwettbewerbe ausgetragen. Im Jahr 1977 fing man den Bau neuer Flugzeughallen und den, der Zufahrtstraße an. Für das Gesamtbild der Leistungen, erhielt in diesem Jahr der Aeroklub, die angesehene Auszeichnung der Wochenzeitschrift „Das beflügelte Polen“ („Skrzydłata Polska“), und „Cumulusowe Niebo“, Stanisław Kluk jedoch, erhielt individuell die Auszeichnung des „Goldenen Cumulus“ („Złotego Cumulusa“).

Im Jahr 1982 starten vier Vertreter des ASW in den Polnischen Meisterschaften, darunter Stanisław Kluk in der offenen Klasse, und Henryk Późniak in der Standardklasse. Die nächsten Piloten des ASW, die sehr gute Ergebnisse erhielten, waren: die Segelflieger Tomasz Krok, Robert Krok, Zbigniew Walas, und die Flieger Andrzej Kościelniak, Zbigniew Chudy und Jarosław Stan. Im Mai 1987 war der Aeroklub Stalowa Wola der Organisator der 12. Polnischen Segelflugmeisterschaften in der offenen Klasse. Ebenfalls in diesem Jahr, hat sich der Aeroklub Stalowa Wola um das Flugzeug An-2 bereichert. Die Flugpiloten starteten in vielen Wettbewerben, und erlangten bedeutende Erfolge. Für das Gesamtbild der Leistungen, wurde der ASW erneut mit dem „Cumulusowe Niebo“ honoriert.

Ab dem Jahr 1990 wurde die Tätigkeit der Aeroklubs, darunter auch des Stalowa Wola, nicht mehr durch die zentralen Mittel dotiert. Trotz vieler Probleme, oder auch gegen sie, organisierte der STW (Stalowa Wola) Aeroklub weitere Polnische Segelflugmeisterschaften in der offenen Klasse. Der Aeroklub hat durch Jahre, hunderte von Piloten, Springern und Modellbauer ausgebildet. Viele von ihnen haben einen interessanten Beruf erlernt und üben ihn aus, andere nutzten das hier erworbene Wissen und die Erfahrung in ihrer Arbeit und ihrem privaten Leben.

Ein wichtiges Element des Funktionierens des Aeroklubs Stalowa Wola war die enge Zusammenarbeit mit dem damaligen größten Industriebetrieb der Vorkarpaten – der Huta Stalowa Wola. Das wichtigste Element dieser Zusammenarbeit waren die Flugzeuge, die durch die Huta für Dienst-Delegationsflüge im Gebiet des ganzen Landes genutzt wurden. Gleichzeitig dienten diese Flugzeuge den Piloten des Aeroklubs zu Ausbildungen, Trainings,

oder der Ausübung unabdinglicher eigener Aufgaben. Die erste verfügbare Maschine der Huta Stalowa Wola war die Maschine mit vier Plätzen und zwei Motoren, die LetAeroAe-45S, die aus einem Sanitärflug im Jahr 1978 erworben wurde, die aus der Nutzung zurückgezogen und in der Hälfte der 80er Jahre gelöscht wurde. Im Jahr 1971 hat man das Vierpersonenflugzeug PZL-104 Wilga 35A gekauft, und im Jahr 1973 hat die damalige Sowjetunion, Polen eine Menge von Flugzeugen einer tschechoslowakischen Produktion Let L-200 Morava verkauft, die in der Ukraine genutzt wurden. Diese hervorragende, für die damaligen Zeiten, Maschine, kam in den meisten Fällen in das Sanitärflugwesen (einige Exemplare fliegen bis heute), und einige Exemplare in die Industriebetriebe, darunter eins in die HSW (Huta Stalowa Wola).

Im Jahr 1983 hat die HSW die nächste Wilga 35A gekauft, die bis zum Jahr 1998 geflogen ist, und sich heute in der Flugzeughalle des Aeroklubs befindet. Im Jahr 1984 hat die HSW das verfügbare Flugzeug PZL M-20 Mewa gekauft.

Dieses – für polnische Bedingungen – war ein Flugzeug der hohen Klasse, u.a. mit einem System der Enteisung des Fliegers und einem Wetterradar ausgestattet, und flog in den Farben der HSW bis zum Jahr 1995. Nach den wirtschaftlichen Änderungen und der Krise, die die Huta getroffen hat, hat man auf die Erhaltung der eigenen Firmenflugzeuge verzichtet. Das, worauf die HSW verzichtet hat, versuchten die Mächte der Stadt Stalowa Wola zu erhalten, indem sie die Nutzung des Flugzeugs PZL 104 Wilga finanzierten, der nach der Renovierung nach Turbia zurückkam. Das Stadtwappen, das am Flieger platziert ist, soll ein Element der Promotion von Stalowa Wola, während seiner Reisen um die Welt sein.

Das derzeitige „fliegende“ Vermögen des Aeroklubs, sind vor allem die 16 Segelflugzeuge (+ 6 private), die am Flughafen in Turbia genutzt werden, aber auch die Flugzeuge PZL Wilga 104, ZLIN 562F und Jak-12. Das Zeichen der neuen Zeiten ist der Fakt, dass in den Flughallen des Flughafens in Turbia etwa 10 private Flugzeuge stationiert werden, die vom Personal des Flughafens professionell bedient werden.

Im April 2012 überreichte der Polnische Aeroklub dem Aeroklub Stalowa Wola, den Flughafen in Turbia mit einer notariellen Urkunde.



Uczestnicy uroczystego podpisania aktu notarialnego przekazania lotniska w Turbi na rzecz ASW. Od lewej: Włodzimierz Skalik - Prezes Aeroklubu Polskiego, Krzysztof Wasąg - Prezes ASW, Dariusz Łukawski - Dyrektor ASW, Andrzej Karaś - Wójt gminy Zaleszany, Edward Paterek - Honorowy Prezes ASW.



1. PZL M-20 Mewa, jeden z samolotów służbowych HSW

2. Wilga - latająca reklama Stalowej Woli



Mjr Alojzy Górny  
w ulubionym samolocie  
Jak-18



Od lewej: pil. Witold  
Walawski, pil. Edward  
Paterek, instr. pil.  
Ryszard Pasieka





Jerzy Wroński przy kadłubie budowanego w warunkach amatorskich samolotu TULAK



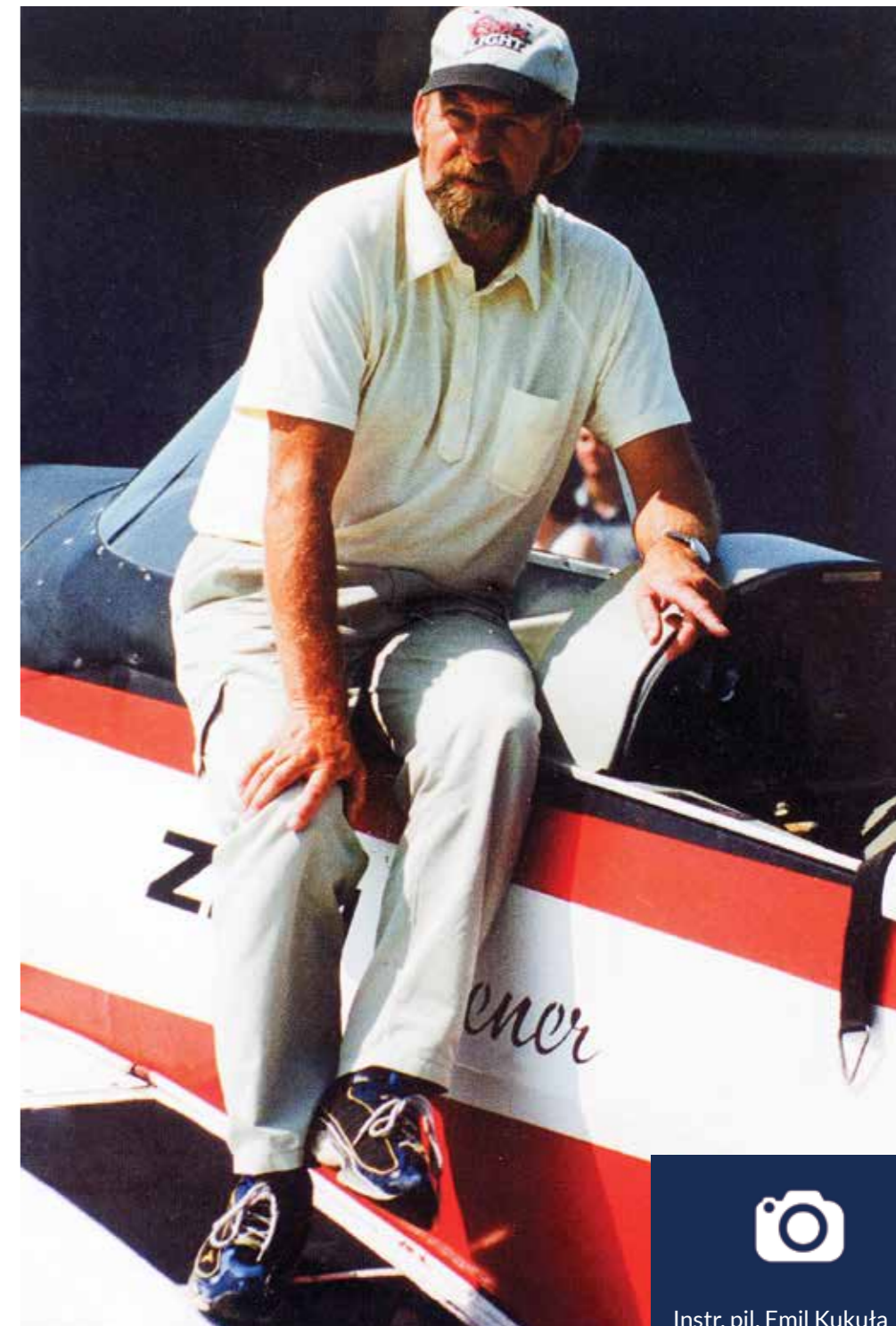
Hangar na lotnisku w Turbi zawsze jest wypełniony po brzegi.





Delegacja z partnerskiej niemieckiej gminy Niepars z wizytą na lotnisku w Turbi





Instr. pil. Emil Kukuła



Mistrzostwa szybowcowe



Kokpit szybowca



Dyrektor ASW instr. pil. Dariusz Łukawski przy stalowowskiej Wildze





Samolot akrobacyjny  
wzbudza duże zainteresowanie widzów



Pieczęłowicie odbu-  
dowany historyczny  
dwupłatowiec  
Jungmann





Samolot szkolny  
z wizytą na lotnisku  
w Turbi



Edward Paterek przy  
jednym z ultralekkich  
samolotów





Czeski Zlin pomaga przy organizacji szybocowych Mistrzostw Polski



Mistrzostwa Polski w Szybownictwie w klasie 15m (2012)





Szybowiec akrobacyjny  
Fox











Poranne przygotowania do startu



Przygotowania do rozpoczęcia lotów (wykładanie znaków na lotnisku)





Odrestaurowany  
szybowiec Ka-6  
Jana Gramatyki



Samolot pożarniczy  
Dromader nad Turbią













Szybowce przed startem







Zabytkowy polski  
szybowiec Foka-5  
Marcina Cieplińskiego





Pilatus z wizytą w Turbi







Foka-5 z Marcinem  
Cieplińskim w kabinie













Śmigłowce Mi-2  
lądujące na lotnisku  
w Turbi



Spadochroniarstwo:

***Sport ludzi odważnych***

Parachuting:

***Sport of brave people***

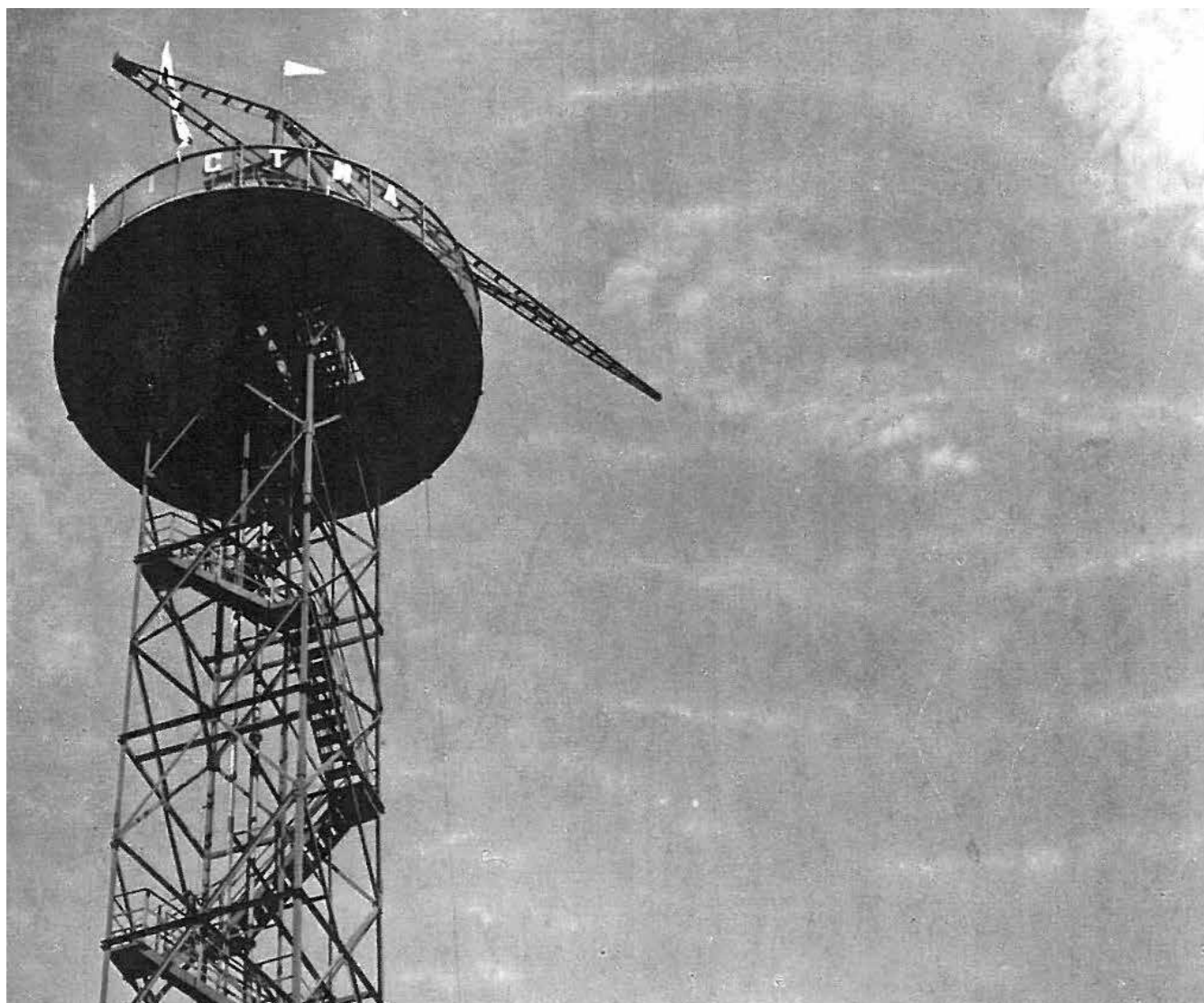
Fallschirmspringen:

***Der Sport der Mutigen***



Spadochroniarstwo  
**Sport ludzi odważnych**

Początki funkcjonowania sekcji spadochronowej związane były ze skokami z wieży spadochronowej w Stalowej Woli, która ustawiona była w 1952 roku w okolicach Elektrowni. Starsi mieszkańcy miasta do dzisiaj pamiętają charakterystyczny, wystający ponad okoliczne drzewa obiekt.



Zimą 1958 r. rozpoczęto teoretyczne szkolenie skoczków spadochronowych w siedzibie aeroklubu, w Domu Hutnika. Wiosną 1959 r. odbyły się pierwsze szkolne skoki ze spadochronem. Do wywożenia skoczków używany był samolot typu CSS-13 (Kukuźnik), w latach późniejszych używane były: PZL-104 Wilga, Gawron, popularne An-2 (Antki). Od samego początku skoki spadochronowe stały się widowiskową dyscypliną, która przyciągała wielu widzów na lotnisko.

Lata sześćdziesiąte i siedemdziesiąte XX wieku to okres intensywnego szkolenia skoczków spadochronowych dla potrzeb wojsk powietrzno-desantowych oraz dla sportu. Głównie sierpień był wykorzystywany do organizowania skoszarowanych obozów spadochroniarzy. Przez cały niemal sierpień, już od świtu, spadochroniarze okupowali przestrzeń powietrzną nad lotniskiem, bowiem była to pora w miarę słabych wiatrów, sprzymierzeńców skoczków. Drugą turą w danym dniu były wykorzystane do skoków godziny popołudniowe (wieczne). Na przestrzeni całego okresu istnienia Aeroklubu skoczkowie uświetniali swym udziałem niemal wszystkie imprezy organizowane przez władze gminne, powiatowe i wojewódzkie. Znaczącą aktywność skoczków spadochronowych zanotowano w latach 80., kiedy to instruktorem spadochronowym był Waldemar Lekan. Wyszukani przez niego skoczkowie sięgali wielokrotnie po sukcesy na zawodach spadochronowych, a ukoronowaniem ich lat startów i ciężkiej pracy było zdobycie wicemistrzostwa Polski w wieloboju spadochronowym rozegranym w Mielcu. Mistrzowska drużyna to Krzysztof Kusy, Przemysław Wiatr i Zbigniew Kosierski.

W latach 90. następuje spadek zainteresowania spadochroniarstwem, co prowadzi do zawieszenia działalności sekcji spadochronowej.





## Parachuting: *Sport of brave people*

Beginnings of the sections were connected with parachute jumps with a parachute tower in Stalowa Wola, which was set in 1952 in the area of Power. Older residents of the city to this day remember the distinctive, protruding above the surrounding tree object.

In winter 1958, started theoretical training at the headquarters of skydivers flying club, in the House of Metallurgist. In the spring of 1959 saw the first school parachuting. Jumpers used to export was aircraft type CSS-13 (Kukuruźnik), in later years were used: PZL-104 Wilga, Gawron, popular An-2 (Antek). From the outset, parachuting became a spectacular discipline that attracted many spectators at the airport.

Sixties and seventies of the twentieth century was a period of intensive training skydivers for the airborne troops, and for sport. Mainly in August was used to organize the barracks camps paratroopers Throughout almost August, from dawn, paratroopers occupied the airspace over the airport, since it was a time where the weak winds, allies jumpers. The second round of the day to be used for jumping afternoon hours (evening). Over the entire period of the existence of the Aero Club athletes will be honoured by their participation almost all the events organized by the municipal authorities, district and provincial. Significant activity skydivers recorded in the 80s, when it was a parachute instructor Waldemar Lekan. Athletes trained by him repeatedly reached for the successes in competitions parachute, and the culmination of their years of hard work starts and was winning Polish runners-up in the pentathlon parachute played in Mielec. Master team is Krzysztof Kusy, Przemysław Wind and Zbigniew Kosierski.

In the 90s, a decrease of interest in parachuting, leading to the suspension of operations section of the parachute.



## Fallschirmspringen: *Der Sport der Mutigen*

Die Anfänge des Funktionierens der Fallschirmsektion, waren mit den Sprüngen vom Turm in Stalowa Wola verbunden, der im Jahr 1952 in der Nähe des Kraftwerks gebaut wurde. Die älteren Stadtbewohner erinnern sich bis heute an das charakteristische, über den umgebenden Bäumen herausragende Objekt.

Im Winter 1958 fing die theoretische Ausbildung der Springer an, die im Sitz des Aeroklubs, im Werkarbeiter-Haus stattfand. Im Frühling 1959 fanden die ersten Ausbildungssprünge mit dem Fallschirm statt. Zum Wegfahren der Springer nutzte man ein Flugzeug des Typs CSS-13 (Kukuruźnik), in späteren Jahren wurden die Flugzeuge: PZL-104 Wilga, Gawron, die populären An-2 (Antki) genutzt. Von Anfang an wurden die Fallschirmsprünge zu einer spektakulären Disziplin, die viele Zuschauer zum Flughafen angezogen hat.

Die 60-er und 70-er Jahre des 20. Jahrhunderts, waren der Zeitraum einer intensiven Ausbildung der Fallschirmspringer für den Bedarf der Militär-Luftlandtruppen und für den Sport. Hauptsächlich wurde der August für die Organisation der kasernierten Fallschirmspringer-Camps genutzt. Während des ganzen Augusts, schon vom Tagesanbruch, besetzten die Fallschirmspringer den Luftraum über dem Flughafen, denn es war eine Zeit der schwachen Winde, der Verbündeten der Fallschirmspringer. Zum zweiten Gang an dem bestimmten Tag, wurden die Nachmittagsstunden (Abendstunden) genutzt. Im ganzen Zeitraum der Existenz des Aeroklubs, haben die Springer allen Veranstaltungen, die von den Mächten der Gemeinde, des Landkreises und der Woiwodschaft organisiert wurden, mit ihrer Teilnahme Glanz verlieht. Eine bedeutende Aktivität der Fallschirmspringer wurde in den 80er Jahren notiert, als Waldemar Lekan Fallschirminstrukteur war. Die ausgebildeten Springer erlangten mehrere Male Siege in den Fallschirmwettbewerben, und die Krönung ihrer Startjahre und der schweren Arbeit, war die Erlangung der Polnischen Vizemeisterschaft im Fallschirmmehrkampf, der in Mielco stattfand. Das Meisterteam bildeten Krzysztof Kusy, Przemysław Wiatr und Zbigniew Kosierski.

In den 90er Jahren fiel das Interesse am Fallschirmsport, was zur Einstellung der Tätigkeit der Fallschirmsektion führte.



Spadochroniarz Leszek  
Piechowicz przed  
kolejnym skokiem –  
przy samolocie CSS-13



Pierwsza faza otwierania się spadochronu



Krystyna Strózik  
przygotowana do skoku



1. Skoczkowie gotowi  
do startu

2. Pokazy spadochro-  
nowe w Stalowej Woli





Pierwszy krok ku lotnictwu:

**Modelarstwo**

The first step towards aviation:

**Modelling**

Der erste Schritt ins Flugwesen:

**Der Modellbau**



Pierwszy krok ku lotnictwu:  
**Modelarstwo**

Zanim młody człowiek stanie się pilotem i spełni swoje marzenia, często jego pierwszy kontakt z tematyką lotniczą odbywa się dzięki modelarstwu. Hobby to, rozwijane od dzieciństwa, dla wielu znanych mistrzów sportów lotniczych było pierwszym kontaktem z zagadnieniami związanymi z budową samolotu, jego parametrami, mechaniką, silnikiem czy budową płatownca. Ta z początku zabawa staje się często ważnym elementem planów życiowych, wzbudzając marzenia o lotach, o oderwaniu się od ziemi, o byciu lotnikiem.



Kiedy jeszcze w widłach Wisły i Sanu nie było żadnych organizacyjnych form działalności lotniczej, w 1945 roku rolę organizatora i propagatora upowszechniania lotnictwa przyjął na siebie Liga Lotnicza – Oddział w Nisku. Pod egidą Ligi Lotniczej rozpoczęła działalność modelarnia lotnicza, w której pierwszym instruktorem był Bolesław Borowiec. Powstanie Aeroklubu Stalowowolskiego w 1957 roku spowodowało gwałtowne zainteresowanie tym rodzajem aktywności młodych ludzi i masowe powstawanie modelarni na terenie ówczesnego rejonu działalności lotniczej Aeroklubu Stalowa Wola.





Pokazy modelarskie  
przed Domem Kultury  
w Stalowej Woli

Zapoczątkowana wtedy praca modelarni lotniczych wśród młodych ludzi zaowocowała powstawaniem kolejnych, m.in. w: Nisku, Tarnobrzegu, Sandomierzu, Grębowie czy Leżajsku. Zasłużonymi instruktorami modelarstwa byli: Bolesław Borowiec, Zbigniew Flaszka, Stanisław Kluk, Roman Straburzyński, Stanisław Lewicki. Szczególną postacią w historii modelarstwa na północnym Podkarpaciu był Roman Straburzyński.

Roman Straburzyński to zmarły w 2002 roku w wieku 82 lat modelarz, związany z Tarnobrzegiem i Aeroklubem Stalowa Wola. Był wychowawcą kilku pokoleń modelarzy, ale sam wielokrotnie zdobywał mistrzowskie laury w swoim ukochanym sporcie i m.in. w 1966 roku zdobył tytuł mistrza Polski w kat. modeli silnikowych swobodnie latających. Jego specjalnością były „silnikówki”, czyli modele wynoszone przez napęd z silnikiem spalinowym. Mimo że był związany z Tarnobrzegiem, to na lotnisku w Turbi co roku odbywają się międzynarodowe zawody modelarzy – Memoriał Romana Straburzyńskiego, zaliczany do punktacji Pucharu Polski. A sam Pan Roman w uznaniu zasług dla popularyzacji modelarstwa wśród dzieci został uhonorowany prestiżowym Orderem Uśmiechu.

Były w historii Aeroklubu lata, kiedy zainteresowanie modelarstwem nieco osłabło, ale w ostatnim czasie jest szansa na jego ponowne ożywienie, jako że została wyremontowana i wyposażona w niezbędne materiały i narzędzia profesjonalna modelarnia przy ulicy Staszica w Stalowej Woli.



#### The first step towards aviation: **Modelling**

Before the young man to become a pilot and fulfil Their dreams, often the first contact with the subject of air takes place through. Hobbies that developed from childhood, for many well-known masters of aviation sports was the first contact with the issues related to the construction of the aircraft, its parameters, mechanics, engine and airframe structure. This the beginning of the fun is often an important part of life plans, inspiring dreams of flying, of detachment from the earth, of being a flyer.

When at the confluence of the Vistula and San, there were no organizational forms of business aviation in 1945 as an organizer and promoter of the dissemination of aviation took on the Air League - Division in Nisk. Under the aegis of the League of Aviation was established pattern shop airline, in which the first instructor was Boleslaw Borowiec. Establishment of the Aero Club of Stalowa in 1957 resulted in a rapid interest in this kind of activity for young people and mass formation pattern shop in the area of aviation then the Aero Club of Stalowa Wola.

Pioneered then work pattern shop air among young people has resulted in the formation of the next, including in: Nisk, Tarnobrzeg, Sandomierz, Grębow or Leżajsk. Modelling deserved instructors were: Bolesław Borowiec, Zbigniew Flaszka, Stanisław Kluk, Roman Straburzyński, Stanisław Lewicki. A special figure in the history of modelling on the north Podkarpacie was Roman Straburzyński.

Roman Straburzyński it died in 2002 at the age of 82 years modeller associated with Tarnobrzeg and Aeroclub Stalowa Wola. He



was a teacher of several generations of modellers, but he has repeatedly won championship laurels in his beloved sport and include In 1966, he won the Polish championship in the category of motor models of flying freely. His specialty was models being carried by the drive of an internal combustion engine. Although it was associated with Tarnobrzeg, at the airport in Turbia annually hosts international competitions modellers - Memorial Roman Straburzyński, considered to score the Polish Cup. And the Lord Roman in recognition of his contribution to the popularisation of modelling among children has been awarded the prestigious Order of the Smile.

They were in the history of the Aero Club of summer, when the interest in model railroading has moderated, but recently there is a chance to recovery, as it has been renovated and equipped with the necessary materials and tools for professional pattern shop at Staszica Aero Club in Stalowa Wola.



#### Der erste Schritt ins Flugwesen: **der Modellbau**

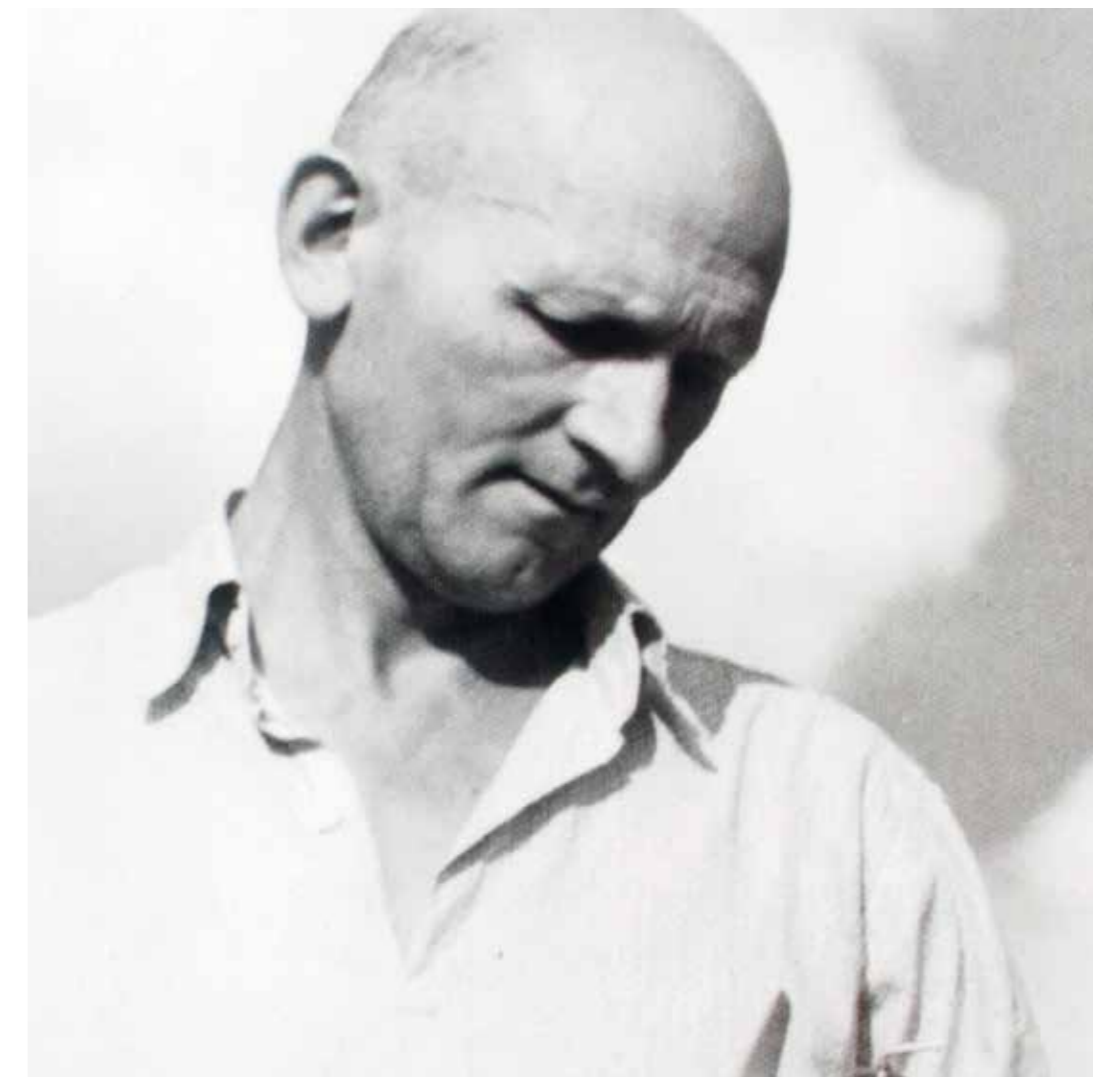
Als es noch in der Gabelung der Weichsel und des Sans keine organisatorischen Formen der Flugtätigkeit gab, nahm die Flug-Liga – Abteil in Nisk, im Jahr 1945 die Rolle des Organisatoren und des Verbreiters des Flugwesens auf sich. Unter der Leitung der Flug-Liga, fing die Flugmodellwerkstat ihre Tätigkeit an, in der der erste Instrukteur, Bolesław Borowiec war. Die Entstehung des Aeroklubs Stalowa Wola im Jahr 1957, hat das gewaltige Interesse der jungen Leute an dieser Art der Aktivität erweckt, und die Massenentstehung von Modellbauwerkstätten im Gebiet der damaligen Region der Flugtätigkeit des Aeroklubs Stalowa Wola verursacht.

Die damals eingeleitete Arbeit der Flugmodellbauwerkstätte, trug unter den jungen Leuten Früchte mit der Entstehung weiterer Modellbauwerkstätte, u.a. in: Nisk, Tarnobrzeg, Sandomierz, Grębów oder Leżajsk. Verdiente Instrukteure des Modellbaus waren: Bolesław Borowiec, Zbigniew Flaszka, Stanisław Kluk, Roman Straburzyński und Stanisław Lewicki. Eine besondere Persönlichkeit in der Geschichte des Modellbaus, war im Norden der Vorkarpaten Roman Straburzyński.

Roman Straburzyński war ein Modellbauer, der 2002 im Alter von 82 Jahren gestorben ist, und mit Tarnobrzeg und dem Aeroklub Stalowa Wola verbunden war. Er war der Betreuer vieler Modellbauergenerationen, jedoch hat selber mehrmals die meisterhaften Lorbeeren in seinem geliebten Sport erlangt, und u.a. im Jahr 1966 den Polnischen Meistertitel in der Kategorie der freifliegenden Motormodelle geholt. Zu seinem Spezialgebiet zählten die „Motormaschinen“ („Silnikówki“), oder Modelle, angetrieben durch einen Verbrennungsmotor. Trotz dem, dass er mit Tarnobrzeg verbunden war, finden am Flughafen in Turbia jedes Jahr die internationalen Modellbauwettbewerbe – Memoriał Romana Straburzyńskiego statt, die zu der Punktation des Polenpokals gezählt werden. Und Herr Roman selbst, wurde in Würdigung der Verdienste für die Popularisierung des Modellbaus unter den Kindern, mit dem renommierten Orden des Lächelns ausgezeichnet.

Es gab in der Geschichte des Aeroklubs Jahre, wo das Interesse am Modellbau schwächer wurde, aber in der letzten Zeit gibt es eine

Chance, es wieder zu beleben, denn die professionelle Modellbauwerkstatt an der Staszica-Straße in Stalowa Wola wurde renoviert, und mit außergewöhnlichem Material und Werkzeugen ausgestattet.



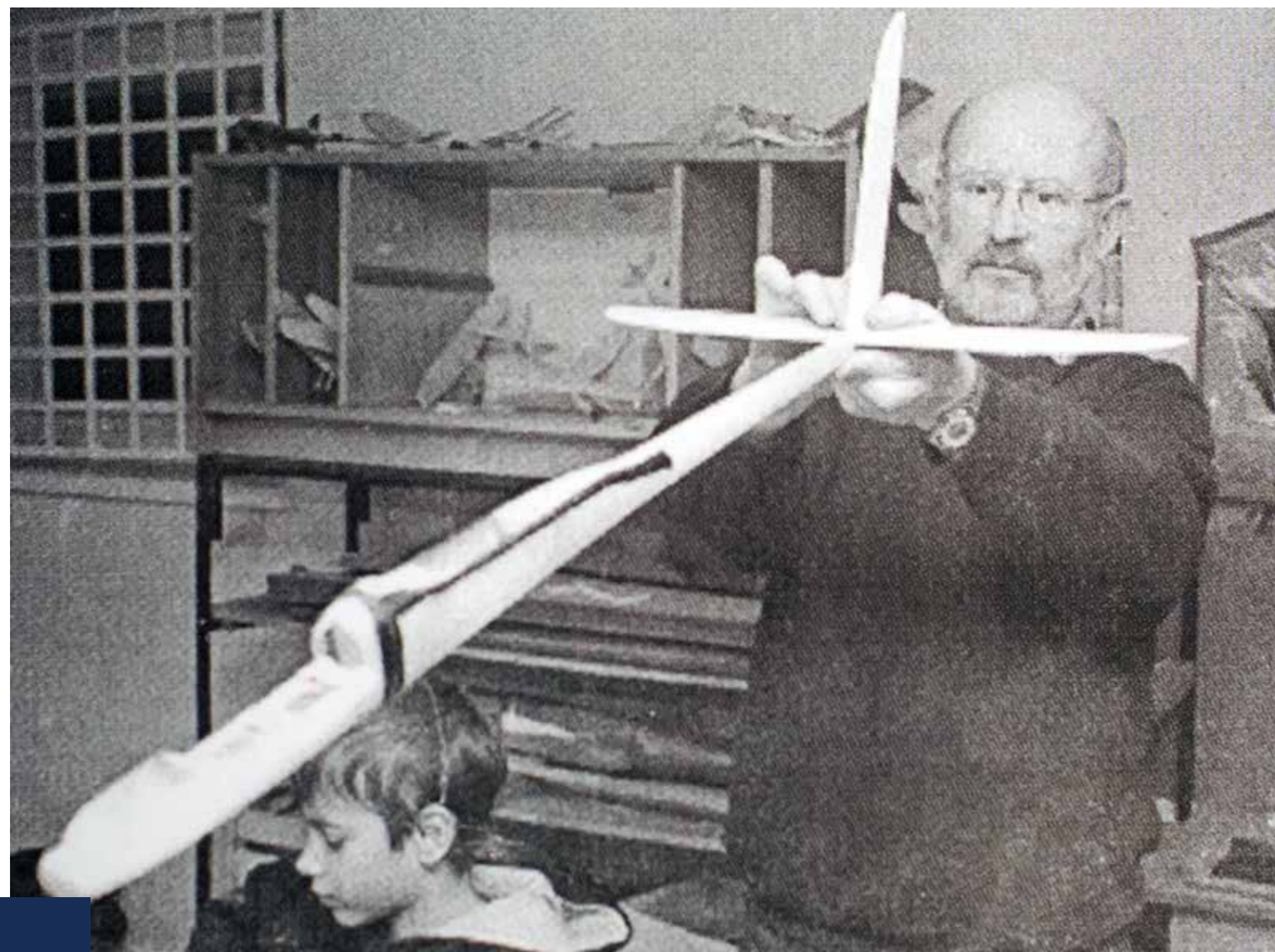
Nestor stalowowolskich  
modelarzy Bolesław  
Borowiec



Wiktor Kochańczyk ze swoim modelem



Skrzynia modelarska



W modelarstwie najważniejsza jest precyzja (Janusz Żak ze swoim modelem)



Roman Straburzyński  
i Zdzisław Sikorski



Przygotowanie do zawodów modelarskich w pionierskich czasach ASW



Napełnianie modelu balonu rozgrzanym powietrzem



Młodzi modelarze przy pracy















Balony nad Turbią,  
**czyli kolorowy zawrót głowy**

Balloons over Turbia,  
**dizziness or colour**

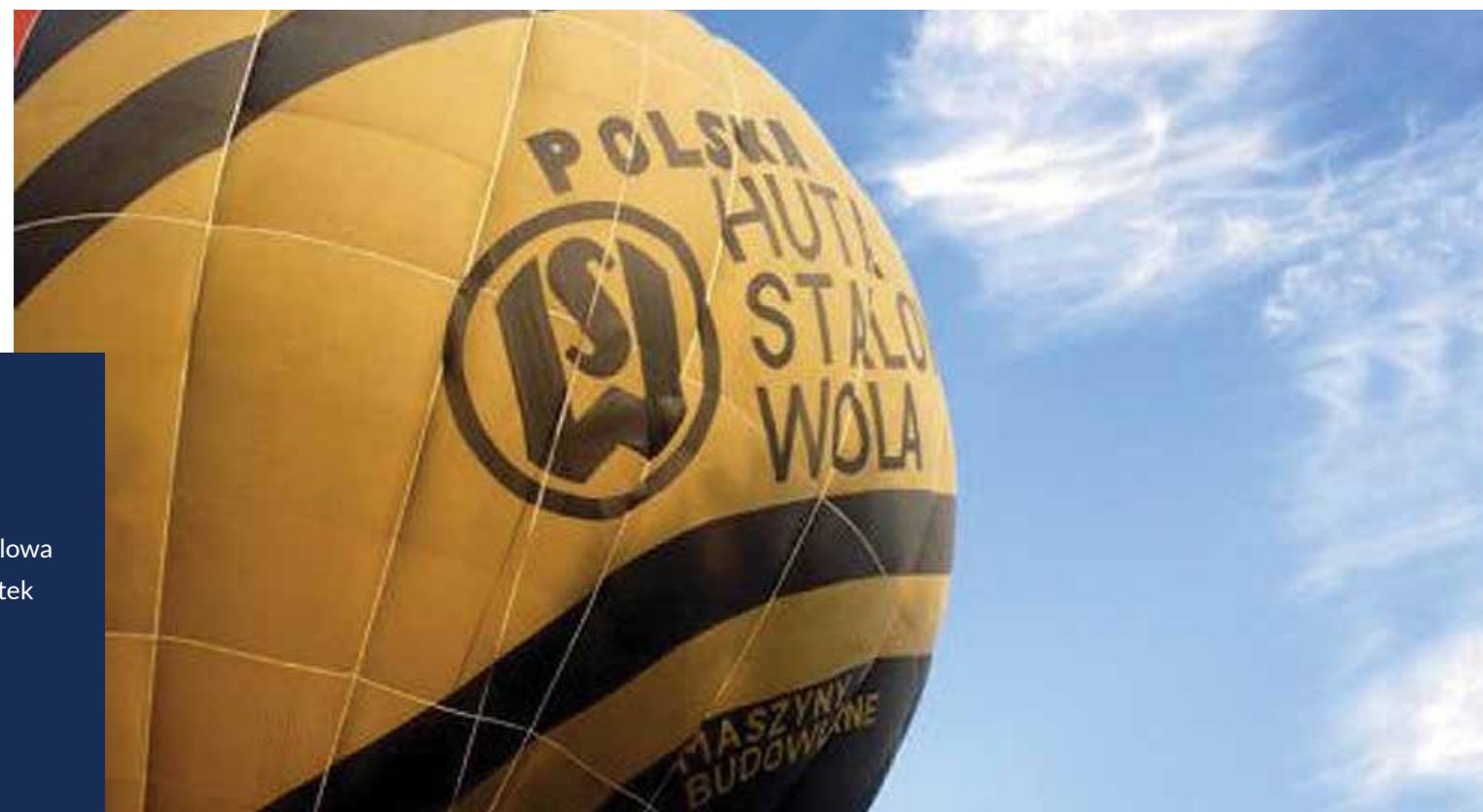
Ballons über Turbia,  
**also ein bunter Taumel**



## Balony nad Turbią, czyli kolorowy zawrót głowy

Sekcja balonowa w Aeroklubie Stalowa Wola powstała w 1984 roku dzięki staraniom Witolda Walawskiego, znanego stalowowskiego lekarza i jednocześnie pilota szybowcowego w miejscowym Aeroklubie. Tenże doktor Walawski był pierwszym pilotem Aeroklubu, który po odbyciu szkolenia w Centrum Wyszkożenia Szybowcowego w Lesznie uzyskał licencję pilota balonowego. Aby sport balonowy zadomowił się na lotnisku w Turbi, niezbędny był sprzęt, czyli balon i wyposażenie do niego. I tu nieoceniona okazała się pomoc Huty Stalowa Wola. W 1986 roku HSW kupiła balon na ogrzane powietrze i przekazała go w użytkowanie do aeroklubu – a duże logo HSW na powłoce balonu było znakomitym elementem promocji firmy. Wtedy to Turbia staje się ośrodkiem sportów balonowych i dzięki temu już w maju 1986 roku zorganizowany został pierwszy na lotnisku w Turbi zlot balonowy.

Witold Walawski, nabywając doświadczenia w lotach balonem na ogrzane powietrze uzyskał także uprawnienia instruktorskie



Balon "Huta Stalowa Wola" dał początek sekcji balonowej Aeroklubu

do szkolenia swoich następców. Pierwsi przez niego wyszkoleni w Turbi piloci balonowi to: Tomasz Walawski, Waldemar Lekan i Katarzyna Walawska.

Baloniarstwo jest bardzo widowiskową dziedziną sportów lotniczych i zawsze spotyka się z dużym zainteresowaniem widzów w Stalowej Woli i okolicach. Dlatego też Aeroklub często inicjował pokazy lotów balonowych w Tarnobrzegu, Sandomierzu i innych miejscowościach, bo dla pilotów była to okazja pokazania swoich umiejętności, dla widzów niecodzienna atrakcja, a dla właścicieli balonów okazja do promocji marki, bo każdy z nich jest jednocześnie atrakcyjnym nośnikiem czytelnej reklamy. Szczególną popularnością cieszyły się starty balonu prezentowane mieszkańcom w środku miasta, np. na placu przed MDK czy na stadionie MOSiR w Stalowej Woli.

Efektom rosnącej popularności sportu balonowego, coraz lepszym wyszkoleniem grupy pilotów balonowych, wywodzących się z tureckiego lotniska, są sukcesy na krajowych i międzynarodowych zawodach. Nasi piloci wielokrotnie startowali w zawodach w Aosta, we Włoszech, w zawodach Grand Prix w Hiszpanii (Sewilla, Madryt, Barcelona). Stalowowska załoga Waldemar Lekan i Witold Walawski na balonie Huta Stalowa Wola brała udział w uroczystości otwarcia Zimowych Igrzysk w Calgary w 1988 roku. Waldemar Lekan sześciokrotnie startował w zawodach w Neapolu, czterokrotnie je wygrywając.

Bazując na niestąbnącej popularności pokazów balonowych, Aeroklub organizuje co roku w Stalowej Woli (i na lotnisku w Turbi) wielki zlot balonowy nazwany „Balonowe Babie Lato”. Od kilku lat w zawodach balonowych bierze udział balon „Stalowa Wola”, ufundowany przez Urząd Miasta z okazji obchodów 70-lecia Stalowej Woli, który piękną kolorystyką i swym majestatycznym lotem rozświetla miasto podczas pokazów i zawodów w kraju i na świecie.

Balon na ogrzane powietrze „Stalowa Wola” o objętości powłoki ok. 2600 m<sup>3</sup> wykonany został w Czechach. Wraz z koszem, aparaturą oraz butlami z gazem może unieść od 4–5 osób. Na szarym tle powłoki z trzech stron umieszczono herb miasta, nad nim napis Stalowa Wola, pod nim napis Poland. 27 września 2008 roku na placu Piłsudskiego przed Miejskim Domem Kultury odbyła się pierwsza prezentacja balonu, a następnego dnia podczas imprezy „Piknik Industrialny” – jako nowa wizytówka miasta – wzbudził wielkie zainteresowanie mieszkańców i przybyłych gości.



## Balloons over Turbia, dizziness or colour

Section balloon in Stalowa Wola Aero Club was founded in 1984 thanks to the efforts of Witold Walawskiego known Stalowa doctor and at the same time glider pilot at the local Aero Club. This same doctor Walawski was the first pilot Aero Club, which after initial training at the Training Centre in Leszno Gliding was licensed balloon pilot. To sport balloon settled at the airport in Turbia, was needed equipment, or a balloon and equipment to him. And this proved to be an invaluable aid Stalowa Wola Steelworks. In 1986, HSW bought a hot air balloon and

sent it to operate the flying club - a big logo on the balloon envelope HSW was a great part of business promotion. Then it becomes Turbia sports centre balloon and thus already in May 1986 was organized first at the airport in Turbia balloon rally.

Witold Walawski purchasing experience flying hot-air balloon has also been granted permission instructors to train their successors. The first trained by him in Turbia balloon pilots are: Thomas Walawski, Waldemar Lekan and Catherine Walawska.

Ballooning is a very spectacular field of aviation sports and always meets with great interest the audience in Stalowa Wola area. Therefore, NAC is often initiated demonstrations balloon flights in Tarnobrzeg, Sandomierz and other towns, because the pilot was an opportunity to show their skills for spectators unusual attraction, and for owners of balloons opportunity to promote the brand, because each of them is also an attractive advertising medium readable. Particular popular were presented inhabitants shredded balloon in the middle of the city, for example, the square in front or at the stadium MDK MOSiR in Stalowa Wola.

The result of the growing popularity of the sport balloon, and better training of a group of balloon pilots, derived from airports are successful in national and international competitions. Our pilots repeatedly competed in competitions in Aosta, Italy, the Grand Prix in Spain (Seville, Madrid, Barcelona). Waldemar Lekan and Witold Walawski balloon Stalowa Wola participated in the opening ceremony of the Winter Games in Calgary in 1988. Waldemar Lekan competed in six competitions in Naples, winning it four times.

Based on the unwavering popularity of shows balloon, Aero Club organizes every year in the Stalowa Wola (and at the airport in Turbia) great balloon rally called "Balloon Indian Summer". For several years in the event of balloon participates balloon "Stalowa Wola", funded by the City to celebrate the 70th anniversary of Stalowa Wola that beautiful colours and its majestic flight town famous not only during shows and competitions in the country and the world.

Hot air balloon "Stalowa Wola" with a volume of ca shell 2,600 m<sup>3</sup> was made in the Czech Republic. Along with a basket, apparatus, and gas bottles can carry 4-5 people. On a grey background coating on three sides of the city coat of arms, the inscription Stalowa Wola, an inscription Poland. 27 September 2008 year Pilsudski Square in front of the Municipal House of Culture was the first presentation of the balloon, and the next day during the event "Industrial Picnic" - as a new business card city - aroused great interest of residents and the guests.



### Ballons über Turbia **also ein bunter Taumel**

Die Ballonsektion im Aeroklub Stalowa Wola, entstand im Jahr 1984 dank der Anstrengungen von Witold Walawski, eines bekannten Arztes aus Stalowa Wola und gleichzeitig eines Segelfluggpiloten im örtlichen Aeroklub. Dieser Arzt war der erste Pilot des Aeroklubs, der nach seiner Ausbildung im Segelflug-Bildungszentrum in Leszno, die Lizenz des Ballonpiloten erhalten hat. Damit der Ballonsport am Flughafen in Turbia heimisch wurde, waren Geräte unabdinglich, also Ballons und die Ausstattung dafür. Und hier zeigte sich die Hilfe der Huta Stalowa

Wola unschätzbar. Im Jahr 1986 kaufte die HSW einen Heißluftballon und übergab ihn dem Aeroklub zur Nutzung – und das große HSW-Logo auf der Ballonhülle, war ein hervorragendes Element der Firmenvermarktung. Turbia wurde zum Zentrum des Ballonsports und dank dem, wurde schon im Mai 1986 das erste Ballontreffen am Flughafen in Turbia organisiert.

Als Witold Walawski seine Erfahrungen im Heißluftballonfliegen erwarb, erhielt er ebenfalls die Instrukteur-Zulassung für die Ausbildung seiner Nachfolger. Die ersten Ballonpiloten, die von ihm ausgebildet wurden, waren: Tomasz Walawski, Waldemar Lekan und Katarzyna Walawska.

Das Ballonfliegen ist ein spektakulärer Bereich des Flugsports und trifft schon auf ein großes Interesse bei Zuschauern in Stalowa Wola und Umgebung. Deswegen leitete der Aeroklub die Vorführungen der Ballonflüge in Tarnobrzeg, Sandomierz und anderen Orten ein, denn jeder von ihnen ist gleichzeitig ein interessanter Träger der lesbaren Werbung. Am besonderen Interesse erfreuten sich die Ballonstarts, die den Bewohnern im Stadtzentrum präsentiert wurden, z.B. auf dem Platz vor dem MDK (Örtliches Kulturzentrum) oder auf dem Stadion MOSiR (Sport- und Unterhaltungszentrum) in Stalowa Wola.

Der Effekt der steigenden Popularität des Ballonsports, der immer besseren Ausbildung der Ballonpilotengruppe, die vom Flughafen Turbia stammen, sind die Erfolge auf den landesweiten und internationalen Wettbewerben. Unsere Piloten starteten mehrmals in den Wettbewerben in Aosta, in Italien, in den Grand-Prix-Wettbewerben in Spanien (Sevilla, Madrid, Barcelona). Die Crew von Stalowa Wola, Waldemar Lekan und Witold Walawski, nahm mit dem Ballon der Huta Stalowa Wola, an der Eröffnungsveranstaltung der Winterspiele in Calgary, im Jahr 1988 teil. Waldemar Lekan startete sechs Mal an den Wettbewerb in Neapel, und gewann sie vier Mal.

Basierend auf der nicht nachlassenden Popularität der Ballonvorführungen, organisiert der Aeroklub jedes Jahr in Stalowa Wola (und am Flughafen in Turbia), ein großes Ballontreffen mit dem Namen „Der Ballon-Altweibersommer“ („Balonowe Babie Lato“). Seit ein paar Jahren, nimmt der Ballon „Stalowa Wola“ an den Ballonwettbewerben teil, der durch das Bürgeramt zum Anlass der Feierlichkeit des 70. Jubiläums von Stalowa Wola gestiftet wurde, der mit seiner schönen Farbgebung und seinem majestätischen Flug, die Stadt während der Vorführungen und Wettbewerbe im Land und in der Welt berühmt macht.

Der Heißluftballon „Stalowa Wola“, mit dem Ballonhüllenvolumen von ca. 2600 m<sup>3</sup>, wurde in Tschechien erschaffen. Gemeinsam mit dem Korb, der Anlage und den Gasflaschen, kann er von 4-5 Personen tragen. Auf dem grauen Hintergrund der Ballonhülle, hat man von drei Seiten das Stadtwappen platziert, über ihnen die Aufschrift Stalowa Wola, und unter ihnen die Aufschrift Poland. Am 27. September 2008 fand auf dem Piłsudski-Platz vor dem Stadt-Kulturzentrum, die erste Ballonpräsentation statt, und am nächsten Tag während der Veranstaltung „Industrieller Picknick“ („Picknick industrialny“) – als neue Visitenkarte der Stadt – hat er das große Interesse der Bewohner und der zukünftigen Gäste geweckt.



Waldemar Lekan  
przygotowuje balon  
do lotu



Edward Paterek  
i Waldemar Lekan –  
mistrzowie ceremonii  
przed lotem balonu



Edward Paterek  
w koszu balonu



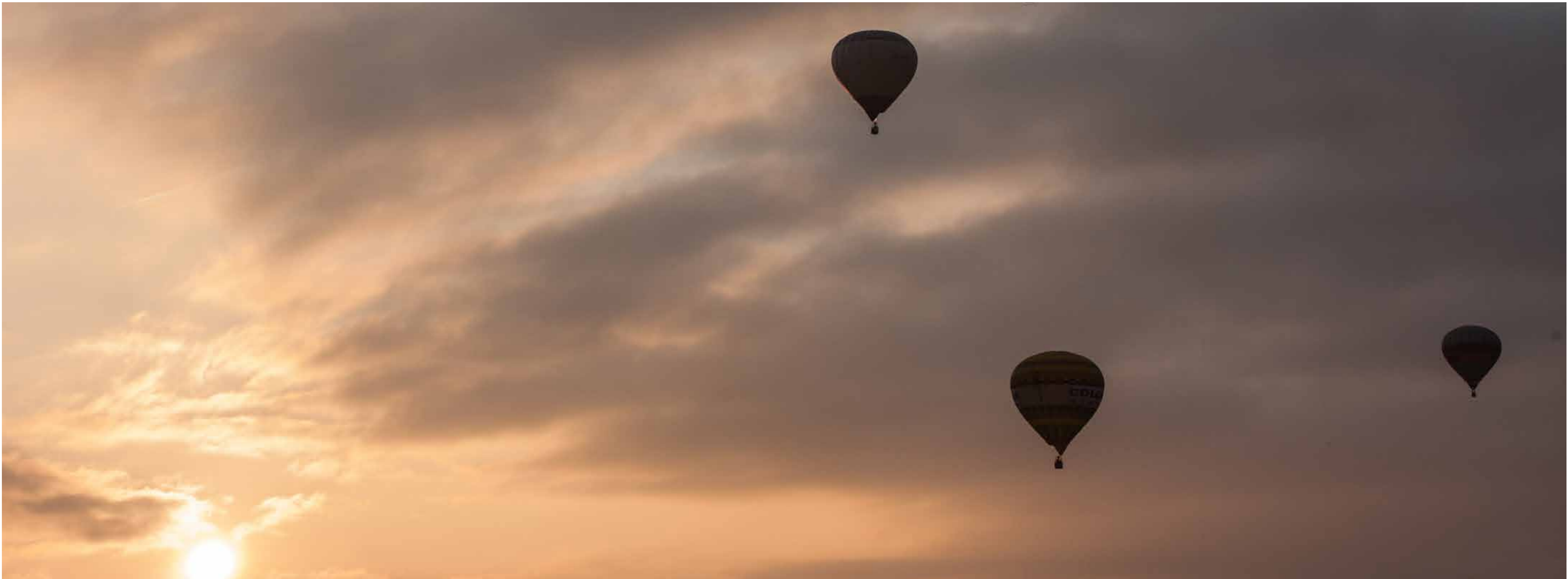






Waldemar Lekan  
przygotowany do lotu













Uskrzydleni -  
***czyli spełnienie marzenia o lataniu***

Winged -i.e.  
***the fulfilment of dreams of flying***

Beflügelt -  
***die Erfüllung der Träume vom Fliegen***



## Uskrzydleni - czyli spełnienie marzenia o lataniu

Marzenie o lataniu jest stare jak ludzkość. W XXI w. nie ma większych problemów z realizacją takich pragnień i wcale nie trzeba kończyć szkoły dla pilotów w Dęblinie, by wznieść się ku słońcu.

W ostatnich latach niezwykłą popularnością na całym świecie, a także w Polsce, zaczęły cieszyć się nowe dyscypliny sportów lotniczych: loty na lotni, paralotni lub motolotni. W Aeroklubie stalowowolskim początki zainteresowania lotami na lotni i motolotni datują się od roku 1978, kiedy to instr. pil. Edward Paterek brał udział w kursie dla płetwonurków, prowadzonym przez prof. Jacka Zielińskiego i dr. Włodzimierza Zielińskiego. Panowie ci, niezależnie od propagowania pasji nurkowania, byli entuzjastami lotów na lotni. Ze szczytu niewielkiej góry w okolicach Puław entuzjaści nowego wtedy sportu zaczęli swoją przygodę z lotniarstwem.

Kiedy pomysły z uprawianiem nowego sportu dotarły na lotnisko w Turbi, szybko okazało się, że trzeba pokonać wiele przeciwności losu. Fakt, że nie ma w okolicy żadnej góry, z której lotniarz mógłby wystartować, zmusił do prób (zresztą nieudanych) z lotnią na wózku holowaną za samochodem. W myśl obowiązujących przepisów lotniarze próbujący swoich sił na „latających maszynach”, bez obowiązujących certyfikatów i zezwoleń nie mieli prawa startować i lądować na lotnisku w Turbi. Za cichą zgodą ówczesnego dyrektora Waldemara Lekana loty odbywały się wcześniej rano lub wieczorem, kiedy na lotnisku nie było nadzoru zawiadowcy lotniska. Dzięki temu kilku (na początku) pasjonatów lotniarstwa mogło doskonalić swoje umiejętności, szkolić innych, a tym samym popularyzować nową dyscyplinę sportów lotniczych. Dzięki tym działaniom do 1997 roku sekcja motolotniarska liczyła już 14 jednostek i co roku przybywało i pilotów przeszkolonych do lotów na motolotniach, i samych jednostek latających.

Ludzie ogarnięci pasją latania, dla których wszystkie te możliwości, które dawało najpierw modelarstwo, potem loty na szybowcach, samolotach czy lotniach były wciąż ubogie, odnajdują kolejną możliwość rozszerzenia swoich zainteresowań. Tą najnowszą dziedziną, która także pojawiła się na lotnisku w Turbi, są loty na samolotach ultralekkich, a także budowanie we własnym zakresie tego typu samolotów. Mistrzem w budowaniu ultralekkich konstrukcji latających, a także w ich pilotowaniu jest Honorowy Prezes Aeroklubu Stalowa Wola inż. pilot Edward Paterek. W 1980 roku podjął prace nad budową samolotów HM-295 i „Pchła” na podstawie oryginalnej dokumentacji, potem był posiadaczem 3 ultralekkich samolotów typu Tajfun i „Cora”, którym lata do dzisiaj.



## Winged -i.e. the fulfilment of dreams of flying

The dream of flying is as old as humanity. In the twenty-first century, there are no major problems with the implementation of such desires and do not need for pilots in Deblin, to rise to the sun.

In recent years, extremely popular all over the world, as well as in Poland, began to enjoy the new air sports disciplines: hang gliding, paragliding or trike. The Aero Club Stalowa the beginnings of interest in flights on gliders and trike date back to 1978, when the ensemble. Edward Paterek participated in a course for divers, led by prof. Jacek Zielinski and Dr. Vladimir Zielinski. These gentlemen, regardless of promoting passionate scuba diving, they were enthusiastic glider flights. mountains in the vicinity of the new ZAP enthusiasts then began his adventure sport of paragliding.

mountains in the vicinity of the new ZAP enthusiasts then began his adventure sport of paragliding.

When the idea of practicing a new sport arrived at the airport in Turbia, quickly found out that you have to overcome a lot of adversity of fate. Fakt that is not around any hills, from which he could launch gliders, forced to attempt (though unsuccessful) of the glider in a wheelchair towed behind a car. Under the existing provisions gliders trying their hand at “flying machines” without force certificates and approvals were not allowed to take off and land at the airport in Turbia. The tacit approval of the then Director of the Waldemar Lekan flights take place early in the morning or evening, when the airport was not supervisory managers shall airports. Thanks to a few (at the beginning) hang gliding enthusiasts can hone their skills, train others, and thus to popularise the new discipline of aviation sports. Thanks to this work until 1997 section numbered 14 units and each year were coming and pilots trained to fly at and flying units themselves.

People embraced passionate about flying, for which all these possibilities, which gave first models, then flights on gliders, airplanes or gliders were still poor, find another opportunity to expand their interests. This latest area, which also appeared at the airport in Turbia are flights on ultralight aircraft, as well as building their own aircraft of this type. Master in building construction ultralight flying, as well as their piloting is the Honorary President of the Aero Club of Stalowa Wola Eng. pilot Edward Paterek. In 1980, he began work on the construction of aircraft HM-295 and “flea” on the basis of the original documentation, then was the holder of three ultralight aircraft type Typhoon and “Cora”, which years today.





## Beflügelt - die Erfüllung der Träume vom Fliegen

Der Traum von Fliegen ist alt wie die Menschheit. Im 21. Jhd. gibt es keine größeren Probleme mit der Realisierung solcher Bedürfnisse, und man muss gar nicht die Pilotenschule in Dęblin abschließen, um in Richtung der Sonne aufzusteigen.

In den letzten Jahren fingen sich an einer außergewöhnlichen Popularität auf der ganzen Welt, und ebenfalls in Polen, die neuen Flugsportdisziplinen zu erfreuen: Drachen-, Gleitschirm- und Motordrachenfliegen. Im Aeroklub Stalowa Wola werden die Anfänge des Interesse an Flügen mit Drachen und Motordrachen ab dem Jahr 1978 datiert, als der Instrukteur Pilot Edward Paterek im Wettbewerb für Sporttaucher teilnahm, der vom Prof. Jacek Zieliński und Dr. Włodzimierz Zieliński geführt wurde. Diese Herren, unabhängig vom Propagieren der Tauchleidenschaft, waren Enthusiasten der Drachenflüge. Vom Gipfel eines nicht all zu großen Berges in der Umgebung von Puławy, fingen die Enthusiasten des damals neuen Sports, ihr neues Abenteuer mit dem Drachenfliegen an.

Als die Ideen mit der Zulassung des neuen Sports am Flughafen in Turbia ankamen, stellte es sich schnell fest, dass man viele Widrigkeiten des Schicksals überwinden musste. Der Fakt, dass es in der Umgebung keinen Hügel gab, von dem aus der Drachenflieger starten konnte, hatte zu Übungen (übrigens, die nicht gelungene sind) mit einem Drachen, auf einem Wagen hinter einem Auto gezogen, gezwungen. Gemäß der geltenden Vorschriften, hatten die Drachenflieger, die ihre Kräfte auf den „fliegenden Maschinen“ ausprobiert hatten, ohne dafür geltende Zertifikate und Zulassungen zu haben, kein Recht dazu, auf dem Flughafen in Turbia zu starten oder zu landen. Nach der heimlichen Einwilligung des damaligen Direktors Waldemar Lekan, fanden die Flüge früh am Morgen oder am Abend statt, als es am Flughafen keine Überwachung vom Kundschafter gab. Dank dem, konnten ein Paar (am Anfang) Flug-Leidenschaftler ihr Können perfektionieren und andere bilden, und damit, die neue Disziplin des Flugsports popularisieren. Dank dieser Handlungen, zählte die Motordrachensektion bis zum Jahr 1997 schon 14 Einheiten, und jedes Jahr kamen neue Piloten, die für Flüge mit Motordrachen ausgebildet waren, sowie neue Flugeinheiten dazu.

Menschen, die von der Flugleidenschaft umfasst waren, für die diese Möglichkeiten, die ihnen erst der Modellbau und später die Flüge mit den Segelflugzeugen, Flugzeugen oder Drachen gaben, immer noch ärmlich waren, fanden eine weitere Möglichkeit ihre Interessen zu vergrößern. Der neue Bereich, der ebenfalls am Flughafen in Turbia aufgetaucht ist, sind Flüge mit ultraleichten Flugzeugen, sowie das Erbauen solcher Art von Flugzeugen im eigenen Bereich. Der Meister im Bau dieser ultraleichten Flugkonstruktionen, sowie in ihrer Fliegerei, ist der Geschätzte Vorsitzende des Aeroklubs Stalowa Wola Ing. Pilot Edward Paterek. Er fing im Jahr 1980 die Arbeit am Bau des Flugzeugs HM-296 und „Pchła“, anhand der Originaldokumentation an, und war später der Besitzer von 3 ultraleichten Fliegern des Typs Tajfun und „Cora“, mit dem er bis heute fliegt.



1. Początki lotniarstwa  
na łące w Agatówce

2. Początki motolotniarstwa  
w Turbi







Motolotnie przy-  
gotowane do startu



Otwarcie Izby Tradycji  
Lotniczych na lotnisku  
w Turbi



Samolot ultralekki  
JK-5



Samolot ultralekki  
FK-14 Polaris



Samolot ultralekki  
Cora



Samolot ultralekki  
Zodiac





Dla takich widoków  
żyją i pracują ludzie  
z lotniska w Turbi

