

Wspomnienie Lecha Nowikowskiego „Pioniera” Modelarstwa Lotniczego w Suwałkach.

Modelarstwo lotnicze moją najtrwalszą pasją. Od lat młodzieńczych do dojrzałości.



zdj. Lech Nowikowski

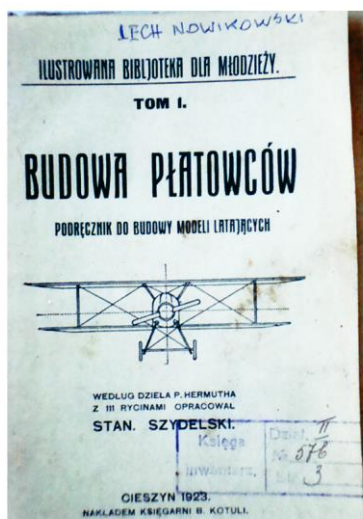
Do dzisiaj nie mogę zrozumieć przyczyn mojego zainteresowania lotnictwem. Nikt, bowiem z mojej rodziny, ani też z najbliższego otoczenia nie interesował się tą dziedziną. Już jako 10-letni chłopiec – a był to czas II wojny światowej – okupacja niemiecka – zacząłem interesować się lotnictwem, a jedynym źródłem, z którego czerpałem wiedzę były przedwojenne czasopisma i książki, które nabywałem w składzie makulatury, który znajdował się w pobliżu miejsca zamieszkania.

Tam też znajdowałem plany modeli latających z okresu przedwojennego, które dla mnie były pierwowzorem. Były to modele belkowe szybowców napędem gumowym, których rozpiętość nie przekraczała 1 metra. Jakież to były modele... robione z listewek sosnowych, lipowych i bambusa, wyrabianych ręcznie przy pomocy najprostszych narzędzi, pokrywane papierem pergaminowym. A guma napędowa – to nożyczkami cięte pasemka ze starych dętek rowerowych. W czasie prób często rozbiły się przy pierwszych lotach, lecz nie zrażałem się tym i wykonywałem następne.

Na początku miejscem pracy było małe pomieszczenie kuchenne w moim mieszkaniu, skąd byłem często przepędzany, gdyż naturalnie przy majsterkowaniu zaśmiecałem. To spowodowało, że wraz z bratem Wiesławem i kolegą zbudowaliśmy małe pomieszczenie na zewnątrz domu, z pozyskanych opakowań drewnianych, o wymiarze około 1,5 x 2 m i wysokości około 1,7 m z wmontowaną szybą. Praca w tym schowku możliwa był tylko poza okresem zimowym.

Kolejne modele były coraz doskonalsze. A gdy to już poleciało kilka metrów stanowiło ogromną radość. Zacząłem też próbować własnych pomysłów. Z początku były to modele dotychczas wykonywane w powiększeniu dwukrotnym – niestety brak odpowiednich materiałów i wiedzy powodował, że te modele mimo efektywnego wyglądu nigdy nie poleciały.

W roku 1942 poznałem starszego kolegę, który mieszkał w sąsiedztwie, a którego rodzice podpisali zgodę na obywatelstwo niemieckie. Kolega ten interesował się również modelarstwem lotniczym, toteż zacząłem korzystać z posiadanych przez niego doskonalszych materiałów modelarskich, jak również z planów modeli.



zdj. 1



zdj. 2

zdj. 1) Rok 1923. Książeczka znaleziona w zakładzie makulatury w roku 1941r. Pierwsza książeczka instruktażowa o budowie modeli latających.
zdj. 2) Pierwszy egzemplarz SIM z roku 1946r.

Przełomem w konstrukcji stał się model z napędem gumowym z pełnym kadłubem (kratownica) o rozpiętości około 1,5 m posiadający profilowane płyty nośne. Po raz pierwszy wykonana przeze mnie „gumówka”, która sylwetką i konstrukcją przypominała późniejsze modele, startując z ziemi przeleciała około 50 m.

Plany tego modelu wykorzystywane były przez kolejne, późniejsze lata, przez modelarzy.

Przypominam sobie, z jaką ciekawością podglądałem przez okno pracę modelarzy niemieckiej organizacji młodzieżowej w modelarni (budynek znajdował się na rogu dzisiejszej ulicy Waryńskiego i Noniewicza). Widziałem

tam wiszące modele o różnej konstrukcji wykonane pod nadzorem instruktora z materiałów wówczas dla mnie niedostępnych.

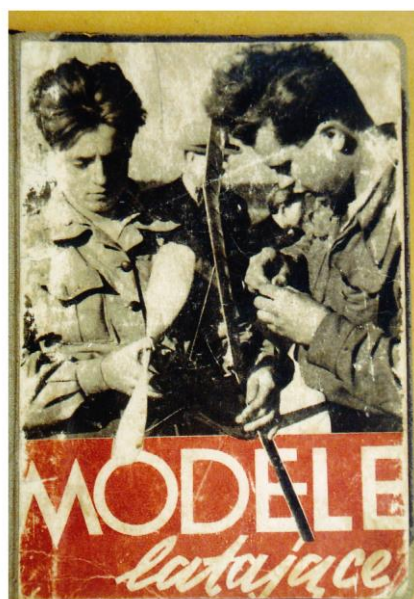
Pomimo trwającej okupacji moje zainteresowanie lotnictwem nie malało. Dziesiątki przelatujących nad Suwałkami samolotów z pobliskich lotnisk wzbudzały we mnie coraz większe zainteresowanie. Wkrótce mogłem rozpoznać samoloty bojowe takie jak: JU 52, JU 87 (Stuka), Focke Wulf 190, Messerschmitta 109 oraz inne, które stacjonowały na pobliskich lotniskach.

Były też takie dni, kiedy udawałem się w okolice lotniska (dziś czynnego przy ul. Buczka) i tam w ukryciu z bijącym sercem obserwowałem loty szybowców, na których szkolili się przyszli niemieccy piloci wojskowi oraz startujące i lądujące samoloty.

Skończył się czas okupacji hitlerowskiej i podjąłem naukę w Liceum Ogólnokształcącym. Już w 1946 roku ukazało się w sprzedaży czasopismo lotnicze „Skrzydła i Motor”, które poświęcone było nie tylko lotnictwu, ale także szeroko promowało modelarstwo lotnicze. Czasopismo stało się dla nie przewodnikiem. Niebawem w sprzedaży pojawiły się książki specjalistyczne o tematyce lotniczej i modelarskiej. Przypominam sobie, że ja nie czytałem – ja je studiowałem, do tego stopnia, że pisałem streszczenia tak, aby łatwiej było uczyć się trudnej teorii lotu, aerodynamiki, meteorologii, itp. Traktowałem to na równi z obowiązkiem nauki w liceum. Nie mogąc pozbyć się myśli o budowie modeli, nieraz na lekcjach rysowałem po kryjomu sylwetki nowych wymyślonych konstrukcji. Lotnictwo i modelarstwo pochłonęło mnie w całości.



zdj. 3



zdj. 4

zdj. 3) Proporzeczek ZHP – zastępu „mew” 6 miejskiej lotniczej drużyny – rok 1946r.

zdj. 4) Książka wydana w 1948r. stanowiła podstawę w szkoleniu modelarskim.

W roku 1948 dotarła do mnie wiadomość, że w Warszawie odbędzie się spotkanie modelarzy instruktorów na tzw. konsultacji. Oczywiście bez większego zastanowienia wraz z kolegą Tadeuszem Dąbrowskim pojechałem do zrujnowanej wówczas Warszawy. Nie przypominam, jak trafiliśmy na ul. Hożą, gdzie miało miejsce spotkanie. Przypominam tylko, że po raz pierwszy zobaczyłem pracę silniczka modelarskiego samozapłonowego. Dziś nie jestem już w stanie przypomnieć, co składało się na program tego spotkania – na pewno było pouczające.

Po wyzwoleniu Suwałk, obok wielu działań powstaje i dynamicznie rozwija się ruch harcerski. W 1946 roku przy Komendzie Hufca powstaje 6 Męska Lotnicza Drużyna Harcerska. Niezwłocznie wstępuję w jej szeregi.

Wkrótce pełnię funkcję zastępowego „Mew” (pozostał pamiątkowy proporzeczek), z dumą nosiłem mundur z białoczerwoną szachownicą na chuście. Podstawowym celem, poza zajęciami typowo harcerskimi, było zdobywanie wiedzy o lotnictwie, zarówno historycznej jak również teorii lotu, aerodynamiki, budowy płatowców, itp.

W modelarni, która była naszą główną bazą mogłem w warunkach przyzwoitych lokalowo, przy odpowiednim wyposażeniu materiałowym i narzędziowym konstruować i budować modele, w oparciu o nabytą wiedzę. Modelarnia lotnicza mieściła się w budynku przy ul. T. Kościuszki 43, w którym to była również naszej drużyny, a na piętrze swoją siedzibę miała Komenda Hufca ZHP.

Modelarnia lotnicza wówczas była bardzo popularnym miejscem w mieście, a kolorowe witraże w oknach z symbolami Ligi Lotniczej i „modelarskimi mewami” przyciągały wzrok przechodniów.

Przez oświetlone okna widoczne były podwieszane pod sufitem modele, na czołowej ścianie „gapa lotnicza”, dookoła na ścianach plany modeli – wszystko to było nasze, wykonane przez samych modelarzy. Nikt nam wówczas nic nie dawał, nie mieliśmy tzw. dotacji, poza lokalem, którzy sami wyremontowali i przystosowali do warunków, jakie powinna spełniać pracownia modelarska. A materiały i narzędzia, każdy z uczestników przynosił z domu. Szacunek do własnej pracy i mienia wyzwolił w modelarzach ogromne zaufanie i poszanowanie do wszystkiego, co było wspólne. W miarę upływu czasu, dzięki pomocy Komendy Hufca i staraniom drużynowego M. Bachanowicza poprawiały się warunki, przeważnie w zakresie wyposażenia w specjalistyczne materiały i narzędzia.

W oparciu o publikowane w czasopiśmie „Skrzydła i Motor” plany różnych konstrukcji modeli powstawały również projekty własnego pomysłu. Dominowały modele szybowców począwszy od szkolnych aż do wyczynowych. W tym czasie w sprzedaży pojawiły się silniki modelarskie – samozapłonowi a nawet silniki strumieniowo-pulsacyjne. To spowodowało, że powstały nowe konstrukcje z napędem silnikowym. Bez mała przez cały rok uczestniczyliśmy w treningach na pobliskiej „papierni”, jak również na terenie późniejszego stadionu piłkarskiego oraz na zboczu wzgórza w pobliżu stadionu. Charakterystyczny był przemarsz modelarzy z modelami na miejsce startu, bowiem towarzyszyło nam liczne grono ciekawskiej młodzieży. W tym okresie w zasadzie nie uczestniczyliśmy w oficjalnych zawodach na wyjeździe, rywalizacja sportowa odbywała się w ramach modelarni.



zdj. 5



zdj. 6

zdj. 5) Zajęcia pochodzą ze zbiorów Państwowego Archiwum w Suwałkach. Szkoła Szybowcowa nad Szelmentem rok 1938r.

zdj. 6) Rok 1947 Szkoła Szybowcowa nad Szelmentem. Uczestnicy: stoją od lewej - Jerzy Godlewski, Konstanty Dobrowolski, Janusz Kunej, Tadeusz Dąbrowski, siedzi - Romuald Możuch, klęczy - Lech Nowikowski, niżej z lewej - Zofia Zalewska i Lucyna Wlazło.

Rok 1947 dla suwalskich modelarzy – pasjonatów lotnictwa był czymś zupełnie nowym, czymś wymarzonym. Nad jeziorem Szelment w miejscowości Leszczewo (koło Jeleniewa) w byłej szkole szybowcowej, powstałej już w 1934 roku z inicjatywy pilota wojskowego, który walczył w czasie II wojny światowej w Anglii i wrócił do kraju p. Edwarda Wojczyńskiego - kapitana, przy udziale Komendy Chorągwi ZHP w Białymstoku oraz komendzie „Służba Polsce” i Departamentu Lotnictwa Cywilnego w Białymstoku - zostaje zorganizowane szkolenie szybowcowe kat. A i B.

Krótkie szkolenie teoretyczne, badanie lekarskie i w lipcu 1947 roku 12 suwalskich harcerzy – modelarzy pieszo w pełnym rynsztunku harcerskim pomaszerowało do szkoły szybowcowej odległej 17 km od Suwałk. Spartańskie warunki, harówka od świtu do zmroku, na początku przygotowanie bazy mieszkalnej (noclegownia – sala ogólna wyłożona wokół słomą przykryta kocami), następnie przygotowanie terenu startu i lądowania, które po przejściu przez ten teren frontu, był zryty przez pociski artyleryjskie i bomby, na którym zalegały zasieki z drutu kolczastego. Musieliśmy uważać na pozostawione miny, które po znalezieniu unieszkodliwialiśmy. Nie do wiary, że nie mieliśmy żadnego nieszczęśliwego wypadku.

A potem to najważniejsze, na które wszyscy czekaliśmy – szkolenie szybowcowe prowadzone przez sprowadzonego z Bydgoszczy instruktora p. Bogdana Niezgodzkiego. Chwiejnica, szury, skoki na szybowcach szkolnych. SG – 38 i wreszcie samodzielne loty z góry Jesionowej przy użyciu lin gumowych. Potem ocena instruktora. I tak każdego dnia lotnego od świtu do zmroku.

Elementem, który należał do uciążliwych był transport szybowca na wierzchołek góry (80 m), z początku siłami samych pilotów, później przy pomocy konia (Maryska), co było już dużo lżejsze. Ceremonią, którą każdy z nas zapamiętał był tradycyjny chrzest lotniczy i uzyskanie uprawnień pilota kat. „A” i „B” przez wszystkich uczestników szkolenia.

Nie sposób pominąć faktu, że na turnusie szkoleniowym uczestniczyło kilka osób z Białegostoku, wśród których były dwie dziewczyny – Lucyna Wlazło i Zofia Zalewska, które jak się później okazało kontynuowały szkolenie w Białymstoku i w Warszawie i osiągnęły mistrzostwo szybowcowe, czego dowodem były uzyskane rekordy Polski.



zdj. 7

zdj. 7) Rok 1947 - Lech Nowikowski. Szkoła Szybowcowa nad Szelmentem, ćwiczenie na chwiejnicy.

Tragiczne wydarzenie, które miało miejsce pod koniec szkolenia, a które przesądziło o kontynuacji w dalszych latach, był wypadek szybowcowy, który miał odbyć honorowy lot „otwarcia” na nowym treningowym szybowcu „Jeżyk”.

Szybowiec uległ całkowitemu rozbiciu w wyniku błędu popełnionego w czasie startu. Pilot kpt. Wojczyński ciężko ranny przewieziony został karetką pogotowia do suwalskiego szpitala. Po kilkumiesięcznym pobycie, jako inwalida, opuścił szpital i podobno pracował jeszcze w Starej Miłosnej pod Warszawą na tamtejszym lotnisku. Po wyjeździe z Suwałk już nie utrzymywaliśmy żadnego kontaktu.

O człowieku, którego nie jestem w stanie zapomnieć pozostała symboliczna pamiątka w postaci nazwy uliczki jego nazwiska prowadzącej do istniejącego lotniska.

Po roku 1947 szkolenie szybowcowe przeniesiono do Białegostoku. Odległość od Suwałk oraz koszty związane z dojazdami uniemożliwiły kontynuowanie szkolenia szybowcowego. Budynek po byłej szkole i przyległy teren przejęły PGR-y, a następnie zlokalizowany tam został ośrodek wczasowy, w pomniejszych latach rozbudowany. W latach osiemdziesiątych (1983 – 1984) były próby otwarcia szkoły lotniarskiej przez organizację młodzieżową Związek Socjalistyczny Młodzieży Polskiej, lecz po dwóch sezonach zrezygnowano z projektu.

Był taki okres, a były to lata dziewięćdziesiąte XX wieku, kiedy na suwalskim lotnisku tętniło życie. Intensywnie prowadzone było szkolenie szybowcowe. Jakkolwiek nie byłem uczestnikiem szkolenia, to pełniąc przez pewien czas funkcję Prezesa Aeroklubu Suwalskiego w rekompensacie umożliwiono mi odbywanie lotów treningowych na szybowcu dwumiejscowym, oczywiście w asyście instruktora. Uczestniczyłem nawet w zawodach na celność lądowania, na których wypadłem zadowolająco.

Harcerze wrócili do swojej działalności w modelarni wzbogaceni o nowe doświadczenia. Jako harcerz zdobyłem stopień „harcerza orlego” (na krzyżu harcerskim srebrna lilijka), ponadto zdobyłem 42 sprawności.



zdj. 8



zdj. 9

zdj. 8) Treningowy start lotni z góry Jesionowej nad Szelmentem, lata 80-te.

zdj. 9) Latanie Fremingowe – szybowiec sterowany radiem z napędem elektrycznym.

W roku 1950 powstaje w Suwałkach Zarząd Powiatowej Ligi Lotniczej. Ze względu na swoje zasługi zostaje wybrany na kierownika biura. Modelarstwo lotnicze podporządkowane zostaje tej organizacji. W roku 1951 zostaje rozwiązana 6 Męska Lotnicza Drużyna Harcerska.

Rok 1953 zapisał się w moim życiu szczególnie, bowiem w tym roku zostałem skierowany na miesięczny kurs instruktorów modelarskich do Jeżowa Sudeckiego (k. Jeleniej Góry). Wróciłem ze świadectwem dyplomowanego instruktora modelarstwa lotniczego kl. Pierwszej (wówczas najwyższej), z pogłębioną wiedzą i nowymi pomysłami kontynuowałem szkolenie z młodzieżą.

Niebawem modelarnia musiała zmienić swoją siedzibę: w latach 1953 – 1955 były to pomieszczenia w budynku pokoszarowym, który to nie odpowiadał wymaganiom pod każdym względem. Następnie w latach 1955 – 1986 modelarnia miała swoją siedzibę w centrum miasta tj. przy ul. Chłodnej. Warunki były jak na tamte czasy bardzo dobre.

W roku 1953 w wyniku reorganizacji na szczeblu krajowym, nastąpiło przyłączenie Ligi Lotniczej do Ligi Przyjaciół Żołnierza. Organizacja ta kultywowała dotychczasową działalność Ligi Lotniczej. W wyniku tych połączeń zostałem przeniesiony do pracy w Lidze Przyjaciół Żołnierza na stanowisku Kierownika Klubu Sportów Ogólnowojskowych.

W roku 1955 zostałem współzałożycielem nowej modelarni przy Domu Harcerza przy ul. Noniewiczza 25. Celem tej pracowni było wzbudzenie u młodzieży zainteresowania majsterkowaniem, poprzez budowę najprostszych form modeli latających.

Placówka ta, w której od początku pełniłem funkcję instruktora modelarstwa lotniczego rozwijała swoją działalność z każdym rokiem. Kilkakrotnie na przestrzeni lat zmieniała nazwę, lecz jej rola metodyczna – wychowawcza nie zmieniała się. Ostatnia nazwa to Młodzieżowy Dom Kultury, która przetrwała przez lata i aktualnie jest jedyną w Suwałkach, mającą doskonałe warunki do pracy, tak pod względem lokalowym i finansowym, a położenie w centrum miasta sprzyjało dużej frekwencji. Modelarze poprzez osiągnięte wyniki na arenie krajowej i międzynarodowej byli chlubą placówki promując również nasze miasto.

Przyjemnym akcentem mojej pracy jako instruktora w MDK była Nagroda Kuratora Oświaty za długoletnią pracę i wybitne osiągnięcia pedagogiczne i sportowe, którą otrzymałem w 1993 roku.

Należy podkreślić, że modelarstwo lotnicze od 1946 roku nieprzerwanie cieszy się popularnością wśród młodzieży. A dowodem prawdziwości tego, były lata osiemdziesiąte, kiedy to w Suwałkach było 7 modelarni o specjalności lotniczej i szkatkniczej. Istniały też modelarnie terenowe przy szkołach podstawowych.

Na przestrzeni wielu lat modelarstwo lotnicze funkcjonowało w Suwałkach głównie pod patronatem Związku Harcerstwa Polskiego, Ligi Lotniczej, Ligi Przyjaciół Żołnierza, Suwalskiej Spółdzielni Mieszkaniowej, Młodzieżowego Domu Kultury i ostatnio Ośrodka Sportu i Rekreacji. Praktycznie dwie instytucje prowadziło zarówno szkolenie podstawowe jak i wyczynowe a był to Aeroklub oraz Młodzieżowy Dom Kultury, od 1997 r. Ośrodek Sportu i Rekreacji. Patronat merytoryczny od 1957 r. sprawuje Aeroklub Polski.



zdj.12



zdj. 13

zdj.12) Nestor Modelarstwa Lotniczego Lech Nowikowski z modelem szybowca „Latające Skrzydło”

zdj.13) Trening modelarzy na lotnisku w roku 1996. Lech Nowikowski z grupą podopiecznych modelarzy.

Mój związek z modelarstwem trwał praktycznie od roku 1946 z małymi przerwami do 2003. Nie jestem w stanie określić, jaką liczbę modelarzy wyszkoliłem, ilu z nich zostało pilotami wojskowymi i sportowymi, ilu pozostało wiernym modelarstwu lotniczemu.

W czasach swojej pracy instruktorskiej największą radość i satysfakcję odczuwałem, gdzie mój wychowanek przyprowadzał swego syna na szkolenie, wspominając z sentymentem lata, kiedy sam uprawiał pod moim nadzorem modelarstwo.

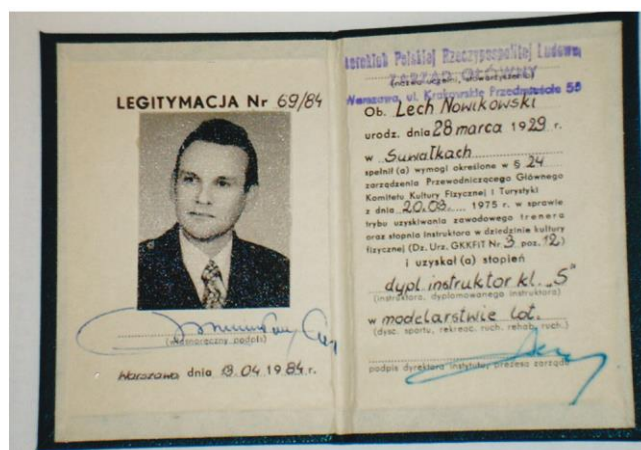
Nie jestem w stanie wyliczyć ile różnych klas modeli wykonałem w czasie mojej wieloletniej praktyce i w uli zawodach brałem udział jako zawodnik. Do znaczących osiągnięć mogę zaliczyć zdobycie tytułu Mistrza Polski w konkurencji „latających skrzydeł – szybowców” w latach 1961 i 1964. Aeroklub Polski w 1964 r. nadał mi odznakę sportową modelarstwa lotniczego „z wieńcem złotym.” Żałuję, że w latach kiedy byłem czynnym zawodnikiem nie dane mi było uczestniczyć w zawodach o randze międzynarodowej.

W uznaniu mojej wieloletniej pracy jako instruktora Zarząd Główny Aeroklubu Polskiego w roku 1984 w wyniku weryfikacji uhonorował mnie tytułem „Dyplomowanego Instruktora Modelarstwa Lotniczego kl. „S”-specjalnej.



zdj. 10

zdj.10) Lech Nowikowski z modelem KL. F1B, lata 70 / 1970



zdj.11

zdj.11) Lech Nowikowski - dyplom instruktora modelarstwa lotniczego kl. „s” 1984r.

W moich przemyśleniach powstaje pytanie, dlaczego moja pasja akceptowana przez najbliższą rodzinę nie udzieliła się mojemu potomstwu. Co prawda zaistniały sporadyczne krótkotrwałe kontakty, bowiem mój syn Wojciech przez pewien czas w wieku młodzieżowym uprawiał modelarstwo lotnicze startując kilkakrotnie w zawodach ogólnopolskich w kat. modeli z napędem gumowym. Również mój wnuk Marcin był uczestnikiem szkolenia w modelarni MDK i uczestniczył w zawodach lokalnych w kategorii raket, modeli z napędem silnikowym – C02 oraz szybowcach.

Na uwagę zasługuje fakt, że po okresie zawirowań wokół działalności modelarskiej, szczególnie jej siedziby w MDK, dzięki pomocy Urzędu Miejskiego w roku 1997 dotychczasową działalność patronatem objął Ośrodek Sportu i Rekreacji w Suwałkach. Warunki, jakie stworzył Dyrektor Ośrodka były najlepsze w wieloletniej historii tej dyscypliny. Wspaniałe warunki lokalowe, wyposażenie pracowni w nowe maszyny i urządzenia, zapewnienie finansów na zakup materiałów specjalistycznych i narzędzi, zapewnienie środków finansowych na wyjazdy krajowe i zagraniczne, wszystko to uczyniło modelarnię lotniczą jedną z najlepszych w kraju. To pozwoliło również najlepszym zawodnikom uzyskiwać tytuły Mistrzów Polski, Europy i Świata. Mam osobistą satysfakcję, że modelarnią kieruje i szkoli młodzież mój wychowanek – Stanisław Skibicki.

Obecnie jestem na emeryturze, ale modelarstwo lotnicze – moja pasja trwająca od lat młodości jest ciągle aktualna. Już nie w pracowni modelarskiej, ale w warunkach domowych konstruuje i buduję modele latające w mojej ulubionej kategorii, w której przed laty zdobyłem tytuł Mistrza Polski. Są to modele latających skrzydeł (bezogonowe) szybowców i z napędem gumowym.

Jestem, zatem w okresie letnim częstym gościem na miejscowym lotnisku w czasie latania. Pomimo tego, że przez wiele lat byłem działaczem w kilku dyscyplinach sportu, jak również byłem czynnym sportowcem w takich dyscyplinach jak strzelectwo sportowe, w której to dyscyplinie osiągałem bardzo wysokie wyniki oraz siatkówce, koszykówce, tenisie ziemnym i badmintonie – to uważam, że właśnie lotnictwo, a ściślej szybownictwo i modelarstwo lotnicze jest traktowane przeze mnie ze szczególnym sentymentem.

Dla modelarni, w celu wykorzystania przez młodzież, przekazałem historyczne roczniki czasopisma „Skrzydła i motor” oraz podręczniki jeszcze z okresu przedwojennego przedwojennego wydane zaraz po 1946 roku o tematyce lotniczej i modelarskiej. Są w pracowni również modele wykonane przez mnie przed wielu laty.

Historycznym wydarzeniem modelarski, jakże miłym, były obchody 60 – lecia suwalskiego modelarstwa lotniczego w dniu 5 grudnia 2007 roku. Oprócz wspaniale urządzonej wystawy modeli latających z różnych okresów, prezentowane były czasopisma i podręczniki historyczne, puchary i dyplomy z Mistrzostw Polski, Europy i Świata. Ponadto każdy uczestnik – modelarz otrzymał pamiątkową statuetkę. W części oficjalnej przedstawiłem rys historyczny modelarstwa lotniczego w Suwałkach, który dla uczestników zjazdu był dotąd nieznanym – przedstawiłem również sylwetki wyróżniających się modelarzy, których szkoliłem.

Najbardziej sentymentalną częścią było spotkanie modelarzy po latach, tych z lat pięćdziesiątych i późniejszych. Były chwile wzruszeń, wspomnień, których nie sposób zapomnieć, wspólne zdjęcia. Poza gospodarzami – kierownictwem OSir w spotkaniu uczestniczyły władze miejskie, przedstawiciele zaprzyjaźnionych organizacji oraz zaproszeni modelarze z różnych klubów w kraju.

Za działalność modelarską byłem wielokrotnie wyróżniany i nagradzany przez władze miejskie, samorządowe oraz oświatowe, jak również Aeroklub Polski.

Bardzo sobie cenię przyznane mi odznaczenia z tytułu działalności modelarskiej. Rok 1971 – Zasłużony Działacz Lotnictwa Sportowego, rok 1988 – Złota Odznaka Zasłużony Działacz Kultury Fizycznej, rok 2008 – Złoty Medal za zasługi dla Polskiego Ruchu Olimpijskiego i inne okolicznościowe.

Jako instruktor pracowałem w modelarni Ligi Lotniczej, Domu Harcerza, Ligi Przyjaciół Żołnierza, Aeroklubu Białostockiego, Młodzieżowego Domu Kultury i Ośrodka Sportu i Rekreacji – poza stałą pracą zawodową.

Przedstawiony rys historyczny mojej przygody z modelarstwem lotniczym jako zawodnika i instruktora trwał od 1946 roku z małymi przerwami do roku 2003.

mgr Lech Nowikowski
Instruktor Modelarstwa Lotniczego klasy „S”

Suwałki 2008

PS. Z kart historii

Pierwsza pracownia modelarstwa lotniczego w Suwałkach powstała 29 listopada 1925 r. przy Państwowym Gimnazjum Męskim. Kierownikiem modelarni był Aleksander Deptuła, nauczyciel. Instruktorem Jerzy Niebojewski, który w 1931 roku ukończył w Warszawie kurs instruktorski. Uczestnikami była młodzież z Gimnazjum Męskiego i Żeńskiego oraz szkoły powszechnej. Modelarnia powstała z inicjatywy Miejskiego koła Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwwzrostowej.

Wg opracowania A. Matusiewicza „Szybowisko nad Szelmentem.”

EPILOG

Modelarstwo lotnicze dla jednych jest tylko zabawą, dla innych to sport lotniczy. Sceptykom należałoby pokazać z bliska modelarnię jako miejsce pracy modelarzy przy konstruowaniu i wykonywaniu modeli, które muszą spełniać określone regulaminem warunki. Do tego potrzebna jest pasja lotnicza, wytrwałość i cierpliwość w pracy, gdyż wykonanie modelu to proces, który trwa wiele miesięcy – oczywiście w odniesieniu do modeli wyczynowych. Modelarstwo lotnicze to również wstęp do lotnictwa przez duże „L”. Można przytoczyć wiele przykładów jak wielu pilotów szybowcowych, samolotowych i wojskowych zaczynało swoją karierę właśnie od modelarstwa.

Z praktyki swojej z przyjemnością stwierdzam, że spośród wielu szkolonych przez mnie modelarzy osiągnęło swój cel w lotnictwie. Choćby w Suwałkach znani piloci szybowcowi, motolotniarze czy też paralotniarze to byli modelarze.

Modelarstwo to nie tylko przedszkole lotnictwa, jest to przede wszystkim szkoła dla modelarzy sportowców. Tak jak w innych dyscyplinach sportowych, modelarze uczestniczą w licznych zawodach krajowych, Mistrzostwach polski, Europy i Świata, a największą przyjemność sprawia, że uczestniczą w tym, z uznanymi sukcesami, suwalscy sportowcy z różnych grup wiekowych. To jest odpowiedź sceptykom, że modelarstwo lotnicze to uznana przez władze sportowe Polski i Świata jako jedna z dyscyplin lotniczych. Czołowi modelarze otrzymują na równi ze sportowcami innych dyscyplin nagrody i odznaczenia sportowe.

Stale mam na myśli te tradycyjne modelarstwo sprzed lat, gdzie modelarz w czasie szkolenia, poznawał sztukę wykonywania modeli jak również przyswajał wiedzę teoretyczną z teorii lotu, aerodynamiki, meteorologii, historii

lotnictwa, itp. To w sumie stanowiło o nazwie „modelarz lotniczy”. W uzupełnieniu tego było posiadanie umiejętności startu modelu w różnych warunkach atmosferycznych.

Niepokoi mnie w ostatnich latach zjawisko, że świat „modelarski” opanowany został przez „wytwórnice” modeli różnych typów, także każdy może dowolny model kupić i startować w zawodach. Międzynarodowe władze FAI, w tym również polskie władze lotnicze – akceptują taki stan rzeczy. Minęły bezpowrotnie chyba czasy, kiedy zawodnik biorący udział w zawodach musiał złożyć deklarację, że model wykonał osobiście.

W zaistniałej sytuacji zbyt dużą staje się wiedza teoretyczna, fachowe podręczniki, które przed laty bardzo przydatne do szkolenia dziś nie mają zastosowania i są jedynie reliktem przeszłości. Powoli, lecz systematycznie zanika szczególnie wśród młodzieży umiejętność manualna niezbędna przy budowie modeli – szczególnie wyczynowych. Jeszcze tylko na etapie szkolenia podstawowego stosowane są proste formy majsterkowania wraz z użyciem podstawowych narzędzi i materiałów.

Wśród młodzieży – zawodników już słyszy się pytanie – czy to sprawiedliwe, aby na zawodach trzeba było rywalizować z kupionymi – wykonanymi „przemysłowo” modelami wykonanymi z doskonałych materiałów według sprawdzonych dopracowanych konstrukcji, który właściciele zamieniają się w „lataczy” nie mając żadnej wiedzy o szczegółach konstrukcyjnych modelu. Nie ma żadnej wątpliwości, że o wyniku sportowym decyduje jakość modelu, jego parametry oraz umiejętność „latania”. Tę umiejętność w niektórych kategoriach modeli nabywa się stosunkowo szybko toteż mając doskonały model sukces jest gwarantowany.

Ne moralnie sportowo, według mnie, jest zjawisko, że jakość modelu „przemysłowego”, jego klasa zależy od możliwości finansowej nabywcy, a zatem im modelarz lub jego opiekun są zamożniejsi ten ma lepszy model i ma większe szanse na zwycięstwo. Nie na tym powinna polegać rywalizacja sportowa.

W kwestii produkcji przemysłowej modeli widzę pewne korzyści promujące modelarstwo lotnicze – odnosi się do osób, które nie biorą udziału w zawodach a modelarstwo traktują rekreacyjnie jako hobby. Nie wykonując własnoręcznie z różnych powodów modeli, kupują modele dowolnej klasy – szczególnie modne sterowane falami radiowymi i latają. Jest to niewątpliwie doskonała promocja modelarstwa. Natomiast nie pochwalam akceptacji władz FAI, które są tolerancyjne i zezwalają na udział w zawodach modeli swobodnie latających i innych kategoriach (być może jestem w oglądach zbyt konserwatywny).

Na szczęście w Suwalskim Klubie Modelarskim zachowane są tradycyjne formy uprawiania modelarstwa. Modelarze swoje modele wykonują osobiście. Jest to głównie zasługa instruktora Stanisława Skibickiego, prowadzącego szkolenie, który wywodzi się z czasów, kiedy dominowało „prawdziwe” modelarstwo. To sprawia, że zawodnicy z Suwałk startując w zawodach, osiągając wyniki na skalę światową, mają podwójną satysfakcję, że osiągnęli to osobiście wykonanym modelem.

Osobiście pochwalam takie postępowanie i aby trwało jak najdłużej. Mam osobistą satysfakcję, że wspomnianego instruktora sztuki modelarskiej uczyłem od podstaw.

mgr Lech Nowikowski
Instruktor Modelarstwa Lotniczego klasy „S”

Suwałki 2010