

Biuletyn Loteczki



numer 48

grudzień 2002

STULECIE URODZIN ADAMA DZIURZYŃSKIEGO—LEGENDY ŻARU

Przestronny sklep masarsko-spożywczy rodziny Dziurzyńskich w Ustrzykach Dolnych wyróżniał się bogatym zestawem smacznych i świeżych towarów. Małżonkowie: Władysław i Balbina, z domu Magrypiewicz, pracę w tym dobrze prosperującym sklepie łączyli z prowadzeniem gospodarstwa rolnego i rzemiosła. Rodzicom w miarę wolnego od zajęć szkolnych czasu pomagały dzieci. Wśród nich był Adam, który wraz z rodzeństwem doceniał ten rodzinny interes.

Adam ukończył w Ustrzykach Dolnych szkołę podstawową i 6 klas gimnazjum humanistycznego. Jego spokojny, pracowity i ustabilizowany żywot zakłóciło pojawienie się nad zboczem Żukowa, w przyległej do Ustrzyk Dolnych Ustjanowej, nieznanych dotąd drewnianych ptaków, szybowców. Widok ten zrodził w Adamie chęć poznania majestatu lotu tych bezszelestnych maszyn i ludzi, którzy tę tajemnicę posiadli.

Pierwszymi, którzy penetrowali okoliczne wzgórza, byli lwowscy studenci, pasjonaci szybownictwa. Po nich wyprawę do ustjanowskiego pasma Żukowa zorganizowali we wrześniu 1931 roku członkowie dęblińskiej sekcji Lubelskiego Klubu Lotniczego. Ci piloci wojskowi zabrali z sobą z Dębina szybowiec przejściowo-treningowy NN-2, projektu inżynierów: Jarosława Naleszkiewicza i Adama Nowotnego, zbudowany przez podchorążych w warsztatach szkolnych działu nauk Centrum Wyszczolenia Oficerów Lotnictwa. 30 września 1931 roku, podczas I Dęblińskiej Wyprawy Szybowcowej do Ustjanowej 31 por. pil. Tadeusz Kurowski wykonał na tym szybowcu nad Żukowem, lot żaglowy, trwający 3 godziny 58 minut. W ten sposób zainaugurowano działalność drugiego obok Bezmiechowej bieszczadzkiego szybowiska.

Latanie zaczęło się w Ustjanowej na dobre, wówczas, gdy w roku 1933 powstał tam Wojskowy Obóz Szybowcowy. Do jego utworzenia walenie przyczynił się ppłk pil. Bolesław Stachoń, rozmyślany nie tylko w lataniu wojskowym na samolotach, ale i w cywilnym, na szybowcach. Poprosił on Wacława Czerwińskiego o pomoc w wyborze odpowiedniego terenu na szybowisko, do przeszkoleń kandydatów na pilotów wojskowych. W. Czerwiński wybrał Ustjanową z powodu gładkich, nie zarośniętych zboczy, wyższych od Słonego w Bezmiechowej. Władze lotnicze, z takimi działaczami, jak: płk pil. Camillo Perini, kpt. pil. inż. Michał Blaicher i kpt. pil. Edward Peterek, zaaprobowały tę propozycję, kwalifikując Ustjanową na szybowisko wojskowe. Rozwój nowej szkoły szybowcowej był gwałtowny. W krótkim czasie na zboczu Żukowa powstało wiele startowisk, z których wzbijało się w powietrze dziesiątki szybowców.

To niezwykle zjawisko nie mogło ująć uwadze Adama Dziurzyńskiego, który każdą wolną chwilę spędzał wśród szybowcowej braci. Był już wtedy dorosłym mężczyzną: miał 29 lat, urodził się, bowiem w Ustrzykach Dolnych 12 grudnia 1902 roku. Jego zapał, zaangażowanie i pomoc, świadczona organizatorom latania i szybownikom, zostały docenione: zaproponowano mu szkolenie na szybowcach, co oczywiście przyjął z entuzjazmem. Latając na szkolnej *Wronie* uzyskał on w Ustjanowej 26 lipca 1933 roku kategorię B. Odtąd latanie stało się dla Adama celem życia.

W roku 1934 rozpoczął on pracę zawodową w warsztatach Wojskowego Obozu Szybowcowego w

Ustjanowej oraz ukończył kurs unifikacyjny dla instruktorów szybowcowych. W roku następnym skończył już z powodzeniem młodych adeptów sztuki latania, doskonaląc również swoje umiejętności na *Czajkach* i *Komarach*. 14 sierpnia 1935 roku skończył w Ustjanowej kurs lotów za samolotem. W tym samym roku uzyskał dwa warunki do kategorii D, czyli do srebrnej odznaki szybowcowej: lot czasowy 11 godzin 5 minut i przewyższenie 1800 metrów.

W tym czasie nieodległa Bezmiechowa planowała zatrudnienie nowego instruktora szybowcowego. Ministerstwo Komunikacji, znając talent, kwalifikacje, pracowitość i dynamikę działania Adama Dziurzyńskiego, powierzyło mu ten etat od marca 1936 roku. W tej słynnej „Akademii Szybowcowej” pracował on do 30 czerwca 1939 roku jako kierownik wyszkolenia. Już 1 marca 1936 roku uzyskał tu uprawnienie do wykonywania lotów nocnych na szybowcach po starcie z lin gumowych. 18 lipca tego roku uzupełnił brakujący ostatni warunek do kategorii D, przelatując z Bezmiechowej 76 km w linii prostej. Głównym jednak jego zadaniem było szkolenie podstawowe młodych uczniów. Prowadził je z oddaniem i miał na tym polu świetne wyniki. Marzył też o doskonaleniu latania wyczynowego i zawodniczego. Sprzyjało temu oficjalne współzawodnictwo ośrodków szybowcowych, które rywalizowały ze sobą poprzez punktowanie przelotów. Wyczyn wpływał na wysokość przyznawanych przez państwo środków materialnych.



Adam Dziurzyński w Anglii w 1940 roku i jako kierownik lotów na Żarze po wojnie.

Adam Dziurzyński był bardzo dobrym organizatorem działalności lotniczej, pełnym nowatorskich pomysłów. Proponował i wprowadził w życie latanie po trasach docelowych i docelowo-powrotnych. Zmniejszał w ten sposób koszty działalności i intensyfikował wyczyn. W tej dziedzinie był prekursorem. Ponadto zaproponował i zrealizował pomysł transportu szybowców pod górę przy pomocy konia i kołowrotu, co również zintensyfikowało latanie.

Adam, będąc motorem wyczynu szybowcowego, miał główny udział w bezapelacyjnym przewożeniu Bezmiechowej we współzawodnictwie ośrodków lotniczych w Polsce. W krótkim czasie stał się niekwestionowanym autorytetem wśród swych przełożonych i pilotów. Jemu w znacznej mierze Tadeusz Góra zawdzięcza wykonanie słynnego przelotu z Bezmiechowej do Soleczników pod Wilno 18 maja 1938 roku, długości 578 km, za który FAI przyznała pierwszy w świecie medal Lilienthala. Poprzedniego dnia pan Tadeusz, wówczas 20letni młodzieniec, wylądował w

terenem przygodnym, skąd został ściągnięty do Bezmiechowej po północy. Adam Dziurzyński, czuwając od wczesnego rana, zbudził zmęczonego doznaniem z poprzedniego dnia pilota dostatecznie wcześniej, umożliwiając mu wykonanie tego historycznego przelotu. Sam też wypuszczał swego pupila, trzymając skrzydło jego *PWS-101* podczas startu z lin gumowych. Po udanym locie zorganizował transport powrotny uszczęśliwionego Tadeusza. Jego sukces był też ukoronowaniem instruktorsko - organizacyjnego zaangażowania Adama Dziurzyńskiego.

Adam Dziurzyński w miarę wolnego czasu też latał wyczynowo. W roku 1937 wykonał przelot 313 km, będący jego pierwszym warunkiem do złotej odznaki szybowcowej (kategorii E). W kolejnych latach uczestniczył w Krajowych Zawodach Szybowcowych w Ustjanowej (1936), w Inowrocławiu (1937) i w Masłowie (1938), uzyskując znaczące wyniki. W Ustjanowej zajął 2 miejsce w konkursie długo-trwałości lotu, osiągając na szybowcu *Komar* czas lotu ponad 11 godzin. W Inowrocławiu zdobył nagrodę Ministra Komunikacji za najdłuższy przelot w zawodach.

14 maja 1937 uzyskał uprawnienie do zabierania pasażerów do II kabiny. W roku 1938 zaliczył w Legionowie szkolenie spadochronowe, wykonując jeden skok z balonu i 6 skoków z samolotu. Skakał na spadochronach typu „Irvin”.

W tym czasie najlepszym w Polsce ośrodkiem do nauki akrobacji szybowcowej był aeroklub w Katowicach, gdzie działał słynny instruktor Michał Offierski. On to nadał Adamowi Dziurzyńskiemu 28 czerwca 1938 roku uprawnienia do wykonywania akrobacji podstawowej i wyższej oraz uprawnienie do lotów na motoszybowcach. Obu tych instruktorów łączyła podobna filozofia podejścia do latania. Chcieli szkolić jak najtaniej i jak najefektywniej. Michał Offierski na przykład loty po trasach na motoszybowcach łączył z pięknym poznawaniem kraju, jego charakterystycznych, wartościowych i historycznych obiektów, jak dwory i zamki, wyznaczając je jako punkty zwrotne.

Adam Dziurzyński, pracując przez ponad trzy lata w Bezmiechowej, wniósł znaczny wkład w dorobek szkoły, której początki sięgają odkrywczej wyprawy w rejon Gór Słonnych Szczepana Grzeszczyka, Wacława Czerwińskiego, Bolesława Gałęzowskiego i Kazimierza Chorzewskiego z Aeroklubu Akademickiego we Lwowie w styczniu 1929 roku. Jego zaangażowanie przyczyniło się znacząco do nazwania szkoły w Bezmiechowej „Akademią Szybowcową”, znaną i cenioną w całym lotniczym świecie, w której szkoliło się wielu pilotów z różnych krajów Europy i z innych kontynentów.

Od 1 lipca 1939 roku Adam Dziurzyński otrzymał zadanie zorganizowania nowej szkoły szybowcowej, Polichno-Pinczów, w której mianowano go kierownikiem. Tu rozwijał latanie w terenie płaskim. 15 lipca 1939 roku Adam uzyskał uprawnienie do latania w nocy po starcie za samolotem. Latano, więc nie tylko dzień, ale i w nocy. Zaledwie dwa miesiące jego pracy, ostatnie przed wojną, przyniosły szkole bardzo dobre wyniki wyszkoleniowe. Podobnie jak w Bezmiechowej, twórca nowego ośrodka nie szczędził sił, a nawet swoich prywatnych pieniędzy na działalność nowej szkoły. Gdy dowiedział się, że Tadeusz Góra nie ma środków finansowych na latanie w Bezmiechowej, zaprosił go do Polichna na swój koszt. Tu młody przyjaciel, który był już pilotem samolotowym i zajmował się holowaniem szybowców, wykorzystał 13 sierpnia 1939 roku dobre warunki termiczne i ponownie wypuszczony za skrzydło do startu za samolotem przez Adama Dziurzyńskiego, uzyskał swój drugi diament, pokonując trasę docelową z Polichna do Bydgoszczy o długości ponad 300 km.

Adam Dziurzyński według opinii Tadeusza Góry był najlepszym instruktorem szybowcowym w przedwojennej Polsce. Gdy zapytałem pana Tadeusza w ubiegłym roku, czy to prawda, odpowiedział: „tak, był on zdecydowanie najlepszym instruktorem i mogę to potwierdzić po tysiąc razy!”.

Z chwilą wybuchu wojny Adam Dziurzyński ewakuował się wraz ze swym ośrodkiem Przysposobienia Wojskowego Lotniczego do Rumunii, skąd w październiku 1939 roku przedostał się przez Maltę do Francji, gdzie wcielono go do lotnictwa. Tam został wyznaczony do przebazowania do Wielkiej Brytanii, gdzie znalazł się w styczniu 1940 roku. Marzył o lataniu. W tym jednak czasie nie miał na to szans, bowiem nie latał na samolotach. Po odpowiednim

przeszkoleniu wojskowym otrzymał przydział do lotnictwa bombowego w Polskich Siłach Powietrznych, w których rozpoczął służbę 9 lutego 1940 roku, mając numer ewidencyjny 780453. Powierzono mu stanowisko szefa komórki odpowiedzialnej za ekwipunek lotniczy i spadochronowy. Przez całą wojnę pracował w dywizjonach 300 i 301. Wprowadził wiele innowacji w systemie gospodarki ekwipunkiem, obejmującym jego wydawanie, przyjmowanie po wykonaniu zadania, naprawę i uzupełnienia. Jego usprawnienia zastosowano w RAF. Za swoją służbę wojskową, którą skończył w stopniu sierżanta, otrzymał wiele odznaczeń wojennych, w tym Defence War Medal.

Mimo ostrzeżeń zdecydował się wrócić do Polski, skuszony propozycją Włodzimierza Humena objęcia kierownictwa Szkoły Szybowcowej ŻAR. Służbę w PSP zakończył na lotnisku Ingham i 9 czerwca 1947 roku drogą morską powrócił do Ojczyzny, by już miesiąc później włączyć się w odbudowę i rozbudowę ŻARU. ŻAR przeżył wtedy niezwykły rozkwit, w czym była wielka zasługa Adama Dziurzyńskiego. Przyjeżdżając tu, zastał w budowie barak, przywieziony z Oświęcimia, hangar, budynek „meteo” i elektryczny wyciąg do transportu szybowców na szczyt. Wszystkie te budowy dokończył. Doprowadził do dobrego stanu dolne lądowisko, wykonał lądowisko na szczycie, gdzie mogły startować i lądować nie tylko szybowce, ale i samoloty. Przestronny kamienny hangar mieścił wiele szybowców, drewniany internat z przestronną jadalnią, leżący nieco niżej hangaru na południowym zboczu, stwarzał przytulne miejsce do spania i odpoczynku po lotach, budynek „meteo” był wygodnym lokum dla kadry instruktorskiej i dla administracji szkoły. W tych warunkach rodził się wyczyn szybowcowy, jakiego nie знаła Polska powojenna. Już w roku 1948 zorganizowano tu pierwsze po wojnie a ogólnie VII Krajowe Zawody Szybowcowe, z udziałem pilotów czechosłowackich. Wśród 24 szybowników najlepszym był Adam Zientek przed Witoldem Kasprzykiem i Władysławem Adamskim, którzy startowali na polskich *Sępach*. Czwarte miejsce zajęła Irena Kempówna a dziewiąte-Adam Dziurzyński, oboje na *Wązkach*.



Na szybowisku w latach pięćdziesiątych

Rok później ŻAR gościł już pilotów: Bułgarii, Czechosłowacji i Węgier, w ramach I Zawodów Szybowcowych Państw Demokracji Ludowej, wygranych zdecydowanie przez Irenę Kempównę i Adama Zientka. ŻAR staje się znany z rekordów świata i Polski, których autorami zostają m. in. Irena Kempówna, Adam Zientek, Bronisław Żurkowski, Władysław Adamski, Bolesław Kochanowski i Stanisław Wielgus, który w dniach 19 i 20 października 1949 roku przebywał w powietrzu na szybowcu *Komar* 35 godzin 14 minut.

Adam Dziurzyński został po tych wyczynach odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi „za całokształt pionierskiej pracy wniesionej w odbudowę urządzeń szkoły na Zarze – najlepszego ośrodka szybowcowego w kraju i za granicą, oraz za długoletnią pracę przy szkoleniu pilotów szybowcowych”. Żar przyciągał sporo młodzieży, spragnionej latania. „Byli to ludzie wyjątkowi, fantastycznie pracowici, odznaczający się koleżeńskim współzyciem i oddaniem lotnictwu, któremu wielu z nich dobrze się zasłużyło” - wspominał Pan Adam, dla którego te pierwsze żarowskie lata przypominały przedwojenne szybowiska bieszczadzkie. Oceniał je jako wyjątkowo piękne i przyjemne.

W tym czasie Przedsiębiorstwo Państwowe FILM POLSKI, Wytwórnia Filmów Fabularnych w Łodzi, zrealizowało na Żarze pierwszy w Polsce film o szybownictwie. Adam Dziurzyński, zapewniając ekipie filmowej wszechstronną pomoc i gościnę miał w tym znaczący udział.

Do rangi symbolu urasta dzień 7 lipca 1950 roku, kiedy to Tadeusz Góra startuje na Żarze z lin gumowych w celu uzyskania przewyższenia 5000 metrów, trzeciego diamentu do złotej odznaki szybowcowej. Adam Dziurzyński znów trzyma skrzydło jego szybowca przed startem. Pan Tadeusz walczy wkrótce o każdy metr wysokości w chmurze burzowej. „Wbija” się w chmurę ponownie, bo za pierwszym razem zbyt szybko zanika wznoszenie. Wreszcie jego determinacja przynosi sukces: uzyskuje przewyższenie 5038 metrów! Jest pierwszym Polakiem i drugim szybownikiem na świecie, zdobywcą kompletu diamentów! Jakże mocno ten tryumf przeżywa Adam Dziurzyński! Wszystkie diamenty Tadeusza Góry są również jego sukcesem!

24 sierpnia 1950 roku dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji nadał Adamowi Dziurzyńskiemu uprawnienie „do przeprowadzania egzaminów teoretycznych i praktycznych, mających na celu stwierdzenie kwalifikacji do otrzymania świadectw instruktorów szybowcowych wszystkich stopni”.

Jako komendant szkoły Adam Dziurzyński był wymagający i sprawiedliwy wobec podległego mu personelu szkoły. Nagradzał solidną pracę, ale wobec obiboków był bezwzględny. Będąc bezpartyjnym mógł jednak liczyć wyłącznie na siebie. Nie brakowało na niego donosów. W tej sytuacji postanowił zrezygnować ze swego stanowiska i z pracy na Żarze. Zarząd Okręgu Ligi Lotniczej w Krakowie, któremu podlegał, pismem z dnia 2 kwietnia 1951 roku nakazał mu przekazanie obowiązków swemu następcy i objęcie kierownictwa szkoły w Lisich Kątach, by po 15 dniach decyzję tę anulować, pozostawiając go na dotychczasowym stanowisku.

22 czerwca 1951 roku Adam Dziurzyński otrzymał pismo z Zarządu Głównego Ligi Lotniczej, udzielające mu pochwały i podziękowania „za Jego ofiarną pracę przy przeprowadzeniu VIII Krajowych Zawodów Szybowcowych w Inowrocławiu”.

Z dniem 31 grudnia 1951 roku Adam Dziurzyński otrzymuje wypowiedzenie ze swego stanowiska. Jego kwalifikacje są na szczęście potrzebne w Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym w Bielsku-Białej, gdzie z dniem 1 marca 1952 roku podejmuje pracę „w charakterze pilota-oblatywacza na 3-miesięczny okres próbny”.

W Zakładzie tym Adam Dziurzyński pracował do 31 marca 1957 roku. Wykonał w tym czasie około 1200 lotów w czasie 420 godzin jako obloty fabryczne i po naprawach w zakładach w Bielsku-Białej, w Jeżowie Sudeckim i w Krośnie. Brał udział w oblotach i próbach fabrycznych szybowców: *Bocian*, *Żuraw*, *Czapla*, *Mucha 100* i *Sroka*. Do historii niezwykłych lotów doświadczalnych przeszedł jego oblot w ramach prób fabrycznych szybowca *SZD-14x Jaskółka M* (Motylek) SP-1223, w dniu 30 lipca 1954 roku. Po wyholowaniu szybowca przez Tadeusza Górę na wysokość 2400 metrów Dziurzyński wykonał cztery próby wprowadzenia Jaskółki w korkociąg. W czwartej próbie, podczas wyprowadzania szybowca z korkociągu po czwartej zwiłce dał się słyszeć trzask i mimo całkowicie oddanego drążka ustabilizowała się prędkość około 110 km/godz. Pilot obejrzawszy się do tyłu zauważył statecznik przekreślony o znaczny kąt. Ster wysokości miał znacznie ograniczoną możliwość wychylenia. Wychylenie sterów nogą powodowało opór i trzask łamiącej się sklejki. Sprawdziwszy działanie lotek i hamulców Dziurzyński doszedł do przekonania, że ma szansę doprowadzić szybowiec do lądowania, co mu się udało, mimo, iż szybowiec stale skręcał w prawo. Po lądowaniu okazało się, że zespół usterzenia trzymał się tylko na jednej podłużnicy. Trzy pozostałe i pokrycie sklejkowe zostały całkowicie zniszczone!

Rok przed tą próbą Adam Dziurzyński uzyskał nad Sudetami po starcie w Jeleniej Górze przewyższenie 3800 metrów, czym uzupełnił brakujący warunek do złotej odznaki szybowcowej (nr 90). 19 czerwca 1953 roku Adam Dziurzyński, z pasażerem Ryszardem Lewandowskim, ustanowił krajowy wyczyn homologowany w kategorii D-2, osiągając w przelocie docelowym 100 km, na trasie Leszno – Ostrów

Wlkp., na szybowcu *Bocian* SP-1306, prędkość 82,5 km/h. Tydzień później był pasażerem w locie Adama Zientka, który na tym samym szybowcu ustanowił rekord Polski na trasie trójkąta 300 km, uzyskując prędkość 51,5 km/h.

Ważnym w życiu Adama Dziurzyńskiego był rok 1957. 1 kwietnia powrócił na stanowisko kierownika żarowskiej szkoły. Zmienił też stan cywilny, żeniąc się z piękną, szlachetną i inteligentną panną Mirosławą z d. Strouhał, pochodzącą z Sambora. Stała się ona wspianą, dożgonną towarzyszką życia swego męża. Mieszkając na szczycie Żaru, w budynku „meteo”, wspólnie przeżywali sukcesy i porażki pilotów, z którymi spędzali wiele czasu, nie tylko na starcie. Dbali o ich komfort. Organizowali wieczorki przy ognisku, zapewniali smaczne posiłki. Nigdy nie zapomnę ich pięknych walców i tang, tańczonych latem 1960 roku w jadalni drewnianego internatu po kolacji przy dźwiękach pianina.

Pan Adam dbał jednak przede wszystkim o latanie. Organizował zawody juniorów o mistrzostwo kraju, o Puchar Wiceministra Obrony Narodowej, które rozgrywano następnie na Żarze przez wiele lat. Sam latał coraz rzadziej, skupiając się na organizacji lotów. Gdy pojawiłem się na szczycie pięknego listopadowego poranka 1961 roku, na zagłulatały już prawie wszystkie szybowce. W kącie hangaru stała jeszcze tylko szkolna Czapla, do „wystrelenia” której w powietrze z gum brakowało już kursantów. Pan Adam zaprosił w tym celu kilku pracowników z administracji szkoły i sam stanął z nimi przy linach, dzięki czemu latałem potem przez kilka godzin.



Na wyciągu przed „ambasadą”

Jego pomysły czuło i widziało się wszędzie. Zrealizowano szereg inicjatyw budowlanych, wykonanych przez pracowników szkoły w ramach czynów społecznych, jak np.: niwelacja terenu na dolnym i górnym lądowisku, wykonanie płyt chodnikowych i wyłożenie ich na drodze od „meteo” do stołówki, budowa dróg dojazdowych, budowa małego wyciągu, zadrzewienie i zakrzewienie osiedla elektrowni oraz całej wioski Międzybrodzie Żywieckie, oświetlenia torów i budowa budynku administracyjnego dla uczczenia XX-lecia PRL. Szkoda, że budynek ten, położony w pięknym miejscu, przy głównej drodze wsi obecnie niszczeje.

Lata drugiego okresu kierowania Żarem przez Adama Dziurzyńskiego, to czas intensywnego latania w szkole. Zasiłga w tym również świetny zespół instruktorów, jak: Stanisław Bryzgalski, Leon Bodnar, Halina Bułka, Edward Fecko, Jan Husakowski, Józef Jaworski, Rudolf Kopernok, Bogusław Kuboszek, Stanisław Michalczyk, Paweł Spotowski, Janusz Ruge, Idzi Trybuś, Romuald Woszczerowicz i Bolesław Zoń. Jan Prokop wykonuje cenne przeloty, w tym i 500 km. Mimo konkurencji lotnisk nizinnych Żar zapewnia bardzo zróżnicowane latanie termiczno-żaglowo-falowe. Można tu zdobywać wszystkie uprawnienia, do I klasy wyszkolenia włącznie.

Wkrótce jednak nad Żarem zawisły czarne chmury. Zdecydowano o budowie na szczycie zbiornika retencyjnego, służącego elektrowni szczytowo-pompowej. Wiązało się to z

wyburzeniem obiektów lotniczych szkoły na szczycie szybowiska, za wyjątkiem budynku „meteo” i przeniesieniem działalności lotniczej na dolne lądowisko. Adam Dziurzyński walczy wraz z innymi działaczami, jak płk Stanisław Fedyszyn, o budowę dwóch nowych hangarów, co udaje się zrealizować. Przekonuje też projektantów o celowości przesunięcia zbiornika w kierunku wschodnim. Dzięki temu możliwe będą starty szybowców z lin gumowych. Mimo osiągnięcia wieku emerytalnego walczy nadal o pomyślność szkoły. Z dniem 31 maja 1971 roku przechodzi na emeryturę. Może teraz więcej czasu poświęcić swemu domowi, który wybudował wraz z żoną Międzybrodziu Żywieckim, u podnóża Żaru. Oboje nie szczędzili własnego wysiłku fizycznego w celu dokończenia tej budowy. Wspólnie oddawali się również pszczelarstwu. Ponadto Pan Adam działał w Kole Łowieckim „Beskid” w Żywcu. To zaangażowanie przyniosła małżonkom zasłużone uznanie. Podczas odwiedzin Państwa Dziurzyńskich wielokrotnie doświadczałem uczucia ich satysfakcji z rzetelnie wykonywanych zadań służbowych i z prac społecznych, zwłaszcza zaś radości z osiągnięć lotników szkolących się i wykonujących loty treningowe bądź wyczynowe. Cieszyli się, gdy z Żaru zaczęli korzystać lotniarze. Pan Adam ufundował oryginalną nagrodę dla lotniowych mistrzów Polski: dzban miodu.

Ten ciepły stosunek do pilotów zjednał Adamowi Dziurzyńskiemu pseudonim „wujek”. To określenie przypisuje się pomysłowi Adama Zientka.

Adam Dziurzyński za swe dokonania został wielokrotnie odznaczany, m. in. Krzyżami: Komandorskim, Oficerskim i Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Złotym Krzyżem Zasługi, Dyplomem im. Paula Tissandiera (jako pierwszy z Polaków), Medalem FAI, Medalem Czesława Tańskiego, tytułem i odznaką Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego. Był członkiem honorowym Aeroklubu PRL.

Adam Dziurzyński do późnej starości działał społecznie w środowisku beskidzkim jako radny, działacz pszczelarski i myśliwski. Kontynuował w ten sposób swe wcześniejsze działanie na innych polach, jak np. jako członek Komisji Szybowcowej APRL, czy jako członek zarządu Aeroklubu Bielsko-Bialskiego.

Adam Dziurzyński wykonał swój ostatni samodzielny lot 6 maja 1972 roku, lecąc na *Bocianie* 24 minuty. W sumie wylatał na szybowcach jednomiejscowych 1865 godzin 50 minut i 116 godzin 01 minut na szybowcach dwumiejscowych. Przeleciał po trasach 9620 km. Latał na 40 typach szybowców, w tym na 15 polskich przedwojennych, 10 – niemieckich, 2 – czeskich i 13 – polskich powojennych. Zmarł 26 kwietnia 1991 roku. Pochowany jest na cmentarzu w Międzybrodziu Żywieckim obok grobu swojej teściowej.

W pamięci wszystkich, którzy Go znali pozostanie na zawsze jako człowiek wielkiego oddania dla lotnictwa, bezgranicznego romantyzmu, zawsze służący młodszym bezinteresowną radą i swym bogatym doświadczeniem.

Nowy Żar żyje innym życiem lotniczym, niż Żar nas, starszych pilotów. W naszej pamięci pozostanie zawsze wierzchołek góry z sylwetką Adama Dziurzyńskiego na starcie i z kamienistym napisem ŻAR. Ten widok żywy, mimo zamkniętych oczu, niech będzie cziłą dla Pana Adama w stulecie Jego urodzin.

Stanisław Błasiak

WALNE ZEBRANIE SPRAWOZDAWCZE

We wtorek 3 grudnia odbyło się w Orlim Gnieździe walne zebranie sprawozdawcze Klubu Lotników LOTECZKA, które sprawnie prowadził Edward Sobczak.. Wzięło w nim udział 50 członków Klubu.



Sprawozdanie z dwuletniej działalności Stowarzyszenia wygłosił prezes Zbigniew Gajewski. Pozytywną ocenę działalności Klubu i zarządu przedstawił w imieniu Komisji Rewizyjnej Przemysław Pawłowicz. Skarbnik Tadeusz Jany zapoznał zebranych z polityką finansową Klubu i stanem jego finansów. Po dyskusji Komisja Wnioskowa przedstawiła wnioski, zaakceptowane przez zebranych.

Stanisław Błasiak

STYCZNIOWE URODZINY

- 09, Urszula Molenda,
- 01, Wiesław Dziedzio, 73 lata,
- 01, Zenon Konik, 56 lat,
- 01, Ryszard Piaścik, 61 lat,
- 01, Eugeniusz Pieniążek, 69 lat,
- 05, Andrzej Grobelny, 62 lata,
- 07, Janusz Wasilewski, 63 lata,
- 08, Józef Kurpiela, 66 lat,
- 09, Marian Wiśniewski, 76 lat,
- 15, Jerzy Popiel, 70 lat!
- 16, Wojciech Sankowski, 39 lat,
- 19, Zbigniew Gajewski, 67 lat,
- 19, Tadeusz Góra, 85 lat!
- 19, Henryk Zbigniew Materna, 56 lat,
- 20, Zbigniew Kubień, 51 lat,
- 27, Jan Spalek, 65 lat!
- 29, Herbert Majnusz, 73 lata,
- 29, Ryszard Szpieć, 55 lat!
- 31, Janusz Marek, 59 lat.

Wszystkim styczniowym Jubilatam, a szczególnie: Jurkowi Popielowi, Tadeuszowi Górze, Jankowi Spalkowi i Rysiovi Szpieciowi oraz styczniowym Solenizantom redakcja biuletynu składa najserdeczniejsze życzenia zachowania dobrego zdrowia i pomyślności!

TADEUSZ SKAŁACKI zmarł przed sześciu laty, 20 grudnia 1966 roku a JÓZEF SAWOSZCZYK 13 grudnia 2001 r.

CZEŚĆ ICH PAMIĘCI!

KLUB LOTNIKÓW "LOTECZKA"

ADRES KORESPONDENCYJNY:

Zbigniew Gajewski
ul. Wejherowska 5/4
54-239 WROCLAW
tel.: (071) 350 72 20



Numer zredagowali: Stanisław Błasiak, Wojciech Sankowski
Druk PHU "CYFRA" Wrocław ul. Bujwida 32 tel. (71) 328 20 73