

Wycieczka KPW do Muzeum Lotnictwa Polskiego

W zaproszeniu na to spotkanie napisałam: „ Początki polskiego lotnictwa sięgają 1918 r. i wiążą się z lotnictwem wojskowym. W 1918 r. lotnisko Rakowice-Czyżyny stało się pierwszą bazą lotniczą odrodzonej Polski. W 1929 r. powstały Polskie Linie Lotnicze LOT. W 1932 r. w katastrofie lotniczej zginęli piloci Stanisław Wigura i Franciszek Żwirko. Na początku II wojny światowej lotnictwo polskie dysponowało 400 samolotami, we wrześniu 1939 r. zestrzeliło 200 wrogich samolotów. W latach 1940-1945 uczestniczyło polskie lotnictwo w działaniach bojowych RAF-u, szczególnie sławił się Dywizjon 303 w bitwie o Anglię. Od 1967 r. w Krakowie na terenie lotniska Rakowice-Czyżyny działa Muzeum Lotnictwa Polskiego. Z Ziemi Wielickiej lotnikami byli: Mieczysław Borowiec, Witold Gajewski, Kazimierz Gołda, Mieczysław Iwulski, Franciszek Jarecki, Edward Krochmal, Jan Lorys, Mieczysław Łapa, kawaler „Virtuti Militari”, Andrzej Sendorek, Jan Sendorek, kawaler „Virtuti Militari”, Roman Strzelecki, Stanisław Surówka, Tadeusz Szostak, Władysław Szymik, Aleksander Wojtowicz, Stanisław Tobiasz, Jan Tuleja, Sebastian Woźniak, cichociemni: Stanisław Jagielski, Piotr Nowak, Stanisław Okoński i inni.”

Jednym z prelegentów 225 spotkania „Wieliczka-Wieliczenie” był Jarosław Dobrzyński z Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie, który wygłosił prelekcję pt. „Historia Lotniska Rakowice-Czyżyn i Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie i jego zbiory.” Przytaczam jego prelekcję: „Przedstawię historię miejsca, w którym pracuję, czyli Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie, które jest zlokalizowane na terenie lotniska Rakowice-Czyżyny.

Dawne lotnisko Rakowice - Czyżyny to jedno z najstarszych lotnisk wojskowych Europy, pierwsze lotnisko odradzającej się Rzeczypospolitej i jedno z najbardziej zasłużonych dla historii polskich skrzydeł. Dziś na jego części dawne tradycje kontynuuje Muzeum Lotnictwa Polskiego.

Od zarania dziejów człowiek marzył o lataniu. Marzenia te zaczęły się spełniać w XVIII w. W 1783 r. we Francji bracia Montgolfier zbudowali balon na ogrzane powietrze. W latach 1891-1896 Otto Lilienthal, niemiecki pionier szybownictwa, prowadził próby latania na szybowcu, który zakładał na siebie. Po starcie, z rozbiegu ze zbocza wzgórza, udawało mu się wykonywać loty na odległość do 300 m. Próby te zakończyły się jego śmiercią w wypadku, w sierpniu 1896 r. Małopolska legenda głosi, że jeszcze wcześniej, w latach 60. XIX w., cieśla i rzeźbiarz ludowy Jan Wnęk wykonywał w okolicach Odporyszowa loty na podobnym urządzeniu, na odległości znacznie większe niż Lilienthal, i również zmarł w wyniku upadku podczas jednego z lotów, jednak nie ma żadnych oficjalnych relacji i dokumentów, potwierdzających jego loty. W ślady Lilienthala poszedł Czesław Tański, polski malarz żyjący w zaborze rosyjskim, który zbudował podobny szybowiec, nazwany Lotnią (stąd w języku polskim wzięło się to słowo, używane na określenie urządzenia latającego zakładanego na siebie). W latach 1896-1897 latał nim na niewielkie odległości, startując z drewnianej skoczni. 17 grudnia 1903 r. w Stanach Zjednoczonych, bracia Wilbur i Orville Wright wykonali pierwsze kontrolowane loty samolotem swojej konstrukcji, napędzanym silnikiem

spalinowym, również skonstruowanym przez nich, i wydarzenie to uważane jest za faktyczne narodziny lotnictwa. W kolejnych latach bracia Wright, a także konstruktorzy z innych krajów, tworzyli kolejne, coraz doskonalsze samoloty. W lipcu 1909 r. Francuz Louis Blériot jako pierwszy przeleciał nad kanałem La Manche, z Francji do Anglii, zbudowanym przez siebie samolotem Blériot XI. W 1911 r., podczas wojny włosko-tureckiej w Libii, Włosi po raz pierwszy użyli samolotu do walki, bombardując pozycje tureckie.

Do Krakowa lotnictwo dotarło za sprawą C.K. armii. Artyleria forteczna Twierdzy Kraków potrzebowała narzędzi do obserwacji z powietrza i około roku 1892 na Błoniach rakowickich pojawiły się balony obserwacyjne austriackiego fortecznego oddziału balonowego, przy II Regimentzie Artylerii Fortecznej hr. von Beschi.

Lotnisko samolotowe, założone w 1912 r. dla Oddziałów Lotniczych Austro-Węgier, rozbudowywane od roku 1916 według awangardowych projektów polskich inżynierów w służbie C.K. Armii, stało się 31 października 1918 r. pierwszą bazą lotniczą Niepodległej Rzeczypospolitej, przejętą wraz z całym sprzętem, z inicjatywy kpt. pil. Romana Florera, przez żołnierzy narodowości polskiej, służących w oddziałach austriackich na lotnisku. Na przejętych samolotach namalowano pierwsze polskie znaki w postaci czerwonej litery „Z” na białym tle, w grudniu 1918 r. zastąpione białą-czerwoną szachownicą.

W roku 1921 na Rakowicach ulokowano 2. Pułk Lotniczy. W roku 1924 r. rozpoczęto wielką rozbudowę lotniska, która w ciągu następnego 30-lecia przynieść miała prawie czterokrotny rozrost powierzchni, zmianę układu przestrzennego, kilkanaście nowoczesnych budowli oraz zmianę nazwy. W chwili sięgnięcia po grunta czyżyńskie, lotnisko zaczęto nazywać Kraków - Czyżyny. Wielkie i kosztowne inwestycje były uzasadnione koniecznością uzyskania pola wzlotów o układzie zbliżonym do centralnego - z możliwością startu i lądowania niezależnie od kierunku wiatru, co było zgodne z ówczesnymi standardami europejskimi. W tym czasie uruchomiono też pierwsze stałe połączenia komunikacji lotniczej.

W roku 1928, wraz z przybyciem do Pułku dywizjonów myśliwskich, kończy się także budowa pięciu innych, stalowo-betonowych hangarów lukowych. Lotnisko stało się wizytówką Krakowa, podziwiane było m. in. przez Ministra Lotnictwa Republiki Francuskiej.

W 1931 r. ukończono zespół cywilnego portu lotniczego. W ostatnich latach II Rzeczypospolitej zaczęto formować sieć dróg obwodowych lotniska. Prace te kontynuowali Niemcy, którzy w 1943 r. rozpoczęli też budowę dwukilometrowej drogi startowej.

Zespoły hangarowe lotniska były dwukrotnie niszczone przez Niemców, - w 1939 r. (nieznacznie) i w 1945 r. (silnie). W latach powojennych odtworzono jedynie dwa z wielkich hangarów.

Lotnisko uległo kasacji w 1963 r.; w tymże roku rozpoczęła działalność Stała Wystawa Sprzętu Lotniczego Aeroklubu Krakowskiego, która stała się zaczątkiem Muzeum Lotnictwa i Astronautyki, które później zyskało nową, używaną do dziś nazwę MUZEUM LOTNICTWA POLSKIEGO.

W 2003 r. częściowo przywrócono funkcję lotniczą dawnego lotniska - podczas obchodów 40-lecia Muzeum na pasie startowym ponownie wylądowały samoloty. W 2004 r. odbył się I Małopolski Piknik Lotniczy - pokazy lotnicze, odbywające się co roku w ostatni weekend czerwca. W 2005 r. wybudowano dwa hangary blaszane. W jednym z nich rozpoczęła działalność Sekcja Lotnictwa Policyjnego Sztabu Policji KWP w Krakowie. Obecnie lotnisko Rakowice - Czyżyny pełni funkcję lądowiska dla śmigłowców i samolotów.

Kalendarium dziejów Lotniska Rakowice - Czyżyny.

- Założone jako pole wzlotów balonowej kompanii fortecznej Twierdzy Kraków ok. 1892 r.,

na historycznych Błoniach Rakowickich - pastwiskach należących do dawnej, królewskiej wsi Rakowice.

- W 1912 r. adaptowane na pierwsze, na terenach ówczesnej Galicji, lotnisko samolotowe, dla jednostki o nazwie „Flugpark 7”.

- W latach 1914-1916 powiększone o ok. 55 ha, wyposażone w nowoczesne hangary stalowo-drewniane.

- W latach 1916-1917 uzupełnione o zespół koszar lotniczych.

- W 1918 r. uzupełnione ciągiem 4 hangarów łukowych. 31 października 1918 r. przejęte przez Polską Komisję Likwidacyjną - jako pierwsza baza lotnicza niepodległej Rzeczypospolitej.

- 1919 r. - pożar części najstarszego zespołu hangarowo-technicznego, z lat 1912-1913.

- Do 1921 r. wykańczanie inwestycji austriackich, remonty, pierwsze koncepcje rozwoju lotniska. Lokowanie w Krakowie 2 Pułku Lotniczego.

- Od 1923 r. realizacja planu rozszerzenia lotniska. Prowizoryczny cywilny port lotniczy linii „Aerolot”.

- 1927- 1929 r. rozszerzenie pola wzlotów w kierunku południowym.

- Do 1931 r. zakończenie realizacji stałego cywilnego portu lotniczego wraz z hangarem stalobetonowym.

- Do ok. 1935 r. likwidacja 4 łukowych hangarów austriackich z 1918 r. Rozpoczęcie budowy płyt postojowych przed hangarami.

- Przed 1939 r. wyposażenie lotniska w szereg urządzeń i instalacji nawigacyjnych.

- 1939-1945 r.. Uszkodzenie hangarów podczas bombardowań za kampanii wrześniowej. Odbudowa hangarów stalobetonowych. Rozwój terytorialny lotniska w kierunku wschodnim. Ok. 1944 r. budowa kompleksu kilkudziesięciu budowli schronowych i ochronnych dla sprzętu i personelu. Budowa wielkiej strzelnicy broni pokładowej, przy północnej granicy lotniska. W styczniu 1945 r. - metodyczne wysadzenie wszystkich ważniejszych budowli lotniska.

- Ok. 1945-1947 r. Prowizoryczne nawy pola wzlotów; niekonsekwentnie prowadzone prace przy naprawie i rozbudowie drogi startowej.

- Ok. 1947- 1953 r. Odbudowa, spośród 6, hangarów stalobetonowych - kosztem rozbiórki pozostałych. Wyposażenie lotniska w pomoce nawigacyjne.

- 1956 r. - zwrot wschodniego kompleksu hangarowo-technicznego lotnictwu cywilnemu - PLL LOT

- 1963 r. - decyzja o likwidacji lotniska i równocześnie pierwszy rok stałej wystawy lotniczej Aeroklubu - zaczątku późniejszego Muzeum Lotnictwa.

- 1968 r. Faktyczne zaprzestanie funkcji lotniczych. Ukonstytuowanie się Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie.

- 1970-1980 r. Dokonanie rzeczywistej parcelacji terenów d. lotniska.

- 1980-1990 r. Rozbudowa Politechniki Krakowskiej: ukończenie etapu budowy pawilonów Wydziału Mechanicznego od strony ul. Jana Pawła II i budowy osiedla akademickiego od strony ul. Dobrego Pasterza.

Rozbudowa osiedli mieszkaniowych 2 Pułku Lotniczego i Dywizjonu 303.

- 1990 r. - początek rekultywacji i rewaloryzacji zachodnich terenów lotniska, docelowo - jako Lotniczy Park Kulturowy.

- 1992 r. - budowa Małego Hangaru Muzeum, mieszczącego kolekcję samolotów z czasów I wojny, obecnie mieszczącego wystawę stałą - Skrzydła Wielkiej Wojny, otwartą w 2014 r.

- 2003 r. – częściowe przywrócenie funkcji lotniczej – lądowanie samolotów podczas obchodów 40-lecia Muzeum
- 2004 r. – odbył się I Małopolski Piknik Lotniczy, który stał się imprezą cykliczną, organizowaną corocznie.
- 2005 r. - uruchomienie bazy lotnictwa policyjnego
- 2010 r. – oddanie do użytku nowego gmachu głównego Muzeum Lotnictwa Polskiego.“

Zapoznaliśmy się z różnymi rodzajami samolotów, ich konstrukcjami, wyposażeniem a na koniec ze śmigłowcem, który transportował Ojca Świętego Jana Pawła II w czasie pielgrzymek w Polsce w 1983 i 1997 r. Mowa też była o katastrofach lotniczych m.in. o wypadku 2.04.1969 r. pod Zawoją, w którym zginął m.in. Maciej Lewiński, lat 13 syn dr Piotra Lewińskiego, Ministra Transportu, prezesa Klubu Przyjaciół Wieliczki. W wycieczce 10 maja b.r. 2022 r. uczestniczyli z KPW: Danuta Chrebor, Halina Dylag, Marian Dylag, Jadwiga Duda, Grażyna Kowal, Aldona Maria Pawłyk z synem Michałem, Wanda Polan, Krystyna Wróbel oraz zaprzyjaźnieni z KPW: Janina i Andrzej Gaczołowie, Maria Grubecka, Anna Strojny, Małgorzata Ślusarczyk. Oprowadzała nas Barbara Sionko za co jesteśmy jej bardzo wdzięczni. Zapraszam do przeczytania zeszytu 170 „Biblioteczki Wielickiej „ oraz udania się do Muzeum Lotnictwa Polskiego we wtorek, gdy jest wstęp wolny.

Opracowała Jadwiga Duda