

## Ikar z Ligoty Dolnej

**Gdyby mityczny Ikar spoglądający z frontonu pieca wapienniczego w Ligocie Dolnej potrafił mówić, opowiedziałby barwną, wzniosłą ale i tragiczną historię tego zakątka.**

### Niemy świadek historii

Przy drodze Gogolin – Strzelce Op., tuż za granicą gminy Gogolin, znajduje się Ligota Dolna. Punktem orientacyjnym, który wskaże bezbłędnie niepozorną Ligotę jest Ligocka Góra Kamienna, znana też jako Góra Chełmska, urokliwe wzgórze po prawej stronie drogi. Na jej zboczu znajduje się kamieniołom wraz z piecem wapienniczym, na którego ścianie widnieje płaskorzeźba przedstawiająca mitycznego Ikara. Na wzgórzu utworzono rezerwat przyrody, wchodzący w skład Parku Krajobrazowego Góra św. Anny. Niewiele osób wie, że Ligota Dolna, wcześniej Ligotka, a jeszcze wcześniej Nieder Ellguth, była doskonale znanym ośrodkiem kształcenia podniebnych kadr.



Kamienna Góra, piec wapienniczy. Widok na „górne” lotnisko.  
Stan obecny, widok od strony zachodniej. (Fot. ze zb. własnych)

Po pierwszej wojnie, w Nieder Ellguth (bo tak się wtedy nazywała Ligota) był duży majątek ziemski i pracujący na pełnych obrotach kamieniołom. Wypalany kamień zdejmowano ze wzgórza warstwami, co spowodowało powstanie na szczycie płaskiego tarasu. To miejsce zostało w 1926 r. zaadoptowane na lotnisko szybowcowe. Na zlokalizowanej nieopodal tablicy informacyjnej widnieje informacja, że założycielem był von Sierstorff z Żywowej. Pierwszym jego użytkownikiem była zapewne niemiecka organizacja *Deutsche Luftsportverband*, zajmująca się kształceniem pilotów szybowców i prywatnych samolotów. Lotnisko posiadało wapienny hangar z dachem wolnonośnym i przybudówkami, zbudowany przez miejscowych rzemieślników. Był on majstersztykiem, niespotykanym na innych lotniskach, jak wspomina Karol Gawora we „Wspomnieniach o Ligocie i Ligocie Dolnej”.

Ligota posiadała specyficzny mikroklimat, sprzyjający praktycznie przez cały rok lotom szybowcowym. Nic więc dziwnego, że 1936 r. obok majątku we wsi zbudowano nowy pas startowy. Obok powstał niewielki drewniany hangar, a drugi przebudowano ze stodoły. Zabudowania majątkowe zostały w późniejszym czasie zaadoptowane na bazę personelu lotniczego, stajnie przebudowano na internat, stołówkę, zaplecze kuchenne i salę wykładową.



Ligota Dolna, widok z Kamiennej Góry na drewniany hangar i zabudowania „dolnego” lotniska. Stan obecny, widok od strony południowo-wschodniej. W oddali widoczna góra „Szpica”. (Fot. ze zb. własnych)

15 kwietnia 1937 r. miejsce *Deutscher Luftsportverband* zajął paramilitarny *Nationalsozialistisches Fliegerkorps* (NSFK). Cel pozostał ten sam – szkolenie pilotów i tworzenie zaplecza kadrowego dla Luftwaffe. Organizacja NSFK prowadziła w Ligocie szkolenia szybowcowe. Szybowce startujące z górnego lotniska miały od zachodniej strony wzniesienia sprzyjające lotom 500-metrowe zbocze, które było jednak dość niskie i posiadało niewystarczającą długość. Mimo to, startujące z lin gumowych szybowce SG-38 swobodnie dolatywały do pasa nowego lotniska w dole.

W 1938 r. zaniechano wypalania kamienia. Piec przebudowano na pomnik organizacji NSFK. Na ścianie frontowej umieszczono reliefową rzeźbę Ikara z napisem NSFK nad głową. Brak dolnej części rzeźby można wytłumaczyć. W oryginale, znak tej organizacji posiada w tym miejscu dużą swastykę. Jeden z przekazów mówi, że rzeźba Ikara upamiętnia śmierć pilota szybowca, który w 1938 r. rozbił się na ścianie pieca. Po wojnie ponownie uruchomiono wypalanie i przemiał kamienia. Istniejący tam Zakład Przemysłu Rolnego działał do lat 80. Dziś, ten stary, częściowo już splekany piec wapienniczy z II poł. XIX wieku pozostał dziś niemym świadkiem burzliwej historii.



Kamienna Góra, wizerunek Ikara, symbolu niemieckiej organizacji NSFK. Stan obecny. (Fot. ze zb. własnych)

## Te samoloty rozpętały wojnę

Po dwóch latach od założenia, „nowe” lotnisko w Ligocie Dolnej stało się lotniskiem zapasowym dla bombowców Luftwaffe. W 1939 r. stworzono węzeł lotniczy, w skład którego, oprócz Ligoty Dolnej (*Nieder-Ellguth*), weszły lotniska w Lasowicach Wlk. (*Schlosswalden*), Siedlcu-Otmicach (*Altsiedel*), Kamieniu Śl. (*Gross-Stein*), Polskiej Nowej Wsi (*Neudorf*) oraz... w Otmęcie (*Ottmuth*). Wszystkie te lotniska podlegały 4. Flocie Powietrznej południowo-wschodniej (*Luftflotte 4 Südost*), którą dowodził gen. mjr Wolfram von Richthofen, kuzyn Manfreda, asa niemieckiego lotnictwa z I wojny światowej. Generał był pierwszym propagatorem i inicjatorem nalotów dywanowych, rozwijającym później taktykę bombardowań przy pomocy bombowców nurkujących Junkers Ju-87. Flota pod jego dowództwem miała za zadanie wspierać X Armię niemiecką, najsilniejszą grupę wojsk niemieckich przeznaczonych do ataku na Polskę, rozlokowaną na zachodzie naszego województwa, tuż przy granicy ówczesnej kraju.

Wg zestawienia sporządzonego przez Mr. Jasona Longa, na lotnisku w Ligocie stacjonowały dwie grupy dywizjonów bombowców nurkujących Junkers Ju 87B:

I dywizjon 2. Pułku Bombowców Nurkujących "Immelmann" (*I./St.G. 2*) pod dow. mjr. Oskara Dinorta, znanego niemieckiego pilota sportowego. W skład dywizjonu wchodziło 38 Junkersów Ju 87B (w tym 1 niesprawny) i 3 Dornieri Do 17P;

I dywizjon 76 Pułku Bombowców Nurkujących (*I./St.G. 76*) pod dow. Hptm. Waltera Siegela, wyposażony w 36 Ju 87B (w tym 10 niesprawnych) i 3 Do 17P.

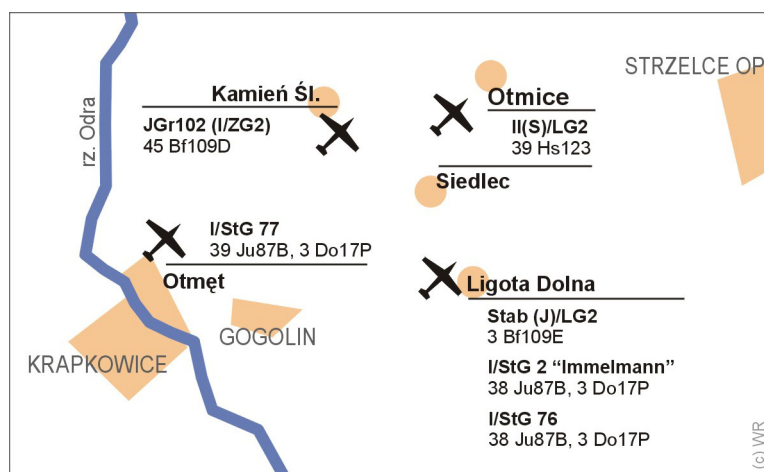
W Ligocie stacjonowały również 3 samoloty myśliwskie Messerschmitt Bf 109E (*Stab (J)/LG2*), dow. ObLt Baier, dowódcy obu powyższych grup.

W Siedlcu stacjonowało 39 dwupłatowych samolotów szturmowych Henschel Hs 123 (jednostka *II.(S)/LG2*), dow. maj. Spielvogel.

Z lotniska w Otmęcie operował I dywizjon 77 Płk. Bomb. Nurk. (*I./St.G. 77*), dow. Hptm. von Dalwigk, w składzie 39 Ju 87B (w tym 5 niesprawnych) i 3 Do 17P.

Drugi dywizjon tego pułku (*II./St.G. 77*) stacjonował w Polskiej Nowej Wsi, dow. Hptm von Schönborn, w składzie 39 Ju 87B (w tym 1 niesprawny) i 3 Do 17P.

Na lotnisku w Kamieniu Śląskim stacjonowała duża grupa samolotów z 2 pułku myśliwskiego 102. Gr. Myśliwskiej (*JGr.102 (I./ZG2)*), dow. Hptm. Gentzen, w składzie 45 Messerschmittów Bf 109D. Wg innych źródeł stacjonowały tu dwusilnikowe Bf 110, co jest jednak wątpliwe.



Rozmieszczenie poszczególnych oddziałów 4 Floty Powietrznej w rejonie Krapkowic i Strzelce Op. (Opr. Własne, na podst. „Sturmvogel”, Mr Jason Long)

Dzień 1 września 1939 r. zapisał się smutną kartą w historii lotniska. W tym dniu rezydująca w pałacu Schönwald (Świercze k/Olesna) *Kommandozentrale* wydała brzemienne w skutkach rozkaz. Dwie minuty po piątej (4:02 czasu polskiego), z lotniska Nieder Ellguth (Ligota Dln.) wystartowało 29 „Stukasów”. Do nich dołączyły kolejne z Neudorf (Polska Nowa Wieś). O 4:35 samoloty pojawiły się nad 15-tysięcznym Wieluniem.

Do miasteczka zjeżdżały o tej porze furmanki chłopskie, ponieważ był to piątek, a więc dzień targowy. Dozór lotniczy dostrzegł nadciągające od strony Praszki niezidentyfikowane samoloty. W mieście uruchomiono syreny alarmowe. Mieszkańcy byli przekonani, że to kolejny ćwiczebny alarm dla Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Samoloty bombardowały Wieluń z niewielkiej wysokości z dużą dokładnością, w tym m.in. oznaczony znakami Czerwonego Krzyża szpital, klasztor, XIV wieczny kościół. Do bombardowców dołączyły myśliwce ostrzeliwujące z broni pokładowej uciekających z walących się budowli mieszkańców.

Tak nalot relacjonuje pilot jednego ze „Stukasów”: *„Mój pierwszy atak na żywy cel! Przez ułamek sekundy błysk świadomości: tam w dole jest żywe miasto, miasto pełne ludzi... Wprawdzie są to żołnierze, a ja atakuję tylko żołnierzy... [...] pierwsza bomba spada!... [...] Tuż za miastem jakaś zagroda zapchana wojskiem i zaprzęgami. Jesteśmy na wysokości zaledwie 1200 metrów, opadamy na 800. Bomby spadają, a zagroda tam w dole znika w ogniu i dymie razem ze wszystkim, co się w niej znajduje. Odwrót! Ostatni ładunek, ten najcięższy spada na rynek. Fontanna płomieni, dymu i odłamków wyższa niż wieża małego kościoła... ostatnie spojrzenie: z polskiej brygady kawalerii nie pozostało nic..”*



Zdjęcie wojenne Otto Schmidta, pilota Ju 87, uczestnika nalotu na Wieluń.  
(Źródło: S. Słomińska „Wieluń, 1 września 1939 r.”)

Nic nie wskazywało, że Wieluń będzie celem ataku. Miasto nie było znaczącym węzłem komunikacyjnym, nie stacjonowały tam żadne oddziały wojskowe, nie było nawet obrony przeciwlotniczej. Z racji bezpośredniej bliskości granicy, nie znajdowały się tam też żadne magazyny wojskowe. Dziś już wiemy, że druga wojna światowa nie rozpoczęła się o 4:45 na Westerplatte, tylko kilka minut wcześniej nad Wieluniem. Wydaje się, że zbombardowanie bezbronnego miasta miało być testem na potwierdzenie skuteczności propagowanej przez Richthofena taktyki bombardowań dywanowych. Z kolei niemiecki dziennikarz Joachim Trenkner stwierdził, że Luftwaffe z premedytacją wybrała bezbronne i otwarte miasteczko, by przetestować nowy bombowiec Ju 87B. Być może dlatego niemieccy piloci byli przekonani, że w mieście stacjonuje polska brygada kawalerii... W trzech kolejnych nalotach na Wieluń zrzucono kilkaset bomb, ponad 85 ton materiału wybuchowego. Naloty trwały do godz. 14. W ich wyniku życie straciło 1200 mieszkańców, doszczętnie zburzono 75% zabudowy miasta.



Śródmieście Wielunia po nalotach  
(Źródło: S. Słomińska „Wieluń, 1 września 1939 r.”)

Zbrodnia wieluńska do dziś nie została rozstrzygnięta. W uzasadnieniu niemieckich prokuratorów czytamy: "To, co według ocen polskich prawników jest zbrodnią wojenną, według ocen prawników niemieckich mieści się w ramach działań wojennych, a jeżeli nawet w ich ramach miały miejsce zabójstwa wykraczające poza wojenną konieczność, to czyny te uległy przedawnieniu. Nie mogą być zatem ścigane w RFN". Śledztwo umorzono dwukrotnie, nigdy też nie przesłuchano dowódców atakujących jednostek.

Samoloty majora Dinorta operujące z bazy w Ligocie wzięły także udział w ataku na krakowskie lotnisko Rakowice. Wtedy po raz pierwszy starły się w boju z krakowskim dywizjonem myśliwskim III/2 pod dow. Mieczysława Medweckiego. Wątek ten został opisał Jerzy B. Cynk (Pierwsze zwycięstwo, „Skrzydła”, nr 141/627):

„Junkersy nie były przystosowane do lotów na ślepo i podczas przebijania się formacji (klucz dowodzenia i dwie eskadry) przez chmury, jedna eskadra zgubiła się po drodze. Idące po poprawnym kursie nurkowce dokonały precyzyjnego bombardowania indywidualnych obiektów lotniska. [...] Zagubiona eskadra Ju 87 pominęła Kraków od północy, zbliżając się do ujścia Sanu i po zorientowaniu się w terenie, zawróciła na zachód, odnajdując wyznaczony cel z 45 min. opóźnieniem. Meldunki polskie odnotowały drugi nalot na Kraków o godz. 6.14. Celowanie ostatnim nurkowcom utrudniały pożary i dymy wcześniejszego bombardowania. Rakowice zostały obezwładnione. Zniszczeniu uległy zabudowania i instalacje lotniska oraz około 30 samolotów będących w remoncie i szkolnictwie, ale sprawnych maszyn bojowych wśród nich nie było. [...]

Klucz Medweckiego (dowódcy polskiego dywizjonu myśliwskiego – przyp. W.R.) rozpoczął start akurat w chwili, gdy nad Balice nadleciały ostatnie Ju 87 powracające na zachód po zbombardowaniu Rakowic, a więc między godz. 6.15 a 6.30. Wśród tych nurkowców znajdował się Ju 87B z 2 Esk. I./StG 2 ze znakami T6+GK (eskadra stacjonująca w Ligocie – przyp. W.R.), pilotowany przez sierż. Franka Neuberta.”

Neubert wspominał:

*Lecąc na zachód, zobaczyliśmy lotnisko krakowskie (...), pożary i wielki dym. Jeden samolot po drugim rzucił się piką w dół. (...) Po wyrzuceniu bomb na wysokości ok. 700 m podrywaliśmy maszyny i leciliśmy znowu w kierunku zachodnim, w kierunku Rzeszy, nabierając wysokości. Osiągnęliśmy pułap ok. 1000 m kiedy zobaczyłem na prawo w dół, a musiało to być na północny-zachód od Krakowa, lotnisko polowe i krążące nad nim samoloty polskie. Oczywiście były to myśliwce, które po wykonaniu zadania podchodziły do lądowania (Samoloty w rzeczywistości dopiero startowały – przyp. W.R.). (...) Nagle odkryłem przed sobą samotnie lecącego Ju 87. Został on dla mnie równie nieoczekiwanie zaatakowany przez dwa polskie myśliwce typu PZL P-24 (Neubert mylnie określił typ samolotu, chodziło o P-11c – przyp. W.R.), które ujrzałem lecące za nim w tym samym kierunku: jeden po prawej w tyle u góry, jeden po lewej. Moim natychmiastowym odruchem było iść na pomoc atakowanemu koledze. Musiałem dodać gazu, aby zmniejszyć odległość i zająć pozycję do strzału. Zmierzyłem się do lecącego po prawej stronie polskiego myśliwca. Potem oddałem pierwszy w tej wojnie serię, bez zaobserwowania rezultatu. Musiałem zaatakować po raz drugi. Do tego musiałem wpiąć nieco wysokości (...), moje pociski ginęły w kabynie pilota, ale żadnej reakcji na razie nie zauważyłem. Kiedy zmierzałem się do trzeciego ostrzelania, atakowana maszyna eksplodowała w powietrzu w wielkiej kuli ognia (...). Moje spojrzenie przeniosło się naturalnie na drugi myśliwiec nieprzyjacielski, który zestrzelenia pierwszego jeszcze nie zauważył. (...) Kiedy zająłem pozycję do oddania strzału, ten zrobił elegancki skręt w lewo do góry, zawrócił do tyłu i więcej go nie widziałem.*



Polski samolot myśliwski PZL P-11c

(Źródło: Samolot myśliwski PZL P-11, Polski serwis militarny „Militarium.net”)

Neubertowi przypisano pierwsze zestrzelenie w II wojnie światowej. Zestrzelił samolot Medweckiego, który poniósł śmierć. Towarzyszący Medweckiemu Gnyś zdołał wyrwać się z wiązki strzałów Neuberta i wyprowadzić samolot tuż nad ziemię. Tak walkę opisuje pilot Gnyś:

*Dnia 1 września 1939 r. w godzinach porannych, około godz. siódmej rano, wystartowałem z lądowiska Balice koło Krakowa razem z dowódcą dyonu, kpt. Medweckim. Dołączając do d-cy dyonu na wysokości około 300 metrów, zostaliśmy ostrzelani z tyłu przez przelatujące samoloty niemieckie. Silnym skrzętem w lewo uciekłem z wiązki ognia. Samolot, będąc na małej szybkości, zwinął się i wylapałem go tuż nad sama ziemią. Po wyciągnięciu w górę stwierdziłem, że samolot kpt. Medweckiego kotysze się ze skrzydła na skrzydło, utrzymując nierówny lot. (...) W drodze powrotnej zauważyłem palący się samolot na ziemi kpt. Medweckiego.*

Po kampanii wrześniowej samoloty stacjonujące w Ligocie i na okolicznych lotniskach zostały przebazowane z racji oddalenia linii frontu. Po lotnisku w Otmęcie nie pozostał dziś prawie żaden ślad. Wydaje się, że znajdowało się ono obok drogi, między Otmętem a Malnią. Przybliżone koordynaty lotniska: N50°30'40 E17°59'00.

Lotnisko między Siedlcem, Otmicami i Izbickiem po wojnie wykorzystywane było, podobnie jak to w Ligocie Dolnej, do celów szkoleniowych. Obecnie płytę pokrywają pola i las. Można tam się natknąć na betonowe płyty, podpórki pod rusztowania hangarów i kilka bunkrów. Jeden z nich był najprawdopodobniej magazynem paliwa. Osoby penetrujące ten teren wspominają, że „posiadał metalową rurę z czymś w rodzaju szybkozłączki o średnicy ok. 2-3 cm. Z drugiej strony bunkra jest wejście do przedsionka, skąd po specjalnej drabince można wejść do głównego zbiornika i dalej...”. Ponoć to lotnisko zaraz po zdobyciu przez Rosjan było wykorzystywane do bombardowania walczących oddziałów niemieckich na zachód od Opola.

Najlepiej zachowane jest dzisiejsze lotnisko Aeroklubu Opolskiego w Polskiej Nowej Wsi oraz lotnisko w Kamieniu Śląskim. To ostatnie w latach 50. zostało rozbudowane i przez lata było używane przez wojska radzieckie stacjonujące w Polsce. W latach 1970-1990 lotnisko należało do Ludowego Wojska Polskiego. Od 2003 r. przeszło w ręce prywatnego właściciela, który pragnie stworzyć w tym miejscu port lotniczy z prawdziwego zdarzenia, na co z niecierpliwością czekają mieszkańcy naszego województwa. W okolicznych lasach można znaleźć różne betonowe obiekty, znajduje się tam także czynna baza paliwowa.

Lotnisko w Ligocie Dolnej można dziś rozpoznać po zabudowaniach i drewnianym hangarze. Pas startowy pokrywają pola uprawne. Przybliżone koordynaty: N50°29'15 E18°06'35.

## Szybowisko

Po II wojnie światowej w skład węzła lotniczego między Strzelcami Op. A Gogolinem weszły lotniska w Kamieniu Śl., Izbicku i Ligocie Dolnej. Lotnisko w Kamieniu pełniło rolę przede wszystkim wojskową. W różnym okresie czasu stacjonowały tu pułki lotnicze z Krakowa, Mierzęcic i Babiego Mostu. Lotnisko Ligocie służyło głównie lotnikom cywilnym i adeptom szybownictwa. To miejsce opisała w swojej książce Maria Kann („Góra czterech wiatrów”, Warszawa 1987).

Już w 1945 r. w Ligocie Dolnej (wtedy Ligota nosiła taką sympatyczną nazwę) uruchomiono pierwsze powojenne szybowisko – szkołę szybowcową. Karol Gawora opisuje, że „Wg miejscowych ludzi, w 1945 r. urzędował na górze inst. Tadeusz Kielbasa, oddelegowany tutaj przez DLC (Departament Lotnictwa Cywilnego).” Wkrótce potem szkoła ruszyła pełną parą. Dalsze losy Ligoty w swoim opracowaniu zebrał Karol Gawora „Wspomnienie o Ligocie i Ligocie Dolnej”. Zostały one szerzej opisane w książkach „O Ligocie Dolnej i Centralnej Szkole Pilotów i Mechaników” Adama Czepirskiego i Alojzego Wiejaka, Kraków, 2004 oraz „Wszystko już było” Józefa Zielezińskiego, 2003.

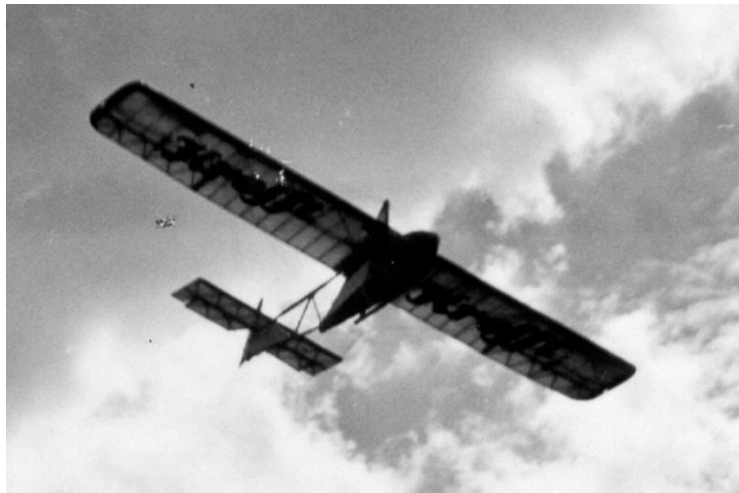
W 1946 r. lotnisko w Ligocie zaczęło znów tętnić życiem. W czerwcu tego roku rozpoczęła swoją działalność Centralna Szkoła Pilotów i Mechaników Ministerstwa Komunikacji. Kadre stanowili weterani polskiego lotnictwa, m.in. pilot legendarnego „Łosia”. Pierwszym komendantem został płk. Zenon Romanowski., a po nim mjr Edmund Surmasiewicz. Organizowano cykliczne turnusy szkoleniowe. Do 1947 r. w kolejnych trzech turnusach wyszkolono 90 pilotów. W warsztatach CSPiM przerobiono 19 samolotów radzieckich „kukuryżników” PO-2 na sanitarki z gondolami na skrzydłach.

W 1948 r. w miejsce CSPiM powstało Centrum Wyszkolenia Pilotów i Mechaników, Powszechnej Organizacji „Służba Polsce”. Do 30 października 1949 r. szkolenie ukończyło w sumie dziesięć dwumiesięcznych turnusów, każdy po 30 pilotów. W każdym roku szkolenie kończyło 10 mechaników. Komendantem Centrum został Krzysztof Donigiewicz. W tych czasach istniała instytucja zastępcy do spraw politycznych. Piastujący tą funkcję Kasprzak – wg relacji jednego z wychowanków Szkoły – zajmował się więcej gimnastyką niż polityką. W kursach brali udział przedwojenni piloci potrzebujący odnowienia umiejętności oraz osoby zupełnie nowe. Wszystkich łączyła pasja latania. Szkolenia były bardzo wymagające, a warunki spartańskie. Latano na radzieckich „kukuryżnikach” oraz na tym, co ocalało w hangarach po wojnie. Wielką bolączką był niedostatek miejsc w hangarach. Samoloty musiały stać na tzw. stojankach. Za to pod dostatkiem było pomieszczeń zaplecza technicznego, ze wspaniałą stolarnią na czele, którą wspomina p. Karol Gawor.



Ligota Dolna – lotnisko, 1960 r. Tankowanie samolotu "kukuryżnik" (radziecki PO-2).  
Z prawej strony prawdopodobnie cysterna połączona z samolotem gumowym węzłem.  
(Źródło: Waclaw Mikołajczyk, serwis wroclaw.dolny.slask.pl)

Na przełomie 1949/1950 r. Szkołę przeniesiono do Wrocławia. Po 1950 r. decyzją powiatu strzeleckiego, Ligotka Dolna zmieniła nazwę na Ligota Dolna. Do 1953 r. nie było koncepcji zagospodarowania lotniska. Istniejąca w Malborku szkoła szybowcowa przeżywała tymczasem kłopoty aprowizacyjne. Przeniesiono ją najpierw do Strzebielina Morskiego, a ostatecznie, w listopadzie 1952 r. rozpoczęto przenosiny do Ligoty. 1 kwietnia 1953 r. oficjalnie powstała Szkoła Szybowcowo-Ślizgowa Ligota Dolna Ligi Lotniczej. Szkoła otrzymała nowe szybowce „Żuraw”, posiadała też stare poniemieckie jednoosobowe szybowce SG-38. Szybowce szkolne Schulgleiter SG38 wyprodukowano w 1938 r. w kilku tysiącach sztuk. Była to prosta, drewniana konstrukcja, udoskonalana przez kolejne lata. Szybowiec ważył 105 kg, jego prędkość maksymalna dochodziła w zależności od wersji do 85-115 km/h. Wg danych statystycznych, średni czas lotu na tym szybowcu nie przekraczał 30 sekund.



Szybowiec Schulgleiter SG38.

(Źródło: Fritz Fitterling, „Bilder vom Jahr 1933-1944”, Sportflieger-Club Hockenheim e.V.)

W 1955 r. Szkoła otrzymała nowy samolot holujący „Junak”. Do 1957 r. dwukrotnie zmieniano nazwę na Szkołę Szybowcową Ligi Przyjaciół Żołnierza, a później na Szkołę Szybowcową Aeroklubu PRL. Szkolenia odbywały się na „Żurawiach” i „Salamandrach” do kategorii „B” włącznie. W późniejszym czasie na wyposażeniu znalazły się takie typy szybowców jak: „ABC”, „Mucha”, „Czapla”, „Sroka” i „Bocian”. Prowadzono szkolenia w akrobacji podstawowej, w lotach termicznych i lotach bez widoczności. Latano jednocześnie na lotniskach w Ligocie i Izbicku. Jak wspomina Gawora, do 1960 r. prowadzono jednocześnie szkolenia szybowcowe i samolotowe LPW-II na samolotach „CSS-13” z wykorzystaniem lotniska w Izbicku. Personel Szkoły doskonale zaaklimatyzował się w Ligocie. W wolnych chwilach bawiono się na wieczorkach i zabawach tanecznych., zakupiono też pierwszy telewizor. Personel często wyjeżdżał do strzeleckiego kina i gliwickiej operetki.



Szybowiec "Bocian" SP-2192 na lotnisku w Ligocie Dolnej, 1960 r.

(Źródło: Waław Mikołajczyk, serwis wroclaw.dolny.slask.pl)



Od lipca 1960 r. zaniechano szkoleń szybowcowych w Ligocie. Sprzęt szybowcowy został przetransportowany drogą lotniczą do Elbląga, gdzie szkolenia kontynuowano do końca sierpnia. Do końca tego roku prowadzono jeszcze szkolenia lotnicze. Rok później przeniesiono je do bazy w Kamieniu Śl., korzystając z zaplecza w Ligocie. W 1961 r. nastąpiła likwidacja cywilnej szkoły pilotów i mechaników w Ligocie Dolnej. Szkoła wykształciła wielu pilotów, w tym wybitnych, m.in. Andrzeja Ablańowicza, mistrza szybownictwa i Edwarda Makulę, najstynniejszego pilota - oblatywacza LOT-u. Adepti tej szkoły, dziś najczęściej ludzie w sędziwym wieku, znaleźli zatrudnienie w lotnictwie cywilnym i gospodarczym. Wielu z nich zostało instruktorami, kształcąc kolejne kadry takich zapaleńców, jakimi oni byli przed laty.

Budynki szkoły latania przejęła państwowa firma handlowa. Początkowo produkowano butelki plastikowe, potem obiekty przejął „Pewex”. Lotnisko rozparcelowano i oddano do użytku rolnego. Aktualnie Ligota uczestniczy pod przewodnictwem sołtysa Waldemara Wotki w programie Odnowy Wsi. Pan Wotka, zapalony modelarz i pasjonat lotnictwa, nawiązał któregoś dnia rozmowę z Alojzym Wiejakiem z Krakowa, który odwiedził swoją dawną szkołę. Okazało się, że ten ma zamiar wydać książkę, opisującą lotniczą przeszłość Ligoty. Spotkanie zaowocowało decyzją o konieczności stworzenia izby upamiętniającej istnienie lotniska i szkoły pilotów. Pomysł spodobał się absolwentom szkoły. Zaproponowali przekazanie szeregu pamiątek. Grupa Odnowy Wsi nawiązała współpracę z Muzeum Lotnictwa w Krakowie. Ustalono, że Muzeum obejmie swym patronatem powstającą izbę tradycji. Specjaliści z Muzeum zaopiekują się pamiątkami i przygotują projekt pamiątkowej tablicy.



Spotkanie inicjatorów stworzenia izby pamiątkowej.  
(Źródło: [www.strzelceopolskie.pl](http://www.strzelceopolskie.pl))

Wielkim wydarzeniem stał się Zjazd Lotników, na którym 9 czerwca 2007 r. spotkali się absolwenci ligockiej szkoły latania. W drewnianym hangarze przygotowano miejsca siedzące, poczęstunek, wystawę modeli latających i gabloty z pamiątkowymi zdjęciami. Impreza upłynęła pod znakiem wspomnień i pokazów lotniczych. Choć obecnie pasa startowego już nie ma, nad Ligotą pojawiły się samoloty turystyczne z lotniska w Polskiej Nowej Wsi pod Opolem. Z powodu załamania pogody nie doszedł do skutku pokaz skoczków spadochronowych. Jak mówią weterani ligockiego lotniska, szkoda, że już nie istnieje. Rozwój lotnictwa rekreacyjnego w Polsce jest na dużo gorszym poziomie niż chociażby w Czechach, nie wspominając o zachodnich sąsiadach, a tak niewiele do tego potrzeba. Na szczęście w sąsiedztwie jest Kamień Śląski, więc, przynajmniej w naszym powiecie, nie powinniśmy się tym zbyt martwić.



Zjazd Lotników, Ligota Dolna, 9.06.2007 r. Na zdjęciu drewniany hangar „dolnego” lotniska. (Fot. ze zb. własnych)

### Rowerem lub motocyklem

Okolice Ligoty Dolnej i Oleszki należą do najurokliwszych zakątków gminy Zdzeszowice i Strzelce Opolskie. Wszystkim zainteresowanym można polecić przejażdżkę rowerową trasą: Zdzeszowice (lub Rozwadza) – Żyrowa – Oleszka, bądź Krępna – Jasiona – Oleszka. Asfaltowa dróżka wije się między polami, lasami i pagórkami dostarczając niezapomnianych widoków. Bezwzględnie należy odwiedzić Żyrową, park z pałacem, piękny kościół i hodowlę kozic górskich. W Oleszce pocujemy wiejski klimat niczym w podhalańskiej wiosce. Należy wspomnieć, że na tych terenach miały miejsce krwawe walki podczas III powstania śląskiego. Z Oleszki kierujemy się do Ligoty Dolnej, przecinając po drodze autostradę. Tu odwiedzamy teren kamieniołomu, pamiętając, że cenna i unikalna roślinność tego miejsca została objęta ochroną. Z góry widać doskonale hangar dolnego lotniska oraz panoramę Gogolina. Z Ligoty Dolnej można skrócić w lewo i szosą dojechać do Gogolina lub w kierunku Siedlca i Otmic, a stamtąd na lotnisko w Kamieniu Śląskim. Skracając natomiast w prawo, dojedziemy do Ligoty Górnej i przez Wysoką dotrzemy do Góry św. Anny.

*Witold Rożałowski, 22.06.2007*

### Źródła:

- Bojarska B., Zniszczenie miasta Wielunia w dniu 1 września 1939 r., „Przegląd Zachodni” 1962, nr 2.
- Gawora K., Wspomnienie o Ligotce i Ligocie Dolnej „Na prostej. Miesięcznik Klubu Seniorów Lotnictwa w Łodzi”, Łódź, czerwiec 2007, nr 6 (40)
- Kulesza W., Pierwszy był Wieluń, „Rzeczpospolita” 1999, nr 211, 9 IX 1999.
- Olejnik T., Wieluń – na pięć minut przed Westerplatte. Pierwsi zginęli cywile, „Tygodnik Powszechny” nr 35, 31 VIII 2003 r.
- Olejnik T., Wieluń. Zniszczenie miasta 1 IX 1939 r., Kępno 1979.
- Organizacje w III Rzeszy, Waldemar Sadaj, 2005-2007 [www.dws.xip.pl/reich](http://www.dws.xip.pl/reich)
- Mr Jason Long, Sturmvolgel. Resource for information on the European Axis and neutral Air Forces of the Second World War.
- P[ięciak] W., Wieluń 1 września 1939 r., „Tygodnik Powszechny” nr 2, 12 I 2003.
- Trenkner J., Alianccy zbrodniarze, „Tygodnik Powszechny” nr 45, 9 XI 2003.
- Serwisy internetowe [www.strzelceopolskie.pl](http://www.strzelceopolskie.pl) oraz [wroclaw.dolny.slask.pl](http://wroclaw.dolny.slask.pl)
- Słomińska S., Wieluń, 1 września 1939 r., portal [historiawielunia.uni.lodz.pl](http://historiawielunia.uni.lodz.pl)