

Inżynier Sławomir Makaruk mistrz sportu szybowcowego

Sławomir Piotr Jerzy Makaruk syn Jana i Marii urodził się w Białej-Podlaskiej 22 lipca 1932 r. Dzieciństwo spędził w Białej-Podl. na przedmieściu Wola w pobliżu Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Stąd pierwsze zainteresowanie lotnictwem. Do szkoły podstawowej i do I klasy Gimnazjum im. J.I.Kraszewskiego uczęszczał w Białej-Podl. Ze względu na ^{zmianę} miejsce pracy swoich rodziców Gimnazjum Ogólnokształcące im. M.Kopernika ukończył w Toruniu a Liceum Ogólnokształcące im. St. Staszica - w Warszawie. Świadectwo dojrzałości otrzymał w dniu 31 maja 1950 r. W jesieni tego roku rozpoczął na Wydziale Lotniczym Szkoły Inżynierskiej im. Wawelberga i Rotwanda w Warszawie. Po połączeniu Szkoły Inżynierskiej z Politechniką studiował na Wydziale Lotniczym Politechniki Warszawskiej. W lutym 1954 r. po egzaminie dyplomowym uzyskał stopień inżyniera lotnictwa ze specjalnością pilotów.

Na podstawie ówczesnych przepisów otrzymał przydział pracy w Instytucie Lotnictwa w Warszawie. Pracował jako asystent w Dziale Badań w Locie, pełniąc równocześnie funkcje pilota doświadczalnego. Wkrótce po uzyskaniu stopnia starszego asystenta powierzono mu obowiązki kierownika Pracowni Szybowców Zakładu Badań w Locie Instytutu Lotnictwa. Pracując uzupełniał i pogłębiał swoje studia zaocznie na Politechnice Warszawskiej.

W kwietniu 1963r. został wezwany jako specjalista w zakresie badań w locie do Bielska Białej w celu zbadania prototypu szybowca akrobacyjnego "Kobuz", w którym pojawiły się drgania konstrukcji przy większych prędkościach lotu. Podczas badań w locie oderwało się skrzydło. Pilot próbował ratować się skokiem ze spadochronem, ale było za nisko. Poniósł śmierć na miejscu w dn. 20-IV-1963. Odznaczony pośmiertnie Krzyżem Kawalerskim odrodzenia Polski decyzją Rady Państwa z dnia 22 kwietnia 1963 r. Nr.H-3843. i pochowany na Cmentarzu Komunalnym na Powązkach w Warszawie.

Działaność społeczną podejmował od lat młodzieńczych. Już w Białej Podl. wstąpił do Związku Harcerstwa Polskiego, osiągając pozytywne wyniki w zakresie sportu i pracy kulturalno-oświatowej w drużynie. W Toruniu wstępuje do organizacji Służba Polsce, bierze udział w Obozie Młodzieży Szkolnej we Wrocławiu w 1948 r. prowadzonym przez tę organizację. W Toruniu należał również do Gimnazjalnego Klubu Wioślarskiego i Aeroklubu Ziemi Pomorskiej. W Aeroklubie Pomorskim w Toruniu zdobył podstawowe wiadomości szybownictwa, uzyskując kategorię "A" i "B" pilota szybowcowego.

Dalsze wyszkolenie pilota szybowcowego zdobywał w Aeroklubie Warszawskim. Srebrną Odznakę Szybowcową uzyskał w 1951 r., a Złotą Szybowcowych w 1952. W następnym roku uczestniczy w I Mistrzostwach Polski w Lesznie, gdzie zdobywa dwa diamenty do Złotej Odznaki Szybowcowej: " za przewyższenie 5510 m i za przelot docelowy 308 km. W roku 1955 startuje w II Mistrzostwach Szybowcowych Polski, zajmując na szybowcu dwumiejscowym wraz z pasażerem 6 miejsce. W następnym roku bierze również udział w III Mistrzostwach Szybowcowych zajmując drugie miejsce w klasyfikacji szybowców dwumiejscowych, a 12 w punktacji ogólnej Mistrzostw. W dniu 5 maja 1957 r. bierze udział w grupowym przelocie otwartym Warszawa - Związek Radziecki. Na linii Warszawa Szajamy (ZSRR) uzyskał wśród 10 szybowników najdłuższy przelot wynoszący 678,5 km na szybowcu A-9, uzyskując "Diamentową Odznakę Szybowcową Nr.26 "

W lipcu 1957 r. wraz z grupą szybowców warszawskich przebywał w Jugosławii w ramach wymiany sportowców lotniczych między Warszawą a Belgradem. W Jugosławii szkolił się w klasie samolotów sportowych w Szkole Lotniczej w Belgradzie. W dniu 7 października 1957 r. otrzymuje tytuł "Mistrza Sportu Szybowcowego"

Wiele czasu poświęcał na ~~pracy~~ pracę społeczną w organizacjach sportowych. W latach 1957-1978 był członkiem Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, a w następnej kadencji członkiem Głównej Komisji

Rewizyjnej Aeroklubu PRL. W okresie 1958-1959 był wiceprezesem Aeroklubu Wraszawskiego. Za działalność społeczną w aeroklubach został odznaczony Uchwałą Rady Państwa z dnia 22 lipca 1959 r. ~~odznaczony~~ Srebrnym Krzyżem ~~Służby~~ Zasługi (Nr.D-35251).

Szkolenie balonowe rozpoczął w 1958 r., a w następnym uzyskał uprawnienia pilota balonowego. I w tej dziedzinie sportu szybko uzyskuje pozytywne wyniki.

W dniu 14-IX-1960r. zdobywa I miejsce w I Krajowych Zawodach Balonowych im. pík. Franciszka Hynka rozegranych w Warszawie. W następnym roku w dniu 25 czerwca Załoga Aeroklubu Warszawskiego pod jego kierownictwem zdobyła I miejsce na balonie SP'BZC Warszawa w III Zawodach Balonów Wolnych o Puchar Przechodni Dyrekcji M.T.P. w Poznaniu. W kilka miesięcy potem wyjeżdża do Holandii, aby wziąć udział w Międzynarodowych Zawodach Balonowych. W dniu 2 września 1961 r. startuje na balonie "Syrena" w Groningen w północnej Holandii i zdobywa I miejsce ~~na~~ na 6 balonów startujących (Belgii, Holandii, NRF, Polski, Szwajcarii i USA). "Zwycięstwo Sławomira Makaruka na balonie "Syrena" było tym większe - jak podano w pracy "Aeroklub Warszawski 1927 - 1967" str.42 - że był on najmłodszym pilotem, miał najmniej lotów i po raz pierwszy startował w zawodach międzynarodowych". W tym samym roku w dniu 1 października zajmuje I miejsce w II Krajowych Zawodach Balonów Wolnych im. pík. Franciszka Hynka rozegranych w Warszawie.

Lata 1958 - 1962 stanowią okres najbardziej wyjątkowej pracy i osiągnięć sportowych. Pracował zawodowo, kształcił się zdając egzaminy, pisał artykuły (patrz załącznik), latał na szybowcu^{dy} i balonach (poza lotami służbowymi) w ramach Aeroklubu Warszawskiego. O tej jego wyjątkowej pracy i osiągnięciach sportowych wypowiedzieli się jego przełożeni i koledzy bardzo pozytywnie. Oto kilka z nich ~~wykazanych~~ :

- Inż. Zbigniew Kossakiewicz w Biuletynie Informacyjnym Instytutu Lotnictwa (Nr.13 maj-czerwiec 1966 r. str.10) stwierdza

bardzo lakonicznie ale i bardzo wymownie: -"inż. Sławomir Makaruk pilot bez skazy i trwogi!"

- Inż. Zbigniew Burzyński, doświadczony pilot balonowy i kier. ekipy polskiej w Groningen w "Skrzydlatej Polsce" z dn. 12-XI-1961 w artykule "De Pool" w odpowiedzi na wypowiedź Sławomira Makaruka podyktowaną skromnością, że zwycięstwo swoje zawdzięcza szczęściu powiada: "Ja sądzę natomiast, że kolega Makaruk nie mogąc mieć planu lotu przed startem, miał szczęście tylko w tym, że znalazł się na właściwej wysokości w pierwszych minutach lotu, zaś umiejętność powzięcia szybko właściwej, samodzielnej i śmiałej decyzji zawdzięcza przede wszystkim swojej wiedzy lotniczej i usposobieniu. (...) Kolega Makaruk miał stosunkowo minimalną ilość lotów balonem, lecz jest wytrawnym pilotem szybowców i samolotów. Wiadomo, że sport nie jest tylko przyjemnością i dobry wynik należy wypracować wiedzą, wytrwałością i osobistą analizą posiadanego doświadczenia, a tych czynników "de Półowi" (tj, Polakowi Sławomirowi Makrukowi) nie brakło!"

- Redaktor Tadeusz Malinowski znający bliżej Sł. Makaruka jako autora artykułów i jako pilota charakteryzuje go w "Skrzydlatej Polsce" z dnia 26-IV-1964 r w art. "Sławek" bardzo pozytywnie zarówno jako pilota jak i człowieka: -"Sławek latał dużo. Po pracy zawodowej wyruszał z jednego lotniska na drugie, by z szybowcą będącego w próbach przesiąść się na inny, już oblatany. Tkwił w powietrzu jak orzeł, uparty, spokojny i przewidujący. W sytuacjach trudnych i niebezpiecznych zachowywał godną podziwu przytomność umysłu, graniczącą z bohaterstwem. Jego niezwykle ocalenie z rozsypującego się w powietrzu "Zefira" podczas badań w locie, ocalenie, które zawdzięcza jedynie sobie, dodało nowego blasku zawodowi pilota doświadczalnego... Nie jedną taką próbę, miał Sławek często dramatyczną miał Sławek za sobą, z niejednej bez większego wysiłku wychodził uśmiechnięty, bardzo opanowany, lecz zawsze pamiętający o niebezpieczeństwie."

*3. Inż. Witkowski
działacz z wydziału
nie jestem
przez wydział
nie stał*

Dzięki jego wielu odkryciom dokonanych podczas badań w locie u-
niknięto olbrzymich strat w sprzęcie i ludziach. Jego odkrycia u-
dowodniono następnie teoretycznie. Jego opinie o sprzęcie, który
poddawał próbom, wysoko cenili konstruktorzy. Trzeba było się zgodzić,
bo tak powiedział Sławek, a Sławka autorytet w tej dziedzinie zna-
czył wiele, torował drogę postępowi w szybownictwie... Podejmował
się najtrudniejszych prób, zresztą ktoś ~~ktos~~ je musiał przeprowa-
dzić, ktoś kto posiadał najwięcej doświadczenia w tej dziedzinie
badań. Ale czy istnieje jakaś cena ^{czy} czyny ponad miarę ludzką, jakaś
równowartość? Horyzont przeszkód trudnych do przebycia pozostawał
następnego dnia równie groźny co dnia minionego. W tej pięknej
ale niebezpiecznej pracy tkwił ogromny hazard życia, hazard po-
trzebny po to, by inni mogli latać bezpiecznie... Był nie tylko
czynnym sportowcem - latał na szybowcach, samolotach i balonach -
ale również działaczem sportowym... Na lotniskach, i to nie tylko
zawsze klubowym, chętnie dzielił się z młodymi pilotami swoim bo-
gатым doświadczeniem. Był dobrym organizatorem, czynnym współpra-
cownikiem naszej redakcji, wielokrotnie zabierał głos i uzasadniał
potrzebę wzrostu poziomu latania!

- Inż. Ryszard Witkowski, podając do wiadomości prasy wyniki ba-
dań GK BWL w kategorii szybowca "Kobuz" powiada między innymi: -
"Śmierć inż. Sławomira Makaruka była ogromnym wstrząsem dla wszy-
tkich ludzi lotnictwa ... Główna Komisja Badania Wypadków Lotni-
czych po drobiazgowym zbadaniu wypadku stwierdziła, że pilot do-
świadczałny inż. Sławomir Makaruk nie ponosi żadnej winy za kata-
strofę szybowca "Kobuz" w dniu 20 kwietnia 1963 r. Wypadek nastą-
pił na skutek fatalnego splotu okoliczności, na które prowadzący
lot nie miał wpływu. Inżynier Sławomir Makaruk zginął niczym żoł-
nierz na ~~froncie~~ posterunku. Nazwisko jego wejdzie na zawsze do
historii polskiego lotnictwa". (Expres Wieczorny z dnia 20 maja
(~~Expres Wieczorny z dnia 26 kwiet-~~
~~nia 1964 r.~~)

207 VII-1964
Jank

W Y K A Z

artykułów Sławomira Makaruka publikowanych w czasopismach oraz prac w wydawnictwach zwartych.

I W tygodniku "Skrzydłata Polska" :

- 1) Kto powinien latać w Lesznie - Rok 1953 Nr. 1, str. 24.
- 2) O Krajową Konferencję Szybowcową - Rok 1954 Nr 4, str 59.
- 3) Szybownicy dyskutują: W sprawie Memoriału im. Ryszarda Bitnera, Rok 1954, Nr 5, str 70.
- 4) Proponujemy ufundowanie popiersi Ryszarda Bitnera. Rok 1954 Nr 10, str.155.
- 5) Złe się dzieje w naszym klubie. Rok 1954 Nr 42, str. 670.
- 6) W sprawie "Fabryki Diamentów". Rok 1955 Nr 2, str. 13.
- 7) Czekamy na dobre wariometry. Rok 1955 Nr 10, str. 13.
- 8) Na tropach wstecznicstwa: Proponuje wolant i krokodyle. Rok 1955Nr 30 str. 13.
- 9) O postęp techniczny naszego szybownictwa: "Bocian" -Szybowiec zapomniany. Rok 1956 Nr 43, str.11.
- 10) Bocian - Z. Rok 1956Nr 10, str.3.
- 11) Szybowiec Bocian - Puls. Rok 1956 Nr 47, str. 6.
- 12) W sprawie szybowca zawodniczego w klasie "Standart". Rok 1957 Nr 16, str.15.
- 13) Po Diamenty do Związku Radzieckiego. Rok 1957 Nr 23, str.4.
- 14) VI konkurencja w Lesznie - Ostatnia szansa.Rok 1958 Nr28,s.19
- 15) Ociążenie powierzchni skrzydeł a właściwości przelotowe szybowców. Rok 1959 Nr 4 (w dodatku pt. "Przegląd Lotnictwa sportowego Nr 1, str 2).
- 16) Pierwsze loty "Zefira". Rok 1959 N 5, str 5.
- 17) Stwierdziłem błędy i braki. Rok 1959 Nr 7, str 2.
- 18) Nåtatki z XXIII Salonu. Rok 1959 Nr 33, str13. (Wypowiedź na temat Międzynarodowego Salonu Lotniczego w Paryżu).
- 19) Do redakcji nadszedł list: Mistrzostwa Świata a propaganda Rok 1960 Nr 27, str.3.
- 20) Lot balonem. Rok 1961 Nr 6, str. 9.
- 21) Pierwszy głos w dyskusji: Na tropach sportu. R.1961 Nr 11

- 22) "Syrena" w kraju tulipanów. Korespondencja własna z Holandii. Rok 1961 Nr 41, str. 3.
- 23) Sport balonowy na świecie: Stany Zjednoczone. Rok 1962 Nr 10, str. 12.
- 24) Sport balonowy na świecie: Holandia. Rok 1962 Nr 14, str. 14.
- 25) Nowoczesny Montgolfier. Rok 1962 Nr 23, str. 10.
- 26) Współczesne sterowce. Rok 1962 Nr 37, str. 10.
- 27) Latałem nad SZD-Foka. Rok 1963 Nr 23, str. 7.

II Czasopismo "Poznaj Świat":

- 1) Miasteczko kapitanów. Rok 1961 Nr 11, str. 11.

III Czasopisma zagraniczne:

- 1) Czasopismo "Aero-Revue" (Schweizer Aero-Revue) artykuł pod tytułem "Diamanten aus Polen". Rok 1957 Nr 9, str. 463.

Uwaga: Za pośrednictwem Agencji Reklamy i Wydawnictw Handlu Zagranicznego (Agpol) przekazano na zamówienie artykuły:

- 1) "Jak powstają polskie szybowce" do czasopisma USA "Soaring" oraz
- 2) "Latałem na SZD-Foka" do czasopisma angielskiego "Flight"

IV Prace w wydawnictwach zwartych:

- 1) "Loty wyczynowe" - rozdział w pracy zbiorowej pod tytułem "Podręcznik pilota szybowcowego". Wydawnictwo Komunikacji i Łączności Warszawa 1967 r. (Str. 368 - 408).
- 2) Wypowiedź Sł. Makaruka przytoczona w pracy T. Malinowskiego
- 3) Recenzje książek dotyczących szybownictwa:
 - Andrzej Glass - Rozpoznawanie samolotów, szybowców, śmigłowców. Wyd. Kom. i Łączności. Warszawa 1960.
 - Konstrukcje lotnicze Polski Ludowej. Praca zbiorowa. Wydawnictwo Komunikacji i Łączności. Warszawa 1965.