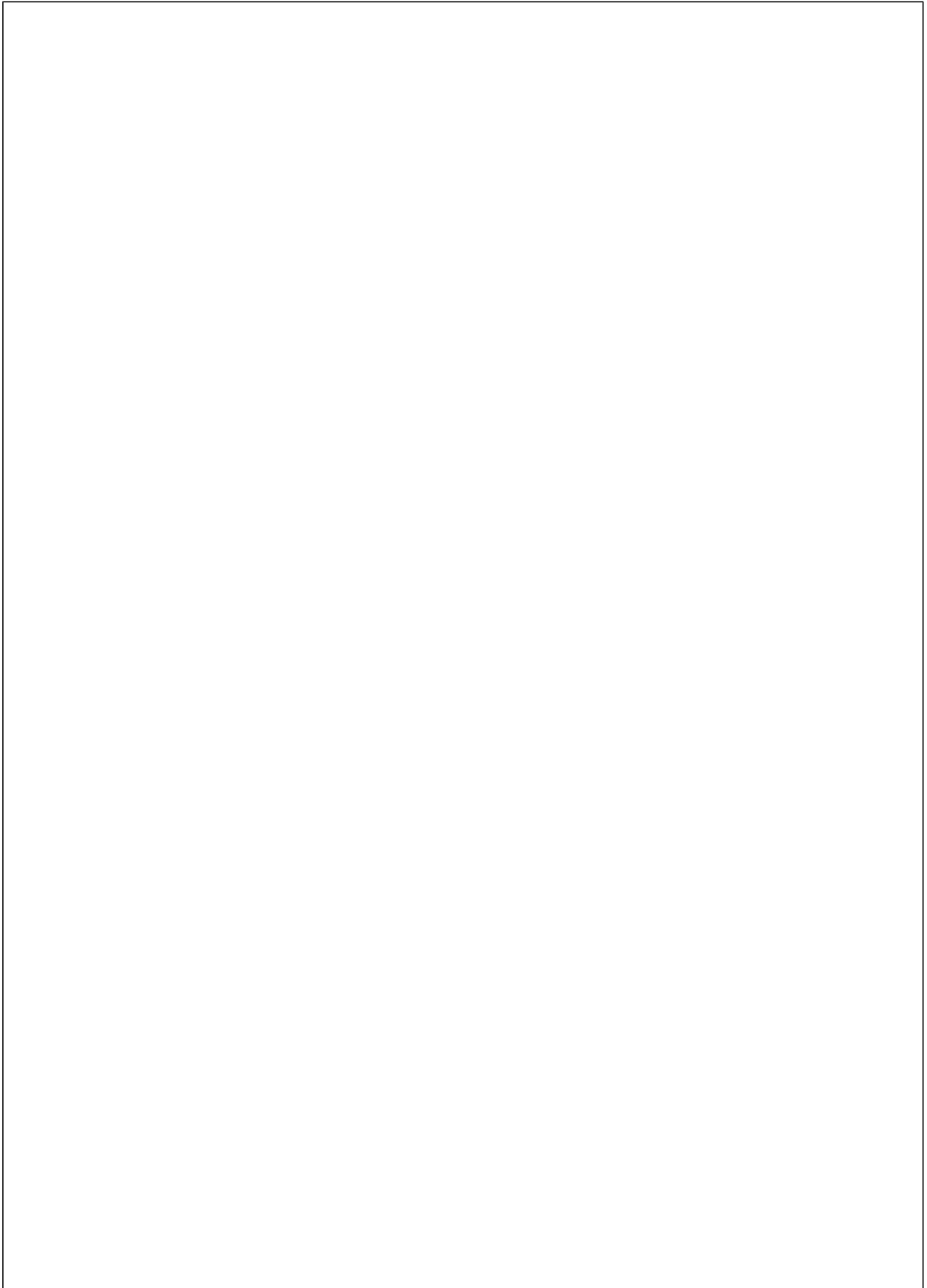


Instytut Pamięci Narodowej

<https://ipn.gov.pl/pl/historia-z-ipn/172431,Izabella-Kopczynska-Wanda-Modlibowska-niesamowita-pilotka-szybowcow-i-dzialaczka.html>
12.03.2026, 10:26



Izabella Kopczyńska: Wanda Modlibowska – niesamowita pilotka szybowców i działaczka konspiracyjna

Życiorys Wandy Modlibowskiej to przykład historii niezwyklej kobiety zarówno w sferze zawodowej, jak i patriotycznej. Z wykształcenia chemiczka, jej powołaniem było pilotowanie szybowców, z miłości do ojczyzny stała się działaczką konspiracyjną.

19.11.2026

[Konspiracja](#) [Lotnictwo](#) [Sport](#)

Modlibowska i jej siostra bliźniaczka Maria urodziły się 19 listopada w 1909 r. w Czachorowie w powiecie gostyńskim. Wanda pochodziła z rodziny Modlibowskich herbu Dryja. Uczęszczała w latach 1923-1924 do szkoły prowadzonej przez Siostry Sercanki *Sacre Coeur* w Polskiej Wsi koło Pobiedzisk. Następnie, w 1929 r., ukończyła gimnazjum humanistyczne im. Królowej Jadwigi w Poznaniu. Studiowała na Wydziale Chemii na Uniwersytecie Poznańskim. Ukończyła studia w 1937 r., uzyskując tytuł magistra chemii nieorganicznej.

Wanda Modlibowska już od młodości uprawiała wiele dyscyplin sportu, ale to lotnictwo zajęło szczególne miejsce w jej życiu. Prawdopodobnie w trakcie ćwiczeń, odbywanych w 1929 r. w rodzinnym Czachorowie przez 3. Pułk Lotniczy z Poznania, narodziła się pasja Modlibowskiej do tego sportu. W następnym roku została członkiem poznańskiego Aeroklubu Akademickiego. W 1931 roku uczestniczyła w kursie dla kandydatów na szkolenie samolotowe. W tym samym roku Aeroklub Akademicki w Poznaniu połączył się z Wielkopolskim Klubem Lotników i powstał Aeroklub Poznański, w którym było 8 kobiet, w tym Modlibowska. Pierwsze szkolenie odbywała pod okiem instruktora Edmunda Hołodyńskiego i na samolocie Hanriot H-28. Modlibowska, by opłacić swoje szkolenie, musiała pracować w cukrowni w Gostyniu, a w czasie szkolenia nie oszczędzano jej. Tak wówczas wspomniała ten okres:

„(...) na początku przesłama twardą szkołę, płacąc za naukę jak za zboże i pucując z rycyny zapapraną podbrzusza wysłużonych Hanriotów”.

Królowa przestworzy

10 listopada 1932 r. została prezeską pierwszej w Polsce Sekcji Szybowcowej Pań przy Aeroklubie Poznańskim. W 1933 roku uzyskała dyplom pilota szybowcowego kategorii A, a tym samym była pierwszą kobietą w historii Aeroklubu, która zdobyła taką kategorię. W celu uzyskania innych kategorii musiała szkolić się w Szkole Szybowcowej Aeroklubu Lwowskiego w Bezmiechowej. Po ukończeniu kursu, trwającego od 18 września do 8 października 1933 r., uzyskała kategorię B, C i C urzędową.

W następnym roku udało się jej osiągnąć pierwszy sukces, którym było pobicie rekordu długotrwałości lotu wśród kobiet w powietrzu, wynoszącego 5 godzin 57 minut na szybowcu Komar SP-090. W październiku Maria Younga postanowiła poprawić rekord Modlibowskiej i wykonała lot na szybowcu w czasie 6 godzin 13 minut, jednak następnego dnia Modlibowska pokazała, że nie można jej strącić z pierwszego miejsca i podczas lotu uzyskała czas 9 godzin i 30

minut. Warto dodać, że Modlibowska rywalizowała z Marią Youngą, będącą pierwszą w Polsce kobietą-instruktorem szybowcowym.

Wówczas w Polsce były tylko trzy kobiety należące do elity polskich pilotów szybowcowych. Oprócz Modlibowskiej i Younga była to córka marszałka Józefa Piłsudskiego, Jadwiga Piłsudska. Zdaniem Ireny Steinbock-Horbaczewskiej, Jadwiga bardzo ceniła sobie Wandę Modlibowską. Tak wspomniano kobietą elitę polskich pilotów szybowców:

„Maria Younga, Wanda Modlibowska i Jadwiga Piłsudska „ostro latały”, czego dowodem było dawanie im na przeloty coraz nowszych i doskonalszych szybowców. Te trzy kobiecie asy miały ogromny talent i czuły latanie. Stąd też były bardzo popularne – częste reportaże w prasie – i dziś należy podkreślić, iż zaliczały się do elity polskich pilotów szybowcowych”.

W 1934 r. w Bezmiechowej przeprowadzano loty nocne. Wśród pierwszych osób, które je wykonywały, znalazła się Modlibowska. Pomimo działalności w Aeroklubie Lwowskim nadal była zaangażowana w swój rodzinny Aeroklub Poznański, gdzie zasiadała w zarządzie. Jako wykwalifikowana instruktorka szybowcowa, prowadziła szkolenia w Wielkopolskiej Szkole Szybowcowej w położonym nad Wisłą Fordonie.

W czasie III Krajowych Zawodów Szybowcowych w 1935 r. otrzymała brązowy medal i nagrodę Polskich Linii Lotniczych LOT za wykonanie lotu trwającego 8 godzin i 48 minut. W tym samym roku ukończyła pierwszy w Polsce kurs szybowcowy, który odbył się w Warszawie. Pomimo uzyskanych już wcześniej kwalifikacji instruktorskich uzyskała (jako jedna z pierwszych kobiet w Polsce) licencję instruktorską z prawem szkolenia na szybowcach w lotach kategorii B i w lotach ciągnionych za samolotem. W tym samym roku prowadziła już pierwszy kobiecy kurs dla pilotów szybowcowych.

Od sukcesu do sukcesu

Rok 1937 stał się dla Modlibowskiej czasem samych sukcesów. Ukończyła studia i obroniła pracę magisterską z chemii nieorganicznej. Zdobyła 6 rekordów Polski i jeden rekord świata. Dla 28-letniej wówczas kobiety był to niezwykle wyczyn. 6 maja wykonała przelot na szybowcu Komar z Bezmiechowej do miejscowości Jedlicze koło Krosna liczący 59,7 km, stanowiąc tym samym kobiecy rekord Polski w odległości przelotu w linii prostej. Tydzień później, w dniach 13-14 maja, uzyskała rekord świata, wykonując lot trwający 24 godziny 14 minut i 27 sekund na szybowcu Komar bis SP-422. Modlibowska wspominała o motywacji do odbyciu tak długiego lotu:

„Tym razem głównym motorem mojej decyzji i mojej wytrwałości była chęć... dopieczenia kolegom. Dać im bobu tak, żeby popamiętali, że kobieta też coś potrafi!”.

Dotychczas rekord w kraju należał do Ryszarda Dyrgały z czasem 22 godzin i 15 minut, co pokazuje, że Modlibowska pokonała go prawie o 2 godziny. Rekord Modlibowskiej zatwierdzono jako krajowy kobiecy i ogólny w klasie D szybowców oraz jako międzynarodowy w klasie D w kategorii czasu lotu, bowiem (w zakresie kobiecego rekordu) Modlibowskiej udało się go pokonać o 10 godzin. Warto podkreślić, że wyczyn Modlibowskiej i pokonany przez nią rekord był pierwszym i jedynym przed II wojną światową ustanowionym przez Polaka. W czasie tego samego lotu uzyskała homologowaną długotrwałość lotu w nocy wynoszącą 6 godzin i 45 minut. Dopiero po wojnie udało się pobić rekord Modlibowskiej (zarówno w kategorii kobiet, jak i mężczyzn) w Polsce. Jej osiągnięcia zostały docenione przez Międzynarodową Komisję Studiów nad Lotem Bezsilnikowym i 18 maja 1937 r. jako pierwsza Polka otrzymała Srebrną Odznakę Szybowcową

FAI.

Już 10 czerwca zaowocował kolejnym kobiecym rekordem Polski dla Modlibowskiej: tym razem wykonała lot z Bezmiechowej do Mościc o długości 123,8 km na szybowcu SG-3, a w sierpniu wykonała przelot z Inowrocławia do Łodzi o długości 133 km, ustanawiając rekord kobiecy – tym razem w konkurencji przelotu docelowego. W listopadzie w Aeroklubie Rzeczypospolitej Polskiej w Warszawie otrzymała Medal Blériota za ustanowienie międzynarodowego rekordu kobiecego oraz krajowego ogólnego i kobiecego długotrwałości lotu szybowcowego.

Osiągnięcia Modlibowskiej przyniosły również otrzymanie stanowiska chemika w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa w Warszawie. Pracując tam od 1938 r., wstąpiła do Aeroklubu Warszawskiego, w którym ukończyła kurs akrobacji na samolotach i lotów bez widoczności. W następnym roku udało się uzyskać kolejny rekord, na odległości 343 km na trasie z Bezmiechowej do Omelańca koło Brześcia nad Bugiem. Do rekordu kobiecego międzynarodowego ustanowionego przez Hannę Reitsch zabrakło jej tylko 6 km. W tym samym roku miało miejsce wręczenie nagrody przez Ministra Komunikacji za ustanowienie krajowych rekordów szybowcowych, otrzymały je tylko dwie osoby: Tadeusz Góra i Wanda Modlibowska. W lutym 1939 r. za działalność w lotnictwie polskim została odznaczona Srebrnym Krzyżem Zasługi.

Wojna w przestworzach

Pod koniec sierpnia 1939 r. zmobilizowano ją do wojska i na początku II wojny światowej przydzielono jako pilota łącznikowego do Eskadry Łącznikowej Sztabu Głównego Wojska Polskiego w Warszawie. Wtedy otrzymała stopień podporucznika pilota czasu wojny, przyznawany kobietom pełniącym funkcje oficerów-pilotów. Przewoziła rozkazy i meldunki od dowódców walczących oddziałów. Tak oto swój pierwszy lot wspomina Modlibowska:

„Byłam zmobilizowana, wskoczyłam w mój aeroklubowy mundur i godzinę później leciałam już jako pilot RWD-13 do Dębina z oficerem łącznikowym na pokładzie. Starłam się przemykać nisko, by nie dopadł mnie jakiś hitlerowski myśliwiec”.

Po klęsce wrześniowej w 1939 r. udało się jej przedostać do Rumunii. Na miejscu otrzymała polecenie, by (wspólnie ze Stefanią Wojtulanis i Zofią Szczecińską) udać się do Bukaresztu, do dyspozycji ambasady Rzeczypospolitej Polskiej. Otrzymała paszport zagraniczny i wytyczne do pełnienia funkcji kuriera pomiędzy placówką ewakuacyjną i obozami internowanych lotników. Z Rumunii udała się do Marsylii we Francji. Powołano ją do pracy w Dowództwie Lotnictwa i Obrony Przeciwlotniczej w Paryżu. Wówczas nadano jej stopień podporucznika czasu wojny.

Otrzymała wezwanie do Angers, gdzie mieściła się polska siedziba rządu, w rozmowie z gen. Władysławem Sikorskim dostała propozycję podjęcia roli kuriera-skoczka spadochronowego w zakresie komunikacji pomiędzy Francją i Polską. Na polecenie gen. Sikorskiego przeszła specjalne szkolenie, w tym również dla szyfrantów. Modlibowska była pierwszą emisariuszką i szyfrantką wysłaną z Francji do okupowanej Polski w Delegaturze Rządu RP na Kraj. Do jesieni 1941 r. przekroczyła 6 razy potajemnie granicę, docierając do Budapesztu jako kurier dyplomatyczny. Przyczyniła się również do nominacji Cyryla Ratajskiego na pierwszego Delegata Rządu RP na Kraj.

► [Czytaj całość na portalu przystanekhistoria.pl](#)

[Poprzedni Strona](#)

[Następny Strona](#)

Konspiracja, Sport

Artykuł