

LOTNICTWO Z SZACHOWNICĄ

ISSN 1643-5702
INDEKS 371777
Cena 12 zł
(stawka VAT 0%)

10

ILUSTROWANY MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW HISTORII LOTNICTWA POLSKIEGO



13. Pułk Lotnictwa Transportowego
Myśliwce Bloch 151/152 lotników PSP

Moja służba na Ił-28

MiG-23 w Sadach

MDLot w opałach

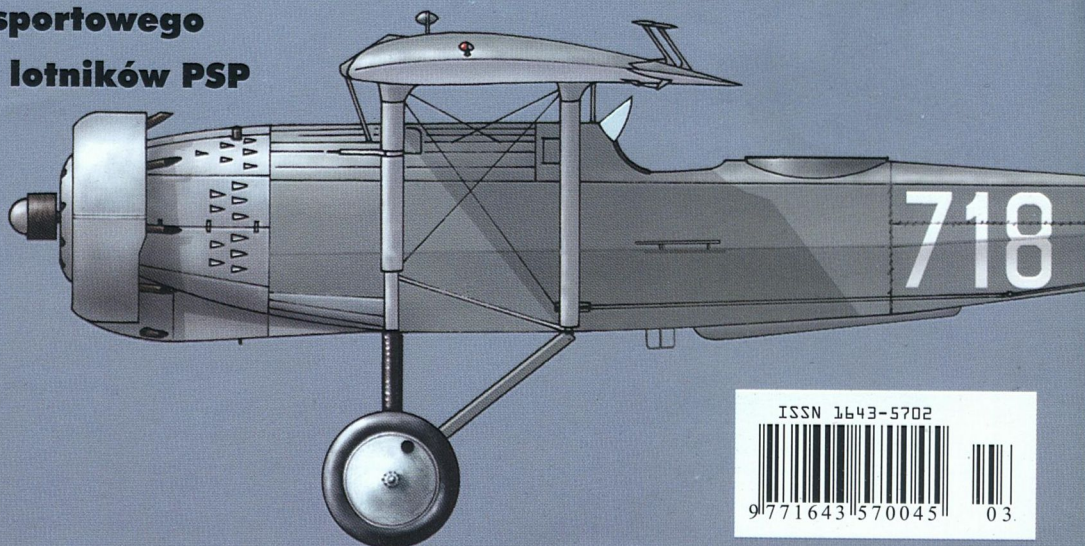
Ach te BABY

Więści spod wirników

Z Polski dla Finlandii

Kapitan Sipowicz 1

Gawet i Teisseyre



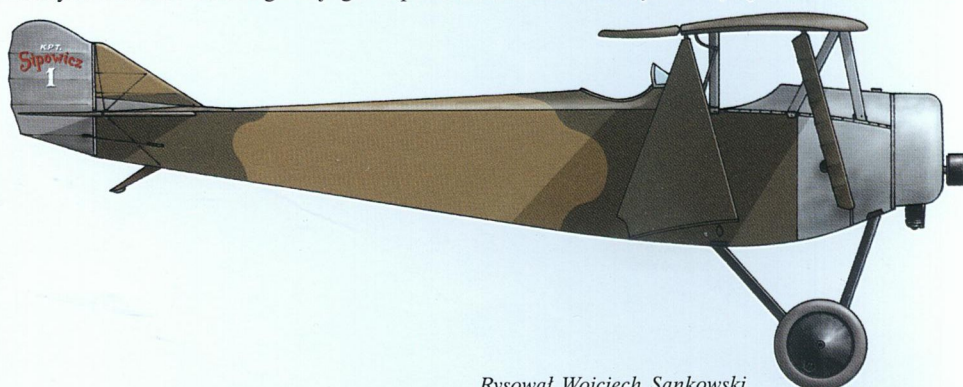
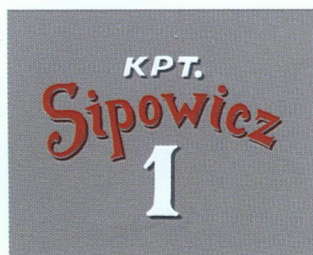
Wieści spod wirników

Mi-8MTW-1 nr 5528 z „oczami” na obudowach filtrów chwyty powietrza do silnika. (zdj. W. Matusiak)
Fotoreportaż o śmigłowcach na stronach 35-37.



Kapitan Sipowicz 1

Zbudowany w połowie lat dwudziestych samolot o konfiguracji górnopłata z zastrzałem nośnym. Więcej na stronach 43-44.



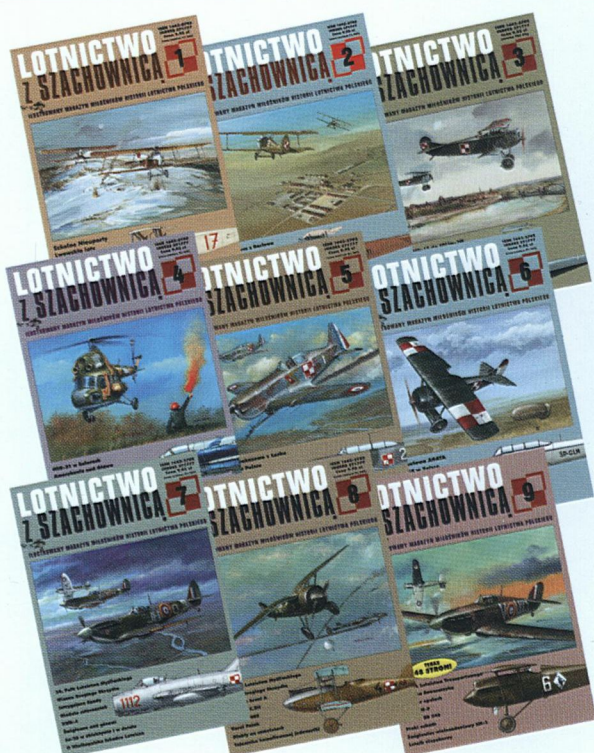
Rysował Wojciech Sankowski

Numery archiwalne

- Numer 1** - Szkolne Nieuporty, Lwowskie loty, Wrześniowe Łosie, Kadet SP-AFN, MiG-iem do NATO, Polacy w Libii, Fokker DVII BI-BA-BO, życiorysy lotników, modelarstwo.
- Numer 2** - Śmigłowce z Darłowa, Od UTIMiG-15 do SBLim-2M, Ławica lat dwudziestych, Breguet nr 9, Wrześniowe Łosie, Brandenburg B.I w Polsce, Fokker EV Steca, lotnicy, książki.
- Numer 3** - Od UTIMiG-15 do SBLim-2M, Ławica lat dwudziestych, Krasnowodsk 1962, Garbusek z 315. Dywizjonu, Walka powietrzna z 1920 r., Lotnisko w Mierzęcicach, Memento mori, CAMS-30E, lotnicy, książki.
- Numer 4** - MiG-21 w kolorach, Wojtek z Rennes, Amerykanie nad Olawą, Dęblin po wojnie, Białe orły, Pojedynek nad oceanem, Hallerowskie Breguety, Nowe barwy Mi-14 i inne.
- Numer 5** - An-28 w Polsce, Wrześniowa szarża, Morane 406 PSP, PWS-18, Grupa pokazowa z Łasku, Koty duże i małe, Dęblin po wojnie, Poznaniacy w Northolt, lotnicy i książki.
- Numer 6** - An-28 w Polsce, Poznaniacy w Northolt, For Freedom, Operacja Whisky, Intrygujące Spady, Odrzutowa AGATA, Pfalz D.XII, Iskry z 10. ELT, lotnicy i książki.
- Numer 7** - 34. Pułk Lotnictwa Myśliwskiego, Su-20 w obiektywie i w detalu, Wiosna Drugiego Skrzydła, II Wielkopolska Eskadra Lotnicza, Niedole czternastek, Intrygujące Spady, Śmigłowce nad górami, RWD-4, lotnicy i książki.
- Numer 8** - 34. Pułk Lotnictwa Myśliwskiego, Radom 2003, Wiosna Drugiego Skrzydła, Nosi-ciele broni A w Polsce, Albatros C.XII, Afgański Bartel, Tajemnica kamuflowanej jedenastki, Diabły na samolotach, Karol Pniak.
- Numer 9** - 13. Pułk Lotnictwa Transportowego, Śmigłowiec wielozadaniowy SM-2, MDLot w opalach, Z albumu Sawoszczyka, Macchi M-9, Ptaki eskadry, Halifax BB340, Porucznik Chciuk i jego Morany, modelarstwo, lotnicy, książki.

Numery archiwalne można otrzymać wpłacając na konto wydawcy kwotę 9,95 zł za jeden egzemplarz. Cena zawiera koszty wysyłki. Na przelewie należy podać imię, nazwisko, dokładny adres i numery zamawianych egzemplarzy.

W przypadku wysyłki za pobraniem pocztowym do ceny zamawianych egzemplarzy należy doliczyć kwotę 8 zł



LOTNICTWO Z SZACHOWNICĄ

ILUSTROWANY MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW HISTORII LOTNICTWA POLSKIEGO

ISSN 1643-5702 INDEKS 371777
numer 10 (3/2004)
kwartalnik

Wydawca:



Redakcja, skład i łamanie:
Wojciech Sankowski

Adres dla korespondencji:

Wydawnictwo Sanko
ul. Jastrzębia 13/6
53-148 Wrocław
tel. 0-71-338-42-89
e-mail: magazyn@sanko.wroclaw.pl

Materiały do numeru udostępnił:

Bartłomiej Belcarz, Jerzy Butkiewicz,
Tadeusz Chwałczyk, Jerzy Ciupek,
Remigiusz Gadacz, Adam Gołąbek,
Mariusz Kalinowski, Filip Kauszka,
Mariusz Konarski, Jakub Marszałkiewicz,
Wojtek Matusiak, Grzegorz Okoński,
Andrzej Olejko, Tomasz Rajkowski,
Marek Rogowski, Miłosz Rusiecki,
Grzegorz Skowroński.

Naświetlenia:

Europrint

Druk:

DELTA, Wrocław

Redakcja zastrzega sobie prawo do skracania tekstów i do doboru fotografii. Poglądy wyrażane przez autorów są ich prywatnymi opiniami.

Numer archiwalny (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9) można otrzymać wpłacając na konto wydawcy kwotę 9,95 zł (cena 1 numeru plus opłata za przesyłkę):

WYDAWNICTWO SANKO

Sankowski Wojciech

ul. Jastrzębia 13/6, Wrocław 53-148

BZ WBK S.A. 17 o/Wrocław

10109025290000000100008756

Na okładce: Powrót z lotu bojowego Bregueta XIV z 16. Eskadry Wywiadowczej w maju 1920 roku.

Malował: Wojciech Sankowski



Szanowni Czytelnicy,

Zdarzył nam się mały jubileusz. To już dziesiąty numer magazynu. Kiedy wiosną 2002 roku ukazał się pierwszy zeszyt, wielu mówiło „...Nie, to się nie uda, rynek jest taki płytki, zresztą kogo dziś interesują samoloty...”. Przepowiadali szybki upadek nowego czasopisma. A jednak się udało bo znaleźli się tacy, co uwierzyli. Udało się dzięki Wam, drodzy Czytelnicy i dzięki tym wszystkim, którzy z uporem, ale i satysfakcją udostępniają swoją wiedzę historyczną pod postacią publikowanych artykułów. Dlatego dzisiaj nie wypada nam zrobić nic innego jak tylko powiedzieć głośno: DZIĘKUJEMY!

Pojawienie się w księgarniach nowej książki lotniczej budzi entuzjazm i staje się pretekstem do uszczuplenia zasobów własnego portfela. Tak też chyba myśli wydawca książki Adama Zamoyskiego „Orły nad Europą” (Wydawnictwo Literackie). I nie byłoby w tym nic złego, gdyby nie fakt, że ta książka już raz została wydana w Polsce! Tomik „Zapomniane dywizjony” ukazał się w 1995 roku i ucieszył wszystkich miłośników polskich skrzydeł. Teraz mamy wątpliwą przyjemność kupienia tej samej książki, ale z inną okładką i innym tytułem. Warto się więc zastanowić zanim sięgniemy po portfel.

Redakcja

SPIS TREŚCI:

- 13. Pułk Lotnictwa Transportowego* - część 2, lata 1986-2003 - *str. 4-11*
MiG-23 w Sadach - belgijski pasjonat i jego MiG - *str. 12*
Moja służba na Il-28 - wspomnienia Edmunda Lorocho - *str. 13-16*
Myśliwce Bloch 151/152 lotników PSP - Polacy we Francji w 1940 roku - *str. 17-22, 48*
Marian Gawel - z lotnictwa austriackiego do Polski - *str. 23-24*
MDLot w opalach - katastrofy i wypadki w Morskim Dywizjonie Lotniczym 1920-1939, część 2 - *str. 25-29, 47*
SM-2 - Czytelnicy piszą. Jeszcze o śmigłowcu SM-2 - *str. 30-31*
Z Polski dla Finlandii - współpraca lotnicza przed II wojną światową - *str. 32-34*
Więści spod wirników - wydarzenia ostatnich miesięcy, fotoreportaż - *str. 35-37*
Ach te BABY - godła na samolotach, część 8 - *str. 38-39*
Inżynier Jerzy Teisseyre - życiorys konstruktora lotniczego - *str. 40-42*
Modelarstwo - Myśliwiec Jak-1b - *str. 42*
Kapitan Sipowicz 1 - mało znana konstrukcja lotnicza lat dwudziestych - *str. 43-44*
Z kabiny obserwatora - Listy Czytelników - *str. 45*



W obiektywie historii

LOTNICTWO z SZACHOWNICĄ w Internecie

Zapraszamy do odwiedzin w internetowej wersji naszego czasopisma. Samoloty, galerie tematyczne, literatura i więcej o naszym wydawnictwie pod adresem:
www.sanko.wroclaw.pl



13. PUŁK LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO

Część 2



Lata 1986-2003

13. PLT 1986-2000

W okresie od lutego do maja 1986 r. załogi II eskadry wykonały ponad 80 wylotów wykonując zadania fotogrametryczne. Działaniami rozpoznania powietrznego kierował mjr Włodzimierz Schabikowski, powołany na to stanowisko w dniu 15 kwietnia. Pod koniec kwietnia rozpoczął się kurs teoretyczno-praktyczny dla pilotów PLL LOT na samolocie An-26. Przeszkolenie trwało do 18 lipca, kiedy to piloci cywilni wykonali samodzielne loty po wyznaczonych trasach. 20 lipca przeprowadzono loty szkolne w dzień w trudnych warunkach atmosferycznych. Szkolono przybyłych do pułku pilotów w lotach przy ograniczonej widzialności oraz trenowano lądowania awaryjne. Zadania postawione przed młodym personelem zostały wykonane dobrze, co pozwoliło na podniesienie kwalifikacji załóg z I i II eskadry.

23 sierpnia z okazji dnia lotnictwa na lotnisku odbyły się pokazy lotnicze. Zrzut skoczków spadochronowych zaprezentowały załogi dwóch An-2 z II eskadry. W powietrzu w szerokim programie zaprezentował się Aeroklub Krakowski na samolotach Wilga, An-2, Gawron oraz Zlin. Pokazy w powietrzu przyciągnęły na lotnisko kilka tysięcy widzów.

15 października stanowisko dowódcy obejmuje płk. dypl. pil. Zdzisław Domański.

2 listopada odbyły się zakrojone na szeroką skalę ćwiczenia ratownicze, w których brały udział zastępy lotniskowej straży pożarnej ze strony PLL LOT oraz lotnictwa wojskowego. Po ogłoszeniu alarmu w jednostkach zasymulowano lądowanie awaryjne pułkowego samolotu. Do akcji wkroczy-

ły oddziały wozów strażackich, karetka pogotowia oraz służb wyspecjalizowanych w wydobywaniu ludzi z uszkodzonych samolotów. W zmaganiach z „płonącym samolotem” brało udział ponad 150 osób służby cywilnej i wojskowej. Przeprowadzone praktycznie zajęcia z ratownictwa pozwoliły przeciwżyć współdziałanie straży pożarnej i pogotowia oraz wykorzystać nowoczesny sprzęt przeciwpożarowy.

Kończąc rok szkoleniowy 1986 dowódca za włożony wkład w szkolenie młodego rocznika pilotów wyróżnił 5 załóg samolotów An-26 tytułami „załogi roku”. Nagrody otrzymali: ppłk. pil. Zygmunt Borzych, por. pil. Lech Licewicz, kpt. pil. Józef Michalak, kpt. pil. Juliusz Kaliński, kpt. pil. Tadeusz Rasztemborski.

Już na początku 1987 r., 15 stycznia, podczas dolotu do lotniska w Krakowie na jednym z pułkowych Il-14 zgasł jeden silnik. Na szczęście akcja ratownicza nie była potrzebna, gdyż samolot bez większych problemów wykonał lądowanie i zatrzymał się przy końcu pasa.

15 czerwca na lotnisku zorganizowano wystawę sprzętu lotniczego oraz naziemnego. 9 dni później jednostkę wizytował Dowódca WL gen. dyw. pil. Tytus Krawczyk. Dokonano uroczystego otwarcia domku pilota nadając mu nazwę „Krakus”.

Od początków sierpnia pułk wykonywał loty w ramach prób w powietrzu dla programu „Iryda”. Dla potrzeb przyszłego samolotu szkolno-bojowego maszyny An-26 i An-12 wylatały łącznie ponad 30 godzin.

Miesiąc później, 17 września o godzinie 16:59 ogłoszony został podwyższony stan gotowości bojowej pułku. W 24 godziny później odwołano alarm. Okazało się,

że były to kolejne ćwiczenia, w których jednostka otrzymała stosunkowo słabą ocenę z przygotowania załóg i mobilności – 3,66.

Od 1987 r. pułk współpracuje m.in. ze Śląską Kliniką Kardiologii w Zabrze i zespołem prof. Religi. W ramach akcji „Serce” załogi 13. PLT wykonują loty niosąc ratunek ludziom czekającym na najcenniejszy dar-życie. Podobna współpraca łączy pułk z zespołem kardiologicznym prof. Działkowiaka z Krakowskiej Akademii Medycznej. Pierwsza akcja „Serce” miała miejsce 11.08.1987 r., a lot wykonała załoga mjr pil. Stanisława Florka na samolocie An-12. Od końca roku wykonywane były również loty na hasło „Ratunek”.

Pilotem roku został kpt. pil. Józef Michalak, który swoją postawą i dużym zaangażowaniem w życie pułku, i w loty ratunkowe uzyskał najwyższą ocenę w oczach przełożonych.

12.01.1988 r. dowódca pułku, płk Zdzisław Domański, przedstawił zadania na rok oraz rozkazał przeprowadzić kontrolę stanu technicznego wszystkich maszyn, a także urządzeń pokładowych. Pierwsze loty szkolne odbyły się 26 stycznia. Tego dnia jedna z załóg wykonała także 2 loty na rzecz Narodowego Banku Polskiego.

W dniach 9-12 marca przeprowadzone zostały ćwiczenia lotniczo-taktyczne pod kryptonimem „Pustulka-88”. Jego celem było sprawdzenie i doskonalenie umiejętności dowództwa oraz sztabu w zakresie realizacji zadań na korzyść desantu operacyjnego. W ćwiczeniach brały udział wydzielone załogi z I i II eskadry oraz wszystkie służby inżynierjno-lotnicze. Na początku maja odbyły się kolejne ćwiczenia na poligonie Nowa Dęba. Załogi samolotów An-26

miały za zadanie wykonać desant żołnierzy na poligon, a także wykonać zrzut kilkuset ton sprzętu dla walczących stron. Ćwiczenia trwały 4 dni i zostały zakończone 9 maja.

15 października pułk obchodził 25-lecie swojego istnienia. W jubileusz u uczestniczyli przedstawiciele Wojsk Lotniczych z szefem sztabu gen. bryg. Jerzym Gotową, Aeroklubu Krakowskiego, którego prezesem był były dowódca pułku ppłk. dypl. pil. Henryk Boroń oraz władz miasta. Opracowano i zatwierdzono godło pułku, którego autorem był kpt. Pil. Tomasz Gościński. Przedstawia ono Smoka Wawelskiego w czapce krakusce. Smok opada na spadochronie, co symbolizuje przeznaczenie jednostki.

W grudniu załogi samolotów An-26 i An-12 niosły pomoc ofiarom trzęsienia ziemi w Armenii przewożąc żywność i leki do Leninakanu. Akcja pomocy wsparta została przez cały stan osobowy, dobrowolną zbiórkę pieniędzy i środków rzeczowych.

W połowie marca 1989 r. 13. PLT po raz trzeci został uhonorowany „Pucharem Przechodnim” (puchar przeszedł na własność jednostki) za wysoki poziom wyszkolenia, który przyczynił się do osiągniętych wyników z zakresu bezpieczeństwa lotów.

9.06.1989 r. nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy 13. PLT. Objął je płk dypl. pil. Zbigniew Herc.

13 listopada miała miejsce dramatyczna walka o ludzkie życie. O trzeciej na ranem na hasło „Ratunek” startuje An-26 w składzie kpt. pil. Dariusz Kostrzewski, por. pil. Wojciech Zielonka, kpt. nawig. Zbigniew Dudziński, tech. pokł. st. chor. sztab. Tadeusz Stróżykowski i radiotelegrafista st. sierż. sztab. Jerzy Zientara. Warunki atmosferyczne nie pozwalały na wykonanie startu lecz na wniosek dowódcy WLOP maszyna startuje do Goleniowa. Z tamtejszego lotniska miała przetransportować ciężko chore 19-miesięczne dziecko do szpitala w Warszawie. Po półtoragodzinnym locie samolot w skrajnie trudnych warunkach wykonuje podejście do lądowania. Po krótkim pobycie na lotnisku maszyna wraz z chorym startuje do kolejnego lotu. Okazuje się, że nad Warszawą jest jeszcze gorsza pogoda, niż nad Krakowem. Mimo tak niesprzyjających warunków (widoczność kilkaset metrów) pilot precyzyjnie przyziemia i podkolewuje do karetki, która przetransportowała dziecko pod opieką lekarzy do kliniki. Szybka pomoc lotników pułku uratowała życie dziecka.

W grudniu 1989 r. pułk wykonał kilkanaście lotów humanitarnych do Rumunii. Pierwszy wylot miał miejsce 24 grudnia. Po wylądowaniu leków, środków medycznych, osocza, szczepionek przeciwężcowych i aparatury do przetaczania krwi (10 ton ładunku), z płyty lotniska w Bukareszcie zabrano 39 rodaków, którzy znaleźli się w ogarniętym wojną domową państwie. Kolejne loty odbyły się 25, 28, 29 i 30 grudnia pod dowództwem mjr pil. inż. Wojciecha Płocicy, mjr pil. inż. Szczepana Kurpisa, kpt. pil. Tadeusza Resztemborskiego oraz



Powyżej: An-26 nr 0852 z 13. PLT na lotnisku w Łasku po wykonaniu lotu dyspozycyjnego. Czerwiec 1987 r. (arch. A. Gołąbek)

Poniżej: An-26 nr 1308 oraz grupa techników i pilotów podczas przekazywania samolotu w Kijowie w 1991 r. Samolot pokrył koszty remontu innych maszyn i nie powrócił do Polski.



dowódcy pułku płk pil. Zbigniewa Herca.

10.01.1990 r. rozkazem dowódcy WL, po raz czwarty z rzędu, 13. PLT odznaczono „Pucharem Przechodnim” w dowód uznania za działanie na rzecz bezpieczeństwa lotów. Odznaką honorową „Bezpieczeństwo Lotów” został odznaczony por. nawig. Leszek Brzeziński. W tym czasie płk pil. Wiesław Kijak przekroczył 8 tys. godzin nalotu. Dla porównania średni nalot w pułku wahał się w granicach 3-4 tys. godzin. W styczniu w związku z krwawymi wydarzeniami na Litwie, społeczność miasta Krakowa zorganizowała zbiórkę darów dla tamtejszej ludności. Zadanie przewiezienia 30 ton towarów powierzono załogom 2 pułkowych An-26.

Na przełomie lat 1990–91 po raz pierwszy polska załoga w składzie ppłk Władysław Smoleń, mjr Janusz Koper, kpt. Dariusz Kostrzewski kpt. Tadeusz Krzywda, st. chor. Andrzej Skóra, oraz st. chor. szt. Zdzisław Szpakowski zabezpieczała Międzynarodowy Rajd Paryż–Dakar. 1-go stycznia z Balic wystartował An-26, wyposażony w 3 tony sprzętu medycznego. Podczas pobytu zdarzył się niestety

śmiertelny wypadek. Podczas rajdu z rąk miejscowego snajpera zginął francuski kierowca ciężarówki. Pomimo szybkiej reakcji polskiego „latającego szpitala” po dotarciu na miejsce kierowca już nie żył. Samolot powrócił do kraju 19 stycznia. Po tym wylocie krakowska załoga ze względu na najwyższy poziom profesjonalizmu w obsłudze medycznej otrzymała od francuskiej firmy Finet France propozycję transportu i zabezpieczenia skoczków spadochronowych podczas międzynarodowych zawodów rozgrywanych na terenie Francji.

Kolejne ćwiczenie taktyczne z udziałem 13. PLT odbyło się 15 czerwca w okolicach Wrześni. Wybrane załogi pułkowych An-26 po raz pierwszy wykonały lądowania na Drogowym Odcinku Lądowania. Ćwiczenia te były bojowym sprawdzianem zarówno dla ekip latających jak i samych samolotów.

Mijający rok był jednym z najpracowitszych w dziejach pułku zarówno w szkoleniu lotniczym jak i zabezpieczeniu działań spadochronowych żołnierzy 6 Pomorskiej Brygady Szturmowo-Desantowej. Utrzymanie ciągłego treningu lotniczego oraz loty specjalne na rzecz



Powyżej: Samoloty z Balic wykonywały też loty na rzecz Marynarki Wojennej. Il-14 nr 3067 na lotnisku Babie Doły, 1993 r. (zdj. T. Rajkowski)

Poniżej: Jeden z pierwszych samolotów An-26 dostarczonych do Polski. Lotnisko Rudniki koło Częstochowy, maj 1995 r. (zdj. A. Goląbek)



Narodowego Banku Polskiego pociągnęły za sobą wysoki nalot, który ostatecznie zamknął się liczbą 3740 godzin. Na rzecz akcji „Serce” wykonano 43 wyloty w roku 1991 i po raz piąty nagrodzono pułk „Pucharem Przechodnim” w dziedzinie bezpieczeństwa lotów.

W latach 1992–93 załogi oprócz zwykłych lotów szkolnych czy transportu lotniczego zabezpieczały Międzynarodowy Rajd Paryż–Dakar i Paryż–Kapsztad. W jednym wylocie spędziły w powietrzu około 40 godzin przelatując blisko 3 tys. kilometrów. Samoloty An-26 z 13. PLT oprócz lotnisk betonowych i gruntowych wykorzystywały też lądowiska prowizoryczne. Podczas jednego z wylotów, aby udzielić pomocy rannemu kierowcy motocykla, piloci musieli lądować na dnie wyschniętego jeziora.

Na początku marca nastąpiło silne trzęsienie ziemi w Turcji. Z całego świata zaczęła napływać pomoc dla regionów ogarniętych kataklizmem. 19 marca 2 załogi An-26 pod dowództwem ppłk pil. Stanisława Wojduka i mjr pil. Stanisława Wiśnie-

wskiego wystartowały z transportem leków, koców oraz środków opatrunkowych.

W tym samym czasie trzy załogi An-26 brały udział w ćwiczeniach „Klon 93”, które obserwował Prezydent RP Lech Wałęsa. Pod koniec roku piloci 13. PLT uczestniczyli w akcji pomocy dla ludności Albanii. Samoloty An-12 i An-26 pod dowództwem płk Herca wykonały kilkanaście wylotów z darami Polskiego Czerwonego Krzyża. Dostarczono 36 ton leków, płynów infuzyjnych i środków opatrunkowych. W tym roku na rzecz Kliniki Kardiologii w Chorzowie i Zabrze w ramach akcji „Serce” wykonano 33 loty, kończąc rok szkoleniowy nalotem ogólnym 3367 godzin.

2.07.1993 r. swój ostatni lot wykonał najcięższy samolot w pułku An-12B o numerze wojskowym „51” i oznaczeniu cywilnym SP-LZB. Na początku 1995 r. z powodu braku środków finansowych na przeprowadzenie remontu głównego maszyny sprzedano do Bułgarii (Air Sofia), gdzie otrzymała oznaczenie LZ-SFS.

Na przełomie lat 1993-94 zwiększono etat 13. PLT o cztery załogi i śmigłowce

Mi-2. Maszyny o numerach 3001, 3049, 4708, 5828 zostały przekazane do II eskadry na Balicach z 47. SzPS z Nowego Miasta nad Pilicą. Dowództwo powierzono mjr pil. Ryszardowi Skrzeczyńskiemu.

Sam rok 1994 rozpoczął się zmianą dowódcy krakowskiego pułku. Stanowisko to objął mjr dypl. pil. Janusz Szpechciński, który zaczął swoją kadencję 30 stycznia od odebrania po raz siódmy pucharu za osiągnięcia w dziedzinie bezpieczeństwa lotów.

W czerwcu 3 An-26 poleciały na obchody 50 rocznicy lądowania wojsk alianckich w Normandii. Załoga mjr Gościnnika zrzuciła wiązkę kwiatów pod Driel. Nie odbył się zrzut skoczków z powodu złej pogody. W tym samym miesiącu samoloty An-26 z krakowskiego pułku ponownie lądowały na DOLu, tym razem na odcinku drogi nr 142 w okolicach Szczecina. Warto zauważyć, że na tym prowizorycznym lotnisku rozpiętość skrzydeł maszyn jest większa od samego pasa startowego, co wymagało zegarmistrzowskiej precyzji, zarówno w startach jak i lądowaniach. Samo przemieszczanie się po wąskich odcinkach dróg kołowania było bardzo trudne i sprawiało personelowi latającemu i naprowadzającemu wiele trudności.

12 sierpnia w związku z trwającą wojną domową w Rwandzie rząd polski przygotował pomoc humanitarną. Dwie załogi pod dowództwem kpt. pil. Tadeusza Raszemborskiego i kpt. pil. Dariusza Chostrzewskiego przetransportowały dla miejscowej ludności ponad 20 ton niezbędnych medykamentów.

25 października 1994 r. do pułku przyprawdzono, a 8 listopada wpisano na stan II Eskadry pierwszy samolot An-28TD o numerze 0723. Przeszkolenie załóg na nowy typ odbyło się w Mielcu oraz na macierzystym lotnisku w którym uczestniczyło 4 pilotów majorów: Dariusz Stachura, Ryszard Sarnacki, Władysław Krasoń, Tadeusz Golasik, oraz 9 osób personelu technicznego.

Na początku grudnia dwa samoloty An-26 dowodzone przez ppłk pil. Stanisława Horka i mjr pil. Juliusza Kalińskiego przewiozły dary Caritas Polska w postaci lekarstw i żywności dla dzieci w Rwandzie. Rok 1994 zamknięto łącznym nalotem 3122 godzin, w tym 38 wylotów w ramach akcji „Serce”.

Rok 1995 pułk rozpoczął od odebrania po raz kolejny nagrody za włożony wkład i duże zaangażowanie w procesie bezpiecznego latania.

W związku z remontem drogi startowej i dróg kołowania na lotnisku Balice, pułk został 3 kwietnia przebazowany na lotnisko Babimost. W kilka dni po przylocie załogi biorą aktywny udział w ćwiczeniach poligonowych pod kryptonimem „Manewr”, transportując wyposażenie oraz desant żołnierzy. W maju 4 samoloty An-2 odleciały na lotniska w Mierzęcicach, Poznaniu, Powidzu oraz Radomiu w celu zabezpieczenia szkolenia w skokach spadochronowych miejscowych jednostek, a w pierwszych

dniach czerwca pułkowe An-26 zabezpieczają pokazy lotnicze w Gdyni Babich-Dołach, przerzucając z różnych jednostek ludzi oraz sprzęt. Po 8 miesiącach załogi pułku powracają na macierzyste lotnisko. Przebazowanie nastąpiło w dniu 29 listopada w kilku rzutach powietrznych oraz kolejowych.

5 lipca na stan II eskadry wchodzi kolejny samolot An-28 o numerze „1003”.

W połowie 1996 r. pułk bierze udział w ćwiczeniach z francuską eskadrą lotnictwa transportowego stacjonującą w Orleanie. Zadania postawione przed załogami samolotów An-26 zostały wykonane wzorowo. Na szczególną uwagę zasłużyli piloci krakowskich samolotów, którzy wykonując loty na obcym terytorium posługiwali się językiem angielskim oraz procedurami obowiązującymi w NATO.

12 sierpnia rozpoczęło się szkolenie spadochronowe podchorążych Wyższej Oficerskiej Szkoły Wojsk Zmechanizowanych, które trwało 5 dni. Krakowskie załogi spędziły w powietrzu 40 godzin. Dwa tygodnie później na krakowskim lotnisku, z okazji święta lotnictwa oraz dnia pułku, odbyła się uroczysta zbiórka i wystawa sprzętu lotniczego.

W 1996 r. Przeprowadzono 38 lotów w ramach akcji „Serce”.

Cały rok 1997 zapisał się w dziejach pułku intensywnym szkoleniem personelu latającego i naziemnego oraz kolejnymi lotami humanitarnymi. 25 maja dwa samoloty An-26 pod dowództwem mjr pil. Janusza Kopera i mjr pil. Stanisława Glistaka wykonały przelot do Iranu niosąc pomoc dla ludności dotkniętej trzęsieniem ziemi. W kilkunastu tonach darów znalazły się m.in. namioty, koce oraz lekarstwa.

27 maja nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy. Dotychczasowy dowódca odszedł do rezerwy, a pałeczkę po nim przejął ppłk dypl. pil. Józef Kurczap.

W pierwszych dniach lipca 1997 r. tereny południowej Polski dotknęła powódź. Załogi maszyn An-26 niosły pomoc

dowózac „powodzianom” najbardziej potrzebne artykuły. W ramach akcji załogi z 13. PLT wylatały łącznie 98 godzin przewożąc kilkadziesiąt ton towarów.

W sierpniu piloci biorą udział w manewrach „Kozacki Step”. Załogi przewiozły kilkanaście ton sprzętu i uzbrojenia na tereny poligonów. Miesiąc później w dniach od 8 do 18 września odbyły się największe od lat ćwiczenia „Orli Szpon”. Załogi pułku wykonały kilkadziesiąt wylotów w ramach odbywających się na terenach północnej Polski manewrów, a także przewiozły do Powidza, Słupska oraz Poznania techników samolotów bojowych, biorących udział w lotach z innych niż macierzyste lotniska.

Kończąc 12 grudnia rok szkoleniowy, dowódca podziękował na uroczystej zbiórce załogom oraz całemu personelowi zabezpieczającemu loty za duży wysiłek włożony w walkę z powodzią oraz szkolenie, które przyniosło zasłużone wyróżnienie dla krakowskiej jednostki. W ramach akcji „Serce” załogi 13. PLT wykonały 44 loty. Jednak na podsumowanie roku było jeszcze za wcześnie. 29 grudnia 2 samoloty An-26 pod dowództwem mjr pil. Jerzego Bukowskiego oraz mjr pil. Stanisława Glistaka

dokonały przelotu do Tirany niosąc pomoc humanitarną ludności albańskiej.

Nowy rok działalności pułku rozpoczął już w strukturach 3. Korpusu Obrony Powietrznej. Zmieniono system szkolenia oraz przystosowano działalność służbową do norm obowiązujących w Korpusie.

24 kwietnia krakowską jednostkę wizytowali attache lotniczy z USA i Wielkiej Brytanii. Goście zapoznali się z zadaniami pułku, jego sprzętem oraz tradycjami sięgającymi czasów przedwojennych. Kolejna prezentacja pułku odbyła się 3 maja w ramach dnia otwartych koszar. Tym razem lotnisko odwiedziło ponad 700 osób zapoznając się ze sprzętem oraz zadaniami stawianymi przed jednostką. Imprezę lotniczą po raz pierwszy zorganizowano wraz z Międzynarodowym Portem Lotniczym, który udostępniono do zwiedzania. W dniach 3-4 czerwca od rana na podkrakowskim lotnisku trwały ćwiczenia oddziałów antyterrorystycznych, których organizatorem był sztab pułku. Odbyły się pokazy grup specjalnych wojska przy użyciu śmigłowca Mi-8, policji oraz straży granicznej.

3 lipca odbyło się spotkanie personelu medycznego Kliniki Chirurgii Naczyniowej



Powyżej: Il-14 nr 3065 po wycofaniu ze służby na lotnisku Balice we wrześniu 1997 r. (zdj. A. Gołąbek)
Poniżej: Jeden z dwóch An-26 noszących cywilne malowanie w okresie wypożyczenia do PLL LOT. Na zdjęciu maszyna nr 1603 na lotnisku w Krakowie, 1997 r. (zdj. A. Gołąbek)





Powyżej: Pierwszy dostarczony do krakowskiego pułku samolot An-28 kołuje na start na lotnisku w Bydgoszczy. (zdz. A. Gołąbek)
 Poniżej: An-26 nr 1508 po starcie z krakowskiego lotniska, lato 1997. (zdz. A. Gołąbek)



z personelem latającym krakowskiego pułku. W wyniku zbiegu okoliczności podczas spotkania na płycie lotniska załoga I eskadry przygotowywała się do wylotu po serce potrzebne do przeszczepu.

Latem tego roku 5 maszyn An-26 przeszło remont główny w zakładach w Kijowie. Prace przeprowadzone na samolotach pozwoliły przedłużyć im życie o kolejne 5 lat. Po przylocie do kraju samolot o numerze „1602”, wyposażony w system radionawigacyjny GPS Garmin 155XP, oddano do dyspozycji NATO.

14 sierpnia był dla pułku bardzo uroczysty. Na lotnisku odbyła się uroczysta zbiórka z okazji święta lotnictwa oraz rozpoczęto obchody 35-lecia krakowskiej jednostki. Miłym akcentem uroczystości był awans dowódcy pułku ppłk Józefa Kurczapa do stopnia pułkownika.

Cały trzeci kwartał 1998 r. to loty w ramach ćwiczeń w kraju i za granicą. 2 załogi An-26 uczestniczyły w manewrach „Cooperative Bear 98”, które odbyły się w Wielkiej Brytani. Nasi piloci wraz z 17 załogami z innych krajów ćwiczyli zrzuty sprzętu,

zaopatrzenia oraz żołnierzy na umowne tereny objęte skażeniem ekologicznym. W tym samym czasie pod kryptonimem „Weimar Trigle 98” trwały zadania poligonowe w Niemczech, do których dołączyły kolejne dwie załogi z 13. PLT. W połowie września pułk przebywał w Danii na ćwiczeniach „Cooperative Jaguar”. Polskie załogi zostały ocenione bardzo wysoko przez zachodnich kolegów.

Na krajowym niebie krakowskie załogi uczestniczyły w zadaniach „Tatry”, „Mercury”, „Opal” oraz zabezpieczały pokazy lotnicze w Dęblinie.

W dniach 2-6 listopada goszczono w Krakowie delegację żołnierzy francuskich z zaprzyjaźnionej eskadry lotniczej z Orleans. W ciągu 4 dni piloci odbywali wspólne loty samolotami C-160 oraz An-26. Bardzo duże zainteresowanie wzbudziły nasze pocziwe AN-2, na których goście odbyli kilka lotów zapoznawczych. Pod koniec miesiąca załoga pod dowództwem ppłk Jerzego Bukowskiego odbyła kilka lotów do Lwowa w ramach międzynarodowej akcji humanitarnej. Przetransportowano kilka-

naście ton żywności, odzieży oraz środków medycznych.

Cały pracowity rok pułk zakończył nalotem ogólnym 2791 godzin i 29 minut. Wykonano 28 lotów w ramach akcji „serce” oraz 29 lotów do Bukaresztu, deportując nielegalnych emigrantów. W tym też roku wystąpił duży niedobór załóg latających samolotów An-26. Część pilotów odeszła do PLL LOT i do firm prywatnych.

Z początkiem 1999 r. 13. PLT wraz z innymi uczestnikami przyszłych manewrów zaczął przygotowania na szczeblu dowódco-sztabowym do mających się odbyć na krakowskim lotnisku międzynarodowych ćwiczeń „Cooperative Bear”.

W związku z tragiczną sytuacją albańskich uchodźców z Kosowa, 7 kwietnia z pomocą humanitarną do Skopje (Macedonia) poleciała załoga pod dowództwem kpt. pil. Grzegorza Czerpaka. 4 dni później kolejny lot wykonała załoga kpt. pil. Jarosława Budzińskiego. Ta misja miała jednak głębszy wymiar. Po wylądowaniu ładunku samolot poleciał do Neapolu, gdzie po raz pierwszy piloci 13. PLT wzięli udział w operacji „Oko Orła”. Misję zakończono 8 maja, kiedy to załoga powróciła do kraju.

Na początku czerwca do Orleans w Francji poleciała delegacja 13. PLT. W ciągu 4 dni wykonano kilkanaście lotów, w tym loty wspólne. Także w czerwcu 2 załogi An-26 zabezpieczały działania na Drogowym Odcinku Lądowania, w czasie których wylatano ponad 40 godzin.

W dniach 25 września - 1 października na krakowskim lotnisku odbyły się międzynarodowe ćwiczenia „Cooperative Bear”. Ich celem było doskonalenie współdziałania państw sojuszników NATO oraz przygotowanie państw, biorących udział w „Partnerstwie dla Pokoju”, w przeprowadzaniu wspólnych operacji pomocy medycznej, a także udzielaniu pomocy humanitarnej w wypadku wystąpienia klęsk żywiołowych. W symulowanych akcjach udział wzięło 18 państw, delegując 18 samolotów i trzy śmigłowce. Odbyto 90 lotów operacyjnych, zrzucono 2600 kg ładunków, wykonano 175 skoków spadochronowych z samolotów. Całością działań dowodzili płk Tadeusz Pieciukiewicz i Norweg płk Björn Kristiansen. Podczas ćwiczeń lotnisko Balice wizytował dowódca WLiOP gen. dyw. pil. Andrzej Dułęba. Zdobyte umiejętności załogi ćwiczyły kilka dni później podczas ćwiczeń trójkąta waimarskiego na Pustyni Błędowskiej, dokonując zrzutów m.in. towarów, uzbrojenia oraz żołnierzy sił specjalnych. Całe wrześniowe zmagania zostały podsumowane przez dowódcę pułku, który podkreślił wysoki poziom wyszkolenia oraz pełną gotowość załóg do działań międzynarodowych.

Pod koniec roku 13. PLT uhonorowano pucharem za bezpieczne i bezawaryjne wykonanie wszystkich zadań nałożonych na jednostkę.

W ostatnich tygodniach roku oraz na początku 2000 r. załogi An-26 wykonały kilkanaście lotów do Jugosławii z zaopa-

trzeniem dla Polsko-Ukraińskiego batalionu KFOR. 6 czerwca odbyły się ćwiczenia pod kryptonimem „Czerwiec 2000”. Tematem zmagania była koordynacja działań wydzielonych jednostek wojskowych w zapobieganiu i likwidacji klęsk żywiołowych. Oprócz kadry pułku w akcji wzięły udział jednostki Policji oraz Straży Granicznej. Załogi An-26 ćwiczyły przezbieranie swoich samolotów w różne warianty wylotu. Ćwiczenia bardzo uwiarykowały braki we współpracy między poszczególnymi jednostkami, oraz dały pełen obraz jak ważnym elementem jest zgranie poszczególnych służb w czasie powstałych zagrożeń.

W sierpniu samoloty z krakowskiego pułku brały udział w polsko-amerykańskich ćwiczeniach, doskonaląc zrzut sił specjalnych w różne regiony kraju. W działaniach tych ze strony polskiej wzięli udział żołnierze z 6. Brygady Powietrzno-Desantowej.

W dniach 11–21 września poligon Opuch na Ukrainie stał się miejscem międzynarodowych manewrów „Kozacki Step”. W zadaniach powietrzno-desantowych ze strony Polskiej wzięły udział 3 samoloty An-26 oraz żołnierze 25. Brygady Kawalerii Powietrznej. Podczas ćwiczeń krakowskie załogi wykonały 25 lotów desantowych oraz transportowych spędzając w powietrzu ponad 40 godzin.

We wrześniu WZL-3 w Dęblinie przekazują wyposażonego An-26 nr 1406 w ręce pilotów 13. PLT. Samolot otrzymał nowe radiostacje VHF/UHF, HF, zdwojony zestaw urządzeń VOR/ILS z radiodalmierzem, systemem nawigacji satelitarnej GPS, oraz urządzenia „swój-obcy” zgodne z NATO. Do tej pory na stanie krakowskiego pułku były 3 samoloty wyposażone w nowe urządzenia radionawigacyjne i łącznościowe. Jednym z tych samolotów w dniach 9-13 października załoga pod dowództwem kpt. pil. Mieczysława Garyna przebywała we Francji na ćwiczeniach „Weimar Triangle”. Koniec roku przyniósł ponownie loty do Taszar i Skopje w ramach uzupełnienia i wymiany żołnierzy oraz sprzętu batalionu KFORu w Kosowie. Loty te były ostatnimi w strukturze pułku i zakończyły rok nalożony ogólnym 3081 godzin i 21 minut.

13. ELTr 2001-2003

Zgodnie z wymogami obowiązującymi w NATO, 13. Pułk Lotnictwa Transportowego został rozformowany 29.12.2000 r., a na jego miejsce powstała 13. Eskadra Lotnictwa Transportowego oraz 8. Baza Lotnicza. Z chwilą zmiany struktury przed pułkiem postawiono nowe zadania nad którymi pieczę objął nowy dowódca mjr dypl. pil. Sławomir Zakowski.

Już jako eskadra w kwietniu i czerwcu 2001 r. załogi An-26 przebywały przez trzy tygodnie we Francji, gdzie zabezpieczały działania manewrowych sił sprzymierzonych, i w Niemczech, w ramach programu współpracy Trójkąta Weimarskiego - dostarczanie pomocy humanitarnej drogą powietrzną, dokonywanie zrzutów z małej wysokości w ugrupowaniu z samolotami

niemieckimi i francuskimi. Pobyt we Francji okazał się bardzo budujący dla 2 załóg. Sprzęt był sprawny, a krakowskie załogi zaprezentowały najwyższy poziom wyszkolenia.

W dniach 8–9 września odbyły się międzynarodowe pokazy lotnicze „Air Show Radom”. Zadania transportu służb inżynieryjno-lotniczych oraz loty łącznikowe powierzono załogom 13. ELTr. Koniec roku przyniósł kilka wylotów zagranicznych z pomocą humanitarną do Turcji oraz loty zaopatrzeniowe i deportacyjne do Jugosławii, Bułgarii oraz Pakistanu.

W dniach 1-15 marca 2002 r. załogi krakowskie zabezpieczały największe manewry sił NATO, noszące kryptonim „Strong Resolve 2002”. Celem ćwiczenia było sprawdzenie gotowości do przeprowadzenia operacji wojskowych w sytuacjach kryzysowych występujących jednocześnie w dwóch różnych rejonach geograficznych. Na sukces operacji i wysoki poziom wyszkolenia zasłużyły nie tylko jednostki bojowe, ale także wydzielone środki transportowo-łącznikowe, do których

niewątpliwie należy krakowska eskadra. W ramach manewrów, oprócz lotów krajowych, załogi wykonały kilka lotów do Norwegii.

26 marca na lotnisku Balice odbyło się uroczyste wprowadzenie do służby w 13. ELTr dwóch nowych samolotów M28B1 Bryza-1 o numerach 0203 i 0204. Uroczystego przekazania dokonał przedstawiciel producenta na ręce dowódcy mjr dypl. pil. Sławomira Zakowskiego. Tego samego dnia miała miejsce i druga uroczystość. Eskadra zmieniła podległość organizacyjną. Została wyłączona ze składu 3. KOP i podporządkowana bezpośrednio dowódcy WLOP. Akt przekazania został podpisany przez gen. bryg. pil. Lecha Majewskiego, (dowódcę 3. KOP z Wrocławia) i gen. bryg. pil. Janusza Koniecznego, (szefa szkolenia WLOP).

Nowe samoloty dwa dni później wykonały swoje pierwsze loty zagraniczne do Ramstein w Niemczech i Kijowa na Ukrainie.

Na początku maja 13. ELTr brała udział w ćwiczeniach „Trójkąta Weimarskiego”. Ich celem było ujednoczenie i dosko-



Powyżej: An-26 nr 1603 na lotnisku Balice. (zdj. A. Gołąbek)

Poniżej: An-2 nr 5705 z widocznym godłem 13. PLT. Samolot po wycofaniu ze służby trafił do Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie. (zdj. A. Gołąbek)





Powyżej: Mi-8RL nr 619. Śmigłowiec po dostarczeniu do 13. ELTr pełni całodobowe dyżury ratownicze na lotnisku Balice. (zdj. A. Gołąbek)

Poniżej: Dwa pierwsze samoloty CASA-295 już w służbie krakowskiej jednostki. (zdj. A. Gołąbek)



nalanie procedur obowiązujących w NATO i praktyczne ich wykonywanie. W lotach uczestniczyły 3 załogi, dwie wykonywały loty na samolotach C-160 (francuska i niemiecka) a polska na An-26. 8 czerwca załoga pod dowództwem mjr pil. Leśniaka wykonała lot do Danii. Na pokładzie znalazły się służby inżynieryjne i techniczne niezbędne do zabezpieczenia samolotów TS-11, które w Valenrose brały udział w pokazach lotniczych. An-26 w asyście zespołu akrobacyjnego „Iskry” spędził w powietrzu 6 godzin.

14 września eskadra zorganizowała i jednocześnie brała aktywny udział w ćwiczeniach pod kryptonimem „Commando Dragon”. Celem ćwiczeń było zapoznanie i doskonalenie procedur odzyskiwania pilotów (CSAR). Oprócz wydzielonych jednostek lotniczych, 13. ELTr, 2. ELTr i 49. PŚB, w akcjach ratowania życia na Pustyni Błędowskiej brały udział też jednostki specjalne 6. SOS USAF oraz polskie siły specjalne.

W połowie grudnia do Libanu wyleciały 3 samoloty An-26. Na ich pokładach oprócz pilotów i sprzętu znalazły się gwiazdy polskiej estrady (m.in. Maryla Rodowicz),

które dały koncert dla żołnierzy pełniących służbę pod niebieską flagą ONZ.

Rok 2003 rozpoczął się od spotkania przedstawicieli Dowództwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej oraz Głównego Dowództwa Sił Powietrznych Sił Zbrojnych Ukrainy, którego celem było uzgodnienie wspólnej wersji porozumienia o powołaniu tzw. związku bliźniaczego pomiędzy 13. Eskadrą Lotnictwa Transportowego z Krakowa, a 243. Mieszanym Pułkiem Lotnictwa Transportowego z Lwowa.

Przedłużająca się zima nie pokrzyżowała planów szkoleniowych i załogi samolotów oraz śmigłowców przystąpiły do wykonywania zadań lotnych pod koniec stycznia. Na lotnisku zaczęto pełnić dyżury SAR, do których wystawiono 2 nowe nabytki eskadry: Mi-8RL (ex Mi-8S) „619” i „628”, które przeszły remont wraz z wyposażeniem w WZL-1 w Łodzi. Śmigłowce dostarczone w sierpniu i listopadzie 2002 r. lecz z braku wyszkolenia załóg loty nie były wykonywane na tym sprzęcie.

Z początkiem maja grupa techników wyjechała do Zakładów Lotniczych w Mielcu w celu przygotowania dwóch samolotów Bryza do przejęcia przez eskadrę. Przeba-

zowanie na lotnisko w Balicach odbyło się 19 maja, kiedy to przyprowadzono egzemplarze 0207 (n/s AJG-0207) i 0208 (n/s AJG-0208).

15 sierpnia miała miejsce historyczna chwila w życiu 13. ELTr. O godzinie 15:25 wylądował pierwszy z 8 zamówionych w Hiszpanii samolotów CASA C-295M. Nowy, niebieski nabytek wkołował na CPPS, gdzie zajął honorowe miejsce obok 6 An-26. Pierwszą załogę w składzie: mjr Czerpak, kpt. Kochan powitał z-ca dow. esk. mjr Andrzej Leśniak.

W ostatni weekend sierpnia piloci eskadry zabezpieczali przebazowanie personelu lotnego, technicznego i niezbędnych urzędzeń, potrzebnych do obsługi sprzętu na lotnisku w Radomiu podczas „AirShow 2003”. Wykonali także kilkanaście lotów dyspozycyjnych oraz zaprezentowali się w powietrzu, tworząc taflę 3 samolotów prowadzoną przez M28 w asyście dwóch An-26.

8 września do Balic przyleciała druga CASA nr 012, przyprowadzona z Hiszpanii przez dowódcę, pplk dypl. pil. Sławomira Żakowskiego. W ten sposób zakończyły się dostawy tych maszyn zaplanowane na rok 2003.

7 września rozpoczęły się największe ćwiczenia lotnicze „Air Meet”. Lotniska w Poznaniu i Powidzu stały się miejscem stacjonowania kilkudziesięciu samolotów bojowych oraz transportowych z kilkunastu państw Europy. Załogi 13. ELTr wzięły bezpośredni udział w ćwiczeniach. Na lotnisko w Krzesinach oddelegowano śmigłowiec Mi-8RL „619”, który pełnił dyżur SAR. Także większe maszyny transportowe z Balic działały w obszarze ćwiczeń przewożąc personel oraz sprzęt między lotniskami.

9 września na remont do Kijowa odleciały 3 An-26. Przedłużony w ten sposób reurs samolotów 1407, 1603 i 1509 pozwoli im służyć do około 2008 r., kiedy to zastąpi je flota znacznie nowocześniejszych maszyn transportowych.

W połowie miesiąca eskadra brała udział w ćwiczeniach „Kozacki Step 2003”, odbywających się na Ukrainie. Dwie załogi odleciały samolotem An-26 „1406”, który brał bezpośredni udział w działaniach poligonowych zrzucając desant oraz prowadząc stały transport sprzętu.

29 października załoga pplk dypl. Sławomira Żakowskiego wykonała pierwszy lot specjalny maszyną CASA poza granicę kraju. Samolot wylądował na lotnisku w Kajrze, skąd miał przetransportować do kraju poszkodowanych rodaków, którzy ucierpieli w wypadku polskiego autokaru w Egipcie. Kolejny wylot zagraniczny wiązał się z tragiczną informacją. 6 listopada podczas powrotu do bazy Camp Babilon ginie polski żołnierz sił stabilizacyjnych w Iraku. Załoga An-26 „1402” miała za zadanie przewieźć zwłoki mjr Kupczyka do kraju. Maszyna pilotowana przez mjr Bochyńskiego wylatuje do Niemiec, gdzie w bazie Ramstein podejmuje na pokład trumnę. Późnym wieczorem 9 listopada samolot powrócił do

kraju, lądując na lotnisku w Goleniowie.

W drugim tygodniu listopada z remontu w Kijowie powraca pierwszy z trzech An-26. Maszyna dostała nowe barwy, nieco jaśniejsze od dotychczas stosowanych na tym typie. Kolejne dwie maszyny po remoncie lądują na Balicach tydzień później.

Koniec roku obfitował w loty do Iraku, dokąd transportowano sprzęt oraz zaopatrzenie dla stacjonujących tam sił stabilizacyjnych oraz do Iranu, gdzie w wyniku trzęsienia ziemi Polska wysłała grupę ratowników do pomocy w szukaniu pod gruzami ofiar kataklizmu.

Dzięki autentycznemu zaangażowaniu kadry zawodowej, żołnierzy zasadniczej służby wojskowej oraz pracowników cywilnych, jednostka była wielokrotnie wyróżniana i zajmowała czołowe miejsca we współzawodnictwie jednostek lotniczych. Utrzymywane są stałe kontakty i szeroka współpraca z władzami Krakowa. Eskadra wykonuje średnio kilka zadań operacyjnych dziennie działając w różnych rejonach kraju. Bywa tak, że w ciągu jednego dnia załogi odbywają lot za granicę, zabezpieczając desant sił specjalnych na kilku lotniskach w kraju, zabezpieczając szkolenie desantowe GROMu i wykonują zadania na korzyść dowództwa, przewożąc sprzęt czy niezbędne materiały dla lotnictwa taktycznego.

Dzięki fachowości i rzetelności kadry nie ma kłopotów ze sprzętem, mimo jego różnorodności. W planach do 2006 r. jest przebrojenie I eskadry w 8 samolotów CASA-295, zakup kolejnych samolotów Bryza i ciężkich C-130 Hercules, a także wymianę floty przestarzałych śmigłowców Mi-2 na Sokoly. Na dzień dzisiejszy jako jedyna eskadra transportowa w naszym lotnictwie pozostaje ważnym ogniwem Polskich Sił Lotniczych.

Adam Gołąbek

Autor składa podziękowanie pptk dypl. pil. Sławomirowi Zakowskiemu, mjr pil. Andrzejowi Leśniakowi, sierż. Wiesławowi Prochownikowi i sierż. Andrzejowi Pawelcowi za pomoc przy pisaniu artykułu.



Powyżej: Mi-2 nr 4708 z 13. PLT w maju 1999 r. Widoczne ubytki farby i miejscowe uzupełnienia kamuflażu w postaci lat. Na drzwiach godło jednostki. (zdj. A. Gołąbek)

Poniżej: M-28B1 Bryza-1 nr 0204 podczas przeglądu silnika na lotnisku Balice. (zdj. A. Gołąbek)

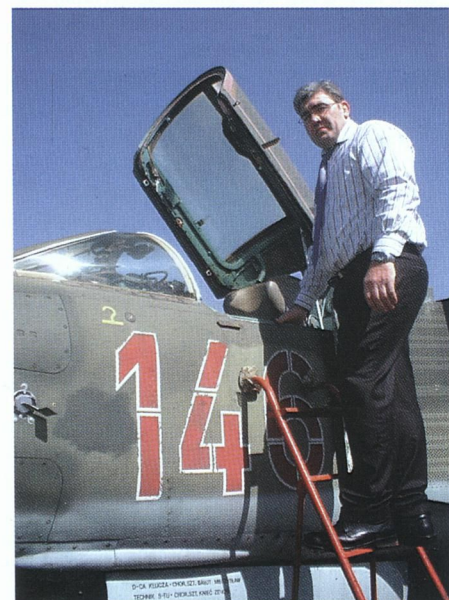


Powyżej: Przygotowanie do startu samolotu An-26 nr 1602. Balice, czerwiec 2002 r. (zdj. A. Gołąbek)

Poniżej: CASA-295 nr 011, pierwszy dostarczony do Polski samolot tego typu, na lotnisku krakowskim latem 2003 roku. (zdj. A. Gołąbek)



MiG-23 w Sadach



Mario Bauwens, sympatyczny Belg, jest znany nie tylko z tego, że prowadzi firmę Reflex w Sadach koło Tarnowa Podgórnego. Jego pasją jest lotnictwo, a osobliwą wizytówką - odrzutowy myśliwiec MiG-23, stojący przed wejściem do jego firmy!

Samolot myśliwski MiG-23 Flogger do niedawna był używany przez nasze lotnictwo wojskowe. Wycofany niedawno z linii trafił do agencji mienia wojskowego, która sprzedawała go chętnym kolekcjonerom. MiG-i trafiły więc do muzeów, kilka pojechało do USA i Holandii, jeden zasilił kolekcję lotniczą w Bydgoszczy, a jeszcze jeden - przyjechał do Sadów koło Tarnowa Podgórnego.

- Kupiłem go półtora roku temu od znajomego, który wcześniej otrzymał go z wojska - opowiada Mario Bauwens. - Mój przyjaciel, instruktor pilot podpowiedział mi, że jest taka okazja, więc skorzystałem. MiG-23 jest mało w kolekcjach, ten samolot nie był tak licznie używany jak MiG-21, które przeważają w prywatnych zbiorach. Dlatego jak zobaczyłem ten elegancki i dość nowoczesny, jeszcze używany w wielu krajach, myśliwiec, pomyślałem, że warto go kupić. Kiedyś chciałem być pilotem wojskowym, ale mi się nie udało. Mój przyjaciel osiągnął ten cel - bardzo mu zazdrościłem...

Smukły MiG, pomalowany w barwy maskujące, dojechał do Sadów na lawecie i tu został z niej wyladowany. Nie mógł dolecieć, bo nie ma tu żadnego lotniska, a ponadto zgodnie z prawem, samolot ma zdemontowany silnik. Jak wspomina jego właściciel, było trochę kłopotu z postawieniem go ciasno między budynkami. Ale za to od strony drogi Poznań-Pniewy jest bardzo dobrze widoczny...

- To procentuje: przyjeżdżają miłośnicy lotnictwa, modelarze, nawet lotnicy, których przyciągnęła sylwetka MiG - opowiada Mario Bauwens. - Chcą fotografować go, zajrzeć do kabiny, a my wtedy wyciągamy wojskową czerwoną drabinkę, dostawiamy do burty i otwieramy osłonę kabiny. W środku - kompletne wnętrze, zegary, napisy rosyjskie i odręczne polskie, fotel pilota - wszystko można podziwiać i fotografować!

Gdy MiG z Sadów służył w jednostce liniowej, w 1991 roku zagościł w Poznaniu - był jedną z atrakcji pokazów lotniczych Poznań Airshow. Nawet do niedawna nosił okolicznościowy napis, ale z chwilą, gdy wojsko wystawiło go na sprzedaż, zamalowano go, wraz z emblematami jednostki i biało-czerwonymi szachownicami.

Mario nie poprzestaje na wchodzeniu po drabince - ma kompletny kombinezon pilota, kask, a także... uprawnienia parolotniarza. Jak zapewnia - niedługo zdobędzie także licencję pilota i będzie mógł polecieć samolotem. Wprawdzie MiG nie wzbije się już w powietrze, ale i tak pozostanie ulubioną maszyną Mario Bauwensa...

Tekst i zdjęcia:
Grzegorz Okoński

Autor jest dziennikarzem "Gazety Poznańskiej"

Moja służba na Il-28



W latach 50, kiedy zachodziły znaczące zmiany w wyposażeniu lotnictwa polskiego, znalazłem się w licznej grupie młodych poborowych - rocznik 1934 - do odbycia trzyletniej, zasadniczej służby wojskowej w Marynarce Wojennej. Wcielono mnie na początku listopada 1954 r., od razu do Centrum Szkolenia Specjalistów MW w Ustce. Wstępne przygotowanie trwało do stycznia 1955 r. i zakończyło się naborem na kurs strzelców-radiotelegrafistów. Wtedy lotnictwo morskie dysponowało 33. Dywizją Lotnictwa MW, obejmującą 30. Pułk Lotnictwa MW, 34. Pułk Lotnictwa Myśliwskiego MW, 16. Eskadrę Lotnictwa Rozpoznawczego oraz kilka jednostek zabezpieczających. Ponieważ wybrańcy mieli pełnić dalszą służbę w składzie załóg samolotów bojowych, wytypowaną grupę 60 osób skierowano na badania lekarskie do Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej w Warszawie. Lekarze sprawdzili nas dokładnie, w efekcie czego na etaty lotne zakwalifikowała się tylko połowa badanych, a wśród nich i ja. Po powrocie, w kwietniu 1955 r., szczęściarzy rozdzielono na dwie grupy: 12 osób do przeszkolenia na strzelców-radiotelegrafistów Tu-2 i pozostałych na strzelców Il-10. Trafiłem do pierwszej grupy, którą skierowano na trzymiesięczne szkolenie specjalistyczne do 30. PLM MW, po czym dostąpiłem zaszczytu przydziału do załogi samolotu Tu-2.

W tym okresie pułk bazował w Gdańsku-Wrzeszczu i składał się z eskadry dalekiego rozpoznania z samolotami Tu-2 i UTu-2 oraz dwóch eskadr lotnictwa szturmowego z samolotami Il-10. Zanim po raz pierwszy zająłem miejsce w kabinie strzelca-radiotelegrafisty, musiałem zaliczyć „męską przygodę”. Pierwszy skok ze spadochronem typu PD-6 z wysokości 600 m wykonałem w maju 1955 r. bez większych kłopotów i rozpocząłem służbę w szeregach personelu latającego. Radiotelegrafista zajmował stanowisko w połowie długości kadłuba, za kabiną pilota, co podczas lotu dawało duże możliwości. W 1955 r. w 24 lotach na Tu-2 i UTu-2, w powietrzu spędziłem 5h30min., doskonaliłem się w nowym fachu. Niewiele jak na początek, ponieważ wiosną tego samego roku zapadła decyzja o skierowaniu personelu eskadry dalekiego rozpoznania na przeszkolenie do Mo-

dlina, gdzie stacjonowały trzy pułki samolotów odrzutowych Il-28. Znalazłem się w składzie dziesięciu obsad, które miały szkolić się przy 7. Pułku Lotnictwa Bombowo-Rozpoznawczego do czerwca 1956. Stała obsada samolotu Il-28 obejmowała trzyosobową załogę oraz siedmiu mechaników obsługi naziemnej z każdej specjalności. Było to pod wieloma względami korzystne i pozwalało na szybkie dopasowanie się zespołu. W Modlinie szkolili polscy instruktorzy, a egzamin przyjmował Rosjanin. Wszystkie samoloty, które tam widziałem były w kolorze naturalnego metalu, nosiły szachownice i, w zależności od przynależności pułkowej, miały różne barwy końcówek stateczników pionowych. Jeśli mnie pamięć nie myli, to nasze Il-28 nie podlegały tej zasadzie.

Po ukończeniu przeszkolenia odebraliśmy, przeznaczone dla MW, samoloty (bombowe Il-28 i jeden Sił-28) o numerach burtowych od „1” do „9” oraz U-1 (tak do 1956 r. były oznaczane Sił-28) i przebazowaliśmy je na lotnisko Gdynia-Babie Doły. Tam kontynuowano szkolenie lotnicze, a załogi latały w hełmach sztywnych, które dopiero w 1977 r. zastąpiono hełmofonami (tzw. szlemami). Moim miejscem pracy na dalsze lata służby stało się ruchome stanowisko strzeleckie Il-K6 na ogonie Il-28, skąd podziwiałem rejon lotów i prowadziłem strzelanie z dwóch działek kalibru 23 mm. Głównym jednak zadaniem było przesyłanie zakodowanej korespondencji do stanowisk naziemnych przy pomocy radiostacji krótkofalowej RSB-5 „Oka”. Prawa i tylna szyba stanowiska były pancerne o grubości 68 i 102 mm odpowiednio, a lewa, odsuwana – z pleksi. Było to jednocześnie wyjście awaryjne, otwierane także z zewnątrz i stosowane tylko do opuszczenia samolotu na ziemi, gdy niemożliwe było otwarcie wjazdu. Szyby miały nadmuch ciepłego powietrza od środka, które jednocześnie ogrzewało wnętrze kabiny strzelca i dopływało z gondoli silnikowych, gdzie umieszczone były wymienniki ciepła. Ściany i sufit kabiny stanowiska posiadały tapicerkę dźwiękochłonną koloru zielonego. W sytuacjach niebezpiecznych podczas lotu, strzelec mógł opuścić samolot po otwarciu dolnego wjazdu. Nie był on zrzucany awaryjnie ponieważ w położeniu otwartym stanowił skuteczną

osłonę przed naporem strumienia powietrza – bez niego strzelec nie miałby żadnych szans na ratunek. To rozwiązanie miało jednak wadę - otwarty przypadkowo właz stanowił skuteczny hamulec aerodynamiczny, powodujący powstanie silnego momentu nurkującego. Zanim pilot opanował sytuację, samolot tracił około 1500 m wysokości. W związku z czym, niezamierzone otwarcie wjazdu na małej wysokości wiązało się niechybnie z katastrofą. Na Il-28 i Sił-28 właz stanowiska strzelca poruszany był siłownikami pneumatycznymi. Na ziemi otwierał się pod własnym ciężarem i zamykał ręcznie lub z użyciem siłowników, które podczas lotu służyły także do jego awaryjnego otwarcia. Łączność między członkami załogi zapewniała rozmównica pokładowa (SPU), a między pilotem i nawigatorem była jeszcze poczta pneumatyczna, służąca do szybkiego przekazywania dokumentów. Średni czas lotu na Il-28 wynosił 2,5 h, a lądowanie odbywało się zwykle z 1500 l zapasem paliwa.

W 1956 r. w dowództwie MW zapadła decyzja o rozformowaniu eskadry dalekiego rozpoznania i powołaniu we wrześniu tego roku 15. Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego MW, której stałym miejscem bazowania miało być lotnisko w Siemirowicach. Już w czasie przeszkolenia w Modlinie 50. Batalion Obsługi Lotnisk przygotował wszystkie obiekty do przyjęcia nowego sprzętu i personelu eskadry, które nastąpiło jeszcze w tym samym roku. Na osiedlu, gdzie mieliśmy zamieszkać, były tylko cztery dwupiętrowe bloki oraz klub garnizonowy. Na przystanek autobusowy w Cewicach chodziło się kilka kilometrów pieszo przez lotniskową bramę gospodarczą. Osiedle początkowo miało być przy cmentarzu w Cewicach, co znacznie ułatwiłoby życie personelu, jednak wybór padł na Siemirowice. Jedyną rozrywką, jaką mieliśmy w tamtych latach, była gospoda w Cewicach, gdzie chodziliśmy na kolacje, a do konsumpcji przygrywali Cyganie. W Siemirowicach bazowało 9 bombowych Il-28 oraz 1 szkolny Sił-28, które stały na betonowych płaszczyznach pod lasem – lotnisko było

Marynarz Edmund Loroch na początku służby wojskowej w 1954 r.





Powyżej: Załoga II-28 „5” przed lotem na wysokość – Siemirowice 1959 r. Od lewej stoją: M. Przyżycki, S. Olejkowicz i E. Loroch.

Poniżej: Strzelec-RTG E. Loroch w kabinie samolotu II-28.



prawie puste, bo nie było jeszcze obwołań ani schronohangarów. Na przełomie lat 1956-57 dołączyły do nich trzy samoloty rozpoznawcze II-28R o numerach burtowych 01, 02 i 03, które oprócz zadań rozpoznawczych wykonywały także usługi aerofotogrametryczne na rzecz gospodarki narodowej.

Jak się później przekonałem, była to zupełnie inna maszyna zarówno pod względem budowy, jak i użytkowania. Instalacja paliwowa o zwiększonej pojemności do 10558 l (na II-28 - 7908 l) miała trzeci zbiornik kadłubowy o pojemności 750 l i dwa dodatkowe po 950 l na końcach skrzydeł, a samolot startował i lądował z wyposażeniem fotograficznym na pokładzie. Fakt ten powodował, że II-28R miał masę startową 22400 kg i odpowiednio większą masę do lądowania w stosunku do wersji bombowej. Poza tym charakteryzował się podwoziem głównym o większych kołach, z mocniejszymi hamulcami hydraulicznymi. Dla zmniejszenia zużycia pneumatyków, po wypuszczeniu podwozia koła główne były rozkręcane silnikami hydraulicznymi GM-13, które uruchamiał pilot po przelocie samolotu nad bliższą radiolaternią (BRL). Komendę do rozkręcenia kół podawał pilotowi strzelec pokładowy i on też kontrolował przebieg tego procesu. Ze względu na większe koła,

samolot ten miał szersze gondole i mniejszy kąt postojowy - dolna krawędź włazu sięgała mi do kolan, podczas gdy na pozostałych wersjach sięgała prawie do ziemi. Na II-28R wąż stanowiska strzelca otwierany i zamykany był siłownikami hydraulicznymi, po przestawieniu zaworu sterującego w luku technicznym lub dźwigni w kabinie stanowiska II-K6. Przy głowicy celownika strzelca znajdował się fotoaparat FKP-2-2, którego na samolotach bombowych nie było. Na obu wersjach działka miały z boku skrzynki amunicyjne, mieszczące taśmy z 450 szt. nabożów różnego typu, które ładowano po odchyleniu stanowiska w skrajne boczne położenie. Zwykle do lotów z zastosowaniem działek używano krótkie taśmy z 20 nabojami.

Strzelec pokładowy miał sporo pracy tak w powietrzu jak i na ziemi. Gdy samolot wylądował na obcym lotnisku, a pilot z nawigatorem szli załatwiać formalności, przygotowanie samolotu do dalszego lotu pozostawało na barkach strzelca (przeгляд, tankowanie itp.) Rozruch silników odbywał się od dwukołowego wózka z akumulatorami tzw. „teleżki”. Początkowo oba silniki od dwóch wózków, a następnie, po zdemontowaniu jednego gniazda zasilania, od jednej „teleżki” po kolei. Przewód zasilający przyłączał i odłączał specjalista osprzętu, a na obcym lotnisku – strzelec. W trakcie treningów i lotów pokazowych w szyku strzelec pomagał pilotowi, podając na bieżąco odległość do następnego samolotu, którą określał przy pomocy celownika. Gdy ogłaszano ćwiczebne alarmy, cała obsada uzbrajała i przygotowywała samolot - wszyscy pomagali podwieszać bomby, które umieszczone były na składach przy stoiskach i przykryte pokrowcami. Proces podwieszania ułatwiała ręczna wciągarka, mocowana na prawej burcie kadłuba.

Niedługo po przebazowaniu do Siemirowic miał miejsce pierwszy śmiertelny wypadek w naszej jednostce. Podczas lotu nad Zatokę Fińską, na pułapie 8-10 km, z niedotlenienia zmarł nawigator ppor. mar. J. Dudek. Jak później stwierdzono, przed zajęciem miejsca na bocznym fotelu, przy

którym nie było zasilania tlenem, odłączył przewód od instalacji fotela katapultowego i zdjął maskę tlenową, która najwyraźniej utrudniała pracę. Podczas lotu w rejonie rozpoznania stracił przytomność i już się nie obudził. Wykonana po wylądowaniu reanimacja nie powiodła się. W maju 1957 r., pod koniec trzyletniej służby zasadniczej, jako mat (odpowiednik kaprała) zdecydowałem się na przejście do służby nadterminowej, a następnie rozkazem dowódcy MW, jako bosmat (plutonowy) zostałem wcielony do zawodowej służby wojskowej. Do tego momentu mogłem poszczycić się ogólnym nalotem 142h 45min., wykonując łącznie 271 lotów na czterech typach samolotów bez niebezpiecznych zdarzeń w powietrzu.

Pierwszą poważną „przygodę” lotniczą przeżyłem jeszcze w tym samym roku, podczas lotu nocnego na bombowym II-28. Start nastąpił z lotniska w Goleniowie, a zadanie polegało na obserwacji jednostek pływających w okolicy wejścia do cieśnin duńskich. Samolot prowadził por. mar. pil. Stefan Skubel, a nawigatorem był por. mar. Stanisław Olejkowicz. Gdzieś w okolicach cieśnin na ekranie celownika radiolokacyjnego PSBN-M widać było bardzo dużo jasnych punktów, co nawigator zinterpretował jako dużą grupę okrętów. W rzeczywistości były to wylądowania atmosferyczne. Po wejściu w chmurę samolot „stracił wszystkie przyrządy” – w kabinie zrobiło się ciemno, a pilot nic nie widział oprócz małej busoli magnetycznej. Był to efekt przypadkowego wejścia naszego II-a do centrum chmury burzowej na pułapie około 2000 m w silny prąd wstępujący. Nastąpiło tam szybkie wyniesienie go na pułap 10000 m z dużą prędkością pionową. Przepływ powietrza w chmurze był tak silny, że samolot wznosił się mimo wychylenia wolantu od siebie. Wznoszenie zakończyło się po wyrzuceniu samolotu nad chmurę, gdzie zapanował względny spokój. Decyzja w takiej sytuacji była jednoznaczna – wracamy do domu. Powrót do Siemirowic nastąpił według wskazań jedyne przyrządu zastępczego – busoli magnetycznej KJ, której kulisty wskaźnik zanurzony w ligroinie, prawidłowo pokazywał północ. Mimo „egipskich” ciemności w kabinie, pilot wylądował pomyślnie go dzinę po północy – samolot na szczęście nie doznał poważnych uszkodzeń, a my, dla odstresowania poszliśmy na wódkę.

Personel XV eskadry nie cieszył się długo wyłącznością siemirowickiego lotniska. W sierpniu 1957 r. zakończyło się przeszkolenie personelu 30. Pułku Lotnictwa MW z samolotów II-10 na Lim-2 i pułk przebazowano z Gdańska Wrzeszcza do Siemirowic, gdzie 25.09.1957 r. odbyły się pierwsze loty na UTMiG-15. Zrobiło się ciasno, bo budowa dalszych bloków mieszkalnych na osiedlu dopiero się zaczynała. Mimo tych uciążliwości dobrze wspominam te lata. Podczas mojego pobytu na wojskowym obozie szkoleniowym (WOSZK) na Groniku w 1958 r. nieszczęście spotkało jedną z załóg. Na podejściu do lądowania z kierunkiem zasadniczym rozbił się nasz jedyny SI-28. Przyziemienie nastąpiło na

trawersie dalszej radiolatarni (DRL) z dużą prędkością pionową, samolot odbił się od ziemi, przeleciał przez drogę i rozbił w lesie przed BRL. Uderzenie o ziemię było tak duże, że nieżywy strzelec miał mózg w ustach. Zginęła cała załoga w składzie: mjr. pil. Hilary Zarudzki, ppor. mar. nawig. Walenty Urbanowicz oraz strzelec-RTG Jan Czubiński. Komisja badająca wypadek podejrzewała nawet sabotaż. Dla zachowania ciągłości szkolenia sprzęt uzupełniono samolotem SIH-28 nr S3 (ser. 69216, wyprodukowany w 1950 r.). Każda zmiana lotów zaczynała się rozpoznaniem warunków meteorologicznych, nazywanym potocznie oblotem pogody, który wykonywała doświadczona załoga na dwie godziny przed startem pozostałych maszyn. W tym czasie większość personelu była na płaszczyźnie postoju i wykonywała obsługi przedlotowe. W 1959 r., podczas takiego właśnie oblotu pogody, do którego wystartowała załoga w składzie: kpt. pil. Leon Jędrzejczyk, por. mar. nawig. Aleksander Czyżykowski i strzelec st. mar. Adam Bochenek, nastąpiła druga katastrofa w historii 15. Eskadry. Powracający od strony Czarnej Dąbrówki II-28R nr „01”, rozpedził się podczas zniżania do prędkości 960 km/h (dopuszczalna dla II-28R to 720 km/h), a nad początkiem pasa startowego, z pułapu około 5 m zaczął strome wznoszenie. Manewr był tak energiczny, że z płatowca posypały się nity, a na trawersie hangaru eskadry technicznej odpadły zbiorniki skrzydłowe – prawdopodobnie pilot zdawał sobie sprawę, że przeciążył maszynę i zrzucił je awaryjnie. Następnie oderwało się lewe skrzydło z silnikiem i prawe poza silnikiem, a samolot (raczej kadłub), był na wznoszeniu i zaczął przechylać się w prawą stronę. Po osiągnięciu wysokości ok. 150 m spadł w odległości około 250 m od końca pasa startowego. Załoga nie próbowała opuścić maszyny – wszystko działo się zbyt szybko, a pułap był niewystarczający. Na oczach wielu ludzi zginęła cała załoga, w tym doświadczony pilot, który przyszedł do lotnictwa MW z Modlina, gdzie latał wcześniej na bombowych II-28, które być może wytrzymywały taki „pokaz”. Część ludzi zaczęła biec w kierunku wraku, ale gdy zaczęła eksplodować amunicja, szybko padli na ziemię. Niektórzy krzyčeli, inni zamarli z przerażenia. Ten niesamowity widok noszę do dzisiaj w pamięci.

Dla zachowania stałej obsady etatowej załóg, do eskadry przyjmowani byli mniej lub bardziej doświadczeni piloci z wojsk lotniczych. Słyszałem, że jeden z nich woził w komorze bombowej samolotu motocykl „Jawa”. Podwieszony był na zamki kaset bombowych i przydawał się szczególnie na obcych lotniskach. Dla uzupełnienia brakującego samolotu MW otrzymała nowy II-28R nr „69”, który obecnie znajduje się w Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni. Pracy było sporo, a ja wykonywałem loty z wieloma załogami na wszystkich wersjach II-28. Zdarzało mi się wspomagać pilotów i nawigatorów, którzy źle oceniali pozycję w terenie, i np. zamiast lądować w Siemirowicach podchodzili do lotniska w Słupsku.

Pewnego razu podczas lotów treningowych z lądowaniem na lotnisku w Słupsku zdarzyła się awaria, a miało to miejsce w piątek i wiązało się z pozostawieniem samolotu aż do poniedziałku. Nie chcieliśmy wracać po ciągnięciu ani tym bardziej spędzać wolnych dni na obcym terenie. Zabrał nas do domu... kolejny lądujący w Słupsku II-28?! W kabinie nawigatora zmieściły się trzy osoby, a do strzelca - dwie. Przypadek ten pokazał jakie ukryte możliwości miał II-28 - prawdopodobnie celowo uwzględnione przez konstruktorów.

W 1961 r. wzięłem udział w I Zawodach Rozpoznania Lotniczego Wojsk Lotniczych i OPL OK, przeprowadzonych w Powidzu. Lataliśmy na II-28R, ale bez rewelacyjnych wyników – zajęliśmy ostatnie miejsce. Do dziś mam pamiątkowy album podpisany przez gen. dyw. pil. Jana Frey Bieleckiego. Oprócz normalnego szkolenia lotniczego nasze samoloty wykonywały zadania na rzecz innych jednostek. Między innymi kilka bombowych II-28 przystosowano do holowania rękawów strzeleckich. Podobne zadania wykonywały też II-28 ze Słupska, ale zamiast rękawa holowały małe szybowce o nazwie „Gacek”. Nasi piloci, po zakończonym holowaniu zniżali lot, a strzelec w odpowiednim momencie uruchamiał urządzenie obcinające linę z rękawem tak, by spadła na teren lotniska. Samoloty sąsiadów postępowały podobnie - nie lądowały z Gackiem, tylko zniżaly lot nad lotniskiem i odcinały go wraz z kawałkiem liny. Szybowiec-cel lądował lotem ślizgowym. Pierwsze stanowiska do holowania, o prymitywnej konstrukcji z hamulcem pneumatycznym, na samolotach MW zakładał połowy warsztat lotniczy (PWL) w Gdyni. Początkowo, przy prędkości obrotowej bębna ok. 750 1/min. czas rozwinięcia 1500 m liny wynosił około 25 min., było to stanowczo za długo. W kabinie strzelca była dźwignia sterowania pneumatycznym hamulcem bębna i włącznik blokady mechanicznej. Niedopracowanie tego urządzenia było powodem wypadku zaistniałego w Siemirowicach w 1961 r. Załoga w składzie: kmdr ppor. pil. Bogdan Budzyński, kpt. mar. nawig. Kazimierz Borawski ps. „Yogi” oraz strzelec bosm. Jerzy Raj, po starcie i naborze wysokości do 600 m,

wykonywała lot wzdłuż pasa startowego w celu rozwinięcia liny rękawa. Gdy samolot zbliżał się do końca lotniska, nastąpiło rozerwanie bezwładnościowego urządzenia hamującego bęben wciągarki i jego część uszkodziła przewody paliwowe. Sytuacja stała się poważna, bo awaria spowodowała wyłączenie obu silników. Po złożeniu meldunku do kierownika lotów, pilot wykonał ostry zwrot w stronę pasa startowego. Przyziemienie bez podwozia nastąpiło na trawie, pod kątem około 40° do osi pasa, a samolot zatrzymał się dopiero pod lasem. Tarcie kadłuba o betonową nawierzchnię pasa spowodowało pożar i całkowite zniszczenie maszyny. Załoga zdołała oddalić się w porę nie doznawszy obrażeń od eksplodującej amunicji. Podziw budziła szybka ewakuacja strzelca przez małe wyjście awaryjne.

Zdobyta wiedza i doświadczenie pozwoliły mi w kwietniu 1964 r. zdać egzamin i uzyskać I klasę specjalisty wojskowego, którą potwierdziłem rok później. Przy okazji uzyskałem też uprawnienia do oblotów eksploatacyjnych II-28 i II-28R. Następne,



Powyżej: Odpoczynek po zakończonym locie – strzelcy przy stanowisku II-K6 samolotu II-28 nr „7”.

Poniżej: Przy władzie do kabiny II-28R – Siemirowice 1960 r.





Powyżej: Koleżeńska pomoc przy zakładaniu spadochronu – Siemirowice początek lat 60. Poniżej: Zwycięska załoga przy Il-28R nr 02 po zakończeniu zawodów w 1975 r.



profesjonalne stanowiska holownicze typu R-1500 i WH-1500 z silnikiem-prądnicą, montowały już WZL-2 w Bydgoszczy. Oba typy wciągarek wprowadzono do eksploatacji w 1970 r. i znajdowały się w przedniej części komory bombowej. Lina wychodziła na zewnątrz przez stalowe rolki ustawione poziomo (R-1500) oraz poziomo i pionowo (WH-1500). W przypadku wciągarek starego typu po starcie rękaw wyrzucany był z komory bombowej lub spod kadłuba, a przy WH-1500 i R-1500 - znajdował się cały czas poza samolotem. Bęben z liną napędzany był silnikiem/prądnicą, zasilaną z sieci prądu stałego. Gdy lina była rozwijana, prądnica wytwarzała energię elektryczną, traconą w oporowym elemencie grzejnym, chłodzonym powietrzem. W samolotach holowniczych z wciągarkami nowego typu ten osobliwy wymiennik ciepła umieszczony był pod kadłubem w przedniej części komory bombowej. W tym przypadku pulpit sterowania także znajdował się w kabine strzelca. Ponieważ stanowisko było dość skomplikowane, WZL-2 organizował szko-

lenia specjalistyczne, po których nadawał załogom uprawnienia do jego eksploatacji. W styczniu 1971 r. również i ja zdobyłem taki dokument, przez co zakres wykonywanych zadań nieznacznie mi się rozszerzył. Rękawy początkowo były białe, miały kształt jednostronnie zamkniętego cylindra o średnicy 80-90 cm i długości 6 oraz 12 m i zszyte były z kwadratowych brytów. Przepływ powietrza podczas lotu zapewniała przepustowość tkaniny i z tego właśnie powodu rękawy często pękały. Gdy trening strzelcki prowadziły samoloty, to rozwijano linę na długość 500 m i stosowano rękaw krótki, a gdy z działek kal. 75 mm strzelały trałowce i okręty desantowe - lina miała długość 1500 m, a rękaw - 12 m. Problemy z wytrzymałością rękawów były na tyle duże, że na wniosek personelu latającego z Siemirowic, w MW wprowadzono rękaw o odmiennej konstrukcji. Miał kształt otwartego, ściętego stożka o długości 6 m, pomarańczowy kolor i holowany był mniejszą średnicą do tyłu. Do zaznaczania trafień stosowano barwienie czubków pocisków farbą olejną różnego koloru, aby po zakończonym locie można było określić ilość trafień i ich autora. Po przebiegu rękawa farba pozostawiała ślad w postaci odpowiedniego zabarwienia wokół przestrzeliny.

Holowanie Rękawa często było połączone ze zrzutem bomb-celów typu C-7 dla potrzeb lotnictwa myśliwskiego i artylerii okrętowej. Holowanie odbywało się między Helem a ujściem Wisły, a zasadniczy poligon z wrakami okrętów znajdował się na Zatoce Puckiej. Czasem nasze Il-y latały na tzw. „żywca”, czyli strzelanie odbywało do lecącego samolotu ostrą amunicją. W takim przypadku do celowników działek okrętowych wprowadzano odchyłkę 20° aby pociski przelatywały w bezpiecznej odległości za samolotem. Ich eksplozje następowały w połowie pułapu, co wykluczało rażenie maszyny odłamkami. Loty tego typu zawsze podnosiły poziom adrenaliny i człowiek bardzo szybko przypominał sobie każdy szczegół dotyczący awaryjnego opuszczania maszyny w powietrzu. Minimalna wysokość katapultowania dla pilota i nawigatora wynosiła 600 m i związana była z właściwościami foteli katapultowych. Strzelec uruchamiał awaryjne otwarcie pokrywy wjazdu i wypadał ze stanowiska z częściowo rozwiniętym spadochronem - przyspieszał zadziałanie automatu lub otwierał spadochron ręcznie. Dzięki tej metodyce czasza napełniała się prawie natychmiast, dając duże szanse uratowania się na małej wysokości. Latem lataliśmy w kombinezonach technicznych i szlemach, a zimą - w kombinezonach i kurtkach skórzanych pilota. Loty na poligon morski kończyły się zwykle zrzutem 2-4 bomb 250 kg w „wiadomym celu” - wybuchaly pod wodą i ogłuszały ryby, które wylądował kierownik lotów, a były to głównie okazałe okonie. Ostatnie holowanie rękawa przez nasz samolot miało miejsce w 1978 r. Po wycofaniu Il-28 z eksploatacji rolę holowników przejęły pasażerskie Jak-40, bazujące w Słupsku. Nie pamiętam, aby samoloty z naszej eskadry stosowały spado-

chrony hamujące. Przy 2,5-kilometrowej długości lotniska była to raczej zbędna czynność.

Bardzo ważnym epizodem był udział w różnego rodzaju zawodach rozpoznawczych. Najważniejsze z nich, Centralne Taktyczno-Bojowe Zawody Rozpoznania Powietrznego Sił Zbrojnych PRL, które zapoczątkowano w 1971 r. służyły wszechstronnemu sprawdzeniu wyszkolenia załóg oraz personelu zabezpieczającego. Po takich zawodach w 1972 r. spełniałem warunki do uzyskania II klasy specjalisty wojskowego, którą nadano mi Zarządzeniem Szefa Lotnictwa MW nr 012/Inż. z 24.03.1973 r. Obecnie numeracja klas jest odwrotna, tzn. zaczyna się na III a kończy na mistrzowskiej. W 1975 r. podczas III zawodów rozpoznania powietrznego pokazaliśmy co potrafimy. XV Eskadra dowodzona przez kmr. por. pil. Bogusława Budzyńskiego odniosła znaczący sukces w skali kraju, a załoga w składzie kpt. mar. pil. Tadeusz Fabijańczuk, kpt. mar. nawig. Ireneusz Klepacki oraz bosm. szt. Edmund Lorocho zdobyła pierwsze miejsce, wykonując wzorowo wszystkie zadania na swoim Il-28R nr „02”. Także pierwsze miejsce zapewnił sobie polowy zespół fotograficzny, dowodzony przez chor. mar. Jerzego Blicharskiego - pisali o tym „Bandera”, „Wiraze” oraz „Polska Zbroja”. Zawody trwały pięć dni, rozegrano siedem zasadniczych konkurencji, polegających m.in. na rozpoznaniu stanowisk dowodzenia i wojsk w rejonach ześrodkowania, rozpoznania rakiet na stanowiskach startowych, środków przenoszenia broni jądrowej itp. Nową konkurencją było rozpoznanie nocne, mające na celu wykrycie poruszających się kolumn „nieprzyjaciela”. Jakby tego było mało, wszyscy uczestnicy poddani zostali wnikliwemu egzaminowi ze znajomości taktyki, regulaminów i wyszkolenia strzeleckiego. Ogółem reprezentanci MW zgromadzili 921 punktów, na drugim miejscu był WOPK (891 pkt.), a na trzecim - WL (843 pkt.). Składowi komisji przewodniczył gen. bryg. Zdzisław Żarski.

W 1975 r. miałem już 41 lat, II klasę specjalisty i nalot 1280h. W Siemirowicach Il-28 latały operacyjnie do końca lat 70, po czym całe obciążenie przejęły SBLim-2A. Mój ostatni lot w czasie 1h20min. wykonałem 19.06.1979 r., odprowadzając do Krakowa nasz jedyny Il-28 nr „S3”. Samolot ten, wbrew krążącym opiniom, był kompletny mimo długiego postoju na konserwacji. W ciągu 25 lat służby w składzie personelu latającego wykonałem 2243 loty w czasie 1729h 33min. bez wypadków lotniczych. W dalszej służbie, już na ziemi, szkoliłem młodych lotników z zasad prowadzenia niejawniej korespondencji w powietrzu. Do rezerwy odszedłem w 1981 r., mając wypracowane 150% emerytury (służba w powietrzu była inaczej liczona niż na ziemi).

Wspomnienia chor. mar. Edmunda Lorocho ps. „Bubu” spisał Grzegorz Skowroński. Materiał autoryzowany 09.04.2004 r. Wszystkie fotografie pochodzą z albumu pamiątkowego E. Lorocho.



Myśliwce Bloch 151/152 lotników PSP

Myśliwce Bloch 151/152 stanowiły obok MS 406 i C 714 podstawowy typ samolotu używany przez polskich pilotów we Francji w 1940 roku. Być może wszyscy wiedzą na czym polegają różnice pomiędzy Blochem 151 i 152? Dla tych mniej wtajemniczonych chciałbym służyć pomocą, dzięki której będą mogli rozróżnić oba typy, widząc je na zdjęciach. Najistotniejsza „zewnętrzna” różnica, pozwalająca rozpoznać typ Blocha tkwi w uzbrojeniu oraz osłonach silnika. Bloch MB151 miał cztery karabiny maszynowe typu MAC kal 7,5 mm, natomiast MB152 miał 2 km MAC 7,5 mm i 2 działka 20 mm typu HS 404 (działka te wydatnie wystają poza obrys skrzydła). Poza tym w tylnej części osłony silnika MB 151 (silnik G&R 14 N 35) znajdowały się żaluzje ułatwiające chłodzenie. W samolotach MB 152 (silnik G&R 14 N 49) ich nie stosowano. Problem może dotyczyć jedynie wczesnych egzemplarzy MB 152 napędzanych silnikiem G&R 14 N 25, w których wygląd osłon silnika był podobny do MB 151.

Powróćmy jednak do istoty problemu, czyli użycia samolotów Marcel Bloch MB 151/152 w Polskich Siłach Powietrznych.

Eskadra Montpellier

Klucz nr 2 Pentz GC II/6

Klucz kpt. Jana Pentza był początkowo wyposażony w samoloty Morane 406, które były w użyciu do 16 maja 1940 r. Wtedy to większość z nich została zniszczona na lotnisku Vertain. Dywizjon GC II/6 został przesunięty do Deols w celu przebrojenia na samoloty Bloch MB 152. W tym okresie odszedł do szpitala dowódca polskiego klucza kpt. J. Pentz. Chwilowo podporucznicy Karwowski i Anders zostali bez dowódcy. Jednak w tym samym czasie do Deols dotarł

klucz dowodzony przez por. Arsena Cebrzyńskiego, który przejął dowództwo nad polską grupą.

Klucze frontowe

Klucz Cebrzyński – GC II/6

W odróżnieniu od kpt. Pentza, który podporządkował się francuskim dowódcom, por. Cebrzyński okazał się być „niesfornym” podwładnym. Wraz ze swoimi pilotami plut. Eugeniuszem Szapoznikowem i plut. Michałem Brzezowskim został przydzielony do 3. Escadrille „Cigogne” (Spa 26). Pozostali piloci latali nadal w 4. Escadrille „Jeanne d’Arc” (Spa 124).

Od 26 maja 1940 r. zaczęto pobieranie samolotów z fabryki Blocha. Polacy otrzymali następujące egzemplarze MB 152:

- Por. Arsen Cebrzyński nr 670, biała „6”,
- Ppor. Włodzimierz Karwowski nr 669, biała „27”,
- Ppor. Bohdan Anders nr 667, biała „28”,
- Plut. Eugeniusz Szapoznikow nr 622, biała „15”,
- Plut. Michał Brzezowski nr 613, biała „16”.

Ponadto to piloci z 3. Escadrille dodatkowo ochrztili swoje samoloty nadając im imiona własne. Cebrzyński nazwał

Powyżej: MB 152 nr 656 „1” por. Henneberga na lotnisku Chateauroux. (arch. Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie)

Poniżej: Polski personel 4 Esc. GC II/6. Pierwszy z prawej kpt. Antoni Gärtner, ppor. Włodzimierz Karwowski (oparty o śmigło) oraz ppor. Bohdan Anders (stoi na skrzydle za kabiną). (arch. Blanchet via S.Joanne)





Powyżej: MB 152 nr 622 „Iraś” z 3. Esc. GC II/6, należący do plut. Szaposznikowa. (arch. S. Joanne)

Poniżej: Bloch MB 151 nr 88, używany w Lyonie, a następnie przesunięty do GC III/9. Samolot rozbity w Lyon-Satolas. Wg źródeł francuskich znajdował się na stanie DIAP (CWL). (arch. SHAA via SLHADA via S. Joanne)



Poniżej: Wrak MB 152 nr 688. Zginął na nim ppor. Poniatowski. Samolot lądował przymusowo 7 czerwca 1940 r. w okolicach Fontaine-le-Sec. (arch. P. Taghon)



swój samolot „KUMA”, Szaposznikow „IRAS”, zaś Brzezowski „MIS”.

Piloci nie byli ściśle „przywiązani” do swoich samolotów. Wykonywali oni także loty na innych samolotach dywizjonu, które w danym momencie znajdowały się w stanie dyspozycyjnym. I tak piloci latający w dywizjonie GC II/6 wykonywali loty na następujących egzemplarzach MB 152: nr 626 biała „14” (Sgt. Delhoume), 631 biała „12” (Sgt. de Bremond d’Ars), 632 (S/C Devin), 634 biała „10” (S/C d’Elbee), 665 biała „8” i imię własne „BALEK” (A/C Gaudon), 671 biała „26” (Cne Strohl) oraz 673 biała „25” (S/Lt Riss).

Klucz Jastrzębski - GC II/1

Klucz kpt. Franciszka Jastrzębskiego (podobnie jak klucz Cebrzyńskiego) odszedł w pierwszej grupie patroli skierowanych na front tuż po ataku niemieckim na Francję w dniu 18 maja 1940 r. Skład klucza składał się ponadto z pięciu pilotów: por. Mariana Trzebińskiego, ppor. Jana Jakubowskiego oraz plutonowych – Stanisława Brzeskiego, Bolesława Turzańskiego i Tadeusza Kriegera. Zostali oni przydzieleni do 3. i 4. Escadrille GC II/1, po trzech w każdej. Loty na MB 152 rozpoczęli oni już 20 maja 1940 r. Na podstawie zachowanych fotografii i informacji można zidentyfikować zaledwie kilka samolotów, na których wykonywali loty Polacy. Były to: 174 „9”, 649 „12”, 246 „00”, 260 „4”. Wymienione samoloty używano w 3. Escadrille. Jastrzębski latał prawdopodobnie na MB 152 nr 345 „2”. Samoloty 3. Escadrille miały numery (duże - pojedyncze cyfry) malowane w kolorze białym lub czerwonym na kadłubie (Jastrzębski, Brzeski, Turzański), natomiast 4. Escadrille (Trzebiński, Jakubowski, Krieger) dwucyfrowe białe na kadłubie (duże) i czerwone (małe) na stateczniku.

Polacy w GC II/1 pozostali do 22 czerwca 1940 r.

Klucz Więckowski - GC III/9

GC III/9 stacjonowała do ataku niemieckiego na Francję w Lyon-Bron, a następnie w Lyon-Satolas. Do jednostki tej 11 czerwca 1940 r. zostali odkomenderowani polscy piloci, z których próbowano wcześniej utworzyć GCMP (Groupe de Chasse Marche Polonais). Ponieważ pomysł upadł, postanowiono zagospodarować pilotów myśliwskich pozostających w Lyon-Bron. W ten sposób do GC III/9 trafiła grupa dowodzona przez mjr Edwarda Więckowskiego, którą tworzyli: por. Kazimierz Rębalski, ppor. Wiktor Szulc, kpr. pchor. Marek Ostoja-Słoński, kpr. Henryk Pietrzak oraz kpr. Stanisław Piątkowski. Na podstawie opracowania S. Joanne możemy stwierdzić, że pchor. Marek Ostoja-Słoński latał na Blochu MB 151 nr 75, który według tego samego autora wraz z MB 151 nr 88 przez kilka dni znajdował się na stanie CWL Lyon-Bron wraz z Dewoitine D 501, które GC III/9 pozostawił do dyspozycji GCMP.

Klucz Paszkiewicz - GC II/8

Do dywizjonu GC II/8 został skierowany klucz por. Ludwika Paszkiewicza,

w skład którego wchodził także: kpr. Leon Nowak i kpr. Kazimierz Wünsche. Szczęśliwie zachowały się dwie książki lotów polskich pilotów. Na ich podstawie możemy stwierdzić, że Paszkiewicz latał na następujących egzemplarzach MB 152 : 105, 165, 315, 381, 389, 403, 541, 564 i 583. Wünsche zaś korzystał z MB 152 o numerach seryjnych 117, 121, 165, 564, 581, 628, 639. Niestety nie obyło się bez strat. 28 maja 1940 r. w trakcie dyslokacji na nowe lotnisko poniósł śmierć na Bloch MB 151 nr 298 kpr. Leon Nowak.

GC II/10

Do dywizjonu tego została skierowana grupa doborowych myśliwców z majorem Eugeniuszem Wyrwickim i ppor. Hieronimem Dudwałem. Poza nimi w skład personelu latającego wchodził: ppor. Jerzy Poniatowski, ppor. Jerzy Radomski, plut. Kazimierz Sztramko i kpr. Mieczysław Adamek.

Niestety, dla pierwszych trzech służba w GC II/10 trwała tylko kilka dni. Ponięśli śmierć już 7 czerwca, w trakcie walki z Bf 109. Ostatni swój lot wykonali na następujących egzemplarzach MB 152:

-Mjr Wyrwicki nr 115, biała „2” na stateczniku,

-Ppor. Dudwał nr 130,

-Ppor. Poniatowski nr 688, biała „10” na stateczniku.

Ponadto kolejne egzemplarze MB 152, na których wykonywali lot Polacy nosiły numery seryjne: 41 (Radomski, Adamek, Sztramko), 74 (Radomski), 97 (Radomski), 109 (Sztramko), 126 (Radomski), 127 (Dudwał, Radomski), 155 (Dudwał, Adamek), 563 (Wyrwicki), 582 (Radomski), 685 (Radomski), 689 (Poniatowski).

GC III/10

Grupa por. Aleksandra Gabszewicza wyruszyła na front razem z oddziałem mjr Wyrwickiego. Trafili on do dywizjonu

GC III/10, który stacjonował w Deauville. Oprócz dowódcy w skład oddziału wchodził por. Tadeusz Sawicz, ppor. Bogusław Mierzwa, ppor. Włodzimierz Miksa, plut. Jan Musiał oraz plut. Marian Rytko. Dzięki zachowanej dokumentacji można odtworzyć numery seryjne samolotów MB 152, na których latali Polacy.

Były to MB o następujących numerach: 153 (Sawicz), 161 (Mierzwa), 162 (Mierzwa), 167 (Mierzwa), 183 (Miksa, Mierzwa), 191 (Miksa, Musiał), 197 (Rytka), 198 (Musiał, Sawicz), 200 (Sawicz), 209 (Gabszewicz, Rytka), 359 (Sawicz).

Klucze DAT

DAT Cognac – Falkowski

Klucz Falkowskiego opuścił Lyon 31 maja 1940 r. i udał się do Cognac, gdzie miał stanowić osłonę powietrzną Bazy

Rozdzielczej nr 302. Zespół pilotów tworzyli: por. Jan Falkowski, ppor. Ryszard Malczewski, ppor. Tadeusz Kratke, kpr. Mieczysław Popka, kpr. Stefan Krzyżagórski, i kpr. Tadeusz Andruszkow. Po przybyciu na miejsce okazało się, że przyjazd Polaków jest zaskoczeniem. Zabawa z nimi w „ping-ponga” trwała blisko dwa tygodnie, wreszcie, w miejsce obiecanych MS 406 otrzymali oni pięć Bloch MB 151/152. Niestety ich stan był tak fatalny, że udało się uruchomić zaledwie trzy samoloty. Dwa z nich nosiły numery seryjne 382 i 432. Oba samoloty były wersji MB 151. W zestawieniach patrolu Falkowskiego wymieniani są kpr. Stanisław Łoś i Zygmunt Gruszczyński. Jednak obydwaj dołączyli do klucza tylko na czas ewakuacji do Wielkiej Brytanii.



Powyżej: MB 152 nr 105 biała „4” z GC II/8. walczył na nim por. Ludwik Paszkiewicz. (arch. Gutberlet via P. Bezouska via S. Joanne)

Poniżej: MB 152 nr 246, na którym w GC II/1 latał m.in. plut. Bolesław Turżański. Zdjęcie pochodzi z okresu po kampanii francuskiej, kiedy samolot nosił numer taktyczny „5”. Wcześniej był oznaczony „00”. (arch. S. Joanne)





Powyżej: MB 152 nr 197, na którym wykonywał loty w GC III/10 plut. Marian Rytka. (arch. S. Joanne)

Poniżej: MB 152 nr 665, należąca do A/C Gaudon z GC II/6. Samolot miał nazwę własną „BALEK”. W trakcie kampanii latali na nim por. Arsen Cebrzyński i kpr. Michał Brzezowski. (arch. P. Riviere via S. Joanne)



DAT Angers – Janota

Dowódca klucza por. Robert Janota wraz z sierż. Marianem Wędzikiem i sierż. Antonim Siudakiem byli początkowo pilotami dywizjonu myśliwskiego GC 1/145. Zostali z niego odkomenderowani, gdy zapadła decyzja o utworzeniu patrolu myśliwskiego, mającego bronić siedziby Rządu Polskiego przeniesionej do Angers. Z CWL Lyon dokoptowano por. Władysława Walendowskiego, ppor. Edwarda Kowalskiego oraz kpr. Stanisława Ziębę. Niestety, podobnie jak w Cognac, były problemy z uzyskaniem samolotów. Na początku czerwca piloci zostali skierowani do Tours, gdzie mieli otrzymać cztery samoloty Bloch MB151. Tutaj wykonali oni pierwsze loty bojowe, jednak bez widocznych rezultatów. Niestety nie są znane numery seryjne tych samolotów. W trakcie ewakuacji trzy z nich znalazły się w Bordeaux, a czwarty pilo-

towany przez por. E. Kowalskiego z powodu awarii odłączył od klucza, a następnie odleciał z Nantes do Wielkiej Brytanii.

DAT Tours – Budrewicz

Wprawdzie klucz z Angers praktycznie przez dłuższy czas przebywał w Tours, jednak nie stanowił formalnie obrony tego miasta. Znaleźli się jednak inni Polacy, którzy bronili Tours. Mowa o grupie pilotów, którzy znaleźli się w Tours na przeszkoleniu. Dowodził nimi kpt. Władysław Szczęśniewski. W składzie pilotów był pchor. Ryszard Budrewicz, który został włączony do grupy francuskich pilotów broniących bazy. Jego postawa zyskała bardzo wysoką ocenę w oczach przełożonych. Jedynymi samolotami typu Bloch, które udało się zidentyfikować w Tours były MB 152 o numerze seryjnym 237 oraz MB 151 nr 420. Latał na nim kpt. Szczęśniewski.

DAT La Rochelle - Kowalczyk

Klucz Kowalczyka został skierowany do La Jarne, gdzie miał stanowić osłonę pobliskich szkół lotniczych. Grupę stanowili: kpt. Adam Kowalczyk, ppor. Tadeusz Szumowski, ppor. Janusz Marciniak ppor. Włodzimierz Klawe, plut. Władysław Kiedrzyński i plut. Stanisław Widlarz. Patrol otrzymał do swojej dyspozycji cztery MB 151/152, z których jeden miał stanowić rezerwę. Niestety nie są znane numery samolotów jakie otrzymali Polacy.

DAT Châteauroux – Henneberg

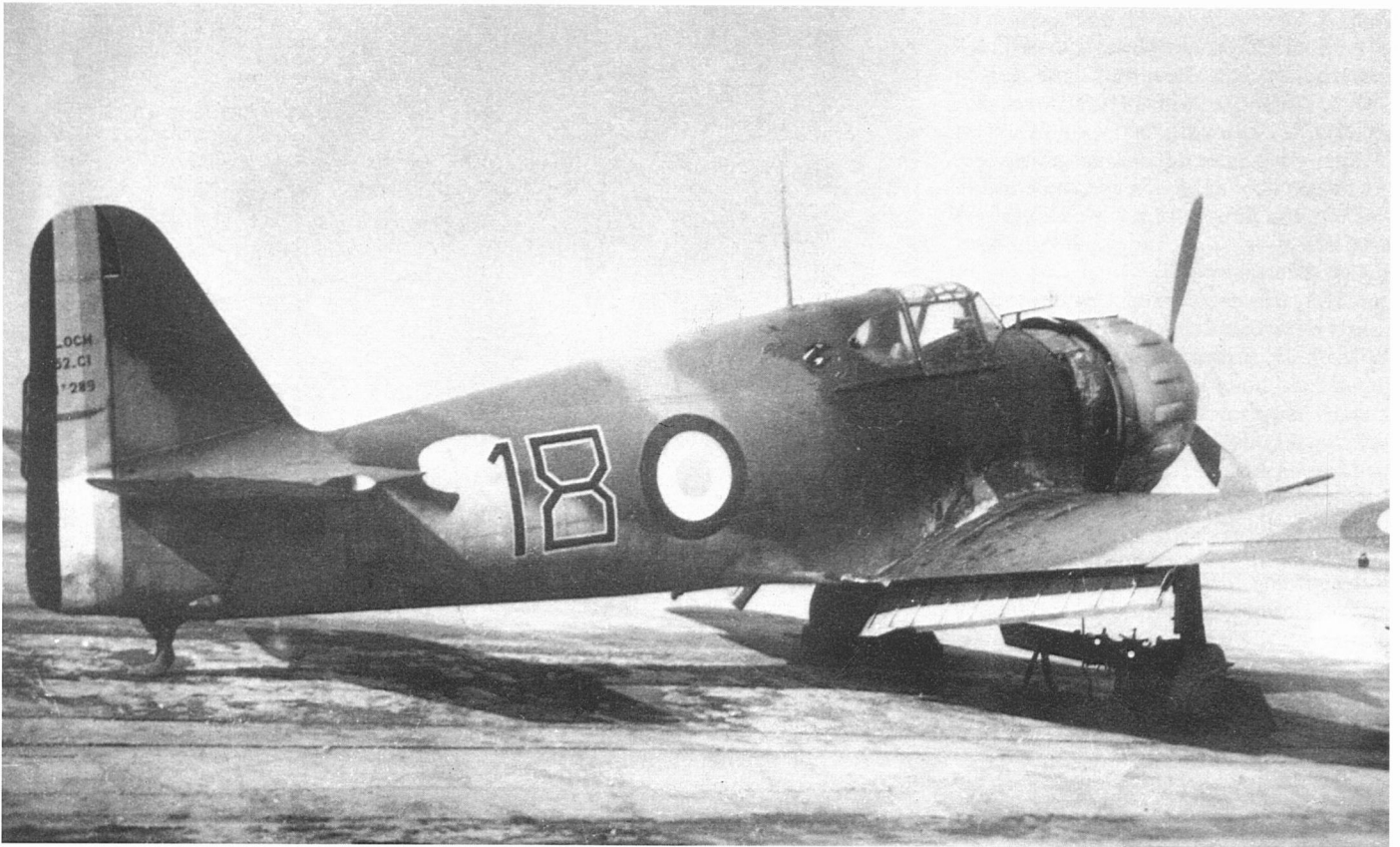
Klucz por. Zdzisława Henneberga został skierowany do Châteauroux w celu ochrony zakładów lotniczych produkujących myśliwce Blocha. W skład zespołu Henneberga wchodził ponadto ppor. Stanisław Wielgus, kpr. Ryszard Lewczyński oraz kpr. Paweł Gallus. Grupa ta rozrosła się później poprzez wchłonięcie 10 pilotów, którzy przybyli do bazy w Châteauroux w celu przeszkolenia. Grupa Henneberga otrzymała co najmniej dwa samoloty Bloch MB 151 oraz jeden MB152. Jednym z nich był MB 151 o numerze seryjnym 93 (został rozbity w dniu 3/06/1940 przez Lewczyńskiego). Prawdopodobny numer Blocha MB 152 to 656. Na samolocie tym ewakuował się do Wielkiej Brytanii Henneberg. Wraz z nim odlecieli na MB 151 o nieustalonych numerach ppor. Witold Retinger oraz ppor. Brunon Kudrewicz.

Samoloty zostały przejęte przez Anglików, o czym może świadczyć fotografia MB 152 w barwach RAF (samolot Henneberga – zwraca uwagę układ plam kamuflażowych).

DAT Châteaudun – Tomicki, Kowalski (Grupa Wolańskiego)

Używanie terminu DAT Chateaudun w stosunku do grupy por. Mieczysława Wolańskiego nie jest do końca właściwe. Grupa ta nie była grupą pilotów bojowych, a jej przeznaczeniem był transport samolotów ze stacji rozdzielczych na lotniska bojowe. Jednak z jej składu wyłączono dwóch pilotów: kpr. Stefana Tomickiego i kpr. Henryka Kowalskiego, którzy zostali przesunięci do klucza dowodzonego przez francuskiego pilota Adj. Chef. Herve. Obaj piloci zestrzelili wspólnie Dorniera Do 17 oraz francuskiego LeO 451. Niestety nie są znane numery samolotów, na których latali Tomicki i Kowalski. Nieco więcej można powiedzieć o samolotach transportowanych przez pozostałych pilotów grupy Wolańskiego. Były to egzemplarze MB 152 o następujących numerach seryjnych: 222, 274, 321, 514, 577, 583, 654.

Na marginesie, kilka słów dotyczących wymienionego powyżej egzemplarza o numerze 577. W niektórych publikacjach informowano, że egzemplarz ten używany był w Châteauroux (Henneberg), jednak z tym lotniskiem wiąże się tylko miejsce uszkodzenia powyższego samolotu przez ppor. Władysława Radwańskiego. W dniu 18 maja 1940 r. uszkodził on Blocha nr 577 w trakcie lądowania. W archiwach francuskich znajduje się dokładna dokumentacja



tego wydarzenia, łącznie ze szkicem sytuacyjnym.

DAT Châteaudun, Etampes – Krasnodębski

Patrol dowodzony przez mjr Krasnodębskiego opuścił Lyon 12 maja 1940 r. udając się do Châteaudun. Grupa składała się obok dowódcy z : ppor. Jana Zumbacha, kpr. Stanisława Karubina i kpr. Mariana Belca. Przydzieleni początkowo do grupy ppor. Mirosław Ferić oraz kpr. Stefan Wojtowicz zostali 17 maja 1940 r. odesłani do Lyon. W Châteaudun piloci zostali rozdzieleni. Krasnodębski z Belcem pozostali na miejscu, natomiast Zumbach z Karubinem odlecieli do Etampes. Po dwóch dniach grupa była ponownie razem – w Etampes.

Piloci generalnie używali samolotów Morane MS 406, jednak wykonywali oni także loty na wielu innych typach: Curtiss H 75A, Koolhoven FK 58, Arsenal VG 33. Kolejnym lotniskiem stacjonowania pilotów Krasnodębskiego było Villacoublay pod Paryżem. Na podstawie zachowanych dokumentów można stwierdzić, że MB 152 był pilotowany przez Krasnodębskiego (w Châteaudun 17-19.05.1940 r. MB 152 nr 319) oraz Zumbacha (10.06.1940 r. Villacoublay, numer nieznan). Do grupy Krasnodębskiego dołączył 12.06.1940 r. oddział por. Skiby. Jednak jego piloci: por. Eugeniusz Antolak i kpr. Marcin Machowiak używali tylko Morane 406.

Dywizjon Myśliwski GC 1/145 „Warszawski”

W trakcie organizacji dywizjonu rozważano możliwość uzbrojenia w GC 1/145 w Morane 406 lub Bloch 151. Ostatecznie po konsultacji gen. Zająca z gen. Vuillemin w dniu 14 maja 1940 r. zapadła decyzja o wy-

Powyżej: MB 152 nr 289 „18”, na którym latał w GC /8 kpr. Andrzej Niewiara. (arch. CAC/ P. Camelio via S. Joanne)

Poniżej: Ten sam egzemplarz, co na zdjęciu tytułowym na str. 17, z brytyjskimi znakami przynależności państwowej. (arch. Mr. Canillion via Aero)



posażeniu jednostki w Caudrony C 714. Jako przyczynę rezygnacji z MB 151 podano braki uzbrojenia do tego typu samolotów.

Kwestia przebrożenia dywizjonu powróciła pod koniec maja, kiedy to po wizycie Ministra Lotnictwa Guy de Chambre zawieszono loty bojowe na C 714. W wyniku kolejnych ustaleń z dnia 12 czerwca 1940 r. podjęto decyzję o wydzieleniu z GC 1/145 dwóch grup pilotów (po 8 pilotów każda), którzy mieli zostać przeszkoleni na MB 152 we francuskich dywizjonach GC I/1 i GC I/8. W tym samym czasie dotarły do GC 1/145 trzy samoloty Bloch MB 152, które miały być użyte do przeszkolenia pozostałych pilotów

dywizjonu. Zgodnie z informacjami zawartymi w pracy S. Joanne, dwa Blochy (trzeci został rozbity), które zostały zdane stronie francuskiej przez GC 1/145 nosiły numery seryjne 156 oraz 202. Jest wielce prawdopodobne, że były to Blochy z GC I/8. Dywizjon ten, podobnie jak GC 1/145, stacjonował w dniach 14-16.06.1940 r. w Châteauroux, a następnie (już z polskimi pilotami) odleciał do Rochefort (tak jak GC 1/145). Na podstawie książki lotów ppor. Mariana Łukaszewicza można stwierdzić, że w dniach 17-18 czerwca 1940 r. wykonał on cztery loty na MB 152. Niestety jego książka nie uwzględnia numerów używanych Blochów.

GC I/8

Piloci GC1/145 dołączyli do GC I/8 przed odlotem z Châteauroux tj. 16 czerwca 1940 r. Do 1. Escadrille przydzielono: por. Zdzisława Zadrozińskiego, por. Wacława Wilczewskiego, ppor. Leona Jaugtscha i kpr. Andrzeja Niewiarę. Do 2. Escadrille trafili: kpt. Juliusz Frey, ppor. Czesław Głowczyński, ppor. Jerzy Czerniak oraz kpr. Ernest Watolski.

W tracie przesunięcia dywizjonu na nowe lotnisko (Rochefort) 17.06.1940 r. Wilczewski, Zadroziński i Jaugtsch przeprowadzili lotem samoloty MB 152 o numerach fabrycznych 272, 292 i 587. Poza tym Wilczewski odbył następnego dnia lot patrolowy na MB 152 nr 429 w rejonie Le Verdon – Royan. 18.06.1940 r. nastąpiła kolejna dyslokacja GC I/8, w której uczestniczyli Zadroziński, Jaugtsch i Niewiara. Ewakuowane MB 152 to samoloty o numerach: 258, 272, 289. Po dwóch dniach pobytu w GC I/8 Polacy opuścili jednostkę.

GC I/1

Kilka dni wcześniej, 14.06.1940 r. dotarła do Janville, gdzie stacjonowała GC I/1, grupa ośmiu pilotów GC 1/145. Zostali oni przydzieleni do 1. Escadrille (por. Aleksy Żukowski, ppor. Bronisław Skibiński, plut. Lucjan Szempliński, kpr. Piotr Zaniewski) oraz 2. Escadrille (kpt. Antoni Wczelik, plut. Antoni Markiewicz, kpr. Mieczysław Parafiński, kpr. Piotr Zaniewski). Nie są znane numery samolotów, na których latali Polacy, pomimo że znamy numery seryjne samolotów używanych w GC I/1. Największym sukcesem Polaków w trakcie krótkiego pobytu w GC I/1 był współdziałanie w zestrzeleniu Heinkla 111 w dniu 18.06.1940 r.

Bartłomiej Belcarz

Poniżej: Doskonale widoczne żaluzje, dzięki którym można odróżnić MB 151 od MB 152. Na zdjęciu, wykonanym prawdopodobnie w Clermont-Ferrand ppor. Hojden. (arch. S. Wandzilak)



Wykaz samolotów Bloch MB 151/MB 152 używanych przez Polaków

nr	kod	typ	pilot	jednostka
41	Y-528	MB 152	Radomski, Adamek, Sztramko	GC II/10
74	Y-561	MB 151	Radomski	GC II/10
75	Y-562	MB 151	Ostaja-Słoński	GC III/9
88	Y-575	MB 151	Pilot nieznan	GC III/9
93	Y-580	MB 151	Lewczyński	DAT Châteauroux
97	Y-584	MB 152	Radomski	GC II/10
105	Y-592	MB 152	Paszkiwicz	GC II/8
109	Y-596	MB 152	Sztramko	GC II/10
115	Y-602	MB 152	Wyrwicki	GC II/10
117	Y-604	MB 152	Wünsche	GC II/8
121	Y-608	MB 152	Wünsche	GC II/8
126	Y-613	MB 152	Radomski	GC II/10
127	Y-614	MB 152	Dudwał, Radomski	GC II/10
130	Y-617	MB 152	Dudwał	GC II/10
153	Y-640	MB 152	Sawicz	GC III/10
155	Y-642	MB 152	Dudwał, Adamek	GC II/10
156	Y-643	MB 152	Łukaszewicz ?	GC 1/145
161	Y-648	MB 152	Mierzwa	GC III/10
162	Y-649	MB 152	Mierzwa	GC III/10
165	Y-652	MB 152	Paszkiwicz, Wünsche	GC II/8
167	Y-654	MB 152	Mierzwa	GC III/10
174	Y-661	MB 152	Turzański, Brzeski	GC II/1
183	Y-670	MB 152	Mierzwa, Miksa	GC III/10
191	Y-678	MB 152	Miksa, Musiał	GC III/10
197	Y-684	MB 152	Rytka	GC III/10
198	Y-685	MB 152	Sawicz, Musiał	GC III/10
200	Y-687	MB 152	Sawicz	GC III/10
202	Y-689	MB 152	Łukaszewicz ?	GC 1/145
209	Y-696	MB 152	Rytka, Gabszewicz	GC III/10
222	Y-709	MB 152	Marcisz	Grupa Wolańskiego
237	Y-724	MB 152	Szcześniewski	BA Tours
246	Y-733	MB 152	Turzański	GC II/1
258	Y-745	MB 152	Jaugtsch	GC I/8
260	Y-747	MB 152	Turzański, Brzeski	GC II/1
272	Y-759	MB 152	Zadroziński, Jaugtsch	GC I/8
274	Y-761	MB 152	Marcisz	Grupa Wolańskiego
289	Y-776	MB 152	Niewiara	GC I/8
292	Y-779	MB 152	Wilczewski	GC I/8
298	Y-785	MB 151	Nowak	GC II/8
315	Y-802	MB 152	Paszkiwicz	GC II/8
319	Y-806	MB 152	Krasnodębski	DAT Chateaudun
321	Y-808	MB 152	Marcisz	Grupa Wolańskiego
359	Y-846	MB 152	Sawicz	GC III/10
381	Y-868	MB 152	Paszkiwicz	GC II/8
382	Y-869	MB 151	Falkowski	DAT Cognac
389	Y-876	MB 152	Paszkiwicz	GC II/8
403	Y-890	MB 152	Paszkiwicz	GC II/8
420	Y-907	MB 151	Szcześniewski	BA Tours
429	Y-916	MB 152	Wilczewski	GC I/8
432	Y-919	MB 151	Falkowski	DAT Cognac
514		MB 152	Marcisz	Grupa Wolańskiego
541		MB 152	Paszkiwicz	GC II/8
563		MB 152	Wyrwicki	GC II/10
564		MB 152	Paszkiwicz, Wünsche	GC II/8
577		MB 152	Radwański	Grupa Wolańskiego
581		MB 152	Wünsche	GC II/8
582		MB 152	Radomski	GC II/10
583		MB 152	Paszkiwicz (II/8), Marcisz	GC II/8, Gr. Wolańskiego
587		MB 152	Zadroziński	GC I/8
613		MB 152	Brzezowski „MIŚ”	GC II/6
622		MB 152	Szaposznikow „IRAS”, Brzezowski	GC II/6
626		MB 152	Szaposznikow	GC II/6
628		MB 152	Wünsche	GC II/8
631		MB 152	Szaposznikow	GC II/6
632		MB 152	Waszkiewicz, Anders	GC II/6
634		MB 152	Brzezowski „TYTS”	GC II/6
639		MB 152	Wünsche	GC II/8
649		MB 152	Brzeski	GC II/1
654		MB 152	Marcisz	Grupa Wolańskiego
656		MB 152	Henneberg	DAT Châteauroux
665		MB 152	Cebrzyński, Brzezowski „BALEK”	GC II/6
667		MB 152	Anders	GC II/6
669		MB 152	Karwowski	GC II/6
670		MB 152	Cebrzyński „KUMA”	GC II/6
671		MB 152	Karwowski, Anders	GC II/6
673		MB 152	Karwowski	GC II/6
685		MB 152	Radomski	GC II/10
688		MB 152	Poniatowski	GC II/10
689		MB 152	Poniatowski	GC II/10



Listopad 1918 roku. Koniec Wielkiej Wojny zakończonej klęską Państw Centralnych. Tysiące żołnierzy nieistniejącej już armii austro-węgierskiej podążało do swoich nowopowstałych po rozpadzie monarchii państw: Węgry, Czesi, Chorwaci, Ukraińcy, Polacy.

Wśród tych ostatnich, z rozkazem wyjazdu wystawionym przez Polską Komendę Placu w Wiedniu znajdował się Feldpilot, Oberleutnant Marian Gawel. Mimo młodego wieku zaliczał się do grupy doświadczonych pilotów LFT – nie imponował liczbą zestrzelonych samolotów, ale to w ck armii było sprawą drugorzędną: głównym zadaniem jednostek lotniczych było prowadzenie rozpoznania na korzyść własnych wojsk a dopiero potem zwalczanie samolotów wroga. I w tym zakresie Marian Gawel się wyróżnił.

Jego droga do lotnictwa była typowa w tamtym okresie: urodzony 10.09.1889 r. w Sanoku, w trakcie studiów na Akademii Rolniczej powołany został 1.10.1909 r. do służby wojskowej jako jednoroczny ochotnik, ukończył następnie szkołę kadetów, potem Techniczną Akademię Wojskową i jako Leutnant (podporucznik) 30. Pułku Artylerii Polowej wyruszył 1.08.1914 r. na front. Ale nie wojował długo: 30 sierpnia został ciężko ranny w nogę, w szpitalu przebywał aż do lipca 1915 r. Wtedy to zgłosił się do lotnictwa.

Jego prośbę załatwiono pozytywnie i prosto ze szpitala, już jako porucznik (od 1.05.1915 r.) odznaczony Wojskowym Krzyżem Zasługi 3 klasy z Dekoracją Wojenną, zameldował się 1.07.1915 r. na miesięczne przeszkolenie na obserwatora.

Od 2.08.1915 r. rozpoczął loty bojowe w składzie Fliegerkompanie (Flik) 5 stacjonującej na lotnisku Ujvidek (dziś Nowy Sad) na froncie serbskim. Od razu dał się poznać jako wysokiej klasy, wyjątkowo odważny obserwator. Na szczególne wyróżnienie zasługiwały jego loty rozpoznawcze na Brandenburgach nad silnie broniony Belgrad, za co otrzymał Brązowy Wojskowy Medal Zasługi. To jednak nie

satysfakcjonowało Mariana Gawła, ale dopiero w następnym roku osiągnął swój cel: 1.05.1916 r. rozpoczął trzymiesięczne szkolenie w szkole pilotów w Grossenheim w Niemczech. Potem jeszcze w Wiener-Neustadt miesięczne doskonalenie w pilotażu zakończone egzaminem i od 4.09.1916 r. Marian Gawel objął dowództwo plutonu lotniczego (Fliegerzug), wyodrębnionego z Flik 36 i skierowanego na front rumuński, na lotnisko Dragomirowo w północnej Bułgarii.

Lotnictwo rumuńskie wyposażone było początkowo w niewielką liczbę przestarzałych maszyn. Dopiero klęska wojsk rumuńsko-rosyjskich jesienią 1916 r. spowodowała, że w ramach natychmiastowej pomocy Rumunia otrzymała z Francji ok. 100 samolotów, a osiemnastu pilotów francuskich wspomogło Rumunów i Rosjan.

Tak więc podstawowym zadaniem lotnictwa austriackiego były loty rozpoznawcze, a do pierwszej walki powietrznej doszło dopiero pod koniec listopada

Zdjęcie tytułowe: Oficerowie i podoficerowie Flik 32, lotnisko St.Veit, front Isonzo, lato 1917 r. Stoją od lewej: FP Zugsf. Franz Eber, FP Zugsf. Josef Kohout, FP Zugsf. Franz Fraueneder, FP Zugsf. August Schmidt, FP Korp. Aladar Balazas, FP Zugsf. Karl Kotzian, FP Korp. Albin Loos. Siedzą od lewej: FP Oblt Marian Gawel, FP Hptm Richard Hubner - dowódca Flik 32. (arch. F.Fraueneder via Karl Meindl)

Kapitan pilot Marian Gawel w służbie polskiego lotnictwa, rok 1919. (arch. T. Kopański)



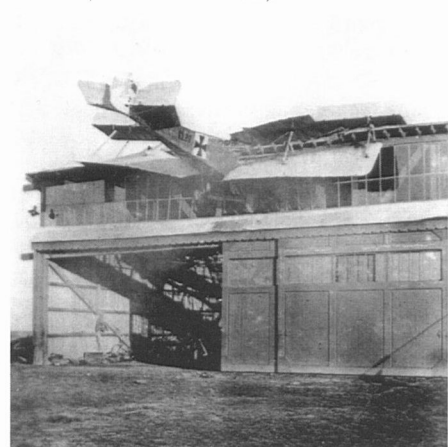
1916 r.: w dniu 25 listopada trzy samoloty Flik 36 poleciały na bombardowanie celów wzdłuż linii kolejowej Zimnicea – Alexandria. Samolot Hansa-Brandenburg C.I nr 68.17, pilotowany przez Mariana Gawła z obserwatorem podporucznikiem Leo Onciulem został w rejonie miasteczka Uhnulet zaatakowany przez rumuński samolot rozpoznawczy typu Farman. W trakcie walki, ok. godziny 15-ej, Gawel z przedniego km-u (pilota) zestrzelił rumuński samolot, który spadł koło dworca kolejowego Uhnulet. Dodatkowo na leżący już na ziemi samolot obserwator rzucił bombę uzyskując pełne trafienie. Po zajęciu tego terenu przez jednostki Armii Dunaju podjęto poszukiwania wraku, który znaleziono 27 listopada. W pobliżu leżały zwłoki pilota, oficera francuskiego i jego towarzysza, oficera rumuńskiego.

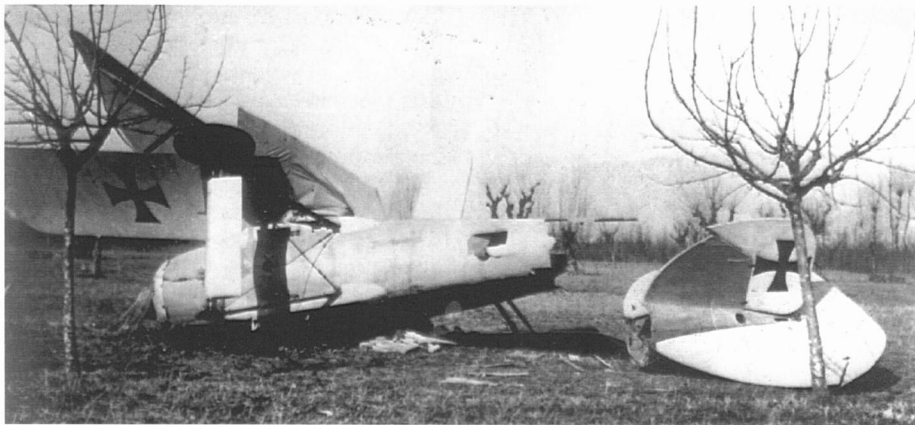
Pierwsze potwierdzone zwycięstwo powietrzne na tym froncie odbiło się szerokim echem: Marian Gawel został odznaczony Orderem Żelaznej Korony 3 klasy z Dekoracją Wojenną oraz jako pierwszy austriacki oficer lotnictwa na froncie rumuńskim otrzymał odznaczenie niemieckie przyznane mu przez dowództwo Armii Dunaju: pruski Krzyż Żelazny 2 klasy.

O wadze przyznanego pilotowi odznaczenia świadczy fakt, że identyczny Order Żelaznej Korony 3 klasy otrzymał w sierpniu 1917 r. od cesarza Austro-Węgier Manfred von Richthofen mający w tym czasie 57 zwycięstw powietrznych.

Następne zwycięstwo odniósł Marian Gawel 2 kwietnia 1917 r. W tym dniu wystartował wraz ze strzelcem, Karlem Ryanem na samolocie Hansa-Brandenburg C.I nr 68.16 przeciwko bombowcom, zamierzającym zaatakować dunajski port Braila będący głównym centrum zaopatrzeniowym niemieckiej 9. Armii i bułgarskiej 3 Armii. W trakcie walki powietrznej w rejonie delty Dunaju ostrzelany nieprzyjacielski bombowiec został zmuszony do lądowania.

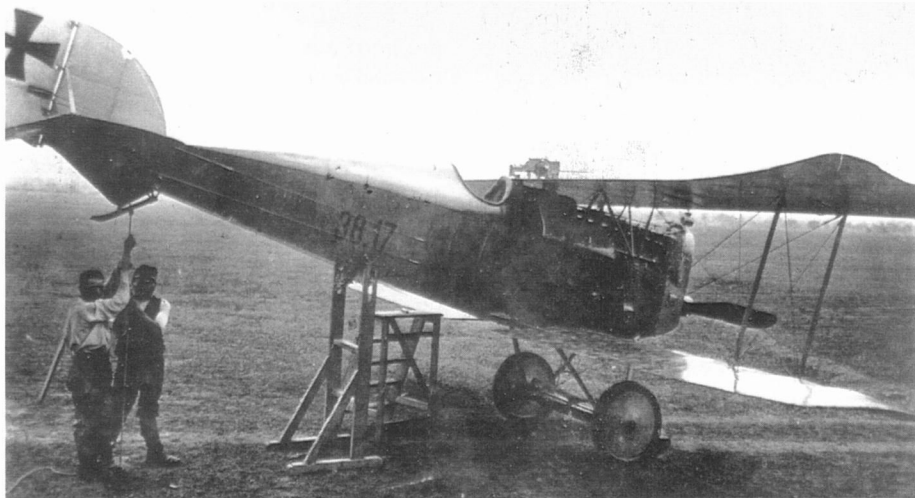
Lądowanie Oblt. Mariana Gawła Brandenburgiem 63.29 z Flik 32 na lotnisku w Bukareszcie. (arch. Karl Meindl)





Powyżej: Rozbity Oeffag D.III nr 153.133 Mariana Gawła, Flik 41/J, luty 1918. (arch. Osterr. Kriegsarchiv via Karl Meindl)

Poniżej: Aviatik D.I Berg nr 38.17 Mariana Gawła, Flik 32, front włoski, jesień 1917. Regulacja karabinu maszynowego. (arch. F. Fraueneder via Karl Meindl)



Te dwie zakończone sukcesem walki powietrzne były pewnym urozmaiceniem w niebezpiecznych, choć monottonnych lotach rozpoznawczych (m.in. z Wiktorem Langiem jako obserwatorem) lub na bombardowanie. Spektakularnym wyczynem było wylądowanie Brandenburgeriem 63.29 na hangarze na lotnisku Baneasa w Bukareszcie. Swoją służbę we Flik 36 stacjonującej w tym czasie w Pipera (Rumunia) zakończył Chefpilot Gawł 22.04.1917 r. odchodząc na urlop, a potem na dalsze szkolenie.

Przeszkolenie odbyło się w Kompanii Zapasowej (Flek) 6 w Wiener-Neustadt na maszynach myśliwskich Hansa-Brandenburg D.I. Zaraz potem, 12.6.1917r., Oblt. Gawł objął stanowisko Chefpilota we Flik 32, latającej na myśliwskich Aviatikach D.I z lotniska St.Veit na froncie Isonzo (włoskim). Tu również w krótkim czasie dał się poznać jako znakomity pilot i oficer. Już pod koniec września został przez dowództwo 2. Armii przedstawiony do odznaczenia Srebrnym Wojskowym Medalem Zasługi z Mieczami, a w uzasadnieniu wniosku podkreślono jego osobistą dzielność i odwagę, troskę o techniczną sprawność maszyn kompanii, pomoc i opiekę nad młodszymi kolegami, a przede wszystkim bardzo sprawne dowodzenie w walce jednostką w czasie długotrwałej nieobecności jej dowódcy, Hauptmanna Hübnera. To odznaczenie otrzymał 7.01.1918 r., a także prawo

dożywotniego noszenia odznaki pilota, co było znaczącym wyróżnieniem (w armii austriackiej prawo noszenia odznaki pilota otrzymywało się zasadniczo na określony czas).

Ta znakomita opinia spowodowała, że od 1 stycznia 1918 r. przeniesiono M. Gawła jako Chefpilota do najlepszej w tym czasie jednostki Flik 41/J, dowodzonej przez Godwina Brumowskiego. Pod koniec lutego 1918 r., w trakcie przelotu na myśliwcu Albatros D.III numer 153.133 z parku lotniczego na lotnisko eskadry, musiał M. Gawł przymusowo lądować, co skończyło się całkowitym rozbitciem samolotu i ciężkim zranieniem pilota. Następnie dwa miesiące spędził w szpitalu polowym w Portobuffole.

Po wyzdrowieniu, jako nie nadającego się do służby frontowej, a posiadającego duże doświadczenie i wiedzę pilota, skierowano Mariana Gawła od 15 maja najpierw jako pilota kontrolnego, a od sierpnia jako komendanta grupy odbiorczej w Aspern. Na tym stanowisku zastał go koniec wojny.

W listopadzie 1918 r., po krótkim pobycie w Krakowie, z uwagi na to, że nie nadawał się do służby frontowej, pojechał Gawł do Warszawy. Znajdowało się tutaj sporo lotników z byłej armii carskiej. Ich doświadczenie oraz kwalifikacje w większości były niewystarczające z uwagi na prawie dwuletni brak możliwości latania

bojowego czy treningowego - praktycznie od rewolucji lutowej 1917 r.

Marian Gawł, doświadczony lotnik frontowy i pilot kontrolny natychmiast został przyjęty do służby w charakterze referenta lotniczego w IV Oddziale Sztabu Generalnego a po utworzeniu Dowództwa Wojsk Lotniczych został od stycznia 1919 r. w stopniu kapitana zastępcą dowódcy Wojsk Lotniczych ppłk. pil. Hipolita Łossowskiego.

To stanowisko zajmował do kwietnia, kiedy to oddelegowano go do Paryża w ramach Polskiej Misji Wojskowej Zakupów, kierowanej przez gen. Romera. Wiedzę i doświadczenie zdobyte m.in. w Aspern wykorzystywał teraz kupując dla lotnictwa polskiego samoloty i sprzęt, a kupiono we Francji niemal: wyposażenie dla siedmiu eskadr, jednej szkoły lotniczej i jednego parku lotniczego.

W Paryżu (od 1.04.1920 r.) Gawł przebywał do października 1920 r. Po powrocie do kraju przeniesiony został do Oddziału Naczelnej Kontroli Wojskowej, a od sierpnia 1921 r. objął stanowisko zastępcy dowódcy 2. Pułku Lotniczego w Krakowie.

W tym momencie dobrze zapowiadająca się kariera Mariana Gawła w dziwny i niespodziewany sposób załamała się. W listopadzie 1921 r. został przeniesiony rozkazem Ministerstwa Spraw Wojsk. w stan nieczynny na okres jednego roku, a w styczniu 1922 r. Ogólna Komisja Weryfikacyjna otrzymała tajną notatkę Szefa Departamentu IV. Żeglugi Powietrznej, generała Gustawa Macewicza, w której to notatce generał stwierdza między innymi: „...major Gawł w Wojskach Lotniczych nie wykazał się żadną pożyteczną działalnością organizacyjną...ze względu na charakter nie nadaje się na oficera zawodowego w czasie pokoju, ...będąc w Nacz. Kontr. Wojsk. powierzono mu sprawy lotnicze przeprowadzał nieściśle i stronnie (stronniczo)..., ...na stanowisku w Polskiej Wojskowej Misji Zakupów w Paryżu również źle wywiązywał się z powierzonych mu obowiązków...; ...stawiam wniosek o zaliczenie go do rezerwy...”

Co ciekawe, w swojej opinii z 1919 r. szef Misji Zakupów gen. Romer tak pisał o Gawle: „...bardzo gorliwy, sumienny oficer...”

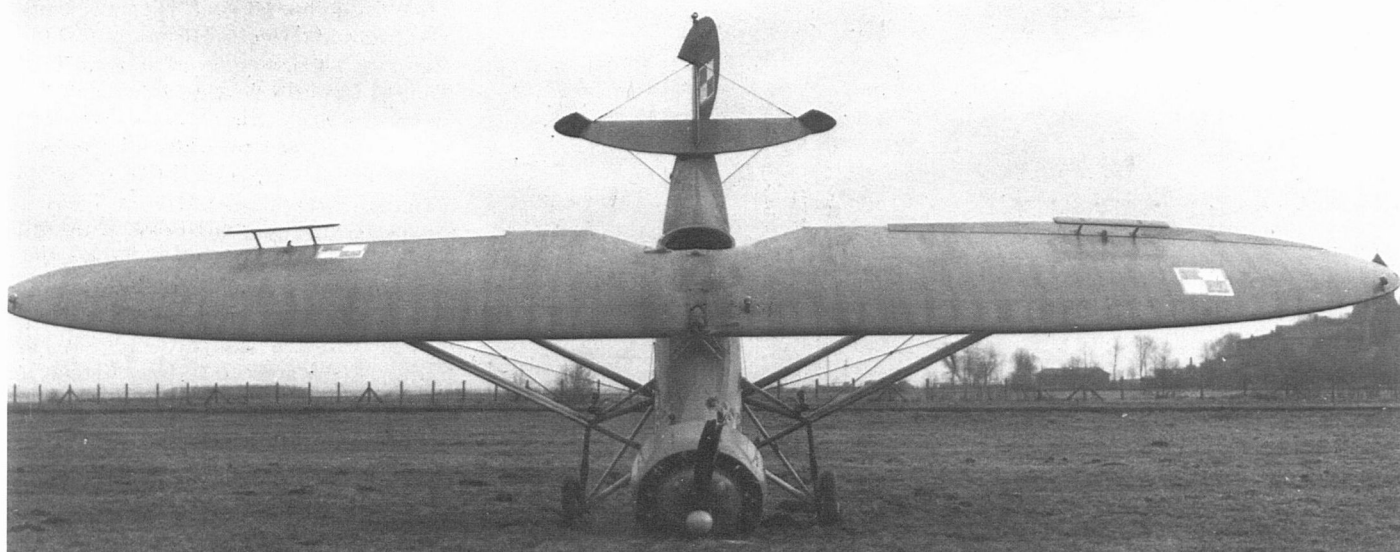
Mimo iż Naczelnik Państwa dekretem z dnia 3.05.1922 r. zatwierdził go jednak jako oficera zawodowego nie wrócił już Marian Gawł do czynnej służby; przebywał na urlopowach, w stanie nieczynnym, przenoszony ewidencyjnie do 3. Pułku Lotniczego w Poznaniu, potem znów do 2. Pułku Lotniczego w Krakowie, aż z dniem 31.10.1924 r. został ostatecznie przeniesiony do rezerwy z podległością mobilizacyjną do 6. Pułku Lotniczego we Lwowie.

Zamieszkał we Lwowie i kierował firmą „Towarzystwo Sprzedaży Samochodów”. Ostatni zapis w jego karcie ewidencyjnej brzmi: zmarł dn. 16.11.1937 r. w Warszawie.

Jerzy Butkiewicz

DANKSAGUNG

Herrn Karl Meindl für wertvolle Unterlagen und Unterstützung während der Erstellung dieses Artikels möchte ich sehr herzlich bedanken.



MDLot w opałach

Katastrofy i wypadki w Morskim Dywizjonie Lotniczym 1920-39. Część 2.

Nie tylko Bałtyk był miejscem wypadków lotniczych puckich wodnopłatowców. Maszyny MDLot bardzo często latały w głąb Polski, gdzie też zdarzały się pechowe kraksy. Na Jeziorze Łapolińskim koło Kartuz dnia 23.06.1930 r. bazowały trzy amfibie LeO H-135B3, biorące od kilku dni udział w ćwiczeniach z oddziałami wojskowymi. Tego dnia, po zakończeniu ćwiczeń, miały one odlecieć z powrotem do puckiej bazy. Start dwóch pierwszych amfibi, z bocznym wiatrem wiejącym wzdłuż jeziora, był pomyślny. Niestety, ostatnia amfibia nr 61 dowódcy klucza por. pil. Sielickiego (?), startowała pod wiatr na dość wysokie zalesione wzgórza. Na wysokości ok. 150 m jeden silnik „zdał” obroty i podciągnięta przez pilota maszyna przepadła w dół, przechodząc po chwili w ślizg na skrzydło i uderzając o powierzchnię wody. St. sierż. mech. Bolesław Rusak wskutek uderzenia uwięziony został w złamanym kadłubie. Nurkując wydostał się z wraku odpywając w bok, gdyż istniała obawa eksplozji paliwa. Widząc zaplątanego w cieżną kratownicę ppor. obs. Henryka Kołodziejka pomógł mu się wydostać. W wodzie znalazł się też pierwszy pilot por. Sielicki i drugi pilot plut. Stanisław Witas. Tymczasem dwie pierwsze amfibie krążyły nad Kartuzami i nie mogąc doczekać się maszyny dowódcy klucza zawróciły nad Jezioro Łapolińskie. Po wodowaniu uratowano czterech pływających rozbitków i odstawiono ich na brzeg jeziora. Lotnicy z załogi rozbitej amfibii z rannym ppor. obs. H. Kołodziejkiem powrócili do Pucka. Nad jeziorem pozostał tylko st. sierż. mech. B. Rusak mający zabezpieczyć miejsce, gdzie leżał rozbity wodnosamolot. Rankiem następnego dnia, po nocy spędzonej w hotelu w Kartuzach, rozmawiał z zawiadowcą stacji Garcz, leżącej tuż nad

Jeziorze Łapolińskim, pytając czy nie zmieniło się położenie samolotu (po kraksie LeO H-135B3 leżał ok. 100 m od brzegu, w szuwarach, na płytkiej wodzie). Ku swemu zdziwieniu usłyszał, że w nocy wrak amfibii zniknął i przejęty tą wiadomością udał się natychmiast furmanką nad jezioro. W trybie pilnym do Kartuz wyjechali samochodem z Pucka ppor. obs. Wiktor Złotkowski, 3 podoficerów i 6 szeregowych z II Eskadry MDLot „Rugia”, celem wydobywania rozbitej maszyny i przewiezienia jej do Pucka. Po przybyciu na miejsce kraksy i zapoznaniu się z sytuacją, ppor. Złotkowski zbeszał Rusaka za niedopilnowanie samolotu i nakazał przystąpić do akcji poszukiwawczej w jeziorze. Trwała ona ponad 2 tygodnie, użyto ciężkiego sprzętu pomocniczego. Dowódca MDLot, kmdr por. pil. obs. Karol E. Trzaska-Durski wyznaczył komisję w składzie: por. pil. Kazimierz Szalewicz, por. obs. Bolesław Piątkowski i ppor. obs. Wiktor Złotkowski, celem przeprowadzenia dochodzenia w sprawie niemożliwości wydobywania z jeziora amfibii nr 61. Komisja wyjechała do Kartuz 26.06.1930 r., a kilka dni później, w celu pobrania potrzebnego do wyciągania amfibii sprzętu, wyjechał również z Pucka do Gdyni por. obs. Edward Metzger oraz szer. Zygmunt Miętki z II Eskadry „Rugia”, który miał ten sprzęt zawieźć do Garcza. W miejscu, gdzie leżała amfibia, znaleziono początkowo tylko raketnicę i kilka drobiazgów, nurkowie schodzili pod wodę codziennie, ale po 2-3 zejściach (15 minut pracy pod wodą za jednym zejściem) muliste jezioro było tak zmaczone, że dalsze poszukiwania były niemożliwe. Pewnego dnia nagle burza przerwała pracę zespołu, a silny wiatr zdryfował ponton wydobywczy aż na środek jeziora. Kiedy stwierdzono, że wyciągnięcie kotwicy

pontonu jest niemożliwe, w najgłębszym niemal miejscu, wzdłuż łańcucha spuszczonego nurka, który na głębokości trzydziestu kilku metrów odnalazł zatopioną amfibię nr 61. W godzinę potem nurek wyszedł na powierzchnię z wymontowanym z kabiny zegarem. Z niemałym trudem podciągnięto wrak wyżej i kołowrotami ściągnięto go na płytszą wodę, gdzie udało się wymontować dwa silniki. Drewno i płótno konstrukcji amfibii po kilkunastu dniach moczenia się w wodzie nie przedstawiało już żadnej wartości, dlatego zdecydowano się pozostawić wrak w głębinie jeziora. Celem sporządzenia protokołu kasacyjnego amfibii LeO H-135B3 nr 61 dowódca MDLot wyznaczył 10.07.1930 r. nową komisję w składzie: por. pil. Kazimierz Szalewicz, ppor. obs. Walerian Jesionowski i ppor. obs. Wiktor Złotkowski. Wrak amfibii do dziś leży w Jeziorze Łapolińskim (dane znajdujące się w pracy J. Pawlaka (Polskie Eskadry 1918-1939) mówiące o wypadku amfibii Schreck FBA-17HMT2 nr 51 na Jeziorze Łapolińskim są błędne - przyp. aut).

Starzały się francuskie łodzie latające, a głównie wpływała na to ich aktywna eksploatacja i niszczące działanie wody morskiej Bałtyku. Co prawda wodnopłatowce kierowano do okresowych bądź głównych remontów w puckich Warsztatach Parkowych MDLot, lecz zużycia technicznego żywotnych części wodnosamolotów nie mogło powstrzymać. Pasma śmiertelnych wypadków na wodnosamolotach Schreck FBA-17HE2/HMT2 nadal się ciągnęło i wiosną 1930 r. MDLot znów okrył się żałobą. Po okresowych remontach piloci MDLot oblatywali oddawane do służby wodnopłatowce. W dniu 11.04.1930 r. na lot ćwiczebny polecili na oddanym niedawno do służby po remoncie wodnopłata-



Powyżej: Doszczętnie zniszczony Schreck FBA-17HE2 nr 43 w którym zginęli ppor. pil. obs. Zygmunt Majewski i mł. mjr. wojsk. Bernard Łukaszyk. (arch. M. Konarski)
Poniżej: Łódź latająca Latham 43HB3 nr 3-1. Na tej maszynie zginął w dniu 11.08.1931 r. sierż. pil. Józef Gawlik. (arch. A. Olejko)



owcu Schreck FBA-17HE2 nr 43 lotnicy: ppor. pil. obs. Zygmunt Majewski i mł. mjr. wojsk. Bernard Łukaszyk (w literaturze spotyka się przeinaczenia nazwiska mechanika brzmiące jako Łukasik lub Łukaszyk – przyp. aut.). W czasie lotu nad Zatoką Pucką o godz. 11.20 zdarzyła się tragedia - na wysokości ok. 600 m przerwał pracę silnik wodnosamolotu i bezwładna maszyna wpadła w korkociąg, z którego pilotowi nie udało się już jej wyprowadzić. Wskutek gwałtownego zderzenia z powierzchnią wody w szczątkach rozbitego wodnopłatu śmierz ponieśli obaj lotnicy (pogrzeb odbył się w Pucku 15.04.1930 r. z asystą honorowego plutonu MDLot). Ppor. Majewski pochowany został na starym cmentarzu katolickim w Pucku, gdzie prawdopodobnie pochowano też Łukaszyka). Rozbity doszczętnie wodnosamolot skasowano. Po tym wypadku rozkazem dziennym dowódcy MDLot z 13 i 14.04.1930 r. powołana została stała komisja, której zadaniem było sprawdzanie stanu technicznego wodnopłatu MDLot, wchodzących do służby po remoncie. W wyniku jej pracy wykryto szereg wad konstrukcyjnych w maszynach Schreck, przez co loty na tych sa-

molotach wstrzymano, odwołując zakaz dopiero w kwietniu 1931 r.

Śmiertelne wypadki w historii puckiego MDLot to nie tylko kraksy lotnicze spowodowane wadami sprzętu latającego lecz także ludzką nieuwagą. Dnia 21.07.1930 r. o godz. 10.15 w wyniku nieuwagi zginął w Pucku ppor. mar. Zygmunt Podgórski, który przebywał tam w ramach prowadzonego szkolenia obserwatorskiego na kursie lotniczym Kursu Aplikacyjnego Podporuczników Marynarki Wojennej (KAP). Tego dnia odbywał on w ramach kursu ćwiczebny lot na jednym z wodnopłatu Latham 43HB3 i po wodowaniu wodnopłatu na Zatoce Puckiej, podczas zmiany miejsc w kabinach wodnosamolotu ppor. Podgórski uderzony został śmigłem pracującego silnika w głowę, co spowodowało natychmiastową śmierć (pogrzeb tego oficera odbył się 24.07.1930 r. z honorową asystą plutonu marynarki MDLot na cmentarzu obok kościoła w Gdyni – Oksywiu). Taka była cena sekundowej nieuwagi nie obeznanego ze sprzętem lotniczym oficera Marynarki Wojennej.

Bardzo rzadko zdarzało się, by powodem śmiertelnych kraks były w MDLot

błędy pilotażu, popełniane przez doświadczonych pilotów morskich. Niemniej jednak taka właśnie była przyczyna kraksy, która wiąże się z grupą maszyn Latham 43HB3. Dnia 11.08.1931 r. o świcie z Zatoki Puckiej wystartował na wodnopłatu Latham 43HB3 nr 3-1 na lot aeronawigacyjny sierż. pil. Józef Gawlik - jeden z najbardziej doświadczonych pilotów MDLot, który na pokładzie samolotu miał 6 lub 7 oficerów Marynarki Wojennej, zaznajamiających się w ramach KAP ze sposobami współpracy lotnictwa morskiego z Flotą i odbywających loty zapoznawcze nad Bałtykiem. Wypadek zdarzył się o godz. 6.20 przy wstającym pięknym, słonecznym dniu. Wodowanie, jak zawsze, obserwowało wielu marynarzy i oficerów dywizjonu, wodnosamolot prowadzony wprawna ręką pilota niósł się długo nad wodą, jak gdyby trochę za wysoko, potem gwałtownie stracił prędkość i przepadł z wysokości paru metrów, uderzając silnie dnem kadłuba o powierzchnię wody. Wskutek zderzenia kadłub samolotu pękł i rozbity samolot zaczął tonąć. W kilka minut później przy powoli tonącym wraku wodnopłatu zjawiała się motorówka ratownicza i podjęła pasażerów - z oficerów PMW żaden nie doznał poważniejszych obrażeń lecz jak się okazało zginął pilot samolotu. Przyczyną wypadku był błąd w pilotażu, a przy zderzeniu z wodą sierż. Gawlik uderzył silnie czołem o tablicę przyrządów i zginął na miejscu (pogrzeb pilota z honorową asystą plutonu marynarki dywizjonu odbył się w Pucku 14.08.1931 r. - Józefa Gawlika pochowano na starym cmentarzu katolickim w Pucku obok ppor. Majewskiego). Rozbity wodnosamolot Latham 43HB3 nr 3-1 został skasowany (sprawą tą zajmowała się komisja powołana przez dowódcę MD Lot, rozkazem dziennym z 22.08.1931 r.). Była to ostatnia śmiertelna katastrofa wiążąca się z francuskimi łodziami latającymi.

A oto dalszy ciąg „czarnej listy” kraks wodnopłatu francuskich i maszyn lądowych w MDLot:

- w 1927 r. (?) rozbity został na lotnisku puckim sanitarny samolot lądowy Hanriot H-28S nr 30.14 (połamane podwozie);
- w 1928 r. przy nocnym wodowaniu por. pil. Hilary Wysocki rozbił wodnopłatu Schreck FBA-17 (numer niezany);
- w początkach maja 1928 r. podczas przelotu do Bydgoszczy uszkodzona została poważnie amfibia LeO H-135B3 nr 6-4;
- na przełomie czerwca i lipca 1928 r., podczas przelotu na trasie Puck - Warszawa, podczas wodowania w stolicy lub w jej pobliżu uległa zniszczeniu amfibia LeO H-135B3 nr 6-3 (załogą dowodził mjr. obs. Zygmunt Nikorowicz, konwojentem rozbitej amfibii do Pucka był podm. wojsk. Jan Nowakowski, a sprawę wypadku badała powołana przez dowódcę MDLot komisja w składzie: por. pil. A. Stempkowski, por. pil. E. Podolski i mjr. wojsk. Stefan Wasilewski. Decyzją komisji amfibie nr 6-3 skasowano);
- również na przełomie czerwca i lipca 1928 r. rozbiciu uległ Schreck FBA-17HE2 nr 4-5;

- 28.06.1930 r. wypadkowi w Gdyni uległa amfibia LeO H-135B3 pilotowana przez por. pil. A. Wacięgę (rannego pilota wysłano 1.07.1930 r. do szpitala w Warszawie - mówi o tym rozkaz dowódcy MDLot z 4.07.1930 r.);

- 17.09.1930 r. dowódca MDLot wyznaczył komisję w składzie: kpt. pil. B. Filanowicz, por. pil. K. Szalewicz i inż. M. Cyma (kierownik Warsztatów MDLot), której zadaniem było zbadanie stanu wodnopłatu Latham 43HB3 nr 3-2, spisanie protokołu i zaznaczenie w nim czy wodnosamolot nadaje się do kasacji czy do remontu;

- w kwietniu 1930 r. kasowano w Pucku wodnosamoloty CAMS-30E (w rozkazie dowódcy MDLot z 10.04.1930 r. użyto liczby mnogiej, więc chodzi co najmniej o dwie maszyny - przyp. aut.). Kasacją kierowała komisja w składzie: por. obs. Kazimierz Żuchowicz, por. pil. K. Szalewicz i por. pil. obs. H. Kołodziejek;

- 11.05.1930 r. rozbity został jeden z wodnopłatowców CAMS-30E;

- 10.08.1932 r. dowódca MDLot w rozkazie dziennym wyznaczył komisję w składzie: por. pil. A. Stempkowski, por. pil. obs. Stefan Kryński i inż. Eugeniusz Czosnykowski (kierownik Warsztatów MDLot) celem sporządzenia protokołu kasacyjnego i wybrakowania wodnopłatu Latham 43HB3 nr 3-6.

Dość osobliwa kraksa wodna związana jest z pojazdem zbudowanym z dwóch skasowanych maszyn MDLot. W 1932 r. (w literaturze spotyka się też inne daty - 1930 lub 1931 r. - przyp. aut.) zbudowany został w warsztatach jednostki oryginalny ślizgowiec wodny projektu ppor. pil. Gustawa Sidorowicza. Budowę ślizgowca (glisera czy też hydroglisera) przeprowadzono w ramach zajęć szkolnych przy wydatnej pomocy kierownika warsztatów ppor. pil. inż. E. Podolskiego oraz st. sierż. pil. Tadeusza Benetkiewicza i por. pil. obs. H. Kołodziejka. Konstrukcja wykazała w czasie pływów próbnych świetne właściwości nautyczne i doskonałą prędkość, pomimo że cała konstrukcja była mało zwrotna. Po próbach ślizgowiec przekazano do dywizjonu, gdzie - jak należy przypuszczać - nowo kierowani do jednostki piloci mieli na nim przechodzić naukę pływania z dużą szybkością po morzu w warunkach zbliżonych do startu i lądowania na wodnosamolocie. W ramach pływów rekreacyjnych ślizgowiec był m.in. częstym gościem na gdyńskiej plaży, gdzie wśród plażowiczów jednostka wzbudzała zrozumiałe zainteresowanie (jedna z fotografii pokazuje ślizgowiec MDLot w otoczeniu plażowiczów na tle charakterystycznego klifu redłowskiego). U schyłku lata 1932 r. (wg relacji bosmata pil. M. Banasiaka), podczas ślizgu po Zatoce Puckiej ślizgowiec został rozbity. Na dużej prędkości prowadził go ppor. pil. G. Sidorowicz i tuż przed mołem portu w Pucku wykonał gwałtowny skręt w kierunku powrotnym. Spowodowało to wywrotkę ślizgowca i wyrzucenie załogi do wody. Lotników wyratowała motorówka MDLot. Ppor. pil. G. Sidorowicz i pasażer Officerski wyszli z tego bez szwanku, zaś

st. sierż. pil. T. Benetkiewicz doznał pęknięcia obojczyka. Po tym wypadku dowódca MDLot nakazał zdemontować rozbity ślizgowiec na złom, gdyż całość konstrukcji była połamana (wg relacji kmdr. ppor. pil. J. Rudzkiego ślizgowiec wyremontowano i ponownie oddano do eksploatacji - przyp. aut.).

Wraz ze stopniowym wycofywaniem ze służby coraz to bardziej starzejących się francuskich wodnopłatowców, zakończyła się chwilowo czarna karta historii puckiego dywizjonu. MDLot w pierwszej połowie lat 30-tych przeobrażał się w wodnosamoloty polskiej produkcji typu Lublin R-VIIIbis i ter/hydro oraz Lublin R-XIIIbis/ter/G/hydro. Pasma kraksa ciągnęło się nadal, a szczególnie pechowe były samoloty z podwoziem kołowym typu Bartel BM-5. Oto przykłady:

- 15.10.1931 r. ppor. pil. Adolf Stempkowski miał kapotaż na jednym z samolotów Bartel BM-5 z podwoziem kołowym;

- w końcu czerwca 1932 r. rozbity został samolot Bartel BM-5 nr 53-70 z podwoziem kołowym (został skasowany);

- 13.06.1933 r. ppor. pil. Adolf Stempkowski miał kapotaż na innym samolocie Bartel BM-5;

- 27.01.1934 r. przy lądowaniu uszkodzony został Bartel BM-5 nr 53-68;

- w lipcu 1935 r. (?) rozbił się inny Bartel BM-5 (załoga: por. pil. Józef Rudzki i por. pil. obs. Jerzy Strzałkowski wyskoczyła z płonącego samolotu na spadochronach). Również lekkie R-XIII popularne „ery” były bardzo podatne na różne awarie konstrukcyjne.

- w lecie 1933 r. podczas wodowania na Pinnie w Porcie Wojennym Flotylli Rzecznej w Pińsku rozbity został R-XIII bis/hydro nr 701;

- 6.08.1932 r. awarii na Zatoce Puckiej uległ (lekkie uszkodzenie) inny R-XIII bis/hydro (nr 702 lub 703);

- 11.04.1935 r. przy wodowaniu skapotował przewracając się na plecy R-XIII G/hydro nr 715;

- latem 1935 r. (1936 r.?) przy podejściu do wodowania na Zatoce Puckiej przepadł z niewielkiej wysokości R-XIII bis/hydro nr 702 z załogą: por. pil. J. Rudzki i por. pil. obs. Jerzy Strzałkowski (pękły podpory pływaków, które weszły pod płat i uniemożliwiły zatonięcie samolotu);

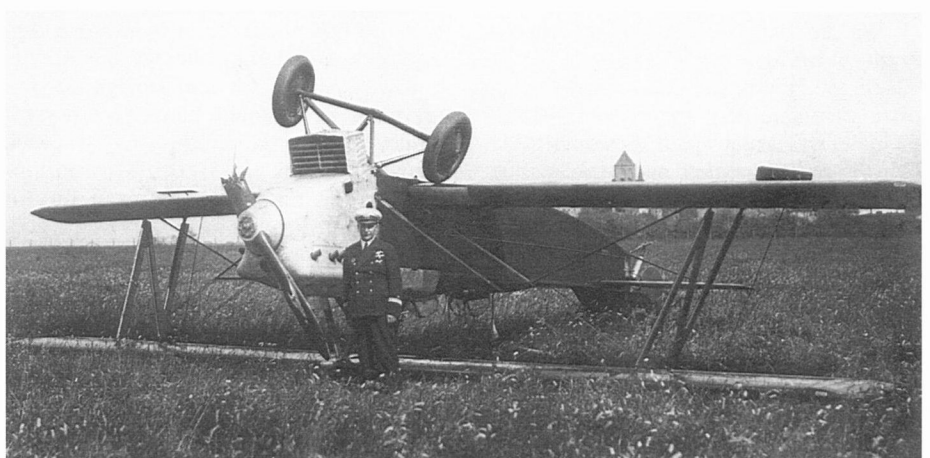
- 22.07.1936 r. o godz. 18.20 podczas wodowania na Zatoce Puckiej uległ lekkim uszkodzeniom R-XIII ter/hydro nr 711;

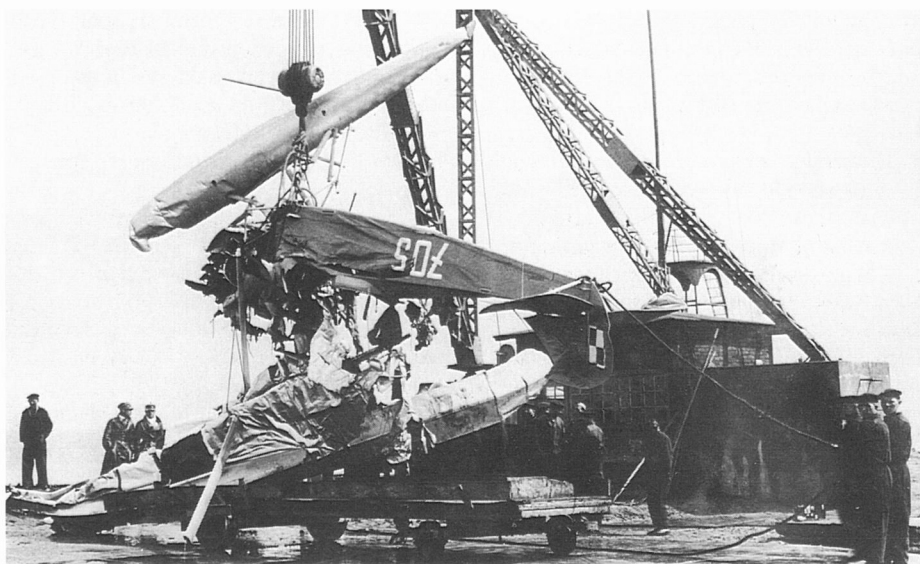
- w listopadzie 1936 r. na Bałtyku sztorm zatopił dwa wodnosamoloty R-XIII, a kilka uszkodził;



Powyżej: Rozbity Lublin R-XIII bis/hydro nr 701. Pińsk - port Wojennej Flotylli Rzecznej, 8.06.1933 r. (arch. M. Konarski)

Poniżej: Kapotaż ppor. pil. Adolfa Stempkowskiego na samolocie Bartel BM-5. (arch. A. Olejko)





Powyżej: Szczątki R-XIII ter/hydro nr 705 wyciągnięte z Zatoki Puckiej. Śmierć poniósł bosm. zaw. pil. Walenty Walkowiak w dniu 24.04.1934 r. (arch. M. Konarski)

Poniżej: Puck - 25.02.1938 r. Lądowanie na podmokłym gruncie samolotu Lublin R-XIII G/hydro nr 718. (arch. A. Olejko)



- 25.02.1938 r. podczas lądowania na polu wzlotów w Pucku uszkodzony został R-XIII G/hydro nr 718 na kołach, robiąc na podmokłym gruncie popularnego „popa”;

- 18.05.1938 r. również przy lądowaniu na podmokłym puckim lotnisku skapotał, przewracając się na plecy R-XIII G/hydro nr 719 na kołach (złamane śmigło - wg relacji kmdr. ppor. pil. J. Rudzkiego tuż przed wybuchem wojny st. bosman pil. H. Wiechciński rozbił R-XIII na kołach - czyżby to był ten wypadek?);

- 24.05.1938 r. w czasie lotu ćwiczebnego na ostre strzelanie przy wykonywaniu skreću na małej wysokości wpadł do wody R-XIII G/hydro nr 717 (pogięte nadłozie, kadłub, śmigło, uszkodzony jeden pływak);

- w kwietniu 1939 r. w czasie lotu treningowego klucza trzech R-XIII, podczas wykonywania skreću w lewo, na wysokości ok. 300 m, lecący po prawej stronie prowadzącej maszyny samolot mata pil. Mariana Tomsa wpadł w korkociąg. Nie mogąc wyprowadzić samolotu do lotu poziomego pilot wyskoczył ze spadochronem - w taki sam sposób uratował się też lecący

w drugiej kabinie mat pil. Leon Babul. Niepilotowany R-XIII spadł tuż przy drodze Puck-Swarzewo, ulegając zniszczeniu (wg relacji bosmata pil. M. Banasiaka w latach 1938-1939 wydarzyły się 3-4 kraksy lotnicze na R-XIII - przyp. aut.).

Właśnie z grupą maszyn R-XIII wiąże się nadal prześladowająca MDLot seria wypadków śmiertelnych. Nie do końca wyjaśnioną sprawą jest np. śmierć Walentego Walkowiaka. Niezupełnie wyjaśniona dlatego, że doświadczony pilot wykonujący rutynowo kolejny lot nad Bałtykiem nie przypasał się do fotela pilota (a zazwyczaj lotnicy robią to odruchowo). Czyżby więc nieuwaga? Rankiem 24.04.1934 r. do lotu służbowego na wodnopławcu Lublin R-XIII ter/hydro nr 705 wystartował z puckiej bazy bosm. zaw. pil. Walenty Walkowiak z II Eskadry Liniowej. Niebawem po starcie wydarzyła się tragedia - o godz. 9.15 w czasie lotu nad Zatoką Pucką na odcinku pomiędzy Swarzewem i Chalupami, przy głębokim przechyle z wysokości ok. 300 m pilot wypadł z kabiny (prawdopodobnie nie przypasany do fotela pilota) i uderzając

o powierzchnię wody poniósł śmierć na miejscu. Niepilotowany wodnosamolot wpadł w płaski korkociąg i rozbił się uderzywszy z dużą szybkością o powierzchnię wody (zwłoki pilota wylowiono - po pogrzebie w Pucku 27.04.1934 r. rodzina sprowadziła je do miejscowości Golejewsko k. Chojna, gdzie pochowano je na miejscowym cmentarzu parafialnym). Rozbity wodnopławiec Lublin R-XIII ter/hydro nr 705 skasowano, skreślając go z listy maszyn dywizjonu.

Lotnicy puckiego dywizjonu wykonywali często loty ćwiczebne na strzelanie powietrzne do celów naziemnych ustawianych na tzw. „depkach”, tj. pasie mielizn ciągnących się od Rewy do Kuźnicy. Nikt nie mógł przypuszczać, że zwykle ćwiczenia strzeleckie wykonywane 17.06.1936 r. nad Zatoką Pucką zakończą się tragicznie. O godz. 4.00 motorówka MDLot., w której znajdował się bosm. zbr. Bernard Hanuszewski oraz kilku marynarzy, wypłynęła z Pucka, kierując się w stronę popularnych „depek”. Za motorówką holowano łódź z makietami, które jako cele dla lotników poustawiano na piaszczystej łasze pod Kuźnicą i niebawem zaczęły nadlatywać pierwsze ćwiczące wodnopławce typu R-XIII. Obserwator oddawał szereg serii z pokładowego km-u do ustawionych celów, a wyczerpawszy amunicję nakazywał pilotowi powrót do bazy. Po odlocie samolotu przebywający w bezpiecznej odległości od poligonu marynarze dowodzeni przez bosmana Hanuszewskiego liczyli trafienia w makietach, następnie zaklejali przestrzeliny, po czym motorówka odpływała i nadlatywał kolejny R-XIII. Około godz. 9.00 nad poligonem pojawił się wodnopławiec Lublin R-XIII ter/hydro nr 709 z załogą w składzie: bosmanmat pil. Władysław Jurjewicz z Eskadry Szkolnej i chor. strzelec samolotowy Walerian Makowski z Oddziału Portowego (jeszcze przed wypłynięciem grupy bosm. B. Hanuszewskiego z Pucka, chor. W. Makowski prosił tego ostatniego by dodał mu nieco punktów przy zliczaniu przestrzelin). Gdy R-XIII ter/hydro nr 709 po wykonaniu strzelania odlatywał znad poligonu okazało się, że pociski z km-u obsługiwanego przez chor. W. Makowskiego w ogóle nie trafiły w tarczę, wzburzyły jedynie wodę wokół niej. O godz. 9.15 na wysokości ok. 700-800 m wydarzyła się tragedia - wodnosamolot wpadł w płaski korkociąg, a pilot nie mógł go z niego wyprowadzić. W powyższej sytuacji regulamin lotnictwa morskiego zakładał, że aby samolot mógł wyjść z płaskiego korkociągu, musi być wolna tylna kabina i tym samym odciążony tył kadłuba. Wobec bezowocnych prób wyprowadzenia samolotu z korkociągu pilot polecił chor. W. Makowskiemu opuścić samolot ze spadochronem. Chor. W. Makowski chcąc szybko wykonać skok, popełnił błąd i jeszcze w samolocie otworzył nerwowo spadochron, którego czasza uległa rozdarciu o obrotnicę km-u po czym wpadł z dużej wysokości do wody. Obok niego wodował natychmiast inny R-XIII (prawdopodobnie G/hydro nr 714) z załogą:

bosmat. pil. Edmund Piotrkowski, por. obs. Zdzisław Juszczakiewicz. Obserwator zaraz po wodowaniu wyszedł z kabiny i stanawszy na pływaku jedną ręką złapał za zastrzał, a drugą chwycił za uprzęż spadochronu żyjącego jeszcze chor. W. Makowskiego. Ten błagalnym głosem prosił por. Juszczakiewicza, by go ratował lecz silny wiatr i spora fala sprawiły, że por. Juszczakiewicz nie mogąc utrzymać tonącego musiał go puścić, sam również wpadając do wody. Chwilę później nadpłynęła motorówka bosm. B. Hanuszewskiego, która wyłowiła por. obs. Z. Juszczakiewicza oraz ciało chor. W. Makowskiego. Po przybyciu do brzegu w puckiej bazie lekarz MDLot, kpt. dr Edmund Urbański próbował ratować jeszcze chor. W. Makowskiego, stosując sztuczne oddychanie, lecz nie dało to żadnego efektu. Bosm. pil. W. Jurjewicz szczęśliwie opuściłabinę skacząc ze spadochronem – wodnopłatewiec nr 709 uległ zniszczeniu wskutek uderzenia o powierzchnię wody (pogrzech chor. strz. sam. Waleriana Makowskiego odbył się 19.06.1936 r. przy honorowej asyście plutonu marynary MDLot - zwłoki zostały przewiezione do rodzinnej miejscowości Góra k. Żnina i pochowane na cmentarzu parafialnym). Był to ostatni śmiertelny wypadek lotniczy wiążący się ze sprzętem latającym w historii puckiego MDLot.

W 1939 r. przed wybuchem wojny miały miejsce dwie poważne kraksy lotnicze samolotów Lublin R-XIII. 19.05.1939 r. jeden z R-XIII ter/hydro na podwoziu kołowym z Plutonu Samolotów Towarzyszących stacjonującego w Rumi-Zagórze, z załogą w składzie: bosmat pil. Aleksander Ostrowski i bosmat mech. strz. sam. Jan Karny - wykonał nocny lot ćwiczebny. W pobliżu lotniska ok. godz. 23.00 nadciągnęła z okolicznych podmokłych łąk fala gęstej mgły, która przykryła całe lotnisko, ograniczając widoczność. Pilot nie mogąc lądować na lotnisku, podjął decyzję lądowania „na las”, dosłownie na wycucie. Przy lądowaniu samolot ściał wierzchołki kilkunastu drzew liściastych, by w końcu zasnąć na drzewach. Obaj lotnicy doznali obrażeń ciała, zesłi na ziemię po linkach od spadochronów, a samolot uległ tak poważnym uszkodzeniom, że przeznaczono go do kasacji.

Samoloty dywizjonu od marca 1939 r. wykonywały loty patrolowe nad Bałtykiem, fotografowano niemieckie jednostki, a meldunki przesyłano do Sztabu Głównego. Dzień 7.08.1939 r. zapowiadał się tradycyjnie - do porannego lotu patrolowego mechanicy przygotowywali wodnosamolot R-XIII ter/hydro nr 712, którym mieli polecieć bosmat pil. M. Banasiak i por. obs. Tadeusz Jeżewski. Załoga ta rozpoznała na pełnym morzu dwa duże niemieckie statki pasażerskie z oddziałami wojska na pokładzie i 15 statków handlowych na redzie portu w Pilawie. W drodze powrotnej na wodach Zatoki Gdańskiej na wysokości Sopotu lotnicy dostrzegli wielki szybkobieżny statek pasażerski „Hansestadt Danzig” z towarzysztwa żeglugowego „Ostseedienst Preussen”,

utrzymującego łączność na linii Szczecin - Królewiec, na pokładzie którego zauważyli podejrzany ładunek. Pilot, chcąc by obserwator przyjrzał się możliwie z najbliższej odległości jednostce, obniżył lot do samej wody i przeleciał obok płynącego z prędkością ok. 20 węzłów statku. Około godz. 6.40 w odległości mniej więcej 20 km od Helu nastąpiła katastrofa. W czasie ostrego ślizgu przecinającego kurs statku, samolot wykonał niekontrolowany ześlizg na skrzydło i zderzył się z powierzchnią wody. Trudno dociekać czy spowodowane to było błędem w pilotażu czy awarią silnika. R-XIII ter/hydro nr 712 uległ rozbiciu i wkrótce zatonął. Obaj lotnicy znaleźli się w wodzie, por. obs. T. Jeżewski ciągnięty był na dno przez ciężką lunetę zawieszoną na szyi i dopiero gdy się jej pozbył wypłynął na powierzchnię lecz przed wyłowieniem udało mu się zatopić aparat fotograficzny w obawie, by jego zawartość nie trafiła w ręce Niemców. W akcji ratunkowej uczestniczył statek niemiecki. Po wyłowieniu lotników i przycumowaniu do sopockiego mola, przekazano ich w ręce gdańskiej policji, tzw. „Schuppo” - przewiezieni zostali do komendy policji w Gdańsku i po spisaniu protokołu za pośrednictwem delegata Ge-

neralnego Inspektoratu RP w Gdańsku przewieziono rozbitków do Gdyni, a potem do Pucka. Wg wspomnień rodziny pilota załoga niemieckiego statku, jak i policja gdańska zachowywały się wobec Polaków poprawnie (wg danych uzyskanych przez mgr Andrzeja Morgałę od tegoż por. obs. T. Jeżewskiego w latach 70-tych, obaj lotnicy mieli przebywać w Gdańsku kilka dni i dopiero wtedy strona niemiecka nie bez satysfakcji powiadomiła Dowództwo Floty o rozbitkach, których samochodem odstawiono do Pucka - przyp. aut.). Tymczasem w Pucku stwierdzono zaginięcie „era” i podjęto akcję poszukiwawczą wodnosamolotu nr 712, która nie dała niestety pozytywnych wyników poza wyłowieniem jednego pływaka z rozbitego samolotu (zaczęto przypuszczać, że obaj lotnicy utonęli). Po tym wypadku dowódca MDLot kmdr por. pil. Edward Szystowski nie zareagował dyscyplinarnie w stosunku do pilota mimo utraty kolejnego cennego wodnosamolotu.

Pozostałe do dziś fotografie po puckim MDLot przedstawiają połamane podwozia, kapotaże, urwane pływaki oraz nagrobki ze złamanym śmigłem. Ot po prostu z albumu lotnika morskiego.

Andrzej Olejko



Powyżej: Wyciągnięty z morza R-XIII ter/hydro nr 711 uszkodzony w trakcie wodowania zakończonego urwaniem pływaków w 1936 r. (arch. M. Konarski).

Poniżej: Rozbity na puckim lotnisku Lublin R-XIII G/hydro nr 716. (arch. M. Konarski)



Czytelnicy piszą



SM-2

Nawiązując do artykułu „Śmigłowiec wielozadaniowy SM-2” z 9 numeru Lotnictwa z Szachownicą chciałbym podkreślić dowolność, z jaką autorzy podchodzą w literaturze do ilości wyprodukowanych śmigłowców SM-2 w Polsce. G. Skowroński podaje w artykule liczbę 85 sztuk w 4 seriach. Liczba wyprodukowanych serii zgadza się, natomiast liczba SM-2 pozostaje dalej nieznaną. Wydaje się, że na rozwiązanie wszystkich tajemnic ze służby SM-2 w Polsce przyjdzie jeszcze poczekać. Oto publikowane wcześniej w literaturze liczby SM-2 dostarczonych z WSK Świdnik:

-80 sztuk SM-2 w artykule „Jak to drzewiej bywało”, Skrzydlata Polska 11/96, str. 34

-72 sztuki SM-2 w artykule „Cywilny przemysł lotniczy dla wojska po II w. św.”, NTW 9/96., str. 36

-86 sztuk SM-2 w książce „85 lat Lotnictwa Polskiego”, str. 50.

-72 sztuki SM-2 w artykule „Polskie samoloty dla wojska”, Skrzydlata Polska 8/95, str. 9

- 85 sztuk SM-2 w książce „Wiroplaty w Polsce”, R. Witkowski, str. 33

- 91 max. lub 86 sztuk min. SM-2 na stronie internetowej p. A. Tataraka, poświęconej temu śmigłowcowi.

W Lotnictwie Wojskowym nr 6/00, str. 51, w artykule „Uzbrojenie Polskiego Lotnictwa Wojskowego w latach 1961-2000”, autor - Jan Liwiński dokumentuje nam ilości SM-2, jakie były na stanie w poszczególnych latach, aż do roku 1981. W tabeli, w roku 1966 na stanie były 73 sztuki SM-2. G. Skowroński w artykule „Śmigłowiec wielozadaniowy SM-2” pisze, że w 1966 było ich już 73. Niestety to nie już, a tylko 73, gdyż przez kilka lat po zakończeniu produkcji w katastrofach i awariach liczba SM-2 zmniejszyła się.

Teraz, o ile się zmniejszyła. Jeżeli przyjąć wariant maksymalny, że wyprodukowano 91 SM-2, to zmniejszyła się o 18 sztuk. W ciągu 3-4 lat? Mało prawdopodobne. Przyjmując wariant minimalny 86 SM-2, to odpowiednio jest to 13 sztuk zdjętych ze stanu. Też za dużo, zważywszy na krótki okres eksploatacji SM-2 w jednostkach. Wniosek nasuwa się jeden: w tabeli w LW nr 6/00 na str. 51

nie ma śmigłowców SM-2, należących do Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Transportowego i Łącznikowego MSW (nazwa obowiązuje od 01.10.65.). Liczba 73 śmigłowców SM-2 w 1966 r. dotyczy tylko WL, WOPK i MW. Do tych wojsk wg J. Liwińskiego dostarczono 80 sztuk SM-2 z WSK Świdnik. Brakujące już w tabeli 7 sztuk SM-2 to ubytek w postaci 2 katastrof i 5 awarii.

Należy nadmienić, że SM-2 był dla WSK Świdnik w latach 1961-63 produkcją uboczną. Główny produkt tego zakładu to licencyjny SM-1 (Mi-1), a od 1961 na taśmie znalazła się wersja SM-1W (Mi-1M.). Wyprodukowano ich ponad półtora tysiąca głównie na eksport do ZSSR, ale nie tylko. Nielicencyjne SM-2 pozwoliły na podwojenie floty śmigłowców lekkich w wojsku polskim na początku lat 60-tych.

W artykule G. Skowrońskiego, opisującym poszczególne zespoły śmigłowca, znajdziemy fragment mówiący o instalacji przeciwbodzeniowej śmigła ogonowego. Rozdzielacz był jeden, a właściwie obracający się pierścień w kształcie litery U, do którego co jakiś czas, w miarę potrzeby, przy pomocy stałego kručca dostarczany był ze zbiornika spirytus. Pierścień miał 3 otwory (tyle ile łopat śmigła ogonowego), przez które ciecz dzięki sile odśrodkowej w rynience dostawa-

ła się do giętkiego przewodu, a nim do wnętrza krawędzi natarcia łopaty. W artykule opisana jest również wersja dźwigowa SM-2D z wciągarką. 10 grudnia 1963 r. Komitet Techniczny Wojsk Lotniczych definitywnie stwierdził, że nie ma technicznych możliwości przystosowania śmigłowca SM-2 do służby w dyżurach ratownictwa wojskowego. Komisja zapoznała się dokładnie z urządzeniem, a także z możliwościami technicznymi tego śmigłowca. Pomimo tak negatywnej opinii już na początku ich służby, jednak latały one z wciągarkami, były też prowadzone szkolenia. Stan ten trwał do czasu wprowadzenia nowego śmigłowca Mi-2 w wersji ratowniczej. Dodam, że sztandarowy 47. Szkolny Pułk Śmigłowców, który dysponował już wcześniej dużą liczbą Mi-2 i to różnych wersji, włączono do systemu ratownictwa lądowego dopiero 15 maja 1984 r.

Jednostki, które miały na stanie śmigłowce SM-2 są wymienione na najlepszej obecnie stronie internetowej poświęconej tym śmigłowcom: www.sm-2.prv.pl. Chciałbym dodać kilka uwag o przebiegu służby SM-2 w Polsce.

Pierwszy egzemplarz seryjny S201001 znalazł się w 4. Eskadrze Łącznikowej 36. SSPL w 1960 r. To na nim zginął por. pil. Tadeusz Szajbel z mechanikiem śmigłowca st. szer. Józefem Zajączkowskim. Nie wiem tylko jaki był status tego pilota, gdyż wcześniej latał on (też na SM-2) w CSL w Modlinie, natomiast w dniu katastrofy - 08.03.63. - nie było formalnie jeszcze 47. Pułku Lotnictwa Łącznikowo-Sanitarnego. W pułku na Okęciu trwała w tym czasie reorganizacja. 47. PLŁącz-San. (JW.1540) został sformowany dopiero w maju 1963 r.

W literaturze wymienia się samodzielną jednostkę WOP, mającą na stanie śmigłowce SM-2 (4 szt. w maju 1964 r.). To fakt, ale będące w Samodzielnej Eskadrze Lotnictwa Rozpoznawczego WOP śmigłowce SM-2 nie były jej własnością, zostały tylko wypożyczone z eskadry MSW. Własne śmigłowce SM-2 posiadała w tym czasie 28. Eskadra Ratownicza MW (JW.1470) i w pierwszym kwartale 1963 r. było ich na stanie 6 sztuk. Podlegająca Inspektoratowi Lotnictwa w Warszawie 26. Samodzielna Eskadra



Lotnictwa Łącznikowego, sformowana została na podstawie zarządzenia Szefa Sztabu Gen. nr 016/Org z dnia 20.02.62. Wyznaczony termin sformowania jednostki JW.3235 to 15 kwietnia 1962 r. Bazą do jej powstania była natomiast 24. Samodzielna Eskadra Lotnictwa Łącznikowego. Obie te jednostki miały również na stanie SM-2.

Klucz śmigłowców SM-2 znalazł swoje miejsce również w Pułku Ochrony i Regulacji Ruchu WSW (Wojskowa Służba Wewnętrzna). Pułk ten (JW. 2414) został sformowany 30 września 1962 r., na podstawie zarządzenia Szefa Sztabu Gen. nr 068 z 30 czerwca 1962 r. Miejscem dyslokacji były koszary przy Żwirki i Wigury na Okęciu w Warszawie. Po niespełna 3 miesiącach tok pracy jednostki przerwała katastrofa lotnicza, której przyczyną były złe warunki atmosferyczne panujące na trasie przelotu śmigłowca. Załoga SM-2: por. pil. Piotr Wołosewicz oraz pasażerowie mjr pil. Tadeusz Milczarek i kpt. pil. nawig. Dionizy Łączyński zginęli 21 grudnia 1962 r., wykonując lot usługowy.

W wojskach lądowych w miarę przybywania śmigłowców tworzone pierwsze klucze, które operacyjnie podlegały szefostwu artylerii WP. Zarządzeniem nr 0142 z dnia 30 grudnia 1961 r. Szef Artylerii WP do dnia 31 stycznia 1962 r. sformował:

- 1. klucz śmigłowców (JW.3987) należący do 32. Łużyckiej Brygady Artylerii z jej Dowództwem w Orzyszu (JW.2225).

W Śląskim Okręgu Wojskowym (SOW) jego Dowódca pomiędzy 1 lipca i 1 grudnia 1962 r. sformował:

- 2. klucz śmigłowców (JW.3511) należący do 18. Brygady Artylerii z jej Dowództwem w Bolesławcu (JW.4355).

W Pomorskim Okręgu Wojskowym (POW) jego Dowódca sformował 20. Brygadę Artylerii do 21 grudnia 1963 r., a w niej:

- 3. klucz śmigłowców (JW.1497) z Dowództwem w Choszczynie (JW.1609).

Należy nadmienić, że 1. i 2. klucz powstały jeszcze przed sformowaniem 56. Pułku Śmigłowców (JW.1641) i były wyposażone, podobnie jak powstały w terminie późniejszym 4. klucz z Biedruska, w śmigłowce SM-2. Główne ich zadania to rozpoznanie i kontrola pola walki, korygowanie ognia artylerii. Jednostkom brygad zapewniały łączność, transport, ewakuację rannych i chorych. Etat przewidywał 3 śmigłowce w kluczu przydzielanym do brygady.

Podobnie było w dywizyjnych eskadrach śmigłowców przydzielanych z 56. PS lub 49. PS na czas „W” do danego Związku Taktycznego. W eskadrze Dywizji Zmechanizowanej (DZ) były 3 klucze według etatu: klucz śmigłowców łącznikowych, klucz śmigłowców rozpoznawczych i klucz śmigłowców artyleryjskich. Łącznie 9 śmigłowców plus etatowo 119 żołnierzy.

Jak widzimy SM-2 miał różnorodne zastosowanie i był wpisany na stan wielu małych i dużych jednostek wojskowych na równi z SM-1, i na trwałe wpisał się w historię polskiego lotnictwa.

Marek Rogowski



Powyżej: Śmigłowiec SM-2 w International Helicopter Museum w Weston-super-Mare w Anglii. Nosi fikcyjny numer 05 na belce ogonowej. Jego prawdziwy numer fabryczny to S203006. Został zakupiony przez muzeum w 1991 roku. (zdj. M. Rusiecki)

Serdecznie dziękujemy za udostępnienie fotografii płk Zofii Andrychowskiej, płk Janowi Kostkowskiemu, Adamowi Gołąbkowi oraz Miłoszowi Rusieckiemu.

Z Polski dla Finlandii



KONTAKTY

Wzajemne kontakty polskich lotników z lotnikami z kraju tysięcy jezior w całym dwudziestolecu międzywojennym były mniej niż skromne. Jedynym przykładem dobrze rozumianej współpracy lotniczej był pierwszy bałtycki rajd, który miał miejsce w październiku 1926 roku. Grupa pilotów 113. Eskadry Myśliwskiej z 11. Pułku Myśliwskiego (plk pil. Jerzy Kossowski, kpt. pil. Kazimierz Kuzian, por. pil. Aleksander Cichocki) dowodzona przez plk pil. Ludomiła Rayskiego, ówczesnego szefa IV Departamentu MSWojsk., odbyła przelot na trasie Lida-Ryga-Tallin-Helsinki. Rayski pilotował Bregueta XIX, pozostali piloci trzy myśliwce Spad 61C1 (zdj. 1). Zła pogoda na trasie rajdu sprawiła, że lot obfitował w dramatyczne sytuacje. W Helsinkach pilotów witali przedstawiciele władz i wysocy rangą oficerowie Fińskich Sił Powietrznych. Plk Rayski dał popis akrobacji lotniczej, a cała grupa zebrała pochwały za wysokie umiejętności pilotażowo-nawigacyjne. Polaków traktowano bardzo gościnnie i z pełnymi honorami. Prasa fińska szeroko rozpisywała się na temat rajdu publikując jednocześnie artykuły o historii i rozwoju polskiego lotnictwa. Całe wydarzenie miało charakter propagandowy i była to pierwsza zagraniczna prezentacja nowych polskich myśliwców Spad 61C1.

W latach późniejszych dwukrotnie powtórzono bałtycki rajd (1931 i 1938 r.), ale oba miały już zupełnie inny charakter i uczestniczyli w nich tylko piloci cywilni.

OFERTY

Zakres rozmów dotyczących sprzętu lotniczego, prowadzonych przez Finów ze stroną polską, jest marginalny w porównaniu do skali zamówień składanych we Francji, Wielkiej Brytanii czy w Niemczech. Jednak pomimo że ostatecznie Fińskie Siły Powietrzne nie zakupiły żadnego polskiego samolotu, nie sposób tu o tych rozmowach nie wspomnieć.

Mimo wszystko Polska miała szansę wyeksportować tam swoje samoloty. W końcu fińscy piloci bardzo chwalili sobie PZL P.24, a „Łoś” wzbudzał swymi doskonałymi osiągnięciami duże zainteresowanie. P.24 został odrzucony na korzyść holenderskiego Fokkera D.XXI, a rozmowy na temat dostaw „Łosi” przerwał wybuch wojny. W 1936 r. Fińskie Siły Powietrzne poszukiwały nowego myśliwca, który mógłby wejść natychmiast do eksploatacji. Zakłady PZL odpowiedziały ofertą sprzedaży P.24, który miał szansę być zakupiony przez Finów, jednak prawdopodobnie z powodów politycznych Finowie wybrali Fokkera D.XXI. Niektórzy fińscy oficerowie zapoznali się z P.24 na pokazach lotniczych w Sztokholmie, inni jak np.: kapitanowie Lorenz i Appelroth wykonywali na nim loty w Polsce. Ocenili go jako dobry i mocny myśliwiec z silnym uzbrojeniem. W 1938 r. PZL zaproponowały Finlandii dostawy „Łosi”, jednak nie dostarczono ich tam z powodu klęski Polski we wrześniu 1939 r. Ilmavoimat (Fińskie Siły Powietrzne) był zainteresowany głównie wersją PZL P.37C z silnikami Pegasus XX o mocy 918 KM. Finowie ostatecznie zakupili bombowce Bristol Blenheim.

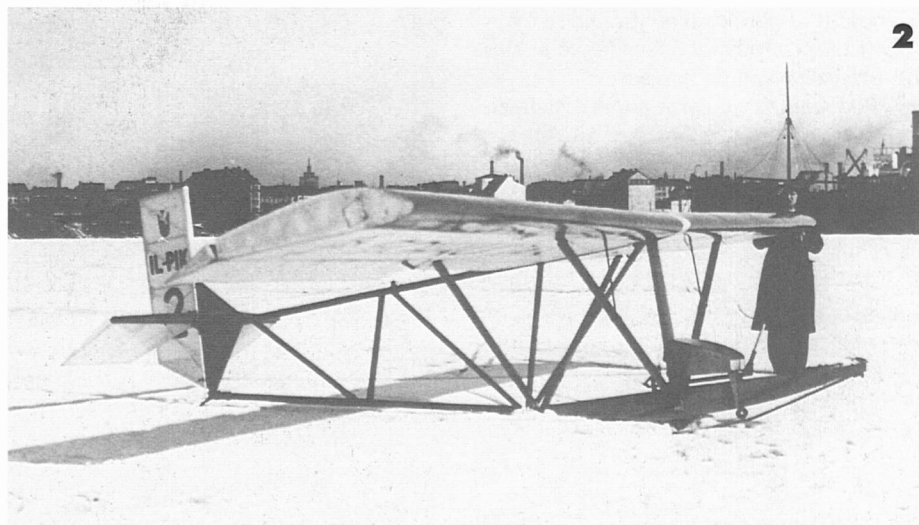
PRZELOTY

W 1939 r. dwa RWD-8 z polskimi załogami podobno próbowały przelecieć z Łotwy do Finlandii. W fińskich archiwach nie ma jednak o tym ani słowa. Być może do startu nie doszło lub oba samoloty rozbiły się w morzu. Możliwe też, że ci Polacy dotarli do Finlandii, a obydwa RWD-8 zostały zniszczone i nie figurują w dokumentach. Mogły być to oryginalne polskie RWD-8 lub VEF RWD-8 produkowane na licencji na Łotwie (podobno zbudowano tam około 10 maszyn).

4 września 1939 r. w Helsinkach wylądowały trzy Lockheedy L-14H z PLL LOT: SP-BNF pilotowany przez kpt. Klemensa Długaszewskiego, SP-LMK pilotowany przez kpt. pil. Leonarda Satela i SP-BPM pilotowany przez kpt. Zbigniewa Wysiekińskiego. Finowie pozwolili samolotom odlecieć do Wielkiej Brytanii. Wszystkie trzy Lockheedy pokonały następnie trasę Helsinki-Sztokholm-Stavanger (Norwegia)-Perth (Wielka Brytania).

SZYBOWCE

Ostatecznie jedynymi owocami polskiego przemysłu lotniczego, które latały



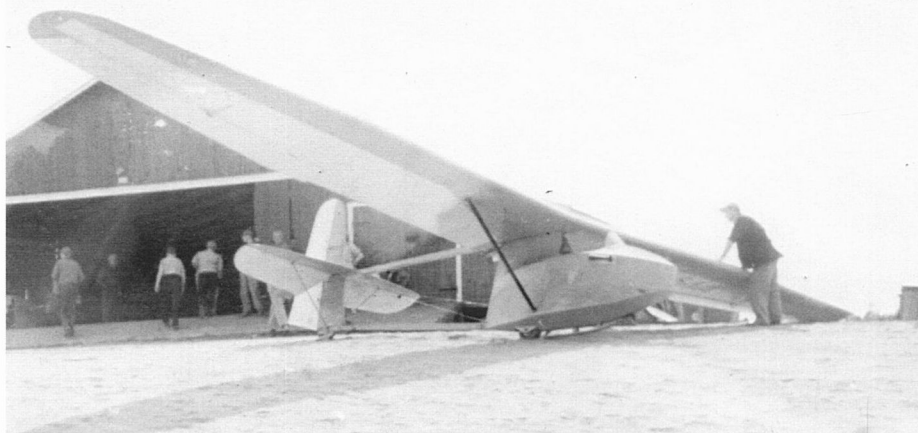
pod fińskim niebem były szybowce „Komar”, „Salamandra” oraz „Wrona”, choć oprócz drugiego z wymienionych, pochodziły one z licencyjnej budowy na Łotwie lub w Finlandii. Łotewskie „Komary” były produkowane pod nazwą „Sinilind”.

W Finlandii znalazły się trzy „Komary”: 1. OH-VIIPURI 2 - zbudowany w zakładach Viipurin Ilmapuolustusyhdistys w Viipuri (Wyborg, obecnie w Rosji) w marcu 1936 r. W czasie „Wojny Zimowej” znajdował się wciąż w Viipuri. Prawdopodobnie w 1944 r. został zdobyty przez Rosjan.

2. OH-HELSINKI 6 (później także OH-HIPY, oraz OH-MAA) - zmontowany w zakładach Helsingin Ilmapuolustusyhdistyt w Helsinkach w marcu 1937 r., otrzymał imię „Eira” (zdj.5). Przetrwiał wojnę i rozbił się w czasie lądowania w 1958 r. w Kymi. Wylatał około 300 godzin.

3. OH-TIPY 2 (później OH-MAB) - zmontowano go w Tampere (zdj.4). Swoją pierwszy lot wykonał w 1937 r. Ten „Sinilind” także przetrwał wojnę i rozbił się 20 sierpnia 1955 r. na skutek turbulencji (prawdopodobnie od burzowego cumulonimbusa) w rejonie lotniska Tampere. Pilot uratował się skokiem na spadochronie. OH-TIPY 2 wylatał 306 godzin.

Na fińskich i łotewskich „Sinilindach” próbowano także pobijać rekordy, np.: 21 września 1934 r. Volmar Wunnin przeleciał nad Zatoką Fińską z Estonii do Finlandii pokonując dystans 80 km, co by-



3



4



5



to dużym osiągnięciem jak na tamte czasy. W pewnym sensie jest to nasz mały wkład w „Wojnę Zimową”, gdyż na tych szybowcach szkolili się piloci, którzy później walczyli przeciw sowieckiemu agresorowi.

W Finlandii używano cztery „Wrony bis” do szkolenia podstawowego. Trzy z nich zostały zbudowane przez Politechnikę Ilmailukerho (Polyteknikkojen Ilmailukerho – PIK) w Helsinkach. Pierwszy z nich, zarejestrowany, jako IL-PIK 2 (zdj. 2) był używany w latach 1936-1946, drugi IL-PIK 4 w latach 1937-1938, a trzeci IL-PIK 5 od 1941 do 1948r. Czwarta „Wrona bis” została zbudowana w zakładzie Lahden Purjelentokerho w Lahti. Ukończono ją w 1936 r. i prawdopodobnie nie miała żadnych oznaczeń rejestracyjnych.

W 1938 r. zakłady Polyteknikkojen Ilmajluckerho Ry opracowały szybowiec PIK-2 oparty o polską „Wronę”. Niestety nie zbudowano żadnego prototypu.

„Salamandra” to jedyny fiński statek powietrzny zbudowanym w Polsce (zdj. 3). Została zakupiona w Polsce przez PIK w sierpniu 1939 r., posiadała numer seryjny 147 oraz znaki OH-PIK 6 (później zmienione na OH-SAA). Używano ją do roku 1962, po czym trafiła do muzeum lotnictwa w Vantaa.

HURRICANE

2 lutego 1940 r. Wielka Brytania rozpoczęła dostawy myśliwców Hawker Hurricane dla Finlandii. Wśród pierwszych dwunastu dostarczonych maszyn znalazło się też 8 Hurricaneów Mk.I, przeznaczonych początkowo dla Polski. Samoloty te były po klęsce wrześniowej niejako bezpieczne. Po jakimś czasie odsprzedano je Finom. Prawdopodobnie w tej transakcji strona polska nie brała udziału. Na tych samolotach nie było żadnych polskich napisów. Posiadały silniki Rolce&Royce Merlin III i trójłopatowe śmigła De Havilland.

POLACY W FINLANDII

Na początku 1940 r. rząd Francji zamierzał wysłać do Finlandii kontyngent wojskowy, w skład którego wchodziłoby także Polacy. Do Skandynawii miał jechać dywizjon 1/145 „Warszawski” wyposażony w samoloty Coudron CR-714 „Cyclone”. W ten sposób Francuzi pozbyliby się niechcianych samolotów i „niewygodnego” sojusznika. Ostatecznie jednak kontyngent ten nie został wysłany, głównie z powodu odmowy przez Norwegię i Szwecję transportu broni do Finlandii (z obawy przed pogorszeniem się stosunków z ZSRR). Już kilka miesięcy później w maju 1940 r. rozpoczyna się niemiecka inwazja na Francję, więc o wysłaniu wojsk za granicę nie ma już mowy. Ostatecznie do Finlandii wysłano tylko 6 z 80 zamówionych CR-714. Finowie zrezygnowali ze starania się o dalsze dostawy tych myśliwców, ponieważ wymagały zbyt długich pasów startowych jak na fińskie warunki. Poza tym CR-714 był marnym myśliwcem. Podobno potrafił rozpaść się od wstrząsów wywołanych strzelaniem z własnych karabinów maszynowych! W czasie Kampanii Francuskiej loty bojowe na CR-714 wykonywali tylko Polacy, gdyż komisja francuska uznała je jako zbyt niebezpieczne i zakazała francuskim pilotom na nich latać.

Jedynym polskim pilotem walczącym w Ilmavoimat był przybyły z Paryża por. Feliks Pecho (u finów Feliks Peczo), który latał w pułku bombowym LeR 4 (Lentorykmentti 4), wyposażonym m.in. w samoloty Bristol Blenheim I, Douglas DC-2 oraz Junkers K43. Nie są znane żadne szczegóły na temat jego służby, jednak wiadomo że por. Pecho był doświadczonym pilotem a przed wojną latał w Polsce u przewoźników cywilnych oraz brał udział w Kampanii Wrześniowej. Innymi polskimi ochotnikami w lotnictwie Finlandii byli sierżant Wacław Ulass (biografia W. Ulassa została opisana w „Małej Encyklopedii

Lotników Polskich”, tomik 19 BSP, str. 173-175), inżynierowie Betkowski i Wodziński oraz mechanicy M. Fraczykowski, W. Kuciak, J. Niedobylski (LeR 2), Edmund Otto (LeR 2), B. Roczwicz, J. Slesicki (LeR 2), E. Szwecjer oraz K. Wasowski (Wąsowski?). Technicy ci przez pewien czas służyli także w warsztatach lotniczych pułku LLv 22, a kilku z nich także w LLv 28 (prawdopodobnie ci sami, którzy pracowali w LeR 2). Byli to dawni pracownicy linii PLL LOT. Wacław Ulass został zwolniony (lub zwolnił się sam) z Ilmavoimat 31 marca 1940 r. a reszta polskich lotników 22 kwietnia tego samego roku.

PZL BRISTOL MERCURY VIII

Lotnictwo wojskowe Finlandii używało w sumie 97 samolotów Fokker D.XXI, z czego 92 wyprodukowano w Fińskich Zakładach Lotniczych Valtion Lentokonetehtas (VL) w Tampere. Siedem spośród VL Fokkerów D.XXI fińskiej produkcji: II-giej (2 sarjan) serii produkcyjnej, oraz część samolotów III-ciej serii (3 sarjan) posiadało silniki polskiej produkcji PZL Bristol Mercury VIII (zdj. 6). Z powodu braku odpowiednich silników, w lipcu 1939 r. Finowie zamówili w zakładach PZL w Warszawie serię PZL Mercury VIII. Dostawa nie doszła do skutku z powodu wybuchu wojny. Na początku 1940 r. Niemcy sprzedali polskie silniki do Szwecji. Było to około 50 silników PZL Pegasus XX, przeznaczonych początkowo dla bombowców PZL P.37C „Łoś”, które zostały zamontowane na szwedzkich Junkersach Ju-86K-13 produkowanych na licencji w zakładach SAAB w Trollhattan. Ju-86 były oznaczone jako B3, a ich wersja z silnikami PZL jako B3D. Zakłady SAAB produkowały te bombowce do końca 1940 r. Szwedzi wysłali część polskich silników do Finlandii, 25 PZL Mercury VIII w 1941 r., a dalszych 30 w 1942 r. Prawdopodobnie Finowie zamontowali kilka PZL Mercury VIII także na licencyjnych VL Blenheim I.

Jakub Marszałkiewicz

BIBLIOGRAFIA:

- Archiwum fińskiego historyka lotnictwa – pana Eino Ritaranta,
- „Wojna Zimowa 1939-1940” P. Przymusiła, wyd. Militaria 1997,
- „Hurricane w obcej służbie cz. 2” M. Wawrzyński, wyd. Ajaks 2000,
- „Fokker D.XXI”, J. Ledwoch, wyd. Militaria, Warszawa 1995,
- „Fokker D.XXI”. P. Skulski, wyd. ACE-Publications, Wrocław,
- „Almost in Finnish Air Force” J. Ronkko - <http://hkkk.fi/~yrjola/war/faf/>,
- „Aero Technika Lotnicza” nr 8/1990 ; A. Glass
- „Samoloty 1,5” – www.samoloty.ow.pl,
- Fińska strona o konstrukcjach PIK : <http://www.tky.hut.fi/~pik/lekot/pik-koneet.html>

We wish to thank mr. Eino Ritaranta from Finland for excellent photos and information.

Wojska Lotnicze i Obrony Powietrznej

Trwa proces tworzenia systemu lotniczego ratownictwa wojskowego. W jego ramach część śmigłowców W-3W „Sokół”, używanych dotychczas do szkolenia pilotów w 1. Ośrodku Szkolenia Lotniczego w Dęblinie została przesunięta do tworzonych przy poszczególnych eskadrach Lotniczych Grup Poszukiwawczych. Między innymi na lotnisku Wrocław-Strachowice w 3. Eskadrze Lotnictwa Transportowo-Łącznikowego pojawiły się już w marcu ubiegłego roku maszyny nr 0518 i 0701 (zdj. 1). Na początku tego roku śmigłowce w zakładach w Świdniku zostały doposażone i dostosowane do potrzeb SAR.

Lotnictwo Marynarki Wojennej

W 28. Eskadrze Lotniczej MW pojawiły się ciekawe elementy malowania i oznakowania znanych śmigłowców. Używany od ponad dwóch lat śmigłowiec Mi-8MTW-1 nr 5528 otrzymał charakterystyczne „oczy” na obudowach filtrów PZU, ochraniających chwyty powietrza do silników (zdj. na str. 2 i zdj. 2). Nie są one jedynie ozdobą, przeciwnie – pełnią funkcję elementu odstrasżającego małe ptaki, mogące przy ewentualnym zderzeniu spowodować uszkodzenie silnika.

Z kolei klucz ratowniczy umieścił na swojej W-3RM „Anakonda” nr 0813 godło przedstawiające węża – anakondę na kole ratunkowym (zdj. 3 i 10). Na niektórych śmigłowcach akcje ratownicze są oznaczane małymi symbolami koła ratunkowego przy kabynie załogi.

Lotnictwo Wojsk Lądowych

W pierwszej połowie 2002 roku w Dowództwie Wojsk Lądowych podjęto decyzję o zmianie schematu malowania śmigłowców. Celem tej zmiany miało być z jednej strony upodobnienie polskich maszyn do śmigłowców innych armii NATO, a z drugiej – znalezienie bardziej uniwersalnego schematu, ułatwiającego maskowanie śmigłowców w różnorodnym krajobrazie.

Wybrane zostało jednolite malowanie na wszystkich powierzchniach, farbą o odcieniu brązowo – zielonym oznaczoną wg katalogu RAL numerem 6031. Pierwsze dwa śmigłowce zostały pomalowane w listopadzie 2002 roku w Wojskowych Zakładach Lotniczych Nr 1 w Łodzi. Obecnie oliwkowy kamuflaż nosi już kilkanaście śmigłowców, a nowy schemat malowania jest także stosowany przez PZL Świdnik podczas remontów śmigłowców Mi-2 i W-3W. Ciekawostką są pewne różnice szczegółów malowań Mi-2 z Łodzi i Świdnika – te ostatnie wyróżniają się m.in. czarnym polem wokół dysz wylotowych turbin oraz znacznie większymi szachownicami.

Wiosną bieżącego roku kolejne śmigłowce dołączyły do „klubu zielonych”. Mi-24D nr 585 z 49. Pułku Śmigłowców Bojowych jest ostatnim z dostarczonych do Polski śmigłowców tej wersji (zdj. 9). Wraz z bliźniaczym 584 wyróżnia się cechami późnych serii produkcyjnych, które – za wyjątkiem systemu ppk „Szturm / Falanga”

Wieści spod wirników



1



2



3



4

5



– upodabniają go do nowszych Mi-24W. Śmigłowiec ten po przemalowaniu otrzymał także godło dowódcy Pułku. Tak pomalowany wziął udział w tegorocznym Zlocie Dowódców jednostek lotniczych w Dęblinie na początku maja 2004 r. W połowie tego samego miesiąca można go było oglądać podczas 9 Międzynarodowego Pikniku Lotniczego w Góraszce.

Pierwszymi „Sokołami” w nowym malowaniu są maszyny nr 0612 i 0613 z 66. Dywizjonu Lotniczego 25. Brygady Kawalerii Powietrznej, które zostały przemalowane podczas remontu w PZL Świdnik w I kwartale bieżącego roku. Śmigłowiec nr 0613 został zaprezentowany w Góraszce (zdj. 4), a obie maszyny można było obejrzeć podczas Wielkiej Rewii Kawaleryjskiej w Tomaszowie Mazowieckim w sobotę 19 czerwca.

Tekst i zdjęcia:

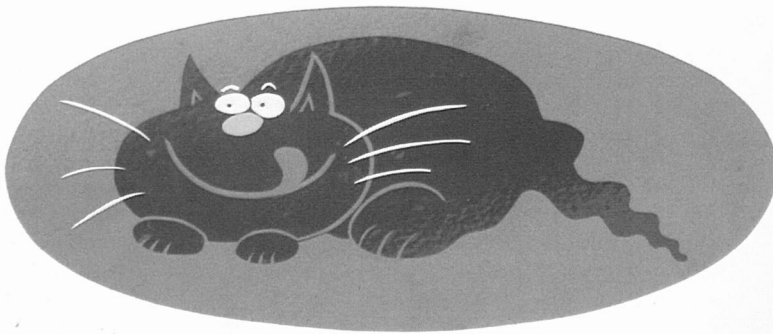
Wojtek Matusiak, Miłosz Rusiecki

Darłowo

W chwili obecnej, istnieje w Darłowie 29. Eskadra Lotnicza MW oraz Komenda Lotniska Nr 2, stanowiąca integralną część 44. Bazy Lotniczej MW. Po restrukturyzacji jednostki te przejęły tradycje rozformowanego 2. Dywizjonu Lotniczego i 4. Batalionu Zabezpieczenia. Pomimo trudności związanych z problemami sprzętowymi, nieprzerwanie trwa szkolenie lotnicze oraz dyżury ratownicze. Pod koniec ubiegłego roku z remontu w WZL-1 powrócił śmigłowiec Mi-14PS nr A-1016 (zdj. 5), co znacząco poprawiło zdolność 29. EL do wykonywania misji ratowniczych. Obecnie jest on już ozdobiony nowym godłem osobistym, które przedstawia czarnego kocura na czerwonym tle (zdj. 6). Autorem godła jest kpt. Mariusz Kalinowski. Umieszczone jest ono w typowym miejscu dla śmigłowców Mi-14PS, czyli w górnej części drzwi wejściowych. Oprócz Mi-14PS, w kluczu ratowniczym pozostaje na wyposażeniu „Ostatni Mohikanin”, czyli Mi-2RM nr 2028. Pozostałe Mi-2 zakończyły swój resurs i oczekują na dalsze losy, o których zadecyduje Agencja Mienia Wojskowego. Zielono-pomarańczowy Mi-2RM nr 2947 zakończył już swój żywot jako cel poligonowy, a zdj. 7 pokazuje jego ostatnie chwile przed załadowaniem na lawetę. W kluczu ZOP śmigłowiec Mi-14PŁ nr A-1011 otrzymał szcękę rekina, upodabniającą go do A-1010 (zdj. 11), której autorem jej jest kpt. Kalinowski. Jediną różnicą są różne zęby w górnej, środkowej części paszczy. Właśnie na tym zębataj śmigłowcu 19 marca 2004 r. ostatni, pożegnalny lot przed przejściem do rezerwy wykonał kmdr Roman Morawiec - Zastępca dowódcy BLMW (wraz z kontradmirałem Zbigniewem Smolarkiem).

Podczas corocznych lotów na poligon morski śmigłowców Mi-24 i Mi-2 z Inowrocławia oraz Pruszcza Gdańskiego 2 czerwca 2004 r. odbywały się także loty na bombardowanie celu morskiego na poligonie w Wicku Morskim. Brały w tym udział

6



7



8



również maszyny z 29. EL. W lotach tych uczestniczyły śmigłowce Mi-14PL nr A-1003 i A-1010 (zdj. 12). Jako ciekawostkę należy podać, że w tym dniu na lotnisku w Darłowie nastąpiła niespotykana „komasacja” śmigłowców. Lotnisko pękało w szwach i tętniło życiem od rana do późnej nocy.

*Tekst i zdjęcia:
Mariusz Kalinowski*

The last of the Many

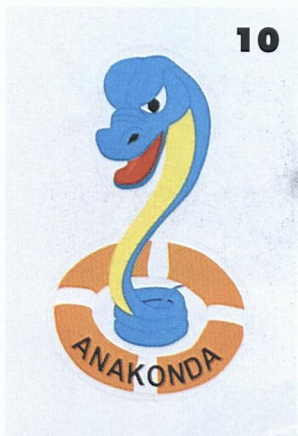
Śmigłowiec o numerze taktycznym 8825 jest obecnie najmłodszym śmigłowcem Mi-2 będącym na uzbrojeniu lotnictwa polskiego (wyprodukowany w 1984 r.). Podczas jego bytności w Polowych Warsztatach Lotniczych (PWL-49) w Bydgoszczy powstał projekt napisu okolicznościowego, który mówiłby o tym fakcie. Ekipa (znana z innych prób) w składzie: Filip Kauszka, Remigusz Gadacz przygotowała w tym celu odpowiedni napis. Na prawych drzwiach kabiny śmigłowca, na szarfię koloru białego znajduje się motto OSTATNI Z WIELU. Na drzwiach po lewej stronie umieściliśmy na szarfię napis w języku angielskim THE LAST OF THE MANY (zdj. 8). Obydwa napisy są uzupełnione oznaką obecnego użytkownika – 3. Eskadry Poszukiwania i Ratownictwa w składzie 49. Pułku Śmigłowców Bojowych bazującego w Pruszczu Gdańskim.

Picasso

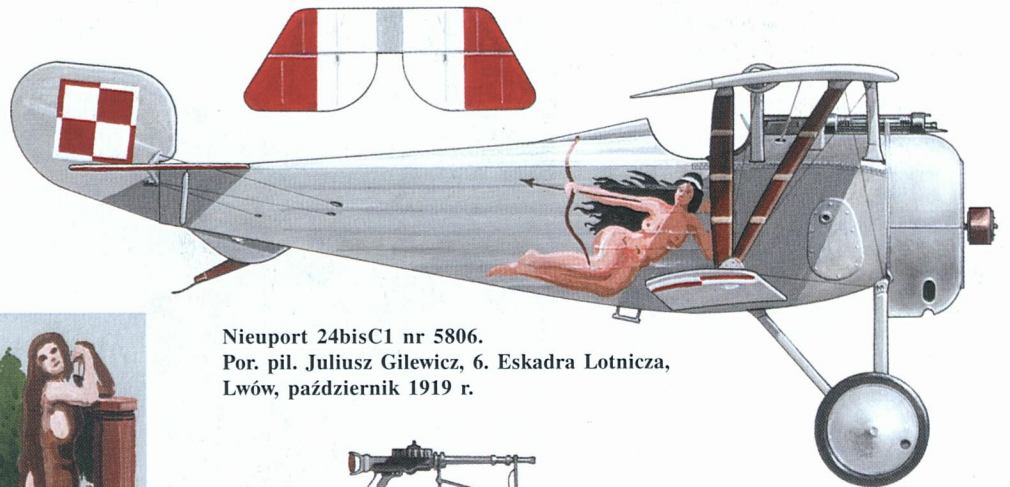
Podczas prac obsługowych, prowadzonych w PWL-49, zdarza się, że zapada decyzja odnowienia pokrycia lakierniczego na śmigłowcach. Jednym z śmigłowców, który wymagał przeprowadzenia takiej operacji był Mi-2 nr 4712. Jego pokrycie lakiernicze w wyniku kilku lat eksploatacji uległo całkowitej destrukcji, łącznie z odpadaniem farby. Kierownictwo PWL podjęło decyzję o przemalowaniu, i mechanicy przystąpili do dzieła. Wkrótce śmigłowiec lśnił już nową farbą. Wprawdzie malarnia nasza nie jest tak skomplikowana i nowoczesna jak lakiernia pewnej znanej firmy samochodowej (nie będziemy podawać jej nazwy, ze względu na kryptoreklamę), ale nie mamy się czego wstydzić. Wkrótce po malowaniu odbył się odbiór śmigłowca i jego oblot techniczny po wykonanych pracach. Niestety komputer się zawiesił i nie zdążył zamalować swego autografu przed nadejściem kontroli. Początkowe zdziwienie załogi przerodziło się w ogólną wesołość. I w ten sposób w Polskę poleciał PICASSO (zdj. 13). Cały proces malowania został uwieczniony, jak większość „innych” PRAC na kliszy fotograficznej, dzięki czemu możemy przedstawić Mi-2 Picasso naszym Czytelnikom. Śmigłowiec lata obecnie, uczestnicząc w szkoleniu podchorążych w Dęblinie.

Autorzy dziękują odpowiednim osobom funkcyjnym za „przymknięcie oka” i pozwolenie na swą działalność ku uciesze wszystkich.

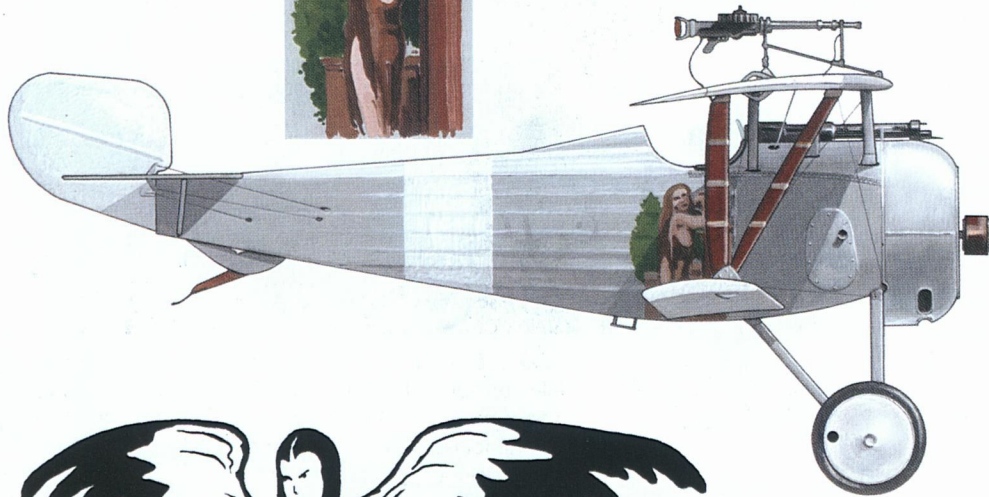
*Tekst i zdjęcia:
Filip Kauszka, Remigusz Gadacz*



Ach te BABY



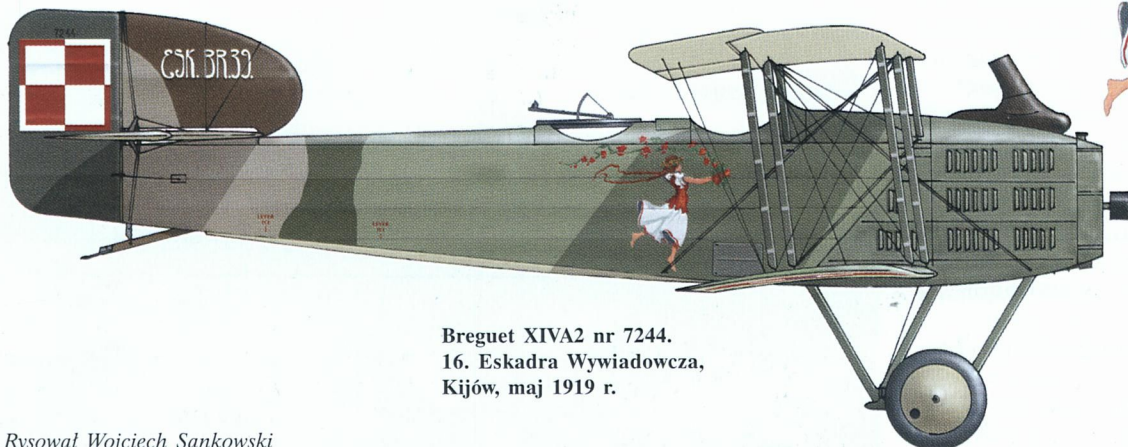
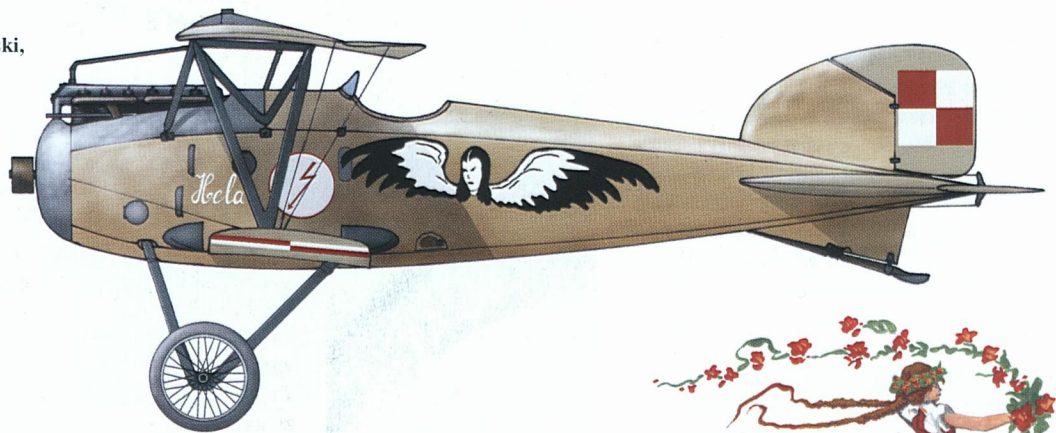
Nieuport 24bisC1 nr 5806.
Por. pil. Juliusz Gilewicz, 6. Eskadra Lotnicza,
Lwów, październik 1919 r.



Nieuport 24bisC1 nr 4301.
Na samolocie w październiku
1919 r. przeleciał na polską
stronę bolszewicki pilot ppor.
Popow.



Albatros D.III (Oef).
Plut. pil. Kazimierz Jankowski,
13. Eskadra Myśliwska,
Bobrujsk, wiosna 1920 r.



Breguet XIV A2 nr 7244.
16. Eskadra Wywiadowcza,
Kijów, maj 1919 r.

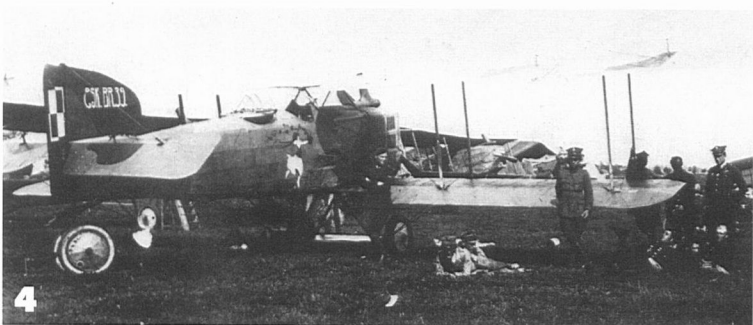
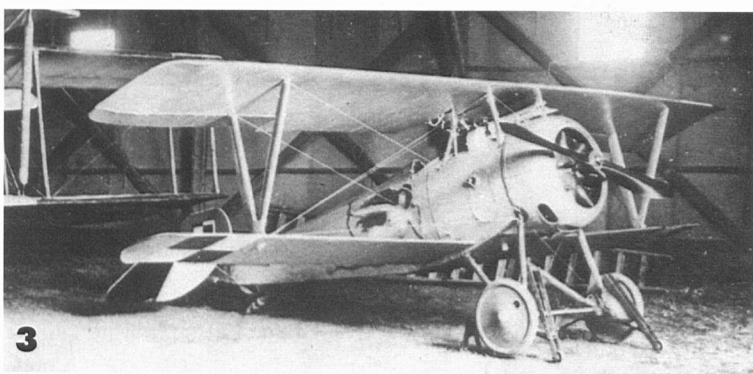
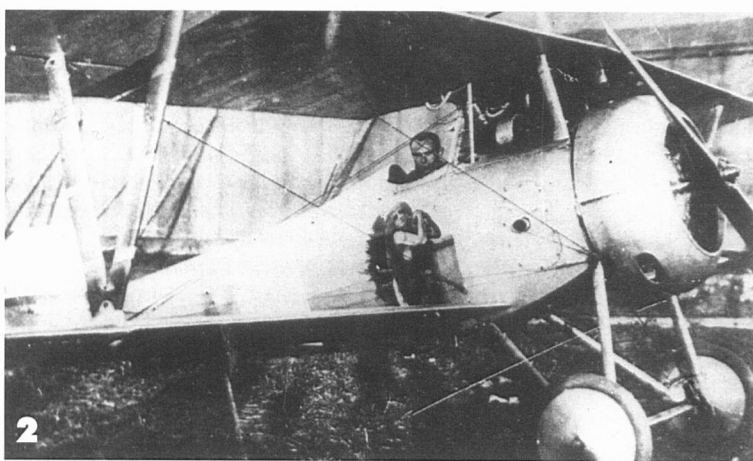


Rysował Wojciech Sankowski

Ach te BABY



Godła na samolotach część 8



Jak wielkie zasługi dla rozwoju światowego lotnictwa i jak wiele ról odegrały w nim kobiety, nie trzeba chyba nikogo przekonywać. Pilotki samolotowe i szybowcowe, filantropki i pomysłodawczynie, nauczycielki i matki chrzestne, wreszcie muzy i kochanki. Tak znaczny udział kobiet w lotniczym życiu sprawił, że na samolotach pojawiały się często ich malarskie wizerunki. W Polsce, w okresie międzywojennym, znane są cztery przypadki ozdobienia samolotu godłem przedstawiającym kobietę.

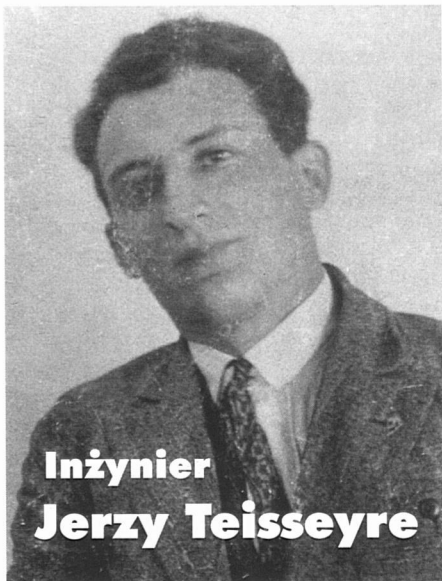
Zdjęcie 1 (arch. W. Sankowski). Albatros D.III (Oef) z 13. Eskadry Myśliwskiej. Na kadłubie godło *kobieta anioł* i imię żeńskie *Hela* przed godłem eskadrowym. Przed samolotem stoi plut. pil. Kazimierz Jankowski. Zdjęcie wykonano prawdopodobnie wiosną 1920 r. podczas stacjonowania eskadry na lotnisku w Bobrujsku.

Zdjęcie 2 (arch. W. Sankowski). W październiku 1919 r. bolszewicki pilot Popow (w kabinie) przeleciał na polską stronę myśliwcem Nieuport 24bisC1 (nr ser. 4301). Samolot był ozdobiony pięknym godłem przedstawiającym skąpo odzianą *kobietę opartą o kolumnę*. Maszynę w Polsce użytkowały 4. i 5. Eskadra Lotnicza. Jakiś czas później godło zamalowano.

Zdjęcie 3 (arch. W. Sankowski). Nieuport 24bisC1 (nr 5086) został wprowadzony z bolszewickiej 3. Eskadry przez por. pil. Juliusza Gilewicza w lipcu 1919 r. Samolot w Polsce używały kolejno: 1., 6., 5. Eskadra Lotnicza, a loty na nim wykonywał najczęściej por. Gilewicz, już w służbie polskiego lotnictwa. Maszyna posiadała piękne godło przedstawiające *Dianę*, w mitologii rzymskiej boginię księżycy, wielką łowczynię. Po wojnie samolot użytkowało szkolnictwo wojskowe, a w roku 1929, już z cywilnymi znakami rejestracyjnymi SP-ACU i bez *Diany*, trafił do Aeroklubu Krakowskiego. Swoją ostatnią lot wykonał w październiku 1932 r. Był to najdłużej w Polsce wykorzystywany myśliwiec typu Nieuport.

Zdjęcie 4 (arch. T. Kopański). Francuski samolot wywiadowczy Breguet XIVA2 (nr ser. 7244) w służbie polskiej 16. Eskadry Wywiadowczej na lotnisku w Kijowie w maju 1920 r. Na kadłubie godło eskadry *Krakowianka*. Godło powstało w grudniu 1919 r., a jego twórcą był kpt. pil. Jerzy Rudlicki. Malowano je tylko na prawych burtach samolotów.

Wojciech Sankowski



**Inżynier
Jerzy Teisseyre**

Sędziwi dziś pracownicy nieistniejących od 1939 r. wytwórni samolotów w Lublinie czy Białej Podlaskiej pamiętają inżyniera Jerzego Henryka Teisseyre'a jako konstruktora płatowców, młodszy z nazwiskiem łączą tytuł profesorski, wspominając go jako wykładowcę Politechniki Wrocławskiej. Tymczasem biografię miał znacznie bogatszą, gdyż przeżył prawie 86 burzliwych lat, poczynając od czasów odzyskania niepodległości Polski i budowy zrębów naszego lotnictwa, a na okresie jego stagnacji i obniżania lotów u schyłku XX wieku kończąc.

Urodził się 26.11.1902 r. we Lwowie, gdzie przeżył lata młodości, „chmurne i górne”. Zaledwie bowiem zdążył zostać gimnazjalistą, rozpoczęła się I wojna światowa, potem w listopadzie 1918 r. poszedł do wojska by walczyć o wschodnie granice Polski. Zdemobilizowany w stopniu kaprała piechoty, w 1921 r. zdał maturę i wstąpił na Wydział Mechaniczny Politechniki Lwowskiej. Jeszcze jako student wyjechał wiosną 1925 r. do Poznania, gdzie właśnie powstało biuro konstrukcyjne Wielkopolskiej Wytwórni Samolotów „Samolot”. Trafił pod opiekę dyrektora naczelnego wytwórni inż. Piotra Tułacza. Pracował wtedy z Augustem Bobkiem nad projektem pierwszego w naszym przemyśle lotniczym samolotu Sp-1 (zdj. 1). Młodemu praktykantowi zlecono dość odpowiedzialne zadanie: wykonanie wszystkich obliczeń nowej konstrukcji.

Ta praca była życiowym egzaminem studenta Jerzego Teisseyre'a. Wrócił do Lwowa po inżynierski dyplom, który otrzymał wiosną 1926 r. i wyjechał na staż do Francji. Praktykował jako robotnik w fabrykach silników lotniczych Gnome-Rhone, Lorraine-Dietrich i Hispano-Suiza, zaś wieczorami studiował na paryskiej Sorbonie aerodynamikę i mechanikę lotu. Wrócił do kraju w połowie 1928 r. z bagażem wiedzy wyprzedzającym kwalifikacje wielu ówczesnych polskich inżynierów. Został samodzielnym konstruktorem w pierwszej polskiej wytwórni samolotów – Zakładach Mechanicznych „E. Plage i T. Laśkiewicz” w Lublinie.

Szefem biura konstrukcyjnego u „Plagego” był wtedy inż. Jerzy Rudlicki, twórca

całej rodziny samolotów „R”, od pierwszej litery nazwiska. Teisseyre trafił do Lublina, kiedy na deskach kreślarskich był R-XI, pięciomiejscowy, jednosilnikowy samolot pasażerski. Potem wraz z inż. Marianem Bartolewskim konstruował R-XII, jedyny powstały w tym zakładzie samolot sportowy. Być może praca przy nim stała się inspiracją do opracowania przez obu inżynierów własnej konstrukcji samolotu sportowego dla Lubelskiego Klubu Lotniczego oznaczonego LKL-2. Powszechnie potem nazywano go niezbyt sympatycznie „szafą”, ale latał w klubie długo i nawet uczestniczył w zawodach.

W lipcu 1930 r. inż. Jerzy Teisseyre przeniósł się do Podlaskiej Wytwórni Samolotów w Białej Podlaskiej, gdzie zaproponowano mu stanowisko szefa biura obliczeniowego i jednocześnie powierzono kierowanie badaniami w powstałym tunelu aerodynamicznym. W tym czasie trwały w Białej próby samolotu szkolno-myśliwskiego PWS-11 (zdj. 2), jesienią oblatano prototyp PWS-12 bis, będący udoskonaleniem pierwowzoru, co – poprzez PWS-16 – doprowadziło do bardzo udanego płatowca PWS-26. Inż. Teisseyre współuczestniczył też w badaniach łącznikowego PWS-6, zmodyfikowanego samolotu pasażerskiego PWS-20 bis i „powietrznej taksówki” PWS-21. Na zakończenie swej trzyletniej pracy w Białej Podlaskiej przebadał jeszcze w tunelu aerodynamicznym model samolotu pocztowo-pasażerskiego PWS-54.

Pracując w PWS-ie inż. Teisseyre zaprojektował wraz z Augustem Bobkiem-Zdaniewski bardzo interesujące rozwiązanie opuszczonego w locie usterzenia kierunkowego. W próbach na przerobionym samolocie R-XIII stwierdzono, że zwiększa to skuteczność steru przy wyprowadzaniu z korkociągu, a ponadto zapewnia niezakłócone pole ostrzału do tyłu. Pomysł opuszczonego usterzenia został w 1934 r. opatentowany (nr 19754) w polskim Urzędzie Patentowym, a w 1936 r. rozszerzony (nr 22983) na wyłączność m.in. w Anglii, Francji, Niemczech, Włoszech i USA. Niestety, sceptyczne wobec nowatorskich rozwiązań stanowisko władz, zahamowało dalsze prace nad rozwinięciem pomysłu.

Niezależnie od pracy zawodowej inż. Teisseyre aktywnie działał w istniejącym

przy wytwórni Klubie Lotniczym PWS. Patronował najpierw sekcji konstruktorów-amatorów, a latem 1932 r. wybrano go prezesem zarządu. Zabiegał wtedy o rozwój w klubie szybownictwa, inicjując wyprawy po równinym Podlasiu w poszukiwaniu pagórków do wzlotów z lin gumowych. KL PWS był też wspólnie z Lubelskim Klubem Lotniczym organizatorem Lubelsko-Podlaskich Zimowych Zawodów Lotniczych, przeprowadzonych po raz pierwszy w 1931 r., a kontynuowanych do dziś!

Osiągnięcia inżyniera Teisseyre jako obliczeniowca nowych konstrukcji, dostrzeżono w Państwowych Zakładach Lotniczych w Warszawie i jesienią 1933 r. został tam służbowo przeniesiony. W PZL powierzono mu stanowisko zastępcy kierownika grupy konstrukcyjnej. Nadzorował powstawanie dwusilnikowego płatowca PZL-30 (projekt inż. Zbysława Ciołkosza), który w założeniu miał być samolotem pasażerskim, ale wobec zamówienia przez PLL LOT za granicą nowoczesnych DC-2, zapadła decyzja o przekonstruowaniu go na samolot bombowy. Tymczasem inż. Teisseyre po dwóch latach w PZL przeniesiono znowu, tym razem do jego „starego” zakładu (Z. M. „E. Plage i T. Laśkiewicz”), który teraz nosił nazwę Lubelska Wytwórnia Samolotów. Jako szef biura konstrukcyjnego LWS nie przypuszczał, że jeszcze raz przyjdzie mu spotkać się z tym samym, niezbyt udanym bombowcem PZL-30, któremu teraz nadano nazwę LWS-6 „Zubr”. Po latach profesor wspominał: „Zmarnowaliśmy sporo czasu na przekonstruowanie płatowca, który pod oznaczeniem LWS-4 doczekał się zbudowania w jednej serii, ale samoloty te nie cieszyły się najlepszą opinią”.

Kontynuując pracę konstruktorską inż. Teisseyre śledził trendy rozwojowe światowego lotnictwa. W 1933 r. zainteresował się eksperymentami w budowie wiatrakowców, poświęcając temu tematowi cykl publikacji na łamach „Skrzydlatej Polski” p.t. „Zasada i konstrukcja autożyra”. Zapewne stały się one inspiracją do zakupu w 1934 r. w Anglii i sprowadzeniu do kraju wiatrakowca Cierva C-30. Badania jego przydatności, przeprowadzone w Instytucie Technicznym Lotnictwa w Warszawie, zaowocowały napisanym przez Jerzego Teisseyre artykułem p.t. „O możliwości zastosowania autożyra do celów woj-



skowych” (Wiadomości Techniczne Lotnictwa – kwiecień 1935).

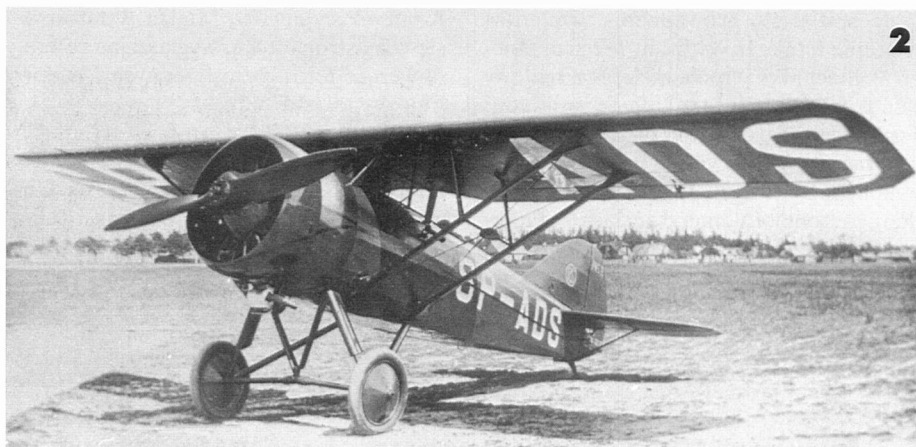
Po przeniesieniu do Lublina Jerzy Teisseyre z Władysławem Fiszdonom zajęli się konstrukcyjnym opracowaniem zaprojektowanego przez Zbysława Ciołkosza samolotu obserwacyjnego LWS-3 „Mewa” (zdj. 3). Prototyp oznaczony jako LWS -3/I oblatano jesienią 1937 r. Po niewielkich poprawkach „Mewa” latem 1938 r. przekazana została do prób w Instytucie Technicznym Lotnictwa w Warszawie. Płatowiec ten okazał się bardzo udany i nowoczesny pod względem konstrukcyjnym. Potwierdziły to opinie podczas prezentacji „Mewy” na XVI Międzynarodowym Salonie Lotniczym w Paryżu: „...równorzędny, a pod względem niektórych rozwiązań nawet lepszy od renomowanych w tej klasie konstrukcji angielskich (Westland „Lysander”) i niemieckich (Henschel Hs-126)...”

Na uwagę zasługiwało zwłaszcza umieszczenie dwóch stałych karabinów maszynowych pilota na goleniach podwozia (poza kręgiem śmigła, a więc bez potrzeby stosowania synchronizatora), co bardzo ułatwiało ich obsługę naziemną. Taśmy amunicyjne zostały ułożone wewnątrz owiewek osłaniających golenie podwozia. Również mocowanie ruchomego k.m. obserwatora radiotelegrafisty było nowatorskie: w stanie spoczynkowym pozostawał we wnęce na grzbiecie kadłuba, a w przypadku konieczności użycia obserwator naciskał tylko przycisk w podłodze kabiny. Wtedy jednocześnie unosiła się górna część oszklonej osłony kabiny, a z wnętrza wysuwał się karabin na półobrotnicy. Autorem tego rozwiązania był bardzo zdolny technik-konstruktor Jan Lenartowicz.

„Mewa” charakteryzowała się niezwykle krótkim startem i dobiegiem, dobrym wznoszeniem, a na wysokości powyżej 3 tysięcy metrów osiągała prędkość większą, niż ówczesne polskie samoloty myśliwskie! Te osiągi zdecydowały o złożeniu wytwórni zamówienia na dostawę 200 samolotów dla polskiego lotnictwa. Jednocześnie podpisano umowę z Bułgarią, która chciała zakupić 60 „Mew”. Produkcję seryjną rozpoczęto wiosną 1939 r., jednak do wybuchu wojny zdołano wyprodukować zaledwie 17 samolotów, z których tylko 2 trafiły na front.

Pracując w LWS inż. Teisseyre skonstruował jeszcze dwa płatowce, z których jeden został zbudowany. Był to samolot sanitarny LWS-2 (zdj. 4). W lipcu 1938 r. wygrał on międzynarodowy konkurs lotnictwa sanitarnego w Luksemburgu, zdobywając puchar Raphaela.

Po wybuchu wojny Jerzy Teisseyre ewakuacyjnym szlakiem przez Rumunię przedostał się do Francji. Od lutego do czerwca 1940 r. pracował w fabryce samolotów „Devoitine” w Tuluzie. Potem ewakuował się do Anglii, gdzie w stopniu podporucznika powołano go do służby technicznej w polskim lotnictwie wojskowym. W lutym 1941 r., po zawarciu porozumienia pomiędzy władzami polskimi, brytyjskimi i tureckimi, został wraz z grupą



polских specjalistów oddelegowany do pracy w tureckim przemyśle lotniczym. Od maja był szefem biura konstrukcyjnego zakładów lotniczych Turk Hava Kurumu Ucak Fabrikasi w Estimstgut pod Ankarą. Jednocześnie zaangażowano go jako wykładowcę na Politechnice w Stambule, gdzie prowadził wykłady z budowy samolotów i mechaniki lotu.

Polscy konstruktorzy, którymi kierował inż. Teisseyre, w ciągu pięciu lat zaprojektowali i zbudowali w Turcji 6 płatowców, przy czym 4 były jego autorstwa. Najpierw powstał THK-2, jednomiejscowy samolot akrobacyjny z wciągany podwoziem, wykonany w niewielkiej serii. Po nim był THK-3, dwusilnikowy samolot sanitarny, zabierający oprócz pilota i sanitariusza dwóch chorych na noszach. THK-4 to dwu-

silnikowy, mały samolot pasażerski z dwoma pilotami, przewidziany dla 6-8 pasażerów. THK-7 został zaprojektowany jako trzymiejscowy samolot sportowo-turystyczny, jednosilnikowy ze śmigłem pchającym i trójkołowym podwoziem. Projektu tego inż. Teisseyre nie dokończył w związku z powrotem do Polski we wrześniu 1946 r. Ciekawostką stanowi opracowanie w 1943 r. przez polski zespół szybowca desantowego THK-1, który zbudowany został w egzemplarzu prototypowym.

W kwietniu 1947 r. inż. Jerzy Teisseyre rozpoczął pracę w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego Wrocław – Psie Pole. Początkowo był szefem produkcji, a później kierownikiem samodzielnej grupy konstrukcyjnej, wydzielonej z warszawskiego Centralnego Studium Samolotów. Równ-

legle podjął się prowadzenia wykładów w grupie lotniczej Wydziału Mechanicznego Politechniki Wrocławskiej – z budowy samolotów, aerodynamiki, mechaniki lotu i statyki konstrukcji lotniczych. Ostatnią jego pracą konstrukcyjną w lotnictwie była wykonana w grudniu 1949 r. adaptacja lądowego samolotu amerykańskiego „Piper-Cub” na wersję pływakową. W tym samym miesiącu, w związku z utworzeniem na Politechnice Wrocławskiej Wydziału Lotniczego, został jego dziekanem. W 1955 r. nadano Jerzemu Teisseyre tytuł docenta, a w dwa lata później – profesora nadzwyczajnego. Od 1956 r. przez 8 lat był lotniczym doradcą naukowym Wytwórni Sprzętu

Komunikacyjnego w Mielcu. Interesował się też astronautyką, wygłaszając referaty dotyczące lotów przestrzennych i budowy silników raketowych.

W lipcu 1964 r. prof. Teisseyre ponownie podjął pracę za granicą. Przez dwa lata był wykładowcą w Afryce na Uniwersytecie Technicznym w Kumasi (Ghana), prowadząc w języku angielskim zajęcia z wytrzymałości materiałów i teorii sprężystości. Po powrocie do kraju kierował zakładem pojazdów samochodowych Politechniki Wrocławskiej i w 1968 r. mianowany został profesorem zwyczajnym. Na emeryturę odszedł w 1973 r., ale przez wiele następnych lat prowadził jeszcze na

Politechnice Wrocławskiej wykłady zleczone. Był promotorem ok. 20 prac doktorskich, ogłosił drukiem 27 prac naukowych i 7 popularno-naukowych.

Jerzy Teisseyre brał bezpośredni udział w budowie 21 samolotów, z których 13 produkowanych było seryjnie, a spośród 9 prototypów opracowanych przez niego samodzielnie, tylko 2 nie doczekały się powielenia w serii. Aktywny do ostatnich dni swego życia prof. Jerzy Henryk Teisseyre zmarł 13 czerwca 1988 r. w wieku 86 lat i spoczął na cmentarzu Świętej Rodziny na wrocławskim Sępolnie.

Tadeusz Chwalczyk

Modelarstwo



Nie będę pisał o historii tego samolotu, zainteresowanych odsyłam do TBiU nr 92, Monografii Lotniczych - Jak 1 i do Skrzydeł w miniaturze nr 2/91. Znajdziecie tam wszystkie potrzebne informacje, a w ostatniej pozycji także wspaniałe plany. Dlaczego w tytule podaję Jak-1b? Do lat 90-tych oficjalnym oznaczeniem tej wersji w polskiej i światowej literaturze było właśnie Jak-1m, co później w świetle sowieckich informacji okazało się błędne. Właściwą wersją jest Jak-1b.

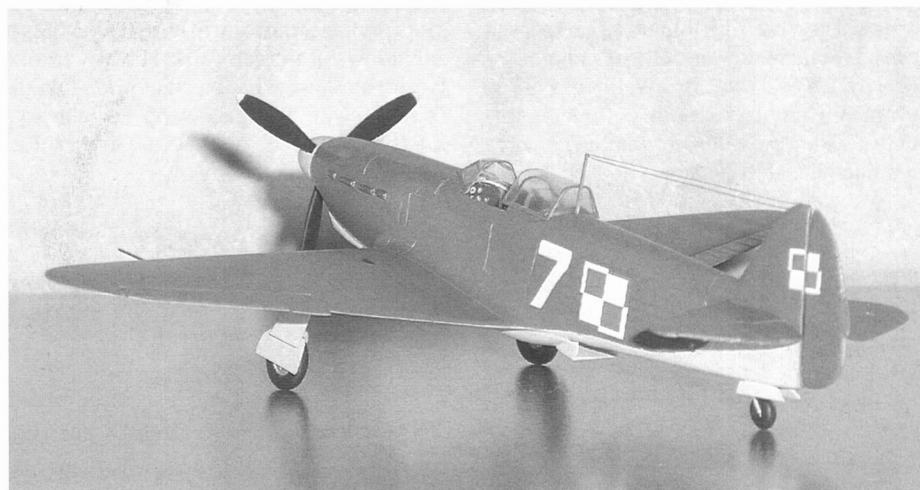
Model Jaka-1b firmy ZTS Plastik jest jedynym znanym mi (pomijam reedycje pod innymi nazwami) modelem tej wersji samolotu. Ma on już ponad 20 lat i widać to po zużyciu wyprasek, nie pomogła tu ich naprawa w latach 90-tych. Model pomimo swego wieku prezentuje się nieźle i nie odbiega od dostępnych w czasie jego powstania planów. Nie oznacza to jednak, że jest bez wad. Najnowsze plany Zbigniewa Luranca, wykonane na podstawie badań egzemplarza muzealnego, pokazują nieścisłości bryły. Należy jednak pamiętać, że w ZSSR samoloty tej samej wersji produkowane w różnych zakładach mogły się między sobą znacznie różnić. Model posiada dobre jak na tamte lata wnętrza kabiny. Drobnymi detalami pokazują nam wiek i stan formy, są rozmyte i właściwie nie nadają się do wykorzystania. Model posiada wypukłe linie podziałowe bliskie tym z ory-

ginału. Aktualnie stosowane tworzywo jest najgorszym jakie spotkałem na modelach ZST Plastik od 1980 roku! Owiewka kabiny nie nadaje się właściwie do niczego. Ciekawostką zestawu jest możliwość budowy wczesnej wersji Jak-1 z wyższym grzbietem i dwoma km w kadłubie.

Mój model powstał w latach 90-tych i nie poprawiłem w nim wszystkich błędów. Zmieniłem obrys usterzenia poziomego i zastąpiłem śmigło wraz z kołpakiem nowymi elementami, odpowiadającymi planom Z. Luranca. Kolejnym krokiem było zaszpachlowanie prawego km i wykonanie od podstaw wyposażenia kabiny pilota. Do

tego celu wykorzystałem blaszkę Eduarda do Jak-3, zawierającą tablice przyrządów i orczyk. Kratownice kadłuba wykonałem z cienkiego drutu miedzianego, a panele boczne z płytek polysterenu, dorobiłem również mechanizm przeładowania działka i nowy drążek sterowy. Następnie wykonałem ścianki boczne komór podwozia głównego i nowe osłony podwozia oraz kołka ogonowe ponieważ polskie maszyny posiadały chowane kółko ogonowe. Wybrany przeze mnie samolot posiadał powiększony wlot powietrza w skrzydle. Część ta znajduje się w zestawie lecz należy ją poprawić (otworzyć), drugi wlot u nasady prawego skrzydła należy zlikwidować, gdyż występował tylko na Jak-1. Kolejne modyfikacje to klapy wylotowe chłodnic i ich siatki wlotowe. Wytrasowałem na nowo linie podziałowe i oddzieliłem powierzchnie sterowe, które przykleiłem w pozycji wychylonej. Ostatnią, i chyba najważniejszą zmianą było zastąpienie marnej owiewki elementem waku z zestawu firmy Falcon o wspaniałej przejrzystości. Samolot pomalowałem według informacji z instrukcji zestawu, różni się on od podanego w TBiU żółtym kołpakiem śmigła. Nie znając zdjęcia Jak-1b z okresu powojennego uważam, że oba są tak samo prawdziwe jak i błędne – czyli „nikt nic nie wie”. Kalki z zestawu są dość dobrej jakości, choć kiedyś były jednak lepsze.

Jerzy Ciupek



Kapitan Sipowicz 1



Inżynier Aleksander Sipowicz znany jest głównie jako ostatni dyrektor Lubelskiej Wytwórni Lotniczej, który we wrześniu 1939 r. wywiózł do Bułgarii kompletną dokumentację techniczną samolotu LWS-3 Mewa. Dokumentacja posłużyła Bułgarom do zbudowania własnego samolotu tej klasy o nazwie KaB-11 Fazan.

Mniej znany jest fakt zbudowania przez inż. Sipowicza piętnaście lat wcześniej (wówczas kapitana, pracownika Wojskowej Centrali Badań Lotniczych) oryginalnego górnopłata z zastrzałami dającymi dodatkową siłę nośną.

Samolot nie był konstrukcją samo-

dzielną. Kadłub pochodził ze skasowanego wcześniej samolotu szkolnego Nieuport 80E2 i posiadał silnik Le Rhone 9C o mocy 80 KM. Źródła współczesne podają, że skrzydło stanowiło oryginalną konstrukcję Sipowicza. Jednak zaprzeczają temu zdjęcia, na których widzimy płat identyczny z tymi używanymi na Nieuportach 80E2. Zbudowano natomiast całkowicie nowe usterzenie z samolotu Ansaldo A-1 Balilla i prawdopodobnie zaślepiono przednią kabinę pozostawiając miejsce pilota w kabynie drugiej.

Najciekawszym rozwiązaniem wydaje się zastosowanie zastrzałów nośnych. Za-

strzał tylny to w zasadzie dolny płat o kształcie trójkąta uniesiony do góry i usztywniający płat górny. Zastrzał przedni starannie oprofilowany i kryty płótnem też wytwarzał siłę nośną.

Samolot otrzymał nazwę "Kapitan Sipowicz 1" i został oblatany przez twórcę na lotnisku mokotowskim w 1926 roku. Wykazywał dobre własności w locie i był poprawny w pilotażu. Nie wzbudził jednak większego zainteresowania władz wojskowych i cywilnych, i jego dalsze losy nie są znane.

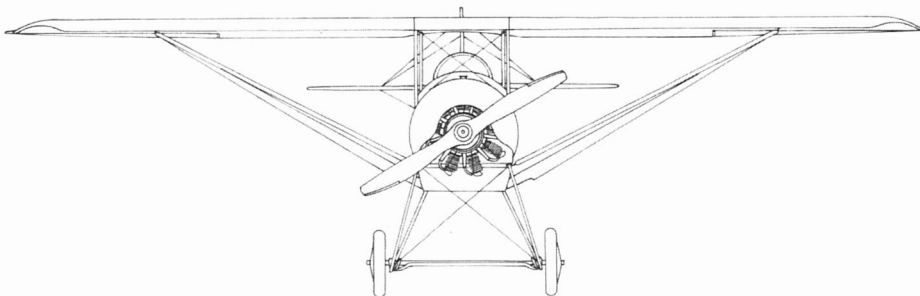
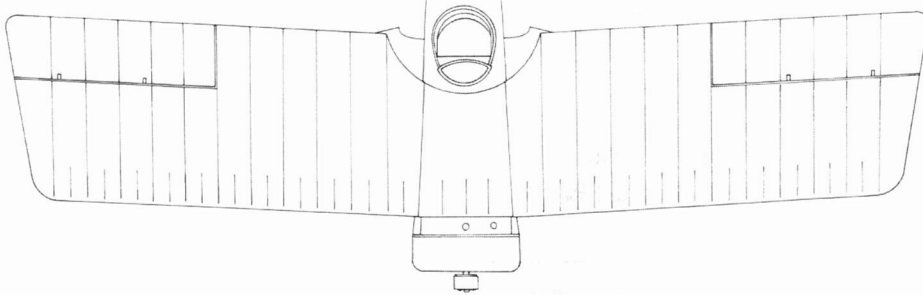
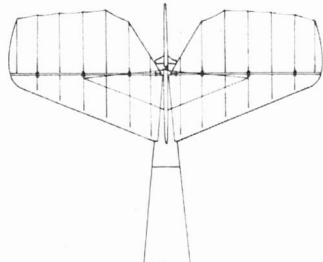
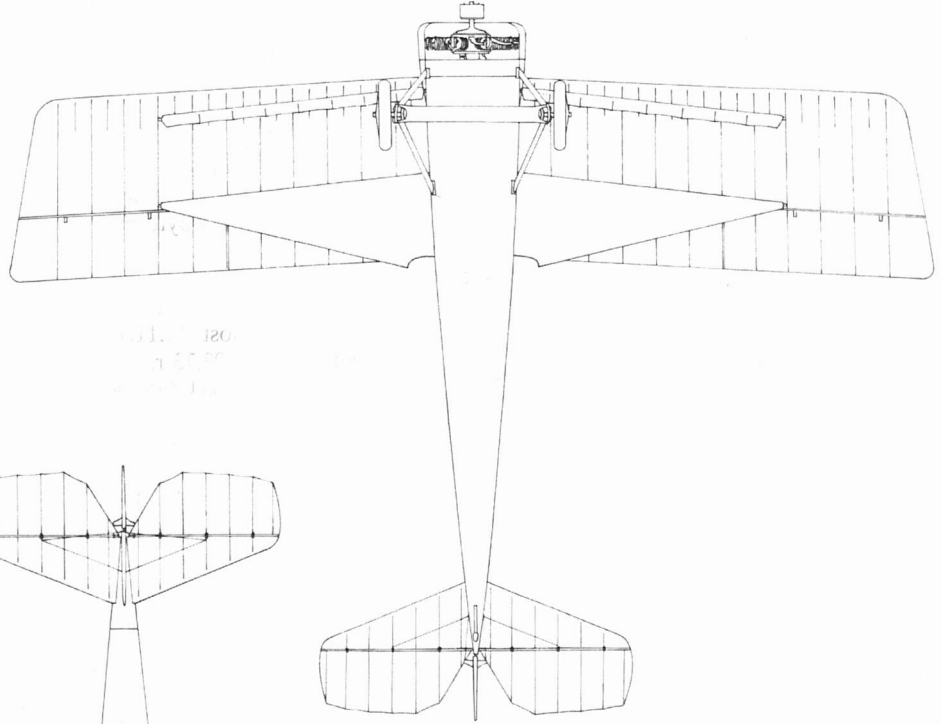
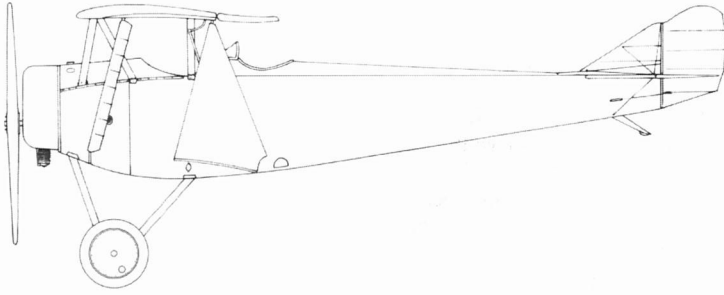
Wojciech Sankowski

Zdjęcia ze zbiorów Bronisława Ratajczaka



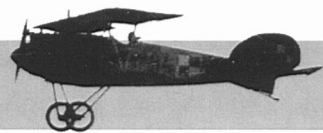
KAPITAN SIPOWICZ 1

silnik Le Rhone 9C
o mocy 80 KM
rozpiętość - 9,0 m
długość - 6,9 m
wysokość - 2,6 m



skala 1/72
Rysował Wojciech Sankowski

Z kabiny obserwatora



Listy

Nawiązując do artykułu „13. Pułk Lotnictwa Transportowego, lata 1963-1985”, który ukazał się w numerze 9, chciałbym dodać kilka uwag na temat tej jednostki. W „Rodowodzie”, autor p. Gołąbek pisze, że 13. SPLT został sformowany w Jarosławiu. Miejscowość ta nazywała się Jarosławiec.

Autor pisze że ówczesny etat pułku (grudzień 1944) to 55 pilotów, 11 nawigatorów i 52 samoloty typu Po-2.

Tu zaszła chyba jakaś pomyłka, to nie ten pułk. W grudniu 1944 r. pułk liczył 33 pilotów i 11 nawigatorów. Etat osobowy wynosił 96 żołnierzy plus 1 pracownik cywilny. Stan samolotów według etatu to 32 sztuki Po-2, w tym 2 Po-2 w kluczu dowództwa. Na dzień 01.05.45 r. pułk posiadał 28 załóg mających do dyspozycji 30 samolotów Po-2 i 1 Szcze-2.

Podrozdział 55. PLT 1963-1967.

55. PLT powołano do życia zarządzeniem Szefa Sztabu Generalnego WP nr 03/org z dnia 04.01.63 r. Po nim był dopiero rozkaz szczegółowy nr 040/org dowódcy LO z dnia 29.04.63 r. Bazą do powstania pułku był klucz An-2, dowodzony przez kpt. pil. F. Domala i eskadra z 36. SSPL pod dowództwem mjr pil. J. Rybickiego. 3. Eskadra aerofoto z pułku z Warszawy przyleciała wcześniej, niż to sugeruje autor, bo w maju 1963 r.

W tym podrozdziale jest podana liczba skoków ponad 20 tys. przy jednoczesnym nalocie 180 godzin - to chyba błąd w druku. Taka liczba skoków to ogromny wysiłek organizacyjny, przekraczający możliwości techniczne pułku. Do prowadzenia poważniejszych operacji desantowych (z udziałem całej 6. Dywizji) planowane było użycie radzieckiego lotnictwa transportowego.

Autor pisze, że 30.09.67 r. jednostce przywrócono pierwotną nazwę - nie tylko. Rozkaz nr 025/MON z 30.09.67 r. w sprawie przekazania jednostkom wojskowym historycznych numerów oraz ustanowienia dorocznych świąt jednostek. Świątem 13. PLT został 23 sierpnia. Według mnie podział na eskadry w pułku był nieco inny: 1. Eskadra - An-12/Il-14/Li-2, 2. Eskadra - An-2. PLL LOT wypożyczał samoloty An-12B do przewozu truskawek i innych towarów do krajów skandynawskich, arabskich. Do tych celów dano im rejestrację cywilną i tak: od 08.06.67 r. do 17.07.67 r. samolot nr fab. 4307 otrzymał SP-LZA, a samolot nr fab. 4308 dostał SP-LZB.

Katastrofa balickiego An-12B miała miejsce pod Bejrutem w miejscowości Aramoun, a nie Aramousz.

Podrozdział 1968-1985

Autor pisze, że w grudniu 1970 r. wycofano 9 Li-2. Natomiast pod zdjęciem Li-2 na str. 7 jest: „ostatnie takie maszyny wycofano z 13. PLT pod koniec 1973.” Ponadto niemożliwe, aby w 1. Eskadrze po reorganizacji było 14 sztuk Il-14. Inne jednostki

też posiadały ten typ samolotu, którego łącznie w tym okresie w WL było tylko 16 sztuk. Na potwierdzenie tego autor pisze dalej, że w 1971 r. na stan pułku wpisano dalsze 2 Il-14 w wersji fotogrametrycznej.

Inne są daty dostarczenia do Krakowa samolotów An-26 z kijowskiej wytwórni GAZ # 473. Autor pisze, że 13.09.72 r. pojawiły się na lotnisku An-26 o numerach - 1308, 1309, 1310. Dwa pierwsze wylądowały już rok wcześniej! I tak:

An-26 nr 1308 data dost. 11.09.71 r.

An-26 nr 1309 data dost. 13.09.71 r.

An-26 nr 1310 data dost. 15.09.72 r.

Dalej w tekście znajdziemy: „W listopadzie do pułku trafiło 5 maszyn: 1402, 1403, 1406, 1407 i 1508 tworząc 2. Klucz 3. Eskadry”. W rzeczywistości było nieco inaczej:

An-26 nr 1402 data dost. 04.11.72 r.

An-26 nr 1403 data dost. 04.11.72 r.

An-26 nr 1406 i 1407 data dost. 11.11.72 r.

An-26 nr 1508 data dost. 20.03.73 r.

An-26 nr 1509, 1602, 1603, 1604 data dost. 20.03.73 r.

Podpis pod fotografią na str. 8 „Samolot An-12 SP-LZA na lotnisku Balice”. W rzeczywistości jest to SP-LZB (4308),

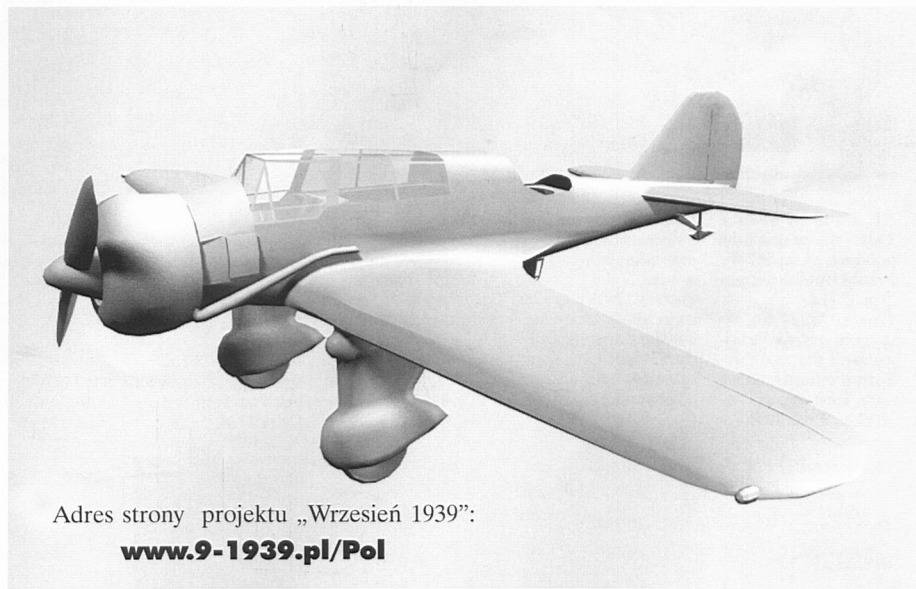
napis Cargo dodano w 1978 r., a SP-LZA rozbił się rok wcześniej.

Marek Rogowski

Wrzesień 1939 w sieci

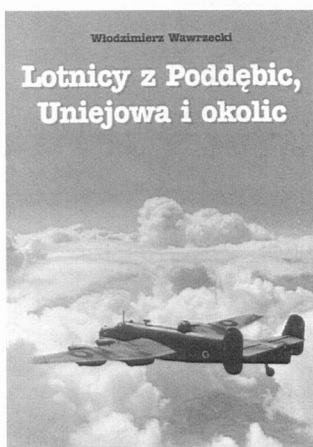
Wysiłkiem entuzjastów polskiego lotnictwa ruszył projekt „Wrzesień 1939”, mający na celu przygotowanie dodatku o Wojnie Obronnej dla nowopowstającego symulatora lotniczego „Battle of Britain” (sukcesora znanej gry „IŁ-2 Sturmovik”). Naszym celem jest jak najwierniejsze zrekonstruowanie ówczesnych polskich samolotów i przebiegu walk (wliczając PSP na Zachodzie), a także zrzeszanie miłośników polskich skrzydeł na łamach naszej strony internetowej oraz forum. Za ich pomocą staramy się propagować i popularyzować historię polskiego lotnictwa za granicą obalając fałszywe opinie. Pomaga nam m.in. Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie. Pamiętamy też o sukcesach naszego lotnictwa cywilnego z lat 30-tych, którym planujemy poświęcić inny dodatek, tym razem do symulatora „MS Flight Simulator 2004”.

Rafał "Rola" Skibicki



Adres strony projektu „Wrzesień 1939”:

www.9-1939.pl/Pol



Lotnicy z Poddębic, Uniejowa i okolic Włodzimierz Wawrzecki Poddębice 2004

Kolejna cenna inicjatywa lokalna zaowocowała ukazaniem się interesującej książki. Autor cierpliwie przez wiele lat zbierał materiały w celu odtworzenia biografii sześciu niezwykłych lotników (ppor. Teodor Kawecki, sierż. Mieczysław Koper, kpr. Karol Jaworski, st. sierż. Jan Grąbczewski, ppor. Leon Wilmański, mjr Szczepan Ścibior) oraz mieszkającego w Anglii kpt. Jerzego Mencla. Działania swoje oparł na wnikliwej kwerendzie archiwalnej i relacjach rodzin lotników.

Jak napisano w przedmowie: „Książka ta jest najlepszym wyrazem holdu złożonego ziomkom, bohaterom walk o wolność i niepodległość”. Prawda.

Wydawnictwo Sanko oferuje

NOWOŚCI

POLECAMY



PZL.23 KARASZ, Tomasz J. Kopański - Historia konstrukcji oraz opis użycia podstawowego samolotu liniowego polskiego lotnictwa w 1939 roku. Format 17x24 cm, 160 stron, zdjęcia, rysunki techniczne, 24 strony sylwetek barwnych. **Cena 39 zł.**



315 Squadron - zapis dziejów Dywizjonu Dęblńskiego ilustrowany wspaniałym materiałem fotograficznym. Format 17x24 cm, 136 stron, zdjęcia, tabele, zestawienia, 16 stron sylwetek barwnych samolotów. Tekst w języku angielskim. **Cena 39 zł.**



SPAD VII C.1 - dla miłośników skrzydlatych staroci. Monografia słynnego francuskiego myśliwca z I wojny światowej. Format A4, 170 stron, zdjęcia, 9 stron sylwetek barwnych samolotów, 14 stron rysunków konstrukcyjnych. Tekst w języku polskim i angielskim. **Cena 57 zł.**



POLSKIE KONSTRUKCJE LOTNICZE, Andrzej Glass - Pierwszy tom monografii o rodzimych konstrukcjach lotniczych w okresie międzywojennym. Format A4, 424 strony, sztywna okładka. 500 rysunków technicznych, 600 zdjęć. **Cena 119 zł.**



Supermarine Spitfire Mk V - monografia najslawniejszego myśliwca II wojny światowej. Format 17x24 cm, 128 stron, zdjęcia archiwalne i ekspozycyjne muzealnych. Plany modelarskie, szczegóły konstrukcji i 27 stron sylwetek kolorowych. Tekst w języku angielskim. **Cena 39 zł.**



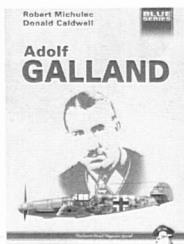
Zranione skrzydło - wspomnienia zielonogórzanina, podchorążego ostatniego przedwojennego rocznika SPL w Dęblinie, pilota polskich dywizjonów myśliwskich RAF, odznaczonego Orderem Virtuti Militari. Format 15x20 cm, 198 stron, 84 zdjęcia archiwalne. **Cena 25 zł.**



GC 1/145 in France 1940 - dla pasjonatów polskich skrzydeł we Francji i myśliwca Caudron C 714. Format 17x24 cm, 96 stron, liczne zdjęcia kolorowe i czarno-białe, 8 stron sylwetek barwnych. Tekst w języku angielskim. **Cena 39 zł.**



Bell P-39 Airacobra - monografia znanego amerykańskiego myśliwca. Format 17x24 cm, 128 stron, zdjęcia archiwalne i ekspozycyjne muzealnych. Plany i 24 strony sylwetek kolorowych. Tekst w języku angielskim. **Cena 39 zł.**



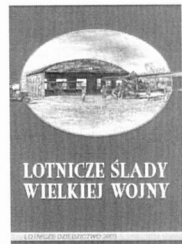
Adolf Galland - interesujące przedstawienie sylwetki najwybitniejszego pilota Luftwaffe. Format 17x24 cm, 88 stron, ponad 70 fotografii archiwalnych. Plany samolotów i 8 stron sylwetek barwnych. Tekst w języku angielskim. **Cena 39 zł.**



Karpackie niebo 1939 - konflikt węgiersko-słowacki w przededniu wojny i nieznanne fakty z działań lotnictwa polskiego nad Słowacją we wrześniu 1939 r. Format 17x24 cm, 112 stron, zdjęcia i sylwetki barwne samolotów. **Cena 27 zł.**



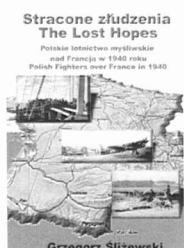
Brzesko - Okocim, lotnicza baza Najjaśniejszego Pana - fascynująca wędrowka po lotniczej Małopolsce w latach I wojny światowej. Format 17x24 cm, 96 stron, zdjęcia, mapy, kolorowe ilustracje. **Cena 25 zł.**



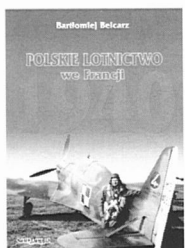
Lotnicze ślady Wielkiej Wojny - zbiór esejów z historii lotnictwa na zimnich wędrowkach w początkach ubiegłogostulecia i I wojny światowej. Format 17x24 cm, 128 stron, zdjęcia, mapy, szkice i plany. **Cena 27 zł.**



Z ziemi włoskiej do polskiej - działalność USAAF nad Polską w latach II wojny światowej. Losy zestrzelonych amerykańskich załóg opracowane przez *Aircraft M.I.A. Project*. Format 17x24, 128 str., zdjęcia, rysunki, mapy. **Cena 28 zł.**



Stracone złudzenia - pierwsze na rynku całościowe opracowanie, popularyzujące udział polskich lotników w kampanii francuskiej 1940 roku. Format 17x24 cm, 220 stron, liczne zdjęcia archiwalne, mapy. Tekst w języku angielskim i polskim. **Cena 37 zł.**



POLSKIE LOTNICTWO we Francji 1940 - całościowe opracowanie na temat działania lotnictwa polskiego we Francji. Format A4, twarda lakierowana okładka, 408 stron, zdjęcia, mapy, plany samolotów. 16 stron barwnych. **Cena 99 zł.**



PZL P.11c - monografia słynnego polskiego myśliwca. Format 17x24 cm, 128 stron, zdjęcia archiwalne i plany samolotu. Ponad 80 zdjęć kolorowych i 32 strony plansz barwnych! Tekst w języku angielskim. **Cena 39 zł.**



TS-11 ISKRA - pierwsze w Polsce kompleksowe opracowanie o jednej z najbardziej charakterystycznych konstrukcji samolotu polskiej produkcji. 120 stron A4, liczne zdjęcia, rysunki, tabele, zestawienia, lista produkcyjna. **Cena 37 zł.**



ILJUSZYN IŁ-28 „BEAGLE” - monografia radzieckiego samolotu bombowego, używanego w Polsce w latach 1952-79. 40 stron, ponad setka zdjęć, rysunki konstrukcyjne i w czterech rzutach, plansze barwne. **Cena 25 zł.**



MiG-21bis „Fishbed L/N” - monografia ostatniej wersji najliczniej w historii produkowanego samolotu nadźwiękowego. 36 stron, 111 zdjęć, rysunki w czterech rzutach, plansze barwne i schematy malowania. **Cena 25 zł.**



PZL P.24 - monografia polskiego samolotu myśliwskiego, używanego w Bułgarii, Grecji, Rumunii i Turcji. 40 stron, ponad 100 zdjęć, rysunki w czterech rzutach, plansze barwne, modele. **Cena 25 zł.**

(Ceny zawierają koszty wysyłki. W przypadku wysyłki za pobraniem pocztowym do ceny zamawianych pozycji należy doliczyć kwotę 8 zł)

Zamówienia prosimy kierować telefonicznie, e-mail lub korespondencyjnie na adres wydawcy:

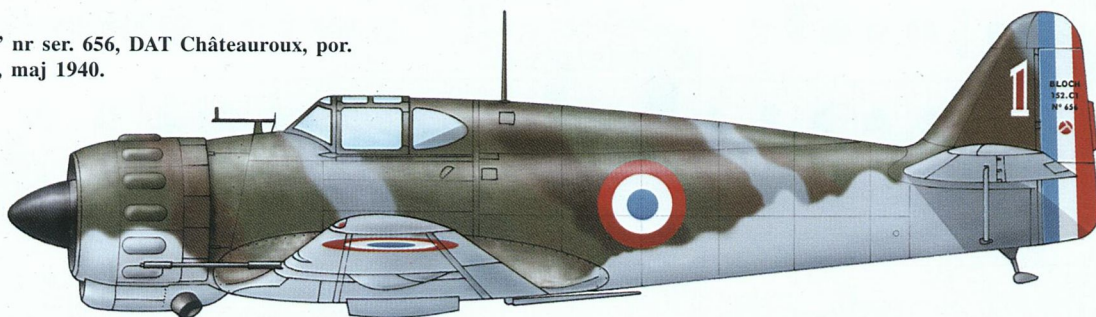
Wydawnictwo Sanko, ul. Jastrzębia 13/6, 53-148 Wrocław, tel.: (0-71) 338-42-89, e-mail: magazyn@sanko.wroclaw.pl

Pieniądze można wpłacać na rachunek wydawcy: BZ WBK S.A. 17 o/Wrocław, nr rach.: 1010902529000000100008756

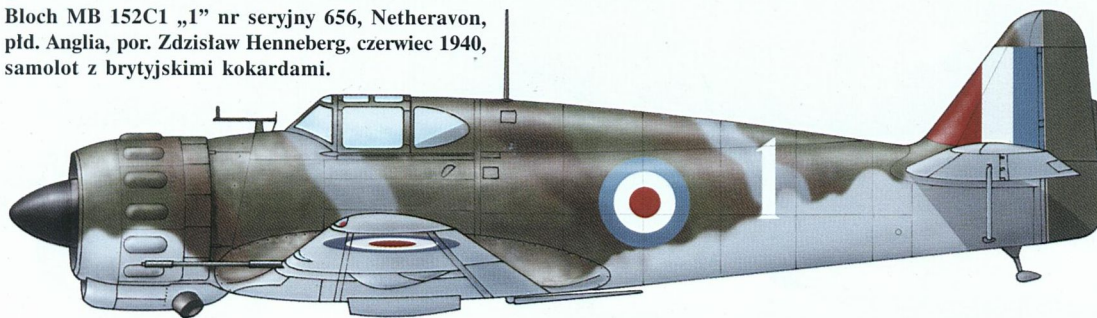
Prosimy na przelewie bankowym podać imię i nazwisko, adres oraz tytuł zamawianej pozycji.

Myśliwce Bloch 151/152 lotników PSP

Bloch MB 152C1 „1” nr ser. 656, DAT Châteauroux, por. Zdzisław Henneberg, maj 1940.



Bloch MB 152C1 „1” nr seryjny 656, Netheravon, pld. Anglia, por. Zdzisław Henneberg, czerwiec 1940, samolot z brytyjskimi kokardami.



Godło 2. Escadrille GC I/8

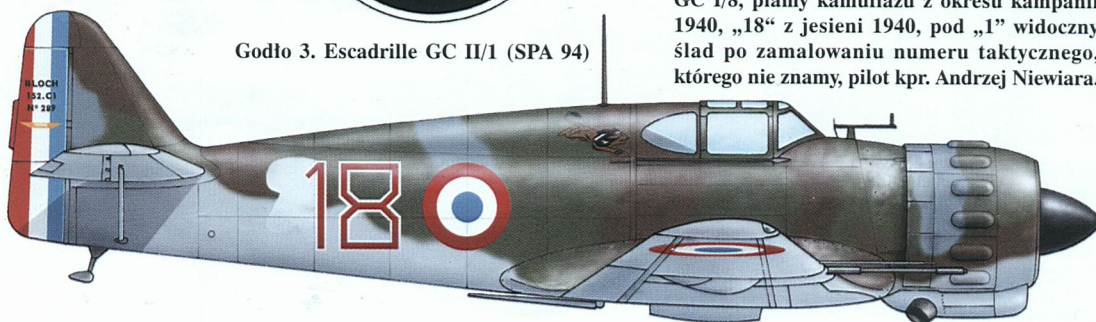


Godło 3. Escadrille GC II/1 (SPA 94)

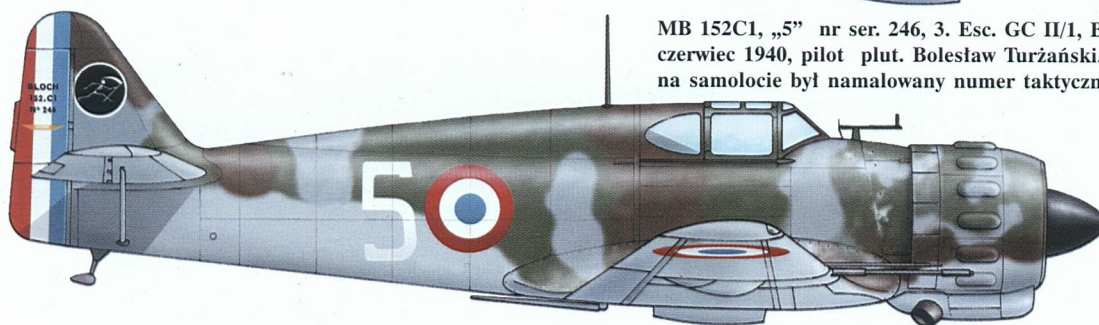


Godło 3. Escadrille GC II/6 (SPA 26)

Bloch MB 152C1 „18” nr ser. 289 z 2. Esc. GC I/8, plamy kamuflażu z okresu kampanii 1940, „18” z jesieni 1940, pod „1” widoczny ślad po zamalowaniu numeru taktycznego, którego nie znamy, pilot kpr. Andrzej Niewiara.



MB 152C1 „5” nr ser. 246, 3. Esc. GC II/1, Bretigny sur Orge, czerwiec 1940, pilot plut. Bolesław Turzański. W trakcie kampanii na samolocie był namalowany numer taktyczny „00”.



MB 152C1 „15” nr ser. 622, 3 Esc. GC II/6, pilot plut. Eugeniusz Szaposznikow, maj-czerwiec 1940.

