

LOTNICTWO Z SZACHOWNICĄ

ISSN 1643-5702

INDEKS 371777

Cena 12 zł

(stawka VAT 0%)

Nakład 2400 egz.

20

ILUSTROWANY MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW HISTORII LOTNICTWA POLSKIEGO



Szachownice nad Pantellerią

Romantyzm latania na Il-10

M28B-1R „Bryza-1R”

Ostatni Bartel

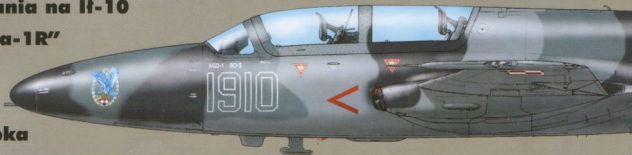
Barwy Łasku

Domżański i Rybka

Pierwsze *FRANCUZY*

Plamiste szturmowiki

Dwaj panowie N



ISSN 1643-5702



9 771643 570069

04

Barwy Łasku

Mysłowce MiG-21 z 10. Pułku Lotnictwa myśliwskiego. (arch. A. Golabek)
O samolotach z Łasku i ich malowaniach w artykule na stronach 4-9, 47-48.



OBLÓT SP-YPO

Dnia 19 sierpnia 2006 roku w obecności przedstawicieli nadzoru lotniczego odbył się długo oczekiwany oblot odbudowanego od podstaw przez mechaników Aeroklubu Bydgoskiego samolotu C-133 SP-YPO. Odbudowa samolotu i prace nad remontem silnika kierował wiodący szef techniczny Aeroklubu Bydgoskiego Klemens Kohls.



Zdł. Remigiusz Godzicki

NUMERY ARCHIWALNE



Numer 1 - Szkolne Nieuropy, Lwowski loty, Wrzesniowie Łosie, Kader SP-AFN, MiG-tem do NATO, Polacy w Libii, Fokker DVI BI-BA-BO, zyciorys lotników, modelarstwo. **Cena 9,95 zł.**

Numer 2 - Smiglowce z Darłowa, Od UTIMiG-15 do SBLim-2M, Lawica lat dwudziestych, Breguet nr 9, Wrzesniowie Łosie, Brandenburg BI w Polsce, Fokker EV Steca, modelarstwo, lotnicy, książki. **Cena 9,95 zł.**

Numer 3 - Od UTIMiG-15 do SBLim-2M, Lawica lat dwudziestych, Krasnowodsk 1962, Garbuszy z 315. Dywizji, Walka powietrzna z 1920 r., Lotnisko w Międzycajkach, Momento mori - godła na samolotach, CAMS-306, lotnicy, książki. **Cena 9,95 zł.**

Numer 4 - MiG-21 w kolorach, Wojsk z Rennes, Amerykanie nad Olawą, Dęblin po wojnie, Baule Orly - godła, Pojedynek nad oceanem, Hallerowskie Bregety, Nowe barwy Mi-14, lotnicy, książki. **Cena 9,95 zł.**

Numer 5 - An-28 w Polsce, Wrzesniowa szarża, Morane 406 PSp, PWS-18, Grupa pokazowa z Łasku, Kity dżaz i godła - godła, Dęblin po wojnie, Poczniacy w Northolt, lotnicy, książki. **Cena 9,95 zł.**

Numer 6 - An-28 w Polsce, Poznaniacy w Northolt, For Freedom, Operacja Whisky, Intygujące Spady - godła, Odziesiątka ACA-1A, Płaz D.XII, Iskra z II. ELI, modelarstwo, lotnicy, książki. **Cena 9,95 zł.**

Numer 7 - 34. Pułk Lotnictwa Myśliwskiego, Su-20 w obiektywie i w detalu, Wisna Dragnego Skrzydła, II Wielkopolska Eskadra Lotnicza, Niedole czterdziestki, Intygujące Spady - godła, Smiglowce nad górami, RWD-4, modelarstwo, lotnicy, książki. **Cena 9,95 zł.**

Numer 8 - 34. Pułk Lotnictwa Myśliwskiego, Radom 2003, Wisna Dragnego Skrzydła, Nostalgia broni A w Polsce, Albatros C.XII, Algijski Bartel, Tajemnica kamuflowanej jednostki, Diabły na samolotach - godła, lotnicy, książki. **Cena 9,95 zł.**

Numer 9 - 13. Pułk Lotnictwa Transportowego, Smiglowce wielozadaniowy SM-2, MDLot w opalachu, Z albumu Sawoszczyka, Macchi M-9, Piaki eskadr - godła, Halifax BB340, Porucznik Chełki i jego Morany, modelarstwo, lotnicy, książki. **Cena 9,95 zł.**

Numer 10 - 13. Pułk Lotnictwa Transportowego, Mysłowce Bloch 151/152 lotników PSP MDLot w opalachu, Moja służba na Il-28, MiG-23 w Sadach, Ach te BABY - godła, Wiewiórki spod wirników, Z Polski dla Finlandii, Kapitani Spowieszczeń, I, modelarstwo, lotnicy, książki. **Cena 12 zł.**

Numer 11 - Jak-18 w polskim lotnictwie wojskowym, Puzracze samoloty, Spitfire II „Dęblinowiec”, Zalogą Kania z Orłowi, Senty White Falcon, Offlag C-11, Godła geometryczne - I, PL, Polacy kontra Jet, lotnicy, książki. **Cena 12 zł.**

Numer 12 - Jak-18 w polskim lotnictwie wojskowym, Zielony SW-4, MiG-23 w obiektywie i w detalu, Zwoyciście Mustang 309, Dwojźnica, Pamiętam Dęblin, Szkolnictwo lotnicze na Lawicy, General Stanisław Słabicki, PWS-A czyli Polska Awia, Godła geometryczne - 2, PL, Władysław Tomiński, Łask i Keszyn, książki. **Cena 12 zł.**

Numer 13 - Good Bye MiG, Truckie Mi-2, Drogonie Odciśnięcie, Polacy nad Deeppe, Zubr z Michalovic, lotnisko na Lawicy, PWS-A czyli Polska Awia, Godła na samolotach, Kazimierz Schmidt, Łask 12 zł.

Numer 14 - MiG-19P/PM, Su-22M4 w obiektywie i w detalu, Mirowski Su-22, Majowe boje 19 Eskadry, Pomyślny zestrzeleny lotnik, Monopłano MS-30E1, Godła - 4, PL, Lwowskie parafianki, Rolani i Babirski, modelarstwo. **Cena 12 zł.**

Numer 15 - Latalem w 39-tym, Metamorfozy Iskry, ZLOT 2005, F-16 coraz bliżej, Mechanik z 303, 317, Dyno, Myśl na Hurricane, IWS-3 Menua, Kolorowe Bregety, Towarzysze broni, Papięski Tu-134A, Gwizdalski i Kulik, modelarstwo. **Cena 12 zł.**

Numer 16 - Skupisko MiG-23, Rywale i ich skrzydła, Pierwsze zaszczepi od sojuszników, Ulęj 1956, W cieniu skrzydeł, Lato 2005 na polskich lotniskach, Krasnowodsk ERY idą na wojnę, Szkolne godła, Hannover CL-V, Za obronę krajów, modelarstwo. **Cena 12 zł.**

Numer 17 - Polskie „bisy”, Torunianie na dziewiętnastki, Moje loty na SM-2, MiG-21bis, Leopold Pamała, Samoloty FLAT w Polsce, Godła treningowe, Tajemnica ucieczki Wronieckiego, modelarstwo. **Cena 12 zł.**

Numer 18 - Polskie „bisy”, Samoloty Il-28 w lotnictwie polskim, Torunianie na dziewiętnastki, Kosciół lotników, Su-22 i Su-22M4, Jan Maliniski, Szybowce z białą-czerwoną, Puzaniński zagadki, Nalot na Ancone, **Cena 12 zł.**

Numer 19 - Samoloty Il-28 w lotnictwie polskim, Czesna 150/152, I eskadra z Mińska Mazowieckiego, Polacy w Tors 1940, Buntownicy z Eastchurch, Jerry Stanisław Mancel, Dominacja z powietrza, Polskie STORCzy, Godła-5, PL, Mieczysław Gorzala, modelarstwo. **Cena 12 zł.**

Numery archiwalne można otrzymać odpłacając na konto wydawcy kwotę, będącą równoważnicą zamawianych numerów. Na przewlele należy podać imię, nazwisko, do-kładny adres i numer zamawianych egzemplarzy. W przypadku wysyłki za pobraniem pocztowym do ceny zamawianych egzemplarzy należy doliczyć kwotę 8 zł.

Podane ceny zawierają koszty przesyłki.

LOTNICTWO Z SZACHOWNICĄ

ILUSTROWANY MAGAZYN MIEŁSNIÓW HISTORII LOTNICTWA POLSKIEGO

ISSN 1643-5702 INDEKS 371777
numer 20 (4/2006)
ukazuje się 4-6 razy w roku

Wydawca:

wydawnictwo sanko

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:
Zbigniew Charytoniuk, Jerzy Ciupek,
Remigiusz Gadażec, Bronisław Galoch,
Adam Gołąbek, Andrzej R. Janczak,
Przemysław Kimala, Jacek Kula,
Andrzej Morgala, Miłosz Rusiecki,
Grzegorz Skowroński, Grzegorz Śliżewski,
Grzegorz Sojda.

Druk:

DELTA, Wrocław

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

Numerzy archiwalne od 1 do 9 można otrzymać wpłacając na konto wydawcy kwotę 9,95 zł.
Od numeru 10 cena 12 zł.
(ceny zawierają koszty przesyłki)

WYDAWNICTWO SANKO

Sankowski Wojciech
ul. Jastrzębia 13/6, 53-148 Wrocław
BZ WBK S.A. 17 o/Wrocław
1010902529000000100008756

Na okładce: Rodeo 385 nad Francją w dniu 18 sierpnia 1944 r. Piloci 315. Dyw. Myśli w tym dniu zniszczyli 15 niemieckich FW 190.
Malował: Wojciech Sankowski



Szanowni Czytelnicy,

Ten numer magazynu jest ostatnim, jaki trafia w tym roku do Waszych rąk. Nie udało nam się spełnić obietnicy wydania więcej, niż czterech numerów w roku. Trochę zabrakło nam czasu, a trochę „mocy przerobowych”. Zdajemy sobie sprawę, że wielu z Was czuje się rozczarowanych. Może uda nam się to zrekompensować w roku następnym. Nadal poważnie myślimy o wydawaniu numerów specjalnych, monotematycznych. Zobaczymy.

Po trwających dość długo okresach niepewności i ofsetowych przepychankach sprawa dostaw samolotów wielozadaniowych F-16 dla Polski ruszyła wreszcie z kopyta. W marcu z lotniska bazy wojskowej Fort Worth w Teksasie wzniósł się w powietrze pierwsza wyprodukowana dla Polski maszyna. 15 września w tym samym miejscu symbolicznego odbioru pierwszego polskiego F-16 dokonał Premier Jarosław Kaczyński. Pierwsze cztery samoloty wyladują na podpoznańskich Krzesinach 9 listopada. Kolejne dotrą w grudniu tego roku. To początek dostaw 48 zamówionych w USA nowoczesnych samolotów bojowych. Na pewno ich obecność w Polsce nie rozwiąże wszystkich problemów Sił Powietrznych RP, ale jedno jest pewne - niebo nad Polską stanie się zdecydowanie bardziej bezpieczne.

W tym numerze magazynu - w cyklu „Ocaliń od zapomnienia” - zlamaliśmy dotychczasową regułę przedstawiania fotografii nieznanymi lotnikami z prośbą o ich identyfikację. Zlamaliśmy ją celowo, bowiem nadarzyła się niepowtarzalna okazja przedstawienia unikalnego albumu z podobiznami oficerów lotników z obsługi dęblińskiej szkoły w roku 1936. Osoby na zdjęciach są opisane i to jest najcenniejsze w tym materiale. Mogą się one stać punktem wyjścia do identyfikacji innych „zapomnianych” lotników II RP.

Redakcja

SPIS TREŚCI:

- Barwy Łasku* - malowanie i oznakowanie samolotów 10. PLM - str. 4-9, 47-48
M28B-1R „Bryza-1R” - w obiektywie i w detalu - str. 10-14
Ostatni Bartel: BM-7 - niezrealizowany powojenny projekt inżyniera Bartla - str. 15-18
Romantyzm latania na samolocie Il-10 - wspomnienia pilota - str. 19-21
Szachownice nad Pantellerią - jeden dzień z życia Cyrku Skalskiego - str. 22-27
Alojzy Domżański 1901-1974 - sylwetka zawodowego podoficera pilota - str. 28-30
W powietrzu i w podziemiu - tragiczne losy kapitana Rybki - str. 31-32
Dwaj panowie N - epizod z kręcenia filmu na Okęcu - str. 32-33
Pierwsze FRANCUZY - Łódź latająca LeO H-13 w Polsce - str. 34-39
Godła i barwa na samolotach - plamiste szturmowiki - str. 40-42
Kadra oficerska Dęblin 1936 - ocaliń od zapomnienia - str. 42-43
Modelarstwo, książki - stałe cykle - str. 44
Z kabiny obserwatora - listy Czytelników - str. 45



LOTNICTWO z SZACHOWNICĄ w Internecie

Zapraszamy do odwiedzin w internetowej wersji naszego czasopisma. Samoloty, galerie tematyczne, literatura i więcej o naszym wydawnictwie:

www.sanko.wroclaw.pl





Barwy Łasku

HISTORIA

Pułk z Łasku swoją działalność rozpoczął jeszcze w okresie wojennym. W dniach 23-24 września 1944 r. do miejscowości Karłowka w rejonie Charkowa przybyły z frontu samoloty radzieckiego 246. PLM, przemianowanego w październiku rozkazem Dowódcy 3. Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego na 10. Pułk Lotnictwa Myśliwskiego. W składzie bojowym pułku znajdował się sztab, klucz dowódczy i 12 eskadry lotnicze na samolotach Jak-9 (po 12 samolotów w eskadrze). Jednostką dowodził mjr pil. Michał Kożewnikow.

Pułk osiągnął gotowość bojową i w okresie od 3 stycznia do 24 kwietnia 1945 r. stacjonował na lotniskach przyfrontowych Priluki, Skomorocha, Równe, Włodzimierz Wołyński, Brześć n/Bugiem, Zamość, Dys, a następnie w rejonie Kutna i Gostynia.

24 kwietnia 1945 r. piloci 10. PLM zostali włączeni do działań w operacji berlińskiej, zmieniając miejsce postoju na lotnisko w Belgien. Dzień później piloci pułku zgłosili zestrzelenie dwóch samolotów niemieckich FW 190 w okolicach Berlina.

29 kwietnia pułk zostaje перебазowany na lotnisko Grunthal, a 1 maja na lotnisko Eichstadt, z którego trzy dni później prowadzi aktywne rozpoznanie powietrzne w obrębie Berlina. 8 maja 10. PLM zakończył działania wojenne, w trakcie których piloci wykonali 254 loty bojowe, stoczyli 6 walk powietrznych, podczas których zgłoszono zniszczenie 4 samolotów wroga. 3. Dywizja Lotnictwa Myśliwskiego, w skład której wchodził 10. PLM została odznaczona Krzyżem Grunwaldu III Klasy.

Po skończonych działaniach wojennych 9 listopada 1945 r. pułk powrócił na lotnisko koło Kutna, a 19 listopada został перебазowany do Łęczycy.

Z końcem 1945 roku pułk przygotowywał się na tym razem dłuższą zmianą postoju. W kilku rzutach do stycznia 1946 r. został перебазowany na lotnisko Kraków - Rakowice, jednocześnie zmieniając struktury organizacyjne oraz od 24 stycznia nazwę na 2. Myśliwski Pułk Lotniczy.

W 1951 r. na stan krakowskiej jednostki wprowadzono samoloty odrzutowe Jak-23, które obok trzech posiadanych szkolnych Jak-17W i tokowych Jak-11 tworzyły trzon uzbrojenia lotniczego pułku.

Rok 1955 rozpoczyna kolejny etap w szkoleniu i działaniu pułku, związany z przejściem na nowy typ samolotu bojowego - MiG-15.

Po dziewięciu latach pobytu na Rakowicach zmieniło się miejsce bazowania. W związku ze stale powiększającą się zabu-

dową Krakowa, 30 czerwca 1955 r. cały pułk перебазowano na nowe podkrakowskie lotnisko Balice. Pod koniec roku z innych jednostek myśliwskich do Krakowa dostarczone są pierwsze maszyny Lim-1 i Lim-2.

Na początku lipca 1958 r. pułk zostaje wytypowany do zmiany części uzbrojenia. Samoloty Lim-1 zostają przekazane do szkół lotniczych, a na ich miejsce 30 lipca na Balicach lądują pierwsze samoloty Lim-5 oraz 2 kwietnia 1960 r. 4 samoloty Lim-5P wyposażone na stację Izmrud-5.

W styczniu 1963 r. pułk w kilku rzutach перебазowuje się do Łasku, gdzie do dnia dzisiejszego stacjonuje (wcześniej z tego lotniska operował 31. Pułk Szkolno-Bojowy, перебазowany 15 września 1957 r. do Bemowa).

4 maja 1967 r. następuje ostateczna

Poniżej: Lim-5P z II eskadry 10. PLM, ozdobiony imieniem na osłonie podwozia przedniego. Łask 1966. (arch. A. Goląbek)



zmiana i powrót do nazwy 10. Pułk Lotnictwa Myśliwskiego. Jednocześnie jednostkę włączono w strukturę 1. Korpusu Obrony Powietrznej Kraju.

Rok później pułk wyposażony został, oprócz użytkowanych LIM-ów, w pierwsze maszyny naddźwiękowe MiG-21 wersji PF. Warto zaznaczyć, że okresowo w latach 1964-67 w pułku trwało szkolenie na samolotach MiG-21 F-13. Można przyjąć, że wybrani piloci z Łasku mieli do czynienia z samolotami z rodziny „dwudziestych pierwszych” już cztery lata wcześniej od wprowadzenia ich na stan jednostki. Wspomniane MiG-21 różnych wersji służyły nieprzerwanie aż do 1 stycznia 2003 r., kiedy to oficjalnie zakończono ich eksploatację, przechodząc do czasu przyjęcia nowych maszyn wielozadaniowych F-16, na użytkowanie szkoleniowo-bojowych TS-11 Iskra, których kilka egzemplarzy pojawiło się w pułku jeszcze w połowie 1987 r.

PIERWSZE PRÓBY

Cofnijmy się jednak do połowy lat 60-tych, kiedy to pierwsze nieśmiałe i ryzykowne jak na tamte czasy działania, mające na celu ozdobienie czy oznaczenie samolotów należących do pułku, a nawet eskadry, zostały podjęte w 1964 r. Na ten rok datuje się pierwsze udane próby oznaczania samolotów za pomocą emblematów. Pojawiły się one na dwóch samolotach Lim-2, które odróżniały się od innych kolorowym (czerwonym) statecznikiem pionowym. Niestety z powodu rygorystycznie przestrzeganych i egzekwowanych przepisów szybko powrócono do stanu poprzedniego, jednak z drobną różnicą. Maszyna o numerze bocznym „1902” nadal wyraźnie odznaczała się szaro-srebrnym kolorem statecznika od innych samolotów stojących na CPPS-ie, jednak w catokształcie niewiele odbiegała od innych eksploatowanych w pułku srebrnych Lim-ów. Kolejny epizod datuje się na rok 1966, kiedy to z okazji ćwiczeń na kilku samolotach pojawiły się imiona. Oznaczenia te zostały umieszczone na samolotach Lim-5P o numerach bocznych 410, 412, 509 i 510 pochodzących z drugiej eskadry. Imiona widniały na osłonach podwozia przedniego zarówno po lewej jak i prawej stronie namalowane białą farbą. Tło pod imieniem było takiego samego koloru jak malowanie wysuniętej osłony stacji Izmrud-5. I tak samolot „412” nosił imię „Lonia”, „509” - „Marysia”, a egzemplarz „510” - „Ewa”. Cztery z samolotów, noszący nieznane imię, to egzemplarz 410. Jednak tak ozdobione samoloty nie latały zbyt długo. Napisy na osłonach dość szybko zniknęły i w chwili ich przekazywania do innych jednostek w drugim kwartale 1970 r. żaden egzemplarz nie był już ozdobiony imieniem. Fakt ten wiązał się z nadejściem z północy Polskiej kolejnej partii MiG-21 wersji PF, które weszły na stan drugiej eskadry. Jedynym akcentem kolorystycznym z początku lat 70-tych, który przetrwał niezauważalnie dłużej okres czasu były czerwone przody zbiorników dodatkowych o pojemności 490 litrów, stosowane na MiG-

21PF. Z czasem nietety i to oznakowanie zniknęło spod kadłubów. Samoloty często zmieniały jednostki, a co za tym idzie także zbiorniki, kolorystyka ulegała ponownie ujednoliceniu i w ciągu kilku lat wszelki ślad po nich zaginął.

SMOK WAWELSKI

Tak było do 1986 r. kiedy nastąpił prze-

łom w historii oznakowania samolotów 10. PLM z Łasku. W tym roku na samolotach MiG-21PF pojawiło się godło - „Smok Wawelski” - który swoją symboliką nawiązywał do tradycji wywodzących się z czasów „krakowskich” i historycznego 2. PLM. Emblem, zaprojektowany przez chor. sztab. Wiesława Turowieckiego powstał w kwie-



Powyżej: Przygotowanie do lotu na pulap MiG-21PF „1714”. Widoczne godło „Smok Wawelski” z cętkami na skrzydłach. Łask 1987. (arch. A. Gołębek)



Powyżej: MiG-21PF „2408” w kolorze białym po wykonaniu zadania na przechwycenie, sfotografowany na lotnisku w Łasku w 1988 r. (arch. A. Gołębek)

Poniżej: Nietypowe białe godło oraz napis „iskra” na kołpaku maszyny TS-11. W tle dwa inne pulkowe białe samoloty z podobnymi godłami. Łask 1988 r. (arch. A. Gołębek)





Powyżej: Kompletnie godło „Smok Wawelski” na samolocie „8122” pierwszej eskadry 10. PLM. Łask 1988 r. (arch. A. Gołąbek)
 Poniżej: Pród maszyny „5011”. Widoczne duże godło „Smok Wawelski” z charakterystycznymi cętkami na skrzydłach. Lotnisko Łask 1988 r. (arch. A. Gołąbek)



tniu 1986 r. Przedstawiał wspomnianego czarnego Smoka Wawelskiego w czapce krakuskie rodem z grodu Kraka oraz z tarczą w postaci biało-czerwonego rombu – szachownicy, w którą wpisano herb miasta Łask. W lapie uniesionej ku górze umieszczono czerwoną błyskawicę, a na skrzydłach białe cętki. Niezwłocznie po akceptacji ówczesnego dowódcy, płk dypl. pil. Władysława Dąbkowskiego, zaczęto umieszczać je na samolotach z Łasku z przodu po obu stronach kadłuba za wlotem powietrza. Warto zaznaczyć, że to godło w takiej formie było jednym z pierwszych malowanych w naszym lotnictwie wojskowym, a także z czasem jed-

no z najliczniej występujących na samolotach MiG-21 różnych wersji. Świadczy o tym fakt, że z samolotów, które często zmieniali przynależność pułkową pomimo własnych godeł nowych właścicieli nie usuwano emblematu z Łasku, co więcej w przypadku 1. PLM dokonywano nawet poprawy i odnowienia. Odnotować należy także kilka różniących się od siebie wielkością szablonów, jakie stosowano przy nanoszeniu godeł na MiG-21 i nadal stosuje się przy malowaniu emblematów na belkach ogonowych Iskier.

Zmiany i widoczne braki w poszczególnych detalach godła wz. 1986 dotyczyły przede wszystkim pierwszego projektu, któ-

ry umieszczany były do końca 1993 r. Niektóre „smoki” z powodu innego szablonu używanego do ich nanoszenia były nieco większe niż późniejszemu emblematy, a największym godłem w pułku, namalowanym z końcem 1988 r., mógł się poszczycić MiG-21UM „6509”. Różnice występowały także w godłach malowanych na poszczególnych egzemplarzach w okresie późniejszym, gdzie umieszczano cętki na skrzydłach, lecz czasem często o tym zapomniano i niektóre godła nie posiadały tego elementu. Również na poszczególnych godłach nie malowano uzębienia, oczu, błyskawicy, a nawet tarczy.

Nigdy nie prezentowanym szerszej publiczności, ani nigdzie nie występującym w opracowaniach było białe godło „smoka” umieszczone próbnie pod koniec lat 80-tych na 4 samolotach: MiG-21PF „0614” (egzemplarz w kolorze białym), MiG-21MF „8039” (egzemplarz w kolorze białym), TS-11 Iskra „1227” oraz PZL-104 Wilga „193” (egzemplarz w kolorze srebrnym). „Smok” oprócz oryginalnego koloru różnił się wielkością i kształtem skrzydeł, kształtem ogona ogonem oraz innym kolorem stóp. Także cętki na skrzydłach miały nieco odmienną owalną postać. Nowy emblemat jednak nie przetrwał długo i szybko go zamalowano, gdyż nie został on zaakceptowany jako godło II eskadry, a nawet klucza. Szybko porwrono także do standardowych malowań i na wszystkich czterech samolotach pojawiły się czarne „smoki”.

INNE ELEMENTY

Warto wspomnieć o fakcie, że oprócz białych smoków w Łasku pojawiły się także samoloty w kolorze białym i odcieniach pochodnych. Samoloty przechodzące w latach 80-tych remonty w WZL-3 w Dęblinie otrzymały bardzo słabej jakości powłokę lakierniczą, która podczas eksploatacji zaczęła intensywnie „odłazić” od powierzchni pokry-

cia, a także ulegać szybkiemu wycieraniu. Technicy w 10. PLM z braku standardowo stosowanych farb na MiG-21, zaczęli używać do pokrycia poszczególnych egzemplarzy tego, co aktualnie mieli na stanie. Stąd kilkanaście samolotów, które służyły w pułku nosiło niecodzienny biały kolor. Samoloty różniły się od siebie intensywnością koloru ora odcieniami.

Zdarzało się w pułku, że samoloty nosiły na kadłubach oznaczenia kilku jednostek (poprzednich użytkowników), które pozostawały przez jakiś czas na samolotach, czasy razem z nowo malowanymi godłami 10. PLM wz. 1986. Tak było w przypadku maszyn przekazywanych w 1991 r. z Poznania, Malborka oraz w jednym przypadku z Modlina.

Kolejnym barwnym akcentem, którego obecność należy odnotować to „czterolistna koniczyna”. Emblemat ten sięga swoimi korzeniami jeszcze czasów 2. PLM stacjonującego w Goleniowie. Poszczególne samoloty z tego pułku, które trafiły do Łasku w latach 1990-1993, nosiły takie oznaczenie na przedniej części dodatkowych zbiorników paliwa o pojemności 800 litrów. Szczególnym przypadkiem był egzemplarz „6506”, który posiadał taki emblemat po lewej stronie kadłuba zaraz pod kabiną pilota. Te barwne elementy przetrwały na kilku zbiornikach aż do końca kariery MiG-21 w Łasku.

ORZEŁ z ŁASKU

Godło „Wawelskiego Smoka” przetrwało do połowy 1993 r., kiedy to nadworny projektant 10. PLM chor. Wiesław Turowiecki opracował aktualne godło, które w niemal niezminionej formie przetrwało do dziś dzień. Przedstawia ono „niebieskiego orła” wpisanego w wieniec laurowy, na którym w górnej części umieszczono numer pułku (obecnie eskadry), a wokół wieńca w dolnej części napis „Pułk Lotnictwa Myśliwskiego” (obecnie „Eskadra Lotnictwa Taktycznego”). „Orzeł” w swoich szponach trzyma również szachownicę w postaci rombu, do złudzenia przypominającą tą z pierwszej wersji godła. Wizerunek „smoka” z tą chwilą został przeniesiony na stateczniki pionowe większości maszyn, jakie służyły w pułku, stając się godłem I eskadry. Maszyny II eskadry odznaczały się emblematem „kroczącej pumy”, wpisanej w przedzielony okrąg, mijającej dwie szachownice umieszczone w dolnej jego części. Autorem godła był mjr pil. Ryszard Kosman. Obok godła pojawiły się wkrótce także napisy przynależności – „1 ELM” (w kolorach czarnym, żółtym i niebieskim) oraz „2” (kolor czarny) symbolizujący II eskadrę.

W trakcie eksploatacji godła ulegały drobnym modyfikacjom. Były one widoczne w zależności od czasu ich namalowania zwłaszcza na skrzydłach „niebieskiego orła” wzór 1993. Jednak godło to w swojej prawie niezminionej formie przetrwało do dziś.

Na okres czerwiec „Ocelot 99” poszczególne egzemplarze samolotów MiG-21 z Łasku, biorące w nich udział zostały oznaczo-

ne białym pasem w tylnej części kadłuba.

W związku z przejściem pod koniec 2002 r. na czasową eksploatację samolotów TS-11 Iskra na większości egzemplarzy umieszczono godło wz. 1993. Jednak przez krótki okres czasu (od stycznia do czerwca 2003 r.) poszczególne maszyny nosiły godła poprzednich właścicieli i tak np. maszyna „1707” na przedniej ostonie odzobioną była godłem 45. LED, namalowanym z okazji 20-lecia eskadry „modlińskich gąsiorów”, a samolot o numerze bocznym „1207” przez pierwsze kilka miesięcy służył w 10. elt nosił

godło 1. OSZ z Dębłina. Z biegiem czasu większość maszyn służących w Łasku otrzymała godła. Były jednak wyjątki i przypadki odbiegające od wcześniej ustalonej normy. I tak samolot o numerze bocznym „1709” od początku służył w eskadrze nie posiadając żadnego oznaczenia. Wizerunek „orla” na przednim kolpaku i tylko po lewej stronie dostal dopiero na kilka miesięcy przed wycofaniem czyli w czerwcu 2006 r. Ciekawostką jest fakt, że ten egzemplarz podczas swojej służby w Łasku nie wykonał żadnego wylotu.



Powyżej: Unikalna wersja godła „biały smok” na samolocie PZL-104 Wilga. (arch. A. Goląbek)



Powyżej: Samolot „8003” z widocznym godłem wz. 93 podczas dojazdu w miejsce kontroli startowej na lotnisku w Łasku w 1996 r. (zdj. A. Goląbek)

Poniżej: MiG-21PFM „5001” wkrótce po wycofaniu z 10. PLM i dostarczeniu do bazy w Mięrzęicach w 1991 r. (zdj. A. Goląbek)





Powyżej: Kółająca Szparka „5021”. Dobrze widoczny „smok” bez cętek. Lask 1991 r. (arch. A. Golańbek)



Powyżej: TS-11 Iskra z nietypowym krojem cyfr numeru bocznego. Lask 1996 r. (zdj. A. Golańbek)
Poniżej: CPPS w Łasku w maju 2003 r. Dobrze widoczne miejsce umieszczenia godła na osłonie laminatowej samolotu TS-11 Iskra. (zdj. A. Golańbek)



Częste w ostatnim czasie rotacje sprzętu nie pozwalają na natychmiastowe oznaczenie samolotów. Dodatkowo w związku z pracami remontowymi oraz intensywnym szkoleniem pilotów służących się do lotów na F-16, na lotnisku w Łasku zgromadzono wszystkie maszyny 3. elt z Poznania wraz z kilkunastoma pilotami tej eskadry. Wszystkie samoloty wpisano na stan eskadry, po czym kilka sztuk wycofano ze względu na koniec resursu bądź braku silnika. Pozosta-

łe służą do chwili obecnej w Łasku. Można śmiało stwierdzić, że poszczególne egzemplarze będą przez jakiś czas wykonywały loty w kamuflażu oraz z barwnymi pamiętkami po ostatnim użytkowniku.

NOWE GODŁA

Są także nowe śmiałe projekty. Nowością jest godło II klucza „czerwony koziołek” (przypominający raczej diabełka), umieszczane w górnej części osłony laminatowej. Pochodzi ono od nazwiska ówczes-

niego dowódcy klucza Władysława Koziołko. Innym zastosowanym symbolem jest emblemat IV klucza w postaci „gąsienicy” w okularach i rękawicy bokserskiej. Umieszczony jest on na belce ogonowej obok logo Wojskowych Zakładów Remontowych.

We wrześniu 2005 r. kolejny klucz zaprezentował swoje godło przedstawiające „nietoperza”. Pomyślnawcą jest por. Dariusz Jakubczak. Emblemat ten podobnie jak w przypadku „gąsienicy” umieszczony jest na belce ogonowej maszyn TS-11. W tym samym miejscu na poszczególnych samolotach eskadry powróciły także jak za dawnych czasów godła „smoka”.

Ostatnią wersją godła 10. elt jest standardowy „niebieski orzeł” lecz tym razem ozdobiony złotymi elementami. Do tradycyjnego emblematu wz. 93 dodano orłu złoty dziób i szpony. Także napisy „Esk. Lotnictwa Taktycznego” oraz jej numer zostały ozdobione tymże kolorem. Tak przygotowane godło zostało po raz pierwszy publicznie zaprezentowane podczas Zlotu Dowódców w dniach 9-11.05.2005 w Dęblinie.

Jak dotąd to ostatnia wersja i zarazem modyfikacja starego godła. Zarówno personel latający jak i technicy darzą dużą sympatią „Smoka Wawelskiego”, który przetrwał próbę czasu i oprócz samolotów muzealnych nadal pojawia się na poszczególnych samolotach służących w eskadrze. Także „orzeł” (po zamianie napisu „10. PLM” na „10.elt”) nadal występuje na samolotach na co dzień latających w eskadrze z Łasku.

Na zakończenie warto wspomnieć o niecodziennej sytuacji, do jakiej doszło w maju 2006 r., kiedy to podczas lotu szkolnego w składzie pary doszło do znacznego uszkodzenia powłoki lakierniczej na dwóch samolotach TS-11 Iskra o numerach „1913” i „1919”. Maszyny wykonując zaplanowany lot weszły nieoczekiwanie w chmury, z których padał grad! Po wyjściu z silnego opadu i wykonaniu szczęśliwego lądowania, już bezpośrednio na ziemi technicy stwierdzili znaczne ubytki farby naniesionej jeszcze podczas służby w Siemirowicach i uzupełnionej później w WZL-2 w Bydgoszczy. Samoloty obecnie przechodzą sprawdzanie silników oraz posycia. Nie wiadomo czy i jak zostanie odnowiony kamuflaż na tych dwóch egzemplarzach.

Niestety coraz więcej samolotów z powodu znacznego zużycia płatowca oraz silnika zostaje wycofana z linii. Jednak pozostające w Łasku sprawne samoloty nadal mogą być przedmiotem zainteresowania personelu jednostki i stać się obiektem nanoszenia nowych symboli i emblematów.

W oczekiwaniu na nowy samolot wielozadaniowy pojawia się pytanie czy dotychczasowe godło przetrwa kolejną znaczącą zmianę w wyposażeniu jednostki z Łasku i czy na nowych maszynach ów emblemat będzie malowany. Czy także nieśmiertelny „Smok Wawelski” będzie zdobył statyczny pionover samolotów F-16? Zobaczymy.

Adam Golańbek



1. Ląciaty „dwudziestypierwszy” podczas rozliczu na CPPSiE w Łasku w 2002 roku.
2. Samolot „8003” ze świeżo naniesionym godłem wz. 86 oraz z pozostałością po poprzednim użytkowniku - godłem II eskadry 62. PLM. Łask 1991 r.
3. MiG-21 z dobrze widocznym śladem po zamalowanym godle 41. PLM z Malborka. W tym miejscu wkrótce po przekazaniu samolotu do Łasku namalowano „orta” 10. PLM.
4. Ostatnie lądowanie „złotego” MiG-21 w służbie Wojsk Lotniczych. Łask 2002 r.
5. Ląduje dwumiejscowy MiG-21, ze statecznika którego zniknęło godło „smok” po namalowaniu „orta” na przodzie kadłuba.
6. Iskra kotłuje na start. Dobrze widoczne godło 10. eli wz. 93, Łask 2004 r.

Zdjęcia: Adam Goląbek





1



2



3



4



5



6

1. ZLOT 2006 na lotnisku w Dęblinie. Do startu koluje Bryza nr „1114”.

2. Otwarta przednia osłona kadłuba. Widoczne są: hydroakumulator, anteny radaru pogodowego i reflektory.

3. Bryzy „1006” i „1115” sfotografowane na lotnisku Siemirówce latem 2004 r.

4. Maszyna „1115” skotowuje po wylądowaniu na siemirówickim lotnisku.

5. Ląduje Bryza „1116”.

6. Bryza „1006” w całej okazałości.

Zdjęcia: Miłosz Ruszecki

W obiektywie i w detalu



M28B-1R „Bryza-1R”

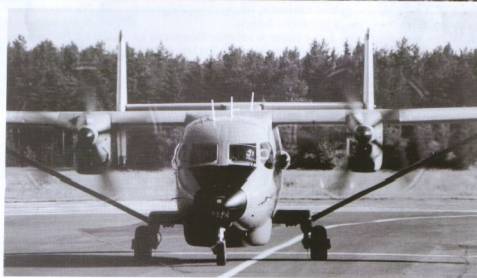
W połowie lat 80-tych na naszym niebie pojawiła się charakterystyczna sylwetka nowego samolotu, który na dobre „zadomowił” się w kraju. Mimo, że produkowany był głównie na rynek wschodniego sąsiada, w 1987 r. trafił do lotnictwa MW w celu sprawdzenia przydatności dla przyszłych zastosowań. Był to początek dopasowania An-28 do potrzeb polskiej armii – czyli powstania projektu „Bryza”, określającego wymagania techniczne dla jego wojskowych wersji. Jedną z nich był projekt samolotu ratownictwa morskiego An-28RM, którego pierwszy egzemplarz ekspluatoowano od 1994 r. w 7. pIsMW w Siemrowicach.

W wyniku uzyskanych doświadczeń opracowano wymagania techniczne nowej wersji samolotu, która miałaby pełnić rolę samolotu patrolowego i latającego stanowiska dowodzenia o nazwie M28B-1R „Bryza-1R”. Wszystkie próby kwalifikacyjne nowych urządzeń, znajdujących się na pokładzie, przeprowadzono w 1997 r. na prototypie nr 0810, będącego następnym standardem wersji seryjnej. Jako pierwszy do postaci M28B-1R przebudowano An-28RM „1022”, a następnie pozostałe egzemplarze serii informacyjnej nr 1017 i 1008. Kolejne maszyny patrolowe o numerach 1114, 1115, 1116 i 1006, już z nowym zespołem napędowym w postaci silników PZL-10S i śmigiel HERTZELL HC-B5MP-3D/M, z czeskiemi kołami i szeregiem technicznych nowinek, otrzymały nowe, szare malowanie i weszły na wyposażenie 3. DLMW w Siemrowicach.

Obecnie samolot naszpikowany jest elektroniką, obejmującą urządzenie namiarowe do poszukiwania rozbitków DF-707-1 firmy Chelton, urządzenie identyfikacji swój-obcy SC10-D2 firmy RAWAR i system MSC-400 z radarem do obserwacji powierzchni morza ARS-400 oraz systemem dowodzenia CCS-400, stanowiący lotniczy

element systemu dowodzenia Leba ŁS-10. W porównaniu do An-28RM na dolnej i górnej powierzchni kadłuba pojawiło się kilka nowych anten systemu dowodzenia, a w kabine pasażerskiej Bryzy-1R umieszczono trzy duże stanowiska w postaci szaf z aparaturą, przez co wnętrze zrobiło się bardziej ciemne i ciasne. Dla zapewnienia załodze odpowiedniego komfortu w czasie długich

lotów, na pokładzie znajduje się zestaw kuchenny do przygotowywania gorących napojów oraz przechowywania gotowych posiłków. Załogę Bryzy-1R stanowi dwóch pilotów, technik pokładowy, oficer taktyczny, odpowiedzialny za wykonanie misji, operator, wykonujący analizę danych ze wszystkich systemów wykrywania i rozpoznania na pokładzie samolotu oraz operator radaru





Opis rysunków na str. 13-14

1. Oszklenie kabiny załogi posiada dwie szyby czołowe TSK ze szkła krzemowego, które zabezpiecza elektryczna instalacja przeciwblo-dzeniowa oraz wycieraczki. Dla poprawy widoczności z kabiny, szyby boczne ze szkła organicznego są wypukłe. Małe, otwierane do wewnątrz wzniki umożliwiają wentylację kabiny powietrzem z zewnątrz.

2. Nad kabiną, na prawo od osi podłużnej kadłuba, rozmieszczono przednią antenę radiostacji RS6113-2 oraz antenę linkową radiostacji HF ARC-220.

3. Przed skrzydłem znajduje się druga antena radiostacji RS6113, którą wykorzystuje też system poszukiwania rozbitków DF 707 „Chelton” oraz mniejsza, od transpondera - urządzenia identyfikacji swój-obcy SC10-D2 firmy RAWAR.

4. Przednią część opływu końcowego lewego skrzydła zajmuje światło nawigacyjne ANO-4A-K z filtrem czerwonym.

5. Za skrzydłem rozmieszczono anteny ramowe dwóch radiokom-pasów KDF 806 i dwie anteny prętowe radiostacji ratowniczej RS 6113, pracująca na częstotliwości ratunkowej F121,5.

6. Górna, tylna antena radiostacji RS6113-1 umieszczona jest w osi podłużnej kadłuba.

7. Statecznik poziomy wszystkich wersji An-28/M28 posiada odró-cony profil i deflektor (stały slot na krawędzi natarcia). Podczas lotu statecznik wytwarza siłę nośną skierowaną w dół, co jest niezbędne ze względu na przednie wyważenie samolotu. Deflektor ogrzewany jest gorącym powietrzem, odbieranym zza 6 stopnia sprężarek obu silników.

8. Tylko na lewej burcie, przed lukiem wejściowym, znajduje się gniaz-do z rakietnicami EKSR-46 oraz małe okno, doświetlające tylną część kabiny operatorów. Pod oknem umieszczona jest jedna z dwóch anten systemu nawigacji obszarowej VOR KNS-81.

9. Otwarty wznikiem węzła centralnego tankowania. Przy pomocy specjalnej głowicy można napełniać zbiorniki paliwem pod ciśnie-niem 0,4 MPa.

10. W tej wersji samolotu lotki i stery mają poszycie metalowe. Na lewej lotce znajduje się trymer, poruszany elektromechanizmem UT-6D, dostępnym po otwarciu niewielkiego luku na dolnej po-wierzchni lotki. Dla uzyskania własności skróconego startu i lądowa-nia (STOL) lotki mają układ zawieszania, tzn. wychylają się razem z klapiami zachowując swoją pierwotną funkcję.

11. W celu wyeliminowania luzów blister w układzie sterowania lot-kami, zastosowano odgięta do góry krawędź spływu (na obu lotkach). Opływowa masa na wysięgniku stanowi masowe wyważenie lotki – podwyższa krytyczną prędkość flatteru. Końcowy opływ skrzydła wy-posażony jest blister iskiernik ładunku elektrostatycznego, który zmniejsza zakłócenia blister pracy urządzeń radioelektrycznych.

12. Okno stanowiska operatora-dowódcy LS-10 „Leba” posiada wy-pukły blister i spirytusową instalację przeciwblo-dzeniową. Luk za oknem operatora (na drugim planie) otwierany jest do wewnątrz ka-dłuba i służy jako wyjście awaryjne i otwór do zrzutów traw Mewa-6.

13. Po zdemontowaniu opływowej osłony z dolnej powierzchni kadłuba uzyskuje się dostęp do anteny radaru, ARS-400, który należy do systemu MSC-400 i służy do obserwacji powierzchni morza.

14. Koła główne K38-1100-7 z układem antypoślizgowym posia-dają skuteczną hamulce tarczowe zamontowane po zewnętrznej stro-nie płasty, co w znacznym stopniu ułatwia ich obsługę. Wyposażone są w termiczne wskaźniki przegrzania hamulca i mechaniczny wskaźnik zużycia jego tarcz. Pneumatyk firmy Barum o rozmiarach 720x310 mm.

ARS-400, pełniący też funkcję nawigatora. Samoloty tego typu pełnią teraz służbę w 30. Eskadrze Lotnictwa Patrolowo-Rozpoznaw-czego Marynarki Wojennej w Siemierowi-cach. Jej przeznaczenie to realizacja zadań rozpoznania, a także monitorowania rozwoju sytuacji operacyjno-taktycznej na dalekich podejściach do strefy obrony MW i w jej obszarze operacyjnego zainteresowania. Samolot tego typu jest już znany dobrze na świecie, bo od 1999 r. załogi M28B1R uczest-niczyły w różnego rodzaju ćwiczeniach i po-kazach poza granicami kraju reprezentując lotnictwo MW Sił Zbrojnych RP.

Grzegorz Skowroński

Zdjęcia: G. Skowroński, M. Rusiecki

15. Samolot wyposażony jest w dwie radioboję sygnalizacyjne Tron-30s MKII/FB3, z których jedna znajduje się w kabine operatorów, a druga na prawej burcie kadłuba. Jej zadaniem jest wysyłanie świetlnych i radiowych sygnałów po awaryjnym wodowaniu samolotu. Nad radioboją widać drugą antenę systemu nawigacji obszarowej VOR (KNS-81s) i TACAN.

16. Ciężko steru kierunku znajduje się tylko na zewnętrznej stronie stateczników pionowych. Wchylenie steru kierunku nie jest syme-tryczne i wynosi 20° na zewnątrz i 16° do wewnątrz.

17. Tuż pod śmigłem znajduje się zbiornik oleju, który jest jednocze-śnie ogrzewany wlotem powietrza do sprężarki silnika PZL-10S. Wewnątrz widać osłonę prądo-rozrusznika elektrycznego STG-3. Poniżej umieszczono wlot powietrza do chłodnic oleju silnika oraz reduktora śmigła.

18. Poniżej wznikiem na prawej szybie kabiny załogi umieszczono termometr powietrza zewnętrznego TW-45K i wizualny wskaźnik oblodzenia WUO-U1, który podczas lotów nocnych może być pod-swieciany dla lepszej oceny intensywności oblodzenia. Wskaźnik wykorzystywany jest w przypadku awarii radioizotopowego sygnali-zatora oblodzenia.

19. Po obu stronach kadłuba, symetrycznie, rozmieszczone są dwa nadajniki ciśnień powietrza PWD-5. Pod prawym dajnikiem znaj-duje się radioizotopowy sygnalizator oblodzenia SO-121WM. Obu urządzenia mają elektryczną instalację ogrzewania.

20. Po otwarciu przedniej osłony kadłuba uzyskuje się dostęp do hydroakumulatora, anteny radaru pogodowego RDR-2000 i reflektor-ów lądowania/kotowania FPR-14.

21. M28 z silnikami PZL-10S wyposażone są w śmigła HERTZELL HC-B5MP-3D/M 10876 ANSK, stalobrotowe z możliwością przesta-wienia łopat na rewers (ciąg ujemny) i w chorągiewkę (ką 79°). W od-różnieniu do śmigieł AW-24AN samolotu An-28 mają większą średnicę i masę, i ustawiają się zawsze w chorągiewkę po wyłączeniu silnika.

22. Za przednią głowicą znajdują się anteny od systemu poszukiwa-nia rozbitków DF-707 „Chelton”, KN-63 (prawa) i transpondera SC-10D2 (lewa) oraz od MRP-66, urządzenia sygnalizującego przelot nad radiolatorniami kierunkowymi na ścieżce schodzenia do lądowa-nia.

23. Na wspornikach podwozia głównego znajdują się węzły pod-wieszenia uzbrojenia z zamkami bombowymi D4-50 o nośności do 100 kg. Na tej wersji samolotu służą do podwieszania bomb SAB-100MN, CP-100 lub P-50.

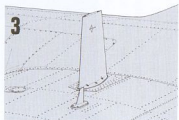
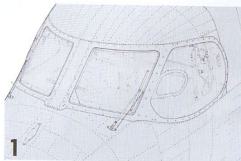
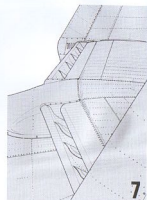
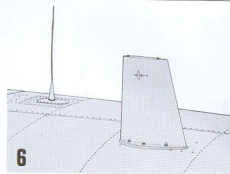
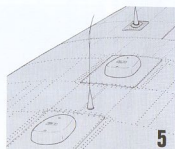
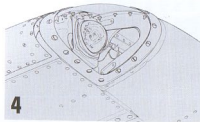
24. Wspornik podwozia głównego jest siłowym podzespołem kadłuba, który przyjmuje obciążenia z zastrzału skrzydła i goleni głównej.

25. Na szybie okna operatora radaru ARS-400 zamontowany jest wylot powietrza chłodzącego boki radaru. Pod oknem, symetrycz-nie po obu stronach kadłuba, znajdują się reflektory poszukiwania FPP-7.

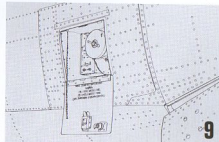
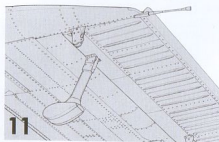
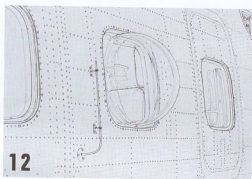
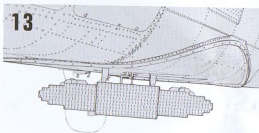
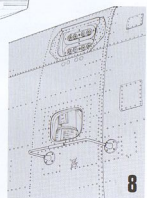
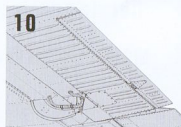
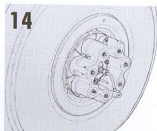
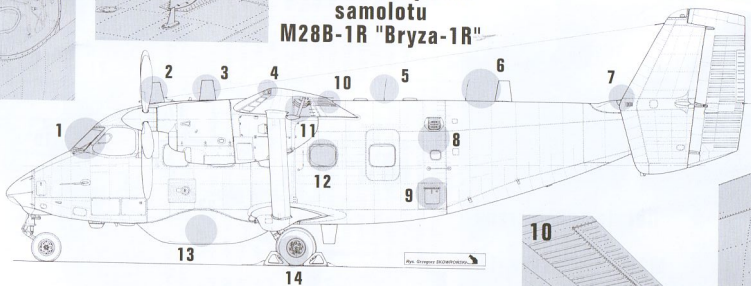
26. Ster wysokości posiada dwa trymery, poruszane przy pomocy elektromechanizmów UT-6D. Na dolnej powierzchni statecznika po-ziomego znajdują się anteny radiowysokościemierza A-037.

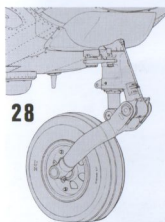
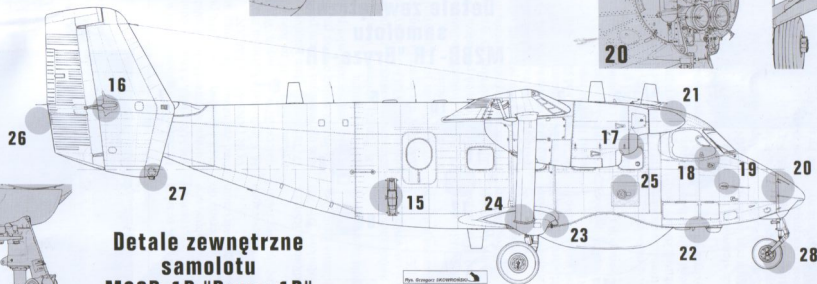
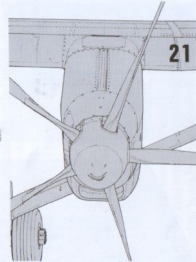
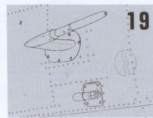
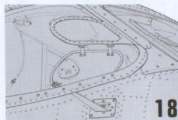
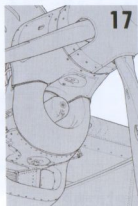
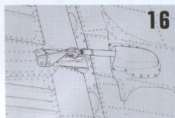
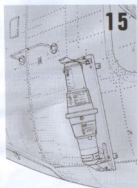
27. Dolne światło antykolizyjne A470W/R na lewym stateczniku pion-owym osłonięte jest metalową ścianką przed uszkodzeniem pod-czas startu i lądowania.

28. Przednia goleń z kołem niechamowanym typu K49-1100-7 pracu-jąc w dwóch zakresach: jako samonastawna i sterowana hydraulicz-nie. Koło produkcji czeskiej posiada pneumatyk firmy Goog Year o rozmiarach 650-10.



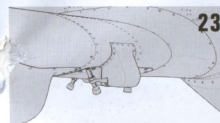
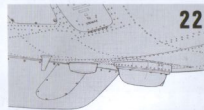
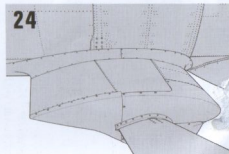
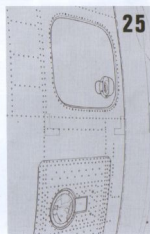
Detale zewnętrzne
samolotu
M28B-1R "Bryza-1R"



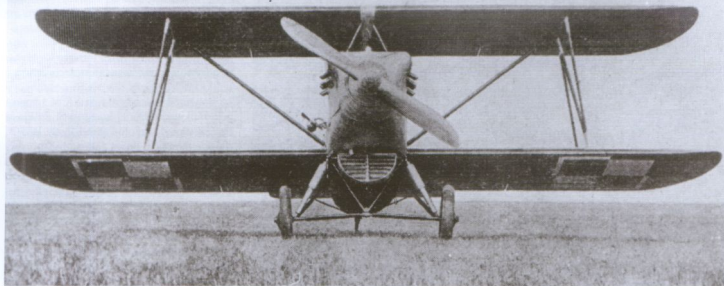


**Detale zewnętrzne
samolotu
M28B-1R "Bryza-1R"**

Pln. Brnoport Szczepanów



Ostatni Bartel: BM-7



Kilkadziesiąt lat od powstania szkolnego samolotu myśliwskiego BM-6, konstruktor mgr inż. Ryszard Bartel znalazł dla niego nowe zastosowanie. Wobec braku samolotów akrobacyjnych w aeroklubach zaproponował w roku 1978 budowę jego nowej wersji, mającej oznaczenie BM-7.

Samolotowa akrobacja lotnicza nie należała w powojennej Polsce do zbyt faworyzowanej dyscypliny sportów lotniczych. Dla pilotów mających aspiracje w tym kierunku dorywczo organizowano specjalistyczne szkolenie w wyższym pilotażu. Pierwszy taki kurs zorganizowano w dniach 28 lipca – 8 sierpnia 1949 r. na lotnisku Dajtki w Olsztynie. Do nauki akrobacji użyte były samoloty Bücker Bü-131 Jungmann, He-72 Kadett i Fw-44 Stieglitz. Podobne kursy były organizowane m.in. w cywilnej Szkole Pilotów w Ligocie Dolnej i we Wrocławiu. W latach 50-tych XX w. Wprowadzono do szkolenia w akrobacji lotniczej importowane z ZSRR i z Węgier samoloty Jak-18 oraz rodzime Junak 2 i Junak 3. Pomimo, że wyszkolono zarówno w aeroklubach jak i w wojsku liczną grupę świetnych pilotów akrobacyjnych, to przedsięwzięciu nie towarzyszyły zabiegi mające na celu pozyskanie odpowiednich samolotów, zdolnych do wykonywania bez ograniczeń dowolnych wiązań figur wyższego pilotażu.

Próbowano temu zaradzić sprowadzając z Czechosłowacji partię samolotów Zlin Z-26 Trener. Zorganizowane dość późno po wojnie, bo dopiero w lipcu 1960 r. I Samolotowe Mistrzostwa w Akrobacji rozegrano na lotnisku Goław na Zlinach. Zwycięzcą został Stanisław Ackerman z Aeroklubu Kujawskiego. W rozegranych 22-28 sierpnia 1960 r. I Samolotowych Mistrzostwach Świata w Akrobacji najlepszy z Polaków Stanisław Kasperek zajął dopiero 13 miejsce.

Zliny nie były sprzętem, na który oczekiwano. W następnych latach ukształtowała się czołówka pilotów – asów akrobacji. Znanymi stały się takie nazwiska jak: Stanisław Kasperek, Stanisław Ackerman, Edmund Mikołajczyk, Helmut Staś i inni. Powstały również tak w wojsku, jak i w aeroklubach zespoły akrobacyjne. Do najbardziej znanych należała tzw. „trójka warszawska” na samolotach Jak-18, gdzie prowadzącym był instr. pil. Zdzisław Dudzik, a bocznymi: Walde- mar Kwiatkowski i Andrzej Adamkiewicz. Zespół stał się znany z licznych pokazów na terenie całego kraju. Został również sześciokrotnym zdobywcą tytułu mistrzowskiego w ogólnopolskich zawodach o mistrzo-

stwo w zespołowej akrobacji samolotowej.

Polscy piloci występując z posiadanymi samolotami na arenie międzynarodowej nie odnosili większych sukcesów. Najlepszymi lokatami były wtedy trzecie miejsca indywidualnie i zespołowo. Stanisław Kasperek, wielokrotny mistrz Polski w akrobacji lotniczej wystąpił wówczas z koncepcją nieskomplikowanej przeróbki Zlina 26 na jednomiejscową wersję akrobacyjną nazwaną Kasper Akrobat. W roku 1963 inżynierowie: J. Supryn, S. Bienia i W. Jaworska z Aeroklubu Świdnickiego opracowali rozwinięty projekt techniczny tego samolotu p.n. Super Kasper Akrobat. Zlikwidowano tu przedniąabinę, przebudowano instalację paliwową, koła

Podtęję: Jedyny po wojnie Bü-131 Jungmann SP-AFO służył do nauki akrobacji. Zdjęcie wykonane na lotnisku w Łodzi podczas IX Krajowych Zawodów Lotniczych 21-22.08.1948 r. (zdj. A. Morgala)



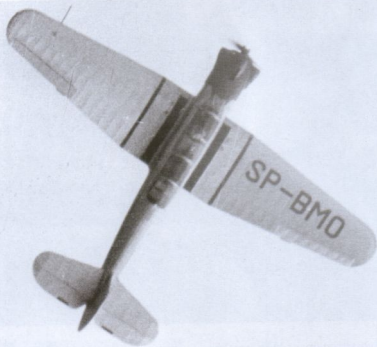
podwozia osłonięto owiewkami etc. Masa własna konstrukcji zmalała o 50 kg, a całkowita o 155 kg. W 1964 r. Warsztaty APRL w Krośnie przebudowały cztery Z-26 Trener na Super Kaspery Akrobat. Trenowała na nich kadra narodowa. Po raz pierwszy wzię-

ły udział w Samolotowych Mistrzostwach Polski w Rzeszowie 12-19 czerwca 1966 r. Przebudowany, z zamiarem uzyskania samolotu klasy zawodniczej, nie spełnił jednak pokładanych nadziei. Podstawową przyczyną była zbyt mała nadwyżka mocy silnika, nie

zapowiadająca dobrych własności w locie. Ponadto doszły inne ograniczenia związane ze zmniejszeniem wytrzymałości skrzydeł. Inżynierowie z wytwórni Zlin opracowując kolejne wersje zastosowali w nich silniki o większej mocy, śmigła o zmiennym skoku, całkowicie metalową konstrukcję płatowca, chowane podwozie główne etc. Do tych zmian było wówczas jeszcze daleko, a polskie ekipy nadal cierpiały na brak odpowiedniego sprzętu właściwego dla klasy zawodniczej.

Mgr inż. Ryszard Bartel, były pilot wojskowy i znany konstruktor lotniczy w okresie międzywojennego dwudziestolecia, widząc niedostatek sprzętu dla pilotów akrobacyjnych wystąpił w latach 70-tych XX w. z koncepcją budowy rodzimej konstrukcji tej klasy. Projektowany samolot akrobacyjny BM-7, dający zupełnie nową jakość był porównywalny z najlepszymi wówczas zagranicznymi samolotami tej klasy. Koncepcja konstrukcji wywodziła się od jednociesowego dwupłata BM-6, zbudowanego w roku 1930 na zamówienie lotnictwa wojskowego. Zaprojektowany jako myśliwski szkolny, przeznaczony był do nauki walki powietrznej, łącznie ze strzelaniem w locie. Będąc w istocie samolotem akrobacyjnym był z powodzeniem demonstrowany na pokazach, m.in. w Bukareszcie w obecności króla Karola. W budżecie lotnictwa przewidywano zakup 30 egzemplarzy, ale wobec różnych okoliczności, m.in. likwidacji wytwórni w Poznaniu zamówienie nie zostało zrealizowane. BM-6 pozostał w fazie prototypu.

Przystępując do opracowania projektu BM-7 konstruktor uznał, że najbardziej odpowiednim ogólnym układem aerodynamicznym będzie tu zwarty dwupłat o mało odkształcalnej konstrukcji i małych momentach bezwładności względem osi głównych samolotu. Projektowany płatowiec miał stanowić miniaturyzację BM-6 w stosunku 0,7 do gabarytów wyjściowych. Dla uzyskania małego przekroju poprzecznego miejsce pilota zostało nisko posadowione. Podwozie stałe o małym oporze aerodynamicznym, z amortyzatorami ukrytymi w kadłubie było wzorowane na układzie nożycowym, jak w myśliwackich klasach „P”. Składane podwozie nie było brane pod uwagę ze względu na



Powyżej: Jak-18 w czasie wykonywania pętli. (zdj. L. Igła)



Powyżej: „Trójka Warszawska” podczas pokazów w Gołczawiu. (zdj. B. Koszewski)

Poniżej: Zlin Z-26 Trener. (arch. A. Morgala)

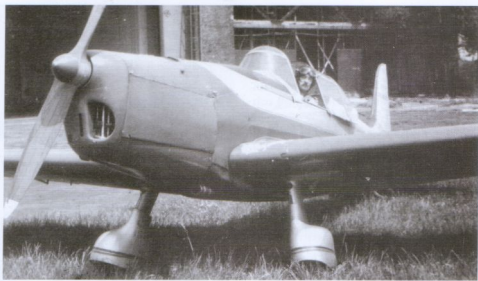


większą masę. Z tego samego powodu zrezygnowano z hamulców kół. Zapas paliwa ograniczono do niezbędnych potrzeb, to znaczy lotów nadlotniskowych. Do przelotu służył dodatkowy zbiornik paliwa. Konstrukcja miała małą masę własną. Niemniej odznaczała się dużą wytrzymałością na zginanie i sztywnością na skręcanie. Dla zapewnienia znacznej nadwyżki mocy przewidywano zastosowanie silnika od 180 do 220 KM. Samolot zyskiwał przez to walor dużej zwrotności, górując pod tym względem nad innymi, dotychczas używanymi do akrobacji. BM-7 w wersji podstawowej przewyższałby własnościami w locie dwupłatowca Pitts Special S-1, wyznaczającego standard dla konstrukcji tej klasy.

Zawierając w sobie doświadczenia z budowy i eksploatacji poprzednich konstrukcji inż. Bartla, BM-7 miał odznaczać się łatwością pilotażu we wszystkich stanach lotu, będąc skutecznie sterownym nawet przy maksymalnym kącie natarcia. W locie z przepadaniem nie wykazywał tendencji do wchodzenia w korkociąg. Wprowadzony w tę figurę dawał się lekko wyprowadzić w kierunku żądanym przez pilota. Był zdolny do wykonania wszystkich figur wyższego pilotażu, lotu odwróconego i lotu nurkowego, aż do prędkości granicznej. Dzięki dużej nadwyżce mocy mógł wykonywać lot wznoszący pod stromym kątem, niemal pionowy, wznosząc na silniku, jak się przyjęło określać w gwarze lotniczej.

W latach 1974-1978 konstruktor wykonał obliczenia aerodynamiczne, jak również szczegółowe obliczenia wytrzymałości komory płatów, kadłuba, usterzenia i podwozia. Wykreślił przy tym rysunki zestawieniowe (całościowe) w trzech rzutach w skali 1:10, a ponadto prototypowe rysunki konstrukcyjne zespołów 1:1. Posiadając kompletną dokumentację poprzedniego samolotu BM-6 można ją było wykorzystać dla wykonawstwa warsztatowego po wpisaniu nowych wartości, wynikających z przeliczenia wymiarów. Zgromadzone rysunki pozwalały na niezwłoczne podjęcie budowy prototypu. Przedsięwzięcie mogło być zrealizowane w krótkim czasie, stosunkowo niewielkim nakładem kosztów materiałowych i wykonawstwa warsztatowego. Inż. Bartel zrezygnował bowiem z jakiegokolwiek honorarium czy gratyfikacji, traktując swój projekt jako dar dla lotnictwa polskiego. Produkcję seryjną można było wówczas podjąć w PZL WSK Okęcie lub w SZD Bielsko. Cena samolotu byłaby niska, konkurencyjna dla innych maszyn. Po zaspokojeniu potrzeb krajowych BM-7 mogłby stać się przedmiotem eksportu. W świecie istniało zapotrzebowanie na samoloty tej klasy.

Projekt został przedstawiony do oceny i zaopiniowania w APRL. Ku wielkiemu zaskoczeniu konstruktora propozycja budowy samolotu akrobacyjnego z prawdziwego zdarzenia spotkała się z tyle nieprzychylnym, co obojętnym przyjęciem ze strony ówczesnych decydentów! Przy tym nigdy nie podano oficjalnego stanowiska władz odpowiedzialnych za wyposażenie w sprzęt lotniczy. BM-7



Powyżej: Super Kasper Akrobat na lotnisku Gliwice sfotografowany w lipcu 1966 r. (arch. A. Morgala)

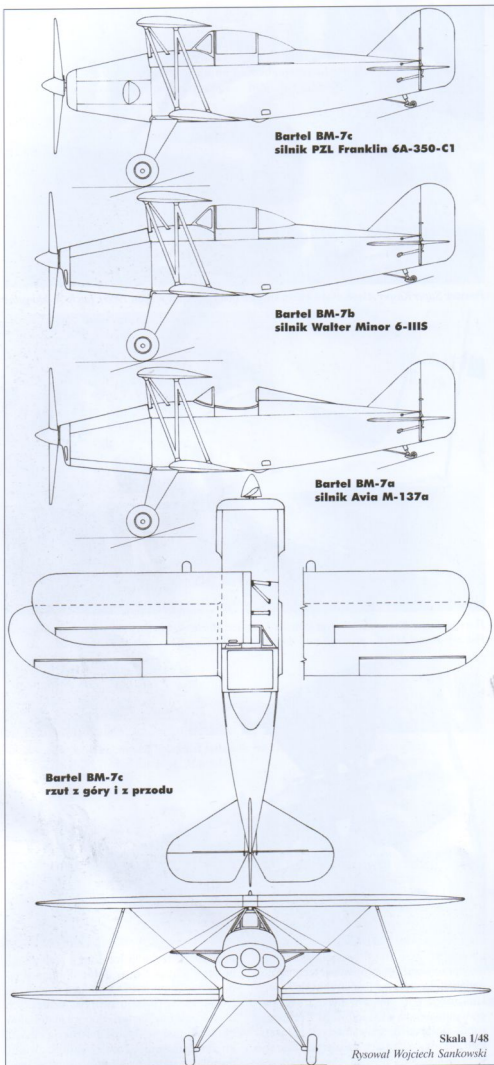


Powyżej: Super Kasper Akrobat na lotnisku Katowice Muchowice latem 1967 r. (arch. A. Morgala)
Poniżej: Bartel MB-6 - prototyp samolotu szkolno-myśliwskiego. (arch. A. Morgala)



z roku 1978 pozostał w postaci profesjonalnie opracowanej dokumentacji technicznej, mającej obecnie wartość archiwalną. Jego konstrukcja pozostająca w sferze tradycyjnego wykonawstwa warsztatowego z przewagą robót stolarskich, spawalniczych i ślusarskich nie rzuca zbyt wielu nadzieli na realizację w projektowanej postaci. Przy współczes-

nym stanie techniki lotniczej i technologii budowy płatowców, w dobie dominacji laminatów, kompozytów z włókien węglowych i wszelkiego rodzaju tworzyw sztucznych obowiązują inne kryteria doboru materiałów i budowy płatowców, z konstrukcją cięższą ku skorupowej. Niemniej jednak zwrotny dwupłat stanowi nadal atrakcyjną alterna-



tywę dla użytkowników samolotów akrobacyjnych. Może w dzisiejszym rozpędzonym świecie znajdują się tacy, którzy podejmą ideę budowy w nowej technologii zgrabnego dwupłata, mającego korzenie w jakże odległej epoce polskiego lotnictwa.

Konstrukcja samolotu BM-7

Jednosilnikowy, jednomiejscowy dwupłat z podwojem stałym. Konstrukcja płatowca mieszana.

Skrzydła drewniane, dwudźwigarowe. Górny płat bez baldachimu miał skrzydła mocowane do koźła nad kadłubem, co przy skrzydłach o jednakowych wymiarach dawało efekt większej rozpiętości dolnego płata. Płat górny był przesunięty do przodu o 370 mm względem dolnego. Komorę płatów powiązano stojakami z rur w układzie N i usztywniono wykrzyżowaniami z taśm stalowych. Skrzydła były pokryte płótnem i częściowo sklejką na dolnej powierzchni pomiędzy I i II dźwigarem.

Kadłub: kratownica spawana z rur stalowych. Pokrycie płótnem. Osłona silnika i przodu kadłuba z blachy aluminiowej lub duralowej. Kabina w wersji BM-7a otwarta z wiatrochronem, a BM-7b i BM-7c całkowicie zamknięta przezroczystą osłoną z pleksi. Podwozie typu nożycowego jak w myśliwcach klasy „P”. Amortyzatory olejowo-powietrzne, docelowo gołenie sprężyste. Płoza ogonowa miała stalową rolkę toczną i amortyzator ze sprężyny spiralnej.

Do napędu samolotu przewidywano zastosowanie silnika chłodzonego powietrzem, dostępnego na naszym rynku. Poszczególne wersje charakteryzowały się typem zabudowanego silnika:

BM-7a - silnik szeregowy Avia M-137a 160-180 KM,

BM-7b - silnik szeregowy Walter Minor 6-IIIS 160-180 KM,

BM-7c - silnik płaski PZL Franklin 6A-350-C1 180-220 KM.

Początkowo zamierzano zastosować śmigło o skoku stałym, docelowo przewidywano śmigło o skoku zmiennym w locie.

Dane techniczne

Wymiary: rozpiętość 5,8 m, długość w BM-7a i BM-7b – 5,12 m, w BM-7c – 5,02 m, wysokość 2,0 m, powierzchnia nośna 8,6 m².

Masy: własna 405 kg, użyteczna 145 kg, całkowita do akrobacji 550 kg.

Osiągi: prędkość maksymalna 275 km/h, prędkość minimalna 97 km/h, graniczna prędkość nurkowania 470 km/h, pionowa prędkość wznoszenia 14 m/s, prędkość po torze maksymalnego wznoszenia 115 km/h, pułap 9000 m, czas trwania lotu 2 h, zasięg 350 km.

Andrzej Morgula

Przypisy

¹ Oznaczenie BM-7 było użyte powtórnie. Numer ten nadawano po raz pierwszy w roku 1930 dwupłatowi szkolnemu BM-7 z silnikiem gwiazdowym Lorraine o mocy 110 KM, przeznaczonemu do lotów długodystansowych. Później samolot przemianowano na BM-4c.

² Ostatnią datą na rysunkach jest 25.04.1978 r.



Romantyzm latania na samolocie Ił-10

Z latania na samolocie Ił-10 pozostały mi bardzo miłe wspomnienia, ponieważ pilotowanie tego samolotu dawało faktycznie ogromną radość. Nic nie jest w stanie wymazać tych odczuć z mojej pamięci. Ani prostota jego elektronicznego wyposażenia, ani potrzeba utrzymywania przed każdym lotem grupowym zapasowej załogi. Często się zdarzało, że na pasie startowym w ustawionej do startu grupie, któryś z samolotów wprowadzając silnik na maksymalne obroty nie mógł „przepalić świec”, silnik źle pracował. Natychmiast pilot tego samolotu skołowywał z pasa startowego, a w jego miejsce wkołowywała zapasowa załoga. Dzięki takiemu manewrowi klucz samolotów Ił-10 startował w komplecie na wykonanie zadania w powietrzu.

Prawdą jest, że start był bardzo trudnym elementem lotu. Duża moc 12-cylindrowego silnika AM-42 wynosząca 2000 KM, oraz znacznie większe obroty śmigła AW-5L podczas startu niż w samolocie Ił-2, powodowały, że przy starcie silniej występowały momenty: żyroskopowy i aerodynamiczny, działające w tym samym kierunku, a więc się sumujące. Przy starcie, podczas rozbiegu samolotu, należało już wcześniej uwzględnić to niekorzystne zjawisko i przeciwdziałać się mu energicznym działaniem sterem kierunku.

Zdarzało się, szczególnie w procesie szkolenia, że podchorążi podczas rozbiegu sterem kierunku nie uprzedził zadziałania tych sił. Skutki były fatalne. Samolot na rozbiegu podczas startu energicznie tracił właściwy kierunek startu. Często było już zbyt późno na korektę sterem kierunku i rozbieg kończył się zniesieniem podwozia. Do tego dochodziła martwa strefa obserwacji z kabiny kołującego samolotu będącego na „trzech punktach”, która wynosiła około 40° w prawo i w lewo od osi podłużnej samolotu.

Dużym problemem było utrzymanie łączności z kierownikiem lotu podczas

korzystania z radiostacji pokładowej RSJ-6. Szczególnie dawało się to odczuć przy locie koszącym lub na małej wysokości. Już w odległości około 40 kilometrów od miejsca startu traciło się łączność z lotniskiem. Radiostacja miała płynne strojenie, z któ-

rego w czasie lotu ciągle korzystaliśmy, jednak często bez efektu w kółko kręcąc korbką.

Lot koszący poniżej stu metrów (a praktycznie ok. 15 m nad wierzchołkami drzew lub zabudowań) dawał ogromną ilość bardzo przyjemnych wrażeń. Podłużna oś samolotu w locie poziomym położona była ujemnie w stosunku do horyzontu. Takie ustawienie maszyny w locie powodowało bardzo dobrą widoczność do przodu z kabiny pilota. Zła obserwacja na boki spowodowana była przez boczne szyby pancerne. Pancerz chronił głowę pilota przed rażeniem broni pokładowej samolotów myśliwskich i naziemnych środków obrony przeciwlotniczej, ale ograniczał obserwację ziemi i przestrzeni powietrznej.

Ten mankament niwelował strzelec pokładowy siedzący za pilotem i tyłem do niego. Miał doskonałą widoczność na boki i do tyłu. Był nieocenionym źródłem informacji dla pilota lub dowódcy grupy o tym, co się dzieje z tyłu w ugrupowaniu bojowym. Jednocześnie stanowił jego obronę przed samolotem myśliwskim i naziemnymi środkami OPL podczas wyprowadzania z ataku. Pilot po ostrzeleniu celu wprowadzał samolot z nurkowania do góry, a strzelec w tym czasie prowadził z działka B-20 mm ogień do celu.



Powyżej: Samolot szturmowy Ił-10 w locie poziomym osiągał prędkość 530 km/h. (arch. W. Sankowski)
Poniżej: Tak widział rzeczywistość ze swojej kabiny strzelec pokładowy samolotu Ił-10 podczas lotu na małej wysokości. (arch. W. Sankowski)



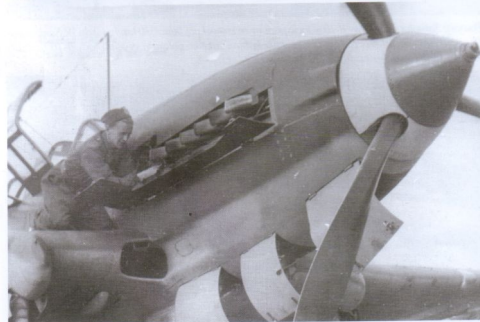


Powyżej: Szturmowy Il-10 charakteryzował się ładną i zwartą sylwetką. (zdj. R. Marcinkiewicz)



Powyżej: Po locie kontrolnym parą na Il-10 piloci 51. PLSz (Galoch i Szymczak) omawiają jego przebieg. Lotnisko Broczyno, sierpień 1956 r. (arch. B. Galoch)

Poniżej: Obsługa silnika AM-42 szturmowego Il-10 w warunkach polowych. (arch. A. Majewski)



Utrata orientacji geograficznej w locie koszącym lub na małej wysokości była rzadkością. Piloci latający często w określonym rejonie lotów szybko zapamiętywali charakterystyczne zarysy jezior i przystanie wodne, konfigurację lasów, wsi, a nawet charakterystyczne zabudowania, jak również rozgałęzienia torów kolejowych. W każdej chwili mogli odczytać z tej wysokości lotu nazwę stacji kolejowej i upewnić się o swym położeniu geograficznym. Przyzwyczajeni do nawigacji busolowej, palcem po mapie prowadzili przebiegającą trasę lotu. Czas lotu po trasie wynosił ok. 1 godzinę przy prędkości lotu 360 km/h. Pozostawało jeszcze paliwa na drugą godzinę lotu. Obawa, że za kilkanaście minut może się ono skończyć, nie istniała.

Mniejsze prędkości nalotu podczas ataku na cele naziemne powodowały, że pilot miał więcej czasu na rozpoznanie celu i dokładne przycelowanie się. Otwarcie ognia następowało z mniejszej odległości niż np. na używanych później samolotach Lim-6bis i bliżej celu zwalniało się bomby z zamków.

Praca bojowa nad poligonem dostarczała dużo wrażeń. Szczególnie gdy odpalano się rakiety RS-82 lub RS-132. Zejściu tych rakiet z szyn podskrzydłowych towarzyszyły efekty akustyczno-widowiskowe. Głośny świst, smuga ognia i przyhamowanie prędkości lotu nurkowego. Potem potężny wybuch rakiet w celu. To było coś!

Dużym przeżyciem dla pilota, a także dla strzelca pokładowego było bombardowanie z lotu koszącego. Bomba zrzucona z tej wysokości uderzała płasko o ziemię, odbijała się od niej i gonila za samolotem, by uderzyć w dużą, pionową ustawioną na ziemi target. Młodzi strzelcy pokładowi, widząc pierwszy raz to zjawisko podczas bombardowania z lotu koszącego krzyczeli z niepokojem - *panie poruczniku, goni nas bomba!*

Zarówno celność strzelań do ziemi jak i bombardowań była dobra, choć celowniki nie były jeszcze tak doskonałe jak na samolotach odrzutowych. Duża ilość lotów na poligon powodowała, że czuliśmy się

w lotach pewnie. Ten systematyczny trening pozwolił mi wziąć udział w zawodach o „Zalogę Wyborową” w lotnictwie szturmowym w 1956 r. i zająć pierwsze miejsce.

Strzelanie przez strzelca pokładowego do rękawa holowanego przez inny samolot było też pewną sztuką, którą wspólnie ze strzelcem musieliśmy opanować. Moim zadaniem było tak podejść pod rękaw, aby strzelcowi stworzyć jak najlepszą pozycję do otwarcia ognia. Jednocześnie w przypadku odstrzelenia rękawa, co mogło się zdarzyć, zachować pełne bezpieczeństwo dla załogi. Przy dobrym wyszkoleniu załogi osiągnąć bardzo dobre wyniki.

Atak celu naziemnego na poligonie eskadry samolotów Il-10 z zamkniętego kręgu był wspaniałym widowiskiem, tak dla biorących w nim udział załóg, jak i dla kierownika lotów. Dwanaście samolotów Il-10 z wysokości około 1000 m, pojedynczo, z kątem nurkowania 30°, razilo cele naziemne pokładowymi środkami rażenia. Ta ilość samolotów pozwoliła zamknąć krąg tak, że przeciwnik stał by w ogniu nie mogąc przeciwdziałać. Był to na pewno straszny widok dla tych, przeciwnik którym został skierowany.

Pilotowanie samolotu Il-10 było piękną lotniczą przygodą, mimo że mało kiedy udawało się na nim pięknie wylądować. Przyczyną lądowania z podskokami był wysoko nad horyzontem projektujący się przód samolotu podczas wyrównania, a obserwacja ziemi tylko na boki samolotu. Takie położenie samolotu powodowało gorszą ocenę wysokości podczas przyziemienia.

Latałem na kilkunastu typach i wersjach samolotów szkolno-treningowych i bojowych, ale tylko na samolocie Il-10 doznałem odbioru pełnej gamy najpiękniejszych wrażeń. Lot po trasie w locie koszącym był ku temu wspaniałą okazją. Szachownica chłopskich pól, różnorodność kolorystyczna kwitnącej roślinności. Różne odmiany szarości jezior i pasów torfowisk, lany falujących zbóż oraz kołysanie wierzchołków drzew. Pasy lnianych płócien, rozłożonych na łąkach i w promieniach słońca uzyskują-

cych biel. Trudno było tego nie zauważyć. Na jeziorach pływające ptactwo, żaglówki, a na łódkach wędkarze. Czuło się kropelki wody podrywane obracającym się śmigłem. Widoki te czarowały swym pięknem.

O każdej porze dnia barwy te inaczej wyglądały. Po wschodzie słońca, długie cienie zmieniały konfigurację obiektów i pól. Czuło się, że ziemia oddycha, a wszystko na niej pulsuje. Podobnie w czerwieni zachodzącego słońca kolorystyka tych barw była spokojniejsza, a cienie dłuższe i bardziej szare. Skutecznie maskowały techniczne środki bojowe Wojsk Łądowych podczas rozpoznania powietrznego, rozśrodkowane na skrajach lasu lub wśród wiejskich zabudowań. Deformowały ich wygląd utrudniając znalezienie i identyfikację.

Lata 1953-58, kiedy latałem na samolotach Il-2 i Il-10, to po ogromnych zniszczeniach wojennych okres społeczno-gospodarczego rozwoju Polski. Ważnym osiągnięciem tych lat była budowa wielu nowych gałęzi przemysłu. Zakończono budowę wielu zakładów przemysłowych, niezbędnych dla

rozwoju kraju.

Powstawały fabryki, wysokie zabudowy oraz kominy i maszty antenowe. Pojawiły się slazy wysokiego napięcia, a między nimi przewody przesyłowe. Wyrastały wysokie przeszkody terenowe. Samoloty fłokowe Il-10 zastąpiły samoloty z turbinowymi silnikami odrzutowymi typu MiG-15 i Ilm-6bis o znacznie większej prędkości lotu poziomego (z 360 do 600km/h). Ze względu na bezpieczeństwo latania już nie można było wykonywać lotów na małych wysokościach.

Dynamiczny rozwój samolotów z silnikami odrzutowymi wyparł poczewego Il-10, który nie miał już swego klasycznego następcy. Zmieniła się generacja samolotów bojowych, a z nią i piękno zawodu pilota wojkowego.

Byłem dumny z mojej profesji, ponieważ wielonielicznym tylko dana była możliwość odbioru opisanych wrażeń, a wśród tych nie liczyłem byłem i ja. To był właśnie romantyzm latania, który wraz z przesiadką na doskonałe typy maszyn zaczął się.

Bronisław Galoch



Powyżej: Autor wspomnień i strzelec pokładowy w swojej maszynie. Ten duet zdobył tytuł „Zalogę Wyborową” w zawodach rozegranych latem 1956 roku. (arch. B. Galoch)

BRONISŁAW GALOCH

PKK PIL. DOC. DR HAB.



Urodził się 28.01.1931 r. w Łodzi. W 1949 r. wstąpił do Oficerskiej Szkoły Lotniczej Nr 4 w Dęblinie, którą ukończył 15.07.1951 r. w stopniu chorążego jako pilot instruktor w 8. Eskadrze Szkolnej w Białej Podlaskiej. W 1953 r. przeszła się na samoloty Il-2 i niedługo później na Il-10 i szkoli uczniów w 3. Eskadrze Szturmowej w Mińsku Mazowieckim.

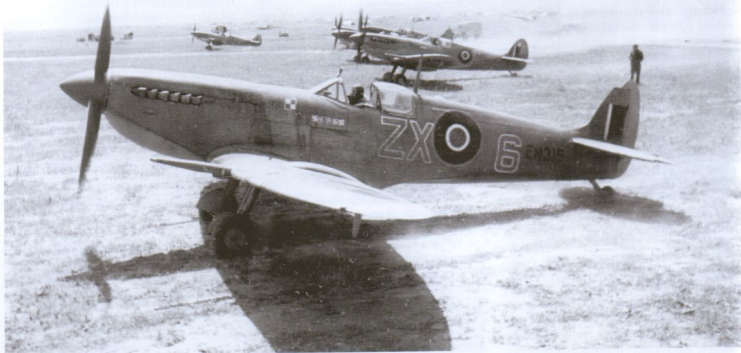
Od 15.11.1955 r. starszy pilot w 6. PLsZ w Pile, od stycznia 1956 r. dowódca klucza w 51. PLsZ na Ławicy a potem w Pile. Od 25.10.1956 r. dowódca eskadry i od 28.08.1961 r. starszy nawigator pułku. W latach 1968-71 ASG w Rembertowie. Zastępca dowódcy 21. PLRT w Powidzu (1971-72). Od 3.10.1972 r. dowódca 45. PLMSZ w Babimoście. Od 11.09.1980 r. kierownik Cyklu Taktyki w WOSL w Dęblinie. W 1979 r. w ASG WP obronił pracę doktorską. 12.06.1990 r. habilitował się.

Pilot wojskowy pierwszej klasy. Na 11 typach samolotów nalatał 3015 godzin. Odznaczony (1975 r.) Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski. Służył w lotnictwie zakończył w październiku 1990 r. Mieszka w Puławach.

Własne wspomnienia z wieloletniej służby wojskowej zawarł w książce p.t. „Przemięto MiG-iem”, która staraniem autora ukazała się w 2005 r.



Szachownice nad Pantellerią



Wtorek, 20 kwietnia 1943 r. Dzień, który na trwałe wpisał się w historię polskiego lotnictwa i zespołu pilotów myśliwskich walczących pod niebem Afryki. Tak zwany Cyrk Skalskiego, który w połowie marca 1943 r. trafił na trzymiesięczny staż w Afryce Północnej (zadaniem pilotów zespołu było zapoznanie się z taktyką walk w powietrzu w czasie działań naziemnych) właśnie tego dnia odniósł swój pierwszy większy sukces, zgłaszając zestrzelenie sześciu samolotów wroga bez własnych strat. Autorem tego wyczynu była sześciuosobowa grupa polskich pilotów pod dowództwem F/Lt Waclawa Króla.

Nie były to jedyne zwycięstwa pilotów alianckich, które 20 kwietnia atakowały z południowego kierunku wycofujące się z Tunezji wojska Niemiec i Włoch. W ciągu całego dnia Kittyhawk, Warhawk i Spitfire'y patrolowały nad Zatoką Tunezyjską i półwyspem Cap Bon. W wyniku walk, które się wówczas toczyły piloci alianckich meldowali zestrzelenie 9 Me 202, 6 Me 109 i 4 Ju 88, zestrzelenie prawdopodobnie Me 200 oraz uszkodzenie 3 Me 109 i 2 Me 202 bez strat własnych. Poza tym piloci Warhawków uzyskali bezpośrednie trafienie w barkę płynącą na południe od La Goulette oraz zbombardowali Ju 52, który był rozładowywany na południe od półwyspu Cap Bon w punkcie oznaczonym na mapie sztabowej jako K.8381, a także zbombardowali most oraz budynki w rejonie Korby. Hurricane'y Mk. II D zostały wysłane na północno-zachód od Enfidawia, gdzie oddziały rozpoznania wykryły ezolgi nieprzyjaciela. Pilotom nie udało się jednak odnaleźć przeciwnika.

W lotach tych uczestniczyli także piloci 145. Dywizjonu, w skład którego wchodził

jako eskadra C – Polish Fighting Team. Piloci jednostki odnieśli 20 kwietnia tylko jeden sukces, którego autorami byli Polacy.

Przygotowania do zwycięskiego lotu tak wspominał po wojnie Bohdan Arct:

Dzień 20 kwietnia wstawał nad pustynią zamglony i ponury i nie nie wróżyło, by pogoda miała się poprawić. Bez najmniejszego entuzjazmu opuszczaliśmy przed świtem przytulne namioty, by piaszczystą ścieżką powlec się ociężałe w stronę rozrzuconych na skraju lotniska samolotów. Za piętnaście minut obejmowaliśmy codzienną służbę.

Przy maszynach kręcili się już ospale mechanicy, podgrzewane silniki wypełniały powietrze nieregularnym klekotaniem.

Na wschodzie horyzont powoli się rozjaśniał, poprzez przyziemne mgły i opary niebo nabierało przedziwnej, żółtoróżowej barwy. Było zimno i nasze tropikalne drelichy bynajmniej nie chroniły przed wciskającymi się igielkami chłodu. Szczękając zębami weszliśmy do namiotu dispersalu, gdzie zaspany Richards poczęstował nas wiadomościami:

- Polska eskadra startuje za pół godziny na ostłonę bombowców w rejonie Tunis - Pantelleria. Będziecie jak zwykle na samej górze, pod wami leci dywizjon Kanadyjczyków. Wyprawa ma na celu atakowanie ewentualnej żeglugi nieprzyjaciela.

Uśmiechnęliśmy się sceptycznie. Od wielu tygodni ani jeden statek wroga nie ośmielił się zbliżyć do wybrzeży Tunisu. Bezustanne patrolo brytyjskich kontrotropowców i całkowita przewaga w powietrzu Aliantów odcięły niemal kompletnie dostawy dla Niemców. Niemniej zapowiedź lotu poprawiała nam humor.

- Może tym razem coś podejście - westchnął Maciek, który do tej pory nie miał szczę-

ścia w Afryce. Żeby tak choć jednego zrabuć, zanim nasi Niemców wykończą.

- Niech tylko pogoda się poprawi, bo się pogubimy. - „Zosia” tęsknie spojrzal na niebo.

Poranne opary zeszyły powoli w dół, pomiędzy cienkimi chmurami błysnął błękit nieba. Za parę godzin zaczynał się normalny upał.

Wacek spojrzal na zegarek:

- Pójdziemy powoli do maszyn, za dziesięć minut start.

Sześć Spitfire'ów z wolna wykolowało na otwartą przestrzeń piasku. Przerwywane dudnienie silników przerodziło się raptownie w ogłuszający ryk. Pięknie wyciągnięta linia maszyn, wlokąc za sobą długi ogon pięta, ruszyła powoli z miejsca. Kola były nerwowo o nierówną powierzchnię, szybkość wzrastała. Za chwilę formacja odwarśla się od ziemi i w łagodnym skrócie poczęła nabierać wysokości.

Przed nami rozwinęła się ciemna wstęga morza, rozświetlona srebryście na wschodzie. Przelecieliśmy ponad linią frontu i ciągle się wznosząc, skierowaliśmy się wzdłuż urwistych brzegów w stronę wysuniętego cypla Cap Bon. Pod nami błysnęły skrzydła Kanadyjczyków, jeszcze niżej Kittyhawk wyglądały na tle wody jak śmieśne małe żuki.

W słuchawkach radiowych panowała cisza, przerywana czasem krótkim rozkazem. Artyleria niemiecka była jakoś dziwnie leniwa i z rzadka jedynie pojawiały się poza i między nami rozrywające się czarne obłoczki.

Dolecieliśmy do końca półwyspu i skręciliśmy za całą formacją w stronę wyspy Pantelleria.

Skręśliwy głos kontrolera z ziemi ostro zgrzytnął w słuchawkach:

- Hallo, Blue Leader, Blue Leader. Commander calling. Twenty plus bandits ahead of you.

Znacząco to, że przed nami znajdowało się w powietrzu ponad dwadzieścia samolotów nieprzyjaciela!

W podobnym tonie po latach wspominał ten poranek Waław Król:

...Na dworze było jeszcze ciemno, gdy rozwarła się płachta naszego namiotu. Wartownik, z karabinem na ramieniu, wsunął rękę do środka, namacał moje łóżko, chwycił przez koc za nosę i potrząsnął delikatnie.

- Sir, it's quarter to four - powiedział półgłosem.

- Okay! Thanks very much. I am getting up - odpowiedziałem z ciemności namiotu, siłą się na moje śpiączki. Gdyby wartownik mógł zobaczyć moje skrzyżowaną twarz i minę, na pewno by uciekł w popłochu.

- Bohdan, wstawaj! Za kwadrans czwarta. Wstawaj szybko, wypiszę się po południu - ponaglałem i zachęcałem go do wstawania, ubierając się po omacku. Odsunąłem poły namiotu. Do wewnątrz wtargnął strumień chłodnego powietrza. Na wschodniej stronie już dniało.

- Brz, zimno na dworze, mglisto i, zdaje się, pochmurno - stwierdziłem, wychylwszy głowę z namiotu.

- Wszystkie kości mnie bolą - zalił się Bohdan. - To choleme łóżko znów mi się załamało, spałem na wpół pokręcony. Muszę je dziś porządnie zreperować, pomożesz mi, co? Zamknij te wrota, bo ziąb niesamowity!

- Nie gderaj od samego rana jak stara baba. „Zośka” już poszedł do operations - sproszyłem cieni wystawiający się z sąsiedniego namiotu.

- Już jestem gotów, tylko zapalę papierosa.

- Zapalisz po drodze. No, chodźmy już.

- Cholemy świat! Kiedy też czlowiek wypisł się i do woli na wygodnym tapczanie? - zaczął na nowo Bohdan, potykając się o wklęsłości ścieżki, po której szliśmy w kierunku namiotu operacyjnego. Ktoś podniósł poły wejściową, zabłysnęło światło elektryczne, przygarbiony cień wsunął się do środka.

- Bohdan, nie narzekaj. Wsamolocie jest ciepło, mechanicy podgrzali już silniki, będziesz się mógł zdrzemnąć w kabine. Nie sądzę, by nas poderwano na lot zbyt wczesnie.

W namiocie kręcił się już Richards, ziewał i przeciągał się co chwila.

- Dzień dobry, „Spy”, jak się czujesz? - pozdrowiliśmy go po polsku.

- Cień dopry. Ciężkuje, doprosze, psialek, choleha! - odpowiedział również po polsku, śmiejąc się. Był naszym pojętym uczniem. - Obudzili mnie już przed godziną, by podać dla was zadanie na lot - dokończył po angielsku.

Sięgnął do swej raportówki i zbliżył się do mapy, na której narysował trasę lotu, zaczynającą się od miejsca zbiórki nad miastem Nabel, położonym na wybrzeżu morza. Trasa wchodziła stąd w morze, ciągnęła się wzdłuż wybrzeża, by na wysokości przylądka Addar skrócić w prawo na wyspę Pantellerę, a stamtąd wprost na lotnisko. Czas lotu obliczony był na jedną godzinę i piętnaście minut.

- Będziecie stanowić górną osłonę dla

dwoch naszych dywizjonów Spitfire'ów - objaśniał Richards. - Dla was wysokość lotu osiemnaście tysięcy stóp. Pod wami będą Spitfire'y - piątki o dwa tysiące stóp niżej, a pod nimi dwa dywizjony Kittyhawków z bombami. Zadanie: zwalczanie nieprzyjacielskich okrętów, jakie znajdują się na waszej trasie. Zbiórka nad Nabel o godzinie piątej zero, zero. Czy są jakies pytania?

- Są, mister „Spy”! - odezwał się od wejścia Maciek Drecki. - Nie doszyszałem, jakie mamy zadanie?

Obejrzelismy się do tyłu. Maciek stał w rozsznurowanych butach i zapinał pasek u spodni. Spóźnił się jak zawsze.

- Panowie, trochę zaspale. Lovely weather today, is'nt it? - zwrócił się do Richardsa. A ujrząwszy dymiący dzbanek herbaty, dodał wesolo: - Dajcie chociaż kubek tej słonej herbaty przed lotem i jednego suchara, bo na głodniaka to nawet rekiny nie będą mnie chciały ruszyć, gdyby mnie przypadkowo spruli?



Powyżej: S/Ldr Stanisław Skalski (z prawej) - dowódca PFT i dowódca Eskadry B 145. Dywizjonu - F/Lt Shand. (arch. St. Skalski)
Poniżej: F/O Ludwik Martel w kabine Spitfire IX EN186 dzieli się wrażeniami z lotu z kolegami z zespołu. (arch. St. Skalski)

Bez wątpliwości ciekawie, tyle tylko, że... odbiegają od rzeczywistości. Z dokumentów RAF wynika bowiem jednoznacznie, że PFT wprowadzie rano osłoniał Spitfire'y mające pod swoją opieką Kittyhawk, ale robił to zupełnie inny zespół polskich pilotów, niż dowodzony przez F/Lt Króla. Do walki doszło bowiem dopiero po południu. Ale po kolei...

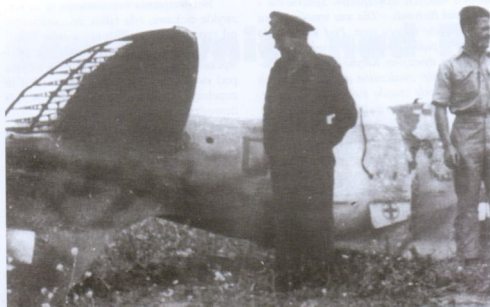
Głównym zadaniem 145. Dywizjonu w dniu 20 kwietnia 1943 r. była osłona szturmowych Kittyhawków i Warhawków w rejonie Tunisu i półwyspu Cap Bon. Ogółem wykonano 36 samoloto-zadań tego typu. Jako pierwsze (godz. 5.55 - 7.25) poleciały Spitfire'y pod dowództwem S/Ldr Wade'a (12 samolotów). Piloci zauważyli wprowadzić dwa Me 109, ale znaczna odległość uniemożliwiła atak na nieprzyjaciela. Jako drudzy (godz. 6.55 - 8.25) wzbili się na Spitfire IX w powietrze Polacy:

- S/Ldr Stanisław Skalski (EN315, ZX-6),



Powyżej: W dniu 20 kwietnia 1943 r. F/O Bohdan Arct leżąc na Spitfire IX EN315, ZX-6 zgłosił zestrzelenie Me 109. (arch. St. Skalski)





Powyżej: W/Cdr Tadeusz Rolski i W/O Marcin Machowiak oglądają zestrzelonego Macchia Me 202. (arch. St. Skalski)

Poniżej: Bohaterowie z dnia 20 kwietnia 1943 r. Od lewej: Wacław Król, Władysław Majchrzyk, Mieczysław Popek, Władysław Drecki, Ludwik Martel, Bohdan Arct. (arch. Ch. Pniak)



- F/Lt Karol Pniak (EN313 ZX-4),
- F/Sgt Marcin Machowiak (EN267, ZX-5),
- F/Lt Eugeniusz Horbaczewski (EN261, ZX-10)
- F/Sgt Kazimierz Sztramko (EN268, ZX-7).

Polacy ostanieli 32 Kittyhawk z 239. Skrzydła (po 12 z Dywizjonów 260 i 450 oraz osiem z 3. Dywizjonu RAAF). Nieprzyjaciela nie zaobserwowano.

Następne zadanie w 145. Dywizjonie znów wykonali Polacy, którzy między 10.25 a 11.50 ostanieli kolejne Kittyhawk. Piloci polecieci w następującym składzie:

- S/Ldr Stanisław Skalski (EN315, ZX-6),
- W/O Bronisław Malinowski (EN300, ZX-9),
- F/Lt Karol Pniak (EN313, ZX-4),
- F/Sgt Marcin Machowiak (EN286, ZX-8),
- F/Sgt Kazimierz Sztramko (EN267, ZX-5).

W tym czasie w rejonie półwyspu Cap Bon operowały dwie grupy Kittyhawków, za sterami których siedzieli piloci SAAF: po 12 samolotów pochodziło z 2 i 4. Dyonu oraz dziesięć z 5. Dyonu, a także piloci 10 Kittyhawków z 3. Dywizjonu RAAF i 9 sa-

molotów tego typu z 260. Dyonu. Polaków wspierała licząca sześciu pilotów grupa ze 145. Dyonu, która w czasie 10.40 - 12.20 także miała zadanie osłony własnych jednostek w tym samym rejonie.

Był to także okres, kiedy inne jednostki miały kontakt z wrogiem i osiągnęły sukcesy. Amerykańskie Warhawk (po 12 z Dywizjonów 85, 86, 87 i 316) wykonywały ofensywny patrol i napotkały 2 Ju 88 w osłonie ponad 6 Me 109. W wyniku walki piloci zgłosili zestrzelenie 2 Ju 88 oraz 3 Me 109 i uszkodzenie 2 Me 109 bez strat własnych. Kittyhawk 7. Skrzydła SAAF (po 12 z Dywizjonów SAAF nr 2, 4 i 5) wykonywały ofensywny patrol nad Tunisem przechytując i zestrzeliwując 1 Ju 88 i 1 Me 202. Ostanijące je Spitfire'y z 92. Dywizjonu (12 samolotów) przechwyciły 3 Me 202 i dwa z nich zestrzeliły.

Kulminacyjnym momentem dla 145. Dywizjonu i operujących w jego składzie Polaków było wylatanie w rejonie półwyspu Cap Bon rozpoczynające się o godz.

12.35 i kończące się o 13.50. Wraz z Polakami brali w niej udział piloci Spitfire'ów – po 12 z Dywizjonów 92 i 1 SAAF oraz osiem z 417. Dywizjonu i sześć z 601. Dyonu. W PFT zadanie wykonywała nowa grupa, która w południe zmieniła swoich poprzedników:

- W/O Władysław Majchrzyk (EN300, ZX-9),
- F/O Bohdan Arct (EN315, ZX-6),
- F/Lt Wacław Król (EN313, ZX-4),
- F/O Władysław Drecki (EN286, ZX-8),
- W/O Mieczysław Popek (EN268, ZX-7),
- F/O Ludwik Martel (EN261, ZX-10).

Kiedy lecąca na wysokości 21.000 stóp formacja znalazła się 15 mil na zachód od wyspy Pantelleria, pilotów ostrzeżono o samolotach nieprzyjaciela lecących na tej samej wysokości z kierunku godziny 9 (prostopadle do lewej strony samolotów RAF). Lotnicy skreślił w lewo i zauważyli ponad 20 samolotów wroga, które rozpoznali jako Me 109, Me 200 i Me 202. Wszystkie maszyny, z wyjątkiem dwóch lecących po trzy samoloty kluczy, rozpoczęły atak nurkując ku dolnym formacjom Spitfire'ów. Zostały jednak wówczas zaskoczone przez polską eskadrę, której nie dostrzegły. Do walki doszło około 35 mil na zachód od Pantellerii.

F/O Arct zaatakował Me109 od czoła, ale nie zauważył rezultatu swojego ognia. W chwilę potem dostrzegł innego nurkującego Me 109, ułokował się na jego ogonie i otworzył ogień zbliżając się z 300 do 100 jardów. Samolot nieprzyjaciela wykonał pół petli i będąc na plecach zaczął ostrzeliwać Spitfire'a. F/O Arct zaatakował ponownie z małej odległości i maszyna nieprzyjaciela rozbiła się o powierzchnię morza. Pilot zgłosił zestrzelenie jednego Me 109.

W/O Popek z odległości 100 jardów oddał do przelatującego przed nim Me 202 serię, a następnie będąc na ogonie przeciwnika posłał w jej kierunku długą serię. Z włoskiej maszyny posypały się części, a samolot pokrył się białym dymem. W/O Popek znalazł się po prawej stronie maszyny wroga i oddał jeszcze jedną długą serię, po której włoski samolot w prostopadłym nurkowaniu uderzył w morze. Pilot zgłosił zestrzelenie jednego Me 202.

F/Lt Król został zaatakowany przez trzy Me109 i jednego Me 202. Król wykonał skręt i znalazł się za ostatnim z atakujących go samolotów. Kiedy przeciwnik dostrzegł, że ma na ogonie Spitfire'a, rozpoczął nurkowanie. Polak poleciał za nim i otworzył ogień z odległości 300 jardów, a maszyna wroga stanęła w ogniu i zaczął się z niej wydobywać czarny dym. F/Lt Król zmniejszył odległość do 200 jardów i wciąż będąc w nurkowaniu oddał długą serię w kierunku przeciwnika. Samolot wroga rozbił się o powierzchnię morza. Pilot zgłosił zestrzelenie jednego Me 202.

W/O Majchrzyk zanurkował w kierunku pięciu Me 109, ale dostrzegł wznoszącego się przed nim Me 202. Po krótkiej serii wystrzelonej w jego kierunku, nieprzyjaciel zanurkował. Majchrzyk pogonił za nim i od-

dał długą serię z 100 jardów. Me 202 wszedł w prostopadłe nurkowanie i uderzył o powierzchni morza. Pilot zgłosił zestrzelenie jednego Me 202.

F/O Drecki zaatakował będącego w locie nurkowym Me 109. Oddał w jego kierunku serię z tyłu, następnie drugą, z mniejszej odległości. Nieprzyjaciel wyciągnął w górę i następnie zwał się w dół – silnik Messerschmitta stanął w płomieniach i odpadły od niego kawałki konstrukcji. W plecowym położeniu i w korkociągu wpadł do morza. Potem F/O Drecki zaszedł od tyłu innego Me 109, który atakował będącego w nurkowaniu Spitfire'a. Polak strzelał do niego ze 100 jardów, wdział trafienia pocisków, ale w tym momencie został zaatakowany przez innego Messerschmitta. Spitfire F/O Dreckiego został trafiony i zapalił się. Pilot ostro zanurkował i w ten sposób ugasił ogień. Uszkodzenie samolotu Dreckiego zostało zakwalifikowane jako pierwszej kategorii (Cat. 1). Pilot zgłosił zestrzelenie jednego Me 109 i zestrzelenie prawdopodobnie kolejnego Me 109.

Tymczasem F/O Martel miał zupełnie inne zadanie – samotnie zaatakował dwa pozostające w odwodzie klucze wroga uniemożliwiając tym samym nadejście odsieczy i chroniąc swoich kolegów. Polak zaatakował Me 200, który leciał w formacji będącej w odwodzie przeciwnika. Oddał długą serię z odległości 300 jardów, zbliżając się do 200 jardów. Cel nie był łatwy ponieważ – jak L. Martel wspominał po latach – *Macchi miał tak fatalną prędkość, że wydawało mi się, iż samolot staje w powietrzu*. Polak zauważył dużą eksplozję na pokładzie włoskiego samolotu i odrywające się od niego duże kawałki. Maszyna wroga przewróciła się na plecy i wydobywał się z niej czarny dym. Martel musiał jednak przerwać akcję, ponieważ został zaatakowany przez

innego myśliwca nieprzyjaciela. Podczas wykonywania uniku, przed nosem samolotu F/O Martela pojawił się Me 109, którego Polak ostrzelał dwoma seriami z odległości 150 jardów. Niemiecki samolot wpadł w korkociąg i rozbił się o powierzchnię morza. Pilot zgłosił zestrzelenie jednego Me 109 i zestrzelenie prawdopodobnie Me 200.⁵

Dowodzący Polakami F/Lt Król tak po latach wspominał tę walkę:

- Zephyr leader! - włączył się kontroler. - Naprzeciwko was, w odległości dwudziestu mil, ponad dwadzieścia nieprzyjacielskich samolotów. Jak zrozumiacie?

- Okay! Your message received and un-

derstand - odpowiedziałem, siląc się na spokój.

Osiągnęłam już wysokość nakazaną. Jest ich dwudziestu, nas jest sześćiu, ale to musi wystarczyć. Tymczasem wyspa Pantelleria przybliżyła się do nas, widać było wyraźnie biel rozbijających się fal morskich o skaliste jej brzegi i jakieś miasteczko przytulone do zielonych wzgórz.

- Jesteście o dziesięć mil od nich - ostrzegal znów kontroler.

Jeszcze bardziej wytrzeszczyłem oczy i w tej chwili zauważyłem na horyzoncie szybko zbliżające się w naszym kierunku sylwetki samolotów. Lecieli spokojnym rojem, musieli nas jeszcze nie widzieć. Wykorzystałem ten



Powyżej: W oczekiwaniu na start. Pierwszy z prawej F/Lt Wacław Król, który poprowadził swoich kolegów do zwycięskiej walki w dniu 20 kwietnia 1943 r. (arch. K. Pniak)

Poniżej: Piloci PFT prawie w komplecie. Stoją od lewej: Kazimierz Sporny, Ludwik Martel, Karol Pniak, Władysław Drecki, Eugeniusz Horbaczewski, Władysław Majchrzyk, Marcin Machowiak, Kazimierz Sztramko, Wacław Król, Stanisław Skalski, Mieczysław Popek. Siedzą od lewej: Jan Kowalski, Bronisław Malinowski. (arch. St. Skalski)





F/O Ludwik Martel. (arch. St. Skalski)



W/O Mieczysław Popek. (arch. St. Skalski)



F/O Władysław Drecki. (arch. St. Skalski)



W/O Władysław Majchrzyk. (arch. G. Sojda)

moment, a gdy zbliżyliśmy się jeszcze trochę, wydałem rozkaz do ataku, przyrywając jednocześnie maszynę w skręt, by wyjść im na tyły. Nie potrzebowałem już dalej kierować losem naszych pilotów w mającej rozegrać się za chwilę powietrznej bitwie, bo byłoby to bezcelowe. Każdy z nas znalazł swe rzemiosło, a walka zamieniała się w takich wypadkach w indywidualne pojedynki powietrzne.

Tak się też stało. Przestrzeń napelnia się wkrótce wyciem silników kotłujących się maszyn myśliwskich.

Zaatakowałem jeden z bocznych kluczy nieprzyjacielskich samolotów - były to Messerschmitty - ale kątem oka zarejestrowałem, że następny klucz, lecący nieco z tyłu, poderwał się w górę, usiłując gwałtownym manewrem zająć miejsce za moim samolotem. W tej sytuacji mogło być źle ze mną, zwłaszcza że któryś z niemieckich myśliwców otworzył już do mnie ogień. Położyłem błyskawicznie Spitfire'a w prawy wiraż, zmuszając tym samym przeciwników do niewygodnego manewru. Każdy pilot myśliwski bardziej lubi wykonywać skręt w lewą stronę niż w prawą. Dwa Messerschmitty poleciały dalej, a jeden wykonał jakiś niemrawy manewr, widąc było, że pilot się zawahał, jak gdyby się zdziwił, co się dzieje? Bez trudu znalazłem się na jego ogonie i popatrzyłem na niego uważniej przez przednią szybę i świetlne koła celownika. Wydał mi się niepodobny do Messerschmitta.

To przecie włoski samolot myśliwski, Macchi-202, przebiegło mi przez myśl. Za chwilę zdziwisz się jeszcze bardziej, makaroniarzu jeden! dodałem w duchu.

Macchi-202 od niemieckiego Messerschmitta odróżniał się grubszą, bardziej pękatą sylwetką, pomalowany był też na inny, żółtawozielony, cętkowany kolor ochronny. Na skrzydłach i kadłubie zauważyłem włoskie znaki lotnicze. Do Włochów nie czulem nigdy antypatii. Gdyby nie Niemcy, na pewno Włochy nie znalazłyby się w stanie wojny z nami. Był moment, że na ułamek sekundy zrobiło mi się go żal. Nie zdawał chyba sobie sprawy z tego, co mu grozi, bo znurował na pełnym gazie w kierunku wyspy, odłączając od reszty szczyku. Zamierzał się chyba wycofać z tej całej awantury powietrznej, do której doprowadzili go jego koledzy na Messerschmittach. Mój Spitfire był jednak szybszy, odległość między nami zaczęła się prędko zmniejszać, pękata sylwetka Macchi rosta w celowniku. Musiałem nawet przymknąć gaz, by utrzymać się w odpowiednim dystansie od niego i aby mieć go stale na celowniku. Kciuk prawej ręki spoczywał na elektrycznym włączniku uzbrojenia, a gdy odległość zmniejszyła się do 250 jardów, nacisnąłem włącznik. Rozległ się głuchy grzechot karabinów maszynowych i działek, języki ognia pojawiły się w wylotach luf na obu skrzydłach. Pociski świetlne ogarnęły w oka mgnieniu włoski samolot, uderzały wściekle o kadłub, skrzydła i silnik. Za jego ogonem pojawiła się cienka smuga ciemnego dymu. Seria musiała być celna, bo samolot wroga przeszedł na wznoszenie i pochylił się głęboko na lewą stronę.

Chyba pilot zamierza wyskoczyć, po-

myślałem. Niech sobie skacze, może go z wody wyciągną - na smuniemu zrobiło mi się trochę źlej.

Ale z samolotu nie odrywał się pilot, warkocz dymu wyraźnie się powiększał. Znow znurował pod dużym kątem. Na wszelki wypadek posłałem mu jeszcze jedną długą serię, po której odpadła z niego jakaś część ustertenia. Macchi zwinął się teraz w podciągany skręcie i zaczął obracać się wokół swej podłużnej osi, przechodząc wkrótce w pionowy korkociąg. Pilot nie opuszczał wciąż samolotu. Nie opuścił go nawet wtedy, gdy na 3000 stóp ogarnęły go czerwone języki ognia. Kręcił się dalej w śmiertelnym tańcu, a za chwilę rąbnął brutalnie w spokojną powierzchnię morza. Fontanna wody, ognia i dymu wytrysnęła wysoko, zakoczyła się spieniona woda, obłok pary wodnej okrył na chwilę miejsce katastrofy.

Nie było jednak czasu na napawianie się zwycięstwem, w górze walka trwała na pewno dalej. Położyłem samolot w skręt i rozzerkałem się dokoła. W niedalekiej ode mnie odległości zwałił się z góry niemiecki Messerschmitt z pióropuszem dymu za ogonem.

Znow fontanna wody i dymu, rozlatujące się szczątki po powierzchni wody, znow zafalowały mocniej odmyty dotychczas spokojnego morza. W górze wisiał człowiek na spadochronie.⁶

Podobnie radosne chwile wspominał F/O Arct:

Bez słowa rozkazu atakujemy. Powietrze napelnia się wściekłym rykiem goniących się i zwiwających w gwałtownych ewolucjach samolotów. Sześciu za dwudziestu, ale tych sześciu to weterani bojów w Polsce, Francji i Anglii, to ludzie, którzy od czterech lat znajdują się w pogoni za Luftwaffe, szukając rewanzu za doznane krzywdy.

Oddaje krótką serię do przewijającej mi się przed maską silnika maszyny i wybieram inną, bardziej dogodną ofiarę. Około sześćset metrów z przodu dostrzegam wydłużoną sylwetkę Messerschmitta, która ostrym zawrotem usiłuje skryć się w słonecznym blasku.

- Ty będziesz mój - szepczę, podciągając maszynę. Na moment nerwy mi się odprężają, odczuwam natychmiastową ulgę.

Niemiec wyrównuje i przez pewien czas leci po prostej. Jestem za nim o jakieś pięćset metrów i uważnie biorę go na celownik. Widocznie mnie zauważył, bo szybko wyrywa, starając się mnie stracić z ogona. Miętko przekładam maszynę na plecy i lekko ściągam drążek. Jestem wprost za nim, już znacznie bliżej. Odkładam poprawkę i naciskam na spust. Rozlega się znane klekotanie działek, przez kadłub Spitfire'a przebiega drzenie. Przerynam ogień i obserwuję rezultat, Niemiec leci dalej i rozpoczyna nowy zawrót pod słońcem.

Daję mu drugą serię - znowu nic. Ogarnia mnie złość:

- Z czego tę cholerę zbudowali, że nie chce rozlecieć - przebiega mi przez głowę.

Jesteśmy obaj na plecach, gdy oddaje trzecią długą serię i z rozpacz dostrzegam smugi „trascorów” tryskające z mych skrzydeł. Znak, że kończy mi się amunicja. Jeszcze

jedna seria i działka i karabiny cichną. Nie ma czym strzelać.

Z ogona Niemca snuje się cienka czarna smuga i, powoli gęstniejąc, zamienia się w białawy szeroki pas dymu. Serce podchodzi mi do gardła. Dostał, i to dobrze.

Lecimy obaj dalej, jestem za nim najwyżej sto metrów i widzę czarne kryże na jego skrzydłach. Bezsilność doprowadza mnie do szału, nie mam amunicji, a Messerschmitt, choć kopci coraz więcej, ani nie chce się zapalić, ani wpaść do morza.

Dalsze czekanie na rezultat staje się ryzykowne, ponad głową widzą samoloty, mogą to być Niemcy. Z ciężkim sercem postanawiam porzucić ofiarę i wracać do domu. Przypominam sobie przedwzchorzącej przygodę z Macchi i daną sobie obietnicą.

- le - myślę - znów mogę zgłosić tylko „prawdopodobny”. Żeby go jasny szlak trafił.

Jakby słuchając mego przekleństwa, Niemiec niespodziewanie przechyła się przez skrzydło i, ciągnąc za sobą białą smugę, wali się w dół korkociągami. Wydaje jakiś nieartykułowany okrzyk i pikuje za nim, przeczernie jednak rozglądając się przy tym dokoła.

Wierzchołki fal wydają się niebezpiecznie blisko mej maszyny, gdy Messerschmitt gwałtownie uderza w powierzchnię wody i gi-

nie w rozrygkach białej plamy. Ogromna fontanna wytryskuje szerokim wachlarzem, po chwili jedynie rozchodzące się na wodzie szerokie koła znaczą miejsce, gdzie spoczęła moja ofiara.

Dodaję gazu i lecę tuż nad morzem, kierując się na południe w stronę niewidocznego z tej wysokości brzegu Afryki. Po drodze nawiązuję łączność radiową z resztą kolegów:

- Mówi Bohdan. Zrząbałem Messerschmitta. Czy wszyscy w porządku?

- Zestrzeliłem jednego na pewno, a drugiego prawdopodobnie - głos „Zosi” dźwięczy podniecenia.

- Mam jednego, wracam do bazy.

- Spralem Włocha, Macchi 202.

- Mówi Maciek. Dostałem jednego i uszkodziłem drugiego. Stawiam wszystkim podwojną whisky!

Z samolotami przeciwnika starły się także osłaniane przez Polaków Spitfire'y. Piloci 92. Dywizjonu meldowali zestrzelenie Mc 202 (dwa F/Sgt Askey, jednego F/O Baker) oraz uszkodzenie dwóch samolotów tego samego typu (po jednym W/O Fry i Sgt Brister), natomiast F/O Toller z 601. Dywizjonu zgłosił zniszczenie Mc 109. Strat własnych nie było.

Polacy starli się z włoskimi samolotami:

z 25 Macchi Mc 205V z 6° i 17° Gruppo należącymi do 1° Stormo, dowodzonymi przez *Maggiore* Luigi Di Bernardo – zastępcę dowódcy 17° Gruppo – oraz dziewięć domowa Macchi Mc 202 z 80. Squadriglia należącą do 17° Gruppo dowodzoną przez *Capitano* Clizio Nioi. Po walce okazało się, że Włosi stracili trzy Mc 205 (zginęli *Tenente*¹⁰ Francesco Fanelli i *Tenente* Vittorio Bacchi Andreoli, a *Maresciallo* Anano Borreo rozbił samolot podczas przymusowego lądowania na Pantellerii). Kilka innych Włochów wróciło do bazy uszkodzonych, a w jednej z nich ranny *Capitano* Pietro Calistri. Piloci *Regia Aeronautica* meldowali o zestrzeleniu 14 Spitfire'ów, które zostały im zaliczone przez nazemnych obserwatorów (!). Już po rozpoczęciu walki na pomoc Włochom ruszyli piloci Mc 109 z L/JG 77, ale prawdopodobnie nie zdążyli wziąć w niej udziału¹¹.

Grzegorz Sojda, Grzegorz Śliżewski

Przypisy

¹ B. Arct, *W pogoni za Luftwaffe. Polscy myśliwcy w pustyniach Tunisu*, Wydawnictwo M. Arcta, Wrocław 1946, s. 69-70.

² W. Król, *Mój Spitfire WX-L*, Wydawnictwo MON, wyd. II, Warszawa 1975, s. 167-169.

³ Operations Record Book 244. Skrzydła Myśliwskiego, (w:) National Archives, Kew, London, AIR 26/328; Operations Record Book 145. Dywizjonu, (w:) National Archives, Kew, London, AIR 27/986.

⁴ Rozmowa autorów z Ludwikiem Martelem z dnia 24 stycznia 2006 r.

⁵ W polskiej historiografii Ludwikowi Martelowi przypisywano do tej porzy zestrzelenie prawdopodobnie Mc 202. Tymczasem zapis o Mc 200 znajduje się nie tylko w ORB 244. Skrzydła, 145. Dywizjonu, ale również w Księdze Pamiętkowej PFT i książce lotów (Log Book) L. Martela.

⁶ W. Król, *op.cit.*, s. 172-175.

⁷ B. Arct, *Pamiętnik pilota*, Polskie Wydawnictwo Encyklopedyczne Polwen, Radom 2002, s. 185-187.

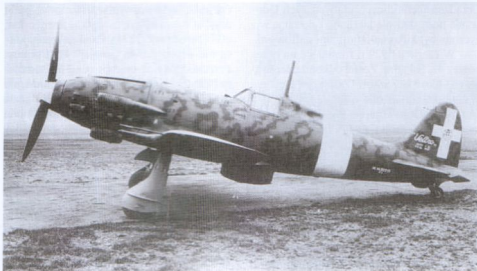
⁸ major

⁹ kapitan

¹⁰ porucznik

¹¹ K. Janowicz, *Tunejza 1943*, AJ Press, Gdynia 1995, s. 45.

Autorzy dziękują Panu Ludwico Słomgo za pomoc w napisaniu artykułu.



Powyżej: Włoski myśliwiec Macchi Mc 205 Veltro, następca popularnego Mc 202. Takie maszyny też padły łupem pilotów PFT w dniu 20 kwietnia 1943 roku. (via Internet)

Polskich pilotów myśliwskich walczących na frontach II wojny światowej, którzy po zestrzeleniu pięciu samolotów przeciwnika otrzymali zaszczytny tytuł asa nie było zbyt wielu. Tym bardziej należy dbać, by pamięć o Nich kultywować i nie dopuścić do zapomnienia o tych, którzy przelewali krew za Ojczyznę.



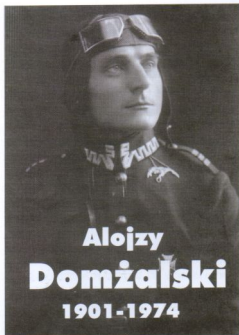
Jednym z polskich asów był Kazimierz Sporny, pilot słynnego Cyrk Skłaskiego, który zmarł cztery lata po zakończeniu wojny na raka mózgu. Pilot ten jest pochowany na cmentarzu St. Mary (okolicie stacji metra Kensal Green), grób nr 1106. Tak dokładne dane powinny z łatwością zlokalizować miejsce pochówku śp. Kazimierza Spornego. Nic bardziej błędne. Solidny pomnik wprawdzie wznosi się nad mogiłą lotnika, ale trzeba dążyć samozaparcia, by odgadnąć, że jest on poświęcony właśnie Jemu. Grób jest wręcz zaniedbany, a litery na nagrobku z upływem czasu stały się niemalże niewidoczne. Ten widok potrafi wstrząsnąć.

O wielkości narodu świadczy dbałość o swoich bohaterów. Grób na cmentarzu St. Mary świadczy o Polakach jak najgorzej. Dlatego zwracamy się z prośbą i apelem o pomoc w renowacji zapomnianego przez ludzi nagrobka polskiego asa myśliwskiego Kazimierza Spornego. Na fotografii stan grobu z lutego 2006 roku.

Grzegorz Sojda, Grzegorz Śliżewski

Grzegorz Sojda i Grzegorz Śliżewski przygotowują obecnie książkę na temat Polish Fighting Team (Cyrk Skalskiego) w Afryce w 1943 r. i niniejszy artykuł jest jej fragmentem. Korzystając z lamów magazynu „Lotnictwo z szachownicą” autorzy zwracają się do miłośników historii polskiego lotnictwa z prośbą o pomoc w zebraniu materiałów na temat PFT. Mimo starannej kwerendy archiwalnej zdają sobie bowiem sprawę, że z pewnością nie dotarli do wszystkich dokumentów i wspomnień. Z autorami można kontaktować się poprzez redakcję lub też bezpośrednio – korzystając z poczty internetowej:

grzegorz_sojda@poczta.onet.pl
grs67@interia.pl



Alojzy Domżański 1901-1974

Jeden z kilkuset zawodowych podoficerów pilotów lotnictwa polskiego z okresu międzywojennego. Grupa lotników prawie zapomniana, lecz to Oni stanowili w tym okresie główną siłę lotnictwa polskiego. Na nich w głównej mierze opierała się działalność szkoleniowa, zarówno w pulkach lotniczych, jak i w szkołach. To dzięki Nim, najcenniejszym bezimiennym podoficerom pilotom, lotnictwo polskie osiągnęło poziom wyszkolenia, który później w tak piękny sposób zaowocował podczas drugiej wojny światowej. Niech ten tekst będzie podziękowaniem dla Ich trud i ofiarności.

Urodził się 25 maja 1901 r. Już kilka dni po wyzwoleniu Bydgoszczy spod zabur pruskiego, 4 lutego 1920 r. wstąpił jako ochotnik do 16. Pułku Ułanów Wielkopolskich w Bydgoszczy. Przydzielono go do szwadronu łączności. Po ukończeniu szkoły podoficerskiej został mianowany kapralem. Kilka następnych lat spędził w ułańskim siodle.

W Bydgoszczy miała wówczas swoją siedzibę Centralna Szkoła Podoficerów Pilotów Lotnictwa (CSPPL). Warkot silników i widok przelatujących samolotów ciągle towarzyszył ułanom podczas ćwiczeń. Ten fakt, jak również przyjaźń z instruktorem CSPPL – sierż. pil. Apolinariem Szymygałą, zaowocowała decyzją o zamianie „ułańskiego fachu”. Z dniem 15 października 1925 r. został odkomenderowany na szkolenie do CSPPL. Przesiadka z jednego konia na kilkaset (mechanicznych) stała się faktem.

Pierwsze loty z instruktorem na samolocie Caudron G-III wykonał już w dniu przejścia do szkoły. Szkolenie zostało zakończone 19 kwietnia 1926 r., po wykonaniu 87 wzlotów. Tego samego dnia po raz pierwszy wyleciał samodzielnie i do końca maja wykonał 92 loty. Przeszedł cały cykl szkolenia. Latał na Albatrosach, Hanriotach, Breguetach. Ostatnim samolotem, na którym wykonywał loty szkolne był Potez XV. Wykonał ogółem 428 lotów. 2 września 1926 r. rozkazem dziennym K-dy CSPPL Nr 198/26 ukończył Szkołę Pilotów z jednoczesnym przydziałem do 4. Pułku Lotniczego w Toruniu. Nie wiedział jeszcze wówczas, że z tym pułkiem będzie związana cała Jego droga życiowa jako pilota wojskowego. Tytuł pi-

lota wojskowego nadany został Dz. Pers. M.S. Wojsk Nr 45 z dnia 20 października 1926 r. Tym też rozkazem została nadana Odznaka Pilota Nr 895.

Toruński pułk był już w tym czasie po pierwszym, trudnym okresie formowania. Pierwszy rozkaz skierował młodego pilota do Eskadry Treningowej 4. PL. Wykonał w niej 19 lotów na samolocie Potez XV. Po krótkim okresie treningu stawiał się w 42. Eskadrze Lotniczej. Od pierwszego dnia został włączony w cykl szkolenia. Wykonywał loty na strzelanie, bombardowanie, łączność radiową, łączność z piechotą, loty foto. Były też własne loty treningowe, przełoty dyspozycyjne i obloty samolotów po naprawach w Parku Lotniczym. W ramach tzw. „szkoły ognia lotniczego” w 1927 r. odbywał loty z podoficerami rezerwy na poligonie Toruń-Podgórz. Wykonywał również loty z gołębiami. Ten pierwszy okres służby pozwolił na nabranie doświadczenia. Latem 1928 r. odleciał wraz z kilkoma najbardziej doświadczonymi załogami na ćwiczenia z 15. Dywizją Piechoty w Czerwynom Borze. Podczas poligonu wykonywał loty na łączność z piechotą, sprawdzenie maskowania, loty ćwiczebne dla CKM. 23 kwietnia 1929 r. wykonał swój pierwszy nocny lot na rozpoznanie. Jak wspominał, te 105 minut dało mu wiele emocji. Nie było wówczas żadnych urządzeń technicznych ułatwiających lądowanie nocą. Jedyne kierunek lądowania wytyczony był kilkoma latarniami naftowymi.

W czerwcu 1929 r. został się na okres roku z 42. Eskadrą. Został odkomenderowany do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie w charakterze instruktora pilota w eskadrze kpt. pil. Józefa Werakosa. Tam latał z uczniami na samolotach Potez XV, Breguet XIV i Bristol F-2B. I okres instruktorski w Dęblinie zakończył się 24 maja 1930 r.

Po powrocie 42. Eskadry ponownie rozpoczął się cykl szkolenia bojowego. Loty na strzelanie, bombardowanie. Eskadra posiadała już wówczas samoloty Potez XXVII. W lipcu loty z łądowiska Borsk na współpracy z kawalerią, a w sierpniu odlot na manewry z Brygadą Kawalerii Toruń do Starej

Kiszawy. Podczas tych ćwiczeń przydarzył się wypadek (jedyne podczas Jego służby pilota), który zakończył się uszkodzeniem samolotu. 23 sierpnia 1930 r. w trakcie lotu na Potezie 41.107 z ppor. obs. Kieturakisem na zadanie łączności nastąpił niekontrolowany wstrzał rakiety do kabiny obserwatora. Powstał pożar na pokładzie. Załoga została zmuszona do awaryjnego lądowania w przygodnym terenie w rejonie majątku Orłowo.

We wrześniu 1930 r. I Dyon Liniiowy wykonywał grupowe loty treningowe. Mieszkańcy Torunia mieli okazję podziwiać loty w szyku rojem (2 roje po 9 samolotów). Ćwiczenia te zakończyły rok 1930.

3 maja 1931 r. brał udział w defiladzie powietrznej nad Toruniem z okazji rocznicy Konstytucji 3 Maja.

W 42. Eskadrze latał do kwietnia 1936 r., kiedy to otrzymał ponownie skierowanie do SPRL Dęblin. II okres instruktorski odbył w Eskadrze Pilotażu jako instruktor pilot w okresie maj-październik 1936 r. W tym okresie przeszkolił grupę 5 podchorążych uczniów pilotów. Szkolenie odbywało się na samolotach typu Morane - Saulnier, Breguet XIX, Potez XV, i Potez XXV.

Po kursie instruktorskim powrócił ponownie do 42. Eskadry Liniiowej lecz już krótko, w sierpniu 1937 r. skierowany został na kurs szybowcowy w Wojskowym Ośrodku Szybowcowym w Ustianowie, gdzie uzyskał odznakę pilota szybowcowego kat. „C” (Nr odznaki 1224). Po ukończeniu kursu nie wrócił już do „swojej” 42. Eskadry. Przechodziła ona przebrojenie na samoloty PZL-23 „Karaś”. Otrzymał przeniesienie do 43. Eskadry Towarzyszącej 4. PL, gdzie przeszkolił się w pilotażu samolotów Lublin R-XIII. W tym też roku został odznaczony Brązowym Krzyżem Zasługi, nadanym za wieloletnią służbę wojskową. 19 marca 1938 r. otrzymał awans na stopień st. sierż. pilota. W wyniku reorganizacji 43. ET w październiku 1937 r. znalazł się w nowo powstałej 46. ET. W maju 1939 r. eskadrę przeniesiono na lotnisko Bydgoszcz. Miała ona działać w składzie II Wydzielonego Dywizjonu Towarzyszącego powstałego dla lot-



Pamiątki po sierżancie Alojzym Domżańskim skrzętnie przechowywane przez rodzinę. (zdj. R. Gadacz)



niczego wsparcia Korpusu Interwencyjnego (korpus miał wejść do działania w przypadku aneksji Gdańska przez III Rzeszę). W sierpniu 46. ET weszła w skład lotnictwa Armii „Pomorze”.

W tym czasie służbę Domżałskiego zakłóca wyjątkowy incydent. W czasie nocnego lotu z ppor. pil. Kazimierzem Chomińcem w gęstej mgłę załoga straciła orientację i skończyło się paliwo. Nagle mgła zniknęła i lotnicy zobaczyli nieznanne miasto, a na jego skraju duże pole. Po wylądowaniu okazało się, że jest to niemiecki wojskowy plac ćwiczeń w Ilawie. Załoga powędrowała do więzienia. Polskich lotników uratował przypadek. W Wielkopolsce wskutek defektu silnika lądował Junkers-87. W drodze wymiany lotnicy po kilku dniach aresztu wrócili do kraju.

Wybuch wojny zastał 46. Eskadrę na lotnisku w Bydgoszczy. II pluton 46. ET w której był pilotem został przydzielony do współpracy z 15. Dywizją Piechoty. I września rzutem powietrznym pluton przeleciał na lotnisko Bielice (4 km od Bydgoszczy). Z Bielicy II/46 pluton działał do 4 września. W tym dniu otrzymano rozkaz przelotu na następne lotnisko połowe Zduny k/Gniewkowa. Zachowała się relacja Domżałskiego z tego dramatycznego dnia:

„W czasie przelotu samoloty plutonu zostały zaatakowane przez trójkę niemieckich „Stukasów”. W tej sytuacji, aby nie zdradzić położenia lądowiska, na którym stały zamaskowane nasze „Karaste”, mój obserwator zaciekle ostrzeliwał z km-ów najbliższego Niemca, który nie pozostał nam dłużnym. Nie wiadomo jak zakończyłby się dla naszych R-XIII ta nierówna walka, w czasie ataku „Stukasów” nagle pojawiły się o jakieś 50 m wyżej dwa nasze myśliwce P-11, które w bardzo ostrej „płcie” prły do Niemców z wszystkich łuf. Jeden „Stukas” dymiąc silnie przysięgnięty został do samej ziemi gdzie skapotał w kartoflisku i splotnął. Drugi ciągnąc za sobą pióropus dymu uciekał na pełnym gazie. Trzeci nie czekając aż podzieli los swoich wyrwał na pełnym gazie na zachód. Po chwili wylądowaliśmy na lotnisku bez strat. Poza kilka dziurami w płatach nie poniesiliśmy żadnych szkód. Od tego czasu zmienialiśmy dość często lotniska połowe wykonując dla dowództwa armii rozpoznania.”

Ostatni lot wykonał w nocy z 16 na 17 września. Wraz z dowódcą eskadry, kpt. Rypsoniem odleciał z lotniska połowego Luszyń nad Bzurą na lotnisko Małaszewicze. Po latach tak wspominał swój ostatni lot:

„Ostrożnie wylądowałem między lejami od bomb, podkolołem do najbliższego zbombardowanego hangaru. W zbiorniku miałem 15 l zapasu benzyny. Na lotnisku nie zastaliśmy żadnego ruchu. Udał się na poszukiwanie benzyny z zamiarem uzupełnienia zapasu i wystartowania na wschód do Pińska lub ewentualnie dalej. Poszukiwania nasze niestety nie dały żadnego rezultatu - ani kropli benzyny. W pobliżu lotniska znajdowały się zabudowania chłopskie, gdzie zasięgnąłem języka o Niemcach. Okazało się, że w odległości ok. 3 km w kierunku na Brześć, na skrzyżowaniu dróg stoi oddział tankietek niemieck-



Powyżej: Alojzy Domżałski wyjaśnia sposób składania spadochronu. Toruń 1927 r.



Powyżej: Lotnicy 42. Eskadry Lotniczej na manewrach. Czerwoný Bór, lato 1928 r.



Powyżej: Lotnisko w Dęblinie. Przed hangarem szkolny Morane Saulnier MS35EP2.



Obok: „Na startcie”. Podchorążowie i instruktorzy CWOL obsługują loty. W tle samolot PZL Ł-2.

Poniżej: Sierż. pil. Alojzy Domżałski (2-gi z lewej) z grupą wyszkolonych przez siebie podchorążych pilotów. Dębлін 1930 rok.



kich, który kontroluje ruch na drogach. Wróciłem pośpiesznie na lotnisko, gdzie po krótkiej naradzie z kpt. Rypsonem podpalamy nasz resztkami benzyny nasz płatowiec, aby Niemcy nie mieli z niego żadnej korzyści. Upřednio zabraliśmy nasze pistolety oraz mapy. Opuściliśmy spiesznie lotnisko i w poprzek szosy na przelaj przez pola dotarliśmy do pobliskiego lasu. Dla nas był to czas najwęższy, gdyż w kilka chwil potem nadjechał z szosy od strony Brześcia oddział na motocyklach, który skręcił z szosy na lotnisko”.

Po ostatnim locie w wojnie obronnej 1939 r. Domzalski powraca do Bydgoszczy. Na bydgoskim lotnisku „zadomowili się” warsztaty lotnicze Luftwaffe. Przypadek zrzucił, że znalazł pracę na lotnisku. Oczywiście „nowi” pracodawcy nie wiedzieli, że był pilotem wojskowy. Widok krzyży na samolotach nie wzbudzał wśród Polaków pracujących na lotnisku wielkiego entuzjazmu, zdarzały się akty sabotażu. Na terenie Bydgoszczy działała komórka organizacji „Miecz i Plug” (złożona głównie z podoficerów przedwojennych pułków bydgoskich). Stąd też płynęły meldunki o składzie jednostek Luftwaffe i stanie samolotów, które pojawiały się na bydgoskim lotnisku. W takiej atmosferze doczekał końca wojny!

Nową rzeczywistość wyzwolonej ojczyzny poznał dość szybko. Znalazł się pod „czulą opieką” komórki NKWD, która szybko ustaliła, że był podoficerem Wojska Polskiego i późniejsza „praca dla Niemców” były wystarczającym powodem, aby po serii przesłuchań znaleźć się w grupie bydgoszczan, która została przygotowana do wysłki na wschód. Pierwszą Wigilię po wyzwoleniu spędził już w obozie pracy za Uralem. Dwa spędzone tam lata nie należały do przyjemności. Przeżył tylko dzięki opiece lekarki, która się nim bezinteresownie opiekowała.

Po powrocie do kraju starał się o pracę w lotnictwie, ale bezskutecznie? Otrzymał zatrudnienie w spółdzielczości jako brygadzieta w Centrali Mleczarskiej w Bydgoszczy. Blisko dwadzieścia lat przepracował w różnych zakładach przemysłu spożywczego. W 1969 r. przeszedł na emeryturę.

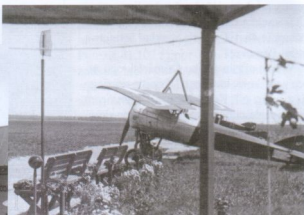
W 1961 r. wydzurzył się w jego życiu jeszcze jeden powrót na bydgoskie lotnisko. W tym roku z inicjatywy APRL w Aeroklubie Bydgoskim powstał Regionalny Klub Seniorów Lotnictwa. Po długich namowach postanowił zgłosić swój akces i uczestniczyć w pracach klubu. Wówczas to również po raz ostatni miał okazję uczestniczyć w locie nad lotniskiem w Bydgoszczy samolotem CSS-13. Było to symboliczne „pożegnanie z przeszłością”. Alojzy Domzalski zmarł 10 maja 1974 r. w Bydgoszczy.

Remigiusz Gadacz

Przypisy

1. Autorowi nie udało się ustalić, czy Domzalski uczestniczył w działalności konspiracyjnej. Jednak są znane z dokumentów archiwalnych meldunki o stanie i rodzaju niemieckiego sprzętu lotniczego, który stacjonował na bydgoskim lotnisku.
2. Jego ostatni dowódca kpt. pil. Roman Rypson swoją powojenną „przygodę” z Ludowym Lotnictwem Polskim przypłacił życiem, zamordowany po sfinansowanym procesie w 1952 r.

Obok: Szkolny Morane gotowy do lotów.



Obok: PZL Ł-2 przed hangarem CWOL.

Obok: W dęblińskiej szkole aż do 1932 roku w użyciu były pamiętające I wojnę światową samoloty Bristol F-2B.



Powyżej: Przed startem do lotu z zasłoniętą kabiną na samolocie R-XIII. W drugiej kabine instruktor Alojzy Domzalski.

Poniżej: Grupa lotników 43. Eskadry Towarzyszącej przed samolotem Lublin R-XIIIID.



Prezentowane zdjęcia zostały udostępnione przez Pana Zdzisława Kurowskiego. Dziękujemy!

W powietrzu i w podziemiu



Coraz częściej publikowane są biografie lotników polskich, którzy zasłużyli się podczas II wojny światowej, walcząc w różnych jednostkach na Zachodzie. Efekty ich walki są bardzo wymierne i mierzone ilością zwycięstw powietrznych, zniszczonego sprzętu nieprzyjaciela na ziemi, czy też tonażem zrzuconych bomb...

Ci z nielicznych, którzy pozostali na terenie okupowanego kraju, stanęli do walki w zupełnie innych uwarunkowaniach. Trudniej jest ocenić rezultaty walki „lotników bez skrzydeł” - to było tworzenie od podstaw zrębów konspiracji i walka w oddziałach partyzanckich.

U jednych i u drugich można jednak znaleźć wspólną cechę - bezgranicznie oddanie Ojczyźnie.

Jeden z tych zapomnianych to kpt. pil. Stanisław Rybka. Brak jest kompletnych danych umożliwiających odtworzenie przebiegu jego przedwojennej służby wojskowej, ale jeszcze trudniej jest z okresem walki konspiracyjnej.

Jednak w oparciu o dostępne dane można zbudować pewien szkice biografii...

Urodził się w Krakowie 28 marca 1905 r. (zmarł w 1921 r. w Krakowie), syn Aleksandra i Heleny z domu Schifferstein (zmarła w 1939 r. w Krakowie). Po ukończeniu Korpusu Kadetów we Lwowie wstąpił we wrześniu 1922 r. do Oficerskiej Szkoły Inżynierii w Warszawie, którą ukończył 27 lipca 1924 r. z lokatą 12/25 i jednocześnie promocją na podporucznika saperów. Przydzielony do 4. Pułku Saperów w Przemysłu. W „Rocznikach Oficerskich” odnotowana jest data jego awansu na porucznika z dniem 1 lipca 1925 r., a więc zaledwie rok po pierwszym awansie oficerskim. W tym samym roku zgłosił się na kurs pilotażu w Bydgoszczy, który ukończył w 1926 r. i rozpoczął służbę w 2. Pułku Lotniczym w Krakowie w Dywizjonie Liniowym. W lipcu 1928 r. przeniesiony został do nowo powstałego 5. Pułku Lotniczego i latał w 55. Eskadrze Liniowej. Jednocześnie od 1929 r. bardzo często powoływany był do Eskadry Szkolnej, zajmującej się szkoleniem młodego rocznika żołnierzy. I tak w 1929 r. był d-cą pułko-

wej Szkoły Obsługi Samolotów. W 1930 r. dowodził jednym z plutonów kompanii rekruckiej. W 1933 dowodził Szkołą Obsługi Samolotów i szkolil rezerwistów powołanych do pułku. W 1934 był d-cą Szkoły Obsługi Samolotów, następnie d-cą pułkowej Szkoły Podoficerskiej i w końcu roku d-cą kompanii rekruckiej. W sierpniu 1933 r. został odkomenderowany do tworzonej właśnie 56. Eskadry Towarzyszącej. Po upływie roku wrócił do 55. Eskadry Liniowej. W maju 1935 r. rozpoczął służbę w 4. Pułku Lotniczym w Toruniu, w Oddziale Portowym. Zmiana jednostki spowodowana była najprawdopodobniej (tak jak w przypadku innych oficerów 5. PL) chęcią założenia rodziny (dowódca 5. PL niechętnie patrzył na wszelkie próby żeniaczki). Kilka miesięcy później, w listopadzie 1935 r. por. pil. Stanisław Rybka zawarł związek małżeński z Aliną Bohdziewiczówną. W 1937 urodziła mu się córka Iwonna, a on sam w tymże roku został odkomenderowany do 2. Pułku Lotniczego w Krakowie na stanowisko dowódcy kompanii portowej.

Zdjęcie tytułowe: Oddział AK podczas koncentracji przed operacją „Ostra Brama” w 1944 r. Widoczni są żołnierze z kompanii lotniczej (nosili biało-czerwone szachownice na lewym rękawie munduru). W środku kpt. pil. St. Rybka. (arch. Zb. Charytoniuk)

Poniżej: Personel 55. Eskadry Lotniczej na manewrach w okolicy Podbrodzia w lipcu 1929. Por. pil. St. Rybka przyjmuje raport od szefa administracyjnego eskadry. (arch. Zb. Charytoniuk)



Od początku 1939 r. z powodu złego stanu zdrowia pozostawał w dyspozycji Dowództwa Lotnictwa celem przejścia na emeryturę. W końcu sierpnia wobec zagrożenia wybuchem wojny został zmobilizowany do pułku krakowskiego. We wrześniu został ranny (złamanie nogi, ręki i kilku żeber) i umieszczony w szpitalu. Istnieją dwie wersje zranienia - pierwsza: 1 września podczas bombardowania lotniska w Krakowie; druga: zestrzelony przez własne oddziały podczas przelotu. Ewakuowany był przez Rzeszów, Tarnów, Chełm, Łuck, Równe do szpitala w Dubnie, skąd, dzięki staraniom żony, po 17 września został wykradzony i odwieziony do należącego do teściów majątku w Narkuszkach (niedaleko Ejszyszek na Wileńszczyźnie). Tam powracał do zdrowia. W grudniu 1939 r. tereny te zostały przez Rosjan przyznane Litwie i od tego czasu por. Rybka przebywał w Wilnie korzystając z lekarskiej pomocy Czerwonego Krzyża, aż do powrotnego zajęcia Wileńszczyzny przez Sowietów w lipcu 1940 r. Po re-



Powyżej: Por. pil. Stanisław Rybka podczas służby w 4. PL w Toruniu w 1937 roku.

habilitacji i odpowiednim przeszkoleniu pracował w charakterze nadzocy drogowego aż do wybuchu wojny niemiecko-rosyjskiej.

W tym czasie z ramienia Związku Walki Zbrojnej zaczął tworzyć pierwsze struktury konspiracyjne, werbując młodych ludzi w Wilnie i okolicach. W okresie okupacji niemieckiej przebywał w okolicach Bieniaków i Lidy, pełniąc funkcje szefa referatu lotniczego w Komendzie Okręgu AK Nowogródek (awansowany w międzyczasie do stopnia kapitana). Używał pseudonimów „Brożyna” i „Ikar”. Zadaniem referatu lotniczego było przygotowanie pól zrzuć i lądowisk dla samolotów alianckich, a także oprowadzanie lotników wojskowych w momencie przelomowym. Wiosną 1944 r. sformowano liczącą ok. 60 ludzi kompanię lotniczą do oprowadzania lotnika w Lidzie (składającą się w dużej mierze z byłych pracowników Parku Lotniczego 5 PL). Jak wiadomo nastąpił zupełnie inny rozwój wypadków i kpt. Rybka po tzw. „wyzwoleniu” w 1944 zmuszony był do przejścia do głębokiej konspiracji. Trudno odwrócić jego przydział w strukturach ówczesnej Komendy Okręgu AK (mógł być szefem sztabu lub drugim zastępcą komendanta okręgu w końcowym okresie działalności). Używał wtedy także pseudonimu „Rekin”. 17 października 1944 r. został aresztowany przez sowietów we wsi Krupowice, gdzie ukrywał się u rodziny swego podwładnego z 55. EL, plutonowego mechanika Stanisława Piontaka. Zachował się niezwykle dzielnie podczas przesłuchań (znane są metody śledztw przeprowadzanych przez funkcjonariuszy NKWD). Zachowane protokoły przesłuchań dają jednoznaczne świadectwo postawy tego lotnika:

a) „...Składu swego oddziału w rejonie Lidy oprócz pseudonimu zastępcy nie pamiętam...”

b) „...Pytanie śledczego: „Kto był komendantem AK w Lidzie?”

Odpowiedź: „Nie znam”

I tak dalej i tak dalej...

27 stycznia 1945 r. kpt. pil. Stanisław Rybka wyrokami trybunału wojennego wojsk NKWD okręgu białoruskiego na sejście wyjazdowej w Lidzie został skazany na podstawie paragrafu 63-1 na karę śmierci za... zdradę ojczyzny(!). Rozstrzelany 7 marca 1945 r. wraz z kilkoma innymi więźniami na dziedzińcu więzienia lidzkiego. Skazańców wprowadzono na kolanach z workami na głowach i z rękami związanymi drutem.

Jedno z ostatnich zdań jego zeznania brzmiało: „*Cyłam moim przestępstwem jest to, że byłem oficerem polskim...*”.

Zbigniew Chartyński

Materiały:

- dokumenty i zdjęcia będące w posiadaniu rodziny St. Rybki,
- zachowane kopie protokołów przesłuchań po aresztowaniu (z grudnia 1944),
- biuletyn „Śladkiem Narbuta” nr 12/4 z 1997, str 7-8,
- zbiory własne.



Epizod z kręcenia filmu fabularnego na wieży kontroli ruchu Międzynarodowego Dworca Lotniczego Warszawa Okęcie-I jesienią 1961 roku

Przełom lat 50-tych i 60-tych XX wieku, owocewał na stolecznym lotnisku Okęcie modą na filmy lotnicze, które nakręcili tu znakomici polscy reżyserzy. *Sprawa pilota Maresza*, *Mąż swojej żony*, *Dwaj panowie N*, *Przerwany lot* – to tylko niektóre tytuły, jakie można wymienić z pamięci. Ale mało kto wie, że w tych dwóch ostatnich został zatrudniony do odegrania swojej profesji autentyczny kontroler ruchu lotniczego – Jan Henryk Janczak.

Pewnego dnia późną jesienią 1961 r. po lotnisku kręcili się ludzie z kinematografii. Technicy rozstawiali sprzęt, reżyserzy z operatorami poszukiwali najciekawszych ujęć, aktorzy i statyści przesiadywali w niewielkiej restauracji. Na wieży kontroli ruchu lotniczego toczył się normalny dyżur. Jan H. Janczak paskami z kartonu ustawiał na pulpicie pozycje samolotów, z którymi pozostawał w kontakcie radiowym. Jedne były o kilkadziesiąt kilometrów stąd, drugie podchodziły do lądowania, trzecie czekały w pobliżu drogi startowej na pozwolenie wlotowania.

W pewnym momencie w drzwiach wejściowych pojawił się dyrektor do spraw ruchu lotniczego Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych – Władysław Sas-Bryliński. Towarzyszył mu mężczyzna, który przedstawił się jako reżyser Tadeusz Chmielewski. Okazało się że filmowcy otrzymali zgodę od Dyrekcji Międzynarodowego Dworca Lotniczego Warszawa Okęcie-I (WAW) i będą kręcili na wieży potrzebny im scenekcję. Do roli kontrolera ruchu lotniczego został wynajęty zawodowy aktor Stanisław Miłski.

Rozlokowanie sprzętu wymagało wyjęcia metalowych drzwi wejściowych do wieży oraz przeciwległej szyby na ścianie od strony hangaru Polskiej Linii Lotniczych LOT. Powstałe otwory przysłonięto kocami, ale w środku wieży zrobiło się bardzo zimno. Reżyser pocieszał Janczaka, że niewygodna potwa zaledwie parę dni.

Rezyzywistość okazała się czynnikiem inną, bowiem już następnego dnia ekipa zapo-

mniała o wieży, przenosząc się na teren wojskowy lotniska, do siedziby 36. Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego i tam po zaledwie realizując inne sekwencje do filmu. Przez tydzień wieża pozostawała „zdemolowana”, więc Janczak poprosił Edmunda Witczaka, kierownika Działu Administracyjnego ZRLiLK o rozebranie dekoracji i wstawienie szyb. Tak też się stało.

Dwa tygodnie później filmowcy powrócili na wieżę i zdziwili się, że wszystko trzeba zaczynać od początku. Jednak tym razem w trosce o prawidłową pracę kontrolerów Janczak nie zgodził się na ponowne rozebranie wieży. Dyrektor Bryliński (sam będący pilotem z czasów wojny), poparł stanowisko Janczaka.

Wówczas reżyser Chmielewski, przepraszając za mimowolne zlekceważenie zasad bezpieczeństwa, zadeklarował pełną współpracę z urzędującym kontrolerem. Rozebrano znów szyby i przystąpiono do filmowania. Zamierzano w jak najkrótszym czasie uporać się z sekwencją na wieży. Aktor Miłski na dole w barku popijał kawę, czekając na sygnał stawienia się na plan.

Gdy nadszedł ten moment reżyser posłał inspicjenta po aktora, ale chwile potem zawrócił go ze schodów. „*Mam inny pomysł – rzekł, bacznie przyglądając się lotnikowi. Właściwie to dlaczego nie miały pan Janczak zagrać roli kontrolera, zamiast Miłskiego?*”. Janczak nie był przygotowany na taki rozwój wydarzeń, ale po namowach reżysera dał się przekonać.

Z tą chwilą machina realizacyjna ruszyła z kopyta. Inspicjent podsunął Janczkowi tekst, oświetleniowiec ustawił sprzęt, charakterystorka pedzelkiem dopełniła kosmetyki twarzy. Zaczęła się próba. Uczestniczyli w niej, obok Janczaka, dwaj zawodowi aktorzy: Bohdan Ejmont (w mundurze kapitana WSW - Olejkiego) i Tomasz Zaliwski (funkcjonariusz WSW w ubraniu cywilnym). Pierwotny tekst nie spodobał się kontrolerowi ruchu lotniczego: brzmiał nazbyt sztucznie. Naniesiono poprawki i próbowano

dalej. Do każdej sekwencji miały być trzy podejścia nakręcane kamerą, a ponadto inny kamerzysta robił jeszcze fotony aparatem nieruchomym. Janczakowi szkoda było Ejmonta i Zaliwskiego, którzy po kilka razy musieli wbiegać po stromych schodach do wieży. Sam zaś musiał uważać, aby nie podeptać dźwiękowca, który położył się na podłodze i mikrofonem na drążku krałzył tuż pod obiektywem kamery, a żeby nagrać to, co mówią do siebie Ejmont z Janczakiem.

Ostatecznie więc Ejmont z Zaliwskim wpadli zdyszani do wieży i kapitan WSW od wejścia zawołał do kontrolera ruchu lotniczego: „Panie, zatrzymaj pan ten samolot. To ważne!”. Mowa była o samolocie rejsowym, który grzał silniki na początku drogi startowej w oczekiwaniu na pozwolenie do startu z wieży. Kontroler, zgorszony wtrągnięciem intruzów do swego przybytku, zaopiniował: „Ależ to niemożliwe. Ja muszę mieć poważny powód do zatrzymania. Mamy umowy międzypaństwowe. Ten samolot już jest spóźniony, to nas może drogo kosztować”. Kapitan WSW, władczo, uciął dyskusję: „Nie szkodzi. Może to nas kosztować znacznie więcej, jeśli pan tego nie zrobi”. W tej sytuacji kontroler ujął w dłoń mikrofon radiostacji łączącej wieżę z samolotem i wydał polecenie: „Halo, Sierra Papa. Tu Okęcie Tower. Zatrzymajcie kolowanie i oczekujcie dalszych instrukcji. Dajcie do mikrofonu stewardesse”.

W tym miejscu Czytelnikom należy się wyjaśnienie, dlaczego stewardessa odegrała rolę ważniejszą od samego dowódcy statku powietrznego, któremu formalnie podlegała. Otóż scenarzysta obmyślił sobie, że stewardessa Elżbieta (grana w filmie przez uroczą Joannę Jędrykę), będzie narzeczoną sierżanta Dziewanowicza (w filmie odtwarzanego przez Stanisława Mikulskiego), którego ojca (urzędnika hipoteki Dziewanowicza – w filmie obsadzonego przez Bolesława Plotnickiego) zamordował inżynier Henryk Nowak (w filmie grany przez Janusza Byłczyńskiego).

Zatem Elżbieta otrzymała drogą radiową od kapitana WSW, polecenie otwarcia drzwi wieżowych do samolotu, którymi dostanie się do wewnątrz jej narzeczony. Sierżant Dziewanowicz podejście do fotela inżyniera Nowaka (przebranego za dyplomata zachodniemieckiego, którego przedtem zamordował) i zacznie się z nim szmatać. Wykorzystując zamieszanie, Elżbieta wydosztanie z podręcznego luku bagażowego nad fotelem Nowaka walizkę dyplomatyczną i wyrzuci ją na zewnątrz samolotu, prosto do rąk kapitana WSW, który w tym czasie podejście lotniskowym samochodem terenowym pod samolot. WSW upewni się, że w walizce są materiały szpiegowskie i będzie miała pretekst do zatrzymania mordercy i szpiega w osobie inżyniera Nowaka.

Emisja tego filmu jest wznawiana co jakiś czas w telewizji, ciesząc się niesłabnącym zainteresowaniem publiczności, która podziwia zarówno sprawną realizację reżyserską, jak i doborową obsadę – prawdziwą chlubę polskiego kina fabularnego lat powojennych.

Tylko warszawianie nie mogą się nadziwić, dlaczego sierżant Dziewanowicz ucieka sanitarką ze szpitala milicyjnego, chociaż żołnierze Wojska Polskiego mieli własne lecznice i dlatego z ulicy Komarowa nie skręca od razu w Raclawicką, tylko pędzi na Okęcie wokół miasta, przez Rakowiecką, Puławską, Plac Konstytucji, Marszałkowską do Pałacu Kultury i Nauki, a następnie Alejami Jerozolimskimi, Placem Zawiszy, Grójecką, Aleją Krakowską do ulicy 17-go Stycznia – wiodącej do przedwojennego cywilnego portu lotniczego.

Może dlatego, że ulicami Komarowa, Raclawicką, Żwirki i Wigury do 17-go Stycznia, dotarłby na lotnisko Okęcie o 40 minut wcześniej i wtedy sekwencja z fatygowaniem i aferą wieży kontroli lotów byłaby już niepotrzebna...

Andrzej R. Janczak



Powyżej: Kontroler ruchu 1-ej klasy Jan Henryk Janczak na wieży kontroli ruchu podczas pracy. (zdj. J. Tessarski via J. H. Janczak)



Powyżej: Nakręcanie sceny filmu „Dwaj panowie N” na wieży kontroli ruchu Międzynarodowego Dworca Lotniczego Warszawa Okęcie-1. (zdj. J. Stawicki via J. H. Janczak)

Dwaj panowie N

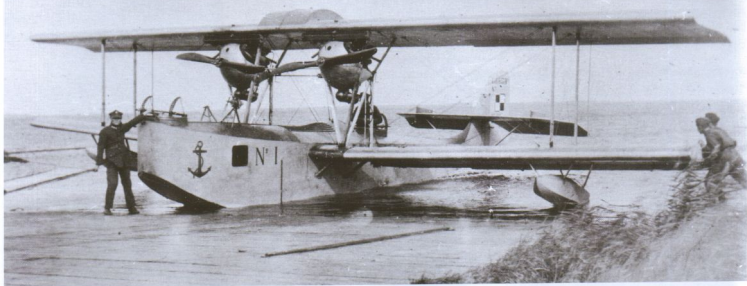
Reżyseria: Tadeusz Chmielewski

Zespół „Start”, WFF Wrocław, WFF Łódź, 1962.

Premiera: 21 marca 1962, Warszawa.

Pasją starego urzędnika hipoteki Dziewanowicza było zbieranie informacji o ludziach urodzonych, jak i on, w dniu 29 lutego, czyli w roku przestępnym, zdarzającym się raz na cztery lata. W przeddzień urlopu zgłosił się do niego interesant urodzony tego dnia – „badylarz”, jak pogardliwie nazywano w Polsce Ludowej podmiejskich handlarzy warzywami, Henryk Nowak. W kartotece Dziewanowicza była już fiszka o tym imieniu i nazwisku lecz dotyczyła człowieka postawionego znacznie wyżej w hierarchii społecznej – inżyniera. Hobbysta spostrzegł, że wszystkie dane obydwu mężczyzn są identyczne. Wiedza ta pozwabiała go życia jeszcze tego wieczoru. Morderca zaskoczył go w mieszkaniu. O zbrodnię został w pierwszej chwili podejrzanym syn Dziewanowicza, sierżant techniczny lotnictwa - Janek. Faktycznie jednak było tak, że gdy Janek przeszedł do ojca, tamten już nie żył. Następnie syn został napadnięty przez mordercę, który ciągle kręcił się na miejscu zbrodni, szukając kompromitującej go dokumentacji. Po odzyskaniu przytomności młody Dziewanowicz odnalazł katalog swojego ojca. Milicja dowiedziała się o tej kartoteczce i uznała, że klucz do zagadki tkwi w danych osobowych dwóch panów „N”. Zrobiło się ciasno, bo coraz więcej osób zaprzęgnęło dobrać się do kartoteki, by wydobyc stałdard fiszki Nowaków. Ponieważ inżynier Nowak pracował dla wojska, zrodziło się przypuszczenie, że badyrlarz może być szpiegiem na rzecz wywiadu któregoś z państw zachodnich. W takim razie od akcji wkróczyły wojskowe służby informacyjne - WSW (Wojskowa Służba Wewnętrzna). Tymczasem Janek, ściągany przez organa państwowe, wymyślał się prowadząc śledztwo na własną rękę. Inżynier Nowak zamordował badyrlarza Nowaka, a potem kamień z zachodnich Niemiec, który przyjechał dopiero co do Warszawy po odbiór materiałów szpiegowskich. Inżynier był bardzo podobny fizycznie do zabitego kuriera, przysłał ubranie tamtego i z jego dokumentami dyplomatycznymi pojechał na lotnisko Okęcie. Tak właśnie skonstruowany został kryminał, w którym akcja toczyła się wartko i właściwie każdy mógł być podejrzanym.

PIERWSZE „FRANCUZY”



HISTORIA

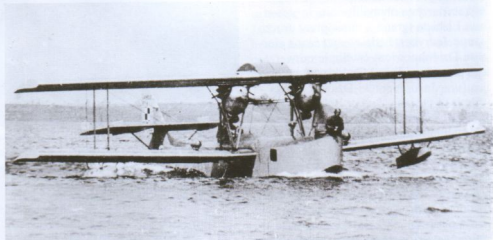
Prototyp łodzi latającej LeO H-13 został opracowany przez inż. Andrieu z francuskiej wytwórni Liore et Olivier w Levallois-Perret pod Paryżem i oblatany w lipcu 1922 r. Konstrukcja powstała na zamówienie francuskich linii lotniczych Aeronavale. Od połowy 1923 r. zbudowano 23 samoloty w wersji pasażerskiej oznaczonej LeO H-13A i skierowano je do obsługi ruchu lotniczego w akwenie Morza Śródziemnego. W trakcie produkcji łodzi pasażerskich przystąpiono do opracowania jej wersji wojskowej. Zaprojektowano wariant wywiadowczo-bombowy LeO H-13B3 i szkolny LeO H-13E. Różniły się one znacznie między sobą konstrukcją kadłuba. W trzysobowej wersji B3 kabina pilota znajdowała się z tyłu za skrzydłami. W wersji szkolnej E instruktor i uczeń siedzieli obok siebie w kabine z przodu płatowca. Dla tej wersji przewidziano możliwość zabrania na pokład 4 osób załogi. W obu wariantach stanowiska strzelca i obserwatora znajdowały się w tych samych miejscach.

Produkcja łodzi wojskowych ruszyła jesienią 1923 r. i zakończyła się po zbudowaniu 20 sztuk wersji B-3 (nr 1-20) i 10 w odmianie szkolnej E (nr 21-30). Te ostatnie zostały zaprojektowane tak, aby w potrzebie mogły służyć jako samoloty wywiadowcze. Wtedy obok pilota zasiadał obserwator obsługujący też przednie stanowiska strzeleckie. Pod płatami można było podwiesić 4 bomby (po dwie z każdej strony kadłuba). W marynarce francuskiej nie zyskały one dobrej opinii. Najwięcej zarzutów stawiano słabej wytrzymałości konstrukcji i niedbalstwu wykonania w wytwórni. LeO H-13 zostały szybko odrzucone jako rozpoznawcze i „zdeklasowane” do roli maszyn szkolnych i roulerów.

Dla Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku rok 1923 był rokiem kryzysu sprzętowego. Nieliczne, nadające się do lotów

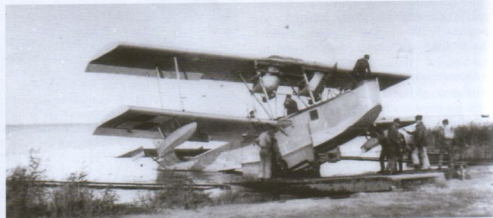
łodzi latające Macchi M-9 wymagały ciągłych remontów i napraw. W tej sytuacji w sierpniu w Departamencie IV Żegluga Powietrznej MSWojsk. zapadła decyzja o zakupie nowego sprzętu dla lotnictwa morskiego. Decyzję tę przypieczętowała tragiczna katastrofa Macchi M-9 w dniu 6 października 1923 r., w której zginęło dwóch doświadczonych

pilotów z Pucka, i po której wycofano z użycia wszystkie włoskie maszyny. Początkowo zamierzano zakupić 6 samolotów w wersji B3, ale ostatecznie w Polsce znalazły się tylko dwa egzemplarze. Dotarły one do portu w Pucku 19 listopada 1924 r. i po rozładowaniu transportu (rozładunek nadzorował osobiście dowódca MDLot płk obs.



Zdjęcie tytułowe: Leo H-13 nr 1-1 przy pochylnej bazy Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku w 1926 roku przygotowany do wyciągnięcia na brzeg. (arch. A. Morgala)

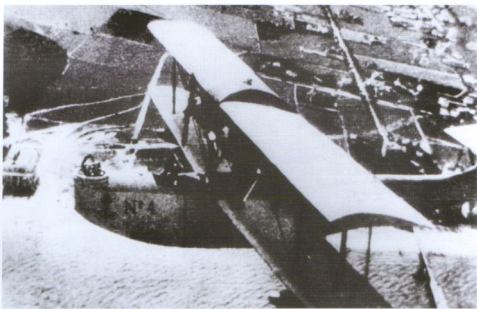
Powyżej i poniżej: Ten sam samolot po wodowaniu w Zatoce Puckiej i w trakcie opuszczania do wody. (arch. A. Morgala, A. Olejko)



Antoni Leonkow) zostały one zdeponowane w hangarze warsztatów w oczekiwaniu na przyjęcie przez komisję odbiorczą i montaż. Procedury te mocno się przeciągnęły w czasie i samoloty te zostały zmontowane i oblatane dopiero w maju i w czerwcu 1925 r. po przybyciu do Pucka pilota fabrycznego Bourdina. Powtórnego oblotu dokonał ppor. pil. Adolf Stempkowski, potwierdzając gotowość przyjęcia nowego sprzętu do eksploatacji. W tym też roku dotarły do Pucka pozostałe dwie zakupione łodzie szkolne wersji E i wpisano je na stan Sekcji Cwieżeń MDLot. Nowy sprzęt otrzymał cyfrowe oznaczenie typu: LeO H-13B3 numery 1 i 2 (później 1-1 i 1-2), LeO H-13E numery 3 i 4 (później 1-3 i 1-4).

Sprawdzone do Pucka 4 samoloty LeO H-13 były pierwszymi fabrycznie nowymi maszynami, z jakimi zetknęli się morscy lotnicy. Do tej pory wykorzystywali przestarzałe maszyny niemieckie z czasów I wojny światowej i niepewne włoskie Macchi. Skok jakościowy i technologiczny był wyraźny lecz bardzo szybko potwierdziły się zarzuty pod adresem „trzynastek”, formułowane przez francuskich kolegów. Słaby gatunek użytych do budowy materiałów i niska jakość wykonania to najważniejsze z nich. Maszyny wywiadowczo-bombowe rozpoczęły patrolowanie Bałtyku latem 1925 r. i pozostały w służbie przez kilka lat. Maszyna numer 1-1 została wycofana z użycia z końcem 1929 r., a bliźniacza łódź nr 1-2 przetrwała do 1931 r. w międzyczasie przechodząc remont (styczeń-maj 1929 r.) w warsztatach MDLot.

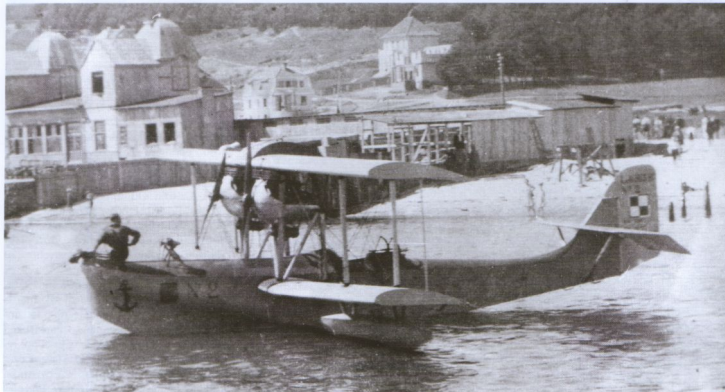
Łódź szkolna nr 1-3 dwukrotnie w latach 1929-30 została przebazowana na Poleście i czasowo włączona w skład Rzecznego Plutonu Lotniczego w Pińsku. Wykonywała tam w dorzeczu rzeki Piny loty na współpracę z jednostkami Flotyli Pińskiej podczas manewrów tej ostatniej. Podczas jednego z lotów uszkodzony został kadłub łodzi.



*Powyżej: Szkolny LeO H-13E nr 1-4 w locie nad budującą się Gdynią. (arch. A. Olejko)
Poniżej: Wywiadowczo-bombowy LeO H-13B3. Dobrze widać lokalizację kabiny pilota.*

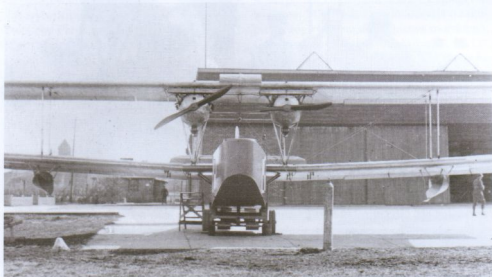


Poniżej: LeO H-13B3 nr 1-2 sfotografowany latem 1925 roku na plaży w Gdyni. (arch. A. Morgala)

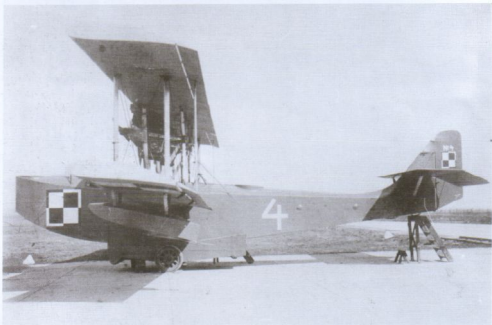




Powyżej i poniżej: Dwa ujęcia LeO H-13E nr 1-3 wykonane w Pucku około 1928 roku. Samolot posiada już kadłub pomalowany w całości kolorem szarym (arch. A. Morgala)



Poniżej: LeO H-13E nr 1-4 z jednocyfrowym oznaczeniem typu. Puck, ok. 1930. (arch. W. Sankowski)



Naprawy dokonano później środkami warsztatów w Pucku. Brak jest uzasadnienia w jakim celu ta ciężka łódź latająca została skierowana na Polesie, charakteryzujące się małymi i „ciasnymi” akwenami wodnymi. Prawdopodobnie prowadzono badania nad przydatnością tych maszyn do służby w specyficznych warunkach „Morza Pińskiego”. Ostatecznie Samolot 1-3 został silnie uszkodzony w końcu 1931 r. podczas nieudanego startu z Zatoki Puckiej, gdy po awaryjnym wodowaniu nastąpiło silne uszkodzenie konstrukcji maszyny, która uległa częściowemu zatopieniu.

Drugi szkolny egzemplarz nr 1-4 zakończył służbę w dniu 29 lipca 1931 r. rozbijając się doszczętnie obok drogi z Pucka do Swarzewa po starciu na lot szkolny z nawigacji z Zatoki Puckiej w kierunku ładu. Załoga (4 osoby) odniosła poważne obrażenia, ale przeżyła. Przyczyną wypadku była awaria jednego z silników, słaba nośność powietrza w tym dniu oraz nienajlepsze opanowania maszyny przez pilota.

Służba czterech LeO H-13 w polskim lotnictwie morskim to zaledwie kilka lat. Te „pierwsze francuzi” nie mogły w znaczący sposób podnieść jakości tworzącego się od podstaw polskiego lotnictwa morskiego. Ale stały się fundamentem i wytyczyły nowy kierunek rozwoju. Od tej pory lotnicy morskcy z Pucka mogli bez obaw przesiadać się na „nowe technologie” – nowoczesne amfibie i łodzie latające napływające do Polski z Francji od połowy lat dwudziestych.

KONSTRUKCJA

Dwusilnikowa, dwupłatowa łódź latająca. Załoga 3 osoby. W wersji szkolnej E możliwość zabrania 4 osób. Kadłub łodziowy, płaskodenny z redanem o konstrukcji kratownicowej drewnianej w całości pokryty sklejką. Skrzydła dwudźwigarowe w części przedniej kryte sklejką, w pozostałej części płótnem. Lotki i ster kryte płótnem. Pod pla-

tami dolnymi płytki stabilizujące o konstrukcji drewnianej, krytej sklejką. Dwa silniki Hispano-Suiza 8E o mocy 150 KM każdy, umieszczone na zastrzałach między płatami. Zbiorniki paliwa w górnym płacie i w kadłubie (wersja B3) i tylko w płacie (wersja E). Uzbrojenie składało się z podwójnych k.m. Lewis kal. 7,7 mm na obrotnicach z przodu i w środku kadłuba. Uzbrojenie bombowe to 4 bomby 12,5 – 25,0 kg podwieszane na zamkach pod dolnym płatem przy kadłubie.

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość: 16,0 m, długość: 11,5 m, wysokość: 4,25 m, powierzchnia nośna: 58,0 m², masa własna: 1600 kg, masa użyteczna: 900 kg, masa całkowita: 2500 kg, prędkość maksymalna 150 km/h, pułap: 3600 m, zasięg: 500 km.

MALOWANIE

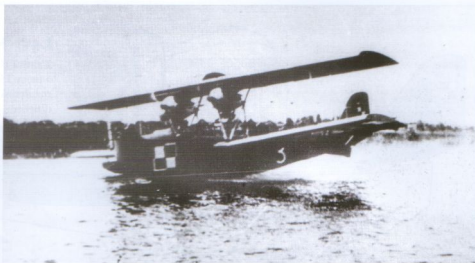
Polskie wodnosamoloty Leo H-13 nosiły schemat malowania zastosowany przez producenta i właściwy dla kolorystyki stosowanej we francuskim lotnictwie morskim. Powierzchnie dolne w kolorze srebrnoszarym, powierzchnie boczne kadłuba oraz górne skrzydeł i usterzenia w kolorze jasnoszarym morskim, góra kadłuba i zbiornik paliwa w płacie w kolorze szarym morskim.

W latach 1928-29 w Pucku kadłuby samolotów nr 1-3 i 1-4 w całości pokryto kolorem szarym morskim. Niektóre źródła wskazują, że mógł to być kolor khaki, ale analiza zdjęć wydaje się temu zaprzeczać.

Jedna z maszyn szkolnych około roku 1930 powróciła do pierwotnej kolorystyki francuskiej i otrzymała godło Eskadry Szkolnej MDLot - pytajnik w kole.

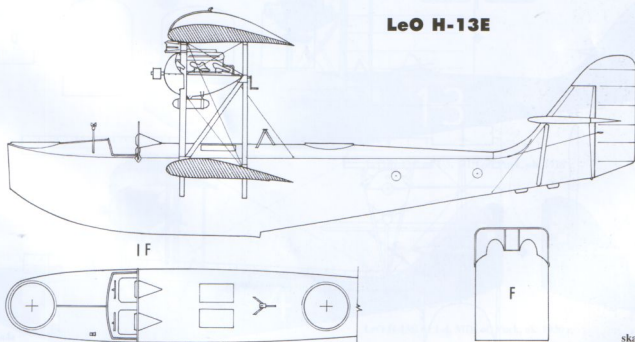
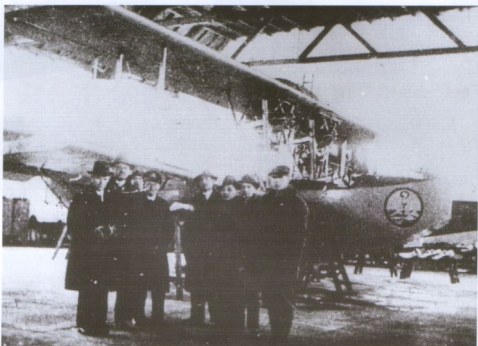
Wojciech Sankowski

Panom Andrzejowi Morgale i Andrzejowi Olejko serdecznie dziękuję za udostępnienie fotografii do archiwu.



Powyżej: LeO H-13E nr 1-3 z Rzecznego Plutonu Lotniczego w Pińsku lądjuje na jeziorze Horodyszcze na Polesiu latem 1930 roku. (arch. A. Olejko)

Poniżej: Godło Eskadry Szkolnej MDLot na kadłubie LeO H-13E. Puck, ok. 1930 r. (arch. A. Olejko)

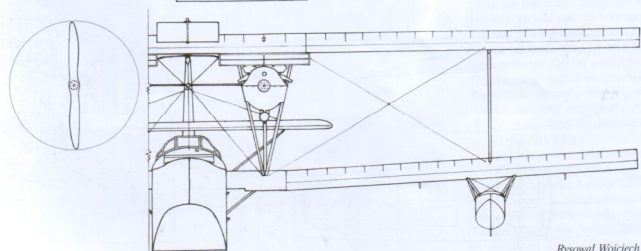
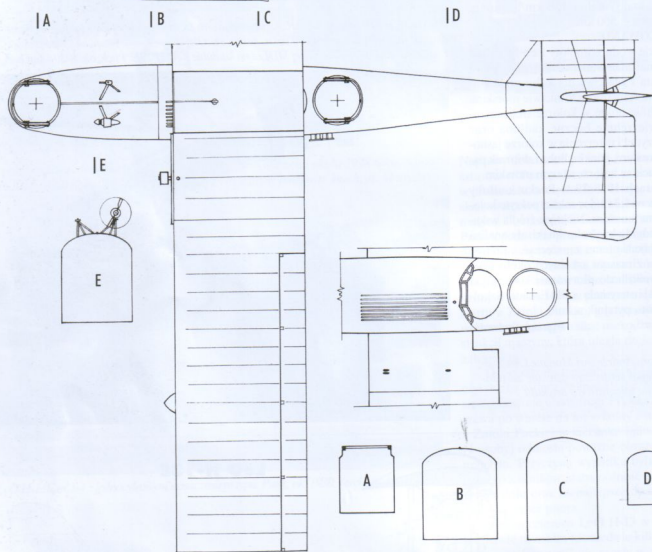
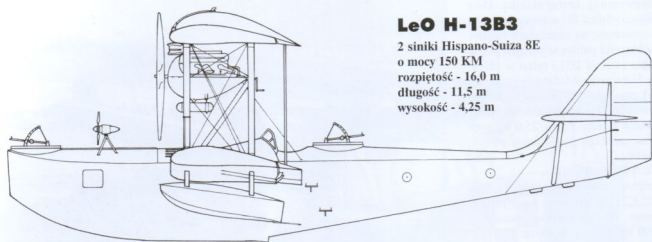


skala 1/72

Rysował Wojciech Sankowski

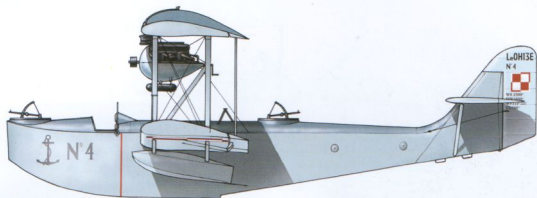
LeO H-13B3

2 silniki Hispano-Suiza 8E
o mocy 150 KM
rozpiętość - 16,0 m
długość - 11,5 m
wysokość - 4,25 m

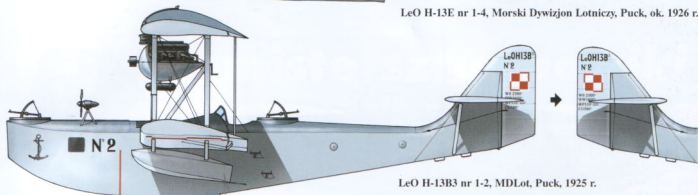


skala 1/72

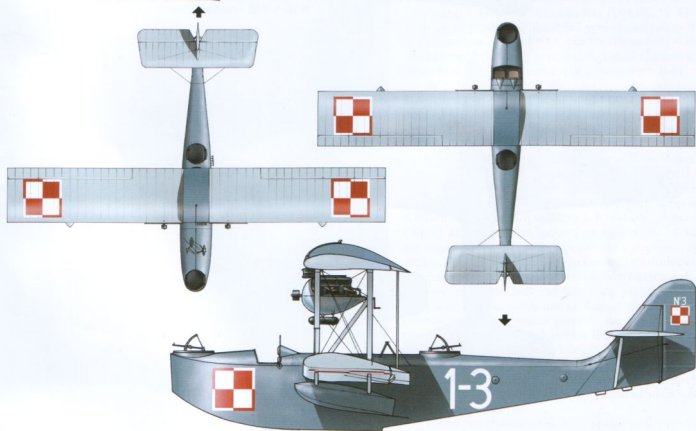
Rysował Wojciech Sankowski



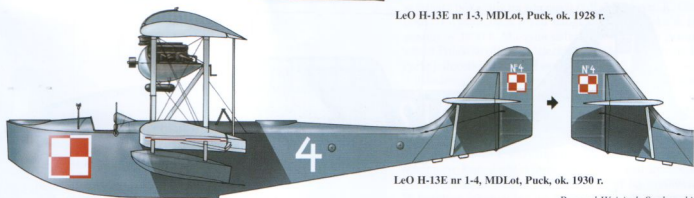
LeO H-13E nr 1-4, Morski Dywizjon Lotniczy, Puck, ok. 1926 r.



LeO H-13B nr 1-2, MDLot, Puck, 1925 r.

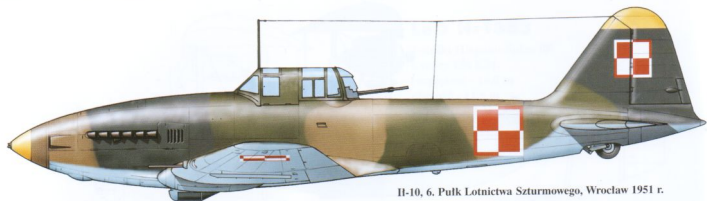


LeO H-13E nr 1-3, MDLot, Puck, ok. 1928 r.

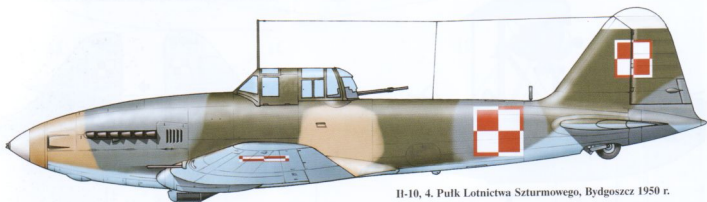


LeO H-13E nr 1-4, MDLot, Puck, ok. 1930 r.

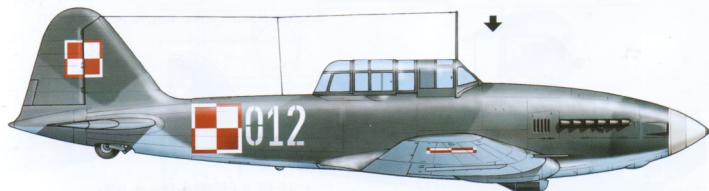
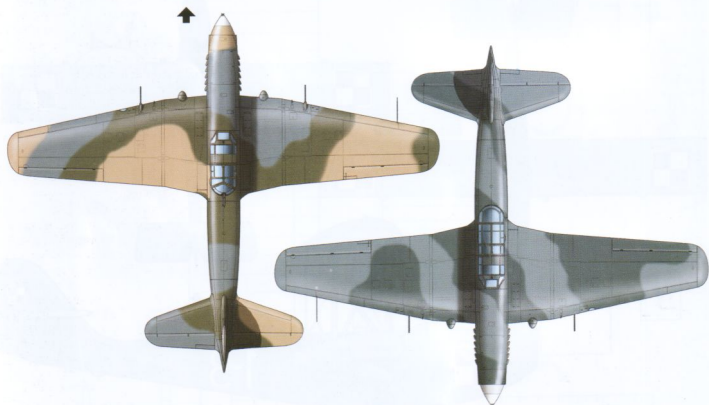
Rysował Wojciech Sankowski



II-10, 6. Pułk Lotnictwa Szturmowego, Wrocław 1951 r.



II-10, 4. Pułk Lotnictwa Szturmowego, Bydgoszcz 1950 r.

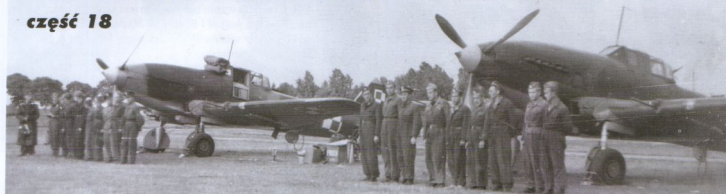


II-10, 4. Szkolna Eskadra Szturmowa OSL-4 Dęblin, Radzyń Podlaski 1953 r.

Rysował Wojciech Sankowski

Godła i barwa na samolotach

część 18



Plamiste szturmowiki



Samolot szturmowy Il-10 - następca Il-2 - w latach 50-tych stał się podstawowym wyposażeniem pułków szturmowych polskiego lotnictwa. Produkowany od końca 1944 r. zdążył jeszcze wziąć udział w działaniach wojennych. Dostawy do Polski rozpoczęto na początku 1949 r. U wschodnich sąsiadów zakupiono łącznie około 120 maszyn wersji bojowej (Il-10) i szkolnej (UII-10). W 1951 r. rozpoczęto produkcję licencyjną pod oznaczeniem B-33 w Czechosłowacji. Od 1954 r. czeskie szturmowiki w ilości 280 egzemplarzy zaczęły napływać do Polski. Ogółem u nas znalazło się około 400 samolotów szturmowych Il-10.

W polskiej literaturze traktującej o malowaniu i oznakowaniu w lotnictwie używane u nas Il-10 przedstawiano dotąd w tradycyjny sposób - góra zielona, dół jasnoniebieski. Tak rzeczywiście w przeważającej liczbie były malowane nasze szturmowiki. Ale w Polsce znalazły się też samoloty malowane inaczej - w kamuflaż - i o nich traktuje ten odcinek cyklu „Godła i barwa na samolotach”.

Kilka lat temu fotografie ze swojej służby wojskowej udostępnił mi ppłk pil. Feliks Kureczalski (pilot szturmowy w latach 1949-58, zmarły w 2005 r.). Wśród zdjęć było takie (zdj. 1), które kazalo mi spojrzeć na zagadnienie malowania samolotów Il-10 inaczej. Fotografia wykonana latem 1951 r. ukazuje samoloty 6. Pułku Lotnictwa Szturmowego (stacjonującego we Wrocławiu) na lotnisku Modlin podczas zgromadzenia do defilady nad Warszawą. Maszyna na drugim planie posiada malowanie maskujące złożone z trzech kolorów na powierzchniach górnych. Barwy i układ plam typowe dla malowania radzieckich Il-10 produkcji wojennej. Część samolotów sprowadzonych do Polski pochodziła właśnie z tej serii produkcyjnej. Zarówno kolorystyka jak i kształt plam kamuflażu zbliżone były do tych stosowanych wcześniej na Il-2, co regulowała specjalna instrukcja wprowadzona latem 1943 r.

Innym przykładem *plamiastego* samolotu Il-10 jest egzemplarz pokazany na zdjęciach (zdj. 2 i 3, arch. K. Gientkowski) wykonanych przed hangarem na lotnisku w Bydgoszczy w 1950 r. Maszyna należy do 4. PLSz, a pozujący wśród Polaków oficer radziecki być może jest pilotem, który do jednostki dostarczył samolot. Kamuflaż trzykolorowy o układzie plam zbliżonym do poprzedniego lecz o innym odcieniu kolorów. „Świeży” wygląd może świadczyć o tym, że na samolocie odnowiono powłokę malarską przed dostarczeniem do Polski. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że pod koniec 1944 r. wprowadzono nową instrukcję nakazującą malowanie wszystkich samolotów w jednolitym schemacie kamuflażu o dwóch kolorach: szaroniebieskim i ciemnoszarym, takim, jaki używany był na myśliwcach. W praktyce schemat ten nie był prawie wcale stosowany w odniesieniu do szturmowych Il-10, które nadal trafiały do



5



6



jednostek bojowych w tradycyjnym trzykolorowym malowaniu maskującym.

Jedynym znanym obecnie przykładem szkolnego UII-10 w malowaniu ochronnym jest samolot uwieczniony na zdjęciach (zdj. 4 i 5, arch. J. Radwański, A. Majewski) wykonanych wiosną 1953 r. podczas lotów w 4. Szkolnej Eskadrze Szturmowej w Radziniu Podlaskim. Obie fotografie pokazują maszynę o numerze „012” w kamuflażu dwukolorowym. Szkolne UII-10 były produkowane w latach 1945-46 i prawdopodobnie część z nich otrzymała malowanie określone instrukcją z końca 1944 r.

Ostatnim udokumentowanym fotograficznie przykładem zastosowania malowania maskującego na samolocie II-10 jest egzemplarz sfotografowany (zdj. 6, W. Holyś) w latach 80-tych na terenie jednostki wojskowej w Komprachcicach pod Opolem. Widoczny na nim kamuflaż został wykonany „silami i środkami” żołnierzy tam stacjonujących, a składał się z plam o dwóch barwach szarych (jasnej i ciemnej). Posiadał też fikcyjny numer boczny „179”. W takim stanie maszyna ta trafiła w 1991 r. do Lubuskiego Muzeum Wojskowego w Drzonowie i tam obecnie, już w tradycyjnym zielonym malowaniu można ją podziwiać.

Wojciech Sankowski

Panowie: *Sp. Feliks Kurczalski, Krzysztof Gientkowski, Wacław Holyś, Andrzej Majewski, Jerzy Radwański użyli swoich zbiorów fotograficznych. Serdecznie dziękuję.*

OCALIĆ OD ZAPOMNIENIA - Kadra oficerska Dęblin 1936

PANU

porucznikowi - pilotowi

GRZYBOWSKIEMU

KONSTANTEMU

KOLEDZY.

DEBŁIN
PAŹDZIERNIK
1936

O poruczniku pilocie Konstantym Grzybowskiem wiadomo niewiele. Przydzielony do 4. PL w Toruniu pełnił m. in. od 1.11.1932 r. obowiązki dowódcy 41. Eskadry Liniowej, a wiosną 1933 objął także samo stanowisko w 42. EL. Później został skierowany do Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie otrzymując dowództwo jednej z eskadr szkolnych.

Pozostał po nim okazały album fotograficzny ofiarowany w październiku 1936 przez kolegów oficerów z etatowej obsady Centrum. Na jego zawartość składają się kunstownie wykonane portrety mające cechy artystycznych fotografów, a nie zdjęć legitymacyjnych. Całość stanowi dokumentalne zestawienie podobizn oficerów będących wówczas w służbie CWOL.

W albumie znajdują się m. in. takie postacie jak: ppłk pil. inż. Franciszek Wieden – komendant CWOL, ppłk pil. Alfons Beseliak – komendant Oficerskiej Szkoły Pilotów, ppłk obs. pil. Jerzy Garbiński – komendant Szkoły Podchorążych Lotnictwa zwany „Kardynałem” z racji swego wyglądu i sposobu bycia, ppłk pil. Wiktor Pniwski – bohater walk o zdobycie Ławicy w 1919, ppłk obs. Stefan Szuk – późniejszy komendant SPL i CWL-1, mjr obs. Stanisław Luzziński – dyrektor Działu Nauk CWOL, kpt. obs. Jan Gac – autor pierwszego podręcznika meteorologii dla podchorążych, por. pil. Stefan Jasnorzewski – adiutant czyli szef sztabu CWOL i skądinąd mąż znanej poetki Marii Pawlikowskiej-Jasnorzewskiej z domu Kossak, por. pil. Roman Lutostawski – późniejszy autor wspomnień wojennych p.t. „Dno nieba” etc.

Ponadto są tutaj mniej znani i zupełnie nieznanymi oficerowie. Razem 42 osoby. Mimo mnogości zdjęć nie ma tu podobizn wszystkich oficerów z tego okresu w CWOL. Brak jest w albumie fotografii samego obdarowanego – por. (później kpt.) pil. Konstantego Grzybowskiego. Jego podobiznę z okresu służby w 4. PL udało się jednak odnaleźć w innym albumie i przedstawiamy ją obok.

Dla potrzeb publikacji zdjęcia zostały uszeregowane według starszeństwa stopni i lotniczych specjalności wojskowych. W albumie kolejność jest nieco inna. Pierwszym jest komendant CWOL ppłk pil. inż. Franciszek Wieden, ale na drugim miejscu znajduje się, zapewne z racji pełnionej funkcji, por. pil. Stefan Jasnorzewski. Brak jest przy tym niektórych nazwisk, czy też imion, wśród podpisów umieszczonych pod foto-

gramami i na osobnej karcie w albumie. Wszystkie zdjęcia zostały opatrzone numerem, zgodnie z zasadą ciągłości przyjętą w cyklu „ocalić od zapomnienia”.

Okazja przekazania tak oryginalnego подарunku pozostaje nieznaną. Prawdopodobnie było to jednak związane z odejściem porucznika Konstantego Grzybowskiego z CWOL i przeniesieniem służbowym do nowo tworzonej Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Radomiu Sadkowie. Z perspektywy czasu szczególnie ten nie ma już takiego znaczenia. Ważnym jest sam ocaliły album stanowiący cenny przyczynek do historii Szkoły Orląt.

Andrzej Morgala



Por. pil. Konstanty Grzybowski.



36
Ppłk pil.
Franciszek Wieden



37
Ppłk obs. pil.
Jerzy Garbiński



38
Ppłk pil.
Alfons Beseliak



39
Ppłk pil.
Wiktor Pniewski



40
Ppłk obs.
Stefan Sznuk



41
Mjr obs.
Stanisław Luzziński



42
Mjr obs.
Stanisław Olszewski



43
Mjr techn.
Adam Scheybal



44
Mjr dr med.
Witold Letowt



45
Kpt. pil.
Henryk Brusuch



46
Kpt. pil.
... Kondygorzki



47
Kpt. pil.
Bolesław Nieznański



48
Kpt. pil.
Józef Łęgowski



49
Kpt. pil.
Edmund Surmasiewicz



50
Kpt. pil.
Michał Sułch



51
Kpt. pil.
Adam Walicki



52
Kpt. obs.
Zbigniew Bieniański



53
Kpt. obs.
Jan Gac



54
Kpt. obs.
... Jagielski



55
Kpt. obs.
Józef Kierzkowski



56
Kpt. obs.
... Mote



57
Kpt. obs.
Karol Stelmach



58
Kpt. obs.
Arkadiusz Szirtadze



59
Kpt. obs.
Tadeusz Szymański



60
Kpt. obs.
... Treger



61
Kpt. dr med.
Kazimierz Gęzgułko



62
Kpt.
nn



63
Por. pil.
Zdzisław Bruszewski



64
Por. pil.
Stefan Jasnierzewski



65
Por. pil.
Ludwik Karst



66
Por. pil.
Roman Lutosławski



67
Por. pil.
... Netter



68
Por. pil.
Witalis Nikonow



69
Por. pil.
Józef Tański



70
Por. obs.
Stanisław Balcarek



71
Por. obs.
Tomasz Gotchowski



72
Por. obs.
... Kirkorowicz



73
Por. obs.
Stanisław Michowski



74
Por. obs.
nn



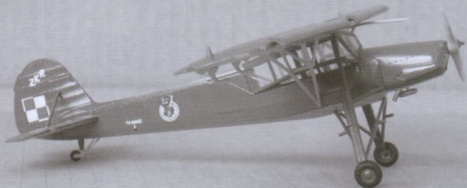
75
Por. techn.
Jan Wawrzynek



76
Por. adm.
... Pendas



77
Ppor. techn.
... Jankowski



BOCIAN z Academy

Wybrany przeze mnie do zbudowania model samolotu Fieseler Fi-156 Storch firmy Academy nie jest z pewnością wolny od błędów. Do najważniejszych z nich mogą zaliczyć: nieprawidłowy kształt zastrzałów płatów, które warto zrobić od podstaw, brak rur wydechowych, całkowicie niepoprawne śmigło i trochę innych drobniactw.

W czasie budowy modelu najbardziej widocznym problemem związanym właśnie z nieprawidłowymi zastrzałami jest zły kąt podniesienia skrzydła – skorygowałem go poprzez skrócenie zastrzałów.

Na osłonie silnika należy zlikwidować niepotrzebne prostokątne elementy znajdujące się na wytłoczeniu kryjącym w oryginale głowice cylindrów – może Koreańczycy wyobrażali sobie w ten sposób rury wydechowe w „Bocianie”. Kolejną czynnością było nawiercenie podłużnych otworów chłodzących z przodu maski silnika – wykonanych przez producenta jako wypukłe. Jednym z dużych błędów w modelu jest sposób wykonania wlotu powietrza do chłodzenia silnika. Mamy tutaj do czynienia z imitacją

siatki chroniącej silnik. U Storcha była w tym miejscu niczym nieosłonięta dziura umożliwiająca chłodzenie bloku silnika wraz z cylindrami i osprzętem.

Niestety nie dysponowałem imitacją silnika Argus więc pozostawiłem ten element bez zmian. W kabynie uzupełniłem kilka elementów szkieleto. Kółko ogonowe zostało zmodyfikowane poprzez poprawienie osło-

ny amortyzatora, wykonanej w oryginale ze skóry lub materiału i mającej kształt podobny do stożka, a nie pudełkowaty jak w zestawie.

Poza wymienionymi problemami model składa się jednak dość przyjemnie i szybko.

Mój „Bocian” przedstawia maszynę w okolicznościowym malowaniu z okazji zjednoczenia PPR i PPS. Kalkomanie pochodzą z zestawu SP-DECALS i są wykonane według dostępnych w tym czasie źródeł tzn. kiepskich rysunków i fotografii. Na ogonie mamy tylko ukośne napisy ZKR, gdyż te poziome były namalowane na bokładzie steru zakładanej na lotnisku, co nie było dostatecznie dobrze widoczne na starych marnych odbitkach. Inny błąd to nieprawidłowa wielkość godła oraz napisu TU UNOSIĆ.

Ciekawostką jest fakt, że samolot na znanych zdjęciach posiada szachownicę jedynie na sterze, a brak ich na płatach.

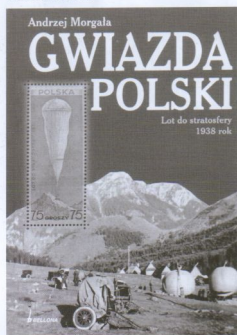
Samolot pomalowałem farbami PAC-TRA (kolorы rosyjski zielony oraz niebieski). Śmigło jest w kolorach szarym i żółtym, ale mogło być w barwie drewna z żółtymi końcówkami. Zastosowany wariant wydaje mi się właściwy dla śmigła oklejonego płótnem.

Jerry Clupek



GWIAZDA POLSKI

Andrzej Morgala
Dom Wydawniczy Bellona
Warszawa 2006



GWIAZDA POLSKI - największy przed wojną stratostat świata, gigant o wysokości 120 metrów - nigdy nie zajaśniał na stratosferycznym niebie. Zabył się jedynie na moment, na polanie w Dolinie Chochołowskiej w Tatrach, w nocy z 12 na 13 października 1938 r. w wyniku pożaru, jaki wybuchł w czasie napełniania powłoki wodorem. Drugą próbę startu, po odbudowie, przerwał wybuch wojny.

Autor w sposób bardzo interesujący przedstawia okoliczności, w jakich Polska postanowiła włączyć się w wyścig o podbój stratosfery. Poprzedziły je wybitne osiągnięcia w sporcie balonowym. Polskie loty wysokościowe, zapoczątkowane w 1933 r., zaowocowały ustaleniem dwóch międzynarodowych rekordów wysokości, a szczególną rolę w tych sukcesach odegrał kpt. pil. inż. Zbigniew Burzyński - przewidywany pilot stratostatu.

Inicjatorami budowy polskiego stratostatu była grupa ludzi skupiona wokół Wytwórni Balonów i Spadochronów w powiązaniu z kregami naukowców, przemysłowców i działaczy społecznych. Towarzyszyło im zainteresowanie ze strony władz państwowych z osobistym zaangażowaniem Prezydenta RP prof. dr Igna-

tego Mościckiego. Początkowo planowano lot z udziałem znanego szwajcarskiego zdobywcy stratosfery - prof. Augustem Piccardem. Po jego wycofaniu się z przedsięwzięcia zapadła decyzja o realizacji polskiego lotu stratosferycznego własnym sumptem i posiadanym potencjałem.

W całej historii GWIAZDY POLSKI kluczowe są postaci genialnych polskich konstruktorów. Prace inż. Józefa Rojka nad nowym sposobem gumowania tkanin powłokowych pozwoliły inż. Józefowi Paczowskiemu z biura technicznego WBS na zbudowanie nowoczesnej, mocnej i lekkiej powłoki o kształcie ovoidalnym. Wynałazca i konstruktor, inż. Jan Szal podjął się trudnego i skomplikowanego zadania zbudowania gondoli balonu. Dzięki zastosowaniu nowatorskich rozwiązań powstała konstrukcja wyjątkowo lekka, będąca mistrzowskim dziełem sztuki precyzyjnej. Wyposażona w aparaturę badawczą i w połączeniu z nowoczesną powłoką sprawiła, że polski stratostat był wówczas nie tylko największą, ale i najbardziej zaawansowaną technicznie konstrukcją tego typu na świecie.

Wojciech Sankowski

Z kabiny obserwatora



Silnik Łosia w Polsce

Dzień dobry,

Na początek gratuluję czasopisma, po które zawsze sięgam.

Szczególnym zainteresowaniem w dziejach polskich skrzydeł traktuję okresy powojenne do początku lat 80-tych, czyli lotnictwo Polski Ludowej. Obecnie poszukuję informacji o służbie samolotów Lim-5/Mig-17 w naszym kraju, a konkretnie informacji dotyczących wersji Lim-5P. Jestem posiadaczem Lima-5P o numerze bocznym „419” (numer seryjny ID 1D0419). W miarę wolnego czasu przy samolocie prowadzę prace renowacyjne, mające na celu przywrócenie jego pierwotnego wyglądu. Równocześnie staram się odtworzyć dzieje maszyny w oparciu o zachowaną książkę pilotawca. Są w niej dokładnie wyszczególnione jednostki, w których samolot służył, ale tylko ich numery, nie nazwy.



Tutaj zwracam się z prośbą do Czytelników „Lotnictwa z szachownicą” o pomoc w ustaleniu nazw miejscowości, a także będą wdzięczny za wszelkie informacje dotyczące okresu służby samolotu w polskim lotnictwie. Poniżej numery jednostek:

- 03/07/60 - 25/10/63 - JW 3779
- 25/10/63 - 08/07/64 - JW 5069
- 08/07/64 - 30/05/65 - JW 3972
- 31/05/65 - 19/11/65 - JW 5069
- 28/11/65 - 04/08/69 - JW 2546
- 01/08/69 - 08/02/72 - remont w LZR nr 3
- 13/03/72 - 17/02/75 - JW 1958
- 18/02/75 - 04/10/79 - JW Nr 5069

- 04/10/79 - samolot przekazano do COS-STWL w Oleśnicy

- skasowany protokołem nr 24/79 z dnia 21.12.1979 r. Ostatni lot na tym samolocie wykonał w dniu 30/04/1980 r. pilot Zmirski. Jeśli ktoś posiada zdjęcia tego egzemplarza i mógłby udostępnić ich kopie, będzie bardzo wdzięczny.

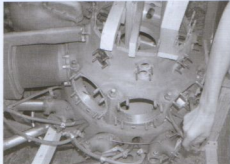
Z lotniczym pozdrowieniem
Tomasz Sobczak

Silnik Łosia w Polsce

11 sierpnia 2006 r. około godz. 18 do Muzeum Lotnictwa Polskiego dotarł silnik Pegasus XX, w latach trzydziestych napędzający samoloty PZL P.37 „Łoś”. Skrzynia ważąca ok. 600 kilogramów została zdjęta przy pomocy ramy i odstawiona pod hangar silnikowni. Na czas transportu silnik został rozłożony na poszczególne części, w bloku silnika pozostały zamontowane tylko dwa cylindry, pozostałe elementy jednostki napędowej umieszczone były osobno.

Sam silnik został wyprodukowany w grudniu 1938 r. i przed samą wojną wyjechał na

wystawę do Nowego Jorku, gdzie już pozostał. Dzięki staraniom Dyrektora i Pracowników Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie został obecnie sprowadzony do Polski.



Jest to tzw. „silnik wystawowy” - składa się tylko z obudowy silnika, cylindrów, popychaczy, gaźnika, przewodów. Natomiast brak jest wału i tłoków. Wraz z silnikiem wrócił oryginalny stelaż, na którym sam silnik był zamontowany na czas wystawy.

W tej chwili poddawany jest pracom konserwatorskim, a w najbliższym czasie zostanie wystawiony i wraz z zachowaną łopatką śmigła udostępniony zwiedzającym.

Przemysław Klimala
Zdjęcia: Jacek Kula

Polacy w Tours 1940

W numerze 19 magazynu został opublikowany artykuł „Polacy w Tours 1940”. Powstał on przy ogromnym udziale i życzliwości rodzin niezających już lotników. Z winy redakcji zostali oni pominięci jako współautorzy materiału i teraz publikujemy tekst, który powinien ukazać się w artykule:

Autor wyraża serdeczną podziękowanie za pomoc w kompletowaniu materiału do tego opracowania następującym osobom: Jan Neyder, Marek i Małgorzata Neyder, Alicja Wojciechowska, Jacek Janota-Bzowski.

Ponadto w tekście (przypis nr 15) pojawiła się kwestia poprawności pisowni nazwiska Szanzajew. Poprawnie powinno być Szamrajew. Poprawna wersja powinna ukazać się w artykule, ale niestety pominięto tę kwestię. Oto krótka notka dotycząca tej osoby, którą otrzymałem od pana Tadeusza Szamrajewa z Wielkiej Brytanii:

P-0447 Szamrajew Leon ur. 16.06.1917 por./P/O pilot 10. BGS pochowany na cmentarzu św. Andrzeja w Dumfries (Szkocja) zginął 27.11.1940 w wieku 23 lat w Dumfries. Brak informacji na temat oficera pilota o tym nazwisku w PSP we Francji w 1940 roku.

Bartłomiej Belcarz

Numer 31 ocalony

W numerze poprzednim magazynu w cyklu „Ocalić od zapomnienia” opublikowaliśmy dziesięć fotografii nieznanymi lotnikami okresu międzywojennego. Wśród nich znalazł się portret oznaczony numerem 31. Obecnie wiemy, że przedstawia on **por. obs. Mieczysława Bykowskiego**, urodzonego 7.12.1914 r. w Łodzi. We wrześniu 1939 r. walczył w składzie 12. (212) Eskadry Bombowej. Zginął powracając z lotu bojowego na samolocie PZL-37B Łoś w dn. 4 września.

XXI Ogólnopolski Przegląd Modelarstwa Redukcyjnego

Podobnie jak w latach ubiegłych, znajdujące się w Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie Muzeum Techniki wspólnie z działającym przy Muzeum Klubem Modelarstwa Redukcyjnego „Panelcel”, organizuje „XXI Ogólnopolski Przegląd Modelarstwa Redukcyjnego”. W związku z upływającą w bieżącym roku 80-tą rocznicą pierwszego bojowego użycia czołgów, a także 70-tą rocznicą oblatania prototypów słynnych samolotów myśliwskich: angielskiego Spitfire i niemieckiego Bf-109, organizatorzy Przeglądu szczególną uwagę chcą poświęcić zaprezentowaniu modeli tych samolotów i broni panczernej. Chcemy na przykładach modeli pokazać w układzie chronologiczny rozwój techniki panczernej, jak i także wklad poszczególnych krajów i producentów w rozwój tej potężnej broni. Tradycyjnie, jak w latach ubiegłych, w tegorocznym Przeglądzie będziemy prezentować modele wszystkich rodzajów uzbrojenia (z zakresu od powstania wojkowsko do dnia dzisiejszego), tj. wojsk lądowych, lotnictwa, marynarki, a także modele nie związane z techniką wojkową, tj. pojazdy kosmiczne, pojazdy cywilne czy statki handlowe. Modele będą ekspozowane w szeregu grup tematycznych, przewidujemy również możliwość prezentacji kolekcji autorskich poszczególnych modelarzy.

Otwarcie tegorocznego Przeglądu planowane jest na sobotę 9 grudnia 2006 r. Prosimy o zgłoszenie kolekcji swoich modeli w możliwie szybkim terminie, ponieważ ekspozycja kolekcji autorskich wiąże się z opracowaniem koncepcji prezentacji i niezbędnych w tym celu gablot. W przypadku małej liczby eksponatów prosimy o potwierdzenie swego udziału w Przeglądzie, w terminie do dnia 15 listopada br. W zgłoszeniu modeli prosimy o podanie następujących informacji:

1. Listy modeli z określeniem szczegółowej nazwy, informacją o przynależności organizacyjnej danego sprzętu i jego zalodze, podziałki w której model został wykonany.

2. Powierzchni niezbędnej na prezentację każdego modelu lub jego szacunkowych gabarytów. W przypadku dioram i okrętów lub pojazdów kosmicznych wymiar wysokości.

Korespondencje prosimy kierować na adres:

Muzeum Techniki - KMMR „Panelcel”,

Pałac Kultury i Nauki, 00-901 Warszawa.

Jesli jest to możliwe ww. informacje prosimy przekazać w formie elektronicznej na adres:

krzysztof.wagner@neostrada.pl lub Krzysztof_Wagner@poczta.onet.pl

W przypadku braku możliwości przekazania wykazu modeli i ich dostarczenia w powyższych terminach prosimy o kontakt telefoniczny (Krzysztof Cieślak tel. 4980122 i 506999995 lub Krzysztof Wagner 8152402 i 601354167 lub na ww. adresy elektroniczne.

Barwy Łasku



1. Samolot „7906” z godłem „orzeł”, Łask, październik 2003.

2. „Smok Wawelski” na belce ogonowej pułkowej Iskry. Łask 1999 r.

3. Inna wersja godła wz. 86 na samolocie MiG-21PF. „Smok” ma charakterystyczne oko, pełne uzębienie oraz cętki na skrzydłach.

4. „Smok” na stateczniku pionowym MiG-21MF „7911”. Brak cętek na skrzydłach oraz napis „1 ELM”. Łask 1999 r.

5. Godło II eskadry „krocząca puma” na samolocie MiG-21 „6506”. Łask 1999 r.

6. Świeżo namalowane godło 10. PLM na Iskrze „1614”. Łask 1999 r.

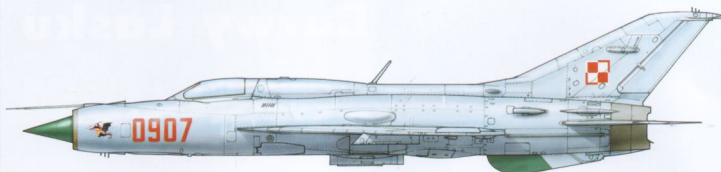
7. Złote godło „orzeł” na samolocie TS-11 „1910”.

8. „Czerwony Koziołek” namalowany na Iskrze „1414”.

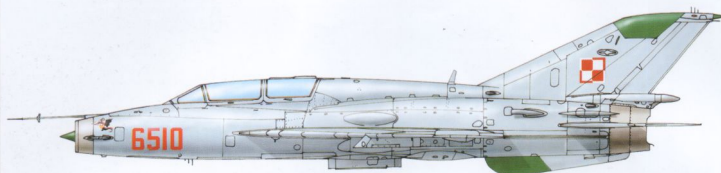
9. Nowa wersja starszego godła „Smok Wawelski” na belce ogonowej Iskry. Dęblin 2005 r.

Zdjęcia: A. Gołąbek

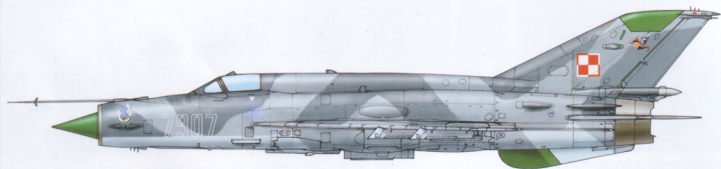
Barwy Łasku



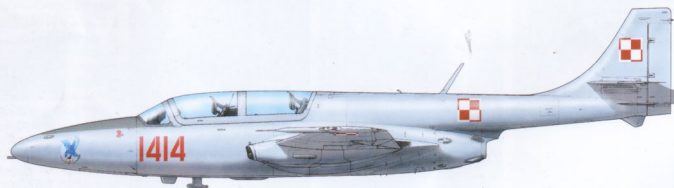
MiG-21PF „0907”, 10. PLM, Łask 1988 r.



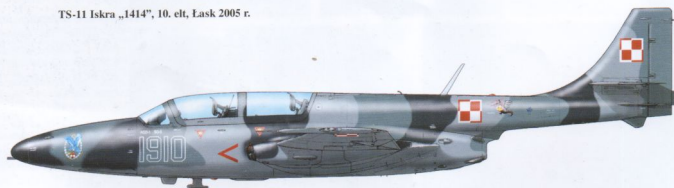
MiG-21UM „6510”, 10. PLM, Łask 1993 r.



MiG-21MF „7907”, 10. elt, Łask 2002 r.



TS-11 Iskra „1414”, 10. elt, Łask 2005 r.



TS-11 Iskra „1910”, 10. elt, Łask 2004 r.

Rysował Wojciech Sankowski