

LOTNICTWO Z SZACHOWNICĄ

ISSN 1643-5702

INDEKS 371777

Cena 12 zł

(stawka VAT 0%)

Nakład 2400 egz.

22

ILUSTROWANY MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW HISTORII LOTNICTWA POLSKIEGO



AIRACOBRA w Polsce

W cieniu chwały Fighter Command

Dzieje Specpułku

Śmigłowiec W-3WA

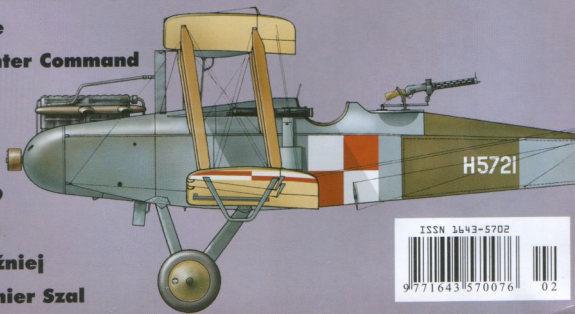
FRUIT FLY

DE HAVILLAND DH-9

Cztery łapy i kopyta

Northolt - 65 lat później

Major Nowak i inżynier Szal



ISSN 1643-5702



9 771643 570076



02



Zdj. A. Golpbek

AIRACOBRA w lotnictwie polskim

Bell P-39Q Airacobra - osobisty samolot dyspozycyjny gen. broni pil. Fiodora Polynina. O polskich Airacobrach na stronach 12-14.



Rysował: Wojciech Sankowski

NUMERY ARCHIWALNE

male - godła, Dęblin po wojnie, Poznaniacy w Northolt, lotnicy, książki. **Cena 9,95 zł.**

Numer 6 - Jp-28 w Polsce, Poznaniacy w Northolt, For Freedom, Operacja Whisky, Intruzujące Spady - godła, Odzrotowa AGATA, Płatek D.XII, Isky z 10. E.L.T., modelarstwo, lotnicy, książki. **Cena 9,95 zł.**

Numer 7 - 34. Pułk Lotnictwa Myśliwskiego, Su-20 w obrotkach i w detalu, Wiosna Drugiego Skrzydła, II Wielkopolska Eskadra Lotnicza, Niedole czternastki, Intruzujące Spady - godła, Śmigłowce nad górami, RWD-4, modelarstwo, lotnicy, książki. **Cena 9,95 zł.**

Numer 8 - 34. Pułk Lotnictwa Myśliwskiego, Radom 2003, Wiosna Drugiego Skrzydła, Nosiciele broni A w Polsce, Albatros C.XII, Agarkosi Barak, Jajenica kamuflowanej jedenastki, Dąbły na samolotach - godła, lotnicy, książki. **Cena 9,95 zł.**

Numer 9 - 13. Pułk Lotnictwa Transportowego, Śmigłowce wielozadaniowy SM-2, MDL ot w opałach, Z albumu Sawczyszki, Marcki W-9, Półki eskadr - godła, Halifax BBS40, Poręcznik Chciuk i jego Morawy, modelarstwo, lotnicy, książki. **Cena 9,95 zł.**

Numer 10 - 13. Pułk Lotnictwa Transportowego, Myśliwce Błoch 151/152 lotników PSP, MDLac w opałach, Moja służba na Il-28, MiG-23 w Sałach, Ach te BABY - godła, Wziewci spod wirników, Z Polski dla Finlandii, Kapitan Spowicie 1., modelarstwo, lotnicy, książki. **Cena 12 zł.**

Numer 11 - Jak-18 w polskim lotnictwie wojskowym, Parazające samoloty, Spitfire II „Dęblińskoko”, Zaloga C.I.I, Godła geometryczne - I, P.L., Polacy kontra Jery, lotnicy, książki. **Cena 12 zł.**

Numer 12 - Jak-18 w polskim lotnictwie wojskowym, Zielony SW-4, MiG-23 w obrotkach i w detalu, Zwoyciskie Mustang 309, Dwiójczona, Pamiątkiem Dęblin, Szkolnictwo lotnicze na Ławicy, General Stanisław Szański, PWS-A czyli polska Avia, Godła geometryczne - 2, P.L., Władystaw Toruń, Łask i Kreszim, książki. **Cena 12 zł.**

Numer 13 - Good Bye MiG, Inaczej Mi-2, Drogowe Odznaki Lotnikowe, Polacy nad Dieppe, Zimbr z Michałowem, Profesor z 304. Dwiójczona, Powrót Szparaki, Szkolnictwo lotnicze na Ławicy, PWS-A czyli polska Avia, Godła na samolotach, Kazimierz Schmitz, **Cena 12 zł.**

Numer 14 - MiG-9/PPM, Su-22M4 w obrotkach i w detalu, Młrosłowiec Su-22, Majowe boje 19. Eskadry, Powroty ze strze-

lonych lotników, Monografia MS-30E1, Godła - 4, P.L., Lwowskie paruniaki, Roland i Babulski, modelarstwo. **Cena 12 zł.**

Numer 15 - Latalem w 39-tym, Metamorfozy Isky, ZLOT 2005, F-16 coraz bliżej, Mechanik z 303, 317. Dym, Myśl na Hurricane, LWS-3 Mewa, Kolorowe Bregiety, Towarzysze broni, Papięski Il-134A, Gwizdalski i Kulik, modelarstwo. **Cena 12 zł.**

Numer 16 - Ślupskie MiG-23, Rywale i ich skrzydła, Pierwsze zaszczyty od sopożuchów, Ulaz 1956, W cieniu skrzydeł, Lato 2005 na polskich lotniskach, Krakowski ERY idą na wojnę, Szkolne godła, Hannover CL-V, Za obronę kresów, modelarstwo. **Cena 12 zł.**

Numer 17 - Polskie „bity”, Toruniacy na dziewiątkach, Moje loty na SM-2, MiG-21bis, Leopold Pamula, Samoloty FIAT w Polsce, Godła treningowe, Jajenicka ucieczki Wronieckiego, modelarstwo. **Cena 12 zł.**

Numer 18 - Polskie „bity”, Samoloty Il-28 w lotnictwie polskim, Toruniacy na dziewiątkach, Kosciół lotników, Su-22 i Su-22M4, Jan Malincki, Szybowce z biało-czerwono, Poznanski zagadki, Nałot na Ancon. **Cena 12 zł.**

Numer 19 - Samoloty Il-28 w lotnictwie polskim, Cesna Tu-150/152, 1 eskadra z Mińska Mazowieckiego, Polacy w Toru 1940, Buntownicy z Eastchurch, Jerzy Stanisław Menci, Dominacja z powietrza, Polska STORCZY, Godła-5, Pił, Mieczysław Gorzala, modelarstwo. **Cena 12 zł.**

Numer 20 - Barwy Łasku, M28B-IR „Byza-IR”, Bartel BM-7, Szachownice nad Panstelnia, Dwa paronice N, Pierwsze FRANCUZY, Il-10 w kamufażu, Kadra oficerska Dęblin 1936, zyciorys lotników, modelarstwo. **Cena 12 zł.**

Numer 21 - 36. Specjalny Pułk Lotnictwa Transportowego, Unikatowa wersja śmigłowca Mi-14, wspomnienia z 31. P.L.M.S. W cieniu ciałki Figliere Command, Rodeo 416, Samolot im. Słowika, Bałkockie loty, Gryfy i smoki na samolotach, F-16 dla Polski, zyciorys lotników. **Cena 12 zł.**

Numer archiwalne można otrzymać wplacając na konto wydawcy kwotę, będącą równowartością zamawianych numerów. Na przewle należy podać imię, nazwisko, do-kładny adres i numer zamawianych egzemplarzy. W przypadku wysyłki za pobraniem pocztowym do ceny zamawianych egzemplarzy należy doliczyć koszt 8 zł.

Podane ceny zawierają koszty przesyłki.



Numer 1 - Szkolne Nieupory, Lwowskie loty, Wrzesniowiec Losie, Kadeł SP-AFN, MiG-tem do NATO, Polacy w Libii, Fokker DWI BI-BA-BG, zyciorys lotników, modelarstwo. **Cena 9,95 zł.**

Numer 2 - Śmigłowce z Darłowa, Od UTIMiG-15 do SBLim-2M, Ławica lat dwadzieścia, Bregiet nr 9, Wrzesniowiec Lonie, Brandenburg B.I w Polsce, Fokker E.V, Szecca, modelarstwo, lotnicy, książki. **Cena 9,95 zł.**

Numer 3 - Od UTIMiG-15 do SBLim-2M, Ławica lat dwadzieścia, Krasnowołoski 1962, Gurybuz z 315. Dwiójczona, Walka powietrzna z 1920 r., Lotnisko w Mirzezi-cach, Memento mori - godła na samolotach, CAMS-30E, lotnicy, książki. **Cena 9,95 zł.**

Numer 4 - MiG-21 w kolorach, Wojtek z Rennes, Amerykanie nad Okawa, Dęblin po wojnie, Białe Orły - godła, Pojedynek nad oceanem, Hallerowski Bregiety, Nowe barwy Mi-14, lotnicy, książki. **Cena 9,95 zł.**

Numer 5 - An-28 w Polsce, Wrzesniowiec szarża, Morane 406 PSP, PWS-18, Gripsa pokazowa z Łasku, Koty duże i

LOTNICTWO z SZACHOWNICĄ

ILUSTROWANY MASYWNY MIESIĘCZNIK HISTORII LOTNICTWA I PRZEKAZAŃ

ISSN 1643-5702 INDEKS 371777

numer 22 (2/2007)

ukazuje się 4-6 razy w roku

Wydawca:



Redakcja, skład i łamanie:
Wojciech Sankowski

Adres dla korespondencji:

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

Materiały do numeru udostępnił:

Jerzy Butkiewicz, Jerzy Ciupek,
Adam Gołąbek, Piotr Górka,
Lucjan Lubas, Grzegorz Marcinkiewicz,
Wojtek Matusiak, Piotr Michalski,
Marian Mikołajczuk, Andrzej Morgała,
Piotr Sikora, Grzegorz Skowroński.

Druk:

DELTA, Wrocław

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

Numery archiwalne od 1 do 9 można otrzymać wplacając 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: Lancaster polskiego dywizjonu bombowego w locie nad kontynentem.

Malował: Piotr Górka



Szanowni Czytelnicy,

Jak co roku, nadejście wiosny sprawia, że listów od Was jest więcej. Są to dotyczące konkretnych spraw i te czysto grzecznościowe z życzeniami i wsparciem. A nawet i takie w których dostrzeżono, że właśnie pięć lat temu, wiosną 2002 roku ukazał się pierwszy numer naszego magazynu. Za wszystkie listy serdecznie dziękujemy.

Dziękujemy też za listy krytyczne. Kolejny raz wytknięto nam nadmierną gorliwość w dzieleniu artykułów na części i publikowaniu w następnych numerach. Tak jest istotnie. Ale chcemy wszystkich niezadowolonych przekonać, że te praktyki są konieczne i ogólnie akceptowane przez wszystkich wydawców periodyków. Inaczej się po prostu nie da z przychylnymi technicznymi. Możemy jedynie obiecać, że położymy starań, aby artykuły te nie były dzielone na więcej niż dwie części.

Dzisiaj zachęcamy wszystkich do lektury artykułu o samolotach Airacobra w polskim lotnictwie. Były tylko dwa i ktoś może zapytać: *to o czym tu pisać?*. A jednak ich historia jest ciekawa i długa. To dotyczy także innych typów startów powietrznych występujących w Polsce w niewielu egzemplarzach czy wręcz tylko w jednym. Dlatego dzisiejszy materiał jest początkiem cyklu pod roboczym tytułem „Rzadkie ptaki w Polsce”. Przedstawimy w nim sprzęt, który dotarł do kraju zza Buga i ten pozostawiony przez Niemców. Opiszemy też ciekawe i rzadko spotykane samoloty lotników Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie. Całość jest obecnie przygotowywana, a niektóre jej fragmenty wymagają szczególnych dociekań i uzupełnień. Dlatego też zwracamy się do Was drodzy Czytelnicy. Jeśli posiadacie jakiegokolwiek materiały i informacje na ten temat, podzielcie się nimi i piszcie na adres redakcji. Będziemy szczególnie wdzięczni za wypożyczenie fotografii i przekazanie informacji dotąd niepublikowanych.

Redakcja

SPIS TREŚCI:

36. *Specjalny Pułk Lotnictwa Transportowego* - dzieje Specpułku, część 2 - str. 4-11

Airacobra w lotnictwie polskim - o dwóch myśliwcach P-39Q nad Wisłą - str. 12-14
W-3WA - Sokół w obiektywie i w detalu - str. 15-19

W cieniu chwały Fighter Command - udział Polaków w ofensywie strategicznej Bomber Command w 1940 roku, część 2 - str. 20-23, 48

Major Nowak - wspomnienia polskiego pilota myśliwskiego - str. 24-27

Inżynier Jan Szal - genialny konstruktor i wynalazca - str. 28-31

Northolt - 65 lat później - pamięć o poruczniku Feriću - str. 31

FRUIT FLY - przymiarka do AWACSa - str. 32-33, 47

DE HAVILLAND DH-9 - angielski bombowiec w polskim lotnictwie - str. 34-39

Golda i barwa na samolotach - cztery łapy i kopyta - str. 40-42

Z kabiny obserwatora - listy, modelarstwo, ocalić od zapomnienia - str. 42-45

W obiektywie historii



LOTNICTWO z SZACHOWNICĄ w Internecie

Zapraszamy do odwiedzin w internetowej wersji naszego czasopisma.

Samoloty, galerie tematyczne, literatura i więcej o naszym wydawnictwie:

www.sanko.wroclaw.pl



36. Specjalny Pułk Lotnictwa Transportowego



Część 2

Wrzecz z początkiem 1976 r., wobec stale zwiększającej się liczby samolotów Jak-40, zaistniała potrzeba przeszkalanania kolejnych załóg na ten samolot. W tym okresie pułk posiadał stosunkowo nowoczesny park samolotów, a na jego stanie było 19 maszyn, w tym 2 Tu-134A, 2 Il-18E, 3 An-24W-II, i 12 Jak-40. W I kwartale odbyła się w DWL konferencja podsumowująca stan bezpieczeństwa latania w 1976 r. W kategorii lotnictwa transportowego 36. SPLT zajął po raz trzeci I miejsce i tym samym zdobył puchar przechodni na stałe. Pierwszy kwartał 1977 r. charakteryzował się dość dynamicznym szkoleniem lotniczym. W celu podtrzymania nawyków pilotażowych, zgodnie z umową z PLL „LOT” załogi Tu-134A i Il-18E wykonały nalot 320 godzin. W dniu 10. 05.77 pułk zabezpieczał wizytę Prezesa Rady Ministrów w Norwegii. Natomiast w miesiąc później zabezpieczano przelot polskiej delegacji z Ministrem Spraw Zagranicznych do Phenianu. Był to jeden z najdłuższych, realizowanych przez 36. SPLT przelotów, trwający 55 godzin. W celu zwiększenia możliwości jednostki w realizacji zadań w połowie 1977 r. z 37. PST przybył do 36. SPLT klucz śmigłowców Mi-8. W IV kwartale wyznaczone załogi pułku brały udział w zabezpieczeniu ćwiczenia (2 Jak-40 - nalot 22 godziny i 1 Mi-8 - 4 godziny). W dniach 19.09-2.10. Tu-134A, pilotowany przez załogę pod dowództwem mjr pil. Wojciechaska, odbył najdłuższy w dotychczasowej historii pułku przelot po trasie Warszawa-Omsk-Irkuck-Ulan Bator-Chabarowsk-Phenian. Lot wykonano z delegacją MON z gen. W. Jarużelskim na pokładzie. W 1977 r. pułk uzyskał ogólny nalot wynoszący 4104 godzin.

W drugim dniu nowego 1978 r. na pułkowej zbiorczej stan osobowy postawiono zadania oraz określono najważniejsze kierunki działania. W I kwartale 1978 r. do jednostki przybyła grupa pilotów: mjr pil. Janusz Sawicki, kpt. pil. Wiesław Grott, ppor. pil. Roman Dzyr, ppor. pil. Jerzy Nowakowski. W I dekadzie czerwca wyznaczone siły i środki 36. SPLT brały udział w zabezpieczeniu ćwiczenia „Lato-78”. W dniu 10. 12. 1978 r. w pułku odbyła się odprawa podsumowująca rok szkoleniowy. W wyniku współzawodnictwa najlepszym pododdziałem okazała się Eskadra Techniczna. Pułk uzyskał nalot ogólny 4407 godzin, w tym największy na samolotach Jak-40 (2774 godz.), co stanowiło ponad 50% całości. Pod koniec lat 70-tych społeczeństwo zaczęło odczuwać objawy kryzysu gospodarczego. Niemal od początku stycznia rozpoczęła się akcja „Zima-79”, związana ze zwalczaniem jej skutków. Od 15. 01.79 rozpoczęto przeszkolenie grupy personelu z 19. Lotniczej Eskadry Holowniczej ze Słupska na maszynach Jak-40. Wraz z zakończeniem szkolenia grupy przekazano na jej stan 1 Jak-40.

Na początku maja władze państwowe oraz Episkopat ogłosili, że w I dekadzie czerwca 1979 r. swój rodzinny kraj odwiedzi papież Jan Paweł II. Transport powietrzny tego niecodziennego gościa powierzono 36. SPLT. Postanowiono, że wszystkie środki transportowe będą występować w barwach PLL „LOT”, włącznie z umundurowaniem załóg śmigłowców. Cała akcja otrzymała kryptonim „Lato-79” i miała trwać od 1-12. 06. 1979 r. Ostatecznie przygotowano do operacji 3 śmigłowce Mi-8S, a zadanie wykonano zgodnie z planem, bez niespodzianek i przygód.

W II półroczu załogi pułku wykonały kilkanaście wylotów, w tym kilka z I Sekretarzem KC PZPR E. Gierkiem i z Przewodniczącym Rady Państwa H. Jabłońskim. W dniu 18.12.1979 r. odbyła się odprawa podsumowująca działalność szkoleniową. Dowódca pułku w swym wystąpieniu nakreślił najważniejsze osiągnięcia, które znalazły odbicie w ogólnym rocznym nalocie wynoszącym 4347 godzin.

Nadchodzące lata 80-te niosły ze sobą atmosferę wielkiej niewiadomej co do dalszego rozwoju sytuacji w kraju. Nasilała się walka ideologiczna pomiędzy władzą, a ruchem solidarnościowym. W Wojsku Polskim realizowano planowe zadania, chociaż ze względu na trudną sytuację ekonomiczną wiele przedsięwzięć było odwołanych. W I kwartale 1980 r. wykonano kilka lotów operacyjnych z członkami KC PZPR i Urzędem Rady Ministrów. W dniu 29. 01.80 r. załoga pod dowództwem mjr pil. S. Wróny na pokładzie Il-18E przewiozła delegację KC PZPR na trasie Warszawa-Praga-Warszawa, natomiast 24.04.80 r. delegację z URM na pokładzie Tu-134A pilotowanego przez załogę pod dowództwem ppłk pil. W. Zębala udała się do Bonn. W jubileuszowym roku XXXV-lecia powstania jednostki, kadra i pracownicy cywilni oraz żołnierze służby zasadniczej włożyli wiele pracy w rozbudowę infrastruktury. W dniu 19. 12. 1980 r. zorganizowano doroczną odprawę podsumowującą dorobek pułku. Dzięki wielkiemu zaangażowaniu całej społeczności jednostki pułk zdobył miano „Mistrza Gospodarności” i został wyróżniony w rozkazie MON. Za całokształt zasług 36. SPLT został odznaczony Krzyżem

Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski. W całym 1980 r. pułk uzyskał nalot w wysokości 3800 godzin.

Rok 1981 to dalszy ciąg niepokojów społecznych, szczególnie nasilających się w ośrodkach miejskich. Pułk mimo uciążliwości wynikających z zaopatrzeniem realizował swoje główne zadania wynikające z rocznego planu szkolenia. W okresie letnim wykonano kilka zagranicznych wylotów operacyjnych związanych z wizytami osób ważnych. 25.08.81 załoga Tu-134A pod dowództwem pplk pil. K. Graczyka wykonała przelot z delegacją KC PZPR do Wołgogradu. Jesienią w dalszym ciągu zaostrzała się sytuacja polityczno-gospodarcza w kraju. W wyniku stale pogarszającej się sytuacji władze na mocy dekretu wprowadziły z dniem 13.12.81 r. stan wojenny na obszarze całego kraju. W nocy z 12/13 grudnia we wszystkich jednostkach WP wprowadzono podwyższoną gotowość bojową, kadre szkazarowano i przystąpiono do wykonywania zadań zgodnie z obowiązującymi instrukcjami. W 36. SPLT w dniu 19.12.81 r. przeprowadzono odprawę podsumowującą ubiegły rok szkoleniowy. Dorobek pułku symbolizował roczny nalot w wysokości 2791 godzin, co w ówczesnych warunkach było osiągnięciem na poziomie dobrym.

Po trudnym dla całego społeczeństwa wstępnym okresie stanu wojennego I kwartał 1982 r. upłynął w pułku pod znakiem normalnego wykonywania planowych zadań szkoleniowych i operacyjnych. W dniu 20.04.82 r. mjr pil. S. Wrona wraz z załogą Il-18E wykonał przelot zagraniczny z delegacją MON do Trypolisu. Wiosną kolejna grupa personelu latającego uzyskała wyższe klasy specjalistów wojskowych. W dniu 16.06.82 r. pulkowi Tu-134A z załogą pod dowództwem plk dypl. pil. S. Czarnego po raz pierwszy przekroczył koło podbiegu nowe. Jesienią wyznaczone załogi pułku brały udział w zabezpieczeniu ćwiczenia „Tarcza-82”. W II połowie 1982 r. zastępca dowódcy pułku pplk dypl. pil. R. Latkowski zainicjował akcję opracowania odznaki pułkowej. Ponieważ pewne doświadczenia w opracowywaniu różnego rodzaju pamiątek miał już mjr pil. Leszek Kamiński, więc zadanie wykonania odznaki pułkowej powierzono właśnie jemu. Do końca roku wykonano kilka ważniejszych wylotów zagranicznych m.in. kilkakrotnie do Moskwy oraz do Sofii i Bukaresztu. Pułk w 1982 r. uzyskał nalot znacznie większy od kryzysowego ubiegłorocznego, wynoszący 3250 godzin.

Rok 1983 to kolejne znaczące wydarzenia zarówno na arenie politycznej jak i gospodarczej kraju. Podczas uroczystości związanych z obchodami święta pułku na zbiorce pułku dowódca wręczył zasłużonej kadrze po raz pierwszy nowe odznaki pułkowe. Już z początkiem roku ogłoszono komunikat o planowanej na czerwiec kolejnej pielgrzymce papieża do Polski. Tym razem proces przygotowawczy był dłuższy i mniej emocjonalny z powodu nabytych

doświadczeń w tym zakresie. Na początku II kwartału odbyła się kolejna runda narad kierownictwa państw UW. W dniu 6.04.83 r. zabezpieczano przelot delegacji polskiej na naradę w Pradze, trzy tygodnie później w Bukareszcie. Druga pielgrzymka Ojca Świętego odbyła się w dniach 15-18. 06. 1983 r. Do jej zabezpieczenia wyznaczono ponownie najlepszy i sprawdzony personel

oraz 2 Mi-8S. Oprócz zadań specjalnych 36. SPLT zabezpieczał i realizował przedsięwzięcia wynikające z planu rocznego. W czerwcu wyznaczone załogi brały udział w zabezpieczeniu transportu w ćwiczeniu „Sojuz-83”. Do końca roku wykonywano loty operacyjne do Moskwy, Bagdadu, Luandy i Kopenhagi.

W 1984 rok 36. SPLT wszedł jak zwy-



Powyżej: Samolot An-24W, jeden z sześciu krótko eksploatowanych przez 36. SPLT. Ten egzemplarz został później przekazany do PLL „LOT”, gdzie otrzymał rejestrację SPLTU. (zdj. archiwum)



Powyżej: Trzysilnikowy samolot dyspozycyjny Jak-40 w pierwszym oryginalnym malowaniu pochodzącym z lat 70-tych. (zdj. M. Czaplicki)

Poniżej: Cztery eksploatowane przez 36. SPLT samoloty pasażerskie Il-18W/E były często używane do transportu wojska na poligonie w ZSRR. (zdj. Kronika 36. SPLT)





Powyżej: Przelot kontrolny śmigłowca Mi-8 „619” z 36. SPLT po trasie. (zdj. G. Holdanowicz)



Powyżej: Mjr pil. Jan Orłowski składa meldunek po wykonaniu lotu pożegnального na samolocie Il-18E. (arch. J. Orłowski)



Powyżej: Plk dypl. pil. Robert Latkowski w kabinie samolotu Tu-154M przygotowuje się do wylotu. (zdj. G. Holdanowicz)

kle inauguracyjną roku szkoleniowego. Na uroczystej zbiórce stanu osobowego dowódcą pułku wraz z zastępcami nakreślił aktualną sytuację panującą w kraju oraz przedstawił główne zadania stojące przed jednostką. Pierwszy ważniejszy wylot operacyjny z Przewodniczącym Rady Państwa H. Jabłońskim wykonano 17.05.84 r. na trasie Warszawa-Rzym-Warszawa. Natomiast w czerwcu przewożono delegację Sztabu Generalnego WP do Moskwy na konsultacje w ZSRR. We wrześniu część załóg 36. SPLT zaangażowano w zabezpieczenie transportu kierownictwa ćwiczeń „Tarcza-84”. Do końca roku wykonano jeszcze kilkanaście wylotów operacyjnych, w tym do Korei Północnej, Czechosłowacji, Indii i Budapesztu. Ogólny nalot pułku w 1984 r. wyniósł 4310 godzin. Za całokształt osiągnięć jednostka została wyróżniona w rozkazie Ministra Obrony Narodowej medalem „Za osiągnięcia w służbie wojskowej”.

Z początkiem 1985 r. 36. SPLT posiadał na stanie ogółem 21 statków powietrznych, w tym 18 samolotów i 4 śmigłowce.

Loty operacyjne zainaugurowano w dniu 20.01.85 r. kiedy to ppłk pil. R. Latkowski wraz z załogą na pokładzie Tu-134A przeżył do Etiopii delegację partyjno-rządową. W tym samym czasie w odpowiedzi na apel ONZ Polska zobowiązała się udzielić humanitarnej pomocy głodującemu narodowi Etiopii. W tym celu na bazie jednostek śmigłowcowych WL zorganizowano specjalną eskadrę lotniczą, która miała dostarczać żywność w rejonach dotkniętych klęską suszy. Część personelu tej ekipy została przewieziona do Addis Abeby samolotem 36. SPLT.

Polowa lat 80-tych charakteryzowała się mało stabilną sytuacją społeczno-ekonomiczną kraju. We wszystkich jednostkach dość znacząco obniżono roczne limity nalotów. Dalo się to odczuć także w 36. SPLT. Jesienią 1986 r. nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy pułku, obowiązki dał plk dypl. pil. Stanisław Czarny, a przyjął plk dypl. pil. Robert Latkowski. W końcu 1986 r. w Warszawie odbyło się posiedzenie Komitetu Ministrów Obrony Państw Członków Układu Warszawskiego. W

złożonej sytuacji międzynarodowej i wewnętrznej Polsce odwiedza po raz trzeci Ojciec Święty. W dniach 8-14.06.87 r. dowódca pułku wyznacza 2 Mi-8S do zabezpieczenia przelotów papieża w ramach tej pielgrzymki. Praktycznie od 1987 r. 36. SPLT wraz z 13. PLT uczestniczy w humanitarnych lotach w ramach „Akcji Serce”. Zmniejszenie intensywności wylotów w 36. SPLT, jak i wystąpienie dyrekcji PLL „LOT” z propozycją do MON o wsparcie z powodu wycofania pewnej części lotowiskich An-24, zobligowało dowództwo WL do podpisania umowy z PLL „LOT” na wycharterowanie 5 Jak-40 do obsługi niektórych tras.

Przełom lat 80-tych i 90-tych to okres zmienny nie tylko dla Polski, ale dla całej Europy. Spokojne i pokojowe przemiany polityczno-ustrojowe postawiły Polskę przed nowymi wyzwaniami i potrzebą przeobrażeń. W pierwszym okresie władze polskie deklarowały swoją neutralność polityczną. W związku z nowymi uwarunkowaniami oraz zmianami na najwyższych stanowiskach administracji państwowej, dalo się zauważyć pewne ożywienie w stosunkach międzynarodowych na linii Polska-Zachód. Ponownie nieznacznie zwiększyła się liczba lotów operacyjnych zabezpieczanych przez pułk. W tej sytuacji powrócił problem sprzętu, praktycznie w tym okresie pułk dysponował tylko 2 średniodystansowymi Tu-134A. Ponadto samoloty te miały już 15 lat służby w pułku. W tej sytuacji jeszcze w 1988 r. zostały przeprowadzone wstępne rozmowy na temat zakupu nowego samolotu pasażerskiego. W wyniku analiz wybór padł na typ wprowadzany właśnie do PLL „LOT” - samolot Tu-154M. Umowa na zakup nowego sprzętu została podpisana 27.05.89 r. i wkrótce przystąpiono do formowania grupy 3 załóg. Polskie załogi przeszły kilkumiesięczne przeszkolenie w Uljanowsku, by 12.07.90 r. przająć nowy Tu-154M. Następnego dnia załoga w składzie plk pil. R. Latkowski (dowódca), kpt. pil. R. Tenczyński (II pilot), kpt. nawig. Halezuk i kpt. A. Piotrowski przyprowadziła samolot do Warszawy.

Okres ten to również czas fundamentalnych zmian w stosunkach Wschód-Zachód. Wobec postępującego w krajach Europy Wschodniej procesu demokratyzacji oraz rozpadu ZSRR, doszło do rozwiązania Układu Warszawskiego. Od tego czasu rozpoczęto poszukiwanie nowej drogi rozwoju polskich sił zbrojnych. Wiadomym było, że należało dokonać znaczącej reorganizacji połączonej z głęboką redukcją. Pierwszym znaczącym posunięciem organizacyjnym było połączenie Wojsk Lotniczych z Wojskami Obrony Powietrznej Kraju. W 36. SPLT realizowano planowe zadania operacyjne i szkoleniowe. W dniu 19.03.91 r. dla pułku rozpoczął się nowy okres jego funkcjonowania i możliwości, po raz pierwszy dokonano przelotu przez Atlantyk. Dokonała tego załoga w składzie: plk dypl. pil. R. Latkowski (d-ca), mjr pil. W. Konewka (II pilot), mjr nawig. A. Błażejczyk, por. J. Such (technik pokładowy)

oraz gościnnie J. Szewera z PLL „LOT”. Przelot odbył się z Prezydentem RP Lechem Wałęsą na trasie Warszawa-Keflavik-Nowy Jork-Waszyngton-Los Angeles-Chicago-Nowy Jork-McGuire-Warszawa.

Planowana na czerwiec 1991 r. kolejna pielgrzymka Papieża do Ojczyzny zobligowała nową władzę do zakupu śmigłowców amerykańskich Bell-412SP. Dwa śmigłowce nabyto w firmie Bell Helicopter Textron w USA. Nowe maszyny wylądowały na Okęciu w maju 1991 r. Czwartą wizytę zabezpieczano w okresie 1-9.06.91 r. Kolejną wizytę złożył Papież w dwa miesiące później w dniach 13-16 sierpnia, a załogi 36. SPLT lądowały kolejno w Legnicy, Gorzowie, Gnieźnie, Poznaniu, Kaliszu, Częstochowie, Zakopanem i w Krakowie. Do końca roku pułk wykonał jeszcze dwa znaczące wyloty do Japonii i Korei Południowej i były to rejsy dziewicze w tamte rejony globu ziemskiego. W czwartym kwartale ze stanu jednostki spisano ostatniego pocziwego II-18E, który został sprzedany do PLL „LOT”. Nie był to jednak ostatni akt wycofywania sprzętu lotniczego z 36. SPLT. W styczniu podobny los spotkał 2 Tu-134A, które po 17 latach służby przekazano do PLL „LOT”. Ubycie ze stanu jednostki w jednym czasie trzech samolotów o średnim zasięgu spowodował ponownie braki w tej dziedzinie. W 1992 r. na stanie pułku znajdowało się ogółem 16 statków powietrznych w tym: 1 Tu-154M, 10 Jak-40 oraz 4 śmigłowce Mi-8S/P i 1 Bell-412SP.

W ramach dalszego procesu naprawiania sytuacji sprzętowej MON zamówił w świdnickiej WSK 1 śmigłowiec W-3. Maszyna ta została wykonana w wersji podwyższonego standardu pasażerskiego i przeznaczona do zabezpieczenia wylotów Sztabu Generalnego WP. Nowy śmigłowiec dostarczono do pułku w lipcu 1993 r. Korzystając z nadarzającej się okazji dokonano wymiany śmigłowca Bell-412SP na podobny Bell-412HP.

W ramach reorganizacji struktur WLOP jednym z eksperymentalnych punktów przewidzianych do realizacji w 1994 r. było

wprowadzenie nowej organizacji funkcjonalnej w 36. SPLT. Z dniem 1.01.94 r. jednostka rozpoczęła rok szkoleniowy w nowych uwarunkowaniach. Wycofano z etatu pułku żołnierzy służby zasadniczej. Wszystkie zadania przejęli żołnierze zawodowi oraz specjalistyczne firmy. Wraz ze zmianami strukturalnymi dowódców pułku prowadziło stale wnioskowanie o podjęcie starań zmierzających do powiększenia stanu I Eskadry o dodatkowy samolot Tu-154M. Podjęto decyzję i mimo poważnych wątpliwości na temat sensowności kupowania samolotu na 2-3 lata, podpisano umowę na zakup drugiego Tu-154M, właśnie tego, który miał wcześniej trafić do pułku.

Rok 1995 to okres pełnego jubileuszu jednostki. Do tego święta przygotowano się niezwykle uroczysto. Jubileuszową zbiórkę połączoną z wręczeniem nowego sztandaru oraz przejęciem tradycji bojowych formacji lotniczych z okresu II Rzeczypospolitej i II wojny światowej zaplanowano na 3.03.95 r. Po złożeniu meldunków i powitaniu gości

w pierwszej kolejności odczytano akt dziedziczenia tradycji, który został wręczony dowódcy pułku płk dypl. pil. R. Latkowskiemu. Nowy sztandar poświęcił biskup połowy Leszek Sławoj Głódź. Po akcie poświęcenia minister Goryszewski przekazał go dowódcy, ten zaś całując go, oddał w ręce poczty sztandarowej. Uroczystość zakończyła defilada pododdziałów i kompanii honorowej, na której czele maszerował poczet z nowym sztandarem. Już od początku roku na szczeblu WLOP koordynowano plan zabezpieczenia kolejnej wizyty Ojca Świętego do Polski. Tym razem wizyta miała trwać bardzo krótko (20-22.05.95). Pielgrzymka rozpoczęła się 20 maja przylotem do Pragi. Tam papież przesiadł się do orszaku 4 Bell-412HP i Mi-8S. Polski etap rozpoczął się 22 maja w godzinach rannych na skoczowskim lądowisku. Czekal tam na dostojnego gościa polski śmigłowiec Mi-8S z 36. SPLT, pełniący rolę zapasowego. Podczas całej 11-godzinnej podróży papieża po terytorium Polski przeloty odbywały się



Powyżej: Tu-154M w locie na małej wysokości w okolicy lotniska w Powidzu. (zdj. G. Holdanowicz)
Poniżej: Śmigłowiec Bell-412HP, jedna z trzech amerykańskich maszyn używanych przez 36. SPLT. (zdj. G. Holdanowicz)





Powyżej: Przez wiele lat rządowe śmigłowce Mi-8 zabezpieczały transport powietrzny podczas wszystkich wizyt papieskich w Polsce. (zdj. G. Rossa)

Poniżej: Wę wrześniu 2002 roku, w ramach uzupełniania sprzętu lotniczego, 36. SPLT otrzymał dwa PZL M-28 Bryza, w wersji salon i pasażerskiej. (zdj. W. Mućka)



śmigłowcami czeskim.

Kolejny rekordowy wylot Tu-154M miał miejsce do Ameryki Południowej. Samolot z Prezydentem RP na pokładzie lądował w Brazylii, Chile, Argentynie i Urugwaju. Był to następny kontynent zdobyty przez załogę 36. SPLT. W lipcu wyznaczone załogi śmigłowców uczestniczyły w akcji ratowniczej związanej z powodzią na Dolnym Śląsku. Kolejnym znaczącym wydarzeniem w życiu pułku było przygotowanie najdłuższej w dotychczasowej historii pielgrzymki Ojca Świętego do Polski. Zgodnie z uzgodnieniami rządu i episkopatu zaproszenie przewidywało wizytę dostojnego gościa w dniach od 31.05-10.06.97 r. Głównym centrum planistycznym było tym razem szefstwo lotnictwa transportowego WLOP. Do zabezpieczenia tego zadania planowano sformować nieetatową eskadrę papieską złożoną z kilkunastu śmigłowców. Śmigłowce papieskie przygotowano w Łódzkiej LZR, gdzie otrzymały także nowe, bardzo efektowne malowanie zaprojektowane przez plastyka J. Kończaka. Cała eskadra papieska liczyła 11 śmigłowców

z różnych jednostek WLOP i MSW. Oprócz lotów operacyjnych i szkoleniowych pułk wykonywał także typowe loty zlecone (czarterowe). Niekiedy i one dostarczały załogom różnych przygód, a przede wszystkim kolejnych doświadczeń.

Rozpoczęcie 1999 r. szkoleniowego w 36. SPLT odbyło się w pierwszy noworoczny poniedziałek. W końcu stycznia odbyła się druga, tym razem o innym charakterze, uroczystość. W dniu 29.01.99 r. nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy 36. SPLT. Po 13 latach dowodzenia płk dypl. pil. Robert Latkowski w obecności Dowódcy WLOP gen. dyw. pil. Kazimierza Dziaka zdał obowiązki. Objął je ppłk dypl. pil. Krzysztof Matuszczyk.

Koniec lat 90-tych to okres wyczerpującego wysiłku polskiej dyplomacji na arenie międzynarodowej. Wiązało się to z przygotowaniem struktur państwowych i wojskowych RP do wstąpienia do NATO. Wszystkie te przedsięwzięcia rzutowały na wzrost zadań wykonywanych przez 36. SPLT. Efektom intensywnej działalności polskiego rządu było przyjęcie w dniu 19.04.1999 r.

do NATO. Zmiany te były początkiem poważniejszych procesów reorganizacyjnych struktur WLOP. W tak znanym i ważnym okresie odbywających się przemian w siłach zbrojnych 36. SPLT zabezpieczał już wcześniej uzgodnioną wizytę Ojca Świętego. Była to już VIII pielgrzymka odbyta w dniach 5-17.06.99 r. Do jej zabezpieczenia jak zwykle wyznaczono 36. SPLT, ze składu którego wydzielono 5 śmigłowców Mi-8S/P. Oprócz sił i środków 36. SPLT wizytę zabezpieczały także dwie inne jednostki: 103. Pułk Lotniczy Nadwiślański Jednostek MSWiA i 47. Szkolny Pułk Śmigłowców. Dużej restrukturyzacji uległa także strona logistyczna. Z dawnego oddziału Zabezpieczenia Dowództwa WL sformowano 1. Bazę Lotniczą, która stała się elementem logistycznym dla wszystkich jednostek rozmieszczonych w jej rejonie. Dowódcą 1. BL został mianowany ppłk mgr Karol Kudlak.

Początek nowego wieku wiązał się ze znacznym wzrostem aktywności politycznej Polski na arenie międzynarodowej. To z kolei rzutowało na zwiększenie intensywności lotów operacyjnych. W 2000 r. nałot roczny wzrósł w stosunku do roku poprzedniego o około 1000 godzin, co stanowiło wzrost 25%. W okresie tym pułk oprócz zasadniczych zadań operacyjnych realizował inne związane z potrzebami kraju. Załogi pułku angażowano do transportu polskich kontyngentów wojskowych. Samoloty pułku przewoziły członków Polskiej Akcji Humanitarnej i PCK z pomocą materialną do kilka krajów (Czeczenia, Kosowo, Afryka) oraz do Polonii w Kazachstanie. Wiosną 2002 r. wpłynęły do dowództwa pułku pierwsze informacje dotyczące kolejnej, już IX, pielgrzymki papieża do Polski. Wizyta dostojnego gościa zaplanowana była w dniach 17-19.08.02 r. Pułk miał już bogate doświadczenia w tym zakresie, więc przygotowania nie budziły emocji. Cała operacja otrzymała kryptonim „Akcja Tiara II”. Do jej zabezpieczenia wyznaczono personel latający w składzie: mjr pil. M. Mirosz, kpt. pil. C. Dobrowolski, technik pokładowy gen. G. Tuński oraz śmigłowce Mi-8S (631”).

Z upływem każdego roku pogarszał się stan techniczny będącego na stanie pułk samolotu lotniczego. Co prawda od połowy lat 90-tych trwa procedura wyboru i zakupu nowego samolotu dyspozycyjnego, mającego zastąpić wysłużone i sprawiające coraz więcej problemów Jaki-40. Po kilku „gorących” zdarzeniach z VIP-ami na pokładzie, ukazał się długo oczekiwany komunikat z posiedzenia Rady Ministrów z dnia 4.06.02 r., który akceptował zakup 6 samolotów dyspozycyjnych. W wyniku tej decyzji MON opracowało zaproszenia na składanie ofert do kilku firm zagranicznych. Wśród adresatów zaproszeń znalazły się: kanadyjska firma Bombardier Canadair, Dessault Aviation z Francji i Gulfstream Aerospace z USA. W trzy miesiące później Rada Ministrów skorygowała swoją decyzję i w komunikacie z dnia 24.09.02 r. poinformo-

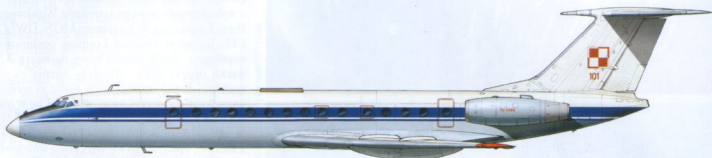
36. Specjalny Pułk Lotnictwa Transportowego



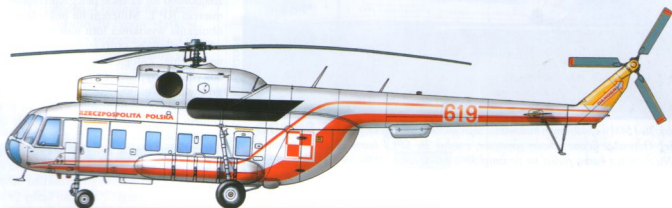
Il-14 „004”, 36. Specjalny Pułk Lotnictwa Transportowego. Lata siedemdziesiąte.



Il-18 „102”, 36. Specjalny Pułk Lotnictwa Transportowego. 1975 rok.



Tu-134A „101”, 36. Specjalny Pułk Lotnictwa Transportowego. 1977 rok.



Mi-8 „619”, 36. Specjalny Pułk Lotnictwa Transportowego. Lata dziewięćdziesiąte.



Tu-154M „102”, 36. Specjalny Pułk Lotnictwa Transportowego. 2000 rok.

Rysował: Wojciech Sankowski



Powyżej: Przekazanie sztandaru 36. SPLT przez zdającego dowódcę plk dypl. pil. Krzysztofa Matuszczyka nowemu dowódcy ppłk dypl. pil. Tomaszowi Pietrzakowi. (zdj. M. Wójtowicz)
Poniżej: Z okazji 50-lecia jednostki na wybranych statkach powietrznych umieszczono okolicznościowe emblematy symbolizujące to święto. (arch. B. Michałowski)



Powyżej: Tu-154M w efektownym malowaniu zaprojektowanym przez J. Kończaka. (zdj. W. Hołysz)
Poniżej: Odnosząc liczne sukcesy sportowe, z usług 36. SPLT korzystał także Adam Małysz. Na zdjęciu z kadrą pułku na tle śmigłowca Mi-8. (arch. P. Wóliński)



wala, że dopuszcza się zakup samolotów dyspozycyjnych lecz w mniejszej liczbie oraz z przesunięciem dostawy pierwszego egzemplarza na rok 2004. Wobec zaistnienia takiej sytuacji w końcu września 2002 r. przyjęto do eksploatacji 2 egzemplarze M-28B Bryza. Niestety z upływem kolejnych lat starzenie się samolotów Jak-40 oraz śmigłowców Mi-8P/S staje się coraz bardziej dokuczliwe, co szczególnie odczuwa personel techniczny. W tak specyficznych warunkach pułk w 2002 r. wykonał dość pokaźny nalot wynoszący 4449 godzin, co było niewątpliwie wielkim sukcesem całego stanu osobowego jednostki.

W 2003 r. nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy 36. SPLT. Po 4 latach dowodzenia obowiązki zdał plk dypl. pil. Krzysztof Matuszczyk, a przyjął ppłk dypl. pil. Tomasz Pietrzak. Na początku roku uruchomiono wreszcie przetrat na samolot dyspozycyjny. Wszyscy mieli nadzieję, że coś ruszyło w tej zawilej materii. Jednak jak się później okazało niestety i tym razem to ambitne zadanie nie doszło do finału. Do konkursu stanął tylko jeden oferent, co było niezgodne z regulaminem. Procedurę unieważniono nie rozpisując nowej. W związku z przygotowaniami do wstąpienia Polski do Unii Europejskiej znacznie ożywiła się działalność polityczno-gospodarcza, a tym samym wzrósł ruch dyplomatyczny w relacji Polska-Zachód Europy. Wiosną 2003 r. zapadła wreszcie decyzja o wybudowaniu nowego terminalu Wojskowego Portu Lotniczego. W tej sytuacji MON, DWLOP i 12. Terenowy Oddział Lotniczy postanowili wspólnymi siłami wzniesić nowy na miarę XXI wieku obiekt WPL. Niestety normalny tok realizacji zadań operacyjnych został przerwany wypadkiem lotniczym, który wydarzył się w dniu 4.12.03 r. w godzinach wieczornych. W tym feralnym dniu o godzinie 17.03 wystartował z lotniska wojskowego we Wrocławiu śmigłowiec Mi-8S nr taktyczny „632” z 36. SPLT. Na pokładzie tego statku powietrznego oprócz załogi znajdowało się 12 osób delegacji rządowej z Premierem RP L. Millerem na pokładzie. Podczas obniżania wysokości lotu nastąpiło oblodzenie wlotów silników skutkiem czego nastąpiło ich wyłączenie. Załoga podjęła decyzję o przymusowym, awaryjnym lądowaniu w terenie przygodnym. W momencie przyziemienia kadłub został uszkodzony z jednoczesnym przewróceniem się na prawy bok. Na szczęście nikt nie zginął, obrażenia odniosło kilka osób.

Tymczasem w drugiej dekadzie grudnia 2003 r. w kameralnej atmosferze odbyła się uroczystość otwarcia nowego terminalu Wojskowego Portu Lotniczego. Z ogólnej liczby 19 statków powietrznych w zasadzie tylko 7 można zakwalifikować jako perspektywiczne (Tu-154M, M 28 Bryza, W3 Sokół i Bell-412HP). Ich eksploatacja może być kontynuowana przez najbliższych kilka lat, natomiast reszta wymaga natychmiastowej wymiany. Plan wymiany śmigłowców w 36. SPLT wpisano do programu „Armia 2010”. Zgodnie z jego ustaleniami obecnie planuje się zakupienie w drodze przetargu 4 śmigłowców. Łącznie do 2007 r. planuje się zakup sześciu nowych śmigłowców.

W końcu 2004 r. samoloty 36. SPLT wzięły udział w wielkiej akcji humanitarnej, niosąc pomoc ofiarom trzęsienia ziemi i tragicznym skutkom tsunami. W takiej różnicowanej i zło-

zonej sytuacji pułk nadal realizuje swoje główne zadania wynikające przede wszystkim z aktualnych potrzeb władz kraju.

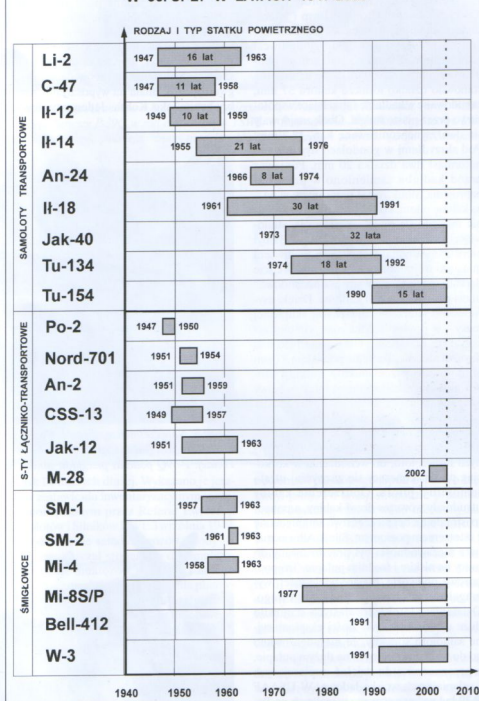
W okresie 60 lat swojego istnienia 36. Specjalny Pułk Lotnictwa Transportowego przeszedł długą i zróżnicowaną drogę rozwoju. Powstał na bazie jeszcze wojennych eskadr. Jego rodowód wywodzi się kolejno z eskadry OS-NAZ, przydzielonej z SP ZSRR do obsługi ND WP oraz jej następczyni 6. SLETSF, którą sformowano na bazie poprzedniczki w lutym 1945 r. Wynikiem kolejnej reorganizacji było powstanie Rządowej Eskadry Transportowej. Z tej jednostki oraz jednej eskadry 2. Samodzielnego Mieszanego Pułku Lotniczego sformowano wreszcie w 1947 r. - Specjalny Pułk Lotniczy. Pułk ten na przestrzeni kilkudziesięciu lat zmieniał kolejno swoje struktury i nazwy, które dostosowywano do ówczesnych potrzeb. W dziejach jednostki można wyszczególnić kilka charakterystycznych okresów działalności. Pierwszy charakteryzował się doskonaleniem kilku struktur i wypracowaniem optymalnego modelu organizacyjnego. Drugi okres to „wyjście na świat” i rozpoczęcie lotów dalekodystansowych. Z początkiem lat 70-tych nastąpiła „era odrzutowa”. Kolejny okres funkcjonowania pułku rozpoczął się w latach 90-tych wraz z wprowadzeniem do eksploatacji samolotów Tu-154M. Wówczas to znacznie wzrosły możliwości komunikacyjne pułku. Od tej pory polskie samoloty rządowe z białoczerwoną szachownicą zaznaczyły swoją obecność już w wielu krajach świata, lądując na najbardziej oddalonych lotniskach. W okresie tych 60 lat przez jednostkę transportu specjalnego przewinęło się kilkanaście tysięcy ludzi, w tym ponad tysiąc personelu latającego. Ogółem na stanie pułku eksploatowano 20 typów statków powietrznych różnego przeznaczenia. Od lat 60-tych jednostka nieprzerwanie stacjonuje na lotnisku Okęcie, które było i jest centralnym ośrodkiem lotnictwa komunikacyjnego kraju. Przez kilkadziesiąt lat funkcjonowania pułku całkowicie zmieniła się infrastruktura jednostki. Aktualnie dysponuje ona nowoczesną bazą kwaterekowo-budowlaną i materiałową. Wprowadzenie do wyposażenia jednostki sprzętu najnowszej generacji spowoduje zmiany strukturalne adekwatne do współczesnych wymagań.

60-lecie jednostki to doskonała okazja do dokonania pewnych podsumowań i wyciągnięcia wniosków do dalszych działań. Jest pewnym, że w swej dotychczasowej działalności pułk wykonał olbrzymią pracę dzięki postawie tysięcy ludzi, którzy nie szczędzili wysiłku, aby swoim zaangażowaniem przyczynić się do dobrego wykonania każdego powierzonego im zadania, a tym samym zapewnić bezpieczne przeloty naszych władz państwowych.

Marian Mikolajczuk
Piotr Michalski



CZASOKRESY EKSPLOATACJI STATKÓW POWIETRZNYCH W 36. SPLT W LATACH 1947-2005



AIRACOBRA w lotnictwie polskim

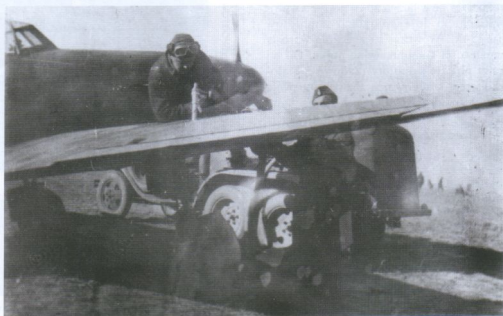


Oblatany w kwietniu 1939 prototyp Bell XP-39 Airacobra był oryginalnym i interesującym samolotem. Stanowił zrealizowaną koncepcję ciężko uzbrojonego myśliwca. Lapidarnie określano go jako armatę obudowaną płatowcem. Podstawę uzbrojenia stanowiło działo lotnicze kalibru 37 mm, zabudowane w kadłubie i strzelające współosiowo przez piastę śmigła. Obok znajdowały się dwa zsynchronizowane k.m. 12,7 mm. Pod skrzydłami w gondolach usytuowano natomiast dwa działa 20 mm. Ponieważ przód kadłuba zamieniono w przedział uzbrojenia, silnik został przesunięty w tył – za kabinę pilota. Pod uzbrojeniem, w kadłubie mieściło się przednie podwozie, stanowiące również nowość techniczną. P-39 był pierwszym seryjnie budowanym myśliwcem mającym trójpodporowe podwozie. Wejście do kabiny pilota ułatwiały „samoходowe” drzwi po obu stronach kadłuba. Dzięki usytuowaniu silnika – największej skupionej masy – w pobliżu środka mas, samolot zyskiwał na zwrotności. Uzbrojenie było nad wyraz skuteczne. Trafienie pociskiem 37 mm eliminowało przeciwnika z walki, a ułożenie w zogniskowanym miejscu salwy z wszystkich luf doprowadzało do dezintegracji samolotu w locie. Samolot miał również ograniczenia eksploatacyjne. Do najpoważniejszych wad należała tendencja, w pewnych fazach lotu, do wchodzenia w korkociąg płaski, kończący się zazwyczaj utratą samolotu i pilota. Opuszczenie kabiny utrudniały wówczas drzwi kabiny, a ponadto istniało niebezpieczeństwo zetknięcia się z usterzeniem poziomym. Silnik Allison znany z niezawodności był przystosowany do pracy na niskim i średnim pułapie. Trójpodporowe podwozie, mające wiele zalet, wymagało utwardzonego pasa startowego. Działanie z lotnisk trawiastych stanowiło duże utrudnienie. Właściwości eksploatacyjne samolotu sprawiły, że nie angażowano go do walk powietrznych na dużym pułapie, a przeznaczano do działań wspierających i osłaniających wojska lądowe. W USAAF P-39 był wykorzystywany w walkach na Pa-

cyfiku. W RAF znany początkowo jako Caribou, nie wzbudził większego zainteresowania. Większa ich część, ponad 50%, została skierowana do ZSRR w ramach Lend Lease Act, a znaczna liczba tamtejszych pułków lotnictwa myśliwskiego, w tym gwardyjskich, miała na wyposażeniu Aircobery znane jako Kobra. Jeden z czołowych

asów, gen. pil. Aleksander Pokryszkin, uzyskał większość powietrznych zwycięstw na P-39. Używanie sprzętu amerykańskiego z Lend Lease było tam skrajnie skrywane i przemilczane przez propagandę. Dopiero po kilkudziesięciu latach zaczęto mówić na ten temat. Aleksander Pokryszkin, będący już marszałkiem lotnictwa, udzielił wywiadu realizatorom serialu *The Unknown War*, podkreślając zalety silnego uzbrojenia i niezawodnego silnika oraz pewnej w użyciu radiostacji pokładowej. Chwalił ponadto inne pomysły rozwiązania, w tym spust broni uruchamianej jednym przyciskiem bez rozpraszenia uwagi pilota. Dla usunięcia wad samolotu opracowano jego postać rozwojową: P-63 Kingcobra. Nie odznaczał się on m.in. nadmierną skłonnością do wchodzenia w korkociąg. Wszedł do użytku pod koniec wojny nie odgrywając już jednak takiej roli, jak jego poprzednik. Obydwa typy maszyn były używane obok siebie na Froncie Wschodnim do końca działań wojennych.

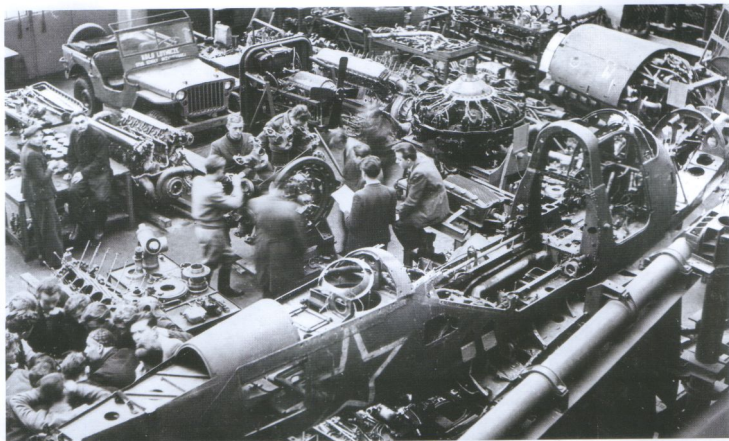
W Polsce znajdowały się dwa samoloty tego typu. Jeden był w wyposażeniu lotnictwa wojskowego. Drugi pełnił rolę statycznej pomocy naukowej na uczelniach technicznych. Pierwszy P-39Q był osobistym samolotem dyspozycyjnym gen. broni pil. Fiodora Polynina jeszcze podczas służby w lotnictwie radzieckim, gdzie był dowódcą 6. Armii Lot-



Powyżej: Najwcześniejsze zdjęcie pierwszej polskiej Airacobry, wykonane jeszcze w czasie działań wojennych. (arch. CAW)

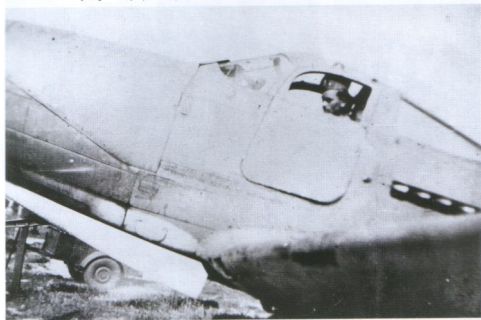
Poniżej: P-39Q podczas przeglądu silnika. Lotnisko Mokotów-Forty 1945 r. (arch. A. Glass)





niczej. Mianowany w październiku 1944 na dowódcę lotnictwa polskiego przyleciał swoim samolotem służbowym 31 października 1944 r. na lotnisko Hyże k/Zamościa. Generalski Bell P-39Q-21BE był egzemplarzem nowym, wyprodukowanym w 1944. Uzbrojenie stanowiło działko 37 mm i dwa k.m. 12,7 mm wbudowane w przód kadłuba. Obsługę techniczną zapewniała 2. Samodzielna Eskadra Sztabowa, podlegająca Sztabowi Dowództwa Lotnictwa WP. Samolot stacjonował początkowo w węzle lotnisk zamajskich: Hyże i Mokre, a następnie Parzniew k/Pruszkowa i dalej na lotniskach połowych w ślad za przesuwającym się na zachód frontem. General wykonywał na nim loty na inspekcję podległych jednostek. Po zakończeniu działań wojennych dowództwo wojsk lotniczych dyslokowano do Pruszkowa, a samolot stacjonował znów w Parzniewie. Wkrótce dowództwo przeniesiono do Warszawy. Samolot miał nową stałą bazę na lotnisku Mokotów-Forty i nieco później na Okęciu. W lipcu 1945 namalowano na nim szachownice, przydzielając go dla obsługi technicznej do 2. Eskadry 17. Samodzielnego Pułku Lotnictwa Łącznikowego, przemianowanego we wrześniu 1945 na 2. Mieszaną Specjalny Pułk Lotniczy. Po odwołaniu gen. Potynina w maju 1947 do ZSRR, Airacobra pozostała w lotnictwie polskim nadal służąc jako samolot dyspozycyjny Dowództwa Wojsk Lotniczych WP. Wykonywano na niej w dalszym ciągu loty służbowe: łącznikowe, kurierskie i inspekcyjne. W roku 1948 spiano je ze stanu sprzętu latającego przekazując w roli eksponatu do Technicznej Szkoły wojsk Lotniczych w Boernerowie. Miała służyć tam jako pomoc naukowa do nauki z budowy płatowców. Trzy zapasowe silniki Allison V-1710-85 figurowały na stanie

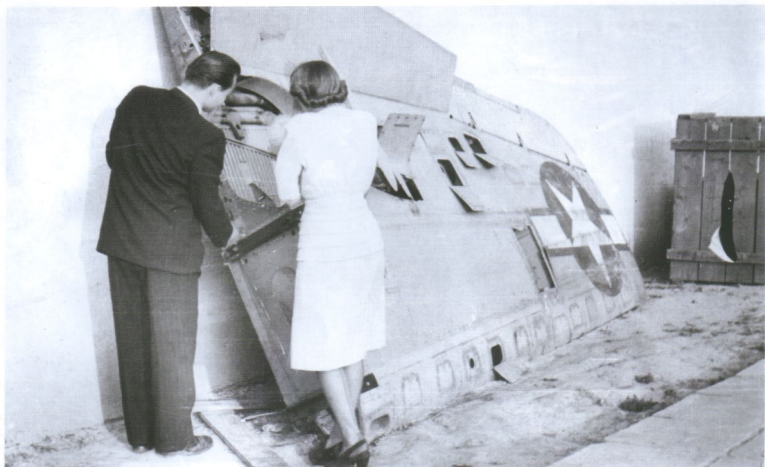
Powyżej: Druga Airacobra w hali Szkoły Inżynierskiej im. Wawelberga i Rowanda. (arch. WAF) Poniżej: Pierwszy P-39Q w roli eksponatu w TSWL w Boernerowie. W kabynie kpr. techn. lotn. Adam Borowczyk, późniejszy znany modelarz krakowski. Przelot 1949/50. (arch. A. Morgala)



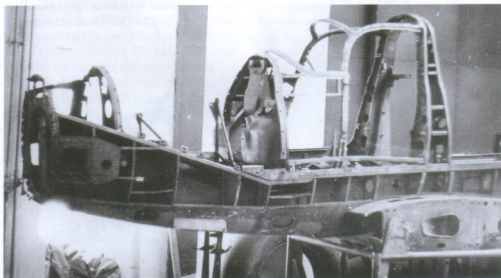
Wojsk Lotniczych dłużej. Wykazano je jeszcze w zestawieniu inwentaryzacyjnym sprzętu, sporządzonym przez Referat Ewidencji Samolotów i Silników DWL 3 września 1949. W Boernerowie samolot, pozostawiony na zapleczu, niszczał stopniowo dekompletowany przez amatorów pamiętek. Z tego okresu zachował się opis malowania płatowca, sporządzony przez jednego ze słuchaczy TSWL – kpr. techn. lotn. Adama Borowczyka. Powierzchnia samolotu była pokryta oryginalnym amerykańskim lakierem, natryskanym jeszcze w wytwórni Bella. Wierzchołki koloru wypalającego khaki, podobnego do splezłej jesienniej trawy. Można go było również określić jako oliwkowy ze znacznym

odcieniem piaskowego. Spód był szaro-błękitny, jasny. Po lewej, w spodzie przedniej części kadłuba, namalowano czerwony napis znamionowy: US ARMY AIR FORCE P-39-Q-21-BE SERIAL NO A.C. 44-3..... Statecznik pionowy i pas pod nim na kadłubie były żółte. Ster kierunku czerwony. Liczba 01 żółta (lub biała?). Po przeniesieniu szkoły do Zamościa w połowie 1950, unikatowy egzemplarz Airacoby z szachownicami został uznany za sprzęt nietypowy i jako bezużyteczny oddano na złom.

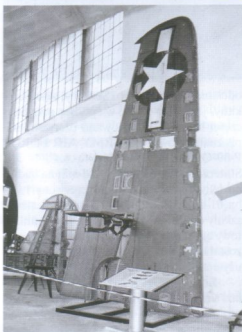
Losy drugiego samolotu P-39, który znalazł się w posiadaniu polskiej instytucji, były tyle niezwykle, co znamienne dla tamtych czasów. Historię te można było ponać



Powyżej: Prawe skrzydło drugiej Airacobra na dziedzińcu uczelni. (zdj. Ryszard Witkowski)



Powyżej: Przód kadłuba zdekompletowanego P-39Q w hali Politechniki Warszawskiej. Pierwsza połowa lat 60-tych. (zdj. A. Karamon)
Obok: Elementy konstrukcji P-39Q w Muzeum Lotnictwa Polskiego. (zdj. W. Hołyś)



dzięki relacjom prof. inż. Czesława Bińka – wykładowcy w Szkole Inżynierskiej im. Wawelberga i Rotwanda oraz mgr inż. Ryszarda Witkowskiego, słynnego pilota doświadczalnego i posiadacza kilku lotniczych rekordów świata, a wówczas studenta tej uczelni. Jesienią roku 1945 zgłosił się do rektoratu szkoły pracownik radomskiego węzła PKP informując, że na jednej z bocznic nieopodal Radomia stoi od dłuższego czasu bezpieczna lora z załadowanym w skrzyniach kompletnym samolotem. Miejscowe władze wojskowe nie wykazywały zainteresowania i kłopotliwy ładunek został wkrótce sprowadzony do Warszawy. Ustawiono go w hali eksponatów Szkoły Inżynierskiej jako po-

moc naukową dla zajęć z budowy samolotów. Nabytek miał interesujące oznakowanie. Na kadłubie widniały czerwone gwiazdy z białym otokiem. Na skrzydłach były natomiast amerykańskie białe gwiazdy w niebieskim kole z dwoma białymi pasami po bokach, mającymi niebieskie obrzeża. Samolot był nowy, mało używany, a oznakowanie wskazywało, że po dostawie nie wykonywano na nim lotów. Znajdował się w zapasie, stanowiąc rezerwę. Przez kilka semestrów Aircobrę wykorzystywano do zajęć, szczególnie na IV roku Sekcji Płatowcowej oraz Sekcji Silników i Osprzętu na Wydziale Lotniczym. Po połączeniu tej uczelni z Politechniką Warszawską eksponaty, w tym Bell P-39, przeniesiono do hali w kompleksie zabudowań politechniki. Przez kilka kolejnych lat samolot pełnił rolę podobną do wcześniejszej, początkowo na Wydziale Lotniczym w Katedrze Budowy Samolotów, a po połączeniu trzech wydziałów w jeden, na słynnym MEL. W miarę postępu techniki konstrukcja traciła na znaczeniu i Airacobra popadała w zapomnienie. Nie doglądana była dewastowana, znajdując się w coraz to gorszym stanie. Stopień dekompletacji ukazujący zdjęcia wykonane w politechnice w latach 60-tych XX w. Stosunkowo niedawno, kilka lat wstecz, resztki politechnicznej Aircobry trafiły do krakowskiego Muzeum Lotnictwa Polskiego, gdzie po konserwacji wystawiono na ekspozycji prawie skrzydło i fragmenty usterzenia ogonowego. Szkoda, że ten interesujący, sprawiający wrażenie samolot, został przez użytkowników potraktowany tak bezczeremonialnie i dotrwał do dzisiaj w stanie szaczkowym. Utracono szansę posiadania oryginalnej konstrukcji, mogącej być ozdobą każdego zbioru muzealnego świata.

Andrzej Morgala

W-3WA



w obiektywie i w detalu

W odpowiedzi na porozumienie między ZSRR i PRL "O technicznej współpracy w sferze projektowania i wdrożenia do produkcji w Polsce nowych wyrobów techniki lotniczej" z 01.12.1971 r. rozpoczęto prace nad śmigłowcem wielozadaniowym, następcą popularnego Mi-2. Nowa maszyna miała mieć lepsze charakterystyki lotno-techniczne i pod względem gabarytów oraz udźwigu bardziej odpowiadała tlokowemu Mi-4. Po wykonaniu makiety i badań nowego, czteropłatowego wirnika, dalsze prace prowadzili inżynierowie z WSK PZL-Świdnik, gdzie w 1979 r. zmontowano pierwszy śmigłowiec doświadczalny z serii pięciu maszyn przeznaczonych do prób i badań. Wiosną 1982 r. pilot doświadczalny W. Mieczyk wypróbował w locie drugi egzemplarz śmigłowca, a w 1985 r. prototyp przebazowano na teren ZSRR w celu przeprowadzenia prób państwowych oraz lotów w skrajnych warunkach klimatycznych. W tym czasie, w Świdniku rozpoczęto przygotowania do seryjnej produkcji płatowca, a rok później PZL Rzeszów przystąpił do wytwarzania silników PZL-10W (na bazie TWD-10 dla An-28) oraz podzespołów transmisyj. Ze wnętrza śmigłowca przypomina swojego poprzednika Mi-2, jednak pod względem konstrukcyjnym jest to nowa maszyna zaliczana do III generacji wiroplatów. PZL W-3 „Sokół” uzyskał certyfikaty typu wydane przez polski, niemiecki, rosyjski i amerykański organ nadzoru lotniczego. Przez kilkanaście lat eksploatacji i rozwijania konstrukcji powstało wiele ciekawych wersji i odmian. Są wśród nich śmigłowce transportowe, pasażerskie, p.pożarowe, medyczne oraz specjalistyczne, wykorzystywane głównie przez Wojska Lądowe i Marynarkę Wojenną RP.

W szóstym już odcinku cyklu „W obiektywie i w detalu”, a pierwszym poświęconym wiroplatom, przedstawiam śmigłowiec bo-





jowy W-3WA z 9-tej serii produkcyjnej, który wykonywał realne loty bojowe w ramach misji stabilizacyjnej w Iraku. W polskiej bazie w Al Kut, w ramach Samodzielnej Grupy Powietrzno-Szturmowej, stacjonowało sześć maszyn o numerach burtowych 0902, 0903, 0904, 0909, 0910, 0911, należących do 66. Dywizjonu Lotniczego. Do wykonywania zadań w trudnych warunkach (wysokie temperatury i zapylenie) zostały wcześniej specjalnie przystosowane, a zmiany, które wprowadzono jeszcze w kraju, nie były poważne i polegały na zwiększeniu intensywności chłodzenia przedziału wyposażenia, znajdującego się za kabiną załogi i za kabiną transportową poprzez zastosowanie siatek o większych oczkach we wlotach powietrza do tych przedziałów. Poza tym zamontowano dodatkowe wentylatory elektryczne do chłodzenia najbardziej wrażliwych urządzeń, którymi są niewątpliwie bloki elektronicznych ograniczników ALAE-2. Na osłonach silników PZL-10W i przekładni WR-3 wykonano dodatkowe wloty powietrza do chłodzenia m.in. regulatorów obrotów turbin napędowych. W celu zmniejszenia erozyjnego oddziaływania pyłu na łopatki wentylatora umieszczonego między silnikami, zastosowano siatkowy filtr na jego wlocie. Z opublikowanych fotografii wynika, że był on tylko na niektórych śmigłowcach w Iraku oraz występuje też na W-3, latających w barwach Republiki Czeskiej. Wszystkie prace dostosowujące W-3WA do zadań w Iraku wykonano w PZL-Świdnik S.A. na zlecenie wojska. Obecnie śmigłowce te, poza 0902, który zniszczono w katastrofie 15.12.2004 r., znajdują się już w kraju i oczekują na remont główny.

Grzegorz Skowroński

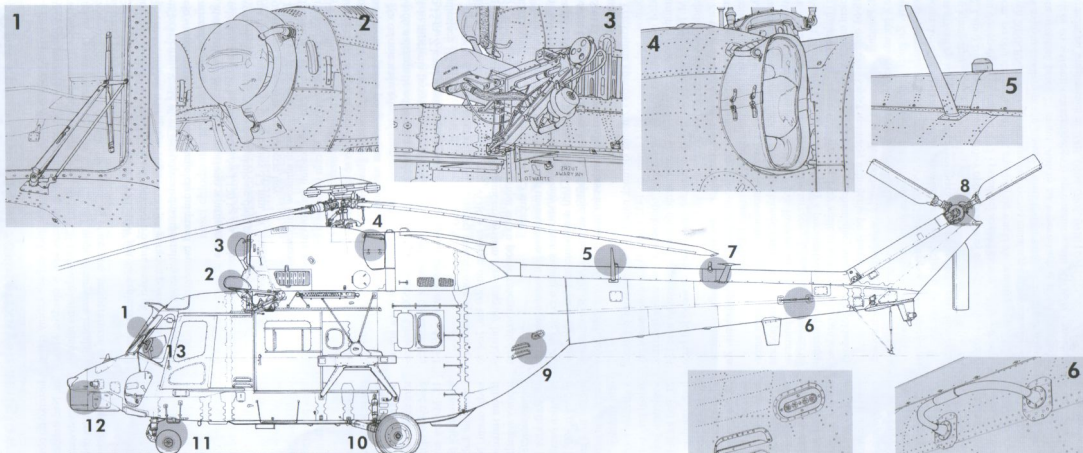
Autor serdecznie dziękuje Adamowi Pękali i Krzysztofowi Sulidze za pomoc w przygotowaniu artykułu i za udostępnienie fotografii.

Opis rysunków detali zewnętrznych śmigłowca W-3WA na stronach 18-19

1. Elektryczne wycieraczki EPK-2T-75 na przednich szybach kabiny zalogi skutecznie usuwają krople deszczu i śnieg podczas lotu w opadzie. Mogą pracować z trzema prędkościami 30-60; 60-90 i 120-150 wychylny na minutę. Plaskie, dwustronowe szyby ze szkła FLOAT mają elektryczną instalację przeciwoblodzeniową i czujnik, blokujący jej pracę przy temperaturze zewnętrznej powyżej +30°C.
2. Wlot powietrza do sprężarki silnika PZL-10W jest zabezpieczony przed zanieczyszczeniami i lodem filtrem odrodkowym o sprawności ok. 75%, którego ciałem centralnym, tzw. „grzyb”, ogrzewane jest gorącym powietrzem. Poważnym, zewnętrzną część wlotu jest odpowiednio uszczelnianym zbiornikiem oleju – takie rozwiązanie skutecznie chroni przed tworzeniem się lodu na powierzchni wlotu.
3. Standardowo W-3WA wyposażono w urządzenia dźwigowe LPG-150 o udźwigu max 150 kg dla ładunków i 120 kg dla podnoszenia ludzi. Dzięki dwóm silnikom elektrycznym uzyskuje się dwie prędkości nawijania i rozwijania liny o długości 41 m i średnicy 3,2 mm. W sytuacjach niebezpiecznych możliwe jest przerobienie obciążenia liny.
4. Dyfuzory wylotowe turbinowych silników śmigłowcowych mają za zadanie odprowadzić gorące gazy poza kadłub śmigłowca z zachowaniem jak najmniejszej prędkości wypływu. W celu chłodzenia cienkiej powłoki dyfuzora, wyposażono go w zewnętrzny paszcz z blachy, kierunkującej strumień powietrza chłodzącego, odbieranego ze sprężarki silnika. Tylko pod lewym dyfuzorem, na osłonie przedkadłubowej WR-3, jest okrągły wżernik do podłączenia rękawa podgrzewacza naziemnego.
5. Na osłonie walu tylnego transmisji znajduje się niskoprofilowa antena Ga-56, należąca do odbiornika nawigacji satelitarnej GPS-155X. Urządzenie to zapewnia precyzyjne określenie położenia śmigłowca z dokładnością do 15 m. Z lewej strony osłony, zamontowana jest miedzowa antena ASZS-1 radiostacji RS-6106.
6. Symetrycznie po obu stronach belki ogonowej umieszczone są anteny cywilnego systemu nawigacji obszarowej VOR o zasięgu do 360 km. Jest to katowy, ultrakrótkofalowy, radiotechniczny system nawigacyjny w bliskiego i średniego zasięgu, określający azymut stanu powierzchniowego względem radiolatarni VOR z dokładnością do 3,5 stopnia.
7. Na otwieranej osłonie walu transmisji umieszczona jest ksenonowa lampa antykolizyjna A-470, emitująca przerywany strumień światła o czasie błysku 2-4 ms i zwiększająca bezpieczeństwo lotu oraz wzajemną obserwację śmigłowca. Obok niej, po lewej stronie, znajduje się antena ADL-95 radiostacji RS 6113, charakterystyczna dla śmigłowców m.in. nr 0902 oraz 0901, który pozostał w kraju.
8. Przedkadłuba końcowa zmienia kierunek napędu o 90° i redukuje prędkość obrotową walu tylnego z 3814 1/min. do 1432 1/min. Posiada autonomiczny układ olejenia, elektryczny sygnalizator opłokowania i wizualny wskaźnik poziomu oleju. Przy masie 32 kg przekazuje do śmigła ogonowego moc 134 KM. Najdalej wysuniętym punktem kadłuba śmigłowca w tej wersji jest białe światło pozycyjne 2LA004492.
9. Za tylną ścianę kabiny transportowej, po obu stronach kadłuba, umieszczono po dwa wloty powietrza do chłodzenia przedziału wyposażenia. Za wlotami na lewej burcie znajduje się rakietnica EKSR-46.
10. Główna goleń podwozia z kołem hamowanym i dwukomorowym amortyzatorem zewnętrzny jest w stanie pochłoniąć energię kinetyczną podczas lądowania z prędkością pionową do 3,6 m/s. Koło posiada dętkową pneumatykę 700x250 mm i hydrauliczny hamulec tarczowy. Charakterystyczną cechą W-3 jest kombinowany układ hamulcowy z pneumatyczną częścią sterującą i hydrauliczną częścią wykonawczą. Przy wężle mocowania zastrzału lewej gołeni umieszczono mikrowyłacznicę, uruchamiającą magnesofon pokładowy MS-61 oraz zamykającą instalację uzbrojenia po starcie śmigłowca.
11. Przednia, samonastawna goleń podwozia, posiada dwa koła niehamowane z pneumatykami bezdętkowymi 400x140 mm i ma możliwość montażu narty. Za gołenią znajduje się dolna lampa antykolizyjna, antena wojskowego systemu nawigacyjnego TACAN KTU-709 oraz podłużna antena radiomarkera. Wszystkie gołenie podwozia mają specjalne, dwukomorowe amortyzatory, które przy małych rozmiarach są zdolne pochłoniąć dużą energię kinetyczną.
12. Łatwo zdejmowany, laminatowy opływ przedniej części kadłuba umożliwia dostęp do fotokarabinu S-13 i przedniej ścianki kabiny zalogi. Za opływem, po obu stronach kadłuba, znajdują się wnęki akumulatorów pokładowych 20KNB25, które posiadają elektryczną instalację ogrzewania. Są one awaryjnym źródłem prądu stałego i umożliwiają zasilanie niezbędnych do lotu urządzeń przez 25 minut. Anteny na wspornikach o kształcie walców należą do systemu ostrzegającego o opromieniowaniu RWR-99 i znajdują się m.in. na śmigłowcach nr 0903, 0904, 0905, 0910 i 0911.
13. Przy brzojnej szybie kabiny pilotów może być zamontowane dodatkowe

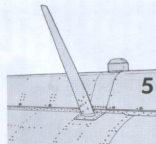
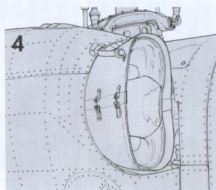
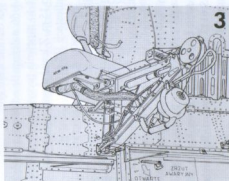
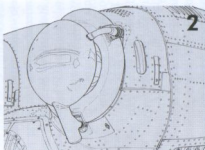
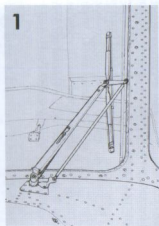
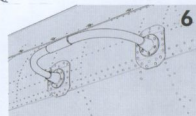
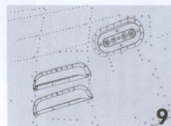
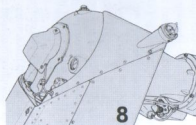
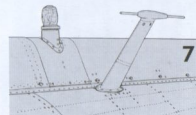
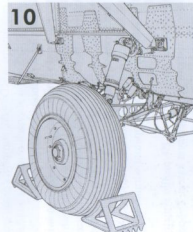
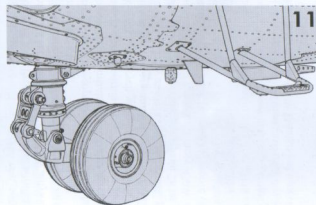
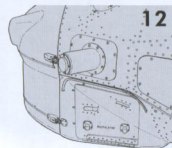
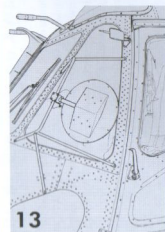
- lusterko do obserwacji ładunku na linie podwieszenia zewnętrznego śmigłowca. Nad stelażem lustra znajduje się wizualny wskaźnik oblodzenia WUO-U-1, wykorzystywany jako rezerwowe źródło informacji w przypadku awarii sygnalizatora oblodzenia RIO-3. Popręczne paski na trzpieniu wskaźnika pozwalają załozce określić intensywność oblodzenia śmigłowca.
14. Pełniące śmigło ogonowe posiada klasyczną, przegubową piastę oraz kompozytowe łopaty z elektryczną instalacją przeciwoblodzeniową. W przypadku awarii układu sterowania kierunkowego (zerwanie linki) okrągłe ciężarki na przegubach osiowych ustawiają łopaty na kąt 7°, co zapewnia utrzymanie kierunku lotu bez ślizgu z prędkością ok. 200 km/h i wykonania lądowania samolotowego z prędkością ok. 50 km/h.
15. Nad drzwiami kabiny ładunkowej występuje podwojny wspornik dla mocowania liny desantowej. Umożliwia ona szybkie opuszczenie śmigłowca na polu walki bez potrzeby lądowania – z zawisu. W lewym, górnym rogu drzwi znajduje się dźwignia awaryjnego zrzutu pozwalająca na ich zrzut, gdy nie są zamknięte na zamek od zewnątrz.
16. W celu poprawy opływu górnej części kadłuba na odszwanej osłonie za przedkadłubową główną zastosowano kotłierz aerodynamiczny. Niewielkie kratki na powierzchni osłony służą do przepływu powietrza chłodzącego agregaty instalacji hydraulicznej. Dla wydogy obsługi osłona odsuwana jest do tyłu.
17. Czerolopatowy wirnik nośny z kompozytowymi łopatom i przegubową piastą wyposażono w dynamiczny, rezonansowy tłumik drgań tzw. anti-wibrator poprawiający znacznie komfort lotu. Prędkość obrotowa wirnika nie przekracza 255 obrotów na 1 min. Na szczytce sferycznej osłony anti-wibratora umieszczony jest nadajnik temperatury otoczenia mający wpływ na długość cyklu ogrzewania krawędzi natarcia łopaty.
18. Między silnikami umieszczony jest jednostopniowy osiowy wentylator, wymuszający przepływ zimnego powietrza w instalacji chłodzenia agregatów i zasilania kabiny. Prętowa żaluzja chroni wirnik wentylatora przed uszkodzeniami. Na niektórych W-3WA, latających w Iraku, zastąpiona była filtrem siatkowym. Przed wirnikiem wentylatora umieszczony jest radiolozopowy sygnalizator oblodzenia RIO-3, który zawiera dwa pierwiastki promienio-wrzące Stront 90 i Ir 90 o okresie półowicznego rozpadu 28 lat.
19. Reflektor lądowania/okolania FPP-7M z żarówką o mocy 450W daje strumień światła o sile 300000 kandeli. W zależności od potrzeby może obracać się o 360° i być wychyłany w zakresie 0-120°. Za opływem reflektora, na wężdzie nr 4 znajduje się wypukłe gniazdo dla przedniego podnośnika.
20. Stałym uzbrojeniem śmigłowca jest dwufuntowe działko GSz-23L z zapasem amunicji 250 sztuk. Przeladowanie działka zapewniają trzy pironaboje, a strzeląc młoda seriami od 4 do 64 pocisków. Dzień prowadzi dowódcza załogi przy pomocy celownika kolimatorowego PKW. Oznaki jest ustawione względem podłogi kabiny i lotu do tyłu -1°.
21. Pod kadłubem, między wzmocnieniami strefy gumowych zbiorników paliwa, znajduje się antena radiopomiaru KDF-860, chroniona przed uszkodzeniami łatwozdejmowaną osłoną. Po obu stronach osłony, na wężdzie nr 17, zamontowane są wężły dla tylnych podnośników.
22. Na końcach kompozytowych łopat wirnika nośnego umieszczono światła konturowe, określające zasięg łopaty wirnika podczas lotu w warunkach złej widoczności. W celu zwiększenia odporności żarówek na bardzo duże przeciążenia rzędu 500 jednostek wyposażono je w pogrubione włókna z dodatkowym punktem podparcia. Przechrząstą osłonę żarówki zabezpiecza stalowa ostroga, wykorzystywana także do torowania lotu metodą tradycyjną. W celu zmniejszenia obciążeń w układzie sterowania łopatom wirnika nośnego nadano trapezowe zakończenia.
23. Całkowicie kompozytowy statecznik poziomy o 12% profilu symetrycznym jest zamontowany do belki ogonowej pod ujemnym kątem 7°. Sposób zamocowania statecznika pozwala na zmianę tego kąta w niewielkim zakresie na ziemi. Podpora tylna, będąca podpozem podwozia śmigłowca, chroni śmigło ogonowe przed kolizją z przeszkodami terenowymi przy dużych kątach natarcia (lądowanie i lot do tyłu) i wyposażona jest w ruchomą stopkę oraz amortyzator hydrauliczny.
24. Nowym wyposażeniem W-3WA z 9-tej serii jest radiostacja pokładowa Collins AN/ARC 210, która zastąpiła poprzednie radiostacje R-860 i RS6102. Jej charakterystyczna, płaska antena znajduje się na dolnej powierzchni belki ogonowej za antenami radiowysokościomierza A-037.
25. Za amortyzatorem podpory tylnej na niektórych W-3WA nr 0903, 0904, 0909, 0910 i 0911 zamontowano wspornik z tylnymi antenami systemu RWR-99 i anteną transpondera SC-10D2. Transponder jest systemem „swoj-obej”, który ma za zadanie szybką i pewną określenie przynależności oraz oszacowanie charakteru obiektu (swoj-prawdopodobnie swoj-obej) przy pomocy pięciu pakietów zapytań: trzy militaryjne i dwa militaryjno-cywilne.

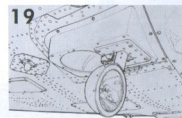
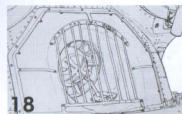
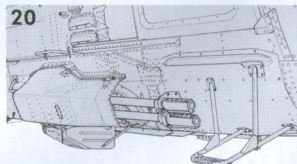
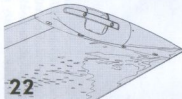
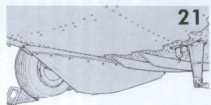
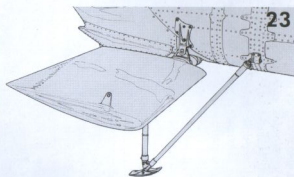
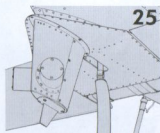
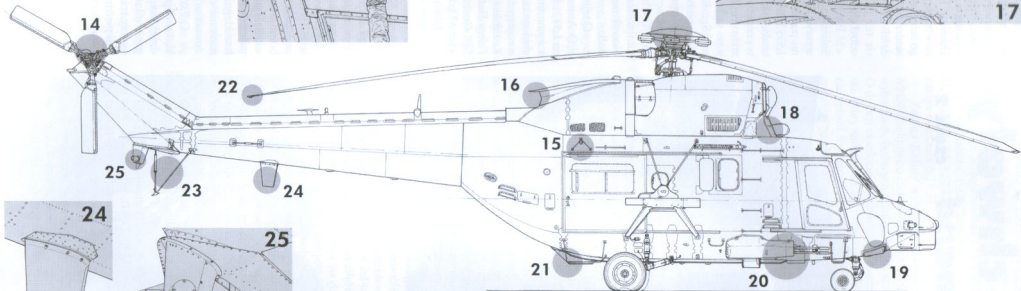
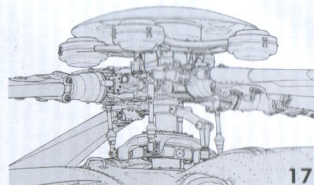
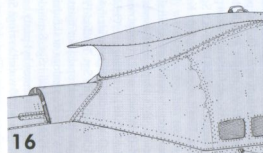
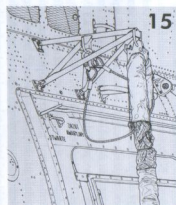
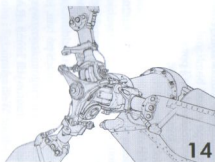
UWAGA! Opis dotyczy śmigłowców W-3WA nr 360901 do 360911.



Detale zewnętrzne śmigłowca W-3WA

Rys. Grzegorz SKOWROŃSKI



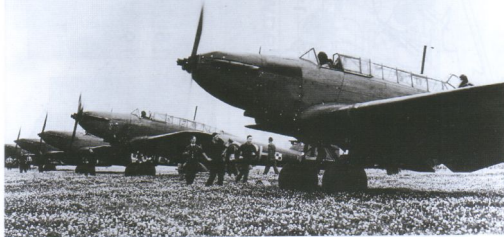


Detale zewnętrzne śmigłowca W-3WA

Rys. Grzegorz SKOWROŃSKI

W cieniu chwały

Fighter Command część 2



21 września zgodnie z rozkazem 655 nad Boulogne (cele zastępcze to Ostenda i Gris Nez) operowały maszyny Dywizjonu 301. O godzinie 04.50 wystartował Battle GR-S z załoga: F/Lt Piotrowski, F/O Palka i Sgt. Paliwoda. Następnie GR-R: Sgt. Waszak, F/O Kozak i Sgt. Janik; GR-M: Sgt. Bonkowski, F/O Domański i Sgt. Pieczyński; GR-J: F/Lt Brejnak, F/O Wronka i Sgt. Madejski; Sgt. Palul, F/O Waszkiewicz i Sgt. Gołębiowski na GR-F, a także jako ostatni o 05.08. GR-B z załoga: P/O Murawski, F/O Szymkiewicz i Sgt. Kozłowski. Załogi wykonały zadanie połowicznie. Bombardowano z lotu nurekowego osiągając dolny pułap 2 tys. stóp. Dwie załogi zgłosiły kłopoty techniczne, a dwie problemy z odnalezieniem celu. Na cel rezerwowy - baterie dział w Gris Nez - zrzucono osiem 250 funtówek, cztery o takiej samej wadze na Calais oraz czternaście zapalających na Boulogne. Wszyscy wrócili szczęśliwie do bazy oprócz samolotu Sgt. Palula, który lądował w Szkocji i uległ uszkodzeniu jednak załoga nie odniosła obrażeń. W tym czasie w rejonie działała 301. DB były też inne dywizjony bombowe: 12., 142., 103. i 150. W nalotach na barki inwazyjne utraciono Wellingtona z 75. Dywizjonu. Tego i następnego dnia odwołano zadania dla 300. DB.

23 września w Swinderby wykonano próbę startu alarmowego, która obyla 12 maszyn (po sześć z każdego dywizjonu). Wynik był bardzo dobry, samoloty znalazły się w powietrzu w czasie 11 minut!

Przed świtem 24 września 1940 r. wyznaczono kolejne zadanie. Ponownie należało zaatakować skupiska nieprzyjacielskich jednostek pływających w rejonie Boulogne (rozkaz nr 686. Samoloty startowały o trzeciej nad ranem, stąd w niektórych dokumentach figuruje data wcześniejsza).

O godzinie 3.15 wystartował Fairey Battle P2309 BH-J z załoga: F/O Golko, P/O Miarczyński i Sgt. Kowalski z 300. Dywizjonu. Za nim poderwał się pilotowany przez P/O Rusieckiego L5318 BH-L z F/O

Szponarowiczem i Sgt. Sztulem. Następnie startowały: N2241 BH-G Sgt. Nowakowskiego z F/O Lubieszko i Sgt. Kudelko; L5515 BH-T z załoga: Sgt. Kazimierzczak, P/O Pluta i Sgt. Biezuński; L5353 BH-O: P/O Kurowski, F/O Rogalski i Sgt. Lapot i wreszcie ostatni - L5426 BH-W: F/O Konarzewski, P/O Pulczyński i Sgt. Jezierski. Ostatnia maszyna oderwała się od runway o 3.30. Samoloty obraly kierunek na Orfordness.

Załoga Gołki dokonała czterech nalotów na cel nr 2, jakim było Calais, zrzucając kolejno bombę 250 funtową, taką samą przy drugim ataku, osiem 40 funtowych i sześć 40 funtowych. Rusiecki zbombardował cel sześcioma 250 funtówkami z wysokości 13 tys. stóp. Z 12 tys. stóp zbombardował Nowakowski, a nieco niżej Kazimierzczak. Obaj nie dostrzegli rezultatów ataku. Załoga Kurowskiego widziała wybuch, gdy ich sześć 250-tek poszybowało w dół. Podobnie było z trójką Konarzewskiego. Ich bomby ułożywały się w celu, o czym miały świadczyć dwie złote eksplozje. Reasumując, dwa samoloty zbombardowały Calais, pozostałe Boulogne.

Wszystkie załogi bezpiecznie wróciły do domu. Pierwszy lądował Battle Nowakowskiego o 6.15, następnie Rusieckiego o 6.30, Gołki o 6.35, Konarzewskiego o 6.50, dwa pozostałe Kazimierzczaka i Kurowskiego o 7.15.

24 września po południu (rozkaz nr 695) polecili lotnicy z 301. DB: Sgt. Weiss, F/O Sawlewicz i Sgt. Bujak na GR-L; P/O Waroński, P/O Kuliński i Sgt. Paliwoda na GR-N; P/O Pożycka, P/O Lapa i Sgt. Tydman na GR-P; Sgt. Popławski, F/O Król i Sgt. Kowalski na GR-B; P/O Wójcik, P/O Wodzicki i Sgt. Kozłowski na GR-H oraz Sgt. Palul, F/O Waszkiewicz i Sgt. Gołębiowski na GR-D. Start rozpoczął się o 14.51, a ostatni Battle odleciał o 15.09. Bombowiec Warońskiego w czasie dołotu do celu, jeszcze nad własnym terytorium, został zaatakowany przez samolot nieprzyjacielski. Niestety maszyna zgodnie z przewidywaniami stała się łatwym łupem dla napastnika. Fairey

Battle rozbił się w Kilverstone Heath koło Thetford. Załoga zginęła, a w tym czasie RAF stracił jeszcze trzy inne maszyny. Była to pierwsza bojowa strata polskiego dywizjonu. Wcześniej, 8 sierpnia, podczas lotu treningowego na Fairey Battle zginął F/O Dominik Fengler.

Następny lot dla załóg 300. DB, którego celem miały być niemieckie jednostki nawodne w okolicach Ostendy, wyznaczono na dzień 26 września (rozkaz nr 709; spotyka się też datę 25/26 września, jednak start odbył się już po północy).

Pierwsza o 2.45 poleciała załoga F/O Sulińskiego na L5317 BH-T, któremu towarzyszyli F/O Bujalski i Sgt. Biezuński. Za nimi po dziesięciu minutach startował Battle L5353 BH-O F/O Jasińskiego z Sgt. Sobieszczukiem i Sgt. Lapotem. Trzecia wzniósła się w powietrze trójka: Sgt. Kostecki, P/O Piotrowski i Sgt. Jezierski na L5426 BH-W, a po nich załoga: F/O Gębocki, Sgt. Mora i Sgt. Egierski na L5499 BH-Y. Z wyjątkiem pierwszej i drugiej załogi startowały w odstępach pięciominutowych. O 3.10 poderwał się Battle BH-V trójka: F/O Kaluża, F/O Chrostowski i Sgt. Urbanowicz, a po nim oznaczony numerem N2241 BH-K z Sgt. Nowakowskim, F/O Lubieszko i Sgt. Kudelko.

O tej samej porze w powietrze wzbili się: F/O Antonowicz, P/O Dej i Sgt. Kowalski na L5421 BH-B. Po nich o 3.25 bombowiec z numerem L5425 BH-F i załoga: F/O Michatowski, P/O Męcniński i Sgt. Świdziński, a następnie L5490 BH-R: Sgt. Kuffik, P/O Koziniński i Sgt. Artymiuk oraz jako ostatni Fairey Battle 5356 i jego załoga w składzie: Sgt. Goebel, F/O Bieleński i Sgt. Szmajdowicz. O godzinie 3.30 runway był pusty.

Jako pierwsza o 6.00 wróciła załoga Sulińskiego, która z wysokości 10 tys. stóp zrzucała sześć 250 funtówek i zaobserwowała wybuch. Następnie o 6.05 lądował Kostecki meldując zrzut sześciu bomb z wysokości 7 tys. stóp. Rezultat ataku nie był widoczny dla wszystkich uczestników lotu. O 6.15 wróciła trójka Nowakowskiego, który nie znalazł efektu swego nalotu na wysokości 12 tys. stóp. Po nim o 6.25 dotarł Jasiński meldując podobnie, za nim o 6.35 wrócił Kaluża. Ten zbombardował z 10 tys. stóp. Niestety nie widział, gdzie spadło jego sześć bomb. Piętnaście minut później była już załoga Michatowskiego, która atakowała cel w dwóch fazach nie dostrzegając jednak konkretnych dowodów celnego zrzutu bomb.

O 7.05 zameldował swój powrót Gębicki, który po wykonaniu bombardowania widział eksplozje. Prawie równocześnie na pasie usiadł Battle Goebela. Załoga zgłosiła trzy trafienia. Lotnicy z tercetu Kuffika byli pięć minut później. Niestety nie widzieli jak celne były ich bomby. Akcja przebiegała bez strat własnych, potwierdził to Antonowicz swoim lądowaniem o 7.20 i meldunkiem o trzech wybuchach widzianych po tym, jak z wysokości 5 tys. stóp z jego maszyny wysypało się sześć 250 funtowych bomb. RAF stracił jedną załogę Wellingtona.

Spotyka się pewne różnice w zapisywa-

nych po locie informacjach. Jakkolwiek Operational Record Book dywizjonu stwierdza jak wyżej. Księga Zadań Bojowych mówi, że: „...8 załóg nie mogło widzieć wyników z powodu aryl. plot. i reflektorów. Szesć załóg widziało (raport nie precyzyjne czy widzieli Polacy, czy członkowie załóg brytyjskich, jako że wówczas operowały te dywizyjony 103. i 150.) wybuchy pomiędzy głównymi i starym dokim. Widoczność poza wybrzeżem dobra, ale nad celem chmury 5/10 do 8/10 na wysokość 2500 do 8000 stóp...”

Działania bojowe we wrześniu tak oceniał dowódca Dywizjonu 300. - W/Cdr. Makowski: „Zalogi Dyonu latały nad terenem nieprzyjaciela (wybrzeże Francji) tylko w nocy. Orientacja w tych warunkach ułatwiona wyraźną linią brzegową. Był tylko jeden przypadek, że załoga nie była pewna czy jest nad celem i bombardowała w rzeczywistości cel ewentualny”. Dalej Makowski stwierdza: „Personel przygotowany do zadań na ogół dobrze. Część obserwatorów i strzelców ma za małe doświadczenie. Duch oddziałów dobry. Sprzęt - samoloty Battle - nadaje się do działań w nocy. Do działań dziennych ma za małą szybkość i słabe uzbrojenie”.

Do słów Makowskiego wypadałoby dodać również, że oba dywizyjony kontynuowały w dalszym ciągu loty treningowe, a ustawicznie pozostawanie w pogotowiu bojowym i odwoływanie lotów z przyczyn atmosferycznych było dla załóg bardzo męczące. Powracający z zadań lotnicy meldowali silny ogień artylerii przeciwlotniczej wroga do wysokości około 2,5 tys. stóp. Zwracali też uwagę na szczególnie silną obronę rejonu Ostendy i zapory balonowe na południe od Boulogne.

9 października, zgodnie z rozkazem 850, nad Calais polecieci Polacy z 301. Dywizjonu. Start osmiu załóg nastąpił o 19.45. Byli to: S/Ldr. Floryanowicz, F/O Rewkowski i Sgt. Bator na GR-E; Sgt. Jensen, F/O Szymkiewicz i Sgt. Wasilewski na GR-G; Sgt. Mierniczek, F/O Kulbacki i Sgt. Wasilewski na GR-F; Sgt. Kłosowski, F/O Wronka i Sgt. Lipecki na GR-A; F/Lt. Piotrowski, F/O Palka i Sgt. Florczak na GR-S; Sgt. Lenczowski, F/O Hallas i Sgt. Kosianowski na GR-K; Sgt. Bojakowski, F/O Koryciński i Sgt. Dydło na GR-Q oraz F/O Butkiewicz, F/O Starowicz i Sgt. Sawicz na GR-L.

Zalogi zbombardowały cele w większości z lotu nurkowego napotykając bardzo silny ogień niemieckiej artylerii przeciwlotniczej oraz zgrupowania reflektorów. Niemniej cały ładunek - 48 bomb po 250 funtów został zrzucony. Lądowanie załóg odbyło się w czasie od 21.30 do 22.30. W tym czasie 149. Dywizjon RAF stracił jedną maszynę.

Miesiąc październik dla 300. Dywizjonu Ziemi Mazowieckiej rozpoczął się lotem bojowym nad Calais 10-tego, kiedy wystartowało 8 maszyn (rozkaz 858). Pierwszy poleciał Battle L5492 BH-M z załogą P/O Kula, Sgt. Mieczkowski i Sgt. Przybyłski o 18.21. Za nim kolejno odrywały się załogi: F/O Konarzewski, P/O Pulczyński i Sgt. Zychowski na L5567 BH-S; Sgt. Szymanowski, P/O Luba i Sgt. Socha na L5530 BH-A; P/O Kurowski, F/O Rogalski i Sgt. Zieliński na

N2147 BH-Q; Sgt. Ratajczak, P/O Pluta i Sgt. Gędziorowski na L5353 BH-O; Sgt. Hajdukiewicz, P/O Dej i Sgt. Węgrzyn na P2309 BH-J; Sgt. Kazimierzczak, Sgt. Sobieszczuk i Sgt. Szmajdowicz na L5356 BH-R oraz P/O Kałuża, F/O Chrostowski i Sgt. Urbanowicz na L5592 BH-V. Ta ostatnia załoga odleciała o 18.34.

Zaloga Kałuży wróciła do Swinderby o 21.44 meldując o zaobserwowanych trzech wybuchach, będących rezultatem ich ataku. O dwóch eksplozjach meldował Konarzewski, który wrócił o 21.20, jedno celne trafienie zgłosił Szymanowski. Takim samym rezultatem mógł pochwalić się Kurowski. Błąd w nawigacji sprawił, że załoga Ratajczaka lądowała o 22.00 w Grantham. Jedną bombę w celu zgłosił Hajdukiewicz, a dwie widział Kazimierzczak, który z powodu awarii silnika lądował o 21.25 w Bodney. Załoga

Kałuży do Swinderby dotarła o 22.58. Nie było wiadomo jaki efekt przyniósł nalot tej trójki. Ogólne relacje z tego zadania mówiły o bardzo intensywnym, niemniej niecelnym ogniu artylerii przeciwlotniczej nieprzyjaciela.

12 października (rozkaz 877) nad Ostendę i Boulogne poleciały obie eskadry Dywizjonu Ziemi Pomorskiej, przy czym każda z nich nad inny cel. Pierwsze poleciały maszyny Eskadry A w składzie: GR-J L5540 - F/Lt. Brejnak, F/O Król i Sgt. Małdejski; GR-B L5551 - P/O Liniewski, F/O Voellnagel i Sgt. Kowalski; GR-H L5555 - Sgt. Zaremba, F/O Biliński i Sgt. Kozłowski. Na bombardowanie Boulogne wysłano zaś: GR-P L5549 - P/O Pożyczka, P/O Łapa i Sgt. Tydman; GR-R L5445 - Sgt. Waszak, F/O Kozak i Sgt. Janik oraz GR-M L5392 - Sgt. Radzyński, F/O Domański i Sgt. Pie-



Powyżej: Uczestnicy jesiennych nalotów: Sgt. Albin Socha i Sgt. Henryk Kudelko. Sgt. Walerian Sosiniński (z prawej) dołączył do 300. Dyw. Bomb. w listopadzie 1940 r. (arch. W. Sosiniński)
Poniżej: Spotkanie polskich lotników z Dyonów 300. i 301. z Ministrem Lotnictwa, Sir. Archibaldem Sinclair w Northolt, 1 listopada 1940 r. (arch. Wł. Łapot)





Powyżej: Startujące bombowce Fairey Battle z 301. Dywizjonu Bombowego. (arch. Jerzy B. Cynk)
 Poniżej: Jeszcze jedno ujęcie wykonane podczas spotkania polskich lotników z Ministrem Sinclairem w Northolt. (arch. IPMS via Jerzy B. Cynk)



czyński. Start odbył się w czasie od 18.08 do 18.18. Po dotarciu nad cel wszystkie samoloty dokonały od 19.45 do 20.00 zrzutu bomb (po sześć 250 funtówek każdy) i bezpiecznie wróciły na Wyspę przy czym maszyny Brejnaka i Pożyczki lądowały w Grantham, Radzyńskiego w Waddington, a Liniewskiego, Zaremby i Waszaka w macierzystym Swinderby. Ostatni samolot znalazł się na ziemi o 21.45. Meldowano zwiększoną precyzję obsługi niemieckich reflektorów. Zgłoszono wybuchy w basenie portu w Ostendzie oraz Calais, gdzie także zrzucano ładunki oraz mgłę w drodze powrotnej.

I jak tu nie wierzyć w przesady? Tym razem trzynastka okazała się pechowa dla

mazowieckiego dywizjonu.

13 października (wydano rozkaz nr 889) o godzinie 17.40 wystartowała pierwsza załoga na Fairey Battle L5499 BH-Y w składzie: F/O Gebicki, Sgt. Morawa i Sgt. Egierski. Za nimi kolejno: L5427 BH-K - Sgt. Koczwarski, F/O Szponarowicz i Sgt. Sztul; L5356 BH-R - Sgt. Halabuda, F/O Bielański i Sgt. Szmajdowicz. O 17.54 polecieł Sgt. Nowakiewicz, F/O Lubienski i Sgt. Kudelko na N2241 BH-G oraz na L5426 BH-W - Sgt. Kostecki, F/O Piotrowski i Sgt. Jezziński. Ostatnia trójka: F/O Gołko, F/O Pęski i Sgt. Bączak na L5490 BH-F opuściła lotnisko o 18.04. W tej misji towarzyszyły Polakom dwa dywizjony RAF: 12. i 142. Gdy

polskie bombowce zmierzały do celu, którym było Boulogne, nad lotniskiem Swinderby pojawił się nagle niemiecki samolot, który zrzucił swój ładunek 10 bomb pięćdziesięciokilogramowych. Na ziemi uszkodzone zostały dwa samoloty Dywizjonu 300. i jeden z 301. Na szczęście nikt nie zginął, a tylko jeden angielski szeregowiec odniósł rany. To niestety nie był koniec pechowego dnia.

Załoga Halabudy celnie zbombardowała wybrzeże sześcioma 250 funtowymi bombami z wysokości 8 tys. stóp. Lądowała w Newton o 22.30, by dnia następnego wrócić do Swinerby. Battle Nowakiewicza po dwóch nalotach dotarł do Swinderby o 21.30. Pięć minut wcześniej lądował Kostecki, który zrzuciwszy sześć 250-tek widział wybuchy. Ostatnia była załoga Gołki, która po wykonaniu zadania uwiecznzonego sukcesem, ze względu na mgłę lądowała w Newton o 22.15.

Niestety relacji z lotu nigdy już nie zdała załoga Fairey Battle BH-Y. Samolot, który nie mógł wrócić na macierzyste lotnisko ze względu na mgłę i zagrożenie atakiem nieprzyjacielskim rozbił się w okolicach Oxtun i Calverton w hrabstwie Nottingham. Do lotniska zabrakło tylko 22 mil. Pilot F/O Jan Gębicki, obserwator Sgt. Edward Morawa i strzelec Sgt. Tadeusz Egierski zginęli śmiercią lotnika.

Z dużym szczęściem zakończyła ten lot bojowy załoga Koczwarskiego. Co prawda rozbita samolot podczas przymusowego lądowania w Sherwood w okolicach Hucknall, ale nikt nie został ranny. Samolot wymagał remontu. Oprócz tych strat RAF zubożał o dwie inne maszyny.

15 października (rozkaz nr 905) celem wyznaczonym dla Dywizjonu 301. było ponownie Boulogne. Start rozpoczął się o 19.41, a kolejne Battle wzbijały się w niebo w odstępach dziesięciominutowych. Nad cel

poteciały załogi: F/Lt. Krzysztyniak, F/O Sadowski i Sgt. Bujak na GR-K; Sgt. Bonkowski, F/O Hallas i Sgt. Kasianowski na GR-R; Sgt. Weiss, F/O Sawlewicz i Sgt. Brzozowski na GR-P; Sgt. Palu, F/O Rewkowski i Sgt. Bator na GR-E; F/O Olszyna, F/O Waszkiewicz i Sgt. Lipecki na GR-G, a także P/O Wójcik i P/O Wodzicki (brak danych o przećm członku załogi) na GR-D w towarzystwie dywizyjnow 12 i 142. Po wykonaniu zadania, które trwały od 21.30 do 22.30 maszyny K, R i E lądowały w Newton, G w Waddingtona, a P i D wróciły prosto do Swinderby. Wszystkie samoloty znalazły się na ziemi w czasie od 23.00 do 00.30. Wszystkie załogi z wyjątkiem jednej dokonały bombardowania z lotu nurkowego.

W okresie od 16 do 23 października jeszcze kilkakrotnie wyznaczano i odwolywano loty bojowe nad kontynent.

Drugi miesiąc operacyjny zakończył się dla 300. DB tragicznie. 29 października, około godziny 11.10 w czasie lotu treningowego w odległości 8 mil od lotniska w jednym z Battle odwrócił się prawie skrzydło. Samolot wpadł w korkociąg, z którego nie było szans już go wyprowadzić. Poległa załoga: pilot Sgt. Gerhard Goebel, obserwator P/O Stanisław Firlej-Bielanski i strzelec Sgt. Tadeusz Szmajdowicz. Niejako zwiezczeniem jesiennej bojowej działalności polskich załóg bombowych był ich udział (po sześć Battle z każdego dywizjonu) w przeglądzie jednostek PSP, jaki odbył się 1 listopada na lotnisku Northolt na cześć Ministra Lotnictwa Sir Archibalda Sinclaira i generała Sikorskiego.

W tym czasie do jednostki napływały już pierwsze Wellingtony, a po niemieckiej stronie Kanału La Manche robiło się pusto. Niemcy zdali sobie sprawę, że zdobycie Anglii z powietrza i od morza w obecnych warunkach nie było możliwe. Nie było też możliwe już nigdy potem. „Lew Morski” wycofał się z podkulonym ogonem...

Krótko po zakończeniu jesiennych działań polskiego lotnictwa bombowego, Prezydent Rzeczypospolitej zwrócił się do walczyjących załóg tymi słowami: „Oby waszej lotniczej sławie niezmiernie towarzyszyło szczęście”.

Historycy zajmujący się okresem Bitwy o Anglię i olbrzymimi zasługami, jakie niewątpliwie były udziałem dzielnych pilotów Fighter Command, zwracają także uwagę na drugoplanowych uczestników tej batalii. Byli to członkowie Observer Corps, ludzie obsługujący stacje radarowe, młode kobiety (plotters) odpowiedzialne za przesuwanie miniaturowych formacji własnych i wrogich na stołach operacyjnych w Ops roomach. Byli to starsi panowie z Home Guard, strażnicy czy wreszcie dzielna ludność angielska dzień po dniu znosząca trudy toczonej się walk. Dziwnym zbiegiem okoliczności historycy zapominają o załogach samolotów bombowych, które prowadziły swoją niewdzięczną wojnę. O ile pomijamy udział własnych załóg w Battle of Britain Anglicy, strona polska nie powinna robić tego samego. Wkład tych stu dwudziestu sześciu ludzi

z dwóch polskich dywizyjnow bombowych: 300. Dywizyjnow Ziemi Mazowieckiej i 301. Dywizyjnow Ziemi Pomorskiej był znaczący. Oprócz wymiaru liczebnego 45 ton zrzuconych bomb, miał też inne znaczenie. Był początkiem działalności polskiego lotnictwa bombowego na Wyspach Brytyjskich. To właśnie ci ludzie, których nazwiska pojawiały się w powyższym tekście przecierali dla niego szlaki. Zdobyli sobie uznanie podczas wojny i bardzo szybko po niej zostali zapomniani. Niniejszeopracowanie jest też więc pewną skromną formą hołdu, jaki im się słuszenie należy.

Piotr Sikora

Szczególne podziękowania autor składa dla pana pułkownika Władysława Lapota za wspomnienia i cenne uwagi. Możliwość spotkania tego wyjątkowego człowieka była dla autora szczególnym wyróżnieniem. Autor pragnie też wyrazić wdzięczność panu majorowi Walerianowi Sosniskiemu za jego informację.



Powyżej: P/O Zygmunt Szymański, żyjący uczestnik opisanych wydarzeń. Na Battle BH-A dwukrotnie poleciał na Boulogne. (arch. P. Sikora)

Poniżej: Karabin maszynowy Vickers 7,7 mm był stosunkowo słabym atutem bombowców Fairey Battle. (arch. P. Sikora)



Wybór źródeł

300 Polish Bomber Squadron ; Operational Record Book AIR27/1655, National Archives Kew, Richmond.
301 Polish Bomber Squadron; Operational Record Book AIR27/1659, National Archives Kew, Richmond.

Raporty Bojowe 301 Dywizyjnow Bombowy; LOT.A.V.35/15, IPMS Londyn.

Dziennik Bojowy 301 Dywizyjnow Bombowy; LOT.A.V.35/6, IPMS Londyn.

Dziennik Działania 300 Dywizyjnow Bombowy; LOT.A.V.34/4, IPMS Londyn.

Księga Pamiętkowa 300 Dywizyjnow Bombowy; LOT.A.V.34/13, IPMS Londyn.

Księga Zadań Bojowych Dywizyjnow 300 i 301; LOT.A.V.34/3b, IPMS Londyn.

Lotary Operacyjne RAF Swinderby; LOT.A.V.35/3g, IPMS Londyn.

W.R. Chorley – Bomber Command Losses of the Second World War 1939-1940, Midland Counties Publications 1992.

Skrzydła Wiadomości ze Świata, nr.131/373; 15-31 października 1941; artykuł Andrzeja Płodowskiego „Polskie Dywizyjnow Bombowe”.

Stephen Bungay – The Most Dangerous Enemy - A History of the Battle of Britain; Aurum Press Ltd. 2000, London.



Powyżej: Pomnik poświęcony załodze F/O Jerzego Gębickiego, poległej niedaleko Calverton. (arch. Alan Clark)

Poniżej: Karabin maszynowy Vickers 7,7 mm był stosunkowo słabym atutem bombowców Fairey Battle. (arch. P. Sikora)

Urodziłem się w Choczni 11 sierpnia 1908 roku z ojca Józefa i matki Franciszki. Do szkoły powszechnej chodziłem w Wadowicach, następnie zdałem egzamin wstępny do gimnazjum w Wadowicach. Klasę siódmą i ósmą razem z maturą zdałem w Złoczowie koło Tarnopola. W 1930 roku złożyłem podanie o przyjęcie mnie do szkoły podchorążych piechoty (kurs unitarny) w Różaniu, do której wkrótce zostałem przyjęty. Po rocznym przeszkoleniu można było już wybierać różne rodzaje broni - lotnictwo, artyleria, piechota, saperzy. Ja wybrałem artylerię, ale do tej broni należało zdać egzamin wstępny z matematyki i fizyki. Egzamin przeszedłem szczęśliwie i w 1931 roku przeniesiono mnie do Szkoły Podchorążych Artylerii w Toruniu. Kurs trwał dwa lata i po jego ukończeniu zostałem w 1933 roku promowany do stopnia podporucznika z przydziałem do 9. Pułku Artylerii Ciężkiej w Siedlcach.

Będąc jeszcze podchorążym, tuż przed samą promocją na oficera, szkoła otrzymała pismo z Ministerstwa Spraw Wojskowych z Warszawy, że istnieje zapotrzebowanie na ochotników do lotnictwa, i ci, którzy będą odpowiadać warunkom zdrowotnym, wymagany w lotnictwie, będą przeniesieni ze swoich jednostek do służby powietrznej. Podanie złożyłem, badania medyczne wypadły mi bardzo dobrze i zaraz po ukończeniu Szkoły Podchorążych Artylerii zostałem powołany na kurs szybowcowy do Ustrzyk Dolnych, gdzie po miesięcznym pobycie i treningu przeniesiono naszą grupę do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie na kurs pilotażu. Po rocznym lataniu w 1934 roku ukończyłem szkołę z wysoką lokatą i przeniesiono mnie na dalsze szkolenie do 2. Pułku Lotniczego w Krakowie. Tam otrzymałem przydział do 22. Eskadry Linowej, wyposażonej w stare samoloty francuskie Breguet i Potez.

W 1935 roku rekomendowano mnie do Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu na trzymiesięczny kurs wyższego pilotażu i akrobacji powietrznej, gdzie jednym z instruktorów był por. pil. Stefan Witorzeńc. Kurs ukończyłem z pierwszą lokatą strzelecką, a ogólną drugą. W nagrodę otrzymałem piękny flower kaliber 6 mm, który później zrabowali Niemcy po wybuchu wojny we wrześniu 1939 roku.

Po powrocie do 2. Pułku Lotniczego otrzymałem przydział do 122. Eskadry Myśliwskiej, której dowódcą był kpt. pil. Jerzy Bajan, doskonały pilot, zwycięzca Challangu w 1934 roku. Krakowski dyon myśliwski znany był w całym lotnictwie z popisów lotniczych i akrobacji wykonywanych w różnych miastach polskich. Popisywano numer był taki, że trzy samoloty typu Avia BH-33, mając podwozia połączone linami, startowały, wykonywały wspólnie akrobację i razem lądowały. W tym czasie prowadzącym zawsze był kpt. pil. Bajan, a uzupełniali klucz na przemian por. pil. Medwecki, por. pil. Kosiński i kpr. pil. Macek.

W 1937 roku zostałem wyznaczony jako

Wspomnienia pilota



Major NOWAK

Major pilot Władysław Nowak – lotnik 2. Pułku Lotniczego w Krakowie i Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie. Po wojnie pozostał w Anglii. Zmarł 10.02.1982 r. w Sheffield. Decyzją córek pamiętki po ojcu trafiły do Polski i znalazły się w prywatnym muzeum Zygmunta Krausa w Wadowicach. Wśród nich znajduje się pamiątki majora Nowaka, którego obszerne fragmenty prezentujemy dzięki uprzejmości pani Marii Nieć-Cedrowskiej, która przepisała i opublikowała wspomnienia w miesięczniku „*Nad Skawą*”. Materiał przesłał do nas Lucjan Lubas. Dziękujemy.



Powyżej: Kpt. pil. Jerzy Bajan (w środku) w otoczeniu czołowych pilotów myśliwskich krakowskiego pułku. (arch. G. Sojda)
Poniżej: Kurs wyższego pilotażu w LSSiB w Grudziądzu. Drugi z lewej stoi instruktor por. pil. Stefan Witorzeńc. (arch. W. Sankowski)



jeden z trzech pilotów do wzięcia udziału w Centralnych Zawodach Lotnictwa Myśliwskiego, które miały się odbyć w Toruniu. Do rywalizacji stanęli czolowi piloci myśliwcy z Warszawy, Krakowa, Torunia, Poznania, Wilna i ze Lwowa. Program zawodów był następujący:

- Strzelanie z wysokości 500 m piką do ziemi.
- Strzelanie na wysokości 2000 m do rękawa holowanego przez inny samolot. Ataki i strzelanie miało być wykonane równocześnie przez całą trójkę. Pociski miały różne kolory, jeden pilot miał pociski kolorowane na czerwono, drugi na zielono, a trzeci miał żółty kolor. Wszystko po to, żeby komisja, która liczyła dziury w rękawie, mogła ustalić ilość celnych trafień poszczególnych pilotów.

- Walki powietrzne. Polegały na tym, że dwa samoloty leciały naprzeciw siebie „leb w leb” i w ostatniej chwili robili zakręt w lewo. Wygrwał ten, który pierwszy wszedł na ogon „przeciwnikowi”.

- Lądowanie na lotnisku połowym. Było ono wytyczone w terenie, a pilot nad samym lądowiskiem musiał mieć wysokość 500 m i robiąc zakręt w lewo musiał tak manewrować samolotem, żeby wylądować w wyznaczonym terenie bez uszkodzenia maszyny.

- Lądowanie na lotnisku z wyłączonym motorem i stojącym śmigłem. Nad środkiem lotniska pilot musiał mieć 500 m wysokości, wyłączyć motor, zatrzymać śmigło i lądować na lotnisku w wyznaczonym prostokącie 100 m x 300 m.

- Akrobacja powietrzna. Należało wykonać wiązanek dziesięciu figur akrobatycznych. Piloci wykonywali ją indywidualnie przed komisją, która za każdą figurę wykonaną w powietrzu przyznawała punkty, w zależności od czystości jej wykonania. Brano też pod uwagę czas, w jakim figury zostały wykonane. Następnie sędziowie sumowali wszystkie punkty uzyskane przez pilotów we wszystkich konkurencjach i przyznawali lokaty.

Podczas tych zawodów nasz krakowski dyon zdobył po raz trzeci pierwsze miejsce, poprzednio triumfował w roku 1935 i 1936. Otrzymał więc piękny srebrny puchar przechodni na stałe. Na pucharze wyryto nazwiska pilotów z Krakowa: por. pil. W. J. Nowak, ppor. pil. A. Ostowicz i kpr. pil. Kremksi.

Cała ta trójka przekroczyła polsko-rumuńską granicę w dniu 17 września 1939 roku i przez Syrię i Francję dostała się do Anglii. Porucznik Antoni Ostowicz w czasie Bitwy o Wielką Brytanię latał w angielskim dywizjonie i zginął bohatersko w sierpniu 1940 roku. Rano zestrzelił samolot niemiecki, a po obiedzie już go nie było - wygląda, że wpadł do Kanalu La Manche, bo zwłok jego nie odnaleziono. Drugi - kapral pil. Jan Kremksi też latał bojowo w Anglii i za wyczyny bojowe gen. Władysław Sikorski promował go do stopnia podporucznika mimo, że nie miał za sobą wykształcenia ani szkoly podchorążych. Cztery dni później zginął nad Francją zestrzelony w walce powietrznej.

Po zawodach lotniczych zostałem



Powyżej: Instruktorzy LSSiB czas wolny spędzali na grudziądzkiej plaży. (arch. W. Sankowski)



Powyżej: Por. pil. Władysław Nowak. 1937 r. (arch. rodzinne Wł. Nowaka)



Powyżej: Zakończenie kursu w LSSiB w 1938 r. Instruktor por. pil. Wł. Nowak w otoczeniu podchorążych. Z prawej podchorąży Stanisław Skalski. (arch. W. Sankowski)

Poniżej: Piloci 306. Dywizjonu Myśliwskiego. Lotnisko Temhill, marzec 1941 r. Od lewej w mae-westkach: nn, Sgt. Leon Kosmowski, F/O Wł. Nowak, Sgt. Otto Pudzycki. (arch. W. Sankowski)





Powyżej: Od lewej: W/Cdr Stefan Janus (dowódca 1. Polskiego Skrzydła Myśliwskiego), S/Ldr Stanisław Skalski (dowódca 317. Dyw. Myśl.) i F/Lt Władysław Nowak. Maj-czerwiec 1942 r. Poniżej: General Sikorski dekoruje polskich lotników. Asystuje mu S/Ldr Władysław Nowak. (arch. rodzinne Wł. Nowaka)



Nocne zwycięstwo nad Londynem 11 maja 1941 roku

(...) W dniu 04.04.1941 roku przeniesiono nasz 306. Dyon do Northolt i tutaj rozpoczęliśmy pracę bojową. Nocne naloty na Londyn odbywały się prawie bez przerw. Nas proszono, że jak ktoś dobrze się czuje w nocnym lataniu - niech próbuje szczęścia i niech startuje przeciwko Niemcom. Wyznaczono nas 8 pilotów. Pierwsza czwórka wystartowała gdzieś około godziny 11.00 w nocy i po godzinie lądowali. Przyszła moja kolej (...). Nawigazłem łączność radiową z ziemią i udałem się na miejsce patrolu. Polskim kontrolerem był kpt. Pentz, zaś mój kod wywoławczy to „Carmen 17”. Otrzymałem ogólne zadanie i ostrzeżenie, że artyleria będzie strzelać do wszystkich poniżej 4.000 metrów. Ja miałem utrzymywać nakazaną wysokość około 4.800 m w rejonie na północny wschód od Londynu. Następne samoloty mają krążyć co 200 metrów (...). Po nabraniu wysokości widziałem dokładnie jak Niemcy nadlatywali nad miasto i zrzucali bomby zapalające i kruszące dużego kalibru. Londyn palił się - olbrzymie słupy ognia unosiły się bardzo wysoko i oświetlały dokładnie wieże kościołów oraz dachy wysokich budynków (...). Nie mogąc napotkać nieprzyjaciela w moim rejonie, postanowiłem na własną rękę zmienić miejsce i udałem się nad sam środek Londynu. Tutaj widoczność była znacznie lepsza, bo do nocy księżycowy doszły jeszcze plomienie palące go się Londynu. W pewnej chwili spotkałem samolot, zobłem z nim kolo i zobaczyłem, że to nasza maszyna. Zobłem drugie okrążenie i zobaczyłem samolot lecący naprzeciwko mnie, zanim jednak zdążyłem zakręcić, zgubiłem go w ciemnościach nocnych. Ale nie

zrażałem się tym, tylko uparcie czekałem na tym samym miejscu. Uszło może parę minut i zobaczyłem drugi. Zakręciłem bardzo szybko i początkowo straciłem go z oczu, ale trochę przypikowałem i zaraz zobaczyłem go na tle nieba (...) W kilku sekundach zbliżyłem się do niego tak szybko, że zdążyłem rozpoznać, że to He 111, ale już nie miałem czasu na otwarcie ognia, bo byłym się z nim zderzył. Więc wszedłem pod niego, zamierzalem wytracić szybkość i później się z nim rozprawić. Kiedy znalazłem się pod nim, zostałem zauważony przez załogę i pilot przeszedł w pikę pionową w sam środek Londynu. Ja zrobiłem to samo i mając go dobrze na celowniku rozpocząłem ogień. Niemiec nie wytrzymał długo, wyciągnął maszynę i przeszedł w głęboki zakręt przez plecy w prawo. Zrobiłem to samo i oddałem następną serię. Samolot wykręcił w lewą stronę i wtedy byłem dokładnie z tyłu. Strzelec z He 111 otworzył ogień i kilka pocisków trafiło mój samolot. Gwałtownie wyrwałem maszynę i znalazłem się nad nim. Niemiec przestał się bronić i leciał zupełnie wolno w kierunku Kanalu La Manche. Zaatakowałem go jeszcze raz, oddałem ostatnią serię, wyrzeliwując wszystkie pociski i samolot nieprzyjaciela zaczął się palić od strony lewego silnika. Ustaliłem tylko kierunek dokąd leciał i widząc, że oddalam się od Londynu, pozostawiłem go, a sam wróciłem nad Londyn (...). Na drugi dzień rozpoczęto poszukiwania zestrzelonego samolotu i odnaleziono pływającą w kanale załogę, która zeznała, że została zestrzelona przez nocnego myśliwca. Część załogi była zabita i zatopiona wraz z samolotem. Ranni i zdrowi zostali wzięci do niewoli.

przeniesiony na instruktora do Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu i tam, wiosną 1938, szkoliliśmy podchorążych lotnictwa z Dębina, a jesienią podoficerów pilotów ze wszystkich pułków lotniczych. W mojej grupie podchorążych, których szkoliłem w Grudziądzu w lotach na PZL P7, był pchor. pil. Stanisław Skalski, późniejszy as polskiego lotnictwa. W kwietniu 1939 roku szkoła lotnicza została przeniesiona z Grudziądza do Dębina i ulokowana na lotnisku Uleź, 21 km na północ od Dębina. Do tego lotniska należało jeszcze drugie zapasowe lądowisko, które nie miało żadnych urządzeń, tylko gołe pole wlotów - nazywało się Podłodów. Część uczniów pilotów wykonywała loty w Uleżu, a druga w Podłodowie. Szkolenie było bardzo intensywne, bo czuło się już powiew zbliżającej się wojny.

W dniu 11 kwietnia 1939 roku ożeniłem się w Stanisławowie z panną Danutą Ziarkiewicz i po wybuchu wojny, gdy się rozstałem z żoną - już jej więcej nie zobaczyłem. Ja opuściłem Polskę 17 września i przez Rumunię, Syrię, Francję dotarłem do Anglii. Żona została rozstrzelana przez gestapo w Stanisławowie w 1942 roku za pracę w Armii Krajowej.

W 1940 roku zostałem przyjęty do lotnictwa polskiego pod dowództwem francuskim i po 6-miesięcznym pobycie w Paryżu musiałem opuścić Francję i w czerwcu przedostałem się do Anglii. Zaraz wciągnięto nas do RAF-u, początkowo uczono nas języka angielskiego i w miarę robienia postępów przydzielano do dywizjonów angielskich. W tym samym czasie zaczęły powstawać dywizjony myśliwskie polskie, pierwszy 302, następnie 303, a ja dostałem przydzielony do 306. Latając bojowo, 11 maja 1941 roku zestrzeliłem w nocy nad Londynem niemieckiego He 111. 23 lipca w jednej

z walk powietrznych zestrzeliłem 2 Me 109, ale i mnie dopadli Niemcy. Samolot stanął w płomieniach, uratowało mnie życie skacząc ze spadochronem do morza. Prawie po dwóch godzinach pływania wyłowili mnie angielski rybak. Miałem poparzoną twarz, ręce i nogi. Przeleżałem w szpitalach 3 miesiące, później przekazano mnie na rekonwalescencję do Torquay. W styczniu 1942 roku wróciłem do swojego dywizjonu, ale nie zastałem już ani jednego starego oficera pilota, z którym latałem od czasu założenia dywizjonu - wszyscy zginęli. Pozostało tylko paru podoficerów, a reszta to młodzi piloci, którzy dopiero co opuścili szkoły lotnicze. Z nimi wykonywałem parę lotów bojowych i w jednym z nich zemleliśmy w powietrzu i o włos nie zabiłem się. Odkrysałem przytomność tuż nad ziemią. Wróciłem na lotnisko, mój dowódca zaraz skierował mnie do lekarza, a ten z miejsca wstrzymał mnie na trzy miesiące od latania. Na lotnisku nie miałem nie do roboty, wobec tego skierowano mnie na kurs kontrolerów lotniczych, po jego ukończeniu zacząłem pracować jako kontroler w operation room w Ruislip. Moja praca polegała na tym, że przez radio informowałem jednostki będące w powietrzu, gdzie znajdują się samoloty nieprzyjacielskie, ich ilość, wysokość i podawałem kurs, który pomagał w odnalezieniu Niemców. W 1942 roku zostałem przeniesiony do Dowództwa Lotnictwa w Londynie, do oddziału personalnego, a w 1944 roku zostałem rekomendowany do 9. Grupy Lotniczej stacjonującej w Baston Hall koło Preston, jako polski oficer łącznikowy. Jesienią tego samego roku przeniesiono mnie do 12. Grupy w Nottingham i po paru miesiącach do Dowództwa Lotnictwa Myśliwskiego w Stanmore.

Po zakończeniu wojny, w 1947 roku przeniesiono mnie do ośrodka demobilizacyjnego w Framlingham, gdzie miałem przygotować się do zawodu cywilnego. Dostałem się na kurs tapicerski sądząc, że po jego ukończeniu otrzymam pracę - niestety w tym zawodzie nigdy pracy nie znalazłem. W międzyczasie ożeniłem się drugi raz z Henryką Michną - uczestniczką powstania warszawskiego. W 1948 roku urodziła się nam córka Krysia. W marcu 1949 roku zostałem ostatecznie zwolniony z lotnictwa, przenieśliśmy się do Lincoln, kupiliśmy mały przeznaczony na rozbiórkę domek, sam otrzymałem robotę w piekarni. W sierpniu 1951 roku urodziła się nam druga córka Hania.

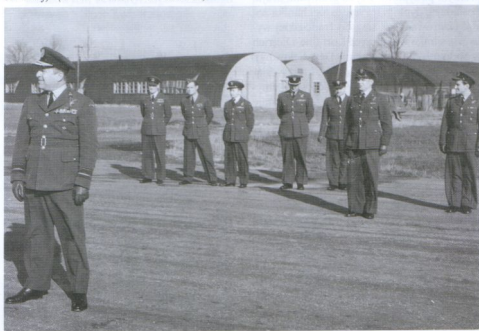
Po odłożeniu trochę pieniędzy postanowiłem chwycić się za jakiś interes. W Worksp trafił się dom, w którym była mała kafejka. Razem z żoną zdecydowaliśmy kupić ten dom i prowadzić nadal kafejkę. Przeprowadziliśmy się tam w 1954 roku. Drugi pokój przerobiliśmy na sklep i w nim zaczęliśmy sprzedawać artykuły kontynentalne. Tak pracowaliśmy razem z żoną 26 lat. Później dom wynajęliśmy Włochowi, a sami kupiliśmy dom w Sheffield i przeżywamy szczęśliwie upragnioną emeryturę.

Władysław Nowak

Walka powietrzna nad St. Omer – 23 lipca 1941 roku

(...) Na drugi dzień dowódca wyznaczył odprawę na godzinę 12.00, otrzymaliśmy znów zadanie - ubezpieczać wyprawę bombową, która będzie zrzucać bomby na stację kolejową w St. Omer i nie dopuścić myśliczkom niemieckich do ataku w czasie, gdy bombery będą robić zakręt do bazy po wykonaniu zadania. Dyon 308, dowódca mjr Marian Piszarek, wysokość 26000 stóp, Dyon 306, dowódca kpt. Władysław Nowak, wysokość 28000 stóp. Ogólne zadanie: związać Niemców w walce na tej wysokości i nie dopuścić do ataku na bombowce (...). Po przelecie nad Kanalem La Manche znaleźliśmy się nad Francją, nad brzegiem ostrzelana nas artyleria, ale bez skutku i parę kilometrów od St. Omer spakaliśmy poniżej własną wyprawę, a daleko w górze samoloty nieprzyjaciela, których początkowo było 12. Rozpoczęły się ostrzeżenia pilotów, że Szokopy zbliżają się i jedna dwójka odłączyła się od nich i poszła w stronę. Rozpoczęła się walka, Niemcy próbowali ataków, ale bez skutku. W międzyczasie doleciało jeszcze około 50 Me 109. Walka rozpoczęła się na dobre. Nas wszystkich na Spitfire'ach było około 24. Zaraz w pierwszych atakach Niemcy zestrzelili z mojego dyonu por. Janusza Kosmowski, który paląc się korkociągiem poszedł w dół. Jeden ze Szokopów przeleciał obok nie widząc mnie zupełnie. Nie namyślając się otworzyłem ogień do niego i samolot zwałił się przez prawe skrzydło. Natychmiast zrobiłem ostry zakręt w prawo i zobaczyłem go podo mną (...). W tym czasie nadleciał drugi Me 109, więc skierowałem samolot w jego stronę i otworzyłem ogień. W tym samym momencie otrzymałem serię z armatek od szkopu, który właśnie był podo mną. Seria była celna, przeszła pomiędzy moimi nogami w silnik. Wykręciłem się z tego ognia, ale otrzymałem jeszcze jedną serię w ogon i zostały uszkodzone stery (...) Niemcy strzelali do mnie ze wszystkich stron, rozbili mi zegary, oszklenie kabiny, pociski przelatywały obok mojej głowy, która chroniła tylko blacha pancerna od tytu. Nie widząc co robić, bo śmierć była nieunikniona, po prostu zrobiłem korkociąg odruchowo, a Szokopy widocznie sądzili, że jestem gotowy - zostawił mnie i rozpoczął walkę z innymi. Wyprawałem samolot z korkociągu i widząc, że mnie nikt nie atakuje, wzięłem kierunek na Anglię (...). Zacząłem gwałtownie tracić wysokość, silnik coraz gorzej pracował, przez cały czas widziałem brzeg francuski, a angielskiego nie mogłem dojrzeć, bo było mgliście. Ogień objął cały silnik i zdałem sobie sprawę, że w żadnym przypadku nie doleję i będę musiał skakać do kanalu. Odpiąłem pasy, nadmuchałem gumową kamizelkę, odpiąłem haubę i chciałem jeszcze trochę podlecieć bliżej lądu, ale ogień objął już cały samolot, nastąpiła eksplozja benzyny. W pierwszej chwili poczułem olbrzymi ból twarzy, ręk i nóg. Uniostem się na rękach i zaczęłam trochę świeżego powietrza, stanąłem na brzegu kabiny i silnie odbiłem się (...). Kąpiel morską zładziła moje boleści i przez parę minut czułem się lepiej. Próbowałem otworzyć dinghy, ale była tak postrzelana, że po otwarciu całe powietrze wyszło i utrzymałem się na powierzchni wody tylko dzięki kamizelce (...). Zobaczyłem Spitfire'a por. Jakubowskiego, który zatoczył nad mną koło i widząc, że łódka jest w pobliżu, odleciał do bazy. W morzu pływałem około pół godziny. Łódka podpłynęła, rzucili mi linę i ja o własnych siłach wdrapałem się na pokład. Dopiero wtedy poczułem się słaby. Upadłem - a rybacy dali mi napić się wody (...). Jak się później okazało, oni mieli zainstalowane radio na łódce i zaraz wiadomości przekazali do Air Ministry tak, że jak moi kolezdy wylądowali na lotnisku, to już wiedzieli, że zostałem wyratowany z morza (...).

Poniżej: Na fotografii wykonanej w 1945 na lotnisku Coltishall Władysław Nowak (stoi pod masztem) znów w towarzystwie swojego przedwojennego dowódcy płk pil. Jerzego Bajana (czwarty od lewej). (arch. rodzinne Wł. Nowaka)





Inżynier JAN SZAL

Konstruktor i wynalazca

Kim właściwie był dwojga imion Jan Alfred Szal? Wykształconym inżynierem, lingwistą znającym perfekcyjnie kilka języków obcych, zdolnym konstruktorem, błyskotliwym wynalazcą, menadżerem i przemysłowcem, działaczem społecznym, a może autorem prac z zakresu astronomii? Otóż dał się poznać we wszystkich tych dziedzinach, a znaczący dorobek pozostawił po nim trwałe ślady w historii lotnictwa.

Jego niezbyt rozpropagowana działalność, utrzymywana w tajemnicy sprawiła, że w miarę upływu czasu pamięć o tamtych dokonaniach blakła, niesłusznie osuwając w cień tę postać wielkiego formatu.

Jan Alfred Szal przyszedł na świat w Krośnie, na przełomie stuleci – 23 grudnia 1899 r. Rodzicami byli: Michał, urzędnik miejski i Franciszka de domo Ekierd. Był najmłodszym z pięciorga rodzeństwa. Uczył się dobrze. Maturę uzyskał w C.K. Szkole Realnej w Krośnie jesienią 1916 – środkowym roku I wojny światowej. Zamierzał wówczas podjąć studia na Akademii Rolniczej. Na szczęście dla polskiego lotnictwa zmienił zamiar kończąc studia na Wydziale Budowy Maszyn Politechniki Lwowskiej. Był wyróżniającym się studentem, nagrodzonym stypendium dla zaliczenia praktyki podypłomowej za granicami kraju. Posiadając dyplom inżyniera mechanika został skierowany na staż do francuskiej wytwórni silników lotniczych Lorraine-Dietrich w podparyskim Argenteuil (Dep. Sekwany). Tak jak większość wynalazców, którzy osiągnęli sukces, zaczynał od pracy w przemyśle. Po powrocie do kraju w 1927 r. zostaje zatrudniony w nowopowstałej na Okęciu wytwórni silników lotniczych p.n. Polskie Zakłady Skody (od 1.01.1936 – PZL WS). Pracował tam na różnych stanowiskach kierowniczych, bezpośrednio w produkcji i w biurze konstrukcyjnym. W tym czasie powstały jego pierwsze wynalazki: w 1927 r. urządzenia do samoczynnej regulacji mieszanki w gaźnikach oraz regulacji stopnia chłodzenia cylindrów w silnikach lotniczych chłodzonych powietrzem. Pomyśl narodził się jeszcze podczas praktyki we Francji pod wpływem uwag zgłaszanych przez użytkowników silników lotniczych. Kolejnym, oryginalnym pomysłem wynalazczym z roku 1931 było urządzenie

nie zaczepowe, czyli półautomatyczna, łatwa otwierająca się klamra dla pasów bezpieczeństwa załogi w kabine samolotu.

Nie znajdując zadowolenia w sztabowej pracy przy produkcji silników lotniczych inż. Szal zdecydował się na prowadzenie samodzielnej działalności przemysłowej, mogącej dać pole działania dla jego inwencji twórczej. Po odejściu z Polskich Zakładów Skody zakłada w roku 1932 własną Wytwórnię Akcesoriów Lotniczych i Samochodowych MOTOLUX, z siedzibą w Warszawie przy ulicy Huculskiej nr 6 na Dolnym Mokotowie. Znajdowała się tam piętrowa willa postawiona w 1927 r. Biuro i pracownia konstrukcyjna mieściły się na parterze. Warsztaty i magazyny ulokowano w przybudówkach na zapleczu posesji. Początkowo produkowano tu drobny sprzęt jak: kurki paliwowe i olejowe etc. Wkrótce jednak, i to był główny cel utworzenia MOTOLUXu, podjęto produkcję synchronizatorów karabinów maszynowych pilota, stanowiących wynalazek inż. Szala.

Synchronizator, albo przyrząd uzgadniający oddanie strzału k.m. z położeniem łopaty śmigła był kolejnym pomysłem zgłoszonym do Urzędu Patentowego RP w 1934 r.

Niebawem stał się sztabowym wyrobem wytwórni, znajdującym uznanie nie tylko w kraju, ale i za granicą. Urządzenie to było znane od I wojny światowej. Oryginalność pomysłu inż. Szala polegała na nowym, bardziej racjonalnym rozwiązaniu mechanizmu i wyjątkowym własnościom. Na przykład w odróżnieniu od wcześniejszych synchronizatorów ten działał jedynie w momencie naciśnięcia spustu broni przez pilota, a nie przez cały czas pracy silnika. Przedłużało to znacznie jego żywotność, nie dopuszczając do rozregulowania mechanizmu i przestrzelenia własnego śmigła. Umożliwiał on również zastosowanie do śmigieł trójplatawowych, wchodzących wówczas do eksploatacji. Po przejściu prób w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa synchronizator został przyjęty do wyposażenia polskiego lotnictwa wojskowego. W roku 1935 ukazała się drukiem instrukcja IBTL nr 45/1935 p.t. „Przyrząd uzgadniający wzór JS-1 i JS-2”. Pierwszy, JS-1, przeznaczony był dla silnika Jupiter, napędzającego myśliwce PZL P-7, a JS-2 dla silnika Merkur, montowanego na myśliwca PZL P-11a i P-11c. Wersję eksportową JS dopasowano do rumuńskich P-11b i P-11f z silnikami Gnome Rhone K9. Później JS-2 przystosowano do silnika Pegaz na samolotach liniowych PZL-23 Karaś oraz ich bułgarskiej wersji eksportowej PZL-43. Wzór JS-37 przeznaczony był dla silnika Avia Wright J-5B w samolotach szkolnych PWS-26 i PWS-16bis, a JS-38 dla silnika PZL WS Mors II (Wydra) na samolotach obserwacyjnych LWS Czapla. Synchronizator - wzór JS-3bis (wz. 39) dostosowano do silnika Gnome Rhone Mars 5 (z trójplatawym śmigłem), przewidzianego dla samolotów obserwacyjnych LWS-3 Mewa. Synchronizatory JS były również w najnowszym myśliwcu PZL-50 Jastrzęb.

Inż. Szal brał udział w zagranicznych wyjazdach służbowych. W czerwcu 1934 r. znalazł się w grupie członków Związku Polskich Inżynierów Lotniczych zwiedzających niemieckie fabryki przemysłu lotniczego. Był

Poniżej: Stoisko wytwórni MOTOLUX na MTP w roku 1935. (arch. Krystyna Waligóra)

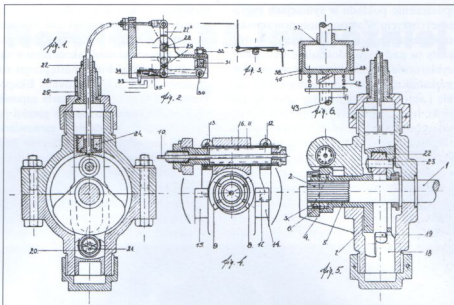


również w składzie polskiej misji handlowej w Wielkiej Brytanii przy negocjacji umów o licencyjną produkcję silników lotniczych i osprzętu. W MOTOLUXie zostało wówczas ulokowane zmówienie na gaźniki Claudel-Hobson, przeznaczone dla silników Bristol Pegaz, produkowanych z licencji w PZL WS, przeznaczonych dla napędu samolotów liniowych PZL-23 Karas i bombowych PZL-37 Łoś. Za zgodą licencjodawcy polska wytwórnia wprowadziła do gaźnika zmiany modyfikacyjne. Znalazły tu zastosowanie pomysły z patentu z roku 1927 r., a gaźniki oznaczano jako Claudel-Hobson-MOTOLUX.

W drugiej połowie lat trzydziestych XX w. Jan Szal zawarł związek małżeński z Janiną z Kotyniów. Doczekali się dwóch córek: Janiny i Barbary, późniejszych mgr inż. chemii i dr medycyny.

W miarę napływu zamówień wytwórnia się rozrastała zajmując sąsiednie posesje przy ul. Konduktorskiej nr 15 i 17. Powstał też drugi zakład w podwarszawskim wówczas Grabowie (obecnie Ursynów, ul. Poloneza), nieopodal Okęcia-Palucha z jego wytwórnią platowców PZL WP. W krótkim czasie wyrosły też nowoczesne hale produkcyjne i magazynowe. Zastosowano tu metodę inż. Szala, polegającą na trwałym powiązaniu muru ceglanego z konstrukcją żelbetową. Ponadto powstały tam budynki: administracyjno-biurowy i bursa dla pracowników pozamiejscowych, którą nazwano by później hotelem robotniczym. Zatrudnienie wzrosło kilkakrotnie. MOTOLUX w krótkim czasie przeobraził się z warsztatu w przedsiębiorstwo średniej wielkości. W Grabowie produkowano wyroby wieloseryjne: przeważnie synchronizatory i gaźniki na precyzyjnych obrabiarkach sprowadzonych z Niemiec. Na Huculskiej pozostawiono pracownię konstrukcyjną oraz warsztaty mechaniczne dla budowy prototypów i produkcji wyrobów w małych seriach. Produkty MOTOLUXu odznaczały się dużym stopniem złożoności technologicznej, ale też wysoką precyzją wykonania. Wytwórnia zdobyła dobrą renomę i zaufanie wysoką jakością, a jej marka stała się synonimem jakości. Na wyrobach MOTOLUXu można było polegać! Głównym odbiorcą był krajowy przemysł lotniczy. Rozgłos poszedł jednak w świat i wkrótce napłynęły z zagranicy zapytania ofertowe. Oddział II Sztabu Generalnego czyli wywiad nie dostrzegając przeciwwskazań do wyrobów standardowych. W tej sytuacji zdecydowano o rozpoczęciu ekspansji na obce rynki. Zorganizowane zostały ekspozycje biznesowe na MTP'35 w Poznaniu i rok później na Salonie Lotniczym w Paryżu.

Prawdziwym wyzwaniem technicznym dla wytwórni stało się wykonanie gondoli przeznaczonej dla balonu stratosferycznego GWIAZDA POLSKI budowanego w WBS Legionowo. Jedyną firmą w kraju jaka mogła zrealizować zadanie był MOTOLUX. Prace projektowo-konstrukcyjne zapoczątkowano w roku 1936, a budowę pierzoch, przedprototypowego egzemplarza doświadczalnego podjęto w 1937 r. W tym czasie inż. Szal będący głównym konstruktorem gondoli został powołany w skład Rady Technicznej I Polskiego Lotu Stratosferycznego planowanego na jesień 1938. Gondola mająca kształt kuli z obcietym wierzchołkiem nie była obiektem łatwym do zbudowania. Problemy mnożyły się,



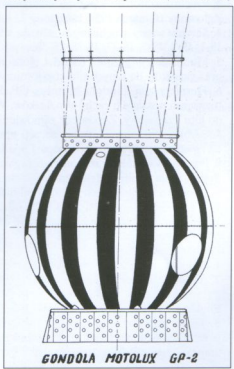
Powyżej: Synchronizator k.m. pilota. Rysunek patentowy z 1934 roku. (arch. A. Morgala)



a należały do nich m.in. dobór materiałów i warunek utrzymania wysokiego stopnia szczelności. Ostatecznie zdecydowano o wykonaniu kratownicy nośnej z rur duralowych, zewnętrznego szczelnego płaszcza z blach hydrynalowych, a galerijki i podstawy z blach aluminiowych. Podłogę galerijki wykonano z balsy. Wycinki blach dla płaszcza były łączone przez spawanie, a na równiku dodatkowo nitowane. Podczas prób szczelności szwy spawalnicze, wytrzymałe mechanicznie okazały się mikroprorwane. Na zanurzonej w basenie kuli pojawiały się na spinach pęcherzyki, a ciśnienie powietrza wewnątrz powoli spadało.

Był to wówczas wczesny okres wdrażania do praktyki spawania, czy też lutowania trudnych w tym względzie aluminium i stopów metali lekkich. Inż. Szal opracował zatem unikatowy sposób spawania zapewniający wysoką szczelność spinów. Nowa technologia pozostała tajemniczą wytwórni. Nie ujawniono jej nawet przez oddanie do opatentowania. Przy budowie gondoli priorytet zyskały warunki zapewniające załodze bezpieczne

Powyżej: Gondole zapasowe GP-1 i GP-3 na stacji kolejowej w Zakopanem. (arch. ADM)



GONDOLA MOTOLUX GP-2

opuszczenie pokładu w sytuacjach zagrożających życiu. Zastosowano nowatorskie rozwiązania noszące cechy wynalazków. Należały tu nad wyraz dokładnie wykonane, szybko otwierane zamki włączów awaryjnych, przekaznik ruchu przy uderzeniu gondoli o ziemię i automat odczepienia gondoli od powłoki. Interesująco był również rozwiązany półautomatyczny sposób obdbalastowania z licznikiem zrzuconego balastu. Masa własna samej gondoli była rewelacyjnie niska wynosząc zaledwie 140 kg. Na startie unosiła ładunek kilkakrotnie większy, przenoszony przez kratownicę, obrez i system lin nośnych na powłokę stratostatu. Gondola zawierała znaczny zasób nowatorskiej myśli

technicznej. Była konstrukcją wyjątkową, prawdziwym majstersztykiem mechaniki precyzyjnej. Razem wykonano trzy egzemplarze. Prace nad nimi zakończono w sierpniu 1938 r. W połowie następnego roku, poprzez SEPEWE (Syndykat Ekspertu Przemysłu Wojennego) dotarła zapowiedź zamiana dwóch kolejnych gondol przeznaczonych dla stratostatu zamawianego w WBS Legionowa przy lotnictwo Argentyny z terminem dostawy w roku 1940.

Pierwszą próbę startu do stratosfery podjęto z tatrzańskiej Doliny Chochołowskiej nocą 12/13 października 1938 r. Wobec błędnej prognozy meteo i wypadku z gazem na startie, lot przelożono na rok następny.

Na nowe miejsce startu wybrano Dolinę Oporu koło Ślaska w Gorganach, 120 km na południe od Lwowa. Pogotowie startowe miało trwać od 1 do 15 września 1939 r. Przewidywany optymalny termin startu określono na około 10 września. Napasę na Polskę i wybuch II wojny światowej uniemożliwiły realizację przedsięwzięcia.

Do ostatnich ważniejszych prac podjętych przez inż. Szalę, a stanowiących tajemnicę, należał m.in. szybkoobrotowy centralny zamek uprząży spadochronowej, umożliwiający błyskawicznie wysubodzenie dwoma rękami rąk skoczka w groźnych sytuacjach, np. nad powierzchnią wody lub przy wleczaniu po ziemi.

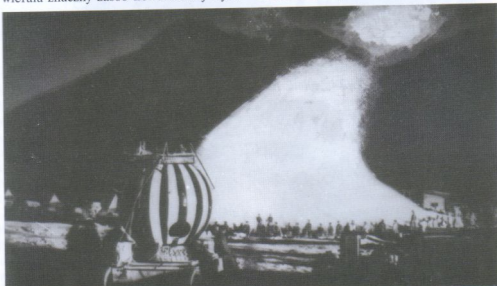
Ostatnią konstrukcją, jaką inż. Szalę zrealizował latem 1939 r. był przenośny schron przeciwgazowy wykonany z blachy duralowej, mający konstrukcję podłużnicowo-wrgową – tak jak kadłub samolotu. Jego kształt był porównywany do połówki balonu na uwięzi, a ściślej połówki gazochronu o postaci wycinka walca z półkolistymi dennicami. Wykorzystano tu doświadczenia uzyskane przy budowie gondoli stratosferycznej. Schron mający małą masę własną mógł być z łatwością przewożony i przenoszony z miejsca na miejsce, nie wymagając tam żadnych prac przygotowawczych. Prace nad nim były objęte ścisłą tajemnicą, chociaż latem 1939 r. prototyp będący w próbach, zademonstrowano na zamkniętym pokazie dla wojska i LOPP na poligonie przyfabrycznym. Produkcję seryjną zamierzano podjąć w jednej z wytwórni płatowców, a przemyślnicy na pokazie reprezentował inż. Ryszard Bartel.

Oprócz wspomnianych konstrukcji i wynalazków inż. Szalę miał pewien dorobek w innych dziedzinach. Należały tu m.in. droga stacja benzynowa i jej wersja połowa – wzór użytkowy zarejestrowany w UPRP w roku 1929, a ponadto technologia trwałego łączenia muru ceglanego z konstrukcją żelbetową wykorzystana m.in. przy budowie obiektów MOTOLUXu na Grabowie.

Innym polem działania inż. Szalę była astronomia, a ściślej jej specjalistyczna gałąź – kosmogonia, zajmująca się badaniem warunków powstania i rozwoju pojedynczych ciał niebieskich oraz ich układów. W pasji tej nie był odosobniony. Współpracował z polskimi fizykami zajmującymi się tą problematyką m.in. z prof. Mieczysławem Wolfke, prof. Gustawem Andrzejem Mokrzyckim i prof. Maksymilianem Huberem z Politechniki Warszawskiej. Miał dorobek w tej dziedzinie w postaci trzech publikacji książkowych, wydanych drukiem: w Warszawie w 1930 r., w Bukareszcie w 1940 r. i pośmiertnie po wojnie w Warszawie w roku 1947.

Będąc oficerem rezerwy 1 września 1939 r. otrzymał rozkaz o przeniesieniu produkcji MOTOLUXu do Kaluszya, 4,5 km na wschód od Mińska Mazowieckiego. Wyjechał tam z grupą najbliższych współpracowników. Szybki rozwój sytuacji spowodował kolejne zmiany ewakuacyjne, aż do przekroczenia granicy z Rumunią 17 września 1939 r.

Podczas pobytu w Bukareszcie był wielokrotnie nagabywany przez władze rumuń-



Powyżej: Moment wybuchu stratostatu w Dolinie Chochołowskiej nocą 12/13 października 1938 roku. Z lewej widoczna gondola GP-2 przygotowana do lotu w stratosferę. (arch. ADM)

Patenty i konstrukcje inż. Jana Szalę

1. Sposób i urządzenie do samoczynnej regulacji temperatury i składu mieszanek w gaźnikach oraz stopnia chłodzenia cylindrów w silnikach lotniczych chłodzonych powietrzem. Patent UPRP nr 11896. Kl.: 46c 7/20. Zgłoszony 15 marca 1927, udzielony 9 kwietnia 1930, opublikowany 12 czerwca 1930.
2. Urządzenie zaczepowe (pasów obserwatora w kabine załogi). Patent nr 18251. Kl.: 62c, 23/03. Zgłoszony 16 września 1931, udzielony 7 kwietnia 1933, opublikowany 30 sierpnia 1933.
3. Synchronizator do karabinu maszynowego pilota. Patent nr 22825. Kl.: 72h, 7/02. Zgłoszony 16 marca 1934, udzielony 22 lutego 1936, opublikowany 25 kwietnia 1936.
4. Seryjne wzory synchronizatorów do silników gwiazdowych dużej i średniej mocy: JS-1, JS-2, JS-3, JS-37, JS-38, JS-3bis (wz.39).
5. Modernizacja gaźnika Claudel Hobson Motolux AVT-80B dla silnika Pegaz VIII oraz gaźników do innych silników lotniczych.
6. Hermetyczna gondola Motolux GP dla balonu stratosferycznego mająca wiele rozwiązań noszących cechy wynalazków. Wykonano w 1938 trzy egzemplarze: próbny, do lotu i zapasowy. Zapowiedź zamówienia w 1939 dwóch kolejnych dla Argentyny.
7. Szybkoobrotowy centralny zaczep uprząży skoczka spadochronowego, wykonany na zamówienie Wytwórni Balonów i Spadochronów w Legionowie. 1939 r.
8. Przenośny metalowy schron przeciwgazowy wykonany na zamówienie LOPP. 1939 r.
9. Drogową stacją benzynową i jej odmiana połowa. Wzór użytkowy UPRP nr 1392. Kl.: 42c. Zgłoszony 18 stycznia 1929, udzielony 3 czerwca 1929.
10. Technologia trwałego łączenia muru ceglanego z konstrukcją żelbetową. Dziedzina budownictwa przemysłowego. 1932 r.

Publikacje książkowe

1. Analogia układu słoneczno-planetarnego i ziarenka komórki. Warszawa 1930.
2. Analiza pracy układu grawitacyjnego tłem analogii układu słoneczno-planetarnego i ziarenka komórki. Bukareszt 1940. Wydania w językach polskim i francuskim. Publikacja rozesłana do wielu uniwersytetów w świecie.
3. Teoria kosmogoniczna. Układ międzyplanetarny wszechświata. Praca ukończona w Rabce 1 kwietnia 1942. Wydana drukiem pośmiertnie w styczniu 1947 przez siostrę autora – panią Helenę Tomkiewicz.

skie w sprawie zorganizowania bliźniaczej wytwórni czyli tamtejszego MOTOLUXu bis. Jednak ze względu na coraz to bardziej rosnący wpływ Niemców i postępującą faszycyzację Rumunii propozycja nie została przyjęta. Powodowany troską o rodzinę wraca w 1941 r. roku do kraju pod okupacją. Niemcy w tym czasie przejęli już wytwórnię w Grabowie, która egzystowała teraz pod nazwą Luftfahrzeugbau Ost GmbH. Dowiedziawszy się o jego powrocie zaczęli wywierać naciski na podjęcie pracy na rzecz III Rzeszy na stanowisku kierownika zakładu pod zarządem komisarycznym. Odmawia i symulując ciężką chorobę przenosi się z całą rodziną do bezpiecznej jak się wydawało Rabki-Zaryte. Tu włącza się w nurt pracy konspiracyjnej. W wolnych chwilach pracuje nad rękopisem ostatniej książki z zakresu mekonegonii. Kończy ją 1 kwietnia 1942 r. Niepewien jutra, a pełen złych przeczuć sporządza testament, rozdysponowując majątek i zlecając spadkobiercom wydanie drukiem ostatniego dzieła. Po dokonaniu przez partyzantów sabotażu – wysadzeniu pociągu w rejonie Chabówki następują liczne aresztowania. Inż. Szal zostaje zatrzymany przez Niemców 25 czerwca 1942 r. i zamordowany cztery dni później w katowni gestapo, mieszczącej się w byłym zakopiańskim hotelu Palace.

Zycie inż. Szala zostało przzerwane w sposób można rzecz symbolicznie dla tragicznych polskich losów w latach wojny. Jego śmierć stanowiła niepowetowaną stratę dla rodziny, jak i dla nauki i techniki. Kilkanaście lat po wojnie, staraniem żony, jego szczątki zostały ekshumowane i sprowadzone na Powązkowski Cmentarz Wojskowy, gdzie spoczęły w Alei Zasłużonych.

W ostatnich latach miało miejsce kilka zdarzeń upamiętniających opisaną historię. W Dolinie Chochołowskiej odsłonięto w październiku 2004 r. tablicę pamiątkową Gwiazdy Polski, ufundowaną przez córki inż. Szala. W Warszawie na ścianie budynku dawnej wytwórni MOTOLUX oddano w tym samym miesiącu imponujący w formie i treści fresk p.n. Coleum Polonorum, powstały staraniem obecnych właścicieli nieruchomości przy wsparciu czynników biznesowych, społecznych i politycznych. Sąsiedni zieleniec w miejscu byłego poligону fabrycznego przy Konduktorskiej 17 otrzymał nazwę: Plac Gwiazda Polski. Podczas obu uroczystości miały miejsce starty balonów na ogrzane powietrze. TVP-3 wyemitowała film dokumentalny pt. *Gwiazda Inż. Szala*, a Urząd Miasta Stołecznego Warszawy uhonorował pamięć wielkiego Polaka przez nadanie nazwy Inż. Jana Szala jednej z ulic w dzielnicy Ursynów, gdzie istniała wytwórnia MOTOLUX.

Należy mieć nadzieję, że tak utrwalone ślady, a ponadto ostatnie publikacje, nie pozwolą na odejście w niepamięć imienia polskiego konstruktora i wynalazcy, który trwale wpisał się na karty dziejów polskiego lotnictwa.

Andrzej Morgala

Northolt - 65 lat później



Grupa polskich pilotów wysłała przed budynek mesy oficerskiej. Mimo, że była to zima pogoda dopisywała, a raneb był słoneczny. Ten dzień, 14 lutego 1942 roku nie różnił się niczym od pozostałych. Wśród grupki lotników stał również Tadeusz „Honey” Andersz.

Było na co patrzeć. Pilotaż Mirosława Ferića był bez zarzutu. Młodzi myślicy patrzyli na niego z podziwem: na jego koncie trofeów było już dziewięć straconych maszyn nieprzyjaciela. Pilot, który właśnie po przerwie wrócił do Northolt, gdzie stacjonował jego 303. Dywizjon Myśliwski siedział tego dnia w kabine „Krysi” – Spitfire VB RF-K BL432.

W pewnym momencie samolot zaczął nurkować, a szybkość stawała się niebezpieczna. *Jeżeli pilot nie wyprowadzi maszyny – zdał sobie sprawę Andersz – stanie się coś złego.*

Niestety na rezultaty nie trzeba było długo czekać. Od Spitfire odpadły jedno po drugim skrzydła, stracił usterzenie ogonowe i niczym potężne „cygaro” uderzył w pas startowy. Jednym z pierwszych na miejscu katastrofy był Tadeusz Andersz. Odszedł, widok był straszny. Por. pil. Ferić miał wówczas niespełna 27 lat...

Równo 65 lat od tego tragicznego wydarzenia na lotnisku Northolt odbyły się uroczystości upamiętniające ten dzień. 14 lutego 2007 roku, w godzinach porannych w miejscowej kaplicy odbyło się na-

bożeństwo poświęcone poległemu pilotowi. *Przybyliśmy tu, by podziękować Bogu i by wspomnieć P/O Mirosława Ferića oraz wszystkich tych Polaków, którzy oddali życie za naszą wolność – rozpoczął modlitwy kapelan RAF S/Ldr Nicholas Pneumaticos. Polskie duchowieństwo reprezentował ksiądz Bronisław Gostomski. Autokar zabrał gości w miejsce, nieopodal którego rozległ się głos Spitfire Ferića, a po wykonaniu kilku fotografii zbiorowych przed pomnikiem - samolotem Gabszewicza, który został przeniesiony spod bramy głównej lotniska na przeciwną stronę pasa startowego, wszyscy udali się do pobliskich zabudowań. Tam miało miejsce odsłonięcie przed prezydentą Kaczorowskiego tablicy pamiątkowej w izbie poświęconej pamięci polskich lotników, a Jerzy Cynk przypomniał sylwetkę poległego pilota. Grono weteranów myśliwskich reprezentowali Tadeusz Andersz, Stanisław Nawarski, Stefan Andersz i Adam Ostrowski.*

To ja poniekąd jestem sprawcą tego dziejszego spotkania – wyjaśnił generał Andersz, kończąc swoje przemówienie, wypelnione wieloma szczegółami dotyczącymi wypadku.

Milym akcentem była też wizyta Jonathana, Victora i Judy Kelletów. Nazwisko ich ojca nierozdzielnie związane jest z historią 303. Dywizjonu i lotniskiem Northolt.

Historia sprzed 65 lat wróciła znów w to samo miejsce, jakby cagle tam była.

Piotr Sikora



FRUIT FLY

Przymiarka do AWACSa



Przyjęcie Polski w struktury NATO 22 lutego 1999 roku, wiązało się bezpośrednio z przyjęciem procedur wykorzystania środków bojowych w tym lotnictwa według standardów obowiązujących w strukturach sojuszu. Po okresie adaptacyjnym i wydzielaniu, w przypadku zaistnienia potrzeby, lotniczych sił natychmiastowego reagowania w postaci 8 maszyn MiG-29 i 12 Su-22, nasze lotnictwo zostało dopuszczone do praktycznych treningów z udziałem samolotu AWACS. Oficjalnie ćwiczenie pt. „Trening systemu operacji powietrznych z udziałem AWACS” odbywa się pod kryptonimem FRUIT FLY.

W czerwcu 2001 roku rozpoczęły się pierwsze przymiarki do włączenia Sił Powietrznych do Zintegrowanego Systemu Obrony Powietrznej NATO. Ośrodek Combined Air Operations Centre 2 (CAOC-2) położony jest w Niemczech w miejscowości Kalkar i pod niego bezpośrednio przyporządkowano obszar powietrzny nowych krajów Sojuszu.

Aby polskie lotnictwo mogło kompleksowo i aktywnie uczestniczyć w treningach w prowadzeniu połączonych operacji powietrznych z użyciem samolotów wczesnego ostrzegania AWACS, musiano wszystkie wydzielone samoloty odpowiednio doposażyć w urządzenia systemu „swoj-obcy”, pozwalające rozpoznać je jako maszyny sojusznicze. Maszyny te otrzymały SC-10 systemu IFF (standard NATO Mk XII), stroboskopowe światła antykolizyjne, pulpity płynnego strojenia dla radiolokacji R-862 oraz system nawigacyjny GPS Trimble 2101 Plus.

Po wielu miesiącach przygotowani obejmujących kompleksowy instruktaż i briefing wprowadzono polskie pary dyżurne, mają-

ce brać udział w zadaniu, w specyfikę operacji i udzielono im wielu pomocnych porad. 28 września 2001 roku doszło do pierwszego zaplanowanego lotu nad Polską. W początkowym okresie ćwiczenia odbywały się w asyście personelu z Kalkar oraz niemieckich stacji radarowych, które podczas praktycznej realizacji wspomagały działalność bojową naszych samolotów.

Także CAOC-2 podrywa w powietrze samolot E-3C z bazy w Geilenkirchen w Niemczech, który kierując się nad Polskę naprowadza samoloty eskadr myśliwskich na potencjalne wrogie samoloty imitowane często przez polskie maszyny myśliwsko –

bombowe Su-22. Jeśli z jakichś powodów samoloty imitatory nie mogą brać udziału w zadaniu, wtedy organizowane są cele zastępcze na podstawie innego zapasowego planu lotu E-3C, który w zależności od założenia kieruje parę dyżurną w określony rejon w celu patrolu, naprowadza MiGi-29 na inne samoloty, w tym także pozostające w powietrzu inne samoloty jednostki z Mińska Mazowieckiego czy Malborka, wykonujące zupełnie inne zadania. W zależności od rodzaju misji, a także możliwości eskadr imitujących czy warunków pogodowych, scenariusz przewiduje wtargnięcie nierozpoznanych obiektów od strony północno zachodniej bądź z re-

Powyżej: Lądowanie prowadzącego parę maszyn MiG-29. Pod skrzydłem pocisk szkolny UZR-73. Poniżej: Start pary maszyn Su-22 do ćwiczenia FRUIT FLY.



jonu Morza Bałtyckiego w przestrzeni powietrznej Polski. Następuje wykrycie ich przez AWACS-a, ogłoszenie alarmu i następuje poderwanie pary dyżurnej na przechwylenie i rozpoznanie obiektów (w zależności od zadania: zniszczenie, odprowadzanie na wskazane lotnisko uszkodzonej maszyny, bądź po wizualnej identyfikacji zmuszenie do lądowania na lotnisku interwencyjnym).

Zadaniem E-3C jest prowadzenie rozpoznania radiolokacyjnego w wyznaczonej strefie i przekazywanie położenia wszystkich obiektów powietrznych z pełną charakterystyką do naziemnych stanowisk dowodzenia oraz w przypadku identyfikacji celu jako „obcy” naprowadzanie pary dyżurnej na cele.

W całym ćwiczeniu FRUIT FLY w roli przyjmującego meldunki, obserwatora lub koordynatora w zależności od misji występują poszczególne Ośrodki Dowodzenia i Naprowadzania (ODN), Połączone Stanowiska Dowodzenia, a także korzystające z obecności zarówno Powietrznego Stanowiska Dowodzenia E-3C jak i polskich samolotów maszyny niemieckie, które uczestniczą w podobnym ćwiczeniu na własnym terytorium.

Maszyna E-3C AWACS wyposażona jest w potężny radar AN/APY-2 z poprzecznym układem nadawczo-odbiorczym w postaci obracającego się talerza; zainstalowany jest on w tylnej górnej części kadłuba. Wewnątrz talerza został zamontowany zestaw antenowy APX-103 systemu rozpoznawania swój – obcy i cyfrowej radiolinii taktycznej IFF/TADIL-C. Jest to system potrafiący wykryć i śledzić każdy samolot poruszający się w powietrzu w promieniu 365 kilometrów.

W skład wielonarodowej załogi wchodzi od 13 do 17 osób, które zajmują się obsługą i naprowadzaniem maszyn na wskazane cele.

Celem comiesięcznych ćwiczeń FRUIT FLY jest trening zaangażowanych sił i środków ze specyfiką dowodzenia oraz współpracy ze stanowiskiem dowodzenia, jakim jest AWACS. Dla obu stron uczestniczących ćwiczenie jest okazją do sprawdzenia własnych umiejętności i elastyczności w dostosowaniu się do dynamicznych sytuacji, mogących wystąpić na współczesnym polu walki oraz przećwiczenie obiegu dokumentów, a także wzajemnej komunikacji. Jednocześnie każdy wylot polskiego komponentu wymaga dużego obustronnego zaangażowania oraz zrozumienia intencji i wymagań. Zastniałe błędy korygowane są na bieżąco podczas misji, a następnie stają się one podstawą do przyszłego planowania podobnych zadań i ich bezpośredniej realizacji. Dzisiaj w ramach lotów „na AWACS-a” praktycznie uczestniczą tylko dwie eskadry Sił Powietrznych, mogące nie tylko identyfikować zagrożenie, ale także w aktywny sposób zwalczając je za pomocą rakiet powietrze-powietrze. Zarówno piloci 1. i 41. eskadry realizują zaplanowane wcześniej zadania w ramach FRUIT FLY na samolotach MiG-29. Pomiędzy dostarczenia kilkunastu nowoczesnych

maszyn F-16, ze względu na rozpoczęte zaawansowane szkolenie w kraju są to obecnie jedyne samoloty typowo myśliwskie biorące udział w tych operacjach. Wcześniej w ramach tych misji wykorzystywano maszyny MiG-21MF/BIS z 3., 10. i 41. eskadry, jednak z powodu wycofania i czasowego przeobrażenia jednostek na szkolne Iskry, zadania przez ostatni okres do czasu wprowadzenia do Malborka poniemieckich MiGów-29 wykonywał tylko Mińsk Mazowiecki.

Intensywność przygotowania i szkolenia kadry, zajmującej stanowiska lub planowanej do zajęcia stanowisk związanych z wykorzystaniem informacji z systemu AWACS, a w przyszłości również z obsługą tego systemu i planowaniem jego użycia, znacznie wzrosła po przystąpieniu Polski do NATO i planowaniu jego kierowania i zarządzania programem wczesnego ostrzeżenia i naprowadzania NAPMO.

*Tekst i zdjęcia: Adam Gołąbek
Barwny fotoreportaż na stronie 47*



Powyżej: MiG-29 z Malborka uzbrojone w pociski szkolne UR-60 w niskim przelocie nad lotniskiem po wykonaniu zadania.

Poniżej: Kolejne dwa samoloty wylotują do lotu na współpracę z AWACSem.



DE HAVILLAND DH-9



HISTORIA

W latach 1912-17 brytyjski konstruktor Geoffrey de Havilland specjalizował się w projektowaniu i budowie samolotów przeznaczonych dla dywizjonów bombardujących i rozpoznawczych Royal Flying Corps (RFC). Najbardziej udaną konstrukcją okazał się jednosilnikowy dwupłat DH-4, który pojawił się nad polem walki w marcu 1917 r., stając się szybko podstawowym samolotem bombowym brytyjskiego lotnictwa.

Latem 1917 r. zapadła decyzja o zwiększeniu wysiłku wojennego RFC celem przejęcia panowania w powietrzu nad europejskim teatrem działań. W tym celu zaplanowano powstanie prawie setki nowych dywizjonów. Na ich potrzeby powstał następca DH-4. Oznaczony jako DH-9, był szybkim i lekkim samolotem bombowym. Prototyp zbudowano w zakładach Aircraft Manufacturing Co. (Airco) w październiku 1917 r. na bazie seryjnego egzemplarza DH-4. Znaczne modyfikacji poddano kadłub, zaś skrzydła, podwozie i usterzenie pochodziły wprost od poprzednika. Zastosowany silnik Galloway Adriatic 230 KM w seryjnych DH-9 zastąpiono początkowo silnikami Fiat A.12, jednak docelowo dla tych samolotów przewidziano jako jednostkę napędową silniki Siddeley Puma 230 KM.

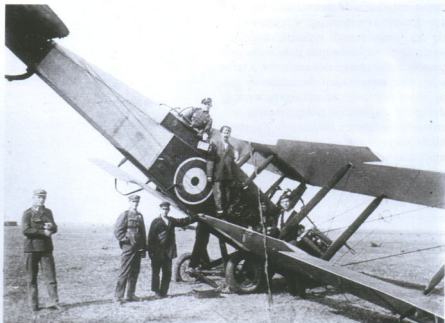
Początkowa produkcja seryjna nowych maszyn nie była duża. Do końca 1917 r. zbudowano zaledwie kilka egzemplarzy, z których pierwszy trafił na front we Francji w grudniu. Jednak na nowe samoloty złożono duże zamówienia i produkcję trzeba było realizować na prawach licencyjnych poza macierzystą wytwórnią Airco. Budowano je w kilkunastu innych zakładach produkcyjnych i ogólna liczba wyprodukowanych do końca 1918 r. DH-9 przekroczyła 3000 sztuk. Znalazły się one na wyposażeniu 29 dywizjonów Royal Air Force (RAF) powstał 1 kwietnia 1918 r. po połączeniu RFC i RNAS, walczących w Europie, Palestynie, Macedonii, Rosji i nad Morzem Śródziemnym.

Po wojnie zbędne już i zbudowane w zbyt dużej ilości DH-9 zapelnily skladnice materialow wojennych. Wiele z nich znalazlo odbiorców w lot-



Powyżej: Seryjny DH-9 z silnikiem Siddeley Puma w postaci, w jakiej samoloty te dostarczono z Anglii do Polski w 1920 roku. (arch. W. Sankowski)

Poniżej: Uszkodzony przy oblocie po zmontowaniu we Lwowie DH-9 nr H4260. Samolot ma jeszcze znaki angielskie. (arch. A. Morgala)



nictwie cywilnym. Po niewielkich przeróbkach stały się samolotami pasażerskimi, turystycznymi, pocztowymi, a nawet wycieczkowymi. Dobrym, bądź co bądź, bombowcem zainteresowały się też siły powietrzne innych państw. DH-9 sprzedano do Afganistanu, Belgii, Chile, Estonii, Grecji, Holandii, Iranu, Litwy, Peru, Rumunii, Hiszpanii i Szwajcarii. Jako podarunek Korony Brytyjskiej samoloty przekazano do Południowej Afryki, Kanady, Nowej Zelandii i Polski.

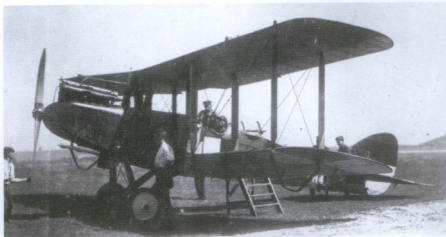
DH-9 w POLSCE

W lipcu 1919 r. firma Handley Page złożyła w Polskiej Wojskowej Misji Zakupów w Paryżu ofertę sprzedaży samolotów DH-9. Dwa miesiące później delegaci strony polskiej zapoznali się z oferowanym sprzętem podczas pobytu w Anglii. Ocena wypadła negatywnie i z propozycji zakupu nie skorzystano. Wiosną 1920 r. Anglicy ponowili propozycję dostawy 50 sztuk DH-9 do Polski, ale i w tym wypadku została ona odrzucona.

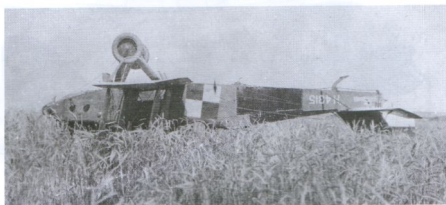
Ostatecznie do Polski trafiło 20 samolotów DH-9. Wszystkie przekazano jako dar Rządu JKM Jerzego V. Samoloty dostarczono na pokładach polskich okrętów w trzech partiach w kwietniu i maju 1920 r. Sprzęt dotarł spakowany w skrzyniach i wymagał zmontowania. Trudna sytuacja na froncie, szczególnie w małopolsce wschodniej sprawiła, że transporty wysłano bezpośrednio do Lwowa z pominięciem oficjalnego odbioru w Centralnych Warsztatach Lotniczych w Warszawie (CWL). Na Lewandówce ciężar montażu angielskich przetrzów wziął na siebie personel III Ruchomego Parku Lotniczego. W trakcie tych prac ujawniły się wszelkie wady dostarczonego sprzętu, który wykazał wyjątkowo zły stan techniczny. Pierwszy zmontowany we Lwowie DH-9 został rozbity podczas oblotu. Drugiego nie zmontowano.

W tej sytuacji wstrzymano dalszą wysyłkę samolotów DH-9 na front. Kolejne maszyny złożono w magazynach Centralnych Składow Lotniczych w Warszawie. Przeleżały tam aż do zakończenia wojny polsko-bolszewickiej.

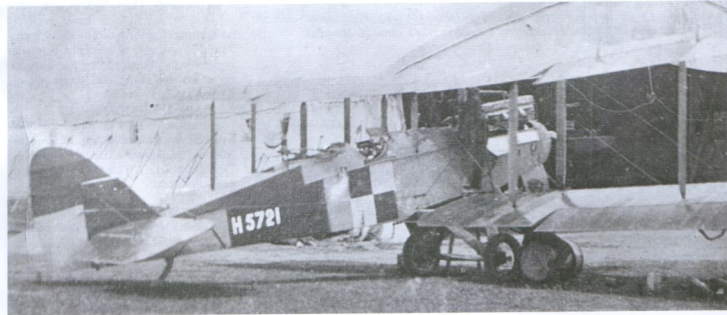
Do Lwowa skierowano jeszcze ostatnią partię DH-9. Do połowy czerwca 1920 r. udało się zmontować i uruchomić kilka z nich. Zostały przekazane do 5. i 6. Eskadry Wywiadowczej, które stacjonowały na lotnisku w Tarnopolu. Załogi tych jednostek wykonywały loty bojowe na DH-9 do września 1920 r., kiedy to ostatni uszkodzony samolot ode-

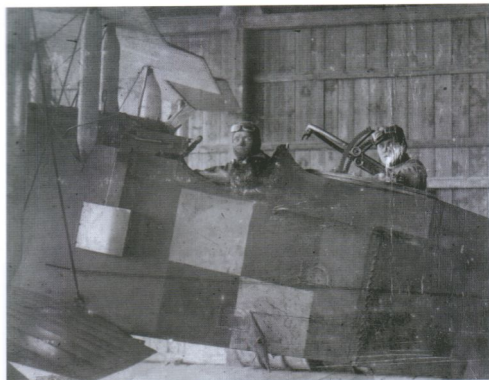


Powyżej: Zmontowany w czerwcu 1920 r. we Lwowie DH-9 nr H4315 został oddany do 5. Eskadry Wywiadowczej na lotnisku w Tarnopolu. (arch. W. Sankowski)
Poniżej: Dwa ujęcia płatowca H4315 po przymusowym lądowaniu zakończonym katastrofą w lipcu 1920 r. (arch. A. Morgala)



Poniżej: DH-9 H5721 z 5. Eskadry Wywiadowczej sfotografowany w lipcu 1920 r. (arch. A. Morgala)





Powyżej: DH-9 z 6. Eskadry Wywiadowczej w hangarze na lotnisku we Lwowie. Niektóre egzemplarze montowane w III RPL otrzymały pojemniki na wystrzelone łuski pocisków karabinu maszynowego Vickers 7,7 mm pilota. (arch. W. Sankowski)



Powyżej: DH-9 (nr CWL 26.17) z Oficerskiej Szkoły Obserwatorów Lotniczych w locie. Toruń 1923 rok. (arch. A. Morgala)

Poniżej: Jeden z najdłużej pozostających w służbie DH-9 (nr CWL 26.14) uszkodzony podczas lądowania na lotnisku 4. Pułku Lotniczego w Toruniu w 1924 r. (arch. A. Morgala)



ślano do III RPL, a później do CWL w Warszawie.

W 1921 r. w CWL znajdowało się kilkanaście samolotów DH-9. Były one stopniowo remontowane i przywracane do użytkowania otrzymując numer liczbowy 26 (oznaczenie typu). W trakcie napraw ujawniały się wszelkie wady wynikające z zastosowania słabych i wadliwych silników Siddeley Puma. W 1923 r. opracowano projekt ich zastąpienia silnikiem Austro Daimler 230 KM. Ostatecznie przebudowano tylko jeden płatowiec. Innego pomysłu - wyposażenia DH-9 w silniki Hispano Suiza - nie realizowano wcale.

Na początku lat dwudziestych samoloty DH-9 znalazły się na wyposażeniu eskadry wywiadowczej 3. Pułku Lotniczego w Poznaniu (5 egz.) i Oficerskiej Szkoły Obserwatorów Lotniczych w Toruniu (4 egz.). Poznaniacy szybko z nich zrezygnowali na rzecz niezawodnych Bristol Fighter i samoloty te trafiły do OSOL, gdzie używane były jeszcze przez kilka lat, już w ramach powstałego na bazie OSOL 4. Pułku Lotniczego. Ostatni samolot tego typu został skasowany w Toruniu na początku 1929 r.

Pod koniec 1922 r. w Polsce gościła Wojskowa Estońska Misja Lotnicza, której przedstawiciele zapoznali się m. in. z posiadanymi przez OSOL maszynami DH-9, zainteresowanie ich pozyskaniem okazało się na tyle duże, że w warsztatach warszawskich poddano gruntownemu remontowi kilka egzemplarzy, z których pięć w 1924 r. przekazano estońskiemu lotnictwu wojskowemu, gdzie otrzymały numercację od 67 do 71.

KONSTRUKCJA

Jednosilnikowy, dwumiejscowy dwupłat o konstrukcji drewnianej. Skrzydła dwudźwigarowe kryte płótnem. Kadłub kratownicowy kryty sklejką i płótnem. Usterzenie z rur stalowych kryte płótnem. Podwozie dwugoleniowe z amortyzacją ze sznurów gumowych.

Silnik rzędowy Siddeley Puma, 8-cylindrowy o mocy 230 KM, chłodzony wodą. Chłodnica pod kadłubem z regulacją wysunięcia.

Ubrojenie: 1 k. m. Vickers, stały (pilota) - kal. 7,7 mm; 1 k. m. Lewis, ruchomy na obrotnicy (obserwatora) - kal. 7,7 mm. Samolot posiadał w kadłubie przedział bombowy dla 8 bomb 12,5 kg. Pod skrzydłami można było zainstalować wyrzutniki dla 4 bomb (25-50 kg każda).

DANE TECHNICZNE

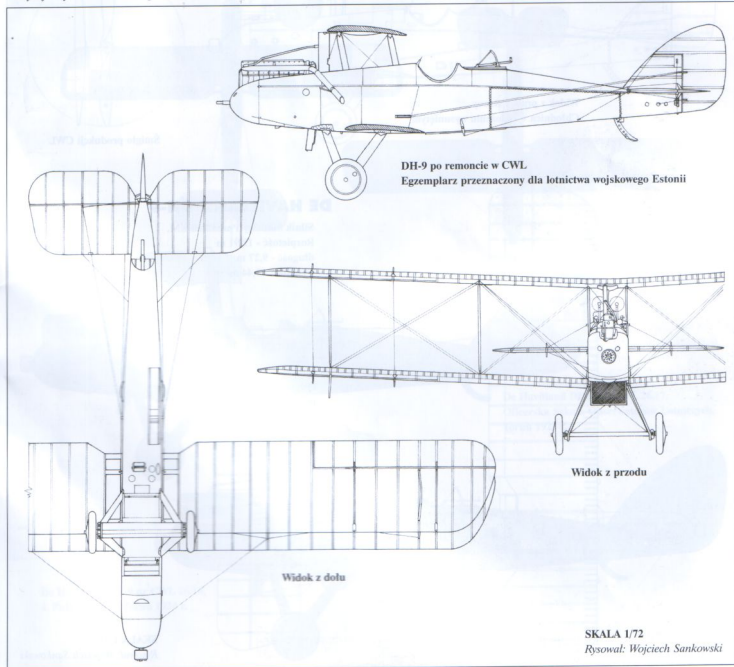
Rozpiętość: 12,91 m, długość: 9,27 m, wysokość: 3,44 m, pow. nośna: 40,3 m. Masa własna: 1012 kg, masa całkowita: 1510 kg. Prędkość maks.: 176 km/h, pułap: 4725 m, zasięg: 700 km.

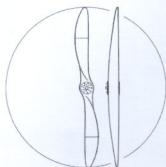
Wojciech Sankowski

Numerы seryjne dostarczonych do Polski samolotów De Havilland DH-9:
D1081, D1237, D1258, D1275, D1278, D1325, D3242, D5733, E9002, E9031, F1173, F1174, F1217, H4259, H4260, H4262, H4279, H4315, H5702, H5721.

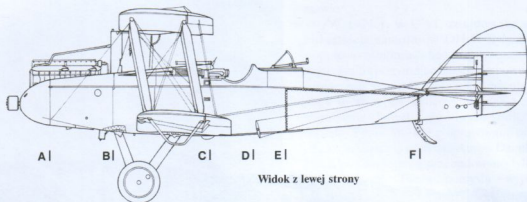


Powyżej: Wyremontowane i pozbawione oznaczeń samoloty DH-9 na lotnisku mokotowskim. Pięć z nich trafiło do Estonii. (arch. A. Morgala)





Śmigło produkcji angielskiej



Widok z lewej strony



A



B



C



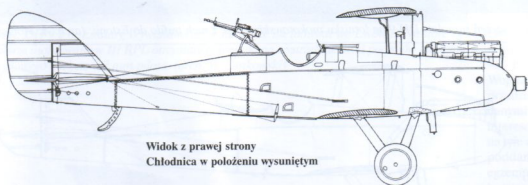
D



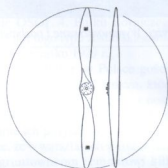
E



F



Widok z prawej strony
Chłodnica w położeniu wysuniętym



Śmigło produkcji CWL

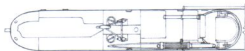
DE HAVILLAND DH-9

Silnik Siddeley Puma 230 KM.

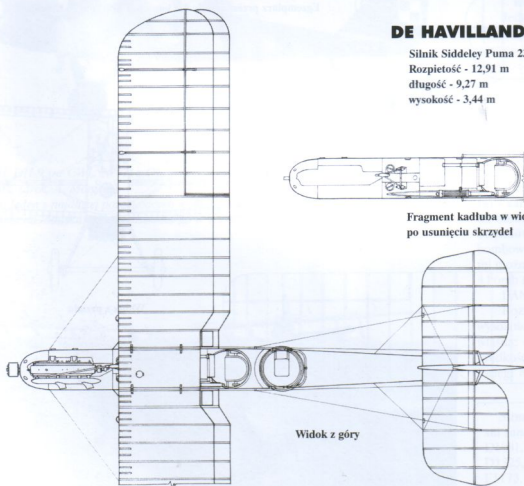
Rozpiętość - 12,91 m

długość - 9,27 m

wysokość - 3,44 m



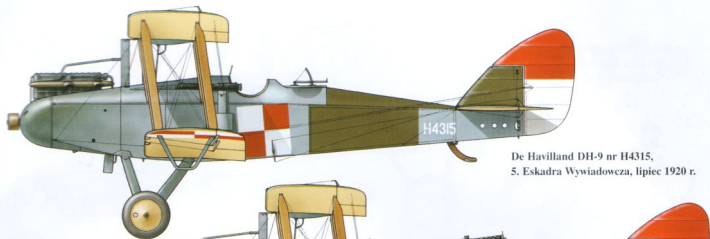
Fragment kadłuba w widoku z góry
po usunięciu skrzydeł



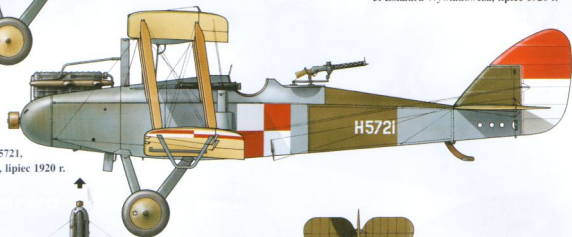
Widok z góry

SKALA 1/72

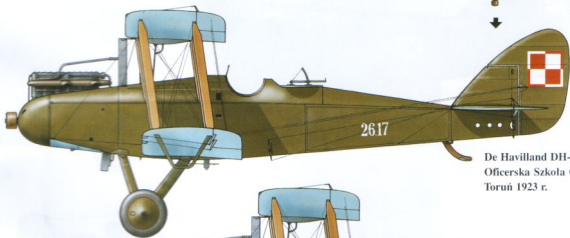
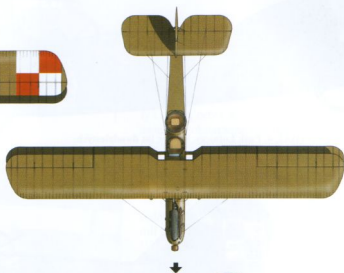
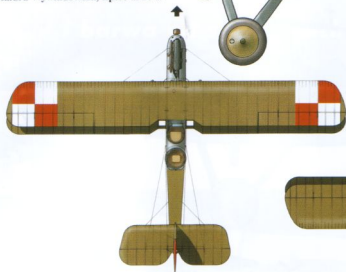
Rysował: Wojciech Sankowski



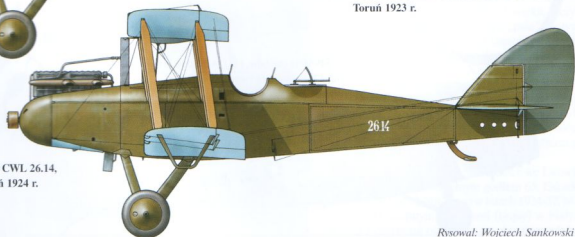
De Havilland DH-9 nr H4315,
5. Eskadra Wywiadowcza, lipiec 1920 r.



De Havilland DH-9 nr H5721,
5. Eskadra Wywiadowcza, lipiec 1920 r.



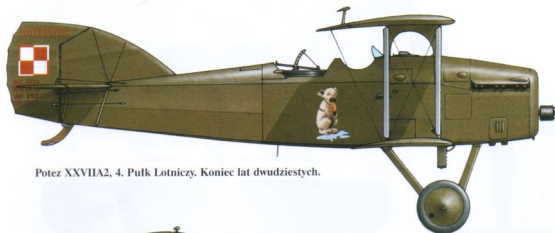
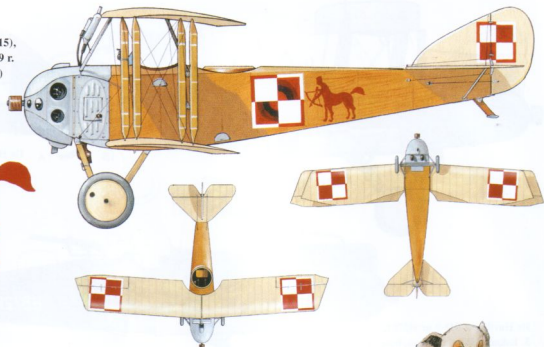
De Havilland DH-9 nr CWL 2617,
Oficerska Szkoła Obserwatorów Lotniczych,
Toruń 1923 r.



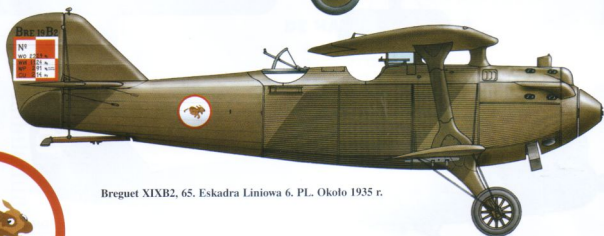
De Havilland DH-9 nr CWL 2614,
4. Pułk Lotniczy, Toruń 1924 r.

Rysował: Wojciech Sankowski

Anatra DS Anasal (nr fabr. 815),
1. Eskadra Lotnicza, maj 1919 r.
(Poniżej widok z góry i z dołu)



Potez XXVIA2, 4. Pułk Lotniczy. Koniec lat dwudziestych.



Breguet XIXB2, 65. Eskadra Liniowa 6. PL. Około 1935 r.



RWD-8 SP-AOD (nr fabr. 111), Aeroklub Wileński, 1936 r.
Właściciel Włodzimierz Kurec.



Rysował: Wojciech Sankowski

Cztery łapy i kopyta



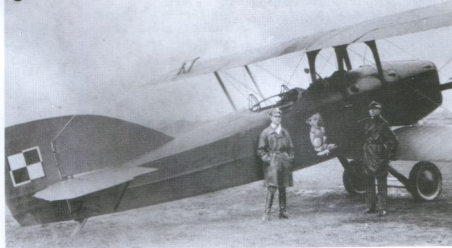
Godla i barwa na samolotach
część 20

1

2



3



W tym cyklu przedstawialiśmy już różne motywy ze świata zwierząt, jakie pojawiały się na polskich samolotach w postaci godeli. Były koty, mityczne gryfy i smoki, orły i inne ptaki. Nadszedł więc czas na zwierzątki obdarzone czterema łapami i kopytami. Oczywiście nie wyczerpiemy tematu na trzech stronach, przedstawimy jedynie przykłady najmniej znane wcześniej z literatury lub dotąd nie pokazwane.

Centaur to hybryda konia i człowieka. Końskie ciało z ludzkim torssem i głową. Znany w Mezopotamii jako sfinks, przeniknął do mitologii greckiej. W Polsce pojawił się w 1919 roku *centaur strzelający z łuku* w postaci godla na samolocie Anatra DS Anasal o numerze fabrycznym 815 (zdj. 2, arch. W. Sankowski). Został on zdobyty przez oddziały polskie na dworcu w Wilnie w kwietniu 1919 roku wraz z bolszewickim transportem kolejowym i przewieziony na lotnisko Porubanek, gdzie zaopiekowała się zdobyczą 1. Eskadra Lotnicza. Samolot złożono i wykonywano nim loty przez dwa miesiące. Na uwagę zasługuje jego oznakowanie. Na kadłubie, spod szachownicy wyraźnie prześwituje rosyjska kokarda, w którą prawdopodobnie była wpisana rewolucyjna gwiazda.

Pies to największy przyjaciel człowieka, o czym lotnicy też dobrze wiedzieli, więc „psie” motywy występują na samolotach nader często. Ciekawym, zupełnie dotąd nieznanym godłem jest *pies* namalowany na samolocie Potez XXVIIA2 (zdj. 3, arch. R. Gadacz). Rysunek jest dość toporny i nie do końca jest jasna sytuacja w jakiej *pies* się znalazł. Dużo wskazuje na to, że jest trochę przerażony i siedzi w kaluży...no właśnie. Zdjęcie wykonano w końcu lat dwudziestych na lotnisku 4. Pułku Lotniczego w Toruniu.

Inny pies pojawił się na samolotach w Lwowie. *Biegący piesek* był oficjalnym godłem 65. Eskadry Linijowej 6. Pułku Lotniczego w latach 1934-37. Malowany był ciemnymi kolorami (brązy) w białym okręgu z czerwoną obwódką, po obu stronach kadłuba na maszynach Breguet XIX (zdj. 1 i 4, arch.



W. Sankowski). Po przebrojeniu eskadry na przelomie lat 1937/38 w samoloty PZL 23 Karaś *pieska* malowano na nowym sprzęcie. Walczył razem z załogami 5. (65.) Eskadry Bombowej we wrześniu 1939 roku, jednak na niektórych samolotach został zamalowany w pierwszych dniach wojny przez personel jednostki.

Ostatnim ciekawym przykładem tego odcinka cyklu jest godło *krowa*. Zostało ono namalowane na usterzeniu samolotu RWD-8 SP-AOD (nr fabr. 111), który fotograf uwiecznił na zdjęciu w 1936 roku na lotnisku Porubanek (zdzj. 5, arch. Zb. Charytoniuk). Posiadaczem samolotu był właściciel fabryki Włodzimierz Kurec (zdzj. 6, arch. W. Sankowski) ważący 160 kg. Dla jego potrzeb w wytwórni powstał egzemplarz specjalny RWD-8 o poszerzonym kadłubie w miejscu kabiny z jednym fotelem i specjalnie esowato wygiętym drążkiem sterowym. Na maszynie zarejestrowanej w Aeroklubie Wileńskim, pan Kurec, wielki entuzjasta latania, brał wielokrotnie udział w zawodach i imprezach lotniczych.

Wojciech Sankowski



Listy Czytelników

Szanowny Panie Redaktorze!

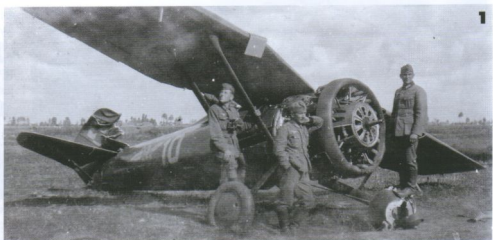
Jak zwykle z zainteresowaniem przeczytałem kolejny numer „Lotnictwa z Szachownicą”. Chciałbym dodać parę informacji do materiału „Gryfy i smoki” (autorstwa Pana Redaktora), a konkretnie do jego ostatniego akapitu, mówiącego o „skrzydlatym smoku” w godle 19. Eskadry Myśliwskiej.

Na str. 253 książki J. B. Cynka „Polskie lotnictwo myśliwskie w boju wrześniowym”, a także na str. 58 książki A. Glassa „Wrzesniowe straty 1939”, opublikowane zostało zdjęcie [fot. 1] ze zbioru T. Kopańskiego, przedstawiające wrak zestrzelonego PZL P.11a z widocznym na burcie mało czytelnym godłem, którego zarys dokładnie odpowiada odznace zreprodukowanej na str. 38 najnowszego numeru „LzSz”. Zdjęcie to utkwiło mi w pamięci, ponieważ długo bardzo sceptycznie podchodziłem do interpretacji, zgodnie z którą na jednej z jedenastek Brygady Pościgowej miałyby widnieć godło dawno rozwiązanej eskadry. Toczyłem na ten temat długie spory z F. Grabowskim, prze-

konanym, że na wspomnianej fotografii widać właśnie smoka 19. Eskadry.

Ostatnio jednak trafilem na dowód, że odznaka ze smokiem najwyraźniej nie odeszła do lamusa wraz ze zniknięciem z polskiego lotnictwa tej eskadry. Załączone zdjęcie [fot. 2], zrobione w Northolt podczas Bitwy o Anglię, przedstawia drzwi do domu

ku pilotów Dywizjonu 303, a na drzwiach widnieje odznaka przedstawiająca skrzydlatego smoka! Ten wizerunek odbiega od kształtu przedwojennej odznaki, ale nie ulega wątpliwości, że chodzi o taki sam motyw, być może odtwarzany przez artystę z pamięci. Nie jest to, co prawda, smok na samolocie, ale blisko...



Jedną z teorii łączy oba te emblematy z osobą Stefana Pawlikowskiego. Był on niegdyś pilotem 19. Eskadry. We wrześniu dowodził Brygadą Pościgową - więc nie da się wykluczyć, że na którejś PZL-ce wymalowano jego ulubione godło. W Wielkiej Brytanii dowodził polskim lotnictwem myśliwskim (na stanowisku Polskiego Oficera Łącznikowego przy Sztapie Fighter Command), a zdjecie drzwi w Northolt zostało prawdopodobnie zrobione przy okazji jego wizyty w formującym się Dyonie 303 w sierpniu 1940 r. Przy tych samych drzwiach (niestety, otwartych) sфотографowano Pawlikowskiego w rozmowie z F/Lt Forbesem, w towarzystwie Witolda Urbanowicza (na pierwszym planie), Witolda Łokuciewskiego (w głębi w mundurze) i Ludwika Paskiewicza (w kombiniezonie lotniczym) [fot. 3]. Być może drzwi ozdobił tym emblematem właśnie na cześć gościa.

Korzystając z okazji, pozwolę sobie sprostować parę pomyłek, które wkrały się do tekstów na bliskie mi tematy.

Biografia Waleriana Sosnińskiego (autorstwa Wojciecha Zmysłonego i Pana Redaktora). Na str. 21 mowa o 10 BGS (szkole strzelania i bombardowania). Mieściła się ona w szkockim mieście Dumfries, a nie „Domfrise”.

W cieniu chwały Fighter Command (autorstwa Piotra Sikory)

- „Dziwną wojną” Brytyjczycy nazywali „phony war” od słowa „phony”, znaczącego „fałszywy”, „sztuczny”, „udawany”. W artykule dwukrotnie powtórzone jest określenie „Phone War” (czyli „wojna telefoniczna”).

- Brytyjski Korpus Ekspedycyjny we Francji w 1940 r. to „British Expeditionary Force” (nie „Expeditionary”).

- Wielki port Kriegsmarine (przy końcu wojny zdobyty przez polską 1. Dywizję Pancerną) to Wilhelmshaven, a nie „Wilhelmshafen”.

- Zdjęcie na str. 24 nie przedstawia ubrania Battle’a przed bombardowaniem portu w Boulogne, bo widoczne na zdjęciu bomby świecące nie były używane bojowo (warto porównać ich wielkość ze standardowymi 250-funtowymi na str. 22). Zdjęcie zrobiono w lipcu 1940 r. podczas szkolenia, na co wskazuje także napis „O.T.U.” na plecach zbrojmistrza pod skrzydłem.

- Francuski przyładek często wykorzystywany przez lotników jako punkt orientacyjny w nawigacji nazywa się Cap Gris Nez (dosł. „Przyładek Szary Nos”), a nie „Griz Nez”.

- Zdjęcie na str. 26 opisane: „Jedną z załóg 301. Dywizjonu: Sgt. Jensen, F/O Renkowski i Sgt. Wasilewski po powrocie z pierwszego lotu w nocy z 14/15 września 1940.” przedstawia czterech, a nie trzech lotników i nie wyglądają oni na kogoś, kto właśnie skończył lot. Przypuszczam, że doszło jakimś sposobem do zamiany zdjęć, ponieważ zamieszczony tam podpis pasuje prawie jak ułamek do zdjęcia [fot. 4], które tu łączym: od lewej F/O Stanisław Renkowski (nie „Renkowski”



- ta pomyłka powtarza się również w tekście artykułu), Sgt Stanisław Jensen i prawdopodobnie Sgt Walenty Wasilewski.

Rodeo 416 (autorstwa Thomasa Rajkowskiego)

Autor posługuje się skrótem USAF na określenie lotnictwa amerykańskiego, ale jest to błąd. Dopiero w kilka lat po wojnie doszło do usamodzielnienia sił powietrznych USA jako odrębnego rodzaju broni. W omawianym okresie były to USAAF, czyli United States Army Air Forces - podległe (jak nazwa wskazuje) armii amerykańskiej.

W artykule jeden z pilotów jest identyfikowany konsekwentnie jako „Drymont-Jussiewicz”, podczas gdy wszystkie znane mi dokumenty (zapisy w ewidencji Sił Powietrznych, ewidencji szkolenia w OTU, oraz w dokumentach dywizjonu) podają pierwszy człon tego nazwiska w brzmieniu Drymont.

Samolot W/O Zycha rozbił się oczywiście

ście po utracie stateczności, a nie „stacyjności”.

Nie jest prawdą, że „F/O Wojtyga wylądował bezpiecznie wraz z resztą jednostki na własnym lotnisku”. Jego samolot również ucierpiał w eksplozji pociągu atakowanego przez W/O Zycha i Wojtyga był zmuszony wylądować na lotnisku B.77 w Gilze-Rijen.

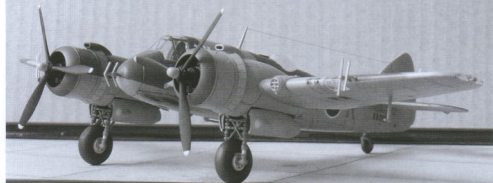
Nie jest jasne, na jakiej podstawie autor ustalił, że Fw 190 Webera zestrzelił F/Lt Blok. Na spadochronie wyskoczył również pilot samolotu, do którego celnie strzelał F/Sgt Campbell. Widać to na filmie z jego fotokabinu.

Oprócz fotografii PZL P.11 (z kolekcji T. Kopasińskiego) i zdjęcia wizyty płk. Pawlikowskiego w Dyonie 303 (z archiwum rodziny Włodarczyków), wszystkie pozostałe zdjęcia pochodzą z Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie.

Warszawa, 7 lutego 2007 r.
Wojtek Matusiak

Od redakcji. Serdecznie dziękujemy Wojtkowi Matusiakowi za celne uwagi, dotyczące treści publikowanych w magazynie materiałów. Podpisy pod zdjęciami w artykule Piotra Sikory były „dziełem” redakcji i ona (nie autor) ponosi pełną odpowiedzialność za błędy w tych podpisach zawarte.

BEAUFIGHTER Ranoszka



Modelarstwo

Jedyną polską jednostką operującą na Beaufightersach wersji MK II i MK VI był 307. Dywizjon Myśliwski Nocny RAF (Polish) „Lwowskich Puchaczy”.

Pierwsze Beaufightery NF MK II trafiły do jednostki w sierpniu 1941 r., nie była to jednak zbyt udana wersja i została zastąpiona w polskiej jednostce od maja 1942 r. przez model NF MK VI z niezawodnymi silnikami gwiazdowymi Bristol Hercules. Na tych maszynach polscy piloci latali aż do przebrojenia na Mosquito NF MK II w grudniu 1942 r.

Bohaterem mojego artykułu jest właśnie model Beaufightera NF MK VI, wykonany na podstawie zestawu Hasegawy, a uzupełniony zestawami Airesa (kabina i podwozie) oraz blaszką Parta. Malowanie przypomina samolot najsukceszniejszego polskiego myśliwca nocnego Gerarda Ranoszka – Beaufightera EW-R X8005.

Model prezentuje typowy poziom modeli japońskiego producenta, składa się praktycznie bez szpachłówek. Aby wykonać model samolotu Ranoszka musimy przerebić usterzenie, gdyż model Hasegawy proponuje nam najbardziej powszechną jego wersję z dodatkim wzniosem, zaś X8005 należał do wczesnych MK VI z usterzeniem bez wzniosu. Nie jest to operacja trudna do wykonania, wystarczy naciąć statecznik i wyprostować go, a następnie zaszpachłować ślad cięcia.

Ja postanowiłem dodatkowo zwaloryzować model za pomocą zestawów Airesa i Parta.

Na pierwszy ogień poszły komory podwozia, które zastąpiłem odpowiednim produktem Airesa. Zestaw nr 7041 jest bardzo atrakcyjną alternatywą dla komór podwozia Hasy i jest wart polecenia, posiada m.in. bardzo realistyczne klapy zamykania komór podwozia.

Całość pomalowałem kolorem interior greengray i wykonałem ślady eksploatacji olejnym washem oraz pastelami. Kolejnym pomocnym zestawem były blaszki Parta nr 72074, z pomocą których odtworzyłem kratownicę kadłuba i stanowisko operatora radaru oraz zasobniki amunicyjne. Niestety,

okazało się, że po złożeniu modelu poza fotелеm operatora i tylną wręgą nic więcej nie jest widoczne, i chyba należałoby otworzyć osłonę kopolki operatora.

Ostatnim użytym zestawem był cockpit set Airesa (nr 7038). Elementy żywicne i parę części fototrawionych bardzo wzbogaciły wygląd wnętrza kabiny pilota i po odpowiednim malowaniu wyglądają naprawdę pięknie. Jednak również tutaj już 5mm za fotелеm pilota wszystko niknie w mroku. Tym razem zdecydowałem się nie klejać owiewki kabiny na stałe, dzięki czemu po jej zdjęciu można swobodnie podziwiać stanowisko pracy pilota.

Jedynym minusem modelu Hasegawy

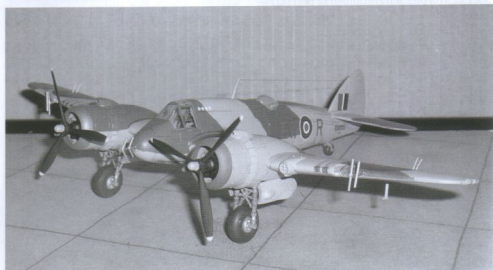
są rury wydechowe, którym brakuje tak typowych dla nich „wypustek”. W czasie gdy budowałem ten model, musiałem się posil-kować rurami z Herculesów, przeznaczonych do konwersji modelu Lancastera, dziś można odpowiednio rury znaleźć w asortymencie Quickboosta. Rury i kolektor spalin pomalowałem w następujący sposób: stal MM, a na to z daleka mgiełką rdzawą, co dało bardzo realistyczny efekt.

Po sklejeniu bryły przyszedł czas na malowanie. Do wykonania kamuflażu użyłem autentyków Model Master. Po odczekaniu 1 dnia pomalowałem model bezbarwnym Revell Airbrush Color 01, któremu pozwoliłem schnąć około 3-4 dni i dopiero wtedy nałożyłem kalkomanie.

Znaki rozpoznawcze, kody i swastyki oznaczające 4 zestrzelenia Ranoszka pochodzą z zestawu Cutting Edges i są doskonałe kolorystycznie i mechanicznie. Napisy eksploatacyjne użyłem z zestawu TECH-MOD, gdyż nie ma ich w CE. Obie zestawy kalkomanii reagują dobrze na płyny Set i Sol MS. Po 24 godzinach wykonałem napszczenie linii podziałowych w celu ich podkreślenia i następnie położyłem werniks Revell AB 02, dający półmatowy efekt. Wreszcie, po około 48 godzinach, wykonałem ślady okopceń i brudu suchymi pastelami (mieszanka czerni i brązu), dokleiłem anteny i śmigła.

Efekt końcowy widoczny na zdjęciach. Dziś po upływie lat, model wygląda nadal atrakcyjnie, lecz daleko mu do aktualnych standardów w wykonywaniu powłok malarskich.

Jerzy Ciupke



Z kabiny obserwatora



GROCHOWALSKI - uzupełnienie

W numerze 21. „Lotnictwa z szachownicą” ukazał się życiorys płk Tadeusza Grochowalskiego. „Odtajnienie” obecnie nowych dokumentów pozwala na dopisanie kolejnego wątku do biografii tego zasłużonego dla lotnictwa polskiego lotnika.

W czerwcu 1917 roku 7. Armia Rosyjska rozpoczęła na terenie Galicji ofensywę, tak zwany „przełom Tarnopolski”. Było to ostatnie działanie armii rosyjskiej, które mogło przynieść przełom w wojnie, ale armia była już nie ta. Wojska ogarnęła zaraza bolszewizmu. w jednostkach dowodziły komitety rewolucyjne, spadała dyscyplina. Całe pułki samowolnie porzucały okopy i uciekały na tyły odmawiając walki. Ofensywa skazała na przegraną. Jedyne jednostki artylerii i lotnictwa, w których było stosunkowo dużo oficerów zachowały zdolność bojową i kontynuowały działania. W sierpniu 1917 roku sztabs-rotmistrz Tadeusz Grochowalski został mianowany komendantem 7. Oddziału Myśliwskiego (7.IAO), stacjonujące-

go na lotnisku Husiatyń (zdjęcie poniżej).

Zastąpił on na tym stanowisku porucznika Donata Makijonka, który ze względów zdrowotnych musiał udać się na leczenie. Jednostka prowadziła rozpoznanie i zwalczala austro-węgierskie i niemieckie samoloty. 1 października sztabs-rotmistrz Grochowalski i praporczyk Janzenko zaatakowali w rejonie Husiatynia trzy wrogie maszyny. Po dwóch zdecydowanych atakach niemieckiego Albatros C.III rozbił się, a jego załoga zginęła. Zwycięstwo przyznano obu pilotom.

Jesienią wrzenie rewolucyjne ogarnęło całą armię. Podobnie było i w 7.IAO; 28 listopada 1917 r. na wiecu wybrano komitet wojenno-rewolucyjny. Sztabs-rotmistrz Grochowalski został pozbawiony dowództwa, które objął żołnierz Kowalenko i komisarz Poljajew. Po kilkunastu dniach kompletnego rozprzężenia i pijaństwa zainaugurowali oni swoją działalność 13 grudnia żądaniem, aby były dowódca, sztabs-rotmistrz Grochowalski, zapłacił z własnego żołdu za 4 wiadra spirytusu i to po cenie 3 razy wyższej,

niż oficjalna. Czy Grochowalski zapłacił za wypity przez żołnierzy spirytus nie wiadomo, bo już następnego dnia na podstawie rozkazu Głównego Komitetu Związku Polaków-Zołnierzy przy 7. Armii wyjechał do tworzącego się na Ukrainie Korpusu Polskiego. I tak zakończyła się służba Tadeusza Grochowalskiego w armii rosyjskiej.

Jerzy Butkiewicz

Tarcza Grochowalskiego

Szanowni Państwo,

Chętnie czytam w „Lotnictwie z szachownicą” życiorysy „starożytnych” polskich lotników, które z takim zapalem opracowuje pan Butkiewicz. Trzeba wyciągać z mroku dziejów Polaków, którzy tworzyli historię polskiego lotnictwa wówczas nawet, gdy Polski jeszcze nie było.

W numerze 21. magazynu znalazł się artykuł o płk Grochowalskim oraz jego zdjęcie przy samolocie Nieuport. Warto te fotografie opatrzyć dodatkowym komentarzem. Otóż na sterze tego samolotu jest widoczne godło 7. Oddziału Lotniczego w postaci czarnej tarczy, malowane na wszystkich maszynach tej jednostki. Piloci mieli prawo na tarczy malować swoją własną odznakę. W przypadku Grochowalskiego był to order św. Jerzego IV klasy, którym akurat został odznaczony i wkrótce później wykonano to zdjęcie.

*Serdecznie pozdrawiam
Wiesław Bączkowski*



OCALIĆ OD ZAPOMNIENIA - Kadra oficerska Dęblin 1936 - część 3

Prezentujemy trzecią i ostatnią część portretów kadry oficerskiej CWOL Dęblin z 1936 roku. 12 fotografii pochodzi z pamiętkowego albumu, ofiarowanego por. Grzybowskiemu w lutym 1938 roku, a ocalonego i pieczołowicie przechowanego do dziś przez pana Grzegorza Marcinkiewicza. Większość fotografii posiadała opisy i dzięki nim możemy podać personalia lotników na nich uwiecznionych. Ale są też i zdjęcia bez opisów. I tutaj zwracamy się do Czytelników o pomoc w identyfikacji postaci oznaczonych jako „nn”.



90
Por. pil.
Kazimierz Wisniewski

91
Ppor.
nn

92
Kpt. tech.
Stefan Dhubak

93
Kpt. obs.
Albert Kubieniec

94
Kpt. int. dypl.
Adolf Dziedzina

95
Por. pil.
Konstanty Grzybowski

96
Kpt. obs.
nn

97
Por. int.
Marian Palczyński

98
Por. obs.
Jerzy Wlassak

99
Por.
nn

100
Ppor. tech.
Franciszek Gwizdak

101
Ks. kapelan
nn

FRUIT FLY

Przymiarka do AWACSa

Reportaż na stronach 32-33. Zdjęcia: Adam Gołąbek



1



2



3



4



5



6

1. MiG-21MF z podwieszonym pociskiem szkolnym UR-35 po wykonaniu zadania w ramach ćwiczeń FRUIT FLY. Wrzesień 2002.

2. Na przechwycenie celu startuje MiG-29 z 41. elt z Malborka.

3. Piloci podczas przechwytywania celów używają nahlmowego układu wskazywania celów SZCZEL-3UM.

4. W trakcie wykonywania zadań w ramach FRUIT FLY wykorzystywane są rakiety szkolne UZR-77 podwieszane do maszyn MiG-29.

5. Efektowne rozejście przed lądowaniem pary MiG-29.

6. W ramach „lotów na AWACSa” zwykle występuje para lub klucz samolotów Su-22.

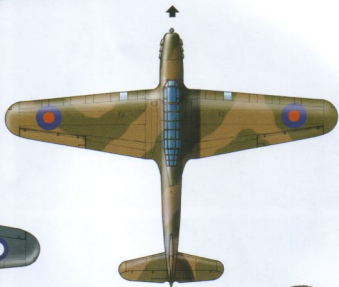
W cieniu chwaty Fighter Command



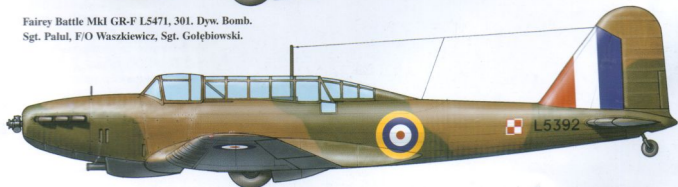
Fairley Battle MkI BH-E L5427, 300. Dyw. Bomb.
F/O Antonowicz, P/O Dej, Sgt. Kowalski.



Fairley Battle MkI GR-J L5540, 301. Dyw. Bomb.
F/Lt Brejnak, F/O Król, Sgt. Madejski.



Fairley Battle MkI GR-F L5471, 301. Dyw. Bomb.
Sgt. Palul, F/O Waszkiewicz, Sgt. Gołębiowski.



Fairley Battle MkI L5392, 301. Dyw. Bomb. (Później samolot otrzymał oznaczenie GR-M)