

LOTNICTWO Z SZACHOWNICĄ

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

Nakład 2400 egz.

21

ILUSTROWANY MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW HISTORII LOTNICTWA POLSKIEGO



F-16 dla Polski

Na ratunek ratownikom

Samolot inż. Słowika

Babimojskie pomniki

Rodeo 416

Gryfy i Smoki

Dzieje Specpułku

Odrzutowy pięćdziesiąty pierwszy

W cieniu chwały Fighter Command

Sosiński, Grochowalski, Chciuk



ISSN 1643-5702



9 771643 570076 01

F-16 dla Polski

8 listopada 2006 r. w 31. Bazie Lotnictwa Taktycznego na Krzeszynie wylądowały pierwsze samoloty F-16C/D Block 52+. Jest ich już w Polsce osiem.

O nowych samolotach Sił Powietrznych RP piszemy na stronach 40-43, 47.



Zdjęcie: Marek Idzior

Samolot inż. Słowika

Po pierwszej konstrukcji lotniczej zbudowanej od podstaw w niepodległej Polsce do dnia dzisiejszego zachował się jedynie kawałek poszycia (poniżej). Drobniak ten zainspirował autora do opisanía dziejów samolotu CWL 18.01 i prezentacji niepublikowanych wcześniej fotografii. **Strony 30-33.**



Rysował Wojciech Sankowski



NUMERY ARCHIWALNE



- Numer 5** - An-28 w Polsce, Wzrostowa szarża, Morane 406 PSP, PWS-18, Grupa pokazowa z Łasku, Kory duże i małe - godła, Dęblin po wojnie, Poznaniacy w Northoli, lotnicy, książki. **Cena 9,95 zł.**
- Numer 6** - An-28 w Polsce, Poznaniacy w Northoli, For Freedom, Operacja Whisky, Intrygacja Spady - godła, Odzwołała A-CATA, Plaż D.XIII, Iskry z 10. ELI, modelarstwo, lotnicy, książki. **Cena 9,95 zł.**
- Numer 7** - 34. Pułk Lotnictwa Myśliwskiego, Su-20 w obiektywie i w detalu, Wionna Drugiego Skrzydła, II Wielkopolska Eskadra Lotnicza, Niedole czernastek, Intrygacja Spady - godła, Smigłowiec nad górami, RWD-4, modelarstwo, lotnicy, książki. **Cena 9,95 zł.**
- Numer 8** - 34. Pułk Lotnictwa Myśliwskiego, Radom 2003, Wionna Drugiego Skrzydła, Nościele bronii A w Polsce, Albus - C.XIII, Afgurski Bartel, Tajemnica kamuflowanej jedenastki, Diaby na samolotach - godła, lotnicy, książki. **Cena 9,95 zł.**
- Numer 9** - 13. Pułk Lotnictwa Transportowego, Smigłowiec wielozadaniowy SM-2, MDL ot w opalaku, Z albumu Sawoszczyka, Macchi M-9, Piaki eskadr - godła, Halifax BB340, Porucznik Chciuk i jego Morany, modelarstwo, lotnicy, książki. **Cena 9,95 zł.**
- Numer 10** - 13. Pułk Lotnictwa Transportowego, Myśliwiec Bloch 151/152, lotników PSP, MDL ot w opalaku, Moja służba na Il-28, MiG-23 w Sadach, Ach te BABY - godła, Wieści spod wiatraków, Z Polski dla Finlandii, Kapitan Spokwicz 1, modelarstwo, lotnicy, książki. **Cena 12 zł.**
- Numer 11** - Jak-18 w polskim lotnictwie wojennym, Patrzcie samoloty, Spiffure II - Dębiniaków - Złotą Karuzellę z Oranów, Sentry White Falcon, Odfuge C.II, Godła geometryczne - 1. PL, Polacy kontra Jey, lotnicy, książki. **Cena 12 zł.**
- Numer 12** - Jak-18 w polskim lotnictwie wojennym, Zielony SW-4, MiG-23 w obiektywie i w detalu, Zwycięstwo Mustang 309, Dwyjczony, Pamięćmi Dęblin, Skolniczynie lotnicze na Ławicy, General Stanisław Skalski, PWS-15 w roli polskiej A-10, Godła geometryczne - 2. PL, Władysław Tomi, Łask i Krzeszyn, książki. **Cena 12 zł.**
- Numer 13** - Good Bye MiG, Irackie Mi-2, Drogiwe Od-cinku Lotniskowe, Polacy nad Dieppe, Zabr z Michalowiec, Profesor z 304, Dwyjczony, Powrót Szparki, Szkolniczo

- lotnicze na Ławicy, PWS-A czyli polska A-10, na samolotach, Kazimierz Schmidt, **Cena 12 zł.**
- Numer 14** - MiG-19P/PSP, Su-26M w obiektywie i w detalu, Mirowslanieckie Su-22, Majowe boje 19. Eskadry, Powroty zestrzelonych lotników, Monografia MS-30E1, Godła - 4. PL, Lwowski pamiątki, Roland i Bałwicki, modelarstwo, **Cena 12 zł.**
- Numer 15** - Latawiec w 30-tych, Metamorfozy Iskry, ZLOT 2005, F-16 coraz bliżej, Mechanik z 303, 317. Dwy. Myśl, na Hurricane, LWS-3 Mewa, Kolorowe Breguety, Towarzystwo bronii, Papioski Tu-134A, Gwidalski i Kuliś, modelarstwo, **Cena 12 zł.**
- Numer 16** - Słupskie MiG-23, Rywale i ich skrzydła, Pierwsze zauszycy od sojuszników, Uleję 1956, W cieniu skrzydeł, Lato 2005 na polskich lotniskach, Krakowskie ERY idą na wojnę, Szkolne godła, Hannover CL-V, Za obronę kresów, modelarstwo, **Cena 12 zł.**
- Numer 17** - Polskie „jasy” - Toruniacy na dziewiętnięt, Moj loty na SM-2, MiG-21bis, Leopold Barmina, Samoloty FIAT w Polsce, Godła treningowe, Tajemnica ucieczki Wronieckich, modelarstwo, **Cena 12 zł.**
- Numer 18** - Polskie „jasy”, Samoloty Il-28 w lotnictwie polskim, Toruniacy na dziewiętnięt, Kościół lotników, Su-22 i Su-22MA, Jan Malicki, Szybowce z biało-czerwona, Poznańskie zagadki, Nalot na Anconę, **Cena 12 zł.**
- Numer 19** - Samoloty Il-28 w lotnictwie polskim, Czesna 150/152, 1 eskadra z Mińska Mazowieckiego, Polacy w Toru 1940, Buntownicy z Eastchurch, Jerzy Stanisław Mendeł, Dominacja z powietrza, Półkole STORCH, Godła-5. PL, Mieczysław Gierulak, modelarstwo, **Cena 12 zł.**
- Numer 20** - Barany Łasku, MSB-1R „Brzo-1R”, Bartel BM-7, Szachownice nad Pantellerią, Dwa panowie N, Pierwsze FRANCUZY, Il-10 w kamuflażu, kadra oficera Dęblin 1938, zwycięstwo lotników, modelarstwo, **Cena 12 zł.**

- Numer 1** - Szkolne Nicuporty, Lwowski loty, Wzrostowa Ławica, Kadet SP-AFN, MiG-1em do NATO, Polacy w Libii, Fokker D.VII Bz-Bz-BQ, zycyory lotników, modelarstwo, **Cena 9,95 zł.**
- Numer 2** - Smigłowiec z Darłowa, Od UTIMG-15 do SBLim-2M, Ławica lat dwudziestych, Breguet nr 9, Wzrostowa Ławica, Brandenburg B.I w Polsce, Fokker E.V Sześć, modelarstwo, lotnicy, książki. **Cena 9,95 zł.**
- Numer 3** - Od UTIMG-15 do SBLim-2M, Ławica lat dwudziestych, Krakonowicki 1962, Garbasy z 315. Dwyjczony, Walka powietrzna z 1920 r., Lotnikowie z Mierzejach, Memento mori - godła na samolotach, CAMS-30E, lotnicy, książki. **Cena 9,95 zł.**
- Numer 4** - MiG-21 w kolonach, Wyjeżdż z Rennes, Amerykanie nad Olawę, Dęblin po wojnie, Białe Orły - godła, Pojedynek nad oceanem, Hallerowski Breguety, Nowe barany Mi-14, lotnicy, książki. **Cena 9,95 zł.**

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

Podane ceny zawierają koszty przesyłki.

LOTNICTWO Z SZACHOWNICĄ

WYDAWNIK MAGAZYN WIELKOFORMATOWY HISTORII LOTNICTWA POLSKIEGO

ISSN 1643-5702 INDEKS 371777
numer 21 (1/2007)
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 Brzosko, Jerzy Butkiewicz,
Adam Chciuk, Adam Gołąbek,
Wacław Hołys, Marek Idzior,
Szymon Król, Piotr Michalski,
Marian Mikołajczuk, Andrzej Morgata,
Thomas Rajkowski, Piotr Sikora, Grzegorz
Skowroński, Wojciech Zmysłony.

Druk:

DELTA, Wrocław

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

Numer 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: Powitanie F-16 na płycie lotniska Krzesiny. Listopad 2006 r.

Zdjęcie: Marek Idzior



Szanowni Czytelnicy,

W rozpoczynającym się 2007 roku życzymy Wam zdrowia, życzliwości i pogody ducha. Spełnienia wszelkich małych i dużych marzeń. Sukcesów w życiu rodzinnym i zawodowym.

Istnieją wszelkie przesłanki ku temu, aby życzenia te się spełniły. Mamy wszak boom gospodarczy. Wszelkie prognozy na najbliższy czas są ponoć doskonałe i jeśli wierzyć politykom, czeka nas świetlana przyszłość. To tak ogólnie.

A w szczegółach? Przyjrzyjmy się bliżej ministerialnym planom reformy szkolnictwa wojskowego. Zakłada ona, że kadre oficerską dla naszej armii będzie kształcił tylko jedna uczelnia wyższa - Uniwersytet Obrony Narodowej w Warszawie. Pozostałe ulegną rozwiązaniu, w tym słynna Szkoła Orląt w Dęblinie. Uczelnia, która w trwającej 80 lat historii przetrwała wszelkie przeciwności losu teraz legnie pod naporem rachunku ekonomicznego. Aż trudno w to uwierzyć.

Szczegół drugi. Od dnia 1 stycznia tego roku przestały ukazywać się wszystkie tytuły prasowe wydawane przez główne rodzaje Sił Zbrojnych RP. Nie trafia więcej do jednostek wojskowych popularne: „Wiraże”, „Przegląd Sił Powietrznych” czy „Bandera”. W ramach reformy prasy wojskowej rozwiązano lub przeformowano istniejące zespoły redakcyjno-wydawnicze. Wymienione powyżej tytuły zostaną zastąpione przez istniejącą „Polskę Zbrojną” i nowy „Przegląd Sił Zbrojnych”. Oba wydawane przez Redakcję Wojskową z siedzibą w Warszawie. A wszystko, aby było racjonalniej i taniej.

Redakcja

SPIS TREŚCI:

36. Specjalny Pułk Lotnictwa Transportowego - dzieje Specpułku, część 1 - str. 4-11, 48
Sprawdzian ogniowy 7. elt - fotoreportaż z Powidza - str. 12-13

Na ratunek ratownikom - unikatowa wersja śmigłowca Mi-14 - str. 14-17

Odrzutowy pięćdziesiąty pierwszy - wspomnienia pilota ze służby w 51. PLMSz - str. 18-20

Walerian Sosiński - portret lotnika 300. Dywizjonu Bombowego - str. 20-22

W cieniu chwały Fighter Command - udział Polaków w ofensywie strategicznej Bomber Command w 1940 roku - str. 22-27

Rodeo 416 - 21 lutego 1945 roku w relacjach i dokumentach - str. 28-29, 45

O samolocie inż. Słowika raz jeszcze - retrospekcja wydarzeń z 1919 roku - str. 30-33

II-28 - Post scriptum - list Czytelników - str. 33-34

Babimajskie pomniki - w obiektywie znanego fotografa lotniczego - str. 34-35

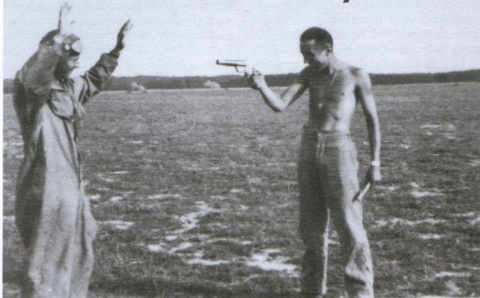
Godła i barwa na samolotach - Gryfy i Smoki - str. 36-38

Grochowalski - sylwetka pioniera polskiej awiacji - str. 38-39

F-16 dla Polski - początek modernizacji Sił Powietrznych RP - str. 40-43, 47

Z kabiny obserwatora - lotnicy, listy, stałe cykle - str. 44-45

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 I

Piąty rok działań wojennych zapowiadał rychłe ich zakończenie. Wyzolenie ziem polskich między Bugiem i Wisłą stworzyło dogodne warunki do tworzenia pierwszych zrzębów państwowości polskiej. Jednym z warunków funkcjonowania pierwszych struktur administracji państwowej było zapewnienie sprawnej komunikacji na wyizolowanych terenach. W tym celu z Sił Powietrznych Armii Czerwonej została wydzielona jedna z eskadr transportowych OS-NAZ, którą skierowano do dyspozycji Naczelnego Dowództwa WP. Miała ona zabezpieczać potrzeby transportowo-komunikacyjne wynikające z potrzeb Rządu Tymczasowego oraz Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego. Eskadra ta dysponowała 5 samolotami C-47A i 5 Li-2. Ze względu na usytuowanie siedzib ówczesnych władz, które znajdowały się w Lublinie, na miejsce postoju wydzielonej eskadry wyznaczono lotnisko połowe koło Lublina. Po wyzoleniu Warszawy wszystkie już istniejące instytucje i urzędy przeniesiono do stolicy. Także eskadra specjalna zabezpieczająca komunikację i transport ówczesnych osób ważnych została przebazowana na lotnisko Okęcie. Wciąż rosnące wymagania komunikacyjne (wyzwolenie kolejnych obszarów i regionów oraz przynosił długości obsługiwanych tras) zrodziły potrzebę przereorganizowania struktur tej eskadry dostosowującej je do nowych potrzeb. W tym celu ND WP wydało rozkaz nr 031/Org. z dnia 25.02.1945 r., na mocy którego w okresie od 25 lutego do 10 marca 1945 r. na bazie dotychczasowej eskadry OS-NAZ nakazano sformować 6. Samodzielną Lotniczą Eskadrę Transportową Specjalnego Przeznaczenia. Dowódcą eskadry został mjr pil. Wasilij Krasnoszczekow. Z dniem 10 marca 6. SLELTSP osiągnęła gotowość bojową i od tej pory rozpoczęła realizację postawionych zadań. Wraz z rozbudową struktur administracji państwowej

oraz szybką odbudową gospodarki kraju rosnące potrzeby komunikacyjne i transportowe. Jednocześnie ND WP prowadził sukcesywny proces dostosowywania struktur sił zbrojnych do warunków pokojowych. W ramach tych reorganizacji dostosowano także strukturę 6. SLELTSP do ówczesnych potrzeb. W wyniku tych przeobrażeń zmieniono także nazwę jednostki na **Rządową Eskadrę Transportową**. Z dniem 30.06.1946 r. Rządowa Eskadra Transportowa rozpoczęła funkcjonowanie zgodnie z etatem nr 6/54. Dysponowała Oddziałem Lotniczym, w skład którego wchodziło sześć kluczów transportowych (18 samolotów) oraz para myśliwców. Stan osobowy został znacznie powiększony i wyniósł 318 osób. Dowódcą RET zostaje radziecki oficer ppłk pil. Michał Choroszajłow.

Roczny okres odbudowy kraju po zakończeniu działań wojennych przyniósł pewne efekty gospodarcze, uruchomiono podstawową infrastrukturę, odbudowano wiele obiektów. Systematycznie i dynamicznie wzrastał ruch lotniczy zarówno na odcinku cywilnym, jak i wojskowym. W dalszym ciągu realizowano plan reorganizacji sił zbrojnych. Podstawą do tych działań był rozkaz Naczelnego Dowódcy Wojska Polskiego nr 031/Org. z dnia 7.02.1947 r. Nakazywał on Dowódcy Lotnictwa WP rozformować 2. Samodzielną Mieszany Pułk Lotniczy, a następnie na bazie jednej eskadry tego pułku oraz Rządowej Eskadry Transportowej sformować nowy **Specjalny Pułk Lotniczy** z miejscem bazowania na lotnisku Okęcie. SPL – Jednostka Wojskowa nr 2159 miała być zorganizowana według etatu nr 6/61, który przewidywał 313 żołnierzy zawodowych, 19 kontraktowych. W skład nowo sformowanego SPL wchodziły:

- I Eskadra Transportowa pod dowództwem kpt. pil. Józefa Dembowskiego, wyposażo-

na w 11 samolotów C-47A);

- II Eskadra Łącznikowa dowodzona przez por. pil. Dionizego Maciążka wyposażona w 10 samolotów Po-2;

- oraz następujące pododdziały: kompania wartownicza, pluton łączności, pluton samochodowy, pluton gospodarczy, kwatermistrzostwo.

Jednostka w nowej strukturze jako SPL osiągnął gotowość z dniem 8.03.1947 r. Oprócz zadań zasadniczych - transportu osób ważnych - pułk bierze także udział w wiosennej akcji przeciwpowodziowej. W maju SPL otrzymał rozkaz wytypowania załóg do zabezpieczenia akcji „Wisła”, przeprowadzanej w rejonie Bieszczad. Doroczne centralne uroczystości z okazji Święta Lotnictwa zostały przeprowadzone na lotnisku mokotowskim w dniu 7.09.1947 r. W ramach zabezpieczenia pokazów SPL wystawił kilka załóg na samolotach C-47A (desantowanie spadochroniarzy), oraz kilka na samolotach Po-2 (akrobacja i holowanie szybowców). Obchody Święta Lotnictwa były dla całego stanu osobowego pułku okresem szczególnym, gdyż pułk otrzymał sztandar ufundowany przez społeczność Okęcia.

W dniu 18.11.1947 r. następuje zmiana na stanowisku dowódcy pułku. Obowiązki zdał ppłk pil. M. Choroszajłow, a przyjął mjr pil. Michał Jakubik. W końcu 1947 r. stan SPL przedstawiał się następująco: oficerów 83, podoficerów 94, szeregowców 160, pracowników cywilnych 13, razem 350 osób. Na stanie pułku znajdowało się wówczas: 11 samolotów transportowych C-47A, 10 łącznikowych Po-2, 2 myśliwce Jak-9.

Głównym zadaniem pułku na 1948 r. było zabezpieczenie potrzeb członków władz partyjno-rządowych, MON, i innych osób ważnych. Latem tego roku część załóg I Eskadry została wyznaczona do zabezpieczenia transportu lotniczego uczestników

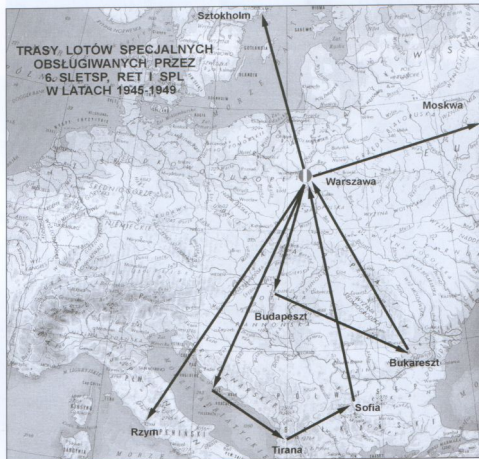
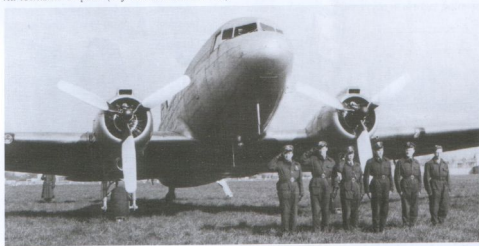
Światowego Kongresu Intelktualistów odbywającego się we Wrocławiu. Zabezpieczając powyższe zadania i przedsięwzięcia, SPL dokonał znaczącego wysiłku uzyskując ogólny nalot wynoszący 3500 godzin. W końcu roku nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy SPL. Z dniem 7 grudnia 1948 r. obowiązki zdał mjr pil. Michał Jakubik, a przyjął ppłk pil. Stanisław Basow. Nowy dowódca dokonał pewnych zmian i korekt kadrowych na kierowniczych stanowiskach. Miarą wysiłku całego personelu jednostki jest osiągnięty nalot wynoszący w 1949 r. - 4700 godzin. Jest to wzrost znaczący w stosunku do lat poprzednich.

Wraz z zakończeniem w WP trzyletniego okresu przejścia ze struktur wojennych do organizacji pokojowej, przystąpiono do opracowania nowego modelu sil zbrojnych. Opracowany przez Sztab Generalny WP plan rozwoju wojska na lata 1950-1951, w którym przewidywał oprócz zmian strukturalnych także wprowadzenie do wyposażenia nowej generacji uzbrojenia. Pierwszym krokiem było odtworzenie struktur dowództw i sztabów dywizji. Jednocześnie w tym okresie nastąpiło gwałtowne pogorszenie się stosunków w sytuacji międzynarodowej. W Wojsku Polskim opracowano kolejny plan przyspieszonego rozwoju na lata 1950-1951, w którym zakładano szczególnie szybki rozwój lotnictwa. Te wszelkie zmiany wpłynęły także na funkcjonowanie Specjalnego Pułku Lotniczego, co objawiało się wzrostem zadań oraz pewnymi zmianami kadrowymi na kierowniczych stanowiskach. Wiosną 1950 r., zgodnie z podpisaną umową pomiędzy resortem komunikacji i MON, z SPL do PLL „LOT” oddelegowano na określony czas grupę personelu latającego. Sytuację kadrową poprawiło dopiero przybycie jesienią tego roku do pułku grupy młodych absolwentów debińskiej OSŁ. Zapoczątkowano też długo oczekiwany proces wyposażenia jednostki w nowy sprzęt. Z końcem roku na stan pułku zostają przyjęte dwa samoloty Il-12. Wejście w szósty rok funkcjonowania jednostki odbyło się pod znakiem kolejnych zmian organizacyjnych. Z początkiem 1951 r. na mocy rozkazu MON nr 0036/Org. z dnia 7. 04. 1951 r. do struktur pułku zostaje włączona Samodzielna Eskadra Aerofotogrametryczna i Rozpoznania Lotniczego wyposażona w 6 samolotów Nord NC-70. Wraz z włączeniem tej eskadry do SPL zmieniła ona nazwę na II Eskadrę Aerofotogrametryczną. Natomiast dotychczasowa II Eskadra Łącznikowa zmieniła swój numer na III. W związku z tak poważnymi zmianami strukturalnymi pułk przyjmuje nowy etat, w którym przewidziano 663 żołnierzy zawodowych i 53 kontraktowych. Zmieniono także nazwę pułku na **36. Specjalny Pułk Lotniczy**. Jednocześnie zapadła decyzja o zmianie miejsca postoju pułku z kompleksu budynków przy Alei Krakowskiej do koszar po północnej stronie lotniska. Równocześnie następują zmiany na niektórych stanowiskach kierowniczych. Ponieważ eksploatowane w 36. SPL samoloty C-47A pochodziły z produkcji wo-



Powyżej: Grupa personelu Rządowej Eskadry Transportowej pozuje do pamiątkowego zdjęcia na tle samolotu C-47A. (arch. W. Miniach)

Poniżej: Jedna z załóg samolotu C-47A Rządowej Eskadry Transportowej podczas przeglądu na lotnisku Okęcie. (zdj. Kronika 36. SPLT)





Powyżej: W latach 1949-57 w IV Eskadrze Łącznikowej 36. SPL eksploatowano samoloty CSS-13. (arch. R. Mroszczyk)



Powyżej: Ladowanie desantu do samolotu transportowego Li-2T. (zdj. WAF)
Poniżej: Grupa polskich lotników z 36. SPL, na wietnamskim lotnisku Dża Lam w Hanoi podczas półrocznej misji, na tle wycarterowanego z Chin samolotu Li-2. (arch. T. Pawlak)



jennej, a ich rezerwy były już mocno zaawansowane, władze wojskowe już w końcu roku 1949 zdecydowały się stopniowo wymieniać najstarsze egzemplarze. W tym celu postanowiono zakupić w ZSRR partię 13 samolotów Li-2. Pierwsza dostawa 5 nowych Li-2 miała miejsce 31. 12. 1951 r. Jednocześnie

pułk otrzymał jeden samolot An-2 i dwa łącznikowe Jak-12 sprowadzone z ZSRR. Dostawa tych samolotów znacznie zwiększyła potencjał transportowy pułku.

Z początkiem 1952 r. zapadła decyzja o przyjęciu na stan pułku klucza Dowództwa Wojsk Lotniczych. Wraz z tak znacznym

wzrostem potencjału transportowo-łącznikowego jednostka otrzymuje dodatkowe zadanie zabezpieczenia potrzeb komunikacyjnych Warszawskiego Okręgu Wojskowego. 6-letni plan rozwoju lotnictwa przewidywał utworzenie nowego 44. Pułku Lotnictwa Łącznikowego. Bazą do jego formowania był wyznaczony 36. SPL na Okęciu. Na dowódcę nowo formowanego pułku został wyznaczony oficer radziecki ppłk pil. Tomasz Żyżniewski. Pułk w połowie roku dysponował 27 samolotami Po-2 i osiągnął gotowość do wykonywania zadań operacyjnych.

Wiosną 1952 r. do 36. SPL dostarczono kolejne dwa Jak-12R, a jesienią z ZSRR przyprowadzono kolejne samoloty Li-2. Rok 1953 rozpoczął się od ponownej reorganizacji jednostki. Pułk w składzie trzech eskadr nie był w stanie zabezpieczyć wszystkich potrzeb Rządu, MON, DWL i WÓW. W związku z powyższym dowództwo pułku otrzymało rozkaz sformowania drugiej eskadry transportowej. Zakończenie jej organizacji przypadło w końcu lata, na jej dowódcę wyznaczono kpt. pil. Władysława Nakoniecznego. Równocześnie z utworzeniem tej eskadry wyposażonej w samoloty Li-2 i Il-12, dotychczasowa II Eskadra Aerofotogrametryczna otrzymała numer III, a była III Eskadra Łącznikowa odpowiednio numer IV. Oprócz znaczących zmian w strukturze pionu lotniczego przeprowadzono także reorganizację pionu zabezpieczenia. Na podstawie rozkazu Dowódcy WL na bazie istniejących elementów logistycznych zostaje sformowany Batalion Obsługi. Po tej reorganizacji 36. SPL staje się pełnowartościową jednostką transportowo-łącznikową, wyposażoną w ponad 40 samolotów różnego przeznaczenia: Li-2, C-47A, Il-12, An-2, NC-701, Jak-12 i Po-2.

W dniu 25.05.1954 r. o godz. 10.00 załoga IV Eskadry Łącznikowej w składzie: pilot ppor. Marian Kazimierzak i nawigator por. Jan Engel wystartowała z lotniska Okęcie celem przebazowania samolotu CSS-13 do składnicy pod Opolem. Po chwili samolot zderzył się z ziemią w odległości 500 m od granicy lotniska. Obaj lotnicy zginęli. Była to pierwsza w historii tej jednostki katastrofa.

W dniu 27 października 1954 r. na Okęciu wyładowały 4 An-2 dla 36. SPL. Maszyny zakupiono w ZSRR w celu wzmocnienia i uzupełnienia stanu III Eskadry Aerofotogrametrycznej. Nieco wcześniej dowódca pułku otrzymał dość specyficzne zadanie zabezpieczenia potrzeb transportowych Mieszanej Komisji Kontroli i Nadzoru pracującej w Wietnamie. Wykonania tego zadania dowództwo pułku powierzyło dwóm doświadczonym załogom pod dowództwem: kpt. pil. W. Nakoniecznego i kpt. pil. M. Lewandowskiego. Pułk w 1954 r. osiągnął kolejny rekordowy natłot wynoszący 4843 godzin. W dniu 24.01.1955 r. pułk otrzymał kolejny An-2, który został włączony do III Eskadry. Jednocześnie dokonano kasacji wszystkich 6 samolotów Nord NC-701. W planie szkoleniowym 36. SPL na 1955 r. ujęto także wprowadzenie do eksploatacji

samolotu Il-14. Wczesną wiosną dowództwo pułku wytypowało 2 załogi na przeszkolenie, które udały się do Uljanowska w ZSRR, gdzie przeszły niezbędne szkolenie na samolocie Il-14. W dniu 20. 06. 1955 r. na stan jednostki wpisano pierwsze dwa Il-14P. W okresie letnim podczas trwania Światowego Festiwalu Młodzieży Demokratycznej w Warszawie pułk zabezpieczał przewóz delegacji zagranicznych. Natomiast w maju wykonywał zadania związane z zabezpieczeniem obrad komitetu zawiązującego się Układu Warszawskiego. W okresie od stycznia do grudnia w pułku zanotowano 3 awarie oraz 8 przymusowych lądowań. Mimo tych negatywnych zjawisk pułk ponownie ustanowił rekord w nalocie rocznym, osiągając w 1955 r. 6576 godzin.

Do zabezpieczenia centralnych pokazów i defilady lotniczej z okazji Święta Lotnictwa w 1956 r. nad lotniskiem Łódzkim wyznaczono z IV Eskadry 36. SPL cztery załogi na CSS-13. W przeddzień tych pokazów klucz został przebazowany na lotnisko Aleksandrów Łódzki, by następnego dnia w ugrupowaniu klucza wraz z innymi samolotami wziąć udział w defiladzie powietrznej. Niestety powrót z tej imprezy zakończył się tragicznie dla jednej z załóg 36. SPL. Start do Warszawy klucza CSS-13 nastąpił w dniu 3 września o godz 11.50. Załoga w składzie por. pil. Stanisław Szufa oraz por. techn. Jerzy Skrzydliński po starcie, podczas wykonywania drugiego zakrętu nagle odłączyła się od szyku, a samolot po wykonaniu korkociągu zderzył się z ziemią i spłonął. Obaj członkowie załogi ponieśli śmierć na miejscu.

Nadchodzący 1957 r. zapowiadał się nowymi przedsięwzięciami zgodnie z opracowanym harmonogramem - 36. SPL miał otrzymać kolejne statki powietrzne, w tym śmigłowce. Ponadto w 1957 r. pułk miał obchodzić swoje X-lecie działalności. Główne



Powyżej: Jednym z głównych zadań pułku w końcu lat 50-tych było zabezpieczenie szkolenia w powietrzu 6. Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej. Na zdjęciu desant spadochroniarzy z samolotu Li-2T. (zdj. WAF)

Poniżej: Samolot Li-2 po przymusowym lądowaniu na lotnisku Mierzęcice w drugiej połowie lat pięćdziesiątych. (arch. P. Michalski)



Poniżej: W latach 1951-63 w IV Eskadrze 36. SPL eksploatowano kilkanaście egzemplarzy samolotu łącznikowego Jak-12 różnych wersji. (arch. M. Mikołajczuk)





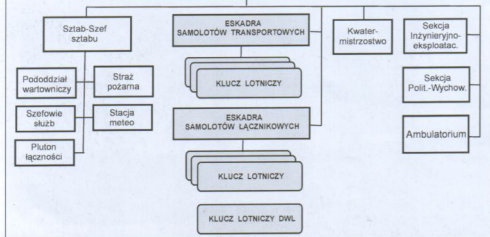
Powyżej: W maju 1957 r. do 36. SPL dostarczono śmigłowce SM-1. Na zdjęciu jeden z pierwszych egzemplarzy posiadający nietypowe srebrne malowanie. (zdj. WAF)

Poniżej: W dniu 4.11.1958 r. o godz. 10.30 dowódca IV Eskadry Łącznikowej 36. SPL - mjr pil. Paweł Tatarewicz dokonał lądowania na dachu „Grand Hotel” w Warszawie. (zdj. Kronika 36. SPLT)



STRUKTURA ORGANIZACYJNA
SPECJALNEGO PUŁKU LOTNICZEGO
ETAT Nr 6/61

DOWÓDZTWO



uroczystości jubileuszowe zaplanowano na dzień 8 marca. W tym dniu na placu apelowym odbyła się uroczysta zbiórka całego stanu osobowego jednostki. Na zbiórkę przybyło wielu gości i przedstawicieli instytucji, w tym z DWL i OPL OK, z gen. bryg. Janem Frey-Bieleckim.

Jednym z ważniejszych przedsięwzięć było stopniowe wyposażanie IV Eskadry Łącznikowej w nowe statki powietrzne. Dotychczas latające CSS-13 były już w znacznym stopniu wyeksploatowane. Będące na wyposażeniu 3 Jak-12 nie były w stanie sprostać stawianym zadaniom. W tej sytuacji w dniu 17.05.1957 r. dostarczono do pułku pierwszy śmigłowiec polskiej produkcji SM-1/300. Nieco później eskadra ta przyjęła także pierwsze egzemplarze samolotów łącznikowych Jak-12M wyprodukowane w WSK-4 na Okęciu. W połowie roku w pułku nastąpiły znaczące zmiany na kierowniczych stanowiskach. W dniu 14 czerwca obowiązki dowódcy pułku zдал plk pil. Stanisław Basow, a przyjął ppłk pil. Władysław Miniach. W połowie 1957 r. 36. SPL posiadała już stosunkowo nowy sprzęt lotniczy (samoloty Il-12, Il-14P, Li-2, An-2, Jak-12 i 1 śmigłowiec SM-1). Pułk jako jedyna w Polsce lotnicza jednostka transportowa wykonywała także zadania na korzyść 6. Dywizji Powietrzno-Desantowej.

Jesienią 1957 r. pułk przeżywa kolejną tragedię, ginie dwóch pilotów z IV Eskadry. Katastrofa ta pociągnęła za sobą aż 6 ofiar śmiertelnych. W dniu 4 listopada w trakcie lotów doszło do czołowego zderzenia dwóch samolotów Jak-12. Kolidacja miała miejsce nad Giżyckiem w trudnych warunkach atmosferycznych. Oba samoloty spadły na zabudowania, ulegając całkowitemu zniszczeniu. Oprócz pilotów, por. Jana Żmijewskiego i ppor. Izzydora Greckiego, zginęło 3 uczestników kursu oraz 1 żołnierz. Mimo tak tragicznego zakończenia roku szkoleniowego pułk wykonał ogółem około 8000 wylotów w czasie około 6000 godzin.

Jednym z ważniejszych zadań w 1958 r. było przyjęcie nowego sprzętu w postaci śmigłowców transportowych Mi-4. W maju w celu przeszkolenia grupy pilotów i techników na nowe śmigłowce wprowadzono z ZSRR instruktorów, którzy w okresie 3 miesięcy mieli wykonać to zadanie. Szkolenie tej grupy odbywało się na lotnisku aeroklubowym Gocław. Nieco później, w sierpniu, do Warszawy dotarło pierwszych 6 Mi-4A. W czerwcu na Okęciu wylądował pierwszy egzemplarz VEB Il-14 z 14 zakupionych w NRD. Z okazji XV rocznicy powstania Ludowego Wojska Polskiego MON zaplanowało centralne obchody tego święta w rejonie stadionu X-lecia. Po raz pierwszy planowano zaprezentować wojska powietrzno-desantowe działające przy użyciu śmigłowców Mi-4. Na mocy rozkazu MON w skład pułku zostaje włączona 27. Eskadra Lotnictwa Sanitarnego. W nowym podporządkowaniu eskadra ta otrzymała nazwę V Eskadry Sanitarnej. W dniu 4.11.1958 r. o 10.30 mjr pil. Paweł Tatarewicz na SM-1 wylądował na dachu warszawskiego hotelu „Grand”. Ogółem w 1958 r. wykonano 8634 loty w czasie 5530 godzin.

Rok 1959 w życiu jednostki rozpoczął się szkoleniem teoretycznym, w którym uczestniczył cały stan osobowy. Na ten rok zaplanowany był odbiór kolejnych samolotów VEB Il-14. Wraz z wymianą sprzętu w I Eskadrze niektóre Li-2 zmodyfikowano do wersji aerofotogrametrycznej. Jako nieliczna jednostka w Polsce 36. SSPL dysponował dość pokaznym jak na ten okres potencjałem śmigłowców, w tym transportowych. Jesienią po wykonaniu większej części zaplanowanego nalotu postanowiono zreorganizować struktury eskadr i tak: I Eskadra została wyposażona tylko w samoloty Il-14, II Eskadra w samoloty Il-14 i Il-12, a III przekazała swoje An-2 do innych jednostek i przejęła samoloty Li-2F. IV Eskadra posiadała różnorodny sprzęt w postaci samolotów Jak-12, śmigłowców SM-1 i Mi-4. Podobnie sprawa wyglądała w V Eskadrze – samoloty sanitarne S-13, Jak-12 i śmigłowce SM-1S. Podczas podsumowania roku szkoleniowego okazało się, że pułk wykonał rekordowy nalot 9065 godzin.

W lipcu 1960 r. przypadała 550 rocznica bitwy pod Grunwaldem. Władze państwowe zaplanowały wielką imprezę uświetnioną defiladą i pokazami lotniczymi. W defila-

dzie tej po raz pierwszy zaplanowano przelot 9 SM-1 w ugrupowaniu kolumny. Pierwszy klucz pochodził z 36. SSPL – prowadził go mjr pil. P. Tatarewicz. Zgodnie z podjętymi przez władze państwowe i MON decyzjami na zakup nowego sprzętu lotniczego dla PLL „LOT” oraz dla 36. SSPL, już na początku sierpnia 1960 r. udała się do ZSRR grupa personelu latającego w celu przeszkolenia na nowy samolot Il-18. W ostatnim dniu lutego na Okęciu wylądował pierwszy Il-18W, i został przyjęty na stan I Eskadry. W dniu 9.03.1961 r. pułk przyjął na stan kolejny typ śmigłowca - polskiej konstrukcji SM-2.

W maju 1961 r. na skutek zaistniałej sytuacji kryzysowej wokół Berlina na potrzeby Głównego Inspektoratu Szkolenia sformowano 24. Samodzielną Eskadrę Łączności Frontu. W lipcu pułk otrzymał zadanie

zabezpieczenia przelotu polskiej delegacji partyjno-rządowej do Mongolii. Zadanie wykonywano na samolocie Il-18W w okresie 7-13 lipca 1961 r. W dniach 1-14 października 1961 r. 36. SSPL zabezpieczała wizytę Przewodniczącego Rady Państwa A. Zawadzkiego w Indonezji. W 1961 r. pułk wykonał łączny nalot wynoszący 8012 godzin.

W styczniu 1962 r. cały stan osobowy pułku rozpoczął cykl szkolenia teoretycznego. Z początkiem marca zgodnie z planem szkolenia wojsk dowódcą 36. SSPL otrzymał zadanie zabezpieczenia działań 6. PDPD. Do wykonania tego zadania wydzielono sześć załóg Il-14. W tym samym dniu około godziny 11.00 nad lotniskiem zrzucał się wypadek. Otóż jeden ze spadochroniarzy, wyskakujących z prowadzącego samolotu, niefortunnie zderzył się z kabiną sa-



Powyżej: Pierwsze śmigłowce transportowe Mi-4A trafiły do 36. SSPL w połowie 1958 r. Na zdjęciu desant pododdziału na Przyczółku Czerniakowskim podczas uroczystych obchodów Święta Lotnictwa. (arch. I. Pyrzak)

Poniżej: Il-14T uszkodzony podczas przymusowego lądowania na skutek kolizji w powietrzu z wyskakującym spadochroniarzem 6. PDPD. (zdj. Kronika 36. SSPLT)



Poniżej: Samoloty Il-14 w oczekiwaniu na wyloty na lotnisku Okęcie. (zdj. WAF)





Powyżej: Od lat 70-tych samoloty Jak-40 przejęły główny ciężar zadań pułku, wykonując loty do różnych krajów Europy. Na zdjęciu poczyty Jacek na norweskim lotnisku w Tromsø. (zdj. WAF)
Poniżej: Szeroko otwierające się drzwi w kadłubie samolotu Il-14 pozwalały na transport ładunków o dużych gabarytach. (zdj. Kronika 36. SPLT)



molotu prowadzonego. Wskutek zderzenia został uszkodzony przód kadłuba oraz część kabiny załogi. Ranna załoga podjęła natychmiastową decyzję wykonania przymusowego lądowania w przygodnym terenie. Samolot w trakcie lądowania uległ dalszemu uszkodzeniu, ale dzięki opanowaniu i mistrzowskiemu wyszkoleniu drugiego pilota, kpt. Stanisława Mazura (pierwszy pilot mjr Józef Leszkiewicz był ciężko ranny), udało się ocalić wszystkie będące na pokładzie osoby. Realizując zadania pułk wykonał 10405 lotów w czasie 7310 godzin.

Zbliżający się 1963 r. zapowiadał kolejną reorganizację w strukturach lotnictwa sił zbrojnych. W dniu 9.01.1963 r. dowódca 36. SSPL otrzymał rozkaz przekazania eskadry IV i V do Modlina, do formującego się tam 47. Pułku Lotnictwa Łącznikowo-Sanitarnego. Na początku marca w ramach akcji przeciwpowodziowej wyznaczone załogi IV Eskadry 36. SSPL prowadziły loty rozpoznawcze na Wiśle. 8 marca por. pl. Tadeusz Szajbel wraz z mechanikiem śmigłowca SM-2 szer. Józefem Zajackowskim

wystartowali, by po dokonaniu próby udać się do rejonu rozpoznania powodzi. Po starcie na wysokości 10 m pilot wykonał zawis i obrót śmigłowca o 90° w lewo. Następnie wykonał lot wznoszący po łuku ze zwiększającym się pochylem w lewo, po kilku sekundach zaczął stromo opadać, wskutek czego zderzył się z ziemią. W wyniku tej katastrofy pilot i mechanik ponieśli śmierć na miejscu, a śmigłowiec splonął. Była to pierwsza w dziejach pułku katastrofa śmigłowca.

Wraz z przebazowaniem do Modlina dwóch eskadr, pułk pozbawiony został śmigłowców na wiele lat. W dalszym etapie reorganizacji, którą przeprowadzono w maju, przekazano III Eskadrę z 36. SSPL do Krakowa, gdzie formowano nowy 55. Pułk Lotnictwa Transportowego. W nowej strukturze organizacyjnej 36. SSPL posiadał dwie eskadry transportowe, w których eksploatowano łącznie 16 samolotów. Od tej pory wykonywano dwa podstawowe rodzaje lotów: operacyjne w ramach zabezpieczenia potrzeb władz partyjno-rządowych i instytucji centralnych oraz loty szkolne. W roku 1964

pułk osiągnął nalot 2220 godzin, co było efektem znacznego pomniejszenia stanu statków powietrznych (prawie o 50%).

Rok 1965 rozpoczęło w pułku uroczystą zbiórka, na której przedstawiono główne zadania. Do ważniejszych wylotów w tym okresie należały: zabezpieczenie w dniu 6.07.1965 r. rewizyty polskiej delegacji rządowej z E. Ochabem na czele w Finlandii. W miesiąc później podobny wylot odbył się z Prezesem Rady Ministrów J. Cyrankiewiczem do Austrii. Mała liczba samolotów oraz planowany zakup przez PLL „LOT” nowego typu samolotu pasażerskiego, zobligowało kierownictwo MON do podjęcia decyzji o zakupie dla 36. SSPL czterech samolotów An-24. W 1965 r. pułk, dzięki wielkiemu zaangażowaniu całego stanu osobowego, wykonał wszystkie powierzone zadania, osiągając ogólny nalot 2694 godzin. W 1965 r. wyselekcjonowano także grupę personelu latającego (4 załogi) i technicznego, które wiosną, udały się do Ułjanowska na przeszkolenie.

Rok 1966 to dalszy ciąg wyteżonej pracy całego stanu osobowego jednostki. W maju pułk zabezpieczał wizytę delegacji Sejmu PRL, która udała się do Francji na zaproszenie Przewodniczącego Zgromadzenia Narodowego Republiki. W czerwcu na Okęciu wylądowały 2 An-24W-II, które przyjęto na stan I Eskadry. Kolejne dwie takie maszyny dotarły na Okęcie w październiku. W tym okresie I Eskadra wyposażona była w samoloty średniego zasięgu Il-18E. An-24W-II oraz kilka Il-14S. Wykorzystywano ją przede wszystkim do lotów zagranicznych, natomiast II Eskadra z Ilami-14 wykonywała zadania na terytorium kraju i sporadycznie poza granicami. Wspierała ona także działania 55. PLT działającego na korzyść 6. PDDP. Do najważniejszych wylotów należy zaliczyć zabezpieczenie wizyty partyjno-rządowej w Hanoi. Pułk tradycyjnie już zabezpieczał wyloty osób ważnych, m.in. do Sztokholmu ministra A. Rapackiego oraz do Brukseli Marszałka Sejmu Cz. Wyciecha. Rok 1966 zakończono uzyskując ogólny nalot 2767 godzin.

Pierwszy kwartał 1967 r. stan osobowy

pułku rozpoczął szkoleniem teoretycznym oraz realizacją wylotów operacyjnych. Już w dniach 26-30 stycznia załoga dowodzona przez płk. pil. W. Miniacha przewiozła ministra A. Rapackiego wraz z towarzyszącymi mu osobami do Paryża. W miesiąc później ten sam minister odbył podróż na trasie Warszawa-Londyn-Warszawa. Podobne wizyty zabezpieczał pułk do końca roku m.in. na Bliski Wschód i na kontynent afrykański. Z innych lotów należy wymienić akcję ratunkową po trzęsieniu ziemi w Skopje.

Pierwszy ważniejszy wylot operacyjny w 1968 r. odbył się w dniach 7-15 maja na zapotrzebowanie Przewodniczącego Rady Państwa M. Spychalskiego. Przelot samolotem Il-18 odbył się na trasie Warszawa-Tbilisi-Teheran-Tbilisi-Warszawa. Latem 1968 r. pułk został zaangażowany w operację „Dunaj” czyli interwencję zbrojną wydziałów państw członków Układu Warszawskiego w Czechosłowacji. W drugiej połowie lat 60. pułk wykonywał średnie natężenie odcyłużające wokół liczby 3000 godzin.

W połowie lutego 1969 r. rozpoczęto realizację zadań operacyjnych wylotem do Kopenhagi z delegacją MSW. W dniach 17-20 maja załoga samolotu Il-18, którą dowodził płk pil. W. Miniach, przewiozła delegację kombatanów do Rzymu na uroczystości pod Monte Cassino. W końcu lat 60-tych pułk posiadał na stanie: 2 Il-18E, 4 An-24W-II i 12 Il-14.

Początek lat 70-tych charakteryzował się coraz bardziej komplikującą się sytuacją polityczno-gospodarczą w kraju. W I kwartale nowego roku prowadzono szkolenie teoretyczne. W okresie letnim rozpoczęto z większym natężeniem realizować loty operacyjne. Częstym gościem na pokładach samolotów pułku był nowy I Sekretarz KC PZPR Edward Gierek. Do końca 1971 r. pułk wykonał większość zasadniczych zadań. Nadchodzący kolejny rok zapowiadał się dalszym doskonaleniem poziomu wyszkolenia załóg, a także podwyższaniem gotowości bojowej pułku. Wiosną dowódca pułku uhonorował statuetką Ikarą kolejną grupę personelu latającego, która osiągnęła „milion kilometrów w powietrzu”. Normalny

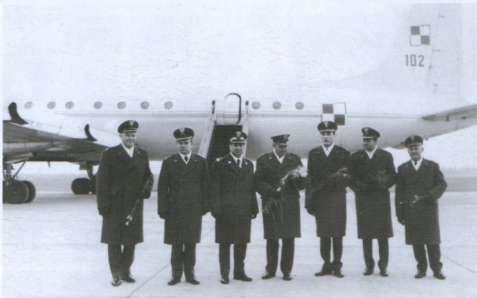
tok szkolenia oraz realizacji zadań w 36. SSPL został przerwany z początkiem 1973 r. 28 lutego o godz. 22.50 miała miejsce tragiczna katastrofa. Samolot An-24W podchodząc do lądowania na lotnisku w Goleńcowie zderzył się z ziemią w wyniku czego rozbił się i spłonął. W szczytkach samolotu zginęło 5 osób załogi oraz 13 pasażerów. Wśród pasażerów byli pracownicy MSW PRL oraz 6-cio osobowa delegacja z Czechosłowacji. Była to najtragiczniejsza katastrofa w dziejach jednostki.

Rok 1973 okazał się przełomowym w historii polskiego lotniczego transportu specjalnego. Po podjęciu przez władze państwowe ostatecznej decyzji na zakup partii Jak-40, dokonano selekcji wśród personelu 36. SSPL w celu odbycia przeszkolenia w ZSRR. Dowództwo pułku skompletowało 6 załóg w połowie kwietnia 1973 r. W lipcu do 36. SSPL sprowadzono 3 Jak-40. Również w 1973 r. podjęto decyzję o zakupieniu dla 36. SSPL 2 samolotów nowej generacji Tu-134A, mających w perspektywie zastąpić Il-18W. W tym celu do Ułjanowska wysłano

kolejną grupę złożoną z kilkunastu osób personelu latającego. Wprowadzenie do pułku sprzętu nowej generacji spowodowało stopniowe wycofywanie najstarszych egzemplarzy samolotów tłokowych Il-14, które przekazywano do 13. PLT. Z dniem 1.04.1974 r. jednostka przeszła na nowy etap organizacyjny z jednoczesną zmianą nazwy na **36. Specjalny Pułk Lotnictwa Transportowego**.

Rok 1975 był w życiu 36. Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego rokiem szczególnie w związku na jubileuszowe obchody XXX-lecia. Główne uroczystości odbyły się 25 lutego w obecności całego stanu osobowego jednostki. Przybyła delegacja z Dowództwa Wojsk Lotniczych oraz liczni przedstawiciele zakładów pracy, jednostek wojskowych i władz dzielnicy Mokotów. 15 marca 1975 r. nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy 36. SPLT. Obowiązki zdał płk pil. Władysław Miniach, a przyjął płk dypl. pil. Stanisław Czarny.

Marian Mikołajczuk
Piotr Michalski



Powyżej: 15 marca 1975 r. płk W. Miniach przekazał obowiązki dowódcy 36. SPLT płk S. Czarnemu. Uroczystość odbyła się na pokładzie samolotu Il-18 w obecności gen. dyw. H. Michalowskiego. (zdj. Kronika 36. SPLT)

Poniżej: Kolowanie pulkowego Tu-134A na lotnisku Okęcie. (zdj. WAF)





Sprawdzian ogniowy 7. elt



Ubiegłoroczny dzień 23 listopada rozpoczął się w zachodniej części naszego kraju wspaniałą pogodą, na którą od kilku dni czekali lotnicy z 7. eskadry lotnictwa taktycznego w Powidzu. Od dłuższego czasu przygotowywali się bowiem do praktycznych ćwiczeń z wykorzystaniem realnego uzbrojenia – tym razem miały to być rakiety H-25ML. Na ten dzień czekałem i ja, chcąc w tym czasie odwiedzić przyjaciół z powidzkiej eskadry i wykonać nieco zdjęć. Po telefonicznej rozmowie z zastępcą dowódcy eskadry, mjr pil. Maciejem Trełką i upewnieniu się, że „ten” dzień nadszedł, spakowałem sprzęt fotograficzny i niezwłocznie wyruszyłem z rodzinnego Poznania do Powidza. Jakie było moje zdziwienie, kiedy (jadąc całą drogę przy pięknej, słonecznej pogodzie) dojeżdżając do lotniska, ok. 2 km przed nim, wjechałem w iście angielską mgłę. Przysłowiowe mleko. Byłem rozczarowany i pewien, że przy takiej pogodzie byłoby co najmniej nierozważnym podrywanie samolotów w powietrze. Udałem się do domku pilotów i tam spotkałem mjr pil. Macieja Trełkę, w tym dniu (pod nieobecność ppłk pil. Jacka Łazarczyka) dowodzącego 7. elt. Zapewnił mnie, że prognozy pogody nie są aż tak złe, jak wygląda to za oknem, że mgła zniknie i loty odbędą się. Tymczasem mieliśmy trochę czasu, w którym Dowódca zaprosił mnie na kawę i rozmowę. Dowiedziałem się, że przeszkoleni do lotów i odpalenia rakiet są: mjr pil. Maciej Trełka, kpt. pil. Mirosław Jakubowski i kpt. pil. Tomasz Sotowski. Żaden z tych pilotów wcześniej nie strzelał raketami H-25. Ostatnio w Polsce strzelali raketami H-25 i H-29 piloci ze Świdwina, a było to w roku 2001. Jest to uzbrojenie kosztowne i z tego powodu wykorzystuje się je bardzo rzadko.

Rakiety H-25ML odpala się z wyrzutni APU-68. Stosowane są do niszczenia taktycznych celów umocnionych, takich jak np. bunkry, stanowiska dowodzenia, mosty. Są to rakiety celne. Odpalać je będziemy z wysokości ok. 3000 m do celu taktycznego na poligonie w Drawsku Pomorskim (instrukcja mówi, że rakiety te można odpalać z wysokości od 200 do 5000 m) przy dobrej widzialności. „Każy z pilotów przygotowujący się do odpalenia rakiet H-25 musi pięciokrotnie przećwiczyć lot na symulatorze „Izolda” oraz wykonać minimum sześć lotów kontrolnych, w tym minimum dwa z raketą szkolną” – powiedział Dowódca.

Na poligonie w Drawsku Pomorskim wśród obserwatorów ćwiczenia był - między innymi - Szef Szkolenia Sił Powietrznych, gen. bryg. pil. Leszek Cwojdzński, który z tym większym zainteresowaniem śledził rezultaty strzelań, gdyż w nie tak odległej przeszłości był dowódcą jeszcze wówczas 7. Pułku Lotnictwa Bombowo - Rozpoznawczego, poprzednika 7.elt. Z rezultatów strzelań był zadowolony.

Już po powrocie do Poznania rozmawiałem z mjr pil. Maciejem Trełką i dowiedziałem się, że rakiety trafiły w cel.

Tekst i zdjęcia: Marek Idzior





1. Mi-14PX w trakcie wykonywania obsługi startowej – Darłowo, sierpień 1988 r.

2. Szczegóły zamocowania stałego reflektora FPP-7 na prętach prowadzących gondoli APM-60.

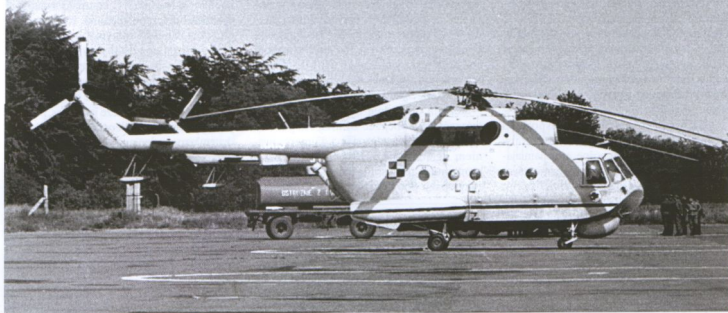
3. Szczegóły zamocowania reflektora ŁFSW-45 na śmigłowcu. Na Mi-14PX lewy reflektor pomalowano na szaro, a prawy na pomarańczowo.

4 i 5. Ostatnie sprawdzenia przed lotem. Na pływaku przykadłubowym widoczny jest ruchomy reflektor ŁFSW-45 i wiązka przewodów elektrycznych na burcie kadłuba.

6. Mi-14PS „5137” przed przekazaniem stronie polskiej – na kadłubie brak numeru bocznego i znaków przynależności państwowej.

Zdjęcia: Grzegorz Skowroński

Na ratunek ratownikom



W drugiej połowie lat 80-tych, po utworzeniu 7. PLS MW, na lotnisku w Darlewie pojawił się problem w postaci niedoboru śmigłowców ratowniczych Mi-14PS, trzymających dyżury ratownicze na naszym wybrzeżu i będących nadzieją dla rozbitków na morzu. Z powodu utraty dwóch śmigłowców Mi-14PS „1015” (10.05.1987 pod Kutnem) i „1014” (15.11.1988 w jeziorze Bukowo) oraz przedłużania się remontu głównego innych (Mi-14PS „1016”), zaszła potrzeba uzupełnienia powstałej luki, której nie mogły wypełnić ratownice Mi-2RM. Rozpatrywany zakup następnych dwóch maszyn od Rosjan okazał się procedurą dość długą, ponieważ produkcja Mi-14 już się zakończyła.

Pewnym, choć niezbyt zadowalającym wyjściem z sytuacji, okazał się pomysł, zaproponowany przez Szefa Oddziału Technicznego SLMW komandora Henryka Kaczmarka. Postanowiono tymczasowo przystosować jeden ze starszych Mi-14PL nr A-1003, należący wcześniej do 16. PLSMW, wykonującego zadania ratownicze oraz zwalczania okrętów podwodnych. Prace zaczęte na początku 1990 r. dały w efekcie dziwną hybrydę, tylko częściowo spełniającą rolę typowej maszyny ratowniczej. Aby odróżnić „nowy” sprzęt w dokumentacji technicznej oraz w meldunkach z dyżurów ratowniczych nadano jej umowne oznaczenie Mi-14PX – „X” dlatego, że był to prototyp mający potwierdzić założenia do przygotowywanego wniosku racjonalizatorskiego. Z relacji załóg, które wykonywały loty na Mi-14PX wynika, że walory ratownicze śmigłowca były minimalne ze względu na większą masę startową oraz mniejszą ilość sprzętu ratowniczego zabieranego na pokład w porównaniu z Mi-14PS, mimo zdemontowania części wyposażenia specjalistycznego w postaci bloków urzędzenia nawigacyjno-celowniczego

„Landysz” i magnetometru APM-60. Poza tym drzwi kabiny ładunkowej nie pozwalały na swobodne wciąganie rozbitków ze względu na mniejszą szerokość w porównaniu do Mi-14PS. Szczegóły modernizacji opisane zostały w projekcie racjonalizatorskim, zgłoszonym przez kmr mgr inż. Henryka Kaczmarka i oficerów JW 1880 oraz w biuletynie P/O/R/3796/K/92, przy pomocy którego planowano przystosować do zadań ratowniczych także Mi-14PL nr A-1005.

Początkowo ustalono termin realizacji na 25.11.1992 r., a wszystkie prace związane z zabudową trzech dodatkowych reflektorów zewnętrznych, radiotelefonu FMR-2432, nożyce do obcinania liny wciągarki oraz tratw Mewa-6 mieli wykonać specjaliści z Darlewa. Poza tym, żeby możliwe było poszukiwanie rozbitków na morzu, niezbędna była

zamiana radiokompasu A-100 na ARK-U2. Modernizacja była bardzo prosta, aby jak najmniej ingerować w konstrukcję śmigłowca i w razie niepowodzenia powrócić do stanu pierwotnego. Dwa ruchome reflektory ŁFSW-45, przeznaczone do przeszukiwania rejonu akcji i określania horyzontalnej płaszczyzny zawisu i wodowania śmigłowca, zamontowano na kratownicach z kątownika stalowego 30x30x3 mm i przymocowano do wzmocnionych pokryw luków na przedniej krawędzi pływaków (w tym celu niezbędna była wymiana pokrywy luku na stalową z blachy o gr. 3 mm). Całość pomalowano emalią EP-140 na pomarańczowo i czarno, a podłączenie do instalacji elektrycznej załatwiły dwie wiązki przewodów, wyprowadzone na zewnątrz kadłuba przez środkowe okna na lewej i prawej burcie. Trzeci, nieruchomy re-

Powyżej: Śmigłowiec Mi-14PX podczas ćwiczeń Marynarki Wojennej w Gdyni latem 1990 r. (zdj. G. Skowroński)

Poniżej: Mi-14PX na pasie startowym w Darlewie. Lato 1988 r. (zdj. G. Skowroński)



flektor FPP-7 do oświetlania powierzchni pod śmigłowcem w zawieszce, zamontowano na podstawie wykonanej z płaskownika 30x3 mm z lewej strony prętów prowadzących gondoli APM-60, przy czym jego ustawienie zapewniało strumień światła skierowany pionowo w dół. Będąca stłumiona wyposażeniem Mi-14PL wciągarka elektryczna LPG-2 powinna być wyposażona w pirotechniczny uncak liny, uruchamiany przez pierwszego pilota. Ten niezbędny warunek do prowadzenia akcji ratowniczej zapewniono, wykorzystując pironyce od dźwigu ŁPG-300 z rozbitych Mi-14PS.

Najwięcej problemów przysporzyło odpowiednie rozmieszczenie dużych trat Mewa-6, których taśmy nośne, uruchamiające układ napędzania po zrzucie zamocowano do zamków kaset bombowych KD2-214, a same traty w komorze bombowej. Przełącznik sterowania zrzutem trat umieszczono obok przełączników awaryjnego zrzutu uzbrojenia. Ponadto, w czasie pełnienia dyżurów ratowniczych maszyna doposażana miała być w dodatkowy sprzęt w postaci trat Mewa-1, kół ratunkowych, zestawów ocieplających dla rozbitków, pojemników medycznych i kocy oraz pasa ratowniczego do podnoszenia ludzi na pokład. W związku z połączeniem cech i wyposażenia dwóch różnych wersji Mi-14, obsługi bieżące Mi-14PX wykonywano zgodnie z technologiami obu typów tj. Mi-14PL i Mi-14PS.

Z analizy fotografii Mi-14PL „1003” i „1005” z tamtego okresu wynika, że tylko ten pierwszy został tymczasowo przystosowany do zadań ratowniczych i stał w dyżurach, przy czym w dokumentacji eksploatacyjnej tych maszyn brak jest wpisów o wykonaniu w/w biuletynu. Jedyne ślad, jaki zachował się po tym eksperymencie to „Protokół czasowego wdrożenia Mi-14PL A-1003 do systemu ratownictwa lotniczego”, który dołączono do książki płatowca. Prawdopodobnie prowadzono tylko próby nowego wyposażenia i równolegle opracowywano biuletyn konstrukcyjny, który jednak nie wszedł do użytku ze względu na nietrafność rozwiązania oraz zbliżającą się realizację zakupu następnego Mi-14PS.

Nowy nabytek przyleciał do Siemirowic 20.11.1990 w asyście An-12BK nr 11401, ponieważ betonowy pas w Darlowie był zbyt krótki dla wielkiego samolotu transportowego. Nie było w tym nic dziwnego, bo utworzony w lipcu 1988 r. 7. Pułk Lotnictwa Specjalnego MW był jednostką rozlokowaną na dwóch lotniskach: 2. i 3. eskadra w Darłówku oraz 1. eskadra w Siemirowicach. Tam też nastąpiło przekazanie stronie polskiej śmigłowca Mi-14PS nr 75137, który wyprodukowano 29.01.1983 r., czyli pochodzącego z tego samego okresu, co nasze Mi-14PS i część Mi-14PL (od A-1007 do A-1012). Od naszych maszyn ratowniczych wyróżniał się charakterystycznym nosem z dwoma reflektorami, przeniesionymi podczas remontu z opływów w przedniej części kadłuba, oraz dodatkowymi, stałymi reflektorami na dolnych powierzchniach pływaków przyka-

dłubowych. Wcześniej śmigłowiec ten miał jeszcze trzeci zasobnik na kamerę, umieszczony między antenami radiowysokościomierza, ale podczas remontu został zdemontowany i w poszyciu pozostały tylko otwory po nitach. Ciekawostką jest fakt, że w chwili przekazania śmigłowca miał typowe malowanie, ale bez znaków przynależności państwowej i numeru bocznego. Przekazywała go ekipa inżynierów z jednostki Niwinskoje pod Kaliningradem. Zanim Mi-14PS na dole odleciał do Darłowa - wszystkie formalności włącznie z oblatami trwały kilka dni - mogłem dokładnie zapoznać się z jego szczegółami i obejrzeć z bliska An-12. Rosyjscy piloci i inżynierowie z zainteresowaniem oglądali nasze SBLim-2A i TS-11, porównując ten ostatni do L-39 Albatros. Przy okazji dowiedziałem się, że Rosjanie

na specjalistów płatowca i silnika używają określenia „masłabaki” (zbiorniki olejowe), a u nas - „nafciarze”, bo przeważnie „pachną” naftą albo olejem hydraulicznym. Wśród personelu przyjmującego śmigłowiec słyszało się i takie opinie: „...zdjęli z pomnika i wyremontowali...”, co miało świadczyć o jakości odbieranej techniki. Ten charakterystyczny Mi-14PS otrzymał numer boczny 5137 i oficjalnie został przyjęty do służby 23.11.1990 r. Następna maszyna tego typu miała być przekazana wiosną 1991, jednak z braku środków do tego nie doszło.

Mi-14PX latał jeszcze jakiś czas, po czym powrócił do swojej pierwotnej postaci, a jedynym wspomnieniem po tym ciekawym eksperymencie są zamieszczone fotografie oraz protokół i biuletyn konstrukcyjny.

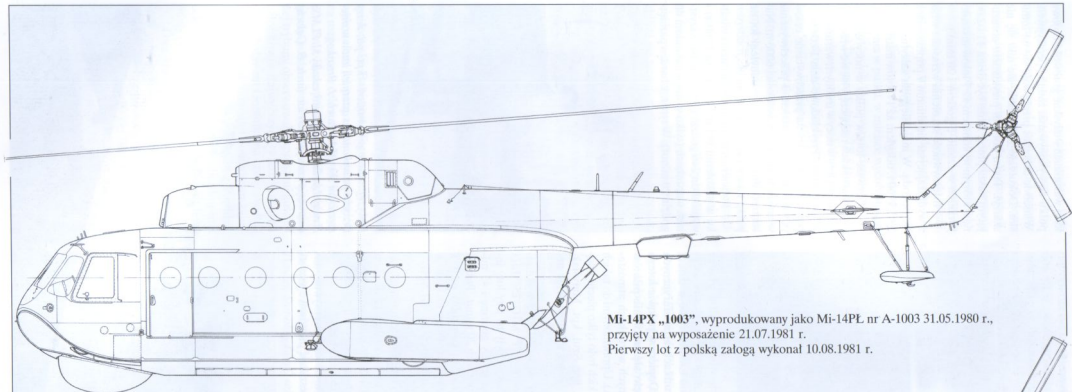
Grzegorz Skowroński



Powyżej: Śmigłowiec Mi-14PX A-1003 podczas pozorowanej akcji ratowniczej - Darłowo, sierpień 1988 r. (zdj. G. Skowroński)

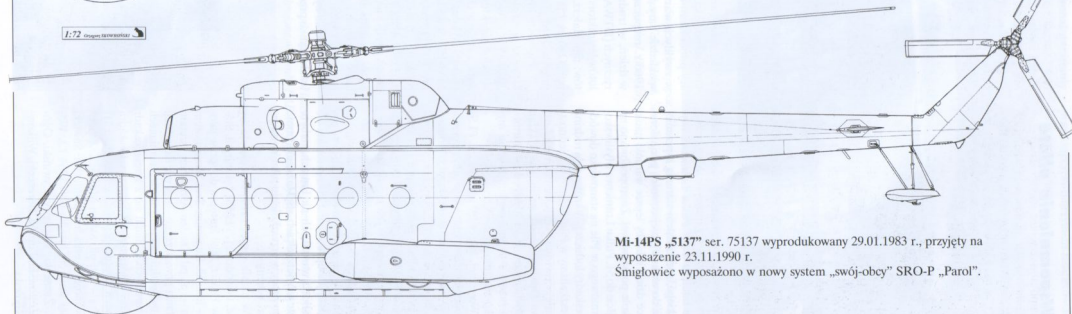
Poniżej: Radziecki samolot transportowy An-12BK, którym przybyła ekipa przekazująca śmigłowca Mi-14PS „5137”. (zdj. G. Skowroński)





Mi-14PX „1003”, wyprodukowany jako Mi-14PL nr A-1003 31.05.1980 r.,
przyjęty na wyposażenie 21.07.1981 r.
Pierwszy lot z polską załogą wykonał 10.08.1981 r.

1:72  **STRYKON**



Mi-14PS „5137” ser. 75137 wyprodukowany 29.01.1983 r., przyjęty na
wyposażenie 23.11.1990 r.
Śmigłowiec wyposażono w nowy system „swój-obcy” SRO-P „Parol”.

Wspomnienia pilota



ODRZUTOWY PIĘDZIESIĄTY PIERWSZY

W roku 1959, po przeszło ośmiu latach służby w zielonym garnizonie Mierzęciec, gdzie latałem w 39. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego, rozpocząłem starania o przeniesienie do większej miejscowości, gdzie dorastające dzieci miałyby lepsze warunki nauki w szkole podstawowej. Zaproponowano mi przejście do 51. Pułku Lotnictwa Myśliwsko-Szturmowego w Pile na stanowisko dowódcy II eskadry lotniczej. Wkrótce całą rodziną zamieszkaliśmy w Pile. Moja nowa jednostka umiejscowiona była w strukturach Lotnictwa Operacyjnego i wchodziła w skład 16. Dywizji Lotnictwa Myśliwsko-Szturmowego razem z trzema innymi pułkami myśliwsko-szturmowymi – 5., 6. i 53.

Wcześniej, latem 1958 r., dla 51. PLSz rozpoczęła się era samolotów odrzutowych. Wyslużone, eksploatowane dotąd szturmowce Il-10 wycofano ze służby, a część personelu pułku odbyło kurs pilotażu i obsługi samolotów MiG-15. Wyszukani piloci instruktorzy przyjęli na siebie ciężar szkolenia pozostałych kolegów i nowych pilotów napływających do pułku. Do jednostki zaczęły napływać nowe samoloty Lim-2. Ja posiadałem już uprawnienia instruktorskie we wszystkich warunkach na Limach, nabyte jeszcze w Mierzęciecach, stąd też czekałem mniem ogrom pracy w przeszkoleniu pilotów na samoloty odrzutowe.

W czasie mojego rozpoczęcia służby w Pile, dowódcą 51. PLSz był mjr pil. Stanisław Halerz. Jego zastępcą do spraw pilotażu – kpt. pil. Eugeniusz Szul, nawigatorem pułku – kpt. pil. Czesław Aszemberg, szefem strzelania powietrznego – mjr pil. Kołodziej. Pułk był właśnie po reorganizacji i zmianach strukturalnych. Składał się z trzech eskadr lotnych i dywizjonu technicznego. I eskadrą dowodził kpt. pil. Bronisław Galoch, a III eskadrą – kpt. pil. Stefan Matysiak. Z pilotów w mojej II eskadrze pamiętam: Sawicki (zginął śmiercią lotnika 6.04.1964 r.), Wojucki, Żarnecki, Wardawy, Cywiński, Ogórek, Żółtowski, Jamróz, Bereżecki, Wilkowski, Kijowski.

W momencie obejmowania przeze mnie stanowiska dowódcy II eskadry wszyscy piloci latali na Limach tylko w dzień, w zwykłych warunkach atmosferycznych w składzie pary. Dopiero w połowie lutego 1960 r. rozpoczęło się szkolenie pilotów w dzień, w trudnych warunkach atmosferycznych (DTWA). Uprawniomiono do takich lotów instruktorskich było tylko pięciu pilotów: mjr Halerz, kpt. Szul, kpt. Matysiak, por. Ogórek i ja. Pracy mieliśmy więc naprawdę dużo.

Pierwsze loty w 51. PLMSz wykonałem na samolocie UT MiG-15 dnia 22.01.1960 r. W sumie były to trzy loty instruktorskie, które trwały godzinę i 43 minuty, z czego w chmurach 20 minut. Tydzień później wykonałem lot kontrolny na UT MiG-15 z dowódcą pułku. Drugi lot kontrolny, tym razem z dowódcą 16. DLMSz – ppłk pil. Bażanowem odbyłem w nocy 9.03.60 r. Była to kontrola techniki pilotażu do strefy i na jej podstawie uzyskałem zezwolenie na dalsze wykonywanie lotów samodzielnymi i instruktorskich na samolotach UTMiG-15 i LiM-2.

Szkolenie było bardzo intensywne, należało szybko przeskoczyć pilotów we wszyst-

kich warunkach i uzyskać gotowość bojową pułku do wykonywania zadań operacyjnych. Właściwie cały czas przebywało się na lotnisku. Dokuczalo zmęczenie, ale nikt się nie skarżył. Takim dobrym przykładem obrazującym naszą pracę, może być dzień 11.02.60 r., w którym wykonałem aż 7 lotów instruktorskich w czasie 3 godzin i 20 minut.

Intensywność szkolenia wzrastała wraz z wydłużającymi się dniami i poprawiającą się pogodą. W maju sięgnęła szczytu - dnia 5.05.1960 r. odbyłem aż 17 lotów instruktorskich!

Pierwsze loty w pułku w nocy w zwykłych warunkach rozpoczęły się we wrześniu, natomiast loty w nocy w trudnych warunkach w listopadzie. Przykładowo dnia 14.09.60 r. poleciałem w nocy na przechwycenie celów powietrznych, wykonałem 3 przechwycenia w czasie 50 minut na wysokości 6000 m. Natomiast dnia 27.08.1960 r. odbyłem lot na pulap na wysokość 13.900 m.

Potwierdzeniem maksymalnego wysiłku w szkoleniu był mój nalot za 1960 r. - wyniósł on 246 godzin i 39 minut we wszystkich warunkach (tylko w maju nalatałem 40 godzin 20 minut). W tym tak bardzo pamięt-



Powyżej: Autor wspomnień - kpt. pil. Jerzy Brzasko po wykonaniu ostatnich lotów w mierzęckim 39. PLM. (arch. J. Brzasko)

Poniżej: Lotnisko Pila. Piloci 3. eskadry 51. PLMSz omawiają czekający ich lot. (arch. B. Galoch)



nym dla mnie 1960 r. przekroczyłem 1000 godzin nalotu życiowego, a najdłuższy lot bojowym na Lim-2 trwał 1 godzinę i 3 minuty.

W roku następnym tempo szkolenia i jego efektywność nie malała. Wykonywaliśmy loty instruktorские w bombardowaniu na poligon, zarówno w bombardowaniu z lotu nurkowego jak i poziomego. Lataliśmy na strzelanie do rękawa i strzelanie do ziemi. Lataliśmy po trasie parą, do strefy i na korkociąg. Ciągłe lataliśmy.

W kwietniu 1961 r. wprowadzono do szkolenia w pułku, w miejsce wycyfrowanych samolotów Jak-11, nowy polski samolot konstrukcji Tadeusza Sołtyka TS-8 Bies. Była to dwuosobowa maszyna szkolno-treningowa o dobrych osiągnięciach: predkości 315 km/h, pułapie 5900 m i zasięgu 620 km. Konstrukcja całkowicie metalowa napędzana siedmiocyklindrowym silnikiem tłokowym WN-3. Nowe samoloty umożliwiały swobodne realizowanie wszystkich zadań szkoleniowych wraz z lotami według przyrządów pilotażowo-nawigacyjnych i nauką prowadzenia walki powietrznej.

Latem 1961 r. rozpoczęliśmy intensywne ćwiczenia w celu perfekcyjnego opanowania lotów trasowych w składzie klucza, gdyż zbliżał się termin zaplanowanych wcześniej dużych manewrów powietrzno-lądowych. Początek sierpnia to intensywne loty ćwiczebne w składzie klucza na fotobombardowanie i strzelanie do celów naziemnych.

W sierpniu 1961 r. Dowództwo Lotnictwa Operacyjnego zaplanowało we współpracy z Armią Niemieckiej Republiki Demokratycznej pokaz współdziałania Lotnictwa polskiego z wojskami lądowymi armii niemieckiej.

Do wykonania zadania wyznaczono 4 klucze samolotów Lim-2 z 51. Pułku Lotnictwa Myśliwsko-Szturmowego z doświadczonymi pilotami. W przeddzień ćwiczeń wystartowaliśmy z Pily dwoma kluczami (1 klucz - dowódca kpt. pil. Aszemberga i 2 klucz - kpt. pil. Brzsko), lądowanie odbyło się na wyznaczonym w pobliżu poligonu lotnisku Babimost. Tego samego dnia wykonałem lot parą z kpt. Aszembergiem na rozpoznanie celów na poligonie Wędrzyn.

Dnia 12 sierpnia 1961 r. odbyły się manewry polsko-niemieckie, które ze specjalnej trybuny obserwowali zaproszeni goście i członkowie najwyższych władz państwa z Władysławem Gomułką na czele. Według planu ćwiczeń, po ataku bombowym zainicjowanym przez samoloty Il-28 z Powidza, do akcji szturmowania i bombardowania celów naziemnych w postaci makiet czołgów miały przystąpić samoloty Lim-2.

Dwa klucze, łącznie 8 samolotów, zostały uzbrojone na lotnisku w Babimostcie. Każdej maszynie podwieszono po dwie bomby FAB o wadze 100 kg. Tak samo uzbrojono dwa pozostałe klucze, które miały atakować w drugim rzucie. Po starcie samoloty uformowały szyk „prawe schody” i niedługo potem z predkością 600 km/h na wysokości 200 metrów znalazły się na kursie bojowym. W pewnym momencie dowódca formacji nadal przez radio: „uwaga zrzutu...” - ale

nie dokończył i nagle wykonał gwałtowny dowrót w prawo, schodząc z kursu, a manewr ten powtórzyli pozostali piloci. Jednocześnie dało się słyszeć w słuchawkach głosy pilotów z Il-28, którzy bombardowali chwilę wcześniej: „cel zadymiony” a na ziemi widoczne były wybuchy zdetonowanych

przez saperów olbrzymich ładunków trotylu o wadze 1 tony.

W całym tym zamieszaniu, dowódca drugiego klucza, widząc, że boczni piloci dowódcy formacji zrzucili bomby, również dokonał zrzutu wraz ze swoimi bocznymi. Jednocześnie okazało się, że dowódca formacji



Powyżej: Piloci 51. PLMSz. Stoją od lewej: por. Głowacki, por. Komisariski, mjr Halerz, kpt. Brzsko, kpt. Aszemberg, ppor. Tokarski, kpt. Sawicki, por. Cywiński, kpt. Wardawy. Kłęczą: mjr Kołodziej i por. Malysza. (arch. J. Brzsko)



Powyżej: Dowódca pułku mjr pil. Stanisław Halerz w rozmowie z pilotami. (arch. J. Brzsko)
Poniżej: Samoloty Lim-2 uzbrojone w bomby FAB 100 kg przed wylotem na poligon. (zdj. WAF)



sam nie zrzucił bomb, prawdopodobnie mając awarie zrzutników. Cała formacja przeleciała nad jeziorem położonym nieopodal i obrala kurs powrotny. Następna ósemka Limów również nie wykonała zadania, widząc samolot dowódcy powracający z bombami.

Po południu rozpoczęła się awantura. General Raczkowski wezwał dowódcę drugiego klucza na poligon, oskarżając go nieślusnie o zrzut bomb do jeziora. W towarzystwie prokuratora i kierownika poligonu udano się pieszo w poszukiwaniu lejbów po bombach. Tyralierą żołnierzy przeszukano cały teren ale znaleziono tylko 6 miejsc po upadku bomb pierwszego klucza. Czy faktycznie reszta bomb wylądowała w jeziorze? Na szczęście dwóch żołnierzy odłączyło się od grupy i po jakimś czasie znaleźli „brakujące” leje. Okazało się, że zostało zbombardowano miejsce, w którym chwilę wcześniej stały niemieckie czołgi (odjechały kilkanaście sekund przed zrzutem). Szczęśliwie uniknięto masakry, jedynie odłamki bomb ranily dwóch żołnierzy niemieckich i uszkodziły samochód ciężarowy.

Wspólne polsko-niemieckie ćwiczenia zakończyły się dla dowódcy drugiego klucza mocnym nadszarpięciem nerwów a dla pozostałych pilotów przesłuchaniami przez oficerów wywiadu wojskowego, którzy ko-

niecznie chcieli wiedzieć czy nasi piloci lubią Niemców, czy może nie.

Drugi rok pobytu w 51. PLMSz zakończył się ukoronowaniem trudu mojej pracy instruktorskiej i we wrześniu 1961 r. wykonaliśmy loty na zgranie szyków całą eskadrą, a nasi piloci wykonali lot na blokowaniu lotniska nieprzyjaciela, połączony z bombardowaniem. Rok 1961 zakończyłem nalotem 201 godzin 39 minut we wszystkich warunkach.

W roku 1962, po osiągnięciu pełnego wyszkolenia, w celu podniesienia kwalifikacji lotniczych podjąłem decyzję o rozpoczęciu studiów na Akademii Sztabu Generalnego w Rembertowie na Katedrze Lotniczej. Nauka w ASG promowała oficera-pilota w dowodzeniu na wyższych szczeblach operacyjnych i doskonalila umiejętności taktyczne.

Wracając do mojej pracy instruktorskiej w 51. PLMSz, warto dodać, że od momentu przejścia jednostki na odrzutowe Limy i w całym „moim” okresie wyteżonego szkolenia, nie wydarzyła się w pulku ani jedna katastrofa, pulk zdobył uznanie w Lotnictwie Operacyjnym, a za „szybkie i bezproblemowe” przeszkolenie dowódcy pulku i instruktorzy zostali nagrodzeni przez przełożonych.

Jerzy Brzozko



Urodził się 29.08.1919 r. w Zbiersku koło Kalisza. W rodzinnym mieście uczęszczał do siedmioletniej szkoły powszechnej, którą ukończył w 1934 r. Po ukończeniu osiemnastego roku życia zgłosił się na ochotnika do wojska. Wcześniej ukończył szkolenie szybowcowe (kategorie A i B) w Fordonie koło Bydgoszczy, wobec czego otrzymał przydział do 3. Pułku Lotniczego w Poznaniu. Służbę rozpoczął 15.12.1937 r. Przeszedł 10-tygodniowe szkolenie dla podoficerów w Biedrusku oraz kurs obsługi samolotów. Następnie przydzielony został w stopniu starszego szeregowego jako mechanik do 32. Eskadry Liniowej wyposażonej w samoloty PZL P.23 Karaś. Równoległe z obsługą samolotów uczęszczał w Eskadrze Treningowej na kurs pilotażu. Wylaszował się tuż przed wojną.

We wrześniu 1939 r. uczestniczył w działaniach bojowych swojej jednostki. Pracował przy Karasiach eskadry i stopniowo z nią wycofywał się na wschód, a potem na południe. 11 września z powodu ogromnych strat w personelu i sprzęcie eskadra została rozwiązana, a jej personel naziemny pod dowództwem oficera technicznego kpt. Teodora Dachowskiego ewakuował się ku granicy węgierskiej. Sosiński przekroczył ją 19 września w rejonie Przełęczy Tatarskiej. Został internowany przez Węgrów, blisko dwa i pół miesiąca spędził w obozie. Ostatecznie uciekł i dotarł do Budapesztu, gdzie uzyskał pomoc polskiego konsulatu. Przedostał się do Jugosławii, ale został schwytany przez straż graniczną i wysłany pociągiem do Zagrzebia, gdzie spędził w areszcie dwa tygodnie za nielegalne przekroczenie granicy. Po wypuszczeniu, pociągiem przez Włochy, dotarł do Francji.

Od 10.01.1940 r. przebywał w polskiej bazie w Lyonie. Niedługo potem zgłosił się do wyjazdu do Anglii, by służyć w Polskich Siłach Powietrznych formowanych u boku RAF. 2.02.1940 r. przez Paryż dotarł do Cherbourg, skąd promem odpłynął do Anglii. Został skierowany do polskiego ośrodka w Eastchurch. Przez kolejne miesiące szkolił się tam w znajomości alfabetu Morse'a oraz uczył się angielskiego. Wkrótce



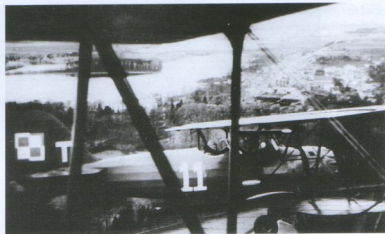
Powyżej: Limy-2 gotowe do lotu ćwiczebnego całą eskadrą. (arch. J. Brzozko)

Poniżej: W kabinie samolotu szkolno-bojowego UTMiG-15 na lotnisku w Pile. (zdj. J. Brzozko)



został skierowany do szkoły bombardowania i strzelania 10. BGS w Domfrise na kurs dla strzelców samolotowych, po czym 7.10.1940 r. znalazł się w 307. Dywizjonie Myśliwskim „Lwowskich Puchaczy”. Rozpoczął loty treningowe na myśliwcach Defiant z dwuosobową załogą - jego partnerem był plut. pil. Antoni Joda. Ostatecznie Sosiński nie został w 307. Dywizjonie, poprosił o przeniesienie do jednostki bombowej. Prośbę zaakceptowano i został przeniesiony do wyposażonego w jednosilnikowe Battle 300. Dywizjonu Bombowego „Ziemi Mazowieckiej”. Wkrótce potem dywizjon przebrojono w dwusilnikowe Wellingtony i Sosiński znalazł się w załodze por. naw. Tomasza Lubieszko.

Rozpoczął regularne loty na bombardowanie terytorium nieprzyjaciela - głównie nad Niemcy i Francję. Nocą z 8 na 9 maja podczas nalotu na Hamburg stoczył dramatyczną walkę z nocnym myśliwcem - dzięki skutecznemu ostrzałowi oraz podawanym pilotowi uwagom o konieczności wykonywania uników, uchronił własny samolot przed zestrzeleniem. Nocą z 29 na 30 czerwca 1941 r. załoga Sosińskiego wystartowała z zadaniem bombardowania Bremy. Po rzuceniu bomb, w locie powrotnym nad wybrzeżem Holandii samolot został trafiony przez obronę przeciwlotniczą. Uszkodzeniu uległa instalacja olejowa i pilot musiał wyłączyć silnik. Załoga postanowiła spróbować dolecieć z powrotem do bazy, a radiotelegrafista cały czas nadawał pozycję samolotu i sygnał SOS. Około 120 mil od angielskiego brzegu, na Morzu Północnym, Wellington wodował. Przy uderzeniu o powierzchnię morza otworzyły się drzwi w przedniej części bombowca i woda wdarła się do środka. Sosiński opuścił tonący samolot przez górną wieżyczkę astro, wyskoczył na skrzydło i zajął miejsce w ratunkowym pontonie. Będąc na pokładzie dinghy pomógł innym członkom załogi dostać się na pokład - z wody wyciągnął kolejno radiotelegrafistę, drugiego i pierwszego pilota, nawigatora i strzelca. Gdy wszyscy byli już bezpieczni, Sosiński z zimna i wyczerpania zapadł w letarg. Obudził się dopiero o świcie. W kilka godzin później nadleciał samolot, zrzucił paczkę z żywnością i lekarstwami, nadał lampą Aldisa informację, że powiadomił Anglię o pozycji rozbitków i że z powodu braku paliwa odlatuje. 15 minut później nadleciał kolejny samolot (Sosiński rozpoznał litery BH na kadłubie) i naprowadził na dinghy angielską łódź ratunkową.



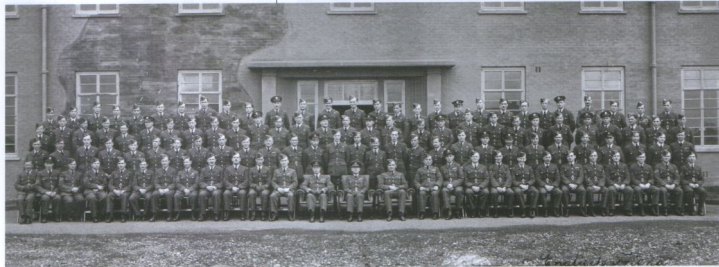
Powyżej: lot szkolny na PWS-26 w Eskadrze Treningowej 3. Pułku Lotniczego. 1939 r.

Obok: Fotografia pamiątkowa lotników 300. DB. 1941 r.



Powyżej: Załoga zmierza do swojego Wellingtona. Za chwilę start nad Niemcy.

Poniżej: Podoficerowie 300. Dywizjonu Bombowego. Lotnisko Swinderby, lato 1941 r.



Poniżej i obok: Załadunek bomb do Wellingtona z 301. Dywizjonu Bombowego do lotu nad Niemcy. Lotnisko Hemswell, 1942 r.



Lotników podjęto z morza i przetransportowano do portu Sunderland, bazy brytyjskich łodzi podwodnych. Wszystkich zabrano do szpitala Royal Navy w tym mieście. Sosiński spędził tam 3 dni. Następnie powrócił do dywizjonu, by ukończyć turę (pozostało mu 9 lotów). Jego starą załogę rozdzielono, toteż musiał latać jako rezerwowy członek załogi np. w zastępstwie chorych lotników. Latał m. in. z załogami por. pil. Jerzego Golki, por. pil Franciszka Jakusz-Gostomskiego, por. pil. Mieczysława Kałuży i ppor. pil. Marka Rusieckiego. Po wykonaniu trzydziestego lotu zakończył kolejkę lotów i odszedł na odpoczynek do 18. OTU w Bramcote. Rozpoczął tam pracę instruktora dla bombardierów. W okresie tym wykonał na ochotnika jeszcze jeden, dodatkowy lot, na bombardowanie stacjonujących we francuskim porcie Brest pancerników Scharnhorst i Gneisenau.

W Bramcote Sosiński pozostał jeszcze przez pewien czas. 16 lipca 1943 r. brał udział w pogrzebie gen. Władysława Sikorskiego w Newark - był jednym z tych, którzy nieśli trumnę z ciałem Naczelnego Wodza. 29 września 1943 r. odszedł do szkoły pilotażu podstawowego 16. SFTS w Newton. W jednostce tej ponownie - aż do 1946 r. - był instruktorem dla bombardierów. Po rozwiązaniu Polskich Sił Powietrznych zdemobilizował się w polskim stopniu starszego sierżanta i angielskim Warrant Officera. Za zasługi bojowe odznaczony był Srebrnym Krzyżem Virtuti Militari (nr 9214) oraz czterokrotnie Krzyżem Walecznych.

Sosiński pozostał w Anglii. Znalazł zatrudnienie w przemyśle lotniczym (pracował przy obrabiarkach i szlifierkach). W 1964 r. wyemigrował do Kanady, gdzie przez półtora roku w firmie Canadian Vickers był kierownikiem 72-osobowego zespołu wykonującego schody ruchome do metra w Montrealu. Po zakończeniu tego kontraktu przeniósł się na Wyspy Bahama. Handlował tam maszynami budowlanymi (spychacze), jednak szybko (w 1966 r.) wyjechał do Stanów Zjednoczonych. Osiadł w Kalifornii, gdzie został pracownikiem amerykańskiej firmy handlującej maszynami. Gdy zakończyła się wojna w Wietnamie i spadła sprzedaż, w firmie przeprowadzono redukcje. Sosiński stracił pracę. Postawił wszystko na jedną kartę i otworzył własny biznes. Kupił dwie używane maszyny budowlane, naprawił je i odsprzedał z zyskiem, a zarobione pieniądze ponownie zainwestował. Pracując ciężko przez wiele lat zgromadził pokaźny majątek. Równocześnie prowadził działalność polonijną - był członkiem Kongresu Polonii Amerykańskiej oraz prezesem Stowarzyszenia Lotników Polskich w Kalifornii. Odznaczony został za to Złotym Krzyżem Zasługi.

W 2004 r. Walerian Sosiński zdecydował się na powrót do Polski. 11 kwietnia tego roku uroczyste pożegnano go w polskiej audycji radia kalifornijskiego, a wkrótce potem był już w kraju. Osiadł w rodzinnych stronach - obecnie mieszka w Kaliszu.

*Wojciech Zmysłowy
Wojciech Sankowski*

Obok: Dekoracja Krzyżem Walecznych lotników 300. DB. Lotnisko Hemswell, 1941 r.



Poniżej: Uczniowie kursu bombardierów w 18. OTU w Bramcote w 1942 r. W środku stoi Mieczysław Pawlikowski, po wojnie aktor teatralny i filmowy, odwróca roli Zagłoby w „Panu Wołodyjowskim”.





W cieniu chwały

Fighter Command część 1

Dzień 15 września 1940 roku początkowo nie zapowiadał zbliżających się szeregów wydarzeń. Kiedy poranna mgła ustąpiła wreszcie, ukazał się wspaniały poranek. Można było się nim zachwycać, pod warunkiem jednak, iż na chwilę zapomniało się o panującej wokół groźnej sytuacji.

Późniejszy przebieg wypadków znamy dość dobrze, wystarczy tylko dodać, że właśnie ten dzień przeszedł do historii, jako jeden z decydujących o przebiegu Bitwy o Anglię.

Kiedy oczy mieszkańców południowo-wschodniej Anglii wpatrzone były w niebo, na terenie Stacji RAF Swinderby w hrabstwie Lincolnshire 18 polskich lotników odпочywało po zadaniu wykonanym ostatniej nocy. W czasie, gdy dzielili się oni wrażeniami z pierwszego lotu bojowego, 18 następnych przygotowywało się do swojej misji.

Kiedy we wrześniu 1939 roku Wielka Brytania przystąpiła do wojny, jej lotnictwo bombowe – Bomber Command wymagało modernizacji. Pierwsze zadania, jakie powierzono załogom brytyjskich bombowców w ramach trwającej „Phone War”, jeszcze nie do końca uświadamiły jak wiele jest do zrobienia (1). Dopiero niespełna rok później, straszliwe straty poniesione w Francji (British Expeditionary Force) utwierdziły Anglików w przekonaniu, że wojna powietrzna radykalnie zmieniła swoje oblicze. Mieszkańcy Albionu pamiętali co prawda niemieckie naloty na Londyn sprzed dwudziestu ponad lat, niemniej wywiczona w bojach nad Hiszpanią i oparta na regulach Blitzkriegu Luftwaffe była zupełnie nowym rywalem. Niemieckie wojska lądowe przemieszczające się w szybkim tempie, zgodnie ze wspomnianą doktryną nie miały już nic wspólnego z wojną pozycyjną. Silnie bronione nie były łatwym celem.

Pierwsze loty operacyjne Bomber Command to wrześnie badanie floty przeciwnika przeprowadzone siłą 28 samolotów (1 Blenheim, 18 Hampdenów i 9 Wellingtonów). To właśnie Blenheim należący do 139. Dywizjonu, był pierwszym brytyjskim samolotem, który wdarł się nad terytorium Niemiec. W międzyczasie Whitley z Dywizjonów 51 i 58, zasypywały głowie mieszkańców Hamburga, Bremy i zagłębia Ruhry ulotkami propagandowymi (operacja „Nickel”).

Pierwsze bomby spadły na niemiecką ziemię jeszcze w grudniu, kiedy 115. Dywizjon zaatakował Helgoland.

Rok 1940 zaczął się od marcowego nalotu na Sylt w nocy z 19 na 20, będącego ripostą na wcześniejszy atak niemiecki na Scapa Flow. Później przyszły dzienne i nocne ataki na Stavanger w Norwegii w wykonaniu Hampdenów i Wellingtonów oraz nalot 33 Blenheimów i Wellingtonów na cele w Holandii 10 maja. Właśnie 10 maja stał się również zapamiętany ze względu na tragiczny bilans dwóch

wypraw trzymięscowych Fairey Battle nad Francję. W południowym locie na 32 maszyny utracono 13, w kolejnym na 32 nie wróciło 10.

O ile naloty na cele wykonywane przez większe maszyny (Wellingtony, Hampdeny czy Whitleye) przynosiły pewien efekt (bombardowanie Munchen-Gladbach, tereny przygraniczne Holandii, okolice Bredy), o tyle wspomniane wcześniej Battle w swoich wyprawach stawały się przysłówiowym „miegiem armatnim”. Przykładowo podczas ataku na przeprawę niemiecką na Sedan 14 maja utracono 35 tych maszyn (oraz 5 Blenheimów).

Atak brytyjskich bombowców na 16 różnych celów na terenie Niemiec 16 maja 1940 r. przyjmuje się jako początek ofensywy strategicznej. Do tej prawdziwej jednak było wówczas bardzo daleko.

Koniec kampanii we Francji to dla załóg angielskich, głównie Blenheimów, osłona własnych wojsk podczas ewakuacji z Dunkierki.

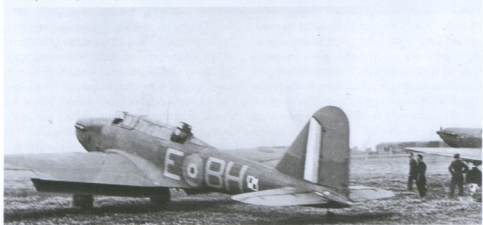
Czerwiec i lipiec były okresem sporadycznych ataków na cele na terenach okupowanych z udziałem Blenheimów, Hampdenów i Wellingtonów. W sierpniu zrzucono bomby, niestety z małym efektem na Hamburg i Wilhelmshafen. Coraz częstszymi zaś zadaniami stawało się nekianie nieprzyjacielskiej floty na Kanale La Manche. Do historii przeszedł nalot na słynny niemiecki okręt Scharnhorst.

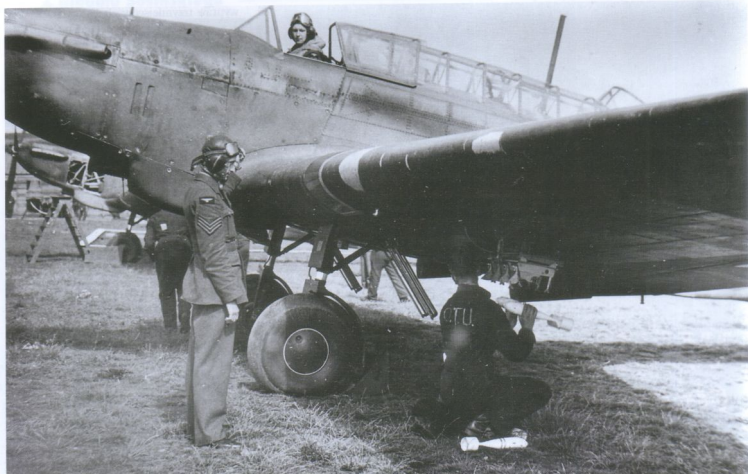
Zbombardowano też Berlin, jako odpowiedź na pomyłkowo zrzucone na Londyn bomby w nocy z 25 na 26 sierpnia. Efekt jaki osiągnięto należy raczej rozpatrywać w kategoriach psychologicznych.

W miesiącu następnym patrolowe zadania wykonywały Blenheimy, a w nocy z 14 na 15 września Wellingtony bombardowały zbiorniki paliwa koło Antwerpii. Kolejny nalot (noc z 23 na 24 września) dotknął samej stolicy III Rzeszy. Ze 129 samolotów, które wystartowały w okolicy Berlina dotarło 112. 17 załóg doniosło o tym, że ich bomby dosięgły gmachu Ministerstwa Lotnictwa. Nylste źródła niemieckie potwierdziły, że tylko 6 bomb spadło w samej stolicy.

Wszystkie te działania pozostawały jednak w cieniu walk myśliwskich, rozgrywających się nad niebem Anglii i Kanalem La

Poniżej: Startuje Fairey Battle BH-E L5427 z 300. Dywizjonu Bombowego. (arch. J. B. Cynk)





Powyżej: Uzbrajanie w bomby Fairey Battle MK1 do lotu bojowego na bombardowanie portu w Boulogne. (arch. IPMS via J. B. Cynk)

Poniżej: Tylny strzelec trzymiejsowych Battle miał do dyspozycji ruchomy k.m. Vickers kal. 7,69 mm.



Manche. Kiedy Fighter Command stopniowo, od lipca 1940 roku poczęło angażować się w potyczki z Luftwaffe, ataki tej ostatniej od sporadycznych, dotyczących żeglugi, poprzez coraz bardziej agresywne próby wyeliminowania brytyjskich myśliwców głównego uderzenia. Tu chodziło o starcie w prochu Fighter Command i przemysłu lotniczego Anglii. Tu chodziło o „być albo nie być”.

Zdobycie przewagi w powietrzu przez formację Göringa, miało stanowić gwarancję dla czekających po drugiej stronie kanału wojsk, że przeprawa zakończy się powodzeniem.

O tym jak wielkie zagrożenie stanowiło dla Anglii 3 Floty Powietrzne (Luftflotte 2,3 i 5) wiadomo doskonale. Natomiast zgromadzony w Ostendzie, Dunkierce, Calais, Boulogne i Hawr sprzęt wojenny i potencjał ludzki, który po zniesieniu z nieba Royal Air Force miał dostać się na Wyspę nie może być pominięty. Czekano tam bowiem: 145 parowców, 1939 promów przystosowanych na potrzeby desantu, 422 holowniki i 994 łodzie motorowe (siły głównego uderzenia). W dniu planowanej inwazji Niemcy chcieli przerzucić na brzeg angielski około 100 tys. żołnierzy (łącznie ok. 260 tys.). Na pierwszy

ogień miało pójść sześć dywizji 16. Armii i trzy dywizje 6. Armii.

Niebezpieczeństwo było więc ogromne. O ile jednak do historii przeszły heroiczne starcia wyczerpanej pod każdym względem Fighter Command, bagatelizowanie zagrożenia od morza i walki z nim jest ze wszech miar niesprawiedliwe. Wydaje się dużym błędem, że ataki bombowe na flotę inwazyjną nie zostały zakwalifikowane jako działania defensywne w ramach Battle of Britain. Nawet jeśli przybrały tylko formę nękania przeciwnika na jego własnym terenie...a może właśnie dlatego. Stare powiedzenie mówi wszak, że najlepszą obroną jest atak. Czy lotnicy biorący udział w tych niebezpiecznych misjach nie powinni posiadać statusu uczestnika tej słynnej batalii? Czy nie warto do samolotów użytych podczas Bitwy o Anglię zaliczyć „latających trumien”, jak zwali Fairey Battle latający nimi lotnicy? Niewątpliwie błędne jest twierdzenie angielskiego historyka Stephena Bungay jakoby: „...RAF usunął Battle z pierwszej linii w czerwcu 1940, tj. miesiąc po ich debiutanckiej porażce...”. Wszak wymienia się Gloster Gladiator i Boulton Paul Defianty, będące w zasadzie tylko tarczymi strzeleckimi dla Luftwaffe. Porównując efekt działania tych maszyn z tym, co udało się osiągnąć dzięki Battle - znajdowane na angielskim brzegu zwłoki niemieckich żołnierzy, efekt bombardowań po przeciwnej stronie Kanału - zdają się potwierdzać celność i celowość nalotów na Boulogne czy Ostendę. Battle of Britain to nie tylko efektywne walki myśliwskie, ale także (a raczej głównie) działalność obronna Fighter Command, polegająca na nieopuszczaniu nad swe terytorium niemieckich

wyprowadzonych. Czy więc idąc tym tokiem, niszczenie inwazji w jej zarodku (bombardowanie jej pozycji wyjściowych) nie jest fragmentem Bitwy? Czy gdyby zamiast samolotów bombowych do zwalczania środków pływających w Boulogne, Calais czy Ostendzie wykorzystano wówczas myśliwce Spitfire lub Hurricane, byłaby to Battle of Britain czy nie? Czy ramy definicji, która zawiera wszelkie zagadnienia związane z tym słynnym powietrznym konfliktem są tak sztywne, że nie pozwalają na tego typu uzupełnienie? Czy też może są na tyle elastyczne, że zachodzi obawa przed konsekwencjami poddania ich próbie weryfikacji i ponownej analizy nowych faktów, o których i tak wszyscy już wiemy? Jakakolwiek będzie ocena tego zagadnienia, ważną jest jedna kwestia. Nazwisk ludzi, o których będzie mowa poniżej, nie ma w opracowaniach dotyczących Bitwy o Anglię i na próżno szukać ich na związanych z nią pomnikach. Wątpliwym też jest, by używając słynnego określenia „the Few” Churchill myślał o tej grupie bezimiennych wyrobników.

....Praca załóg bombowych całkowicie odbiega swym charakterem od zadań myśliwców – pisał jeden z autorów w wojennych „Skryptych” – Jest to praca jednostajna, ciężka, wymagająca stałego napięcia i gruntownego przeszkolenia [...] Często zaś dochodzi do tego ciężkie zmaganie się z atmosferą mgłą i niskimi chmurami. [...] Niejednokrotnie praca ta nie jest nalezycie doceniana przez ludność cywilną, która pasjonuje się wiadomościami o strąconych wrogich maszynach [...] By pracę lotnictwa bombowego nalezycie ocenić, trzeba wczuć się w jego istotę...”

Do dziś w odniesieniu do dwóch niewątpliwych bohaterów zmagani 1940 roku – Spitfire i Hurricane – słyszy się same superlatywy. Z czym zaś kojarzy się przestarzały już wówczas Fairey Battle, który minął się z czasem o jakiegoś osiem lat?Battle już w 1933 roku wzbudził nikły entuzjazm – pisał Bungay – został jednakże zamówiony, jako lepszy niż nic...”. Uzbrojony w dwa karabiny maszynowe 7,7 mm (Browning w skrzydle i Vickers tylnego strzelca) osiągał prędkość maksymalną około 400 km/h, już wówczas nadawał się tylko do holowania rękawów w ośrodkach treningowych (2). Na takim właśnie sprzęcie przyszło latać w warunkach bojowych grupie młodych ludzi, mimo że nosił on budzące jednoznaczne skojarzenia określenie „Flying coffin - latająca trumna”.

Kiedy wyczerpani do granic wytrzymałości fizycznej i psychicznej piloci Fighter Command podrywali się raz po raz w powietrze z Kenley, Hawkinge, Biggin Hill czy Northolt na lotnisku Swinderby trwało nerwowe odliczanie. Załogi dwóch pierwszych polskich dywizjonów bombowych oczekiwały na wejście do akcji. Już 7 września 1940 roku loty treningowe zostały ograniczone z powodu wprowadzonego pogotowia operacyjnego. Termin został pierwotnie wyznaczony na 12 września. Ze względu na aurę trzeba było jeszcze poczekać następane dwa dni. Niepokojem napawał rząb niemieckiej flo-

ty inwazyjnej. „Lew Morski” był ciągle gotów do skoku.

....Podniecenie było duże – wspomina dziś płk. Władysław Lapot (wtedy w stopniu sierżanta) – nareszcie mieliśmy dobrać się do Niemców. Czekaliśmy na to tak długo”.

Wydano rozkaz nr. 589 (jako Rozkaz Operacyjny Lotniska Swinderby sformułował pod numerem 3)(3). Gotowe do swej bojowej premiery czekały też samoloty. Po drugiej stronie Kanalu La Manche, w okolicy Boulogne poruszały się na wodzie cele - barki desantowe. W niebo spoglądały też laryz dział na przyłádku Griz-Nez, będące ewentualnie celem numer dwa.

Tak atmosferę panującą wśród personelu 301. Dywizjonu Ziemi Pomorskiej opisywał jego kronikarz: „Przewidywany lot bojowy na bombardowanie portu Boulogne. Trzy załogi z Dyonu 301 oraz trzy załogi z Dyonu 300. Dobra pogoda. Decyzja o wykonaniu lotu bojowego jest w rękach Dowódcy Stacji. Wpółączeniu z D-cą Grupy I d-ca Stacji wydaje rozkaz, że lot bojowy ma być wykonany. Jest to pierwszy lot bojowy Dyonu - długo oczekiwany. Zbiórka załóg o godz. 14.00 w Pokoju Operacyjnym Stacji. Załogi otrzymują dokładne informacje, trasę, czasy oraz potrzebne sygnały. Potem załogi idą do Intelligence Officera, który z kolei wydaje instrukcje i poucza załogi co do obrony plot., balonów zaporowych, podaje dokładne cele i wyjaśnia wszelkie wątpliwości i pytania załóg”.

Kłopot rzecz jasna stanowił wiekowy sprzęt, o czym świadczy relacja Władysława Łapota: „Samoloty Battle, którymi dysponowaliśmy były słabo uzbrojone. Miały też inną wadę z którą zetknąłem się jako radiooperater. Radio było przestarzałe i prymitywne. By zmniejszyć częstotliwość musiałem zmieniać specjalne cewki, które trzymałem w osobnych kieszeniach kombinazonu, by ich nie pomylić. Fairey Battle w tym czasie miał tylko tą zaletę, że był znacznie lżejszy od Wellingtona, które dostałyśmy potem. Lotnisko Swinderby miało nawierzchnię trawiastą, która dla Wellingtona z ładunkiem bomb była niebezpieczna”.

Inny polski lotnik Walerian Sosiński, który z Battlem zetknął się w listopadzie 1940 roku dodaje: „...ciężki, niezgrabny, nie był to samolot udany. Wiedzy miałam wystarczająco”.

O godzinie 18.55 z lotniska Swinderby w kierunku Boulogne wystartowała pierwsza maszyna nr L5317 BH-T z załogą w składzie: F/O Suliński, F/O Bujalski i Sgt. Biezuński. Po upływie kolejnych pięciu minut poderwał się w powietrze drugi Battle L5427 BH-K z F/O Antonowiczem, P/O Dejem oraz Sgt. Kowalskim na pokładzie.

Trzeci samolot L5353 BH-O pilotowany przez P/O Jasińskiego wraz z Sgt. Sobieszczukiem i Sgt. Lapotem wzbijał się po kolejnych pięciu minutach tj. o 19.05.

....Kanal przeleciałmy na szesnastu tysiącach – kontynuuje Lapot – pamiętam, że nad celem strzelalem...” Trasa wiodła ze



Powyżej: Sgt. Władysław Lapot (zdjęcie przedwojenne), jeden z wielu dzielnych Polaków latających na Battle na drugą stronę Kanalu La Manche. (arch. WL Lapot)
Poniżej: Strona z Log Booka Sgt. Lapota. Widoczne jego trzy pierwsze loty na bombardowanie barek desantowych na francuskim wybrzeżu. (arch. WL Lapot)

2		301		300		300	
Time	Altitude	Remarks	Remarks	Remarks	Remarks	Remarks	Remarks
17.40	1500	5584	1/2 JASINSKI	H/G	W/O	BOMBING AT THE WHARF	0' 45"
17.45	1500	5499	1/2 KONARZEWSKI	---	---	WIT PRACTICE BOMBING TOW BARRACKS	0' 10"
17.50	1500	---	1/2 JASINSKI	---	---	WIT PRACTICE BOMBING AT THE WHARF	0' 20"
17.55	1500	---	---	---	---	BOMBING AT THE WHARF	0' 30"
18.00	1500	5553	---	---	---	FORMATION FLYING	0' 20"
18.05	1500	---	---	---	---	WIT PRACTICE BOMBING TOW BARRACKS	0' 50"
18.10	1500	5529	---	---	---	PHOTO - PRACTICE	0' 30"
18.15	1500	3199	1/2 GEBICKI	---	---	WIT PRACTICE	0' 30"
18.20	1500	5583	1/2 JASINSKI	---	---	TASK IN DETAIL	0' 10"
18.25	1500	---	---	---	---	BOMBING AT WHARF	0' 30"
18.30	1500	5426	1/2 KONARZEWSKI	---	---	FORMATION FLYING WIT PRACTICE	0' 40"
18.35	1500	5553	1/2 KURAWSKI	---	---	BOMBING AT THE WHARF	0' 50"
18.40	1500	5529	1/2 JASINSKI	---	---	TASK IN DETAIL	0' 15"
18.45	1500	5593	1/2 KURAWSKI	---	---	---	0' 50"
18.50	1500	5583	1/2 JASINSKI	---	---	---	0' 30"
18.55	1500	---	---	---	---	WIT PRACTICE WITH T.B.G.	0' 25"

WYKONANO W DNIEM 26
W. Makowski
C.O. NEBO-SAN

Swinderby poprzez Dungeness nad Boulogne i stamtąd poprzez Orfordness do bazy.

Lot odbywał się bez zakłóceń. Pierwsza załoga znalazła się nad celem o godzinie 20.43. Z wysokości 10 tys. stóp zrzuciła cztery 250 funtowe bomby, a Sgt. Biezuński ostrzelał stanowiska reflektorów, które uniemożliwiły obserwację efektów bombardowania (4). Załoga Antonowicza dotarła w rejon ataku dokładnie w chwili, gdy pierwszy samolot dokonał zrzutu. Również z 10 tys. stóp zwolniono cztery bomby oraz dwie flary. Jak poprzednio efekt nie został spostrzeżony. Battle obрал kurs powrotny o 20.49. Ostatnia maszyna zrzuciła bomby z wysokości 8 tys. stóp o godzinie 20.55.

... Trzeba było wrócić. Pamiętam, że trasa prowadziła przez Kanał a potem wzdłuż wschodniego brzegu. Problem w tym, że arkusz papieru z naniesionymi kodami rozpoznawczymi lotnisk zawierał błędy. Kiedy wyładowaliśmy w Newton zamiast w Swinderby Anglicy wybaluszyli oczy. Nigdy przedtem nie widzieli polskich załóg bombowych. Sprawdzi-

li, czy przypadkiem nie przywieźliśmy ze sobą bomb i na wszelki wypadek zdjęli nasz karabin maszynowy...

Wszystkie załogi bezpiecznie powróciły po wykonaniu zadania lądując odpowiednio o 22.40, 22.45 i 23.15, przy czym załoga Sulińskiego osiągnęła lotnisko w Digby, a Jasińskiego, jak wspomniano, w Newton. Dywizjon Mazowiecki swój chrzest bojowy miał więc za sobą.

W tym samym czasie operowały też załogi z 301. Dywizjonu Bombowego.

Na Battle L5551 GR-B o 19.05 polecieł: S/Ldr. Floryanowicz, F/O Voellnagel i Sgt. Kowalski; na L5556 GR-G o 19.16 Sgt. Jensen, F/O Renkowski i Sgt. Wasilewski oraz na L5448 GR-K załoga w składzie Sgt. Lenczowski, F/O Hallas i Sgt. Kasianowski. Start tych załóg zakończył się o 19.22. W rezerwie była też załoga Sgt. Bojakowskiego na L5535 GR-Q, która jednak w locie nie wzięła udziału(5).

Wszystkie trzy maszyny 301. DB powróciły szczęśliwie lądując od 22.35 do 23.05.

Jensen i Lenczowski wyładowali w Newton. Jako ciekawostkę podać należy, że Battle z polskich dywizjonów wyposażone były dodatkowo (inicjatywa samych Polaków) w syreny produkcji firmy „Robey” uruchamiane podczas bombardowania (podobnie jak w Ju-87 Stuka). „... Nie zapominaj o syrenkach podczas ataku z nurkowania i ktoś zapisał pod jednym z rozkazów operacyjnych – podczas bombardowania z lotu poziomego, są one niepotrzebne...” Tego dnia z Polakami operowały też Dywizyjony 103, i 150. 14 września RAF stracił dwie maszyny (nie związane z tym zadaniem).

Niebawem do Swinderby nadeszła lakoniczna depesza z 1. Grupy: „*Brawo chłopcy z 3001 301 Squadronu*” (pisana prawie poprawną polszczyzną). Zyczenia nadesłano także z Dowództwa Lotnictwa Bombowego, od Komendanta Stacji Bramcote i z Dywizjonu 304. O kolegach pamiętał też pułkownik Bolesław Stachoń.

Kolejnym zadaniem (rozkaz 599) wyznaczonym na noc następną tj. 15 września było ponowne bombardowanie statków i barek w rejonie Boulogne. Przed startem miało miejsce ciekawe wydarzenie, jako że ten lot miał odbywać się inaczej tj. bez udziału eskadr obu dywizjonów: „... *Ponieważ wczoraj każdy Dyon wysłał trzy załogi a od dziś Dyony mają działać na zmianę dwoma kluczami – decyzję kto rozpocznie kolejną pozostawiono losowi. Dowódcy Dyonów rzucili monetę – los padł na Dyon 300. Oby był łaskawy dla załóg...*”

Wyznaczonych sześć załóg startowało w następującej kolejności: W/Cdr. Makowski, F/O Rogalski i Sgt. Gędziorowski na Battle L5353 BH-O o godzinie 18.55; F/O Gębicki, Sgt. Morawa i Sgt. Egierski na L5356 BH-R o 19.05; F/O Kaluża, F/O Chrostowski i Sgt. Urbanowicz na L5529 BH-V o 19.00; F/Lt. Kryński, P/O Szymański i Sgt. Graczyk na L5530 BH-A również o 19.00; P/O Kula, Sgt. Przybylski i Sgt. Kudełko na N2241 BH-G o 19.05 i Sgt. Kuflik, P/O Kosiński, Sgt. Artymiuk na L5490 BH-F o godzinie 19.10.

Pierwsza załoga nad celem przebywała w czasie od 20.40 do 20.43. Pilot znrkował z 9,5 tys. stóp do 8 tys., a następnie zrzucił cztery 250 funtowe bomby. Drugi Battle atakował od 20.43 do 20.48 nurkując z 7,5 tys. do 5 tys. stóp ostrzeliwując jednocześnie reflektory.

Trzeci bombowiec rozpoczął nalot z 9 tys. stóp o 20.46. Po trzech minutach i zrzuceniu ładunku odleciał nie widząc rezultatu a na jego miejscu o 20.49 zjawił się następny samolot, któremu z wysokości 8 tys. stóp udało się zwolnić tylko trzy bomby.

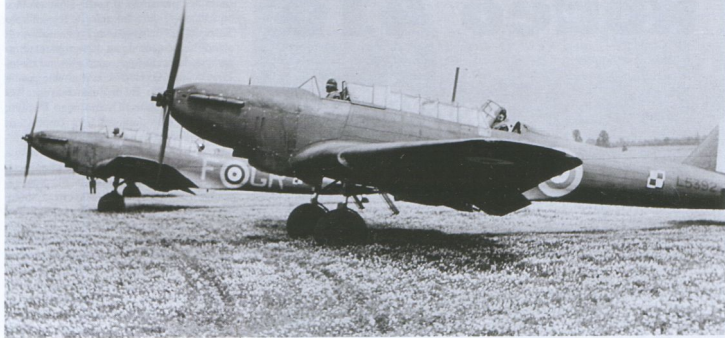
Piąta maszyna wykonała nurkowanie z 11 tys. do 9 tys. stóp i zbombardowała cel czterema 250 funtowymi bombami. Niestety o sukcesie nie mogła mówić załoga Kuflika. Błąd pilota i awaria urządzenia sprawiły, że bomby nie zostały zrzucone.

Załogi lądowały w czasie od 22.35 do 23.05. Tego dnia operowały też, podobnie jak poprzednio Dywizyjony 103, i 150.



Powyżej: Jedna z załóg 301. Dywizjonu: Sgt. Jensen, F/O Renkowski i Sgt. Wasilewski po powrocie z pierwszego lotu w nocy z 14/15 września 1940. W tle Battle GR-G L5556. (arch. J. B. Cynk)
Poniżej: Powrót z lotu bojowego załogi 300. Dywizjonu. (arch. J. B. Cynk)





...Na propagandowe sztuczki Goebela odpowiedzieliśmy już bombami – pisał kronikarz Dywizjonu – tymczasem na brzegu francuskim, lecz w niedalekiej przyszłości bomby nasze padać będą na ziemię niemiecką...).

16 września lot bojowy został odwołany. Aura była wybitnie nieprzychylna.

Po trzech dniach odpoczynku dwie załogi 300. DB : F/Lt. Kryński, P/O Szymański i Sgt. Graczyk na Battle L5530 BH-A o 3.00 oraz Sgt. Kuflik, P/O Koziański i Sgt. Artymiuk na L5490 BH-F o 3.15 poleciały znów nad Boulogne. Pierwsza załoga obniżyła lot z 6,5 tys. do 4 tys. stóp zrzucając dwie 250 funtowe i cztery 40 funtowe bomby. Ostrzelała cel z broni pokładowej. Druga załoga lecąca początkowo na 11 tys. zeszła na 8 tys. stóp i zrzuciła cztery 250 funtowe bomby, ostrzeliwując cel z karabinów maszynowych. Ładowanie tych załóg odbyło się o 6.20 oraz 6.30. Warto dodać, że ten lot dla 300. Dywizjonu był nadplanowym. Poleciały załogi, którym poprzednie bombardowanie nie wyszło ze względu na awarię wyrzutników. Polska duma nie pozwoliła na pozostawienie sprawy nie zakończonej.

Zgodnie z rozkazem nr 620 Dywizjon 301. poleciał tego dnia w składzie: W/Cdr. Rudkiewicz, F/O Sawlewicz i Sgt. Florczak na samolocie GR-S; F/O Butkiewicz, F/O Starowicz i Sgt. Sawicz na GR-R; Sgt. Kłosowski, F/O Biliński i Sgt. Lipecki na GR-A; Sgt. Zaremba, F/O Wodzicki i Sgt. Bator na GR-J; P/O Olszyna, F/O Kulebacki i Sgt. Hojnowski na GR-D oraz Sgt. Bojowski, F/O Koryciński i Sgt. Dydo na GR-Q.

Pierwsza maszyna Rudkiewskiego startowała o 2.52 i jako pierwsza powróciła o 4.30. Ostatni poleciał o 3.10 Bojowski lądując o 4.48. Zgłaszano piękną pogodę podczas dołotu do celu i zachmurzenie nad nim samym, co jednak nie przeszkodziło w bombardowaniu. Zaobserwowano wybuchy na

barkach. Linie brzegową przekroczone w rejonie Dungeness. Wszystkie załogi wróciły szczęśliwie. Wraz z Polakami nad celem operowały Dywizjony 125., 142., 103. i 150. RAF stracił jednego Hampdena.

Tego dnia st. szer. Nowak odczepiając bombę oświetlającą, która miała lecieć wraz z jednym z Battlei odbezpieczył ją przypadkowo. Uratował resztę pracujących w pobliżu mechaników odbiegając zanim wybuchła w jego rękach. Nowak trafił do szpitala.

Jeszcze raz tego samego dnia w nocy na to samo zadanie poleciało sześć kolejnych załóg 300. Dywizjonu: Fairey Battle L5318 BH-L z F/O Michalowskim, P/O Męciniński i Sgt. Świdziński; N2127 BH-H z załogą Sgt. Szymanowski, P/O Luba i Sgt. Socha; L5425 BH-B Sgt. Dziekońskiego wraz z F/O Pęskim i Sgt. Bączakiem; L5356 BH-R pilotowany przez Sgt. Goebela z F/O Bielańskim i Sgt. Szmajdowiczem; Battle L5426 BH-W Sgt. Kosteckiego wraz z F/O Piotrowskim i Sgt. Jezerskim a także maszyna L5499 BH-Y prowadzona przez Sgt. Ratajczaka z załogą P/O Pulczyński i Sgt. Egierski. Lot tych załóg odbył się w czasie od 19.20, kiedy wystartował Michalowski, do 23.00, gdy powrócił samolot Dziekońskiego.

Załoga Michalowskiego przyspuściła dwa ataki z 12 tys. i 7 tys. stóp, najpierw zrzucając dwie bomby 250 funtowe i dwie flary, a następnie czternaście 40 funtowych. Niestety dwie dwustu pięćdziesiątki wróciły do Anglii wraz z załogą.

Samolot Szymanowskiego znalazł się nad celem zniżając lot z 8 tys. do 6,5 tys. stóp. Bomby poszły i Battle lżejszy o dwie 250 funtowe i czternaście 40 zawrócił. Za łogą przez pomyłkę lądowała w Newton.

Nalot załogi Dziekońskiego nie udał się zupełnie. Bomby pozostały na swym miejscu. Sgt. Goebel zmuszony był bombardować poprzez przerwę w chmurach, stąd nie było wiadomo jaki rezultat osiągnięto.

Załoga Kosteckiego zrzuciła bomby z 10 tys. stóp widząc jeden wybuch, a Ratajczak wypuścił śmiercionośny ładunek, wprowadzając swego Battle po nurkowaniu z wysokości 10 tys. do 8 tys. stóp. Niestety wynik jego ataku nie był widoczny.

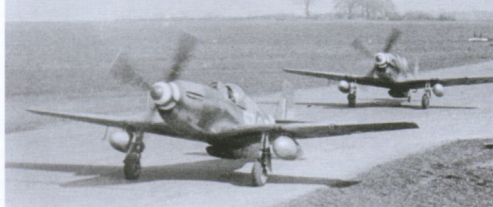
17 września na lotnisko w Swinderby nadeszła depeza z Kwatery Głównej 6. Grupy, podpisana przez A/C Mac Niece Foster: „Chciałbym złożyć gratulacje Wam i Waszym dywizjom za wspaniałą pracę. Od kiedy widziałem Was w Bramcote nie miałem wątpliwości co do Waszych zasług jakie dywizjony poczynią. Powodzenia na przyszłość”.

Piotr Sikora

Przypisy

- (1) Phone War we Francji określała jako *Drôle de guerre* (dziwna wojna), w Niemczech jako *Sitzkrieg* (wojna siedząca).
- (2) Firma Fairey, powstała w 1916 roku, wyprodukowała swój pierwszy samolot, morski Fairey Compania w 1917 r. Z bardziej znanych konstrukcji można wymienić: Firefly (1925); Swordfish (1934); Fulmar (1937); Albacore (1938) czy Barracuda (1940).
- (3) Station Operation Order no.3. Pierwszym, wydanym był *rozkaz numer 1*. Ten numer odpowiadał zadaniu z 12 września, które nie doszło do skutku podobnie jak dzień później. Oznaczenia rozkazów podanych w tekście na podstawie Księgi Zadań Bojowych Dywizjonów 300, 1301. Kolejno natomiast na dzień 15 września *rozkaz nr 4*, na 16-17 nr 5, na 17-18 nr 6, 18-19 nr 7, 19-20 nr 8, 20-21 nr 9, 22-23 nr 11, 23-24 nr 12, 24-25 nr 13, 9-10 października nr 15, 10-11 nr 16, 11-12 nr 17, 12-13 nr 18, 13-14 nr 19, 14-15 nr 20 i 14-16 nr 21 (Rozkazy operacyjne RAF Swinderby).
- (4) 1 funt = ok. 453 g; jedna bomba ważyła więc ok. 113 kg; ładunek 4 bomb to ok. 452 kg, a w późniejszym okresie 6 bomb to ok. 678 kg.
- (5) Zarówno jeśli idzie o źródła angielskie jak i materiały z Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum imienia generała Sikorskiego w Londynie, opracowanie dotyczące działalności 300. Dywizjonu jest bardziej szczegółowe niż Dywizjon 301., stąd pewne różnice w obecnym tekście.

Rodeo 416



Po zwycięskim zakończeniu Bitwy o Anglię i po zaleczeniu ran, Royal Air Force przyjęła taktykę mającą na celu odwrócenie przebiegu wojny powietrznej na swoją korzyść. Hitler nie docenił zagrożenia, jakie niesło ze sobą użycie dużych i ciężkich bombowców strategicznych.

Anglicy i Amerykanie stopniowo zaczęli docierać samolotami w najodleglejsze rejon III Rzeszy, atakując obiekty wydające się pozostawać dotąd daleko poza zasięgiem.

Wraz z lądowaniem aliantów na kontynencie w czerwcu 1944 r. i szybkim przemieszczaniem się wojsk na frontach zachodnioeuropejskiej sytuacji militarna sprzymierzonkość polską zaczęła się z każdym dniem. Dywizjony startowały nawet kilka razy dziennie w celu wykonywania lotów bojowych na wsparcie wojsk lądowych, nekane przegrupowujących się wojsk niemieckich i niszczenie ich linii zaopatrzeniowych. Natomiast Luftwaffe w ostatnich miesiącach wojny borykała się z coraz większymi problemami. Ogromne straty w ludziach i sprzęcie, braki w dostawach części zamiennych i paliwa powodowały, że maszyny z czarnymi krzyżami coraz rzadziej stawały do walki w obronie własnego nieba, a RAF oraz USAF mogły działać z ogromną swobodą. Amerykanie koncentrowali siłę swych bombardowań głównie na obiektach przemysłowych lub militarnych. Anglicy dla odmiany faworyzowali bombardowania dzielnic mieszkalnych miast, ośrodki militarne oraz przemysłowe stały się celami drugorzędnych.

W walkach tych brały też udział polskie dywizjony myśliwskie wspierając wojska lądowe, eskortując dzienne wyprawy bombowe oraz wykonując patrole na niemieckich tyłach.

W lutym 1945 r. niemal każdego dnia myśliwiec 133. Skrzydła Myśliwskiego stawała na starcie. W drugiej połowie miesiąca wykonywano głównie operacje typu „Ramrod”, mające na celu eskortę dziennych wypraw bombowych RAF.

Współpraca między USAF i RAF polegała ściślej na koordynacji działań. Jej wynikiem stały się operacje opatrzone kryptonimi-

mami „Clarion”(USAF) i „Rodeo”(RAF). Celem wspólnej operacji na dzień 21 i 22 lutego 1945 r. stały się ważne strategicznie i kluczowe węzły kolejowe, leżące w zachodniej i północno-zachodniej części Niemiec. Brytyjski wywiad lotniczy na podstawie relacji pilotów oraz analizy zdjęć lotniczych ustalił, że w rejonie węzła kolejowego Hanower-Salzwedel znajdują się liczne transporty wojskowe, w składach których znajdują się wagony cysterny, zawierające przypuszczalnie paliwa dla niemieckich samolotów i rakiet.

W wyniku weryfikacji tych informacji Anglicy i Amerykanie zaplanowali lotniczą operację myśliwsko-bombową o kryptonimie „Rodeo 416”, w której przewidziano też udział Polaków.

21 lutego w godzinach popołudniowych cztery polskie dywizjony stanęły na starcie lotniska Andrews Field. Pierwsze, o godz. 13:55, wzbily się w powietrze Mustangi 316. Dyw. Myśl., trzydzieści minut później wystartowały maszyny 306., 309. i 315. Dyw. Myśl., których zadaniem był patrol po wcześniej określonej trasie, prowadzącej aż w głąb Niemiec w rejon Salzwedel i potem na północny wschód od Hanoweru, gdzie znajdował

rejon działania pilotów 316. Dywizjonu.

12 Mustangów z 306., 309. i 315. Dyw. Myśl. dotarło do wyznaczonego terenu działania bez przeszkód o godz. 16:30. Polacy zlokalizowali dużą bocznice kolejową koło Salzwedel, rozluźnili szyk i zaatakowali składy znajdujące się na dworcu przeladunkowym, koncentrując ogień głównie na lokomotywach i cysternach. W chwilę potem piloci Dyonu 306 - S/Ldr Żulikowski oraz P/O Budzich zaatakowali samotnego Fw 190, który padł ich ofiarą, zaś F/Lt Tronczyński ok. 5 mil od Salzwedel dopadł Do 217, którego po krótkiej walce posłał w płomienie do ziemi. Podczas powrotu z lotu bojowego w okolicach Rheine piloci 133. Skrzydła zauważyli na wysokości ok. 5000 m myśliwiec Fw 190D, które niezwłocznie zaatakowali.

Niemieckimi myśliwcami okazały się samoloty z JG 54, Staffelkapitän Oblt. Hans Dortenmann, który dowodził w tej akcji wspomina w swoim pamiętniku:

„...Ludzi z mojej jednostki wysyłam do kwatery, są tak zmęczeni że chcą już tylko spać. Schütze zameldował mi że część pilotów jest wyznaczona do kolejnego wieczornego zadania. Udałem się do ich kwatery, są zalamanymi. Oberleutnant Heilmann miał nimi dowodzić, oficer który miał małe doświadczenie bojowe. Dlatego prosiłem mnie abym to ja leciał jako dowódca(...). Po obejrzeniu meldunków stwierdzam, że sytuacja w rejonie Rheine jest nieciekawa, rol się tam od wrogich myśliwców. Zmęczony jak pies pędzę biegiem do samolotu aby lecieć z chłopakami. Podczas startu krzyczę w radio do oddalających się kolegów że obejmuję dowództwo. Nad Rheine przy pierwszym przelocie napotkaliśmy ok. 15 Mustangów. Zaatakowały nas z przewagą wysokości, w zakrebie prowadzę grupę w górę aby nie dać im możliwości wykorzystania przewagi wysokości...”

W wyniku powietrznego spotkania z Polakami Oblt. Hans Dortenmann zestrzelił jednego Mustanga. Stosowny meldunek o tym fakcie złożył po powrocie na lotnisko:

„...Dnia 21.02.45 o godz. 17:00 wystartowałem jako dowódca grupy w celu ochrony lotniska Rheine dla Me 262. O godz. 17:26 na wysokości 5000 m na południowy-zachód od

Poloniz: Mustangi 316. Dywizjonu Myśliwskiego na lotnisku Andrews Field. (arch. P. Wiśniewski)



Rheine zostaliśmy zaatakowani z wysokości i od tyłu przez 10-15 Mustangów. Wywiązała się walka kolowa, znalazłem się za jednym z Mustangów. Ogień otworzyłem z odległości ok. 80 m. Widziałem jak pociski uderzyły po skrzydłach, silniku i kadłubie. Pilot wyskoczył ze spadochronem, samolot spadł pionowo, uderzył w ziemię na południowy-zachód od Rheine w kwadracie HP 2-51 sponł. Następnie zaobserwowałem jak Oblt. Heilmann zestrzelił też jednego z Mustangów (...). 15 minut później przelatujemy nad lotniskiem kiwając skrzydłami i ładujemy. Heilmann stracił jednego pilota...

Dortenmann zestrzelił F/Sgt Tadeusza Kostucha. Drugim polskim pilotem, który został zestrzelony przez Oblt. Heilmanna i zginął, był F/Sgt Józef Donocik. Z relacji świadków wynika, że Donocik próbował lądować swoim postrzelanym Mustangiem, jednakże samolot był tak poważnie uszkodzony, że eksplodował jeszcze w powietrzu. Obaj Polacy byli pilotami 315. Dyonu.

Oblt. Heilmann nie zdecydował się broń III Rzeszy do ostatniej kropli krwi. Kilka tygodni później, podczas przebazowania z zagrożonego lotniska, po starciu i kilkuminutowym locie oddalił się od swojej eskadry, zawrócił i wylądował na opuszczonym lotnisku. Czekał tam na przybycie Kanadyjczyków, którym poddaje się przekazał swój w pełni sprawny technicznie, zatankowany i uzbrojony samolot.

Po zakończeniu wojny okazało się, że walka powietrzna w dniu 21 lutego była też obserwowana przez ludzi na ziemi. Miejscowy kronikarz dr Herbsthoff zapisał w swoim pamiętniku:

...Po południu około godz. 17:30 było słychać strzelanie z broni pokładowej oraz wyco się silników samolotów. Między miejscowościami Osterwick i Holtwick było można zaobserwować walkę powietrzną, po obu stronach wzięło w niej udział 10-12 samolotów. Niespodziewanie z chmur wyskoczył samolot który pionowo mknął ku ziemi. Pilot wyskoczył na dużej wysokości ze spadochronem, samolot rozbił się doszczętnie o ziemię. W oddali było słychać dwie dalsze eksplozje rozbijających się samolotów. Jeden z nich miał być niemieckim samolotem...

F/Sgt Tadeusz Kostuch, zestrzelony przez Dortenmanna, dostał się do niewoli, gdzie przebywał do końca wojny. Natomiast zestrzelonym niemieckim pilotem okazał się Fw. Weber, którego pokonał F/Lt Stanisław Blok z 315. Dyonu. Niemiecki pilot przeżył walkę i skok ze spadochronem bez obrażeń, po lądowaniu został odwieziony do swojej jednostki, gdzie dalej latał bojowo do końca wojny. Z Fw 190 starli się też inni piloci 315. Dyonu. W wyniku stoczonych walk F/O Tadeusz Haackiewicz i F/Sgt Mirosław Cempel uzyskali pełne zwycięstwa, a S/Ldr Tadeusz Andersz uszkodzone samoloty wroga.

316. Dyon w tym czasie patrolował rejon niedaleko Hanoweru. Piloci zauważyli pociąg wjeżdżający na dworzec kolejowy małej miejscowości Esperke. Wkrótce okazało się, że na bocznicach stały liczne wagony towarowe. Trwający już kilka godzin pa-

trol przebiegający bez zakłóceń nużył pilotów. Dowódca dał rozkaz do ataku. Polskie Mustangi rozpoczęły atak schodząc w grupach po trzy samoloty. Zaatakowane składy towarowe zaczęły dymić. Kilkaset metrów od dworca, tuż przy torach, znajdowała się duża cegielnia, przy której stał długi skład wagonów towarowych. W skład ostatniego atakującego klucza wchodzili W/O Zych, P/O Drymont-Jusiewicz oraz F/O Wojtyga. Zych wykonując manewr nurkowania otworzył ogień do celu, który już mocno dymił po wcześniejszych atakach. Niemalże z pierwszą serią doszło do potężnej eksplozji, w którą wpadł Mustang Polaka. Lecący z tyłu Drymont-Jusiewicz próbował wyciągnąć samolot z nurkowania, ale i on wpadł w kłębiącą się ognistą chmurę. Po wyprowadzeniu samolotów znad celu zauważono samolot Zycha, który jakimś cudem wciąż utrzymywał się w powietrzu. Był cały osmalony, kod na kadłubie był nieczytelny, ze statecznika po-

zostały strzępy, chłodnica pod kadłubem była strzaskana. Po kilkudziesięciu sekundach samolot utracił stateczność i rozbił się o ziemię. W/O Stanisław Zych poległ.

Drymont-Jusiewicz zameldował przez radio o problemach z samolotem, po czym odleciał w kierunku Holandii. Niedaleko Arnhem przestał pracować silnik, pilot wyskoczył na spadochronie, a jego maszyna ok. godz. 17:00 spadła w Duiven i sponęła. Polak po wylądowaniu dostał się do niewoli. F/O Wojtyga wylądował bezpiecznie wraz z resztą jednostki na własnym lotnisku.

Eksplozja pociągu była tak potężna, że cegielnia oraz pobliskie składy z żywnością zostały doszczętnie zniszczone. Fala uderzeniowa zniszczyła też część budynków mieszkalnych. Na podstawie przeprowadzonych oględzin przez władze niemieckie okazało się, że 25% budynków w mieście została zniszczona lub uszkodzona.

Dokończenie na stronie 45

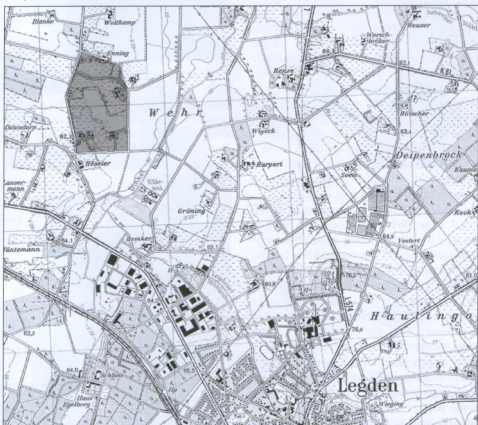


F/Sgt Józef Donocik. Fotografia przedwojenna. (arch. T. Rajkowski)

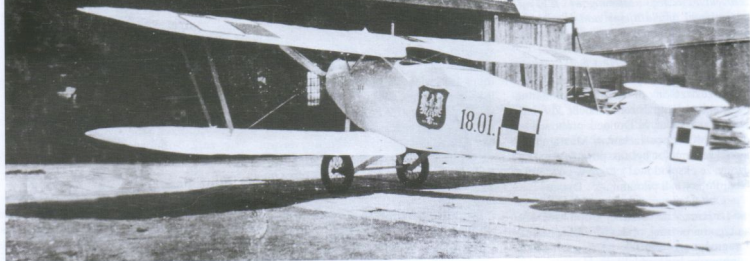
W/O Stanisław Zych. Poległ dnia 21.02.1945 roku. (arch. P. Wiśniewski)

Staffelführer Oblt. Hans Dortenmann - pilot JG 54. (arch. A. Dortenmann)

Poniżej: Mapa okolic Legden z zaznaczonym polem, na które spadły szczątki Mustanga F/Sgt Józefa Donocika. (arch. T. Rajkowski)



O samolocie inż. Słowika raz jeszcze



To było przed ponad 30 laty, ściślej 1 września 1973, na krakowskim sympozjum z historii lotnictwa. Wykłady prowadzono w auli Polskiej Akademii Umiejętności przy ul. Sławkowskiej. Pierwszym prelegentem był płk mgr inż. Jan Chojnacki specjalizujący się w budowie lotnisk wojskowych. Kończąc godzinny wywód zwrócił się ni stąd ni zowąd do ówczesnego dyrektora Muzeum Lotnictwa – mgr Mariana Markowskiego wciągając mu niewielki przedmiot. Wyraził przy tym nadzieję, że właściwe miejsce reliktu będzie w szacownej instytucji, a nie w rękach prywatnych. Przedmiotem był odpowiednio opisany kawałek sklejk pokrycia, szczątek pierwszego samolotu zbudowanego od podstaw w niepodległej Polsce. Ekspozat wywołał poruszenie budząc zrozumiałe zainteresowanie wśród zgromadzonych. Niespodziewanie powiało historią dużego formatu, a sprawa ukrywana skrzętnie, czy też po prostu zapomniana, ponownie ujrzała światło dzienne. Dzisiaj mimo upływu kolejnych dekad warto wrócić do tej pionierskiej konstrukcji, wytyczającej, jak by nie było, początek drogi rodzimych samolotów przeznaczonych dla wojska.

Dzieje prototypu zwanego różnie: CWL 18.01, alias CWL Słowik, vel CWL SK-1, są na ogół znane. Niemniej jednak dla przypomnienia można przytoczyć kilka faktów. W Centralnych Warsztatach Lotniczych na lotnisku Mokotowskim zbudowano w roku 1919 pierwszy wykonany od podstaw samolot wywiadowczy wzorowany na popularnym Hannover CL-II. Od pierwowzoru egzemplarz warszawski różnił się zespołem napędowym, instalacjami i szczegółami konstrukcji. Na przykład zamiast symetrycznego profilu lotniczego w usterzeniu poziomym zastosowano płaski z zaokrąglonymi krawędziami, w skrzydłach w miejsce rozpórek między-

Powyżej: Samolot CWL 18.01 przed hangarem nr 1, stanowiącym magazyn wyrobów gotowych CWL. (arch. Muzeum Lotnictwa Polskiego)



Powyżej: Najwcześniejsze znane zdjęcie kompletnego samolotu CWL 18.01 wykonane w dniu 9.08.1919. W kabinach: por. pil. Kazimierz Jesionowski i por. inż. Karol Słowik. Przed samolotem grupa wyższych oficerów i dygnitarzy z gen. dyw. Stefanem Majewskim i płk pil. Hipolitem Lossowskim na czele. Nad godłem CWL nie ma jeszcze daty okolicznościowej. (arch. A. Morgała)
Poniżej: Przywitanie Marszałka Józefa Piłsudskiego dnia 23.08.1919 na terenie Centralnych Warsztatów Lotniczych. (arch. A. Morgała)



dźwigarów z klocków o pełnym przekroju wprowadzono drążone rury sosnowe pomysłu inż. Michała Króla z warszawskiej Awiaty, itd. Siłą sprawczą całego przedsięwzięcia był por. inż. Karol Słowik, absolwent Politechniki Lwowskiej, będący wówczas komendantem CWL. Spodziewając się dobrych wyników rozpoczęto od razu budowę trzech płatowców. Do napędu zastosowano austriacki silnik Austro Daimler. Po serii próbnej przewidywano budowę większych partii przeznaczonych dla eskadr wywiadowczych. Dla opracowania rysunków warsztatowych powołano zespół konstruktorów. Prace prowadzono intensywnie i 18.01 został oblatany w lipcu 1919 przez cywilnego pilota kontraktowego Bolesława Skrabę. Samolot początkowo zachowywał się poprawnie, ale po kilku lotach zaczęły występować anomalie. Według opinii pilota doświadczalnego należało zawiesić loty, przeprowadzić dokładną kontrolę i regulację płatowca, ewentualnie zalecić wprowadzenie niezbędnych poprawek. W wyniku wymiany zdań Bolesław Skraba odszedł z CWL. Przy samolocie przeprowadzono pewne prace i powrócono do lotów. Kontynuował je pilot wojskowy – por. Kazimierz Jesionowski. Pierwsza prezentacja i oficjalny odbiór techniczny nastąpiły 9 sierpnia 1919. Załogę stanowili por. pil. Kazimierz Jesionowski i por. inż. Karol Słowik. Obecni byli przedstawiciele władz cywilnych i wojskowych: gen. dyw. Stefan Majewski – I wiceminister spraw wojskowych, płk pil. Hipolit Lossowski – dowódca lotnictwa wojskowego i poseł... Anusz – przewodniczący wojskowej komisji sejmowej. Dla nadania stosownej oprawy przedsięwzięciu, postanowiono zorganizować publiczny pokaz samolotu z udziałem Naczelnika Państwa i najwyższych władz. Termin ustalono na 23 sierpnia 1919.

Zadziwiającym jest, że pomimo upływu czasu zachowała się mnoga ilość materiałów źródłowych. Charakteryzuje je jak zwykle nadmierne rozproszenie w archiwach, bibliotekach, muzeach i innych miejscach.

W dniu 23 sierpnia 1919 na lotnisku Mokotowskim byli profesjonalni fotoreporterzy prasowi. Był także fotograf zakładowy CWL – p. Mieczysław Pluciński, posługujący się aparatem na szklane klisze. Dzięki nim zostało utrwalonych wiele interesujących momentów. W zbiorach Filmoteki Polskiej znajduje się rolka perforowanej taśmy 35 mm dla projektora kinowego z utrwalonymi scenami na lotnisku. Posługując się dokumentami pisanymi, materiałem ikonograficznym i relacjami świadków zdarzenia można pokusić się o odtworzenie zdarzeń tamtego tragicznego dnia i naszkicowanie swoistego reportażu z przeszłości.

Uroczystość zorganizowana 2 tygodnie po pierwszym pokazie miała znacznie szerszy wymiar. Obecny był I Obywatel Rzeczypospolitej – Marszałek Józef Piłsudski, a ponadto liczni przedstawiciele władz cywilnych i wojskowych oraz attache wojskowi Francji, Anglii i Włoch. Na sąsiednim polu wy-



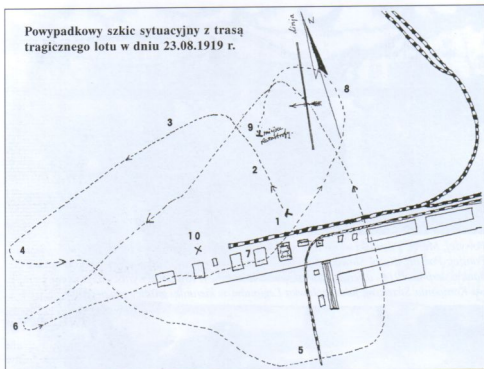
Powyżej: Marsz. Piłsudski wkracza pod girlandy na stoisko samolotu 18.01. (arch. A. Morgala)
Poniżej: Por. inż. Karol Słowik na podęcie przed samolotem. Nad godłem CWL widoczna jest data: 6 sierpnia 1914 - dzień, w którym spod Oleandrów w Krakowie wyruszyła na wojnę I Kadrowa Kompania Strzelców, jako czołówka Legionów, w kierunku granicy zaboru rosyjskiego.



Powyżej: Wziancie samolotu CWL 18.01 na płytę lotniska. (arch. A. Glass)
Poniżej: Samolot w locie na chwilę przed katastrofą. (arch. A. Morgala)



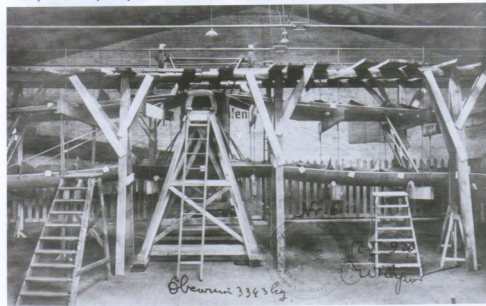
Powypadkowy szkic sytuacyjny z trasą tragicznego lotu w dniu 23.08.1919 r.



Legenda: 1. Miejsce uruchomienia silnika, 2. Droga kołowania, 3. Ustawienie pod wiatr, rozbieg i start, 4. Pierwszy ciasny zakręt, 5. Nabieranie wysokości i lot po kręgu, 6. Drugi ciasny zakręt, 7. Nalot na grupę dostojników, 8. Kolejny rozwlekły zakręt, 9. Miejsce, w którym odpadł element konstrukcji, 10. Miejsce upadku samolotu (x) przed hangarem nr 15.



Powyżej: Szczątki płatowca na miejscu upadku nieopodal hangaru nr 15. (zdj. M. Pluciński CWL)
Poniżej: Próba statyczna płatowca 18.02 w CWL przeprowadzona dnia 17.01.1920 r. (arch: CAW)



ścigów konnych zgromadziły się tysięczny tłum publiczności. Naczelnik Państwa przybył na teren lotniska od strony ulicy Polnej na styku z placem Unii Lubelskiej. Przywitanie z kadrą CWL nastąpiło na płycie lotniska. Następnie Marszałek zwiedził wytwórníę śmigieł stanowiącą chlubę CWL. Otrzymał tam olbrzymi bukiet od pracowników Warsztatów. Z kolei skierował się ku stoisku pod girlandami z zieleni, gdzie stał starannie wykończony prototyp CWL nr 18.01. Poświęcenia dokonał kapelan wojskowy lotnictwa. Obok samolotu znajdował się podest dla zwiedzających, a płatowiec był ustawiony w linii lotu. Marszałek zapoznał się z samolotem słuchając objaśnień por. inż. Karola Słowika. Ten na koniec zwrócił się o pozwolenie na wykonanie lotu. Samolot został wyprowadzony spod girland przez pracowników CWL ubranych w białe kitle. Po uruchomieniu i rozgrzaniu silnika podpełzł na środek lotniska i ustawivszy się pod wiatr rozpoczął rozbieg. Widok pedzającego 18.01 z uniesionym ogonem został utrwalony na taśmie filmowej. Do najciekawszych nieznanych dotychczas dokumentów należy szkic powypadkowy przedstawiający trasę tragicznego lotu. Znajdująca się w Centralnym Archiwum Wojskowym odredna mapa w skali 1:2500 oddaje dosyć wiernie sytuację. Zastrzeżenie budzi jedynie wskazanie miejsca katastrofy, ale *ab ovo*. Po starcie samolot wykonał pierwszy ciasny zakręt ze stromym przechylem na skrzydło, a następnie okrążył lotnisko od strony ulic Rakowieckiej, Polnej i na ukos przez lotnisko. Odnośnie przebiegu lotu istnieją rozbieżne relacje: od wykonywania bezceł, co było mało prawdopodobne (por. inż. Zdzisław Wilk), po nieskomplikowane ewolucje (por. pil. inż. Ryszard Bartel). Po wykonaniu drugiego ostrego zakrętu samolot skierował się wzdłuż hangarów od Rakowieckiej nadlatując nad grupę wojskowych obserwujących pokaz. Po zakończeniu kolejnego, tym razem rozwlekłego zakrętu (czyżby pilot wywulcz niernormalną reakcję sterów?), samolot zaczął zachowywać się chwiejnie. Kiedy znalazł się mniej więcej nad środkiem lotniska odłączył się od niego nieokreślony w relacjach, biały przedmiot. Mogło to być zarówno jedno ze skrzydeł, jak i samo pokrycie wykonane z płótna? Niestateczny i niestworzony samolot przebył jeszcze pewien dystans spadając na ziemię. Oderwany silnik zarył się głęboko. Załoga: por. pil. Kazimierz Jesionowski i por. inż. Karol Słowik zginęła na miejscu. Punkt 9 wskazany na mapie jako miejsce katastrofy budzi zastrzeżenia. Było to prawdopodobnie miejsce dezintegracji płatowca w locie, który przebył jeszcze pewien dystans spadając dalej – kilkanaście metrów od hangaru nr 15, pierwszego w czwartej grupie hangarów od strony wschodniej. Widać to wyraźnie na zdjęciach. Jest jeszcze jeden szczegół, na który warto zwrócić uwagę. Po upadku szczątki płatowca ułożyły się na osi O-E, równoległej do frontu hangarów, ale prostopadłej do osi lotu. Sprawę tę można

jednak próbować wyjaśnić tym, że niestabilny samolot opadał ku ziemi trawerssem po przekątnej swoich osi głównych, a dal-sze ćwierćobrotu na linię równoległą do hangarów nastąpiło w wyniku uderzenia o ziemię.

Przez chwilę na lotnisku zapanował zupełny zamęt. Na miejsce upadku wybiegli wojskowi. Cywilna publiczność była na terenie ogrodzonym i nie miała wstępu na płytę lotniska. Wkrótce wystawiono warty, zabrano ciała, a szczątki samolotu zabezpieczono przed dostępem ciekawskich. Świadcem wypadku był również Naczelnik Państwa, ale jego reakcja była nad wyraz spokojna. Według osób z jego otoczenia miał się wyrazić: *A la guerre comme a la guerre*, co oznaczało: na wojnie jak na wojnie. Inaczej, że trzeba się pogodzić ze stratą i znieść skutki ryzyka działania. Wyrażane w publikacjach opinie o Jego niechęci do lotnictwa spowodowane opisywaniem wypadkami były przesadzone. Jak wykazało późniejsze dochodzenie bezpośrednią przyczyną wypadku były niewłaściwie zastosowane stalowe linki średnicy 4,5 (4,4 mm?), nie mające odpowiedniej wytrzymałości mechanicznej, a ponadto nadmierne wydłużające się pod obciążeniem, co spowodowało utratę styczności komory płatów.

Najbardziej miarodajne wyniki liczbowe otrzymano po przeprowadzeniu w CWL próby statycznej drugiego płatowca nr 18.02 w dniu 17 stycznia 1920 i wykonaniu kontrolnych obliczeń wytrzymałościowych, wykonanych wspólnie przez inż. M. Pęczalskiego z Biura Konstrukcyjnego CWL 6 lutego 1920 i techn. lotn. J. Arkuszewskiego z ZM Pi&L w Lublinie 23 marca 1920. Potwierdziły one wnioski ze wspomnianego dochodzenia.

W praktyce budowy konstrukcji lotniczych wypadki z prototypami zwłaszcza w tamtym okresie nie należały do rzadkości, raczej stanowiły regułę. Niemniej jednak w przypadku samolotu CWL 18.01 zderzenie oprócz strony technicznej i ludzkiej miało jeszcze jeden aspekt – rozgłos, oczywiście w ujemnym tego słowa znaczeniu. Właściwie sprawa fatalnie zaważyła na obrazie lotnictwa i starano się o niego jak najszybciej zapomnieć, co się w znacznej mierze udało. Nieszczęsny samolot inż. Słowika poszedł w zapomnienie i jak się wówczas o nim wyrażano bodajby nigdy nie zaistniał. Historii nie można jednak zaciemniać, jakkolwiek by ona nie była. Pierwsze obszerniejsze wzmianki na ten temat ukazały się w prasie i literaturze lotniczej dopiero po upływie kilku dekad. Pamiętając o całej złożoności wydarzenia należy oddać sprawiedliwość i część wysiłkom naszych pionierów lotnictwa wojskowego. W zapale działania nie wahali się położyć na szali najcenniejszych walorów, jakimi dysponowali, placąc za to najwyższą cenę.

Andrzej Morgula

II-28 - POST SCRIPTUM



Czytelnicy piszą

W porozumieniu zarówno z Wydawcą, jak i z Autorem dwuczęściowego artykułu pt. „Samoloty II-28 w lotnictwie polskim”, kolegą Marianem Mikołajczukiem, z którym niedłukrotnie wspólnie opracowywaliśmy materiały o tematyce lotniczej publikowane także na łamach „Lotnictwa w szachownicy”, chcielibyśmy podzielić się z Czytelnikami swoimi spostrzeżeniami na temat tego bardzo interesującego, ale niestety obarczonego błędami opracowania, a szczególnie jego pierwszej części.

Na wstępie należy dodać, że Autorowi należą się słowa uznania za podjęcie tak dziewięcioletniego tematu historycznego, jakim są polskie II-28. Na dzień dzisiejszy jest to najpełniejsze tego typu opracowanie.

Niestety jednak już w wstępnej analizie pewne fakty okazały się rozbieżne z naszą obecną wiedzą w tym zakresie. Domyśliłbyśmy się, że materiał, który posłużył jako baza do całego opracowania pochodzi z tego samego źródła, które odkryliśmy z górą przed 10 laty i które stało się dla nas punktem wyjściowym do dalszej analizy i poszukiwań. Zbadanie historii samolotów II-28 w lotnictwie polskim nie jest przedsięwzięciem prostym i bardzo łatwo popełnić błędy na tym polu. Początek ich eksploatacji sięga 1952 r., a więc ponad pół wieku temu, wobec tego i weryfikacja materiałów wymaga wiele wysiłku i staranności. Powiedzenie „im głębiej w las tym więcej drzew” jest tu jak najbardziej na miejscu.

Ale przejdźmy do rzeczy. Pierwsze rozbieżności pojawiają się w przypadku określenia rozkazu powołującego do istnienia 15. Dywizji Lotnictwa Bombowego, jak pisze Marian - z 7 kwietnia 1950 r. W naszej opinii, w oparciu o zachowane dokumenty archiwalne rozkaz, na podstawie którego powstała 15. DLB, został wydany dokładnie rok później 7 kwietnia 1951 r., a więc już podczas bazowania pułku na lotnisku w Malborku. Zatem raczej nie był powodem przebazowania jednostki na to lotnisko, wręcz przeciwnie w wyniku jego realizacji pułk miał zostać przebazowany na lotnisko w Bydgoszcy.

Dalej, w pierwszej części artykułu czytamy: „Natomiast w ostatnim dniu październi-

ka na lotnisku w Bydgoszcy wylądowała pierwsza partia 8 odrzutowych bombowców II-28.” Niestety nie jest to prawdą, ponieważ samoloty wylądowały znacznie wcześniej i było ich 10 (9 samolotów bojowych II-28 i 1 w wersji szkolno-bojowej UII-28). Błędna informacja pojawia się z tego powodu, że do analizy dostaw posłużył Autorowi wykaz samolotów sporządzony w latach 70-tych, w którym pominięto egzemplarze wcześniej skreślone z ewidencji np. z powodu wypadków. A tak właśnie stało się w przypadku dwóch brakujących samolotów z pierwszej partii (jeden II-28 został utracony w wyniku awarii, a jedyny dostarczony wówczas UII-28 uległ katastrofie). Dalszą konsekwencją tej pomyłki jest stwierdzenie: „w dniu 11 grudnia na lotnisku w Bydgoszcy wylądował pierwszy szkolno-bojowy UII-28”. Jak już wiemy pierwszy egzemplarz pojawił się już w październiku 1952 r. Także podsumowanie dostaw z 1952 r. dało niewłaściwe ilości sprzętów.

Podobnie rzecz ma się z podawaniem liczby nowych samolotów dostarczanych z ZSRR w 1953 r. Autor podaje, że było ich 13 w styczniu i 9 w lutym, tymczasem przybyło ich 15 w styczniu i 10 w lutym. W sumie różnica całociąwa dotyczy już 5 samolotów.

W jednym z kolejnych akapitów Autor pisze: „Na początku 1954 roku na dowódcę 15. DLB został wyznaczony mjr pil. Julian Paździor, który główny nacisk położył na szkolenie doskonalące. W tym celu sprowadzono kolejną partię samolotów szkolno-bojowych UII-28. W dniu 14 lipca przyjęto 4 egzemplarze...”. W rzeczywistości mjr J. Paździora wyznaczono na stanowisko dowódcy 15. DLB na mocy rozkazu MON Nr 067 z dn. 30 lipca 1954 r. Trudno zatem datować 30 lipca uznając za początek roku i tym bardziej nie można przypisać zasług sprowadzenia czterech samolotów szkolnych temu dowódcy zwłaszcza, że w stosunkowo krótkim czasie 15. DLB pozbyła się większości z nowych samolotów UII-28 na rzecz innych jednostek (sposo swego składu). Inną sprawą jest, że również data 14 lipca 1954 r. nie jest właściwa.

Kolejna niedokładność dotyczy fragmentu: „[...] natomiast 22 lipca 1954 r. zaprezentowano społeczeństwu nowe samoloty odrzutowe podczas defilady nad Katowicami”. Owszem w 1954 r. samoloty prezentowano, ale nad Lublinem. Natomiast defilada nad Stalinogrodem (Katowice) odbyła się rok wcześniej.

Dostawy Il-28 z 1954 r. również nie są zgodne z rzeczywistością. Kolejny fragment tekstu jest dość niejasny: „W czerwcu 1955 r. zaczęto wprowadzać nowo dostarczane samoloty do 35. PLB.” Samoloty tego typu używano już i dostarczano do tej jednostki we wcześniejszym okresie. Kolejna teza: „Dębliński personel został przeszkolony w Modlinie i zaopatrzony w trzy bojowe Il-28 i jeden szkolno-bojowy UII-28” także nie pokrywa się z rzeczywistością, bowiem liczba samolotów przekazanych z 15. DLB do OSL-4 była zupełnie inna.

Niestety, z powodu wspomnianego pominięcia kilku egzemplarzy, ilości podane w tekście odnośnie 1956 i 1957 r. różni się ze stanem faktycznym. Podobnie informacje o 19. LEH ze Słupska nie są precyzyjne i to zarówno w zakresie eksploatacji samolotów Il-28 jak i Tu-2.

W treści artykułu odnoszącej się do 1957 r. Autor podaje: „We wrześniu dowództwo i sztab dywizji [przyp.: 15. DLB] zostały przebazowane na lotnisko w Powidzu”. Tymczasem w rozkazie odnalezionym w jednym z archiwów czytamy: *Zgodnie z rozkazem DWL i OPL OK Nr 00163 z dnia 24 czerwca 1957 roku 7 PLB został przeniesiony z Modlina na lotnisko Powidz. W czerwcu 1958 roku, rozkazem MON Nr 05/org. z dnia 9 maja 1958 roku dowództwo 15. DLB zostało przeniesione z Modlina do Powidza, na podstawie tego samego rozkazu 35. PLB został rozformowany, a sprzęt i personel został rozdzielony pomiędzy 7. i 33. PLB.* Mamy więc odpowiedź na pytanie kiedy dywizje ulokowano w Powidzu.

Mapka stanowiąca integralną część artykułu, zamieszczona na stronie 15, zawiera szereg informacji, które w świetle licznych dokumentów z archiwum w Rembertowie i Modlinie, dotyczących zarówno zakupów z ZSRR, jak i eksploatacji samolotów Il-28 i UII-28 w lotnictwie polskim, są niepełne i nieprawdziwe. Dość wspomnieć, że całkowita liczba faktycznie dostarczonych do Polski samolotów różni się od podanej o 9 egzemplarzy. Również inne fragmenty oraz podpisy pod zdjęciami budzą pewne zastrzeżenia. Przykładowo kolorowa sylwetka samolotu Il-28E (z ostatniej strony okładki) o numerze 126 została podpisana: „7. BLBR, Powidz. Początek lat 70.” W istocie rzeczy samolot taki latał z numerem 126, ale w 33. PLRO i posiadał cyfry w kolorze niebieskim. Trzycyfrowe numery zniknęły z kadłubów Il-28 po rozwiązaniu 33. Pułku, co nastąpiło w 1968 r.

Reasumując, zebrane materiały są niewątpliwie interesujące i w świetle dotychczasowej szcztąkowej wiedzy w tym zakresie na ponowne podkreślenie i uznanie zasługującego, jakiego podjął się Autor, by przybliżyć Czytelnikom polskie losy tych bombowców. Pomimo błędów zainteresowani tą tematyką znajdą tu wiele ciekawych faktów dotyczących m.in. zastosowania, czy udziału w różnego rodzaju przedsięwzięciach.

*Sławomir Bartosik
Marek Łaz
Robert Senkowski*

Babimojskie pomniki



W styczniu 2005 roku, po 47 latach obecności, żołnierze w stalowych mundurach opuścili Babimost. Miasto to pojawiło się na lotniczej mapie Polski w lipcu 1957 r. wraz z utworzeniem 45. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego. W ciągu 35 lat istnienia pułk przeszedł wiele przeobrażeń, w latach 80-tych szkolił podchorążych WOSL. Po rozwiązaniu pułku w 1992 r., na jego bazie powstała Komenda Obsługi Lotniska, a w latach 1999-2004 jednostka funkcjonowała pod nazwą Lotnisko nr 2. Obecnie o wojsku w Babimoście przypominają dwa pozostawione przez żołnierzy samoloty Lim.

Lim-6bis nr ser. IJ0614

Na samolocie tym, w 1982 r. po awarii silnika, wylądował w polu bez wypuszczonego podwozia por. pil. Tadeusz Ptak. Samolot wycofano z eksploatacji i ustawiono na terenie babimojskich koszar w charakterze pomnika jeszcze w tym samym roku. Dla upamiętnienia tej daty na kadłubie namalowano numer 1982 (zdj. 1).

Zachowała się fotografia (zdj. 2, arch. WAF) wykonana na niestalonym lotnisku w połowie lat 70-tych. Drugi w rzę-

dzie samolot to Lim-6bis „614”. Po namalowaniu na kadłubie, wyżej niż normalnie, szachownicy można poznać, że w swojej pierwotnej postaci był samolotem Lim-5M.

Jesienią 2005 r. weterani 45. LPSzB przeniesli samolot z terenu koszar do miasta, chroniąc go przed przejściem przez Agencję Mienia Wojskowego. Samolot otrzymał nowe malowanie maskujące i nowy numer 5037, który był numerem jednostki wojskowej w Babimoście (zdj. 6).

Lim-6bisR nr ser. IJ0627

Samolot „627” służył w 45. LPSzB aż do rozformowania jednostki w sierpniu 1992 r. i posiadał charakterystyczne dla samolotów Lim-6bis malowanie maskujące (zdj. 3 i 4).

Maszyna stoi obecnie obok budynku Portu Lotniczego Zielona Góra i posiada zmienione malowanie (zdj. 5).

Oba samoloty choć mają kamuflaż niezgodny z dawną kolorystyką, są zadbane i nie straszą swoim wyglądem. Stanowią miły element, świadczący o dawnej świetności babimojskiego lotniska przez wiele lat wpisane w dzieje polskiego lotnictwa wojskowego.

Tekst i zdjęcia: Wacław Hobyś







Spad VIIIC1,
nr ser.11546 (nr CWL 15.2),
19. Eskadra Myśliwska, maj 1920.



Potez XXVA2 z nieustalanej jednostki.
Druga połowa lat dwudziestych.

Smok



Albatros II „6” nr 217/18,
Stacja Lotnicza Lawica,
Pierwsza połowa 1919 r.



PZL P.23 Karaś nr 44.76 „6”,
22. Eskadra Liniowa, 2. Pułk Lotniczy, 1938 rok.

Godła i barwa na samolotach część 19



Gryfy i Smoki



GRYF - mityczne zwierzę, krzyżówka lwa z głową, i skrzydłami orla oraz ogonem węża. Symbol przebiegłości, podstępny, siły i zręczności. Narodził się 6 tysięcy lat temu w Mezopotamii. Z wieloma modyfikacjami przyswoili go sobie Grecy, Rzymianie i Celtowie. Chętnie malowane na rycerskich tarczach i proporcach, do dzisiejszych czasów przetrwały w herbach wielu miast Europy Zachodniej. Definicji **SMOKA** nie podajemy, bo każdy kto był dzieckiem, doskonale wie jak wyglądają i co robią.

Pierwszym poznaczonym *gryfem* na polskim samolocie był *gryf niebieski* wymalowany na Spad VIIC1 nr 15.2. Nie był on jednak dziełem polskiego artysty. Jest pozostałością godła francuskiej Escadrille Spa. 65, która używała tych samolotów od czerwca 1917 r. Do Polski maszyna trafiła wraz z Spa. 162 w maju 1919 r. Samolot przeszedł remont w CWL i w maju 1920 r. został odesłany do 19. Eskadry Myśliwskiej, gdzie wziął udział w sesji fotograficznej z pilotami jednostki (zjd. 2, arch. W. Sankowski).

O drugim *gryfie* znanym z fotografii (zjd. 3, arch. A. Morgala) nie wiemy prawie nic. Tylko tyle, że namalowany został w białym okręgu na samolocie Potez XXVA2 w drugiej połowie lat dwudziestych.

Najstarszy lotniczy *smok*, udokumentowany zdjęciem, znajdował się na samolocie Albatros JI „6” (nr 217/18) sfotografowanym wśród innych samolotów na Stacji Lotniczej Ławica w pierwszej połowie 1919 r. (zjd. 1, arch. W. Sankowski). Samolot miał namalowane imię „Smok” na kadłubie, pod kabiną pilota. Znaną są fotografie tego samego samolotu z okresu późniejszego, ze służby w 1. Eskadrze Wielkopolskiej, ale już bez imienia.

Jedynym znanym *smokiem* występującym w formie graficznej w okresie międzywojennym na polskich samolotach jest *Smok Wawelski* malowany na krakowskich PZL.23 Karaś z 22. Eskadry Liniowej (zjd. 4, arch. J. B. Cynk via B. Belcarz). Godło to malowano wraz z wprowadzaniem samolotów na wyposażenie jednostki od wiosny 1937 r. Groźne, uskrzydłone smoczysko zjeje ogniem i trzyma w pazurach bombę. Wpisane jest w kwadrat, którego tło wydaje się być błękitne, choć niektóre znane zdjęcia sugerują kolor biały, 31 sierpnia 1939 r., zgodnie z planem użycia lotnictwa, 22. Esk. Lin. po zmianie nazwy na 2. Eskadrę Bombową została włączona w skład Brygady Bombowej. Godło na Karasiach nie zamalowa-



no i załogi na maszynach ozdobionych *Smokiem Wawelskim* dzielnie walczyły, wykonując ostatni lot bojowy w dniu 10 września 1939 r.

W przedwojennej literaturze polskiej pojawił się jeszcze jeden *smok* (zdz. 5). Rysunek przedstawiający *srebrnego skrzydlatego smoka* opublikowano w wydanej w 1933 r. książce „Ku czci poległych lotników” ze wskazaniem, że jest to godło wspomnianej wcześniej 19. Eskadry Myśliwskiej. Zaprojektowane zostało podobno przez por. pil. Antoniego Mroczkowskiego, dowódcę eskadry. Niestety, nie są znane fotografie potwierdzające istnienie takiego godła na polskim samolocie.

Wojciech Sankowski



Bohater tego artykułu należy do grupy najbardziej zasłużonych, a jednocześnie mało znanych oficerów Lotnictwa Polskiego w początkowym okresie jego rozwoju.

Nazwisko jego nie pojawiało się w opisach walk powietrznych lub ryzykownych lotów rozpoznawczych. Wiedza, doświadczenie i energia Tadeusza Grochowalskiego zostały wykorzystane w działalności organizacyjnej, przy tworzeniu eskadr lotnictwa polskiego w latach 1918-19.

Urodzony w Ziemi Kijowskiej, po ukończeniu korpusu kadetów przydzielony został do pułku huzarów, z którym wyruszył na front. W 1915 r. na własną prośbę przeniesiony został do lotnictwa. Po ukończeniu

szkoły pilotów skierowany został do 7 KAO (Oddział Lotniczy Korpusu) jako pilot myśliwski. Latając na samolotach Nieuport brał udział w wielu walkach powietrznych. Niestety, brak wiarygodnych dokumentów nie pozwala jednoznacznie stwierdzić czy uzyskał w ich trakcie sukcesy, choć niektórzy historycy skłonni są mu przyznać 5 zwycięstw powietrznych. Wybuch rewolucji bolszewickiej w 1917 r. spowodował przerwanie działań wojennych przeciwko Niemcom, rozpad armii rosyjskiej i wybuch wojny domowej.

W chaosie wojny domowej w Rosji, na przełomie 1917/18 rozpoczęło się na Ukrainie formowanie II Korpusu Polskiego.

Niezależnie od Korpusu w Dunajowcach koło Kamieńca Podolskiego, Polacy, byli oficerowie lotnictwa rosyjskiego zorganizowali na początku 1918 r. „I Polski Oddział Awiacyjny Bojowy” na bazie rosyjskiego 19. IAO (myśliwskiego oddziału lotniczego).

Głównym organizatorem, a następnie dowódcą tego oddziału został rotmistrz-pilot Tadeusz Grochowalski. Oddział liczył 6 pilotów, 4 obserwatorów i ok. 50 żołnierzy, a wyposażony był w 4 Nieuporty 23C1, 1 Nieuporta 21 i 1 dwumiejscowego Farmana 30.

W drugiej połowie marca 1918 r. samoloty i rzut kolowy oddziału przenieśli się etapami pod Kaniów dla połączenia się z wojskami II Korpusu. W rejon ten przenieśli się również zorganizowany przez lot-

ników polskiego pochodzenia na bazie rosyjskiego 14 Oddziału Lotniczego (14 AO) w Jassach na froncie rumuńskim i eskadry zorganizowanej w Suczawie na Bukowinie „II Polski Oddział Awiacyjny”. Najpierw dowodził nim rotmistrz Lźewski, a potem por. Narkiewicz, który przedostał się do oddziału z armii gen. Denikina na Kubaniu.

Niestety, w nocy z 10 na 11 maja 1918 r. oba polskie oddziały awiacyjne (jak zresztą i inne jednostki II Korpusu) zostały otoczone przez jednostki niemieckie, wzięte do niewoli i rozbrojone. Oficerowie lotnicy (między innymi i rotmistrz Grochowalski) zostali internowani w obozie w Białej Podlaskiej. Wolańsko przyniosło im zakończenie wojny.

W listopadzie 1918 r. rotmistrz Grochowalski znalazł się w Warszawie.

W tym czasie zaczęto tutaj tworzyć pierwsze struktury dowódcze Lotnictwa Polskiego, a także jednostki lotnicze. Mimo dużej konkurencji ze strony licznie przebywających w Warszawie lotników byłej armii rosyjskiej, doświadczenie i zdolności organizacyjne Tadeusza Grochowalskiego spowodowały że powierzono mu rozkazem z dn. 21.12.1918 r. sformowanie pierwszej w Warszawie jednostki lotniczej nazwanej potem I. Eskadrą Wywiadowczą.

Te prace organizacyjne przerwanie zostały już w styczniu 1919 r. przeniesieniem mjr Grochowalskiego do Poznania, gdzie został zastępcą Dowódcy Wojsk Lotniczych w byłym zaborze pruskim, plk Gustawa Macewicza. Zadaniem plk Macewicza było, w oparciu o lotników z byłej armii niemieckiej, a także przysłałych z Warszawy, zbudowanie lotnictwa wojkowego w Wielkopolsce, która do czasu rozstrzygnięcia traktatu pokojowego nie mogła być włączona do Państwa Polskiego. Sprawa ta była tym bardziej pilna, że od końca grudnia trwał powstanie przeciwko niemieckim okupantom. Oprócz wojsk lądowych Niemcy dysponowali silnym lotnictwem stacjonującym w bazach między

innymi w Pile (Schneidemuhl), Bydgoszczy (Bromberg), Toruniu (Thorn), Grudziądzu (Graudenz).

Choć pod naciskiem aliantów Niemcy podpisali 16 lutego 1919 r. w Trewirze rozkaz na froncie polsko-niemieckim w Wielkopolsce to zagrożenie stałe istniało.

I znów mjr Grochowalski zajął się pracą organizacyjną: na podstawie rozkazu Dowództwa Wojsk Lotniczych z 14 lutego 1919 r. zajął się organizacją 2. Eskadry Wielkopolskiej, której dowództwo po osiągnięciu gotowości bojowej przekazał ppor. Norwid-Kudło.

Następny rozkaz DWL z dnia 6 marca 1919 r. powierzył mu tworzenie 3. Eskadry Wielkopolskiej, przekazanej 19 kwietnia 1919 r. ppłk Krzyczkowskiemu. Obie eskadry działając z lotnisk połowych w Wielkopolsce nadzorowały przestrzeganie rozejmu przez armię niemiecką. Zorganizowanie trzech eskadr wielkopolskich (pierwsza w tym czasie znajdowała się na froncie pod Lwowem w ramach odsieczy) spowodowało utworzenie w Poznaniu przy dowództwie Frontu Wielkopolskiego Dowództwa 1-ej Wielkopolskiej Grupy Lotniczej. Stanowisko to powierzono mjr Grochowalskiemu.

Po podpisaniu przez Niemcy 29 czerwca w Wersalu traktatu pokojowego sytuacja na Froncie Wielkopolskim uległa uspokojeniu. W związku z tym eskadry wielkopolskie przeszły w skład Frontu Litewsko-Białoruskiego, a dowództwo Wielkopolskiej Grupy Lotniczej objął ppłk Krzyczkowski przenosząc się z Poznania do Mińska Litewskiego.

Tadeusz Grochowalski pozostał w Poznaniu jako komendant Stacji Lotniczej Ławica już w stopniu podpułkownika. Na stopień ten został mianowany dekretem nr 177 Naczelnej Rady Ludowej w Poznaniu z dnia 24 czerwca 1919 r.

Tutaj doznał zjednoczenia lotnictwa wojkowego z Wielkopolski, z Kongresówki i Galicji oraz z armii gen. Hallera w jeden organizm, dowódcą którego został były dowódca lotnictwa wielkopolskiego gen. Macewicz.

Płk Grochowalski brał czynny udział w życiu lotniczym Poznania. W trakcie zorganizowanego w dn. 28 września „Święta Lotnictwa” wziął udział w konkursie akrobacji lotniczej zajmując na samolocie Fokker D.VII pierwsze miejsce i pokonując takich asów jak Adam Haber-Włyński i plut. Stanisław Rozmiaręk; to potwierdziło jego klasę jako pilota. Wziął także udział w konkursie walki powietrznej. W tej konkurencji nie osiągnął sukcesu, gdyż pokonując takich spotkać z doświadczonymi lotnikami frontowymi jak S. Rozmiaręk, A. Bartkowiak, W. Markwitz, E. Meyer, a on sam miał przeszło dwuletnią (od 1917 r.) przerwę w walkach powietrznych.

W dniu 30 października 1919 r. wziął udział w zebraniu założycielskim pierwszego w Polsce „Aeroklubu Polskiego” wchodząc w skład jego zarządu. Był także członkiem Komisji Redakcyjnej dwutygodnika ilustro-

wanego „Polska Flota Napowietrzna” wydanego w Poznaniu.

Pod koniec 1919 r. Tadeusz Grochowalski został mianowany dowódcą lotnictwa Frontu Litewsko-Białoruskiego, składającego się z I Grupy Lotniczej mjr Narkiewicza i I Gru-

py Wielkopolskiej ppłk Krzyczkowskiego.

Niestety, przebywając na krótkim urlopie w Łucku T. Grochowalski zachorował na zapalenie płuc i zmarł 31 grudnia 1919 r.

Jerzy Butkiewicz



Powyżej: Tadeusz Grochowalski (drugi z prawej) w służbie cara jako pilot myśliwski w 7. Oddziale Lotniczym Korpusu. (zdj. A. Durrkota „The Imperial Russian Air Service”)

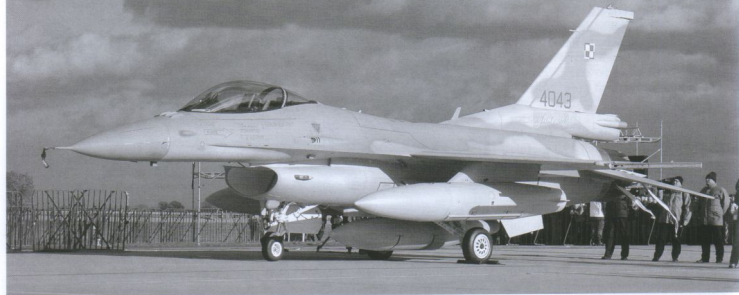


Powyżej: I Polski Oddział Awiacyjny Bojowy, dowodzony przez Grochowalskiego na lotnisku połowym w Kuźminiej Hreblu. (zdj. „Ku czci poległych lotników”)

Poniżej: Podpułkownik Grochowalski w otoczeniu oficerów francuskich i polskich wizytujących Stację Lotniczą na Ławicy jesienią 1919 roku. (arch. W. Sankowski)



F-16 dla Polski



8 listopada 2006 r. w 31. Bazie Lotnictwa Taktycznego na podpoznańskich Krzeszalinach wylądowały pierwsze samoloty F-16C/D Block 52+. Wydarzenie to rozpoczęło praktyczną realizację programu Peace Sky – czyli pozyskania i wprowadzenia 48 nowych wielozadaniowych samolotów dla naszych Sił Powietrznych.

Prolog

Po wioletnych przymiarkach i zmarowanych szansach, po ciągłych się miesiącami procedurach przetargowych ówczesny Minister Obrony Narodowej Jerzy Szmajdziński przekazał 27 grudnia 2004 r. przedstawicielom ambasad państw uczestniczących w przetargu pisemną informację o jego rozstrzygnięciu. Za najkorzystniejszą i najbardziej kompleksową dla Sił Powietrznych i polskiej gospodarki uznano ofertę amerykańską, proponującą nowe samoloty F-16C/D Block 50/52+.

Pierwszy lot maszyny przeznaczonej dla naszych Sił Powietrznych odbył się 15 miesięcy później, w dniu 14 marca 2006 r. w bazie Fort Worth w Teksasie. W trakcie trwającego ponad godzinę lotu pilot oblatywał czernemu Lockheed Martin – Paul Hattendorf sprawdził wszystkie systemy pokładowe, przyspieszał do prędkości ponaddwukrotnej, testował przepływ ciągu oraz wykonywał manewry na dużych wysokościach przy dużych przeciążeniach. Następnie egzemplarz o numerze fabrycznym JC-1 i bocznym 4040 przeszedł w bazie Edwards szereg testów wszystkich systemów. Według dostępnych informacji, polskie F-16C mają mieć numery boczne od 4040 do 4075 (nr fabryczny JC-1 do JC-36), z kolei dwumiejscowe F-16D otrzymają numery 4076 do 4087 (odpowiednio JD-1 do JD-12). Wszystkie F-16 wejdą ostatecznie na wyposażenie 3. i 6. eskadry lotnictwa taktycznego (31. BL Poznań Krzesziny) oraz 10. eskadry lotnictwa taktycznego (32. BL Łask). 3. elt jako pierwsza eska-

dra latająca na nowym typie ma osiągnąć gotowość operacyjną do końca 2008 r. Terminy dostaw poszczególnych partii samolotów zostały tak opracowane, by pokrywały się nie tylko z przygotowaniem infrastruktury baz w Krzeszalinach i Łasku (ta ostatnia ma być gotowa na przyjęcie samolotów już 30 czerwca 2007 r.), ale także z przebiegającym szkoleniem personelu latającego i technicznego w Stanach Zjednoczonych.

Historia rozwoju i użytkownictwa

F-16 nie przestaje cieszyć się opinią jednego z najlepszych samolotów myśliwskich świata. Bardzo płynnie przekłada się to na zamówienia, jakie otrzymuje producent i w ostatnich latach F-16 stał się jednym z najlepiej sprzedających się samolotów bojowych na świecie. Koncern Lockheed Martin systematycznie unowocześnia i modernizuje produkt, a grono użytkowników popularnej „szesnastki” stale się powiększa, a dowodem tego jest wygrany przetarg na wielozadaniowy samolot dla Polskich Sił Powietrznych. Również Siły Powietrzne USA zamówiły w minionym roku kolejne 16 samolotów najnowszej generacji. Oprócz tego Amerykanie zdecydowali się uruchomić szeroki program modernizacji maszyn starszych do bardzo zbliżonego standardu samolotów zakupionych przez Polskę. Obok nabytych w pierwszej połowie lat 90-tych około 350 fabrycznie nowych egzemplarzy Block 50/52 unowocześnieniem objęto około 370 „szesnastek” wersji A/B przez zastosowanie programu modernizacyjnego zbliżonego do holenderskiego czy belgijskiego „MLU”. Ponadto dla 350 sztuk Block 40/42 opracowano specjalny pakiet modernizacyjny. Po jego zakończeniu w latach 2006–2008, US Air Force będzie dysponować ilością 1100 Falconów w najnowocześniejszej konfiguracji.

W ostatnich latach z taśm montażowych schodzą także fabrycznie nowe samoloty przeznaczone dla takich krajów jak Zjed-

noczne Emiraty Arabskie, Korea Płd., Izrael, Grecja czy Singapur.

Warto zauważyć, że z pierwszych seryjnie produkowanych „szesnastek” w wersji A/B Block 5/10, które opuszczały wytwórnię pod koniec lat 70-tych, dziś przetrwał w ogólnym zarysie i niezmięnionej formie tylko kadłub. Nowe samoloty, w tym te przeznaczone dla Polski (wersja C/D Block 52+), posiadają zupełnie nowe wyposażenie i uzbrojenie, a co za tym idzie nowe możliwości bojowe. Samolot pierwotnie stworzony do walki z radzieckimi myśliwcami dziś praktycznie może stawić czoło wszystkim maszynom bojowym świata. Co więcej, „dzisiejszy” F-16 może z powodzeniem i dużą skutecznością wykonywać także misje bombowe i rozpoznawcze. Wysoce skuteczny jest także w lotach na przełamywanie obrony rakietowej przeciwnika, a odpowiednio wyposażony i uzbrojony może uczestniczyć w zadaniach morskich.

„Nowy” F-16 może pochwalić się nowoczesną mapą cyfrową, układem nawigacji bezładnościowej sprzężonym z żyroskopem laserowym oraz wyrzutnikiem pułapek cieplnych AN/ALE-47. Wyposażony jest także w nowy system nawigacji (wykorzystującej ukształtowanie terenu) działający w każdych warunkach pogodowych. Wersja sprowadzona do Polski została wyposażona w nową stację radiolokacyjną APG-69(v)9 produkowaną przez Northrop Grumman, która pracuje w systemie SAR. Umożliwia ona wykrywanie celu z większej odległości i ich lokalizację nawet w przypadku zasłonięcia przez chmurę i mgłę. Nowy system jest zdolny do prowadzenia ognia do czterech celów jednocześnie. Z radiolokatorem został sprzężony integralny pakietowy układ termolokacyjny układ celowniczo-nawigacyjny IFTS, którego zasięg wykrycia i śledzenia jest zbliżony do parametrów radiolokatora. Uzupełnieniem tego jest wprowadzenie

układu helmofonowego HMCS stosowanego z powodzeniem w służących już w Polsce MiG-29. Celownik ten umożliwia szybkie wskazanie celu bez konieczności wykonywania manewru całym samolotem.

Wypośażenie nowych samolotów przeznaczonych dla Polski, to także nowe elementy i typy uzbrojenia. W jego skład wchodzi: pociski rakietowe powietrze-powietrze AIM-9M2, AIM-9X i AIM-120C AMRAAM, zasobniki szybkujące AGM-154 JSOW, pociski powietrze-ziemia AGM-65G Maverick, pociski HARM, zestawy naprowadzające bomby JDAM, bomby kasetowe CBU-97 i CBU-87, bomby Mk 82 (227 kg), Mk 83 (454 kg) i Mk 84 (908 kg), zestawy naprowadzające GBU-16 (do bomb Mk 83) i GBU-10 (Mk 84) oraz GBU-22/24. Do naprowadzania uzbrojenia służy: radar APG-68(V)9 oraz zasobnik celowniczy Sniper XR (Pantera), a jako system samoobrony zainstalowano AN/ALQ-173. Wypośażenie rozpoznawcze stanowią zasobniki Goodrich DB-110 (RAPTOR). Samolot przystosowany jest także do przenoszenia dodatkowych zbiorników paliwa o pojemności 2270 litrów każdy, co w połączeniu z możliwością tankowania w powietrzu znacznie wydłuża jego możliwości operacyjne.

Sprawdzona do Polski wersja jest przystosowana do zamontowania w razie potrzeby nakadlubowych, konforemnych zbiorników paliwa CFT (Conformal Fuel Tanks). Zwiększają one zasięg, ale jednocześnie wprowadzają większe trudności w pilotażu i pogarszają właściwości aerodynamiczne maszyny. Zaletą ich stosowania będzie jednak rezygnacja ze zbiorników podwieszanych na zaczepach zewnętrznych, dzięki czemu na misję będzie można zabierać więcej środków bojowych. Po kilku latach prób firma opracowała już ostateczny kształt zbiorników, a pierwszymi zagranicznymi ich użytkownikami będą siły powietrzne Grecji i Zjednoczonych Emiratów Arabskich.

Trudno chyba zaprzeczyć stwierdzeniu, że F-16 Fighting Falcon jest obecnie najpopularniejszym myśliwcem na świecie. Ten wielozadaniowy samolot bojowy, oprócz USA, służy w siłach powietrznych aż 23 państw, z których 8 należy do NATO (Belgia, Holandia, Norwegia, Dania, Portugalia, Włochy, Grecja, Turcja).

Od rozpoczęcia produkcji Lockheed Martin sprzedał ponad 4200 samolotów F-16 w ponad 110 różnych wersjach.

Nowe wytyczne

F-16 C/D Block 50/52 został wyposażony w zaawansowane systemy walki radioelektronicznej AIDEWS. Poprawiono charakterystykę dynamiczną (według producenta F-16 może osiągnąć prędkość maksymalną wynoszącą 1,6 Ma ze startu stojącego w czasie poniżej 4 minut) oraz zmniejszono promień skrętu. Zamontowano kolorową ruchomą

mapę terenu. Kabinę samolotu tak zaprojektowano, aby poprawiona została orientacja pilota w sytuacji bojowej i zmniejszone jego obciążenie pracą.

Wraz z wprowadzeniem do wyposażenia nowego samolotu zmieni się sposób działania naszych pilotów. Jak zapewniają dowódcy Sił Powietrznych zgodnie z wymogami NATO, a także opracowaną nową zasadą operowania w powietrzu tych maszyn czas trwania lotów będzie znacznie dłuższy od dzisiejszych lotów na MiG-29 czy Su-22, a ograniczeniem czasowym będzie tylko ilość paliwa w zbiornikach wewnętrznych i zewnętrznych. Jednak F-16 jest wyposażony w instalacje do tankowania w powietrzu, co teoretycznie zwiększa jego możliwości przebywania w powietrzu kilkakrotnie, a ograniczeniem staje się tylko czynnik ludzki w postaci wytrzymałości pilota na długotrwałe



Powyżej: F-16 podchodzi do lądowania na lotnisku w Kzesinach. (zdj. Szymon Król)
Poniżej: F-16 w wersji dwumiejscowej. Za sterami pierwszy polski pilot przeszkolony i dopuszczony do lotów na nowych maszynach bojowych. (zdj. Szymon Król)





Powyżej: Przelot i prezentacja dwóch F-16, wykonane dla gości zgromadzonych na Krzesinach w dniu 8 listopada 2006 r. (zdj. Szymon Król)

Poniżej: Przyziemienie samolotów z powodu silnego wiatru odbywało się „na raty”. (zdj. Szymon Król)



przebywanie w powietrzu z jednoczesnym wykonywaniem misji bojowych. Szczególny nacisk w pierwszej fazie szkolenia będzie położony na opanowaniu misji „Combat Sar” oraz lotów nocnych i w trudnych warunkach atmosferycznych.

Jak wiadomo Polska zakupiła 48 maszyn F-16 C/D Block52+ za sumę 3 miliardów 478 milionów dolarów. Dodany do nazwy wersji symbol „+” oznacza pakiet dodatkowego wyposażenia m.in. w urządzenie transmisji danych Link-16 i stację radiolokacyjną AN/APG-68(V)9 z modulem SAR. Ten ekonomiczny płatowiec, jak zapewnia producent, wg obliczeń posiada 8 tysięcy godzin lotniczego rezerwu i może być użytkowany przez 26 lat z możliwością przedłużenia o kolejne 10 lat eksploatacji wraz modernizacją. W naszym lotnictwie będzie latać 36 jedno-

miejsowych i 12 dwumiejscowych maszyn tego typu.

W 2006 r. dostarczono do Polski 8 maszyn tego typu. W pierwszym zaplanowanym na dwa dni rzucie 3 maszyny bojowe i 1 szkolno-bojowa o numerach 4042, 4043, 4044 i 4077. W drugiej partii dotarły samoloty nr 4045, 4046, 4078 i 4079. Kolejne zamówione samoloty przylecą do Polski w ciągu następnych dwóch lat i wtedy nasze Siły Powietrzne będą dysponować już 48 nowymi egzemplarzami „Falcona”.

Pierwsi polscy piloci wyszkoleni w 162. Skrzydle Myśliwskim Powietrznej Gwardii Narodowej Stanu Arizona w Tucson mogą już sami zasiadać za sterami samolotów F-16. Kolejni są w fazie lotów na szkolno-bojowych T-38. Podpułkownik Rościsław Stepianiuk jako pierwszy z polskich pilotów

ukończył siedmiomiesięczny kurs i otrzymał certyfikat pilota F-16. Sześciu jego kolegów ukończyło szkolenie z wynikiem pozytywnym i powróciło do macierzystej bazy na Krzesinach. Udało się pokonać bariery językową i sprzętową, a Poznaniakom udało się przesiąść z wysłużonych Iskier na nowoczesne F-16.

Obecnie cała wytypowana w pierwszej kolejności do szkolenia w USA elita zarówno pilotów jak i techników wróciła do kraju i jest gotowa do wykonywania lotów na tym myśliwcu, a także posiada wiedzę niezbędną do prawidłowej obsługi „szesnastek”.

Falstart

Planowany na 6 listopada przylot pierwszych dwóch maszyn z powodu kłopotów technicznych jednej z maszyn nad Atlantykiem nie doszedł do skutku, a samoloty powróciły na lotnisko startu w Bangor. Awarii uległ system sterowania silnikiem na jednej z maszyn i choć sytuacja faktycznie miała miejsce, oficjalnie jej nie potwierdzono zastanawiając się złymi warunkami atmosferycznymi panującymi nad Europą. Kolejnym dniem przylotu miała być środa 8 listopada. Już dzień wcześniej 7 listopada do lotu na nasz kontynent wystartowały ponownie dwie maszyny i bez kłopotów wylądowały w bazie Spangdalen w Niemczech. Niestety druga para maszyńska z powodu kłopotów z tankowaniem w powietrzu lądować w bazie w Keflavik na Islandii, skąd z międzylądowaniem w Szkockim Leuchars przyleciały dzień później. 8 listopada wszystko przebiegło bez niespodzianek i o godzinie 15.00 dwa pierwsze F-16, w asyście dwóch MiG-29 z 1. elt z Mińska Mazowieckiego, które przechrzcily nowe maszyny w powietrzu, wylądowały na lotnisku Krzesiny. Samoloty przeprowadzili piloci amerykańscy. Śmiało można powiedzieć, że rozpoczęła się nowa era w historii polskich skrzydeł.

Dzień później, na oficjalnym przejęciu samolotów przez Polskie Siły Powietrzne, zostały one poświęcone, a matką chręstną jednego z nich została małżonka Prezyden-

ta RP – Maria Kaczyńska, nadając im imię „Jastrząb”.

Obawy

Obawa pierwsza. Wprowadzenie do naszego lotnictwa myśliwców F-16 będzie znacznie bardziej kosztowne, niż przypuszczano. Zakładano, że nowy myśliwiec na wyposażeniu Sił Powietrznych będzie znacznie tańszy w eksploatacji od obecnie użytkowanych maszyn Su-22 i MiG-29. Niestety, dokładne analizy i symulacje kosztów rysują zupełnie inny obraz. Wynika z nich, że po uwzględnieniu kosztów pełnej obsługi na ziemi i godzinny spędzonej w powietrzu oraz kosztów amortyzacji sprzętu owa godzina lotu będzie kosztować trzy i pół razy więcej niż godzina lotu rosyjskiego MiG-29 wraz z jego obsługą przed i po lotową.

Pojawiają się głosy krytyczne, że nie można porównywać tych dwóch samolotów bo dzieli je spory dystans technologiczny, a przede wszystkim możliwości zastosowania bojowego. Ale czy jest to prawda? MiG-29 jest samolotem typowo myśliwskim i większość wykonywanych przez niego zadań bojowych to walka powietrzna. Natomiast F-16 jest samolotem wielozadaniowym i ten rodzaj misji to tylko połowa jego możliwości na współczesnym polu walki. Idąc dalej, konstrukcja rosyjska jest bardzo solidna, a pod względem obsługi technicznej znacznie prostsza. Przeprowadzone w powietrzu testy tych dwóch maszyn pokazują, że są one do siebie bardzo podobne. Zdaniem analityków pewne aspekty, jak np. walka na małych odległościach, są niezaprzeczalnie atutem „dwudziestych dziewiątych”. Problem z MiG-29 polega na jego małym promieniu wykrywania oraz stosunkowo małym zasięgu, ale wady te można zlikwidować w procesie modernizacji samolotu. Po dostosowaniu nim do standardu NATO, jakie można przeprowadzić na flocie naszych MiG-29, Polska może stać się posiadaczem w pełni wartościowych i nowoczesnych samolotów myśliwskich.

Obawa druga. Nie bez znaczenia pozostaje fakt, że lotnisko w Krzesinach, które wybrano na jedną z dwóch baz, gdzie mają stacjonować nasze F-16 znajduje się zaledwie 9 kilometrów od centrum dużego miasta. Kłopoty pojawiają się także wtedy, gdy stale rozwijające się lotnisko na Ławicy, a wraz z tym wzrastający ruch cywilny w okolicach Poznania trzeba będzie pogodzić z funkcjonowaniem bazy wojskowej na Krzesinach. Problem jest o tyle istotny, że wraz z odejściem do lamusa trzy lata temu samolotów MiG-21, zniknęły też obstrzeżenia dotyczące wykonywania lotów nocnych. Problem lotów w nocy zniknął zupełnie, gdy na okres przejściowy wprowadzono do użycia samoloty TS-11. Piloci wykonywali loty tylko w dzień, a poziom hałasu szkolno-treningowej Iskry jest o wiele niższy niż MiG-29 czy F-16.

Pierwsze głosy krytyki i protestu dało się usłyszeć podczas ćwiczeń „NAM 2003”, kiedy to przez dwa tygodnie na lotnisku Krzesiny stacjonowało i wykonywało loty ponad 100 samolotów NATO. Przekracza-

jący wszelkie dopuszczalne normy hałas, jaki powodują startujące myśliwce, spowodował, że mieszkańcy pobliskich osiedli masowo występują do Ministerstwa Obrony z pozwaniami o odszkodowania. Sytuacja jest na tyle poważna, że rozważa się nawet przeniesienie bazy wraz ze stacjonującymi w niej 3. i 6. elt na inne lotnisko! Inaczej ma się rzecz z lotniskiem w Łasku, gdyż położone jest bezkonfliktowo w okolicznych lasach otaczających niewielkie miasto.

Problemy adaptacji samolotów F-16 do naszych Sił Powietrznych boryka się z mniejszymi i większymi problemami, które jednak sukcesywnie zdają się być rozwiązywane. Niestety, koszty jakie wystąpiły i wystąpią jeszcze w trakcie całego procesu wprowadzenia na stan naszych eskadr nowych samolotów, odbiją się zapewne na planowanych remontach poniemieckich MiG-29, z których to obecnie zostanie poddane remontowi jedynie 16 maszyn: 12 bojowych i 4 szkolne, które stanowić będą siłę malborskiej eskadry na

kolejne 8–10 lat. Z pozostałych osiemu maszyn dwie przekazano już do Dębina jako pomoce naukowe, a los sześciu kolejnych stanął pod znakiem zapytania.

Przyszłość pokaże, jak daleką potoczą się losy naszych F-16. Priorytetem Sił Powietrznych RP powinna stać się potrzeba jak najbardziej właściwego „zagospodarowania” 48 nowoczesnych samolotów bojowych. A ta będzie wymagać mądrych i rozważnych decyzji tych, którzy nad F-16 trzymają pieczę.

Adam Golańbek

„Kolorowe” F-16 w obiektywie Marka Idziora - str. 47

Z okazji wprowadzenia nowych samolotów wielozadaniowych F-16 do naszych Sił Powietrznych życzymy latającym obecnie i przyszłym pilotom „tyle startów ile lądowań”, a technikom jak najmniej problemów z ich obsługą.



Powyżej: F-16 oraz kadra 31. Bazy i 3. elt na płycie lotniska w Krzesinach (zdj. Szymon Król)
Poniżej: Dnia 9 listopada 2006 r. nowe F-16 mogła zobaczyć szeroka publiczność. (zdj. Szymon Król)





Urodził się 6 czerwca 1915 r. w Oświęcimiu, syn Michała i Marii z d. Spiewak. Absolwent Gimnazjum im. Króla Władysława Jagiełły w Drohobyczu, gdzie należał do drużyny harcerskiej. Absolwent Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie (12. promocja). W czerwcu 1939 r., jako ppor. pilot przydzielony do III/2 Dywionu Myśliwskiego w Krakowie. Pod koniec sierpnia na zasadzce w Aleksandrowicach k. Bielska.

Uczestniczył w wojnie w składzie 121. Esk. Myśl. 17 września otrzymał rozkaz ewakuacji do Rumunii. Na PZL P-11C przelatał do Czerniowca, a następnie do Jassi i Galati, gdzie został rozbrojony. Samolot zarekwirowano, a jego wraz z innymi lotnikami umieszczono w obozie, skąd udało im

się zbiec w październiku. Kolejną, przez Jugosławię i Grecję dotarł do Pireus, skąd polskim transatlantykiem „Pulaski” przelatywał do Francji, do Marsylii.

Otrzymał przydział do 4. klucza tzw. grupy „Montpellier”, którą tworzyło osiemnastu polskich pilotów poddzielonych na sześć trójsamolotowych kluczy, przydzielonych do francuskich dywizjonów myśliwskich. 29 marca 1940 r. przydzielony do Groupe de Chasse III/1 na lotnisko Toul Croix w pobliżu Metz. Podczas kampanii francuskiej dywizjon działał nad Belgią, Luksemburgiem i Holandią. Zestrzelony w walce nad Belgią, aresztowany jako podejrzany o szpiegostwo, uwolniony przez napotkanego szczęśliwym zbiegiem okoliczności znajomego francuskiego kapitana lekarza, wraca na swoje lotnisko we Francji tego samego dnia wędrując pieszo, konno, na armatnim przodku, promem, wojskową ciężarówką, mieszając się z uciekinierami i wojskiem uciekającym przed zagonami pancernymi, i bombardowaniem lotniczym. Swojej jednostki nie odnalazł. Odcięty od Paryża przez niemiecką kolumnę zmotoryzowaną, uruchomionym przez francuskich mechaników, uszkodzonym i przeznaczonym do zniszczenia samolotem, wraca do swej jednostki. Po kilku dniach, powtórnie zestrzelony w walce, wraca tego samego dnia porzuconym rowem na swoje lotnisko. Udział w kampanii francuskiej 4. klucza „montpellierczyków” uwięził 3 i 2/3 pewnymi zestrzeleniami i 1 uszkodzeniem. Jedno zwycięstwo było udziałem ppor. pil. Wł. Chciuka.

Po upadku Francji przedostaje się wraz

ze swoimi mechanikami przez północną Afrykę do Gibraltaru i statkiem do Wielkiej Brytanii. Przydzielony do tworzącego się 308. Dywizjonu Myśliwskiego „Krakowskiego”, już we wrześniu 1940 r. bierze udział w obronie Coventry, następnie w walkach zaczepnych nad północną Francją. Zestrzelony w lipcu 1941 r., ranny i poparzony w następstwie wybuchu zbiornika paliwa, po wyleczeniu z ran we francuskim szpitalu w St. Omer, dostaje się do niewoli. Przebywa w kilku obozach jenieckich, m. in.: w Lubeca (Oflag X C), Warburgu (Oflag VI B), w Szubinie koło Bydgoszczy (Oflag XIX A). W Żaganiu (Stalag Luft 3) uczestniczy w budowaniu tunelu, którym uciekło kilkudziesięciu jeńców. Schwytanych pięćdziesięciu Niemcy rozstrzelali łamiąc konwencję geneńską.

Po zakończeniu działań wojennych wraca do Anglii. Służbę wojskową zakończył w stopniu kapitana. W tym czasie, jego brat Tadeusz aresztowany przez Urząd Bezpieczeństwa w Krakowie, wypuszczony z więzienia uciekł z Polski, drugi brat Andrzej wyjechał z kraju zagrożony aresztowaniem. W tej sytuacji Władysław Chciuk w 1951 r. wyemigrował do Stanów Zjednoczonych z żoną Krystyną, uczestniczką Powstania Warszawskiego w szeregach Armii Krajowej, oraz z córeczką Zosią. W USA dzielił trudny los polskich emigrantów pracując jako tokarz i malarz w Milwaukee. W 1965 r. przeprowadził się z rodziną do San Francisco. Władysław Chciuk zmarł 6 października 2006 r. w San Francisco i tam został pochowany.

Adam Chciuk

OCALIĆ OD ZAPOMNIENIA - Kadra oficerska Dęblin 1936 - część 2

Pod publikacji w poprzednim numerze albumu zawierającego 42 portrety oficerów kadry CWOL Dęblin z 1936 roku, otrzymaliśmy od naszego Czytelnika, pana Grzegorza Marcinkiewicza informację, że jest on w posiadaniu podobnego albumu, ale bogatszego o 24 fotografie portretowe. Co ciekawe, i ten album został dedykowany i подарowany por. pil. Konstantemu Grzybowskiemu, ale znacznie później, niż album pierwszy, bo dopiero w lutym 1938 roku. Do albumu dołączona została stosowna karta zawierająca „przeprzyny za opóźnienie w druku”. Nie wiemy, co było powodem obdarowania por. Grzybowskiego dwoma niemal identycznymi albumami pamiątkowymi. Dziś prezentujemy pierwsze 12 „dodatkowych” fotografii z albumu pana Marcinkiewicza.



78
Por. pil.
Roman Niewiarowski



79
Por.
nn



80
Kpt. pil.
Zygmunt Głosiński



81
Por. obs.
nn



82
Por. obs.
Marian Dydział



83
Por. obs.
Edmund Westrych



84
Por. obs.
nn



85
Por. pil.
Lucjan Fijuth



86
Kpt. pil.
Jerzy Marszycki



87
Por. pil.
Józef Rawicz-Szabuniewicz



88
Por. pil.
Paweł Kaczmarczyk



89
Por. pil.
Eugeniusz Kowalczyk

Z kabiny obserwatora



Uzupełnienia do „ocalonych”

Na publikację albumu oficerów deblińskiego CWOL w numerze 20. magazynu zareagowali Czytelnicy, nadsyłając uzupełnienia i poprawki w pisowni imion i nazwisk oraz stopni prezentowanych lotników. Poniżej podajemy personalią i stopnie „ocalonych” we właściwej formie zgodnie z numeracją ustaloną wcześniej (zmiany pogrubioną czcionką):

38. mjr pil. **Alfons Beseliak**, 50. kpt. pil. **Michał Sühs**, 51. kpt. pil. **Aleksander Wąlicki**, 54. kpt. obs. **Józef Jagielski**, 55. kpt. obs. **Józef Kieszkowski**, 56. kpt. obs. **Wacław Motz**, 57. kpt. obs. **Romuald Stelmach**, 58. kpt. obs. **Arkadiusz Schirtladze**, 60. kpt. obs. **Witold Treger**, 61. kpt. dr med. **Kazimierz Gźezółko**, 67. por. pil. **Władysław Netter**, 71. por. obs. **Tomasz Golebiowski**, 72. por. obs. **Antoni Kirkorowicz**, 76. por. obs. **bal. Jan Pendas**, 77. ppor. techn. **Antoni Jankowski**.

Miłośnicy Parciny



Na wzgórz Parciny w będzínskiej dzielnicy Grodziec przed wojną znajdowała się prężnie działająca szkoła szybowcowa. Obecnie w tym miejscu zobaczyć można jedynie zniszczone mury hangaru. Latem ubie-

głego roku grupa śląskich pasjonatów lotnictwa i modelarzy zawiązała Towarzystwo Miłośników Starych Szybowców i Samolotów. Przewodzący grupie Andrzej Nowak i Kazimierz Rauchfleisch postawili sobie zadanie ocalenia od zapomnienia dawnej świetności Parciny.

Wiosną 2005 r. obaj panowie dokonali oględzin pozostałości hangaru na Parcinie i rozpoczęli żmudną czynność tropienia wszelkich śladów i poszukiwania świadków dawnych wydarzeń związanych ze szkołą w Grodźcu. W pierwszym etapie kwereydy nawiązano kontakt z Edmundem Latkowskim posiadającym bogate zbiory zdjęciowe dotyczące historii szybowiska na Parcinie z okresu przedwojennego jak i znakomicie udokumentowane w fotografiach otwarcie szkoły po wojnie w 1945 r. (poniżej).



Kolejny „odnaleziony” świadek - Kazimierz Czajer - udostępnił wiadomości o działalności organizacji LOPP na terenie cementowni „Grodziec” i przybliżył historię budowy szybowców w warsztatach cementowni. Szereg cennych informacji o działalności szkoły w okresie okupacji przekazał ojciec Andrzeja Nowaka, który jako dziecko mieszkał na terenie szkoły w hangarze, który posiadał zaplecze mieszkalne. Członkowie stowarzyszenia przeprowadzili liczne rozmowy i spotkania z mieszkańcami Grodźca w celu spisania ich relacji. Kontakt

z Markiem Zalozińskim zaowocował przekazaniem stowarzyszeniu oryginalnej fotografii wykonanej w 1938 r., przedstawiającej szybowiec CWJ-Skaut z grupą pracowników i nadzorem technicznym cementowni. Wiele cennych materiałów i informacji dostarczył pan Wiczeorek, fotograf z Grodźca, który utrwał na kliszy kolejne etapy dewastacji hangaru.

Miłośnicy lotnictwa mają ambitne plany. Chcą odremontować hangar i przeznaczyć go na placówkę muzealno-kulturalną. Ich marzeniem jest, aby znów pojawiły się na Parcinie szybowce. Kazimierz Rauchfleisch opracowuje historię szkoły szybowcowej na wzgórz Parciny. Pod tym kątem przeszkalał zasoby Biblioteki Wojewódzkiej w Katowicach i Muzeum Lotnictwa w Krakowie. Efektem końcowym jego pracy ma być książka wydana przez Towarzystwo Miłośników Starych Szybowców i Samolotów.

Wojciech Sankowski

301. Dywizjon w sieci

301. DYWIZJON BOMBOWY „ZIEMI POMORSKIEJ”



Internetowa strona o 301. Dywizjone Bombowym, którego załogi zapisały piękną kartę dokonań wojennych, jest dziełem Piotra Hodyry z Warszawy. Autor dzięki rzetelnej i czytelną nawigacji pozwala nam prześledzić historię jednostki i zapoznać się z życiorysami wybranych lotników, zebrał też ich relacje i wspomnienia. Archiwalne fotografie zostały pogrupowane w galeriach. Jedną z nich zawiera zdjęcia z albumu W/O Józefa Chodry (krewny autora strony), strzelca pokładowego dywizjonu, który wykonywał też loty specjalne do Polski.

Autorowi strony należy się szacunek za świetny pomysł i ciekawą formę popularyzacji historii polskiego lotnictwa. Adres strony:

<http://301.dyon.pl>

Rodeo 416 Dokończenie ze strony 29

22 lutego 1945 r. doszło do drugiej i zarazem kulminacyjnej fazy operacji. Amerykańskie bombowce zbombardowały ważne węzły komunikacyjne Hanoweru. Główne uderzenie skierowano na dworzec i węzeł kolejowy w Salzwedel, który po nalocie przestał praktycznie istnieć. Dwudniowa operacja została uznana przez RAF za wielki sukces, co znalazło wyraz na łamach brytyjskiej prasy.

W 2001 r. grupa holenderskich archeologów i badaczy lotniczych odnalazła szczątki wraku samolotu Drymonta-Jussewa.

Thomas Rajkowski
Thomas.Rajkowski@t-online.de

Za udostępnienie materiałów do artykułu pragnę podziękować: Rodzinie Dortenmohr, Martinowi Kösters, Piotrowi Wiśniewskiemu oraz Archiwum Miasta Eschede oraz Salzwedel.

Fragment Mustanga FBI17 P/O Drymonta-Jussewicza wykopany z ziemi przez holenderskich archeologów koło Duiven w Holandii w 2001 roku. (zdj. AGRA)

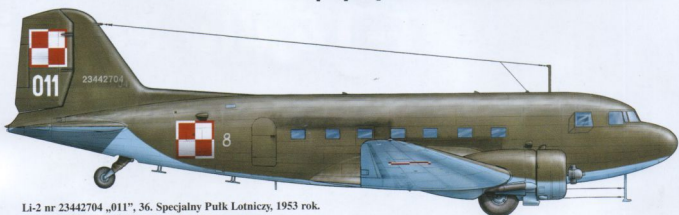


F-16 dla Polski

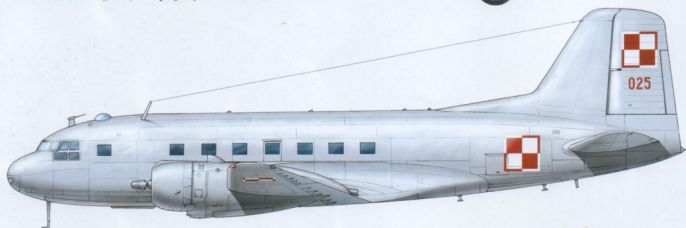
8 listopada 2006 r. - 31. Baza Lotnictwa Taktycznego na Krzeszynie. Zdjęcia: Marek Idzior.



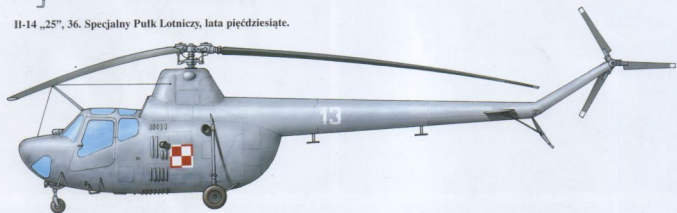
36. Specjalny Pułk Lotnictwa Transportowego



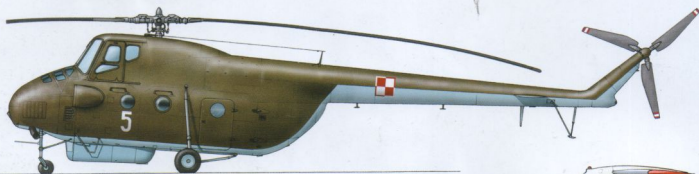
Li-2 nr 23442704 „011”, 36. Specjalny Pułk Lotniczy, 1953 rok.



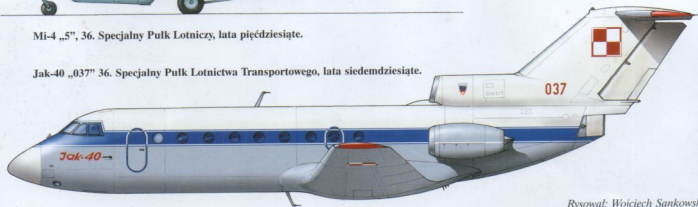
Il-14 „25”, 36. Specjalny Pułk Lotniczy, lata pięćdziesiąte.



SM-1 „13”, 36. Specjalny Pułk Lotniczy, 1957 r.



Mi-4 „5”, 36. Specjalny Pułk Lotniczy, lata pięćdziesiąte.



Jak-40 „037” 36. Specjalny Pułk Lotnictwa Transportowego, lata siedemdziesiąte.