

LOTNICTWO Z SZACHOWNICĄ

ISSN 1643-5702

INDEKS 371777

Cena 13 zł
(stawka VAT 0%)

Nakład 2400 egz.

28

ILUSTROWANY MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW HISTORII LOTNICTWA POLSKIEGO



Pierwsza eskadra nad poligonem

Polski epizod inż. Möllera

Kujawiacy strzelają

Poznaniacy w boju

Akrobacyjny RWD-10

MiG-21M w polskim lotnictwie

Epizod z Bitwy o Anglię

Wynalazek sierż. Pokrzywki



ISSN 1643-5702



9 771643 570083 03

„Kujawiacy” nad poligonem

W kwietniu piloci 56. Kujawskiego Pułku Śmigłowców Bojowych z Inowrocławia ćwiczyli ostre strzelanie na poligonie. Mi-2URP nr 7340 jest pierwszym egzemplarzem zmodernizowanym do szkolenia w goglach NVG. (zdj. M. Rusiecki)

Więcej na stronach 12-13.



Zdj. Miłosz Rusiecki

Polski epizod inż. Möllera



Samolot Möller 3V11 Stürmer SP-0LL, który w kwietniu 1951 r. pojawił się w centrum Sosnowca. O tym skąd się tam wziął i o jego konstruktorze piszemy na **stronach 14-18**.

Rysował: Wojciech Sankowski

NUMERY ARCHIWALNE



UWAGA! Numery 2, 6, 10, magazynu nie są już dostępne.

Pozostałe numery archiwalne są dostępne w sprzedaży. Można je otrzymać wpłacając na konto wydawcy kwotę, będącą równoważnością zamawianych numerów. Na przelewie należy podać imię, nazwisko, dokładny adres i numery zamawianych egzemplarzy. W przypadku wysyłki za pobraniem pocztowym do ceny zamawianych egzemplarzy należy doliczyć kwotę 8 zł.

Podane ceny zawierają koszty przesyłki.

PIOTR GÓRKA

GRAFIKI LOTNICZE



Piotr Górka jest jednym z najwybitniejszych artystów lotniczych w Polsce. Druki artystyczne będące reprodukcjami jego olejnych obrazów doskonale nadają się jako pamiątki dla sympatyków lotnictwa. Wykonywane z najwyższą starannością, na specjalnych papierach graficznych, po oprawieniu w passe-partout i ramy stanowią bardzo atrakcyjny element wystroju wnętrza. Doskonale harmonizują z wnętrzami biur, gabinetów i prywatnych salonów budując ich niepowtarzalny klimat. Dodatkową wartość stanowią podpisy złożone własnoręcznie przez asów polskiego lotnictwa z okresu wojny. Wszystkie druki wykonywane są w limitowanych nakładach – maksymalnie 550 sztuk – w cenach do 600 złotych za jeden egzemplarz. Każda odbitka posiada swój indywidualny numer w serii wpisany ręcznie na passe-partout okalającym reprodukcję.

Więcej informacji: www.aviationart.pl • aviationart@interia.pl • tel. 506 902 408

LOTNICTWO Z SZACHOWNICĄ

ILUSTROWANY MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW HISTORII LOTNICTWA POLSKIEGO

ISSN 1643-5702 INDEKS 371777

numer 28 (3/2008)

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:
Bogdan Bartnikowski, Jerzy Ciupek,
Eugeniusz Ferek, Adam Gołąbek,
Marek Idzior, Łukasz Łydźba,
Andrzej Morgała, Paweł Piwoński,
Miłosz Rusiecki, Edward T. Sergison,
Piotr Sikora, Wojciech Zmysłony

Druk:

DELTA, Wrocław

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

Numery archiwalne od 1, 3-5, 7-9 można otrzymać wpłacając na konto wydawcy kwotę 9,95 zł.
Od numeru 11 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
10109025290000000100008756

Na okładce: „Mali przyjaciele” - piloci 302. Dywizjonu Myśliwskiego eskortują uszkodzony amerykański bombowiec B-17.

Malował: Piotr Górka



Szanowni Czytelnicy,

Każdy z Państwa, kupujących i czytających nasz magazyn, zauważył z pewnością ubytek w portfelu kolejnej złotówki więcej, niż miało to miejsce dotychczas, bo dokładnie o tyle droższy jest magazyn. W tym miejscu prosimy Was o wyrozumiałość. Wyższa cena to efekt nowej, foliowanej okładki i dodatkowych kosztów związanych z jego wydaniem. Drożeją paliwa gaz i prąd. Drożeje papier i farba drukarska. Właściwie drożeje wszystko. Nie udało nam się obronić przed drożyzną. Podwyżka ceny magazynu była koniecznością. Obiecujemy, że do końca tego roku, cena ta pozostanie już niezmienną.

Wielu z Państwa ma już wakacyjne plany. Dlatego życzymy Wam wspaniałych, udanych i słonecznych urlopów, ale odpoczywając nie zapomnijcie o lotnictwie! Szykuje się w kraju kilka ciekawych „skrzydlatych” imprez. Lotnicza Góraszka i Małopolski Piknik Lotniczy w Krakowie to najważniejsze z nich. Nie powinno Was tam zabraknąć. Emocje gwarantowane! Pamiętajcie, zabierzcie ze sobą swoje pociechy i bliskich. Dla nich ten kontakt z lotnictwem może okazać się początkiem wielkiej przygody.

W tym numerze magazynu oprócz tematyki spod znaku białoczerwonej szachownicy, pojawiły się też dwa wątki ściśle związane z lotniczą historią naszych zachodnich sąsiadów. Okazuje się bowiem, że pisząc o sprawach polsko-niemieckich, nie można pominąć lotnictwa. Dzieje Polski i Niemiec spisywane były krwią i atramentem. Warto otworzyć oczy i dostrzec na kartach tych dziejów wspólny mianownik. Nie tylko warto, a wręcz należy to zrobić, jeśli my i nasi potomkowie mamy żyć wspólnie w UNII EUROPEJSKIEJ.

Redakcja

SPIS TREŚCI:

- MiG-21M w polskim lotnictwie* - opis konstrukcji i historia użytkowania w Polsce - *str. 4-11, 48*
- „Kujawiacy” strzelają* - ostre strzelanie załóg z 56. PŚB z Inowrocławia - *str. 12-13*
- Polski epizod inż. Möllera* - „porządny Niemiec” i jego samoloty - *str. 14-18*
- Hieronim Stawicki* - wspomnienia lotnika - *str. 18-21*
- Interwencja naziemna III/3 Dyonu Myśliwskiego* - poznaniacy w boju - *str. 22-24*
- Kapitan Stankiewicz* - z albumu lotnika - *str. 24-25*
- Zapomniany epizod z Bitwy o Anglię* - o Polaku w brytyjskim dywizjonie - *str. 26-28*
- Z Wehrmachtu do Polskich Sił Powietrznych* - poruszamy „trudny” temat, część 1 - *str. 29-32*
- Akrobacyjny RWD-10* - polski przedwojenny samolot sportowy - *str. 33-37*
- Kamuflaż z Ławicy* - godła i barwa na samolotach, część 24 - *str. 38-40*
- Pierwsza eskadra nad poligonem* - fotoreportaż - *str. 41-42, 47*
- Wynalazek sierżanta Pokrzywki* - bomby dla myśliwca - *str. 42-43*
- Modelarstwo, stałe cykle, listy* - *str. 44-45*

PIERWSZY POLAK NAD ATLANTYKIEM

75 lat temu kpt. pil. Stanisław Skarżyński przeleciał samotnie na samolocie RWD-5bis nad Atlantykiem pokonując dystans 3582 km.



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



MiG-21M w polskim lotnictwie



Od początku produkcji samolotu MiG-21 poddawany był on ciągłym modernizacjom. Nie inaczej było w przypadku kolejnej odmiany dwudziestego pierwszego, jaką była wersja M. Wywodziła się ona bezpośrednio od radzieckiej odmiany SM, jednak jak w przypadku innych eksportowanych samolotów tego typu, do Polski trafiła wersja zubożona w stosunku do pierwowzoru. Różnice polegały na zamontowaniu słabszego silnika R-11F2S-300 zamiast R-13-300, radaru RP-21MA zamiast nowszego RP-22SM, a także szeregu drobnych urządzeń pochodzących z wcześniejszych wersji rodziny MiGów-21.

Zgodne z oryginałem pozostały natomiast możliwości przenoszenia uzbrojenia na czterech węzłach podwieszeń pod skrzydłami. Zabudowano także na stałe działko lotnicze GSz-23 z taśmą 200 sztuk amunicji. Warto wspomnieć, iż poprzednie wersje PF/PFM nie miały stałego uzbrojenia artyleryjskiego, a co najwyżej była możliwość zamontowania pod kadłubem podwieszanego zasobnika strzeleckiego GP-9 lecz tylko w poszczególnych seriach produkcyjnych. Również ta wersja mogła przenosić broń atomową, lecz w naszym przypadku nie zakupiono tej odmiany, natomiast mieli ją ówczesni sojusznicy z Układu Warszawskiego jak np. NRD i CSRS.

30 grudnia 1969 roku na stan 41. PLM z Malborka przyjęto 6 pierwszych maszyn o numerach seryjnych 961807-961812 i odpowiednio bocznych „1807-1812”. Poszczególne samoloty przyleciały wcześniej, jak np. egzemplarz „1809”, który w Polsce przechodził oblot już 23 grudnia. Miesiąc później dostarczono kolejne 11 egzemplarzy o numerach seryjnych: 961813, 961814, 961913-

961915 oraz 962001-962006. 7 lutego przeprowadzono kolejne samoloty o numerach seryjnych 962007-962012. Ostatnim samolotem wprowadzonym na stan malborskiego pułku 20 marca 1970 r. była maszyna o numerze seryjnym 961815. Wszystkie 24 samoloty weszły na stan 1. i 2. eskadry pułku. Pierwsze loty odbyły się już w styczniu, podczas których przeszkoleni piloci mogli zapoznać się z maszynami w lotach po kręgu. Od 5 lutego rozpoczęły się dostawy do drugiego pułku przeznaczonego do przebrojenia w „eMy” jakim był 9. PLM stacjonujący w Debrznie i trwały one do 2 marca. W tym czasie na stan jednostki wprowadzono 12 maszyn o numerach seryjnych 961901-961912.

W tym samym roku doszło do uszkodzenia i w efekcie do wycofania pierwszego MiGa-21 w wersji M. 24 lipca miała miejsce niecodzienna i niebezpieczna sytuacja, do której doszło na lotnisku w Malborku. Samolot „1815” wykonał twarde lądowanie, w wyniku którego podwozie główne przebiło górne poszycie skrzydeł. Pilot zdołał bezpiecznie opuścić samolot, w którym stwierdzono tak poważne uszkodzenia, że nie nadawał się on już do remontu i z nalotem jedynie 50 godzin został wycofany. Po kilkuletnim postoju samolot przekazano do Oleśnicy, gdzie z zamontowanymi skrzydłami z wersji PFM służył jako pomoc naukowa. Prawie rok później w wyniku awarii utraciono w 41. PLM kolejny samolot. Podczas lotu nastąpiło urwanie łopatki sprężarki, która następnie wpadła do turbiny wywołując pożar w tylnej części komory spalania. Pilot ppor. J. Polom szybko zareagował na zaistniałą sytuację i katapultował się z palącej się maszyny. Samolot o numerze „2012”

zderzył się z ziemią ulegając całkowitemu zniszczeniu.

W czerwcu 1973 roku zapadła decyzja o przebrojeniu pułku w Malborku na nowszą wersję MiG-21MF, co spowodowało stopniowe przygotowywanie i przekazywanie starszych maszyn wersji M do 9. PLM w Debrznie. Pierwsze nowe „MFy” trafiły do 41. PLM 11 sierpnia, a dostawy zakończono 27 sierpnia. Już dwa miesiące wcześniej oddano do 9. PLM egzemplarz „1914”, a w ślad za nim pomiędzy 7 sierpnia, a 12 grudnia przekazano kolejne maszyny.

Wprowadzanie na stan pułku nowych samolotów nie odbyło się bez kłopotów. W lutym 1974 r. podczas podejścia do lądowania pilot zameldował o spadku ciągu silnika w samolocie i wobec niemożności kontynuowania lotu katapultował się. Niesterowny samolot o numerze bocznym „2004” spadł na tereny niezamieszkałe ulegając zniszczeniu. Podczas opuszczania samolotu pilot doznał poważnych obrażeń ciała. W wyniku procesu przebrajania pułku z Malborka w nowy sprzęt, całkowicie zniknęły z tej jednostki „eMy”, ostatecznie w maju i czerwcu 1974 roku. W tych miesiącach do 9. PLM trafiły min. samoloty o numerach „1807-1812”, „1813” i „1814” jednocześnie ustalając stan 33 samolotów MiG-21M w tej jednostce. Od tej pory jednostka w Debrznie stała się na długie lata jedynym użytkownikiem tej wersji dwudziestych pierwszych. Pierwsze „eMy” otrzymała 2. eskadra, a później kolejne maszyny wpisano na stan 1. eskadry, która przekazała swoje „PFMy” do Goleniowa. Ostatnia partia samolotów z serii 18 trafiła na stan 3. eskadry, którą z czasem uzupełniono maszynami powracającymi z remontów, a kilka sztuk przekazano z 1. es-

kadry, na stan której wpisano samoloty nowszej wersji MF, uzupełniając jednocześnie stan eskadry o 4 „eMy”, aby zgadzał się stan etatowy samolotów (pułk i jego 1. eskadra nigdy nie posiadała pełnego stanu 12 samolotów wersji MF). Te 4 maszyny w zależności od potrzeb i harmonogramów prac okresowych i remontowych były podmieniane, aby utrzymać pierwszą eskadrę w pełnym stanie.

W 1975 roku utracono pierwszy samolot wersji M w 9. PLM. 22 sierpnia por. pil. Waldemar Gomoński wykonywał zadanie nad poligonem w Biedrusku. Podczas lotu na małej wysokości nastąpił spadek obrotów i zaraz potem silnik samolotu o numerze bocznym „2002” całkowicie przestał działać. Pilot na szczęście zdołał się katapultować. Powodem utraty prędkości i w konsekwencji zgaśnięcie silnika był jego pompaż.

W sierpniu 1976 r. samolot o numerze bocznym „1809” został oddelegowany do COSSTWL celem zabezpieczenia szkolenia kadry inżynierskiej. Egzemplarz miał zakończony resurs godzinowy, a także czasowy do remontu średniego i przebywał w Oleśnicy do lipca 1979 r., kiedy został oddany do LZR-3 na remont średni. Ciekawostką jest jednak fakt, że w COSSTWL był już przekazany wcześniej jeden egzemplarz tej wersji o numerze bocznym „1815”, więc fizycznie maszyna przebywała na terenie TSWL w Zamościu aż do momentu kiedy zastąpił ją kolejny uszkodzony samolot.

Także w sierpniu doszło do kolejnego ubytku sprzętu, lecz tym razem na stałe. Do groźnego zdarzenia doszło podczas przygotowań do wrześniowych ćwiczeń pod kryptonimem „Tarcza-76”. Pilot po wykonaniu czynności przedstartowych na samolocie „1807” wykołował z CPPSu i na drodze kołowania rozpędził samolot do prędkości około 100 km/h. Będąc na końcu drogi próbował skrócić na pas, jednak zbyt duża prędkość wyrzuciła samolot z toru jazdy i maszyna uderzyła w pobliskie drzewa. W tym wypadku nie zadziałał automat hamowania kół głównych z powodu przekroczenia dopuszczalnej prędkości kołowania. Por. Tadeusz Małczak wyszedł z samolotu o własnych siłach jednak maszyna nadawała się tylko do remontu awaryjnego. Po rocznym postoju w Debrznie maszynę przekazano do Dębłina i wykonano na niej prace, jednak podczas przygotowań do oblotu i dwóch wykonanych wcześniej rozbiegów wystąpiły drgania skrzydeł i kadłuba będące przyczyną naruszenia konstrukcji nośnej i pękniętych wręg nośnych. W efekcie czego samolot samoczynnie skręcał z pasa startowego i były to główne powody, które zadecydowały o niedopuszczeniu go do lotów. Samolot w styczniu 1979 r. jako nie latająca pomoc naukowa (z nalotem 447 godzin i 720 lądowań) trafił do TSWL w Zamościu.

Początek 1977 roku to kolejna utrata cennego sprzętu. 13 stycznia w chwilę po starcie kpt. Janusz Sawicki odczuł wybuch w tylnej części samolotu. Nastąpił gwałtowny spadek mocy, a maszyna powoli traciła



Powyżej: MiG-21M „1807” z pierwszej partii maszyn dostarczonych do 41. PLM w grudniu 1969. Uszkodzony podczas eksploatacji został przekazany do COSSTWL w Oleśnicy. (zdj. K. Barcz)
Poniżej: 9. PLM z Debrzna otrzymał swoje pierwsze „eMy” w lutym 1970 r. i z czasem stał się jedyną jednostką wyposażoną w samoloty MiG-21 tej wersji. (arch. J. A. Beme)



Powyżej: Uzbrajanie maszyny „1913” na lotnisku w Debrznie. (arch. A. Gołąbek)
Poniżej: Samolot MiG-21M, należący do 2. PLM w Goleniowie, startuje z DOL. (arch. A. Gołąbek)



sterowność. W takich okolicznościach pilot opuścił pokład egzemplarza o numerze bocznym „2010”. Bezpośrednią przyczyną wypadku była awaria turbiny oraz układu hydraulicznego.

Pod koniec 1977 roku rozpoczęły się pierwsze remonty średnie MiGów-21 wersji M. W sierpniu do Lotniczych Zakładów Remontowych w Dęblinie przyleciał egzemplarz o numerze bocznym „1913”. Do końca roku dołączyły do niego maszyny „1811” w październiku, „2006” w listopadzie oraz „1910” w grudniu.

W marcu 1978 roku na prace remontowe do Dęblina przyleciały kolejne samoloty o numerach: „1901”, „1903”, „1912”, „2003”, „2009” oraz „2011”. Dwa miesiące później dołączył do nich drogą kołową egzemplarz „1812”, który pilotowany przez płk. Piętkę wykonał lądowania awaryjne na pasie bez podwozia. W maju remont zaczął się na samolotach „2007” i „2008”, a w czerwcu do LZR trafiła maszyna „1814”. Proces przekazywania poszczególnych egzemplarzy do Dęblina został wstrzymany z powodu awa-

rii samolotu „1908” w dniu 30 lipca. Maszyna pilotowana przez kpt. Waldemara Gomońskiego wystartowała z Debrzna o godzinie 21:17 do lotu na przechwycenie celu latającego nad morzem na wysokości 12000 metrów. Po przechwyceniu w czasie lotu powrotnego na wysokości Pucka (20 minuta lotu) pilot zobaczył palącą się sygnalizację kontrolną i stwierdził spadek ciśnienia oleju, przerwał zadanie i skierował samolot w stronę Debrzna. W rejonie drugiego kręgu nadlotniskowego na wysokości 500 metrów pilot zwiększył obroty do 90% i przeprowadził samolot do lotu poziomego. W chwilę po tym nastąpił dalszy spadek ciśnienia oleju aż do poziomu zero. Będąc w rejonie trzeciego zakrętu na wysokości 900 metrów pilot rozpoczął manewr do lądowania i wypuścił podwozie lecz w końcowej fazie zakrętu (28 minuta lotu) nastąpił gwałtowny spadek obrotów i na wysokości około 1000 metrów przy prędkości około 350 km/h pilot opuścił niesterowny samolot katapultując się bezpiecznie. Samolot spadł ok. 2 km od lotniska w miejscowości Scholastykowo

na tamtejszą pasiekę, co znacznie utrudniło akcję ratowniczą. Strażacy mieli ogromny problem z dogaszaniem wraku, gdyż oprócz wybuchających pocisków z taśmy amunicyjnej musieli pokonać roje atakujących ich pszczoł. Przyczyną samej awarii było zatrzymanie się pędni spowodowane zatarciem środkowego łożyska oporowego silnika. Był to już drugi przypadek, kiedy z powodu niesterownego samolotu kapitan Gomoński musiał ratować się awaryjnym opuszczeniem „eMa”. Pilot nie powrócił do latania bojowego odchodząc do cywila i kontynuując swoją dalszą przygodę z lotnictwem na krajowych trasach w PLL LOT.

W październiku kontynuowano remonty na „eMach” i w Dęblinie pojawiły się kolejne samoloty o numerach bocznych „1813”, „1904”, „1905”, „1909”, „1914” i „2005”.

W kolejnym roku większość maszyn z pierwszych rzutów remontowych w LZR powróciło do Debrzna, a następne 4 egzemplarze o numerach „1906”, „1907”, „1915” i „2008” zostały w lutym skierowane na prace. W kwietniu i maju oddelegowano na remont kolejne 3 samoloty o numerach „1810”, „1911” oraz „1808”.

20 czerwca 1979 r. pułk wykonywał loty dzienne w zwykłych warunkach atmosferycznych z młodymi pilotami, którzy przyszli do Debrzna z Malborka w grudniu 1978 r. Do swojego drugiego tego dnia wylotu wystartował samolot „2011”. Podczas wykonywania pętli około 30 km od lotniska pilot popełnił błąd. Podczas manewru na skutek utraty prędkości w górnym położeniu samolot zaczął się przechylać ze skrzydła na skrzydło, doszło do przekroczenia ustalonej wysokości 3000 metrów wyjścia z manewru i młody pilot z obawy przed brakiem możliwości wyprowadzenia samolotu z lotu nurkowego katapultował się, a maszyna spadła koło miejscowości Gwieździn przy drodze Człuchów-Koszalin. Utracony samolot nalatał po remoncie zaledwie niecałe 10 godzin od prac przeprowadzonych w Dęblinie.

Ostatnim samolotem, jaki odbył remont średni był wspomniany wcześniej samolot „1809”, który w lipcu bezpośrednio z Oleśnicy przetransportowano do Lotniczych Zakładów Remontowych. Z prac powrócił do 9. PLM 18 marca 1980 r.

Przez dwa lata pułk wykonywał zaplanowane zadania bezawaryjnie, posiadając na stanie 28 samolotów MiG-21M. Niestety liczba maszyn w służbie uległa dalszemu pomniejszeniu w wyniku jedynej katastrofy w historii z udziałem dwudziestych pierwszych w wersji M. 22 września 1982 r. do lotu na przechwycenie w trudnych warunkach atmosferycznych wystartował por. pilot inż. Stanisław Pawlak. W trakcie przechwytywania celu otrzymał on komendę od nawigatora Mariana Starby „wyprowadź i odejść w prawo”. Pilot zameldował „zrozumiałem, wyprowadzam” i po chwili samolot o numerze bocznym „1902” zderzył się z ziemią w miejscowości Rogowo koło Żynina. Pilot do końca kontrolował samolot wiedząc, że jest zbyt nisko i wyprowadził samolot znad



Powyżej: Para MiG-21M z 9. PLM przygotowana do lotów na lotnisku w Debrznie. (arch. J. A. Beme)
Poniżej: Uzbrajanie maszyny „2008” do lotu na poligon. Lotnisko Łask, 1996. (zdj. A. Gołąbek)





budynku szkoły, aby kilka sekund później uderzyć w ziemię. Przyczyną katastrofy najprawdopodobniej był błąd pilota wynikający z utraty orientacji przestrzennej bądź błędne wskazania przyrządów pokładowych. Nie bez przyczyny pozostają także warunki atmosferyczne, które błędnie rozpoznano w rejonie wykonywania zadania. Były tam dwie podstawy chmur, co znacznie utrudniało orientację przestrzenną.

Nieoczekiwanie w ostatnich dniach sierpnia do 10. PLM w Łasku przebazowano 2 maszyny o numerach „1913” i „1901”. Tym samym jednostka ta dołączyła do grona użytkowników MiGów-21M.

Rok 1986 to szereg zmian i przetasowań we flocie MiGów wersji M. To niestety także kolejne ubytki sprzętu. 28 marca na stan COSSTWL w Oleśnicy wpisano trzy nowe samoloty o numerach bocznych „1808”, „1911” i „2009” pochodzące z pulku w Debrznie oraz egzemplarz „1807”, który od stycznia 1979 r. przebywał w Zamościu. Wszystkie 4 maszyny zostały oznaczone w latach 90-tych charakterystycznymi dla szkoły inżynierów numerami „04”, „01”, „05” (samolot pochodzący z TSWL „02”). Z przebiegu służby tych maszyn wynika, że samolot „1807” uległ uprzednio awarii i został wycofany ze służby w wyniku uszkodzeń, a samoloty „1808” i „2009” zostały wytypowane do uziemienia tylko ze względu na duży nalot i spore wyeksploatowanie. Samoloty te nie zostały przekazane na remont główny, a zamiast tego wylądowały w szkole inżynierów kończąc służbę na polskim niebie z nalotem odpowiednio 864 godz. i 1437 lądowań oraz 1031 godz. i 1645 szczęśliwych lądowań.

Maszyna o numerze bocznym „1911” miała drobne kłopoty z silnikiem i z nalo-

*Powyżej: Ostatnie przygotowania przed lotem MiG-21M „1913” z 9. PLM. (arch. J. A. Beme)
Poniżej: Maszyna „2008” szkolowiec na płaszczyznę postojową po wykonaniu zadania na poligonie Jagodne. Pod skrzydłami dwa zasobniki UB-16. Lotnisko Łask, 1996. (zdj. A. Gołąbek)*



tem 976 godz., także nie została skierowana na prace do Dębina i wykreślona ze stanu jednostki w Debrznie. W ten sposób w linii zostały tylko 24 egzemplarze popularnych „eMów”. Wcześniej, bo 7 lutego, po 6 miesiącach użytkowania w Łasku, pułk oddał dwa samoloty do jego poprzedniego właściciela, jakim był 9. PLM. Natomiast 12 kwietnia po raz pierwszy na stan 45. LED trafił egzemplarz „2008”.

W związku z kończącym się rezurem czasowym, a w niektórych przypadkach godzinowym cała flota samolotów zaczęła się zbliżać powoli do kolejnego okresu remontowego. Pierwszy samolot przyleciał do Wojskowych Zakładów Remontowych nr 3 w listopadzie. Kolejne maszyny przyleciały

do Dębina bez mała rok później, we wrześniu („1811”) i w październiku („1810”, „1903”, „2006”). Gdy pierwszy rzut kończył prace w halach remontowych dęblińskich zakładów, przyprowadzono kolejne samoloty. I tak w kwietniu na stan WZL-3 wpisano maszyny o numerach „1901” oraz „1910”, w maju „1909”, w czerwcu „1905”. We wrześniu przyleciały 4 sztuki („1812”, „1912”, „1913” i „2005”), natomiast w grudniu 3 samoloty: „1814”, „1904” oraz „2003”. Był to rok, w którym na remonty do Dębina trafiło najwięcej samolotów, bo aż 11 egzemplarzy.

W roku tym zapadły także decyzje o rozwiązaniu pułku w Debrznie. Jego tradycje przejął 26. PLM z Zegrza Pomorskie-

go. Wszystkie 24 sprawne i pozostające na stanie pułku samoloty zaczęto przygotowywać do przebazowania na lotnisko w Goleniowie. W ten sposób po 41. PLM i 9. PLM kolejnym użytkownikiem „eMów” stał się 2. Pułk Lotnictwa Myśliwskiego. 9 grudnia na lotnisko w Goleniowie przebazowano 11 samolotów o numerach bocznych: „1809”, „1810”, „1811”, „1813”, „1903”, „1906”, „1907”, „1914”, „2001”, „2006” oraz maszyny „2008” bezpośrednio z Modlina.

Pozostałe maszyny, wyłączając samolot „1915” będący nadal na stanie debrzańskie-go pułku, w tym czasie przebywały na pracach związanych z remontem głównym w Dęblinie, po którym wpisywano je na stan 2. PLM. I tak w lutym z remontu powrócił egzemplarz „1901”, natomiast bezpośrednio z 2. PLM oddano na prace samolot „1914” i z Debrzyna maszynę „1915”. W marcu do Goleniowa przyjeżdżali samoloty o numerach „1909” i „1910”, a do samolotów remontowa-nych dołączył „1907”. Kolejne egzemplarze wpisano na stan w kwietniu („1905” i „2007”), w maju („1812”) i w czerwcu („1912” i „1913”).

Ostatnią turą do zakładu w Dęblinie dotarły 4 egzemplarze w sierpniu i październi-

ku („2008”, „1906”, 2001”, „1809”). Natomiast w ostatnich miesiącach roku powróciły z remontów maszyny o numerach bocznych „1814”, „1904”, „2003”, „2005” i „1915”.

W nowym roku w kwietniu i maju zakończono ostatnie remonty „eMów”. Samoloty o numerach „2008”, „1809”, „1906” i „2001” powróciły do 2. PLM.

21 czerwca 1990 r. doszło do utraty kolejnego MiG-21M. Pilot por. Roman Majer wykonywał zadanie, podczas którego doszło do utraty orientacji geograficznej w niezbyt znanym na co dzień rejonie Babimostu. Wobec minimalnego poziomu paliwa i niemożności odnalezienia lotniska pilot katapultował się. Maszyna spadła w miejscowości Kregowa ulegając całkowitemu zniszczeniu.

Od początku 1993 r. coraz częściej mówiło się o rozwiązaniu pułku w Goleniowie. Powodów było najmniej kilka, ale jednym z głównych było ogólne zużycie floty samolotów rodziny dwudziestych pierwszych. Nie bez znaczenia był też fakt, że lotnisko woj-skowe w Goleniowie użytkowane było wspólnie z cywilnym portem lotniczym, który od początku lat 90-tych szybko się rozwijał

przyjmując nowe połączenia. Doszło do sytuacji, kiedy trzeba było rozwiązać pułk, a samoloty przekazać do innych jednostek. 15 i 16 września w dwóch rzutach przebazowa-no do 1. PLM samoloty o numerach „2003”, „2005”, „2007”, „2008” i 1812”, „1813”, „1901”, „1903”, „1904”, „1905”, „1906”, „1909”, „1910”, „1912”, „1914”, w miejsce wyeksploatowanych MiGów-21 wersji PFM, które przebazowano do Bazy Statków Powietrznych w Mierzęcicach. Tak-że 15 września odleciały trzy samoloty do 41. PLM w Malborku o numerach: „1907”, „1913” i „1915”. Ostatnim pułkiem, któ-rego szeregii zasiliły „eMy” był 10. PLM. W dniu 27 września przebazowano tam dwa samoloty o numerach „1809” i „1814”. Nie-stety we wrześniu wycofano dwa egzempla-ry o numerach „1810” i „1811”, które lotem zostały odprowadzone do BSP w Mierzęci-cach. Ze stanu zdjęto także samolot „2001”, a z czasem ustawiono go na terenie lotniska w Bydgoszcy.

Ogólny stan pozostających w użyciu MiGów-21M na początku 1994 roku ustalil się na 20 sztuk. Do grona użytkowników po raz kolejny dołączyła 45. Lotnicza Eskadra Doświadczalna z Modlina, do której pułk z Łasku w styczniu oddał „eMa” o numerze bocznym „1814”. Pod koniec roku doszło także do paradoksalnej sytuacji, kiedy to samolot uprzednio wycofany przywrócono do służby. Mowa o egzemplarzu „1810”, który w dniu 19 października po ponad rocznym postoju „pod chmurką” na lotnisku w Mierzęcicach wszedł na stan 11. PLM. Samolot oficjalnie pozostawał w służbie do marca 1996 roku, kiedy z nalotem końco-wym 1258 godz. został definitywnie wycofa-ny, a silnik o numerze T78123017 został przekazany do pułku w Łasku. Sam egzem-plarz, który nie wykonał ani jednego lotu w barwach 2. eskadry 11. PLM ustawiono na stacji benzynowej w miejscowości Paradyż, gdzie z czasem nadano mu mało oryginalny i niezgodny z jakimkolwiek projektem kamuflaż.



Powyżej: Ląduje MiG-21M „1813” z 41. PLM w Malborku. (zdj. A. Goląbek)

Poniżej: Płyta postojowa 2. eskadry 10. PLM w Łasku. Samoloty do tej jednostki trafiły z kilku pułków w Polsce, które pozostawiły swój ślad na kadłubach w postaci gódek. (zdj. A. Goląbek)



16 lutego jeden z samolotów 1. PLM o numerze bocznym „2008” przekazano do 10. PLM. Zapoczątkował on dostawy tej wersji MiG-21 do pułku w Łasku, gdyż już 9 maja przebazowano kolejnego „eMa” o numerze „2003”.

28 lipca 1995 r. bezpośrednio z lotniska w Mierzęcicach sprzedano wycofany wcześniej samolot „1811” (nalot końcowy 1820 godz.) firmie Cutiron.

Styczeń 1996 roku przyniósł kolejne zmiany bezpośrednio związane z samolotami MiG-21 wersji M. Do pułku w Mińsku Mazowieckim sprowadzono 10 samolotów MiG-29, które wprowadzono na stan 2. eskadry, co wiązało się z zakończeniem 33-letniej służby dwudziestych pierwszych na ziemi mazowieckiej. Wszystkie sprawne egzemplarze zostały rozdysponowane do jednostek, które od kilku lat miały na swoim wyposażeniu „eMy”. W dniu 17 stycznia piloci odprowadzili do Malborka samoloty o numerach „1812”, „1813”, „1906”, „1910” i „1914”.

W kolejnych dwóch rzutach w marcu do 41. PLM przekazano pozostałe samoloty pułku („1901”, „1903”, „1904”, „1909”, „1912”, „1905”), a egzemplarze „2005” i „2007” pozyskał ponownie 10. PLM.

Na początku września 1996 roku miała miejsce awaria samolotu z Malborka. Podczas lotów w dzień w trudnych warunkach atmosferycznych, po starcie parą, piloci skierowali się w strefę, aby wykonać pozorowaną walkę powietrzną. Po kilku atakach jeden z pilotów stwierdził inną niż zwykle pracę silnika. Przerwał zadanie i był obserwowany przez drugiego pilota z pary. Nagle pojawiły się płomienie i dym w tylnej części samolotu. Pilot włączył instalację przeciwpożarową, ale wobec niemożności kontynuowania statecznego lotu podjął decyzję o katapultowaniu. W chwilę potem nastąpiło oderwanie tylnej części kadłuba. Przyczyną wypadku było urwanie wtryskiwacza paliwa, co spowodowało nadmierne spalanie paliwa i upalenie łopatek turbiny i urwanie wału turbiny. Pilot bezpiecznie katapultował się, a szczątki samolotu spadły w miejscowości Rechnowy. Jednocześnie była to ostatnia awaria z udziałem samolotu MiG-21M.

Na początku 1997 roku w linii pozostawało 19 sprawnych samolotów, które były na stanie dwóch pułków i jednej eskadry, zbliżając się do końca swoich rewersów i jednocześnie do końca swojej eksploatacji w lotnictwie polskim. Ze względu na małe rewersy zarówno w Malborku jak i w Łasku „eMy” często były wystawiane do pełnienia Dyżurów Bojowych, aby oszczędzić młodsze i nowsze samoloty. We wrześniu pojawił się także pomnik oleśnickiego samolotu o numerze „1815”. Samolot sprzedano osobie prywatnej, która prowadziła skup złomu w miejscowości Psary. Maszynę ustawiono na terenie zakładu przy trasie Wrocław-Poznań.

W 1998 r. pułk z Malborka przygotowywał się do przejścia nowej wersji dwudziestych pierwszych - MiG-21bis. W tej sytuacji samoloty wersji M przygotowano do



Powyżej: MiG-21M „1901” należący do 2. eskadry 10. PLM. Łask, 1999. (zdj. A. Gołąbek)



Powyżej: Maszyna „2005” przed hangarem eskadry technicznej w Łasku. (zdj. A. Gołąbek)

Poniżej: MiG-21M „1814” sfotografowany na lotnisku w Malborku. Za numerem bocznym widoczne zamalowane godło poprzedniego użytkownika - 45. LED. (arch. A. Gołąbek)



rozdysponowania pomiędzy ostatnimi użytkownikami tych maszyn. 20 sierpnia do 11. PLM przebazowano egzemplarz „1907”. Dzień później do Wrocławia oddelegowano drugi samolot o numerze bocznym „1903”. Kolejne dwa samoloty wpisano na stan 10. PLM w Łasku w dniach 30 września i 1 października (odpowiednio o numerach „1901” i „1812”).

Dwanaście dni później swojego ostat-

niego „eMa” o numerze „1904” dostał wrocławski 11. PLM. Pozostałe MiGi-21M znajdujące się na lotnisku w Malborku zostały uziemione.

Pod koniec 1998 roku było wiadomo, że w niedługim czasie pułk z Wrocławia zniknie z lotniczej mapy Polski ze względu na posiadanie jedynie kilku sprawnych samolotów oraz niekorzystne położenie lotniska, które właściwie wtapiało się w zabudowę



Powyżej: Wycofany ze służby samolot „2001” przekazano do skansenu lotniczego na lotnisku w Bydgoszczy. (zdj. A. Gołąbek)



Powyżej: Maszyna „1907” ustawiona na pomniku w centrum Łodzi. Wcześniej w tym miejscu stały samoloty Jak-23 i Lim-2. (zdj. A. Gołąbek)

Poniżej: Inny eksponat znajduje się na stacji benzynowej koło Grójca, sfotografowany w 1998 r. Obecnie jego stan jest tak zły, że numer boczny jest już nieczytelny. (zdj. A. Gołąbek)



miasta. Dodatkowym argumentem był fakt, że drugie wykorzystywane przez wrocławską jednostkę lotnisko w Mierzęcicach zostało przekazane w całości Górnośląskiemu Towarzystwu Lotniczemu z jednym tylko zastrzeżeniem - w szczególnym przypadku zagrożenia bezpieczeństwa kraju lotnisko będzie przejęte i wykorzystywane przez wojsko. 11. PLM korzystający wcześniej z tego lotniska został rozwiązany z początkiem 1999 roku i wszystkie sprawne samoloty zo-

stały przekazane do innych jednostek. Pozostające na stanie MiGi-21M dokładnie sprawdzono i najlepsze samoloty przekazano do ostatniego pułku, jaki wykonywał loty na tych maszynach. I tak 29 stycznia do 10. PLM w Łasku przyleciał egzemplarz „1907”. W lutym do Wrocławia przebazowano samolot z 45. LED o numerze „1814”, który z końcowym nalotem 1433 godz. został spisany ze stanu wraz z sukcesywnie rozwiązywanym 11 pułkiem. Dołączyła do

niego maszyna „1903”, którą wraz z egzemplarzem „1814” kupił później kolekcjoner z podpoznańskiej miejscowości Buk.

21 maja do 10. PLM dotarł samolot „1904”. Było to jednocześnie ostatnie przetasowanie z udziałem „eMów”. Choć na stanie jednostki z Malborka zostały jeszcze poszczególne egzemplarze, pułk z Łasku ze względu na zły stan techniczny maszyn oraz niekompletność egzemplarzy odmówił ich przyjęcia. Dodatkowo warto nadmienić, że poszczególne malborskie samoloty, podobnie jak „eMy” w Łasku, nie były użytkowane do zadań lotnych od kilku miesięcy, a poszczególne egzemplarze nawet od kilku lat.

Ostatni lot na MiGu-21 wersji M wykonał kpt. Jacek Laszczyk z 10. PLM podczas pełnienia dyżuru bojowego w dniu 5 sierpnia 1999 roku. Po 29 minutowym locie samolot uziemiono, a wraz z nim wszystkie pozostałe egzemplarze.

Od tej pory rozpoczął się proces działkowienia floty dwudziestych pierwszych tej wersji zgromadzonych na lotniskach w Łasku, Malborku oraz Wrocławiu. Pomimo niewielkiej liczby sprowadzonych do Polski maszyn tej wersji, stosunkowo dużo samolotów zostało uratowanych przed złomowaniem czy wywozem za granicę, jak to miało miejsce w przypadkach innych wariantów dwudziestych pierwszych. We wrześniu 1999 r. do Agencji Mienia Wojskowego przekazano samolot z nalotem końcowym 1429 godz. o numerze bocznym „1813”, który został wystawiony na licytacji Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy w dniu 11 stycznia 2000 r. Został zakupiony przez „biznesmena”, który nie wpłacił pieniędzy i samolot wykupiła firma ochroniarska ustawiając go w miejscowości Nowa Ruda. Także z Wrocławia do rąk prywatnych trafił egzemplarz „1814”. Samolot przetransportowano do miejscowości Buk koło Poznania. Z czasem dołączył do niego kolejny „eM” o numerze „1903”.

W trzecim i czwartym kwartale 2000 r. po kolejnym roku postoju na lotniskach oficjalnie wycofano z linii wszystkie maszyny MiG-21M. 10. PLM pozbył się wszystkich swoich maszyn spisując je ze stanu.

W październiku papierowo skasowano także maszyny z Malborka o numerach „1905” (nalot 1489 godz.), „1906” (1497 godz.), „1909” (1567 godz.), „1910” (1499 godz.), „1912” (1556 godz.) oraz „1913” (1577 godz.), które ostatecznie zakończyły służbę. Wszystkie pierwotnie przeznaczone na cele poligonowe jednak udało się kilka sztuk ocalić od pocisków i bomb i zachować w całości. Samolot „1905” wcale tam nie dotarł i trafił w ręce prywatne a obecnie znajduje się w Białymstoku. Maszyna „1906” też nie dojechała na poligon i w listopadzie 2000 r. została ustawiona obok szkoły w Koszalinie a obecnie znajduje się w Zegrzu Pomorskim. Kolejnym ocalałym samolotem jest „1909”, który w maju 2001 r. został ustawiony przed wjazdem na lotnisko w Malborku. Kolejne samoloty zostały przetransportowane na poligon w Nadarzewicach („1910” i

„1912”) lecz do tej pory nie stały się celami do „rozstrzelania” i pozostają pod wieżą kontroli lotów w małym skansenie. W listopadzie egzemplarz „1907” (nalot 1692 godz.) został przetransportowany drogą kołową pod halę sportową w Łodzi, gdzie ustawiono go na pomniku.

W 2002 roku los CSIL w Oleśnicy został przesądzony i wszystkie maszyny służące na co dzień do szkolenia inżynierów zostały przekazane do Dęblińca oraz Radomia. W tym ostatnim powstał mini skansen, gdzie znalazł się MiG-21M o numerze „1808” (szkolnym „04”). Został on pokryty kamuflażem tygrysim wzorowanym na innych dwóch MiGach-21 wersji UM z 3. PLM. W 2004 roku do Białej Podlaskiej trafił samolot „1901” (nalot 1496 godz.) z Łasku, który ustawiono przy barze jako eksponat. Pozostałe samoloty pochodzące z 10. PLM o numerach „1809” (1589 godz.), „1812” (1700 godz.), „1914” (1507 godz.), „2005” (1589 godz.), „2007” (1226 godz.) oraz „2008” (1368 godz.) zostały zakupione przez holenderskiego kolekcjonera i ustawione w miejscowości Baarlo. Także maszyna o numerze „1904” (nalot 1688 godz.) zasiliła zagraniczne zbiory ostatecznie „lądując” we francuskim muzeum Chateau-Savigny.

Niestety nie było pożegnalnych lotów tych maszyn w polskim lotnictwie, pomimo, że nieprzerwanie 30 lat pełniły one służbę na polskim niebie zyskując sobie uznanie wśród pilotów jak i personelu naziemnego. Przez te 30 lat samoloty operowały z większości lotnisk w Polsce, Drogowych Odcinków Lądowania jak i zagranicznych baz ówczesnych sojuszników. W tym czasie wydarzyła się tylko jedna katastrofa, 9 awarii, a 2 samoloty wycofano z powodu uszkodzeń.

Adam Gołąbek

Serdecznie dziękuję Panu Grzegorzowi Klimasińskiemu za okazaną pomoc podczas pisania artykułu.



Powyżej: MiG-21M - prezentacja możliwości i wariantów przenoszonego uzbrojenia. (zdj. A. Gołąbek)



Powyżej: Samolot „2003” z 2. eskadry 10. PLM na lotnisku w Łasku, 1999 r. (zdj. A. Gołąbek)
Poniżej: MiG-21M „1906” sfotografowany na CPPS lotniska w Malborku w 2000 r. (zdj. A. Gołąbek)





1. Startuje Mi-24W, uzbrojony w zasobniki B-8W-20 z ciężkimi raketami niekierowanymi S-8 kalibru 80 mm.
 2. Operator ppk st. chor. Witold Francik ładuje pociski na wyrzutnie.
 3. Pociski 9M14M „Malutka” gotowe do użycia.
 4. Niektóre Mi-2 są uzbrojone w konfiguracji mieszanej - w zasobnik Mars 2 z raketami niekierowanymi S-5 na jednej burcie i z wyrzutniami ppk na drugiej.
 5. Mi-2URP uzbrojony w pociski kierowane startuje na poligon.
 6. Widok z miejsca operatora na ppk „Malutka” zmierzający do celu.

„Kujawiacy” strzelają



Wiosna to najlepsza pora na ćwiczenia z zastosowaniem uzbrojenia. Dni są długie, a wilgotna ziemia nie grozi pożarem. Śmigłowce 56. Kujawskiego Pułku Śmigłowców Bojowych z Inowrocławia latają nawet kilka razy w tygodniu. Pułk świętuje w tym roku swoje 45-lecie, a takie urodziny zobowiązują. Aktywności sprzyja usytuowanie jednostki – niespełna 30 km od lotniska w Latkowie znajduje się poligon Centrum Wyszkozenia Artylerii w Toruniu, dostosowany także do działań lotnictwa. Nie trzeba przygotowywać skomplikowanego logistycznie kilkudniowego wyjazdu na ćwiczenia, można latać z macierzystej bazy.

W spokojne kwietniowe popołudnie zadania wykonują załogi 1. i 2. eskadry śmigłowców szturmowych latające na Mi-24W oraz 3. eskadra śmigłowców szturmowych wyposażona w uzbrojone wersje Mi-2URP / URP-G. Śmigłowce są uzbrajane na specjalnych stanowiskach na skraju lotniska, chronionych obwałowaniami przed przypadkowym odpaleniem rakiet czy działek. Technicy uzbrojenia sprawnie wsuwają niekierowane rakiety do zasobników i zakładają kierowane pociski na prowadnice. Choć wartość bojowa kierowanych przewodowo pocisków przeciwpancernych 9M14M „Malutka” jest raczej symboliczna, to jednak pozwalają one na podtrzymanie umiejętności doświadczonych operatorów, a nawet na szkolenie nowych.

Śmigłowce z wyrzutniami rakiet niekierowanych S-5 startują kluczem, za nimi, pojedynczo – maszyny z ppk-ami. Precyzyjnie wytyczona trasa omija rejony zamieszkane, prowadzi nad lasami i nad szeroką obwodnicą wychodzi nad teren poligonu. Śmigłowce z rejonu wyczekiwania kolejno wlatują na pas taktyczny. Lecą nisko, wykorzystując rzeźbę terenu i drzewa. Niestety, cel trzeba zidentyfikować wzrokowo. Ukryte wśród pagórków i okopów czekają wraki wycofanych już ze służby czołgów T-55. Wreszcie są – szare kanciaste sylwetki wtopione w tło terenu. Operator ocenia odległość od celu i odpala pocisk. Rakietka pędzi szybko, ale dla załogi w zawieszonym nieruchomo Mi-2 są to długie sekundy. Dobrze, że tu „przeciwnik” nie może odpowiedzieć ogniem. Pocisk widać

dzięki dymnemu śladowi i jaskrawej flarze na jego tylnej części. Operator kieruje pociskiem przy pomocy składanego dżwaka, śledząc położenie rakiety i celu. Nie używa przy tym żadnych pomocy optycznych, bowiem drgania śmigłowca i tak rozmyłyby obraz. Wreszcie cel ginie w obłoku eksplozji, nad którą jeszcze przez chwilę świeci odrzucona flara. Można zwracać do kolejnego ataku. Po zniszczeniu celów opancerzonych kolej na technikę – strzelca, który ogniem z pokładowego karabinu PK ostrzeliwuje tarcze pozorujące pozycje piechoty. Wreszcie koniec – uzbrojenie sprawdzone i zabezpieczone, można wracać do bazy. Przed nami widać poprzedzające nas Mi-2, za nami nad poligon wychodzą smukłe sylwetki Mi-24. Loty potrwają do późnej nocy.

Po zmierzchu swój trening rozpoczynają piloci szkolący się w lotach z wykorzystaniem gogli noktowizyjnych. Wykorzystuje się w nim

Obok: „Nocna straż” - kpt. pil. Piotr Ordon i kpt. pil. Mariusz Możdżeń przed kolejnym lotem treningowym w goglach noktowizyjnych. Poniżej: Dwa pokolenia pilotów: dowódca pułku pplk. pil. Zbigniew Rakoczy (w środku) w towarzystwie kpt. pil. Marcina Sieradzkiego (z lewej) i por. pil. Roberta Stankiewicza.

zmodernizowane śmigłowce Mi-2URP o numerach 7340 i 6947. Ich wnętrza pomalowano farbą pochłaniającą odbłaski, zmodernizowano wewnętrzne i zewnętrzne oświetlenie śmigłowca, a na przedniej części kadłuba zamontowano ostrza do przecinania drutów. Obydwie maszyny są wykorzystywane nie tylko do treningu w pilotażu, ale także w wykonywaniu zadań ogniowych. Załogi posługują się standardowymi goglami PNL-3 produkcji warszawskiego PCO, zintegrowanymi z nowymi hełmami lotniczymi THL-5.

Loty na Mi-2 to tylko początek szkolenia. Celem jest przygotowanie załóg śmigłowców Mi-24, zarówno do zadań na terenie kraju, jak i w misjach zagranicznych. Piloci z Inowrocławia latali już w Iraku, a wkrótce wejdą w skład polskiego kontynentu w Afganistanie.

Krótką przerwą w intensywnym szkoleniu były obchody 45-lecia Pułku, które odbyły się w dniu 16 maja na lotnisku w Latkowie. Tego dnia personel latający i naziemny Pułku zaprezentował się gościom zarówno w defiladzie na ziemi, jak i w powietrzu. Można też było obejrzeć z bliska śmigłowce i ich wyposażenie. Jednak już kilka dni później załogi „Kujawiaków” powróciły do swoich codziennych zadań.

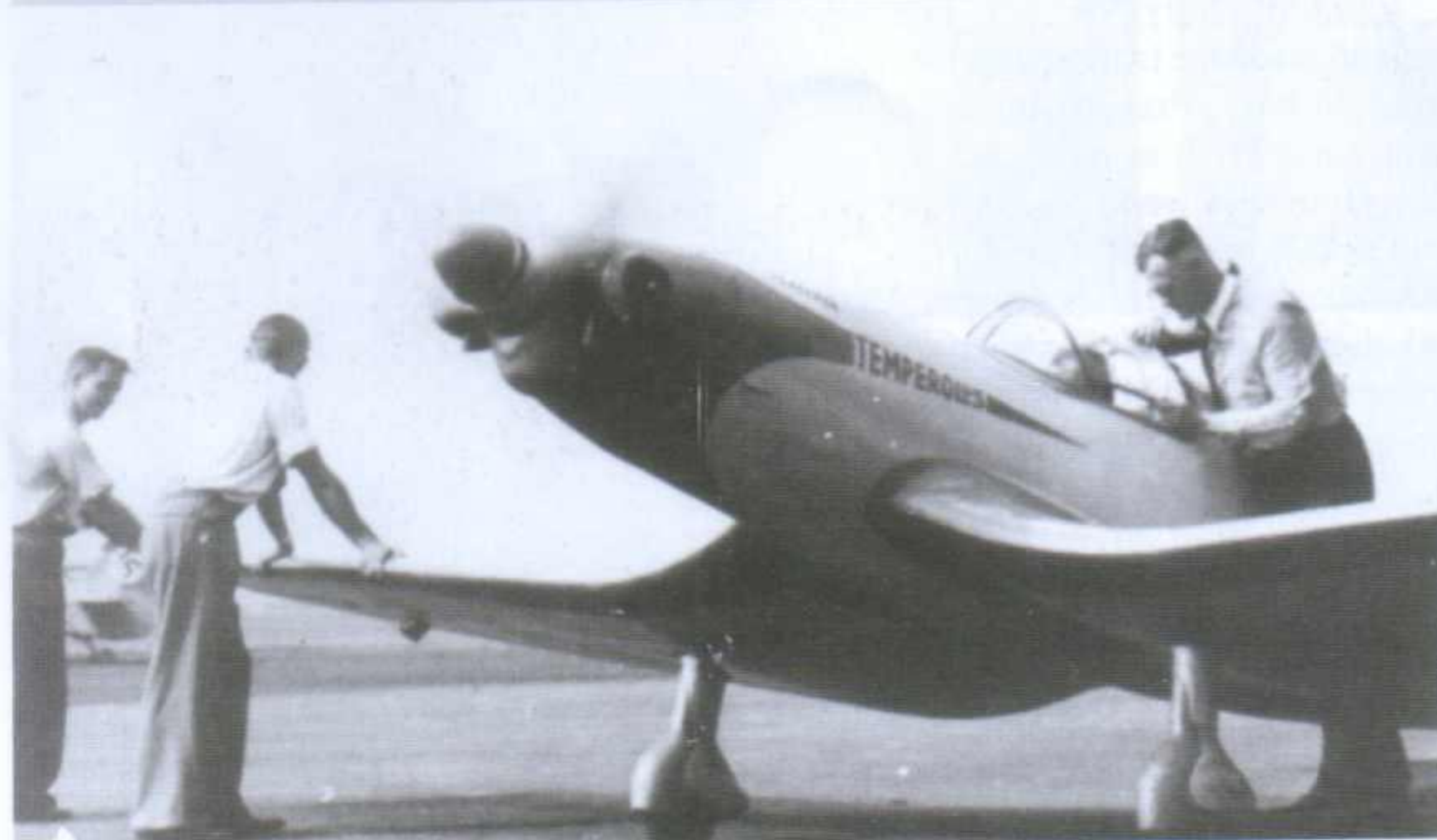
Tekst i zdjęcia: Miłosz Rusiecki



Polski epizod inż. Möllera



Późnym popołudniem, pewnego kwietniowego dnia 1951 roku ustawiono na skwerze w centrum Sosnowca niewielki dolnopłat. Występując w roli pomnika propagował Ligę Lotniczą. Gołym okiem było widać, że to realna konstrukcja lotnicza. Zgrabna sylwetka przypominała samolot myśliwski. Starannie wykończony przykuwał wzrok zwracając powszechną uwagę przechodniów. Niestety niewiele o nim wiadomo. Wiadomo było jedynie, że został odbudowany z wraka pozostawionego przez Niemców w 1945 roku. Czym jednak był w rzeczywistości, kto go zbudował, jakie były jego poprzednie losy i skąd w końcu znalazł się w Sosnowcu? Na te pytania nie znajdowano wówczas odpowiedzi. Dopiero po upływie półwiecza można było ze strzępków informacji pokusić się o odtworzenie historii tego niezwykłego samolotu.



Powyżej: Drugi egzemplarz Stomo 3V3 Temperolus D-YDAL na lotnisku Brema. (arch. A. Morgala)
Poniżej: Möller 3V11 Stürmer D-YNER, dwukrotny zdobywca rekordu świata. (arch. A. Morgala)



Obco brzmiące nazwisko Möller, vel Moeller, albo Meller, do niedawna było w Polsce mało znane. W ostatnich latach stało się jednak znacznie popularne, a przyczyniły się do tego dwie postacie. Pierwszy to niedawno zmarły prof. dr hab. Stefan Meller - wybitna osobowość, naukowiec i dyplomata, minister spraw zagranicznych, a poprzednio ambasador RP w Paryżu i w Moskwie. Dał się poznać jako czysty profesjonalista, bez zabarwień politycznych. Drugim jest Stephen Möller, młody Niemiec, osiadły w Polsce dziennikarz i publicysta oraz aktor, niezmiernie sympatyczna postać, który działał na rzecz zbliżenia narodów więcej, niż oficjalne instytucje razem wzięte.

Kilkadziesiąt lat wstecz żył jeszcze jeden, najmniej znany Möller, dwójga imion: Hans Günter, młody konstruktor lotniczy z Bremy. Wojenne losy rzuciły go w 1942 roku do okupowanej Polski. Mimo całej niechęci do najeźdźców, ci którzy się z nim zetknęli określali go mianem „porządnego Niemca”, nie ulegającego zbyt wpływowi władz nazistowskich.

Urodzony 28 lutego 1912 we wsi Grossensee koło Hamburga od początku interesował się lotnictwem. Rozpoczął od budowy modeli latających. Obserwował liczne w tym rejonie mewy nazywane tam Stormarn lub Sturmente. Nazwy późniejszych konstrukcji Möllera były słowotworami zawierającymi sylaby lub całe wyrazy określające wspomniane gatunki ptaków. W 1929 roku będąc uczniem 4 klasy gimnazjum w Bad Oldesloh zbudował pierwszą dużą konstrukcję latającą, tzw. Sitzgleiter, czyli lotnię w układzie Lilienthala nazwaną Kumulus. Przeszedł również szkolenie szybowcowe zdobywając później uprawnienia instruktorskie. W latach 1930-1933 studiował na Wydziale Lotniczym Politechniki w Oldenburgu, gdzie zaprojektował i zbudował wysokowyczynowy szybowiec Felix, który otrzymał znaki rejestracyjne D-STORMARN. Mający doskonałość 1:32 należał do klasy orchidei. Na zawodach w Rhön uzyskał wysoką ocenę jurorów sytuując się w czołówce szybowców. W 1935 zbudowano w Lubece dwa seryjne Felixy. Möller po uzyskaniu dyplomu pracował w latach 1933-1938 w wytwórni Focke Wulf w Bremie. Zatrudniony w biurze konstrukcyjnym projektował detale, a następnie całe elementy płatowców. W tym czasie podjął się, prywatnie, opracowania własnych projektów lekkich samolotów napędzanych silnikami stosowanymi w motoszybowcach. Pierwszym był Stohimo, a następnie w 1936 Stomo-1 (Stormarn-Motor), dla którego zarezerwowano rejestrację D-YBIM i Stomo-2, różniące się silnikami. Wszystkie pozostały na papierze w postaci nie zrealizowanych projektów. Dopiero kolejny, czwarty projekt Stomo-3 doczekał się budowy. Konstruktor korzystał tu ze wsparcia prywatnych donatorów. Najbardziej hojnym był Gustaw Ruth - właściciel fabryki lakierów lotniczych Temperol w Wansbeck. Prototyp Stomo 3V1 Temperolus, D-YDOL został po rocznej pracy ukończony latem 1937. Całe elementy konstrukcji wykonano w pokoju konstruktora mieszczącym się na I piętrze budynku mieszkalnego. Wyjmowano je przez okno znosząc po drabinach na ziemię! Samolot odznaczał się opływową linią. Kadłub o konstrukcji półskorupowej miał kabinę zamkniętą jednocześnie osłoną z pleksi, po otwarciu odejmowaną i odkładaną na bok! Trójdzielny płat otrzymał składane zewnętrzne skrzydła ułatwiające hangarowanie i transport na własnych kołach. Przeznaczony dla prywatnych użytkowników miał być prze-

chowywany w przydomowym garażu i dowożony na lotnisko na holu za samochodem. Pewien dysonans wprowadziło zastosowanie innego silnika niż pierwotnie projektowany rzędowy ILO. Zastępczo został zabudowany lżejszy, ale i mający mniejszą moc, dwucylindrowy bokser Kroeber M-4 o mocy 18 KM. Spowodowało to konieczność znacznego przedłużenia przodu kadłuba dla uzyskania właściwego wyważenia samolotu. Wygląd maszyny stracił na estetyce, a sam 3V1 był przyrównywany do mrówkojady. Niepomalowany płatowiec został dopuszczony do prób w locie. Oblotu dokonano na lotnisku w Bremie 29 sierpnia 1937. Okazyjny lot zapoznawczy wykonał na nim wówczas dr inż. Kurt Tank - główny konstruktor u Focke Wulfa, osiągając na Temperolusie prędkość 152 km/h, co przy 18 konnym silniku było ewenementem w technice lotniczej. W dniach 13-17. IX.1937 samolot wziął udział w konkursie. Okazał się najszybszą konstrukcją w tej klasie. Podczas wykonywania akrobacji na wysokości parterowej 3V1 zderzył się z ziemią ulegając zniszczeniu. Pilot przeżył, ale zmarł w szpitalu. Kilka miesięcy później: 15 kwietnia 1938 oblatano drugi, poprawiony egzemplarz Stomo 3V3 Temperolus (II) D-YDAL z nazwą Küchi dla uczczenia pamięci poprzedniego pilota. W płatowcu wprowadzono wiele zmian: niedzielony płat, nową osłonę kabiny, bardziej wydajne inne śmigło etc. Na samolocie wykonano kilkadziesiąt lotów z tego trzy zakończone przymusowym lądowaniem wskutek złej pracy silnika. Wkrótce jednak przerwano próby i 3V3 odstawiono do hangaru 10 czerwca 1939. Przyczyną była niewystarczająca moc zespołu napędowego znacznie ograniczająca możliwości samolotu. Silnik M-4 zdemontowano pozostawiając sam płatowiec przeznaczony do prac modernizacyjnych.

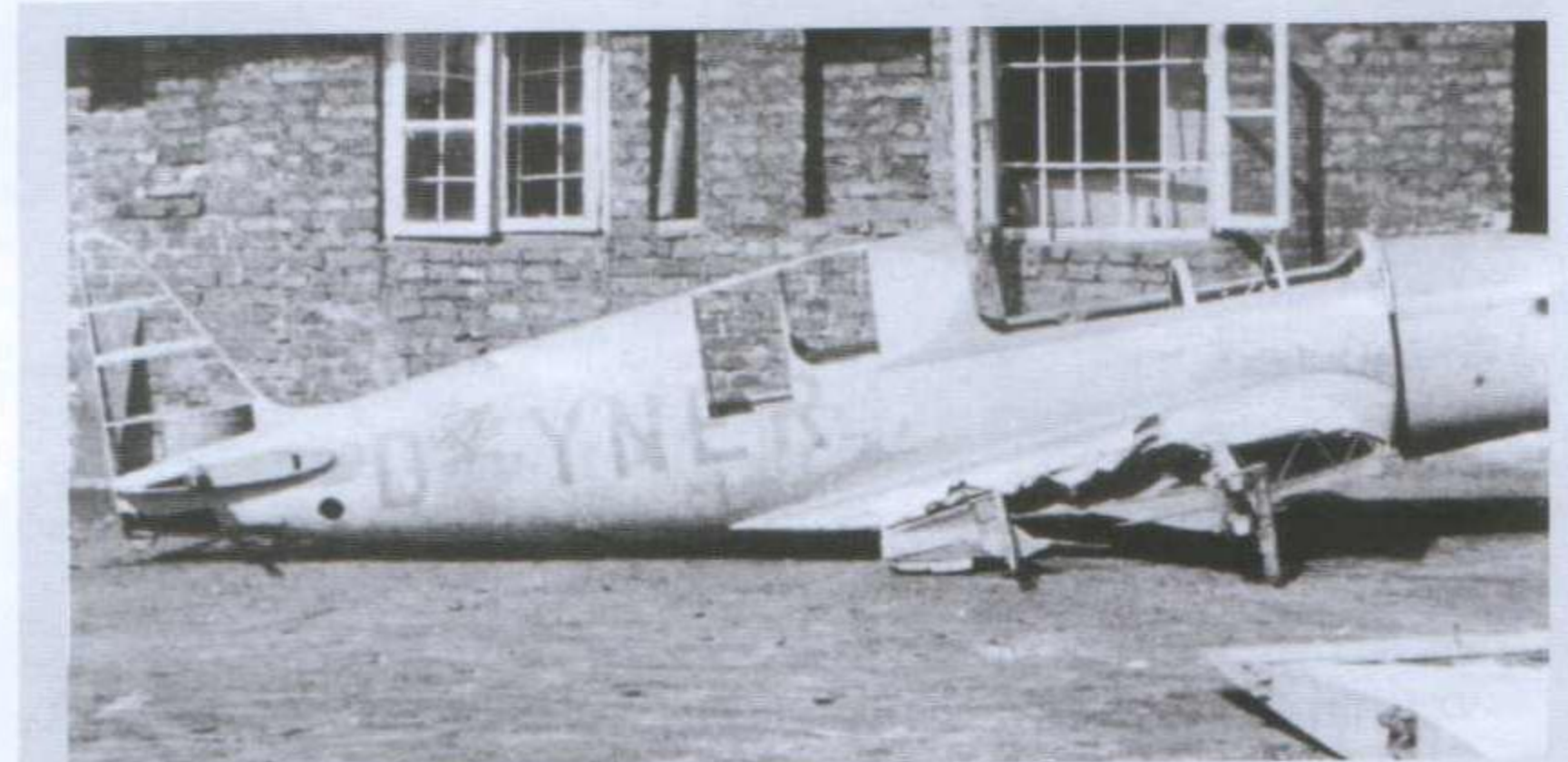
W styczniu 1938 inż. Möller otrzymał dane wyjściowe dla projektu samolotu przejściowego do nauki pilotażu zaawansowanego. Przedstawiony do oceny projekt Stomocri wraz z modelem został zwrócony z wieloma uwagami. Opracowany nowy projekt 3V11 Stürmer z silnikiem rzędowym Zündapp 42 KM został przyjęty. Zainteresował się nim dr inż. Ernst Heinkel poszukujący samolotu przejściowego dla myśliwca He-100 oblatanego w styczniu 1938. W przypadku akceptacji tego samolotu przez Luftwaffe ruszyłaby również produkcja seryjna 3V11. Obydwa samoloty miały podobny ogólny układ aerodynamiczny. W lutym 1938 Heinkel zadeklarował budowę nowej wytwórni dla produkcji Stomo 3, mającej znajdować się pod kierownictwem H.G. Möllera. Ponieważ zarysowała się kolizja interesów konstruktor przestał pracować u Focke Wulfa od sierpnia 1938. Współpraca z Heinklem nie została jednak podjęta i 1 października Möller założył samodzielną firmę mającą w programie budowę samolotów doświadczalnych i prototypów (Flugzeug Versuchbau) stanowiących wzorce dla konstrukcji budowanych seryjnie. Istniejąca pod nazwą Möller Flugzeugbau Hamburg była niewielką wytwórnią zatrudniającą na początku: jednego statyka-wytrzymałościowca, trzech rzemieślników i 8 wolontariuszy. Na warsztat jako pierwszy wzięto prototyp 3V11 Stürmer, Möller rozpoczął również intensywne poszukiwania potencjalnego wytwórcy płatowców i dostawców silników lotniczych. Pod uwagę były brane: nowy własny zakład, licencyjna budowa w innej wytwórni, a ponadto uruchomienie produkcji za granicą w Szwecji, Szwajcarii czy Hiszpanii? Heinkel wobec odrzucenia jego He-100 stracił jakiegokolwiek zainteresowanie dla Mö-3V11.



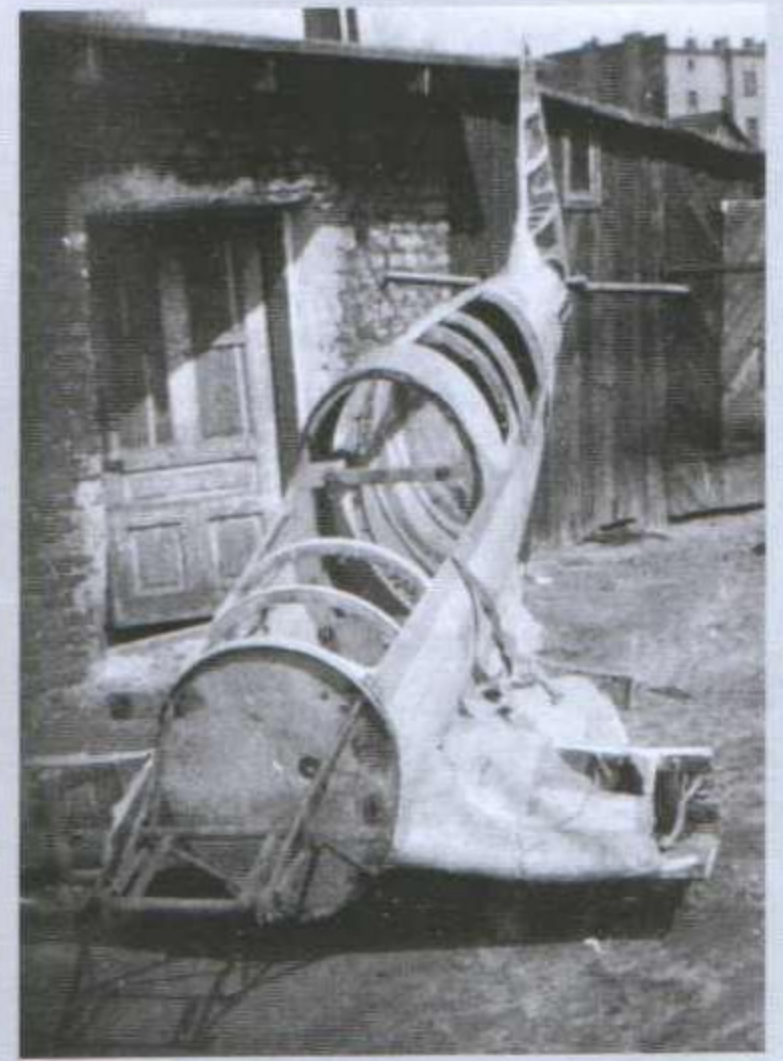
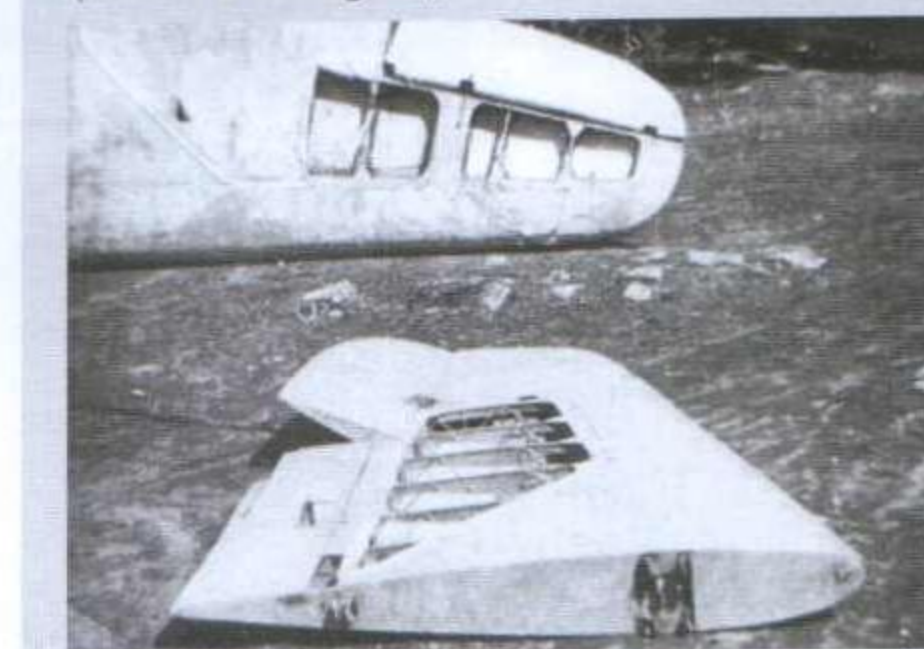
Powyżej: Zdeastrowany wrak 3V3 D-YDAL przed dworem Ciechanowskich w Grodzcu koło Będzina. (zdj. A. Morgała)



Śmigło - jedyna obecnie pozostałość po Stomo 3V3. Powyżej tabliczka znamionowa na śmigle. (zdj. A. Morgała)

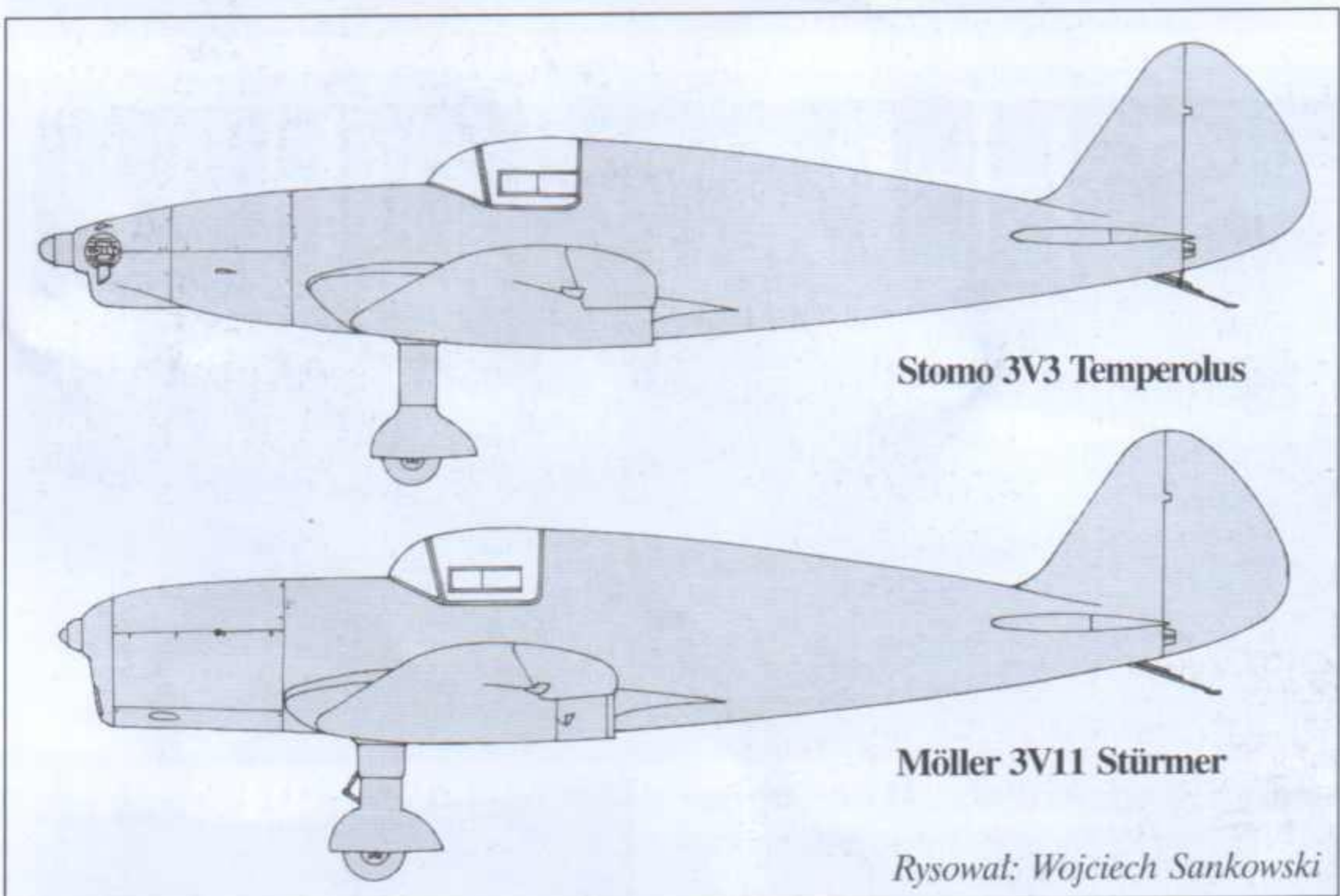


Powyżej: Wrak kadłuba 3V11 Stürmer D-YNER w 1949 r. przed magazynami modelarni w Sosnowcu przy ulicy Wiejskiej 8. Poniżej i obok: Zdjęcia inwentaryzacyjne ukazujące zniszczenia skrzydeł zewnętrznych i kadłuba tego samego egzemplarza. (arch. A. Morgała)





Powyżej: 3V11 w trakcie odbudowy, z prawej stoi Stanisław Meus. (arch. A. Morgała)
Poniżej: Malowanie napisów, niespotykaną dzisiaj techniką, na odbudowanym 3V11 posiadającym już symboliczną rejestrację SP-OLL. (arch. A. Morgała)



Poniżej: SP-OLL ustawiony na skwerze naprzeciw Dworca Głównego w Sosnowcu.



Rozmowy z innymi wytwórniami, jak Klemm, Fieseler i Siebel, skończyły się fiaskiem. Zakłady miały w pełni obłożone moce produkcyjne zamówieniami dla wojska. Jedynie wytwórnia Edmund Schneider Flugzeugbau w Grunowie wykazywała pewne zainteresowanie. W grę wchodziła produkcja serii próbnej w liczbie 10 do 20 sztuk. Schneider chciał jednocześnie, aby Möller wykonał projekt nowego samolotu turystycznego dla 2 osób z miejscami załogi usytuowanymi w pozycji leżąco-kłęczącej. Byłby to rozwój górnopłata Arara opracowanego poprzednio w Grunowie. Wobec piętrzących się przeszkód Möller zaczął poszukiwać wytwórni nie lotniczej specjalizującej się w obróbce drewna, którą można byłoby przestawić na produkcję samolotów. W tym celu wyjechał w grudniu 1938 na tereny Sudetenlandu anektowane przez III Rzeszę w październiku 1938. Na początku 1939 ukończył w swojej wytwórni w Hamburgu prototyp 3V11 Stürmer, który wykonał pierwszy lot 19 lutego 1939. Samolot miał rejestrację D-YNER i nazwę Ruth. Dla celów reklamy podjęto na nim próby pobicia światowego rekordu prędkości lotu na dystansach 100 i 1000 km. W pierwszej konkurencji ustalono 19 kwietnia 1939 prędkość 179,2 km/h. W drugiej osiągnięto 187,7 km/h 26 kwietnia 1939 na trasie Brema-Świerzyno (Schwessin), położone 8 km na południe od Koszalina. Obydwa rekordy zostały zatwierdzone przez FAI. Na miesiąc przed wybuchem wojny 3V11 wziął udział w wyścigach lotniczych we Frankfurcie n/M zajmując dobre 5 miejsce. Lot powrotny z zawodów 31 lipca 1939 był ostatnim wykonanym przez ten samolot, który w sumie wylatał około 100 h. Kolejną, ostatnią konstrukcją Möllera był dwumiejscowy Stomer S napędzany silnikiem Zündapp 50 KM. Prototyp ze znakami D-EFIB oblatano 6 czerwca 1939. Miesiąc później wziął udział w imprezie lotniczej na wyspie Wyk. Poddany próbom kwalifikacyjnym przez wojsko nie został przyjęty ze względu na zbyt delikatną konstrukcję. Wybrano wówczas konkurencyjnego Bücker 181 Bestmann przeznaczonego do roli samolotu szkolnego i łącznikowego. W dniu 1 września 1939 trzy egzemplarze seryjne Stomera S znajdowały się w trakcie budowy. Opracowano również projekt tego samolotu z kołem przednim (mit Bugrad). Oprócz tego istniały również projekty opracowane jeszcze w roku 1938: Stomo-5 i Stomo-6 (z kołem przednim). Do produkcji seryjnej w Grunowie przewidziano wersje: Stomo 3Z z silnikiem Zündapp Z-092 o mocy 52 KM i Stomo 3S z silnikiem Seld F2 32 KM. Początek II wojny światowej zatrzymał rozwój tych obiecujących konstrukcji. Wagi nabrały priorytety związane z zaspokojeniem potrzeb maszyny wojennej.

W końcu, w efekcie starań o pozyskanie zakładu powierzono Möllerowi kierownictwo wytwórni w Ziegelhals/Neise czyli w dzisiejszych Głucholazach na Śląsku Opolskim. Obciążono go jednak obowiązkiem produkcji wyrobów dla Luftwaffe. Nie ma pewności co do profilu produkcji. Prawdopodobnie były to jednak elementy oszklenia kabin wykonywane ze szkła organicznego czyli pleksi. W 1942 oddano mu drugi większy zakład w Zawierciu nazywanym podczas okupacji Warthenau O/S. Asortyment produkcji był tam o wiele szerszy, o czym nieco dalej.

H.G. Möller był jednym z bardziej uzdolnionych, a niedocenianych konstruktorów lotniczych. Kierunek jego zainteresowań i działalność nie pokrywały się z oficjalną polityką totalitarnego państwa, jakim była III Rzesza. Nie mógł zatem liczyć na poparcie ze strony władz. Wszystkie jego konstrukcje powstały dzięki własnej zapobiegliwości i wsparciu udzielonemu przez prywatnych sponsorów. Sprawilo to, że były mało zauważalne, pozostając w cieniu innych, bardziej ekspozycyjnych.

nowanych samolotów. Począwszy od pierwszego projektu płatowce Möllera odznaczały się piękną opływową linią. Sylwetką przypominały samoloty myśliwskie. Rozwiązaniem wyprzedzały inne konstrukcje tej klasy, stanowiły wzorzec, do którego bezskutecznie nawiązywano w późniejszych projektach, nie osiągając poziomu, jaki prezentowały wzorcowe samoloty. Möller po wojnie osiadł w Delmenhorst, gdzie założył wytwórnię wyrobów użytkowych wykonywanych z pleksi. W tym czasie przyłgął do niego przydomek: Plexi Möller. W dalszym ciągu interesował się techniką lotniczą rozwijając m.in. technologię wykonywania osłon kabin, ale całego samolotu już nie zbudował. Zmarł 22 kwietnia 1979 w wieku 67 lat.

Silnie uprzemysłowione obszary Górnośląska i Zagłębia Dąbrowskiego zostały podczas okupacji hitlerowskiej (wrzesień 1939 - styczeń 1945) włączone do III Rzeszy. Niezniszczony przemysł pracował na rzecz wojska. Niektóre mniej przydatne przedsiębiorstwa likwidowano tworząc w ich miejsce kolejne o produkcji ściśle militarnej. W starych opróżnionych halach ustawiano nowe linie produkcyjne. Jedną z takich fabryk włókienniczych - dawną przędzalnię Berenta w Zawierciu oddano w 1942 pod kierownictwo inż. Möllera. Do hal, po wywiezieniu krosien, sprowadzono obrabiarki, urządzenia i wyposażenie warsztatów. Utworzone zostały wydziały: mechaniczny I i II, obróbki cieplnej, stolarnia, malarnia, montażownia itd. W sąsiedniej willi powstało biuro konstrukcyjne. Z silnie bombardowanego Hamburga przewieziono prototypy 3V3 D-YDAL i 3V11 D-YNER. Jakkolwiek zakład w Zawierciu, nazwany od jego inicjałów HGM Werke, miał produkować elementy dla innych płatowców, to konstruktor nosił się z myślą uruchomienia na uboczu budowy własnych samolotów. Sprawę ułatwiały znajdujące się w Zawierciu lotniska polowe w Borowym Polu i w Blanowicach, a ponadto nieco oddalona duża baza lotnicza czyli Fliegerhorst Udetfeld w Mierzęcicach. Wytwórnia pracowała na pełnych obrotach od 1942 do końca 1944 roku. Była zakładem średniej wielkości zatrudniającym około 500 pracowników. Np. wg zachowanego sprawozdania z 1 lipca 1944 liczba ta wynosiła 468 osób w większości przymusowo zatrudnionych. Asortyment produkcji był urozmaicony. Wyróżniającym się produktem były kompletne, oszklone przody bombowców He-111 (Beobachtung Bugkanzel), 20 sztuk na miesiąc. Kolejną pozycję stanowiły podwieszane zapasowe zbiorniki paliwa (Zusatz Kraftstoffbehälter), przeważnie o pojemności 200 l, 200 szt./mies. Stosowano je m.in. w Bf-109, Bf-110, Fw-190 etc. Nie mniej licznym wyrobem były kuliste butle tlenowe (Sauerstoff Flaschen) dla instalacji pokładowych, do 200 szt./mies. Na wydziałach mechanicznych produkowano również klapy chłodzenia powietrznego silników Fw-190 (Luftkühlungskappen), wiatrochrony z pancerną szybą dla osłon kabin samolotów myśliwskich (Windschutzscheibe mit Panzer-glass), oszklone osłony kabin (Kabinenhau-be, Kabinen Verglassung) dla różnych samo-

lotów myśliwskich. Na wydziale obróbki drewna wykonywano skrzydła i usterzenia ogonowe, jak również adaptowano skrzydła szybowców wyczynowych przez obcięcie partii nasadowych o około 0,5 m i ponownym założeniu okuć nośnych na dźwigarach. Wobec szybkich postępów Frontu Wschodniego, rozpoczęto pod koniec 1944 ewakuację zakładu w głąb III Rzeszy. Nie udało się jednak wywieźć wszystkiego. Na miejscu pozostały niektóre gotowe wyroby jak np.: podwieszane

zbiorniki paliwa oraz półfabrykaty osłon kabin i co najbardziej dziwne kompletne płatowce: Stomo 3V3 i Stürmer 3V11. Po zakończeniu wojny pozostałości te zwieziono do Szkoły Szybowcowej Ministerstwa Komunikacji - DLC w Grodźcu k/Będzina. Niektóre z nich jak: zbiorniki i osłony kabin złożono w oddalonym kącie hangaru na górze Parci-na, a płatowce zmagazynowano w wielkich stodołach dworu Ciechanowskich, znajdującego się w samym miasteczku. Po raz pierw-

ELEMENTY SAMOLOTÓW PRODUKOWANE W HGM WERKE 1942-1944



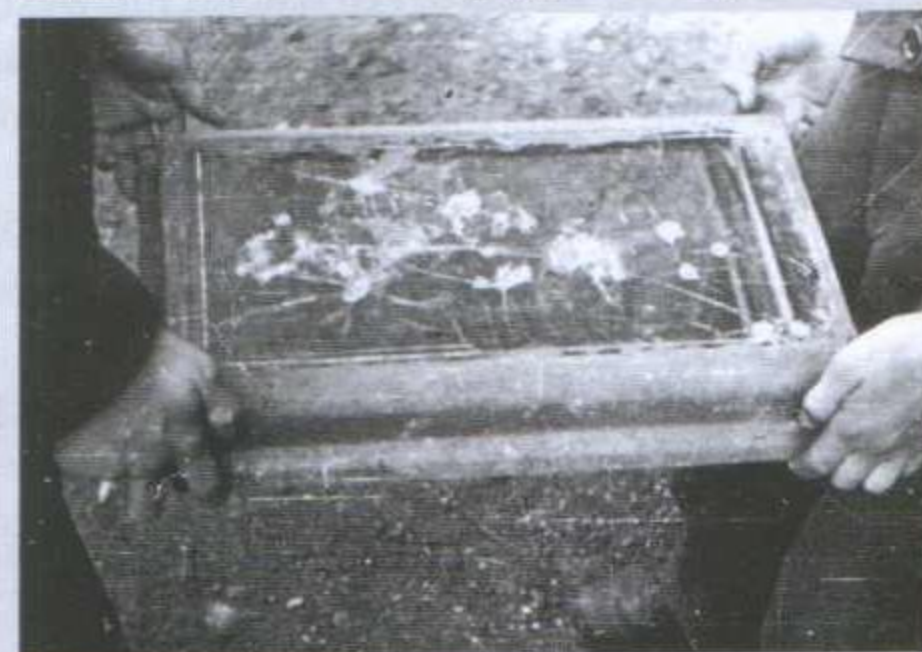
Powyżej: Oszklone przody bombowców He-111, 20 sztuk na miesiąc.

Obok: Podwieszane zbiorniki paliwa zwiezio-ne w 1945 z Zawiercia do szkoły szybowco-wej w Grodźcu. (arch. A. Morgala)



Powyżej: Elementy konstrukcji myśliwca Fw-190: 1. Klapy chłodzenia powietrznego silni-ka, 2. Wiatrochron z szybą pancerną, 3. Podwieszany zbiornik paliwa. (arch. A. Morgala)

Obok: Szyba pancerna do wiatrochronu w samolocie myśliwskim. (zdj. A. Morgala)



Powyżej: Ster kierunku seryjnego 3V11 wykonany z drewna. (zdj. A. Morgala)
Obok: Nie oszklone osłony kabiny samo- lotu Me-410. (zdj. A. Morgala)

szy widziałem te samoloty w lipcu 1947. Składane pod dachem wyglądały świeżo, nie mając tak licznych ubytków jak rok później po usunięciu ich na otwartą przestrzeń. Jesienią 1948 roku, po likwidacji ośrodka szybowcowego, płatowce przewieziono do Sosnowca. W warsztacie miejskiej modelarni lotniczej, przy ul. Wiejskiej nr 8, należącej do Oddziału Ligi Lotniczej dokonano oglądu i oceny pod względem przydatności do remontu. Stan zniszczenia określono na ponad 40%. Postanowiono odbudować dla ekspozycji statyczny 3V11 - posiadacza dwóch światowych rekordów prędkości i potencjalnego samolotu przejściowego na myśliwiec He-100. Samolot był powód wyboru właśnie tego samolotu pomimo większego stopnia zniszczenia płatowca. Zdecydował tutaj estetyczny, bardziej „samolotowy” wygląd, od nieco groteskowego długonosego „mrowkojada” 3V3. Ponadto brak silnika był tu łatwiejszy do ukrycia pod blachami osłon. Śmigła obydwu samolotów zachowały się w całości. Będąc w znośnym stanie wymagały jedynie malowania. Brakujące elementy pokrycia i usterzenia oraz podwozia 3V11 wykonano w modelarni. Usterzenie ogonowe usztywniono dodatkowo krótkimi zastrzałkami. Inicjatorem przedsięwzięcia i prowadzącym odbudowę samolotu był Stanisław Meus pilot A. Śl. - znany od przedwojnia lokalny działacz lotniczy, poprzednio kierownik Ośrodka Szybowcowego Sosnowiec-Grodzice, a później szef Oddziału Miejskiego Ligi Lotniczej w Sosnowcu. Prace remontowe wykonywali wykwalifikowani stolarze i mechanicy lotniczy. Końcowa kosmetyka łącznie z malowaniem napisów były dziełem inżyniera specjalisty. Odbudowany 3V11, wykonany jak do lotu z symbolicznymi znakami rejestracyjnymi SP-OLL, przedstawiał się nad wyraz efektywnie. Niesłusznie nazwany przez prasę makietą, był właściwie odbudowanym samolotem, a przy nieco innym ukiernikowaniu prac stałby się pełnosprawną maszyną zdolną do wykonywania lotu. Pod wieczór 30 kwietnia 1951 dźwięk ustawił go na postumencie pośrodku skweru naprzeciw Dworca Głównego w Sosnowcu. Znajdował się tam przez kilka miesięcy wzbudzając zrozumiałe zainteresowanie. Później został zdjęty. Do dzisiaj nie pozostał po nim właściwie żaden materialny ślad poza kilkoma archiwalnymi zdjęciami. Z drugiego, nie odbudowanego 3V3 ocalało jedynie śmigło z tabliczką znamionową. Inż. Möller rozpoczynając karierę konstruktorską, ani na chwilę nie przypuszczał, że jego samoloty dokonają żywota, kilka do brych lat po wojnie w odległym, polskim Zagłębiu Dąbrowskim. Pomimo, że 3V11 zszedł był rozklejony w niezbyt eleganckiej formie, należy wyrazić żal, że nie znalazł w końcu miejsca w muzeum. Cóż, wówczas nie było ku temu odpowiedniego klimatu, a na pochođenje samolotu patrzono krzywym okiem. O muzeum lotnictwa jeszcze w ogóle nie słyszano. W ten sposób zaprzepaszczono jednak możliwość posiadania cennego eksponatu - zdobywcy dwóch rekordów świata, mającego swoje miejsce w historii lotnictwa.

Andrzej Morgala



HIERONIM STAWICKI

Wspomnienia lotnika

Hieronim

Urodził się 25.09.1914 r. w wsi Czyściec kolo Szamotuł. Marzeniami o lataniu zaraził się od starszego brata Czesława, który w 1926 r. wziął go na pokazy lotnicze, a sam będąc pasjonatem lotnictwa zatrudnił się w poznańskiej firmie „Samolot”. W wolnym czasie, wraz z kolegą, zaczął budować w stodole w Ludomach (okolicie Obornik Wielkopolskich) awionetkę. To jeszcze bardziej wzbudziło wyobraźnię i pragnienia Hieronima. Niestety, przy tych pracach Czesław przeziębził się, trafił do szpitala i w roku 1928 zmarł. Dla Hieronima był to cios podwojny - strata brata i zaważenie się marzeń. Te jednak szybko powróciły, podjął naukę zawodu tokarza w szkole zawodowej przy zakładach Hipolita Cegielskiego i zapisał się na kurs szybowcowy w Aeroklubie Poznańskim. Jednak nie miał szczęścia. Jednoosobowa komisja kwalifikująca, w osobie chorążego sanitariusza z 3. Pułku Lotniczego na Ławicy, uznała za niezdolnych do latania i szkolenia wszystkich dwudziestu kandydatów. Większość zrezygnowała, Hieronim przychodził na lotnisko. Pozwolono mu wykonywać różne prace pomocnicze. Miał to chętnie, tym bardziej, że pozwalały mu one na kontakt z lotnictwem.

W roku 1935 został powołany do wojska z przydziałem do 3. PL. Rok później przeniesiony do Centrum Wyszkolenia Technicznego Lotnictwa w Bydgoszczy. Liczył, że uda mu się załatwić skierowanie na kurs pilotażu, ale wnet i to - przy olbrzymiej ilości kandydatów na przyszłych pilotów - okazało się niemożliwe.

Po zakończeniu służby wojskowej powrócił do Poznania do pracy w zakładach Cegielskiego. 28 sierpnia 1939 r. otrzymał kartę mobilizacyjną z przydziałem do 6. PL we Lwowie. We wrześniu nie powojował długo, bowiem lotnisko zostało zbombardowane przez Niemców i zaraz po tym ewakuowane na lotnisko zapasowe. Starszy szeregowy Hieronim Stawicki ewakuował się do Siedlec, gdzie zgubił się ze swoim dowódcą i wraz z dwoma innymi twa-

rzymami broni zaczął szukać swojej jednostki. Po kilku dniach trafił do jednostki lotniczej. Była to 161. Eskadra Myśliwska. Wraz z nią 18 września w Śniatyniu przekroczył granicę polsko-rumuńską. Tam został wraz z innymi internowany. Kilka razy zmieniano miejsca lokalizacji obozu, aż 6 stycznia 1940 r. razem z trzema kolegami uciekli z obozu i przy pomocy Rumunów dotarli do Konstancy, do polskiej ambasady. Otrzymał nowe personalia i pod nazwiskiem Jan Krzyszowski 14 stycznia 1940 zameldował się w porcie na statek „Suczawa”. Następnego dnia „Suczawa” rzuciła cumy i rządzić sobie z wyjątkowo silnym sztormem zeszeliście dotarla do Grecji, następnie zawinęła do Konstantynopola, na Malte, do Salerno we Włoszech, żeby 5 marca 1940 r. zawinąć do Marsylii. Tutaj wrócił do swojego nazwiska. Po kilku dniach w kiepskich warunkach obozu dla internowanych został zakwalifikowany do grupy 68 fachowców i przeniesiony do Tuluzji-Blagnac, do zakładów Dewoitine. W fabryce pracował do połowy maja. 19 maja wymaszerował wraz z innymi Polakami do Tuluzji, stamtąd pociągami do Port Vendres nad Morzem Śródziemnym i dalej na pokładzie francuskiego niszczyciela do Casablanki. Tam znowu kilkanaście dni tulałcki by ponownie drogą morską w lipcu dotrzeć do Gibraltaru, a stamtąd do Szkocji.

12 sierpnia 1940 r. wyjechał na lotnisko Bramcote kolo Coventry, gdzie skrzyżli się na samolotach Fairey Battle dwa polskie dywizyjny bombowce - 304. i 305. Hieronim Stawicki dostał przydział do 304. DB. W Coventry były duże zakłady Rolls-Royce'a produkujące silniki i z tego powodu Niemcy starali się częstymi i dużymi nalotami te zakłady zniszczyć. Wobec tak dużego zagrożenia, wszystkich, którzy nie byli niezbędni ewakuowano poza miasto. 21 sierpnia 1940 r., wobec niepełnego zatrudnienia, z kilkoma kolegami trafił na wypocznokę do Blackpool. Na początku 1941 r. Hieronim został przeniesiony do 306. DM, w którym służył blisko trzy lata. Zdał egzamin na mechanika i awansował na stopień plutonowego. Ale cały czas „ciągnięto” go do latania. 3 listopada 1941 r.

został oddelegowany do 16. Polskiej Szkoły Pilotażu Podstawowego (SFTS) w Newton. Miał dbać o to, żeby wszystkie drobniejsze usterki usuwać na płycie lotniska, a tylko samoloty z poważniejszymi uszkodzeniami i awariami odsyłać do hangarów. Tu nadarzyła się okazja do polatania. Brał się na pokład jako pasażer z pilotami, którzy wykonywali obloty po pracach remontowych. Okazało się, że nie tylko on marzył o lataniu. Pewnego dnia, w porze obiadu, jeden z mechaników wsiadł do Oxforda, zapuścił silniki, wystartował i wykonał kilka okrążeń lotniska. Chciał tym pokazać, że mimo kilkukrotnych odmów skierowania na kurs pilotażu jest gotów do zmienienia specjalności wojskowej.

Hieronim pracy miał sporo, z zadań wywiązywał się wzorowo i zdobył uznanie. Angielski pułkownik powiedział, że gdyby był w RAF, a nie w PSP, miałby już awans na sierżanta. Otrzymał też informację, że 300. DB przezbraja się z Wellingtonów na Lancastery. A że załoga tam składa się z siedmiu osób, słusznie założył, że będzie potrzebny personel latający. W roku 1944 zameldował się w dowództwie PSP w Londynie z podaniem o przyjęcie na kurs personelu latającego. Podanie przyjęto i kazano czekać. Wkrótce przyszło wezwanie do Blackpool na dwa dni trwające badania lekarskie. Opinia komisji była pozytywna i po kilku kolejnych dniach zameldował się w Walii na lotnisku St. Athan. Tuż po przybyciu załatwiono wszystkie sprawy formalne, a już następnego dnia wsadzono Hieronima do samolotu Airspeed Oxford i angielski pilot wylatał z nim kilka godzin. Po kolejnych trzech dniach rozpoczął się dziesięciodniowy kurs. W kursie uczestniczyli Anglicy, Francuzi, Czesi i jedyny Polak - Hieronim Stawicki. Po kursie pozytywnie zdał egzamin i otrzymał brytyjski stopień sierżanta (Sergeant) i stosowną odznakę mechanika pokładowego (Fly Enginner). Po kursie na lotnisko przyjechało sześciu Polaków, wśród nich jeden oficer. Tam spotkali się pierwszy raz. Porucznik Tadeusz Wierzbowski - pilot, Franciszek Franczak - nawigator, Jan Krzewiński - radiotelegrafista, Czesław Blicharski - bombardier, Jan Soltys i Jerzy Kołtonowski - strzelcy, Hieronim Stawicki - mechanik pokładowy.

Załoga

„Tam powstała załoga – załoga por. pil. Wierzbowskiego. Dla wszystkich specjalności zaczął się wnet kurs teoretyczny na samolot Handley Page Halifax a następnie Avro Lancaster. Wykłady odbywały się w języku angielskim. Bardzo użyteczne okazały się makiety i inne pomoce naukowe. One najwięcej pomagały zrozumieć, jak to wszystko działa, gdzie jest jaki zawór, gdzie co zamknąć i gdzie co otworzyć. Instruktorzy nie zwracali uwagi, że mówią do Polaka, Francuza czy Czecha. Pisali prawą ręką a w lewej trzymali szmatę. Pisali na tablicy i po chwili mazali to. Kto pisał wolniej, miał problem. Kurs teoretyczny i praktyczny na ziemi kończył się egzaminem w języku angielskim dnia 10 października 1944 roku. Zdałem go bardzo dobrze. Teraz już jako sierżant, w nowym mundurze, z polską lotniczą gapą na nim i angielskimi dystynkcjami na rękawie wyjecha-

łem na urlop. Po urlopie, 28 października 1944 cała załoga zgłosiła się o godz. 14:00, na lotnisku Blyton przy Halifaxie z końcową literą kodową L. Był też angielski instruktor, F/L Oakeshott, po którego ostatnich wskazówkach zajęliśmy swoje miejsca w samolocie. Tak jak mnie nauczono, robię przegląd przedstartowy. Mechanicy podłączają akumulatory, zapuszczamy silniki. Zaskakują wszystkie, parametry zgodne z normami. Próba wszystkich silników na pełnej mocy. Wszystko OK. Pilot prosi o zgodę na start. Otrzymujemy ją. Mechanicy zabierają podstawki spod kół, nieco zwiększam moc i olbrzymia maszyna leniwie przesuwają się po pasie kołowania, by wreszcie zrobić zakręt na pas startowy. Pilot instruktor zajął moje miejsce, ja za nim przy wskaźnikach paliwa, temperatury i ciśnienia oleju. Wierzbowski zaciska hamulce a instruktor daje pełną moc. Maszyna płynnie odrywa się od runwayu. Chowamy podwozie i klapy o parę stopni. Wisimy w powietrzu. Instruktor redukuje obroty z 3000 na 2850 na wznoszeniu, później, kiedy osiągamy założony pułap do 2560. Instruktor dużo rozmawia z pilotem. Daje kolejne wskazówki, każde lecenie to w prawo, to w lewo, w górę, w dół.

Mnie pyta o parametry pracy silników i o to, czy wszystko w porządku. Ten pierwszy nasz lot z kilkoma startami i lądowaniami trwał 2 godz. 55 min i zakończył się zadowoleniem naszym i instruktora. W ciągu kolejnych dni następne loty na trening startów, lądowań i zgranie się w locie oraz loty w szyku, w tym także loty w nocy. Kolejne szkolenie to trening ostrego bombardowania i strzelania. W ostatnim locie szkoleniowym, na dużym pułapie pilot musiał opuścić na chwilę swój fotel i przejść w tył samolotu. Stery miałem przejąć ja. Nie usiadłem na miejscu pilota, tylko stojąc z boku fotela chwyciłem za jeden róg steru i tak próbowałem pilotować Halifaxa. Wydawało mi się, że spełniają się moje marzenia. Tymczasem samolot nieco inaczej wyważony, zadarł nos i zaczął się wznosić tracąc przy tym prędkość. Pchnąłem sterownicę, samolot zaczął nurkować na dodatek skręcając w prawo. Nie wiem, jak by się te akrobacje skończyły, gdyby w porę nie wrócił pilot. Okazało się, że pilotowanie to nie taka zupełnie prosta sprawa.”

Ten lot zakończył kurs lotów na Halifaxie, rozpoczęty 28 października i zakończony 8 grudnia 1944 r. Po krótkim urlopie, na



Powyżej: Centrum Wyszkozenia Technicznego Lotnictwa w Bydgoszczy, 1936 r. Hieronim Stawicki klęczy w środku za śmigłem.

Poniżej: W latach 1941-43 Stawicki obsługiwał maszyny 306. Dywizjonu Myśliwskiego.





Powyżej: Mechanik pokładowy Hieronim Stawicki, 1944 r.

Obok: Załoga por. pil. Tadeusza Wierzbowskiego po wykonaniu lotu na bombardowanie Bochum w dniu 22.03.1945 r.

Poniziej: Personel 300. Dywizjonu Bombowego pozuje do zbiorowej fotografii na tle jednej z maszyn tej jednostki.



tym samym lotnisku, rozpoczął się dla załogi por. Wierzbowskiego kurs teoretyczny i praktyczny na samolot Avro Lancaster. Teorii było niewiele, oba typy bombowców były do siebie podobne. Po wylądowaniu 10 godzin na nowej maszynie załoga otrzymała krótki urlop i skierowanie do 300. Dywizjonu Bombowego. Od 17 stycznia rozpoczęli loty doskonalące nawigację i bombardowanie. Hieronim zdawał sobie sprawę, że zbliżające się loty operacyjne to nie zabawa i będzie mogło się zdarzyć tak, że pilot może zostać ranny. Ktoś wtedy powinien przejąć stery. Na lotnisku był symulator lotów. Sierżant Stawicki zgłosił się na ochotnika do przeszkolenia na funkcję drugiego pilota i od 24 stycznia rozpoczął loty na symulatorze. Wreszcie nadszedł dzień 2 lutego 1945 r. ...

Pierwszy lot bojowy

„W dywizjonie codziennie rano po śniadaniu jest zbiórka wszystkich załóg. Dowiadujemy się tam najświeższych wiadomości z Dowództwa Grupy. Przychodzą wyniki ostatnich bombardowań. Załogi w nich uczestniczące mogą spodziewać się pochwał za dobre wykonanie zadania bądź nagan za złe bombardowania czy złe zdjęcia z akcji. Wszyscy czekają na najważniejsze, kiedy dowódca wypowie ceremonialne słowa: *Dzisiaj na wojnę lecą załogi...*

i tu wymienia nazwiska członków załóg i podaje godzinę wylotu na akcję. Na tej zbiórce padło: załoga Wierzbowskiego leci na Lancasterze „A” na swój pierwszy lot bojowy. Był to dzień dla mnie świąteczny – 2 lutego jest świętem Matki Boskiej Gromnicznej. Pomyślałem – dobry początek. Na odprawie przed lotem stały się wszystkie załogi w kompletach. Na sali wisiała duża mapa Europy, na której czarną taśmą zaznaczone były drogi do lotu nad cel, ze wszystkimi zmianami kursów, z zaznaczeniem koncentracji artylerii p.lot., reflektorów, lotnictwa myśliwskiego, no i sam cel. Na dzisiejszą noc było to Wiesbaden na terenie III Rzeszy. Po odprawie już nie można pójść na kwatery, należy ubrać się w kombinezony, wziąć spadochron i czekać na rozkazy z Bomber Command. Przychodzi potwierdzenie akcji. Jeszcze tylko zafasowanie prowiantu na lot i do maszyn. Obchodzę samolot, usuwam zabezpieczenia zewnętrzne, wchodzę do wnętrza. Sprawdzam ilość paliwa, oleju, tlenu, także to, czy w samolocie wszystko jest na swoim miejscu. Uruchamiam kolejno od lewego zewnętrznego do prawego zewnętrznego wszystkie cztery silniki i przeprowadzam ich próbę bacznie kontrolując ciśnienie oleju oraz temperatury oleju i cieczy chłodzącej. Wciskam hamulce i daję pełną moc silników. Wszystko w porządku. Pokazuję

mechanikom naziemnym i mojej załodze czekającej na zewnątrz podniesiony kciuk, znak, że maszyna gotowa do lotu. Załoga zajmuje miejsca w samolocie i kołujemy na start. Na odprawie powiedziano, że starty odbędą się w kolejności zgodnej z literami kodowymi na kadłubie. Oznacza to, że startujemy jako pierwszy. Wykołowanie na pas startowy, pełna moc silników, zwolnienie hamulców i nie ma na co czekać. Po chwili już jesteśmy w powietrzu. Za nami w odstępach jednonominutowych startują kolejno pozostałe załogi. Po starcie Franio – nasz nawigator – kieruje nas nad miasto Riding, które jest miejscem zbiórki całej wyprawy bombowej i stamtąd obieramy wyznaczony kierunek do celu. Już nad brzegami Francji i Holandii wita nas niemiecka artyleria przeciwlotnicza. Myśliwce zazwyczaj w taki gęszcz maszyn nie pchają się. Liczą na to, że któraś z maszyn wypadnie z szyku. Świeci duża ilość reflektorów. Te świecące niebieskim światłem sięgają bardzo wysoko i starają się wyłowić samoloty. Zbliżamy się do celu. Dwie minuty przed nim nasz radiotelegrafista dostaje z Grupy ostateczną wiadomość o kierunku i sile wiatru nad celem. Nasz bombardier Czesiu wprowadza dane do celownika. Franio melduje, że cel mamy przed nosem. W tym samym czasie zaczyna się oświetlanie celu dużą, czerwoną flarą. Otwieram drzwi komory bombowej a Czesiu w tym czasie naprowadza pilota. Ten ostatni walczy z Lancasterem, bo od bliskich wybuchów pocisków artylerii p.lot. samolot to staje dęba, to skręca gdzie sam chce lub wali się w dół. A nie dość, że bombę należy rzucić precyzyjnie, to jeszcze precyzyjnie należy wykonać zdjęcia. Maszyna powinna wówczas lecieć poziomo. Wreszcie słyszemy zgrzyt wyczepiającej się z zaczepów wążącej 4000 funtów bomby. Zrobiło się jakoś raźniej mimo, że artyleria przeciwlotnicza strasznie bije. Jest kilka dziur w kadłubie i skrzydłach, ale my nie jesteśmy ranni, silniki pracują jak należy a zbiorniki paliwa całe. Pełna moc silników i bierzemy kurs na bazę. Wchodząc na powrót nad wody Kanalu, radiotelegrafista zgodnie z wymogiem zgłasza nasze wejście w jego strefę. Po chwili pilot zgłasza się na lotnisko i melduje nasz powrót prosząc o zgodę na lądowanie. Po przyziemieniu kołujemy na nasze stanowisko i zdajemy samolot mechanikom naziemnym a sami udajemy się zdać sprawę z przebiegu lotu oficerom wywiadu. Przed wejściem na salę czekał na nas kapelan, który witał każdego z nas z osobna i częstował kieliszkiem rumu. Jeśli zdawanie sprawy z lotu zakończyło się po północy, załoga nie musiała się stawiać na porannej odprawie. Jeśli natomiast przesłuchanie skończyło się przed północą, należało rano stawić się na odprawie, gdyż oznaczało to, że można być wyznaczonym w tym dniu ponownie na lot.”

Latali na akcje głównie w nocy, ale były też loty na bombardowania w dzień. Wówczas samoloty bombowe dostawały osłonę myśliwców. Najcięższym z takich lotów, jaki zapamiętał sierżant Hieronim Stawicki, był nalot na Bremę wykonany 23.03.1945 r.

Nad Bremą

„Wystartowaliśmy o godz. 07:01. Oslaniały nas między innymi trzy polskie dywizjony myśliwskie, które uwijały się wysoko nad nami ni-

czym jaskółki. Przed nami leciały specjalne Lancastery przeznaczone do przenoszenia 10-cio tonowych bomb, tzw. „Grand Slam”. Samoloty te nie miały drzwi komory bombowej, a podwieszona w niej bomba wyglądała jak spód kadłuba samolotu. Nigdy wcześniej nie widziałem tylu wybuchających pocisków artylerii p.lot. Nawet w najczarniejszych myślach nie wyobrażałem sobie, że może być tak strasznie. Pociski wybuchły wszędzie naokoło naszego samolotu. Dymu po ich wybuchach było tyle, że nie widzieliśmy maszyn lecących przed nami. Na dodatek Jasio krzyczy: unik w lewo, bo wali się na nas zestrzelona maszyna, a zaraz po tym nad nami Lancaster ma otwartą komorę bombową i zrzucił bomby prosto na naszą maszynę. Cudem bomby te przeszły tuż przed naszymi silnikami. W tym locie nie było Frania. Mieliliśmy nawigatora, porucznika z innej załogi. Bał się bardzo. Już miał spadochron na piersiach a kiedy odłamki zaczęły bębnić po kadłubie i skrzydłach, zaczął krzyczeć, że dostaliśmy. Do porządku przywołał go nasz pilot, por. Wierzbowski. Ja nerwowo prawie też nie wytrzymałem. Odmawiałem „zdrowaśki” nerwowo obserwując wskaźniki paliwa i starając się kontrolować obroty silników. Z tego morza ognia staraliśmy się wyjść na pełnym gazie i przy płytkim nurkowaniu. Maszyna zaczęła trząść się jak w febrze. W takich warunkach Czesiowi udało się naprowadzić samolot dokładnie na cel i w nim ulokować bomby. Potwierdziły to zdjęcia, które przywieźliśmy. Po locie poprosiłem znajomego i dostałem jedno z nich. To był najcięższy lot bojowy w jakim brałem udział.”

Najdłuższym lotem bojowym sierżanta Stawickiego był nalot na Drezno 13 lutego 1945 r. Trwał on 9 godz. 30 min., a sam lot nad celem wyglądał jak przelot nad olbrzymim ogniskiem. W dole wszystko płonęło.

Ostatnim lotem na bombardowanie był nalot na kwaterę Hitlera w Berchtesgarden 25 kwietnia 1945 r. Start odbył się o godz. 05:39 i trwał 7 godz. 59 min. Po tym locie Tadeusz Wierzbowski awansował na Squadron Leadera, Franciszek Franczak na Warrant Officer (odpowiednik naszego chorążego), a reszta załogi na starszych sierżantów. Wszystkich odznaczono Krzyżem Walecznych.

Po wojnie

Mimo, że działania wojenne się zakończyły, nie zakończył się loty operacyjne. Jeszcze przed zakończeniem wojny, 2 maja 1945 r., Lancastery dywizjonu wystartowały z pomocą humanitarną, w tym głównie z żywnością dla głodujących obywateli Holandii i Belgii. Worki z mąką, grochem, wędlinami układali bezpośrednio na drzwiach komory bombowej i zrzucali z wysokości min. 400 stóp w ten sposób, że mechanik pokładowy po prostu na sygnał otwierał komorę bombową i cały ładunek wylatywał z samolotu. Pod koniec lipca 1945 r. zaczęli wywozić i zrzucać do morza bomby, które w magazynach zaczęły stawać się niebezpieczne. Wykonali też kilka lotów do Włoch. Latali także z pomocą humanitarną dla Polski, ale nigdy nie lądowali w ojczystym kraju. Lądowali na lotniskach w Niemczech i tam zostawiali beczki z tranem i żywność przeznaczoną dla rodaków.

Ostatni lot na „Lancasterze” starszy sierżant Hieronim Stawicki w książce lotów ma wpisany pod datą 17 grudnia 1946 r. Ogółem wylatał na Lancasterach w 300. DB łącznie 489 godz. i 3 min. Był świadkiem, kiedy wycofywane z linii maszyny były niszczone na złomowiskach. Trudno mu się było z tym pogodzić...

Po zadeklarowaniu powrotu do Polski, został przeniesiony do bazy Calshot, gdzie stacjonowały wodnosamoloty Short Sunderland. Został ich mechanikiem, ale już nie latał. To tam otrzymał pismo, żeby szykować się na statek do Polski. Wręczono mu też odznaczenia wojenne: dwie gwiazdy i dwa medale angielskie, jeden francuski i lotniczy medal polski. Odprawa 60 funtów i w połowie grudnia 1947 r. zaokrętowanie na statek, który wyruszył w drogę do Gdyni. Ale tam nikt na nich nie czekał, nikt ich nie witał. Każdy z przybyłych starał się jak najprędzej dotrzeć na dworzec kolejowy, żeby przed nocą wyruszyć w drogę. Tak Hieronim Stawicki przez Bydgoszcz, Wągrowiec dotarł na dworzec Poznań-Wschód.

W domu

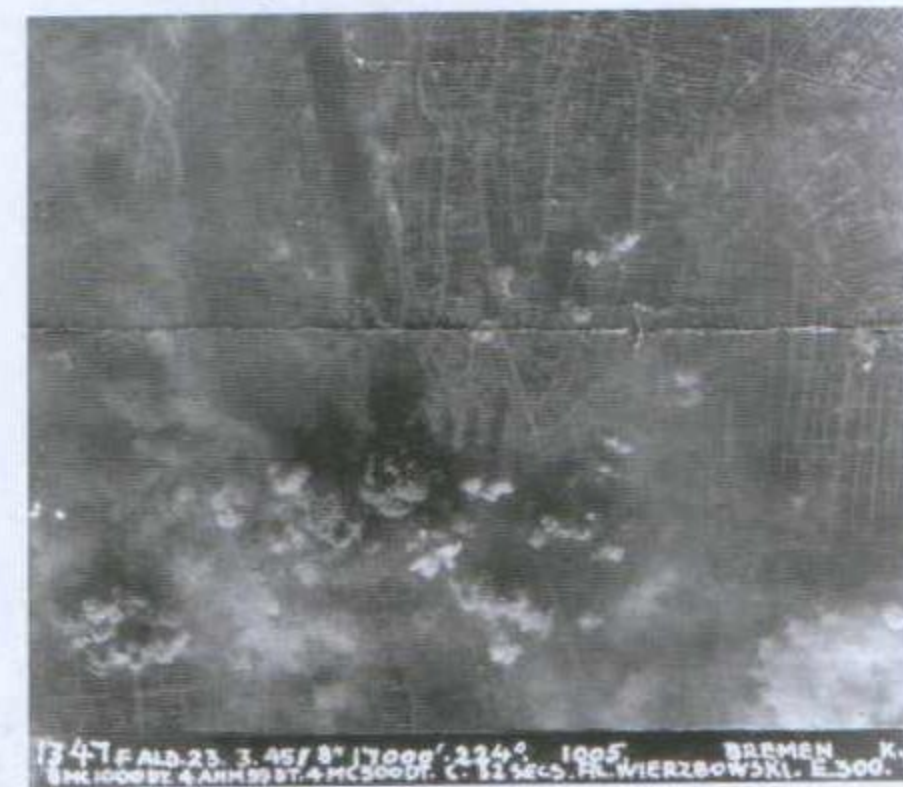
„Tutaj wysiadłem, bo tu mieszkały moje kochane żona i córka, i z tego dworca przed wojną wyruszyłem do Lwowa na wojnę. Stąd

miałem najbliżej do domu. Na dworcu dwóch starszych kolejarzy widziało, że mam dużo bagażu, powitali mnie serdecznie, wzięli wózek, załadowali mój bagaż i zawieźli do domu. Chciałem im zapłacić, ale stanowczo odmówili. Zostałem przez nich, obcych mi ludzi, lepiej przyjęty jak w Gdyni, przez Ludowe Państwo”.

Hieronim Stawicki wraz z żoną wychował dwie córki i dwóch synów. Mieszkał cały czas w Poznaniu. Zmarł 3 sierpnia 2001 r. i został pochowany na cmentarzu Junikowskim.

Marek Idzior

Zdjęcia ze zbiorów rodziny Stawickich



Powyżej: Fotografia lotnicza z bombardowania Bremy w dniu 23.03.1945 r.



Powyżej: Już po wojnie. Stawicki przed łodzią latającą Short Sunderland w bazie wodnosamolotów Calshot-Southampton.

Poniżej: Autor wspomnień na zdjęciu z 1996 r. przy pamiątkach ze służby w lotnictwie PSP





INTERWENCJA NAZIEMNA III/3 DYONU MYŚLIWSKIEGO

We wrześniu 1939 roku polskie myśliwce wykonały dwa zaplanowane ataki naziemne na niemieckie oddziały. Pierwszy atak wykonał 2 września toruński III/4 Dyon Myśliwski na oddziały 21. Dywizji Piechoty ponosząc przy tym duże straty. Drugi atak naziemny przeprowadził III/3 Dyon Myśliwski wchodzący w skład Armii „Poznań” w dniu 12 września. Oto jego historia.

Rano 12 września samoloty III/3 Dyonu rozpoczęły loty rozpoznawcze z lotniska polowego Mnich. Na stanie jednostki po jedenastu dniach walk było już tylko 10 myśliwców P.11c, z tego jedna maszyna była uszkodzona od pocisków Messerschmitta po walce w dniu 9 września i nie nadawała się do użytku. W trakcie trwania walk nad Bzurą od 10 do 16 września, poznaniacy wysyłali kilka kluczy myśliwskich na rozpoznanie rano, w południe i wieczorem. Zadania rozpoznania powietrznego były wykonywane bezpośrednio na rzecz Sztabu Armii „Poznań”, która od 9 września toczyła ciężkie walki nazwane później przez historyków bitwą nad Bzurą.

Tego dnia rano lot rozpoznawczy wykonała para P.11c w składzie: ppor. pil. Henryk Bibrowicz i ppor. pil. Lech Grzybowski. Lot wykonano na trasie Łowicz-Rawa Mazowiecka-Skierniewice-Głowno-Łęczyca.¹ To najprawdopodobniej ta para zameldowała po locie: „marsz kolumny pancernej ze Skierniewic do m. Błonie”.² Były to w rzeczywistości oddziały niemieckiej 19. DP.³ Lotnicy prawdopodobnie rozpoznali straż przednią 19. DP w postaci oddziału zmotoryzowanego (być może wozów pancernych) oraz jakiś tabor samochodowy. W 1939 r. lotnicy polscy bardzo często mylili kolumny samochodowe z pancernymi. Kurz, jaki one wzbijały na piaszczystych drogach potęgował wrażenie długich kolumn. Około południa poznaniacy wystartowali ponownie parą „je-

denastek”. Ppor. pil. Henryk Bibrowicz i ppor. pil. Kazimierz Olewiński rozpoznawali rejon południowo-zachodniego skrzydła Armii „Poznań” aż do linii rzeki Warty. Lotnicy zaobserwowali i meldowali „10 kilometrową kolumnę samochodów, artylerii i piechoty na szosie Warta-Poddębice.”⁴ Były to oddziały i tabory niemieckiej rezerwowej 213. DP, które przeprowały się lub już przeszły na wschodni brzeg rzeki Warty.

Wyniki tego rozpoznania potwierdził podczas lotu około godziny 14.00 d-ca Dyonu mjr pil. Mieczysław Mümler. Lecąc w parze z kpr. pil. Kazimierzem Mazurem. Zaobserwowali oni na szosie Warta-Rossoszyca w kierunku na Poddębice 4 kilometrową kolumnę nieprzyjacielskiej artylerii i samochodów oraz maszerującą piechotę. Obaj piloci zanurkowali na swoich P.11c i ostrzelali Niemców, całkowicie zaskoczonych atakiem polskich samolotów.⁵ Po locie mjr Mümler zameldował telefonicznie Szefowi Sztabu Lotnictwa Armii „Poznań” płk Adamowi Kurowskiemu o sytuacji i poprosił o zgodę na wykonanie ataku na kolumnę nieprzyjaciela. Pułkownik Kurowski (pod nieobecność Dowódcy Lotnictwa Armii „Poznań” – płk Stanisława Kuźmińskiego) naradził się szybko z gen. Tadeuszem Kutrzebą, któremu było na rękę zatrzymanie lub opóźnienie wejścia do walki tej kolumny. Uważano, że atak ma duże szanse, ponieważ jadąca na samochodach i maszerująca piechota nie będzie przygotowana do odparcia ataku lotniczego.⁶ Początkowo zadanie zaatakowania kolumny miano powierzyć „Karasiom” 34. Eskadry Rozpoznawczej, ale ta nie miała odpowiedniej ilości wyrzutników do bomb i lotnisko, na którym stała eskadra nie nadawało się do startu z bombami. Ostatecznie gen. Kutrzeba wyraził zgodę na atak i powierzył to zadanie czekającemu cały czas w czasie tej krótkiej narady przy słuchawce telefonicznej mjr Mümlerowi.

Dyon wysłał na akcję 9 maszyn P.11c, które osobiście poprowadził dowódca. Mjr Mümler leciał zapewne na swojej maszynie



Powyżej: Piloci III/3 Dyonu Myśliwskiego na wspólnej fotografii wykonanej przed wojną. W środku stoją (od lewej): kpt. pil. Piotr Łaguna (d-ca 131. EM), mjr pil. Stanisław Morawski (d-ca III/3 DM), kpt. pil. Mieczysław Mümler (d-ca 132. EM). (arch. T. Kopański)

Uczestnicy interwencji naziemnej 12 września 1939



Mjr pil. Mieczysław Mümler - dowódca III/3 DM we wrześniu 1939 roku.



Kpt. pil. Franciszek Jastrzębski - dowodził 132. EM podczas wrześniowych walk.



Ppor. pil. Lech Grzybowski - w Anglii walczył w składzie 306. Dyw. Myśl.



Kapr. pil. Romuald Żerkowski - we wrześniu 1939 wykonał kilka lotów bojowych.

oznaczonej numerem „2” na kadłubie. Po-
zostałe dwa klucze prowadzili kpt. pil. Fran-
ciszek Jastrzębski i ppor. pil. Henryk Bibro-
wicz.⁷ Poza tym w locie wzięli udział: ppor.
pil. Lech Grzybowski, kpr. pil. Kazimierz
Mazur i kpr. pil. Romuald Żerkowski.⁸ Na-
zwiska pozostałych 3 pilotów uczestniczą-
cych w tym locie nie są znane.

W „Dzienniku działań...” mjr Mümler
tak opisał akcję:

„...Wystartowałem w ilości 9 samolotów.
Podczas dołotu do rejonu interwencji spotka-
łem dwa roje bombowców npla, które leciały
jakby naprzeciw nas. Strzelałem z przodu do
skrajnego prawego i zapaliłem mu silnik. Sa-
molot ten odłączył się okryty cały czarnym
dymem i poszedł w dół. Do drugiego roju też
strzelałem, ale kpr. Mazur dokończył go i ze-
strzelił tem samem drugiego He 111. Reszta
bombowców poleciała w kierunku wschod-
nim. Po tej walce poleciałem z całością na
interwencję i ostrzelaliśmy ją z km.”⁹

W ataku na napotkane bombowce
udział wzięli mjr pil. Mieczysław Mümler i je-
go boczny kpr. pil. Kazimierz Mazur.¹⁰ Po-
zostałym samolotom major kazał nie ata-
kować, żeby zachowały amunicję na atak na
kolumnę. Mümler zameldował, że zestrze-
lił 1 He 111, a drugiego do spółki z kpr. Ma-
zurem. Polacy zaatakowali He 111 z 2./KG
152, które operowały w rejonie Łęczycy-Pią-
tek-Bielawy (lot w godzinach od 15.42 do
17.20). Jeden z Heinkli został trafiony tylko
przez 5 pocisków karabinowych, a niemiec-
cy strzelcy zameldowali prawdopodobne ze-
strzelenie jednego z 8 atakujących myśliw-
ców.¹¹ Dyon nie poniósł jednak żadnych
strat. Dziennik niemieckiego pułku bombo-
wego podaje, że wszystkie zaobserwowane
przez Niemców P.11c atakowały bombowce,
co stoi w sprzeczności z przekazem mjr
Mümlera i kpr. Mazura.¹² Po pewnym cza-
sie myśliwce znalazły się w rejonie celu i pi-
loci dyonu rozpoczęli atak z lotu koszącego
ogniem karabinów maszynowych.

We własnych wspomnieniach kpr. Ma-
zur tak to przedstawił:

„...12 września, najpierw z majorem
Mümlerem (ubezpieczałem go), a następnie
w składzie całej eskadry (9 samolotów) dopa-
dliśmy nad Rossoszycą kolumnę przemieszcza-
jących się oddziałów wroga. Narobiliśmy spo-
rego bigosu. Wracając do bazy, nad Łęczycą
eskadra osiągnęła pułap 2500 metrów. Do-
strzegliśmy dwa szyki bombowców, kilkana-
ście maszyn. Mjr Mümler załatwił się błyska-
wicznie z dwoma He 111. Mnie pozostał trzeci.
I nie powrócił do bazy...”

Powyższe relacje trochę wzajemnie się
wykluczają. Trudno jest na ich podstawie
ustalić, czy walka z He 111 miała miejsce
przed, czy już po interwencji naziemnej.

Podobnie opisał to pilot ppor. Leszek
Grzybowski biorący udział w tym ataku:

„...Zakończeniem naszych zespołowych
zadań jest nalot na zmotoryzowaną kolumnę
na szosie Dobra-Uniejów (...) Z 3-ch tysięcy
metrów nurkujemy na przymkniętym gazie
i z zaskoczenia napadamy na kolumnę, zatrzy-
mując ją. Każdy z kluczy wykonuje 3 ataki



Powyżej: Myśliwce P.11c z III/3 Dyonu Myśliwskiego. Na pierwszym planie samolot „9” ze 132. Eskadry Myśliwskiej. (arch. A. Glass)

Poniżej: Poznańskie jedenastki sfotografowane podczas pokazów na Okęciu. (arch. T. Kopański)



z lotu koszącego – kilka samochodów staje
w płomieniach, żołnierze nie mają, kiedy i gdzie
uciekać...”¹³

Ciekawy opis tego ataku zawiera rów-
nież relacja w „Sprawozdaniu” Bibrowicza
i Grzybowskiego:

„...Dyon w składzie 3 kluczy po 3 samo-
loty, pod dowództwem majora Mümlera wy-
konuje zadanie: zaatakować kolumnę panc.-
mot. po przeprawie przez rz. Wartę z kierunku
m. Dobra, Uniejów, celem opóźnienia mar-
szu. W rejonie Dobra - ostrzelanie przez art. p. lot.
Wysokość - około 2500 m. Po stwierdzeniu
kolumny w powyższym rejonie - zaatakowa-
nie kolejno z wysokości od 1.000 m do 200 m.
Zatrzymanie kolumny – wykonanie zada-
nia...”¹⁴

Atak polskich myśliwców spadł na pod-
oddziały niemieckiej 213. DP, które przepa-
wiały się na wschodni brzeg Warty przez
most w Miłkowicach, żeby potem pomasze-
rować na północ w kierunku Uniejowa oraz
jednym oddziałem rozpoznawczym w kie-
runku Dąbia. Anonimowy oficer (dowódca
5. kompanii 400. Pułku Piechoty z 213. DP)
w swojej relacji podał, że przeprawę za-
atakowały 4 samoloty, które spowodowały
w atakowanych kolumnach duże straty
w zaprzęgach konnych oraz zraniły jednego
oficera. Niemiecki oficer widział prawdopo-
dobnie tylko jedno miejsce, gdzie atakowały
poznańskie P.11c, ponieważ relacje miejscowej
ludności mówiły o większych stratach.

Główny atak poznańskich myśliwców spadł
na pododdziały, które już przemaszerowały
na wschodni brzeg Warty i miały się posu-
wać w stronę pola walki nad Bzurą. Oddzia-
ły na wschodnim brzegu poniosły według
świadków spore straty w ludziach. Swoich
zebranych poległych w ataku żołnierzy
Niemcy pochowali potem na cmentarzu
wojennym w pobliskich Dominkowicach.
Spoczęło tam około 100 ciał żołnierzy, z któ-
rych większość zginęła kilka dni wcześniej
w trakcie walk o przeprawę w Miłkowicach
z oddziałami Armii „Poznań”.¹⁵

Można więc przypuszczać, że atak III/3
Dyonu mógł zabić kilku-kilkunastu żołnie-
rzy. Zniszczono – jak to wynika z polskich
relacji – kilka samochodów (prawdopodobnie
z taboru 213. DP) w nieustalonym miejscu,
nieco oddalonym od przeprawy. W czasie
samego ataku Niemcy nie prowadzili ognia
przeciwlotniczego¹⁶, a tylko przed dołotem
do atakowanego obszaru na wysokości 2.500
m formację ostrzelały działa przeciwlotni-
cze.¹⁷ Z czego wynikał brak reakcji ze stro-
ny obrony przeciwlotniczej? Przecież dzień
wcześniej załoga R.XIII z 36. Eskadry Ob-
serwacyjnej (ppor. obs. Zdzisław Mutkow-
ski i kpr. pil. Czesław Przewoźny) została
przywitana gęstym ogniem z ziemi i zestrze-
lona. Otóż odwodowe niemieckie dywizje
piechoty (jak 213. DP) nie miały w większo-
ści na swoim stanie działek przeciwlotni-
czych. Dywizja ta dotarła do Miłkowic w nocy

z 11 na 12 września po forsownym marszu, żeby przeprawić się przez Wartę. Tutaj jednak przeprawa opóźniała się, gdyż Niemcy saperzy naprawiali most podpalony kilka dni wcześniej przez Polaków. Ponadto oddziały koło przeprawy mogły zaniedbać po forsownym marszu przygotowania stanowisk przeciwlotniczych k.m. Załoga R.XIII zestrzelona została zapewne przez środki opl innej niemieckiej jednostki, która przeprawiła się 11 września w Miłkowicach.

Atak z powietrza przeprowadzony tak słabymi środkami, jakim było 9 samolotów P.11c, nie mógł oczywiście przynieść większych rezultatów. Wyprawa dyonu była wynikiem przeszacowania przez Sztab Armii „Poznań” zagrożenia ze strony tej niemieckiej dywizji. Inna rzecz, że polski atak prawdopodobnie nie nastąpił w tym miejscu, gdzie pierwotnie zaplanowano, czyli na szosę Warta-Rossoszyca, lecz o kilka kilometrów na północ od tej szosy w rejonie Miłkowic.

Cała akcja obyła się bez strat, ale dziewięć myśliwców nie mogło zatrzymać niemieckich pododdziałów maszerujących w kierunku Poddebic.¹⁸ Każdy pilot 3 razy atakował cele naziemne, czyli razem wykonano ok. 27 ataków z lotu koszącego. Poległa nieznana ilość żołnierzy niemieckich. Zniszczono kilka samochodów, poczyniono szkody w zaprzęgach konnych. Po powrocie z interwencji mjr Mümler wysłał jeszcze dwa patrole P.11c na rozpoznanie w rejon Łowicza, Tomaszowa Mazowieckiego, Skierniewic i Błonia. Jeden z patroli stwierdził, że obserwowana z rana kolumna piechoty i artylerii w dalszym ciągu kieruje się na Błonie i minęła już Żyrardów. Tak dobiegł końca dwunasty dzień walk poznańskiego dyonu. Warto nadmienić, że według „Spisu imiennego...” w III/3 Dyonie tego dnia, 12 września, **zginęło dwóch nieznanymi szeregowych.**¹⁹ Niestety ich tożsamość, jak i okoliczności śmierci nie są znane.

Lukasz Łydźba

Przypisy

¹ L. Grzybowski, H. Bibrowicz, „Sprawozdanie”, s. 8; Lot.A.II.18/1a-5

² M. Mümler, Dziennik (I)..., s. 8

³ W. Rezmer, Armia „Poznań”, Warszawa 1992 s. 302

⁴ L. Grzybowski, H. Bibrowicz, „Sprawozdanie”, s. 8, Lot.A.II.18/1a-5

⁵ K. Sławiński, Na wrześniowym niebie 1939, W-wa 1976 s. 147; J. Szatsznajder, „Drogi do Polski”, Wrocław 1991 s. 11

⁶ M. Mümler, Dziennik działania Dyonu III/3 (II), Lot.A.II.18/1a-4, s. 9, A. Kurowski, tamże s. 86-87

⁷ K. Sławiński, Na wrześniowym niebie - 1939”, W-wa 1976 s. 148

⁸ Cz. Kazecki, „Biografie pilotów III/3 Dyonu Myśliwskiego” – kopia w zbiorach autora.

⁹ M. Mümler, „Dziennik działania Dyonu III/3” s. 9 (II), Lot.A.II.18/1a-4; Lech Grzybowski i Henryk Bibrowicz twierdzą w swojej relacji, że walka z samolotami niemieckimi miała mieć miejsce po ataku na cele naziemne. Podali oni, że mjr Mümler miał zestrzelić Hs 126 (L. Grzybowski, H. Bibrowicz, „Sprawozdanie”, s. 8, Lot.A.II.18/1a-5).

¹⁰ A. Kurowski, „Lotnicy w bitwie nad Bzurą”, W-wa 1975 s. 87-88

¹¹ KTB KG 1 – via M. Emmerling

¹² J. Szatsznajder, „Drogi do Polski”, Wrocław 1991 s. 12

¹³ L. Grzybowski, Poznańscy myśliwcy we wrześniu 1939 r., Orzeł Biały Nr 26-27 (30-31) 1942 r. s. 2

¹⁴ Grzybowski, Bibrowicz, „Sprawozdanie...”, s. 8

¹⁵ J. Molski, „Suplement do „Raportu z pobojo-wisk””, Wiraże Nr 26/1 z z 22.XII-5.I.1991-1992., s. 16-17; Część informacji pochodzi z rozmowy autora z panem Juliuszem Molskim z lutego 2007 roku. Z map i informacji z książki W. Rezmera pt. Armia „Poznań” (W-wa 1992) wynika, że w tym rejonie była tylko 213. DP.

¹⁶ Brak o tym wzmianki w relacjach pilotów. Miejscowi ludzie – świadkowie ataku – również zrelacjonowali Juliuszowi Molskiemu, że Niemcy nie strzelali do polskich samolotów.

¹⁷ Grzybowski, Bibrowicz, „Sprawozdanie...”, s. 8

¹⁸ Prawdą jest, że niemiecka dywizja miała opóźnienie w marszu, ale wynikało ono z innych powodów. Relacja oficera z 5. kompanii 400. Pułku 213. DP podaje, że już przed południem jego pododdział został zatrzymany przed przeprawą w Miłkowicach aż do godzin popołudniowych. To spowolnienie marszu zostało prawdopodobnie zaobserwowane następnego dnia -13 września - przez poranne rozpoznanie lotnicze dyonu i było podstawą sformułowania wniosku, że atak dyonu powstrzymał marsz atakowanego oddziału, co zapisali m. in. L. Grzybowski, H. Bibrowicz w swoim „Sprawozdaniu” (s. 8, Lot.A.II.18/1a-5)

¹⁹ Spis imienny oficerów i szeregowych III-go dyonu myśliwskiego, Lot.A.II.18/1a

Z albumu lotnika



STANKIEWICZ

Henryk Wiktor Stankiewicz urodził się 21 maja 1897 r. w Warszawie. W roku 1905 podjął naukę w szkole technicznej w Skierniewicach. W 1915 roku ukończył w Moskwie Wyższą Szkołę Handlową.

W lipcu 1917 r. zaciągnął się ochotniczo do wojsk gen. Dowbór-Muśnickiego i został wcielony do II Brygady Artylerii w Witebsku, gdzie przebywał do rozwiązania. W listopadzie 1918 r. brał udział w rozbijaniu wojsk okupacyjnych w Warszawie, m. in. w zajmowaniu koszar na Pradze. Po rozbiciu Dywizjonu Artylerii w Rembertowie pozostał tam i dostał przydział na stanowisko szefa III baterii 8. Pułku Artylerii Polowej. Wraz z tą jednostką walczył na froncie do października 1919 r. Po ukończeniu Kursu Podchorążych Artylerii został przydzielony do 15. Pułku Artylerii Ciężkiej. W sierpniu 1920 r. brał udział m.in. w obronie Płocka.

W 1926 r. przeniesiony został do Korpusu Lotnictwa z przydziałem do 4. PL w Toruniu. Tam uzyskał uprawnienia pilota wojskowego. Pozostał tam aż do końca 1932 r., kiedy to został skierowany na Kurs Oficerów Technicznych. Po jego ukończeniu w lutym 1933 r. został przeniesiony do 6. PL we Lwowie, z przydziałem do 64. Esk. Lin. Tam pełnił też funkcję Komendanta Kursu Mechaników Lotniczych. Znane były jego zainteresowania nowinkami technicznymi oraz współpraca z Politechniką Lwowską. W celu pogłębienia wiedzy z dziedziny budowy silników lotniczych odbył praktykę w Polskich Zakładach Skody. Jeden z polskich powojennych wykładowców akademickich w USA, prof. Krzywobłocki, wspominał doświadczenia z zakresu prób modeli rakiet na lotnisku w Skniłowie w latach 1933-35, prowadzonych pod nadzorem Stankiewicza. Uczestniczył też w testach polskich konstrukcji doświadczalnych. Awansował do stopnia kapitana.

Jego służba w lotnictwie polskim zakończyła się śmiertelnym wypadkiem odniesionym podczas lotu służbowego pod Krosnem. Zmarł w szpitalu w Krośnie 30 marca 1939 r. Został pochowany we Włocławku.

Opracował Paweł Piwoński na podstawie materiałów i relacji udostępnionych przez Panią Dianę Hermann.



Artykuł jest fragmentem opracowania dotyczącego historii lotniska Ławica i jednostek 3. Pułku Lotniczego z Poznania w latach 1919-39. Autor zwraca się z prośbą o udostępnienie niepublikowanych materiałów źródłowych, wspomnień, zdjęć i dokumentów dotyczących tej tematyki. Kontakt z autorem lub redakcją magazynu.

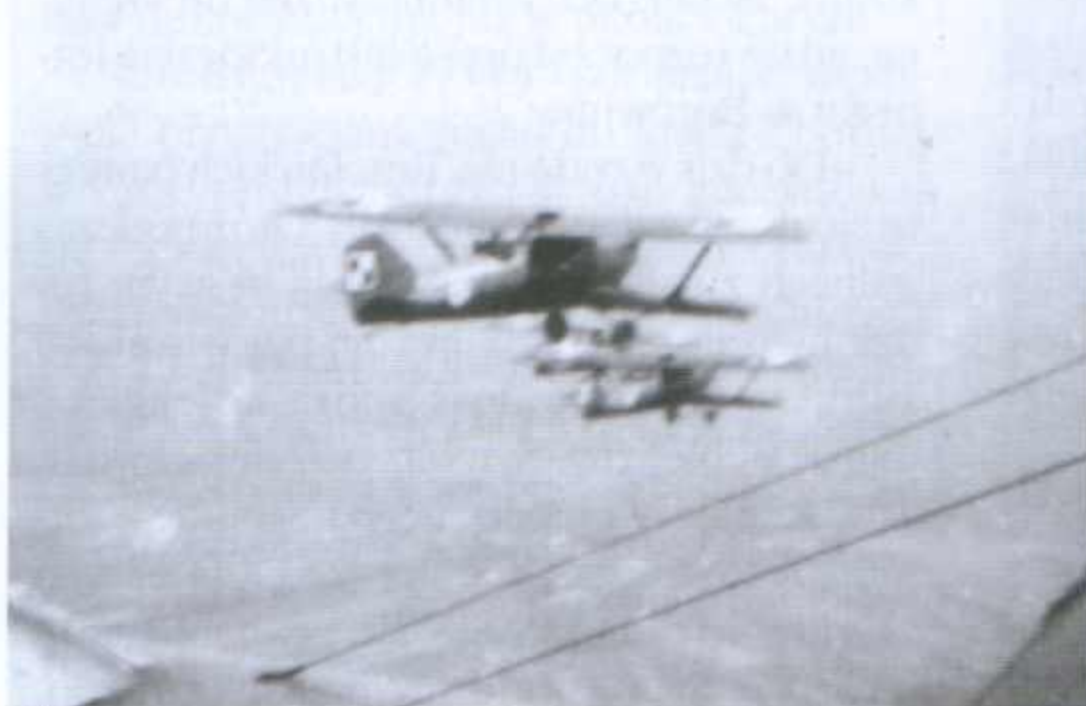
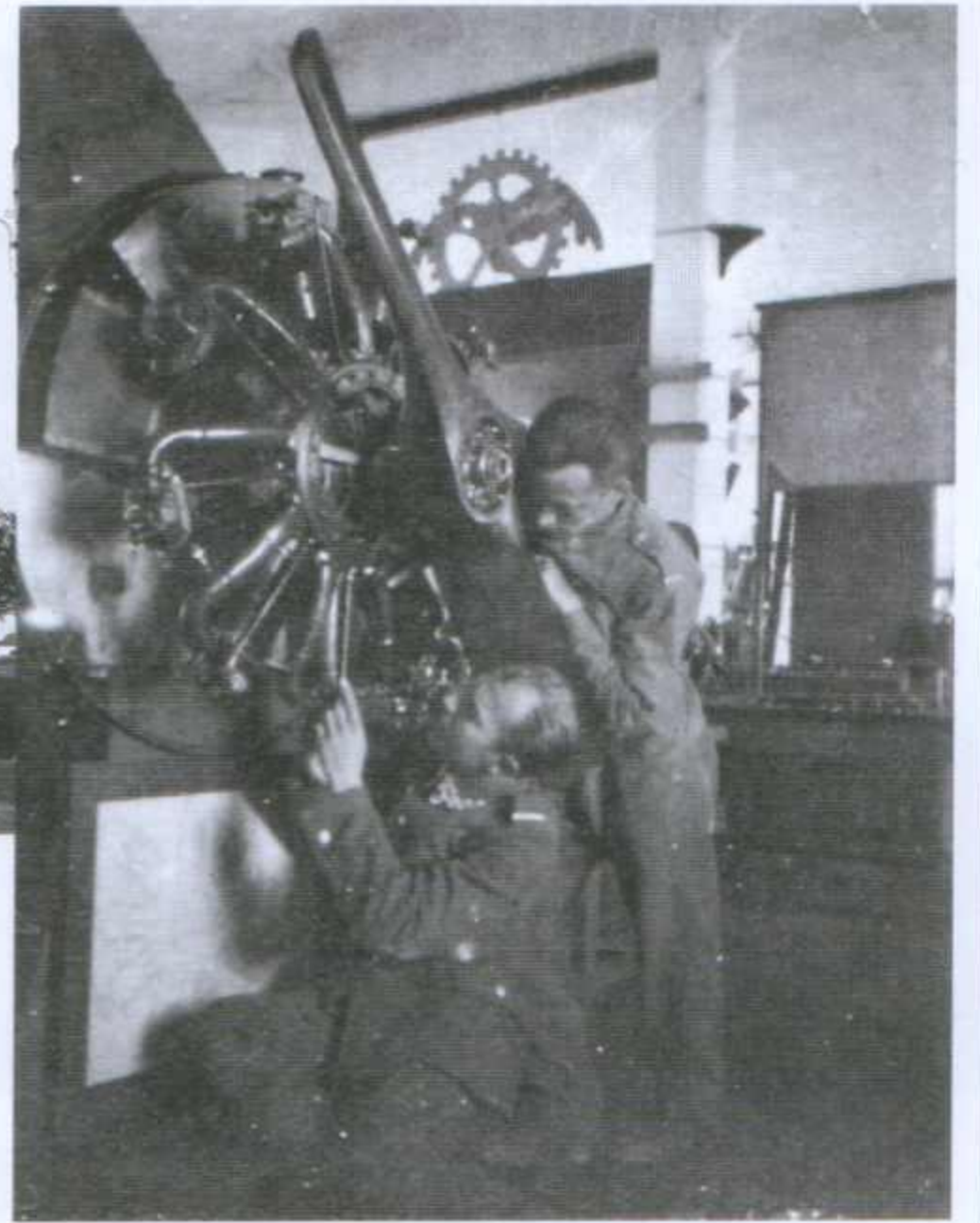
Lukasz Łydźba: lydzba@wp.pl

Redakcja: magazyn@sanko.wroclaw.pl



Powyżej: Budynek dowództwa 6. Pułku Lotniczego w Skniłowie udekorowany z okazji imienin kapitana Stankiewicza. Przed budynkiem stoi osobisty samochód solenizanta.

Obok: Zajęcia praktyczne z budowy silnika na Kursie Mechaników Samolotowych we Lwowie około 1935 r.



Powyżej: Klucz samolotów Breguet XIX z 62. Eskadry Liniowej w locie.



Powyżej: Próby ślizgacza na rzece Pinie. W środku stoi porucznik Stankiewicz. Ślizgacz nieznannej produkcji w układzie kataramarana z gondolą załogi na wspornikach i z napędem lotniczym. W 1925 roku zakupiono za granicą kilka egzemplarzy takich maszyn. Pełniły one służbę w Plutonie Lotniczym Flotylli Rzecznej w Pińsku.

Obok: Spotkanie rodzinne lotników 6. Pułku Lotniczego około 1936 roku. Porucznik Stankiewicz siedzi z psem na kolanach. Z prawej siedzi kpt. obs. Albert Kubieniec - we wrześniu 1939 r. dowodził 66. Eskadrą Obserwacyjną.

ZAPOMNIANY EPIZOD BITWY O ANGLIĘ



Detektor metalu nie myli się. Wszystko wskazuje na to, że pod powierzchnią ziemi, na której obecnie rośnie zboże, znajdują się duże fragmenty stalowej konstrukcji. Jej obecność potwierdzają też znalezione wcześniej drobne kawałki, będące bez wątpienia elementami większej całości. Pozostałości samolotu Hawker Hurricane P3382 ciągle czekają na wydobycie. Jak zawsze też w takim wypadku, historia – która winna posiadać ciąg dalszy, ma swój osobisty wątek. Historia, za którą kryje się ludzkie życie.

Wrzesień 1940 roku był najgorętszym miesiącem trwającej Bitwy o Anglię. Mimo, że właśnie na jesieni osiągnęła ona swoje apogeum, walki nad Anglią i Kanałem La Manche trwały już od lipca. Od lipca też brali w nich udział piloci polscy przydzieleni do squadronów Royal Air Force. Już w drugiej połowie tego miesiąca F/O Antoni Ostowicz ze 145. Sqn zgłosił pierwsze zwycięstwo dla Polaków w Battle of Britain. W sierpniu do 601. Sqn skierowano dwóch pilotów: F/O Juliusza Topolnickiego oraz F/O Jerzego Jankiewicza. Swój pierwszy lot w angielskiej jednostce, należącej do Auxiliary Air Force, Topolnicki wykonał 18 sierpnia na samolocie Hawker Hurricane L2102 ćwicząc loty formacją. Jeszcze tego samego dnia odbył swoje pierwsze zadanie operacyjne na maszynie R4218, po czym w późniejszych godzinach na P3831 przeleciał z Tangmere do Debden. Tak zaczęła się praca bojowa dla byłego instruktora z CWL w Dęblinie, a wcześniej kawalerzysty.

UŁANI I DAMSKA BIELIZNA

Topolniccy to stara, kresowa szlachta i tak daleko, jak sięga pamięć ludzka, zawsze służyli w wojsku. Sytuacja nieco zmieniła się po rozbiorach. Rodzina podzieliła swój majątek między kilku jej przedstawicieli, co doprowadziło do sytuacji, w której nie mógł przynosić spodziewanych zysków i utrzymywać licznych jej członków.

Wielu z nich wybrało naukę. Adolf Topolnicki, dziad Juliana, ukończył studia na uniwersytecie w Bonn i całe swoje życie zarządzał cukrowniami na Ukrainie. Jego syn Władysław był absolwentem Politechniki w Kijowie. Kiedy tylko zakończyła się wojna rosyjsko-japońska, Topolnicki uczestniczył w budowie kolei transsyberyjskiej.

Następnie otrzymał pracę inżyniera w Kiwercach niedaleko Łucka na Wołyniu. Tam kolejno rodziły się dzieci: Tadeusz, Juliusz - urodzony 7 marca 1910 r., Maria i Helena. Juliusz był dzieckiem niezmiernie aktywnym. Uprawiał różnorakie sporty, jeździł konno, słynął z dużego poczucia humoru.

Był ulubieńcem rodziny oraz służby, mimo że swą pomysłowością nieraz przyprawiał domowników o ból głowy. Jego „zarty”, takie jak symulowanie samobójstwa, gdy „powiesił się” trzymając końcówkę sznura zębami, czy konny „najazd” w towarzystwie kolegów na dwór dziadka uchodziły jednak na sucho. Sytuacja nieco uległa zmianie, gdy Juliusz zdecydował się na służbę wojskową. Rodzice widzieli go raczej jako zarządcę majątku w Watynie...

Z drugiej strony trudno dziwić się decyzji samego Juliusza. Jak wspomniano, w przeszłości Topolniccy służbę wojskową mieli niejako we krwi. Do tej tradycji powrócił też wkrótce jego ojciec. Najpierw służył w carskiej armii podczas pierwszej wojny światowej, następnie już w niepodległej Polsce kierował jednym z departamentów Ministerstwa Spraw Wojskowych, by wreszcie do przewrotu majowego być komendantem Szkoły Saperów w Piastowie.

Juliusz Topolnicki w wieku 14 lat opuścił dom rodzinny, wybierając się początkowo do Państwowej Szkoły Rolniczej w Czernichowie. Maturę zdał w 1931 r. Do domu, z wyjątkiem krótkich wizyt, już nigdy nie wrócił... Jego przeznaczeniem stało się wojsko, chlebem powszednim mundur. Na przełomie lat 1931/32 nabierał oglądy w Szkole Podchorążych Piechoty w Śremie, po czym wysłano go do Centrum Wyszkozenia Broni Pancernych na warszawskiej Woli. Dwa spędzone tam miesiące uzupełniły manewry w Brześciu nad Bugiem, w których plutonowy Topolnicki wziął udział w ramach 4. Dyonu Samochodów Pancernych.

Rozpoczął naukę w Szkole Podchorążych Kawalerii w Grudziądzu. Dwuletnia edukacja (1 października 1932 - 10 sierpnia 1934) zaowocowała gwiazką podporucznika na ramieniu, po czym Topolnicki na jakiś czas wysłany został do 3. Pułku Strzelców Konnych w Wołkowysku.

Jak wielu młodzieńców w jego wieku fascynowało go latanie. Zaowocowało to rozpoczęciem szkolenia w pilotażu w CWOL

w Dęblinie. Przebywał tam w okresie od 1 września 1934 do 1 sierpnia 1935. Już jako pilot trafił do 3. Pułku Lotniczego w Poznaniu.

Został przydzielony do 34. Eskadry Liniiowej, dowodzonej początkowo przez kpt. pil. Tadeusza Mosakowskiego, a następnie kpt. obs. Mieczysława Wiśniowskiego. Eskadra eksploatowała wówczas Potezy XXV. Chcąc się przekwalifikować, 1 maja 1936 r. Topolnicki trafił na trzymiesięczny Kurs Wyższego Pilotażu w Grudziądzu. Jako pilot myśliwski wrócił na Ławicę z przydziałem do 133. Eskadry Myśliwskiej. Latając z białym krukiem na kadłubie samolotu PZL P7a doskonalił swe umiejętności. Była to standardowa procedura, której w owym czasie podporządkowano 133. EM. W październiku 1937 r. jednostkę rozwiązano; część personelu trafiła do tworzącego się dywizjonu myśliwskiego we Lwowie. Również i sam Topolnicki, który od listopada 1937 r. latał jako pilot i zastępca dowódcy w 161. EM., dowodzonej wówczas przez mjr. pil. Morawskiego, a następnie por. pil. Jeziorowskiego, stacjonującej na lotnisku Skniłów. Pod koniec 1938 r. otrzymał przydział do Dęblina, gdzie rozpoczął pracę instruktora na lotnisku w Borowinie.

Do dziś w rodzinie Topolnickich pamięta się dosyć zabawną historię. Otóż podczas jednego z urlopów spędzanych w swym rodzinnym domu, troskliwa matka w walizce Juliusza znalazła dość sporą kolekcję... damskiej bielizny. Syn bez ogródek oświadczył, że należy ona do niego i zgodnie z lotniczą tradycją, zakłada ją przed lotami jako talizman! Trudno stwierdzić, czy pani Topolnicka zaakceptowała ów dziwny zwyczaj. Gdyby znała nazwisko Leopolda Pamuły, może byłoby jej łatwiej...

19 marca 1938 r. awansowano Topolnickiego do stopnia porucznika. Krótko przed wybuchem wojny ożenił się z Haliną Bębenkowską, mimo że, jak głosi plotka, rodzina nie zaaprobowwała tego związku.

Poniżej: Juliusz Topolnicki przed wojną. Zanim trafił do lotnictwa, przebywał w Szkole Podchorążych Piechoty, Centrum Wyszkozenia Broni Pancernych i w Szkole Podchorążych Kawalerii.



TURYSTA SIKORSKIEGO

1 września zastał Juliusza Topolnickiego wśród podchorążych na lotnisku Borowina. Przebywał tam przez kolejnych sześć dni, po czym otrzymane rozkazy skierowały jego grupę do Lublina i Włodzimierza. Następne decyzje wytyczały kierunek Dubna. W odległości 20 kilometrów dzielących go od miejsca przeznaczenia, Topolnickiemu udostępniono samochód załadowany paliwem dla całej kolumny oraz dwóch podchorążych do pomocy.

Udał się do Brzeżan i Podhajec. Awaria pojazdu pozostawiła go daleko poza zgrupowaniem. Od tego czasu zdany był wyłącznie na siebie.

19 września okazało się, że przekroczenie granicy rumuńskiej jest niemożliwe. Poprzez Przełęcz Tatarską trafił na Węgry, gdzie dnia następnego został internowany i osadzony w obozie w Egër. Nie było czasu do stracenia. Już po dziewięciu dniach zbiegł do Budapesztu, skąd po otrzymaniu dokumentów udał się w podróż przez Jugosławię i Grecję do Marsylii.

We Francji znalazł się 16 października, dwa dni później był już w okolicy Paryża.

26 listopada 1939 r. porucznik Topolnicki przydzielony został do Stacji Zbornej w Le Bourget. Bardzo szybko zdecydował się na włączenie do grupy polskich lotników, przeznaczonych do wysłania do Anglii.

27 stycznia 1940 r. znalazł się na „Wyspie Ostatniej Nadziei”. Początkowo, jak wszyscy członkowie polskiego lotnictwa w tym czasie, trafił do Centrum Polskiego Lotnictwa zorganizowanego na terenie Stacji RAF Eastchurch.

Od 17 lipca 1940 r. odbywał przeszkolenie na Magistrach w 15. EFTS w Carlisle, skąd 1 sierpnia wysłano go do 6. OTU w Sutton Bridge. Tamtejszy trening na samolotach Fairey Battle i wreszcie Hawker Hurricane był ostatecznym etapem przed przydziałem do dywizjonu bojowego. Miał nim być squadron Royal Auxiliary Air Force z uskrzydłonym mieczem w godle.

601. SQUADRON

6 września 1940 r. w godzinach porannych pani Sergison wyszła przed ganek swego domu w Staplehurst. Odkąd jej mąż został powołany do służby w wojsku, sama zajmowała się gospodarstwem. Każdego niemal dnia śledziła toczące się na angielskim niebie walki. Mieszkając w hrabstwie Kent, była siłą rzeczy w samym centrum wydarzeń. Tego dnia scenariusz powtórzył się znowu. Od strony Kanału nadleciała formacja nieprzyjacielska, od Tangmere zmierzały w jej kierunku garbate Hurricane z literami UF na kadłubach.

Po godzinie dziewiątej 11 maszyn z 601. Sqn starło się z ok. 50 Messerschmittami BF 109. Mimo straty dwóch poległych i dwóch rannych pilotów zameldowano zestrzelenie 5 maszyn nieprzyjaciela.

Swój udział w zwycięstwie miał też sam Juliusz Topolnicki. Lecący jako Czerwony 3, nad Staplehurst zobaczył na wysokości ok. 20 tys. stóp dwa myśliwce niemieckie. Za-

atakował parokrotnie aż z jednego z Bf 109 począł wydobywać się czarny dym. Niestety w tym samym czasie sam Topolnicki został ranny odłamkiem i to uniemożliwiło obserwację efektu własnego ataku.

Mimo to ostrzelał następnego Messerschmitta, co według Polaka zakończyło się skokiem ze spadochronem niemieckiego pilota. Niemiecka maszyna poszła stromo w dół. Zaryła się na terenie „Plumb Tree



Powyżej: Hawker Hurricane UF-N z 601. Sqn w okresie bitwy o Anglię na lotnisku Tangmere. Jak widać, było ono przygotowane na wypadek ataku z powietrza.



Z lewej: P/O H. C. Mayers ranny po walce 7 września 1940 r. musiał lądować przymusowo.



Z prawej: F/Lt P. B. Robinson z 601. Sqn pozuje przy swojej maszynie uszkodzonej podczas walki.

Poniżej: Piloci 601. Sqn na lotnisku Tangmere. Od lewej: P/O Topolnicki, F/Lt Robinson, F/O Davis (Amerykanin urodzony w RPA, zginął 6 września 1940 r.), F/O Jankiewicz, P/O Mayers i Sgt. Watham. Ten ostatni niebawem trafił do 145. Sqn, gdzie podczas walki z Bf 109 w dniu 12 października kula ugodziła go śmiertelnie w głowę.

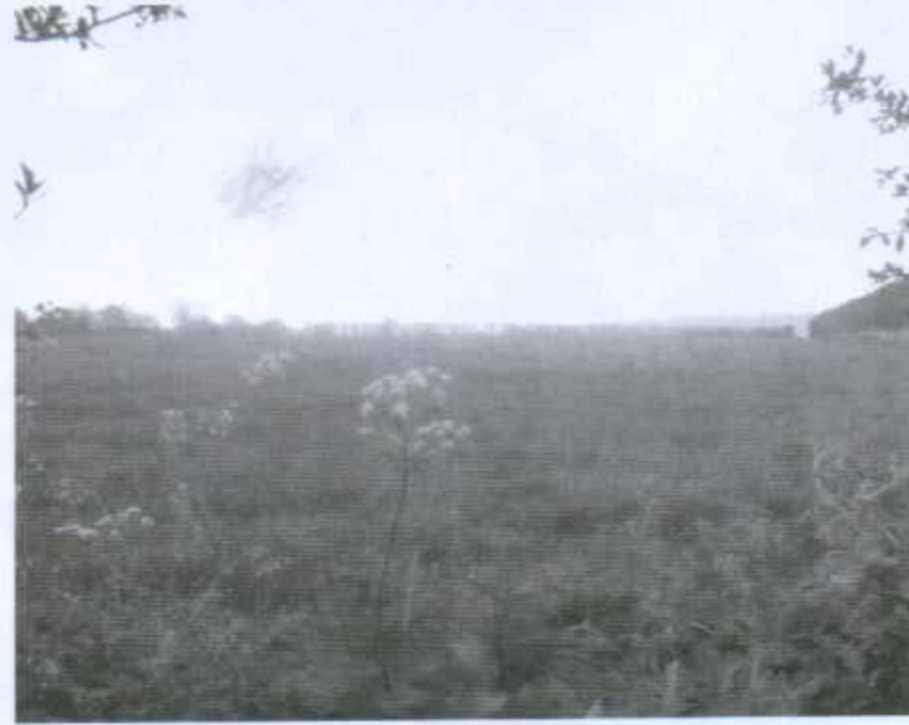




Powyżej: Kolejny dzień bitwy. Myśliwce Hawker Hurricane z 601. Sqn przygotowane do startu.



Powyżej: Fragmenty Hurricane P3382, z którego 6 września 1940 wyskoczył Topolnicki. Zostały odnalezione na terenie farmy „Boycourt”.



Powyżej: „Boycourt Farm” - tutaj pod powierzchnią ziemi nadal na swoje wydobywanie oczekują fragmenty Hurricane P3382.

Farm” w Headcorn. Hurricane P3382 otrzymał również celną serię w silnik i okolice kabiny. Topolnicki wiedział co to oznacza. Najwyższa pora ratować własną skórę. Ta maszyna nie doleci do Tangmere...

Pani Sergison ze swego ogródka, należącego do „Orchard Cottage”, obserwowała opadającą czaszę spadochronu. Na lataniu znała się jak każda housewife, niemniej doszła do wniosku, że pilot opuścił samolot w ostatniej chwili. Hurricane niemal natychmiast zaczął pikować w stronę położonej na zboczu farmy „Boycourt”, a wiatr począł znosić skoczka w stronę lasu. Stojący wokół mieszkańcy Staplehurst debatowali nad tym, kto wyskoczył. Swoją czy „Jerry”?

Kiedy lotnik zawisł na drzewie w porastającym okolicy Sutton Valence gąszczu, co odważniejsi przedstawiciele lokalnej społeczności pobiegli, by przekonać się z kim sprawa.

Wbrew pozorom nie był to koniec przygody Juliusza Topolnickiego. Jakże bowiem trudno jest przekonać wrogo usposobionych farmerów o swojej lojalności wobec Jego Królewskiej Mości, gdy zna się tylko podstawy języka wyspiarzy...

W sukurs przyszła pani Sergison i lokalny leśniczy Brown. Dla Polaka skończyło się więc tylko na obrażeniach odniesionych w powietrzu! Jeszcze tego samego dnia P/O Topolnicki trafił do szpitala w Leeds Castle.

Spotkanie z Polakiem wryło się jednak głęboko w pamięć pani Sergison, a historia o „wizycie” alianckiego lotnika w Staplehurst opowiadana była przez lata.

PECHOWE LOTNISKO W EXETER

Exeterskie lotnisko nie było łatwym, nawet dla doświadczonych pilotów. Jeden z polskich weteranów określił je mianem „wąskiego pokładu lotniskowca umieszczonego na ziemi i kończącego się urwiskiem”.

Oczywiście nie zawsze tylko usytuowanie pasa starowego było przyczyną nieszczęść. Mógł nią okazać się też zwyczajnie błąd pilota czy awaria maszyny.

Trudno powiedzieć, co stało się podstawą do zwolnienia Juliusza Topolnickiego ze szpitala. Plotka głosi bowiem, że wbrew zaleceniom lekarzy zbiegł on w nie swoich spodniach i wrócił do 601. Sqn. Fakt jego powrotu potwierdza dziennik działań jednostki (ORB), który stwierdza, że już 11 września (a więc tylko 5 dni po skoku) dołączył do drugiego Polaka, F/O Jerzego Jankiewicza.

W tym właśnie czasie 601. Sqn przenosił się do Exeter w hrabstwie Devon na południowo zachodnim wybrzeżu Anglii.

Sam Topolnicki bardzo szybko wrócił za stery samolotu, choć wykonywał loty tylko ćwiczebne. Już bowiem 13 września dokumenty odnotowują jego lot treningowy na Hurricane L2102. W sumie wykonał sześć

różnych lotów nieoperacyjnych na samolotach myśliwskich oraz kilka, w ciągu jednego tylko dnia 19 września, na Miles Magister. Do tego czasu miał też na koncie 21 lotów bojowych.

Kolejnym, po przymusowej przerwie miał być ten z 21 września...

Tego dnia siedział w kabine Hurricane L1894. Miał wziąć udział w planowanym na ów dzień zadaniu. Było już po godzinie 11 rano, gdy przyszedł rozkaz startu. O 11.25 P/O Topolnicki ropędził swą maszynę, która lada moment miała poderwać się w powietrze. Z nieznanых powodów (podobno coś dziwnego działo się ze śmigłem) maszyna zoczyła ze swego toru, uderzyła w stanowisko OPL i błyskawicznie stanęła w ogniu. Na jakkolwiek akcję ratowniczą było już za późno. P/O Juliusz Topolnicki zginął w płomieniach.

ZAKOŃCZENIE... BYĆ MOŻE...

Pan Skinner, obecny właściciel „Boycourt Farm” wciąż waha się, czy wyrazić zgodę na ropoczęcie wykopalisk tego co zostało z Hurricane, z którego 6 września 1940 r. wyskoczył Juliusz Topolnicki. Nie przekonują go nawet dokumenty, stwierdzające że pilot wówczas uratował się, że pod ziemią, oprócz kawałków metalu nie ma ludzkich szczątków... Druga rzecz, że nawet po tylu latach samolot, lub też raczej jego fragmenty wciąż są własnością Korony Brytyjskiej. Papiery, dokumenty, zezwolenia...

Staplehurst, małe miasteczko w Kencie, zupełnie zmieniło się od czasów wojny. Oprócz małej enklawy historii w postaci muzeum w Headcorn, nic nie przypomina tu o przełomowych miesiącach 1940 r. S/Ldr Riddle, żyjący do dziś pilot 601. Sqn prawie zupełnie zapomniał o polskim pilocie. To był wszak tylko miesiąc... 35 dni z krótkiego życia młodego Polaka.

Piotr Sikora & Edward T. Sergison

Zdjęcia pochodzą z kolekcji S/Ldr C.J.H. Riddle, Władysława Czosnowskiego, Piotra Ujczaka oraz autorów.

Poniżej: Grób Juliusza Topolnickiego na cmentarzu w Exeter.





Z Wehrmachtu do Polskich Sił Powietrznych

Część 1

Niezaprzeczalnym i paradoksalnym faktem w historii Polskich Sił Zbrojnych jest to, że najliczniejszym źródłem uzupełnień dla istniejącej i walczącej poza krajem armii byli jeńcy z armii przeciwnej – Wehrmachtu. W liczbie prawie 90 tysięcy (to więcej niż armia wyprowadzona w 1942 r. przez gen. Andersa z ZSRR!) stanowili bezcenne uzupełnienia dla walczących w Europie 1. Dywizji Pancernej i – przede wszystkim – 2. Korpusu Polskiego. O ile wiele książek i artykułów opisywało dzieje byłych wehrmachtowców walczących pod rozkazami Maczka i Andersa, o tyle temat ich służby w lotnictwie nie był dotąd obszerniej poruszany.

Skąd Polacy w Wehrmachcie?

Etniczni Polacy służyli w Wehrmachcie już przed wojną. Byli to niemieccy obywatele. Niemiecka polonia w latach dwudziestolecia międzywojennego była liczna i bardzo silna. Po dojściu Hitlera do władzy i wprowadzeniu powszechnego obowiązku wojskowego Polacy – obywatele III Rzeszy z jednej strony spotykali się z dyskryminacją i represjami, z drugiej – z koniecznością wstępowania do niemieckiego wojska i udziału w agresji na Polskę w 1939 r. Całkowitą liczbę Polaków obywateli Rzeszy, żołnierzy Wehrmachtu, historycy oceniają na ok. 150 000 (w czasie całej II wojny światowej)¹.

W 1939 r. po przegranej przez Polskę wojnie obronnej Niemcy z okupowanych terenów wydzieliły tzw. Generalne Gubernatorstwo, zaś pozostałe tereny (Śląsk, Wielkopolskę, Pomorze, część Małopolski, północne Mazowsze) wcieliły do swego terytorium. Na skutek niezgodnych z prawem międzynarodowym poczynań władz, przedwojennych obywateli polskich różnymi metodami usiłowano nakłonić lub zmusić do zadeklarowania niemieckiej narodowości – początkowo służyła temu akcja tzw. „palcówki”, a potem powołanie urzędu o nazwie Deutsche Volksliste (Niemiecka Lista Narodowa) i przydzielanie ludności jednej z grup (I, II, III, IV, gdzie – w pewnym uproszczeniu – „jedyńka” oznaczała osobę o najwyż-

szym stopniu niemieckości, a „czwórka” osobę spolonizowaną). O ile wiele spośród deklarujących niemieckość faktycznie było Niemcami lub nie miało skryształizowanego poglądu na swoją narodowość (dotyczyło to zwłaszcza Ślązaków), o tyle volkslistę przyjęło także wiele osób narodowości polskiej. Niektórzy decydowali się na to ze względów koniunkturalnych (np. licząc na lepsze warunki bytowe), jednak w większości robili to pod wpływem różnorodnych środków represji i terroru (ograniczania przydziałów kartek żywnościowych, wyrzucania z lokali,

odbierania miejsc pracy, nękania przez policję, szantażowania). Przyjęcie volkslisty przez rodziców skutkowało automatycznie nadaniem jej także nieletnim dzieciom. Pewien wpływ na decyzje Polaków miało też udzielenie zgody na „maskowanie się” (deklarowanie niemieckiej narodowości celem uniknięcia biologicznego wyniszczenia narodu) przez autorytety takie jak gen. Sikorski, Arka Bożek i bp Adamski.

Jedną z konsekwencji przyjęcia volkslisty był pobór do wojska (dotyczyło to grup I, II i III). Pierwsze wcielenia do Wehrmachtu rozpoczęły się w pierwszej połowie 1940 r. i trwały do samego końca okupacji Śląska, Pomorza i Wielkopolski. Historycy zajmujący się tym tematem oceniają liczbę przedwojennych obywateli Polskich zmobilizowanych do wojska niemieckiego na 200 000–250 000 osób². Polacy służyli we wszystkich rodzajach wojsk: armii (Heer), marynarce (Kriegsmarine) i lotnictwie (Luftwaffe), a także organizacjach paramilitarnych (m.in. Służba Pracy Rzeszy – Reichsarbeitsdienst). Część źródeł donosi też o mniej lub bardziej udanych próbach mobilizacji Polaków ze Śląska do Waffen-SS³. O tym, czy poborowy trafiał do armii, marynarki czy lotnictwa, decydowały komisje poborowe, kierując się m.in. cywilnym wykształceniem, profesją oraz dodatkowymi kwalifikacjami (np. kurs sztybowcowy).

Wcielenia wehrmachtowców do Polskich Sił Zbrojnych

Polskie Siły Zbrojne na Zachodzie od samego początku istnienia borykały się z trudnym problemem: nieustannym zapotrzebowaniem na żołnierzy, koniecznych do obsadzenia etatów szkieletowych dywizji i przygotowania rezerw na wypadek strat w walce. Wobec braku możliwości prowadzenia mobilizacji na terenie własnego kraju poszczególne bronie i jednostki wręcz rywalizowały między sobą w poszukiwaniu rekrutów. W 1942 r. zrodził się w polskim dowództwie pomysł, aby na większą skalę wykorzystać żołnierzy Wehrmachtu, Polaków, którzy dostali się do alianckiej niewoli (pierwsze pojedyncze przypadki dezercji Polaków w niemieckich mundurach na drugą stronę frontu miały miejsce już w 1939 r. w Polsce

Poniżej: Nadmorska miejscowość Blackpool - w latach II wojny światowej „stolica” polskiego lotnictwa - była Komendą Uzupełnień nr 2. Tam byli wehrmachtowcy byli formalnie zapisywani do lotnictwa i otrzymywali polskie umundurowanie. (arch. D. Kwiatkowska via W. Sankowski)



i w 1940 r. we Francji). Rozmowy ze Stalinem w sprawie zwalniania Polaków z radzieckich obozów jenieckich i wcielania ich do Armii Polskiej w ZSRR nie przyniosły rezultatu. Praktyczna możliwość zwerbowania wehrmachtowców do PSZ powstała dopiero po tym, jak w maju 1943 r. w Tunezji skapitulowało Afrika Korps, a do niewoli u aliantów zachodnich trafiło wielu Polaków. Pierwszych 600 żołnierzy, którzy zgłosili się do Wojska Polskiego, przetransportowano do Szkocji i wcielono do 1. Korpusu Polskiego. W ciągu kolejnych lat wojny (i tuż po niej) do Polskich Sił Zbrojnych przyjęto 89 631 Polaków z wojska niemieckiego. Trafiali do wszystkich trzech polskich korpusów (1. Korpus Polski w Szkocji, 2. we Włoszech

i 3. na Bliskim Wschodzie) oraz do marynarki i lotnictwa.

Wcielenie

Procedura przeniesienia do Polskich Sił Powietrznych składała się z dwóch etapów. Początkowo z ogólnych obozów jenieckich izolowano Polaków skorych do przejścia do Wojska Polskiego i przenoszono ich do trzech jenieckich obozów podległych Placówce Terenowej MON ds. Jenieckich w Dowództwie Jednostek Wojskowych w Wielkiej Brytanii: Hamilton, Johnstone i Findo Gask (stan na początek listopada 1944 r.; wszystkie trzy w Szkocji). Były to obozy, w których trzymano wyłącznie Polaków, a kadre obozów (dowództwo, straż) stanowili żołnierze 1. Korpusu Polskiego. Z tych obozów

stopniowo przenoszono żołnierzy do obozu rozdzielczego w Polkemmet koło Whitburn. Działające tam komisje wszelkimi dostępnymi środkami weryfikowały, czy kandydat rzeczywiście posiadał przed wojną obywatelstwo polskie lub był narodowości polskiej, sprawdzały, czy służył w przedwojennym Wojsku Polskim, badały stan zdrowia i pozyskiwały dodatkowe informacje. Proces był wysoce subiektywny, o tym, czy kandydat weryfikację przeszedł pozytywnie decydowała m.in. znajomość języka polskiego, stopień wojskowy w Wehrmachcie (im niższy, tym lepiej) oraz brak powiązań z formacjami SS. W wypadku pozytywnego przejścia weryfikacji kandydat otrzymywał umundurowanie, zasilek i stopień wojskowy (zwykle wyższy od szeregowego i zależny od stopnia z Wehrmachtu). Od tego momentu naliczano mu żołd. Formalne wciągnięcie na listę następowało w Komendzie Uzupelnień nr 1 (żołnierze trafiający do armii) lub Komendzie Uzupelnień nr 2 w Blackpool (lotnictwo). Ochotnicy musieli też podpisać oświadczenie, że mają świadomość, że od tego momentu przestaje ich chronić (jako dezertersów i „zdrajców” swej dawnej armii) konwencja genewska. Aby obronić samego żołnierza i jego rodzinę w okupowanym kraju przed represjami na wypadek dostania się do niemieckiej niewoli wprowadzono pseudonimy, których żołnierze używali nawet wobec towarzyszy broni, zaś do prawdziwych nazwisk powracali dopiero po wojnie⁴.

Cała procedura wcielenia i pobyt ochotnika w Polkemmet trwały nie dłużej niż tydzień. Potem otrzymywał przydział do jednostki i rozpoczynał normalną służbę wojskową – tym razem dla swojej ojczyzny, w battledressie i z orłem w koronie na furazercie.

W Polskich Siłach Powietrznych

Z głównego źródła informacji o Polskich Siłach Powietrznych – Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie – nie udało mi się pozyskać peł-



Powyżej: Kwestionariusz jeniecki w języku niemieckim z danymi Feliksa Szczukowskiego z Pomorza (na zdjęciu obok), żołnierza 11. Dywizji Polowej (Luftwaffe), wcielonego następnie do Polskich Sił Zbrojnych. Podobne dokumenty wypełniali wszyscy Polacy z Wehrmachtu, którzy później podejmowali służbę w Wojsku Polskim. (arch. Ministry of Defence)

Poniżej: Personel naziemny 300. Dywizjonu Bombowego „Ziemi Mazowieckiej”. W polskiej bazie Faldingworth służyło najwięcej spośród wszystkich wehrmachtowców w Polskich Siłach Powietrznych. (arch. W. Ratuszyński)





nej listy wehrmachtowców wcielonych do Polskich Sił Powietrznych ani zbiorczych danych na ten temat, stąd nie jest możliwe podanie dokładnej ich liczby. Wśród zbiorów IPiMS znajduje się natomiast bardzo ciekawe pismo W/Cdr Bishopa (Brytyjczyka, oficera polskiej sekcji RAF Record Office), przesłane do Dowództwa Sił Powietrznych w Londynie 9 stycznia 1946 r. Zawiera zalecenie, aby w związku z zakończeniem wojny lotnicy, którzy nadal używają pseudonimów, powrócili do prawdziwych nazwisk. Załącznikiem do pisma jest wykaz żołnierzy z podanym prawdziwym i przybranym nazwiskiem, a także przydziałem. Lista ta zawiera dane 141 osób (patrz załącznik w drugiej części artykułu), jednak z całą pewnością nie jest kompletna.

Ostrożnie można przyjąć, że ogółem wehrmachtowców w PSP było około tysiąca. Do wniosku tego prowadzi uważna lektura wspomnianego wyżej dokumentu, imiennego wykazu personelu lotnictwa (T. Krzystek „Personel PSZ w Wielkiej Brytanii w latach 1940-1947...”, opracowana na podstawie archiwów brytyjskiego Ministerstwa Obrony), a także wybranych kart ewidencyjnych z archiwum Stowarzyszenia Lotników Polskich. Okazuje się, że tylko jeńcom z Wehrmachtu przydzielano sześciocyfrowe numery ewidencyjne rozpoczynające się od 708. Przydzielanie ich rozpoczęto, gdy do Blackpool (mieściła się tam Komenda Uzupelnień nr 2, odpowiedzialna za zaciąg do lotnictwa) zaczęły napływać większe ilości wehrmachtowców, tj. mniej więcej na początku sierpnia 1944 r., parę tygodni po inwazji alianckiej w Normandii. Numerów takich istniało dokładnie tysiąc (od 708 000 do 708 999), jednak niektóre nie zostały przydzielone żadnemu żołnierzowi. Dodatkowo, nieliczni jeńcy niemieckiej armii wcielani do polskiego lotnictwa w 1943 r. i na początku 1944 r. otrzymywali numery „zwyczajne”, to znaczy z serii przeznaczo-

Powyżej: Uczniowie i kadra szkoły pilotażu początkowego 16. SFTS w Newton przed dwusilnikowym Oxfordem, na którym uczyli się latać przyszli piloci bombowi i transportowi, druga połowa 1944 r. W naziemnych stanowiskach w Newton służyło przynajmniej kilkudziesięciu byłych wehrmachtowców. (arch. S. Ryll via P. Sikora)

Poniżej: Gen. Władysław Anders z odwiedzinaми w 133. Skrzydle Myśliwskim (tam też służyli byli jeńcy z Wehrmachtu) w Andrews Field w marcu 1945 r. Był on jednym z współautorów sukcesu, jakim niewątpliwie była rekrutacja Polaków z Wehrmachtu do Wojska Polskiego. W latach 1943-44 wywalczył u Amerykanów i Brytyjczyków wyłączność na niemieckich jeńców narodowości polskiej. (arch. St. Skalski via W. Sankowski)



nych dla innych rekrutów, np. przybyłych ze Związku Radzieckiego, z Bliskiego Wschodu lub dla ochotników z 1. Korpusu Polskiego.

Liczba 1000 wydaje się być dość dużą – stanowi to prawie dokładnie 1/17 całego stanu PSP we wszystkich latach wojny i ok. 1/11 personelu naziemnego (licząc bez junaków i Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet). Należy jednak pamiętać, że powiększanie stanu osobowego PSP miało miejsce także w końcowych momentach wojny. Od 1 stycznia 1944 r. do końca konfliktu w Europie stalowe mundury założyło łącznie 2183 żołnierzy (1775 w 1944 r. i 408 do 8 maja

1945 r.), a znaczna i szybka rozbudowa Polskich Sił Zbrojnych (w tym lotnictwa) trwała jeszcze kilka tygodni po wojnie. Nietrudno zauważyć, jak dużą część tych uzupełnień stanowili wehrmachtowcy.

Co można powiedzieć o zbiorowości byłych wehrmachtowców w lotnictwie? Większość z nich z obozu przejściowego trafiła od razu do lotnictwa, jednak niektórzy zostali początkowo wciągnięci do ewidencji armii przez Komendę Uzupelnień nr 1, a dopiero potem przekazani do lotnictwa. Domyślać się można, że gros z nich miało za sobą służbę w Luftwaffe – głównie w perso-



Powyżej z lewej: Pismo dowódcy 318. Dywizjonu do Komendy Uzupelnień nr 3, zawierające imienny wykaz żołnierzy Armii Polskiej na Wschodzie (APW) przeniesionych do lotnictwa w marcu 1944 r. Jest wielce prawdopodobne, że część z nich wcześniej służyła w Wehrmachcie, zaś do APW trafiła jako jeńcy Afriki Korps lub z frontu włoskiego. (arch. IPiMS)
 Powyżej z prawej: Żołnierze 663. Dywizjonu Samolotów Artylerii: szer. Antoni Elsner (z prawej, w furazerce koloru stalowego do battledressu barwy khaki) i inny żołnierz 2. Korpusu Polskiego. Obaj wcześniej służyli w Wehrmachcie. Amandoli, październik 1945 r. (arch. A. Elsner)
 Poniżej: Grupa polskich jeńców z armii niemieckiej w obozie przejściowym. Ciekawostką jest mieszane brytyjsko-niemieckie umundurowanie żołnierzy. (arch. W. Zmysłony)



nelu technicznym (w czasie swoich poszukiwań napotkałem jedynie trzy przypadki Polaków skierowanych do Luftwaffe na szkolenie w personelu latającym, z czego dwa przypadki udziału w lotach bojowych). Nie wykluczone, że do lotnictwa trafiali także żołnierze armii (Heer) oraz inni weterani Luftwaffe, nie mający nic wspólnego z samolotami – artylerzyści obrony przeciwlotniczej, spadochroniarze czy zwykli piechociarze (np. z tzw. dywizji polowych Luftwaffe). Można tym wytłumaczyć duży odsetek żołnierzy PSP o wehrmachtowskiej przeszłości pozbawionych wojskowej, lotniczej specjalności.

Nie wszyscy mieli pseudonimy, zaś służący pod przybranym nazwiskiem zazwyczaj

zachowywali prawdziwe imię. Byli to bardzo młodzi chłopcy. Wśród żołnierzy przeważają urodzeni po 1920 r., przy czym bardzo wielu jest urodzonych w 1926 r. (pobór do Wehrmachtu w 1944 r.). Zaskakująco duża liczba wehrmachtowców nie miała w PSP konkretnej specjalności i była „żołnierzami od wszystkiego” (określani angielskim terminem „aircrafthands”). Pozostali służyli w personelu naziemnym w praktycznie wszystkich specjalnościach: jako mechanicy, zbrojmistrze, elektrycy, szoferzy, strażacy, ślusarze, sanitariusze, kucharze, magazynierzy, tokarze etc. Pewna niewielka ich liczba rozpoczęła szkolenie do personelu latającego (przede wszystkim jako piloci i radiotelegrafici), jednak z uwagi na czas trwania

kompletnego szkolenia nie zdążyła wziąć udziału w lotach bojowych. Wszyscy byli szeregowymi lub podoficerami, nie odnalazłem dotąd żadnego oficera ani podchorążego lotnictwa, który miał za sobą służbę w Wehrmachcie (w armii – zwłaszcza w 2. Korpusie Polskim – sytuacja taka miewała miejsce). Służyli w prawie wszystkich polskich dywizjonach (a dokładniej rzecz ujmując, w eszelonach obsługowych dywizjonów, za wyjątkiem 318. dywizjonu), a także jednostkach szkolnych (szkoły pilotażu 25. EFTS i 16. SFTS), naprawczo-warsztatowych, materiałowych, łączności i innych pomocniczych.

Dywizjony 318. i 663.

Kilku byłych wehrmachtowców służyło także w 663. Dywizjonie Samolotów Artylerii, który nie należał do lotnictwa, lecz był jednostką 2. Korpusu Polskiego. Pilotami byli oficerowie artylerii, zaś obsługę techniczną stanowiła mieszanka żołnierzy lotnictwa i armii (w październiku 1944 r. tych ostatnich w jednostce służyło ponad 90). Jednym z żołnierzy armii mającym za sobą służbę w Wehrmachcie był szer. Antoni Elsner, Ślązak, który w sierpniu 1944 r. podczas szkolenia na pilota Luftwaffe trafił do niewoli amerykańskiej, a następnie przekazany został 2. Korpusowi. Pamięta on, że poza nim w 663. DSA służyło jeszcze kilku innych byłych wehrmachtowców⁵. Byli oni wciągani na ewidencję przez Komendę Uzupelnień nr 3 we Włoszech.

Podobna sytuacja miała miejsce w 318. Dywizjonie Myśliwsko-Rozpoznawczym „Gdańskim”. Stacjonując na Bliskim Wschodzie i potem na froncie włoskim otrzymywał z 2. Korpusu Polskiego uzupełnienia w postaci szeregowych i podoficerów kierowniczych, kucharzy, sanitariuszy, żandarmów, strażaków, rusznikarzy, telefonistów, kancelistów, telefonistów, żołnierzy służby meteorologicznej i sekcji łącznikowej armii. 20 października 1943 r. w 318. dywizjonie służyło ich 141, kilka miesięcy później tylko nieco ponad stu 100. Spadek liczby spowodowany był tym, że część tych żołnierzy formalnie przeniesiono z armii do Polskich Sił Powietrznych. Potem – pod koniec 1944 r. i na początku 1945 r. – część żołnierzy przekazano do 301. Dywizjonu do Zadań Specjalnych „Ziemi Pomorskiej – Obrońców Warszawy”. Jest niemal pewne, że i wśród tej kadry musiała być pewna ilość byłych jeńców armii niemieckiej.

Wojciech Zmysłony

Przypisy

1. Madajczyk Cz., Faszizm i okupacja 1939-1945, Poznań 1983
2. tamże
3. Olejnik L., Zdraycy narodu?, Warszawa 2006, Elsner A., Synowie powstańców w SS [w:] Gazeta Wyborcza Katowice 273/1996
4. Wydawać się może nieprawdopodobne, że Niemcy byli w stanie zidentyfikować polskiego jeńca jako swojego żołnierza, jednakże pierwszy taki (opisany) przypadek miał miejsce już w czerwcu 1940 r. Schwytyany żołnierz polski po identyfikacji jako dezerters Wehrmachtu został rozstrzelany. Por. Hajduk R., Pogmatwane drogi, Warszawa 1976.
5. Relacja ustna A. Elsnera z dn. 9.08.2006

Akrobacyjny RWD-10



HISTORIA

Samolot RWD-10 zaprojektowany został przez inż. Jerzego Drzewieckiego i zbudowany w 1933 roku w Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych na Okęciu. W założeniu miał to być tani samolot treningowo-akrobacyjny, służący do szkolenia pilotów w akrobacji lotniczej, przeznaczony do użytkowania zarówno przez odbiorców cywilnych jak i wojskowych. Pierwszy prototyp ze znakami SP-ALC wykonał lot w lipcu 1933 roku i rozczarował konstruktora, który sam zasiadł za jego sterami jako oblatywacz. Samolot okazał się bardzo niestateczny kierunkowo i wymagał zmian konstrukcyjnych. Samo przedłużenie kadłuba niewiele poprawiło, trzeba było przerobić zamocowanie płata, usuwając sklejkowe pokrycie piramidki oraz zmienić jej kształt, powiększono również statecznik kierunkowy, a w celu usztywnienia płata, wykrzyżowano linkami zastrzały skrzydła. W nowej postaci w 1935 roku skierowano samolot do badań w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa. W trakcie prób o mało nie doszło do dyskwalifikacji samolotu, kiedy to pilota IBTL, dobrego akrobatę, mała 10-tka zaczęła uczyć pokory. Pilot pomimo wielu usiłowań i coraz gwałtowniejszych ruchów sterami nie potrafił wykonać prawidłowej pętli. I tu tkwił błąd, ponieważ samolot odznaczał się doskonałą sterownością i bardzo małymi siłami na sterach. Wymagał delikatnego traktowania, przysłowiowo prowadził się dwoma palcami. Sprawę uratował pilot fabryczny DWL Kazimierz Chorzewski, który przed komisją IBTL wykonał jak najbardziej prawidłowo 28 następujących po sobie pętli, co otworzyło 10-tce drogę do seryjnej produkcji.

W 1936 roku samolot otrzymał certyfikat i zbiegło się to z zakupem przez Ligę

Powyżej: RWD-10 SP-BMA z nazwą fundatora „SZCZĘŚLIWY LOS I”. (arch. A. Morgala)



Powyżej: Prototyp samolotu akrobacyjnego RWD-10 SP-ALC po wprowadzeniu modyfikacji, m.in. przedłużono kadłub i powiększono ster kierunku. Samolot posiada też nowe malowanie. Zdjęcie wykonano na lotnisku Lublinek około 1936 r. (arch. W. Sankowski)

Poniżej: 26 września 1937 r. na lotnisku mokotowskim w Warszawie uroczysto przekazano aeroklubom 127 samolotów, w tej liczbie też dziewiętnaście RWD-10. (arch. W. Sankowski)





Powyżej: RWD-10 SP-KTT „TELEFUNKEN” ufundowany przez filię krajową znanej niemieckiej firmy Telefunken, specjalizującej się w produkcji radioodbiorników. (arch. A. Morgala)
Poniżej: Egzemplarz SP-BGY z pierwszej serii trzech wyprodukowanych wiosną 1937 r. akrobacyjnych RWD-10. (arch. W. Sankowski)



Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej na potrzeby aeroklubów dużej ilości samolotów sportowych, a ponieważ RWD-10 dał się poznać jako doskonały, zamówiono w DWL między innymi 20 tych maszyn. Zbudowane w 1937 roku wzięły udział 26 września tego roku na lotnisku Mokotowskim w Warszawie w uroczystym przekazaniu przez L.O.P.P. 127 samolotów aeroklubom. W 1938 roku zbudowano dodatkowo jeszcze 2 egzemplarze. Nie był to samolot tak liczny jak np. RWD-8, jednak mocno wpisał się w lotniczy krajobraz Polski. Nie mogły się bez niego odbyć żadne pokazy ani uroczystości państwowe z udziałem lotnictwa. Znany był również za granicą z rajdów, które odbywał wraz z innymi konstrukcjami polskimi i tam także był wysoko oceniany, bo chyba nie było kogoś, komu by ten mały, zgrabny samolocik i podniebne harce w jego wykonaniu się nie podobaly. Jednak to właśnie przez te harce czasem zbyt brutalne będące przyczyną uszkodzenia skrzydeł utracono 3 samoloty, na szczęście obyło się bez ofiar. Natychmiast po tych wypadkach na pozostałych samolotach poprawiono mocowanie górnego pokrycia do żeber, tym samym kończąc złą passę.

Nie powiodły się próby zainteresowania wojska nowym samolotem. Miał on służyć do

treningu akrobacji i walki powietrznej dla przyszłych pilotów myśliwskich P.11c. Podczas prób w IBTL w trakcie wykonywania gwałtownych ewolucji oderwało się pokrycie skrzydeł, w efekcie czego pilot musiał ratować się skokiem ze spadochronem. Fakt ten jak i ogólna niechęć Departamentu Aeronautyki do DWL sprawiły, że na RWD-10 nigdy nie pojawiła się wojskowa szachownica.

Wyprodukowane samoloty RWD-10 otrzymały następujące znaki: Prototyp SP-ALC, seryjne SP-BGT, BGY, BGZ, BLM, BLN, BLO, BLP, BLR, BLS, BLT, BLU, BLW, BLX, BLY, BLZ, BMA, BMB, BMC, BMO, BMP oraz KTT i SPW.

KONSTRUKCJA

DWL mając doświadczenia z eksploatacji poprawionego prototypu, przystępując do budowy serii wprowadziła dalsze udoskonalenia. Silnik Cirrus Hermes zmieniono na mocniejszy polskiej produkcji PZInż Junior o mocy 110 KM, również osłona silnika uległa widocznej zmianie, podwyższono tylną część kadłuba za kabiną pilota. Zmieniono kształt statecznika pionowego i zmniejszono powierzchnię steru kierunku. Inne istotne zmiany dotyczyły podwozia, koła 600x85 zmieniono na mniejsze 410x155, amortyzatory z krążków gumowych zmieniono w serii

na olejowo-powietrzne, tylne podparcie stanowił resor z 5 piór o wym. 40x4 mm.

Kadłub samolotu wykonano z rur stalowych wykrzyżowany rurkami i stanowił całość z łożem silnikowym oraz piramidką do mocowania skrzydeł. W serii dodatkowo usztywniono tył kadłuba poprzez zmianę kratownicy. Górną część kadłuba pokryto sklejką, przed kabiną ułożoną na rurkach piramidki a za kabiną na wręgach ze sklejki, z boków kadłuba biegły 2 listwy o wym. 22x22 mm, natomiast od spodu na wręgach ze sklejki ułożono 9 listew o wym. 10x15 mm. Cały kadłub został pokryty płótnem a boki kabiny zabezpieczono wałkami ze skóry.

Kabina pilota wyposażona była w metalowy fotel z miską na spadochron plecowy, tablica zawierała prędkościomierz, wysokościomierz, obrotomierz, ciśnieniomierz oleju, wskaźnik poziomu paliwa oraz wolne miejsce na dodatkowy zegar. Po lewej stronie kabiny znajdował się uchwyt do trzymania się w czasie akrobacji. W przedniej części kadłuba pod skrzydłami znajdował się zbiornik na 54 litry paliwa z wlewem po prawej stronie przykrytym odchylaną pokrywą. Po lewej stronie pod taką samą pokrywą znajdował się czujnik wskaźnika paliwa. Z przodu pod 5-cio częściową osłoną wykonaną z blachy aluminiowej, znajdował się silnik zawieszony w ramie na gumowych tulejach, napędzał on śmigło drewniane o średnicy 1900 mm. Za silnikiem znajdował się zbiornik na 8 litrów oleju z wlewem pod lewą podnoszoną osłoną silnika.

Płat samolotu konstrukcji drewnianej składał się z połówek, każda o kształcie podwójnego trapezu, 2 dźwigary rozstawione o 650 mm, do których doklejono żebra, były usztywnione między sobą metalowymi rozpiórkami i cięgłami. Żebra skrzydeł, wykonane z listew i sklejki, zostały rozmieszczone co 250 mm. Przednia część skrzydła z pierwszym dźwigarem została pokryta sklejką, z tyłu żebra połączono listwą spływu. Do tylnego dźwigara zamocowano lotki zawieszane na górnej krawędzi, napęd lotek stanowiły rury skrętne poruszane pionowymi popychaczami od drążka sterowego, wychylenia lotek wynosiły 10° w dół i 25° w górę. Skrzydła

pokryto w całości płótnem. Podparcie skrzydeł stanowiły dwie pary metalowych zastrzałów wykrzyżowanych stalowymi cięgłami, dodatkowo przednie zastrzały były usztywnione wspornikami z kadłubem. Skrzydło posiadało 1° wzniosu. Na skrzydle przed kabiną znajdował się uchwyt do wsiadania w kształcie litery T. Usterzenie konstrukcji drewnianej wolnonośne, stateczniki kryte sklejką, stery płótnem. Układ żeber w sterach jak również w lotkach trójkątny. Stery posiadały napęd linkowy, linki steru wysokości biegły na zewnątrz, natomiast linki steru kierunku od połowy długości biegły wewnątrz kadłuba.

Wszystkie RWD-10, które wychodziły z wytwórni były malowane w podobny sposób: przód i dół kadłuba, podwozie, zastrzały w kolorze ciemno czerwonym, reszta wraz z usterzeniem srebrne. Skrzydła malowane były od spodu kolorem ciemno czerwonym ze srebrnym kesonem i srebrnymi literami, a góra srebrna z ciemno czerwonym kesonem i literami. Odstępstwo stanowiły ostatnie egzemplarze BMA, BMB, BMC, oraz KTT i SPW wykonane w 1938 r., które miały skrzydła srebrne z ciemno czerwonym kesonem i literami z dołu i góry. Na kadłubach znaki rejestracyjne oraz napis RWD-10 i godło L.O.P.P. w kolorze ciemno czerwonym. Niektóre samoloty posiadały napisy z nazwami fundatorów oraz godło aeroklubu, do którego przynależały malowane na sterze kierunku.

DANE TECHNICZNE

Wymiary: rozpiętość 7,50 m, długość 6,20 m, wysokość 1,90 m, powierzchnia nośna 9,0 m.
Masy: własna 350 kg, użyteczna 125 kg, całkowita 475 kg.

Osiągi: prędkość maksymalna 218 km/h, prędkość przelotowa 180 km/h, pułap 6000 m, zasięg 360 km, rozbieg 70 m, dobieg 100 m.

Eugeniusz Ferek

Za pomoc w opracowaniu planu serdecznie dziękuję Panu Leszkowi Białemu z Warszawy. Panu Andrzejowi Morgale dziękuję za udostępnienie fotografii.



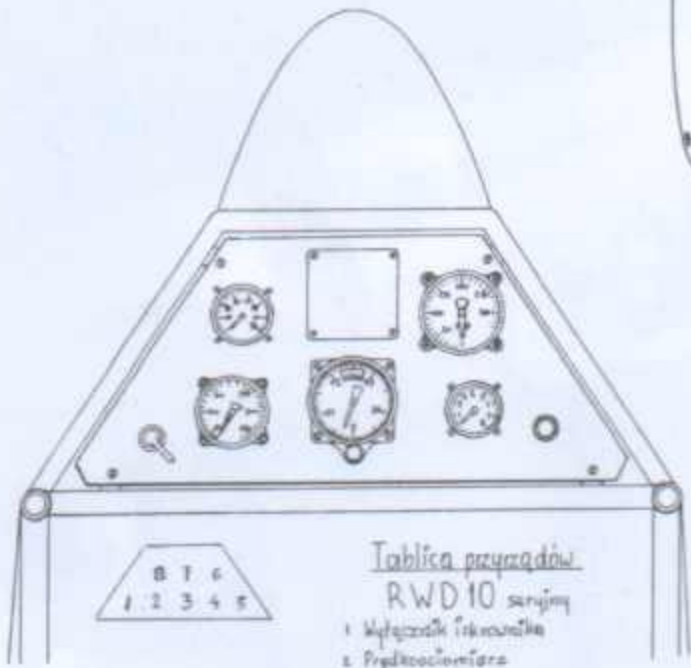
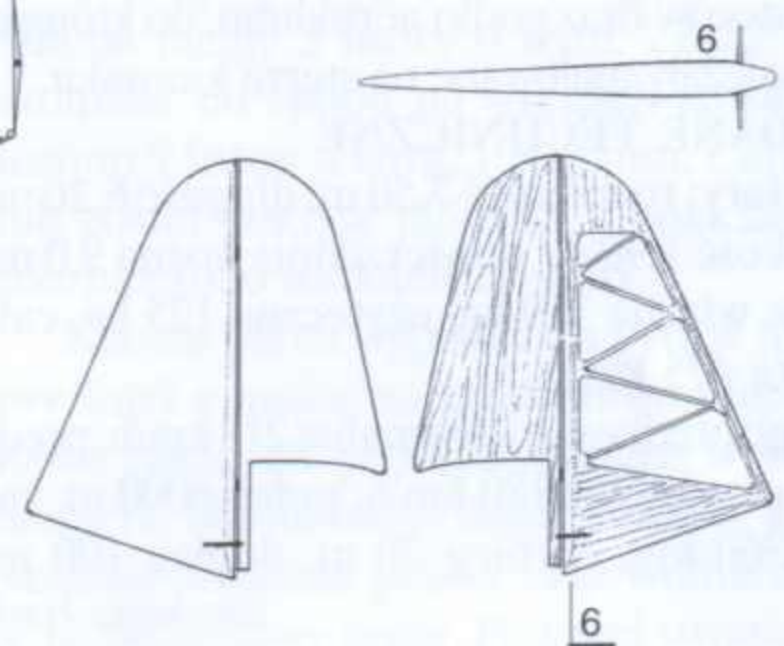
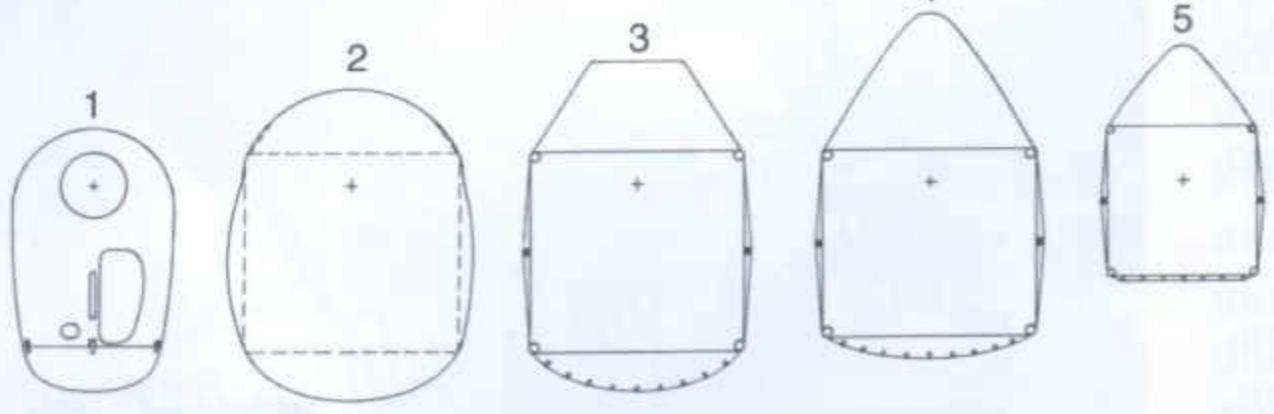
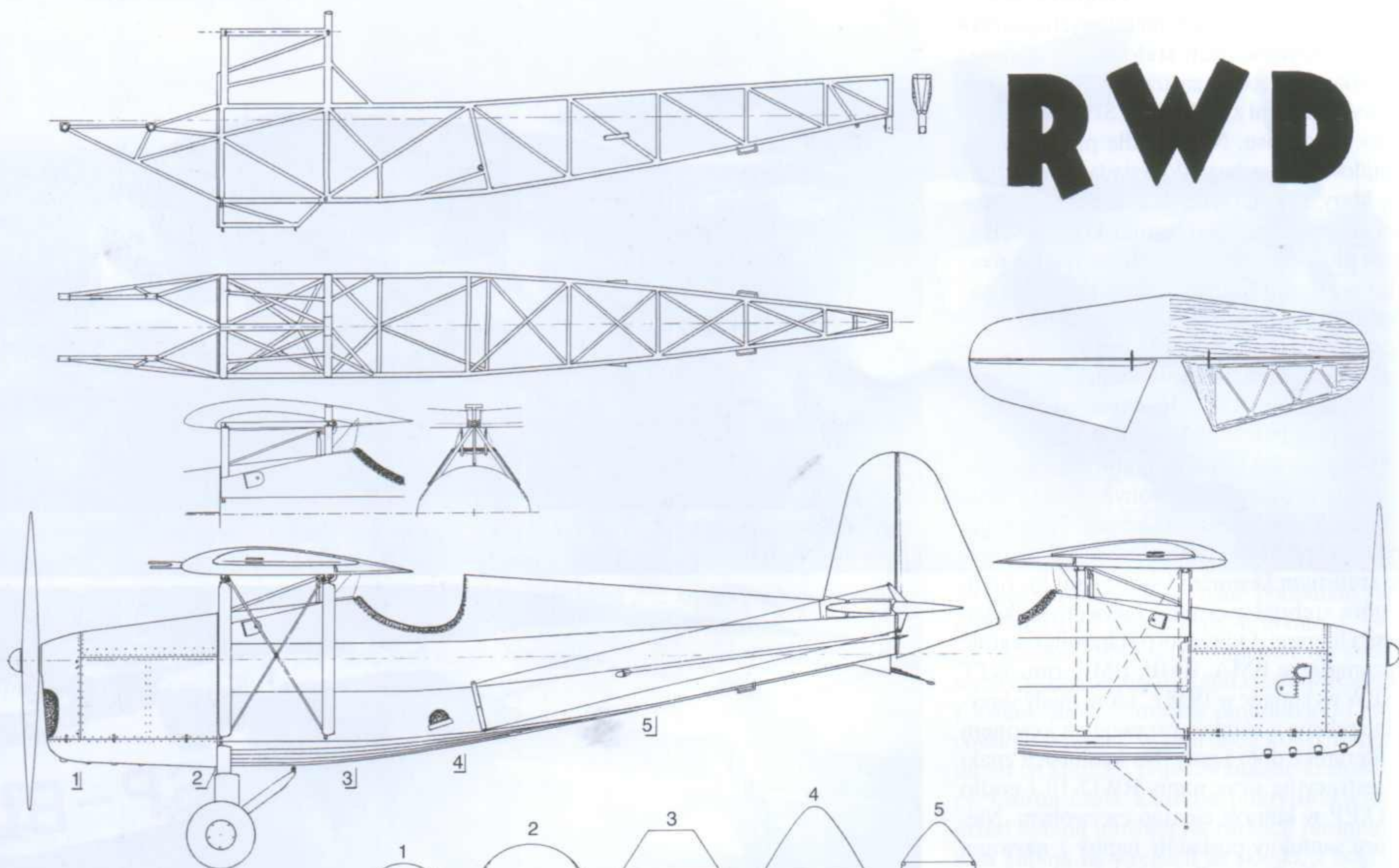
Powyżej: RWD-10 SP-BLZ „KSIĘGOWIEC” latał w Aeroklubie Gdańskim. Zdjęcie wykonano na lotnisku Muchowiec w Katowicach. (arch. A. Morgala)



Powyżej: Dobrze widoczny napis fundacyjny na kadłubie RWD-10 SP-BLP. (arch. W. Sankowski)
 Poniżej: RWD-10 SP-BLR „ŚLĄSKIE K.K.O. II” został zakupiony ze składek pracowników Komunalnych Kas Oszczędności i używany był w Szkole Pilotów w Aleksandrowicach. (arch. A. Morgala)

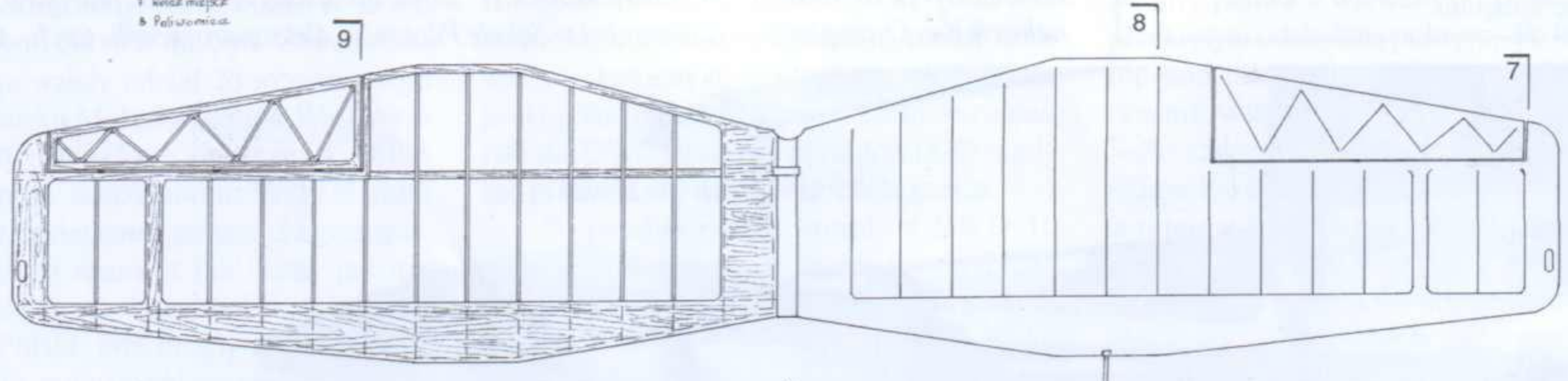


RWD

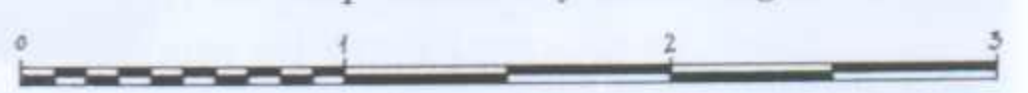


- Tablica przyrządów RWD 10**
- 1. Wykazarki tikowanki
 - 2. Prędkościomierz
 - 3. Wykazanie wysokości
 - 4. Ciężar oleju
 - 5. Pompa zasysająca
 - 6. Obrotomierz
 - 7. Wskaźnik
 - 8. Paleniskowa

RWD-10
 Silnik PZInż Junior 110 KM
 rozpiętość - 7,50 m
 długość - 6,20 m
 wysokość - 1,90 m



SKALA 1/48
 Opracował i rysował: Eugeniusz Ferek





Liga Obrony Powietrznej
i Przeciwgazowej



RWD-10 SP-BMA „SZCZĘŚLIWY LOS I”.



RWD-10 SP-BLZ „KSIĘGOWIEC”, Aeroklub Gdański.

„KSIĘGOWIEC”



RWD-10 SP-BLR „ŚLĄSKIE K.K.O II”, Szkoła Pilotów w Aleksandrowicach.

ŚLĄSKIE K.K.O II



„TELEFUNKEN”

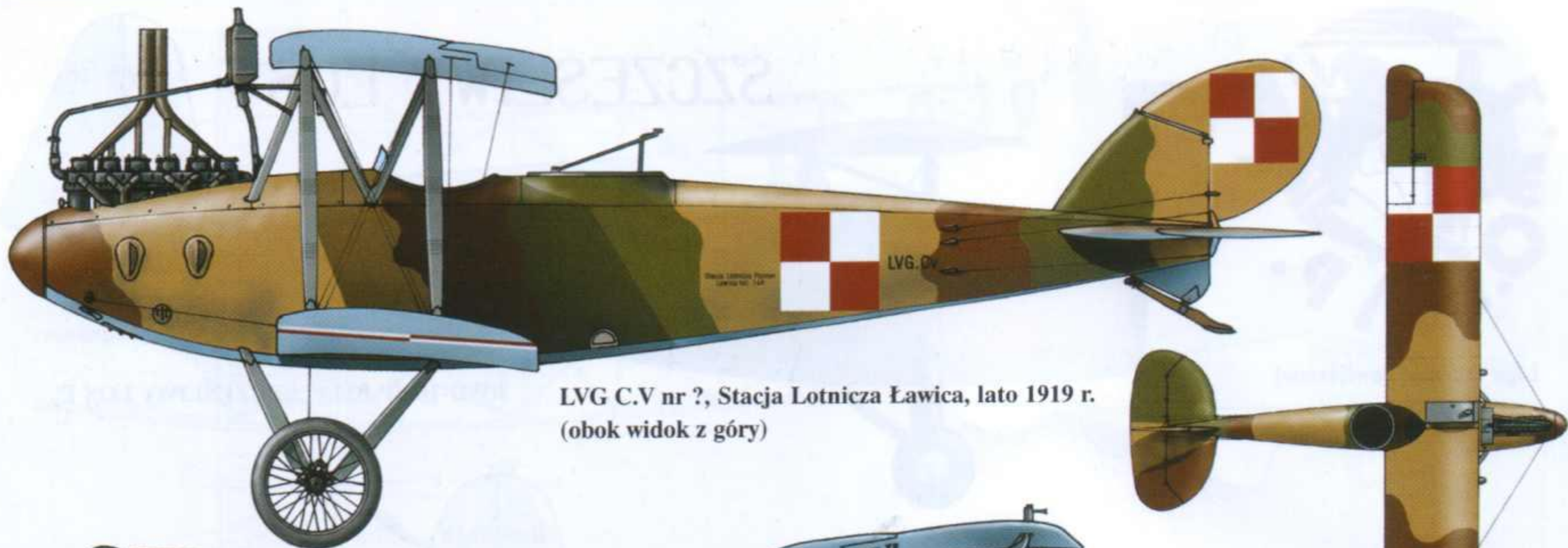
RWD-10 SP-KTT „TELEFUNKEN”.



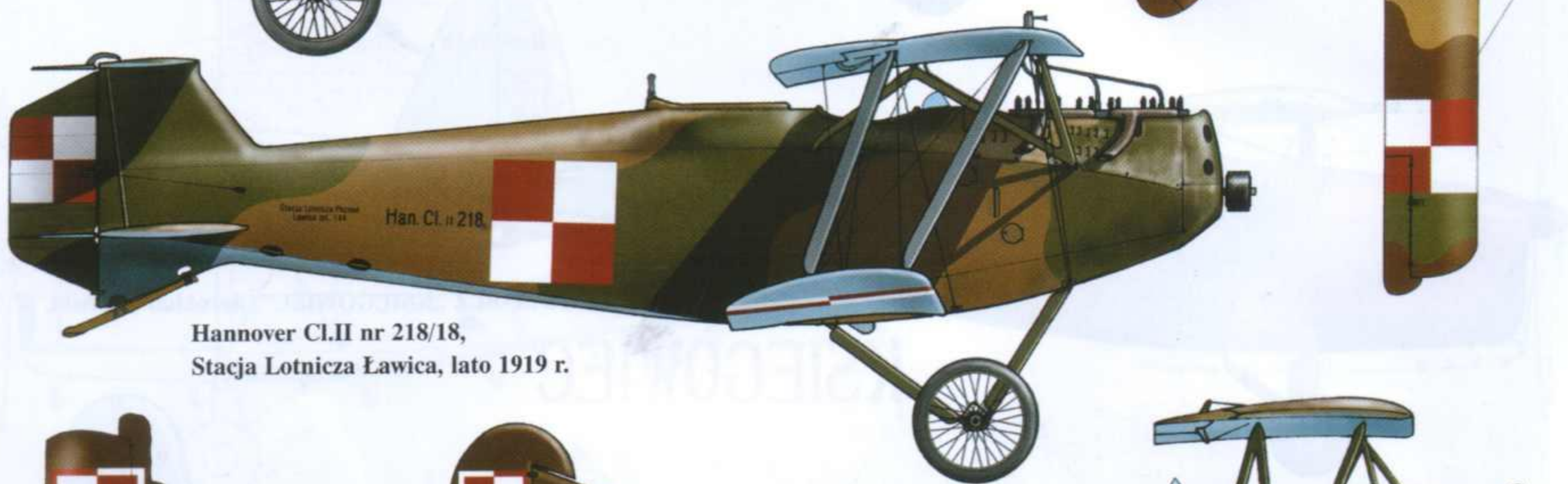
TOMASZOWSKA FABRYKA
SZTUCZNEGO JEDWABIU S.A.

RWD-10 SP-BLP „TOMASZOWSKA FABRYKA SZTUCZNEGO JEDWABIU S.A.”

Rysował: Wojciech Sankowski



LVG C.V nr ?, Stacja Lotnicza Ławica, lato 1919 r.
(obok widok z góry)



Hannover Cl.II nr 218/18,
Stacja Lotnicza Ławica, lato 1919 r.



Fokker D.VII nr 7658, Bydgoszcz, ok. 1922 r.
(obok widok z góry)



Ansaldo A.1 Balilla nr 117,
3. Pułk Lotniczy, ok. 1924 r.

Dwubarwny kamuflaż
na samolocie Fokker D.VII



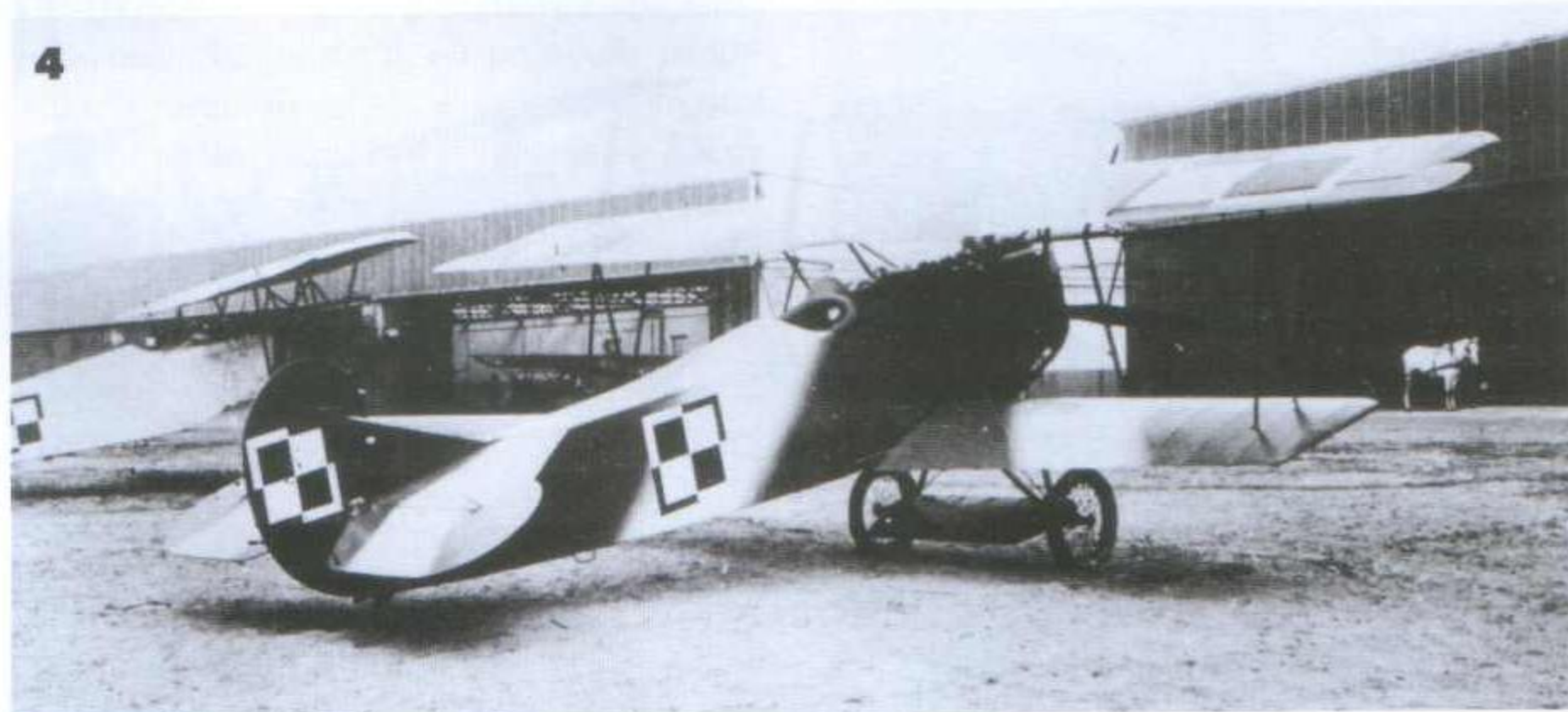
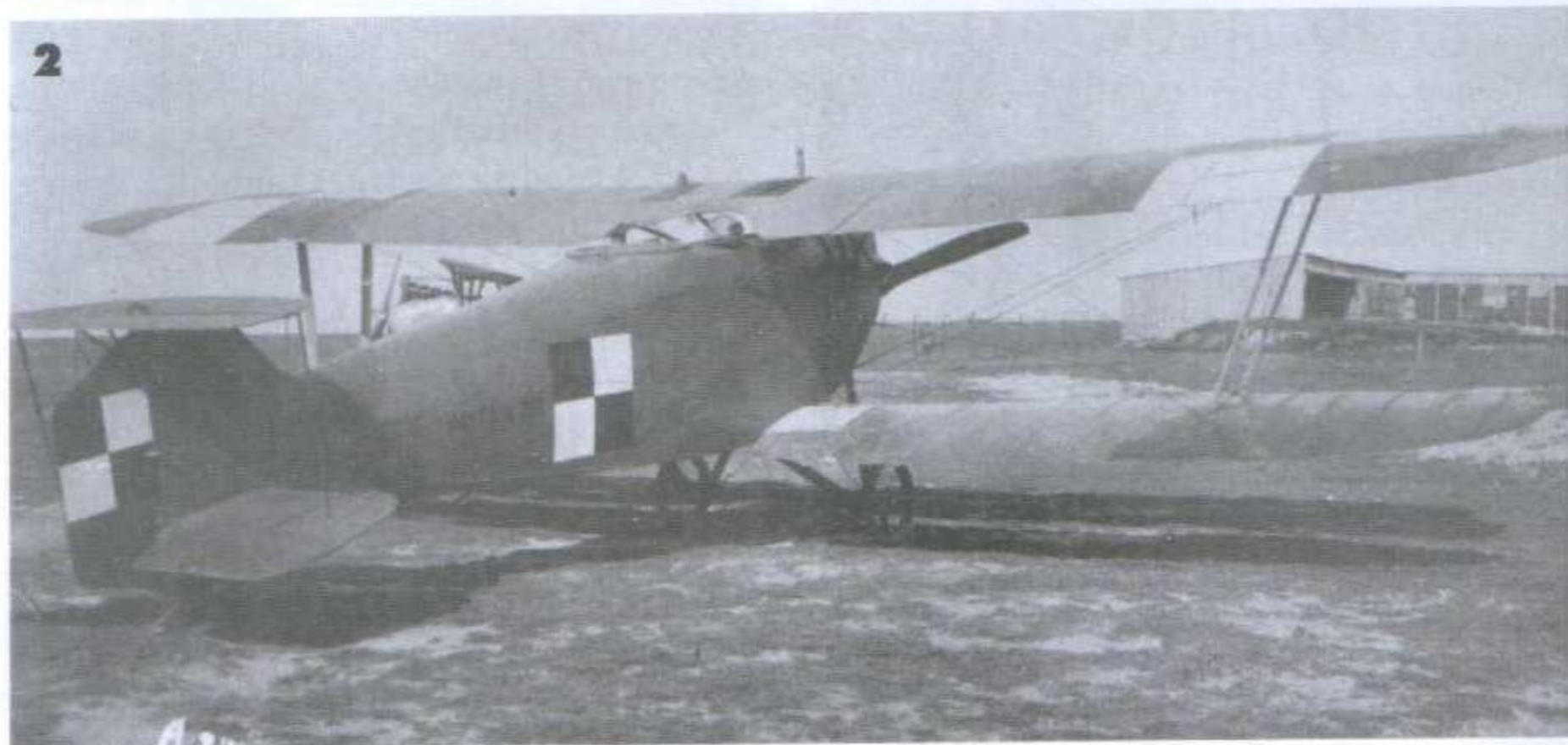
Bristol F.2B Fighter nr 20.98,
Oficerska Szkoła Lotnicza Dęblin, 1928 r.

Rysował: Wojciech Sankowski

Kamuflaże z Ławicy



Godła i barwa na samolotach
część 24



W styczniu 1919 r. Polacy zajęli lotnisko Ławica, przejmując znaczną ilość sprzętu i świetnie wyposażone warsztaty lotnicze, które wkrótce przystąpiły do remontów samolotów, tak bardzo potrzebnych dla formujących się eskadr polskiego lotnictwa. Warsztaty na Ławicy działały nieprzerwanie przez cały okres działań wojennych 1919-20 i na początku lat dwudziestych, wykonując doraźne naprawy oraz kompleksowe remonty płatowców i silników, a także podejmując produkcję śmigieł i innych komponentów lotniczych. Kompletnie wyposażenie parku maszynowego warsztatów naprawczych pozwoliło na uruchomienie w 1924 r. wytwórni płatowców (Wielkopolska Wytwórnia Samolotów „Samolot”).

Warsztaty na Ławicy należały obok Centralnych Warsztatów Lotniczych w Warszawie do pierwszych, które zastosowały malowanie maskujące na samolotach (kamuflaż) wzorowane na tych, jakie spotykało się na sprzęcie lotniczym produkcji niemieckiej i francuskiej będącym na wyposażeniu polskiego lotnictwa. Poznań był też jedynym ośrodkiem w latach 1919-25, w którym konsekwentnie próbowano wprowadzić i rozpowszechnić malowanie ochronne na samolotach. Zachowane i prezentowane w tym odcinku cyklu fotografie pozwalają bliżej przyjrzeć się efektom tych poczynań.

Pierwsze próby zastosowania kamuflażu na samolotach remontowanych w warsztatach na Ławicy miały miejsce latem 1919 r. i zostały utrwalone na przynajmniej dwóch fotografiach. Na samolocie wywiadowczym LVG C.V o nieznanym numerze (zdj. 1) powierzchnie górne i boczne pokryto trzema kolorami, najczęściej w literaturze opisanymi jako: zielony, ciemno brązowy i jasno brązowy. Od spodu samolot pomalowano na kolor jasno szaro niebieski. Układ plam kamuflażu był zbliżony do stosowanego w lotnictwie niemieckim. Nazwa typu i numer płatowca zostały namalowane za szachownicą na kadłubie. Brak jest informacji o tym samolocie. Nie wiadomo czy był przekazany do którejś z eskadr czy też pozostał w dys-



pozycji Stacji Lotniczej na Ławicy.

W tym samym czasie zastosowano na samolocie Hannover Cl.II (zdj. 2) dwubarwny kamuflaż w postaci nieregularnych plam w kolorach zielonym i brązowym. Egzemplarz ten został zakupiony w Niemczech (numer niemiecki 667/18) i dostarczony na Ławicę w kwietniu 1919 r. Latem tego roku przeszedł remont i otrzymał nowy, poznański numer 218/18, który wraz z nazwą typu został namalowany na kadłubie za szachownicą. Płatowiec czas jakiś używano w Szkole Lotniczej na Ławicy, a później przekazano na front, jednak ze względu na duże zużycie nie był użyty w walkach.

Znacznie później, w 1921 r. trójbarwny kamuflaż powtórzono na samolocie myśliwskim Fokker D.VII (zdj. 3), używając prawdopodobnie podobnych kolorów jak na LVG. C.V. Plamy nakładały się miękko na siebie, a ich układ jest doskonale widoczny na zdjęciu tego samolotu, wykonanym ok. 1922 r. na lotnisku w Bydgoszczy (zdj. 4). Nazwę typu i numer (Fok. DVII 7658) w kolorze białym namalowano na osłonie silnika. Płatowiec ten znalazł się na Ławicy w styczniu 1921 r., gdzie otrzymał kamuflaż. Wkrótce, wraz z Wyższą Szkołą Pilotów przeniesiny do Grudziądza.

Kamuflaż dwubarwny zielono-brązowy zastosowano na innym Fokkerze D. VII sfotografowanym po wypadku około 1924 r. (zdj. 5). Widać układ plam na skrzydłach i usterzeniu. Podobnie pomalowano też myśliwiec Ansaldo A.1 Balilla nr 117 (zdj. 6) wyprodukowany w Polsce w 1922 r. Przekazany do 3. PL na Ławicy, około 1924 r. otrzymał tam dwubarwne malowanie ochronne.

Ostatnim typem samolotu, jaki w warsztatach na Ławicy otrzymał kamuflaż był Bristol Fighter. Przynajmniej kilka z nich otrzymało malowanie trójbarwne, a najlepiej jest to widoczne na egzemplarzach o numerach 20.98 (zdj. 7) i 20.59 (zdj. 8). Oba zdjęcia wykonano już po przekazaniu maszyn z 3. PL do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie w 1926 r. Wcześniej, używane były w dywizjonie liniowym na Ławicy i właśnie tam, przy okazji wykonywanych remontów, otrzymały malowanie ochronne.

Wojciech Sankowski
Zdjęcia ze zbiorów autora

PIERWSZA ESKADRA nad poligonem



Fotoreportaż

13 maja 2008 roku odwiedziliśmy lotnisko w Mińsku Mazowieckim, na którym na co dzień stacjonuje 1. eskadra lotnictwa taktycznego. Tęgo dnia zaplanowano loty dzienne z użyciem rakiet R-73 na morskim poligonie Wicko Morskie. I choć początkowo ciężkie czarne chmury zaległy nad lotniskiem, w miarę upływu czasu odchodzący front atmosferyczny pozostał tylko wspomnieniem. Wszystkie wyloty bojowe wykonano zgodnie z planem w zwykłych warunkach atmosferycznych zarówno w miejscu startu jak i bezpośrednio w rejonie strzelań na środkowym wybrzeżu morza Bałtyckiego.

O godzinie 11:30 piloci przybyli na lotnisko. Pół godziny później odbył się briefing przed lotami na którym, przedstawiono i omówiono wszystkie zadania jakie mieli w tym dniu wykonać piloci eskadry. Plan zakładał wykonanie 8 wylotów dziennych do wyznaczonej i zarezerwowanej strefy poligonu w okolicach Ustki, odpalenie pocisku raketowego typu R-73 i powrót na macierzyste lotnisko.

Pierwszy wylot dwóch MiGów-29 uzbrojonych w pociski powietrze-powietrze i dodatkowe podkadłubowe zbiorniki paliwa o pojemności 1150 litrów odbył się krótko po godzinie 14-tej. Maszyny po starcie od razu skierowały się na północny zachód. Z planowanym opóźnieniem z lotniska w Mirosławcu wystartowała maszyna Su-22M-4K uzbrojona w 4 bomby świetlne CP-100MR oraz dwa dodatkowe zbiorniki paliwowe. Samolot z 8. elt po około 16 minutach zameldował się w rejonie poligonu i krążył na wysokości 10 500 metrów. Kiedy samoloty z Mińska Mazowieckiego zbliżyły się do linii brzegowej, na wysokości około 8 500 metrów pilot Su-22 odpalał bombę, która opadała na spadochronie symulując wrogi samolot. Pilot z 1.elt wchodził w rejon poligonu i odpalał raketę do opadającego celu z odległości 6-9 kilometrów. Pocisk R-73 naprowadzony termicznie zmierzał do celu, który emitował ciepło i dodatkowo jonizował powietrze symulując silniki samolotu odrzutowego. W odstępie 10-12

minut następował kolejny zrzut bomby świetlnej dla kolejnego samolotu MiG-29. Kiedy samoloty z 1.elt po wykonaniu zadania obierały kurs powrotny na macierzyste lotnisko w strefę poligonu wchodziły kolejne maszyny MiG-29 z 41. elt lub Su-22 z 40. elt, które tego dnia również brały udział w ostrych strzelaninach w strefie poligonowej Wicko Morskiego. Samoloty MiG z 41.elt, podobnie jak maszyny z 1.elt, odpalały pociski R-73 o zasięgu uśrednionym około 15 kilometrów. Samoloty Su pilotowane przez pilotów ze Świdwina odpalały pociski powietrze-powietrze krótkiego zasięgu R-60 służące do obrony. Kolejne samoloty mińskiej eskadry startowały w dziesięciominutowych odstępach po godzinie 16-tej, kiedy w tym samym czasie inne maszyny poszczególnych eskadr wykonywały zadania bezpośrednio nad morskim poligonem. Po wykonaniu zaplanowanych strzelań poszczególne załogi wracały na lotnisko w Mińsku Mazowieckim. Ostatnie dwa wyloty na poligon wykonali dowódca 23. Bazy Lotniczej, ppłk Robert Cierniak (żołnierz roku 2008 w Siłach Powietrznych) oraz dowódca 1. eskadry lotnictwa taktycznego, ppłk Robert Kozak. Wylot dowództwa i strzelanie odbyło się w dzień, natomiast zakończenie zadania piloci wykonali w nocy

lądując na macierzystym lotnisku w Mińsku Mazowieckim. Należy powiedzieć, że trafienie w bombę świetlną CP-100MR wcale nie jest takie proste. Z odległości około 10 kilometrów opadający na spadochronie cel jest widziany przez pilota samolotu jako mały punkt na niebie. Nie zawsze raketa potrafi znaleźć tak mały cel, stąd niektórzy piloci powracają na macierzyste lotnisko z nieodpaloną raketą.

Warto wspomnieć, że jest to jedynie do-
rażne szkolenie, jakie opracowano w latach 70-tych. Początkowo traktowano je jako wstępne szkolenie do wykonania strzelań bojowych z użyciem pocisków powietrze-powietrze do prawdziwych celów na poligonie w Astrachaniu (ówczesne ZSRR), lecz z wielu przyczyn pod koniec lat 80-tych zaprzestano korzystania z tamtejszego poligonu i powrócono do starej, lecz sprawdzonej koncepcji, jaką są loty na tzw. „bombę”. Z takiej formy szkolenia od początku lat 80-tych, z przerwami, do dziś korzystają nasi sojusznicy z NATO. Od wielu lat cyklicznie przylatują do nas sąsiedzi (Czesi, Słowacy, Węgrzy), aby korzystając z morskiego poligonu w Wicko Morskim przeszkolić swoich pilotów z praktycznego strzelania pociskami powietrze-powietrze do celu powietrznego.

Rocznie piloci z 1. eskadry lotnictwa taktycznego spędzają średnio 80-120 godzin w powietrzu, co stawia ich w czołówce pol-



skich eskadr lotniczych, co więcej także na dobrym wysokim poziomie w porównaniu z takimi państwami jak wymienione wcześniej Słowacja, Czechy czy Węgry. Piloci naszych dalszych i bliższych południowych sąsiadów, spędzają maksymalnie w skali roku około 60 godzin. Wyjątkiem są nowo nabyte maszyny Sabb J-39 Grippen, na których piloci osiągają rocznie około 110 godzin nalogu.

1. elt może pochwalić się wykwalifikowaną kadrą pilotów, którzy aktywnie uczestniczą we wszystkich ćwiczeniach w kraju („Sentry White Eagle”, „NAM”, „Clean Hunter”, „Chopin”, „Combat Ready”, „Sentry White Falcon”, „Fruit Fly”) i za granicą np. „Air Policing” czy „Renegade”. Jak dotąd eskadra, a wcześniej pułk realizuje wszystkie zadania na dwudziestych dziewiętych bezawaryjnie, za co cyklicznie jest nagradzany i wyróżniany.

Ze względu na to, że poszczególne samoloty dochodzą do granic międzyremontowych prowadzone są rozmowy z partnerami w sprawie modernizacji wszystkich posiadanych przez eskadrę maszyn MiG-29. Planowana modernizacja połączona byłaby z przedłużeniem resursu większości maszyn do 2029 r. Samoloty MiG-29 to dobra i sprawdzona konstrukcja, a przede wszystkim lubiana przez pilotów i obsługę naziemną. Warto także wspomnieć, że ów samolot ma także bardzo dobre osiągi oraz postawione na przyzwoitym poziomie wyposażenie, które po ewentualnej modernizacji, wraz z dobrze wyszkolonym pilotem, jakich w eskadrze nie brakuje, stanowić będzie groźną broń na współczesnym polu walki.

Docelowo w 1. elt pozostanie 15 maszyn bojowych i trzy szkolno-bojowe. Pozostałe, po wykonaniu remontów głównych w Wojskowych Zakładach Lotniczych numer 2 w Bydgoszczy, od zeszłego roku są sukcesywnie przekazywane do jednostki w Malborku.

Tekst i zdjęcia: Adam Gołąbek
Barwny fotoreportaż na stronie 47



WYNALAZEK sierżanta Pokrzywki

Postać mistrza wojskowego Gustawa Pokrzywki kojarzona jest przede wszystkim z udziałem w międzynarodowych turniejach lotniczych Challenge International. Ukoronowaniem stało się zdobycie pierwszego miejsca i zwycięstwa Polski w Challenge 1934 przez załogę w składzie: Jerzy Bajan i Gustaw Pokrzywka. Mniej znana była natomiast jego działalność nowatorsko-wynalazcza, pokrywająca się z pracą zawodową, zmierzająca do poprawy warunków obsługi i eksploatacji samolotów. Szczególnie ożywiony był okres służby w 11. Myśliwskim Pułku Lotniczym od marca 1926 do września 1928, kiedy st. sierżant Pokrzywka pełnił funkcję szefa technicznego 114. Eskadry Myśliwskiej. Prace te obejmowały zarówno konstrukcję płatowca, silniki i uzbrojenie pokładowe. Szczytowym osiągnięciem stał się jednak wy-

Obok starszy sierżant Gustaw Pokrzywka (z lewej) i kapral Czeliński (z prawej) w towarzystwie nieznanego oficera z 11. MPL w Lidzie na fotografii wykonanej w listopadzie 1926 r.

nalazek wyrzutnika bombowego dla samolotów myśliwskich.

Koncepcja uzbrojenia myśliwca SPAD-61C1 w bomby i przekształcenia w wersję myśliwsko-bombową narodziła się w 11. MPL w Lidzie. Przedsięwzięciu patronował dowódca pułku - plk pil. Jerzy Kossowski. Przyjęto, że bomby powinny być podwieszane w środku mas, tak, aby nie powodować po zrzucie zmiany wyważenia samolotu. Zamiast tradycyjnego umieszczenia wyrzutników pod skrzydłami lub pod kadłubem usytuowano je pod tylnymi, skośnymi goleniami podwozia z niezakłóconym wycinkiem sfery opadania.

Taki sposób zamocowania dodatkowego ładunku nie zwiększał momentu bezwładności samolotu, pozwalając na wykonywanie, bez zakłóceń, pełnej akrobacji z bombami znajdującymi się w wyrzutnikach. Zrzut mógł nastąpić zarówno w locie poziomym jak i nurkowym, przeprowadzonym pod ostrym kątem. Dla zwiększenia celności uderzenia preferowano jednak drugi sposób ataku bombowego. Dwa kompletne prototypowe wyrzutniki wykonano w warsztacie Parku 11. MPL w Lidzie. Uruchamiano je jednocześnie ręczną dźwignią-lewarkiem umieszczonym w kabinie. Ruch uwalniający bomby był przekazywany do wyrzutników linką Bowdena. Próby fabryczne przeprowadzono na poligonie pułkowym wykorzystując samolot S-61C1 nr 1.78. Wykonywano je najpierw przy użyciu bomb ślepych, później odłamkowych i burzących, mających wagomiar 12,5 kg. Prowadził je plk pil. Jerzy Kossowski. Kolejne próby państwowe zakończyły cykl badań w 1926 w WCBL/IBTL. Wydając pozytywną opinię o urządzeniu dopuszczono je do użytkowania w lotniczych jednostkach bojowych. IBTL opublikował w 1926 instrukcję użytkowania pt. „Wyrzutnik podgoleniowy samolotu SPAD 61C1”. Od roku 1927 wyrzutnik był wykazywany w tzw. „Tabelach należności materiału użytku bieżącego samolotu S-61C1 eskadry myśliwskiej jednomiejscowej” i wszedł do etatowego wyposażenia jednostek.

Autor pomysłu i konstruktor - st. sierż. Gustaw Pokrzywka został wyróżniony brązowym Krzyżem Zasługi i nagrodą pieniężną. Po rozformowaniu 11. MPL przeszedł z eskadrą do 2. PL w Krakowie. Eskadra otrzymała tam numer 122, a jej dowódcą po pewnym czasie został kpt. pil. Jerzy Bajan. Gustaw Pokrzywka pełnił nadal funkcję oficera technicznego. Stąd się n.b. wzięły póź-

niejsze koneksje, owocujące zwycięstwami w międzynarodowych turniejach lotniczych. Nadmiar obowiązków służby zawodowej i zaangażowanie w turniejach nie pozwoliły wówczas chor. Pokrzywce na rozwinięcie prac nowatorskich w takim stopniu jak poprzednio. Zdolności te przydały się jednak w innym czasie i w zupełnie innych okolicznościach. Wiosną 1940, będąc oficerem technicznym myśliwskiego klucza kominowego por. Henneberga w Chateauroux zainteresował się porzuconym przez gospodarzy, zdewastowa-

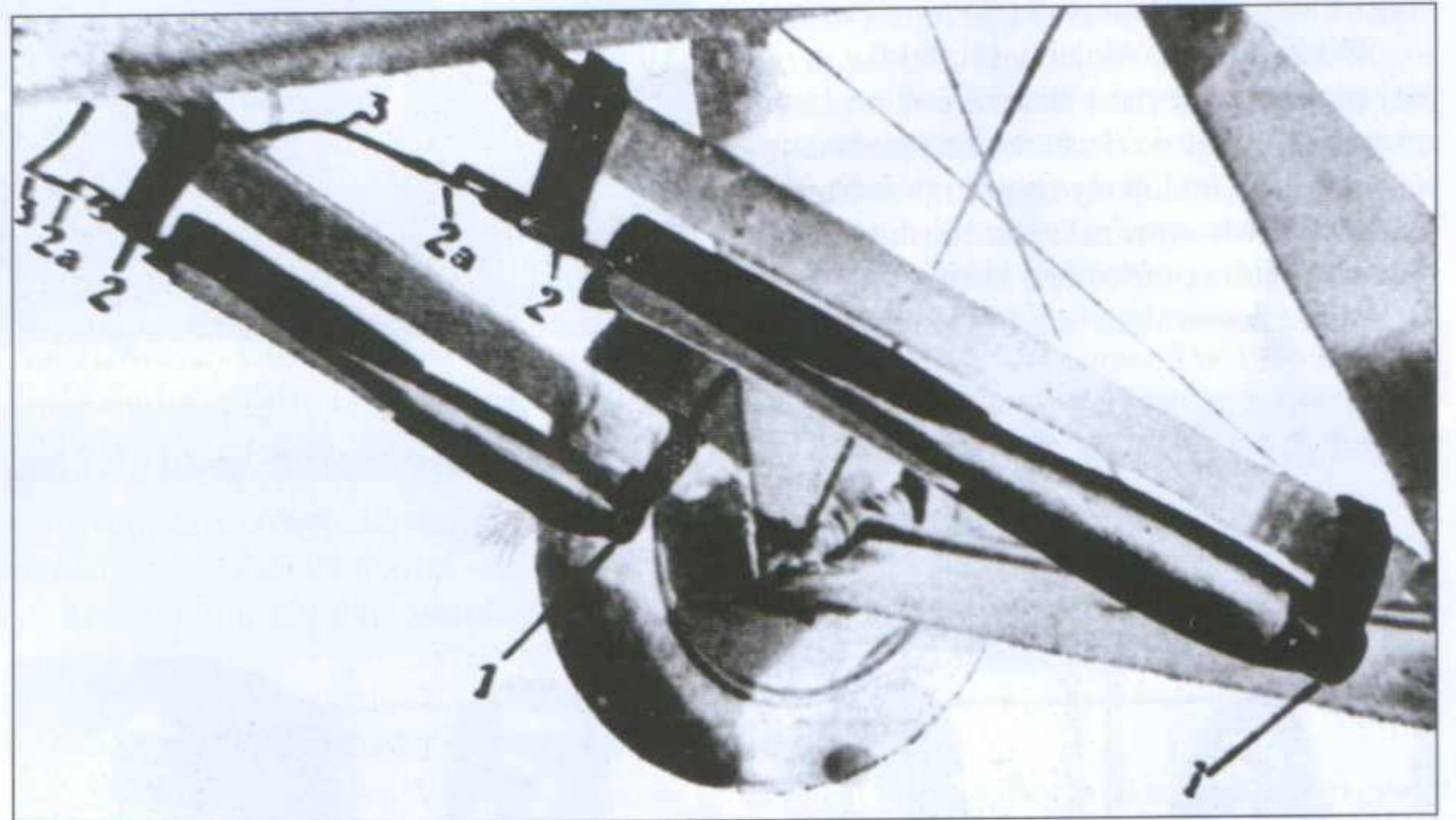
nym wrakiem Caudron Simoun. Skreślony przez Francuzów został odbudowany przez polskich mechaników kierowanych przez chor. Pokrzywkę. Służył do służbowych lotów łącznikowych, a pod koniec czerwca 1940 pomógł kilku naszym mechanikom w ewakuacji z okrażanego Bordeaux, lotem do Anglii. Mało efektowne prace warsztatowe nabrały tu realnego wymiaru ratując grupę Polaków przed zagrożeniem ze strony wroga.

Andrzej Morgala

Zdjęcia ze zbiorów autora

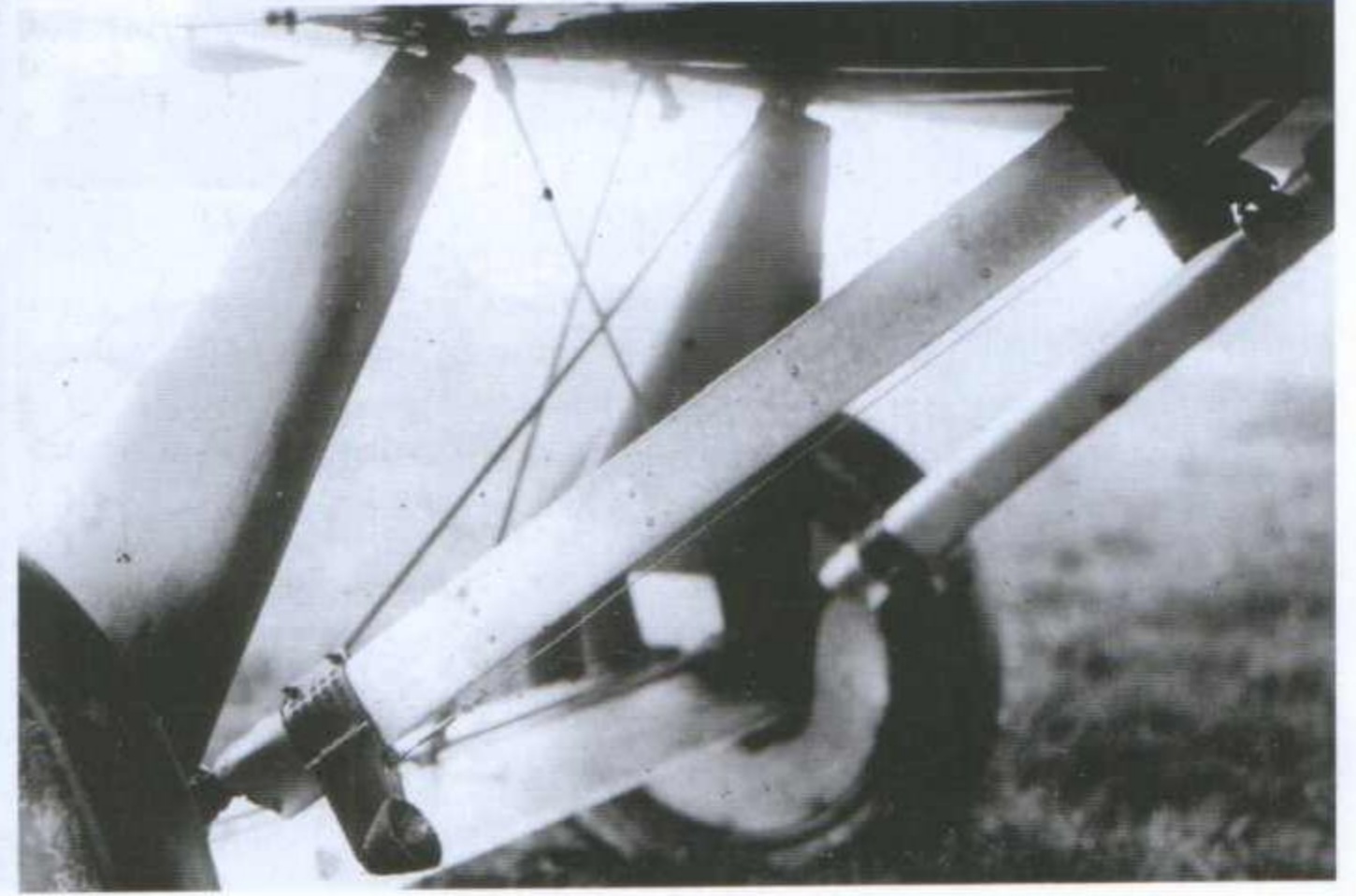


Powyżej: Ta sama grupa przed samolotem S-61C1 nr 1.78, na którym testowano wyrzutniki.



Powyżej: Rycina z instrukcji obsługi wyrzutnika podgoleniowego IBTL, 1926 r.

Poniżej: Wyrzutniki podgoleniowe sierżanta Pokrzywki z bombami (z lewej) i bez nich (z prawej).



RWD-10 w skali 1/72



Modelarstwo

Model samolotu RWD-10 firmy ARD-POL jest wykonany z żywicy, zestaw zawiera około 40 precyzyjnie odlanych elementów oraz kalkomanię dla dwóch maszyn: SP-BLO i SP-BLS. Kalkomania oparta została na starych źródłach, więc rejestracja na kadłub jest czarna, a nie, jak na barwnych rysunkach w tym numerze Lotnictwa z Szachownicą, prawidłowa czerwona.

Model skleja się bez większych niespodzianek, musimy tylko starannie oczyścić odlew i otworzyć wlot powietrza chłodzącego silnik w jego osłonie od czoła. Wnętrze modelu pomalowałem na kolory płótna, drewna (podłoga) i szary (szkielet) oraz aluminium (tablica i fotel). Dodałem pasy pilota z zapasów.

Do kadłuba doklejamy piramidkę, a do niej płat wsparty parą zastrzałów, po czym uzupełniamy całość o usterzenie i podwozie. Kadłub i płat malujemy osobno przed montażem. We własnym zakresie musimy doroobić rurkę pitota oraz osłonę kabiny – w moim modelu zastosowałem tę z modelu RWD-8.

Zrezygnowałem z żywicznych elementów, do których mocowano linki sterownicze i zastąpiłem je fototrawionymi z zestawu PART S72-161, a same linki wykonałem z rozciągniętych nad płomieniem ramek wlewowych. Nieznacznie za długie linki przyklejone zostały klejem cyjanoakrylowym (popularna kropelka), a następnie napięte po zbliżeniu rozgrzanej igły lub drutu. Nadmiar linki można usunąć na kilka sposobów:

- odcinając ostrym skalpelem;

- za pomocą rozpuszczenie po przyłożeniu kleju do polistyrenu;

- za pomocą rozgrzanej igły;

Każda z tych metod ma swoje wady i zalety, i decyzja w jaki sposób to zrobimy należy do modelarza.

Model zagruntowałem jasnoszarym podkładem Gunze, a następnie pomalowałem na kolor czerwony błyszczący, by na samym końcu nałożyć matt aluminium Humbrola (płótno pokryte proszkiem aluminiowym zawieszonym w cellonie ma szarawy odcień i przypomina kaloryfery z czasów PRL).

Całość pokryłem bezbarwnym błyszczącym lakierem jako podkład pod kalkomanie, które doskonale się położyły. Ponowna warstwa lakieru błyszczącego zabezpieczyła je na następne lata spędzone w witrynie.

RWD-10 to bardzo zgrabne maleństwo i przyjemny w montażu model, który mogę gorąco polecić wszystkim wielbicielom polskich konstrukcji lub sportowych samolotów.

Może pojawi się kiedyś w większej od preferowanej przeze mnie skali 1/72, a mianowicie w 1/48. Całe jego piękno będzie wtedy bardziej docenione przez postronnych „ogładaczy”

Jerzy Ciupek

www.ipmssilesia.one.pl



OCALIĆ OD ZAPOMNIENIA - Oficerowie polskiego lotnictwa wojskowego

Kolejny raz zwracamy się do Państwa z prośbą o pomoc w identyfikacji lotników z fotografii. Wszystkie one zostały wykonane w Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotników w Dęblinie w latach 1933-35 podczas kursów na obserwatorów. Należy przypuszczać, że większość osób ze zdjęć trafiła następnie do pułków lotniczych dla pełnienia dalszej służby. Czekamy na informacje.



150



151



152



153



154



155



156



157



158



159



160



161

Z kabiny obserwatora



RYPIN I I RYPIN II

Szanowna Redakcjo,

Z wielkim zainteresowaniem przeczytałem artykuły: „Morane Saulnier AR-35 EP2” oraz „Nudne Morane – Godło i barwa na samolotach – część 23”, opublikowane w 27 nr Lotnictwa z Szachownicą. Materiały te z pewnością zadowolą zarówno miłośników historii polskiego lotnictwa wojskowego, jak i modelarzy, tym bardziej, iż literatura dotycząca MS 35EP2 jest mniej niż skromna. Chciałbym dołożyć garść informacji do opisanych dwóch MS 35EP2 z fundacyjnymi napisami: „RYPIN I” i „RYPIN II”.

Obie opublikowane fotografie przedstawiają uroczystość przekazania samolotów lotnictwu wojskowemu, która odbyła się w Rypinie w dniu 13 września 1925 r. Wykonano wtedy kilka zdjęć upamiętniających tę uroczystość. Wkrótce potem zostały one wydane w formie pocztówek i można było je kupić w miejscowej księgarni.



Sama idea społecznej zbiórki pieniędzy na ten cel narodziła się w Rypinie już w roku 1924. Inicjatorem tego przedsięwzięcia był starosta powiatu rypińskiego Tadeusz Kowalski, który był gorącym propagatorem powstania w Rypinie komitetu powiatowego Ligi Obrony Powietrznej Państwa. To właśnie pod wpływem hasel głoszonych przez LOPP i starostę Kowalskiego, udało się zebrać wśród społeczeństwa powiatu rypińskiego aż 72.461 zł. Zbiórka pieniędzy prowadzona była w różnej formie: loterie fantowe, wpłaty gotówkowe, dochody z festynów. Zebrane pieniądze zostały przekazane do Departamentu IV Żegluga Powietrznej MSWojsk. Z przedstawicielami

Departamentu władze powiatu ustaliły, że za zebrane pieniądze zostanie symbolicznie sfinansowany zakup dwóch samolotów typu MS 35EP2, które akurat dostarczono z Francji. Zapewne wtedy też uzgodniono, że samoloty trafią do 4. Pułku Lotniczego w Toruniu. O tym, że trafiły one początkowo do Torunia świadczą wzmianki w lokalnej prasie. Prawdopodobnie około roku 1928 samoloty trafiły do Centrum Wyszkożenia Podoficerów Lotnictwa w Bydgoszczy.

Słów kilka jeszcze o samej ceremonii przekazania samolotów. Początkowo została ona zaplanowana na sierpień 1925 r., jednak ostatecznie nastąpiło to 13 września 1925 r. Jako miejsce centralnych uroczystości, a zarazem lądowania samolotów wybrano boisko Rypińskiego Klubu Sportowego „Lech”. Uroczystość rozpoczęła się w niedzielę 13 września w godzinach porannych efektownym lądowaniem samolotów, które w tym dniu pilotowali: kpt. Sękowski i por. Kalina. Następnie odprawiona została msza święta. Po niej ks. dziekan Stanisław Gogolewski dokonał uroczystego poświęcenia samolotów ochrzczonych nazwami: „RYPIN I” i „RYPIN II”. Wśród ponad tysiąca uczestników tej niecodziennej imprezy, zabrakło jednak zaproszonych przedstawicieli najwyższych władz państwowych. Przybył jedynie Franciszek Godlewski - przedstawiciel wojewódzkiego komitetu LOPP i spora grupa oficerów 4. Pułku Lotniczego. W programie uroczystości, poza przemówieniami, znalazły się jeszcze pokazy pilotażu i loty z pasażerami. Na zakończenie rozegrano mecz piłki nożnej pomiędzy reprezentacją „Lecha” i juniorami Toruńskiego Klubu Sportowego. Do dnia dzisiejszego zachowała się fotografia (z datą 13 IX 1925 r.), przedstawiająca na tle samolotów: „RYPIN I” i „RYPIN II” piłkarzy obu klubów w towarzystwie władz powiatu oraz zaproszonych gości.

Z poważaniem
Krzysztof Budziński

Max Kowalewski

Szanowna Redakcjo,

Jestem stałym czytelnikiem magazynu „Lotnictwo z szachownicą”. Interesuje mnie szeroko rozumiana historia lotnictwa w latach 1914-45. Szczegółowo czytam cykl biogramów o naszych lotnikach. I tak w numerze 25 zainteresował mnie artykuł pt. „Max Kowalewski” autorstwa Jerzego Butkiewicza. Jako uzupełnienie artykułu znalazłem w książce pt. „Lotnicy – Kawalerowie Orderu Wojennego Virtuti Militari” autorów: J. Zieliński, W. Wójcik (Wydawnictwo A. Marszałek, 2005 r.) biogram tego pilota. Zawiera on wiele informacji o służbie Kowalewskiego, m.in. opis akcji, za którą otrzymał on order VM. Pokrywają się one zasadniczo z tymi opublikowanymi w magazynie. Natomiast są pewne rozbieżności w szczegółach, a najbardziej zagadkowa wydaje się być data śmierci Kowalewskiego. W książce autorzy podają datę 26 czerwca 1941 r., natomiast pan Butkiewicz w artykule – 9 czerwca 1966 r. Chcę zapytać, co jest przyczyną tych rozbieżności.

Andrzej Kubiński z Katowic

Od Redakcji

O przyczynę tych rozbieżności należy raczej zapytać autorów książki. Być może skorzystali z niewłaściwej teczeki personalnej, a na pewno nie czytali „Skrzydlatej Polski”, w której Janusz Kędziński swego czasu zamieścił krótką biografię M. Kowalewskiego. Podana przez nas data śmierci jest prawidłowa. Major Maksymilian Kowalewski całą wojnę spędził w obozach jenieckich. Po wojnie był wielkim sympatykiem lotnictwa. W 1961 r. był w grupie byłych lotników inicjujących powstanie Klubu Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie



Bydgoskim. Aż do dnia śmierci w 1966 r. pełnił funkcję zastępcy prezesa bydgoskiego KSL. Nie chcąc być jednak gołosłownym, publikujemy obok zdjęcie Kowalewskiego, wykonane na krótko przed śmiercią.

Kapitan nawigator TADEUSZ PYTEL 1923-2008

Urodził się 26 lipca 1923 roku w Lesznie. W czerwcu 1939 ukończył czwartą klasę gimnazjum w Grodnie. Wybuch wojny zastał go wraz z rodziną w Łodzi. W ramach ewakuacji instytucji państwowych razem z ojcem i bratem znalazł się w Rumunii, gdzie podjął naukę w Polskim Gimnazjum i Liceum w Bukareszcie. W lutym 1941 zdał egzaminy maturalne. W marcu tego roku udało mu się opuścić Rumunię na statku „Transylwania” i dotrzeć do Hajfy w Palestynie. Wstąpił do Samodzielnej Brygady Strzelców Karpackich. Pełnił blisko półroczną służbę w obronie Tobruku, najpierw w kompanii transportowej, a następnie w 2 Batalionie Piechoty SBSK. W połowie lutego 1942 brygada wróciła do Egiptu. Tadeusz Pytel zgłosił się na ochotnika do Polskich Sił Powietrznych w Anglii.

We wrześniu 1942 rozpoczął szkolenie lotnicze na kilku podstawowych kursach w Anglii, a następnie skierowany został do Kanady, gdzie odbył zasadnicze szkolenie nawigatorskie w bazie lotniczej RCAF Malton. Po powrocie do Anglii otrzymał przydział do 305. Dywizjonu Bombowego. Po dwumiesięcznym szkoleniu na Ansonach przesiada się na Mosquito. Jego pilotem i towa-

rzyszem broni był sgt Halkiew. W dywizjonie brakowało polskich pilotów. Pierwszy lot bojowy wykonali 2 czerwca 1944 na bombardowania lotniska Mont Didier we Francji. Do 9 września 1944 wykonali pełną turę 50 lotów operacyjnych na lotniska i obiekty wojskowe we Francji, Belgii, Holandii i w Niemczech. Większość lotów wykonywana była w nocy, na małej wysokości, w bardzo trudnych warunkach.

Wkrótce potem otrzymał skierowanie do Szkoły Podchorążych w Szkocji, którą ukończył wiosną 1945. Następny przydział to 301. Dywizjon Bombowy, gdzie pełnił służbę aż do rozpoczęcia studiów w październiku 1946, wykonując zadania na samolotach Oxford, Warwick i Halifax. Ostatni lot wykonał 31 lipca 1946. Trzykrotnie został odznaczony Krzyżem Walecznych. Służbę wojskową zakończył w stopniu kapitana. Pozostał na obczyźnie.

W lipcu 1950 ukończył studia na Uniwersytecie Walijskim. Przez 33 lata pracował w przemyśle naftowym zajmując stanowiska kierownicze. Polskę po wojnie odwiedził jedynie raz ok. 1964 roku. W roku 1983 przeszedł na emeryturę i osiadł wraz z żoną w Headley pod Londynem.

Zmarł w Wielką Sobotę 22 marca 2008 roku.

Bogdan Bartnikowski



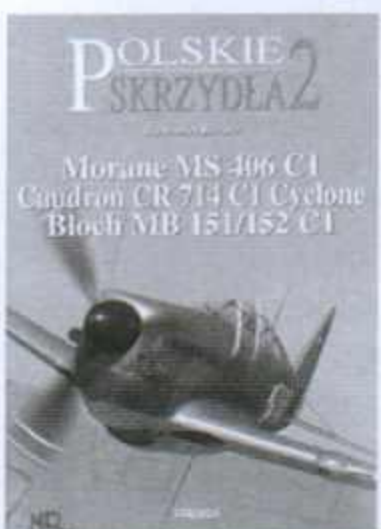
Wydawnictwo Sanko oferuje



POLSKIE SKRZYDŁA 1
- Spad 61C1, Spad 51C1, Wibault 70C1, B. Belcarz, W. Sankowski - Opis trzech myśliwców produkcji francuskiej używanych w Polsce w okresie międzywojennym.

Format A4, 48 stron (24 strony kolorowe), historia, zdjęcia, sylwetki kolorowe, rysunki.

Cena 28 zł.



POLSKIE SKRZYDŁA 2
- Morane MS 406 C1, Caudron CR 714 C1, Bloch MB 151/152 C1, B. Belcarz - Opis trzech myśliwców używanych bojowo przez Polaków we Francji w 1940 roku.

Format A4, 48 stron (24 strony kolorowe), historia, zdjęcia, sylwetki kolorowe, rysunki.

Cena 28 zł.



POLSKIE SKRZYDŁA 3
- PWS-10, Avia BH-33, PZL P.7 B. Belcarz, T. Kopański - Opis trzech samolotów myśliwskich używanych w Polsce w okresie międzywojennym i we wrześniu 1939 roku.

Format A4, 56 stron (28 stron kolorowych), historia, zdjęcia, sylwetki kolorowe, rysunki.

Cena 28 zł.



POLSKIE SKRZYDŁA 4
- Hawker Hurricane - cz.1, Robert Gretzynie - Legendarny angielski myśliwiec, bohater Bitwy o Anglię. Przebieg służby w polskich dywizjonach w Anglii.

Format A4, 48 stron (24 strony kolorowe), historia, zdjęcia, sylwetki kolorowe, rysunki.

Cena 30 zł.



POLSKIE SKRZYDŁA POLISH WINGS 6
- Supermarine Spitfire I/II, Wojtek Matusiak - Okryty chwałą angielski myśliwiec w rękach pilotów polskich dywizjonów w Anglii.

Format A4, 48 stron (22 strony kolorowe), historia, zdjęcia, sylwetki kolorowe. **Uwaga! Tekst tylko w jęz. angielskim.**

Cena 30 zł.



POLSKIE KONSTRUKCJE LOTNICZE - tom 1, Andrzej Glass - Pierwszy tom monografii o rodzimych pionierskich konstrukcjach lotniczych przed 1918 r. i budowanych w Polsce w okresie międzywojennym.

Format A4, 424 strony, twarda okładka, 500 rysunków technicznych, 600 zdjęć.

Cena 89 zł.



POLSKIE KONSTRUKCJE LOTNICZE - tom 2, Andrzej Glass - Drugi tom monografii o rodzimych konstrukcjach lotniczych budowanych w Polsce w okresie międzywojennym.

Opisano 42 typy samolotów. Format A4, 248 stron, 312 planów technicznych rysunków technicznych, 415 zdjęć.

Cena 109 zł.



315 SQUADRON, W. Matusiak, R. Gretzynie, P. Wiśniewski - Zapis dziejów Dywizjonu Dęblińskiego, zilustrowany wspaniałym materiałem fotograficznym.

Format 17x24, 136 stron, zdjęcia, tabele, zestawienia, 16 stron sylwetek barwnych samolotów. Tekst w języku angielskim.

Cena 39 zł.



ORŁY HABSBUROGÓW, A. Zaręba - Ilustrowany przewodnik po cesarskim i królewskim lotnictwie Austro-Węgier. Lotnicy i ich maszyny, opis powietrznych zmagania w okresie I w.ś., nieznane polskie wątki.

Format 17x24, 112 stron, kalendarium, piękne rysunki wykonane przez autora.

Cena 28 zł.



DZIAŁANIA LOTNICZE w PASIE KARPACKIM w latach 1914-1947, A. Olejko - Nowatorskie i całościowe ujęcie działań lotnictwa w pasie karpackim od wybuchu I wojny światowej po Akcję „Wisła” w 1947 roku.

Format 17x24, 544 strony, 36 stron ze zdjęciami, twarda okładka.

Cena 65 zł.



POWSTANIE WARSZAWSKIE I SŁOWACKIE POWSTANIE NARODOWE 1944 - cienie alianckiej pomocy, pod redakcją A. Olejko - Wybór kilkunastu referatów omawiających ruchy powstańcze w 1944 roku w kontekście działań lotniczych.

Format 17x24, 184 strony.

Cena 30 zł.



KARPACKIE NIEBO 1939, A. Olejko - Konflikt węgiersko-słowacki w przededniu wybuchu wojny i nieznane fakty z działania lotnictwa polskiego nad Słowacją we wrześniu 1939 roku.

Format 17x24, 112 stron, zdjęcia, sylwetki barwnych samolotów.

Cena 27 zł.



BRZESKO - OKOCIM Lotnicza Baza Najjaśniejszego Pana - Pod redakcją małopolskich historyków. Fascynujące spotkanie z historią i wędrówka po lotniczej Małopolsce w latach I wojny światowej.

Format 17x24, 96 stron, zdjęcia, mapy, kolorowe ilustracje.

Cena 25 zł.



TS-11 ISKRA - Pierwsze w Polsce kompleksowe opracowanie o jednej z najbardziej charakterystycznych konstrukcji lotniczych polskiej produkcji.

Format A4, 120 stron, liczne zdjęcia czarno-białe i kolorowe, rysunki, tabele, zestawienia, lista produkcyjna.

Cena 37 zł.

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

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

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

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

Prosimy na przelewie bankowym podać imię i nazwisko, adres oraz tytuły zamawianych pozycji.

Polskie Konstrukcje Lotnicze tom 2

STRATUS
Wydawnictwo STRATUS S.A.
ul. Żeromskiego 4
27-600 Sandomierz
tel. 0-15 833 30 41
www.stratusbooks.biz

Oficjalny Dystrybutor w Polsce
SKLEP MODELARSKI WWW
www.wm-model.pl

PHUP W&W
Sklep Modelarski
35-069 Rzeszów, ul. Bernardyńska 5
tel. 017 85 28 101
www.wm-model.pl

LOTNICTWO POLSKIE NA ZACHODZIE 1939-1947

1939-1947
POLISH AIR FORCE

Album na 180 stronach pełnych ilustracji przedstawia w skróconej formie historię lotnictwa polskiego na Zachodzie w okresie II wojny światowej. Naszym założeniem było opisanie całości działań lotnictwa, zarówno na froncie, jak i na zapleczu. Oprócz jednostek bojowych, pokazaliśmy także rozmaite służby, które – pozostając w cieniu – były nieodzowne dla prawidłowego funkcjonowania całej wojskowej maszyny. Mamy nadzieję, że nasze opracowanie dostarczy ogólnej wiedzy osobom tylko pobieżnie obeznanym z tym tematem, ale także odsłoni karty historii nieznane wcześniej nawet ekspertom.

Wydawca: ZP Grupa Sp. z o.o.
ul. Smulikowskiego 6/8, 00-389, Warszawa
tel. 0-22 826-06-03, 826-06-07, fax 0-22 826-05-99
e-mail zp-grupa.pl

PIERWSZA ESKADRA nad poligonem

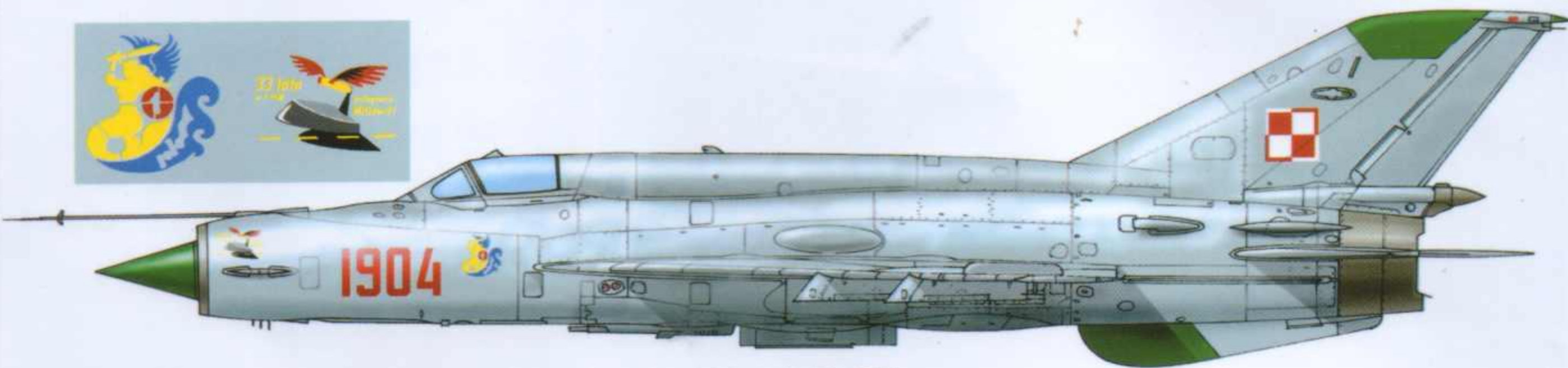
Reportaż z ćwiczeń 1. elt na stronach 41-42. Zdjęcia: A. Gołębek



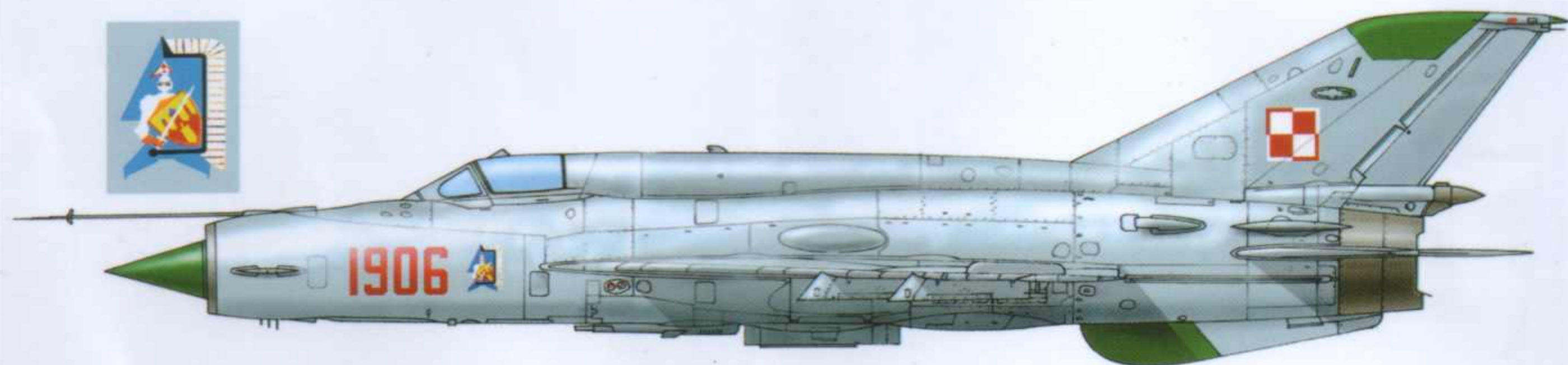
MiG-21M w polskim lotnictwie



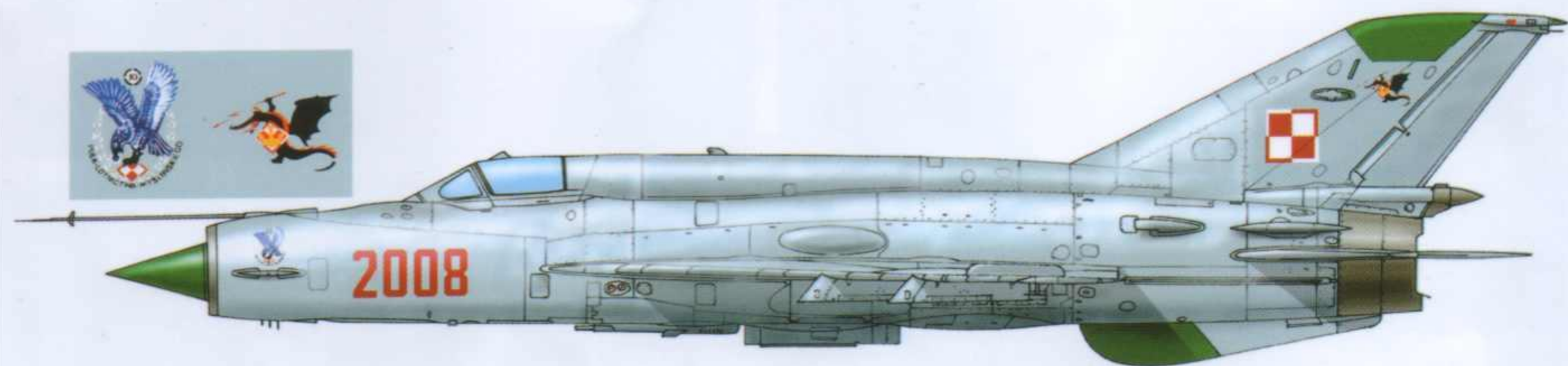
MiG-21M „1813”, 2. Pułk Lotnictwa Myśliwskiego, Goleniów, 1991.



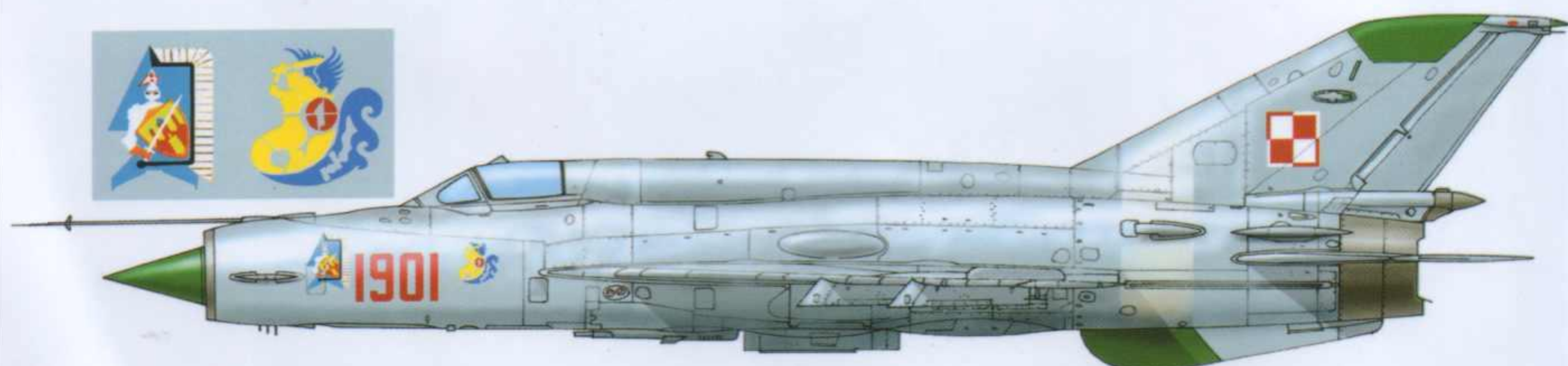
MiG-21M „1904”, 1. Pułk Lotnictwa Myśliwskiego, Mińsk Mazowiecki, 1996.



MiG-21M „1906”, 41. Pułk Lotnictwa Myśliwskiego, Malbork, 1998.



MiG-21M „2008”, 10. Pułk Lotnictwa Myśliwskiego, Łask, 1996.



MiG-21M „1901”, 10. Pułk Lotnictwa Myśliwskiego, Łask, 1999.