

# LOTNICTWO Z SZACHOWNICĄ

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

26

ILUSTROWANY MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW HISTORII LOTNICTWA POLSKIEGO



**Su-7 w lotnictwie polskim**  
**Nowe samoloty na Balicach**  
**Szare korzenie**  
**Mi-4ME**  
**OSTROVIA**  
**Technik z Babich Dołów**  
**Brytyjskie Ćmy w Polsce**  
**Makijonek i Bagrowski**



# Brytyjskie Ćmy na polskim niebie

Osiemdziesiąt lat temu rozpoczęła się polska przygoda samolotów Moth. W sierpniu 2007 r. znalazła ona swój finał w postaci przylotu do kraju maszyny tego typu. Więcej na stronach 32-40. Zdjęcie: Wawrzyniec Putkiewicz.



## POLSKIE KONSTRUKCJE LOTNICZE tom II

Druga część monografii autorstwa Andrzeja Glassa o polskich konstrukcjach lotniczych okresu międzywojennego.

248 stron, 42 typy samolotów, 312 planów, 415 zdjęć.

**Cena 109 zł**

Cena zawiera koszty przesyłki. Prowadzimy sprzedaż książki. Szczegóły na stronie 46.



## POLSKIE KONSTRUKCJE LOTNICZE tom I i II

Dwa tomy monografii w promocyjnej cenie!

**Cena  
139 zł**

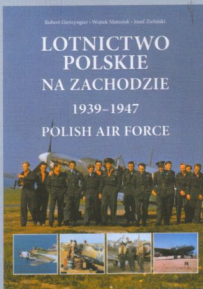
ZAMÓW TERAZ!

NUMERY  
ARCHIWALNE

Wszystkie numery archiwalne (1-25) są dostępne w sprzedaży. Można je otrzymać wplacając na konto wydawcy kwotę, będącą równowartością zamawianych numerów. Na przelew 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.

## LOTNICTWO POLSKIE NA ZACHODZIE 1939-1947

Lotnictwo  
Polskie  
na Zachodzie  
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 w 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 nieznanne 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



# LOTNICTWO z SZACHOWNICĄ

ILUSTROWANY MAGAZYN WILDEMBIEROW HISTORII LOTNICTWA POLSKIEGO

ISSN 1643-5702 INDEKS 371777

numer 26 (1/2008)

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](mailto:magazyn@sanko.wroclaw.pl)

Materiały do numeru udośćpebili:

[Wiesław Bączkowski]  
Jerzy Ciuppek, Adam Gołabek,  
Wacław Hołyś, Marian Mikołajczuk,  
Andrzej Morgała, Jerzy Rusiecki,  
Piotr Sikora, Grzegorz Skowroński,  
Tomasz Sobczak, Wojciech Zmyślony

Druk:

DELTA, Wrocław

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

Numer archiwalne od 1 do 9 można otrzymać wpłacając na konto wydawcy kwotę 9,95 zł.

Od numeru 10 cena 12 zł.  
(ceny zawierają koszty przesyłki)

WYDAWNICTWO SANKO

Sankowski Wojciech  
ul. Jastrzębia 13/6, 53-148 Wrocław  
BZ WBK S.A. 17 0/Wrocław  
1010902529000000100008756

Na okładce: Bombowiec nurkujący Pe-2FT stanowił podstawowe wyposażenie jednego polskiego pułku bombowego do początku lat 50-tych ubiegłego wieku.

Malował: Wojciech Sankowski



Szanowni Czytelnicy,

Już po raz szósty mamy okazję złożyć sobie życzenia noworoczne. Życzymy Wam w nadchodzących dniach 2008 roku dużo zdrowia, szczęścia, pomyślności. Oraz zapalać i wytrwać w zdobywaniu nowej wiedzy o historii polskiego lotnictwa.

W noworocznym numerze magazynu przedstawiamy dwie biografie polskich lotników. Nigdy nie spotkali się w służbie. Nie mogli, bo daty ich urodzenia dzielą prawie dwie dekady. Mielł jednak wspólny cel - służbę w obronie Polski. Zadanie wykonali, w tej służbie poległ. Artykuł o Donacie Makijonku nadesłał nam pan Wiesław Bączkowski. Ten znany i ceniony publicysta lotniczy nie doczekał publikacji swojej pracy w naszym magazynie. Zmarł 2 grudnia 2007 roku.

MECHANICY - ludzie od wszystkiego. Bez nich nie wzbiłby się w powietrze żaden samolot. Kiedyś, u zarania lotnictwa, byli domorosłymi talentami, później w tym fachu się kształcili, obecnie posiadają nawet pełne wykształcenie. Zawsze w cieniu swoich kolegów - pilotów. Trudy ich wojennej służby wyznaczały nieprzespane noce przy lataniu dziur w skrzydłach i godziny oczekiwania na powrót „mojej” załogi. Po wojnie było inaczej, ale nie łatwiej. Armaty ucichły, ale służba w atmosferze wszechobecnej inwigilacji nie była łatwa. Potem była nowa technika, nowoczesne „MiG” i „Su” od naszego wschodniego sojusznika były bardzo wymagające. Obecnie mamy XXI wiek, a ten przyniósł nowe wyzwania. Obsługa techniczna F-16 to spotkanie z zaawansowaną technologią cyfrową nowej generacji. Lecz oni - MECHANICY - zawsze stali na posterunku. Zawsze i wszędzie potwierdzali swój wysoki kunszt i profesjonalizm.

Ten numer magazynu poświęcamy właśnie IM - Szarym Korzeniom naszego lotnictwa.

Redakcja

## SPIS TREŚCI:

*Su-7 w lotnictwie polskim* - ćwierć wieku służby pod polskim niebem - str. 4-11, 48

*Wskrzyszanie OSTROYI* - replika samolotu budowanego w Ostrowie Wlkp. - str. 12-13

*Mi-4ME* - w obiektywie i w detalu - str. 14-18

*Technik z Babich Dolów* - lotnicze wspomnienia ze służby w 34. PLM - str. 19-22

*Szare korzenie* - mechanicy Polskiej Sił Powietrznych w Anglii - str. 22-26

*Lotnicze tradycje Białej Podlaskiej, część 2* - skrzydlate dzieje regionu i Podlaskiej

Wytwórni samolotów - str. 27-29

*Tadeusz Bagrowski* - pilot i fotograf z dęblińskiej szkoły - str. 30-31

*Brytyjskie Cmy na polskim niebie* - przegląd konstrukcji lotniczych z zakładów De

Havilland używanych w Polsce - str. 32-40

*Nowe samoloty na Baliachach* - fotoreportaż - str. 41, 47

*Donat Makijonek* - sylwetka zapomnianego polskiego lotnika - str. 42-44

*Lublin R.XVI* - modelarstwo - str. 44



## 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](http://www.sanko.wroclaw.pl)



# Su-7 w lotnictwie polskim



## Konstrukcja

W 1955 r. wystartował prototyp samolotu Su-7, nazwany S-1, który był taktycznym samolotem myśliwskim. Już w następnym roku osiągnął prędkość 2170 km/h, przekraczając, jako pierwszy samolot w ZSRR, dwukrotnie prędkość dźwięku. Publicznie zaprezentowany w 1956 r. podczas wielkich pokazów lotniczych w Tuszyńno pod Moskwą zachwylił swoją nowoczesną sylwetką. Produkowany od 1959 r., z charakterystycznym skośnym skrzydłem, wytyczył nowy kierunek w projektowaniu i budowie samolotów bojowych przez zespół konstruktorów z biura Pawła Suchoja.

Zbudowano 12 serii produkcyjnych myśliwca Su-7, gdy niespodziewanie w jego losach nastąpiła radykalna zmiana. Przyczyną było powstanie pierwszych niewielkich bomb atomowych, nadających się do przenoszenia przez samoloty taktyczne. Dla Su-7 uzbrojonych w broń A wyznaczono nową rolę – środka uderzeniowego na wybrane cele w pasie obrony nieprzyjaciela w celu utworzenia „czystego” korytarza dla wojsk pancernych i zmechanizowanych. W wariancie konwencjonalnym na maszynach Su-7 spoczywał ciężar zwalczania nieprzyjacielskich środków przenoszenia broni jądrowej oraz zwalczanie stanowisk dowodzenia, punktów koncentracji wojsk i węzłów komunikacyjnych. W tym celu opracowano ciężką bombę lotniczą przystosowaną do operowania z prędkością nadźwiękową, a także nowe typy ciężkich rakiet nakierowanych powietrze-zemia S-24 oraz S-3K. Samolot

zabierał 4 rakiety S-24 podwieszane pojedynczo lub cztery wyrzutnie APU-14U, a pod każdą z nich girlandowo podwieszono 7 rakiet S-3K. Stosowano też lekkie rakietki powietrze-zemia S-5 w wyrzutniach UB-16.

W wersji Su-7B samolot budowano od 13 do 45 serii produkcyjnej. 46 serię zaczęto produkować z końcem 1961 r. już w nowej wersji Su-7BM. Najważniejsze zmiany zasły w wyposażeniu niezbędnym w locie na małej wysokości. Wprowadzono radiowysokościomierz małych wysokości, system kursowy i pilota automatycznego. Zmodyfikowano silnik, w systemie uzbrojenia wykorzystano celownik bombardierski (w Su-7B nie było w ogóle celownika bombardierskiego).

Podczas eksploatacji Su-7BM powstały jego kolejne wersje: Su-7BKL i Su-7U. Podwozie kołowo-ślizowe, od którego wzięła nazwę Su-7BKL, miało obok normalnego koła niewielką płoż. Su-7BKL otrzymał także silnik o podwyższonej trwałości, nowszy celownik strzelecki oraz zwiększone, dodatkowe zbiorniki paliwa. Po pewnym czasie Su-7BKL zmodyfikowano kolejną raz, montując pod skrzydłami cztery zaczepy na uzbrojenie lub zbiorniki podwieszane. Zastosowano nowszy fotel wyrzucany KS-4. Zamiast wyrzutni UB-16 można było teraz podwieszać wyrzutnie UB-32. Pojawiły się też nowe rodzaje uzbrojenia: bomby kasety i stacje elektronicznych zakłóceń aktywnych. W późniejszym okresie przerobiono latające w jednostkach samoloty wcze-

snych serii, montując na nich system uzbrojenia z ostatnich serii Su-7BKL. Dwu-miejscowy Su-7U utworzono na bazie Su-7BKL, po zlikwidowaniu jednego wewnętrzkadłubowego zbiornika paliwa, wydłużeniu przodu kadłuba i ustawieniu tam drugiego fotela.

Samoloty Su-7 został dwuznacznie oceniony przez personel techniczny i pilotów. Ci ostatni przesiadając się z bombowych Il-28 i wysłużonych Limów odkryli zalety nowej konstrukcji. Prostota w obsłudze i eksploatacji, duża prędkość. Z czasem zaczęły się jednak ujawniać wszystkie wady nowego sprzętu. Największa to ogromne zużycie paliwa przez silnik AL-7F1, co zasadniczo zmniejszało zasięg. Ponadto samolot nie był łatwy w pilotażu. Duża prędkość przy starcie i lądowaniu sprawiała, że te elementy lotu były bardzo trudne do wykonania nawet przez doświadczonych pilotów. Zwracano uwagę też na niewielki udźwigny przenoszonego uzbrojenia, daleko odbiegający od możliwości podobnych konstrukcji będących na wyposażeniu NATO.

## Su-7 w Polsce

Su-7 to pierwszy samolot bojowy konstrukcji biura Suchoja użytkowany poza granicami Związku Radzieckiego. Na początku lat 60-tych zapadła w Polsce decyzja o zakupie pułku samolotów myśliwsko-bombowych zdolnych do przenoszenia broni jądrowej. Zadaniem takiej jednostki miało być wsparcie sowieckich sił jądrowych na wyznaczonych kierunkach operacyjnych czyli w obszarze jądrowego korytarza, tworzone-

go w obronie przeciwnika poprzez wykonanie tzw. wylomów jądrowych, mających zapewnić szybki i skuteczny dostęp do głównego pasa obrony NATO sowieckim dywizjom pancernym. W takiej koncepcji użycia broni jądrowej samoloty Su-7 miały do spełnienia szczególną rolę. Przewidziano dla nich zadanie atakowania wykrytych wcześniej środków przenoszenia broni jądrowej nieprzyjaciela, już po wykonaniu zasadniczego uderzenia raketowego, lecz tylko w pewnym określonym obszarze, ograniczonym małym zasięgiem samolotów Su-7. Wśród wprowadzonych na wyposażenie polskiego lotnictwa trzech wersji Su-7 tylko dwie z nich (Su-7BKL i Su-7U) przystosowane były do przenoszenia broni A. Każda z maszyn mogła przenosić tylko jedną taktyczną bombę jądrową 8U46 lub 8U47 o masie 450 kg na podkadłubowej belce nośnej. Dziś już wiemy, że Polska nigdy nie otrzymała broni jądrowej od sojusznika. Do szkolenia przewidziano zastosowanie imitatora bomby A o nazwie IAB-500. Pozwalał on opanować procedury związane z uzbrojeniem samolotu w bombę i prowadzić szkolenie w zakresie opanowania sposobów bombardowania przez załogi. Za najlepszy sposób zrzucenia bomby atomowej uznano dołot do celu z dużą prędkością tuż nad ziemią, gwałtowne nabranie wysokości, odcepnięcie bomby w locie wznoszącym, a następnie po wykonaniu zawrotu bojowego, szybką ucieczkę na małej wysokości. Sposób ten zapewniał niezauważalne zbliżenie się do celu, a potem czas na oddalenie się od miejsca wybuchu bomby.

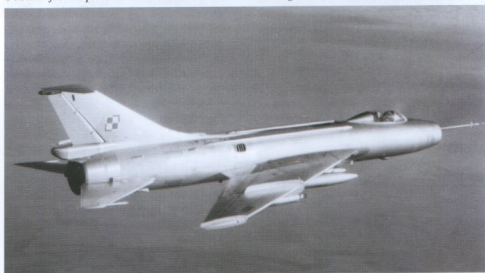
Szkolenie polskich pilotów w zakresie ataku bombą A prowadzili sowieccy instruktorzy. Również ewentualne uzbrojenie samolotów w tą broń spoczywało na barkach Rosjan.

Do przezbiorzenia na nowe samoloty wyznaczono 5. Pułk Lotnictwa Myśliwsko Szturmowego z Bydgoszczy wchodzący w skład 16. Dywizji Lotnictwa Myśliwsko Szturmowego. Jednostka miała się stać wkrótce elitarną, więc nastąpiły w niej ruchy kadrowe i personalne. W 1964 r. pierwsza grupa pilotów i techników odbyła szkolenie w Krasnodarze w ZSRR. Ich powrót do kraju w lipcu zbiegł się z dostarczeniem do Bydgoszczy pierwszych sześciu samolotów Su-7BM. Należały one do 53. serii produkcyjnej i wszystkie opuściły wytwórnię w ZSRR miesiąc wcześniej. W Bydgoszczy otrzymały one numery boczne będące dwucyfrową końcówką numeru fabrycznego („01”, „02”, „03”, „05”, „06”, „09”). Samoloty wpisano na stan 1. eskadry lotniczej. Pozostałe dwie eskadry pułku uzbrojone były w maszyny Lim-6bis. I w takim kształcie bydgoski pułk funkcjonował kolejne dwa lata czekając na kolejną dostawę bojowych Su-7.

Fakt wprowadzenia na stan polskiej armii broni w postaci samolotów uderzeniowych najnowszej generacji nie mógł umknąć uwadze władz PRL. Zasady wszechobecnej propagandy były jasne. Należy się chwalić



Powyżej: Su-7BM „01” trafiał do Bydgoszczy w pierwszej partii dostarczonej do Polski w 1964 r. Obecnie jest eksponatem w Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie. (arch. W. Hołyst)



Powyżej: Su-7BKL „14” w locie. Samolot dostarczono do 5. PLMSz w 1966 r. (arch. W. Hołyst)  
Poniżej: Płyta bydgoskiego lotniska w połowie lat 70-tych. Na zdjęciu widać wszystkie trzy wersje samolotów Su-7, jakie były używane w Polsce. (zdj. L. Wróblewski via W. Hołyst)





Powyżej: W latach 1969-84 do Polski sprowadzono 8 egzemplarzy wersji szkolno-bojowej Su-7U. Do dziś w krajowych placówkach muzealnych zachowało się ich aż cztery. (arch. W. Holyś)



Powyżej: Su-7BM „09” został uszkodzony 29.08.75 r. podczas lądowania. Remont był nieopłacalny i samolot trafił w 1980 r. do COSSTWL jako egzemplarz instruktażowy. (zdj. W. Holyś)  
Poniżej: Do startu kuluje Su-7BKL „20” w charakterystycznej scenierii sosnowych lasów bydgoskiego lotniska. (arch. W. Holyś)



i propagować potęgę sojuszu państw Układu Warszawskiego. Okazją ku temu nadarzyła się właśnie w lipcu 1964 r. Na dzień 22 lipca zaplanowano wielką defiladę w Warszawie z okazji XX-lecia PRL, która odbyła się przy wielkim zainteresowaniu mieszkańców stolicy. Główną jej atrakcją był przelot dziesięciu różnych ugrupowań samolotów – łącznie 132 maszyn.

Całość defilady powietrznej zamykał przelot sześciu samolotów Su-7BM w szyku delta, prowadzony przez ppłk pil. Jerzego Topolnickiego.

Nowy sprzęt odbył „chrzest bojowy” podczas wielkich manewrów wojskowych państw Układu Warszawskiego na terenie NRD pod kryptonimem „Burza Październikowa” w październiku 1965 r. Rozpoczął się tym samym skomplikowany proces wdrażania nowej techniki polegający na intensywnym szkoleniu całego personelu 5. PLMSz. W połowie lipca 1966 r. dostarczono do pułku partię 12 maszyn w wersji Su-7BKL z 60. serii produkcyjnej (otrzymały w pułku numery boczne od „12” do „23”). Do tego czasu z ZSRR powróciły dwie kolejne grupy polskiego personelu przeszkolonego na nowy typ samolotu. Pułk w Bydgoszczy stawał się nowoczesną, pełnowartościową jednostką bojową.

Drugą okazją do zaprezentowania się przed szeroką publicznością stała się wielka parada powietrzna z okazji 22 lipca – święta odrodzenia PRL – w 1966 roku. Tego dnia nad Placem Defilad w Warszawie pojawił się majestatyczny „Orzeł” uformowany z 33 samolotów bombowych Il-28. W całym przedsięwzięciu wzięło udział 259 samolotów! Występy lotnictwa w powietrzu zamykała piątka Su-7BM pod dowództwem mjr pil. Stanisława Błaszkę.

Wcześniej, 1 lipca, bydgoski użytkownik Su-7 zmienił nazwę na 5. Pułk Lotnictwa Myśliwsko Bombowego. Niedługo potem nastąpiła kolejna zmiana nazwy i numeru jednostki. W maju 1967 r. pułk przyjął na-

zwę – 3. Pułk Lotnictwa Myśliwsko Bombowego (w składzie 2. Brandenburskiej Dywizji Lotnictwa Myśliwsko-Szturmowego). W tym samym roku, w październiku, pułk stracił pierwszy samolot Su-7BKL „21” w wyniku zatarcia się silnika. Pilot katapultował się.

W styczniu 1968 r. pułk otrzymał dwa kolejne samoloty Su-7BKL z 65. serii produkcyjnej („515” i „516”) powiększając stan posiadania samolotów Su-7 do dziesięciu.

Od dnia otrzymania pierwszych Su-7, przez pięć lat polskich pilotów szkolono w Krasnodarze w ZSRR na samolotach MiG-21U. W Polsce, po powrocie doszkalali się na SBLim-2. Taki proces szkolenia rozciągał się w czasie i angażował w nim najlepszych pilotów pułku jako instruktorów.

We wrześniu 1969 pułk otrzymał wreszcie pierwsze dwa szkolno-bojowe Su-7U („115” i „116”), co pozwoliło usprawnić system szkolenia pilotów na Su-7.

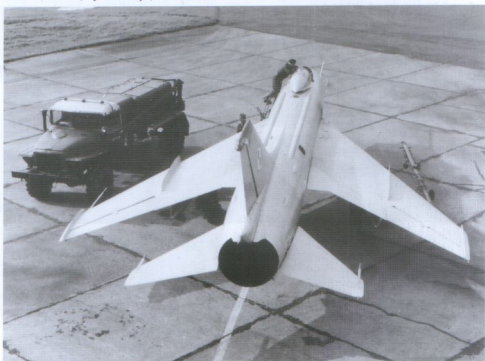
Następna dostawa nowego sprzętu nastąpiła dwa lata później. We wrześniu 1971 do Bydgoszczy dostarczono 4 Su-7BKL („806”, „807”, „808” i „809”) oraz Su-7U „331”. Samoloty wersji BKL pochodziły z 78. serii produkcyjnej i posiadały zwiększoną do sześciu liczbę zaczepów zewnętrznych. Wraz ze wzrostem potencjału bojowego 3. PLMB jednostka została wydzielona ze składu 2. BDLMŚz i podporządkowana bezpośrednio Dowództwu Wojsk Lotniczych.

Wiosną 1972 r. dostarczono ostatnie 12 sztuk Su-7BKL („810”, „812”, „813”, „815”, „816”, „818”, „819”, „820”, „821”, „910”, „911”, 926”).

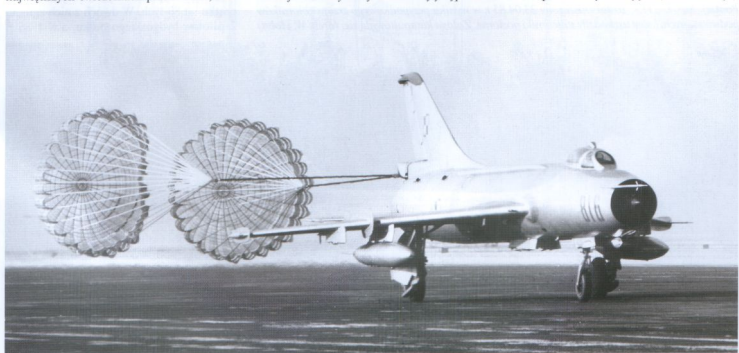
W pełni wyposażona nowoczesna jednostka stała się „oczkiem w głowie” władz państwowych. Na bydgoskim lotnisku gościł towarzysz Edward Gierk i jego świta. Dowództwo i personel 3. PLMB otrzymywało zaszczyt uczestnictwa we wszystkich największych ćwiczeniach państw UW, ma-



Powyżej: Su-7BKL „808”. Widoczne są belki APU-IGU, na których można było podwieszać po 7 rakiet S-3K. (zdj. W. Hołysz)



Powyżej: Su-7BKL widziany ze szczytu schrono-hangaru. (arch. W. Hołysz)  
Poniżej: Samoloty wersji BKL i U były wyposażone w dwa spadochrony hamujące. (arch. W. Hołysz)





Powyżej: Su-7BKL uzbrojony w wyrzutnie UB-16-57 dla niekierowanych rakiet S-5. (arch. W. Hołys)  
 Poniżej: Obsługa techniczna samolotów Su-7 przed lotami. Widać różne sposoby otwierania kabin w dwóch różnych wersjach. Oba samoloty zostały złomowane w bazie w Mierzęcicach w latach 90-tych. (arch. W. Hołys)



#### Wykaz numerów fabrycznych/burtowych polskich Su-7

##### Su-7BM

5301/01, 5302/02, 5303/03, 5305/05, 5306/06, 5309/09.

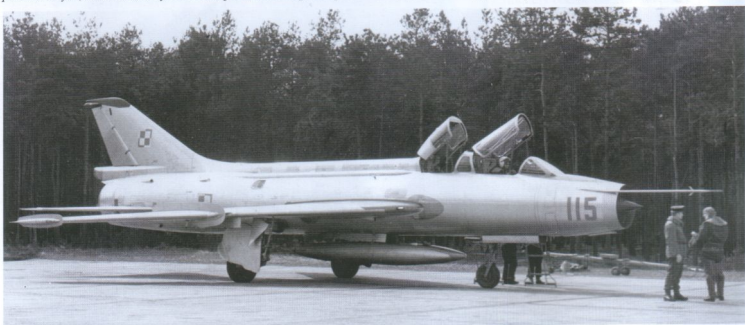
##### Su-7BKL

6012/12, 6013/13, 6014/14, 6015/15, 6016/16, 6017/17, 6018/18, 6019/19, 6020/20, 6021/21, 6022/22, 6023/23, 6515/515, 6516/516, 7806/806, 7807/807, 7808/808, 7809/809, 7810/810, 7812/812, 7813/813, 7815/815, 7816/816, 7818/818, 7819/819, 7820/820, 7821/821, 7910/910, 7911/911, 7926/926, 8004/804.

##### Su-7U

2115/115, 2116/116, 3313/331, 3513/513, 3702/702, 3517/517, 3706/706, 2905/905.

Poniżej: Su-7U „115” został zniszczony 23.04.85 r. w wyniku przypadkowego zrzutu zbiorników podwieszanych, które uszkodziły stateczniki poziome. Załoga katapultowała się. (arch. W. Hołys)



jąc do wykonania najtrudniejsze zadania, zarówno na własnym terytorium, jak i poza granicami kraju. Mijały lata, piloci doskonalili gotowość bojową. Na kartach pułkowej kroniki odnotowano ważne wydarzenia: „Zenit - 70”, „Braterstwo Broni - 70”, „Tarcza - 72”, „Kraj - 73”, „Tarcza - 76”, „Braterstwo Broni - 80” i wiele innych. Doskonano w tych latach współdziałanie z lotnictwem Czechosłowacji i NRD wykorzystując w tym celu także lotniska tych państw.

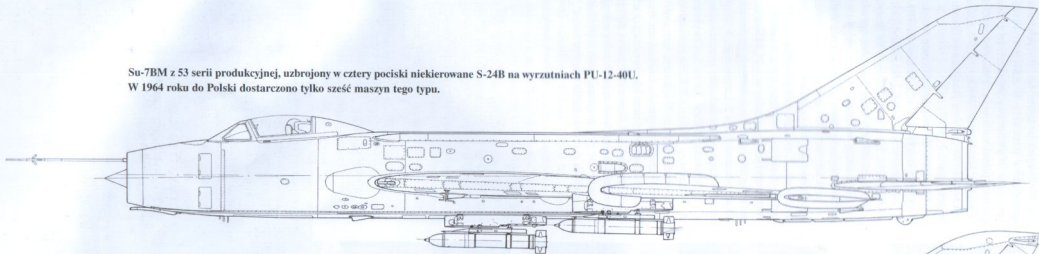
W lipcu 1970, podczas ćwiczeń „Zenit - 70” doszło do zdarzenia o wymiarze międzynarodowej sensacji. 14 lipca pełniący dyżur bojowy kpt. pil. H. Osierda z 11. PLM na Strachowicach został poderwany w powietrze na MiG-21, celem przechwycenia i zniszczenia celu, jakim był pozorujący przeciwnika samolot Su-7BKL czechosłowackich sił powietrznych. W wyniku popolenia fatalnego w skutkach błędu przez Polaka czechosłowacki samolot został trafiony rakietą R-3S. Pilot zestrzelonego Su-7 zdążył się katapultować, zanim szczątki jego maszyny spadły w okolicach Milicza. W ramach przeprosin i rekompensaty Polska przekazała południowym sąsiadom Su-7BKL „23”. W latach 70-tych w wyniku wypadków i katastrof utracono 3 samoloty Su-7.

Od początku lat 80-tych zdawano sobie sprawę, że Su-7 lata świetności ma już za sobą. Od kwietnia 1974 do Polski zaczęły napływać nowsze Su-20, a w 1984 r. pojawiły się Su-22.

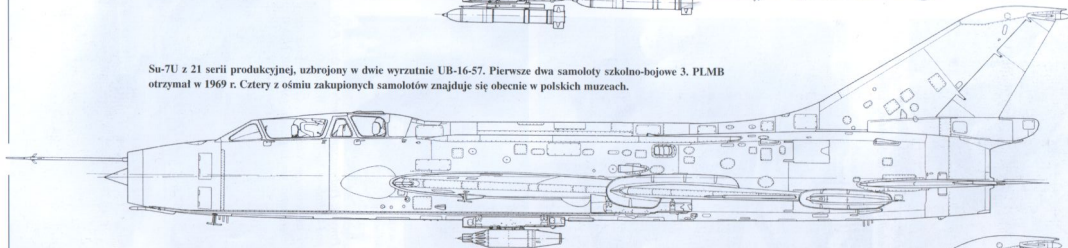
Wraz z pojawieniem się nowego sprzętu, do 7. BLRO w Powidzu, użytkującej nowe samoloty, zaczęto kierować też napływające do Polski ostatnie samoloty Su-7U („513”, „702”, „517”). Dokonywano tego w celu usprawnienia szkolenia w eskadrach posiadających Su-20, które nie miały swojego odpowiednika w wersji szkolno-bojowej. Decyzję o stopniowym wycofywaniu ze służby lecących Su-7 przypięczętowały kolejne wypadki mające miejsce na początku lat 80-tych. W dwóch z nich zginęło 2 pilotów bydgoskiego pułku, a w 1985 r.



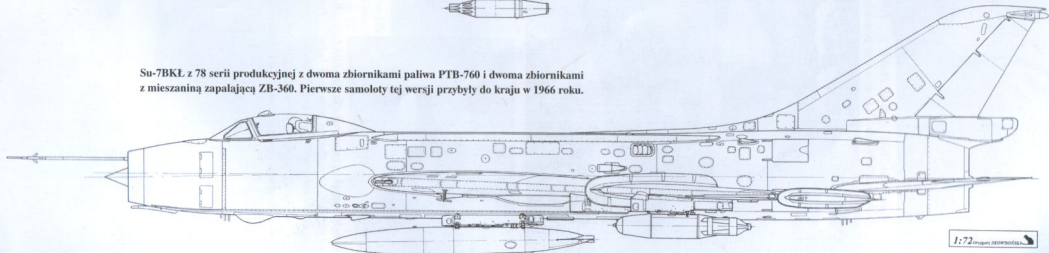
Su-7BM z 53 serii produkcyjnej, uzbrojony w cztery pociski niekierowane S-24B na wyrzutniach PU-12-40U.  
W 1964 roku do Polski dostarczono tylko sześć maszyn tego typu.

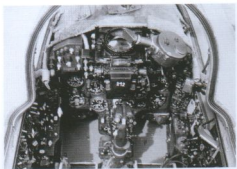


Su-7U z 21 serii produkcyjnej, uzbrojony w dwie wyrzutnie UB-16-57. Pierwsze dwa samoloty szkolno-bojowe 3. PLMB  
otrzymał w 1969 r. Cztery z ośmiu zakupionych samolotów znajdują się obecnie w polskich muzeach.

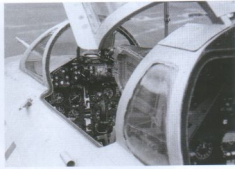


Su-7BKŁ z 78 serii produkcyjnej z dwoma zbiornikami paliwa PTB-760 i dwoma zbiornikami  
z mieszaniną zapalającą ZB-360. Pierwsze samoloty tej wersji przybyły do kraju w 1966 roku.

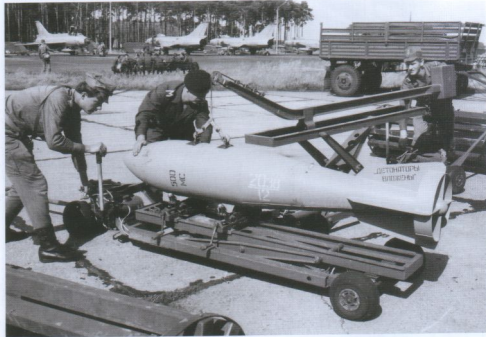




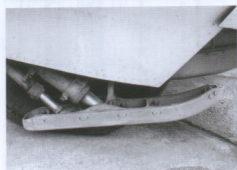
Powyżej: Kabina Su-7BKL. (zdj. W. Hołys)



Powyżej: Kabiny pilotów Su-7U. (zdj. W. Hołys)



Poniżej: Technicy uzbrojenia kładą na wózek-podnośnik bombę FAB-500M-62. (arch. W. Hołys)



Powyżej: Charakterystyczna dla Su-7BKL żyłwa przy kołach podwozia pozwalała lądować na lotniskach gruntowych. (zdj. W. Hołys)



Powyżej: Podwieszanie bomby szkolnej P-50 pod kadłubem Su-7. (arch. W. Hołys)

Poniżej: Su-7BKL „820” został rozbity 1.08.1984 r. na poligonie Nadarzyce. Ciekawostką jest odwrotnie namalowana szachownica na stateczniku pionowym samolotu. (arch. W. Hołys)



utracono pierwszą maszynę dwumiejscową. W drugiej połowie lat 80-tych część samolotów przeszła w ZSRR ostatnie remonty. Na naprawy zabierali je z Bydgoszczy piloci radziecy. Podczas przebazowania jeden Su-7BKL „515” został zniszczony. W zamian Rosjanie przekazali Polsce samolot „804”.

W sumie w polskim lotnictwie wojskowym było w użyciu 6 samolotów Su-7BM, 31 samolotów Su-7BKL i 8 szkolno-bojowych Su-7U, łącznie 45 maszyn. W drugiej połowie lat 80-tych zdawano sobie sprawę, że użytkowane myśliwsko-bombowe Su nie spełniają wymogów ówczesnego pola walki i w pod koniec 1988 r. rozpoczęto proces wycofywania tych samolotów z lotnictwa polskiego. Z czasem stan posiadanych Su-7 skurczył się tak bardzo, że z wszystkich utworzono jedną eskadrę w 3. PLMB, a sam pułk po reorganizacji stał się jednostką szkolno-bojową jako 3. Lotniczy Pułk Szkolny (pozostałe dwie eskadry przebrojono w TS-11 Iskra). Ostatni lot na Su-7 wykonano 25 czerwca 1990 r., a 3. LPSz rozwiązano we wrześniu 1991 r. Większość samolotów Su-7 (27 maszyn) przebazowano do Bazy Statków Powietrznych w Mierzęcicach celem ich złomowania. Kilkanaście trafiło do placówek muzealnych na terenie całego kraju i właśnie one przypominają dziś o polskich aspiracjach do posiadania własnej broni A.

Wacław Hołys

Wojciech Sankowski

## STRATY

Czwierć wieku służby samolotów Su-7 w Polsce to już dziś historia. Na 45-ciu maszynach tego typu, jakie znalazły się w Polsce, wyszkolono się i pełniło lotniczą służbę wielu pilotów. Jak każdy rodzaj statku powietrznego, tak i Su-7, zapisały własną „czarną kartę”. W wyniku wypadków i katastrof bezpowrotnie utracono 10 z nich. Zginęło 3 pilotów.

**9.10.1967** Su-7BKL „21”

W wyniku rozszczelnienia się instalacji smarowania nastąpiło zatarcie się silnika i ustanie jego pracy. Pilot szczęśliwie opuścił maszynę przy pomocy fotela katapultowego.

**11.11.1970** Su-7BM „05”

Podczas odpalenia pocisku rakietowego S-24 nastąpiły pompaż i wyłączenie się silnika samolotu. Pilot katapultował się. Maszyna spadła na poligon Solec Kujawski.

**21.06.1972** Su-7BKL „910”

Pilot, wykonując zadanie bojowe polegające na odnalezieniu celu, przeciągnął maszynę w ciasnym zakręcie, w wyniku czego nastąpiła utrata prędkości i uderzenie w ziemię. Zginął por. pil. Albinat Tomaszewski.

**29.08.1975** Su-7BM „09”

W lądującym na lotnisku w Pile samolocie pękła opona przedniego koła, złożenie się podwozia i uderzenie o powierzchnię lotniska. Stwierdzono duże

uszkodzenia kadłuba i nieopłacalność remontu. Samolot przekazano do COS-STWL w Oleśnicy jako pomoc naukową.  
**16.03.1982** Su-7 „513”

Podczas lotu nastąpiło zgaśnięcie silnika. Awaryjne jego uruchamianie nie powiodło się i obaj piloci podjęli decyzję o opuszczeniu maszyny za pomocą kaptułowania. Samolot uległ zniszczeniu.

**24.11.1982** Su-7BKL „810”

Pilot, wykonując lot do strefy podczas wykonywania ciasnego zakrętu, nieświadomie wprowadził samolot w samoobrót bezwładnościowy zakończony gwałtownym korkociągiem i uderzeniem w ziemię. Zginął por. pil. **Marek Gawłowski**.

**18.07.1984** Su-7BKL „15”

W trakcie wykonywania zadania w samolocie nagle spadło ciśnienie oleju smarowania silnika, spadek obrotów i zupełne jego zatarcie. Pilot kaptułowal się, maszyna eksplodowała po uderzeniu w ziemię.

**1.08.1984** Su-7BKL „820”

Po wykonaniu ataku na cel naziemny na poligonie Nadarzyce pilot wyprowadził maszynę z nurkowania i odwrócił ją na plecy. Manewr zakończył się korkociągiem i uderzeniem w ziemię. Zginął mjr pil. **Zdzisław Fendrych**.

**23.04.1985** Su-7U „115”

Na samolocie wykonującym szkolenie w zrzucie bomb z lotu wznoszącego doszło do przypadkowego zrzutu zbiorników podwieszanych i uszkodzenia stateczników poziomych. Wobec znacznej utraty sterowności załoga postanowiła opuścić samolot za pomocą foteli kaptułowanych.

**12.06.1987** Su-7BKL „515”

Podczas przelotu do zakładu remontowego pilot radziecki dopuścił do nadmiernego zużycia paliwa i nie dołączył do punktu przeznaczenia. Kaptułowal się, samolot rozbił się w okolicach Białej Podlaskiej.



Powyżej: Su-7U „905”. Aktualnie eksponat w Lubuskim Muzeum Wojskowym w Drzonowie koło Zielonej Góry. (zdj. W. Hołys)

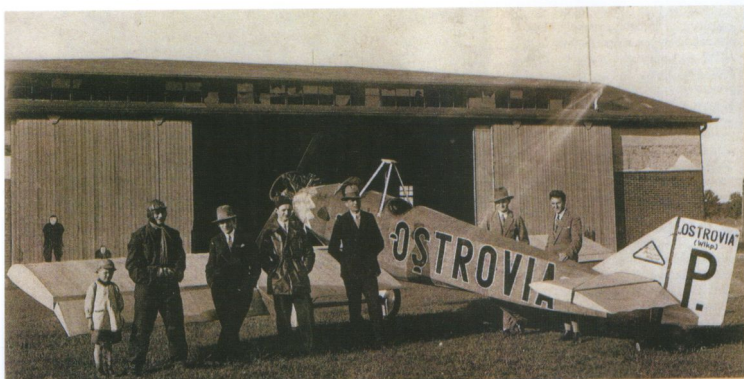
Poniżej: Su-7BKL uzbrojony w wyrzutnie UB-16-57 na niekierowane pociski S-5. (zdj. W. Hołys)



Powyżej: Su-7BKL „807” sfotografowany w Mierzęcicach w 1993 r. w nietypowej konfiguracji z sześcioma pdwieszonymi zbiornikami paliwa. Na tej maszynie testowano opony polskiej produkcji Stomil-Dębica dla Su-7 i Su-22. (zdj. G. Skowronski)

Poniżej: Su-7BKL „17” obecnie jest w ekspozycji Muzeum Wojska Polskiego. (zdj. W. Hołys)





Powyżej: OSTROVIA po oblocie jesienią 1928 r. na lotnisku w Ostrowie Wlkp. (arch. T. Sobczak)



Wrgi kadłuba wykonane w marcu 2006 r.



Kadłub na Targach Modelarstwa w Poznaniu.



Kadłub w budowie, styczeń 2006 r.



Oklejanie sklejką kadłuba, grudzień 2006 r.



Pani Sobczak przy stateczniku poziomym.



Prawe skrzydło, stan w grudniu 2007 r.

**DLACZEGO BUDUJEMY OSTROVIE**  
Samolot OSTROVIA był zbudowany w 1927 roku przez ucznia gimnazjum w Ostrowie Wielkopolskim. Kiedy dowiedzieliśmy się o pomysły budowy repliki tego samolotu wyraziliśmy chęć udziału w tym przedsięwzięciu.

Będąc czynnymi modelarzami modelarni przy aeroklubie Ostrowskim, mamy tym sposobem jedyną szansę, aby się dokładnie zapoznać z konstrukcją prawdziwego samolotu. Podczas wykonywania wszelkich prac zapoznaliśmy się z obróbką materiałów użytych przy budowie repliki. Poznaliśmy również sposób łączenia oraz obróbki końcowej drewna i sklejek. W dalszej kolejności zapoznawać będziemy się z pracami związanymi z oklejaniem płótnem oraz malowaniem. Mamy nadzieję, że po ukończeniu samolotu i zaprezentowaniu go na lotnisku oraz piknikach lotniczych otrzymamy zlecenie budowy kolejnej jednostki muzealnej.

Samolot OSTROVIA będzie eksponowany na lotnisku w Michałkowie oraz na wystawach lotniczych. Budując ten samolot zapoznaliśmy się dokładnie z problemami wytrzymałości materiałów, które są bardzo potrzebne przy budowie modeli latających, budowanych w modelarni lotniczej.

Inspiracją do budowy tego samolotu jest fakt, że obecnie jesteśmy w tym samym wieku, co konstruktor OSTROVIA Józef Moriszon. Teraz wiemy, z jakimi problemami borykał się przy budowie swojego samolotu, a jednak zbudował go w ciągu dwóch lat. Dzięki naszej pracy włożonej w tworzenie tego samolotu mieszkańcy naszego miasta będą mogli podziwiać dzieło, a także być dumni, że powstał on w naszym mieście.

Mariusz Dąbrowski, Patryk Kanzół, Adrian Kacmarek

# Wskrzeszanie OSTROVII

Jak to w naszej lotniczej rodzinie bywa siłą napędową naszych działań jest pasja. Jakis czas temu z rodzinnej Wrocławia przeprowadziłem się pod Ostrow Wielkopolski. Ostrow od lat kojarzyłem z samolotem OSTROWIA, o którym informacje przekazał mi mój Tata. A że pasja „siedziała” we mnie ogromna, to i zrodził się w mojej głowie pomysł budowy repliki tego samolotu. Los zawsze sprzyja zapaleńcom i w niedługim czasie poznałem Henryka Jerzyka, doświadczonego modelarza i znawcę historii samolotu. Henryk w roku 2001 zbudował sterowany radiem model OSTROVII w skali 1:3. Stał się więc głównym konstruktorem. Wkrótce do zespołu dołączyli następnymi: Marek Wojcieszak i Roman Dziubaczek, instruktorzy z Modelarni Lotniczej Aeroklubu Ostrowskiego. Jarosław Szlapka, jako ostatni dołączył do naszej drużyny, a jego model OSTROVII można zobaczyć w Muzeum Miasta Ostrow Wielkopolski. Od samego początku do dziś pracują z nami młodzi modelarze: Adrian Kaczmarek, Mariusz Dąbrowski, Patryk Kamzol, Mateusz Frąszczak, Grzegorz Jamroz i Jakub Kujawa.

Historia OSTROVII spłata się nierozdzielnie z dziejami jej twórcy - Józefa Morissona. Już jako szesnastolatek zaczął pracować w powstającej właśnie fabryce Wagon, gdzie po ukończeniu specjalistycznego kursu został klerkszem. Wtedy też zakiełkowała myśl o budowie samolotu. W 1927 r. z przyjacielelem Józefem Nawrotem przystąpił do realizacji swego planu. Sami opracowali dokumentację i rozpoczęli budowę, wbrew drwinom i uśmieszkom niedowiarów. Pierwsze prace wykonali w mieszkaniu Nawrota. Później przenieśli się do stolarni Tyrakowskiego, który wspierał ich finansowo. Gdy awionetka przestała tam się mieścić, z pomocą przyszła LOPP, działająca przy fabryce Wagon. Tam samolot został ukończony. Po raz pierwszy zaprezentowano go we wrześniu 1927 r. na wystawie z okazji dnia lotnictwa. Samolot wzbudził poważną sensację i na oddźwięk nie trzeba było długo czekać. Z Poznania przyjechał rzeczoznawca, który po zapoznaniu się z dokumentacją wystawił pełną uznanie opinię. Efekt był taki, że Nawrot i Morisson otrzymali nie tylko pomoc finansową z miasta na dokończenie budowy, ale też upragniony silnik Anzani. Samolot otrzymała taką samą nazwę, jak znany w całej Polsce ostatek klub sportowy: OSTROWIA. Pierwszy lot na starym ostrowskim lotnisku odbył się 22 września 1929 r...

Pierwsze prace nad budową repliki rozpoczęły się w roku 2005 w sali udostępnionej przez dyrekcję Zespołu Szkół Spółdzielni Oświatowej w Ostrowie Wielkopolskim. Tam powstał kadłub samolotu, łącznie z podwoziem i statecznikiem poziomym i pionowym. W kadłubie wykonano napędy sterów, urządzono kabinę pilotów, pokryto jego konstrukcję lakiernikiem konserwującym i przyklejono pokrycie ze sklejki lotniczej.

W okresie letnim 2007 prace przeniesiono zostały do modelarni Henia, gdzie wykonane zostały zebra skrzydła prawego oraz dźwigiary. Montaż skrzydła odbył się w pracowni modelarskiej w szkole w okresie wrzesień-październik 2007. Budowę skrzydła lewego planujemy



zakończyć do kwietnia 2008. Od marca do maja 2008 planowana jest budowa makietki silnika. Zdobyć oryginalnego motoru Anzani jest niemożliwe, w Polsce nie zachował się ani jeden egzemplarz. Silnik OSTROVII został po wojnie w skandalicznych okolicznościach wyrzucony na złom. Ostatni taki motor odnalazł się w Stanach Zjednoczonych i tam, w Muzeum Lotnictwa, został sfotografowany ze wszystkich stron. Na podstawie tych zdjęć pracy będzie wykonanie śmigła i skompletowanie kabiny, no i malowanie naszego dzieła. Jak mawia Heniu: „Jeżeli wszystko pójdzie po naszej myśli, to w maju przyszłego roku OSTROWIA będzie gotowa. Zostanie pokazana na lotnisku Aeroklubu Ostrowskiego w Michalkowie i będzie pokazywana na piknikach lotniczych, aby wszyscy mogli zobaczyć, jak wyglądał samolot zbudowany w amatorskich warunkach, przez ucznia gimnazjum 80 lat temu”.

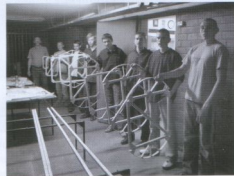
Projekt budowy repliki statycznej samolotu Ostrowia przyczynia się do wzmocnienia więzi pomiędzy młodymi ludźmi angażując ich w realizację zadania. Budowa repliki samolotu jest więc działaniem innowacyjnym w szerokim wymiarze edukacyjnym. Kiedy kilka lat temu zaczęliśmy pracę to tak jakby czas cofnął się wstecz: niedowierzanie, pukanie w czoło i pytania: *po co samolot, który i tak nie będzie latał?* Po kilku miesiącach samolot zaczął przypominać ten prawdziwy z tamtych lat. Pojechał na Targi Modelarskie w Poznaniu. Nikt już nie wątpił że samolot zostanie ukończony. A odpowiedź na pytanie „*po co?*” jest prosta: replika OSTROVII stanie się doskonałym narzędziem promocyjnym i reklamą miasta Ostrow Wielkopolski, o bogatych tradycjach lotniczych i modelarskich. Postęp prac zbyteczny „Lotnictwa z Szachownica” mogą zobaczyć na naszej stronie internetowej: [www.ostrowia.mp-serwis.pl](http://www.ostrowia.mp-serwis.pl)

Nasze plany urzeczywistniły się dzięki dotacji udzielonej przed Urząd Miejski w Ostrowie Wielkopolskim w ramach drugiej edycji Funduszu Grantowego dla miasta Ostrowa oraz trzeciej edycji Funduszu Grantowego Dobrego Sąsiedztwa dla Ostrowa Wielkopolskiego. W tym roku w ramach Stowarzyszenia „Wiedza i Przedsiębiorczość z Ostrowa Wielkopolskiego” ubiegać się będziemy o kolejne środki na realizację naszego dzieła.

Tomasz Sobczak



Powyżej: Pierwsze przymiarki, grudzień 2005 r.  
Poniżej: Wirtualny kadłub, kwiecień 2006 r.



Powyżej: Kadłub Ostrowii prawie już gotowy.  
Poniżej: Skrzydło w budowie, lipiec 2007 r.



## W obiektywie i w detalu

# Mi-4ME

W 1965 r. w 28. Eskadrze Ratowniczej Marynarki Wojennej utworzono klucz śmigłowców do zwalczania okrętów podwodnych (ZOP), w którego skład wchodziły specjalistyczne śmigłowce Mi-4ME, znacznie różniące się wyposażeniem i uzbrojeniem od swoich lądowych odpowiedników. Bazowały na lotnisku w Darłównu i spełniały dobrą swoją rolę aż do 1981 r., kiedy zastąpiły je nowoczesne Mi-14PL. Polska zakupiła tylko cztery maszyny, mające nie tylko jak na śmigłowce morskie zielono-błękitne malowanie. Początkowo, jednocyfrowy numer burtowy („1”, „2”, „6” i „7”) namalowany był na kadłubie, a następnie, po zmianie zasad numeracji – trzycyfrowy, odpowiednio „117”, „021”, „617” i „071” - na belce ogonowej. Szachownice umieszczone były na bokach i dolnej powierzchni kadłuba (między kołami głównymi).

Mi-4ME jest eksportową wersją radzieckiego śmigłowca obrony przeciwokrętowej Mi-4PŁO (WM-12), którego próby w locie zaczęto w 1953 r. Początkowo, do śledzenia linii brzegowej i obiektów na morzu, otrzymał stację radiolokacyjną „Kurs”, a później „Kurs-M”, której duża antena ukryta była pod opływową osłoną w przedniej części kadłuba. Ze względu na inny charakter wykonywanych zadań, śmigłowiec otrzymał krótką i bogato oszkloną gondolę dla nawigatora-operatora uzbrojenia oraz małą komorę bombową. Zamiast karabinu, operator miał celownik bombardierski OPB-1, niezbędny do precyzyjnego zrzutu bomb, radioboi oraz tratwy ratunkowej ŁAS-5M-2. Do wykrywania okrętów podwodnych Mi-4PŁO wyposażono w system hydroakustyczny „Baku” z opuszczanym magnetometrem APM-56 „Czita” (później APM-60), którego opływowa gondola podwieszona była w tylnej części kadłuba pod belką ogonową. Pod koniec 1954 r. śmigłowiec został przyjęty na uzbrojenie pod ozna-

czaniem Mi-4M i przez wiele lat stanowił podstawowy wroplat marynarki wojennej ZSRR. Po krótkim okresie eksploatacji dokonano wymiany wyposażenia: stację radiolokacyjną „Kurs-M” zastąpiła „Rubin-W”

(wersja Mi-4MR), a na eksportowym wariancie Mi-4ME, opracowanym w 1964 r. - RBP-4G.

Podstawowy ładunek bojowy o masie do 500 kg przenoszony był w komorze bom-



Powyżej: Śmigłowiec Mi-4ME „617” z bombami OMAB-25-12D.

Poniżej: Obsługa techniczna Mi-4ME na lotnisku w Darłównu w latach 60-tych.



bowej na dwóch kasetach KD3-653. Poza tym, na dwóch zewnętrznych kasetach KD2-353 podwieszane były małe bomby orientacyjne dzienne OMAB-25-12D lub bomby nocne OMAB-25-8N. Po zrzucie bomby dziennej na powierzchni morza powstawała jaskrawozielona plama, a nocnej - plomień widoczny z odległości 3-5 km. Objętość komory, a właściwie kadłuba, pozwalała na podwieszenie czterech bomb PLAB-250-120 lub ośmiu PLAB-50, PLAB-100 albo dwunastu pław radiohydroakustycznych RGB-N „Iwa”. Ponadto, możliwe było rozmieszczenie trzech kaset DJA-53 z bombami PLAB -MK (70 sztuk) - miniaturowymi, ale groźnymi dla kadłubów okrętów podwodnych. Do celów treningowych stosowano bomby szkolne P-50 i UPLAB-50.

Konieczność wykonywania zadań ratowniczych sprawiła, że wybrane śmigłowce doposażono w dodatkową radiostację RSB-5, której długie, linkowe anteny rozpięto między masztami na kadłubie i belce ogonowej. Łączność na zakresie telegrafu lub telefonu prowadził drugi pilot lub, jeśli wchodził w skład załogi, nawigator-radiotelegrafista. Z zachowanych fotografii wynika, że jako pierwszy taką radiostację nosił Mi-4ME nr 117 (ex „1”). Dwa pierwsze z nich znajdują się obecnie w ekspozycji Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni oraz Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie. Nie zachował się Mi-4ME nr 117 (ex „1”), który był eksponatem małego muzeum na terenie jednostki wojskowej w Darłównu, po czym uległ dewastacji. Został skasowany na początku lat 90. Podobny los spotkał maszynę o numerze „071” (ex „1”), którą skasowano w Leźnicy Wielkiej razem z ostatnim Mi-4A nr „06”.

*Tekst i rysunki: Grzegorz Skowronski  
Zdjęcia: WAF i archiwum autora*



*Powyżej: Obsługa zespołu napędowego śmigłowca Mi-4ME w Darłównu.*



*Powyżej: Mi-4ME „071” z opuszczoną gondolą APM-60.*



*Powyżej: Śmigłowiec Mi-4ME zachowany w zbiorach Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni. Poniżej: Mi-4ME „2” (później „021”) w efektownym zawisie nad płytą lotniska w Darłównu.*



- Dwa wypukłe, plastikowe korki na przedniej osłonie silnika, to anteny I zakresu systemu „swoj-oby” „Barji-M”, umożliwiającej identyfikację śmigłowca przez pokładowe i naziemne stacje radiolokacyjne. Urządzenie kodujące sygnał odpowiedzi posiada obwód wybuchu, uruchamiany po awaryjnym lądowaniu śmigłowca na terenie wroga lub po uderzeniu o ziemię.
- Wysoko umieszczona kabina pilotów zapewnia dobrą widoczność do przodu i na boki. Odsuwane drzwi wejściowe wyposażone są w system awaryjnego zrzutu, przy czym drzwi prawe można otwierać tylko od wewnątrz. Nad drzwiami pierwszego pilota znajduje się przedni maszynkowy anten radiokompasu ARK-5 i nadajnik temperatury powietrza zewnętrznego dla potrzeb stacji radiolokacyjnej.
- Wybrane Mi-4ME przystosowano do pełnienia funkcji ratowniczych przez montaż dodatkowej radiostacji RSB-5, pracującej w zakresie telegrafu i telefonu. Pulpit sterowania radiostacją znajdował się w drugiego pilota w radiotelegrafisty w kabine ładunkowej. Połączenie anten z radiostacją RSB-5 zrealizowano poprzez łączniki w przednich, okrągłych oknach kabiny ładunkowej, ponieważ w ich pobliżu umieszczone były bloki radiostacji.
- Za głównymi węzłami mocowania zastrzałki podwozia i kotwiczenia śmigłowca zamontowane były przednie maszynkowe anteny radiostacji RSB-5. Pod lewym musztem znajduje się rynienka, odprowadzająca wodę z nadzdrzwi kabiny ładunkowej.
- Kątowa przekładnia tylna HR-4 zmienia kierunek przekazywania napędu od wiatu tylnego do śmigła ogonowego o 90° i redukuje prędkość obrotową z 2400/1min. do 1041/1min. Wewnątrz zawiera łańcuchowo-zębny mechanizm sterowania nastawieniem kopła śmigła. Przed piastą śmigła znajduje się pierścieniowy kolektor instalacji przeciwoblodzenia, który pod działaniem siły odśrodkowej podaje mieszaninę spirytusowo-glicerynową na krawędzie natarcia łopaty z wydajność 135-200 cm<sup>3</sup>/min.
- Magnetometr APM-60 „Orsza” służy do śledzenia anomalii geomagnetycznego pola ziemi, wywołanych obecnością okrętu podwodnego. Podczas lotu na poszukiwanie okrętów jego opływowa gondola włączona jest za śmigłowcem na kablu-linię, poruszając się poziomo nad powierzchnią wody. W przypadkach awaryjnych kabel-linia jest odcinany.
- Statecznik poziomy mieszanej konstrukcji i rozpiętości 1,84 metra służy do stabilizacji lotu poziomego śmigłowca i zmienia płaszczyznę swój kąt zaklinowania w zależności od kąta nastawienia łopaty wirnika nośnego. Dla zmniejszenia drgań statecznika, do jego końcówek zeber przyczołowano stalowe ciężarki. Przy minimalnym kącie nastawienia łopaty wirnika statecznik ma kąt -7°, a przy maksymalnym +10°.
- Klasyczna podpora tylna z amortyzatorem olejowo-gazowym zabezpiecza śmigło ogonowe przed kolizją z przeszkodami terenowymi lub ziemią podczas lotu z dużym kątem natarcia. Za amortyzatorem umieszczona jest tylna antena III zakresu systemu „swoj-oby” „Barji-M”.
- Charakterystyczna antena, należąca do radiowysokociemierza RW-2, który określa rzeczywistą wysokość lotu nad powierzchnią terenu w zakresie 0-120 m z dokładnością do 2 m oraz na zakresie 0-800 m z dokładnością do 20 m. Tylna antena wysłała sygnały, które po odbiciu od ziemi odbierane są przez przednią antenę.
- Masywne zawiasy na burcie kadłuba jest pozostałością po tylnych drzwiach kabiny ładunkowej, które w morskiej wersji śmigłowca nie występowały. Poniżej lewego, dolnego zawiasu umieszczony jest uchwyt awaryjnego zrzutu łódki ratunkowej LAS-5M-2. Pod głównym zawiasem znajdują się dwie rakietnice sygnalizacyjne EKSR-46.
- Podwozie główne posiada koła hamowane o rozmiarze 700x250 mm i hamulce dętkowe, uruchamiane sprężonym powietrzem. Jak w kołach śmigłowca M. Miła, oba koła hamowane są jednocześnie, a do wykonywania manewrów na ziemi pilot wykorzystuje wirnik nośny i śmigło ogonowe. Lewy zastrzał gołeni głównej posiada podnożek z blachy ryflowanej, ułatwiający wchodzenie do kabiny ładunkowej.
- W tylniej części gondoli operatora uzbrojenia znajduje się mechanizm napędowy pokrywy komory bombowej. Przed nim, po obu stronach gondoli, pod wypukłymi pokrywami rozmieszczono akumulatory pokładowe 12SAM28. Poniżej mechanizmu widoczne są dwie anteny: ramowa radiokompasu ARK-5 (większa) i przednia antena II zakresu systemu „swoj-oby” (mniejsza).
- Wylot powietrza z chłodnicy oleju przekładni głównej R-5. Poniżej widzieć wirnik z kranem do zlewania oleju z chłodnicy oraz gniazdo podłączenia zasilania lotniskowego. W okresie zimowy wylot z chłodnicy zasłaniany jest perforowaną wkładką z blachy w celu zmniejszenia intensywności chłodzenia oleju.
- Lewa gołen podwozia przedniego z kołem niehamowanym o rozmiarze 400x150 mm. Na ziemi, przy obciążonym amortyzatorze, widzieć z kołem może obracać się względem gołeni. Po starcie śmigłowca koło blokowane jest w położeniu neutralnym przez mechanizm krzywka. Gondola podkadłubowa jest miejscem pracy nawigatora-operatora uzbrojenia. W sytuacjach awaryjnych opuszcza on śmigłowca ze spadochronem wraz z fotелеm i środkową częścią gondoli. Przednia szyba gondoli również posiada spirytusową instalację przeciwoblodzeniową i małą wycieraczkę.
- Przednia antena III zakresu systemu „swoj-oby” umieszczona jest niesym-

- trycznie przed oknami kabiny załogi. Długość środkowego „noża” anteny określona jest częstotliwością pracy urządzenia.
- Dodatkowe wloty do osiowego wentylatora, wymuszającego obieg powietrza chłodzącego silnik i jego agregaty, zabezpieczone są stalową siatką. Zapobiega ona przedostaniu się obcych przedmiotów do wirnika wentylatora i przedziału silnika.
- Pchające śmigło ogonowe W-531-H3 o średnicy 3,6 m ma drewniane łopaty i metalową, przegubową piastę. Prętowe ciężarki na okucach łopat zmniejszają momenty od sił odśrodkowych i ułatwiają sterowanie śmigłem, a podczas pracy obrotowych ułatwiają demontaż i montaż łopat.
- Każda z czterech łopat wirnika nośnego zakończona jest metalowym opłewem, pomalowanym na żółto, wewnątrz którego umieszczono światło kontrowe. Jego żarówka, zasilana prądem przemiennym, ma specjalną konstrukcję, odporną na duże temperatury. Krawędź natarcia opłewu końcowego łopaty wzmożona jest okuciem z nierdzewnej blachy stalowej.
- Na dwóch segmentach spływowych każdej łopaty wirnika nośnego znajdują się płytki kompensacyjne, służące do tzw. torowania łopaty – takiej ich regulacji, aby wirowały w jednej płaszczyźnie. Małe otwory w każdej z płytek, umożliwiają mocowanie ciężarków, stosowanych podczas prób flatteru wirnika nośnego.
- Po lewej stronie kadłuba, nad kabiną, rozpięta jest linkowa antena radiokompasu ARK-5. Przy tym samym czasie tej anteny widział jedno z trzech wypukłych światel szykowych PSSO-45 z filtrem fioletowym.
- Piasta czteropłatowego wirnika nośnego o średnicy 21 metrów zachowała cechy konstrukcyjne piasty śmigłowca Mi-1 z charakterystycznymi, ciemnymi tłuściami oddechyłen lotu. Mi-4ME, dostarczone do Polski, miały od początku kalukowanie metalowe wyposażone w wizualną sygnalizację uszkodzeń dźwigara. Nowym rozwiązaniem w piastce wirnika Mi-4 są odśrodkowe ograniczniki zwisu lotu, zabezpieczające przed ich kolizją z belką ogonową przy obrotach mniejszych jak 100/1 min. Podczas lotu wirnik obraca się z prędkością 178-193/1 min.
- Przednie szyby kabiny pilotów, wykonane ze szkła „Triplex” o grubości 6,5 mm, posiadają elektryczne wycieraczki AS-2. Głównymi przewodami dopływają do nich czysty spirytus ze zbiornika o pojemności 3 litrów, który znajduje się pod sufitem kabiny. Po stwierdzeniu oblodzenia szyb, pilot otwiera kran, widoczny nad wycieraczką i spirytus grawitacyjnie przepływa do jej pionu.
- Na przedniej osłonie silnika umieszczony jest ruchomy reflektor lądowania LFSW-45 o mocy 600 W i silyba osłaniająca reflektor kołowania FR-100. W odróżnieniu od Mi-4A, w tej wersji śmigłowca nie występują dodatkowe reflektory za przednimi gołeniami podwozia ze względu na obecność anteny radaru.
- Wlot do wentylatora, wymuszającego obieg powietrza chłodzącego silnik oraz chłodnic oleju. Na zewnętrznej osłonie wlotu znajduje się światło pozycyjne BANO-45 oraz odbiornik ciśnienia powietrza PWD-61M, zasilający przedkosiornicę, wysokościomierz i wariometr. Dodatkowo, wloty kranów prawego wlotu, umieszczono sygnalizator początku oblodzenia RP7422. Na sygnał tego urządzenia zaświeca się w kabine żółta lampka „Początek oblodzenia”, dając pilotowi znak, żeby uruchomił spirytusową instalację odladzającą wirnika.
- Osłobliwość zespołu napędowego Mi-4 jest możliwosć rozruchu silnika przy pomocy korby. Miejsce jej połączenia z multiplikatorem (przekładnią zwiększającą obroty) znajduje się z prawej strony kadłuba, nad osłoną anteny stacji radiolokacyjnej. Tam też znajduje się mały uchwyt, służący do włączania rozrusznika SKD-2W, gdy jego koło zamachowe osiągnie wymagane obroty.
- W opływowej osłonie z materiału dielektrycznego-przepuszczającego promieniowanie elektromagnetyczne - umieszczona jest obrotowa, segmentowa-paraboliczna antena stacji radiolokacyjnej RBP-4G, która służy do nawigacji, obserwacji panoramicznej nawiadnych i naziemnych stacji radiolokacyjnych oraz do celowania. Przy obserwacji dookrężnej na zakresie poszukiwania stacja ma zasięg 200 km.
- Wylot powietrza z chłodnicy oleju silnika zakrywany jest ruchomymi żaluzjami, których położenie zależy od temperatury oleju. Zamknięta są i otwierają automatycznie na sygnał od termoregulatora, który ma za zadanie utrzymać temperaturę oleju w zakresie 62-80°C. Do napędu żaluzji służy elektromechanizm MWR-2A.
- Wypukła osłona przed lukiem łódki LAS-5M-2 kryje ramową antenę SPARU-55“Pamir” – automatycznego urządzenia radiowego, które służy do lokalizowania sygnałów pasywnych radiolobi RGB-N „Iwa”.
- W tylniej części kabiny ładunkowej, pod gondolą magnetometru, umieszczony jest pojemnik z łódką ratowniczą LAS-5M-2. Nad pokrywą pojemnika łódki znajduje się rynienka, zabezpieczająca jego wnętrze przed przenikaniem wody.
- Tylny maszt anteny RSB-5 wyposażony w linkowe odciążki, utrzymujące wymagany nacisk link anteny. Znaczna długość anten związana jest ściśle z zakresem częstotliwości pracy radiostacji RSB-5 – od 2,15 do 12MHz.
- Mieczowa antena ASs-1, należąca do radiostacji UKF RSU-3M, podstawowego środka łączności radiowej o zasięgu do 230 km, montowana była na dolnej powierzchni belki ogonowej w okolicy statecznika poziomego. Za nią, widoczna jest okrągła antena II zakresu systemu „swoj-oby”.
- Na zdejmowanej osłonie belki kołowej, symetrycznie, umieszczone są tylnie anteny I zakresu systemu „swoj-oby” „Barji-M”.



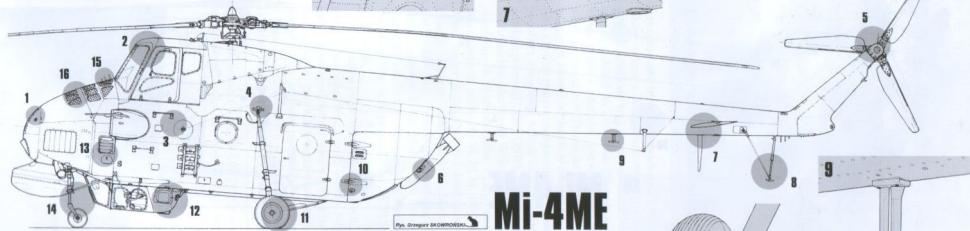
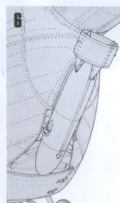
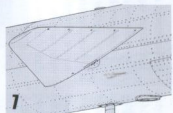
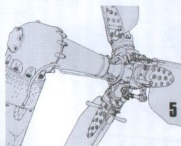
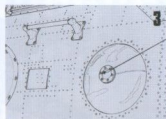
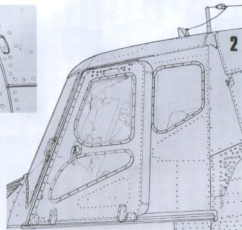
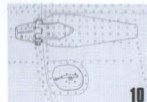
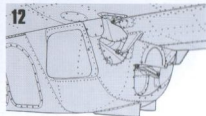
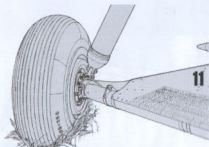
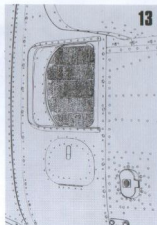
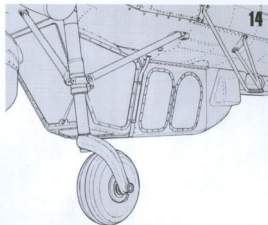
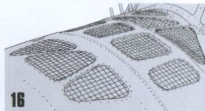
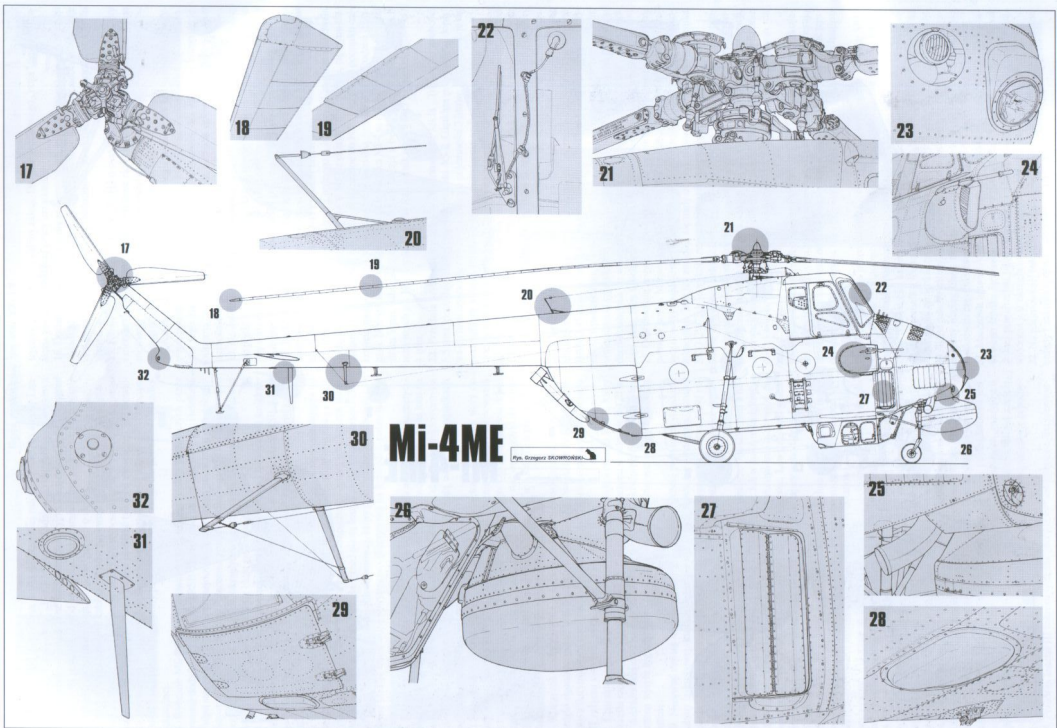


Рис. Дмитрий СКОРОВОДИН

# Mi-4ME





# Mi-4ME

Льв. Григорьев ДИЗАЙНЕРСКАЯ

# Technik z Babich Dołów



Lotnicze wspomnienia

Z 34. Pułkiem Lotnictwa Myśliwskiego łączą mnie bardzo mocne więzi emocjonalne. To tam, w Babich Dołach, zacząłem swoją zawodową służbę w lotnictwie wojskowym. Tam miały się ziścić, choć tylko w części, moje, rozbudzone w wieku 14 lat - marzenia lotnicze. Tak wtedy myślałem. Ponieważ, wymarzony zawód pilota okazał się nieosiągalny z powodu niedostatków zdrowotnych - służba techniczna miała go zastąpić.

Bez techników nie ma lotnictwa. Personel techniczny, od zarania lotnictwa, stanowił dla pilotów zawsze podstawę zaufania do sprzętu lotniczego. Bez człowieka samolot jest martwy. Technik ożywia go na ziemi, a pilot w powietrzu. I ta współpraca staje się podstawą owego zaufania. Ludzkiego zaufania do kolegi technika/mechanika i jego starannej dbałości o samolot. Często przerażało się ono w zażyłe przyjaźnie. Wynikało bowiem z uzasadnionego przekonania, że technik nigdy nie dopuści do lotu niesprawnej maszyny.

W latach 50-tych ubiegłego wieku wraz z powszechnym wprowadzeniem na uzbrojenie samolotów odrzutowych, ranga personelu technicznego została znacznie podniesiona. Na samolocie śmigłowym wystarczał mechanik, a na odrzutowym pojawił się technik. Samolot odrzutowy, w owym czasie, będący wytworem potężnego skoku technologii przemysłu lotniczego, gwałtownie wymusił podniesienie poziomu obsługi technicznej i odpowiedzialności za sprawność tego nowoczesnego sprzętu. Przesadnie uważano wówczas, że odpowiedzialnym za bojowy samolot odrzutowy może być tylko oficer-technik (chor./ppor.). Aby sprostać temu zadaniu zaczęto masowo kształcić oficerów technicznych w Zamościu, a po przeniesieniu TOSWL w 1955 roku - w Oleśnicy. Pierwsza promocja tej szkoły w nowej miejscowości, we wrześniu 1956 dała lotnictwu wojskowemu kilkuset oficerów technicznych, którzy dołączyli do rzeszy pracujących już, z poprzednich promocji. Większość kadry oficerskiej w pułkach lotniczych zaczęli stanowić technicy! Chociaż jeszcze w 1956 nie wszystkie samo-

loty odrzutowe były obsługiwane przez techników - oficerów. Jednak od następnego roku sytuacja miała się zmienić diametralnie, za sprawą redukcji Sił Zbrojnych. Okazało się, że techników - oficerów jest stanowczo za wielu, ponieważ powrócono do poprzedniej koncepcji: starszy mechanik w miejsce technika. Czyli na tym stanowisku miał pracować podoficer zawodowy. Jednak zanim do tego doszło, z promocji 1956 TOSWL w Oleśnicy, do Lotnictwa Marynarki Wojennej zostało skierowanych 13 absolwentów, z czego siedmiu chorążych trafiło do 34. PLM. Byli to: Włodzimierz Fedak i Michał Jasiński - technicy osprzętu, Waldemar Mike, Mieczysław Rziha i Jerzy Rusiecki - technicy eksploatacji samolotu, Feliks Maksymiuk i Jerzy Sadowski - technicy uzbrojenia lotniczego. Pozostali otrzymali przydział do 30. PLSz i 15. SELR.

Do pułku przybyliśmy w drugiej połowie października. Wydarzenia w kraju były z wielką uwagą odbierane przez wojsko. Przecież zaledwie przed czterema miesiącami miały miejsce „wypadki poznańskie”, a teraz z lotniska widzieliśmy u wejścia do Bazy Głównej MW- znaczną część Floty Bałtyckiej

ZSRR. Złowrogo wyglądały ciemno-granatowe sylwetki obcych okrętów blokujących Zatokę Gdańską. I my, młodzi oficerowie, zdeorientowani, zresztą tak samo jak i pozostali, niewiele od nas starsi, obserwowaliśmy z niepokojem sytuację. Wszelkie loty wstrzymane. Dla zabicia czasu, dowództwo zorganizowało zajęcia teoretyczne. A my, nowo przybyli, mieliśmy niabawem zdawać egzaminy dopuszczające do samodzielnej obsługi sprzętu lotniczego. Czekali nas oboje. W końcu okazało się to prawie formalnością i zaczęliśmy przyjmować przydzielone samoloty. Tego momentu oczekiwaliśmy niemal przez dwa lata szkoły.

Mnie przydzielono „szparkę” UTMiG-15, o numerze fabrycznym 34-04, noszącą nr taktyczny „01”. Przyjmowałem ją od starszego mechanika służby zasadniczej mata Catusa, który w dalszym ciągu miał pracować na tym samolocie, już jako mój podwładny. Wspominam go dziś, jako bardzo solidnego, pracowitego i zdyscyplinowanego żołnierza. W tym czasie w pułku były cztery „szparki” - dwie produkcji radzieckiej i dwie czeskiej. Radzieckie uchodziły za bardziej solidne i niezawodne. I rzeczywiście, kłopotów technicznych nie przysparzały. Chyba, że z powodu nieumiejętnej obsługi... Otóż, na pierwszych lotach, z udziałem „młodych” mechaników, w czasie przygotowania startowego przed pierwszym wylotem, nastąpiło odpalenie pironaboju zwalnającego zamki kulkowe kopolki tylnej kabiny, umożliwiające jej zrzut w powietrzu, w wypadku awaryjnego opuszczania samolotu przy pomocy fotela katapultowego. Przechciał, że stało się to na moim samolocie, który miał startować jako pierwszy - na oblot pogody. Mechanicy uzbrojenia, którym podlega wszystko, co strzela, pod wodzą por. Osiki, nie bez trudu uwinięli się z wymianą zużytego pironaboju i złożeniem zamków, gdyż przy nieuczajnym zdemontowaniu kopolki z zamków wysypały się kulki. Kilka wpadło do kabiny, a parę na beton. Te w kabine z trudem znalezione, ale te na płycie betonowej znikły... Oblotu pogody dokonano oczywiście przy pomocy innej „szparki”... Okazało się wkrótce, że sprawa

Poniżej: Promocja w dniu 14.09.1956 r. w Technicznej Oficerskiej Szkole Wojsk Lotniczych w Oleśnicy. Promuje gen. Iwan Turkiel - ówczesny dowódca Wojsk Lotniczych.





Powyżej: Technicy 34. PLM - ppor. Dariusz Ołędzki i ppor. Mieczysław Rziha przy samolocie szkolnym Jak-11 na lotnisku Babie Doly.

Poniżej: Startowe Stanowisko Dowodzenia (tzw. Krasula), piloci 34. PLM omawiają lot. Od lewej: por. pil. Stanisław Żeliszczak, por. pil. Zdzisław Ostalowski, ppor. pil. Tomasz Ziąga.



był młody mechanik uzbrojenia, którego w czasie szkolenia nie nauczono, że konstrukcja dźwigni zrztu kopułki i jej działania między Limem i UTMiG-15 nieco się różni, w związku z czym ze „szparki” nie wyjmuję się tej zawleczki przed lotem. W uniknięciu tego zdarzenia nie pomogło doświadczenie mata Calusa ani technika klucza. Nikomu z nas nie przyszło do głowy, że ktoś może wymyślić i wykonać taką czynność na tym samolocie. Ale jak widać – wszystko może się zdarzyć. Dobrze, że stało się to na ziemi.

Na początku 1957 w porcie gdyńskim znalazł się, dostarczony drogą morską z Danii, MiG-15bis, który uprzednio posłużył por. Jareckiemu do samownowego opuszczenia kraju i przelotu na Bornholm. Samolot ten, a właściwie pozostałość po nim w postaci przedniej części kadłuba z przymocowanym silnikiem WK-1 i dwu skrzydeł luzem, przywieziono do hangaru 34. PLM. Właściwie, była to już tylko bryła złomu. Każda część konstrukcyjna płatowca i silnika została w Danii nawiercona w celu pobrania próbek

materiału. Samolot przewożony bez żadnego opakowania, był cały powgniatany. Wyglądał rozpaczliwie i w tej postaci przeleżał na uboczu w hangarze parę tygodni, zanim zdecydowano o jego złomowaniu. Przez ten czas stanowią nie lada sensację dla personelu i był namacalnym dowodem wyczynu por. pil. Jareckiego z pułku w niedalekim Malborku, chociaż nie doczekał się żadnego komentarza ze strony tutejszego dowództwa.

W tym czasie trwały energiczne prace nad zmianą struktury organizacyjnej pułków lotniczych. Zasadnicze zmiany miały nastąpić w eskadrach skupiających personel latający i techniczny, i posiadających samoloty przydzielone imiennie każdemu pilotowi, któremu jako dowódcy załogi podlegał technik/mechanik samolotu. Dowódcą eskadry był pilot i jemu bezpośrednio podlegał personel latający poprzez dowódców kluczy oraz starszy technik eskadry z podległym personelem technicznym. W nowej organizacji personel latający miał być oddzielony od technicznego i w składzie trzech eskadr lotniczych

podlegał dowódcy pułku. Natomiast personel techniczny w składzie trzech eskadr technicznych i działu technicznej obsługi samolotów, tworzył dywizjon techniczny, dowodzony przez starszego inżyniera pułku. Ten nowy schemat organizacyjny został wprowadzony w życie w końcu lat pięćdziesiątych, łącznie z tzw. „Zestawem nr 9”, tj. jednolitym zestawem części okresowych na samolotach, w postaci książeczki kieszonkowej dla każdego mechanika.

W chwili naszego przybycia do pułku, jego dowódcą był kmrdr ppor. pil. Bronisław Siwy, a szefem sztabu kpt. mar. Marian Skomski. Obowiązki st. inżyniera pełnił por. Kmieć, gdyż właściwy st. inż. - kpt. Jerzy Aksamitowski dokształcał się w tym czasie w WAT. Otrzymałem przydział do 1. eskadry dowodzonej przez kpt. pil. Zdzisława Ostalowskiego. Starszym technikiem eskadry był por. Żolnowski.

Z tych odległych lat, z sympatią wspominać koleżeńską atmosferę panującą wśród braci technicznej i życzliwość z jaką przyjęto nowo przybyłych. Kpt. Ostalowski starał się utrzymywać służbowy dystans i przez to sprawiał wrażenie pewnej oschłości, przynajmniej wobec personelu technicznego. Natomiast kolejnego starszego technika eskadry por. Leszka Kotlickiego zapamiętałem jako uśmiechniętego, sympatycznego, dowcipnego, ale przy tym wymagającego dokładności i skrupulatności w pracy i dbałości o samolot. W owych czasach, kiedy powszechną i regulaminową formą zwracania się do przełożonych i podwładnych było „obywatelu”. Kotlicki do żołnierzy zawodowych zwracał się przez „panie”, przez co jakby skracał dystans służbowy, ale nie dopuszczał do żadnej poufności. To również przysparzało mu pewnej dozy dodatkowej sympatii. Toteż, kiedy odszedł do nowo powstającej 18. EMLMW na stanowisko starszego technika, pozostawił po sobie miłe wspomnienia.

Redukcja polskich sił zbrojnych w 1957 zbiegła się z dyslokacją niektórych jednostek wojskowych, co spowodowało wiele problemów indywidualnych i rodzinnych. Przykładem może być 30. PLSz, uzbrojony w Ily-10, stacjonujący dotąd na lotnisku w Gdańsku Wrzeszczu. Zdecydowano o jego przeniesieniu na lotnisko Cewice, położone w pobliżu Łęborka. Było ono budowane z przeznaczeniem dla lotnictwa radzieckiego, stacjonującego w Polsce w ramach Układu Warszawskiego, jednak w atmosferze przemian październikowych nastąpiła zmiana decyzji. Przeniesiony pułk miał być przebrojony w Limy-1. W tej sytuacji wielu oficerów złożyło raporty o zwolnienie do rezerwy, chcąc skorzystać z dogodności, jakie stwarzała redukcja i licząc przy tym na uniknięcie przenosin z Gdańska do zielonego garnizonu, w którym nie było jeszcze mieszań, a jedynie kwatery w internacie. Oficerowie zwalniani mieli możliwość przez dwa lata (otrzymując dotychczasowe pobyty) podejmować studia lub uzupełniając średnie wykształcenie w technikum, zdobywając nowy zawód. Nadszpejzowana ilość kandydatów spowodowała interwencję ktradm.

Wiśniewskiego p.o. dowódcy MW, który oświadczył w sztabie Dowództwa Lotnictwa MW w Babich Dołach rozpatrywał raporty o zwolnienie – większość z nich odrzucając. Zgoda na zwolnienie wszystkich chętnych groziłaby likwidacją 30. PLMSzMW i ograniczeniem działalności 34. PLM.

Duże zmiany zachodzące w wojsku, w znacznej mierze dotyczyły żołnierzy zawodowych – oficerów i podoficerów. Postawiono podnieść poziom ich wykształcenia. Niedawne hasło: nie matura, lecz chęć szczerą... wręcz ośmiuszające oficerów – zostało zupełnie odrzucone.

W ciągu dwóch lat oficerowie musieli uzupełnić wykształcenie średnie w specjalnie zorganizowanych w tym celu w jednostkach – szkołach wieczorowych. Chętnym umożliwiano studia wyższe – wieczorowe lub zaoczne. W przypadku personelu technicznego było to jednak w praktyce prawie niemożliwe ze względu na nieunormowany dzień pracy (loty nocne, gotowość bojowa). W zaistniałej sytuacji, część oficerów-techników skorzystała z możliwości przekwalifikowania i dalszej służby wojskowej, część po zdobyciu matury podjęła studia na uczelniach wojskowych. Pozostałych wyznaczono na wyższe stanowiska służbowe, zwolnione przez ubywaających do rezerwy. I problem nadmiaru techników został na razie rozwiązany, aby powrócić po kilku latach, kiedy zaczęło znów ich brakować. Ale wtedy TOSWL już kształciła kolejną zastępy.

Okres, w którym pracowałem jako technik samolotu, wspominam jako bardzo intensywny. UTMiGi na każdym lotach wykonywały prawie dwukrotnie większy nalot niż samoloty bojowe. Głównie były to loty kontrolne dla pilotów wracających z urlopow lub z innych powodów nie latających powyżej 30 dni, loty na oblot pogody oraz wszelkie sprawdziany, a także loty „po kręgu” po małych udanych lądowaniach. Dochodziły jeszcze obloty samolotu po wykonaniu każdego czynności okresowych, które przypadały co 25 godzin lotów. Jeden z tych oblotów wspominałem szczególnie, ponieważ dowódca eskadry kpt. Ostalowski niespodziewanie przed startem rzucił jakby od niechcenia: „Pobierz sobie i dopasuj jakiś spadek – polecisz ze mną na oblot.” Usłyszawszy to – zaniemówiłem na krótką chwilę i pobiegłem do magazyniera spadochronów. Helmofon pożyczylem od mechanika radio. Ale jak znalazłem się w drugiej kabynie swojej sparki „01” – nie pamiętam. Był to mój pierwszy lot w życiu i trwał aż 6, albo tylko 6 minut. Utkwił mi w pamięci ledwie kilka wrażeń. Kiedy manetka gazu powędrowała do przodu – niewidzialna siła przyciągnęła mnie do oparcia fotela, a kiedy nacisk żelaza, byliśmy już w powietrzu. Podwozie przestało łomotać. Słyszało się tylko jednostajny szum silnika i oto skręt o 90 stopni w lewo. W dole wioski jak na mapie - maleńkie. Już Gdynia pod nami, kilka „górek”, o czym zameldował mi mój żołddek i nieznaczne ruchy drążka. Pytanie kontrolne pilota: Żyjeś? I po kolejnym skręcenie jesteśmy na prostej. Podwozie, klapy. Ale

gdzie jest pas? A... to ta „zapalka” w dali przed nami, która niesamowicie szybko urosła w szerokie pole betonowe pod samolotem i po delikatnym przyziemieniu znów łomot kół i gołeni podwozia, połączone z hamowaniem. Kiedy zleciało to 6 minut? Nie wiem.

Po roku pracy w charakterze technika samolotu zostałem technikiem klucza. Miałem już cztery samoloty i czterech mechaników. Funkcję starszego mechanika samolotu, przewidzianą dla podoficerów zawodowych, przezwyciężyłem dzięki służbie zasadniczej. Jeśli w eskadrze był podoficer zawodowy - to z pewnością miał przydzielonego UTMiGa-15, ze względu na znacznie większą intensywność lotów tych samolotów. Mechanicy byli szkoleni w TSWL w Zamościu przez okres ok. 6 miesięcy i po przybyciu do pulku i odbyciu kilkutygodniowego kursu teoretyczno-praktycznego oraz zaliczeniu sprawdzianów byli dopuszczani do pracy na samolotach pod ścisłym nadzorem technika klucza jako pomocnicy starszych mechaników, aby z chwilą odejścia ich do rezerwy przyjąć samoloty do samodzielnej obsługi – praktycznie na rok, do końca dwuletniej służby, skróconej z 3 lat po 1957. Ponieważ byli na ogół absolwentami zasadniczych szkół zawodowych, rzadko po technikum, bez praktyki zawodowej – TSWL dawała im trochę teorii i pozwalała liźnąć nieco praktyki na sprzęcie wycofanym z pulków, a faktycznej obsługi samolotu trzeba było nauczyć ich dopiero w pulku. Tymczasem praca na samolocie, nie będącym przecież pomocą pogładową lecz sprzętem latającym, wymaga wielkiej staranności i nie toleruje żadnych błędów. Wymaga też kultury technicznej, a tej trzeba było tych młodych ludzi uczyć od podstaw. Biorąc to pod uwagę – stanowisko technika klucza było nie do pozazdroszczenia. Musiał patrzeć im na ręce niemal przy każdej czynności przez pierwsze kilka miesięcy, zanim nie zostali wdrożeni i przyzwyczajeni do wymagalności przełożonego. Jednym ze sposobów, prowadzących do osiągnięcia dobrych nawyków, było niemal codzienne wykonywanie przez technika klucza szczegółowych przeglądów samolotu i następnie sprawdzanie jakości wy-

konania pracowniczymi czynności. Należy przyznać, że był to jednak sposób niesamowicie absorbujący dla technika klucza. Jednakowoż większość tych młodych chłopaków „wychodziła na ludzi” i nabywała cech rasowego mechanika lotniczego. Niektórym zajmowało to znacznie więcej czasu, a tylko nielicznym nie było można wyznaczyć do samodzielnej pracy. Ale chyba tak jest i w innych zawodach.

To liczne grono młodych ludzi wykonujących bardzo ważne zadanie utrzymywania sprawności sprzętu lotniczego w pulku, było podobnie, jak w innych środowiskach, mocno zróżnicowane w swoich zainteresowaniach, marzeniach i planach życiowych. Z tego wynikały czasami zupełnie nieprzewidywalne czyny.

Do zadań łącznikowych wykorzystywano popularne Po-2 (CSS-13). Pewnego mglistego dnia z 30. PL.Sz z Cewic, takim polownym dwuplatem, przyleciał dowódca pulku i zostawił samolot pod opieką dyżurnego mechanika w celu zatankowania paliwa i przygotowania do lotu powrotnego, a sam



Powyżej: Por. pil. Zdzisław Siemieniuk przyjmując samolot przed lotem od technika chor. Jerzego Rusieckiego.

Poniżej: Personel techniczny pulku w Babich Dołach przy samolocie Lim-5P.



udał się do sztabu Dowództwa Lotnictwa MW. Kiedy wrócił – samolotu i mechanika nie zastał. Późniejsze dochodzenie wykazało, że ów mechanik posiadał licencję pilota silnikowego z aeroklubu, o czym nie mówił nawet najbliższemu kolegowi. Zdecydował się na lot w bardzo trudnych warunkach, przy zamgleniu i bardzo niskim pułapie. Niestety o pilocie i samolocie słuch zaginął. Wolna Europa, będąca wówczas jedynym sprawnym powodem podobnych akcji, niestety nie potwierdziła dotarcia do żadnego z krajów za morzem.

Po kilku latach, kiedy już zapomniano o tym wydarzeniu, w głowie innego mechanika z 18. EML MW zrodził się pomysł większego kalibru. Postanowił on wyruszyć w podróż marzeń przy pomocy Jaka-11, uznanego przez pilotów za samolot trudny przy starcie. Plan działał był dość dobrze przemysłowy. Na ochotnika zgłosił się na warcję i załatwił sobie wyznaczenie na posterunek przy hangarze. Już w czasie trwania waruty umówił się ze swoim zmiennikiem i rozprowadzającym, że na posterunku będą stać przez dwie zmiany czyli cztery godziny. Ponieważ był mechanikiem osprzętu, poprzedniego dnia przygotował sobie zastępcę z akumulatora na samolot i schował go w hangarze, gdyż wszystkie akumulatory pokładowe były codziennie obowiązkowo przekazywane do akumulatorowni po zakończeniu pracy. Pełnia warcję, w nocy około godziny drugiej zaczął realizować swój plan. Postanowił uruchomić i podgrzać silnik w hangarze przy zamkniętych wrotach, po czym wyjść, otworzyć hangar i wykołować na pas startowy. Przemysłowa akcja utknęła niestety na wrotach hangaru. Prawe skrzydło końcówką zaczęło o polać wrót i samolot jak cyrkiel wykonał obrót o 180 stopni, uderzając w nie od zewnątrz. Śmigło przebiło deskę, ale utknęło na stalowej belce i silnik zgasał. Niedoświadczony pilot z wielkim wysiłkiem wpełznął uszkodzonego Jaka z powrotem na miejsce w hangarze i zamknął wrota, ale hałas wywołany w ciszy nocnej spowodował wizytę dowódcy waruty i wykrycie uszkodzenia wrót oraz dalsze konsekwencje karne. Były dotkliwie, ale chłopak przeżył, co nie byłoby takie oczywiste, gdyby nastąpiła próba startu. Jego dotychczasowe wykształcenie lotnicze w aeroklubie w postaci kursu teoretycznego i kilku lotów z instruktorem na poczytnym „kukuruzniku”, najpewniej nie wystarczyłoby do ryzykownego startu narowistym samolotem i lotu o brasku dnia.

Pracowałem w Babich Dolach do 1966. Jednak trudy służby, praca przeważnie pod gołym niebem, zaczęły odbijać się na moim zdrowiu. M.in. uszkodzenie słuchu, gdyż nie stosowałem wówczas ochraniaczy słuchu. Stało się to powodem moich starań o zmianę specjalności i przeniesienie do 25. PLM, który w 1967 „przemienił się” w 49. PL WL, aby w 1980 przenieść się do Studium Wojskowego Akademii Medycznej w Gdańsku, gdzie w 1986 zakończyłem służbę wojskową.

Jerzy Rusiecki

Zdjęcia ze zbiorów autora

# SZARE KORZENIE



*Zawsze pozostawali w cieniu, mimo że ich pokryte smarem dłonie tak samo ważne były dla maszyny, jak pilotująca ją człowieka. Kiedy samolot lądował, a myśliwiec lub załoga bombowca kończyła swoją część pracy, do boju ruszali oni, „szare korzenie bujnych kwiatów” – jak nazwał ich onegdaj Arkady Fiedler.*

*Kiedy „ich” samolot wzbijał się w powietrze, odprowadzali go wzrokiem; kiedy czas oczekiwania przelatywał się, z troską patrzyli w niebo. Gdy płatowiec wracał, byli pierwszymi, którzy poznawali wrażenia z lotu. Wiedzieli pierwsi czy pilot powiększył swe konto, czy bomby ukołowały się w celu. Wiedzieli wcześniej niż „inteligentni”. Gdy Dywizjon kończył zadanie w niepełnym składzie, oplakiwali poległych pilotów.*

*Stanowili znakomitą większość personelu Polskich Sił Powietrznych – żołnierze bez skrzydeł. Wykonywali równie ważną, sumienną i żmudną pracę, jak ich latający kolecy, aczkolwiek o nich mniej się pamięta. Może w obawie, że ich wojenne przeżycia nie były tak emocjonujące, nie pisali wspomnień... Czy była to obawa, że ich mrowcza praca nie będzie powodem zainteresowania młodzieży, równego temu, jakie zawsze wzbudzały walki w powietrzu? Byli to ludzie wszelakich specjalności, jakich tylko potrzebowało lotnictwo. Nie wszyscy nawet mieli bezpośredni kontakt z samolotem. Tak wyglądała maszyna, jaka była przy sity powietrze potrzebowała wielu fachowców.*

## JAN KAWA

Zawsze bardzo chciał się uczyć. Ciągnęło go do książek. Marzył o uczelni budowlanej. Niestety jego zapалу nie podzielali ojciec Andrzej. Chciał, by syn pomagał przy gospodarce w Boguchwałce koło Rzeszowa, gdzie mały Jan przyszedł na świat 11 grudnia 1915 roku. Dzięki hegemonii ojca edukację zakończył na szkole powszechnej. Problem był pieniądze, jako że placówka, którą wybrał sobie syn, była niestety płatna. Jan był pracowity, czego omyła nie przypłacił życiem. Podczas budowy rodzinnego domu piętnastoletni Kawa spadł z dachu, a miejscowy lekarz ocenił jego stan jako krytyczny, dając mu trzy dni życia. Dzień pan Jan ma lat 92 i trzyma się całkiem niezłe...

Wyjechał do Krakowa, gdzie jako junak pracował przy umiarnianiu nabrzeża Wisły. Miał okazję uczestniczyć w pogrzebie Marszałka Piłsudskiego. Do dziś pamięta ten dzień. Na jesieni 1936 roku stanął się do 6. Pułku Lotniczego we Lwowie, gdzie przyszło mu odbywać służbę wojskową. Tam zetknął się z samolotem. Po powrocie do domu podjął pracę w fabryce porcelany w Ćmielowie.

W związku z pogarszającą się sytuacją polityczną i rosnącym zagrożeniem ze strony Niemiec w sierpniu 1939 roku ponownie, już jako rezerwista, trafił do 6. Pułku.

Do dziś pan Jan zastanawia się, czym zasłużył sobie na urlop nagrodowy, udzielony zaledwie po paru dniach pobytu w jednostce. Przełożeni pozwolili mu opuścić Lwów, nie zważając na zagrożenie wybuchem wojny. Kiedy przyszedł czas powrotu

z wypoczynku był już wrzesień 1939 roku i gorycz porażki.

Swoje 24 urodziny spędził w Rumunii. 23 stycznia pociągiem z Konstancy dojechał do Instambułu, skąd statkiem odpłynął do Bejrutu. W tym czasie zaczęła dawać mu się we znaki malaria, którą przechodził bardzo ciężko i żadne medykamenty nie były w stanie jej uśmierzyć.

Marsylia, Lyon, w którym 12 marca 1940 roku wciągnięto go na listę polskiego lotnictwa, Clermont Ferrand Septfonds, gdzie dostał pracę stolarka i francuski uniform. Nigdzie nie zagrał długo miejsca. Niemcy byli coraz bliżej. Fabrykę trzeba było ewakuować.

W okolicach Le Bourget natrafił na niemieckie czołgi... wyskoczył z pociągu... Był 24 czerwca 1940 roku.

Góry Hiszpanii i Oran w Algierii. Kolejną dotarł do Casablanki w Maroku, skąd udało mu się przedrzeć do Gibraltaru. Po kilku dniach nadarzyła się sposobność ulokowania na statku służącym do transportu węgla, ominąwszy wybrzeże Portugalii przez Północny Atlantyk, 16 lipca dopłynął do Glasgow, wkrótce zgłosił się w Blackpool.

Stan zdrowia Jana Kawy był fatalny. Malaria kompletnie zwała go z nóg. Szkołki lekarz zasugerował mu dosyć specyficzną, ale skuteczną terapię. Leczenie alkoholem! Jan Kawa, który nigdy przedtem mocnych trunków nie pijał, widywany był często na molo w Blackpool w stanie... chwiejnym. Niemniej pomogło!

6 lutego 1941 roku dostał przydział do 315. Dywizjonu Myśliwskiego Deblńskiego, który pod wodzą kapitana pilota Pietraszkiewicza zorganizował się w Acklington.

Trzeba było ostro wziąć się za naukę. Po pierwsze sprzęt - samoloty Hurricane - znacznie odbiegają od znanego w Polsce, druga sprawą była bariera językowa. Kapral Jan Kawa skrupiecznie notował wszystkie szczegóły, rysował detale silnika, najmniejsze śrubki.

A potem już zaczęła się normalna, żmudna praca. Jeśli w samolocie nawaliła hydraulika - był on; jeżeli trzeba było wymienić śmigło, kłapy czy koło - był on. Gdy samolot wrócił podziurawiony jak sito i kadłub wymagał polatania - Kawa zawsze był gotowy.

13 marca razem z personelem 315. DM trafił na Stację Speke w hrabstwie Lancashire, a 14 lipca znalazł się na najbardziej polskim z wszystkich angielskich lotnisk - Northolt.

W kwietniu 1942 był już w Woodvale, by następnie powrócić do Northolt.

W 1943 roku służył na lotniskach w Hutton Cranswick oraz Ballyhalbert, będąc w owym czasie w składzie Eszelonu i zajmując się głównie platowcami 303. DM, którym dowodził kpt. pil. Tadeusz Koc. W tym czasie bowiem obsługa techniczną zajmowały się wyodrębnione jednostki techniczne, a nie jak poprzednio personel naziemny danego Dywizjonu.

W czasie swojej tułaczki za przemieszczającymi się jednostkami odwiedził też Heston, Llanbedr, Horne, Westhampton, Coltishall czy Andrews Field. Na wskroś poznał budowę Spitfire i Hurricane, i nawet dziś, po tylu latach jest w stanie rozpoznać, czy wszystkie detale maszyn prezentowanych na pokazach odpowiadają oryginałom sprzed lat. W czasie owej tułaczki, na drodze, a właściwie w sercu pojawiła się młoda angielska WAAFka Margareth, która stała się jego partnerką życiową.

Leading Aircraftsman Kawa może też poszczycić się lotem Spitfirem. Co prawda jako pasażer - po dzień dzisiejszy nie może pojąć, jak zmieścił się tam wraz z pilotem - niemniej dali niezły pokaz obserwującym ich na lotnisku Amerykanom. Jest też dumny z tego, że to on zawsze odpowiedzialny był za podgrzewanie silnika w maszynie Dowódcy Stacji. Ta praca szła mu dosyć sprawnie, dlatego gdy piloci przybywali na lotnisko, maszyny znajdujące się pod jego pieczą były zawsze gotowe.

Czasem także na ziemi zdarzały się dramatyczne sytuacje. Wciąż przed oczami pana Jana widnieje obraz eksplodującego na lotnisku samolotu Spitfire i wyskakującego zeń sierżanta Kriegera. Kapral Kawa znalazł się błyskawicznie przy pilocie, pomagając odzwołać się od płonącej maszyny i zrywając z jego twarzy maskę tlenową. Tym razem zawiodła instalacja doprowadzająca ów życiodajny tlen... Kawa pamiętał, że był to wrzesień 1941 roku<sup>1</sup>.

Było też zwykle żołnierskie, czasem pełne młodzieńczych przygód życie. Były bójk

z Irlandczykami w okolicznym pubie. Polska fantazja!

A potem? Znow przyszła gorycz, rozczarowanie, 12 grudnia 1946 roku, kiedy trzeba było zastanowić się, co dalej. Korpus Przystosobienia i Rozmieszczenia, Framlingham i dwa lata czekania. Wreszcie pamiętamy dla niego dzień 13 grudnia 1948 roku, gdy życie zaczęło się od nowa.

Osiadł w Ruislip, tak blisko lotniska Northolt, z którym był związany. Początkowo pracował właśnie tam jako stolarz. Później, gdy w okolicy wyrosło monstrualne Heathrow, codziennie pieszo pokonywał dystans wielu mil. Takie były czasy, najwazniejsze, że była praca.

Pan Jan i dziś nie lubi się nudzić. Cały czas majsterkuje w drewnie. Pamiętką zaś czasów wojny są dwie fotografie stojące na kominku, pięknie obramowane drewnianym fragmentem śmigiel Mustanga i Spitfire. Świadkiem ich nieudanych lądowań był kapral Polskich Sił Powietrznych Jan Kawa.

#### MARIAN KOWALCZYK

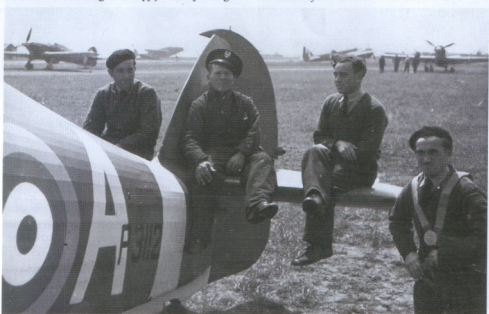
Był najmłodszym członkiem rodziny, dołączył do trójki rodzeństwa 29 lipca 1921 roku. Pomimo, że całe dzieciństwo spędził na ulicy Belwederskiej, nigdy tak naprawdę nie widział urzędującego nieopodal Józefa Piłsudskiego. Z wyjątkiem jednego

razu... po śmierci, gdy znajomy rodziny, będący pracownikiem Belwederu, zabrał młodego Mariana Kowalczyka do najważniejszego w Polsce budynku, by pokazać mu spoczywające w trumnie ciało Marszałka.

Bliskość Pola Mokotowskiego przesa- dziła o przyszłości chłopca, rozbudziła jego



Powyżej: Jan Kawa podczas służby w 6. Pułku Lotniczym we Lwowie w 1938 r.



Powyżej: Hurricane PK-A z 315. DM i jego obsługa. Jan Kawa pierwszy z lewej. Poniżej: 315. Dyon przebrził się w Spitfire. Chwila przerwy w pracy Kawy (z prawej) i kolegów.





Powyżej: Jan Kawa (w pierwszym rzędzie, pochylony w lewo) obsługiwał też maszyny 303. Dywizjonu Myśliwskiego. Na zdjęciu wraz z kolegami z personelu technicznego tej jednostki. Poniżej: Mechanicy 304. Dywizjonu i ich Wellington w tle. Marian Kowalczyk trzeci z prawej.



Powyżej: Kapral Marian Kowalczyk

zainteresowania. Kiedy ukończył szkołę powszechną, przez jakiś tylko czas pracował w firmie produkującej drobne akcesoria użytku domowego, po czym na trzy miesiące ułokował się w przedsiębiorstwie „Drzewiecki & Jeziorowski”.

cjałością miała być mechanika samolotowa.

Sytuacja wokół Polski stawała się coraz groźniejsza. To oczywiście odbiło się na programie nauczania. Został on wzmocniony i w przypadku grupy technicznej nastawiony na jak największą ilość informacji z zakresu mechaniki. Musztra zesłała na drugi plan. Przed zakończeniem szkolenia obowiązywało dwutygodniowe zapoznanie się z płatowcami polskiej konstrukcji. Marian zetknął się z PZL P.11 i Karasim. Na Łosia zabrał czasu.

Przyspieszone szkolenie miało dobiec końca 15 września. Od 1 września 1939 roku małeletni uczniowie znajdowali się w Krośnie, gdzie naukę przerywano kopaniem okopów. Wojna wisiała na włosku...

Kiedy zobaczył pierwsze bombowce, sądził, że to Łosie. W chwilę później nie było jednak wątpliwości. Z komór bombowych Dornierów wysypał się ładunek. „Silni, Zwarczi, Gotowi” – jakież to było złudne... Jakis idiota w chwilę po bombardowaniu kazal im śpiewać i maszerować do koszar. Potem była wędrowka w stronę Łwowa z tym w garści, co udało się zabrać. Ostatnim polskim miastem, jakie zapamiętał Kowalczyk była Kolomyja.

18 września był już w Rumunii. Trzeba było zdać posiadaną broń, potem był transport wojskowy koleją i miejscowość Rumnicul. Udało się uniknąć obozu. Mariana i kilku kompanów uratował spacer po mieście. Innym kolegom nie dopisało szczęście - w tym samym czasie zabrali ich Rumuni. Znalazł się też jakiś „złobocznik” samochód, którym dojechał przez Ploesti do Bukaresztu. W ambasadzie odebrał paszport i pieniądze na dalszą drogę.

Nie było czasu na fascynację Belgradem, stolicą Jugosławii. Były Saloniki i Ateny z widzianym z dala Akropoliem i wrzeszcze 23 października Marsylii. Później Lyon i Le Bourget. Tu dowiedział się, że jest kapralem.

Nie działo się nic, nikt nie chciał wykorzystać sporego zasobu ludzkiego. Tu nie było nawet musztry. Była za to kawa, czekolada, chleb i mięso oraz dwadzieścia osób w baraku. Kowalczyk, będąc wyznaczonym na dyżurnego, przyniósł pewnego dnia osiemdziesiąt porcji... przejęczył się zwyczajnie. Niektóre wyrazy francuskie brzmią tak podobnie...

10 lutego rozpoczął się kolejny etap podróży. Southampton na wybrzeżu Anglii, a następnie transport autokarem do Eastchurch. Tam dopiero panował ład i porządek. Od razu były mundury. Było czysto, schludnie i numer 578, jakim go wte dy opatrzone. Zdarzały się mecze bokserskie, piłki nożnej i wycieczki do miasta. Uczono się angielskiego. Była też podwojna przysięga. Kowalczyk do dziś zapamiętał Biblię, na którą ją składał. Angielski Król był po prostu koniecznością. Na wiosnę 1940 roku zrobiło się niebezpiecznie. Koło 10 maja znalazł się więc w Blackpool.

W szybkim tempie, bo już na przełomie maja i czerwca 1940 roku trafił do 18. OTU

Starszy brat, pracujący przy wytwarzaniu spadochronów i balonów, odgadując niejako jego plany, zasugerował Marianowi służbę w lotnictwie.

O Dęblinie nawet nie myślał, natomiast Szkoła Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich w Bydgoszczy wydawała się w zasięgu ręki. Czar niemal przysł, gdy wstępne badania lekarskie wykazały, że zdrowie nie pozwoli Kowalczykowi marzyć o karierze pilota. Tę druzgocącą wiadomość potwierdziła wizyta w „CEBULI” w sierpniu 1937 roku.

Niespełna miesiąc później szesnastoletni Marian pozytywnie zdał jedynak egzaminu i stał się jednym z około 300 uczniów bydgoskiej Szkoły w ramach VIII rocznika. Bardzo szybko wraz z pozostałymi kolegami trafił do Świecia, gdzie podzielono ich na dwa dywizjony i ułokowano w drewnianych barakach. Po pierwszym roku na jakiś czas powrócił do Bydgoszczy. W tym okresie decydowały się losy przyszłych lotników. Część otrzymała szansę na szkolenie w powietrzu, reszta miała być kształconą pod kątem technicznym, by zasilili szereg personelu naziemnego. W tej grupie oczywiście znalazł się Marian Kowalczyk. Jego spe-



w Hucknall, a następnie do Bramcote. Tu tworzyły się pierwsze polskie dywizyjny bombowe. Właśnie w Bramcote zakończył szkolenie jako mechanik.

Kapral Kowalczyk wszedł w skład personelu powstającego 304. Dywizjonu Bombowego Ziemi Śląskiej. Samolot „Fairye Battle” nie był tym, o czym mogli marzyć lotnicy. Całe szczęście, że nie jednostka zaczęła latać operacyjnie, dostała Wellingtony IC. To oczywiście wykorzystano szkolenie. Na zime Marian był już w Syerston.

Każdy z mechaników miał swoje zadania. Jedni byli odpowiedzialni za silniki, inni jak LAC Kowalczyk za „kadłub”. Jego praca obejmowała obsługę hamulców, wymianę opon, sprawdzaniu ogólnego stanu poszycia, anten. Jak powiada – mając w ręce śrubokręt, mógł zrobić wszystko. Do 1943 roku mechanicy mieli „swoje” samoloty pod opieką. Z czasem to się zmieniło, jednak do dziś pan Marian wspomina stratę swoich dwóch podopiecznych. Czy można było mówić o przywiązaniu do powierzonych sobie samolotów? Kowalczyk mówi, że tak. Zagłone latające na nim traktowano jak własną rodzinę.

Pamięta akcje gaszenia Wellingtona należącego do załogi ppor. pil. Iszkowskiego czy lądowanie poharatanej „Soni” podczas wizyty Naczelnego Wodza w Lindholme.

Od maja 1942 roku zupełnie zmienił się charakter służby pełnionej przez Dywizjon, aczkolwiek niewiele zmieniły się obowiązki personelu naziemnego. 304. DB trafił do Coastal Command. Była wędrownka przez Tیره na Hybrydach, gdzie ziąb czasem był nie do zniesienia, Dale, Talbenny czy Docking. Później przyszedł czas na Davidstow Moore, Predenack, Chivener i Benbeculę.

Po Mk. IC przychodziły kolejne wersje Wellingtonów: X, XI, XIII i XIV. Był to samolot dobry – wspomina Kowalczyk – pod warunkiem rzecz jasna, że eksploatowało się go właściwie. Kiedy w styczniu 1945 roku LAC Marian Kowalczyk odchodził na Stację RAF w Leicester East, by rozpocząć szkolenie w zakresie obsługi samolotu Dakota, nie wiedział, że okres pobytu w dywizjonie bojowym już się dla niego zakończył.

Nastąpił oczywiście powrót do służby, tyle że w transportowym od pewnego czasu 301. Dywizjonie w Blackbushe. Inne maszyny – Halifaxy i Warwicks i inna atmosfera, mniej napięcia.

Niejaką przedłużeniem przygody z Polskimi Siłami Powietrznymi był przyjazd do Korpusu Przesiedlenia i oczekiwania na niejasną przyszłość. Marian Kowalczyk wypełniał tę lukę, uczęszczając na kurs budowy maszyn w Ingham. Ten zamiast trwać 36 miesięcy, zakończył się po piętnastu. Jeszcze przez jakiś czas służył w jednostkach brytyjskich, po czym zjął mundur definitywnie.

Z myślą o przyszłości rozpoczął edukację z dziedziny mechaniki w Leicester, gdzie znajdowała się filia Uniwersytetu Londyńskiego. W 1952 roku podjął pracę w firmie BTH w tym samym mieście. Odpowiadał za podzespoły silników i konstruowanie styczników.

Po latach, mimo, że był już w wieku emerytalnym, zdecydował się na kontrakt w Kuala Lumpur w Malezji. Przez trzy lata pracując w swej branży, odpowiadał za produkcję przewodników.

Na stałe osiadł w Rugby. Edna, poślubiona w 1954 roku nie przeszkadzała mężowi, gdy ten podjął się opracowywania historii SPLdM w Bydgoszczy. Pan Marian prowadził swe badania bardzo skrupulatnie.

Dziś czerpie radość z czterech synów i licznej rodziny, a na pytanie o posiadane odznaczenia odpowiada skromnie, że należały się one tym, którzy latali i walczyli. Tak, jakby jego służba nie była wkładem w sukces polskich skrzydeł...

#### LUDWIK CZERNIECKI

Mimo niskiego wzrostu trudno go nie zauważyć. Zna go chyba każdy, kto uczestniczył w rocznicowych uroczystościach, związanych z działaniami Polskich Sił Powietrznych.

Ludwik Czerniecki zawsze jest na pierwszym planie, choćby ze względu na to, że dzierży sztandar Fundacji Stowarzyszenia Lotników Polskich. Niezwykle towarzyski, chętny do wspomnień człowiek, będący żywą mapą gehenny Polaków w Rosji Sowieckiej. Człowiek, który do dziś wdryga się na słowo Syberia.

Urodził się 25 sierpnia 1922 roku w niezamożnej kolejarzkiej rodzinie, osiadłej w małych Jezierzanach – Pilatkowcach w województwie tarnopolskim. Szybko nastąpiła przeprowadzka do Hodorowa, zwycajnie za chlebem. Ojciec dostał posesję w Stanisławowie. Mały Ludwik ukończył Szkołę Powszechną, a ze względu na skromny budżet rodziny dalej kształcił się sam. Należał też do Harcerstwa.

Do dziś w jego pamięci pozostało wrogie nastawienie Ukrainców, wzmagane rozwojem sytuacji politycznej oraz... samotne stanowisko karabinu maszynowego z polską obsadą, pozostawione samo sobie. Lokalna młodzież zaopatrywała żołnierzy w prowiant.

Niemieckich żołnierzy nie widział w wrześniu 1939 roku. Przekonał się jednak o prawdziwym obliczu Armii Czerwonej oraz niedawnym sąsiadów – Ukrainców.

Był niepokornym młodzieńcem. W szkole, do której ponownie zaczął uczęszczać, wizerunek Stalina zastąpił krzyżem. Zaczęły się kłopoty.

Grozila mu przymusowa służba w znie-nawidzonej sowieckiej Armii. Matka sprzedała wszystkie cenne przedmioty, jakie jeszcze posiadała. Opłacenie kuriera, mającego wywieźć syna do Rumunii było kosztowne. Dom opuścił 7 marca 1940 roku. Hodorów, Stanisławów, nieoczekiwana zmiana kuriera i dalszy marsz w stronę granicy. Później był blysk reflektorów, krzyki i strzały. Kurier okazał się „ich” człowiekiem.

Przesłuchania, bicie i zimna cęła – scenariusz, który potarzał się jeszcze na dworze. Kołomyja i nocleg w kaplicy więziennej, wszędzie panowało przepalenie. Wszędzie bicie i transport przez Lwów, Kijów do Pryluków, gdzie spało się na ziemi.

Ludwik był bardzo pomysłowym nastolatkiem. Znalezionej zapalką nakłut sobie dżiśła i z krwiawicąj ustami zameldował się u lekarza. Gruźlica! W szpitalnej celi było trochę lepij.

Ruszył w dalszą drogę. Odessa, Charków i Moskwa. Stamtąd trafił nad Wiatkę, następnie do Archangielska i nad Solż. Nad Morzem Białym pracował niewolniczo przy zbiorze wyrzucanego przez fale drewna i ukła-



Powyżej: Ludwik Czerniecki.

Poniżej: Personel 5091. Mobile Signal Unit po lądowaniu we Francji w sierpniu 1944 r. Czerniecki w pierwszym rzędzie w jasnej głowie.



daniu go w sterty. W Workucie rąbał drzewo aż nogi odmówiły posłuszeństwa. Lecząco go w Siekierpicznym tylko po to, by mógł pracować dalej.

W dniu swych dziewiętnastych urodzin 25 sierpnia 1941 roku dowiedział się o amnestii. Przez Czibin trafił do Aikina w poszukiwaniu polskiego wojska. Zajęło to sporo czasu, lecz zdążył w samą porę. Właśnie likwidowano punkt zborny w Kotasie. Była jesień. Znowu niekończąca się podróż.

Pozostawiając z tyłu Taszkent, 18 kwietnia 1942 roku znalazł się w Uzbekistańskim Guzarze. Dostał mundur i stopień szeregowego. Od razu wiedział co chce robić. Lotnictwo! Nim wyjechał, brał jeszcze udział w przedstawieniach organizowanych przez „Czołówekę”. 7 lipca Kerminie, a z początkiem sierpnia znowy był w drodze.

Z Krasnowodza 12 sierpnia na pokładzie „Kaganowicza” odpłynął do Persji. W Pachlewi wymieniono mundury. Ze względu na klimat, te tropikalne były znacznie lepsze.

W Khanaquin spotkał brata, o którym nie wiedział nic od chwili wstąpienia Sowietów. Pamiętny dzień – 15 września 1942 roku. Brat też chciał być lotnikiem. Został.

Luty 1943, Bagdad i krótki pobyt na jednym z lotnisk, gdzie zobaczył Gladiatory. Następnie Basra i podróż ropowcem „Islami” do Bombaju, w którym dzięki Hindusom zaczął poznawać tajniki języka angielskiego. Stałamtąd linowiec amerykański zabrał grupę Czernieckiego do Kapsztadu, gdzie mieli płynąć do Anglii. Należało jednak czekać. Catalina wytopiła nieprzyjacielskie okręty podwodne.

Pierwszym miejscem na nowym lądzie było Greenock w pobliżu Glasgow w Szkocji, gdzie dotarł 28 marca 1943 roku. Blackpool i gorzka chwila prawdy: arytmia serca. O lataniu trzeba było więc zapomnieć.

Trafił do 315. Dywizjonu Myśliwskiego. Przez jakiś czas jako rusznikarz pracował przy Spitfire w. Któregoś dnia sknocił swą robotę. Wiedział, że jeśli dojdzie do walki, pilot może być w wielkich tarapatkach. Sa-

mot mógł wrócić bezpiecznie. Druga funkcja jaką pełnił w tym czasie był operator radiostacji. W Northolt spędził trzy miesiące (od maja do sierpnia 1943).

W Szkole Wyszkolenia Technicznego, gdzie trafił 5 maja, mieszczącej się w Halton, uczył się skomplikowanych zadań radiotelegrafisty. Kurs zakończył 14 grudnia 1943 r. Wysłano go jeszcze na Stację RAF do Compton Bassett w Wiltshire, gdzie uzupełnił swą wiedzę o procedury angielskie i 3 marca 1944 roku zdał pomyślnie egzamin.

Zaczęła się służba. Kaprala Ludwika Czernieckiego przydzielono początkowo, od 1 maja do 5094., a następnie 26 lipca do 5091. Mobile Signal Unit, składowanego na wzgórz w okolicy Goodwood<sup>6</sup>. Odbierano zaszyfrowane meldunki, przekazywano do rozkodowania i dalej posyłano do 84. Grupy.

Wraz z personelem 131. Polskiego Skrzydła 7 sierpnia trafił na Kontynent. „Imperial Galagher” przycumował w Caen. Było gorące lato 1944 roku. Znalazł się na lotnisku w Plumetot. Służba zaczęła się od kłopotów i dywersji. Lokalna krowa przegryzała kable.

Szlak wiódł przez Lille, Antwerpię oraz Gent<sup>7</sup>. Siły sprzymierzonych parły naprzód. Polskie jednostki myśliwskie angażowały się dzień po dniu w walki. Warunki dalekie było od idealnych, czasem spało się w wannie. Były jednak i przyjemności takie jak brukselski „21 Club”....

31 grudnia 1944 roku wysłano go do St. Denijs Westrem, gdzie w ramach 131. Polskiego Skrzydła jeszcze stacjonowały trzy polskie dywizjony myśliwskie<sup>4</sup>. Miał pojechać wieczorem wraz z kierowcą, załatwić kilka spraw i wrócić. W ostatni dzień roku! Latwo powiedzieć!

Trafiło się po drodze parę głębszych w ramach świętowania Nowego Roku. Z oczywistych powodów należało postarać się o nocleg. Do St. Denijs można pojechać przecież rankiem.

Gdy dojeżdżali, wszystko spowite było gęstym dymem, płonęło. Bitwa trwała. Czer-

niecki zobaczył nisko lecącego Focke-Wulf'a. Pilot próbował skakać, jego maszyna paliła się. Rąbnęła o ziemię, grzebiąc niemieckiego lotnika. Na miejscu znalazł się Czerniecki. Widział już wiele, ten widok był jednak makabryczny.

Do dziś pan Ludwik przechowuje fragmenty umundurowania Niemca, zabrane tamtego dnia przez towarzyszącego mu farmera. Jest wśród nich Krzyż Żelazny, pamiątka kampanii w Norwegii. Taka mała sprawiedliwość w całej powojennej niegodziwości.

Niedługo po tym LAC Czerniecki był już w okolicach Grimbergen<sup>5</sup>. Trudno powiedzieć, czy w pełni cieszył się ze zwycięstwa. Dla Polaków nie brzmiało tak samo. Przyszedł czas na BAFO i niemieckie lotniska Varelbusch, Ahlhorn i wreszcie Quakenbrück oraz inny tryb życia<sup>8</sup>.

Wrócił do Anglii, gdzie przez dwa kolejne lata wysyłano go z kąta w kąta. Był radiotelegrafista na Stacji RAF w Gloucester oraz Dalcross niedaleko Inverness w Szkocji. Nawigował łączność z samolotami meteorologicznymi. Przekonał się też, jak po wojnie zmienił się stosunek wielu Brytyjczyków. To nie ułatwiano służby. I jeszcze ten angielski oficer, z dobrej rodziny, który właśnie ukończył szkołę, a o wojnie słyszał z gazet. Najważniejsze, by kije do krykieta były na miejscu... Polacy? Przysłowiowe piąte kolo u wozu.

Framlingham, Korpus Przesiedlenia, pamiętny dzień 26 maja 1948 roku, gdy zrzucił mundur i wreszcie praca w Londynie. Trafiła się prawdziwa gratka jak na tamte czasy. Hotel „Savoy”, gdzie można było prawie każdego dnia spotkać kogoś sławnego. Ludwik Czerniecki przez czterdzieści lat swej pracy spotkał ich wielu.

#### MECHANICY

Zmiałam zakończyć, bo jakże na podstawie tych trzech tylko ludzkich historii podsumować można losy i dokonania personelu nazieźnego, warto posłużyć się cytatem. Bohdan Arct, piewca historii naszych skrzydeł napisał niegdyś: „...*personel techniczny, ludzie, których zazwyczaj omija sława, na których nikt nie patrzy z podziwem, ale bez których nie mogłaby istnieć żadna jedna jednostka lotnicza. O tych ludziach, o ich ofiarnej pracy nie wolno nigdy nikomu zapominać...*”

Piotr Sikora

#### Przypisy

1. Niedługo po tym, 23 listopada 1941 sierżant pilot Tadeusz Krieger został ciężko ranny w locie bojowym. Po powrocie z leczenia do 315. DM zginał podczas lotu świątecznego 17 marca 1942 r.
2. Motorowy Oddział Łączności, jeden z pięciu obsługujących jednostki 84. Grupy 2. TAF.
3. Odpowiednio były to Lille – Vendeville B. 51 (oznaczenie brytyjskie), Deurne koło Antwerpii B. 70, Gent – patrz St. Denijs Westrem.
4. St. Denijs Westrem B.61: 302. DM, 308. DM i 317. DM. Przeniesiono je do Grimbergen 13 stycznia 1945r.
5. Grimbergen B. 60.
6. Odpowiednio B. 113, B. 111 i B. 109.

Wszystkie zdjęcia pochodzą ze zbiorów autora i zostały udostępnione przez bohatera artykułu.

Poniżej: Koniec wojny. Personel 5091. MSU w Niemczech. Czerniecki na pierwszym planie z prawej.



# LOTNICZE TRADYCJE BIAŁEJ PODLASKIEJ



W 1929 r. władze wojskowe zdecydowały o zakupieniu licencji samolotu myśliwskiego w Czechosłowacji. Wybór padł na Avię BH-33, a jego produkcję zdecydowano powierzyć bielskiej PWS. W latach 1929-1930 wyprodukowano 50 samolotów pod oznaczeniem PWS-A. Była to ostatnia zagraniczna produkcja licencyjna realizowana przez PWS. Pomyślne wyniki ekonomiczne uzyskiwane dotąd przez wytwórnię zostały zachwiane wraz z początkiem lat 30-tych. Był to efekt zarówno ogólnosiwiatowego kryzysu ekonomicznego jak i sytuacji wewnętrznej zakładu. Dotychczasową kondycję ekonomiczną kształtowały zamówienia państwowe na samoloty wojskowe. Cały jednak wysiłek i myśl konstruktorska PWS skierowana była na rynek lotnictwa sportowego i turystycznego, co wówczas w Polsce nie było zamierzeniem opłacalnym.

Poza produkcją samolotów władze wytwórni i Klubu Lotniczego PWS zorganizowały latem 1930 mityng lotniczy. Inicjatorem tej krajowej imprezy był inż. Adam Karpiński. Dzięki niej bielskie lotnictwo oraz KL PWS przeszły do historii jako pierwsze w Polsce gospodarz tego typu zawodów. Przedstawiciele KL PWS zakwalifikowali się także do międzynarodowych zwołów Challenge zorganizowanych przez aeroklub niemiecki. Klub wystawił czterech pilotów, którzy startowali na samolotach własnej konstrukcji: F. Rutkowski (PWS-52), kpt. Z. Babiński (PWS-50), por. J. Lewoniewski (PWS-51) i kpt. P. Dudziński (PWS-8). Zawodnicy z Podlasia nie odnieśli sukcesów, ale zdobyli pierwsze doświadczenia, które zaowocowały w latach następnych.

Lotnictwo w Białej Podlaskiej, mimo że niewielkie, stało się stałym punktem etapowym w zorganizowanym III Krajowym Konkursie Awionetek. W tym konkursie wzięły udział trzy ekipy KL PWS. Największy sukces odniósł por. J. Lewoniewski startujący na PWS-52 (4 miejsce).

W styczniu została nawiązana współpraca pomiędzy KL PWS i Klubem Lotniczym Zakładów Mechanicznych „E. Plage i T. Laskiewicz”. Owocem tej umowy było zainicjowanie nowej formy działalności lotniczo-turystycznej. Jeszcze w styczniu zorganizowano

I Lubelsko-Podlaskie Zimowe Zawody Lotnicze. Trasa zawodów wiodła przez Lublin, Białą Podlaskę, Brześć, Łuck. Niestety jedyną załogą KL PWS (pilot. K. Stefaniuk i mech. T. Drozdowski) na PWS-50 nie ukończyła zawodów z powodu przymusowego lądowania.

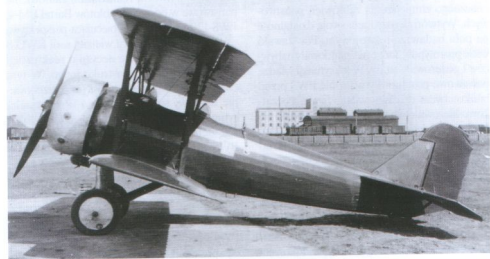
Na początku 1931 r. złą kondycję finansową wytwórni „złagodziło” zamówienie na produkcję licencyjną 70 sztuk samolotów Bartel BM-4b, konstrukcji opracowanej w poznańskich wytwórni „Samolot”. Zamówienie zrealizowano w okresie 1931-32. Oprócz szkolnych Bartli wiosną 1931 r. rozpoczęto produkcję własnych samolotów myśliwskich PWS-10. Do zabezpieczenia szkolenia na tych samolotach równoległe opracowano wersję szkolną PWS-11. Po oblocie prototypu dokonano na nim licznych modyfikacji. Drugi prototyp oznaczony PWS-11bis oblatano wiosną 1930 r. Jednak wojsko nie było już zainteresowane tymi konstrukcjami. Oba prototypy otrzymały rejestrację cywilne i wykorzystywane były do lotów pokazowych. Równoległe z prototypami PWS-11 były projektowane i budowane dwa prototypy PWS-12 (samolot szkolno-treningowy). Po dokonaniu oblotów oraz przejściu badań w ITBL wojsko zamówiło 20 egzemplarzy. W międzyczasie inż. A. Zdaniewski opracował

wal ulepszoną wersję PWS-12, oznaczoną jako PWS-14. Po zbudowaniu jednego prototypu Departament Lotnictwa MSW polecił zmodyfikować wszystkie będące w produkcji PWS-12 do standardu PWS-14. Do końca 1932 r. zbudowano 20 egzemplarzy, które zostały przekazane do wojska.

Niepowodzenia przy konstruowaniu pierwszych samolotów pasażerskich nie zniechęciły konstruktorów podlaskich. Jeszcze w 1929 r. opracowano kolejną konstrukcję oznaczoną PWS-21. Jednak ze względu na zastrzeżenia odbiorcy projekt został znacznie zmieniony i oznaczony PWS-21bis. Prototyp oblatano w kwietniu 1930 r. Samolot otrzymał znaki rejestracyjne SP-AEC i został skierowany na próby do ITBL, a później do PLL „LOT”. Po próbach samolot skierowano z powrotem do wytwórni, celem dokonania kolejnych poprawek. Na przełomie lat 1930-1931 inż. S. Cywiński opracował kolejny projekt samolotu pasażerskiego, w którym wykorzystano wiele gotowych już elementów z PWS-21bis. Nowy projekt otrzymał oznaczenie PWS-24 i został oblatany w sierpniu 1931 r. Po przejściu udanych prób w ITBL samolot został skierowany na 100-godzinne próby eksploatacyjne w PLL „LOT”. Po ich zakończeniu i otrzymaniu pozytywnej opinii samolot skierowano do produkcji seryjnej składającej się z 5 egzemplarzy.

W dniach 25-29 września 1931 r. został rozegrany kolejny IV Krajowy Konkurs Awionetek. Do tego konkursu KL PWS zgłosił jedną załogę z pilotem K. Stefaniukiem i mechanikiem T. Drozdowskim. Załoga podlaska wycofała się jednak z konkurencji lotu okrężnego w obawie przed złą pogodą. Samolot PWS-50 miał odkryte kabiny, co znacznie utrudniało nawigowanie i sam lot w trudnych warunkach atmosferycznych. W styczniu 1932 na mocy uchwały KL PWS zorganizowano filię KL PWS w Brześciu n/Bugiem z sekcją szymbowczą oraz wybudowano lądowisko w Adamkowie k/Brześćcia. W maju 1932 r. w lotnictwie w Białej zorganizowano pierwsze święto KL PWS, podczas którego wręczono klubowi sztandar, nadano herbę zasłużonym pilotom oraz nadano imiona czterem klubowym samolotom. Trzy tygodnie później na lot-

*Poniżej: Prototyp samolotu PWS-12 powstał w 1929 r. Zapoczątkował całą serię bardzo udanych samolotów szkolno-treningowych budowanych przez 10 kolejnych lat. (arch. W. Sankowski)*





Powyżej: Wraz z powstaniem Klubu Lotniczego PWS przyfabryczne lotnisko stało się obiektem zainteresowania władz lotniczych. Od początku lat 30-tych corocznie lotnisko w Białej odwiedzało kilkadziesiąt samolotów turystycznych i sportowych. (arch. M. Mikołajczuk)

Poniżej: W latach 1934-38 wyprodukowano w PWS 500 sztuk udanych samolotów szkolnych RWD-8. Trafily one do szkół lotniczych i do lotnictwa cywilnego. (arch. W. Sankowski)



nisku zorganizowano kolejny miting lotniczy, gdzie główną atrakcją dla zebranych były loty pokazowe i pasażerskie. Od momentu powstania przy PWS klubu lotniczego, lotnisko fabryczne stało się bardziej otwarte na wszelkie lotnicze imprezy ogólnokrajowe. Także miejscowe społeczeństwo gościła na nim dość często. W maju 1933 r. obchodzone na lotnisku kolejne święto klubowe. Pasowano na pilotów trzech wyszkolone osoby, dokonano chrztu kolejnych 3 klubowych Hanriotów H-28 oraz zaprezentowano pokazy lotnicze w wykonaniu samolotów i szybowców. W okresie letnim zalogi klubowe startowały w II Międzynarodowym Mityngu Lotniczym w Warszawie oraz w I Locie Północno-Wschodniej Polski.

Przełom lat 20-tych i 30-tych to okres znacznego zmniejszenia zamówień państwowych. Wytwórnia rozwinięła swoją działalność na polu badawczo-rozwojowym. Powstawało wiele prototypów, które nie znajdowały nabywców i generowały straty. W tej sytuacji władze państwowe postanowiły ochronić PWS przed bankructwem państwową firmę. Początkowo kierownictwo wytwórni sprzeciwiało się temu rozwiązaniu. Starano się o anulowanie kar umownych nałożonych przez Departament Lotnictwa MSW w związku z nie wywiązywaniem się z umów produkcyjnych. Jednak po wyraźnej utracie płynności finansowej PWS w 1932 r. ogłoszono upadłość i ustanowiono zarząd komisyjaryczny. W pierwszym okresie działalności obejmującym lata 1925-1932 Podlaska Wytwórnia Samolotów wyprodukowała

ogółem 505 maszyn, z czego 85 własnej konstrukcji.

Wraz z przejściem PWS przez państwo nastąpiły znaczące zmiany personalne. Dyrektorem naczelnym wyznaczono mjr Józefa Zajęczkowskiego. Nowym pilotem fabrycznym został st. sierż. Stanisław Szubka. Rozformowano także fabryczne biuro konstrukcyjne, gdyż PWS miał być wytwórnią samolotów budowanych na licencji. Pierwszym takim produktem miał być samolot łącznikowy i sportowy RWD-8 zaprojektowany przez Doświadczalne Warsztaty Lotnicze. W końcu 1932 r. do wytwórni została dostarczona dokumentacja techniczna z Warszawy, w której dokonano pewnych poprawek i ulepszeń. Przez cały 1933 r. w wytwórni realizowano zamówienia państwowe w postaci samolotów Bartel BM-4, PWS-12/14 i PWS-24. Obiecująca perspektywa uruchomienia produkcji wielkiej serii RWD-8 spowodowała podjęcie decyzji o reaktywacji fabrycznego biura konstrukcyjnego. W tym czasie władze wojskowe zgłosiły zapotrzebowanie na nowy samolot szkolny. W zaistniałej sytuacji zespół inż. A. Zdaniewskiego dokonał głębokiej modernizacji produkowanego PWS-14, nadając nowej konstrukcji oznaczenie PWS-16. W końcu 1933 r. prototyp został oblatany, a następnie przeszedł próby w ITBL. Władze wojskowe złożyły zamówienie na 20 egzemplarzy, które wyprodukowano w 1934 r. Jednocześnie opracowano ulepszony wariant PWS-16bis wyposażony w karabin maszynowy i posiadający ulepszoną aerodynamikę pla-

towca. Wytwórnia otrzymała zamówienie na kolejną partię 20 maszyn, które wyprodukowano w latach 1935-1936.

W czasie gdy biuro konstrukcyjne opracowywało kolejne prototypy PWS-16 i PWS-16bis, wytwórnia rozpoczęła seryjną produkcję udoskonalonej wersji samolotu oznaczonego jako RWD-8pws. Pierwszy egzemplarz wyprodukowany w PWS ujrzał światło dzienne we wrześniu 1934 r., a seryjne maszyny trafiły do jednostek lotniczych jeszcze pod koniec 1934 r. Ogółem w latach 1934-1938 PWS wyprodukowała rekordową liczbę tych samolotów wynoszącą 500 egzemplarzy, z czego 350 sztuk trafiło do wojska, a 150 do aeroklubów.

Oprócz produkcji krajowej decydenci wojskowi zdecydowali się na zakup niektórych nowoczesnych konstrukcji zagranicznych. Wybór padł na angielski samolot szkolno-treningowy Avro 621 Tutor. Posiadał on bardzo nowoczesną konstrukcję płatowca (metalowe skrzydła) oraz inne ciekawe rozwiązania. Po sprowadzeniu egzemplarza wzorcowego zlecono konstruktorom z PWS opracowanie na bazie tego samolotu polskiej konstrukcji, wykorzystując zasadnicze elementy produkcji polskiego przemysłu lotniczego (silnik, skrzydła, amortyzatory podwozia). Tak zmodyfikowana maszyna otrzymała oznaczenie PWS-18. Po udanych próbach wojsko zamówiło 40 egzemplarzy, które PWS wyprodukowała w latach 1935-1936.

Wraz z rozwojem wytwórni rozrastał się także i KL PWS - w 1935 r. liczba członków wzrosła do 200 osób - oraz poprawiło się wyposażenie klubu w sprzęt lotniczy. Na stan wpisano trzy nowe RWD-8pws. Właśnie na tym nowym samolocie bialski załoga odniosła zwycięstwo podczas I Złoty Gwiazdźlistego KL PWS, rozegranego 28 sierpnia 1935 r.

W 1935 r. inż. A. Zdaniewski opracował na bazie PWS-16bis nowy samolot szkolno-treningowy PWS-26. Konstrukcja przeznaczona była do prowadzenia strzała powietrznych, wykonywania wyższego pilotażu, bombardowania z lotu poziomego i nurkowego. Konstrukcję płatowca znacznie wzmocniono i przystosowano do lotów odwróconych i nocnych. Po przejściu prób i badań w ITBL samolot został zakupiony przez władze wojskowe. W roku 1936 wyprodukowano jeszcze 20 egzemplarzy, przerabiając je z będących na taśmie montażowej PWS-16bis. Ogółem Departament Lotnictwa MSW zamówił w wytwórni wielką serię tych udanych samolotów wynoszącą 320 sztuk. Wszystkie zamówione egzemplarze przekazano przedstawicieli DL MSW do końca 1938 r. W tym okresie PWS była zakładem szczytującym się największą produkcją samolotów. W latach 1936-1938 w bialskiej PWS zbudowano ogółem 694 samoloty: 330 RWD-8pws, 320 PWS-26, 40 PWS-18 oraz 4 samoloty prototypowe. Firma zatrudniała około 1200 pracowników, a jej produkcja stawała ją na pierwszym miejscu polskich producentów płatowców. W 1937 r. Łwowska Warsztaty Lotnicze zostały filią PWS, co świadczyło o przężności i znaczeniu bialskiego zakładu. Wraz z przejściem LWL zaistniała możliwość rozpoczęcia tam produkcji szybowców. Doskonaliśmy specjalistą od projektowania szy-

bowców okazał się inż. Wacław Czerwiński, którego pierwsza konstrukcja oznaczona PWS-101 zbudowana na początku 1937 r. okazała się rewelacyjną i latający na niej pilot polski Piotr Mynarski wywalczył 1 miejsce w zawodach szybowcowych rozegranych w Rhoen-Wasserkuppe.

W 1937 r. trzech konstruktorzy z Politechniki Lwowskiej (Kazimierz Nowicki, Marian Piątek i Michał Rosnowski) opracowali projekt samolotu szkolno-treningowego w układzie dwupłata, który otrzymał wstępne oznaczenie NPR-1. Wkrótce projekt ten, z racji niemożności zrealizowania w LWL przejęty został przez PWS. Tam po wprowadzeniu pewnych zmian i poprawek zbudowany został prototyp pod oznaczeniem PWS-35 Ogar. W lipcu 1938 r. pilot fabryczny dokonał oblotu i po uwzględnieniu uwag przystąpiono do budowy drugiego prototypu. Produkcję seryjną planowano rozpocząć wraz z początkiem 1939 r. Wobec przejścia przez PZL WP-1 wodzącej roli rozwoju myśli konstruktorskiej podłaskie konstruktorzy postanowili uzupełniać swoją pracę zamysły konstruktorów z Warszawy. Po opracowaniu przez PZL WP-1 projektu nowoczesnego, dwusilnikowego samolotu myśliwskiego PZL P-38 Wilk, inż. Wacław Czerwiński postanowił opracować do tego myślicia odpowiedni samolot treningowy, którego projekt oznaczono PWS-33 Wyżeł. Oblotu dokonano na lotnisku fabrycznym w Białej Podlaskiej w drugiej połowie 1938 r., a już w grudniu samolot został wystawiony na Międzynarodowej Wystawie Lotniczej w Paryżu. Na początku 1939 r. oblatano drugi prototyp i przekazano go na próby do ITBL. Oprócz projektowania samolotów szkolnych i treningowych konstruktorzy PWS postanowili opracować konkurencyjny dla wytwórni RWD nowoczesny samolot sportowy, który wstępnie oznaczono jako PWS-40 Junak. W czerwcu 1938 r. model samolotu został zaprezentowany na Krajowej Wystawie Lotniczej we Lwowie. Pierwszy zbudowany prototyp planowano oblatywać w okresie letnim 1939 r.

Rok 1938 przyniósł kolejne zmiany w Aeroklubie PWS wobec stale rosnącej liczby członków. Przyjęto nazwę Aeroklub Podlasko-Poleski (AP-P). W tym okresie przyfabryczne lotnisko w Białej Podlaskiej gościło trzy imprezy lotnicze o zasięgu ogólnokrajowym. W dniach 26-27 lutego zorganizowano V Lubelsko-Podlaskie Zimowe Zawody Lotnicze. We wrześniu działacze z AP-P byli gospodarzami i organizatorami Zlotu do Pińska. Zawodnicy z Podlasia, jak co roku, startowali w kilku zawodach krajowych zajmując miejsca w pierwszej dziesiątce. W tym czasie aeroklub w Białej Podlaskiej znajdował się w czołowie aeroklubów regionalnych, a lotnisko przyfabryczne było już bardzo znane i otwarte na stale wzrastający ruch lotniczy.

Wobec stale pogarszającej się sytuacji międzynarodowej oraz narastającej psychozy wojennej, 3 marca 1939 r. Podlaska Wytwórnia Samolotów weszła w bezpośrednie podporządkowanie PZL WP-1, stając się jej filią. Rozpoczęła się znacząca modernizacja, szczególnie w zakresie przyjęcia nowych technologii produkcji. Dotychczasowe produkty wyko-

nywane były wyłącznie w technologii drewnianej. Proces modernizacyjny miał przystosować zakład do wdrożenia innych nowoczesniejszych technologii. Departament Lotnictwa MSW planował uruchomić w PWS produkcję seryjną samolotu myśliwskiego PZL P-11g Kobuz. W tym celu utworzono w PWS zespół, który miał opracować dokumentację produkcyjną tego samolotu. Zamierzano wyprodukować łącznie 100 egzemplarzy PZL P-11g. Ponadto władze wojskowe planowały złożyć zamówienie w PWS na wzmoczoną produkcję seryjną samolotów szkolno-treningowych PWS-33 Wyżeł w liczbie 130 sztuk oraz 150 sztuk PWS-35 Ogar. Niezależnie od tego programu PWS miała wykonać także dla PZL WP-1 znaczącą liczbę różnych podzespołów Jastrzębia i Suma o wartości ponad 2 mln zł. Oba zamówienia dawałyby wytwórni na lata 1939 i 1940 realne obciążenie na dwie zmiany produkcyjne.

Przy tak optymistycznych wizjach myślenia o nowych konstrukcjach i planowanej produkcji. Inż. Czerwiński kontynuował prace nad rozwojem Wilka. W połowie 1939 r. opracował projekt PWS-33 Wyżeł-II, jednocześnie kończył prace projektowe nad jednomiejscowym, treningowym samolotem rozpoznawczo-bombowym PWS-41. Ostatnim konkretnym

przedsięwzięciem lotniczym w białskiej wytwórni był oblot w połowie lipca 1939 r. prototypu szkolno-treningowego PWS-35 Ogar.

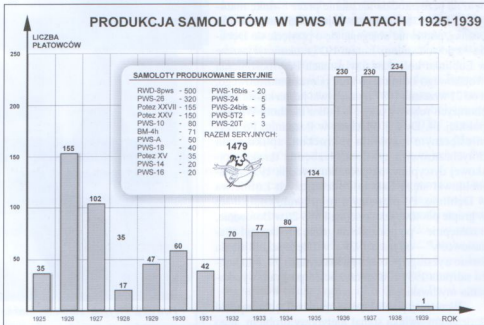
W dniach 17-18 lutego 1939 r. zgodnie z planem rozegrano VI Lubelsko-Podlaskie Zimowe Zawody Lotnicze. Na starcie stanęło 26 ekip z dziewięciu aeroklubów regionalnych. Wciąż narastające zagrożenie wojenne było w tym okresie tematem zasadniczym. Już podczas wiosennej częściowej mobilizacji część pracownikom PWS została powołana do wojska jako rezerwiści. W sierpniu rozpoczęły się niezbędne przygotowania wytwórni do odparcia ewentualnych ataków powietrznych.

W okresie 16 lat funkcjonowania Podlaskiej Wytwórni Samolotów wyprodukowano łącznie 1506 samolotów 43 różnych typów i przeznaczenia, z czego zbudowano 31 własnych prototypów, 475 egzemplarzy własnej konstrukcji oraz 1000 licencyjnych pochodzących z Francji i Czechosłowacji. Lotnisko fabryczne, które w zasadzie spełniało rolę pola wzlotów dla oblatywanych konstrukcji prototypowych i fabrycznych, spełniało także rolę lotniska sportowego oraz turystycznego. Mimo skromnego wyposażenia oraz nieco ubogiej infrastruktury spełniało ważne zadania w tym regionie Podlasia i Polski.

Marian Mikołajczuk



Porównaj: Doskonały samolot szkolno-treningowy PWS-26 stał się wizzytówką zakładów lotniczych z Białej Podlaskiej w drugiej połowie lat 30-tych. (arch. W. Sankowski)



## Z albumu Bagrowskiego



**Tadeusz  
BAGROWSKI**

Tadeusz Swinka przyszedł na świat 5 stycznia 1917 r. w Bochum, w rodzinie Franciszka i Anny z domu Bagrowskiej. Ojciec pracował jako górnik w miejscowości Stiring-Wendel w Lotaryngii, utrzymując mieszkającą w Niemczech rodzinę. W 1921 r. Tadeusz przyjechał z matką i rodzeństwem do Polski i zamieszkał w Zaborowie niedaleko Leszna. W mieście tym we wrześniu 1923 r. rozpoczął edukację w Publicznej Szkole Powszechnej im. Adama Mickiewicza, a następnie od 1928 r. był uczniem Państwowego Gimnazjum im. Jana Amosa Komenskigo, typu klasycznego. Był zdolnym uczniem, z dobrymi wynikami w nauce kończył kolejne klasy, udzielał kolegom korepetycji z matematyki i łaciny. W wolnym czasie realizował swoje młodzieńcze pasje: był harcerzem w szkolnej drużynie, kursantem Przystosowania Wojskowego, zapisał się także do kółka lotniczego i od 1933 r. był jego sekretarzem, a od 1935 r. przewodniczącym. Dzięki pieniądзом przesyłanym z zagranicy przez ojca mógł rozwijać inne zainteresowania: fotografię, narciarstwo, tenis i inne sporty.

Zainteresowanie lotnictwem skłoniło go do zapisania się na kurs szybowcowy, który odbył od 21 czerwca do 25 lipca 1935 r. w Ustianowej i zakończył zdobyciem kategorii „A” i „B”. Wiosną 1936 r. złożył podanie do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, jednakże rozpoczęciu kariery lotnika stało na przeszkodzie niezdanie przez Swinkę matury z... łaciny. Świadectwo dojrzałości otrzymał rok później, ponownie ubiegając się o przyjęcie do Dębli-  
na – z powodzeniem. Latem 1937 r. ukończył jeszcze w Lublinku koło Łodzi w ramach Przystosowania Wojskowego Lotniczego kurs pilotażu motorowego, a od 21 września 1937 r. przebywał już na kursie podchorążych rezerwy przy 57. Pułku Piechoty Wielkopolskiej 14. Dywizji Piechoty w Poznaniu. Po trzy-miesięcznym szkoleniu rekrucim, aplikującym dotychczasowym cywilom niezbędną dawkę wojskowej dyscypliny, na początku stycznia 1938 r. zameldował się w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Po pierwszym roku nauki znalazł się w grupie pilotów, szkolonej na PWS-26 w Borowinie, a następnie – po podziale na grupę myśliwską i „karasiowców” – od maja 1939 r. w Uleźu szkolił się na kursie wyższego pilotażu na maszynach P.7. i do końca sierpnia 1939 r. ukończył pełen program wyszkolenia myśliwskiego.

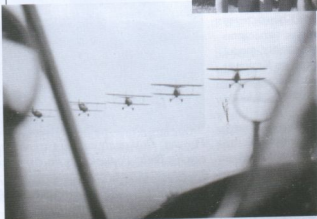
Wcześniej, po blisko roku nauki w Dęblinie przed Tadeuszem Swinką stanął nietypowy problem. Jego

*Obok: Początek lotniczej przygody Bagrowskiego. Kurs szybowcowy w Ustianowej w 1935 r. Na fotografii start z lin szybowca Czajka III.*



*Powyżej: Nareszcie w dęblińskiej szkole. Podchorążowie pierwszego rocznika ćwiczą musztrę na lotnisku w Uleźu.*

*Obok: W każdą sobotę odbywało się mycie i czyszczenie samolotów. Latem czynność tą wykonywano w samej białiznie.*

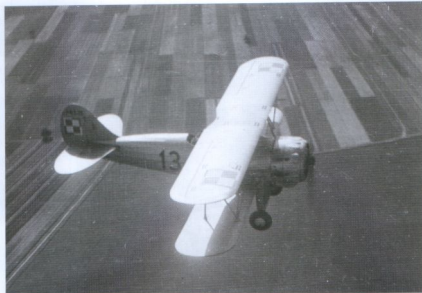


*Obok: Loty w szyku na samolotach szkolno-treningowych PWS-26.*



*Powyżej: Przygotowania do lotów. Tankowanie RWD-8 na lotnisku w Uleźu.*

## Z albumu Bagrowskiego



*Powyżej i obok: Loty szkolne na samolotach PWS-26 z lotniska Borowina. Podobnie pięknych zdjęć w powietrzu Bagrowski wykonał kilkadziesiąt.*



*Poniżej: Tadeusz Bagrowski w kabine PZL P.7 podczas szkolenia w pilotażu myśliwskim na lotnisku w Ulężu.*



*Powyżej: Takie obrazy - rozbite przy lądowaniu samoloty PZL P.7 - w trakcie trwania Kursu Wyższego Pilotażu - nie należały do rzadkości. Ulęż, lato 1939 r.*

przełożeni uznali, że nazwisko Swinka może budzić niekoniecznie pozytywne skojarzenia, toteż nakazali mu zmianę nazwiska na inne. Podchorąży Swinka zdecydował, by przyjąć nazwisko rodowe swojej matki i po załatwieniu urzędowych formalności od 26 listopada 1938 r. nosił nazwisko Bagrowski.

Warto również wspomnieć, że korzystając z własnego aparatu fotograficznego podczas nauki w Szkole Podchorążych Lotnictwa wykonał setki fotografii, które dziś stanowią wspaniały materiał historyczny. Wiele wykonanych przez niego zdjęć znaleźć można również w albumach innych lotników, jego kolegów.

Po wybuchu wojny wrześniowej losy Bagrowskiego były podobne jak większości jego kolegów z XIII promocji. Ewakuowany był transportem kolejowym na południe Polski, a 17 września 1939 r. w Śniatyniu przekroczył granicę rumuńską. Po internowaniu przebywał w miejscowościach Fresani, Tulcea, Babadag, Slatina, skąd uciekł i przez Bukareszt przedostał się do czarnomorskiego portu Balcik. Po dwóch tygodniach oczekiwania tam dostał się na pokład statku „Patris”, którym 5 listopada odpłynął ku Francji. Po tygodniowym rejsie, z krótkim postojem na Malcie, 12 listopada dotarł do Marsylii. Trafił do polskiej bazy na lotnisku Lyon-Bron, gdzie pozostał do maja 1940 r. W czerwcu przeniesiony został na lotnisko Mions, gdzie sformował się w Caudronach CR-714 oraz Morane'ach MS-406. 16 czerwca powrócił na lotnisko Lyon-Bron, skąd po ogłoszeniu przez marszałka Petain'a propozycji zawieszenia broni, ewakuował się z całym Centrum Wyszkolenia Lotnictwa transportem kolejowym na południe Francji. 24 czerwca w niewielkim nadatlantyckim porcie St. Jean de Luz wsiadł na angielski statek „Arandora Star”, którym 27 lipca dopłynął do Liverpoolu.

Na terenie Wielkiej Brytanii Bagrowski trafił do Blackpool, gdzie od 3 sierpnia 1940 r. przechodził szkolenie naziemne. 26 września skierowany został na kurs odświeżający pilotażu do szkoły 15. EFTS w Carlisle, gdzie latał na Magistrach oraz Battle'ach, a następnie 12 października przeniesiony został na praktykę do szkoły strzelców samolotowych 5. BGS w Jurby na Isle of Man. Nie pozostał tam długo, gdyż otrzymał przeniesienie do jednostki treningu operacyjnego i 23 października przyjechał do 55. OTU w Aston Down. Rozpoczął tam kurs myśliwski na angielskich samolotach – początkowo na Masterach i Harvardach, a od 1 listopada 1940 r. na myśliwcu Hurricane. 2 grudnia 1940 r. jadąc na motocyklu miał wypadek drogowy. Trafił do szpitala w miejscowości Stroud, gdzie z powodu ciężkich obrażeń zmarł tego samego dnia.

Podporucznik (Pilot Officer) Tadeusz Bagrowski pochowany został na przykościelnym cmentarzu w miejscowości Woodchester. Spoczął obok innego Polaka zabitego podczas kursu w 55. OTU, por. Józefa Stępnia, zabitego w locie szkolnym na Masterze dwa i pół miesiąca wcześniej... Są to jedyne dwa polskie groby na tym cmentarzu.

Rzeczy osobiste Tadeusza Bagrowskiego zostały rozdysponowane zgodnie z jego wolą, za wyjątkiem ogromnego zbioru fotografii wykonanych przez niego w latach 1938-1939 – w swojej ostatniej woli prosił on, by je spalić. Osoba zajmująca się jego rzeczami nie zrobiła tego, lecz ok. 1955 r. przekazała wszystkie dokumenty, fotografie, a także sygnet i kordzik do Polski, trafiły one do matki i siostry lotnika.

Wojciech Zmysłony

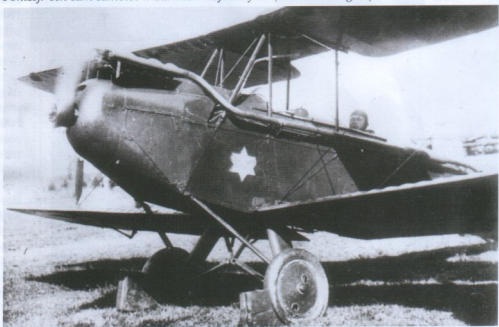


# Brytyjskie ćmy na polskim niebie

Początki Moth'a jednego z najpopularniejszych samolotów świata sięgają dosyć odległych czasów. W pierwszej połowie lat dwudziestych ubiegłego wieku narodziła się w Wielkiej Brytanii koncepcja budowy lekkiego, dwumiejscowego samolotu z silnikiem o pojemności do 1100 cm<sup>3</sup>. Odbiorcami miały być kluby lotnicze i użytkownicy prywatni. Tani w nabyciu i eksploatacji miał służyć zarówno do szkolenia w pilotażu jak i szeroko pojętej turystyki lotniczej. W różnych wytwórniach zbudowano kilka prototypów, z których jedynie De Havilland 60, oblatany 22 lutego 1925, w pełni odpowiadał wymaganiom. Prawdłowy i łatwy w pilotażu odznaczał się wysokim stopniem bezpieczeństwa w locie. Samolot otrzymał nazwę Moth (ćma, mól), dziwne, jak dla solidnej konstrukcji, miano kruchej nocnej motyli. W ten sposób zespół konstruktorów upamiętnił jednak drugą wielką pasję, po lotnictwie, sir Geoffre'a de Havillanda, założyciela, głównego akcjonariusza i pilota doświadczalnego wytwórni. W czasie wolnym poświęcał się on bowiem entomologii, specjalizując się w motylach. Począwszy od pierwowozu jakim był DH-60 Moth poprzez kilkanaście następných typów i wersji rozwój konstrukcji zmierzał w kierunku poprawy własności i właściwości lotnych uzyskanych przez zastosowanie nowych rozwiązań elementów płatowca oraz silników sprawniejszych i dysponujących większą mocą. Bardzo pomysłowym rozwiązaniem było zastosowanie już w DH-60 skrzydeł składanych do tyłu, dla ułatwienia hangarowania, bez konieczności kłopotliwej i czasochłonnej regulacji po ponownym złożeniu skrzydeł do lotu. Ponadto, na dodatkowe zamówienie montowano automatyczne sloty Handley Page. Wkrótce zamiast osi nie dzielonej podwo-



Powyżej: Pierwszy w Polsce DH-60X Moth G-EBZX na lotnisku w Lublinie. (arch. A. Morgala)  
Poniżej: Ten sam samolot w barwach wojskowych. (arch. A. Morgala)





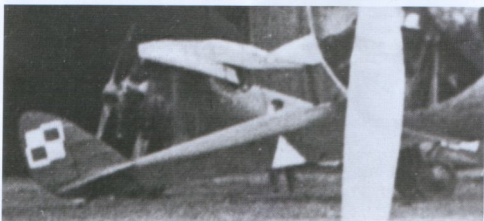
zia wprowadzono pólki dzielone. Uniesione ku górze tworzyły w widoku z przodu układ X. Stąd powstało oznaczenie wersji DH-60X, gdzie przyrostek „x” nie oznaczał niewiadomej, a wspomniany układ konstrukcyjny podwozia. W kolejnej wersji DH-60M wymieniono kadłub drewniany na metalowy spawany z rur stalowych. Pomimo, że bardziej trwały, był cięższy i droższy. W DH-60G z silnikiem Gipsy powrócono do kadłuba z drewna. Dla zwiększenia komfortu lotu stosowano od początku, montowaną na lewej burcie długą rurę wydechową z tłumikiem i wylotem spalin za kabinami załogi. Układ ten nieco zmniejszał efektywną moc oddawaną na wale. Niekiedy użytkownicy rezygnowali z niego demontując rurę i pozostawiając niewielkie króćce wylotowe na cylindrach silnika. Stosowane początkowo silniki Cirrus i Gipsy miały cylindry stojące. Zastąpiono je silnikami Gipsy Major z cylindrami wiszącymi, mającymi korzystniejsze skupienie masy i znakomicie poprawiającymi widok do przodu. W DH-82A stojącym na szczycie linii rozwojowej szkolnych Moth'ów zastosowano skrzydła ze skosem ułatwiające wsiadanie do przedniej kabiny i opuszczenie jej zwłaszcza w sytuacjach awaryjnych. Przywrócono tu kadłub metalowy. Wprowadzono również nowość w postaci tzw. antispin strakes, czyli grzbietowych pasm antykorkociagowych przedłużających powierzchnię statecznika poziomego. Spośród nielicznych wad wymieniano najczęściej zbyt krótki zasięg jak na samolot turystyczny i słabe mocowanie kół jak na samolot szkolny. Starano się temu zaradzić w trakcie eksploatacji zarówno w sposób doraźny jak i kompleksowy. O popularności dwupłatowych Moth'ów świadczą liczby wyprodukowanych płatowców. Razem zbudowano 2056 egzemplarzy DH-60 i 8706 egz. DH-82A nie licząc rzadziej spotykanych specjalistycznych odmian. Mothy wytrzymały próbę czasu służąc przez kolejne dekady zarówno w lotnictwie wojskowym jak i cywilnym: klubowym i prywatnym. Jeszcze dzisiaj znajduje się w użytku około 200 egzemplarzy tych wysłużonych i zasłużonych maszyn, zaliczanych obecnie do klasy rare birds - rzadkich ptaków. Obok szkolnych dwupłatów De Havilland'a istniała osobna linia rozwojowa Moth'ów - górnopłatów turystycznych z całkowicie osłoniętą kabiną załogi. Klasycznymi przedstawicielami były tutaj DH-82A Puss Moth z 1929 i DH-85 Leopard Moth z 1933 roku. Nie zyskały takiej popularności jak poprzednie i były produkowane w stosunkowo niewielkiej liczbie.

W Polsce zwrócono uwagę na samoloty DH-60 w drugiej połowie lat 20-tych ubiegłego wieku. Zainteresowane nimi były zarówno lotnictwo wojskowe jak i cywilne. Pierwszym użytkownikiem stało się wojsko szukające odpowiedniej konstrukcji dla formowanego wówczas lotnictwa lekkiego zwanego później towarzyszącym. Przedstawicielem wytwórni De Havilland na Polskę był Bernard Skórzewski - ziemianin z wielkopolski i pilot sportowy Aeroklubu Poznańskiego, dysponujący prywatnym lotniskiem



Powyżej: Drugi wojskowy DH-60G Moth z numerem rajdowym „6”, sfotografowany na lotnisku w Grudziądzu 23.IX.1929 r. (zdj. ADM)

Poniżej: Napędzanie zbiornika w DH-60G. Lotnisko Dęblin, 1930 r. (arch. A. Morgala)



Powyżej: DH-60G z godłem Eskadry Treningowej 1. PL. Zdjęcie z połowy 1933 r. (arch. A. Glass)

Poniżej: Ekswojskowy SP-ALH w barwach Aeroklubu Warszawskiego. (arch. A. Morgala)



w majątku Zbąszyń-Perzyny w powiecie Nowy Tomyśl. Za jego staraniem sprowadzono kilka Moth'ów. Pozostałe zakupiono bezpośrednio w wytwórni lub u poprzednich użytkowników. Pomimo dużego zainteresowania samolotem, Moth'y nie stały się u nas tak popularne jakby się można było spodziewać. Zarejestrowano zaledwie 10 egzempla-

rzy DH-60 w wersjach: X, M i G, oraz kilka pojedynczych innego typu.

1. **DH-60X Moth** z szachownicami wojskowymi, od 1933 SP-ALH, nr fabr. 649, ex G-EBZX. Silnik DH Cirrus II 80 KM. Pierwszy Moth zakupiony dla Polski, odebrany w wytwórni 31.VIII.1928 i sprowadzony lotem do kraju przez Bernarda Skórzewskiego.



Powyżej: DH-60G SP-ACT (ex G-AACM) z wizytą na lotnisku MDLot w Pucku. (arch. M. Konarski)  
Poniżej: DH-60G SP-TUR na II Zlocie Podhalańskim. Nowy Targ, 19.VII.1931 r. (arch. A. Morgala)



Poniżej: DH-60G SP-TUR we wczesnym wariacie malowania (bez elementów kolorowych), z numerem rajdowym „19”, na grudziądzkim lotnisku w październiku 1929 r. (arch. A. Morgala)



Przylot nastąpił na początku września 1928. Oferta Skórzewskiego dla wojska z 7.IX.1928 na niezłoczną dostawę trzech takich samolotów w wersji podstawowej (bez slotów) z nadwyżek serii dla rządu Australii. Odpowiedź Dep. IV Lotnictwa z 19.X.1928: zamówiono tylko jeden egzemplarz G-EBZX sprowadzony już do kraju. Odbiór techniczny w PZL 10.X.1928. Mając jeszcze znaki brytyjskie wykonał rajd zapoznawczy po krajowych wytwórniach lotniczych i jednostkach wojskowych dla zaznajomienia się z konstrukcją, szczególnie składaną komorą płatów i działaniem slotów Handley Page. Po przelatananiu w barwy wojskowe został włączony do klucza łącznikowego Moth'ów przy ET/1. PL, biorąc udział w manewrach jesiennych 1929. Później pozostał w 1. PL do połowy grudnia 1933, kiedy przekazano go do Aeroklubu Warszawskiego. Wpis do rejestru IKCSP: 14.XII.1933 ze znakami SP-ALH. Latał tam przez dwa lata. Kasacja w rejestrze nastąpiła 7.XI.1935 r.

2. **DH-60G Gipsy Moth**, SP-ACT "Zarsis" nr fabr. 991, ex G-AACM. Silnik DH Cirrus III. Drugi samolot tego typu sprowadzony do Polski, również przez Bernarda Skórzewskiego. Odbiór: na lotnisku Stag Lane 30.XI.1928. Lot dostawczy do Polski miał charakter rajdu turystycznego po trasie okrojonej przez: Francję, Hiszpanię, Maroko, Algierię, Tunezję, Włochy, Austrię i Czechosłowację. Start z Londynu nastąpił 1.XII.1928. Trasę liczącą ponad 11.000 km pokonano lotem trwającym 94 h. Czas rajdu wynosił 5 miesięcy. Resztę czasu poświęcono na zwiędzanie i poznanie interesujących miejsc szczególnie saharyjskich oaz. Najdłużej przebywano w oazie Zarsis w Tunezji, gdzie doznano szczególnej gościnności gospodarzy. Na pamiątkę samolot otrzymał nazwę tej oazy namalowaną w języku arabskim na burcie kabiny. Przylot do kraju nastąpił 30.IV.1929 na lotnisko Kraków Rakowice. Samolot przeniejstrowano 2.V.1930 nadając mu nowe znaki SP-ACT. Rajd został zapisa-



Powyżej: DH-60G SP-ADX „Xawery” w PLL LOT. Lotnisko Mokotowskie 1930 r. (zdj. ADM)

ny w kronikach jako pierwsze zdarzenie tego rodzaju w naszym lotnictwie sportowym, a Bernard Skórzewski stał się w Polsce prekursorem turystyki lotniczej. Lotniskiem macierzystym był Zbąszyń-Perzyny, miejscem zgłoszenia MOB: 3. PL - lotnisko Poznań Ławica. SP-ACT jako łącznikowy brał udział w okresowych ćwiczeniach wojskowych, w tym również w MDLoT w Pucku. Pod koniec sierpnia 1932 wykonał przelot do Anglii zdobywając I nagrodę w międzynarodowym konkursie Weekend Aeriene w Londynie. Samolot pozostawiono w wytwórni jako część należności za nowszy egzemplarz SP-AHD. W rejestrze KCSP samolot został skasowany dopiero w maju 1933.

3. **DH-60G, SP-TUR**, nr fabr. 1077. Samolot zakupiony w wytwórni przez prof. Tadeusza Pruszkowskiego, znanego artystę malarza, wykładowcę Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie. Zarejestrowany 4.V.1929 otrzymał znaki SP-TUR. Wyszkolony w pilotażu w Aeroklubie Warszawskim profesor i jego samolot, stali się znani z udziału w wielu imprezach krajowych i zagranicznych m.in. w międzynarodowym mityngu lotniczym w Zagrzebiu 25.V.1931. W wykazach MOB przydzielany był do 1. PL na lotnisku Mokotowskim. Latał do września 1939, a 17.IX.1939 stał się jednym samolotem tego typu ewakuowanym do Rumunii.

4. **DH-60G**, szachownice, nr fabryczny nie znany. Silnik Cirrus III 85 KM. Drugi Moth nabyty przez wojsko. Transakcję załatwiano bezpośrednio z wytwórnią DH. Ofertę stamtąd otrzymano 18.IV.1929 z zapewnieniem odbioru w czerwcu tego roku. Pomalowany na khaki z szachownicami był dostarczony lotem w lipcu 1929 przez por. pil. Janusza Meissnera i mjr obs. Franciszka H. Przydzielony do klucza łącznikowego Moth'ów w ET/1. PL brał udział w manewrach jesiennych 1929 na Kresach Wschodnich. W 1. PL był do 1932 r.

5. **DH-60G, SP-ADX „Xawery”**, nr fabr. 1109. Samolot zakupiony przez Ministerstwo Komunikacji bezpośrednio w wytwórni 1.VII.1929. Początkowo znajdował się w dyspozycji Attache Morskiego i Lotniczego Poselstwa RP w Londynie. Zarejestrowany



Powyżej: SP-ADX w roli samolotu Redakcji miesięcznika Skrzydłata Polska. (arch. A. Morgala)  
Poniżej: SP-ADY z napisem „Mieszko”. Lotnisko Lwów Skulików. (arch. W. Sankowski)



w kraju 27.VI.1930 ze znakami SP-ADX latał w PLL LOT w roli taksówki powietrznej. W dniu 1.X.1933 przekazano go do Aeroklubu Warszawskiego jako samolot służbowy Redakcji Miesięcznika Skrzydłata Polska. Następnie odkupił go pilot sportowy A. Strakacz, który latał na nim do wybuchu wojny 1.IX.1939.

6. **DH-60M Moth, SP-ADY „Mieszko”**, nr fabr. 1545. Pod koniec lat 20-tych XX w.

istniały na Górnym Śląsku dwa kluby lotnicze: Lotnicza Kadra Kolejowa i Klub Pilotów Województwa Śląskiego. Kolejarze zamówili 8.II.1929, bezpośrednio w wytwórni, samolot DH-60M, tzw. Metal Moth, o konstrukcji mieszanej z kadłubem metalowym spawanym z rur stalowych. Wpis do rejestru IKCSP nastąpił 30.VI.1930. Samolot otrzymał znaki SP-ADY i piastowskie imię Mieszko. Użytkownikiem było początkowo Kierow-



Powyżej: Zapuszczanie silnika w śląskim DH-60M Moth SP-ADY z numerem rajdowym „5”. Lotnisko Katowice Muchowiec. (arch. A. Morgala)



Powyżej: SP-ADY w barwach Aeroklubu Śląskiego. Lotnisko Gorlice, przed startem do lotu nad Beskidem Niskim. (arch. W. Sankowski)  
Poniżej: DH-60G SP-AEU Kajetana Czarkowskiego-Golejewskiego w Indiach. (arch. A. Morgala)



nictwo Kursów Lotniczych dla Kolejarzy w Katowicach, a od 12.XII.1930 Aeroklub Śląski powstały z połączenia poprzednio wymienionych klubów. SP-ADY miał przydział MOB do 2. PL w Krakowie. Brał udział w wielu zawodach i zlotach. Latał do września 1939.

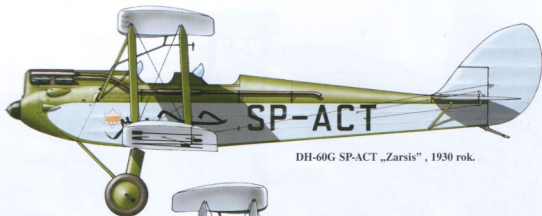
7. DH-60G, SP-ABT, nr fabr.1244, później G-ABJT i AW132. Samolot sprowadzony przez M. Czaplckiego dla Stołecznego Klubu Lotniczego w Warszawie. Odbiór bezpośrednio w wytwórni: 10.III.1930. Transport drogą morską w skrzyni. Wpis do rejestru IKCSP: 2.VI.1930. Zwrócony do

wytwórni w marcu 1931. Zarejestrowany w Wielkiej Brytanii otrzymał znaki G-ABJT. W czasie wojny przejęty przez RAF 23.VI.1940 jako AW132. Wykorzystany był w roli obiektu statycznego.

8. DH-60G, SP-AEU, nr fabr. 1817. Silnik DH Gipsy II 120 KM. Zakupiony bezpośrednio w wytwórni (odbiór 3.II.1930) przez pilota sportowego por. kaw. dr Kajetana Czarkowskiego-Golejewskiego, wyszkolonego w Aeroklubie Lwowskim. Samolot nabyto z myślą o dokonaniu lotu dookoła świata. Dla zwiększenia zasięgu przebudowano go na jednomiejscowy, a w I kabinie został zamontowany dodatkowy zbiornik paliwa zwiększający zasięg samolotu o 30%. Wpis do polskiego rejestru cywilnych statków powietrznych nastąpił 13.XII.1930. Pilotowi zależało na dyskrecji i nie przyleciał do kraju lecz wykonał przelot do Rzymu. Stacjonując na lotnisku Centocelle przez 3,5 miesiąca trenował długotrwałe loty. Start do rajdu nastąpił z Rzymu 15.III.1931. Zmierzając do Tokio uległ wypadkowi podczas lądowania w Sisikat w Laosie 5.IV.1931. Pilot odniósł ciężkie obrażenia. Samolot został zniszczony, z rejestru skreślono go dopiero 8.XI.1932.

9. DH-60G, SP-AHD, nr fabr. 1893, ex G-ABTW. Samolot zakupiony w marcu 1932 przez Bernarda Skórczewskiego. Rejestracja w IKCSP 24.III.1932. Lotnisko macierzyste: Zbąszyń-Perzyny. Przydział MOB do 3. PL. Odsprzedany 1.IX.1934 nowym właścicielom, którymi byli: Z. Mielżyński-Kurnatowski i B. Jezierski. Przydział MOB do 4. PL. Samolot znajdował się w użytku do września 1939.

10. DH-60G, SP-ALK, nr fabr. 1824, ex G-ABHS. Zamieszkały w Polsce niemiecki pilot, członek Aeroklubu Poznańskiego Edward Fischer von Mollard zakupił na przełomie 1933/1934 DH-60G. Będąc właścicielem ziemskim posiadał we własnym majątku małe lotnisko w miejscowości Parzęczew pow. Jarocin. Wpis do rejestru nastąpił



DH-60G SP-ACT „Zarsis”, 1930 rok.



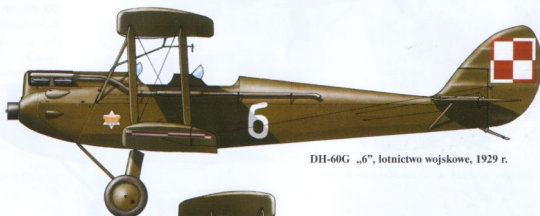
DH-60G SP-ADX „Xawery”, PLL LOT, 1930 rok.



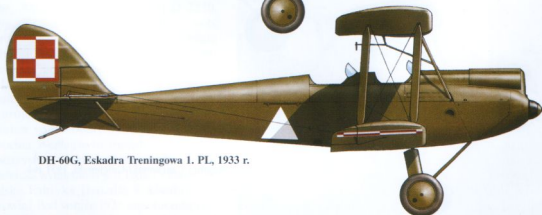
DH-60G SP-ADX „Redakcji Skrzydlatej Polski”, 1934 rok.



DH-60G SP-TUR, prof. Tadeusz Pruszkowski, 1931 rok.



DH-60G „6”, lotnictwo wojskowe, 1929 r.



DH-60G, Eskadra Treningowa I. PL, 1933 r.

Rysował: Wojciech Sankowski



DH-60M SP-ADY „Mieszko”, Aeroklub Śląski, 1931 rok.



Znak firmowy STANAVO



PLL LOT



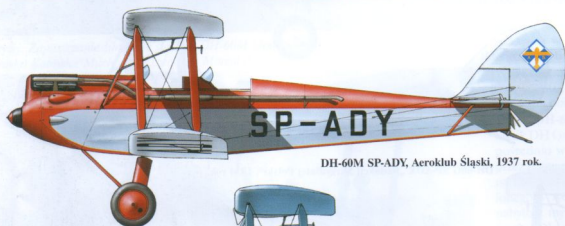
Puszka SHELL MOTOR OIL



Logo zakładów De Havilland



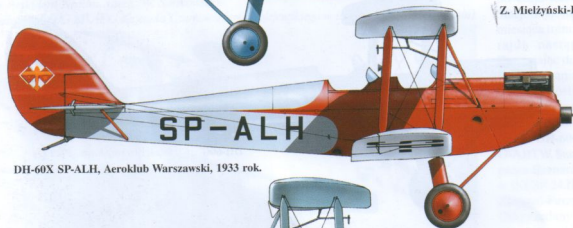
Godło na DH-60M SP-ADY



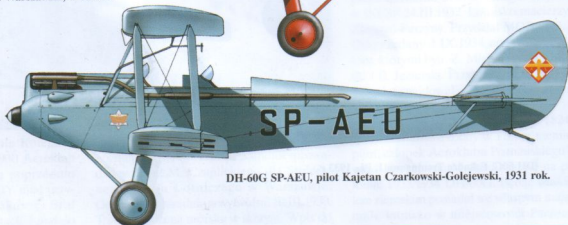
DH-60M SP-ADY, Aeroklub Śląski, 1937 rok.



DH-60G SP-AHD,  
Z. Mielżyński-Kurnatowski, 1935 r.



DH-60X SP-ALH, Aeroklub Warszawski, 1933 rok.



DH-60G SP-AEU, pilot Kajetan Czarkowski-Golejewski, 1931 rok.



23.II.1934. Jako właściciel i użytkownik została wykazana tam Margot Fischer von Mollard - żona Edwarda. Wkrótce samolot stał się znany z przelotów wywiadowczych obok stref zakazanych. Objęty planem MOB został pod koniec sierpnia 1939 przekazany jako łącznikowy do 32. Eskadry Rozpoznawczej działającej w składzie lotnictwa Armii Łódź i stacjonującej koło Ozorkowa. Uszkodzony został pozostawiony w tamtym regionie przy dyslokacji eskadry w głąb kraju. Według jednych źródeł było to lotnisko Lublinek, a według innych Sokolniki na północ od Łodzi? Podawana przez prasę informacja o bombardowaniu Pleszewa przez ten samolot okazała się kaczką dziennikarską, a widziany wówczas dwupłat był bombowcem nurkującym Hs-123. W październiku 1939 umundurowany Edward Fischer von Mollard występował już oficjalnie w roli wyższego funkcjonariusza NSFK. Chcąc odzyskać samolot intensywnie poszukiwał go wypytując dawnych znajomych o jakiegokolwiek informację.

Oprócz opisanych Gipsy Moth'ów w Polsce znajdowało się kilka innych samolotów, należących do rodziny De Havilland'a:

11. **DH-80A**, Puss Moth, SP-AEO, nr fabr. 2082, ex D-1948, później D-2220. Wygodny samolot turystyczny dla 3 osób, górnopłat, limuzyna z całkowicie osłoniętą kabiną załogi. Został zakupiony w Niemczech ze znakami D-1948. Rejestracja w IKCSP: 21.X.1930. Co do właściciela istnieją niejasności. W polskim rejestrze figuruje wcześniej wspomniana Margot Fischer von Mollard z Parzęczewa koło Jarocina. Według wykazu międzynarodowego towarzystwa asekuracyjnego Veritas jako właściciel wymieniony jest Izidor Goldberg - Polska Fabryka Drożdży i Alkoholi we Lwowie? Pod koniec 1931 samolot odsprzedano z powrotem do Niemiec, gdzie otrzy-

*Powyżej: SP-AHD podczas okresowej służby wojskowej w 4. PL w Toruniu. (arch. W. Sankowski)*



*Powyżej: DH-82A Tiger Moth w krakowskim Muzeum Lotnictwa Polskiego. (zdj. A. Morgala)  
Poniżej: Latający DH-82A G-AFVE sprowadzony do kraju w sierpniu 2007 r. (zdj. W. Matusiak)*



mal nowe znaki: D-2220. Z rejestru IKCSP skreślono go 31.XII.1931.

12. **DH-85, Leopard Moth, SP-BSZ**, nr fabr. 7064, ex G-ACVS. Leopard stanowił rozwój Puss Moth'a, poprzedniej konstrukcji tej klasy. Zakupiony przez Bernarda Skórzewskiego w Anglii od firmy The Sperry Gyroscope Co. został zarejestrowany 12.X.1934. Brał udział w wielu zlotach i imprezach zagranicznych m.in. w otwarciu międzynarodowego portu lotniczego Sztokholm-Bromma 25.V.1936. We wrześniu 1939 Bernard Skórzewski wraz z rodziną ewakuował się na pld. wschód, w kierunku granicy rumuńskiej. Tam samolot został porzucony. Nie ma pewności co do jego dalszych losów. Według jednych został spalony, a według drugih przechwycony przez Niemców i już w październiku przelamowany w barwy Luftwaffe?

13. **DH-82A, Tiger Moth, SP-AMX**, później szachownice, nr fabr. 3185, ex G-ACEH. Samolot zakupiony w marcu 1934 przez Ministerstwo Komunikacji dla Instytutu Technicznego Lotnictwa. Zarejestrowany 23.VI.1934. Służył do prac badawczych i porównania z podobnymi samolotami rodzimej konstrukcji. Później został przelamowany w barwy wojskowe z szachownicami. W użytku znajdował się do września 1939.

14. **DH-82A, Tiger Moth**, nr fabryczny jest nieznany. Wyprodukowany w czasie wojny jest obecnie obiektem statycznym, eksponatem Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie. Pozyskany został w drodze wymiany od innej placówki muzealnej. Po wojnie miał znaki: F-BGCQ i belgijski numer BW08905? Do MLP sprowadzono go w czerwcu 1990. Po gruntownym remoncie jest w ekspozycji od grudnia 1991. W sierpniu 1994 domalowano mu numery sprzed 1945: serjiny RAF T8209 oraz nadany w jednostce „10”.

15. **DH-82A, Tiger Moth, G-AFVE**, nr fabr. 83790, nr RAF T7230. Od lat w dziedzinie Mothów w Polsce niewiele się działo. Wydawało się, że rozdział został ostatecznie zamknięty, a samoloty tego typu pozostały jedynie w roli eksponatów muzealnych. Tak było do wiosny 2007, kiedy do kraju dotarła zaskakująca i krzepiąca wiadomość. Otóż Jacek Mainka, na co dzień kapitan pilot rejsowych linii lotniczych Wizzair stał się szczęśliwym nabywcą pełnosprawnego DH-82A Tiger Moth z silnikiem Gipsy Major Ic 130 KM. Zakupu dokonał w Wielkiej Brytanii 23.III.2007. Lot dostawczy do kraju 5.VIII.2007 wykonała załoga Jacek Mainka i Robert Pietracha. Po kilku międzylądowaniach dla uzupełnienia paliwa dotarło na lotnisko Bemowo. Portem macierzystym jest prywatne lotnisko w Konstancinie. Płatowcowi tymczasowo pozostawiono rejestrację brytyjską. Kiedy wydawało się, że Moth'y w Polsce to odległa przeszłość, historia zatoczyła krąg dopisując ciąg dalszy dziejów brytyjskiej Cmy na polskim niebie.

Andrzej Morgala

W Polsce oprócz opisanych samolotów pojawiały się inne konstrukcje z rodziny Moth'ów. Znana rekordzistka Amy Johnson lądowała przymusowo 6.I.1931 na DH-60G G-ABDV „Jason III”. Miało to miejsce na polach pod Krasnosielcem, w polowie drogi pomiędzy Przasnyszem, a Ostrołką, 80 km na pln. od Warszawy. Samolot był jednomiejscowy - w wersji dalekiego zasięgu. Słynna pilotka zmierziała na Daleki Wschód, ale wobec uszkodzenia samolotu rajd został przerwany. Na Challenge 1934 organizowany przez ARP w Warszawie, Wielka Brytania nie wystawiła osobnej reprezentacji, zgłoszono natomiast udział jednej załogi dołączonej do zespołu polskiego. Pilotem był Walter Macpherson startujący na specjalnie przygotowanym DH-80A Puss Moth G-ABMD nr fabr. 2168 z numerem zawodniczym „81”. Samolot był pomalowany na białoczerwono w stylu naszych RWD-9. Otrzymał silnik o większej mocy DH Gipsy Major h.c. 147 KM, klapy wyporowe oraz śmigło metalowe o zmiennym skoku. Samolot nie ukończył turnieju wskutek defektu silnika i przymusowego lądowania na trasie, w Przyłbicach koło Jaworowa, w pobliżu Lwowa. Z okazji innych imprez gościły w Polsce: DH-85 Leopard Moth G-ACLO nr fabr. 7048 na lotnisku Lwów Skniłów i w 1933 w Bydgoszczy belgijski DH-83C Fox Moth OO-ENC. Po wojnie Tiger Moth'y kilkakrotnie przelatywały lądując w Warszawie-Bemowie, będącym dla nich lotniskiem etapowym. Również na Piknikach Lotniczych w Góraszce można było zobaczyć te samoloty przy czym ostatni z nich ze znakami D-EFTN był tam 10 i 11.VI.2006.



Powyżej: Moth G-ABDV „Jason III” A. Johnson po przymusowym lądowaniu. (arch. W. Sankowski)



Powyżej: DH-80A Puss Moth G-ABMD po wypadku na trasie rajdu Challenge 1934. (arch. W. Sankowski)



Powyżej: DH-85 Leopard Moth G-ACLO gościnnie w 6. PL na lotnisku Lwów Skniłów. (arch. A. Morgala)



Powyżej: DH-80A Puss Moth G-ABMD przed Challenge 1934. (arch. A. Morgala)



Powyżej: Belgijski DH-83C Fox Moth na lotnisku w Bydgoszczy w 1933 r. (arch. A. Morgala)



Powyżej: Niemiecki DH-82A Tiger Moth D-EFTN na lotnisku w Góraszce. (zdj. W. Hojós)



# Nowe samoloty na Balicach



Fotoreportaż

Nowe zadania postawione przed eskadrą w postaci misji w Iraku oraz w Afganistanie ujawniły duże braki sprzętowe jednostki z Balic. W związku z nasileniem lotów w ramach zagranicznych misji NATO 13. eskadra lotnictwa transportowa została wyposażona w kolejne samoloty CASA oraz zmodyfikowane maszyny rodzimej produkcji PZL M28 Bryza TD-II/PT.

13. eltr i 8. Baza Lotnicza z Balic pod Krakowem zostały utworzone w grudniu 2000 r. na bazie rozformowanego 13. PLT. Krakowska eskadra przejęła tradycje, godło i sprzęt po rozwiązanych pułku. Również zadania, jakie realizuje, są kontynuacją prac zapoczątkowanych w pułku. Należą do nich m.in.:

- zabezpieczenie szkolenia desantowego żołnierzy 6. DPD (obecnie 6. BDSz);
- loty dyspozycyjne i transportowe na rzecz innych jednostek lotniczych oraz innych rodzajów sił zbrojnych;
- zadania fotogrametryczne.
- obsługa transportowa międzynarodowych misji stabilizacyjnych oraz zagranicznych ćwiczeń sojuszu Północnoatlantyckiego.

Obok zadań typowo wojskowych, realizowanych jest także wiele innych, m.in.:

- od roku 1974 - loty krajowe z pocztą;
- loty na zlecenie Narodowego Banku Polskiego;
- loty czarterowe (do blisko 80 krajów Europy, Azji i Afryki);
- loty z pomocą humanitarną (m.in. do Indii, Armenii, Jugosławii, Rumunii, Rwandy).
- od 1987 roku ówczesny pułk rozpoczął loty, które wykonywane są po dziś dzień na rzecz Kliniki Kardiologii Śląskiej Akademii Medycznej w Zabrze, a następnie Instytutu Kardiologii Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie.

Problemy, jakie nasze lotnictwo miało z wysłaniem w 1999 r. polskich pododdziałów z sił KFOR do Kosowa wymusiło na MON rozpisanie konkursu i zakup nowych samolotów transportowych. W latach 2003-2005 do krakowskiej eskadry trafiło 8 maszyn typu CASA. Niestety wkrótce uziemiono 5 maszyn An-26, którym zakończyły się kursy kalendarzowe i sytuacja sprzętowa niewiele się zmieniła. Dodatkowo z powo-

du wycofania kolejnych maszyn An-26 w 1. Ośrodku Szkolenia Lotniczego w Dęblinie, krakowska jednostka przekazała tam dwa samoloty M-28 Bryza, a następnie wycofano dwa kolejne samoloty do 36. SPLT w Warszawie. Naturalną konsekwencją tego typu działań powinno być uzupełnianie stanu eskadry, co nastąpiło dopiero w 2007 r. Już w styczniu do Krakowa przyłeciały dwa nowe samoloty typu M-28 Bryza TD-II/PT o numerach bocznych 0213 i 0214. Kolejne dwie maszyny zostały przyprowadzone przez krakowskich pilotów w sierpniu i noszą one numery boczne 0216 i 0217. Ostatni samolot z Mielca o numerze bocznym 0215 został na stan eskadry wpisany we wrześniu 2007 r. Pomimo przekazania jednej maszy-

ny o numerze bocznym 0208 tego typu do bliźniaczej eskadry w Powidzu dostawa 5 nowych egzemplarzy tego samolotu pozwoliła na sprawną obsługę wszystkich wojskowych lotów krajowych.

Problem niedoboru sprzętowego w lotach międzynarodowych w tym głównie na trasach do Iraku i Afganistanu rozwiązano podobnie. Do Krakowa trafiły dwa kolejne samoloty CASA-295M o numerach bocznych 019 i 020 powiększając flotę maszyn tego typu do 10. Weszły one na stan jednostki odpowiednio 1 sierpnia i 21 września 2007. W związku z kończącym się reserwem samolotów An-26 planowany jest zakup kolejnych 4 hiszpańskich maszyn w latach 2008-2009. Warto wspomnieć, że w związku z wysokim nalotem na tych samolotach, po 100 i 200 godzinach spędzonych w powietrzu, automatycznie zostają one uziemione celem dokonania przeglądu technicznego. W tym czasie inne samoloty muszą wykonać wszystkie zadania nałożone na krakowską eskadrę. I pomimo zapotrzebowania na przedłużenie rezerwów poczywch An-26 poprzez kolejny remont główny w zakładach na Ukrainie (atrakcyjna niska cena), MON nie przewiduje wysłania tych maszyn na prace remontowe, co automatycznie wykluczy ze służby te samoloty do końca 2008 r.

Podczas mojej wizyty w krakowskiej eskadrze pomimo natłoku zadań lotnych udało się uchwycić obiektywem aparatu wszystkie nowe maszyny 13. eltr, które prezentujemy w tym fotoreportażu.

Tekst i zdjęcia: Adam Gołąbek  
Barwny fotoreportaż na str. 47





## Donat Makijonek

Urodził się 19 maja 1891 r. w polskiej patriotycznie nastawionej rodzinie chłopskiej – we wsi Tambowka koło Witebska. Uczęszczał do miejscowej szkoły parafialnej, a następnie do trzyletniej rolniczej szkoły zawodowej. Pracował w gospodarstwie ojca. W ramach poboru dnia 20 listopada 1911 został wcielony do armii rosyjskiej i skierowany do 97. Liwlandzkiego Pułku Piechoty jako szeregowy. W tymże, 1911 roku, zaczęto tworzyć w Rosji lotnictwo wojskowe. Była to okazja do wyrwania się z szarej żołnierskiej masy, toteż Makijonek zgłosił się natychmiast. Przeniesiono go do tej służby, gdzie rozpoczął szkolenie jako pomocnik mechanika. Był zdolny i pelen zapału, toteż ukończył kurs z wyróżnieniem i w kwietniu 1912 dostał przydział do 3. KAO (Korpusu Aviaotriad) jako mechanik lotniczy. Opiekował się samolotem dowódcy jednostki i robił to widać wzorowo skoro bez trudu dostał jego podarcie prośby o skierowanie na kurs pilotażu. 10 czerwca 1912 rozpoczął naukę pilotażu w Sewastopolskiej Szkole Lotniczej i ukończył ją 7 marca 1914 otrzymując dyplom pilota wojskowego i stopień wojskowy sierżanta.

W kwietniu 1914 powrócił do 3.KAO już jako pilot. Z dniem wybuchu wojny (15 sierpnia 1914) cały personel jednostki otrzymał awans o jeden stopień i tak Donat Makijonek wyruszył na wojnę w stopniu starszego sierżanta-pilota. Całą zimę i wiosnę 1914/1915 odbywał loty bojowe. Były to właściwie tylko loty rozpoznawcze i fotograficzne, bo do dyspozycji miał dwumiejscowy, powolny, niezbrojony górnopłat Morane typu „parasol”, mogący zabrać jedną bombę 75 kg zrzucając ręcznie. Na szczęście nie zdarzyła się okazja walki powietrznej, ale i tak Makijonek wykonywał te niebezpieczne loty niezwykle odważnie i ofiarnie, skoro 19 czerwca został awansowany do stopnia chorążego i udekorowany krzyżem Św. Jerzego IV klasy.

Latem 1916 w lotnictwie rosyjskim nastąpiła reorganizacja. Utworzono wiele nowych jednostek, a Makijonek jako wyróżniający się pilot został skierowany do Odessy na przeszkolenie na samolocie myśliwskim Nieuport 11. Ukończył kurs 12 sierpnia i otrzymał awans na podporucznika. W grudniu 1916 dostał przydział do 7. IAO (Istrie-

bitelnyj Aviaotriad), dowodzonego przez ppor. Iwana Orlowa i stacjonującego nieopodal Tarnopola na Ukrainie. Tam dopiero Makijonek znalazł się w swoim żywiole wyróżniając się odwagą i brawurą wśród dzielnych pilotów tworzących zgrany zespół. Latal teraz na znakomitym myśliwcu Nieuport 21. Okazji do walki nie było zbyt wiele, bo przeciwnik czyli lotnictwo austriackie (wspomagane niemieckim) nie działał na tym froncie zbyt aktywnie. Warto wspomnieć, że w 7. IAO dobrała się wyjątkowa grupa znakomych pilotów, późniejszych „asów” myśliwskich carskiego lotnictwa. Byli to: Wasilij Janczenko, Jurij Gilscher i dowódca eskadry Iwan Orlow.

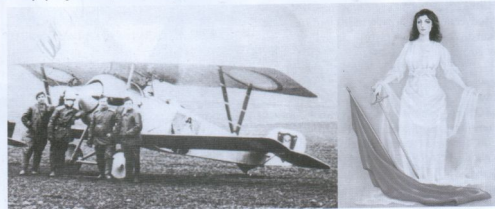
Pierwsze zwycięstwo powietrzne osiągnął Makijonek wspólnie z Janczenką 7 marca 1917. Na wysokości 2200 m w rejonie wsi Świstelniki dopadli dwumiejscowy samolot zwiadowczy. Po ostrzeleniu go samolot spadł i rozbił się poza linią frontu. Dla Makijonka było to pierwsze zwycięstwo, a dla Janczenki – czwarte. Następny sukces osiągnął Makijonek 13 kwietnia 1917, kiedy w terenie z Janczenką i Gilscherem przechycyli dwa austriackie Brandenburi B.I z Flik 7 w rejonie Stanisławowa. Po krótkiej walce kule z k.m. Makijonka trafiły w silnik Brandenbura nr 67.04 oraz w jego obserwatora leutanta Henryka Szeliga, Polaka w austriackiej służ-

bie. Samolot skraksował, ale nie splonął i Henryk Szeliga przetrwał niewiele, by w 1920 spotkać się z Makijonkiem w szereгах odrodzonego lotnictwa polskiego. Drugi Brandenburg nr 67.03 padł łupem Gilschera i Janczenki. 11 kwietnia w samotnym locie Makijonek zestrzelił w rejonie Koziejarek niemieckiego Rumplera. Na szczęście fakt ten potwierdziły oddziały nazienne. Natomiast 29 kwietnia (znowu samotnie) zestrzelił samolot, który spadł poza frontem i nikt nie potwierdził tego wydarzenia. Uznano mu je za prawdopodobne, ale już 29 czerwca miał świadków (nazimnych) i zwycięstwo zaliczone. Wszystkie te sukcesy Makijonek osiągnął latając na Nieuportcie 21 nr 2453. Maszyna ta zużyła się i w lipcu dostał nowy samolot Nieuport 17.

4 lipca 1917 zginął w walce powietrznej dowódca eskadry Iwan Orlow. Jego następcą został Jurij Gilscher, ale i on zginął wkrótce (20 lipca), a wówczas dowódcą eskadry został Makijonek. Teraz z partnerów do latania został mu tylko Janczenko. Wprawdzie w 7. IAO służył jeszcze jeden Polak – Tadeusz Grochowalski, ale ten jako oficer sztabowy mało angażował się w lotanie bojowe. To właśnie wspólnie z Janczenką Makijonek uzyskiwał swoje trzy ostatnie zwycięstwa: 6 i 11 lipca oraz 5 sierpnia. Nie wiedział wtedy, że jest to jego ostatni lot jako pilota myśliwskiego. W trakcie tego starcia zestrzelił wprawdzie nieprzyjaciela, ale sam został poważnie ranny i skraksował w uszkodzonym samolocie. Kula uszkodziła mu płuco, co później dokuczało mu przez całe życie. Trafiał do szpitala w Sewastopolu. W czasie pobytu tamże „dogaonił” go awans na porucznika oraz ostatni carski order – order Św. Anny IV klasy z Mieczami. W sumie otrzymał dziewięć najwyższych carskich odznaczeń bojowych.

Ze szpitala, nie całkiem wyleczony, wyszedł 8 listopada 1917 i powrócił do jednostki, ale do latania już nie wrócił. Rewolucyjne wrzenie ogarnęło całą armię, kadra oficerska opuszczała jednostki chroniąc się przed samodem rewolucyjnych mas żołniersstwa. Dowódcą 7. IAO po ranieniu Makijonka został Grochowalski, ale i on 28 listopada został pozbawiony dowództwa przez Komitet Rewolucyjny i musiał pośpiesznie ratować

*Zdjęcie tytułowe: Zdarzało się najlepszym pilotom. Porucznik Donat Makijonek poje na tle polamanego przez siebie w styczniu 1919 r. Brandenburga B.I. (arch. W. Sankowski)*  
*Poniżej: Makijonek (drugi od lewej) przy swoim Nieuportcie 17 latem 1917 r., na którym latał w 7. IAO. Na kadłubie widoczne godło osobiste pilota. Twórcą tej alegorii był sam Makijonek, który nie mogąc wyraźnie demonstrować swojej polskości, przedstawił ją w biało-czerwonej kolorystyce postaci. (arch. W. Bączkowski)*



się ucieczką. Zdążył jednak zorganizować wyjazd grupy Polaków do tworzącego się w Ukrainie Korpusu Polskiego. W tej grupie był także Makijonek. W I Polskim Oddziale Awiacyjnym przy Korpusie gen. Hallera pozostał do 11 maja 1918, kiedy to wojska niemieckie rozbroiły Korpus. Trafili do niewoli niemieckiej, skąd zbiegł 15 maja i przedostał się do Kijowa. Tam zorganizował grupę 18 takich jak on uciekinierów polskich i wyruszył do Murmańska, na tereny jeszcze nie zajęte przez bolszewików. Niestety podczas podróży, 28 czerwca w Niżnym Nowogrodzie został rozpoznany jako „biały oficer” i aresztowany. Osadzony w osławionym więzieniu GPU na Butyrkach, przetrzymywany w koszmarnych warunkach zapadł na gruźlicę. Ze szpitala więziennego uciekł 1 października i po miesięcznej wędrówce dotarł wreszcie do Polski. Już 4 listopada zameldował się na Lotnisku Mokotowskim do dyspozycji tworzącego się Dowództwa Wojsk Lotniczych.

Rozpoczął się w jego życiu nowy etap – bezpośredniej walki o ojczyznę, do której z takim trudem zdążył. Ale nie było to takie proste, lotnictwo polskie dopiero się tworzyło, organizowało się dowództwo, sztaby służby – nie było żadnego zaplecza, a wykwalifikowany personel dopiero się gromadził. Samolotów na mokotowskim lotnisku było uzbrodzone sporo, ale zużyte lub celowo uszkodzone przez wycofujących się Niemców. Były to jednak samoloty wyłącznie produkcji niemieckiej i próby ich użytkowania przez pilotów z byłej armii rosyjskiej skończyły się serią wypadków, nawet śmiertelnych. W jednym z wypadków wziął udział także por. Makijonek. Dnia 21 listopada lecąc (w charakterze pasażera) z por. Norwid Kudło na LVG C.V. zawadzili o hangar i zwalili się na ziemię. Na szczęście upadek z niewielkiej wysokości spowodował tylko zniszczenie samolotu, ale załoga ocalała. Powołana komisja stwierdziła konieczność zorganizowania kursu unifikacyjnego dla pilotów „rosyjskich”. Wziął w nim udział także por. Makijonek. 30 grudnia 1918 utworzono w Warszawie nową jednostkę bojową – 3. Eskadrę Lotniczą. Wybrano do niej najlepszych personel spośród pozostających akurat do dyspozycji lotników. Dowodzący został kpt. pil. Julian Słoniewski.

20 stycznia 1919 r. do Eskadry dołączył Donat Makijonek. Zweryfikowany w stopniu kapitana objął stanowisko szefa pilotów Eskadry. 23 stycznia Eskadra wyruszyła transportem kolejowym na front wołyński. Docelowym lotniskiem był Lublin. Zabrano ze sobą tylko część samolotów, bo reszty nie zdążyli przygotować. W tym celu kpt. Makijonek z częścią personelu został w Warszawie, by dopilnować przygotowania reszty sprzętu. Osobiście oblatywał przygotowywane maszyny, a jako ostatni oblatł samolot DFW C.V. nr 808/17 z białym numerem „54” na burcie, na którym 29 stycznia przyleciał do Lublina. Odtąd był to jego „osobisty” samolot, na którym latał przez całą kampanię. Pierwszy lot bojowy (z kpt. Słoniewskim jako obserwatorem) wykonał Makijonek dopiero 6 lutego 1919. Później latał intensywnie na najtrudniejsze zadania. Ogrom zadań i wymagań

Sztabu Generalnego z jednej strony, a szczupłość personelu i ciągle niedostatek sprzętu z drugiej, spowodowały ogromne obciążenie personelu, a że Makijonek nie pozwalał nikomu użytkować swego „54” sam musiał latać prawie codziennie. 11 kwietnia musiał odprowadzić wreszcie swój ulubiony samolot do CWL w Warszawie. Przemalowana, nadwyżona konstrukcja płatowca nie nadawała się już do eksploatacji. W zamian otrzymał inny DFW C.V. nr 1805/17, na którym 17 kwietnia powrócił do Lublina, a 24 kwietnia do Kowla. Na tym samolocie wykonał jeszcze siedem lotów bojowych, ostatni 17 maja. 30 maja objął po kpt. Słoniewskim dowództwo 3. Eskadry i otrzymał polecenie przygotowania jednostki do wyjazdu z frontu wołyńskiego do Warszawy.

Działania wojenne miały się ku końcowi i obecność Eskadry na froncie nie była już potrzebna. Do Warszawy Eskadra przybyła 7 czerwca na odpryce i reorganizacji. Wyniki jej pracy zostały przez dowództwo pozytywnie ocenione, a jej pięciu lotników (w tym kpt. Makijonek) otrzymało biało-czerwone wstążki orderowe (zamienione później na Krzyż Walecznych). Ponadto kpt. Makijonek otrzymał kategorię rozkaz udania się na urlop zdrowotny do Zakopanego, dokąd wyjechał 23 czerwca. Niewiele mu to mogło pomóc, ale świeże górskie powietrze dobrze zrobiło. Wrócił z urlopu 5 września i z miejsca włączył się w walkę o jak najszybsze otrzymanie przez 3. Eskadrę nowego sprzętu, którym miały być samoloty Breguet XIV.

Ale dla Makijonka skończyło się latanie. Nowy samolot był zbyt wymagający, jak na jego nadwątłe zdrowie. Zresztą latać zabronili mu lekarze. Odtąd dowodził z ziemi. 10 marca znów musiał pojechać do sanatorium. Tymczasem rozpoczęła się nowa wojna, z bolszewikami. Bez jego udziału 3. Eskadra w połowie kwietnia rozpoczęła działania bojowe z lotniska w Starokonstantynowie. Makijonek musiał przerwać kurację i wrócić do jednostki. Teraz 3. Eskadra została włączona do V Grupy Lotniczej, którą dowodził mjr Jerzy Kossowski. Uspodobał sobie Makijonka i stale przebywał w miejscu bazowania 3. Eskadry. Być może zbliżyli ich „pokrewieństwo dusz”, obaj pochodzili z byłego lotnictwa rosyjskiego. Obaj znakomicie się uzupełniali, toteż 3. Eskadra zaczęła zbierać

pochwaly za najbardziej efektywne działania. Sam Makijonek za pomyslowo zorganizowaną i brawurowo wykonany odwrót rzutu kolowego Eskadry w czerwcu spod Kijowa otrzymał pochwałę od Naczelnego Wodza.

3. Eskadra zakończyła działalność bojową 20 sierpnia, po bitwie warszawskiej i wróciła na lotnisko mokotowskie na odpryce. Nie na długo. Wojna trwała nadal i trzeba było na nią wrócić. Teraz 3. Eskadra, jako najlepsza, miała pracować na korzyść Kwatery Głównej Naczelnego Wodza. W chwili zakończenia wojny jej chlubna działalność uzyskała najwyższe oceny dowództwa. Makijonek też dostał swoje Virtuti.

W listopadzie 1920 znowu trafił do uzdrowiska. Po powrocie objął ponownie dowództwo 3. Eskadry, która w tym czasie bazowała w Wilnie. Dowodził nią do marca 1925. Ale lotnictwo się zmieniło, dowodzenie jednostką lotniczą wymagało coraz to większych kwalifikacji, a on ich nie miał! Był wspaniałym pilotem i dowódcą frontowym, ale teraz to było zupełnie co innego. Nie uczestniczył w żadnych kursach doskonalących i szkoleniach, bo właściwie cały czas



Powyżej: Kapitan pilot Donat Makijonek. Fotografia wykonana w 1919 r. (zdj. CAW)  
Poniżej: Pożegnalna fotografia wykonana z okazji odejścia z wojska majora Makijonka w gdańsku 1928 r. Siedzi w środku w otoczeniu pracowników parku lotniczego w Bydgoszczy. (arch. W. Sankowski)



# Lublin R.XVI



## Modelarstwo

### Historia

Lublin R.XVI powstał w 1931 r. i stanął do konkursu na następcę Junkersów F-13 dla PLL LOT. Z powodów wad konstrukcyjnych przegrał jednak w konkursie z PWS 24. W 1933 r. wytwórnia otrzymała kontrakt na wersję sanitarną tej konstrukcji. W maju 1933 r. oblatano prototyp R.XVIb i 22 maja przekazano go wojsku. W dniach 1-4 czerwca 1933 r. uczestniczył w Konkursie Lotnictwa Sanitarnego w Madrycie, gdzie został wysoko oceniony i otrzymał 1 miejsce przed konstrukcjami takich potentatów jak np. AVRO i Potez. W 1934 r. wyprodukowano 5 seryjnych maszyn, które służyły od stycznia 1935 r. do końca 1936 r., gdy skreślono je przejściowo ze stanu. Maszyny powróciły po remoncie w 1937 r. do służby i zakończyły ją wraz z końcem Wojny Obronnej w 1939 r.

### Model

Jedyn dostępny model tego ciekawego samolotu oferuje gdański BROPLAN, niestety by go nabyć musimy sięgnąć do zachodnich sklepów wysyłkowych!!!

Model to typowy przedstawiciel swojego gatunku, czyli tzw. „wymuszek” – modeli formowanych próżniowo. Wielu modelarzy obawia się tych modeli, często słusznie, ale muszę powiedzieć, że modele BROPLANu są jednymi z najlepszych w swoim gatunku.

Minusem wszystkich modeli tej firmy są mało przezroczyste osłony kabin oraz raczej średnie części wtryskowe (nie we wszystkich modelach tej firmy są takie dołączane) oraz raczej przeciętne kalkomanie.

### Budowa

Prace rozpoczynamy od wycięcia części i oczyszczenia ich z nadmiaru tworzywa. Ja wykonuję to czeską piłką-żyłką, co daje lepsze wyniki od tradycyjnej metody polegającej na szlifowaniu części, aż do oddzielenia ich z płytki tworzywa.

W modelu wykonałem dodatkowo następujące elementy: wręgę zamykającą prze-

*dokończenie ze str. 43*

pochlaniała mu walka z rozwijającą się chorobą. Zresztą dowództwo zdawało sobie sprawę z jego malejących możliwości i praktycznie położyło na nim krzyżyk. W styczniu 1925 został przeniesiony na stanowisko komendanta parku Niższej Szkoły Pilotów w Bydgoszczy. Było to praktycznie stanowisko magazyniera. Pracował tam do 30 grudnia

dział sanitarny oraz podłogę i sufit, wręgę i kratownicę w kabine pilotów, dźwigar skrzydła. Budowę rozpocząłem od montażu wyposażenia kadłuba i sklejania ze sobą jego połówek, co jak na wakuformę udaje się bezboleśnie. Pamiętajmy o montażu oszklenia w burtach, ja wykonałem je od podstaw. Miejsca połączeń połówek kadłuba wzmocniłem od wewnątrz paskami polistyrenu, zwiększając tym samym powierzchnię klejenia.

Kolejny krok to montaż płata, tu również zostałem mile zaskoczony, wszystko udało się dobrze dopasować. Nauuczony doświadczeniem postanowiłem wkleić „dźwigar” mający usztywnić płat. W tym celu wykorzystaliśmy plastikowy pręt kwadratowy.

Połączenie płata z kadłubem wymagało szpachlowania i dopasowania na przejściu spływu i grzbiet kadłuba.

Teraz przyszedł czas na montaż oszklenia kabiny pilotów. Podczas instalacji kra-

townicy w kabine wkleiłem wypustki służące za podparcie owiewki na burtach. Jest to bardzo ważne, gdyż w modelach waku nie mamy praktycznie żadnej powierzchni kontaktowej dla elementów. Klejenie wykonałem klejem CA. Teraz musiałem zaszpachlować kilka zapadnięć na skrzydle i przejście i owiewka kadłub oraz owiewka płat.

Następny krok to doklejenie usterzenia i podwozia oraz zastrugowanie modelu Mr. Surfacer 1200 Gunze.

Malowanie modelu zacząłem od podkładu pod imitację sklejki HB 103, na który klejdem metodą suchego pędzla HB 9 lub 6 (jasny brąz – podobny do stosowanego na Maluchach w latach 80-tych). Po przeschnięciu skrzydła i jego zamaskowaniu pomalowałem model matt aluminium Humbrola. Przyszanowałem się, że mam mieszane uczucia co do zastosowania aluminium, wydaje mi się raczej, że samoloty te były kremowe. Wszystkie źródła mówią tu jednak o kolorze srebrnym. Pokryłem model Future i nałożyłem bardzo delikatne kalkomanie Broplanu. Całość pokryłem kolejną warstwą Future.

Silnik z zestawu wykonany z tworzywa wtryskowego, nie nadawał się do użycia, więc zastąpiłem go metalowym Aeroclubu usuwając iskrowniki i wklejając osłonę zapożyczoną z modelu PWS 26. Układ wdechowy wykonałem w całości z zakupionych w aptece igieł jednorazowych wyzarzając je nad zapalniczką. Śmigło pochodzi z zestawu i zostało lekko zmodyfikowane. Dorobiłem stopnie do wchodzenia i na tym zakończyłem pracę nad modelem. Model mogę gorąco polecić średnio doświadczonym modelarzom.

Jerzy Ciupek

IPMS SILESIA

www.ipmsilesia.one.pl



1928 r. Następnego dnia został przeniesiony w stan spoczynku (w stopniu majora). Jego służba wojskowa skończyła się. Założył rodzinę i aby ją utrzymać z nędznej emerytury podjął pracę w fabryce Prodmetal w Bydgoszczy, ale częściej bywał na zwolnieniu lekarskim, niż w pracy, toteż zwolniono go. W 1938 przeniósł się wraz z rodziną do Puław. Po

agresji Niemców na Polskę 1939, już w 1940 został aresztowany i osadzony w więzieniu na Zamku Lubelskim. W maju 1941 został wysłany do Oświęcimia. Otrzymał numer obozowy 16301. Ale jego zniszczony organizm nie mógł wytrzymać długiego obozowego gehenny. Nie znamy daty jego śmierci.

Wiesław Buczkowski

# Z kabiny obserwatora



## WAR OVER POLAND

„War over Poland” czyli wojna nad Polską, jest darmowym projektem - grą lotniczą, poświęconą wojnie polsko-bolszewickiej oraz Kampanii Wrześniowej. Twórcami są zapaleńcy, miłośnicy polskich skrzydeł, którzy w wolnych chwilach pracują nad kolejnymi dodatkami do gry.



Jest to produkt przeznaczony do rozgrywki wieloosobowej przy użyciu łącza internetowego. Gracz wciela się w rolę pilota i stara się wykonać powierzone mu zadanie. Misje mają charakter historyczny. Autorzy poświęcili na ten aspekt szczególnie dużo czasu, analizując dostępne materiały drukowane oraz ikonografię. Podobnie jest w przypadku samolotów, przy których powstawaniu korzystano z dostępnych opracowań. Bardzo dokładnie starano się odwzorować scenęj przedwojennej Warszawy. Do jej powstania użyto oryginalnego planu z 1935 roku. Zbudowano też kilka najbardziej charakterystycznych budowli, jak Cytaдела, lotnisko Okęcie, lotnisko Mokotowskie, budynki Tow. Prudential, Dworzec Główny, itp.

Gra umożliwia wcielenie się w pilota 7. Dywizjonu Lotniczego lub bolszewickich „Eskadryli Szyrnykina” i „Eskadryli Koźwennikowa”. Poostałoby też scenariusze dedykowane dla Brygady Pościgowej oraz Brygady Bombowej Graczu ma do wyboru kilkanaście typów samolotów.

Trwają też prace nad stroną internetową projektu, który nie powstałby w takiej formie bez pomocy m.in. inż. Andrzeja Glassa, p. Rafała Skibickiego, Muzeum Lotnictwa w Krakowie, Archiwum Miasta Stołecznego Warszawy, p. Janusza Światłonia oraz innych osób. Serdecznie im wszystkim dziękujemy!

Zapraszamy na stronę internetową twórców: <http://www.lplboo.pl>. Strona internetowa, skąd można pobrać projekt „War over Poland”: <http://www.targetware.net>

Lukasz Kubicki

## Franckie pomyłki

Jak zwykle z zainteresowaniem przeczytałem kolejne numery „Lotnictwa z Szachownicą”.

Gratuluję świetnego dwuczynowego zestawienia wypadków i strat bojowych naszych lotników we Francji autorstwa p. Belcarza. Autor w artykule wyjaśnił szereg epizodów owianych dotąd tajemnicą. Cieszy mnie to tym bardziej, że tekst „Mizgojan i Larczycki” wypełnia kilka luk księgi „Ku czci poległych lotników 1939-1945”, której jestem współautorem.

Niestety, jak to często bywa w opracowaniach pełnych dat, numerów, nazwisk i nazw geograficznych, nie obszedło się bez pomyłek. W cz. I

artykułu („LzSz” nr 24, str. 24-27) oficer wymieniony w p. 7. oraz w podpisie dolnego zdjęcia na str. 25 (wypadek 26/03/40) nazywał się Krakowski, a nie „Krakowski”. W opisie wypadku z 12/04/40 (p. 11), wydrukowano „Veralles” zamiast Versailles (po polsku po prostu Wersal), „Vielie Eglise” zamiast Vieille Eglise i „Ramboulit” zamiast Rambouillet.

W cz. II artykułu („LzSz” nr 25, str. 20-23) nazwisko jednego uczestnika wypadku z 19/05/40 (p. 44.) brzmiało Kestler, a nie „Kestrel”, natomiast nazwisko drugiego należało chyba zapisać po prostu polskim alfabetem, bo wydrukowany tam akcent jest umieszczony w niewłaściwym miejscu. W wypadku 26/05/40 (p. 56.), brał udział Edward Sanetra, a nie „Sametra”. Pilot ranny w wypadku 1/06/40 (p. 64.) to zapewne plut. Wilhelm Cesarz, a nie „Cezary Wilhelm”. Ppor. Zygmunt Grażyński, uczestnik innego wypadku tego samego dnia (p. 65.) był absolwentem Szkoły Podchorążych Lotnictwa - Grupa Techniczna i zapewne tam przeszkolił się w pilotażu. Pilot, który 5/06/40 miał wypadek w GC II/7 (p. 76.) to oczywiście por. Wojciech Januszewicz, a nie „Januszkiewicz”. Lotnisko, o którym mowa w opisie lądowania awaryjnego por. Głowczyńskiego 9/06/40 (p. 85.) to Evreux, a nie „Evereux”. Z kolei lotnisko, na którym lądował por. Godlewski (p. 89.) to Villacoublay, a nie „Villacoubaly”. W tym ostatnim przypadku wątpliwości budzi też data. Skoro samoloty odnotowane w p. 86-89. wszystkie uczestniczyły w tej samej walce powietrznej, to dlaczego w pp. 86-88. podano datę 9/06/40, a w p. 89. - 10/06/40?

Przebadaniem serdecznie  
Wojtek Matusiak

## Kolejni „Ocaleni”

Gratuluję „srebrnego” 25 numeru magazynu „LzSz”. Zawsze jest co czytać. Piśm. w związku z cyklem „Ocali” od zapomnienia”. Informuję, że zdjęcie nr 129 przedstawia por. pil. Wiktora Romiszewskiego. Przesłałem jego fotografię wykonaną we Francji w kwietniu 1940 r.



Słów kilka o „ocalonym”. Urodził się 20.08.1902 r. w Inowrocławiu, syn Modesta i Wandy. W lipcu 1920 jako ochotnik zgłosił się na wojnę polsko-bolszewicką. Służył w artylerii

konnej. W sierpniu 1926 ukończył Szkołę Pilotów w Bydgoszczy. Otrzymał przydział do 6. Pułku Lotniczego we Lwowie (62. Esk. Lin.). Od stycznia 1935 oficer taktyczny eskadry. Od czerwca 1937 podobne stanowisko w 5. PL w 55. Esk. Lin. Przed wybuchem wojny dowodził 59. Eskadrą Towarzystwającą. Po 1 września 1939 wyznaczony dowódcą Ośrodka Wyszkolenia Pilotów w Horodence koło Lidy. Od 18 września internowany na Lotwie. Przez Szwecję dotarł do Francji, a po jej klęsce do Anglii. Od stycznia 1941 do końca wojny w Polskim Oddziale Transportowym Takoradi-Kair. Zmarł powojnie w niewyjaśnionych okolicznościach.

Innym lotnikiem, którego udało mi się rozpoznać, to postać ze zdjęcia nr 81 z numeru 21 magazynu. To por. obs. Stanisław Dolinski. Absolwent I promocji dęblińskiej szkoły z 1927 r. Przed wojną służył w 6. i 4. PL., a w Anglii w lotnictwie bombowym PSP. Zmarł na emigracji w Londynie w 1967 r.

Zbigniew Chartyński

Sanowni Państwo,

Przedstawiam moje uwagi do cyklu „Ocali od zapomnienia” w ostatnim 25 numerze magazynu. Podaję informacje o oficerach lotnikach 6. Pułku Lotniczego, których udało mi się rozpoznać.

**Nr 127 - kpt. pil. Marceł Pastelnik.** Przed wojną wykładał w SPL w Dęblinie. Wojnę przeżył w Anglii. Zmarł tam w 1987 roku.

**Nr 131 - por. obs. Teofil Kalinowski.** Absolwent VIII promocji SPL. W 1939 r. adiutant dowódcy 6. PL. Podczas wojny w Anglii, pilot 317. i 318. DM. Zmarł w Anglii w 1985.

**Nr 134 - por. obs. Władysław Fedorowicz.** Absolwent III promocji SPL. Służył w 63. Esk. Towarz. Walczył we wrześniu 1939. Wojnę spędził w niewoli niemieckiej. Wyemigrował do Anglii i tam zmarł w 1976 r.

**Nr 137 - por. pil. Jan Janicki.** Absolwent VIII promocji SPL. Pilot 65. Eskadry Bombowej Lekkiej. W Anglii w lotnictwie bombowym. Zestrzelony, przebywał w niewoli niemieckiej. Brak danych o dalszych losach.

Oczywiście w moich rozpoznaniach nie ma 100% pewności. Niemniej nadal cieknie będą uczestniczył w identyfikacji lotników w cyklu „Ocali od zapomnienia”.

Przebadaniem  
Jery Pawlak

## Od redakcji

W poprzednim numerze magazynu opublikowaliśmy artykuł w cyklu „Goda i barwa na samolotach” p.t. **Trzeci kolor PWSów.** Został on przyjęty z dużym zainteresowaniem, jednak postawiona w nim teza główna o istnieniu koloru kremowego epizodu też i wątpliwości. Otrzymałmy w tej sprawie kilka listów i zastępują one na szczególną uwagę. Dlatego też postaramy się do tematu powrócić niebawem, a autorów listów prosimy o cierpliwość.

Wojciech Sankowski

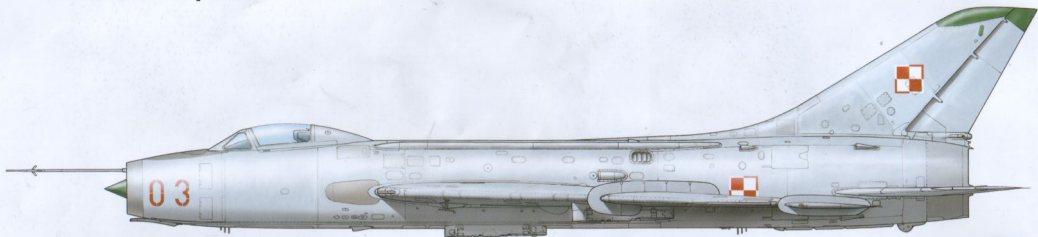
# Nowe samoloty na Balicach

Fotoreportaż

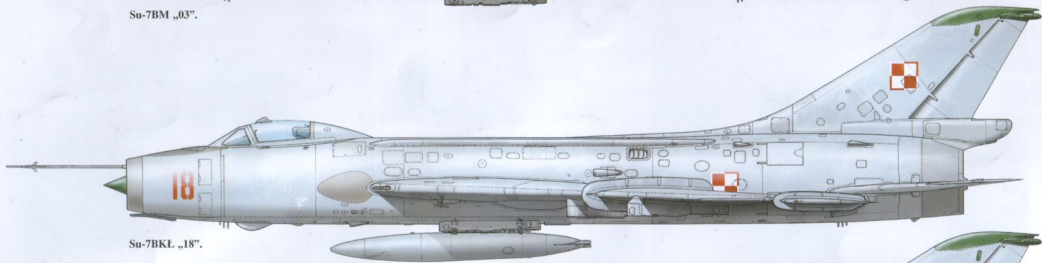
Fotoreportaż na stronie 41.  
Zdjęcia: Adam Goląbek



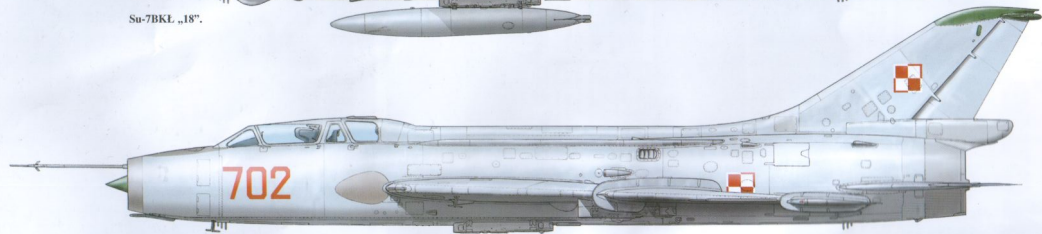
**Su-7 w lotnictwie polskim**



Su-7BM „03”.



Su-7BKL „18”.



Su-7U „702”.

*Rysował: Wojciech Sankowski*