

LOTNICTWO Z SZACHOWNICĄ

ISSN 1643-5702

INDEKS 371777

Cena 13 zł
(stawka VAT 0%)

Nakład 2400 egz.

29

Numer 4/2008
Sierpień 2008

ILUSTROWANY MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW HISTORII LOTNICTWA POLSKIEGO



Grunwaldzkie miecze 1969

Polacy nad Astrachaniem

Leżący Żuraw

PWS-10

Z Wehrmachtu do PSP

Dęblin przebazowany

Loty których nie było

Inżynier Józef Rojek



ISSN 1643-5702



9 771643 570083



04

ZLOT 2008

Wielozadaniowy F-16 na płycie lotniska w Krzesinach. Więcej o tegorocznych ćwiczeniach „ZLOT 2008” na stronach 10-11. Zdjęcie: Waław Hołyś



Powstałe siły Powietrzne w II wojnie światowej
www.polishairforce.pl

- 1939
- 1940-41
- 1942-43
- 1944-45
- 1945-46
- 1947-48
- 1949-50
- 1951-52
- 1953-54
- 1955-56
- 1957-58
- 1959-60
- 1961-62
- 1963-64
- 1965-66
- 1967-68
- 1969-70
- 1971-72
- 1973-74
- 1975-76
- 1977-78
- 1979-80
- 1981-82
- 1983-84
- 1985-86
- 1987-88
- 1989-90
- 1991-92
- 1993-94
- 1995-96
- 1997-98
- 1999-00
- 2001-02
- 2003-04
- 2005-06
- 2007-08

Autor artykułu „Z Wehrmachtu do Polskich Sił Powietrznych” zamieszczonego na stronie 24 zaprasza do odwiedzania swoich stron internetowych poświęconych historii Polskich Sił Powietrznych i zagadnieniu przymusowych wcieleń Polaków do Wehrmachtu w latach II wojny światowej:

www.polishairforce.pl
www.wehrmacht-polacy.pl

Równocześnie zwraca się z prośbą do byłych weteranów i ich rodzin z prośbą o kontakt i przekazywanie informacji oraz materiałów związanych z tą tematyką. Korespondencję proszę kierować na adres wydawnictwa lub bezpośrednio do autora:

Wojciech Zmysłony
w.zmyslony@wp.pl

W znieprawdzonym mundurze
Lata Polaków straszyły wcielonych do wojska niemieckiego w okresie II wojny światowej

W znieprawdzonym mundurze

Tęcza polskiego żołnierza w mundurze niemieckim, który przetrwał II wojnę światową, jest dowodem na to, że Polacy nie tylko walczyli o wolność, ale także walczyli o przetrwanie. Wiele z nich zostało wcielonych do niemieckiego wojska, aby walczyć przeciwko ojczyźnie. W tym czasie Polacy walczyli o przetrwanie i o wolność. Wiele z nich zostało wcielonych do niemieckiego wojska, aby walczyć przeciwko ojczyźnie. W tym czasie Polacy walczyli o przetrwanie i o wolność.

Wojciech Zmysłony
w.zmyslony@wp.pl

NUMERY ARCHIWALNE



UWAGA! Numery 2, 6, 10, 17 magazynu nie są już dostępne.

Pozostałe numery archiwalne są dostępne w sprzedaży. Można je otrzymać wpłacając na konto wydawcy kwotę, będącą równoważnością zamawianych numerów. Na przelewie należy podać imię, nazwisko, dokładny adres i numery zamawianych egzemplarzy. W przypadku wysyłki za pobraniem pocztowym do ceny zamawianych egzemplarzy należy doliczyć kwotę 10 zł.

Podane ceny zawierają koszty przesyłki.

PIOTR GÓRKA

GRAFIKI LOTNICZE



Piotr Górka jest jednym z najwybitniejszych artystów lotniczych w Polsce. Druki artystyczne będące reprodukcjami jego olejnych obrazów doskonale nadają się jako pamiątki dla sympatyków lotnictwa. Wykonywane z najwyższą starannością, na specjalnych papierach graficznych, po oprawieniu w passe-partout i ramy stanowią bardzo atrakcyjny element wystroju wnętrza. Doskonale harmonizują z wnętrzymi biur, gabinetów i prywatnych salonów budując ich niepowtarzalny klimat. Dodatkową wartość stanowią podpisy złożone własnoręcznie przez asów polskiego lotnictwa z okresu wojny. Wszystkie druki wykonywane są w limitowanych nakładach – maksymalnie 500 sztuk – w cenach do 600 złotych za jeden egzemplarz. Każda odbitka posiada swój indywidualny numer w serii wpisany ręcznie na passe-partout okalającym reprodukcję.

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

LOTNICTWO Z SZACHOWNICĄ

ILUSTROWANY MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW HISTORII LOTNICTWA POLSKIEGO

ISSN 1643-5702 INDEKS 371777

numer 29 (4/2008)

Sierpień 2008

ukazuje się 4-6 razy w roku

Wydawca:



Redakcja, skład i łamanie:
Wojciech Sankowski

Adres dla korespondencji:

Wydawnictwo Sanko
ul. Jastrzębia 13/6
53-148 Wrocław
tel. (0-71) 338-42-89

e-mail: magazyn@sanko.wroclaw.pl

Materiały do numeru udostępnili:

Jerzy Ciupek, Remigiusz Gadacz,
Wacław Hołyś, Adam Gołąbek,
Lech Kołodziejcki, Jerzy Kozarek,
Wojtek Matusiak, Marian Mikołajczuk,
Andrzej Morgała, Piotr Sikora,
Włodzimierz Wawrzecki,
Wojciech Zmyślony

Druk:

DELTA, Wrocław

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

Numery archiwalne od 1, 3-5, 7-9 można otrzymać wpłacając na konto wydawcy kwotę 9,95 zł.
Od numeru 11 cena 12 zł.
Od numeru 28 cena 13 zł.
(ceny zawierają koszty przesyłki)

WYDAWNICTWO SANKO

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

Na okładce: W latach 1936-37 Hiszpania kupiła 20 polskich myśliwców PWS-10. Na Półwyspie Iberyjskim służyły do szkolenia pilotów generała Franco.

Malował: Wojciech Sankowski



Szanowni Czytelnicy,

Naród o tak pięknych tradycjach lotniczych jak nasz, musi mieć oczywiście swoje Święto Lotnictwa. Nad Wisłą przypada ono właśnie teraz - 28 sierpnia. Obchodzone jest w rocznicę wspaniałego zwycięstwa Żwirki i Wigury na berlińskim lotnisku Tempelhof w 1932 roku. Rozgrywany tam Challenge był wówczas największą lotniczą imprezą świata. Tryumf Polaków odbił się szerokim echem w Europie a Polska zaczęła się liczyć w lotniczej rywalizacji. Pokonani Niemcy, Francuzi, Włosi musieli uznać klasę Polaków, których powrót do kraju i powitanie na lotnisku mokotowskim w Warszawie przerodziły się w wielką patriotyczną manifestację.

Dzisiaj zwycięstwa polskich pilotów, choć czasem bardzo spektakularne, nie są już tak entuzjastycznie postrzegane, pozostając w cieniu innych dyscyplin sportowych. To w dużej mierze skutek zaniedbań ze strony właściwych władz i organizacji jakie miały miejsce przez ostatnie kilkadziesiąt lat. Stopniowe ograniczanie działalności aeroklubów, brak łatwego dostępu do szkolenia podstawowego, czy wreszcie „usuwanie” z mapy Polski kolejnych lotnisk wojskowych, nie mogły wpłynąć na rozwój świadomości lotniczej młodych Polaków. Obecnie latanie stało się frajdą tylko dla wybranych, i nikt mnie nie przekona, że jest inaczej. Ale nie ma tego złego...

Ostatnie dni sierpnia zapowiadają się w kraju bardzo skrzydłato. Organizowane będą pokazy, festyny, pikniki. Już teraz czynne są wystawy i ekspozycje o tematyce lotniczej. Nadarza się więc niepowtarzalna okazja dla podbudowania tej osłabionej świadomości lotniczej. Nie ma się więc nad czym zastanawiać Drogi Czytelniku! Na pokazy i wystawy lotnicze marsz!

Redakcja

SPIS TREŚCI:

Grunwaldzkie miecze 1969 - słynne ugrupowanie powietrzne, które nie pojawiło się nad stolicą - str. 4-8

Lim „1308” - nowy zabytek techniki lotniczej w Bydgoszczy - str. 9

ZLOT 2008 - majowe ćwiczenia dowódców na lotnisku Krzesiny - str. 10-11

Dęblin przebazowany - fotoreportaż ze szkolenia podchorążych WSOSP - str. 12-13, 47

Loty których nie było... - nieznana karta dziejów Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie, część 1 - str. 14-18

Polacy nad Astrachaniem - zarys historii szkolenia na radzieckim poligonie - str. 19-22

Z Wehrmachtu do Polskich Sił Powietrznych - poruszamy „trudny” temat, część 2 - str. 22-26

Inż. Józef Rojek - sylwetka współtwórcy polskich sukcesów balonowych - str. 27-30

PWS-10 - pierwszy polski myśliwiec budowany seryjnie - str. 31-40

Leżący Żuraw - szybowiec bombowiec? - unikalna konstrukcja używana w Polsce po II w. św. - str. 41-43, 48

Modelarstwo, stałe cykle, listy - str. 44-46



Święto Lotnictwa

76 lat temu - 28 sierpnia - por. pil. Franciszek Żwirko i inż. pil. Stanisław Wigura zostali zwycięzcami w wielkich międzynarodowych zawodach samolotów turystycznych Challenge 1932.

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



GRUNWALDZKIE MIECZE 1969



W 1969 r. na zbliżające się święto jubileuszowe z okazji 25-lecia PRL wojskowi planiści opracowali kolejne, dość oryginalne ugrupowania. Tym razem powstała koncepcja sformowania rzymskiej liczby „XXV” - ukazującej ćwierćwiecze PRL, dwa grunwaldzkie miecze, jako symbol zwycięstwa nad odwiecznym wrogiem z zachodu oraz powtórzono orła i taflę lecz w nieco mniejszych rozmiarach. Ponieważ wówczas nasze lotnictwo posiadało już znaczną liczbę śmigłowców, więc postanowiono je także zaprezentować. Całą defiladę zamierzano jak zwykle zaplanować w kilku wariantach w zależności od warunków atmosferycznych. Wariant zasadniczy przewidywał trzy podstawowe elementy uwarunkowane prędkością przelotu, złożone z lotnictwa poddźwiękowego, naddźwiękowego i śmigłowców. W grupie samolotów poddźwiękowych zaplanowano sześć ugrupowań: lider, rzymska XXV, grunwaldzkie miecze, tafla i klin symbolizujący flagę. Na grupę naddźwiękową składały się dwa ugrupowania: kolumna 3x27 MiG-21 oraz kolumna 3x5 Su-7. Grupą zamykającą były śmigłowce, na którą składały się: lider, kolumna kluczy 12 SM-2, kolumna kluczy 9 Mi-2 oraz kolumna mieszana złożona z 6 Mi-4 i 3 Mi-8. Całość defilady prezentowała się dość okazale, gdyż były w niej różnego typu ugrupowania oraz prezentowano 7 typów samolotów i 4 typy śmigłowców. W wariantcie zasadniczym miało wziąć udział 302 statki powietrzne, w tym 33 śmigłowce. Rozmach i skład rzutu powietrznego tej defilady był imponujący, zarówno pod względem ilościowym, jak liczby i rodzaju zaprezentowanych ugrupowań.

Większość z zaplanowanych ugrupowań była już prezentowana np. orzeł, tafla, czy też rzymska XX. Całkowitą nowością były grunwaldzkie miecze. To ugrupowanie zostało powierzone lotnictwu myśliwsko-

szturmowemu, które zazwyczaj było pomijane w takich imprezach. Pierwsze wytyczne o planowanej defiladzie wojskowej zapadły na szczeblu centralnym jeszcze podczas okresu jesiennego 1965 r. Wraz z początkiem roku Główny Zarząd Szkolenia Bojowego opracował zarządzenie wstępne, na bazie którego rodzaje sił zbrojnych miały opracować poszczególne elementy defilady. Za rzut powietrzny defilady było odpowiedzialne Dowództwo Wojsk Lotniczych, ze wsparciem Dowództwa Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Wczesną wiosną w DWL został powołany zespół organizacyjny, w skład którego weszli przedstawiciele różnych specjalności i służb. Za całość rzutu powietrznego był odpowiedzialny Dowódca WL gen. dyw. pil. Jan Raczkowski, na głównego nawigatora defilady powołano płk. nawig. Włodzimierza Bilińskiego. W sztabie DWL grupa opracowała wstępny projekt, który określał liczbę i rodzaje ugrupowań oraz ich wykonawców. Na podstawie tego projektu zostały opracowane odpowiednie rozkazy, które przesłano do dowództw jednostek wytypowanych do formowania odpowiednich ugrupowań oraz zabezpieczenia ich przelotu.

Do dowództwa 2. Dywizji Lotnictwa Myśliwsko-Szturmowego pierwsze wieści o planowanej na lipiec defilady powietrznej dotarły niemal równolegle. Z nieoficjalnych informacji wynikało, iż do defilady zostały wyznaczone dwie jednostki dywizji: 6. PLMSz bazujący w Pile oraz 8. PLMSz z Mirosławca. Pułki te dysponowały wówczas samolotami Lim-6bis, które były wyprodukowane w WSK-Mielec. W kwietniu dotarł do dowództwa 2. DLMSz rozkaz organizacyjny, nakazujący zorganizować jedno ugrupowanie defiladowe w kształcie dwóch grunwaldzkich mieczy. Zadanie było nietypowe i dość

skomplikowane. Dotychczas jednostki te nie brały udziału w takich złożonych przedsięwzięciach, nie mówiąc już o sformowaniu tak niecodziennego ugrupowania. Co prawda w 1964 r. mała grupa (9 samolotów) Lim-6bis współformowała „Jodełkę”, ale nie było to tak trudne i złożone. Tym razem należało opracować całą dokumentację tego przedsięwzięcia, na które składało się kilka etapów. Przede wszystkim należało opracować konstrukcję i skład tego ugrupowania, gdyż wytyczne były ogólne, a inwencja należała do jego twórców. Dowództwo dywizji zdecydowało, iż za całość ugrupowania będzie odpowiedzialny wyznaczony oficer z 6. PLMSz. Po wstępnych konsultacjach wybór padł na zastępcę d-cy pułku ds. liniowych mjr. pil. Jerzego Kozarka. Wszyscy w jednostce znali tego pilota, który prze pięć lat przybył do Piły z rozformowanego 59. PSzB w Białej Podlaskiej. Posiadał on duże doświadczenie zarówno instruktorskie, jak i pilotażowe. W poprzedniej jednostce był twórcą i prowadzącym zespół pilotażowy złożony z 4 Lim-2. Ponadto miał już pewne doświadczenia z poprzedniej defilady, gdyż był prowadzącym rzymskiej dwudziestki. To on opracowywał dokumentację oraz był odpowiedzialnym i prowadzącym to efektowne ugrupowanie podczas defilady na 20-lecie PRL. Wybór był więc trafny, a mjr Kozarek chętny jak zawsze do pracy nad nowymi wyzwaniami. W pułku został powołany zespół organizacyjny z udziałem przedstawicieli z 8. PLMSz, który miał zadanie opracować całą dokumentację i przedstawić ją do zatwierdzenia w nakazanym terminie. Po dwóch tygodniach intensywnej pracy dokumenty były gotowe. W ich skład oprócz części zasadniczej opisowej, wchodziły schematy, rysunki, trasy treningowe oraz cała metodyka formowania ugrupowania. W końcu kwietnia do-

kumentacja została zatwierdzona przez przełożonych i należało przystąpić do I etapu jej realizacji.

Po zapoznaniu grupy oficerów z mjr. pil. Franciszkiem Żurkiem z 8. PLMSz niemal równoległe oba zespoły przystąpiły do pracy. Po przeprowadzeniu kilku odpraw organizacyjnych rozpoczęto realizację planu. Przede wszystkim trzeba było dokonać doboru załóg, które musiały prezentować odpowiedni poziom wyszkolenia. Dobór pilotów do poszczególnych miejsc i pozycji uwarunkowany był także stopniem trudności jakie ono przedstawiało. Pierwszym znaczącym przedsięwzięciem było ustawienie na ziemi samolotów już w ugrupowaniu miecza, zachowując nakazane odstępy i odległości. Odstępy te wynosiły 10 m, odległości 20 m i przenieżenie 2 m, natomiast w gardzie miecza odstępy i odległości po 5 m. Przy takim skonfigurowaniu długość miecza wynosiła 340 m. Ustawienie samolotów pozwalało poszczególnym załogom zapoznać się z przydzielonym miejscem, a także oswoić się z projekcją sąsiedniego samolotu oraz przyswoić manewr awaryjnego wyjścia lub wejścia do ugrupowania. W tym czasie wykonano serię zdjęć lotniczych, które uwiaryczniały całość pojedynczego miecza oraz dawały pilotom wyobrażenie o jego rozmiarach. Po przetrenowaniu tego elementu należało zapoznać pilotów z kolejnością startu i sposobem formowania ugrupowania. Ten element szkolenia, z racji złożoności, był podzielony na kilka części. Po kilku godzinach zajęć teoretycznych, które zapoznały jego uczestników z metodyką formowania ugrupowania przystąpiono ponownie do części praktycznej. Przede wszystkim należało ustawić samoloty w odpowiedniej kolejności i w odpowiednich grupach do startu. Był to bardzo ważny element, gdyż warunkował prawidłowość zbiórki w powietrzu. Samoloty startowały w następującej kolejności: trójka, trzy kolejne klucze „prawe schody”, następnie para i kolejne dwa klucze, na końcu para. Odstęp między grupami co 20 sekund. W sumie 27 samolotów startowało w czasie 140 sekund. Po dokładnym zapoznaniu się z tą procedurą przystąpiono do realizacji kolejnego etapu - praktycznego w powietrzu. W pierwszym okresie trenowano starty w nakazanych odstępach czasowych oraz zbiórki w małych 2, 3, 4 samolotowych grupach.

Po zakończeniu tej części przystąpiono do formowania całości miecza, który składał się praktycznie z dwóch zasadniczych elementów: klingi złożonej z 17 samolotów oraz 10-samolotowej gardy. Każdy z mieczy trenował równoległe na swoich macierzystych lotniskach. Treningi te prowadzono do połowy czerwca. Po zakończeniu tego etapu należało rozpocząć treningi zgrywające całością ugrupowania. W dniu 14 czerwca wyznaczone siły i środki z 8. PLMSz zostały przebazowane do Piły w celu rozpoczęcia wspólnych treningów zgrywających. Na tym etapie załogi obu mieczy musiały startować z tego samego lotniska. Samoloty były



Powyżej: Pierwszym zasadniczym przedsięwzięciem przygotowawczym przed rozpoczęciem treningów w powietrzu, było ustawienie samolotów na ziemi, w celu zapoznania się załóg z konstrukcją i właściwym miejscem w tym ugrupowaniu. (zdj. WAF)



Powyżej: Po zakończeniu etapu teoretycznego załogi przygotowywały się do treningów w powietrzu. Na zdjęciu jeden z pilotów miecza piłskiego - por. pil. Stanisław Lejko, na chwilę przed zajęciem miejsca w kabine swojego Lima. (arch. M. Mikołajczuk)

Poniżej: W pierwszym okresie treningów w powietrzu wykonywano loty małymi grupami. (zdj. WAF)



ustawione w kolejności najpierw pierwszy miecz, a za nim drugi, w takim samym ustawieniu. Według obliczonego czasu nad wyznaczonym punktem pierwsza trójka wykonywał skręt o 180°, następne grupy wykonywały zakręt co 10 sekund ustawiając się kolejno za pierwszą trójką z jednoczesną zmianą ugrupowania klucza ze schodów w prostokąt itd. Pierwszy miecz po sformowaniu leciał z nakazanym kursem, a za nim w odległości 20 sekund podążał drugi w odstępie 20 metrów. Te treningi trwały do końca czerwca i po uzyskaniu należytego poziomu nadszedł czas do rozpoczęcia kolejnego, jeszcze bardziej złożonego etapu przygotowań. W tym celu należało się przebazować na lotnisko zgrupowania w So-

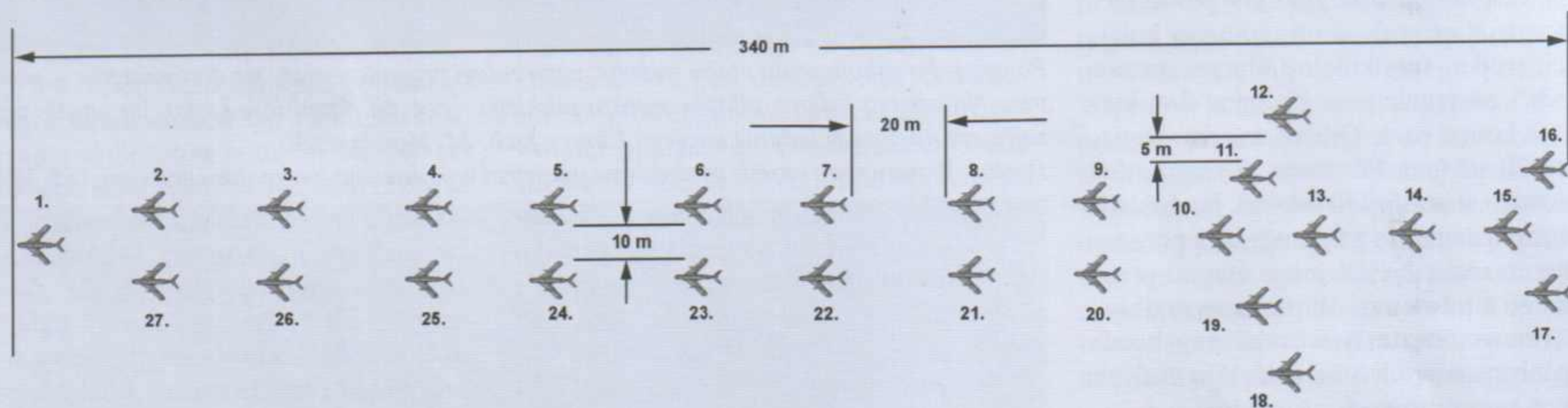
chaczewie. Po krótkim odpoczynku w dniu 2 lipca wszystkie załogi biorące udział w defiladzie plus zapasowe przeleciały na lotnisko Bielice pod Sochaczewem. Tam miały się rozpocząć treningi zgrywające całość defilady. W tym czasie na lotnisku w Sochaczewie bazował 32. Pułk Lotnictwa Rozpoznania Taktycznego i Artyleryjskiego, który dysponował trzema eskadrami samolotów typu Lim-2, SBLim-1 i SBLim-2Art. Pułk ten wystawiał także jedno ugrupowanie defiladowe złożone z 9 samolotów ustawionych w kształcie klina i ciągnących za sobą białe czerwone smugi. Przybycie do Sochaczewa około 60 dodatkowych samolotów wymagało od gospodarzy znakomitej organizacji wszystkich służb, którymi kierował i dowo-

dził mjr Zdzisław Piekarczyński - dowódca miejscowego batalionu zaopatrzenia. Wraz z przybyciem na nowe lotnisko należało opracować nowe dokumenty, obliczenia oraz wyznaczyć miejsce zbiórek, trasę dolutu oraz wyjście na Główny Punkt Kontrolny i drogę bojową. Po wykonaniu tych najważniejszych czynności prowadzący mieczy musieli oblatywać trasę w celu jej poznania oraz zweryfikowania obliczeń. Po wykonaniu wszelkich czynności przygotowawczych rozpoczęto loty treningowe. Wyznaczona trasa wyglądała następująco: start z lotniska Sochaczew z kursem 285° - Rybno - Sochaczew - Modlin (GPK) - Warszawa - Piaseczno - Sochaczew. Przelot nad trybuną honorową w Warszawie na wysokości 1000 m z prędkością 500 km/h. Pierwszy lot kontrolny wykonali prowadzący w takim ustawieniu jakby prowadzili swoje miecze, a więc równoległe w odstępie 20 metrów. Następnie dokonano zapoznania wybranych załóg w większym ugrupowaniu. W okresie tym przeprowadzono także kilka treningów zgrywających początkowo w rejonie lotniska Sochaczew, a nieco później już całością defilady. Treningi w powietrzu wykonywano według następującego schematu. Po starcie i wykonaniu zbiórki na wysokości 500 m w rejonie m. Rybno oba miecze leciały z kursem 105° do trawersu Sochaczew w ustawieniu drugi miecz za pierwszym. Na trawersie Sochaczew prowadzący wraz z prowadzonym wykonywali zakręt w lewo na kurs 55° w kierunku na m. Legionowo. Po osiągnięciu trawersu Modlin ugrupowanie wykonywało kolejny zakręt w lewo z przechyleniem 30° na kurs 345°. Po osiągnięciu nakazanej rubieży na sygnał nawigatora z GPK pierwszy miecz wykonywał



Powyżej: Odtwarzanie gotowości bojowej samolotu Lim-6bis na zgrupowaniu defiladowym na lotnisku w Sochaczewie. (zdj. WAF)

GŁÓWNE PARAMETRY PRZESTRZENNE MIECZA ORAZ WYKAZ ZAŁÓG UGRUPOWANIA GRUNWALDZKIE MIECZE



WYKAZ ZAŁÓG MIECZA WYSTAWIANEGO PRZEZ 6. PLMSz Z PIŁY

1. mjr Jerzy KOZAREK
2. kpt. Stanisław BIELA
3. por. Zenon KUŁAGA
4. por. Bronisław CHOCHOROWSKI
5. por. Kazimierz MIELNICKI
6. por. Stanisław LEJKO
7. por. Algimant TOMASZEWICZ

8. kpt. Szymon STARZECKI
9. por. Klaudiusz JAMROŻAK
10. kpt. Julian DEJNAK
11. por. Jan URBSZYS
12. kpt. Zenon SKIBIŃSKI
13. kpt. Ireneusz WĘCEK
14. kpt. Marian MIKUS

15. por. Bratumił POCHYLSKI
16. por. Zenon CIUPEK
17. por. Jan WIKTORCO
18. por. Antoni HANAK
19. kpt. Bronisław FLORCZYK
20. kpt. Jerzy RADECKI
21. mjr Piotr POSZWA

22. por. Leon PALOWSKI
23. por. Leszek WOŹNIAK
24. kpt. Stanisław SZYMCZAK
25. por. Bogusław URBAŃSKI
26. kpt. Tadeusz GONCZERZEWICZ
27. kpt. Bronisław KUCZYŃSKI

WYKAZ ZAŁÓG MIECZA WYSTAWIANEGO PRZEZ 8. PLMSz Z MIROSŁAWCA

mjr Franciszek ŻUREK
kpt. Stanisław AMBROSZCZYK
por. Emil KWECLICH
mjr Józef MAZUR
por. Jan KUCHARZEWSKI
por. Włodzimierz WESOŁOWSKI
por. Bogdan ŁĘCKI

por. Wiktor GIEŁZYŃSKI
por. Roman ŚMIGIEL
por. Ludwik KLENOWSKI
por. Jan BORER
por. Stanisław KAWKA
por. Roman JAKUBOWSKI
por. Józef PAZGAN

por. Jan OPIOŁA
por. Jerzy BOCIAN
por. Krzysztof PACEK
por. Stanisław HŁOND
ppor. Andrzej GACZEK
por. Jerzy SIEDLANOWSKI
por. Ryszard STELMASZENKO

por. Benedykt FERSKI
por. Jan RZYZYŃSKI
por. Kazimierz MINDA
por. Stefan KWIATKOWSKI
por. Zdzisław KUGIEL
por. Roman GANCZARCZYK
por. Czesław ŚLEDZIK



Powyżej: Samoloty Lim-6bis ustawione na pasie startowym w Sochaczewie w oczekiwaniu do startu przed próbą generalną. (zdj. WAF)

zakręt o 180° na kurs bojowy, a po 20 sekundach taki sam manewr wykonywał drugi miecz. Po wykonaniu tych manewrów oba miecze leciały obok siebie na kursie bojowym 165°. W tym czasie następowały ostateczne korekty w obu mieczach. Prowadzący musiał dokładnie utrzymywać kierunek zgodny z przebiegiem ulicy Marszałkowskiej. Jako środki pomocnicze były wykorzystywane reflektory oraz środki dymne. Po około półtorej minuty lotu na kursie bojowym ugrupowanie przelatywało nad trybuną honorową. Na wysokości m. Piaseczno ugrupowanie wykonywało zakręt w prawo, tak aby powrócić powrotem do kolumny mieczy. W takim ustawieniu ugrupowanie leciało na Sochaczew z kursem 280°. Rozpuszczanie mieczy odbywało się w odwrotnej kolejności, najpierw drugi prowadzony przez mjr. F. Żurka, a następnie pierwszy. Rozpuszczanie miecza do lądowania odbywało się od końca: trójkami i parami w odstępach czasowych co 10 sekund. Taki sposób rozpuszczania gwarantował bezpieczną odległość pomiędzy lądującymi wynoszącą około 2800 m.

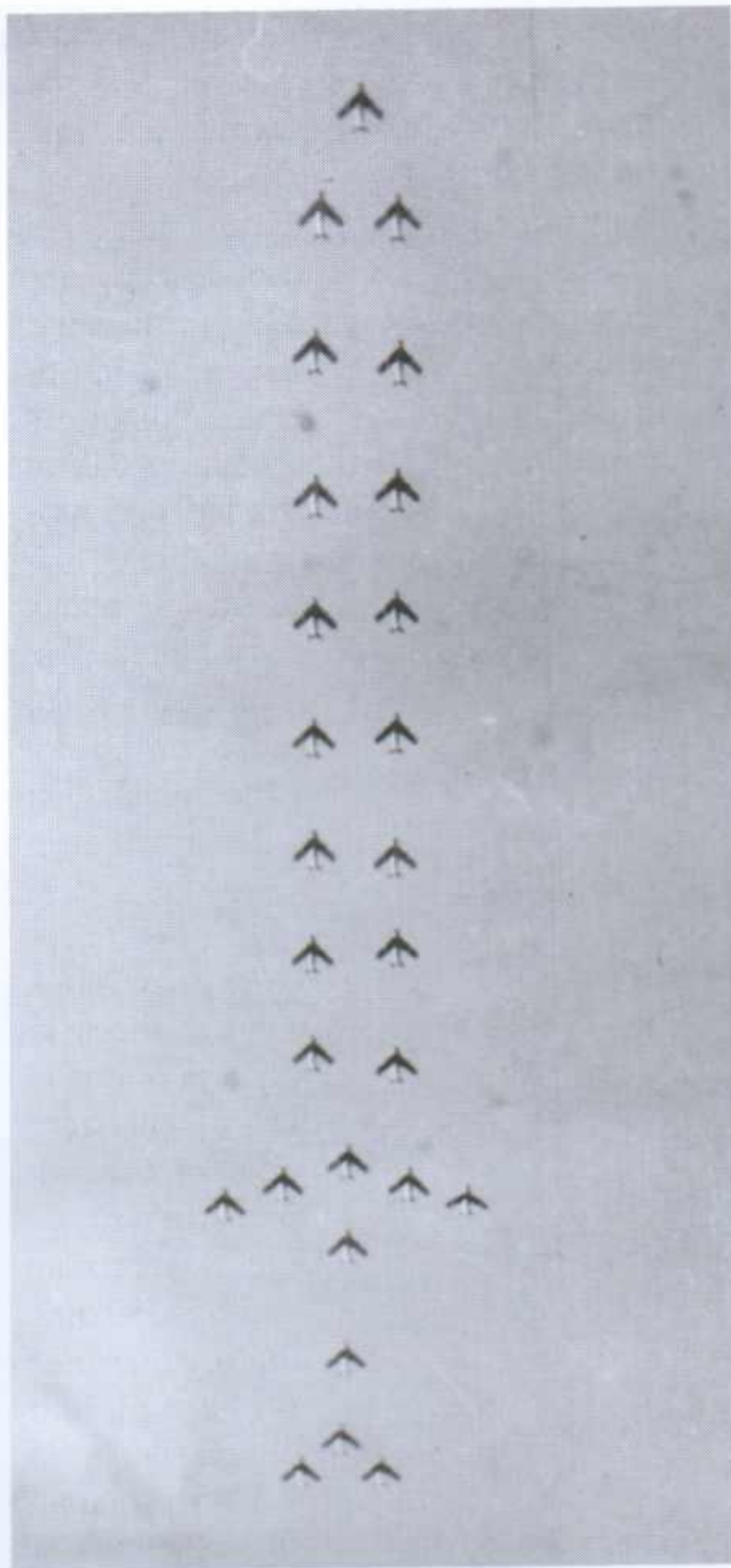
Podczas jednego z prowadzonych treningów w dniu 11 lipca wydarzył się wypadek lotniczy, który jednak zakończył się pomyślnym przymusowym lądowaniem samolotu TS-11 Iskra z ugrupowania lidera. Po starcie samolotu lidera An-12 oraz towarzyszących mu Iskiei, po wykonaniu zbiórki na wysokości 400 m, lider skierował ugrupowanie na drogę bojową. Po kilkunastu minutach lotu, w rejonie granic Warszawy na samolocie pilotowanym przez mjr. Kazimierza Marciniaka pojawił się w dyszy wylotowej biały dym. Zauważył to lecący obok mjr. Czesław Kowalski, który natychmiast powiadomił pilota i kierownika lotów. Po chwili mjr. Marciniak podjął decyzję opuszczenia ugrupowania i lądowania awaryjnego poza granicami gęstej za-



Powyżej: Podczas prowadzenia treningów w powietrzu ugrupowanie było fotografowane przez samolot towarzyszący. Wykonana dokumentacja fotograficzna była potem przedmiotem analiz podczas planowania kolejnych treningów. (arch. M. Mikołajczuk)

Poniżej: Podczas prowadzenia treningów zgrywających w dniu 16.07.1969 r. miał miejsce wypadek z udziałem samolotu TS-11 Iskra ze składu ugrupowania lidera. Pilot mjr. K. Marciniak lądował przymusowo w terenie przygodnym. (arch. M. Mikołajczuk)





Powyżej: Ugrupowanie miecza grunwaldzkiego sfotografowane podczas treningu w powietrzu. (arch. M. Mikołajczuk)
 Poniżej: Pamiątkowe zdjęcie grupowe ekipy tworzącej miecze grunwaldzkie wykonane na lotnisku w Sochaczewie. (arch. J. Kozarek)

budowy Warszawy. Po pewnym czasie wybrał stosunkowo dogodne miejsce i przymusowo wylądował na kadłubie bez wypuszczonego podwozia. Lądowanie miało miejsce na równym polu, pół kilometra na pld.-wsch. od Powsina. Przyczyną wypadku była awaria silnika na skutek uszkodzenia łopatek turbiny silnika. Samolot (nr fabr. 1H-0411) został poważnie uszkodzony. Pilot wyszedł z tego wypadku bez szwanku na zdrowiu. W kilka dni później na zgrupowanie do Modlina przybył Minister Obrony Narodowej, który odznaczył mjr. Marciniaka.

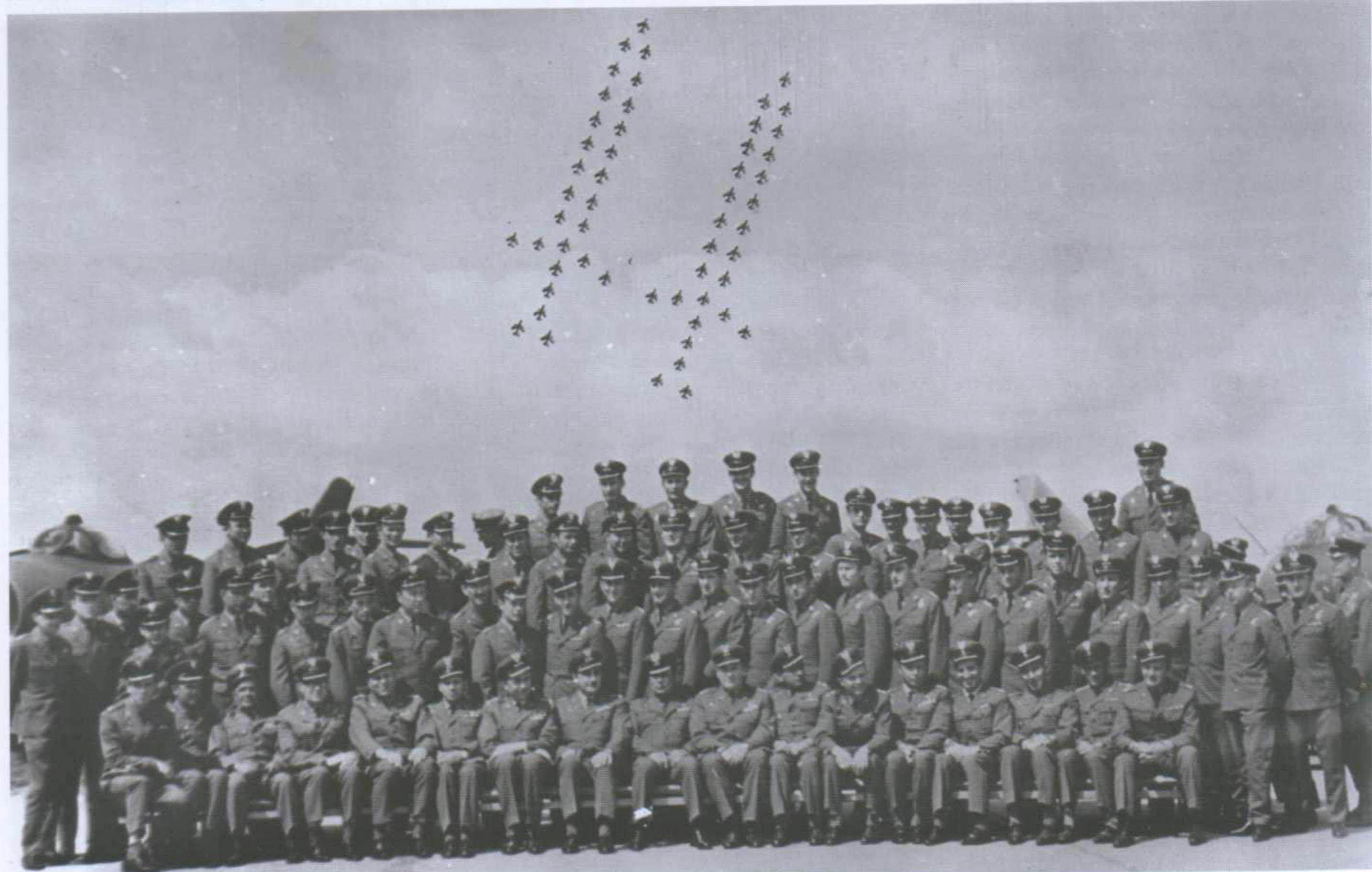
Próba generalna odbyła się nad Warszawą 21 lipca we wczesnych godzinach rannych. Wszystkie ugrupowania przeleciały zgodnie z opracowanym harmonogramem. Gdy nadszedł długo oczekiwany termin defilady 22 lipca niestety plany pokrzyżowała aura. Niska podstawa chmur oraz słaba widzialność pozioma wykluczyły zrealizowanie I wariantu. Kierownictwo defilady powietrznej zdecydowało się na wariant III - przelot śmigłowców. O godzinie 10.00 rozpoczęła się wielka defilada, najpierw przemaszerował rzut pieszy, który tworzyły pododdziały różnych rodzajów wojsk, akademii i szkół oficerskich, chorążych i podoficerskich. Następnie przedefilowała kolumna wojsk zmechanizowanych, a na końcu przeleciały śmigłowce, które zaprezentowane były po raz pierwszy w takiej liczbie. Mała wysokość lotu oraz zwarte ugrupowania wzbudziły wśród zgromadzonej publiczności wielki zachwyt. W tym czasie setki załóg samolotów odrzutowych mogły podziwiać tę imprezę na ekranach odbiorników telewizyjnych. Jeszcze w tym samym dniu cały skład osobowy

tworzący ugrupowanie mieczy grunwaldzkich rozpoczął przygotowania do powrotu na macierzyste lotniska. W dniu następnym po przeprowadzeniu niezbędnych odpraw i przygotowań nastąpiło przebazowanie rzutu powietrznego do Piły i Mirosławca.

Mimo, iż załogi nie zaprezentowały swoich umiejętności i możliwości nad tysiącami zebranych mieszkańców stolicy, to jednak ich wysiłek nie poszedł na marne. Personel latający i naziemny nabył kolejne, jakże cenne doświadczenia z zakresu planowania, organizacji, przemieszczania, oraz wykonywania trudnych zadań grupowych w powietrzu. A takie elementy jak: szybki start wielu grup samolotów, ich zbiórki w wyznaczonym rejonie, czy przelot i manewrowanie złożonymi ugrupowaniami, to cenne doświadczenie mogące znaleźć zastosowanie w potencjalnych działaniach bojowych. Oczywiście wykorzystanie lotnictwa wojskowego do celów propagandowych, w okolicznościach narastającego kryzysu gospodarczego i społecznego, było na pewno elementem niezbyt prawym moralnie i logicznym. Ale jak się wówczas mówiło „wojsko służyło narodowi”, a przywódcy partyjno-rządowi musieli akcentować swoje „osiągnięcia”, choć chyba sami w to już nie bardzo wierzyli.

Marian Mikołajczuk
 Jerzy Kozarek

Autorzy składają serdeczne podziękowania Panu płk. dypl. pil. Klaudiuszowi Jamrożakowi, uczestnikowi tych wydarzeń, za pomoc i wsparcie przy opracowaniu tego materiału.



Lim „1308”



Decyzją dyrekcji WZL-2 SA oraz dzięki wysiłkowi pracowników WZL-2 w Bydgoszczy miłośnicy historii polskich skrzydeł mogli podziwiać odnowiony samolot LiM-5 /zdj. 1/. Pierwszy publiczny pokaz odnowionego samolotu miał miejsce w maju, podczas tegorocznych targów Air Fair 2008 w Bydgoszczy. Staraniem dyrekcji Pomorskiego Muzeum Wojskowego w Bydgoszczy samolot zaprezentował się z „pilotem” w kabine. Ubiór manekina był zgodny z ubiorem pilota lat 60-tych /zdj. 2/.

Samolot wyprodukowany w zakładzie w Mielcu w dniu 05.07.1958 roku przez 33 lata wiernie służył polskiemu lotnikom. Skasowany w dniu 05.03.1991 roku przez następne 5 lat oczekiwał na decyzję o dalszym losie. 11.06.1996 roku przewieziony transportem samochodowym z Bazy Sił Powietrznych w Mierzęcicach do Bydgoszczy /zdj. 3/. Po ponownym montażu został po raz pierwszy odnowiony przez pracowników WZL-2. Niestety, podczas malowania zmieniono mu numer taktyczny z 1308 na 1302. Z takim fikcyjnym numerem samolot stanął w Ekspozycji Muzeum Sprzętu Bojowego 2. Korpusu Obrony powietrznej Bydgoszcz. Próby powrotu do właściwego numeru zostały doprowadzone do szczęśliwego finału W 2005 roku, podczas kolejnego odnowienia powłok lakierniczych na samolocie /zdj. 4/. Od tego czasu samolot prezentował już swoje oryginalne malowanie z okresu służby w jednostkach bojowych i szkolnych, w których przypadło mu służyć. W 2008 roku, decyzją Ministra Obrony Narodowej, wszystkie samoloty będące w ekspozycji na lotnisku w Bydgoszczy zostały przekazane do Pomorskiego Muzeum Wojskowego, gdzie w przyszłości będą tworzyć specjalną ekspozycję lotniczą. Do czasu uzyskania odpowiedniej lokalizacji na terenie miasta, cała ekspozycja znalazła chwilowe schronienie na terenie WZL-2. Wykorzystując chwilowy postój samolotów na terenie zakładów wykonano ponownie odnowienie powłok lakierniczych na samolocie LiM-5 „1308”. W zakres prac „remontowych” weszło również odnowienie wnętrza kabiny pilota, odnowienie fotela wyrzucanego i oczyszczenie osłony kabiny. W ramach prac nad ekspozycją muzealną odnowiono też samolot MiG-21 (2001), oraz dokonano niezbędnych prac remontowych na samolocie Su-7BM. Przy tej okazji również ten samolot powrócił do swego oryginalnego numeru taktycznego „03”. Przez cały okres ekspozycji na samolocie tym był namalowany fikcyjny numer „3117”, będący numerem jednostki wojskowej w Bydgoszczy, w której służył.

Remigiusz Gadacz

ZLOT 2008

Tekst i zdjęcia: Wacław Hołyś



27 maja na lotnisku w Krzesinach lądowały kolejno samoloty i śmigłowce biorące udział w corocznych ćwiczeniach, w tym roku pod kryptonimem „ZLOT 2008”. Celem ich jest potwierdzenie w formie praktycznego i teoretycznego egzaminu, umiejętności kadry kierowniczej poszczególnych formacji lotniczych Sił Powietrznych. Także ekipy techników teoretycznie i praktycznie przyjmowały swoje maszyny po przylocie i odtwarzały ich gotowość bojową przygotowując do powrotu na macierzyste lotnisko.

Jechałem do Krzesin z pewną obawą, bowiem biuro prasowe zarejestrowało około 140 fotoreporterów i dziennikarzy z kraju i zagranicy chętnych do wykonania zdjęć reportażowych z tych ćwiczeń. Na miejscu okazało się, że wedle powiedzenia „chcieć to móc”, poradzono sobie z tym problemem znakomicie. Nie było tłoku i każdy mógł wykonać zdjęcia zarówno startujących i lądujących samolotów jak i kołujących na wyznaczone miejsce na płycie postojowej.

Po raz pierwszy fotoreporterzy mogli zrobić zdjęcia samolotów F-16 z podwieszonym uzbrojeniem. Ciekawostką był też przylot śmigłowca transportowo-desantowego Mi-17-1W z partii przeznaczonych do misji w Afganistanie. Śmigłowiec otrzymał ważące około tony opancerzenie kompozytowe ochraniające przestrzeń załogową oraz jego żywotne elementy. Modernizacji dokonano w Zakładach Remontowych WZL-1 w Łodzi. Zamontowano też na nim rozpraszacze gazów wylotowych i moduł promienika zakłócającego głowice samonaprowadzające się na źródło ciepła. Zainstalowano także zintegrowany system łączności i wyrzutniki flar ASO-2W. Oprócz stanowisk strzeleckich w oknach śmigłowca dodatkowo przygotowano w tylnej części kabiny ładunkowej mocowania dla pięciu karabinów maszynowych, których użycie będzie jednak możliwe dopiero po zdjęciu wrót ładunkowych.

Na ZLOT przylecieli dowódcy na samolotach MiG-29, Su-22M4, TS-11, Jak-40, PZL-130TC-1, CASA C-295, M-28 i śmigłowcach Mi-2, Mi-17-1W, W-3WA. W gotowości stał także ratowniczy Mi-8RL.

Na koniec grupa poszukiwawczo-ratownicza z Bydgoszczy zademonstrowała przy użyciu śmigłowców W-3WA, zadanie COMBAT SAR polegające na odnalezieniu i podjęciu rozbitka w osłonie drugiego śmigłowca.

Wacław Hołyś

1. Uzbrojony F-16 na płycie lotniska w Krzesinach. Samolot ma założone konforemne zbiorniki paliwa.

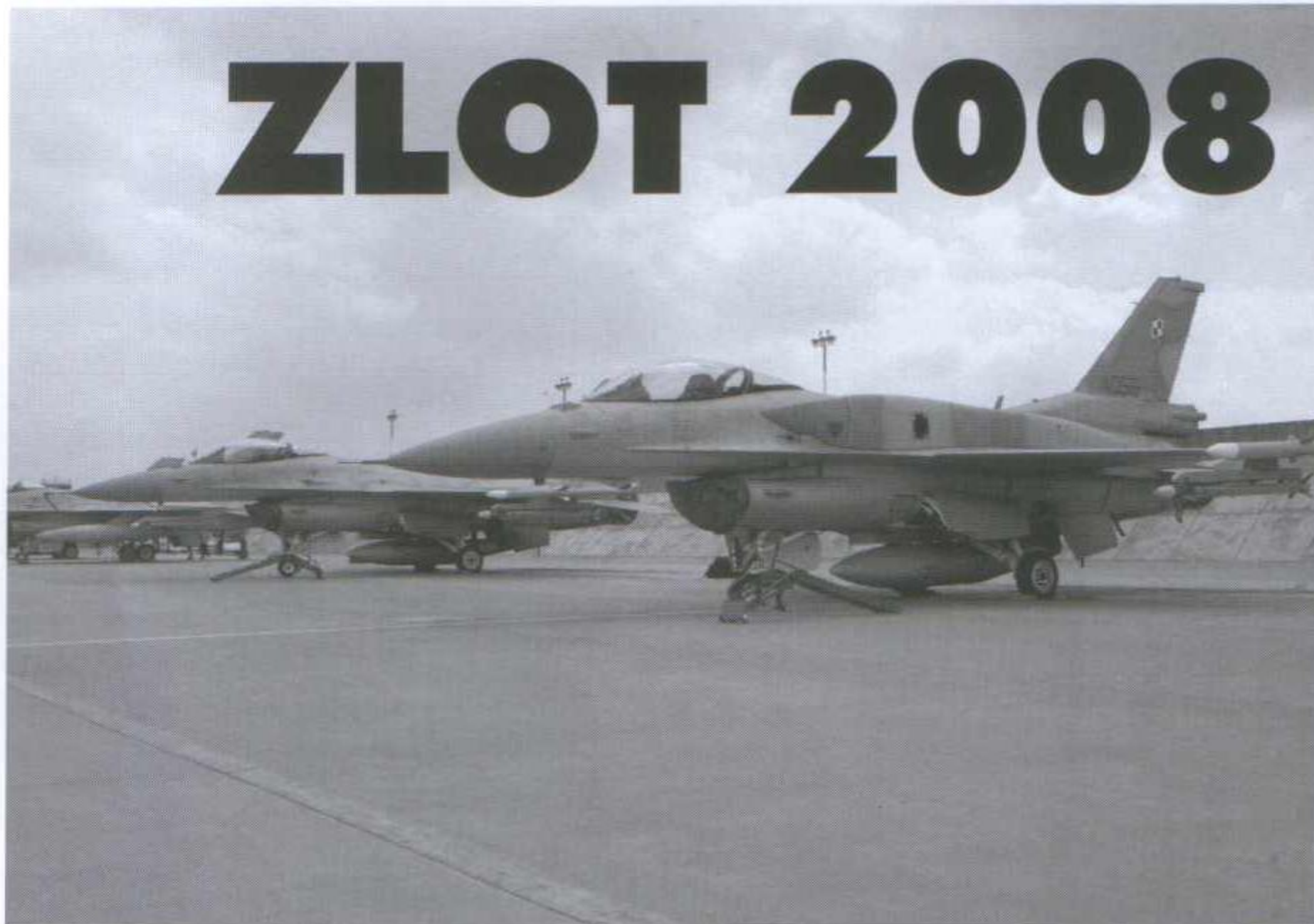
2. Pocisk rakietowy AIM-9X SIDEWINDER i trzypunktowy zamek bombowy TER-9A pod skrzydłem samolotu F-16.

3. M-28B kołuje po wylądowaniu.

4. Mi-17-1W przystosowany do wykonywania nowych zadań w Afganistanie.

5. F-16 uzbrojony w zaawansowany pocisk rakietowy klasy powietrze-powietrze średniego zasięgu AIM-120 AMRAAM.

6. Ratowniczy Mi-8RL.



Fotoreportaż



DĘBLIN PRZEBAZOWANY

Szkolenie lotnicze w Polsce prowadzone jest obecnie w dwóch Ośrodkach Szkolenia Lotniczego (OSL) w Dęblinie i Radomiu. Ze względu na remont pasa startowego oraz dróg kołowania szkolenie podchorążych 1. OSL zostało jesienią 2007 r. przeniesione z Dęblina do Radomia. Przez okres dziewięciu miesięcy z radomskiego lotniska od poniedziałku do piątku każdego dnia piloci wykonywali loty na samolotach szkolno-bojowych TS-11, szkolnych PZL-130 Orlik oraz maszynach M-28 Bryza. Pomimo remontu lotniska Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych zdecydowano się na kontynuację szkolenia śmigłowcowego na macierzystym terenie.

W związku z zaliczeniem przez podchorążych kolejnych etapów szkolenia lotniczego instruktorzy zaczęli przygotowywać się do kolejnego zadania w ramach zajęć praktycznych, jakim jest lot na poligon z użyciem bojowych środków rażenia. Niestety z powodu ograniczeń w ruchu nad wyznaczonymi strefami w okolicach Radomia oraz samego poligonu Jagodne, postanowiono tą część szkolenia przenieść do Mińska Mazowieckiego. Wybór nie był przypadkowy, ponieważ lotnisko to posiada wyznaczony korytarz powietrzny, którym po kilkunastominutowym locie można bez problemów znaleźć się w strefie poligonu. Cała trasa jest zamknięta na czas lotów i korzystają z niej tylko piloci 1. Ośrodka Szkolenia Lotniczego, którzy pod bacznym okiem instruktorów uczą się dość skomplikowanych procedur korzystania z samego poligonu jak i zwalczania obiektów naziemnych za pomocą działka pokładowego NR-23 o szybkostrzelności od 800 do 900 strzałów na minutę. Podczas nauki wykorzystywane są głównie pociski zapalająco-smugowe, ponieważ szkolony pilot może dostrzec wystrzeloną serię pocisków oraz dodatkowo może w czasie wykonywania strzelania przeanalizować tor lotu pocisku poprzez smugi, które ciągną

się za pociskami do 1200 metrów po wylocie z lufy działka.

Szkolony podchorąży wraz z instruktorem wykonują od 6 do 9 zejść na wybrane cele poligonowe. Pierwsze budowane manewry mają charakter typowo szkolny i nie kończą się użyciem działka. W kolejnych dwóch, trzech zejściach młody pilot wykonuje atak na wybrane cele naziemne z uży-

ciem broni pokładowej, następnie wychodzi ze strefy poligonu. Jako zadanie dodatkowe piloci często wykonują kolejne ataki na wcześniej ostrzelane obiekty celem wzrokowej identyfikacji trafień lub fotografują przy użyciu aparatu fotograficznego umieszczonego pod kadłubem samolotu efekty swojego strzelania i wracają na lotnisko w Mińsku Mazowieckim. Cały lot po starcie z mińskiego lotniska trwa około 40-50 minut, podczas gdy z Radomia po uwzględnieniu wszystkich stref zamkniętych oraz odpowiednich miejsc wejścia w strefę poligonu trwałby grubo ponad godzinę, co znacznie spowolniłoby cały proces szkolenia poligonowego kilkudziesięciu młodych podchorążych.

Na lotnisko, na którym na co dzień stacjonuje 1. eskadra lotnictwa taktycznego, przebazowano 9 samolotów o numerach bocznych: 1232, 1409, 1413, 1606, 1610, 1622, 1718, 1901, 1917. Wśród nich jest najstarszy egzemplarz, jaki dziś lata w całych Siłach Powietrznych o numerze 1232, który został wyprodukowany 17 maja 1977 roku. Obecnie, po przejściu dwóch remontów głównych i 33 latach służby nadal służy do szkolenia podchorążych. Niestety, pozostałe maszyny również nie należą do najmłodszych i ich wiek waha się w granicach od 23 do 33 lat. Zdarza się więc, że podchorąży wykonujący lot na poczciwej Iskrze jest młodszy nawet o 8 lat od swojego samolotu!



Powyżej: Samoloty TS-11 Iskra obsługiwane są pod gołym niebem przez techników 1. OSL. Poniżej: Jeden z dwóch przebazowanych egzemplarzy noszących kamuflaż z Siemirowic. Samolot trafił potem do Łasku, ostatecznie znajduje się na stanie dęblińskiej szkoły.



Podobna sytuacja miała miejsce w latach 80-tych przed wprowadzeniem do uzbrojenia samolotów Su-22, kiedy w pułkach myśliwsko-bombowych służyły samoloty Lim-6 różnych odmian. Większość pilotów była wówczas młodsza od swoich maszyn.

Niestety, Siły Powietrzne nie są zainteresowane modernizacją i przedłużeniem żywotności Iskry. Powodów jest co najmniej kilka, jednak najważniejsze z nich to zaawansowany wiek maszyn i ich wysokie wyeksploatowanie, niemożność wymiany na mocniejszy silnik i foteli katapultowych, które pamiętają czasy wspomnianych wyżej Limów. I choć przygotowano pokazowy egzemplarz modernizacji tego samolotu zunifikowany z kabiną maszyn F-16 nikt z dowództwa nie był i nie jest zainteresowany tą doraźną formą poprawy właściwości samolotu.

Kolejne miesiące intensywnego szkolenia przyniosą ze sobą włączenie do lotów poligonowych kolejnych elementów i nowego uzbrojenia. Podchorążowie będą wykonywać loty z bombami ćwiczebnymi P-50 oraz wyrzutniami niekierowanych pocisków raketowych Mars-4. Tym samym wzrośnie również poziom trudności zadań wykonywanych na poligonie Jagodne.

Zakończenie przebazowania planowane jest na wrzesień, jednak personel i samoloty 1. OSL nadal pozostaną na „obczyźnie”, gdyż planowane prace remontowe w Dęblinie powinny zakończyć się dopiero na początku 2009 r. Jednak wszyscy ludzie lotnictwa bezpośrednio jak i pośrednio związani z kolebką szkolenia lotniczego zgodnie podkreślają, iż remont chluby polskich skrzydeł, jakim jest niewątpliwie baza dydaktyczna wraz z lotniskiem w Dęblinie daje nadzieje, że znana na całym świecie szkoła lotnicza nie zniknie z lotniczej mapy Polski a w niedalekiej przyszłości będzie tętnić życiem wykorzystując nowo zakupione samoloty do szkolenia zaawansowanego.

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



Powyżej: Powrót z poligonu. Pilot wykonuje ciasny zakręt nad lotniskiem i rozpoczyna budowanie manewru lądowania.



Powyżej: Ostatnia kontrola przyrządów pokładowych przed lotem. W pierwszej kabynie sprawdzenia dokonuje młody podchorąży.

Poniżej: CPPS w Mińsku Mazowieckim. Do startu na oblot pogody szykują się piloci z 1. OSL.



LOTY których nie było...



Część 1

Major Teofil Pożyczka przez ostatnie lata swojego życia praktycznie nie opuszczał szpitala. Dotknięty poważną chorobą do końca pozostawał jednak aktywnym, utrzymując kontakty ze swymi wojennymi kolegami, na swój sposób uczestnicząc w życiu środowisk emigracyjnych. 17 października 1971 roku, trzy lata przed śmiercią (zmarł 28.10.1974 r. w wieku 62 lat), w szpitalu Stowmarket w hrabstwie Suffolk napisał list, będący czymś w rodzaju spowiedzi. Adresowany do ppłk. pil. Józefa Ostrowskiego, w czasie wojny oficera łącznikowego w Dyrektoracie Lotniczej Współpracy Sojuszniczej i Łączności z Zagranicą, mówi o nie znanych do tej pory wydarzeniach mających miejsce na lotnisku Faldingworth.

List jawi się w tym wypadku jako forma dokumentu historycznego, który warto przedstawić. Poza poprawkami interpunkcyjnymi i literowymi, tekst zachował swą wersję oryginalną, uzupełnioną jedynie o uwagi, które były niezbędne.

Droga do latania była dla Pożyczki dość długa. Po praktyce w Państwowej Wytwórni Broni w Radomiu, gdzie w 1927 r. pracował przy montażu łuf karabinowych, zdecydował się związać swą przyszłość z mundurem. W 1936 ukończył warszawską Szkołę Podchorążych Lotnictwa (Grupa Technicznej - II promocja), a wzbuch wojny zastał go w stopniu podporucznika pełniącego funkcję oficera nadzoru technicznego w CWL Dęblin.

W styczniu 1940, w jednej z pierwszych grup, trafił do Eastchurch na „Wyspie Ostatniej Nadziei”, by po przeszkoleniu w Redhill i 18. OTU w Hucknall wykonywać loty bojowe w 301. DB od początku jego istnienia.

Kiedy na wiosnę 1944 obejmował dowództwo 300. Dywizjonu im. Ziemi Mazowieckiej, jednostka - ostatnia nasza formacja typowo bombowa - przechodziła transformację. Zmieniało się wyposażenie, pocziwie Wellingtony X zastępowały czterosilnikowe Avro Lancastera a dywizjon przeprowadzał się z Ingham do Faldingworth. Nim oficjalnie w kwietniu objął dowództwo, przez trzy miesiące wraz z załogami Eskadry B szkolili się na nowym sprzęcie w 1. Lancaster Finishing School w Hemsall.

Ktoś do Pana, Panie Majorze...

Obowiązki dowódcy tak dużego dywizjonu wymagały silnej ręki, mocnego charakteru i wielkiej prężności. Zwyczajna służba to wszak jedno, co zaś działo się za jej kulisami to drugie. W 1971 r. major

Pożyczka z perspektywy lat wspominał:

„(...) podczas mojej kadencji jako d-ca 300 dyw., która trwała półtora roku [niecały rok, bo od kwietnia 1944 do lutego 1945 roku - przyp. autora], zaszły dwa zasadnicze wydarzenia, które wpłynęły decydująco na stosunki polsko-angielskie, jak również decydująco na całe życie dyw. 300^o. Pierwsze wydarzenie to konferencja w Jalcie¹, drugie to Powstanie Warszawskie. W obydwu tych historycznych wydarzeniach dywizjon 300 był bardzo zaangażowany pośrednio lub bezpośrednio. Od samego początku, kiedy zaczęłam przeskalać dywizjon na Lancasterach, załogi przeszkolone były odysane do Włoch do dyw. 301, skąd latały do Polski.”

Mowa oczywiście o sześciu załogach przeniesionych do 1586. Eskadry w lutym, przed objęciem dowództwa przez Pożyczkę. Były one jeszcze na etapie szkolenia i przed osiągnięciem zdolności operacyjnej 300. DB na Lancasterach. Oczywiście odbyło się to na możliwościach bojowych jednostki. Następnym dużym postępiem było przeniesienie do Włoch ośmiu załóg w sierpniu. Te dane nie uwzględniają lotników, którzy trafili do Brindisi po ukończeniu kolejki w 300.DB.

„(...) Na samym początku mojej kadencji przyjechał w wielkiej tajemnicy gen. Anders, ppłk Rudkowski i ppłk Bohuszewicz. Przywiózł ich płk Beill. Nikt o tym nie wiedział i mieliśmy wielką, tajemniczą konferencję na polu,

z tyłu za hangarem na drugim końcu lotniska. Gen. Anders wytłumaczył mi, że Anglicy nas sprzedali i od tej chwili dywizjon polski, włącznie z dyw.300, będą pracować dla Kraju tylko. Od tego czasu zaczęła się moja gehenna jako dowódcy dywizjonu. Jestem przeciw Polakom, z drugiej strony żądano ode mnie rzeczy niemożliwych. Po pierwsze zabrali pierwsze dwanaście przeszkolonych przede mną osobiście załóg. Następnie też chcieli zabrać, lecz Anglicy zatrzymali i zagrozili, że jeśli jeszcze jedną załogę oddam, rozwiążą dywizjon całkowicie.”¹⁴

W tym momencie warto zwrócić uwagę na kilka, wydaje się, istotnych szczegółów. Abstrahując od tego, czy przyłot tak wysokiej rangi oficerów umknąłby uwadze personelu lotniska Faldingworth (brak śladów w dokumentach dywizjonu), trzeba odnotować, że mała precyzja majora Pożyczki może działać na niekorzyść jego relacji. Początkiem „kadencji” można określić miesiąc kwiecień lub maj 1944 r. Jeśli więc przyjmie my takie założenie, wykluczył należy udział w spotkaniu ppłk. Romana Pożyczkowskiego. Ten był dowódcą 301. DB został mianowany szefem Wydziału Lotniczego Komendy Głównej AK. W nocy z 25 na 26 stycznia 1943 r. poleciał wraz z załogą F/O Króla i został zrzucony nad Polską. Jego obecność w Anglii we wczesnych miesiącach 1944 r. była niemożliwa i wszelki jego udział w rozmowach z Pożyczką można ewentualnie rozpatrywać po 30 maja. Właśnie wtedy na pokładzie Dakoty F/Lt O'Donavana wrócił z okupowanej Polski¹⁵.

Zastanawiająca jest tutaj również rola generała Władysława Andersa. Oczywiście trudno w stu procentach wykluczyć krótką podróż do Anglii „Naszego Mojżesza”, jak nazywali go jego żołnierze, pamiętający jednak o tle historycznym takiej ewentualnej wizyty. 2. Korpus¹⁶ zaangażowany był w walki we Włoszech, szczególnie więc w okresie kwiecień-maj wizyta dowódcy na Wyspie musiałaby wynikać z jakichś nadzwyczajnych okoliczności. Już 11 maja (operacja „Diadem”) poprzez drogę nr 6 „via Casilina” w stronę Monte Cassino ruszyło pierwsze natarcie 5. Kresowej Dywizji Piechoty pod wodzą gen. Nikodema Sulika oraz 3. Dywizji Strzelców Karpackich z gen. Bronisławem Duchem na czele¹⁷.

Pomimo, że po krwawych walkach 18 maja żołnierze 12. Pułku Ułanów Podolskich zatknęli flagę polską na klasztornym wzgórzu, boje 2. Korpusu o Piedimonte i Monte Cairo trwały nadal aż do 31 maja. Obecność gen. Andersa, współpracującego z dowódcą 8. Armii generałem Oliverem Leese teoretycznie była konieczna. Z drugiej jednak strony wykluczyć nie można, że na krótki czas dowodzenie objął następny w hierarchii generał Kazimierz Szyzko-Bohusz, jeśli jakieś wydarzenie nadzwyczajnej rangi zmusiło Andersa do odlotu. Cóż jednak wówczas mogło być tak palące? Dopiero z końcem maja 2. Korpus został złuzowany i przegrupowany do Cambosasso. Inna sprawa, że istnieje też rejestr lotów wy-

konywanych przez Andersa i, o ile wierzyć można jego dokładności, o żadnej długodystansowej podróży nie ma tam ani słowa⁸. Kilka lokalnych lotów świadczy zaś o obecności generała we Włoszech.

Gdyby trzeba było wskazać osobę w randze zbliżonej do Władysława Andersa, której uczestnictwo w owym tajnym spotkaniu byłoby prawdopodobne, można pokusić się, spekulując rzecz jasna, o generała Stanisława Tatara. Wraz z ppłk. Dorytycz-Malewiczem w kwietniu 1944 roku trafił do Anglii z Polski; od razu rozpoczął swój pobyt wieloma drastycznymi posunięciami i przejął odpowiedzialność za operacje lotnicze do Polski. Teoretycznie mógł szukać możliwości uzyskania pomocy dla planowanego powstania w Faldingworth. Pamiętajmy też, że już w 1943 roku rozważano możliwość wysłania polskich dywizjonów do kraju, do czego w swych raportach ostrożnie podchodził gen. Iżycki. Wszelkie za i przeciw podpowiadały najbardziej optymistyczny scenariusz możliwy do przeprowadzenia dopiero w 1945 roku. Emisariusz, W/Cdr Biały, który z wersją Iżyckiego trafił do Polski, nie wpłynął na ostudzenie gorączkowych apeli podziemia.

Jeszcze dalej posunął się Naczelny Wódz, generał Sosnkowski żądając przeniesienia 300. Dywizjonu z Bomber Command do lotnictwa spacyjnego. Tej decyzji, pozbawiającej PSP ostatniego ciężkiego dywizjonu bombowego sprzeciwił się ACM Harris. Sosnkowski w liście do generała Mateusza Iżyckiego z 13 sierpnia 1944 roku grzmiał:

„...Jeżeli ostatni list Marszałka Evila przekreśla i to w sposób wyraźny możliwość użycia naszych jednostek bojowych na korzyść wsparcia powstania w jakiegokolwiek formie - jest to przede wszystkim winą Dowódcy Sił Powietrznych, który jako ekspert fachowy nie potrafił

udowodnić władzom brytyjskim, że istnieją możliwości takiego wsparcia. Co więcej, na moje pytanie Pan General odpowiadał zawsze, że ze względu na odległość baz, możliwości tych nie ma, nawet dla naszego lotnictwa bombowego, nie mówiąc już o myśliwskim. Zresztą jeśli chodzi o dyon 300 zawsze była mowa tylko o użyciu go dla umocnienia przetrutów”⁹.

Naczelny Wódz szukał poparcia u Ministra Lotnictwa Sinclaira, prosząc o skierowanie wyprawy bombowej z Anglii. Wiążącą jednak była odmowa Bomber Command. Takie zadanie bez międzylądowania (a na takowe nie godzili się Rosjanie) byłoby samobójstwem.

Toczyły się też rozmowy na temat uży-

cia polskich spadochroniarzy, ale sytuację komplikował plan wykorzystania żołnierzy gen. Sosabowskiego podczas operacji „Overlord”. Mimo, że Brygada Spadochronowa została stworzona, by w odpowiednim momencie trafić do Polski, rozwój wypadków tą wizję przekreślił.

Jakby na problem jednak nie spojrzeć, ewentualna rola generała Andersa dalej pozostaje niejasną, wątpliwe też jest, pomijając stan zdrowia oraz upływ czasu, aby Pożyczka pomylił dowódcę 2. Korpusu z Tatarem czy tym bardziej z Sosnkowskim.

Pozostałe osoby, których udział w tajnym spotkaniu w Faldingworth sugeruje W/Cdr Pożyczka to między innymi ppłk



Powyżej: Naczelny Wódz gen. Sosnkowski, zwolennik powierzenia 300. Dyonowi roli ubezpieczenia przetrutów do okupowanej Polski podczas wizyty w 2. Korpusie w towarzystwie gen. Andersa. (arch. P. Sikora)

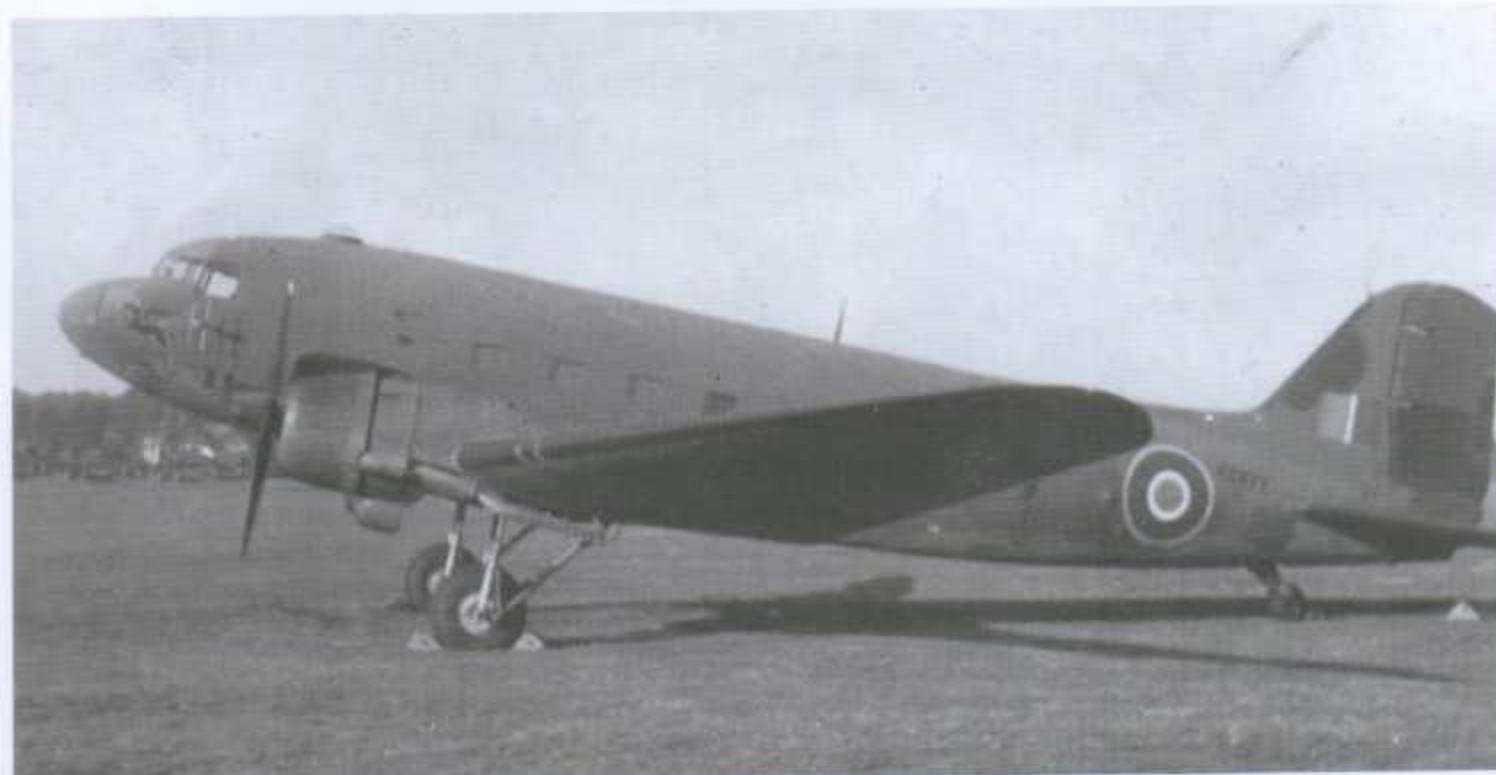
Poniżej: Eskadra „A” 300. Dyw. Bomb. W środku siedzi ówczesny dowódca dywizjonu major Teofil Pożyczka. (arch. T. Zych)





Z lewej: Plk. Robert Beill, był jednym z tych oficerów, którzy rzekomo odwiedzili lotnisko Faldingworth, namawiając W/Cdr Pożyczkę do wykonywania lotów do Polski. (arch. W. Sankowski)

Z prawej: Plk. Roman Rudkowski zdaniem Pożyczki też uczestniczył w tajemniczych wizytach złożonych dowódcy 300. Dyw. Bomb. (arch. W. Sankowski)



Powyżej: Dakota z 267. Squadronu RAF. Ten samolot lądował w Polsce w ramach operacji „Most” dwukrotnie. Na jego pokładzie z Polski powrócił plk. pil. Rudkowski a następnie przywieziono zdobyte części rakiety V2. (arch. W. Włodarczyk)

Poniżej: Polski Lancaster BH-M. Jedna z wielu maszyn 300. DB, które wykonywały strategiczne loty bombowe nad Niemcy. (arch. L. Latawiec)



obs. Władysław Bohuszewicz, który szefował Wydziałowi Studiów Operacyjnych, wcześniej zaś Wydziałowi Technicznemu Generalnego Inspektoratu PSP. To on należał do grupy oficerów bojkotujących udział w przyjęciu w ambasadzie sowieckiej w Londynie 22 lutego 1943 r.¹⁰

Major Pożyczka wymienia też nazwisko plk. pil. Roberta Beilla, jednego z dowódców 305. DB a wówczas oficera łącznikowego przy Bomber Command, który w styczniu 1945 roku objął dowodzenie nad lotniskiem Faldingworth.

Kto miał przywieźć Wunderwaffe?

„Następną wizytę - kontynuuje Pożyczka - miałem znów w przeciągu około trzech tygodni. Tym razem przyleciał tylko plk. Rudkowski i plk. Beill jako pilot.”

Co ciekawe o wizycie Beilla z 30 maja 1944 r. wspomina zastępca dowódcy PSP Stanisław Karpiński, aczkolwiek na jego relację należy spojrzeć przez pryzmat popełnionego błędu. Jako przyjmującego gości dowódcę 300. DB wymienia Stanisława Cwynara¹¹.

Oficerem towarzyszącym Beillowi był tego dnia - jak pisze Karpiński - sam Karpiński, nie zaś Rudkowski jak chce Pożyczka¹². Oczywiście, jeśli mowa o tej samej wizycie.

„Tak jak poprzednio musiało to być w największej tajemnicy, bez wiedzy polskiego lub angielskiego Komendanta Stacji. Polskim Komendantem był pplk. Dąbrowa, angielskim zaś Gr. Cpt. Ogilvy-Forbes [Niestety, i tutaj jest nieścisłość w relacji majora: dowódcami byli G/Cpt Kropiński i G/Cpt Mason -

przyp. autora]. Tym razem zażądano ode mnie żebym był przygotowany na lot do Polski z lądowaniem. Zapytałem go [kogo?] kiedy i na jakim samolocie? Odpowiedź była, że na Lancasterze i ja będę pilotem. Następnie oświadczono mi, że mam zabrać ze sobą sporo materiału, sprzętu a nawet i paraszuciarzy i że lot ma się odbyć po kryjomu, bez wiedzy Anglików. Odpowiedziałem na to, że to jest niemożliwe, raz że Lancaster nie doleci do Polski (okolice Warszawy) bez dodatkowych zbiorników, nie wyląduje i nie wystartuje z trawiastego lotniska i po trzecie - co jest najważniejsze, niemożliwością jest załadować samolot i wystartować na lot do Polski po kryjomu. Mimo wszystko nie przyjęto moich rad i przystali transport z oficerem angielskim, który nie chciał rozmawiać nawet z Komendantem Stacji. Powiedział, że jest upoważniony rozmawiać i zameldować do W/Cdr Pożyczka, „he knows everything” [on wie wszystko - przyp. autora]. W takich okolicznościach wezwał mnie Komendant Stacji i zapytał „what it is about” [o co tu chodzi? - przyp. autora]. Kiedy mu odpowiedziałem, że ja nie wiem o niczym, postawił mnie w areszcie domowym do czasu, aż on znajdzie i odkryje całą konspirację. To był pierwszy policzek dla mnie, który przeżyłem bardzo. Areszt trwał 24 godziny tylko. Ten angielski oficer został zlikwidowany [?-autor] za przyjęcie rozkazów od Polaków, bez sprawdzenia czy były zatwierdzone przez władze angielskie. Naturalnie z polskiej strony wszyscy tzn. gen. Anders, plk. Beill i pplk. Rudkowski schowali głowy w piasek i zwalili całą odpowiedzialność na mnie. Angielski Komendant Stacji orientował się jednak doskonale i wiedział, kto był inicjatorem tego szaleńczego pomysłu. [Dlaczego więc uprzednio zadawał pytania i aresztował Pożyczkę? Czy po 24 godzinach trwania aresztu poznał prawdę? - przyp. autora].

To tyle na ten temat. Następny lot do Polski miał się odbyć wkrótce. Powiedziano mi, że powtórnie ja jestem przewidziany na pilota. Nie upłynęło więcej jak trzy tygodnie, gdy niespodziewanie przyszedł posting dla mnie i miałem zameldować się natychmiast w 301 dyw. w Brindisi we Włoszech. Naturalnie nikt nie wspominał nic komu mam zdać dyw. 300, nie miałem nawet odpowiedniego d-cy Flightu, który byłby zdolny dowodzić dywizjonem chociażby chwilowo. Naturalnie wówczas angielski Komendant Stacji wkroczył w to natychmiast i mój posting został unieważniony. Tak skończyły się moje loty do Polski z lądowaniem. Naturalnie ja nie miałem pojęcia po co i w jakim celu lot ten miał się odbyć. Nikt nie odważył się powiedzieć mi, że chodziło tu o przewiezienie latającej bomby”.

Jak wynika z kolejnych zdań Pożyczki, o czym za chwilę, sytuacja o której była mowa wcześniej musiała mieć miejsce mniej więcej w maju 1944 r. Jeśli tak, to nie wcześniej niż 20 maja, gdy V2 spadła w Polsce...

Sprawę przywiezienia z okupowanego kraju rysunków dotyczących pocisku V2 oraz fragmentów samej rakiety rozwiązano w nocy 25/26 lipca, gdy bardzo niebezpieczny jednak uwieńczony sukcesem lot,

przeprowadziła załoga Dakoty z 267. Sqn w ramach operacji „Wildhorn III” (Most III). Samolot operował jednak z Włoch. Przeprowadzono też kolejną operację (Most IV), w której na ochotnika leciał generał Rayski, ale to zadanie ze względu na przerwany lot nigdy nie zostało zrealizowane¹³.

Spadochroniarze w Faldingworth

„W niespełna trzy miesiące wybuchło Powstanie Warszawskie. Tym razem - relacjonuje Pożyczka - znów miałem tajemniczą wizytę i ci sami czterej ludzie: gen. Anders, płk. Rudkowski, płk. Bohuszewicz i płk. Beill jako pilot. Przylecieli Oxfordem z lotniska Booker.”

Tu znów wielki znak zapytania. Co robiłby w Anglii Władysław Anders, podczas gdy w drugiej połowie lipca we Włoszech przebywał Naczelny Wódz gen. Sosnkowski wizytując m.in. 2. Korpus? Taka wizyta teoretycznie nie miałyby sensu, zwłaszcza, że Sosnkowskiego pożegnał 3 sierpnia a już 5 i 7 wykonywał udokumentowane podróże po Półwyspie Apenińskim. Z drugiej strony brak dokładnej daty pozostawia furtkę na interpretowanie słów Pożyczki:

„Tym razem nawet większe, szaleńcze propozycje. Cytuję ich dosłownie, gdyż pozostaną one w mojej głowie do końca mojego życia. Mowę tę miał gen. Anders: „Panie majorze, nasza droga Warszawa się pali i ludzie walcząc giną tysiącami. Mimo to Anglicy i Amerykanie odmówili pomocy twierdząc, że to już nic nie pomoże. My Polacy, tu na obczyźnie mamy swoje siły zbrojne i musimy pomóc Warszawie. Poza tym musimy zmanifestować całemu światu, że my nie skapitulujemy i pomożemy Warszawie”.

Na takie postawienie sprawy zapytałem generała jaką rolę i zadanie ma wykonać mój dyw. 300. Odpowiedź generała była natychmiastowa, że „cały dywizjon poleci na Warszawę z pomocą w ludziach i sprzęcie”. Odpowiedź moja była, że w tym celu potrzebujemy dodatkowe zbiorniki, gdyż bez nich Lancaster nie doleci tam i z powrotem do Warszawy. Na to generał odpowiedział, że mam się postarać i zażądać dodatkowych zbiorników. Odpowiedziałem mu wtedy, że w całym Bomber Command nie ma zbiorników dodatkowych, gdyż nie było potrzeby używania ich. W takim razie, odpowiedział generał, nie ma powrotu dla załóg i po zrzućeniu zaopatrzenia załogi wyskoczą nad Warszawą i przyjmą walkę na ziemi razem z Armią Krajową. Na to ja zapytałem czy to jest sugestia czy też rozkaz. Odpowiedział mi, że to jest jego rozkaz. Wtedy ja odpowiedziałem, że jest to rozkaz niewykonalny dla mnie z dwóch względów: 1. nie mogę wystartować i uciec z dywizjonem po kryjomu i bez wiedzy Anglików; 2. nie mogę dać rozkazu załogom, by poleciały na lot z którego nie ma powrotu. Ponieważ generał upierał się, zażądałem rozkazu na piśmie. Miałem bowiem nauczkę poprzednio, kiedy organizowali lot do Polski z lądowaniem. Dostałem wtedy odpowiedź, że otrzymam rozkaz na piśmie. Tak się skończyła tajna konferencja i panowie odlecieli z powrotem.”

Są natomiast ślady, że tego typu próby podejmował płk Rudkowski w stosunku do

innego dowódcy. Zawitał w Lasham, gdzie stacjonował 305. DB w ramach 2. TAF latający na samolotach Mosquito FB VI. Od 1 sierpnia dowodził nim mjr. pil. Bolesław Orliński. To właśnie od niego Rudkowski zażądał wykonania lotu do Polski, o czym wspominał jeden z lotników, Mieczysław Pruszyński¹⁴ - i zaatakowania pozycji niemieckich, by zmanifestować wzburzenie brakiem pomocy Aliantów dla powstańców. I tutaj, lot się nie odbył. Pułkownik Rudkowski starał się też wywierać presję na Szefie Sztabu gen. Kopańskim czy też dowódcy PSP gen. Iżyckim, mającą na celu uzyskanie zgody na symboliczne wysłanie naszych maszyn myśliwskich nad Warszawę. Wspomina o tym ppłk Tadeusz Rolski, ówczesny zastępca Szefa Sztabu Naczelnego Wodza d/s lotnictwa¹⁵.

Jak wysoce napięta była wówczas sytuacja niech świadczą choćby depeche, jakie otrzymywał 2 i 8 sierpnia major Arciuszkiewicz, dowódca 1586. Eskadry z Brindisi. Dowódca AK „Bór” Komorowski poprzez Londyn domagał się bezwzględного zrzutu polskich spadochroniarzy w rejonie Woli. 10 sierpnia generał Sosnkowski poszedł jeszcze dalej. W desperacji zażądał wysłania samolotów nad stolicę a po wykonaniu zadania, podobnie jak w przypadku 300. DB rozkazał: „(...) w ostateczności poświęcić maszyny, lotnicy niech skaczą.”¹⁶

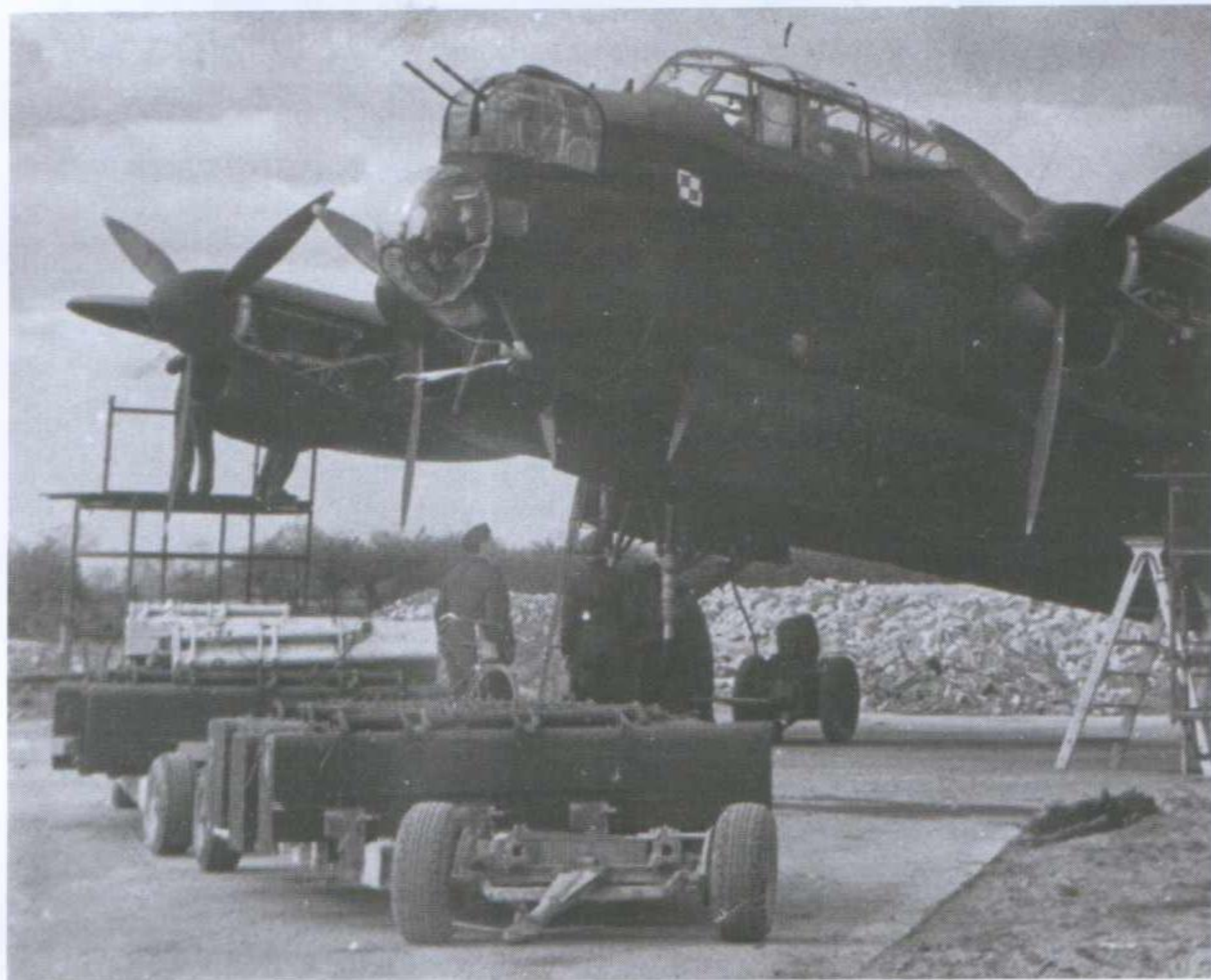
Podobnie jak Orliński, również dowódca 300. DB znalazł się w patowej sytuacji:

„Ja przypuszczałem, że rozkaz przyjdzie wkrótce i oczekiwałem go. Tymczasem dywizjon poleciał na normalną wyprawę bombową na Niemcy. Po wystartowaniu maszyn, około godziny 23.00 (późny start), nagle przez głośniki Komendant Stacji wzywa mnie do swojego biura. Przedtem kapelan dywizjonu ks. Franek Kacki przyleciał do mojego baraku,

gdzie chwilowo przebywałem, z wielką paniką i pyta: - Teofil, na miłość boską o co chodzi? Powiada mi, że około trzydzieści lor [ciężarówek - przyp. autora] trzytonówek przyjechało załadowanych i pełno paraszuciarzy. Powiedziałem mu, że nic o tem nie wiem i że właśnie komendant wzywa mnie pewnie w tej sprawie.”

Tutaj znów można pokusić się o kilka uwag odnoszących się do zacytowanego powyżej fragmentu listu. Po pierwsze warto spróbować przeanalizować działalność 300. Dywizjonu, by dopasować wydarzenia o których mowa do jakiejś konkretnej daty. Otóż Pożyczka wspominał o Powstaniu Warszawskim, co daje nam pewien przedział czasowy, który może wchodzić w rachubę. Major podaje przybliżony czas lotu oraz cel, jeśli oczywiście „lot nad Niemcy” oznacza zadanie nad rdzennym terytorium wroga. Niemieckimi celami były wszak obiekty we Francji czy Belgii, które mógł tak - uogólniając - określić. Zadania bojowe w późnych godzinach nocnych, gdzie starty odbywały się pomiędzy godziną 21 a 23, dosyć często wykonywano w lipcu 1944 roku¹⁷. Nieco inaczej, z wyjątkami oczywiście, wyglądała sprawa w sierpniu. Lancastery wzbijały się zazwyczaj od 11 rano czy 13 lub 17 po południu. Oczywiście były wyjątki, ale nie w godzinach, które sugeruje Pożyczka. Pierwszym późniejszym lotem bojowym, było bombardowanie Szczecina w nocy z 16/17 sierpnia, do którego start nastąpił po godzinie 21 i w którym dowódca udziału nie brał. Nie uczestniczył też w bombardowaniu Kilonii z 26 sierpnia, gdy Lancastery wzbijały się po godz. 20. Oczywiście definitywnie wykluczyć należy zadanie nad Szczecinem z 29 sierpnia. Major Pożyczka pilotował swoją „Dame” BH-F, nie mógł więc znajdować się na lotnisku. Z powodów, o których za chwilę, mniej prawdo-

Poniżej: Uzbrajanie przed lotem polskiego Lancastera na lotnisku Faldingworth. (arch. T. Zych)



podobny wydaje się wrzesień. Jeśli jednak ów przyjazd bliżej nie określonych spadochroniarzy miał rzeczywiście miejsce, nastąpić to mogło w kilku terminach - jeśli pominiemy kwestię różnic czasowych. Do żadnego z lotów start nie nastąpił w okolicach godziny 23. 12 września bombardowano Frankfurt (start około 18-tej) a następnie 16 września Hopstein. W tym drugim wypadku start miał miejsca po godz. 21 i, co ważne, w obu Pożyczka udziału nie brał.

Jeszcze mniej prawdopodobnym wydawać się może miesiąc październik, choćby ze względu na dogasające Powstanie Warszawskie. Trzy późne loty bojowe, w których major nie uczestniczył, to atakowanie Sarbrücken w nocy z 5 na 6 (start po godz. 18); nalot na Duisburg z 14 po godz. 22 czy wreszcie bombardowanie Stutgartu przeprowadzone w nocy z 19/20 października. Start

miał miejsca pomiędzy godzinami 21 i 22.

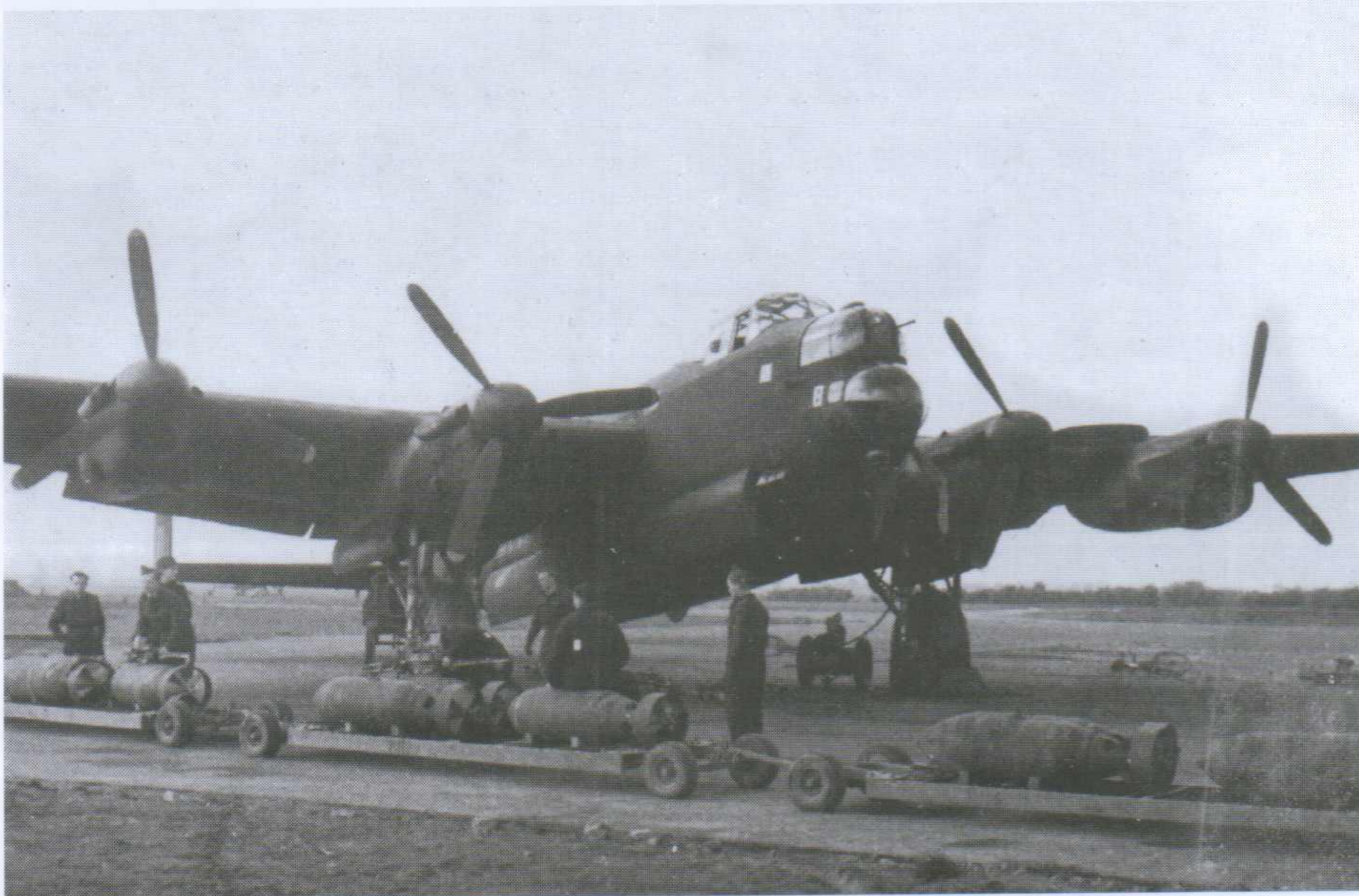
Dlaczego taką uwagę należy zwrócić na daty? Otóż ma to znaczenie, jeśli przejdzie się do drugiej części wspomnień Pożyczki. Jaki termin byłby najbardziej prawdopodobny dla pojawienia się tajemniczych spadochroniarzy i kim oni byli? Oczywiście nie jest tajemnicą, że udział 1. Samodzielnej Brygady Spadochronowej w walkach w Polsce był dyskutowany, rozważany, a co więcej - planowany. Niestety wszystko to runęło w gruzach kiedy okazało się, że uzależnienie jednostki dowodzonej przez generała Stanisława Sosabowskiego od dowódcy brytyjskich wojsk desantowych gen. Browninga niweczy wszystko. 51 letni Sosabowski 6 czerwca 1944 r. zdał sobie sprawę, że musi podporządkować się Aliantom a jego patriotyczne plany nie spełnią się. Gdy anulowano umowę podpisaną onegdaj przez gen. Si-

korskiego z Alanem Brooke, zakładającą użycie polskich spadochroniarzy w kraju, zagrożono też likwidacją samej Brygady, Sosabowski stanął przed dylematem. Nie pomógł bunt 13 sierpnia - strajk głodowy samych żołnierzy, solidaryzujących się z dowódcą. 8 września miała nastąpić operacja „Market-Garden” do której siłą rzeczy zaangażowano 1. Brygadę. Opóźnienie w wykonaniu zadania, wynikające z opinii samego Sosabowskiego doprowadziło do tego, że dopiero 21 września Polacy wkroczyli do akcji. Data ta jest kluczową choćby z tego względu, że ich pojawienie się na lotnisku Faldingworth później nie było możliwe. Jeżeli więc, tajemniczymi „paraszucistami” nie byli żołnierze Sosabowskiego, to kto?

Piotr Sikora
Koniec części 1.



Powyżej: Całe ewentualne zamieszanie związane z próbami wysłania 300. DB nad Polskę nie zmieniło zaangażowania bojowego jednostki. Na zdjęciu wykonanym przez załogę Sgt Zycha widać efekt bombardowania Cap Gris Nez w dniu 20 września 1944 roku. (arch. T. Zych)
Poniżej: Załadunek bomb do polskiego Lancastera przed kolejnym lotem bojowym. (arch. T. Zych)



Przypisy

- ¹ W tym czasie Eskadra A w dalszym ciągu kontynuowała loty bojowe na Wellingtonach.
- ² Tuż po odejściu Pożyczki doszło do trzeciego, znamienego wydarzenia. 13 lutego 1945 roku część personelu latającego zbojkotowała lot bojowy nad Drezno, mający wspierać działania Armii Czerwonej.
- ³ Trudno doszukać się tutaj związku. Konferencja w Jalcie miała miejsce w lutym 1945 roku i wpłynęła na wydarzenia w 300.DB już po odejściu W/Cdr Pożyczki. Raczej na pewno chodzi tu o konferencję w Teheranie z 1943 roku.
- ⁴ Trudno odmówić Pożyczce słuszności. Sytuacja Dywizjonu Mazowieckiego istotnie była trudna. Doszło do tego, że w czerwcu 1944 roku Eskadra B, dowodzona przez S/Ldr T.D. Misselbrooka składała się z obcokrajowców.
- ⁵ Rudkowski został zrzucony nad Polską raz jeszcze 16.10.1944 r.
- ⁶ Utworzony w czerwcu 1943 roku z rozkazu generała Sikorskiego.
- ⁷ W skład 2. Korpusu wchodziła też 2. Brygada Pancerna gen. Bronisława Rakowskiego.
- ⁸ Mowa tu o „Dzienniku Czynności gen. Władysława Andersa” ze zbiorów IPMS w Londynie. Informacje w oparciu o „Samoloty dyspozycyjne gen. Władysława Andersa jako dowódcy 2. Korpusu Polskiego” - referat autorstwa Krzysztofa Chołoniewskiego, Roberta Gretzyngiera i Wojtki Matusiaka via W. Matusiak.
- ⁹ „Armia Krajowa w dokumentach” - Studium Polski Podziemnej, Londyn.
- ¹⁰ Udział w przyjęciu był początkiem końca czy raczej przypiecztowaniem kariery gen. Ujejskiego.
- ¹¹ Mjr. Cwynar dowodził od lipca 1941 do stycznia 1942 roku.
- ¹² Stanisław Karpiński - *Na skrzydłach huraganu*, Bellona, W-wa 2003.
- ¹³ Wg. wspomnień Eugeniusza Arciuszkiewicza opublikowanych z okazji Zjazdu Lotników w Ontario we wrześniu 1976 roku - dzięki uprzejmości Adama Jackowskiego.
- ¹⁴ Mieczysław Pruszyński - *Migawki wspomnień*-Rosner & wspólnicy, W-wa 2002.
- ¹⁵ Tadeusz Rolski - *Uwaga, wszystkie samoloty!* - PAX, W-wa 1959. Tutaj Rolski błędnie podaje, jakoby Rudkowski dopiero co powrócił z okupowanego kraju. Rozmowa ma jednak miejsce już po wybuchu Powstania Warszawskiego, ponad dwa miesiące od powrotu.
- ¹⁶ Patrz Andrzej P. Przemyski - *Z pomocą żołnierzom podziemia* - WKŁ, W-wa 2006.
- ¹⁷ Dane na podstawie Operational Record Book 300. Dywizjonu Bombowego; AIR 27/1658, National Archives, Kew oraz log booków F/Sgt Michała Wasilczuka, Sgt Teofila Zycha oraz Sgt Kazimierza Żebrowskiego.

POLACY nad Astrachaniem



Położenie geograficzne Polski sprzyja prowadzeniu szkolenia lotniczego z zakresu zadań z zastosowaniem środków bojowych. Loty z uzbrojeniem strzeleckim, bombardierskim a także z pociskami niekierowanymi zawsze prowadzone były bez większych przeszkód na krajowych poligonach lotniczych. Problem był już większy, gdy w grę wchodziły pociski klasy powietrze-powietrze. Trening taki wiązał się z zamknięciem sporego obszaru powietrznego a także morskiego na terenach północnej Polski w okolicach jedyne go poligonu tego typu w kraju, jakim jest Wicko Morskie. Piloci strzelali do opadających bomb świetlnych zrzucanych przez inne samoloty. W zależności od zadania oraz samolotu piloci podchodzili i przechwytywali imitacje celu z prędkościami poddźwiękowymi oraz nadźwiękowymi, co sprawiało, że samolot zbliżał się do celu z prędkością w zakresie 950-1650 km/h. Były to jednak „oszukane” warunki walki powietrznej gdyż cel nie wykonywał lotu ani nie manewrował a jedynie opadał na spadochronie.

W czasach „zimnej wojny” i przynależności do bloku wschodniego problem szkolenia pilotów myśliwskich był rozwiązany. Pierwsze szkolenie dla pilotów samolotów MiG-19 przeprowadzono na początku 1960 r. na poligonie Aszałuk w ZSRR. Wzięła w nim udział, po wcześniejszych przygotowaniach w kraju, 16-osobowa grupa pilotów z 62. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego z podpoznańskich Krzesin. Wszyscy odelegowani na ostre strzelania przy użyciu bojowych pocisków rakietowych klasy powietrze-powietrze piloci ukończyli szkolenie, co dało zielone światło dla kolejnej grupy pochodzącej z 39. PLM z Mierzęcic a następnie pilotów z 28. PLM ze Słupska. Wyniki zmagania naszych myśliwców z poszczególnych pułków, którzy latali na radzieckich samolotach MiG-19PM i PS oceniono dobrze i postanowiono je kontynuować. W tym czasie strona radziecka wysłała na przeciw oczekiwaniom sojuszników i postanowiła utworzyć Centralny Ośrodek

Poligonowy zarówno dla swoich pilotów jak i pilotów Układu Warszawskiego oraz innych państw. Wybór padł na potężny poligon leżący na północ od miasta Astrachań. Był to teren działań wojsk rakietowych i obrony powietrznej, który od tamtej pory stał się także poligonem dla pilotów myśliwskich. Harmonogram lotów nad tymi terenami ustalany był kilka lat wcześniej ze względu na dużą ilość państw zainteresowanych takim szkoleniem. Oprócz pilotów z Układu Warszawskiego na poligonie Astrachań szkolili się także lotnicy z Jugosławii, Kuby, Syrii czy Angoli.

Od 1964 r. każdej wiosny i lata z Polski wyruszała ekipa 20 pilotów z poszczególnych Korpusów. Wyjazd taki był poprzedzony szkoleniem w zwalczaniu celu świetlnego opadającego nad poligonem w kraju a także szeregiem lotów szkolnych wykonywanych z lotnisk macierzystych.

Ze względu na dość dużą odległość (2900 km od naszej wschodniej granicy) podpisano umowę dwustronną na mocy której korzystano z samolotów radzieckich

stacjonujących na lotnisku Priwałsk. Oprócz etatowych samolotów znajdujących się na stanie tej jednostki znajdowały się też samoloty ponad etatowe, które służyły między innymi szkolącymi się pilotom. Przekazane na potrzeby Centralnego Ośrodka Poligonowego maszyny te pochodziły z pierwszych serii produkcyjnych (MiG-19 oraz MiG-21 wczesnych wersji), aby standard specjalnie nie odbiegał od samolotów posiadanych aktualnie na uzbrojeniu przez dany kraj. Często zdarzało się tak, że pilot musiał zaznajomić się z „nowym” samolotem ze względu na inny rozkład przyrządów w kabinie albo ich brak! Znane są przykłady, kiedy to samolot w miejsce brakujących wskaźników miał zanitowaną aluminiową płytkę. Celowniki oraz silniki często pochodziły od samolotów nowszych wersji. Zdarzył się przypadek, kiedy pilot miał przechwycić i zniszczyć cel nad poligonem nie posiadając w samolocie stacji radarowej!

Poszczególne grupy pilotów przebywały na radzieckim lotnisku 14 dni. Cały pierwszy tydzień poświęcony był szkoleniu teoretycznemu, zapoznaniu się z terenem poligonu, jego funkcjonowaniem a także procedurami obowiązującymi na terenie imitującym działania wojenne. Piloci otrzymywali także wskazówki od służb ratowniczych jak należy zachować się na terenie poligonu po katapultowaniu lub przymusowym lądowaniu. Na lotnisko zapasowe nie za bardzo można było liczyć gdyż było ono oddalone od rejonu działań prawie 280 kilometrów i teoretycznie żaden z pilotów po wykonaniu zadania nie byłby w stanie uszkodzoną maszyną do niego dolecieć. W pogotowiu czuwały wyspecjalizowane ekipy ratownicze korzystające z maszyn Mi-2 i Mi-8.

Na początku drugiego tygodnia rozpoczynały się loty rozpoznawcze nad terenem przyszłych strzelań. Był to bardzo ważny etap przygotowawczy. Na poligonie o długości 200 km i szerokości 90 km nie było

Poniżej: Lądowanie samolotu MiG-21PFM po wykonaniu zadania nad poligonem w Astrachaniu. 1979 rok. (arch. A. Gołąbek)





Powyżej: Astrachańskie lotnisko, 1982 rok. Po wykonaniu lotu szkolnego na płytę postojową wkołowej MiG-21UM. (arch. A. Gołąbek)



Obok: Pamiątkowy dyplom jaki otrzymywał każdy pilot za zestrzelenie celu latającego Ła-17 „Łaszeńka” nad astrachańskim poligonem. Ten prezentowany stał się własnością pilota z 9. PLM z Debrzna. (arch. J. A. Beme)

Poniżej: Pilot z 9. PLM wykonuje kołowanie po lotnisku w Astrachaniu. (arch. A. Gołąbek)



punktów odniesienia. Dłuższy odcinek służył pilotom do strzelania pociskami powietrze-powietrze z prędkością naddźwiękową a krótszy do lotów z wykorzystaniem działek oraz uzbrojenia bombowego z prędkością poddźwiękową. Komendy do wejścia w strefę na odpowiedniej wysokości oraz prędkości podawane były z ziemi z centralnego ośrodka koordynowania działań. Piloci startowali parami z dwóch równole-

głych pasów startowych o długości 2200 metrów, jakim dysponowało lotnisko Priwalsk. Zaraz po stracie wykonywano ostry zakręt w lewo wraz z naborem wysokości do kilkunastu kilometrów, na której miało odbyć się przechwycenie celu latającego Ła-17 zwanego wśród pilotów „Łaszeńka”. Cel ten był sterowany z ziemi i latał po wyznaczonej trasie. Zadaniem pilotów było przechwycenie celu, gdy ten był na kursie

oddalającym. Atak kluczem następował w chwili, kiedy samoloty oddalały się od siebie na odległość 10 kilometrów jednocześnie zwiększając prędkość do naddźwiękowej i wlatywały w strefę lotu „Łaszeńki”. Pierwszych trzech pilotów posiadało pod skrzydłami po 2 pociski R-3 bez ładunków bojowych. Normalny pocisk mijający cel w bliskiej odległości razi go odłamkami, pociski szkolne pozbawione były także takiej opcji a jedynie rozбивały się o lecący cel. Natomiast ostatni z samolotów zamykających ugrupowanie uzbrojony był 2 pełne pociski bojowe, które miały ewentualnie zniszczyć cel. Jeśli po trafieniu celu ostatnimi raketami Ła-17 kontynuował lot do akcji wkraczała obrona przeciwlotnicza, aby strącić cel. Po oddaniu strzału samoloty z prędkością dźwięku wychodziły w prawo ze strefy osiągając często przeciążenia ponad 7 g.

Piloci po przechwyceniu celu mieli tylko kilkanaście sekund na oddanie strzału gdyż następny z kolegów już widział cel na radarze jako „obcy” i przygotowywał się do strzału. W takich warunkach istniała także możliwość przecwiczenia i wykorzystania bojowego urządzenia „swój-obcy”, które podczas strzelań na radarze w odległości 10-15 km od celu wskazywało cel jako „obcy” i samolot z klucza jako „swój”. Często zdarzało się, że wysoka temperatura panująca nad pustynią i palące słońce myliły głowice rakiet, które nie trafiały w cel. Problem ten zanikał podczas strzelań nocnych, lecz wtedy jedynym punktem odniesienia dla pilotów były odczyty z własnych przyrządów pokładowych, gdyż ciemności panujące nad terenem poligonu nie dawały szans na znalezienie jakiegokolwiek charakterystycznego punktu.

Ekipy będące na ćwiczeniach zakwaterowane były w koszarach, których standard pozostawiał wiele do życzenia. Odrapane ściany pokoi, niewygodne prycze, waleśające się szczury oraz nieprzyjemne insekty były niestety standardem. Warunki były iście wojenne, dlatego po wykonaniu strzelań część pilotów nie przebywała w swoich pokojach a siedziała przed nimi do późnych godzin nocnych i obserwowała nad poligonem zmagania swoich kolegów dzieląc się między sobą wrażeniami ze swojego lotu bojowego. Niebo w tym rejonie jest tak przejrzyste, że odpalanie na wysokości kilkunastu kilometrów pocisków raketowych było bardzo dobrze widoczne zarówno podczas schodzenia rakiety z zamka, samego lotu jak i momentu uderzenia w cel. Często była to oprócz zwiedzania miasta Astrachań oraz Wołgograd jedyna rozrywka ekip przebywających na tych ćwiczeniach.

Po kilku wykonanych lotach bojowych finałowym punktem szkolenia były ostatnie strzelania nad poligonem, gdzie oprócz działania naszych pilotów trenowały eskadry samolotów rosyjskich a także artyleria przeciwlotnicza oraz polskie i radzieckie pułki raketowe. Po zakończonych zmaganiach

niach „wojennych” przeprowadzano ostatnią odprawę, na której omawiane były wyniki działań poligonowych, ilość trafień w cel poszczególnych pilotów oraz wystawiano ogólną ocenę strzelań. Wszyscy biorący udział w zmaganiach poligonowych pilotów otrzymywali na pamiątkę dyplom ukończenia kursu wraz z potwierdzeniem zestrzelenia celu powietrznego Ła-17. Na początku kolejnego tygodnia na lotnisku w Priwałsku lądowały kolejne ekipy z innych krajów, w tym z Polski, aby zmierzyć się z „Łaszeńką” oraz spartańskim warunkami panującymi na miejscu.

Opisując działania nad astrachańskim poligonem w latach 1963-1988 nie sposób zapomnieć o jedynym pilocie, który utracił życie podczas działań z użyciem rakiet powietrze-powietrze. Podczas jednego z takich ćwiczeń w 1981 r. zginął mjr pil. Lesław Maślankiewicz z 39. PLM. W dniu 22 maja podczas wykonywania zadania nad poligonem, po oddaniu strzału samolot MiG-21PFM o numerze bocznym „46” spadł z wysokości kilkunastu tysięcy metrów. Na początku podejrzewano prawdopodobne zestrzelenie przez kolegę, który zamykał ugrupowanie. Druga wersja mówiła, że samolot „46” został trafiony rosyjską rakieta wystrzeloną z ziemi przez brygadę raketową. Władze rosyjskie sugerowały także, że doszło do spotkania z niezidentyfikowanym obiektem latającym, w co trudno jednak uwierzyć. Z perspektywy czasu, dostępnych materiałów oraz przeprowadzonych badań ustalono jednak, że prawdopodobną przyczyną katastrofy było rozszczelnienie się kabiny MiGa na wysokości 12000 metrów, co spowodowało rozerwanie samolotu i śmierć pilota. Do dziś jednak sprawy tej jednoznacznie nie wyjaśniono.

Warto odnotować jeden fakt z życia poligonu, kiedy to po raz pierwszy nad wody Wołgi i Morza Kaspijskiego przylecieli piloci z Jugosławii. Kraj ten nie należący do UW zmuszony był korzystać z takiej formy treningu gdyż warunki panujące w kraju nie pozwalały na przeprowadzenie podobnych ćwiczeń. Całe miejscowe dowództwo oraz sami piloci traktowali przyloty ekip z innych państw jako powód do rywalizacji i chęć pokazania się z jak najlepszej strony zarówno w powietrzu jak i na ziemi. Często dochodziło do brawurowych lotów pilotów radzieckich nad lotniskiem oraz poligonem, które były wykonywane za przyzwoleniem kierownika lotów.

Obsługa zabezpieczająca loty na ziemi po przybyciu ekipy jugosłowiańskiej po raz pierwszy zaprezentowała symulator sytuacji panującej nad poligonem wykonany ze świecących diod.

W tle widniała mapa poligonu z lotniskiem oraz orientacyjnym położeniem samolotów wykonujących w danej chwili zadania. Jugosłowianom tak się spodobała organizacja oraz panujące „wysokie bezpieczeństwo” nad terenami objętymi strzelaniem, że od tego czasu mimo nie najlep-

szej sytuacji finansowej armii regularnie korzystali z takiej formy treningu myśliwców.

Polscy piloci korzystali z astrachańskiego poligonu do końca lat osiemdziesiątych, kiedy to zaprzestano tego rodzaju ćwiczeń. Powodów było co najmniej kilka lecz głównym problemem było wycofywanie z uzbrojenia sił powietrznych ZSRR samolotów MiG-21. Niewiele mniejszym problemem stał się fakt zmiany ustroju w Polsce i nie najlepsze kontakty z niedawnym „sojuznikiem”. Strona rosyjska żądała także coraz większych pieniędzy za korzystanie z terenów poligonu, na co naszych sił powietrznych po prostu nie było stać. Powrócono do starej sprawdzonej koncepcji, jaką opracowano na początku lat sześćdziesiątych a więc lotów „na bombę” przeprowadzanych nad naszym poligonem morskim. Inne państwa byłego bloku wschodniego również zrezygnowały z usług Rosjan i zaczęły wykonywać loty na terenie Polski! Jako kraj posiadający dostęp do morza oraz dobrze

przygotowany do tego typu działań poligon zaoferowaliśmy takim krajom jak Węgry czy Czechy przeprowadzenie ćwiczeń w strzelaniu do opadających celów świetlnych na terenie naszego kraju. Pierwsze cykliczne strzelania odbyły się w 1991 r. i od tej pory w przypadku naszych południowych sąsiadów odbywają się każdego roku. W przypadku Węgier z przerwami, co kilka lat. Do grona przylatujących na praktyczne strzelania poligonowe dołączyli z czasem również Słowacy.

W całej historii szkolenia na poligonie w Astrachaniu warty odnotowania jest jeszcze jeden istotny fakt. Od połowy lat osiemdziesiątych z powodu braku odpowiedniego sprzętu na rosyjskim lotnisku strona polska zmuszona była przebazować własne samoloty, aby wykonać planowe strzelania do latających celów powietrznych. Całe przebazowanie było ogromnym przedsięwzięciem i oprócz standardowego przygotowania w kraju dochodził element prze-



Powyżej: General Roman Harmoza żegna kolejną grupę pilotów z 9. PLM przed odlotem na ćwiczenia w Astrachaniu. Debrzno 1984 rok. (arch. J. A. Beme)

Poniżej: W 1984 roku piloci z 9. PLM przylecieli do Astrachania na własnych maszynach. Na zdjęciu polski MiG-21 i jago pilot po wykonaniu zadania. (arch. J. A. Beme)



bazowania eskadry danego pułku na lotnisko w Priwałsku. Taki uciążliwy lot odbyli piloci 9. PLM z Debrzna i z 1. PLM z Mińska Mazowieckiego na samolotach MiG-21M i MiG-21PF. Całość przebazowania podzielono na kilka etapów i tak w przypadku pilotów 9. PLM cała eskadra w sile 12 maszyn przelatywała na lotnisko w Sochaczewie gdzie nocowano, aby we wczesnych godzinach rannych wystartować na lotnisko docelowe. Wszystkie egzemplarze wyposażone były w dodatkowe zbiorniki paliwa, które pozwalały bez przeszkód dolecieć na lotnisko Starokonstantinow. Po zatkanowaniu i sprawdzeniu wszystkich maszyn kolejnym punktem docelowym było lotnisko Krematorsk. Po kolejnym odtworzeniu gotowości samolotów rozpoczynała się ostatni etap przebazowania, który kończył się na lotnisku w okolicach astrachańskiego poligonu. Po dwutygodniowym szkoleniu zmęczeni zarówno szkoleniem jak i brakiem snu (bo jak można spokojnie usnąć w takich warunkach lokalowych) piloci mieli za zadanie powrót do kraju - z pominięciem Sochaczewa. Podobne przebazowanie z wykorzystaniem wyżej wymienionych lotnisk jako ostatnia grupa w historii polskich kontaktów z tamtejszym poligonem wykonała eskadra z 1. PLM z Mińska Mazowieckiego. Po ich przylocie do Polski zakończono trwający ponad dwadzieścia cztery lata polski epizod na astrachańskiej ziemi powracając do sprawdzonej metody lotów „bojowych” wykonywanych nad środkową częścią naszego wybrzeża.

Szkoda jedynie, iż z powodu kurczącej się floty samolotów bojowych dziś loty takie wykonywane są jedynie raz w roku. Miejmy nadzieję, że fakt pojawienia się na uzbrojeniu Sił Powietrznych nowych maszyn wielozadaniowych F-16 zwiększy intensywność tego typu szkoleń. Obecnie loty na poligon „na bojowo” jak dotąd podtrzymują dwie eskadry z Mińska Mazowieckiego oraz Malborka ze świeżo pozyskanymi z Niemiec MiG-29, gdyż obecnie są to jedyne jednostki mogące wykonać takie zadanie. Wspomniane jednostki pełnią Dyżur Bojowy w systemie obrony powietrznej kraju oraz okresowo za granicą. Wkrótce dołączą także 3. elt, a w niedługim czasie i 10. elt, która sukcesywnie przeobraża się a na nowy samolot wielozadaniowy. Warto wspomnieć, iż eskadry lotnictwa uderzeniowego użytkujące samoloty Su-22 w 2007 i 2008 roku także odbyły ćwiczenia w zwalczaniu celu powietrznego w postaci bomby świetlnej CP-100MR. Nosicielami tych celów były inne samoloty z tych jednostek.

Adam Goląbek

Autor serdecznie dziękuje byłemu pilotowi z 39. PLM Panu kpt. Andrzejowi Krzyżniakowi za cenne uwagi do tekstu oraz poświęcony czas.



Z Wehrmachtu do Polskich Sił Powietrznych

Część 2

W oczach towarzyszy broni

Mimo obszernego materiału pamiątkarskiego poświęconego Polskim Siłom Powietrzny praktycznie brak jakichkolwiek relacji dotyczących wehrmachtowców. Jedyń, którą odnalazłem, są wspomnienia Władysława Kisielewskiego, lotniczego korespondenta wojennego (na wojnie w randze starszego szeregowego), który w maju 1945 r. odwiedził razem z jedną z załóg 304. Dywizjonu Bombowego „Ziemi Śląskiej” lotnisko Varrelbusch, gdzie stacjonowało 131. Skrzydło Myśliwskie. Zapamiętał on, że w 131. Skrzydle służyło wielu byłych wehrmachtowców, którzy stanowili „całą kompanię wartowniczą” lotniska, a ponadto pracowali na różnych stanowiskach (m.in. barmana). Jego relacja jest długa, mocno fabularyzowana i nie wnosi cennych informacji, toteż nie jest celowe przytaczanie jej nawet w fragmentach¹.

Nieco lepszy rezultat przyniosły wywiady z weteranami polskiego lotnictwa. Edward Jaworski - pod koniec wojny dowódca eskadry 302. Dywizjonu Myśliwskiego i oficer taktyczny 131. Skrzydła Myśliwskiego w randze kapitana - wspomina, że wśród personelu naziemnego w jego skrzydle był bydgoszczanin używający przybranego nazwiska Kusociński. Darzył on Jaworskiego szczególną sympatią i uważał za „swojego”, jako że pilot także pochodził z terenów wcielonych do III Rzeszy, dokładniej z Trzebini w Małopolsce. Po wypiciu kilku piw Kusociński podśpiewywał po niemiecku i - zwykle bezskutecznie - usiłował podjąć z Jaworskim konwersację w języku Goethego. Obaj razem przeszli ze 131. Skrzydłem szlak bojowy przez Francję, Holandię i Belgię do Niemiec, zakończony okupacją tego kraju².

Kilku innych wehrmachtowców ze 131. Skrzydła opisuje Lesław Latawiec (w czasie wojny kapral elektryk samolotowy). Według jego relacji pełnili przede wszystkim funkcje kierowców. Pamięta też Ślązaków rozmawiających ze sobą po niemiecku. Jeden nich służył z Latawcem na lotnisku Ahlhorn

w Niemczech, gdzie wcześniej był żołnierzem Luftwaffe. Znał wszystkie okoliczne „meliny”, a w stogu siana miał zakopanego Mercedesa³.

Jan Paśnicki, w latach 1944-1945 podporucznik pilot 663. Dywizjonu Samolotów Artylerii wspomina, że w jego jednostce była duża grupa byłych żołnierzy armii niemieckiej. Obaj żołnierze dwuosobowej sekcji, odpowiedzialnej za obsługę jego Austera, wywodzili się z Wehrmachtu. Inny wehrmachtowiec był jego osobistym kierowcą jepa. Paśnicki był z ich pracy zadowolony⁴.

Wszyscy trzej weterani zgodnie mówią, że żołnierze ci zawsze byli traktowani na równi ze wszystkimi i nigdy nie było z nimi kłopotów. Podobne deklaracje padają z ust tych, którzy przeżyli wcielenie do niemieckiego wojska, a następnie przeszli do Polskich Sił Zbrojnych. Nie czuli się w żaden sposób dyskryminowani ani źle traktowani przez swych towarzyszy broni. Niewątpliwie dużą rolę odegrała w tym wojskowa propaganda i prasa dla polskich żołnierzy, wyczerpująco informująca o bardzo trudnej sytuacji Ślązaków, Pomorzan i Wielkopolan z terenów włączonych do Rzeszy i o ich późniejszej służbie w oddziałach PSZ.

Warto także przytoczyć dwie relacje oficerów armii. Wprawdzie nie dotyczą żołnierzy lotnictwa, jednakże bardzo ciekawie charakteryzują zbiorowość nowych rekrutów. Ppłk. Władysław Dec, zastępca dowódcy 3. Brygady Strzelców 1. Dywizji Pancerniej walczącej na froncie zachodnim pisał:

Otrzymane uzupełnienie trzeba było przeszkolić i wychować. Byli to Polacy z obszarów włączonych do Reichu, przymusowo wcieleni do Wehrmachtu. Poddawszy się do niewoli Amerykanom, Anglikom, Francuzom lub nam, z miejsca zgłaszali chęć służby w oddziałach WP. Z uwagi na swe rodziny i ewentualne represje niemieckie, ochotnicy ci wstępowali do Wojska Polskiego pod przybranymi nazwiskami. Czasu było pod dostatkiem, więc wykładaliśmy im historię i geografję Polski, co było jak najbardziej wskazane, gdyż brednie propagandy niemieckiej o „narodzie” Górali,

Ślązaków czy Pomorzan trochę podziały na niektóre słabsze głowy, wytwarzając w nich niemały mętlik. (...) Na ogół byli to chłopcy „cisi i spokojnego serca”. Ale trafiali się i chuligani. (...)⁵

Por. Adam Majewski, lekarz 3. Dywizji Strzelców Karpackich na froncie włoskim wspominał:

(...) Znajdowałem się w swej obórcie i z Pytlem porządkowałem wykazy. Siedzieliśmy nachyleni nad stołem oświetlonym przez szeroko otwarte drzwi obórki. Nagle coś nam przestroniło światło i usłyszeliśmy trzask. Obydwaj z Pytlem odruchowo nachyliliśmy się. (...) W drzwiach stało trzech strzelców ubranych w nowiutkie mundury. Wyglądali na tak przepisowo umundurowanych, byli tak wyprężeni i salutowali tak sprężysto, że otworzyłem usta ze zdziwienia. Szybko przeleciało mi przez głowę: Co za cholera, niby nasi, a nie nasi. I ten hałas? To było trzaśnięcie kopytami jak w wojsku za świętej sanacji. Najstarszy strzelec z prawego skrzydła jeszcze raz trzasnął kopytami, podszedł, jak na paradzie, dwa kroki w moim kierunku i zameldował się z przydziałem (...). Aha - odetchnąłem z ulgą - nowe uzupełnienie, „kesselringi”⁶. Ależ Niemcy w nich wpoili dryl.

Zadałem kilka pytań i przyglądałem się im jednocześnie. Chociaż różnego wzrostu, stanowili trzy jednakowe egzemplarze idealnie, regulaminowo umundurowanych i zachowujących się żołnierzy. Przyzwyczajony do naszych raczej swobodnych zwyczajów wewnątrz batalionu, byłem z jednej strony zachwycony ich żołnierską postawą, ale z drugiej jakoś przykro uderzał mnie ten automatyzm w zachowaniu. Szef wyszedł z nimi, aby im przydzielić miejsca w namiotach. Za chwilę wrócił i powiedział:

- Ależ cudaki! Nie mogłem z nimi rozmawiać. Choć jestem tylko kapralem, na każde moje odezwanie się podskakiwali, jakby ich kto dźgał bagnietem w tyłek, i wołali: „Tak jest, panie szefie” albo: „Rozkaz, panie szefie”. Dobrze to jest na musztrze czy na służbie, ale tak dwadzieścia cztery godziny na dobę to można by chyba zdurnieć. Mam nadzieję, że ich nasi ludzie szybko odzwyczają od tych szwabskich manier. (...) Byłem trzy dni temu w brygadzie i załatwiałem jedną sprawę w kancelarii, a tu wchodzi taki „kesselringowiec” z tupotem, wyciąga rękę do góry i krzyczy: „heil!”. Nie zdążył dodać „Hitler”, bo wszystka wiara w kancelarii jak nie ryknie śmiechem. Biedaczek zaczerwienił się jak panna. Stanął wyprężony jak struna i nie wiedział, co ma mówić, tży miał w oczach. Nie miał więcej jak dziewiętnaście lat. W końcu żal nam się go zrobiło. Kapitan do niego podszedł, poklepał go po plecach i powiedział:

- Nie martw się, chłopie, to zejdzie z ciebie jak zła skóra z węża.⁷

Podobną historię - choć widzianą oczami „kesselringowca” - wspominał Antoni Elsner, szeregowy 663. Dywizjonu Samolotów Artylerii:

Przed Wielkanocą 1945 r. nasza eskadra „A” stacjonowała niedaleko drogi Via Emilia, mniej więcej 3,5 kilometra od linii frontu.

Dla większości załogi eskadry miejscem postoju była plebania oraz różne przybudówki wiejskiego kościółka, natomiast personel techniczny eskadry mieszkał pod namiotami na płycie lotniska, oddalonego od kościoła o ok. 200 m. Kancelaria eskadry mieściła się w zakrystii. Za przepierzeniem z koców były dwa składane łóżka polowe: szefa eskadry i moje. Zaledwie kilka miesięcy wstecz służyłem w Luftwaffe. W okresie transformacji zdarzały mi się w myślach powroty do przeszłości. Tego dnia przed północą przebywałem, rzecz jasna tylko w myślach, na lotnisku w Perpignan. Za przepierzeniem nocną ciszę zakłócało słabe chrapanie szefa...

Wtem zaterkotał telefon. I zamiast zameldować się po polsku, huknąłem po niemiecku w słuchawkę: „Meldet sich Flieger Elsner, Wache Nord - Torpedolager!!!”.

Telefonował do mnie z płyty lotniska plutonowy Łemech. Nie poznał mnie po głosie. Okrzykiem: „Kurwa - w kancelarii są szkopy!!!” wyrwał ze snu wszystkich RAFowców. Uzbrojeni po zęby biegiem pokonali 200 metrów dzielących lotnisko od kościoła. Na miejscu postawili na nogi wszystkich. Światło paliło się tylko w zakrystii...

Żyję dzięki temu, że nasi ataku na szko-

pów w zakrystii nie rozpoczęli od wrzucenia przez okno granatu do środka... Pointa: przygoda obciążyla konto niewinnego plutonowego Łemecha z Pińska. Bo ja, ofiara transformacji, byłem całkowicie nieświadomy niemieckiego fragmentu w myślach... Kilka dni później, 9 kwietnia, rozpoczęła się ostatnia ofensywa na Półwyspie Apenińskim. Na jeszcze ciepłych zgliszczach zdobytego Solarolo przeprosiłem plutonowego Łemecha za tamto... Wybuchnął śmiechem tak głośnym jak wojenny zgiełk wokół nas. Potem na serio: „Ty im powiesz, że to ty był szkopem przez chwilę, gdy ja do ciebie telefonowałem. Zapłacę mi za to, że mnie chcieli do wariatkowa wpakować!...”⁸

Żołnierze

Aby spośród szarej masy żołnierskiej wydobyć parę historii indywidualnych do artykułu załączam krótkie notki biograficzne czterech wehrmachtowców, którzy służyli potem w polskim lotnictwie.

Alfred Badura (pseudonim)⁹ urodził się 18 listopada 1918 r. w Halembie (obecnie dzielnica Rudy Śląskiej). W rodzinnym mieście uczęszczał do Szkoły Powszechnej im. Adama Mickiewicza, po której ukończeniu w maju 1935 r. podjął pracę zarobkową jako



Powyżej z lewej: Personel naziemny 131. Skrzydła Myśliwskiego przy ciężarówce. Duża część byłych wehrmachtowców tam służących była kierowcami. Belgia 1944 r. (arch. L. Latawiec via P. Sikora) Powyżej z prawej: Dwaj Ślązacy z Szopieniec w mundurach Heer i Luftwaffe. (arch. W. Zmysłony) Poniżej: Baza lotnicza Coltishall w 1945 r., gdzie byli wehrmachtowcy zajmowali się obsługą Mustangów III z biało-czerwonymi szachownicami. (arch. Z. Jaeschke)





Z lewej: Szer. Antoni Elsner w koszuli mundurowej 2. Korpusu Polskiego. Fotografię wykonano 5 września 1945 r. w Amandoli. (arch. A. Elsner)



Z prawej: Przedwojenna fotografia Gerarda Wodarza. (arch. niebiescy.pl)

Poniżej: Lotnisko Faldingworth widziane z Lancastera 300. Dyonu w listopadzie 1946 r. W tej polskiej bazie służyło w różnych specjalnościach wielu byłych wehrmachtowców. (arch. Cz. Blicharski)



monter konstrukcji metalowych w Hucie Pokój w Bytomiu. Przed wybuchem wojny został powołany do wojska, do 8. Pułku Ułanów w Krakowie, w którym walczył we wrześniu 1939 r. W okresie okupacji niemieckiej został powołany do Wehrmachtu i trafił do lotnictwa. Po przeszkoleniu jako mechanik silnikowy służył w Norwegii i na froncie zachodnim, gdzie dostał się do niewoli. We wrześniu 1944 r. jako starszy szeregowy został wcielony do lotnictwa w Blackpool. Od listopada 1944 r. służył w warsztatach 30. MU w Sealand, a od 18 września 1945 r. w warsztatach w bazie RAF Coltishall (zajmował się Mustangami II Polskiego Skrzydła Myśliwskiego). Zdemobilizował się w stopniu kaprała i Leading Aircraftmana. W 1946 r. powrócił do Polski, jego dalsze losy nie są znane.

Lucjan Bogucki (pseudonim) urodził się 29 listopada 1922 r. w Chełmży koło Torunia. Po ukończeniu siedmioklasowej szkoły powszechnej w 1937 r. przez blisko trzy lata kształcił się w rodzinnym warsztacie na ślusarza, po czym od 1939 r. pracował w tym fachu w cukrowni w Chełmży. W 1942 r. został wcielony do Wehrmachtu. Brak informacji, gdzie i w jakim charakterze służył. W 1943 r. dostał się do niewoli (w Afryce Północnej?) i od 25 lipca 1943 r. przebywał na terenie Wielkiej Brytanii. 3 sierpnia tego roku został skierowany do Blackpool, gdzie wcielono go do lotnictwa. 1 października 1943 r. został skierowany do polskiej szkoły pilotażu początkowego 25. EFTS w Hucknall (zapewne jako „aircrafthand”), a 25 maja 1944 r. powrócił do Blackpool. Od 14 lipca 1944 r. służył w 131. Skrzydle Myśliw-

skim, a od 7 lutego 1945 r. jako szofer w 6302. eszelonie obsługowym 302. Dywizjonu Myśliwskiego „Poznańskiego”. Zdemobilizował się w stopniu kaprała i Leading Aircraftmana. W maju 1947 r. powrócił do Polski. Jego późniejsze losy pozostają nieznane.

Stanisław Borowiak (pseudonim) urodził się 7 grudnia 1925 r. w Lwówku w Wielkopolsce. Przed wojną ukończył 7-klasową szkołę powszechną. W okresie okupacji niemieckiej od 1941 r. pracował jako terminator malarz pokojowy w przedsiębiorstwie budowlanym. Pod koniec 1943 r. został zmobilizowany do Wehrmachtu. Służył we Francji, a latem 1944 r. po inwazji w Normandii trafił do alianckiej niewoli. 20 sierpnia został zaprzysiężony jako żołnierz 1. Korpusu Polskiego, a 19 września trafił do Blackpool, gdzie został wcielony do lotnictwa. 2 października 1944 r. został przydzielony do 300. Dywizjonu, gdzie do jego rozwiązania pracował jako pomocnik zbrojmistrza. Zdemobilizował się w stopniu starszego szeregowego i Aircraftmana 1. W 1946 r. wrócił do Polski, brak danych o jego losach powojennych.

Antoni Elsner przyszedł na świat 15 kwietnia 1926 r. w Królewskiej Hucie (od 1934 r. - Chorzów). W swoim mieście chodził do szkoły powszechnej. Jego edukację przerwał wybuch wojny - 1 września 1939 r. miał rozpocząć naukę w siódmej klasie. Wysłany przez Arbeitdienst (niemiecki urząd pracy) od kwietnia 1940 r. do listopada 1941 r. pracował w niemieckim gospodarstwie rolnym w Górach Izerskich, po czym powrócił do Chorzowa i zatrudnił się

w hucie jako praktykant - konstruktor urządzeń hutniczych. W latach 1942-1943 przeszedł szkolenie szybowcowe i w zakresie radiotelegrafii. W połowie kwietnia 1944 r. został powołany do Wehrmachtu i po kursie rekruckim trafił do grupy kandydatów na pilotów. Na południu Francji przechodził okres próbny (służba wartownicza na lotnisku i „sprawdzanie ducha bojowego”). 14 sierpnia 1944 r. ze swoją grupą otrzymał rozkaz wyjazdu do szkoły pilotażu w Prusach Wschodnich, jednakże z powodu lądowania w południowej Francji aliantów nigdy tam nie dotarł. 30 sierpnia dostał się do niewoli amerykańskiej. Przekazany do 2. Korpusu Polskiego 2 października 1944 r. złożył polską przysięgę wojskową (nie przyjął pseudonimu), a jako było żołnierzy Luftwaffe przydzielony został do formowanego właśnie 663. Dywizjonu Samolotów Artylerii. Służył w nim jako żołnierz odpowiedzialny za obsługę centrali telefonicznej, terminowe oddawanie spadochronów do przewinięcia oraz registraturę map z siatką artyleryjską i zdjęć lotniczych linii frontu. Brał także udział w kilkunastu lotach bojowych jako nadliczbowy członek samolotu, pomagając pilotom w wypatrywaniu celów dla artylerii (zabieranie personelu naziemnego było częstą praktyką w 663. DSA). Zdemobilizował się jako szeregowy, odznaczony był Brązowym Krzyżem Zasługi z Mieczami. 25 lipca 1946 r. powrócił do Polski. Przez kilkadziesiąt lat pracował w przemyśle hutniczym na Górnym Śląsku. Mieszka tam do dziś, obecnie w stopniu podporucznika Wojska Polskiego.

Gerard Wodarz - ostatnia, ale najsłynniejsza z opisywanych tu postaci - przyszedł na świat 10 sierpnia 1913 r. w Wielkich Hajdukach (w 1928 r. włączonych do Chorzowa). Jako 13-latek rozpoczął grę w „Ruchu” Chorzów i jego barwom pozostał wierny do wybuchu wojny. Grał na pozycji lewoskrzydłowego. W latach świetności klubu wspólnie z Ernestem Wilimowskim i Teodorem Peterkiem tworzył jeden z najlepszych ataków piłkarskich Polski dwudziestolecia międzywojennego. W 183 ligowych meczach strzelił 51 bramek, 5 razy świętował z klubem mistrzostwo Polski. W wieku 19 lat zadebiutował w reprezentacji Polski. Zagrał w 28 meczach, strzelił 9 bramek (w tym 5 na olimpiadzie w Berlinie w 1936 r.). Po wybuchu II wojny światowej grał w Bismarckhütter Sport Vereinigung, klubie powołanym przez władze okupacyjne w miejsce „Ruchu”. W 1941 r. został przymusowo wcielony do Wehrmachtu. Latem 1944 dostał się do niewoli amerykańskiej w Normandii. Zgłosił się do służby w Wojsku Polskim, przydzielony został do polskiego lotnictwa. Jako były piłkarz został podoficerem instruktorem wychowania fizycznego w bazie Newton, gdzie mieściła się polska szkoła pilotażu podstawowego 16. SFTS. Korzystając ze sposobności ponownie zaczął grać w piłkę i od 1945 r. grał jako napastnik polskiej lotniczej drużyny RAF Newton Notts, a w latach 1945-1946 w szkockiej drużynie

FC Fraserburgh. Zgłosił chęć powrotu do kraju, co nastąpiło w 1946 r. Służbę zakończył w stopniu plutonowego i Sergeanta. Zamieszkał w Chorzowie i do 1947 r. grał w tamtejszym „Ruchu”. Potem pracował jako trener w wielu górnośląskich klubach i jako księgowy. Zmarł 8 listopada 1982 r. w Chorzowie.

Jeszcze do części pierwszej artykułu

W pierwszej części niniejszego artykułu napisałem m.in.: „Ostrożnie można przyjąć, że ogółem wehrmachtowców w PSP było około tysiąca. (...) Okazuje się, że tylko jeńcom z Wehrmachtu przydzielano sześciocyfrowe numery ewidencyjne rozpoczynające się od 708.” Nie jest jednak to stwierdzenie prawdziwe. O ile prawdą jest, że przeważająca większość wehrmachtowców miała numery zaczynające się od 708, o tyle sam numer nie świadczył o tym, że dana osoba służyła wcześniej w niemieckim wojsku. Część żołnierzy o numerach zaczynającym się od 708 pochodziła z Francji (wcieleni w latach 1944-1945) lub została przeniesiona do lotnictwa z armii. Tym samym wyliczenia, że wehrmachtowców w PSP było około tysiąca, są przesadzone - trudno jednak powiedzieć, jak bardzo¹⁰. Całkowitą pewność dałaby jedynie imienna lista byłych wehrmachtowców, a na obecnym etapie badań ustaliłem dopiero nazwiska nieco ponad 250 żołnierzy na pewno wywodzących się z Wehrmachtu.

Precyzując natomiast informację o wehrmachtowcach w 663. Dywizjonie Samolotów Artylerii warto dodać, że w eskadrze „A” było ich dokładnie dziesięciu - jeden służył wcześniej w Luftwaffe i dziewięciu z Heer.¹¹

Wojciech Zmysłony

Przypisy

1. Kisielewski W., Dywizjon Ziemi Śląskiej nr 304, Katowice 1967.
2. Relacja ustna E. Jaworskiego z dn. 11.07.2007.
3. Relacja ustna z dn. 12.05.2008 (za pośrednictwem P. Sikory).
4. Relacja ustna z dn. 12.05.2008 (za pośrednictwem P. Sikory).
5. Dec W., Narwik i Falaise, Warszawa 1981.
6. Od nazwiska dowódcy wojsk niemieckich we Włoszech, Generalfeldmarschalla Alberta Kesselringa.
7. Majewski A., Wojna, ludzie i medycyna, Lublin 1977.
8. Relacja pisemna A. Elsnera z dn. 9.07.2008.
9. Prawdziwe nazwiska weteranów Wehrmachtu publikuję tylko wtedy, gdy zrobił to ktoś przede mną w innej publikacji lub uzyskałem zgodę samego żołnierza; w pozostałych wypadkach posługuję się przybranymi nazwiskami.
10. Ochotników z Francji w latach 1944-1945 do całych Polskich Sił Zbrojnych wcielono zaledwie 7 000, co przy ogólnej ilości wehrmachtowców ponad 89 000 - z czego tylko ponad 52 000 z frontu zachodniego we Francji - jest liczbą niewielką.
11. Relacja pisemna A. Elsnera z dn. 9.07.2008.

Za pomoc uzyskaną przy zbieraniu materiałów do artykułu serdecznie dziękuję Panu Antoniemu Elsnerowi, Panu Zenonowi Dudkowi, Panu Edwardowi Jaworskiemu i Panu Piotrowi Sikorze, a za uwagi - Panu Wojtkowi Matusiakowi.

Poniżej: Chęć odwetu na Niemcach i pozbycia się piętna niemieckiego munduru była często motywacją dla jeńców zgłaszających się do służby w Wojsku Polskim. Na zdjęciu dwóch żołnierzy 131. Skrzydła Myśliwskiego ze zdobyczną flagą niemiecką. (arch. S. Bochniak)



Żołnierze Polskich Sił Powietrznych służyli pod pseudonimami w styczniu 1946 r. Znane są prawdziwe nazwiska i numery ewidencyjne tych żołnierzy, jednak ze względu na poszanowanie prawa do prywatności podano tylko pseudonimy. Dla wielu weteranów służba w Wehrmachcie jest tematem tabu, a kilku z poniższej listy wciąż żyje. W kolejności podano pseudonim, przydział, specjalność, stopień polski/brytyjski.

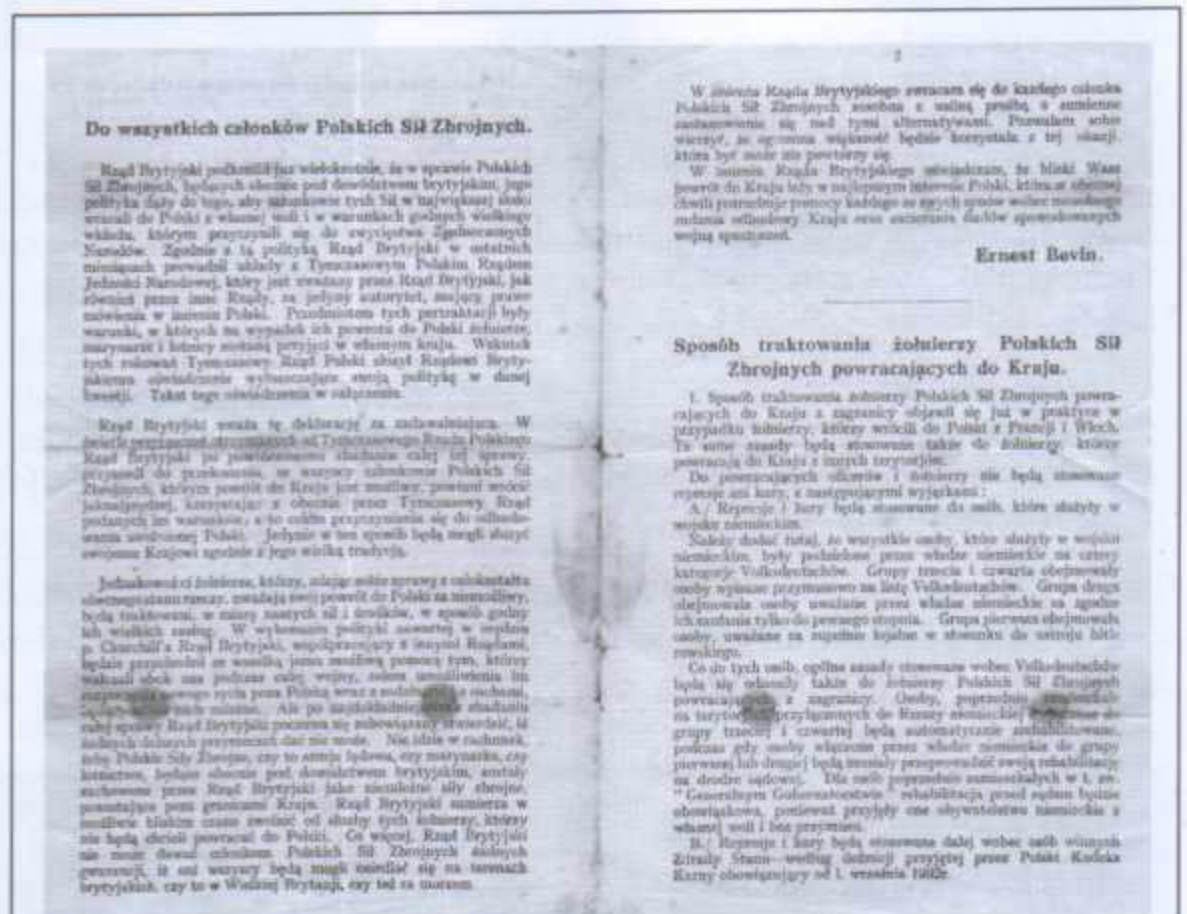
- Adrian H., 30. MU, zbrojmistrz, kpr./LAC
 Albiński Jan, 131. SM, st. szer./AC1
 Ancikowski Brunon, 1. RS, instruktor WF, kpr./Cpl
 Aszkowski A., Faldingworth, zbrojmistrz, kpr./AC1
 Atleta Franciszek, Faldingworth, żandarm, kpr./LAC
 Babiński Augustyn, 131. SM, st. szer./AC2
 Badura Alfred, Coltishall, mechanik, kpr./LAC
 Bajkowski Bronisław, 131. SM, st. szer./AC1
 Banacki Bronisław, 131. SM, st. szer./AC2
 Baranowski Bronisław, 72. MTLRU, technik, kpr./AC1
 Barcz Hubert, Faldingworth, plut./AC1
 Bareszka Leon, Faldingworth, kpr./AC1
 Bednarz Feliks, 72. MTLRU, st. szer./AC1
 Bela Józef, Faldingworth, strażak, kpr./LAC
 Berent Bronisław, 6308. EO, zbrojmistrz, kpr./LAC
 Bieliński Franciszek, 30. MU, zbrojmistrz, kpr./LAC
 Bisok Rudolf, 131. SM, st. szer./AC1
 Blum Franciszek, Faldingworth, strażak, kpr./Cpl
 Bogucki Lucjan, 6302. EO, szofer, kpr./LAC
 Bogusławski Adrian, 30. MU, kpr./AC2
 Bola Józef, 72. MTLRU, kpr./AC1
 Bonecki S., Faldingworth, st. szer./AC1
 Borkowski, Faldingworth, kpr./AC1
 Borowiak Stanisław, Faldingworth, zbrojmistrz, kpr./AC1
 Borowski Bronisław, 131. SM, fryzjer, st. szer./AC2
 Borowy Stefan, Coltishall, mechanik, kpr./LAC
 Bój Władysław, 30. MU, mechanik, kpr./LAC
 Bracki Zygmunt, Faldingworth, st. szer./AC1
 Broll Paweł, 6308. EO, mechanik, kpr./LAC
 Bronisławski Alojzy, Faldingworth, kpr./AC1
 Bronisz A., 16. SFTS, pilot, plut./Sgt
 Brzezina Oskar, Dunholme Lodge, st. szer./AC1
 Brzoza Alfons, Faldingworth, strażak, st. szer./AC1
 Brzoza Lech, 131. SM, st. szer./AC1
 Bula Ryszard, 16. SFTS, mechanik, kpr./LAC
 Burzyński Jerzy, Faldingworth, szofer, kpr./LAC
 Butowski Teofil, 6308. EO, zbrojmistrz, st. szer./AC2
 Chmielewski Aleksander, 30. MU, ślusarz, kpr./LAC
 Chmielewski Franciszek, 16. SFTS, kucharz, kpr./LAC
 Chmielewski Zygmunt, 5029. ACS, kancelista, kpr./LAC
 Cichoński Franciszek, 6308. EO, szofer, st. szer./LAC
 Ciskowski Stefan, Faldingworth, kpr./AC1
 Czapek Antoni, 16. SFTS, sanitariusz, kpr./LAC
 Czech Wojciech, Faldingworth, kpr./AC1
 Dobiński Alfons, Coltishall, żandarm, kpr./AC1
 Domagalski Kazimierz, 30. MU, tokarz, kpr./LAC
 Drozdek Franciszek, 6308. EO, kucharz, st. szer./AC2
 Drulla Stanisław, 6308. EO, kpr./LAC
 Drzazga Stefan, 30. MU, tokarz, kpr./LAC
 Duda Franciszek, 72. MTLRU, mechanik, st. szer./LAC
 Dzorsz Jerzy, 131. SM, st. szer./AC1
 Feld Wiktor, 30. MU, st. szer./AC2
 Gacek Franciszek, 6308. EO, kpr./AC1
 Gaj Paweł, Faldingworth, kpr./AC1
 Gałuszka Alfons, 6305. EO, kpr./AC1
 Gdaniec Edmund, 6308. EO, kpr./AC1
 Gil Tadeusz, 16. SFTS, żandarm, kpr./AC1
 Giżyński Antoni, Faldingworth, mechanik, kpr./LAC
 Glinosz Franciszek, 72. MTLRU, kpr./LAC
 Goik Wilhelm, 30. MU, kpr./AC2

Gomoluch Jerzy, 16. SFTS, instruktor WF, kpr./Cpl
 Góra Józef (Władysław?), 131. SM, elektryk, kpr./LAC
 Górski Alfons, 72. MTLRU, ślusarz, st. szer./LAC
 Górski Jan, 408. ASP, kpr./LAC
 Górski Jan, Faldingworth, kpr./AC1
 Graban Jan, 6305. EO, kpr./AC1
 Grabiński Szymon, 16. SFTS, kpr./AC1
 Grabowski F., 6305. EO, kpr./AC1
 Grabowski Franciszek, 6305. EO, kpr./AC2
 Gralla Henryk, 72. MTLRU, kpr./LAC
 Gruszka Augustyn, Dunholme Lodge, mechanik, kpr./LAC
 Grzybowski Franciszek, 131. SM, kpr./AC1
 Herman Reinhold, Faldingworth, zbrojmistrz, st. szer./AC2
 Hinz Stanisław, 72. MTLRU, szofer, st. szer./LAC
 Hrubasiński M., 16. SFTS, kpr./AC1
 Iryski Ludwik, 131. SM, st. szer./AC2
 Iwański Kazimierz, Faldingworth, szofer, kpr./LAC
 Jabłoński Józef, 6307. EO, szofer, kpr./LAC
 Jagla Leon, 131. SM, st. szer./AC2
 Janiak Leon, 30. MU, mechanik, kpr./LAC
 Janicki Stefan, Faldingworth, szofer, kpr./LAC
 Janicki Witold, Faldingworth, kpr./LAC
 Janik Józef, Coltishall, żandarm, kpr./AC1
 Jankiewicz Franciszek, Faldingworth, kpr./AC1
 Jankowski Alfons, 131. SM, strażak, st. szer./AC1
 Jankowski Emil, 5091. MSU, st. szer./LAC
 Jankowski F., 6317. EO, kpr./AC1
 Janota Leon, Faldingworth, mechanik, kpr./LAC
 Janusz Stanisław, 6308. EO, szofer, st. szer./AC2
 Januszko Ewald, 131. SM, st. szer./AC2
 Jarecki Czesław, 408. ASP, kpr./LAC
 Jasiński Zygmunt, 16. SFTS, kpr./AC1
 Jastrzębski Janusz, 30. MU, tokarz, kpr./LAC
 Jaworski Stanisław, 131. SM, sanitariusz, st. szer./AC1
 Leśniak Stefan, 6305. EO, st. szer./AC1
 Lewandowski Jan, 16. SFTS, kpr./AC1
 Lewandowski Karol, 30. MU, kpr./AC2
 Lewicki Zygmunt, 131. SM, kpr./AC2
 Lewita Ludwik, Faldingworth, st. szer./AC1
 Libomski Bolesław, 131. SM, st. szer./AC1
 Lipiński J., 16. SFTS, ślusarz, kpr./LAC
 Łakomski Alojzy, 131. SM, kpr./AC1
 Łańcucki Antoni, 131. SM, szewc, szer./LAC
 Mackowski Stanisław, 16. SFTS, kpr./AC1
 Maj Paweł, 131. SM, kpr./AC1
 Majewski Jan, Faldingworth, kpr./LAC
 Majewski Jan, Faldingworth, kucharz, st. szer./AC1
 Makurat Henryk, 30. MU, ślusarz, kpr./LAC
 Malinowski Marian, Dunholme Lodge, kpr./AC1
 Małycki Julian [Antoni?], 131. SM, kpr./AC2
 Manilowski Franciszek, 315. DM, kpr./LAC
 Manowski Sylwester, Faldingworth, kpr./AC1
 Marcik Wiktor, 6308. EO, kpr./LAC
 Marciniak Józef, 16. SFTS, plut./LAC
 Marcinowski Wiktor, 131. SM, st. szer./AC1
 Mariański Emanuel, Faldingworth, kpr./AC1
 Martynowski Gerhard, 16. SFTS, kpr./AC1
 Matulski Paweł, Faldingworth, st. szer./AC2
 Maziński W., 131. SM, szofer, kpr./LAC
 Mazurkiewicz Jan I, 72. MTLRU, kpr./AC1
 Mazurkiewicz Jan II, 72. MTLRU, kpr./AC1
 Meronk Bolesław, 72. MTLRU, mechanik, kpr./LAC
 Mircz R.(yszard?), 30. MU, tokarz, kpr./LAC
 Mol Franciszek, 6305. EO, szer./AC1
 Morczyński Jerzy, 30. MU, mechanik, kpr./LAC
 Mrowiec, 72. MTLRU, kpr./AC1
 Mruczek, 72. MTLRU, st. szer./AC1
 Nadolny Tadeusz, 55070. MSU, kpr./AC1
 Nadolski Brunon, 72. MTLRU, st. szer./AC1

Niewiadomski Gerhard, 16. SFTS, st. szer./AC1
 Nieżurawski Franciszek, 72. MTLRU, mechanik, st. szer./AC2
 Nowobytomski Henryk, 30. MU, tokarz, kpr./LAC
 Nowopolski Łucjan, 30. MU, mechanik, kpr./LAC
 Olszewski Jerzy, Dunholme Lodge, kpr./AC2
 Orłowski Józef, 72. MTLRU, kpr./AC2
 Orzeł Jan, 408. ASP, kpr./LAC
 Osarbowski Ksawery, Faldingworth, kpr./AC1
 Osowski Franciszek, 408. ASP, żandarm, plut./LAC
 Ostrowski Antoni, 30. MU, mechanik, kpr./AC2
 Otawa Paweł, 131. SM, st. szer./AC1
 Porkowski Julian, 16. SFTS, sanitariusz, kpr./LAC

Tłumaczenie skrótów

1. RS - 1. Radio School (1. Szkoła Radiowa), 131. SM - 131. Skrzydło Myśliwskie, 16. SFTS - 16. Service Flying Training School (16. Szkoła Pilotażu Podstawowego), 30. MU - 30. Maintenance Unit (30. Jednostka Remontowo-Warsztatowa), 315. DM - 315. Dywizjon Myśliwski „Dębliński”, 408. ASP - 408. Air Stores Park (408. Lotniczy Park Materiałowy), 5029. ACS - 5029. Airfield Construction Squadron (Dywizjon Budowy Lotnisk), 5070/5091. MSU - 5070/5091. Mobile Signals Unit (5070/5091. Ruchoma Jednostka Łączności), 6302/6305/6307/6308/6317. EO - 6302/6305/6307/6308/6317. Eszelon Obsługowy, 72. MTLRU - 72. Motor Transport Light Repair Unit (72. Lekki Oddział Warsztatowy Taboru Samochodowego), Dunholme Lodge - Baza Sił Powietrznych, Coltishall - baza II Polskiego Skrzydła Myśliwskiego, Faldingworth - baza 300. Dywizjonu Bombowego „Ziemi Mazowieckiej”.



Dwie pierwsze strony czterostronicowej odezwy do żołnierzy Polskich Sił Zbrojnych (arch. W. Zmyślony). Wydana w 1945 r. ulotka składała się z dwóch części: zredagowanej przez Brytyjczyków i podpisanej przez ministra spraw zagranicznych Ernesta Bevina oraz autorstwa anonimowego przedstawiciela Tymczasowego Rządu Jedności Narodowej. W oświadczeniu podane są warunki, na jakich traktowani będą powracający weterani. Poruszono też kwestię byłych wehrmachtowców: (...) Co do tych osób, ogólne zasady stosowane wobec Volksdeutschów będą się odnosiły także do żołnierzy Polskich Sił Zbrojnych powracających z zagranicy. Osoby, poprzednio zamieszkałe na terytoriach przyłączonych do Rzeszy niemieckiej i włączone do grupy trzeciej i czwartej będą automatycznie zrehabilitowane, podczas gdy osoby włączone przez władze niemieckie do grupy pierwszej lub drugiej będą musiały przeprowadzić swoją rehabilitację na drodze sądowej. Dla osób poprzednio zamieszkałych w t.zw. „Generalnym Gubernatorstwie” rehabilitacja przed sądem będzie obowiązkowa, ponieważ przyjęły one obywatelstwo niemieckie z własnej woli i bez przymusu. (...)



Inż. JÓZEF ROJEK

- wynalazca zapomniany

Zawody o puchar Jamesa Gordona Benetta będące w istocie balonowymi mistrzostwami świata rozgrywane są, z przerwami, od ponad stu lat. Pierwsze miały miejsce w Paryżu we wrześniu 1906. Należą zatem do imprez lotniczych najstarszych w świecie. Polska ekipa debiutowała w nich stosunkowo późno. Po pierwszym niezbyt udanym występie w Bazylei w 1932, przebojem wkroczyła na podium zdobywając I miejsce w Chicago w 1933. Kolejne dwa zwycięstwa i I miejsca polskich załóg w Warszawie w 1934 i 1935 przyniosły zdobyte na stałe dla Polski trofeum w postaci pucharu GB. Później uzyskano jeszcze jedno I miejsce w roku 1938, a na 3 września 1939 ustalono termin kolejnych zawodów ze startem we Lwowie. Zwycięstwa wywalczyli świetni polscy piloci balonowi plasujący się w światowej czołówce. Nazwiska takie jak: Hynek, Burzyński, Pomaski, Janusz, Wysocki czy Janik, nie wymieniając innych, weszły na stałe do Panteonu wybitnych postaci naszego lotnictwa. W cieniu pozostał natomiast mniej eksponowany inny czynnik polskich sukcesów. Była to konstrukcja balonów i materiały użyte do ich budowy. Szczególne korzyści uzyskano wskutek zastosowania nowego materiału powłokowego produkowanego przez krajowy przemysł lotniczy. Niezwykle lekki, szczelny i wytrzymały dawał dodatkowy atut. Mimo stosowania hadicapu stał się ważnym i skutecznym elementem w dążeniu do uzyskania zwycięstwa. Człowiekiem, który wpadł na pomysł nowej technologii, a następnie wdrożył ją do produkcji, był technik chemik, a później inżynier Józef Rojek z Wytwórni Balonów i Spadochronów w Legionowie k/Warszawy. Miał nieprzeciętną osobowość. Odznaczał się inwencją i niekonwencjonalnymi pomysłami owocującymi oryginalnymi rozwiązaniami stosowanymi w praktyce. Zarówno osoba inż. Rojka jak i jego dzieło początkowo eksponowane i cytowane w prasie fachowej stały się po pewnym czasie niezauważalne. Wszelki ślad starano się zatrzeć, a osiągnięcia przemilczeć. Co się zatem stało, że starano się tak wybitną postać usunąć w cień i skazać na zapomnienie?

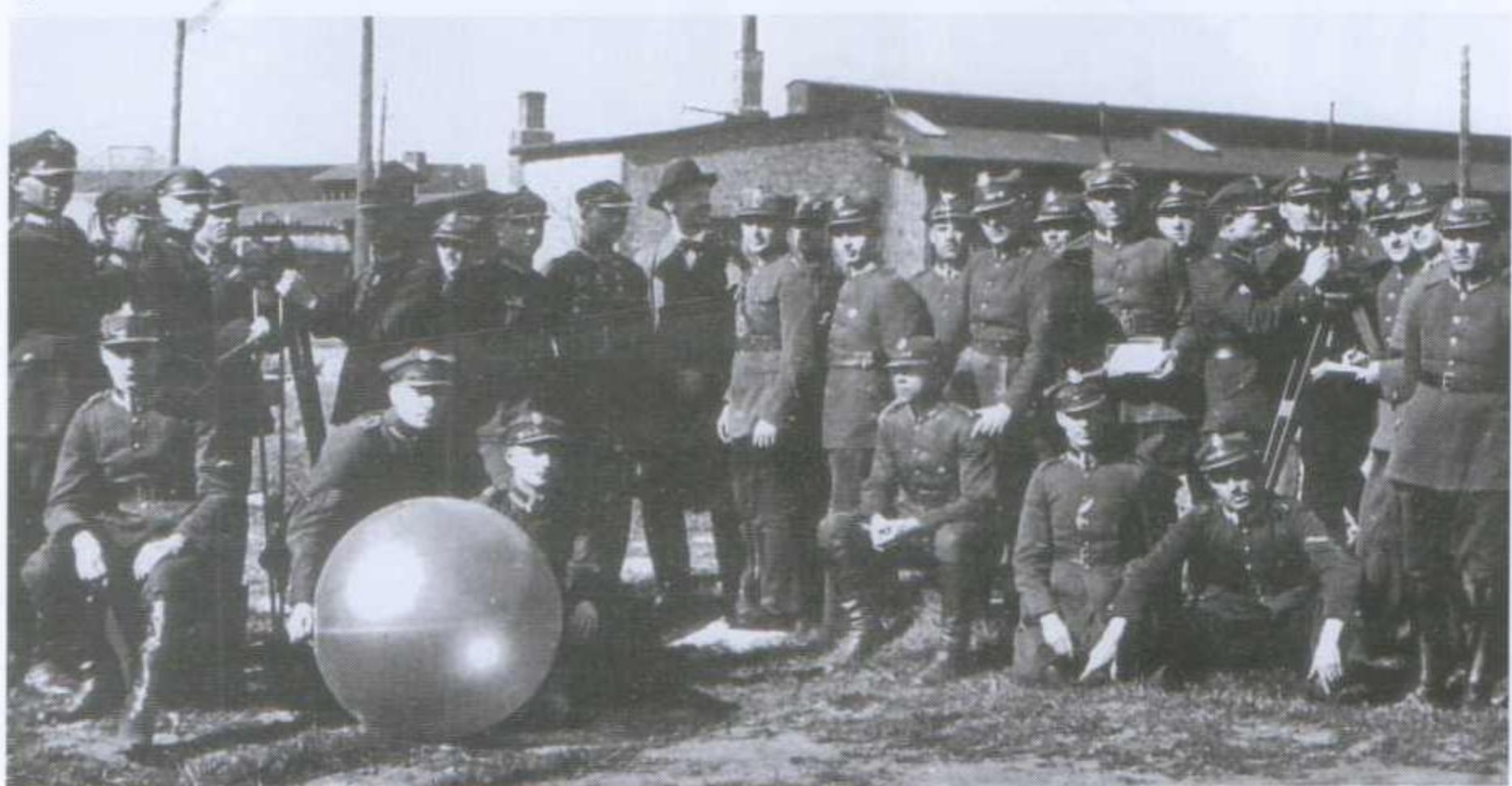
Urodzony w Małopolsce na początku XX w. pochodził z rodziny wielodzietnej. Od młodości przejawiał zainteresowanie naukami ścisłymi. Po uzyskaniu świadectwa dojrzałości rozpoczął studia na kierunku chemicznym, zawieszono po kilku semestrach ze względów materialnych i rodzinnych. Pasjonując się lotnictwem ukończył kursy szybowcowe zdobywając odznakę podkategorii C. Przeszedł rów-

nież szkolenie w pilotażu balonowym uzyskując licencję pilota balonu wolnego. Jako podchorąży z cenzusem zaliczył kurs w ośrodku wykształcenia oficerów rezerwy uzyskując pierwszy stopień oficerski - podporucznika wojsk chemicznych. Pracę zawodową podjął w laboratorium chemicznym Gazowni Miejskiej stołecznego miasta Krakowa. Dając upust swoim zainteresowaniom lotniczym zbudował w 1931 roku, w stolarni zakładowej replikę ornitoptera czyli skrzydłowca napędzanego siłą ludzkich mięśni. Konstrukcja stanowiła odwzorowanie, z niewielkimi uzupełnieniami, projektu Leonarda da Vinci z rysunków znajdujących się w zbiorach Biblioteki Jagiellońskiej. Wiadomość o ukończeniu budowy mięśniolotu obiegła prasę krajową. Aparat latający nazwany Skrzydłem Leonarda został we wrześniu 1931 wypróbowany w locie. Wydarzenie miało miejsce na skałkach jurajskich w Piekarach koło Tyńca. Jest to ta sama okolica gdzie później powstało krakowskie szybowisko Bodzów. Konstruktor będący pilotem szybowcowym nie miał oporów przed oblotem tak niekonwencjonalnego aparatu latającego. Rola pilota doświadczalnego nie przerażała go jakkolwiek o locie napędzanym siłą ludzkich mięśni miał nader mgliste pojęcie. W sumie wykonał w Piekarach Tyńce kilka lotów od krótkich skoków u podnóża do trwających jedną minutę, ze startu na szczycie wzniesienia. Te z użyciem ramion do wykonywania ruchu skrzydłami okazały się nieudane. Wielki Leonardo jakoś



Powyżej: Skrzydło Leonarda po ukończeniu, przed stolarnią w Gazowni Miejskiej w Krakowie. W środku: pilot i konstruktor Józef Rojek. Zdjęcie opublikowano w *Ilustrowanym Kurierze Codziennym* - IKC nr 251 z 11 września 1931 r. (arch. A. Glass)

Poniżej: Balon pilotowy przed lotem. Kurs meteorologów wojskowych w 1. Batalionie Balonowym w Toruniu. (arch. W. Sankowski)



nie przewidział, że człowiek zawieszony pod taką konstrukcją, nie mając żadnego punktu podparcia, jest za słaby, aby stanowić źródło napędu tak dużej i ciężkiej konstrukcji. Sił wystarczało na wykonanie kilku mało skutecznych

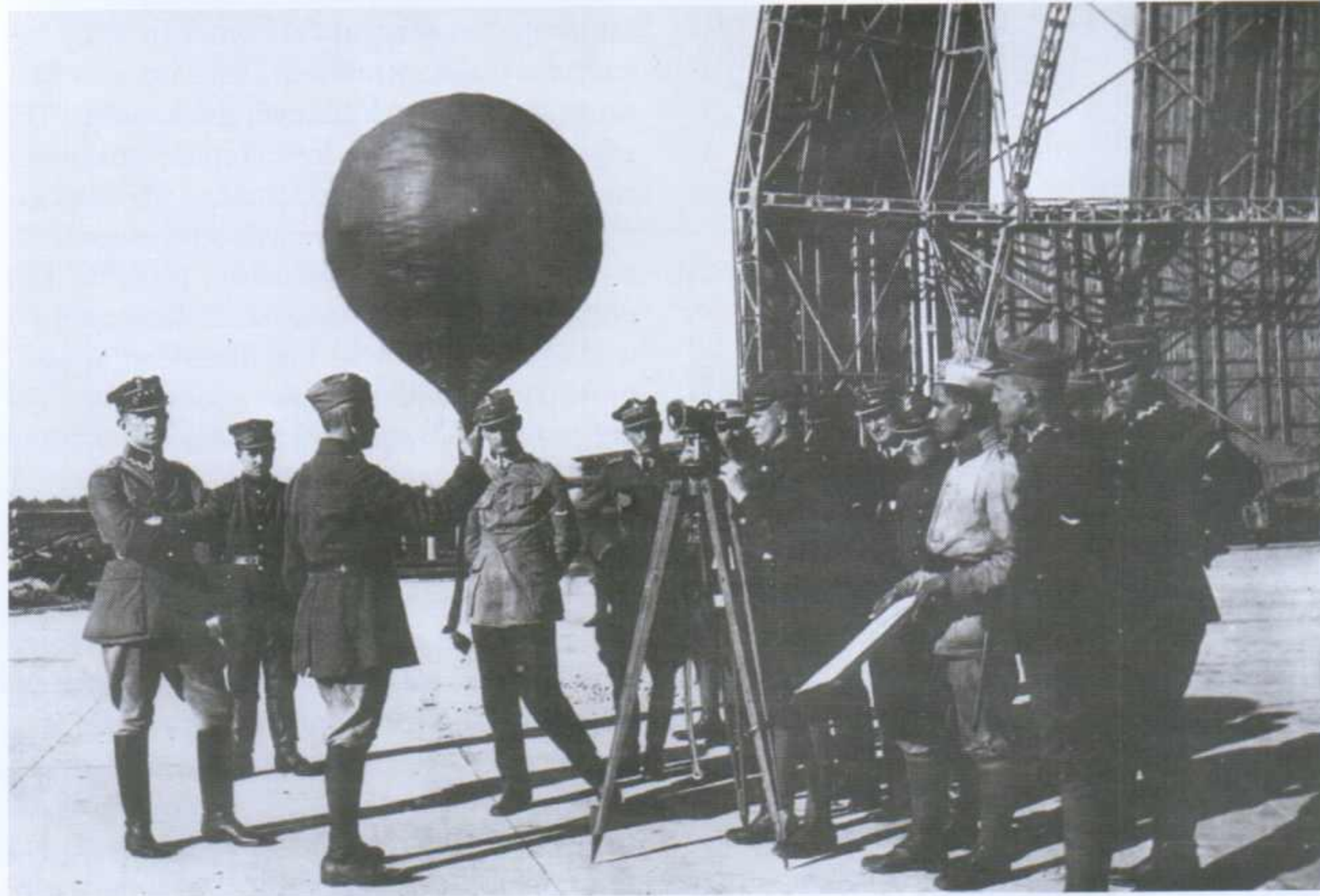
machnięć, potem ramiona słabły niezdolne do dalszego wysiłku. Bardziej udane były natomiast loty ślizgowe z unieruchomionym i zaklinowanym mechanizmem ruchu skrzydeł. Wykonywano je po krótkim rozbiegu na no-

gach pod wiatr, jak we współczesnych lotniach. Do prób nie powrócono uznając konstrukcję za nieefektywną w locie. Skrzydłem Leonarda jako repliką zabytku techniki zainteresował się natomiast Attaché Kulturalny ambasady Republiki Meksyku w Warszawie. Ornitopter został wkrótce zakupiony jako eksponat dla Muzeum Nauki i Techniki w Mexico City. Przesłano go w skrzyniach w 1932 drogą morską do portu Veracruz.

W tym czasie Józef Rojek podjął starania o pracę w Wojskowej Wytwórni Balonów i Spadochronów w Legionowie. Jesienią 1931 objął tam stanowisko kierownika laboratorium chemicznego i wytwórni wodoru ze szczególnym uwzględnieniem nowatorskich prac rozwojowych. Pomijając drobniejsze opracowania zwane „kameralnymi” pierwszym znaczącym tematem była przyspieszona metoda badania materiałów powłokowych stosowanych w WBS do budowy balonów wojskowych. Artykuł na ten temat został opublikowany w trzech językach w miesięczniku Przemysł Chemiczny w 1934. Kolejnym zadaniem stało się skonstruowanie urządzenia do samoczynnego pobierania próbek powietrza do pojemników na dużych wysokościach. Aparat był unoszony obok meteografu pod balonem sondą na wysokość kilku kilometrów.

Obserwacje pogody przy pomocy balonów meteorologicznych stanowiły wówczas podstawowe źródło wiedzy dla prognostyków w stacjach aerologicznych. Istniały dwa sposoby obserwacji: 1 - baloników pilotowych o średnicy 0,2m namierzanych przez teodolity dla ustalenia prędkości i kierunku wiatru na różnych wysokościach; 2 - balonów sond unoszących początkowo meteografy czyli urządzenia samopiszące, a później radiosondy wzlatujące, aż do stratosfery i przekazujące dane na bieżąco drogą radiową. Balonik pilotowy miał na starcie średnicę 20 do 60 cm. Masa własna wynosiła 30 g. W locie rozszerzał się do 140 cm, później w miarę wznoszenia pękał. Obserwowany był z ziemi przez przyrządy pomiarowe do czasu pozostawania w zasięgu obserwacji wzrokowej. Większy balon-sonda miał w czasie produkcji wymiary: średnicę = 1,5 m i wysokość = 2,0 m. Napełniony gazem przed startem rozciągał się do średnicy 3,0 m ($v = 14 \text{ m}^3$). Maksymalna średnica na pułapie przed rozerwaniem dochodziła do 14,0 m ($v = 1436 \text{ m}^3$). Masa radiosondy wynosiła 4,0 kg, a najwyższy osiągnięty pułap lotu sięgał 30000 m. Po pęknięciu powłoki aparatura opadała ze spadochronem. Wyposażona w adres zwrotny i obietnicę nagrody zazwyczaj wracała do stacji aerologicznej. Pomiar dotyczył: wysokości lotu, ciśnienia atmosferycznego, temperatury i wilgotności powietrza. Później rozszerzono zakres badań o pomiary ozonu w atmosferze, natężenia promieniowania kosmicznego i pobieranie próbek powietrza do pojemników Rojka. Sygnały były odbierane przez radiostację dużej mocy w Obserwatorium Aerologicznym PIM w Legionowie.

Dotychczas Polska sprowadzała z Francji balony meteorologiczne obu rodzajów. Balony sondy były sklepane z wielu klinów. Odznaczały się niską jakością. W 1932 postanowiono



Powyżej: Balon sonda produkcji francuskiej, sklepany z wielu brytów, przed startem spod hali sterowcowej w Toruniu. (arch. A. Morgała)



Obok: Balon przed startem z radiosondą w cywilnym ośrodku PIM w Toruniu. (arch. W. Sankowski)

Poniżej z lewej: Gipsowe formy do produkcji balonów sond w laboratorium chemicznym WBS w Legionowie. Pierwsza z lewej dr Zofia Josse, druga - mgr farm. Zofia Rojek siostra wynalazcy. (arch. A. Morgała)

Poniżej z prawej: Wyprodukowany w Polsce jako jednolita całość balon radiosonda mający powłokę o średnicy 3,0 do 14,0 metrów. (arch. A. Morgała)



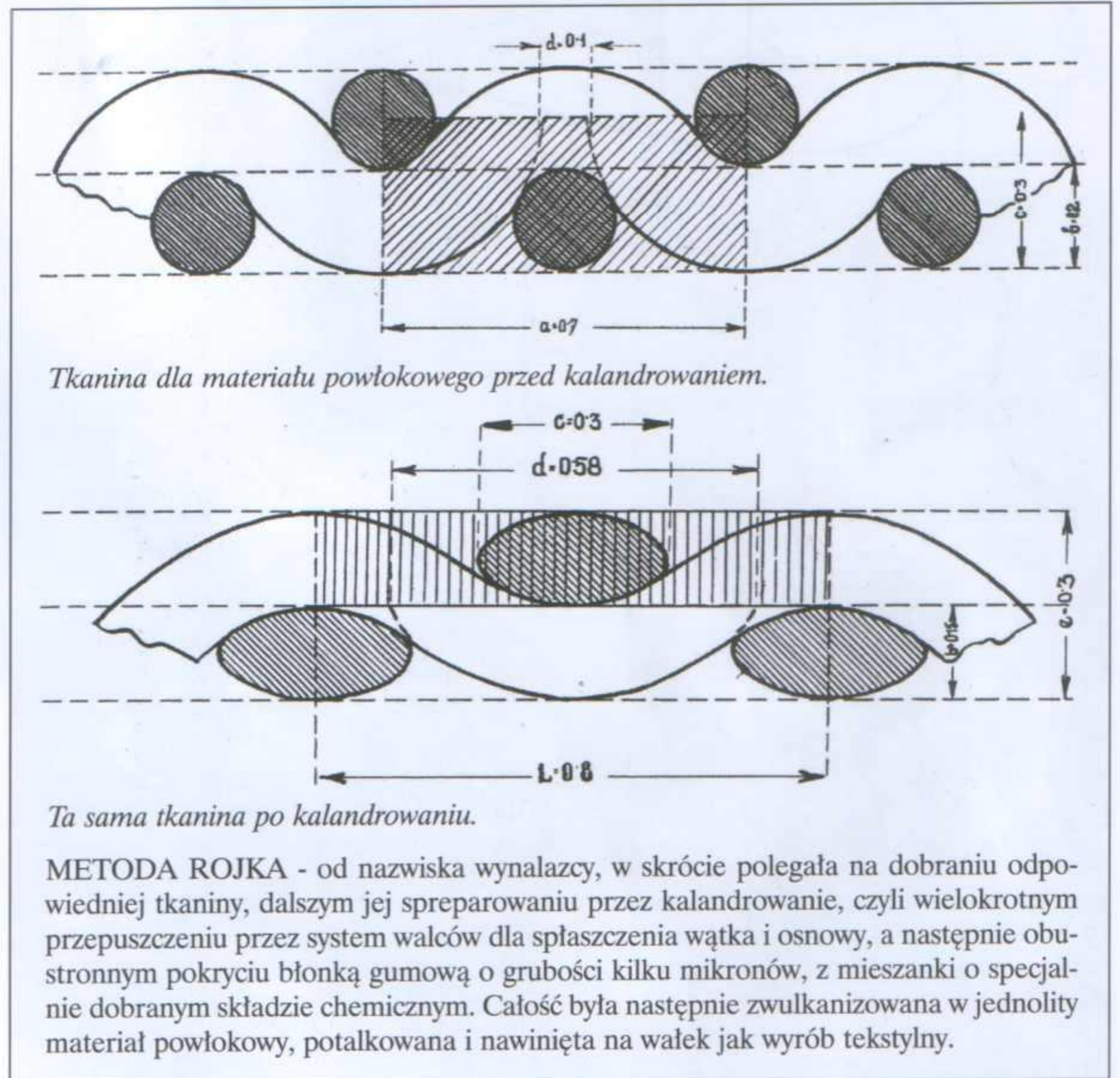
uruchomić w kraju produkcję gumowych balonów meteorologicznych. Zadanie powierzono do rozpracowania pionowi chemicznemu WBS gdzie Józef Rojek wraz z szefem pionu dr chemii Zofią Josse, opracowali i wdrożyli do produkcji nową technologię wytwarzania balonów gumowych z mlecza lateksowego. Prace trwały od 1932 do 1935. Produkcję rozpoczęto od małych balonów pilotowych na kulistych formach szklanych o średnicy 20 cm. Wyzwaniem stała się natomiast technologia wytwarzania dużych balonów sond. Końcowy efekt osiągnięto budując wysokie - 2 metrowe formy składające się z drewnianego szkieletu otoczonego warstwą gipsu oszlifowanego do wysokiej gładzi i pokrytego bezbarwnym lakierem nitrocelulozowym. Nowymi produktami WBS zainteresowano się za granicą. Pierwsze większe dostawy zrealizowano poprzez SEPEWE (Syndykat Eksportu Przemysłu Wojennego) do: Holandii, Szwecji, Jugosławii, Argentyny i Szwajcarii. Wkrótce napłynęły kolejne zamówienia. Polska z eksportera stała się importerem gumowych balonów meteorologicznych produkowanych według własnej, oryginalnej technologii.

Podjmując tematy badawcze w laboratorium WBS, Józef Rojek szczególną uwagę poświęcił uzyskaniu nowego materiału powłokowego dla balonów wyczynowych klasy GB. Materiał taki uzyskano w 1933 w laboratorium zakładowym, a następnie rozpoczęto jego produkcję w ZPG Sanok. Zmniejszenie masy własnej konstrukcji przy tej samej objętości powłoki oznaczało zabranie balastu nawigacyjnego o większej masie, a zatem dawało możliwość wykonania lotu na dłuższym dystansie. Stwarzało to większą szansę na uzyskanie zwycięstwa. Nowe lżejsze powłoki otrzymały balony zawodnicze o pojemności 2200 m³. Pierwszą taką zbudowano dla remontowanego zwycięskiego balonu z Chicago: SP-ADS KOŚCIUSZKO oraz nowych wykonanych w 1934 balonów: SP-ANA WARSZAWA II i SP-AMY POLONIA II. Zajęły one pierwsze miejsca w zawodach o puchar Gordona Bennetta w 1934 i 1935 przynosząc Polsce wspomniane na wstępie trofeum.

Prawdziwym przebojem na miarę wynalazku stał się jednak jeszcze lżejszy materiał powłokowy przeznaczony dla balonu stratosferycznego. Wynalazca początkowo prowadził prace badawcze po godzinach pracy w laboratorium domowym. Po zaznajomieniu kierownictwa WBS z wynikami i akceptowaniu kierunku, badania przeniesiono do laboratorium zakładowego. Z wynikami i przesłanymi próbkami zapoznał się we wrześniu 1934 prof. August Piccard, który poszukiwał właśnie takiego materiału do nowego, własnego stratostatu. Wynalazek zgłoszono do opatentowania w UPRP w lutym 1935. Wielki uczyony przybył do Polski w sprawie budowy stratostatu w pierwszej połowie maja 1935. Materiał wykonany w zupełnie nowej technologii produkowany był na specjalnie zaprojektowanych do tego celu maszynach i urządzeniach. Nową linię produkcyjną uruchomiono w ZPG Guma w Sanoku. Był on kilkakrotnie lżejszy od najlepszych materiałów powłokowych,

wykonywanych według klasycznych metod produkcji. W odróżnieniu od dotychczasowej technologii gdzie przeważała praca ręczna, tutaj wprowadzono zmechanizowane automaty z minimalnym udziałem człowieka. Wkrótce o nowym sposobie produkcji nazwanej później „metodą Rojka” stało się głośno za granicą, a rewelacyjny materiał powłokowy po fiasku inicjatywy prof. Piccarda wykorzystano w 1938 do budowy polskiego stratostatu GWIAZDA POLSKI.

W 1936 roku WBS ogłosiła konkurs na projekt nowego balonu zaporowego na uwięzi. Zgłoszono kilka propozycji w tym projekt P-R opracowany przez inż. Józefa Paczose i Józefa Rojka. Powłoka o pojemności około 120 m³ odznaczała się oryginalną konstrukcją. Dla zmniejszenia masy własnej, a zatem zwiększenia pułapu pozbawiono ją usterzenia poziomego. Rolę stabilizującą zapewniały tu odpowiednio rozmieszczone zaczepienia olinowania uwięzi utrzymu-



Poniżej: XXIII zawody o puchar GB w Warszawie, wrzesień 1935. Kierownictwo WBS przed pierwszym balonem wolnym 2200 m³ wyprodukowanym na eksport do Szwajcarii: HB-BIA ZÜRICH III. Od prawej: 1/3 inż. Józef Rojek, 1/4 dr Zofia Josse, 1/6 mjr inż. Stanisław Mazurek. (arch. A. Morgała)



jące balon w ustalonej pozycji horyzontalnej. Usterzenie pionowe miało sztywną konstrukcję z materiału powłokowego rozpiętego pomiędzy dwoma rurami bambusowymi: jednej na rufie i drugiej przechodzącej pionowo przez powłokę blisko środka parcia sił aerodynamicznych. Miejsca przejścia rury przez powłokę były odpowiednio uszczelnione i zabezpieczone

rękawami kompensacyjnymi umożliwiającymi ruch powłoki w miarę kurczenia lub rozszerzania się gazu nośnego. Model w skali 1:20 zbadano aerostatycznie i aerodynamicznie w laboratorium WBS i tunelu aerodynamicznym Politechniki Warszawskiej.

Będąc czynnym pilotem Koła Balonowego WBS afiliowanego do Aeroklubu Warszaw-

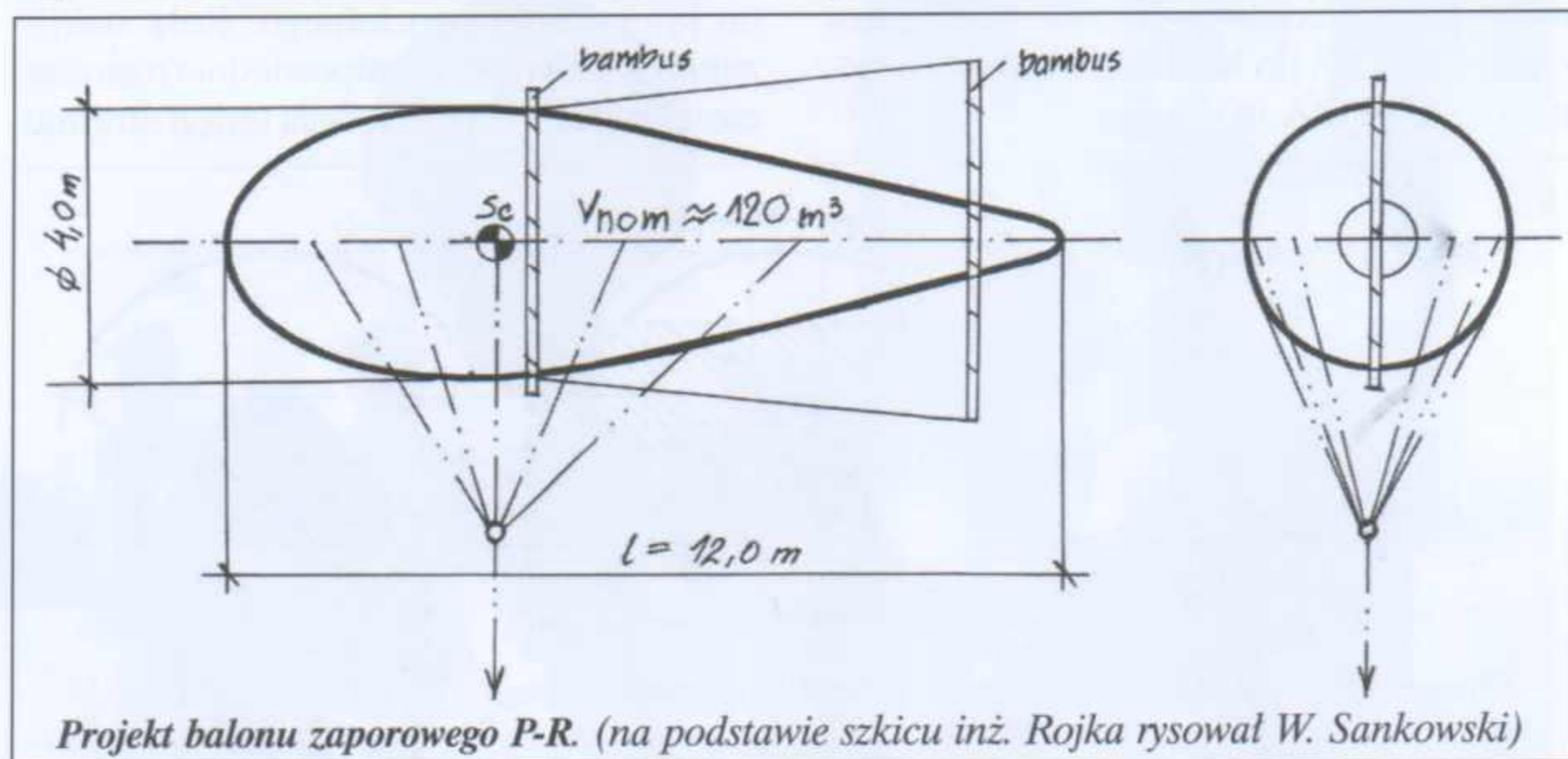
skiego (vel WKS Wzlot przy 2. Batalionie Balonowym) wykonywał loty balonem wolnym biorąc również udział w Krajowych Zawodach Balonowych o puchar płk Wańkowicza. We wrześniu 1934 należał do Komitetu Organizacyjnego i obsługi startowej XXII międzynarodowych zawodów balonowych o puchar Gordona Bennetta rozgrywanych w Warszawie na lotnisku Mokotowskim. Rok później na kolejnych XXIII zawodach GB we wrześniu 1935 startował tuż przed zawodnikami w roli pilota balonu sondy na SP-ANH LEGIONOWO dla określenia kierunku i prędkości wiatru do ostatniego przed startem komunikatu meteo dla załóg biorących udział w zawodach. Dane przekazywał drogą radiową. W tym czasie zawarł związek małżeński z Zofią z domu Josse, koleżanką z pracy, doktorem nauk chemicznych i córką znanego wówczas dziennikarza krakowskiego. W 1937 odszedł z pracy w WBS zakładając z żoną własną Wytwórnę Balonów Gumowych znajdującą się w Legionowie-Bukowcu przy ul. Wrzosowej 398. Program produkcji obejmował wyroby z mlecza lateksowego jak: balony meteorologiczne, rękawice lekarskie, smoczki dziecięce, końcówki kabli energetycznych itd. Jego, nota bene, wymuszone odejście prawdopodobnie na tle placowym, zostało źle przyjęte przez kierownictwo WBS. Kontrowersje były tak duże, że starano się zatrzeć, jakkolwiek nieskutecznie, wszelki ślad jego działalności.

W fundamentalnym wówczas opracowaniu z roku 1938 pt. „Lot do stratosfery” autorstwa Stanisława Mazurka, pominięto w sposób krzywdzący jego postać mającą przecież podstawowe znaczenie dla budowy powłoki polskiego stratostatu. Podobnie było w innych publikacjach zamieszczanych w czasopiśmie lotniczych.

Będąc oficerem rezerwy w stopniu podporucznika wojsk chemicznych został powołany do służby w sierpniu 1939. Po kampanii wrześniowej uniknąwszy niewoli ukrywał się przez pewien czas, zatajając tożsamość dla uniknięcia aresztowania. Przebywając w Legionowie latem 1944 został z najbliższymi wywieziony do obozu w Pruszkowie. Na początku 1945 powrócił do Krakowa znajdując pracę w przemyśle gumowym. Dokończył także przerwane przed wojną studia zdobywając tytuł inżyniera chemii. Żona Zofia została pracownikiem naukowym Uniwersytetu Jagiellońskiego. Dopracował do perfekcji sposób produkcji dużych balonów meteorologicznych charakteryzujący wysoko rozwinięte technologie przemysłowe. W roku 1951 uruchomił ich produkcję w Krakowskiej Spółdzielni Pracy GUMA, rozbudowanej później i przemianowanej na Wytwórnę Sprzętu Meteorologicznego i Medycznego w Krakowie. Współpracował również z Zakładami Przemysłu Gumowego w Krakowie, Sanoku i Wolbromiu. Pozostał w zawodzie, aż do emerytury.

Zmarł w Krakowie w latach 80-tych XX w. Skromny, nie dbający o rozgłos, pozostawał w cieniu zdarzeń. Najwyższa zatem pora aby wydostać tę postać z mroku zapomnienia przywracając ją historiografii polskiego lotnictwa.

Andrzej Morgala



Projekt balonu zaporowego P-R. (na podstawie szkicu inż. Rojka rysował W. Sankowski)



Powyżej: XXIII zawody GB. Przed balonem SP-ADS KOŚCIUSZKO 2200 m³ od prawej stoją: /1/ dr Zofia Josse, /3/ kpt. pil. bal. Franciszek Hynek, /4/ inż. pil. Józef Rojek. (arch. A. Morgala)
Poniżej: Józef Rojek w roli pilota balonu sondującego warunki atmosferyczne. Balon klubowy SP-ANH LEGIONOWO 1200 m³ przed startem z Pola Mokotowskiego 15 września 1935 na XXIII zawodach GB. (arch. A. Morgala)

Ważniejsze opracowania inż. Józefa Rojka

Skrzydła Leonarda, sprawozdanie z prób w locie w Piekarach Tynieckich. Maszynopis, wrzesień 1931.

Urządzenie do automatycznego pobierania próbek powietrza na różnych wysokościach lotu. Mpis. Legionowo 1932.

Przyspieszona metoda badania chemicznego materiałów dla powłok balonowych. Publikacja w zeszycie jubileuszowym 1934 miesięcznika „Przemysł chemiczny” (w trzech językach).

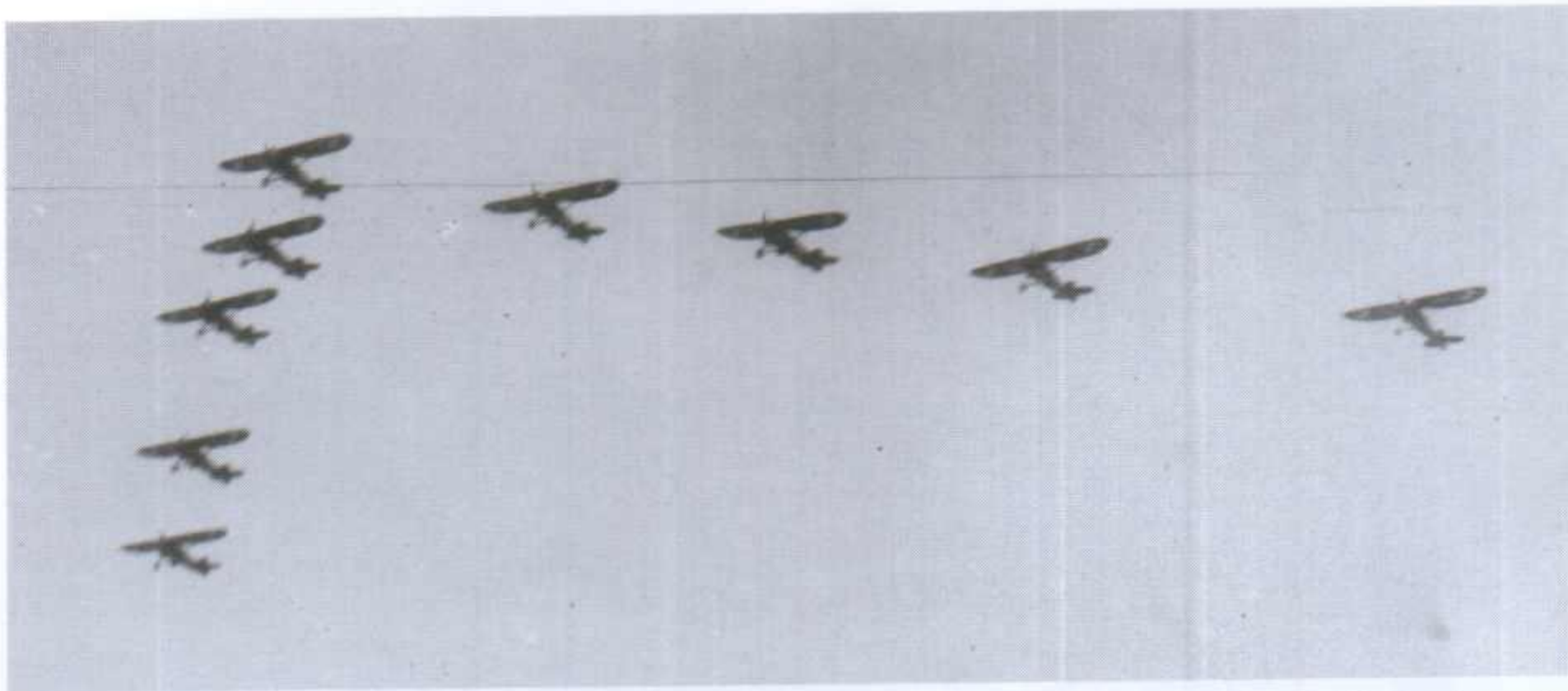
Metoda Rojka – pomysł nowej technologii gumowania tkanin balonowych. Mpis Legionowo luty 1935.

Projekt balonu zaporowego P-R. Legionowo 1936.

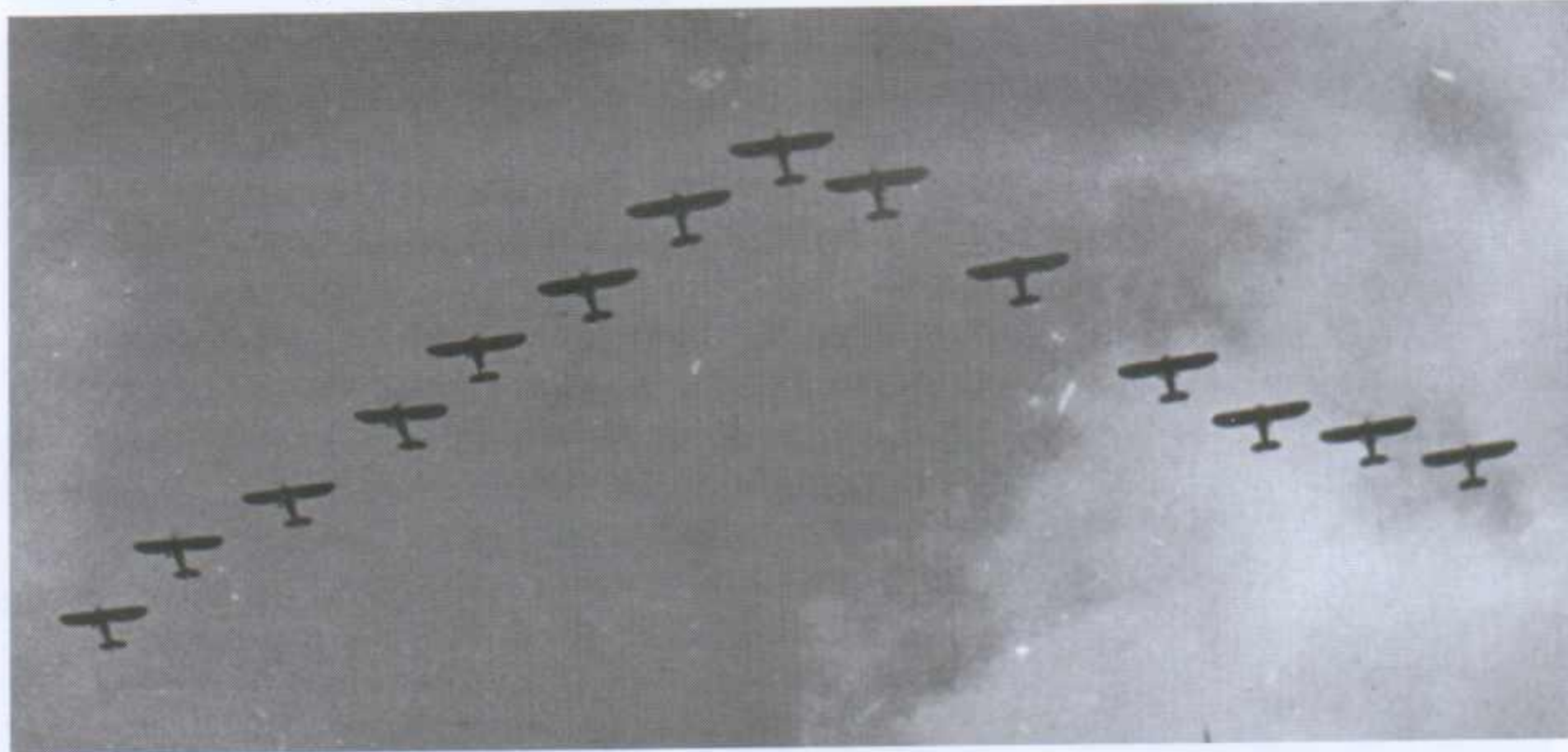
Fabrykacja gumowych balonów meteorologicznych, wykonywanych jako jednolita całość. Druk powielaczowy. Legionowo 1936.

Rozwój produkcji materiałów powłokowych – od metod klasycznych do nowoczesnych technologii. Mpis. Kraków 1947.

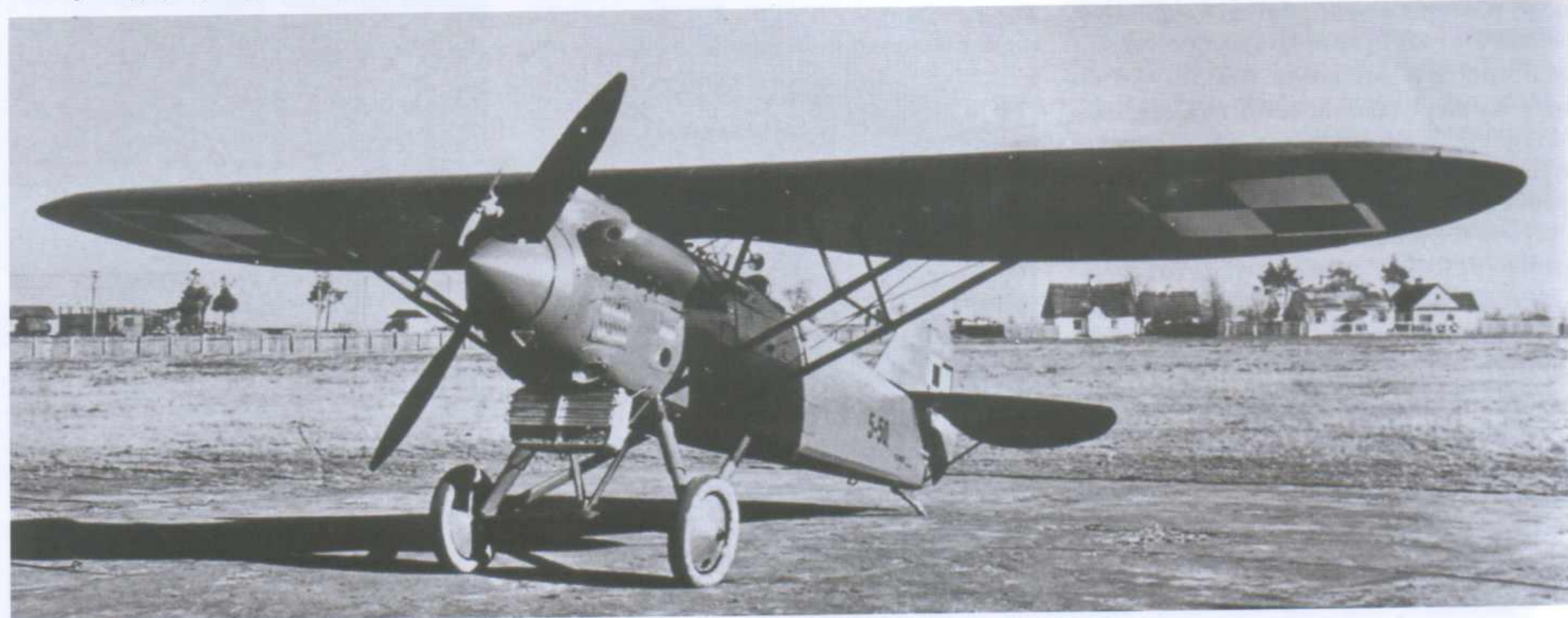




Powyżej: 131. Esk. Myśl. na PWS-10 w popisowym przelocie nad Poznaniem. (arch. W. Sankowski)
 Poniżej: W podobnym ugrupowaniu popisują się „Orły Pamuty” z Torunia. (arch. W. Sankowski)



Powyżej: PWS-10 rozbity przez por. Makowskiego na lotnisku w Toruniu. (arch. W. Sankowski)
 Poniżej: Seryjny egzemplarz nr 5-50 na lotnisku w Białej Podlaskiej. (arch. W. Sankowski)

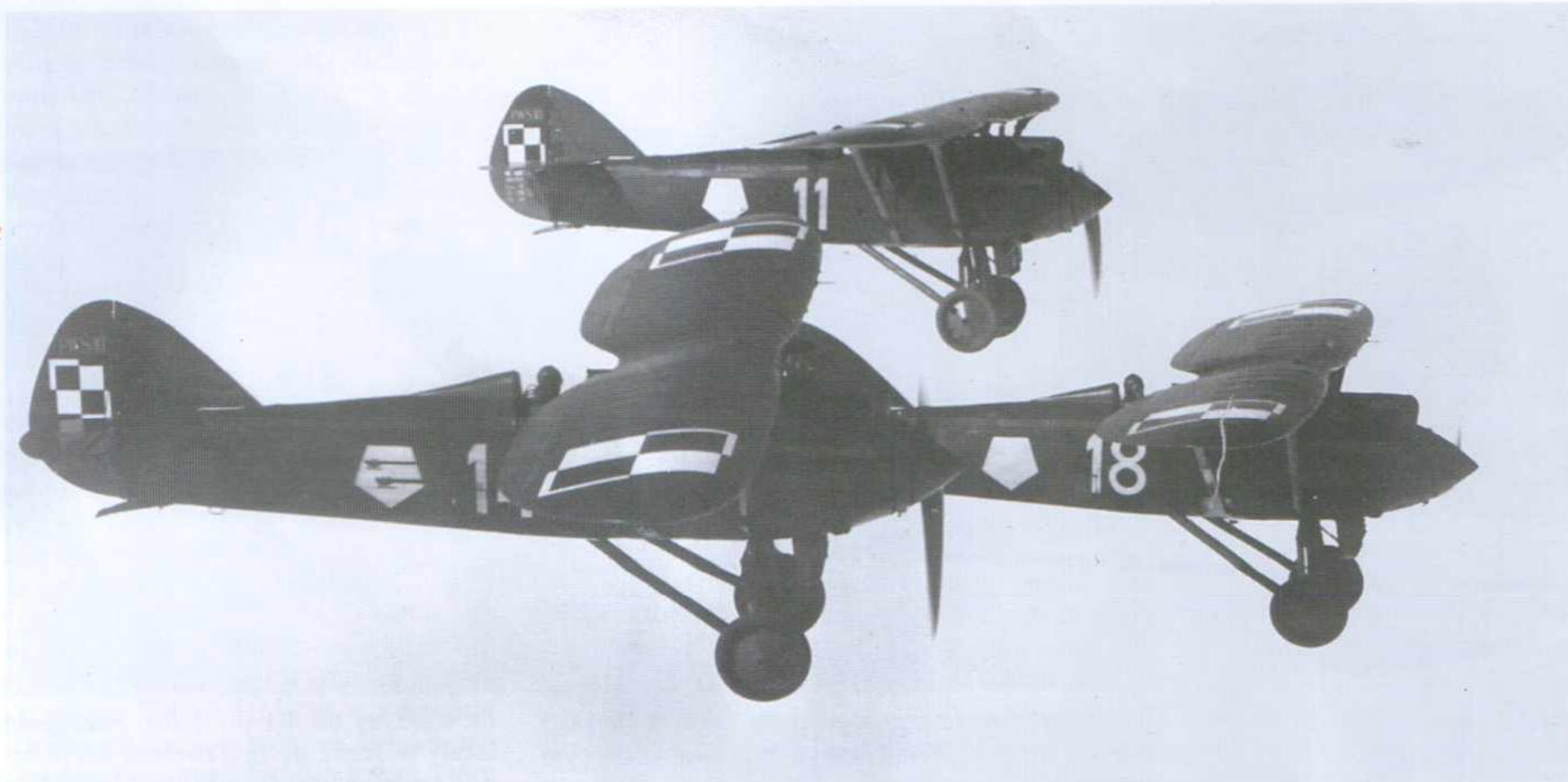


cja nie stała się przełomowa w porównaniu ze SPADem a osiągami ustępowała PWS-A). Pod koniec roku 1929 wytwórnia otrzymała zgodę na przeprowadzenie prób tego płatowca z silnikiem Bristol Jupiter VIIF (ze sprężarką). Brak jest informacji, czy do takich prób doszło.

Przeprowadzone w drugiej połowie 1930 r. próby w IBTL potwierdziły obawy, że PWS-10 nie będzie rewolucją techniczną w eskadrach myśliwskich. Miał sporo wad: nie był tak zwrotny jak zakładano, zużywał dużo paliwa i miał mały zasięg. Ostatecznie, po drobnych zmianach został zamówiony przez Departament Lotnictwa w ilości 80 egzemplarzy (łącznie z prototypami) i otrzymał numery ewidencyjne od 5-1 do 5-80. Był pierwszym samolotem myśliwskim w Polsce budowanym seryjnie. Od samego początku był jednak traktowany jako „typ przejściowy”, ponieważ trwały już prace nad następcą samolotu – całkowicie metalowym PZL P-1 z silnikiem gwiazdowym i to właśnie on i jego wersje rozwojowe miały stać się podstawowym typem samolotu myśliwskiego w lotnictwie polskim na początku lat 30-ych ubiegłego wieku.

Seryjne PWS-10 zostały wyprodukowane na przełomie lat 1931/32 i trafiły do 3. i 4. Pułku Lotniczego (wyposażono w nie eskadry: 131., 132., 141., 142. a następnie 133. i 143.). W 1933 roku maszyny trafiły na wyposażenie 1. Pułku Lotniczego (eskadry 112. i 114.). Rok później znalazły się też (obok Potezów) na wyposażeniu 113. Eskadry Myśliwskiej Nocnej. Pojedyncze egzemplarze skierowano do eskadr treningowych w 1., 2., i 5. PL.

Samoloty PWS-10 były używane intensywnie. W pułkach w Poznaniu i Toruniu całkowicie zastąpiły wysłużone SPADy. Słynna na początku lat poznańska trójka akrobatyczna: mjr pil. Stefan Pawlikowski, por. pil. Piotr Łaguna i por. pil. Mieczysław Mümler, zachwycała podczas pokazów akrobacji na PWS-10. Mieszkańcy Poznania i Torunia podczas świąt pułkowych mieli okazję obserwo-



wać nad miastem przeloty całych eskadr a słynne „Orły Pamuły” z 4. PL zwykły wykonywać to w bardzo ciasnym szyku.

Od początku 1933 r. rozpoczął się proces wprowadzania do służby samolotów PZL P-7a. samoloty PWS-10 przeznaczono do szkolenia i sukcesywnie wycofywano z pierwszej linii. Znalazły się w Szkole Wyższego Pilotażu w Grudziądzu (później w Ułężu) oraz w Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie i w Centrum Wyszkożenia Technicznego Lotnictwa w Bydgoszczy. Nadwyżki sprzętowe składowano w Głównej Składnicy Lotniczej W Dęblinie. Latem 1939 r. w Szkole Pilotażu w Ułężu znajdowało się jeszcze około 10 maszyn PWS-10 służących do treningu podchorążych szkolących się w trybie przyspieszonym w obliczu nadchodzącej wojny. We wrześniu 1939 r. znalazły się w składzie improwizowanych kluczy przeznaczonych do obrony dęblińskiej szkoły, lecz nie zostały użyte w walkach. Kilka uszkodzonych PWS-10 przejęli Niemcy na lotniskach w Dęblinie i Ułężu.

W trakcie swojej 8-letniej służby polskim lotnictwie w wypadkach i kraksach utracono wiele maszyn PWS-10, uszkodzone kasowano w parkach pułkowych i składnicach. W wyniku katastrof śmierć poniosło dziesięciu pilotów.

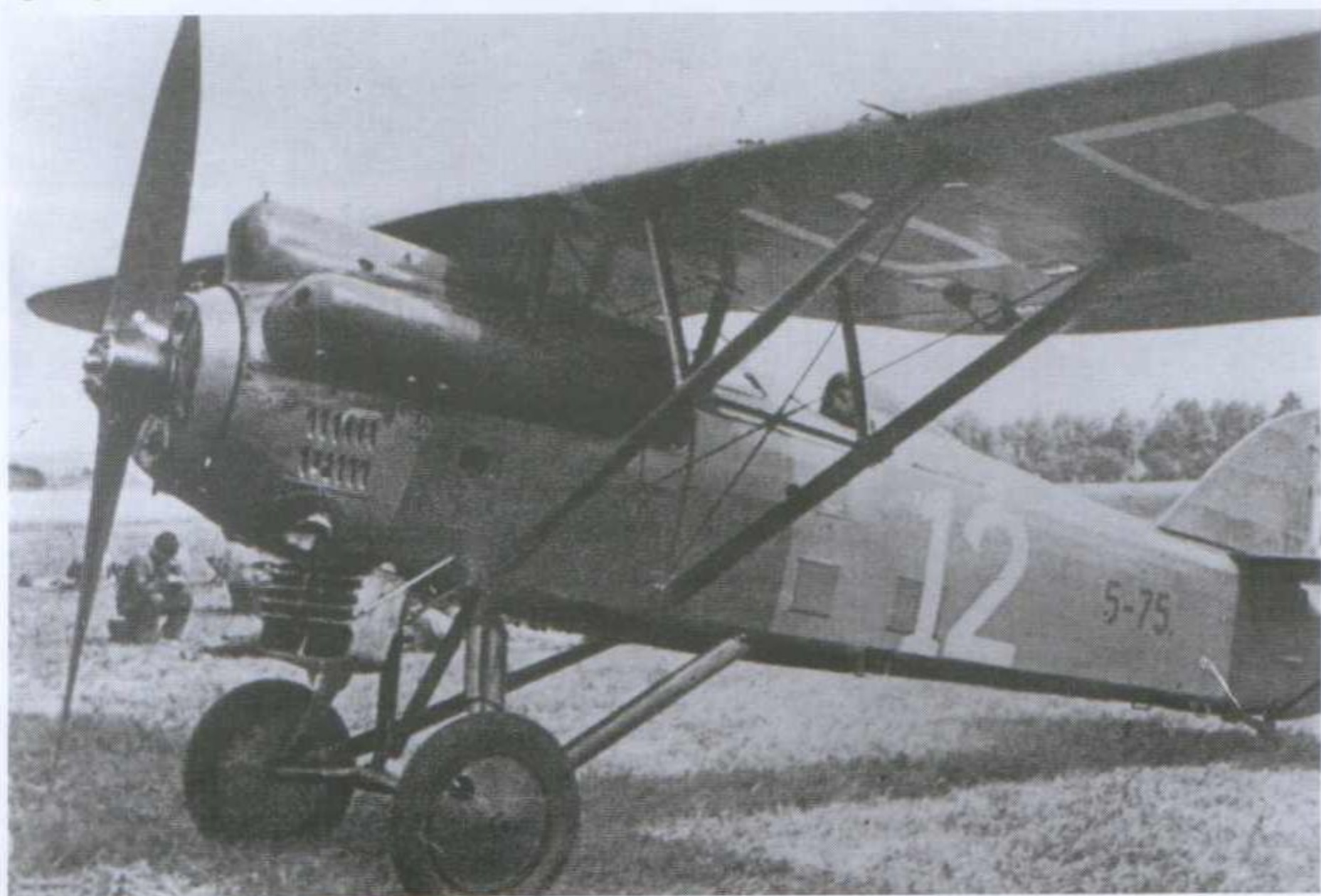
Na przełomie lat 1936/37, poprzez przedsiębiorstwo z Portugalii, Syndykat Eksportu Przemysłu Wojennego (SEPEWE) sprzedał do Hiszpanii 20 egzemplarzy PWS-10 plus silniki zapasowe i uzbrojenie. Samoloty w skrzyniach składowano na lotnisku w Leon gdzie montowali je pracownicy z PZL. Pierwszy oblatano w grudniu 1936 r. Maszyny przedstawiały niską wartość bojową, zostały przeznaczone do treningu pilotów myśliwskich przy 4. Grupie Myśliwskiej w Szkole Lotniczej Copero koło Sewilli. Samoloty otrzymały oznaczenie cyfrowe 4 (kolej-

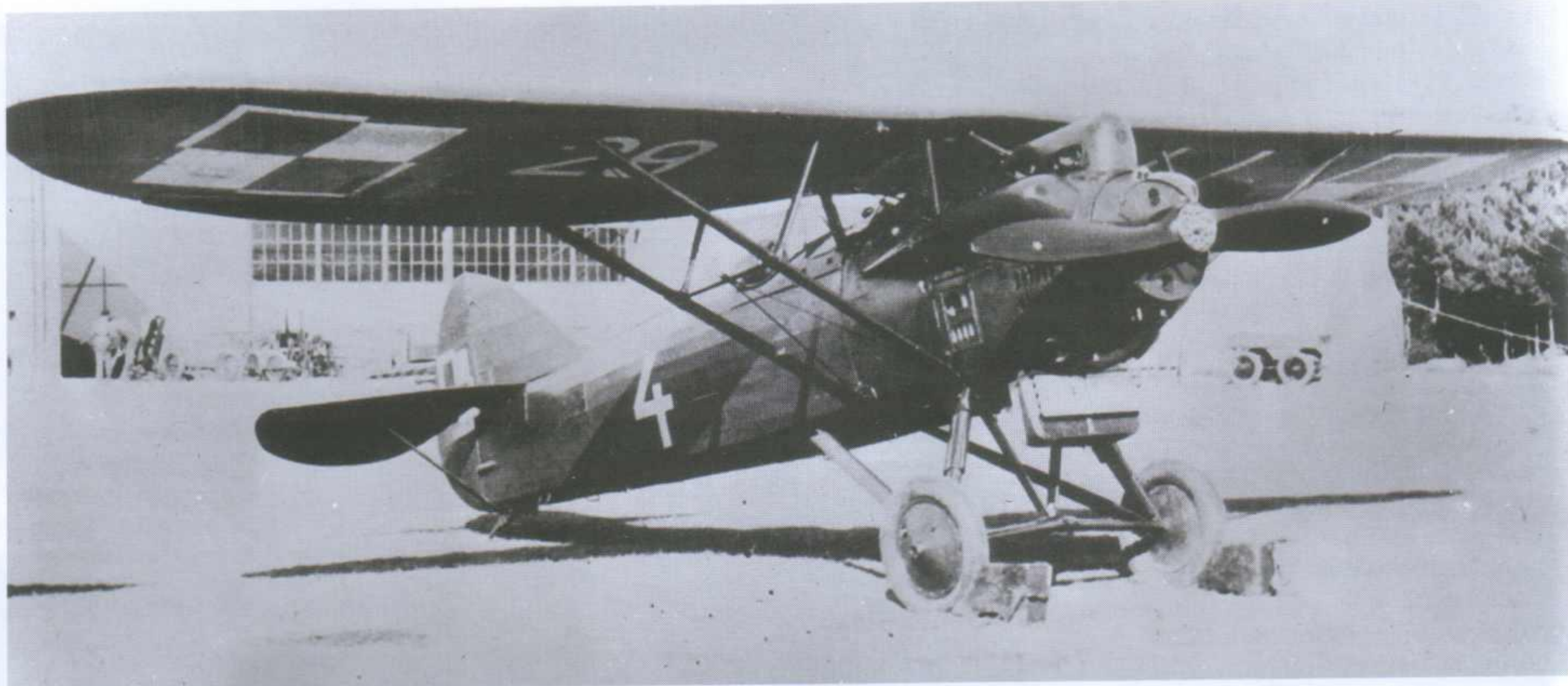
Powyżej: Klucz myśliwców PWS-10 z 142. Esk. Myśl. w locie w 1932 r. Samolot z numerem bocznym „14” ma namalowane godło eskadry, pozostałe dwa tylko tło. (arch. A. Morgała)



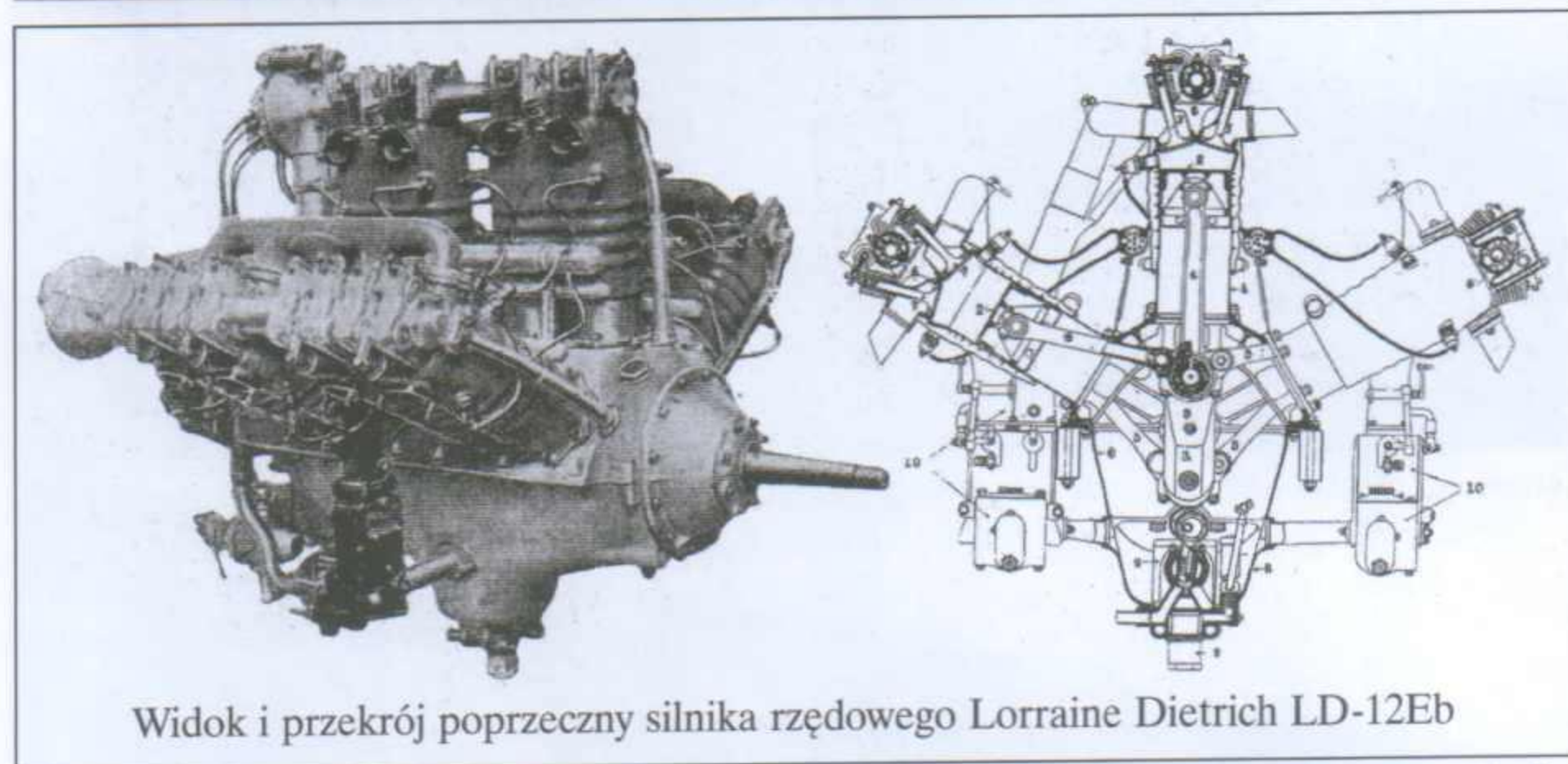
Powyżej: Przygotowania do lotów szkolnych na lotnisku LSSiB w Grudziądzu, około 1934 r. Na pierwszym planie maszyna nr 5-15. (arch. A. Morgała)

Poniżej: Wszystkie sprawne PWS-10 w 1939 r. znalazły się na lotnisku w Ułężu. Na zdjęciu egzemplarz nr 5-75 z numerem bocznym „12” ma zdjęty kołpak śmigła. (arch. A. Morgała)





Powyżej: Kolejny PWS-10 (nr boczny „4”) używany przed wojną do szkolenia. (arch. A. Morgała)
 Poniżej: Uszkodzone wiosną 1939 r. podczas szkolenia w Uleżu maszyny ściągano na skraj lotniska bez zamiaru ich naprawy - „Wojna wisiała w powietrzu”. (arch. W. Sankowski)



Widok i przekrój poprzeczny silnika rzędownego Lorraine Dietrich LD-12Eb

Powyżej: Ostatnie chwile przed wojną i pamiątkowa fotografia z Uleżu przy leciwym PWS-10.



ne maszyny od 4-1 do 4-20). Następnie latały w Jerez de la Frontera na południowym wybrzeżu atlantyckim, gdzie były używane w okresie od kwietnia 1937 r. do końca 1938 r. Ostatnie 11 egzemplarzy skasowano w 1939 roku. Samolot PWS-10 pod niebem Hiszpanii nie był użyty bojowo.

Konstrukcja

Kadłub miał konstrukcję kratownicową. Kratownica wykonana była z rur stalowych, spawana, wykrzyżowana cięganami stalowymi, dodatkowo usztywniona w pierwszym, drugim i czwartym przęśle ukośnymi rurami. Rama silnika wykonana była z rur stalowych, montowana do pierwszego przęsla kratownicy kadłuba. Przód kadłuba (do przekroju oznaczonego na rysunkach literą G) pokryty był blachą duralową montowaną do konstrukcji wykonanej z cienkich rur stalowych. Pokrycie górnej części kadłuba (do końca kabiny), pokrywa łuku za kabiną, owiewka głowy pilota, trójkątna pokrywa łuku pod statecznikiem poziomym oraz pokrywy wszystkich pozostałych otworów rewizyjnych wykonane były z blachy duralowej. Reszta kadłuba pokryta była płótnem rozpiętym na drewnianych listwach, które nadawały kadłubowi owalny przekrój.

Kabina pilota była otwarta, osłonięta wiatrochronem, fotel pilota (prawdopodobnie taki sam jak w samolotach PWS-16) dostosowany był do spadochronu plecowego. Tablica przyrządów wyposażona była w kontroler lotu firmy Brown-Boveri lub Philips (składający się z prędkościomierza, zakrętomierza i wysokościomierza), wskaźnik poziomu paliwa, obrotomierz, wskaźniki temperatury wody i oleju. Warto zauważyć, że na wszystkich dostępnych fotografiach wnętrza kabiny nie ma na tablicy przyrządów zamontowanej busoli.

Po lewej stronie kabiny umieszczona była dźwignia sterowania obrotami silnika, a po prawej stronie dźwignia awaryjnego zrzutu zbiornika paliwa i dźwignia sterowania wychyleniem żaluzji chłodnicy wody.

Płat był trójdzielny. Centropłat - bal-

dachim miał konstrukcję stalową: rolę podłużnic pełniły rury stalowe, żebra wykonane były z blachy. Rury stalowe (podłużnice) zakończone były okuciami do mocowania zastrzałów przykadłubowych oraz do mocowania płatów zewnętrznych. Płaty zewnętrzne miały konstrukcję drewnianą, dwudźwigarową. Dźwigary miały konstrukcję skrzynkową. Profil skrzydła Bobek B3 o grubości względnej 16,2% stałej na rozpiętości całego płata poza centropłatem. Zebra w centropłacie były klinowane pod coraz większym kątem w kierunku osi płatowca. Dawało to charakterystyczny widok centropłata w widoku z przodu. Zwiększenie kąta natarcia nad kadłubem miało zapewnić wyższą skuteczność płata (niwelowanie efektu malejącej siły nośnej płata w obszarze nad kadłubem). Takie samo rozwiązanie przyjęto później w samolocie liniowym PWS-19. Płat był pokryty częściowo sklejką i w całości (wraz z pokryciem sklejkowym) pokryty płótnem. Niestety nie dotarliśmy do bezpośrednich źródeł, które jednoznacznie określają, która część płata była pokryta sklejką. Nie wiemy czy sklejką pokryty był tylko nosek płata (czyli fragment od krawędzi natarcia do pierwszego dźwigara), czy też sklejką pokryty był płat do drugiego dźwigara.

Lotki kryte były płótnem, różnicowe ze szczeliną Lachmana, nieskompensowane. O ich konstrukcji nie posiadamy wiarygodnych informacji (czy były konstrukcji stalowej - jak usterzenie, czy też drewnianej - jak płaty).

Usterzenie miało konstrukcję stalową, z rur o różnej średnicy, kryte płótnem. Statecznik poziomy był przestawialny na ziemi. Do tego celu służył trójkątny luk z lewej strony kadłuba pod statecznikiem.

Podwozie było dwugoleniowe z osią dzieloną. Amortyzatory olejowo-powietrzne Vickers. Płozą ogonową ze stalowego resora.

Silnik - Lorraine Dietrich LD-12Eb 12 cylindrowy w układzie W, chłodzony wodą. Moc silnika: 450 KM. Zbiornik paliwa o pojemności 280 l odrzucany w locie. Śmigło drewniane Szomański.

Uzbrojenie - dwa karabiny Vickers wz. 09/18 lub Vickers wz. E (oba typy kalibru 7,92 mm) z zapasem amunicji po 500 sztuk na każdy karabin. Celownik typu Chretien. Możliwość zamontowania fotokarabinu K-28.

Dane techniczne:

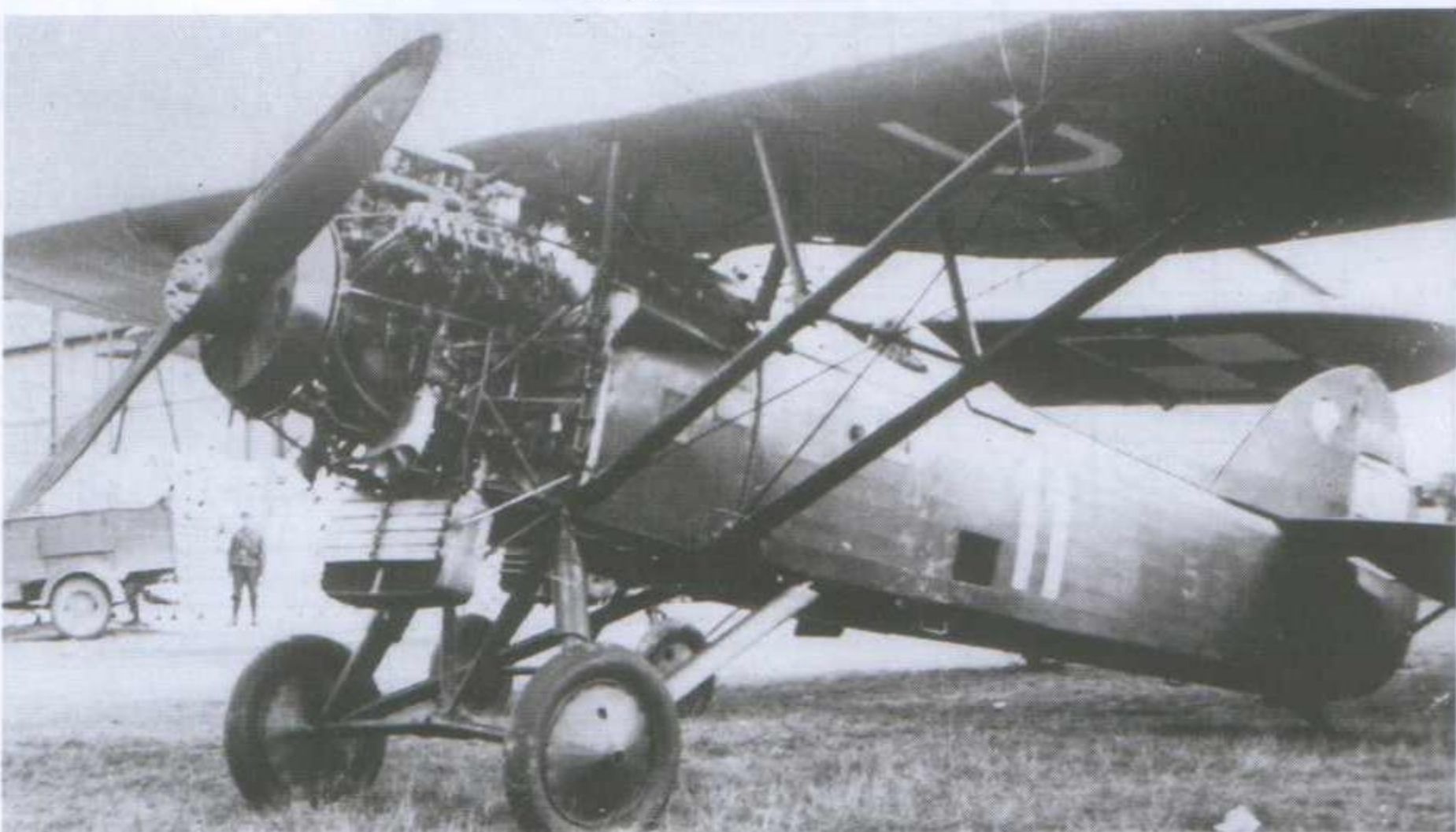
Rozpiętość - 11,00 m, długość (w osi samolotu wraz z kołpakiem) - 7,70 m, powierzchnia nośna - 18,25 m², masa własna - 1.080 kg, masa użyteczna - 381 kg, prędkość maksymalna - 241 km/h, pułap - 6.125 m, zasięg - 420 km.

Lech Kołodziejski

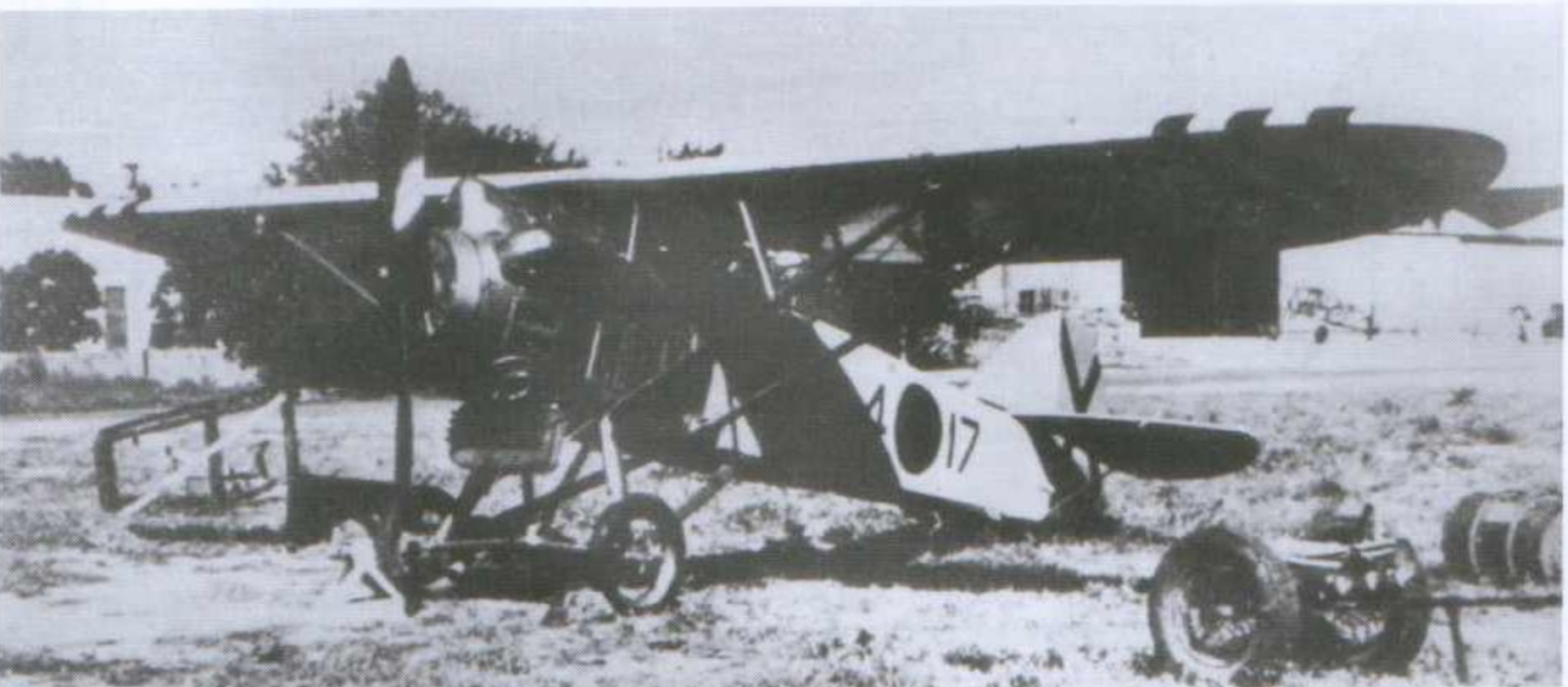
Autor i Redakcja dziękują Panu Andrzejowi Morgale za udostępnienie fotografii archiwalnych.



Powyżej: Ułęż, 1939 r. Startują dwa PWS-10. Maszyna nr boczny „11” posiada na stateczniku znak Warsztatów Remontowych 4. Pułku Lotniczego w Toruniu. (arch. W. Sankowski)
Poniżej: Ten sam samolot (nr 5-36) zdobyty przez Niemców we wrześniu 1939 r. (arch. A. Morgala)



Powyżej: PWS-10 (nr 4-1) „Chiquita” lotnictwa nacjonalistycznego gen. Franco używany do szkolenia w szkole w Leo. (arch. A. Morgala)
Poniżej: Hiszpański PWS-10 nr 4-17 na lotnisku Jerez de la Frontera w 1938 r. (arch. A. Morgala)

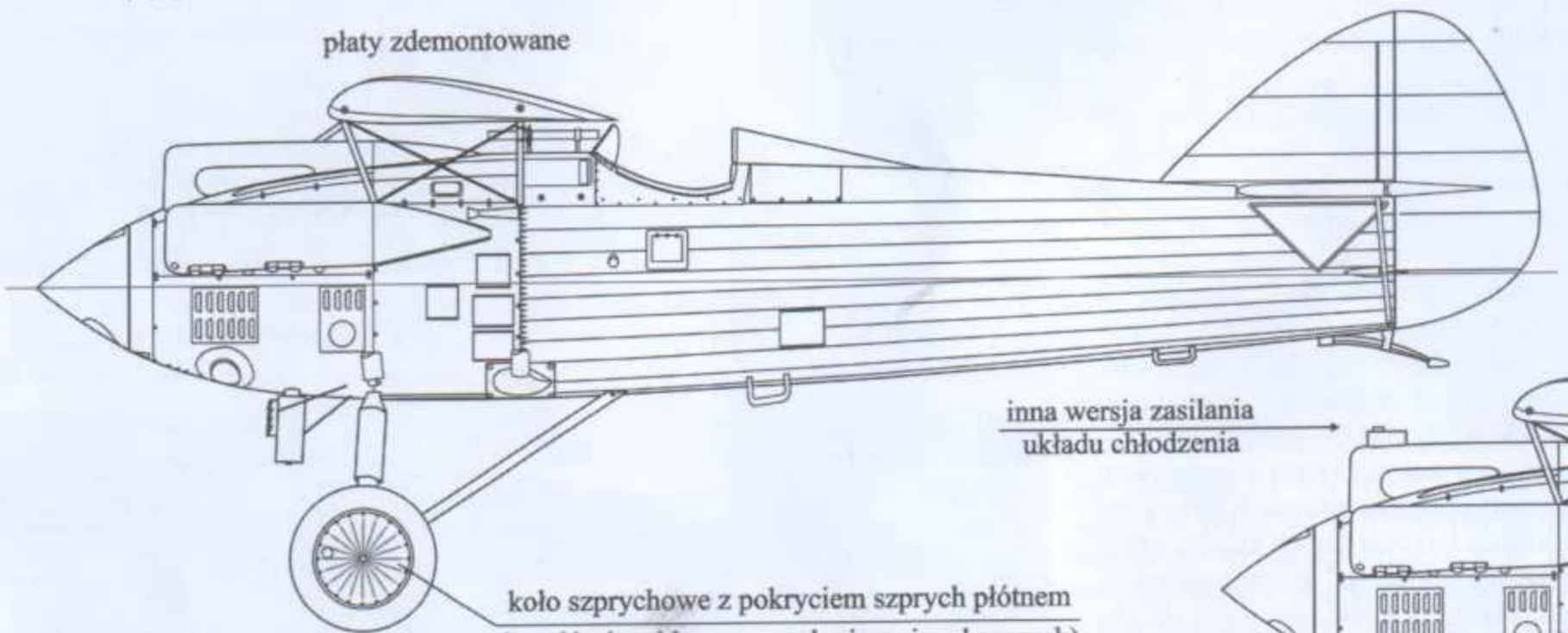


SAMOŁOT MYŚLIWSKI PWS-10

ABC D E FG H I J K L M

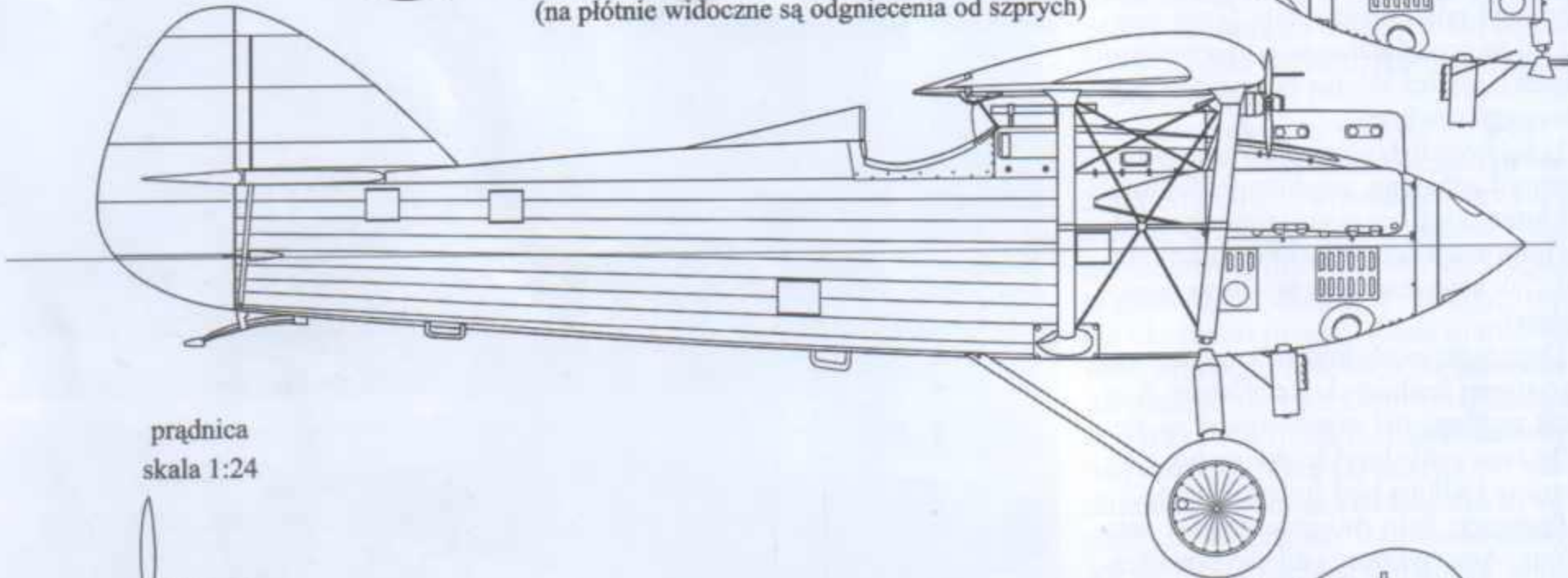


platy zdemontowane



inna wersja zasilania
układu chłodzenia

koło szprychowe z pokryciem szprych płótnem
(na płótnie widoczne są odgniecenia od szprych)



prądnica
skala 1:24

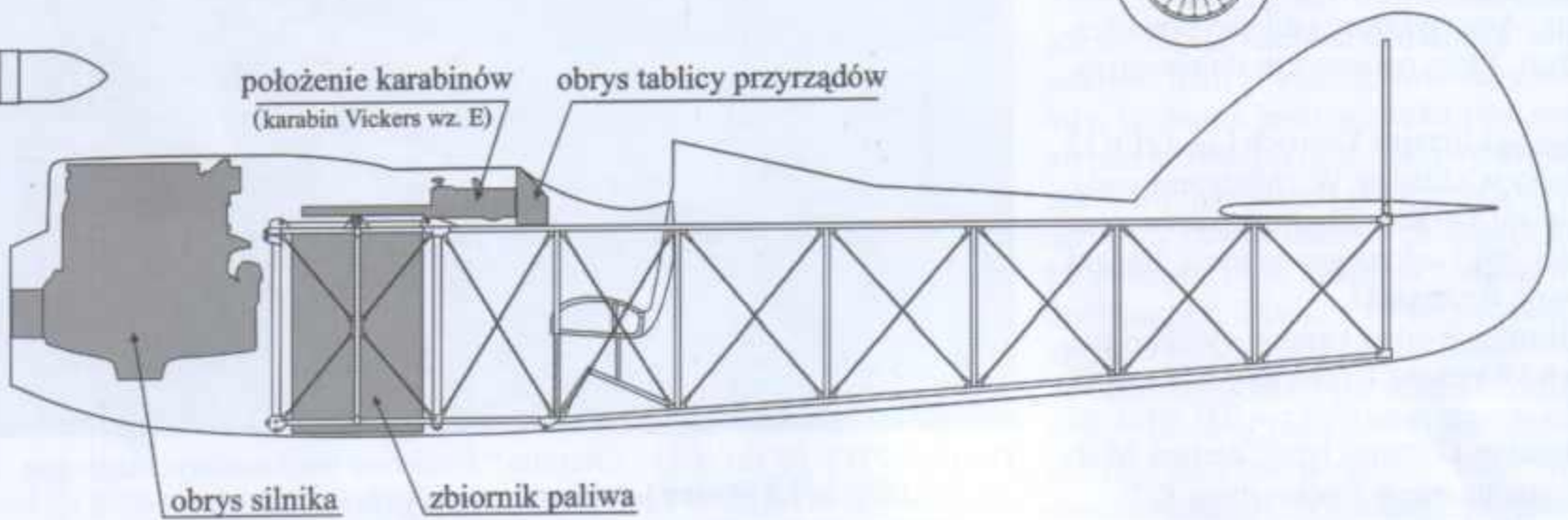


położenie karabinów
(karabin Vickers wz. E)

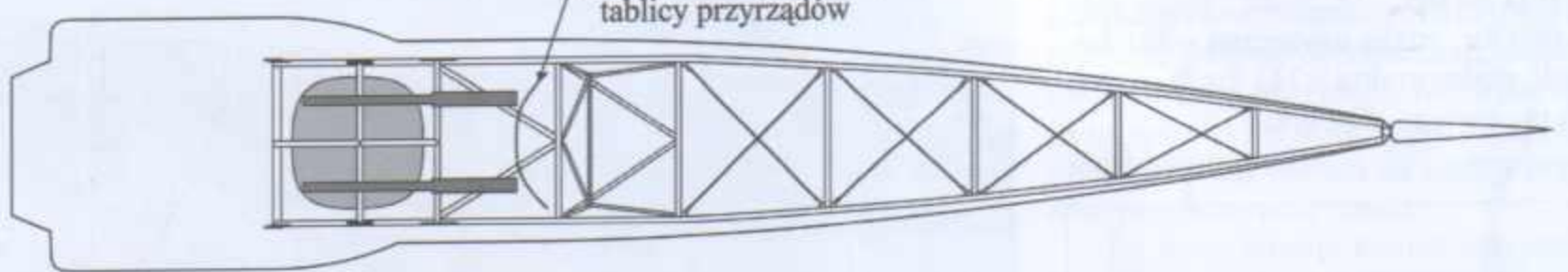
obrys tablicy przyrządów

obrys silnika

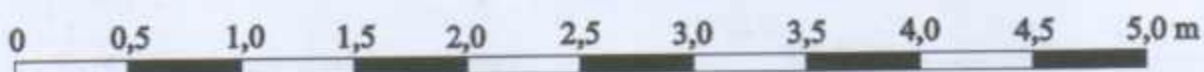
zbiornik paliwa



przypuszczalny przekrój
tablicy przyrządów



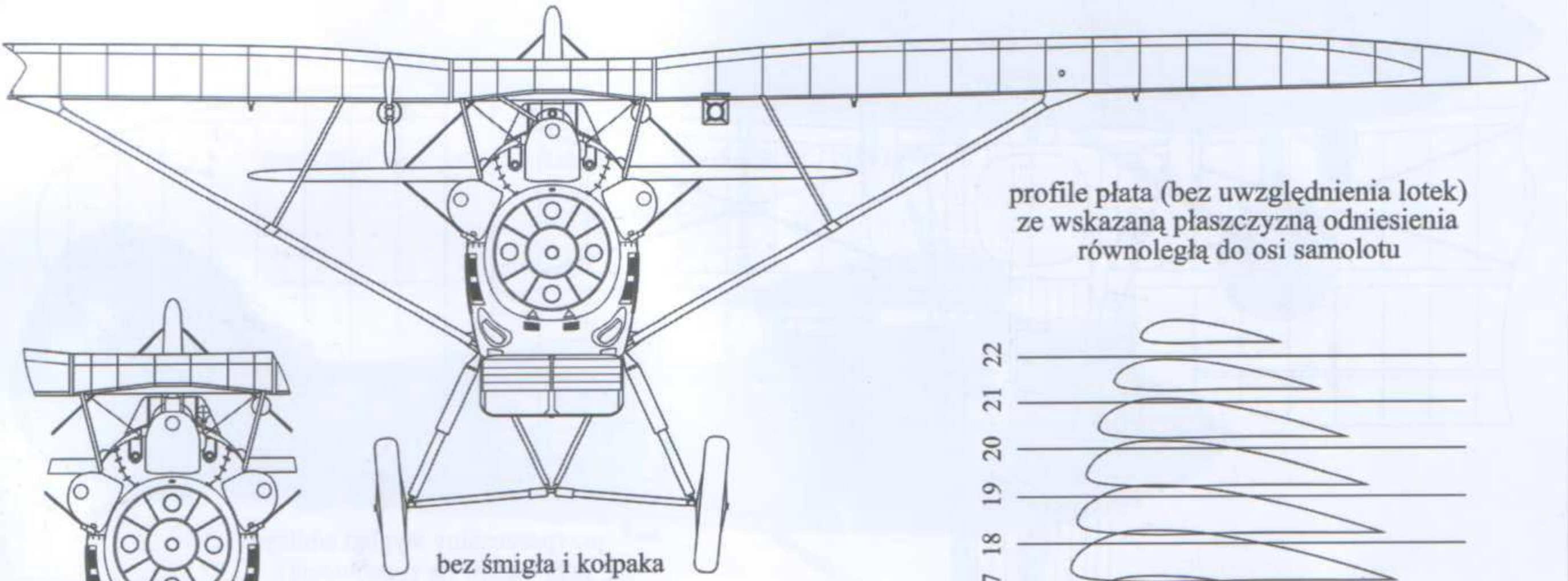
skala 1:48



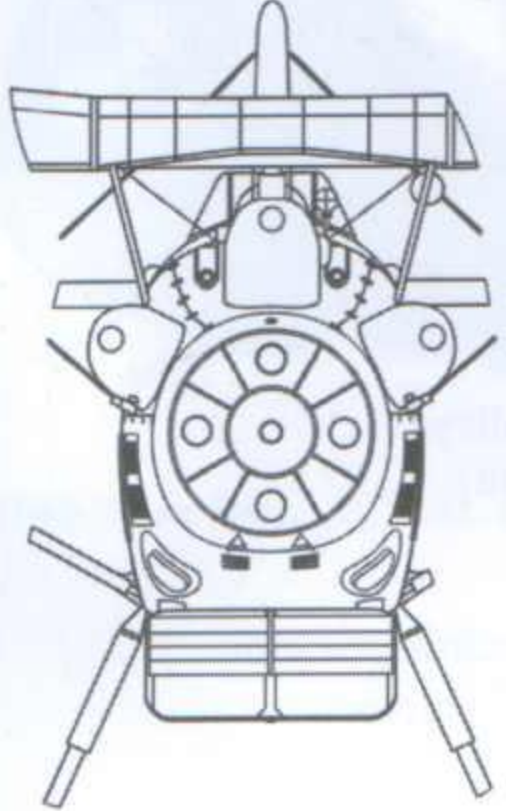
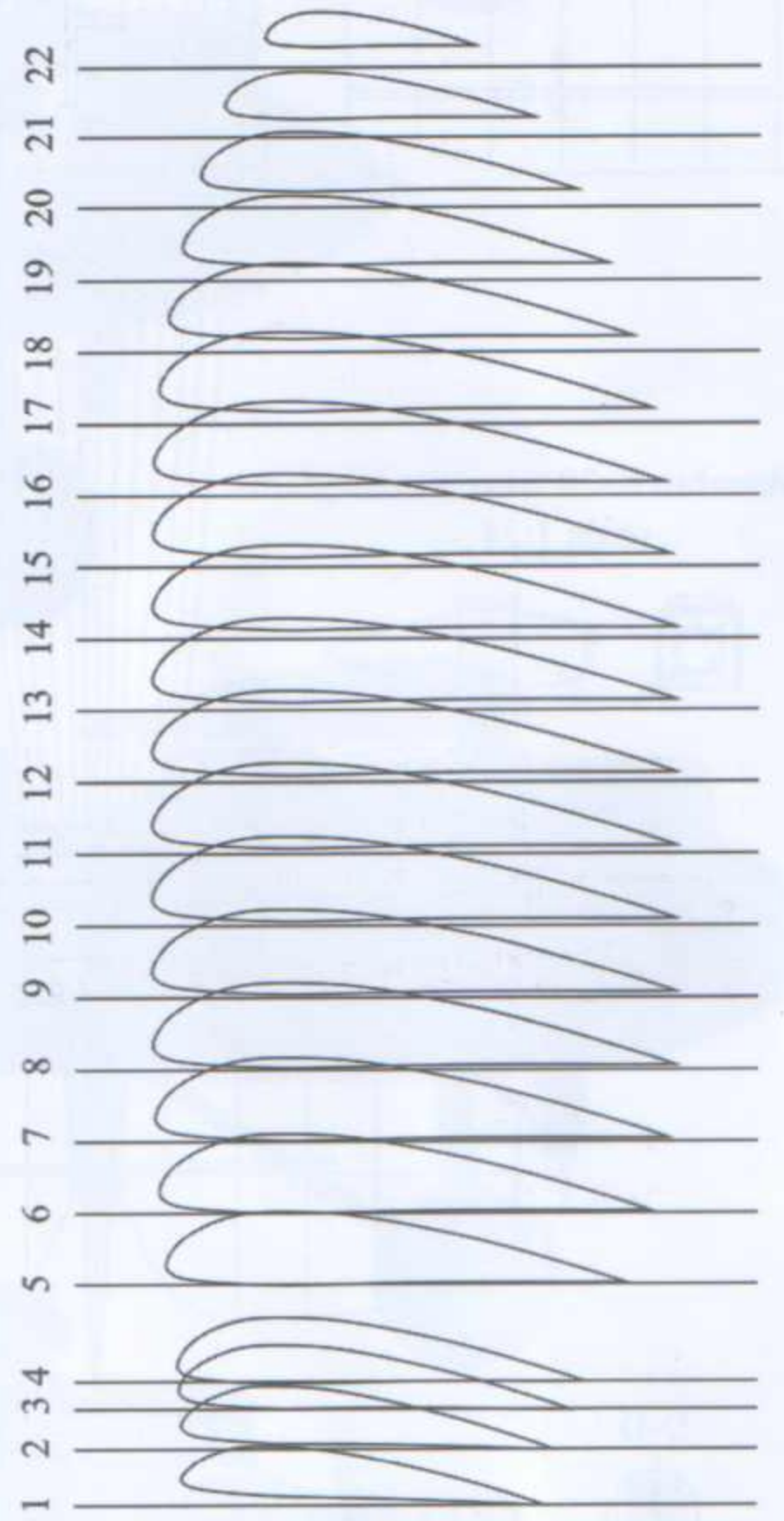
opracował i rysował Lech Kołodziejki

SAMOŁOT MYŚLIWSKI PWS-10

- 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22

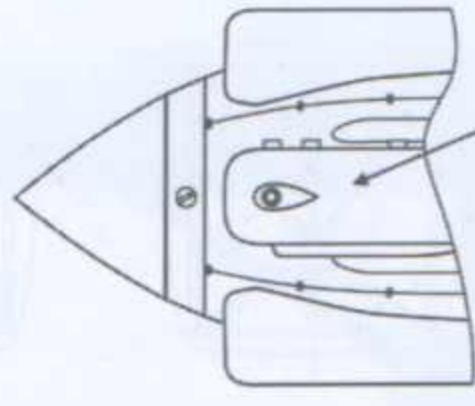
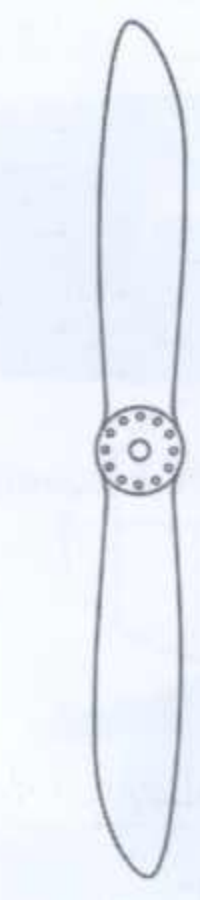


profile płata (bez uwzględnienia lotek)
ze wskazaną płaszczyzną odniesienia
równoległą do osi samolotu

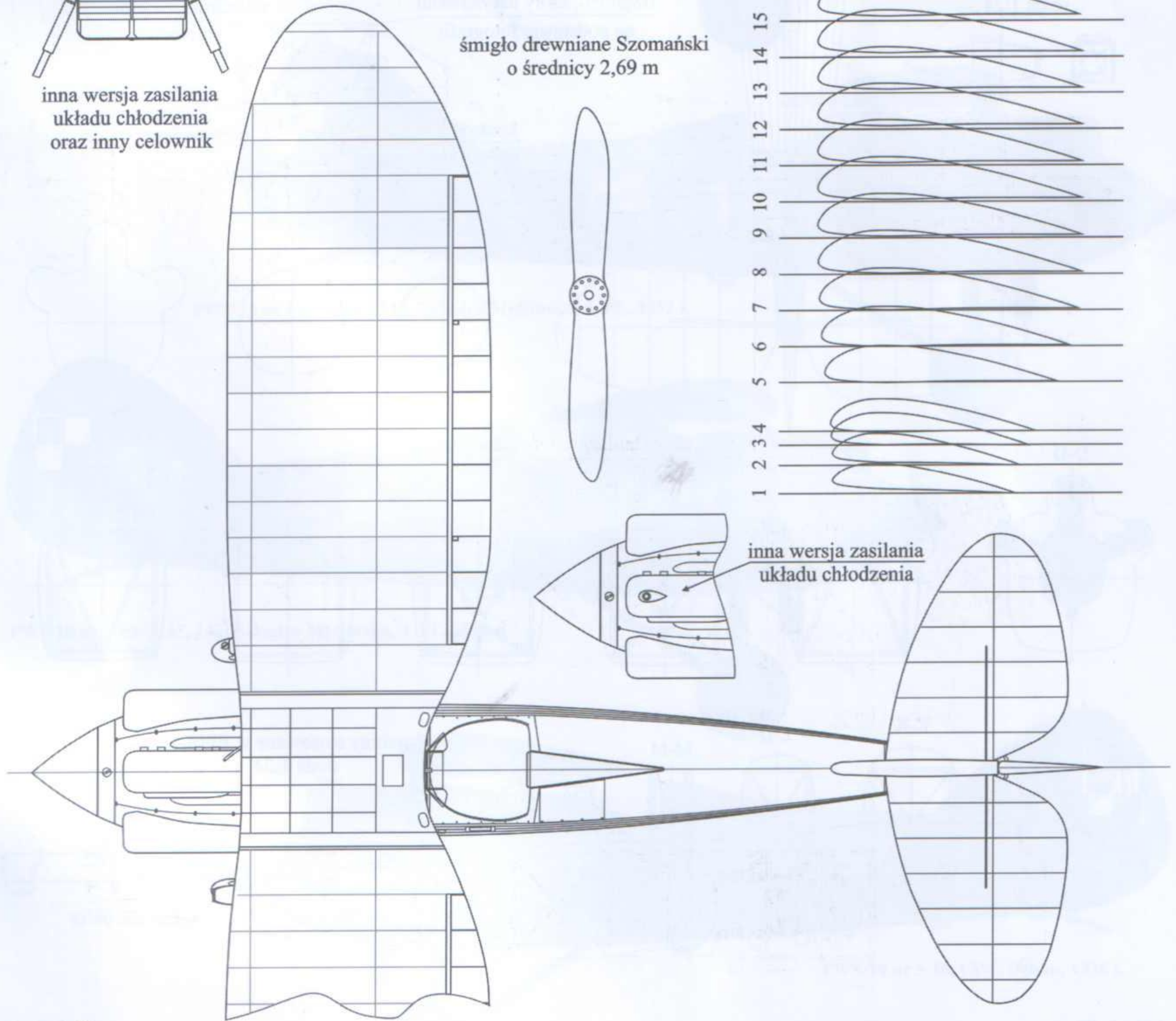


inna wersja zasilania
układu chłodzenia
oraz inny celownik

śmigło drewniane Szomański
o średnicy 2,69 m



inna wersja zasilania
układu chłodzenia

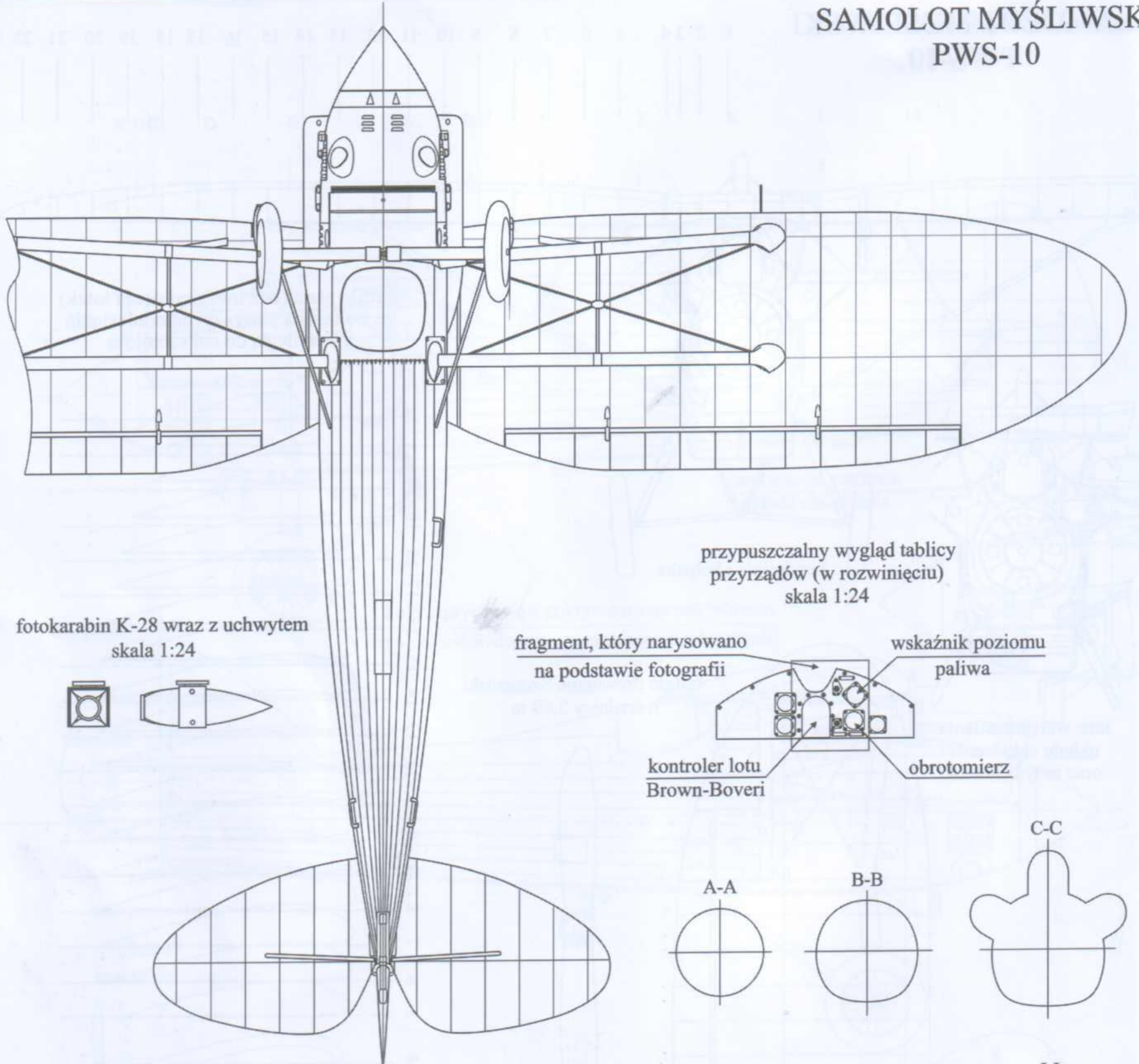


skala 1:48



opracował i rysował Lech Kołodziejcki

SAMOLOT MYŚLIWSKI PWS-10



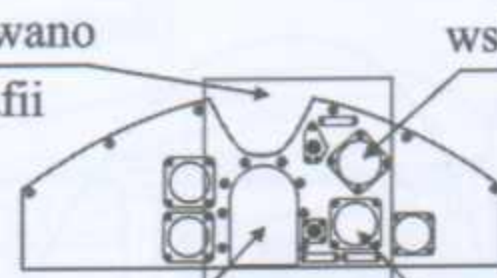
przypuszczalny wygląd tablicy przyrządów (w rozwinięciu) skala 1:24

fragment, który narysowano na podstawie fotografii

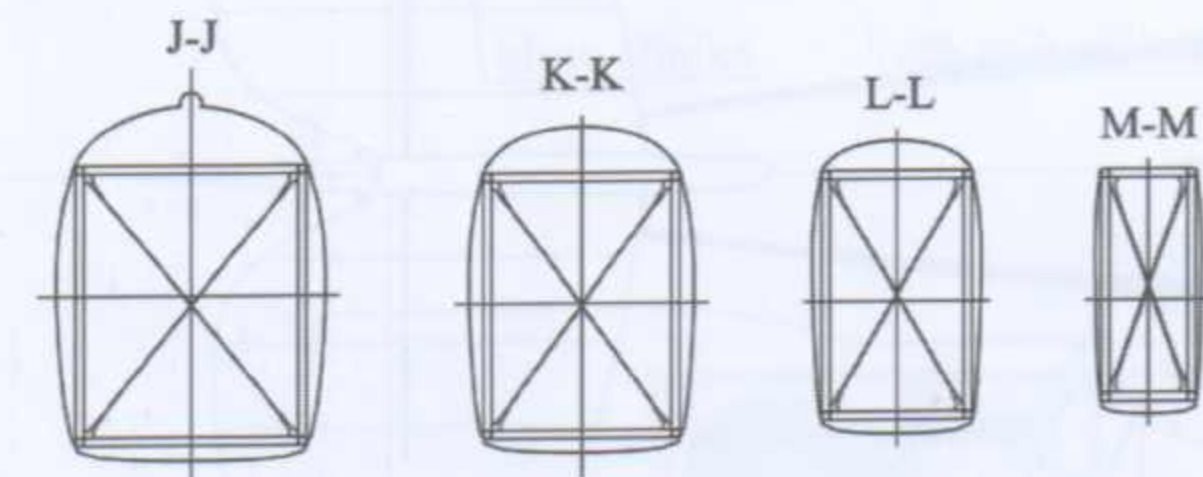
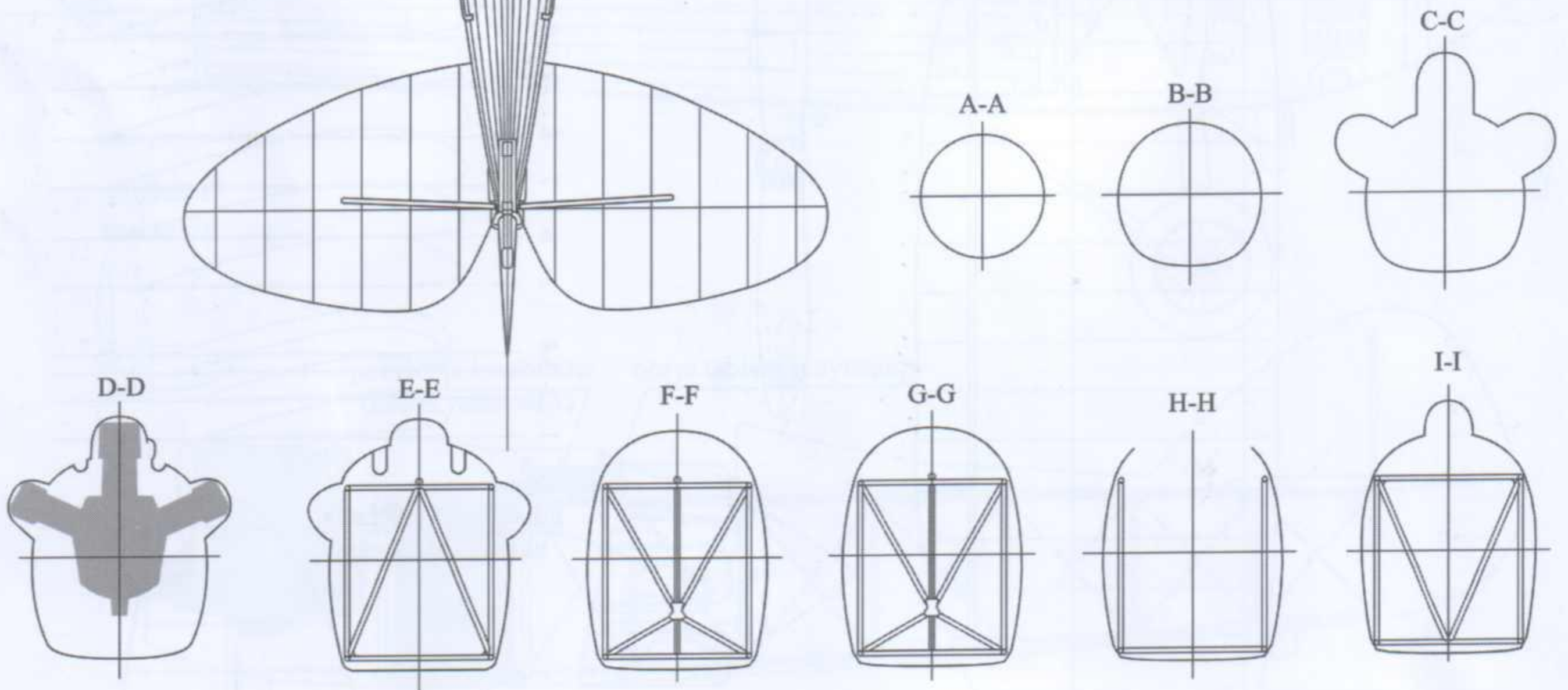
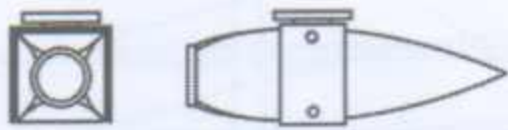
wskaźnik poziomy paliwa

kontroler lotu Brown-Boveri

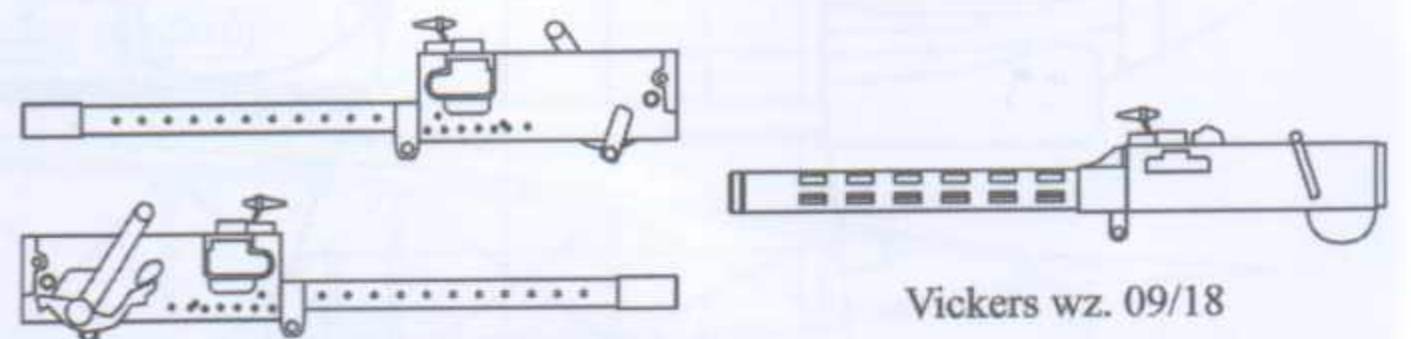
obrotomierz



fotokarabin K-28 wraz z uchwytem skala 1:24



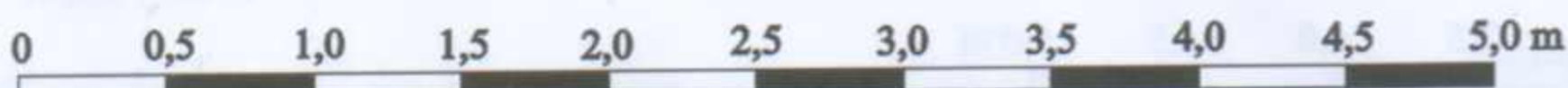
karabiny stosowane w PWS-10 skala 1:24



Vickers wz. E

Vickers wz. 09/18

skala 1:48



opracował i rysował Lech Kołodziejcki



PWS-10 nr bocz. „9”, 131. Eskadra Myśliwska, 3. PL, 1932 r.



PWS-10 nr bocz. „II”, 131. Eskadra Myśliwska, 3. PL, 1932 r.



PWS-10 nr bocz. „14”, 142. Eskadra Myśliwska, 4. PL, 1932 r.



PWS-10 nr bocz. „11”, 142. Eskadra Myśliwska, 4. PL, 1932 r.



PWS-10 nr 5-16, CWL Dęblin, 1936 r.

Rysował: Wojciech Sankowski



PWS-10 „12” (nr 5-75), Uleź, 1939 r.



PWS-10 „11” (nr 5-36), Uleź, 1939 r.
Poniżej widok z dołu i z góry.



Warsztaty Remontowe
4. Pułku Lotniczego



PWS-10 nr 4-1 „Chiquita”, Szkoła Lotnicza w Leon, 1937 r.



PWS-10 nr 4-17, lotnisko Jerez de la Frontera , 1938 r.

Rysował: Wojciech Sankowski

LEŻĄCY ŻURAW

- szybowiec bombowiec?



Latem 1948 roku w hangarze nr 1 na Górze Szybowcowej w Jeżowie Sudeckim wśród standartowego sprzętu znajdowały się dwa nietypowe Liege Kranichy. Pokryte kamuflażem wojskowym, z jednoosobową kabiną na grzbiecie i drugą w bogato oszklonym, przebudowanym przodzie przypominały samoloty bojowe. Wyglądem zwracały uwagę przyciągając wzrok szkolonych tam wówczas junaków POSP. Nazwa Liege Kranich, t.j. Leżący Żuraw, pochodziła od pozycji zajmowanej przez ucznia pilota w przedniej kabine. Wprowadzone w Luftwaffe do użytku pod koniec wojny służyły jako szkolne dla pilotów do nowo projektowanych i budowanych wówczas szybowców i samolotów bojowych, mających płasko usytuowane stanowiska załogi. Oglądano je z zainteresowaniem, przy czym szczególną ciekawość budził oszklony kanciasto - opływowy nos kojarzący się raczej z kabiną obserwatora czy bombardiera. Nazwa Liege Kranich, niezbyt chwytliwa, nie przyjęła się wśród latającej braci. Sugerując się wyglądem określano je żartobliwie, a i niezgodnie z przeznaczeniem: szybowiec-bombowiec. Przewrotna nazwa przylgnęła i tak już pozostało, Chociaż kto wie? Jeden z nich miał uchwyty pod skrzydłami pokrytymi w tym miejscu cienką matą izolacyjną! Służyły zapewne do mocowania jakichś bliżej nieokreślonych urządzeń o działaniu termicznym? I tak już dość tajemnicze Liege Kranichy miały swoje dodatkowe sekrety kryjące inne zastosowania?

Rzeczony szybowiec nie był pierwszą konstrukcją mającą tak nietypowo ułożone miejsce pilota. Krótco przed wojną w 1939 roku zaprojektowano i zbudowano w Sekcji Lotniczej Wydziału Mechanicznego Politechniki w Stuttgarcie (Flugtechnische Fachgruppe an der Technischen Hochschule Stuttgart), doświadczalny szybowiec akrobacyjny FS-17 z leżącym miejscem pilota. Powierzchnia przekroju poprzecznego kadłuba zmalała o 30%. W tym samym czasie inż. Edmund Schneider zaprojektował w Grunowie dwumiejscowy górnopłat turystyczny Arara z tak samo ułożonymi miejscami załogi. Prace przerwała wojna we wrześniu 1939 (patrz „Lotnictwo z Szachownicą” nr 28 str. 16).

Do koncepcji powrócono w środkowym okresie wojny. W różnych biurach konstruktorskich zaczęły powstawać projekty samolotów i szybowców bojowych mających kabiny pilota ze stanowiskiem leżącym skierowanym głową do przodu. Ściślej określano je jako leżąco-kłęczące. Powstała wówczas pilna potrzeba posiadania sprzętu szkolnego wprowadzającego pilotów w tajniki nowej techniki pilotażu. W ośrodku badawczym Trebbin k/Poczdamu opracowano przeróbkę szybowca DFS Kranich II na nową wersję p.n. Liege Kranich. Prototyp miał znaki rejestracyjne D-4-1575. Budowę wersji seryjnej podjęto w 1944 w wytwórni E.Schneider Flugzeugbau - Grunau am Riesengebirge. Wersja ta różniła się od prototypu niektórymi szczegółami konstrukcji.

Kolejny etap szkolenia miał być realizowany m. in. na szybowcach przejściowych klasy latające skrzydło: Horten IIIf i IIIg (przebudowano kilka egzemplarzy) oraz wyczynowych Ho-IV i Ho-VI. Docelowym sprzętem bojowym wyposażonym w stanowiska leżąco-kłęczące miały być najnowsze konstrukcje realizowane pod koniec wojny. Najbardziej zaawansowanymi były: szybowiec myśliwski Blohm-Voss Bv-40 i odrzutowy bombowiec nurkujący Henschel Hs-132. Pierwszy miał być holowany na dużą wysokość przez samolot myśliwski, a następnie wyczepiany do ataku z lotu ślizgowego na bombowce alianckie.

W maju 1944 oblatano prototyp Bv-40.01, a następnie 9 egzemplarzy próbnych. Wkrótce zamierzano uruchomić produkcję wersji seryjnej Bv-40A. Inny prototyp Hs-132 nawiązujący układem do produkowanego seryjnie He-162 Volksjaeger, znajdował się w fazie daleko zaawansowanej budowy. Przejeli go Rosjanie w 1945 wywożąc do ZSRR. Istniały także inne projekty oczekujące na realizację: myśliwiec odrzutowy dalekiego zasięgu Gotha P-60 w układzie latającego skrzydła; odrzutowe myśliwce przechwytyjące: Arado E-580, Heinkel P-1077 Julia i P-1077a Romeo, Skoda Kauba P-14 Prag, Horten H-X (Ho-XIIB); zmotoryzowane szybowce bojowe: rozpoznawczy DFS-228 i doświadczalny DFS-346. Jeden ze wspomnianych projektów Arado E-580 opracowywany był w Kamienn-

nej Górze i w sąsiedniej Lubawce, położonych 25 km od Jeleniej Góry. W 1943 roku przeniesiono tam biuro konstrukcyjne Arado z silnie bombardowanego Rostoka.

Nie ma pełnej jasności co do intencji konstruktorów stosujących leżąco-kłęczącą pozycję pilota. Wydaje się jednak, że podstawowym zamiarem było zmniejszenie przekroju poprzecznego kadłuba dla zminimalizowania wrażliwości na ogień przeciwnika, z dalszym dobrodziejstwem w postaci mniejszego oporu czołowego i oporu kształtu, mniejszej masy własnej konstrukcji oraz złagodzenia oddziaływania przeciążenia na korpus pilota. Ważnym czynnikiem była też konieczność (np. w P-60) pomieszczenia dwuosobowej załogi w gabarytach klaustrofobicznej, płaskiej kabiny, wtopionej w wysokość konstrukcyjną latającego skrzydła. Innym powodem stosowania takiego usytuowania pilota była też potrzeba poprawienia warunków pracy silnika odrzutowego umieszczonego na grzbiecie kadłuba jak w He-162 gdzie wypukła osłona kabiny pilota w pozycji siedzącej, z jej nieszczelnościami zakłócała przepływ powietrza na wlocie do dyfuzora. Skutkowało to utratą siły ciągu silnika o około 10%. Projekty wzorowane na He-162 jak: Hs-132 czy Arado E-580 otrzymały leżące stanowisko pilota usytuowane w oszklonych przodach kadłuba z gładkim grzbietem na przedpolu wlotu do silnika.

W Polsce po wojnie w 1945 posiadano cztery szybowce Liege Kranich. Pierwszy został dopuszczony do lotu już jesienią 1945 otrzymując znaki SP-124. Po raz pierwszy pokazano go na wystawie szybowców zdobycznych na Górze Szybowcowej za hangarem nr 2 w Grunowie. Urządzono ją z okazji Ogólnopolskiej Konferencji Szybowcowej 18-23.XI.1945. Szybowiec był prezentowany również w locie pokazując swoje możliwości w żaglu nad zboczem południowym. Według opinii jednego z uczestników konferencji instr.pil.Józefa Zielezińskiego odnosiło się wrażenie, że egzemplarz ten był składany z elementów różnych szybowców, ponieważ skrzydła i ogon miał pomalowane jak oryginalne Kranichy II na biało z odcieniem kości słoniowej, a kadłub na kolor zielony, wojskowy. Chociaż też całość mogła pochodzić z jednego kompletu, a sam kadłub przebudowany w Grunowie otrzymał nowe malowanie po przeróbkach dokonanych w tamtejszej wytwórni. Kolejne dwa Liege Kranichy, z którymi autor zetknął się w Jeżowie Sudeckim latem 1948 miały ochronny trójbarwny kamuflaż Luftwaffe składający się z nieregularnych kanciastych łat. Stare znaki rejestracyjne i rozpoznawcze zostały zatarte. Polskich jeszcze nie namalowano, mimo że szybowcom nadano już numery: SP-385 i SP-457. Jeden był gotów do lotu, drugi miał małe braki. Trafiły one później do SZD Bielsko i do Wrocławia. Czwarty, ostatni egzemplarz SP-1044, całkowicie pomalowany na czarno został przydzielony do szkoły szybowcowej w Kamiennnej Górze k/Ligotki Dolnej. Widziano go tam jeszcze w pierwszej połowie lat 50-tych XX w.

Latając w 1948 w szybowcowej Szkole Żaglowej w Jeżowie Sudeckim miałem oka-

zję zapoznać się bliżej z konstrukcją tych intrygujących szybowców. W odtworzeniu detali pomogły robione wówczas notatki ze wskazówkami przekazanymi przez instruktora Feliksa Jankowskiego, własne spostrzeżenia i późniejsze konsultacje z inż. Józefem Zielezińskim - inspektorem KCSP w Bielsku Aleksandrowicach. Ogólny wygląd został podany poprzednio, ograniczymy się zatem do krótkiego opisu wyposażenia. Jednoosobowa kabina z miejscem siedzącym dla instruktora pozostała na starym miejscu w części grzbietowej kadłuba. Fotel był tu przesunięty nieco do tyłu. W przedniej kabynie uczeń pilot zajmował wspomnianą pozycję leżąco-kłęczącą. Instruktor posiadał spadochron siedzeniowy, uczeń-pilot plecowy. Kabina ucznia licząca ponad dwa metry długości miała oszkloną osłonę z środkową częścią grzbietową otwieraną i uchylaną na prawo. Można ją było awaryjnie zwolnić i odrzucić. Bogato oszklony przód składał się z wielu płaskich płytek pleksi przypominających nosy niektórych samolotów bojowych jak np.: Do-215/217, Ju-88 czy Fw-189. Korpus leżącego pilota przypasany był szelkami i pasem, zwalnianymi w razie potrze-

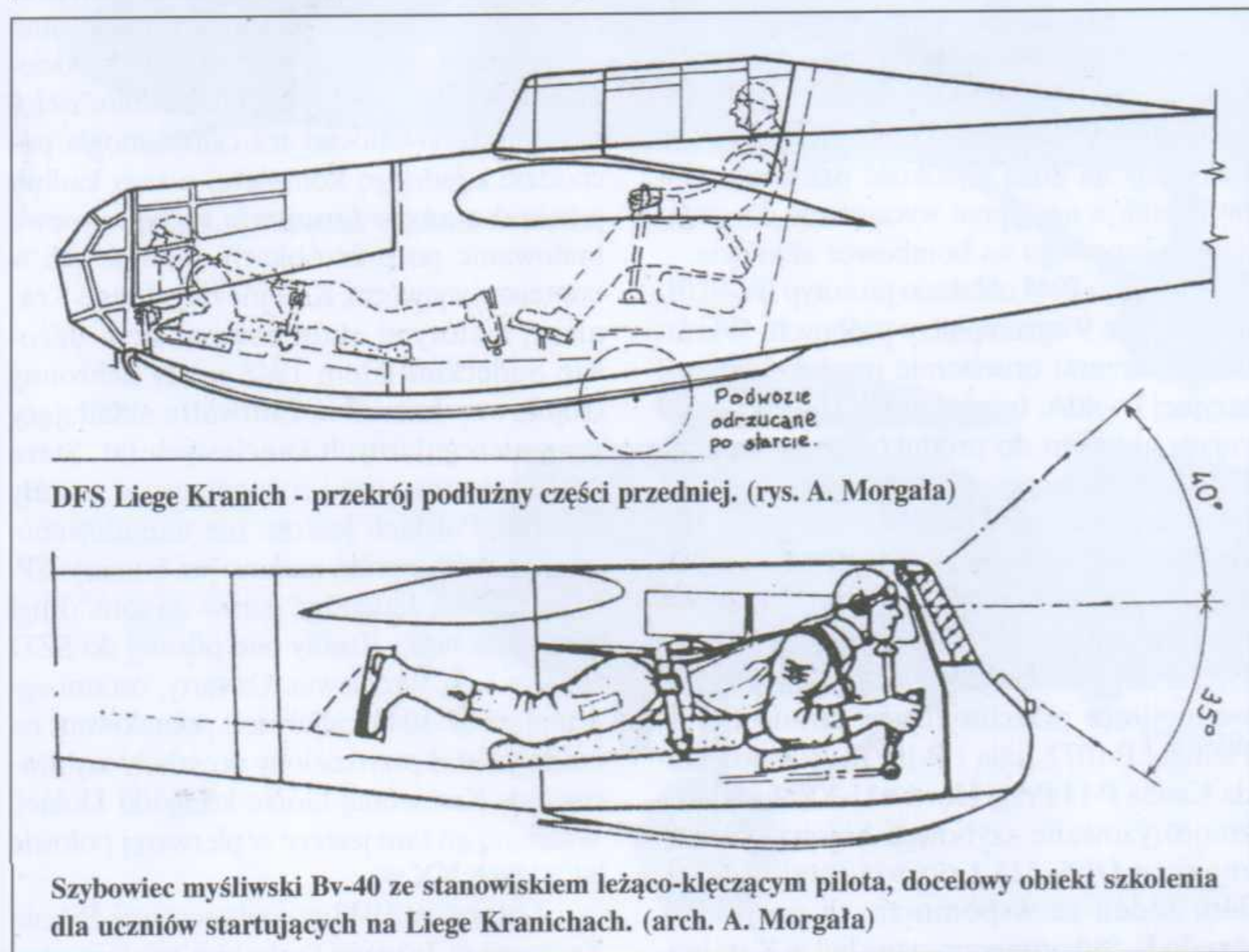
by jednym ruchem ręki. Wewnątrz kabiny z przodu znajdowała się mała tablica przyrządów pokładowych i krótki drążek podobny do współczesnego joysticka. Uczeń pilot spoczywał na gąbczastych poduszkach z pianki syntetycznej podpierających piersi, łokcie i kolana. Podbródek można było oprzeć na widelkowym odchylanym podparciu. Oszklenie kabiny zapewniało dobrą widoczność w przedniej półsferze pola widzenia pilota, chociaż widok był zakłócony, przez poziomy pręt ramy oszklwienia znajdujący się w płaszczyźnie wzroku. Żeby mieć lepsze pole widzenia w linii lotu trzeba było unieść głowę wysoko ponad pręt, co na dłuższą metę stawało się męczące. Z tyłu kabiny znajdowały się regulowane pedały orczyka, w których spoczywały stopy pilota wsuwane noskami butów. Bliska odległość orczyków w obu kabinach ułatwiała komunikowanie załogi w locie. Na lewej ścianie przedniej kabiny umocowano lewarek dźwignię hamulca aerodynamicznego, a bardziej w przodzie uchwyty linek z gałkami: zieloną - dla odrzucenia wózka startowego, żółtą - zwolnienia zaczepu holowniczego, czerwoną - dla awaryjnego zrzutu osłony kabiny. Z pra-

wej, bliżej tablicy przyrządów pokładowych znajdowało się pokrętło trymera, czyli kłapki wyważającej na sterze wysokości. Pomimo zastosowania tego rozwiązania loty na Liege Kranichu wolno było wykonywać tylko z osobą w przedniej kabynie. Mógł to być zarówno uczeń jak pasażer spełniający rolę balastu wyważającego. Dopuszczalny był natomiast lot pilota ucznia solo bez instruktora stosowany w końcowej fazie szkolenia z lotem egzaminacyjnym wyłącznie. Dla umożliwienia lotów powyżej 3000 m zastosowano instalację tlenową z inhalatorami, taką jak w Kranichu II. Butle z tlenem były umieszczone w skrzydłach u ich nasady - obok kabiny instruktora. Doświadczenia uzyskane przy Liege Kranichu zostały wykorzystane w późniejszych konstrukcjach. Oglądając rysunki techniczne szybowca myśliwskiego Bv-40.V7 będącego wzorcem dla wersji seryjnej można było zauważyć bardziej komfortowe warunki posadowienia pilota. Zamiast małych poduszek miał pod sobą gruby materac z pianki. Podłokietnik był większy, osadzenie butów głębsze. Pod brodą zamiast widełek była wyścielana podpórka. Czoło przed uderzeniem chroniła gruba wyściółka z masy gąbczastej umieszczona nad przednią szybą. Płaska szyba pancerna zapewniała bardzo dobrą widoczność do przodu w zakresie $+40^{\circ}$ - -35° dając praktycznie nie zakłócony widok w kierunku lotu. Widok do tyłu był w lusterku wstecznym. Pilot miał dwa spadochrony: piersiowy i siedzeniowy.

W opisywanym czasie wykonano w Jeżowie kilka lotów na jednym z dwóch znajdujących się tam Liege Kranichach. Loty miały charakter badawczo - poznawczy, a ze skąpych wypowiedzi instruktorów wynikało, że poprzedzały napisanie raportu w sprawie aktualnej przydatności tych szybowców w lotnictwie polskim. Pilotem instruktorem był Feliks Jankowski i zamiennie kierownik szkoły Jerzy Kossobudzki. W roli balastu występowali junacy POSP wykazujący zainteresowanie taką formą pilotowania szybowca. Pomimo nader biernej roli balastowych zezwolono nam na delikatne „drążkowanie” w czasie lotu. Start odbywał się ze zbrocza południowego na płozie bez użycia wózka startowego, z rynny wykonanej z twardego drewna. Byliśmy zdumieni własnościami lotnymi Liege Kranicha. Szybowiec miał małe obciążenie powierzchni nośnej i dużą doskonałość aerodynamiczną. Wydawało się, że pod tym względem był lepszy od standardowego Kranicha II. Po starcie z gum nabierał wysokości i dla uchwycenia wznoszenia nad zbroczem wystarczał słabszy wiatr, przy którym tonęły Jeżyki i Kranichy II. Pomimo znacznych rozmiarów łatwo unosił się nad zbroczem. Po prostu płynął w powietrzu. Pewną niedogodność manualną stanowiło operowanie krótkim, około 30 centymetrowym, „joystickowym” drążkiem, wymagające bardzo oszczędnych ruchów, niemal drgnięć i skoordynowania w pozycji leżącej ruchów ręka-noga czyli wychyleń lotek i steru kierunku. Dla nabrania odpowiedniej wprawy wymagało to przejścia pewnego treningu w locie. Początkowo obawy budziło pytanie czy np. wdepnięta noga odpowiada ruchowi steru zgodnemu z intencją pilota? Naciśnięcie stopy w pozycji leżącej sta-



Powyżej: Seryjny DFS Liege Kranich z rejestracją SP-124 w Szkole Szybowcowej w Grunowie (obecnie Jeżów Sudecki) w 1946 roku. (zdj. Ludwik Stieber)



DFS Liege Kranich - przekrój podłużny części przedniej. (rys. A. Morgała)

Szybowiec myśliwski Bv-40 ze stanowiskiem leżąco-kłęczącym pilota, docelowy obiekt szkolenia dla uczniów startujących na Liege Kranichach. (arch. A. Morgała)

Na przelomie maja i czerwca 2008 r. odeszło do Niebieskiej Eskadry dwóch wybitnych lotników II wojny światowej: Michał Cwynar i Tadeusz Koc. Należeli do ostatnich żyjących asów myśliwskich, byli ostatnimi żyjącymi dowódcami „Warszawskich” Dywizjonów Myśliwskich - 303 i 316. Ich życiowe drogi były różne, ale pod wieloma względami typowe dla setek ich kolegów.



Michał Cwynar urodził się 14 XI 1915 w Orzechówce koło Brzozowa, w późniejszym województwie lwowskim. W 1936 r. ukończył SPLdM w Bydgoszczy jako pilot i dostał przydział do Eskadry Treningowej 1. Pułku Lotniczego w Warszawie.

Po kursie wyższego pilotażu w 1937 r. został przydzielony do 114. Eskadry Myśliwskiej, a w 1938 r. przeniesiony do 113. Eskadry tegoż pułku. Z tą eskadrą

przeszedł kampanię wrześniową, mając stopień kaprała pilota. W walkach nad Polską zaliczono mu dwa zwycięstwa nad samolotami Luftwaffe (1 pewne i 1 prawdopodobne). Następnie przedostał się wraz z tysiącami lotników do Francji, gdzie w składzie polskiego klucza trafił do dywizjonu myśliwskiego GC III/6. Po upadku Francji ewakuował się do Wielkiej Brytanii. W październiku dostał przydział jako pilot etatowy do szkoły strzelców i bombardierów. Po kolejnym przeszkoleniu, w IV 1941 r. został przydzielony do nowo sformowanego Dywizjonu 315. W tej jednostce (w latach 1941-1944) odniósł kolejnych 5 zestrzeleń pewnych (4 samodzielne i 1 zespołowe). W VI 1942 r. został promowany na stopień oficerski. W V 1943 r. odszedł na odpoczynek, obejmując funkcję instruktora w 58., a potem 61. OTU. W XI 1943 r. wrócił do Dyonu 315. 7 VI 1944 r. został w nim dowódcą Eskadry B, a już nazajutrz został zestrzelony przez obronę przeciwlotniczą. Na szczęście zdołał wylądować na wyzwolonym skrawku Francji i już dwa dni później zameldował się z powrotem w jednostce. Latem 1944 r. uzyskał 4 zestrzelenia samolotów-pocisków V1 (1 samodzielne i 3 zespołowe). Po ukończeniu tury bojowej, dostał przydział na stanowisko instruktora w 16. SFTS (szkole pilotażu), a po zakończeniu wojny wrócił do 315. Dyonu. W VII 1945 r. został dowódcą Dywizjonu 316 - był jednym z bardzo nielicznych polskich lotników, którzy zaczynając wojnę w stopniu podoficerskim doszli do takiego stanowiska. Później pełnił funkcje sztabowe w polskim lotnictwie myśliwskim na Wyspach Brytyjskich.

Za zasługi wojenne został odznaczony Krzyżem Srebrnym Orderu Wojennego Virtuti Militari (V kl.), czterokrotnie Krzyżem Walecznych oraz brytyjskim Distinguished Flying Cross.

Po demobilizacji pozostał w Wielkiej Brytanii, osiadając na stałe w Dumfries w Szkocji. W 2004 r. ukazały się drukiem jego „Wspomnienia wojenne/Wartime Recollections”. Zmarł 26 maja 2008 r.

Wojtek Matusiak



Tadeusz Koc (po wojnie zmienił pisownię nazwiska na Kotz) urodził się 9 VIII 1913 r. w Grabanowie (w publikacjach ta nazwa jest często przekręcana na „Grabów”) koło Białej Podlaskiej. Jako gimnazjalista ukończył kurs szybowcowy w Klubie Lotniczym PWS.

W 1937 r. ukończył SPL w Dęblinie (X promocja) i dostał przydział do 161. Eskadry Myśliwskiej 6. Pułku Lotniczego we Lwowie. Z tą eskadrą przeszedł kampanię wrześniową jako podporucznik pilot. W walkach w obronie Polski zaliczono mu trzy zestrzelenia samolotów wroga (2 zespołowe i 1 samodzielne). Następnie przedostał się wraz z tysiącami lotników do Francji, a po jej upadku - do Wielkiej Brytanii. Dostał przydział do formującego się Dywizjonu 307, ale wkrótce wraz grupą pilotów poprosił o przeniesienie do jednostek jednomiejscowych samolotów myśliwskich. Po dodatkowym przeszkoleniu dostał w październiku przydział do Dywizjonu 303, a w listopadzie do 245. Squadronu RAF.

W III 1941 r. dostał przydział do formującego się Dywizjonu 317. W tej jednostce odniósł kolejne zwycięstwa: 3 zestrzelenia pewne (2 samodzielne i 1 zespołowe) oraz 2 prawdopodobne. W VI 1942 r. został dowódcą Eskadry A Dywizjonu 308. 3 II 1943 r. uzyskał prawdopodobne zestrzelenie Fw 190 w dramatycznej walce, w której sam został z całą pewnością zestrzelony nad Francją. Już 18 dni później, 21 II, zameldował się z powrotem w swojej jednostce w Northolt! 12 IV został ranny w wypadku lotniczym. Po wykurowaniu, w VII 1943 r. dostał przydział do Dywizjonu 303, a w końcu XI 1943 r. objął dowództwo jednostki. Tę funkcję pełnił do IX 1944 r. Po ukończeniu tury bojowej, dostał przydział na stanowisko instruktora w 61. OTU, a po kilku tygodniach został polskim oficerem łącznikowym w sztabie 11. Grupy Myśliwskiej RAF. W I 1945 r. rozpoczął studia w Wyższej Szkole Lotniczej. Po jej ukończeniu był m. in. odelegowany do jednostki w okupowanych Niemczech, która zajmowała się rozdysonowaniem zdobycznych samolotów niemieckich.

Za zasługi wojenne został odznaczony Krzyżem Srebrnym Orderu Wojennego Virtuti Militari (V kl.), czterokrotnie Krzyżem Walecznych oraz brytyjskim Distinguished Flying Cross.

Po demobilizacji wyemigrował do Afryki Południowej, jednak wkrótce wrócił do Wielkiej Brytanii, gdzie znalazł zatrudnienie w lotniczej firmie Martin-Baker. W 1956 r. firma otworzyła filię w Kanadzie, dokąd przeniósł się, osiadając tam już na stałe. W 2005 r. ukazały się drukiem jego wspomnienia pt. „Błękitne niebo i prawdziwe kule”. Zmarł 3 czerwca 2008 r.

Wojtek Matusiak

nowiło przecież odwrotność wdepnięcia orczyka na siedząco. Konstruktor przewidział to i załatwił skrzyżowaniem linek. Pozycja leżąco-klęcząca z podniesioną głową, pozornie wygodna, stawała się po pewnym czasie uciążliwa powodując zmęczenie pilota. W obserwacji horyzontu przeszkadzał wspomniany pręt w oszkleniu, niefortunnie usytuowany naprzeciw oczu. Nadmierne wysunięcie do przodu korpusu pilota z głową znajdującą się daleko od środka parcia sił aerodynamicznych powodowało, że przy wykonywaniu zakrętu głowa ucznia pilota zataczała krąg po obwodzie koła, jak na karuzeli, zamiast być blisko osi obrotu szybowca. Równie deprymujące było stosunkowo niskie położenie twarzy nad powierzchnią ziemi. Odnosiło się to do lądowania, kiedy uciekająca do tyłu murawa znaj-

dowała się nieprzyjemnie blisko oblicza pilota. Opanowanie pilotażu w nowej sytuacji wymagało wykonania serii lotów treningowych o liczbie zależnej od kondycji psychomotorycznej kandydata. Byli to piloci mający już pewne nawyki i musiało upłynąć nieco czasu, aby zdobyć nowe odruchy w locie. Przydatność tych szybowców po wojnie była żadna i to stanowiło czynnik decydujący o ich dalszym losie. Według wypowiedzi instruktorów w Jeżowie, brano pod uwagę dwie alternatywy: a - pozostawienie zewnętrznej formy bez zmian, z zabudowanym wewnątrz pierwszej kabiny stanowiskiem półleżącym z nogami pilota skierowanymi do przodu jak np. w projektowanych później szybowcach wyczynowych SZD-19 Zefir czy SZD-24 Foka; b - kompletna przebudowa przodu kadłuba i doprowadzenie szy-

bowca do standardu Kranicha II. Wybrano wersję drugą. Przeróbek dokonywano od 1949 roku w OWS-2 w Jeżowie Sudeckim pod kierunkiem pil. inż. Rudolfa Radwańskiego. Szybowcom tym pomimo dość gruntownych przeróbek pozostawiono w dokumentach stare oznaczenia typu: LK i poprzednie znaki rejestracyjne. Dzięki temu można było prześledzić ich drogę od 1945, aż do kasacji ostatniego w latach 60-tych ubiegłego stulecia. Dziś po tych oryginalnych szybowcach wojskowych w ich pierwotnej postaci nie pozostał żaden materialny ślad. Zachowany jeden taki stanowiłby rewelację na skalę świata. Co by tu nie mówić: „Tempus edax rerum” (czas pożera rzeczy), jak mówił Owidiusz w Metamorfozach i stary poeta miał rację!

Andrzej Morgała

PWS-10 ARDPOL



Chętni do wykonania repliki samolotu myśliwskiego PWS-10 mają do wyboru cztery modele w skali 1/72: wakuformę Broplana, short run RPM (słabiutki i już raczej niedostępny), bardzo słabą żywicę hiszpańskiej firmy DAKN (?) oraz żywiczny (zdecydowanie najlepszy) model firmy ARDPOL.

Ten ostatni z wymienionych jest czysto i starannie zrobiony, składa się z 43 części z żywicy i zawiera blaszkę fototrawioną Parta z 10 elementami i kliszą z zegarami, kalkomanie dla jednego samolotu w barwach 141. Eskadry Myśliwskiej i dwóch w barwach nacjonalistów gen. Franco. Kalkomanie są czysto i poprawnie wykonane przez firmę TECHMOD. W zestawie znajdziemy również czytelną instrukcję z planem w skali 1/72, która ułatwi nam prawidłowy montaż modelu.

Budowę modelu zaczynamy od kadłuba w którym instalujemy imitację szkiele-

tu z blaszki, tablicę przyrządów oraz pozostałe drobne elementy. Wnętrze pomalowałem w kolorach metalu i drewna.



Po sklejeniu połówek skorygowałem kształt i położenie „rynierek” oraz wylotów karabinów na masce silnika i dokleiłem zastrzały centropłata. Kadłub pomalowałem w barwy określone potocznie jako „polskie khaki” korzystając z farby RAF Dark Earth z asortymentu Pactry.

Kolejny krok to montaż (pomalowanego wcześniej) skrzydła z kadłubem. Jest z tym trochę gimnastyki, gdyż kleimy wszystko klejem cyjanoakrylowym, który nie wybacza błędów. Na tym etapie doklejam usterzenie oraz podwozie i ponownie maluje model na khaki - tym razem w całości. Po nałożeniu błyszczącego werniksu nakładam kalkomanie i werniksuję całość na matowo.

Prace końcowe to doklejenie śmigła, różnych elementów z blaszki jak uchwyty, stopień oraz wykonanie olinowania i doklejenia kół oraz chłodnicy. Na koniec kilka delikatnych śladów eksploatacji i model jest gotowy.

Jerzy Ciupek
IPMS SILESIA
www.ipmssilesia.one.pl

OCALIĆ OD ZAPOMNIENIA - Lotnicy 4. Pułku Lotniczego w Toruniu

Prezentujemy kolejne fotografie portretowe lotników okresu międzywojennego pochodzące z albumu ppor. obs. Franciszka Rudnickiego (na zdjęciu nr 162). Personalalia pozostałych sportretowanych nie są znane. Ppor. Rudnicki pełnił służbę w toruńskim 4. Pułku Lotniczym w latach 1927-30, później został przeniesiony do 1. PL w Warszawie. Zdjęcia otrzymaliśmy dzięki uprzejmości Pana Włodzimierza Wawrzeckiego.



162



163



164



165



166



167



168



169



170



171



172



173

Z kabiny obserwatora



Sanie PWS

Witam serdecznie,

Ostatnie dni maja spędziłem w uroczym miejscu zwanym „Uroczysko Zaborek”, to takie połączenie skansenu z hotelem obok Janowa Podlaskiego. Właściciel Arek Okoń do swojego obiektu kilka lat temu zakupił starą chałupę wraz z jej wyposażeniem. Składało się na nie wiele interesujących rzeczy, ale to co może zainteresować Czytelników to drewniane sanie marki PWS (Podlaska Wytwórnia Samolotów). Tabliczka producenta jest widoczna w przedniej części. Niestety sanie wisiały dość wysoko i samej tabliczce zdjęcia nie udało się zrobić. Przedwojenne polskie fabryki aby ratować się przed bankructwem produkowały różne dziwne rzeczy np. karosowały samochody. Te sanie to pewnie dla Św. Mikołaja były. Załączam fotografię sań (poniżej).

Przemysław Szot



MiG-23 w Newark Kilka miesięcy temu Muzeum Lotnictwa w Newark w Wielkiej Brytanii rozpoczęło renowację posiadanego myśliwca MiG-23ML (numer boczny 07 z radzieckimi gwiazdami). Padł też pomysł, by ów samolot odmalować w polskich barwach z uwagi na historyczne powiązania miasta Newark z polskim lotnictwem. Podmiejskie lotnisko Winthorpe, gdzie obecnie znajduje się Newark Air Museum, było w czasie wojny miejscem stacjonowania Dywizjonów 300 i 301. Przeszkodą nie okazał się fakt, iż wersja ML nie występowała w polskim lotnictwie. Uznano, że jest ona na tyle zbliżona konstrukcyjnie do licznie latającej u nas niegdyś odmiany MiG-23MF, że pomysł doczekał realizacji. Muzeum pozyskało od internautów potrzebne informacje



o malowaniach tych samolotów w Polsce. Materiały te okazały się bardzo pomocne i wkrótce „polski” MiG w barwach z lat osiemdziesiątych i z numerem bocznym 458 ujrzał światło dzienne. Efekt jest zadawalający, choć szachownice na usterzeniu pionowym są zdecydowanie za małe (prawdziwe miały boki o długości 650mm) i w wersji „odwróconej” wprowadzonej w 1993 roku. Nie zmienia to faktu, że odrestaurowanie samolotu w „naszym” malowaniu jest bardzo miłym gestem w stosunku do naszego lotnictwa i przejawem pamięci o Polakach służących w RAF w czasie II wojny światowej. Strona muzeum w Newark: <http://www.newarkairmuseum.org>

Jakub Marszałkiewicz

Witam,

Otrzymałem od znajomego fotografię tablicy nagrobnej wykonanej w okolicach Ułęża. Niestety, w książce „Ku czci poległych lotników 1939-1945” (wyd. Altair, Warszawa 2006) nie znalazłem nazwisk poległych lotników. Na tablicy widnieją ich personalia: ppor. pil. Zbigniew Dobrzański i kpr. pil. Lech Kaczmarek. Okoliczności ich śmierci w dniu 9 września 1939 r. wydają się do tej pory niewyjaśnione. Może Czytelnicy pomogą?

Jakub Marszałkiewicz



Promocja Pińczowa

Miasto Pińczów (woj. Świętokrzyskie) wykorzystuje obecnie bogate tradycje lotnicze, które sięgają tu końca XVIII stulecia. Właśnie tutaj, po raz pierwszy w Polsce, w 1784 r. wypuszczono w niebo dwa balony; tutaj już w 1916 r. wylądował samolot dwupłatowy; a pierwsze kroki w przestworzach stawiali tu: generał Stanisław Skalski, Stanisław Góra - późniejszy zdobywca medalu Lilienthala, czy Marian Gorzełak - powojenny szybowcowy wicemistrz świata. Do dziś nie brakuje w Pińczowie amatorów lotnictwa, którzy pragną kontynuować tak mocno związane z historią miasta wspaniałe tradycje lotnicze. O związkach Pińczowa z lotnictwem przypomina grupa parolotniarzy zrzeszonych w stowarzyszeniu „Aeroklub Regionalny w Pińczowie”, którzy latając na skrzydle z napisem „Miasto i Gmina Pińczów” w ciekawy sposób promują swoje miasto.

Reklama w chmurach

Pomysł na taką formę promocji miasta zrodził się wśród członków stowarzyszenia w związku z obchodzoną w tym roku 580 rocznicą lokacji Pińczowa. „Już na początku roku wystąpiliśmy do władz miasta z propozycją zakupu skrzydła, na którym umieszczony byłby napis związany z Pińczowem. Stwierdziliśmy bowiem, że w ten sposób można połączyć promocję miasta z przyjemnością jaką daje unoszenie się w przestworzach.” – mówi Michał Malesza – prezes Aeroklubu Regionalnego w Pińczowie. „Głównie chodziło nam o podkreślenie silnych tradycji

lotniczych w Pińczowie, co w naszym przekonaniu zdecydowanie się udało. Już podczas pierwszych lotów na nowym skrzydle turyści spacerujący w pobliżu lądowiska z zaciekawieniem wpatrywali się w niebo, na którym szybowwała parolotnia z Miastem i Gminą Pińczów w roli głównej. W imieniu całego stowarzyszenia dziękuję władzom miasta za to, że poważnie potraktowali naszą inicjatywę, bo udowadnia to, że można u nas realizować niebanalne projekty a przy okazji wspierać i rozwijać pasje młodych ludzi.”

Wykorzystać potencjał

Miasto Pińczów, położone w malowniczej Dolinie Nidy, posiada walory, które sprzyjają rozwojowi i uprawianiu wielu sportów: od jazdy konnej, poprzez sporty wodne po związane z lotnictwem. Zwłaszcza te ostatnie cieszą się coraz większym zainteresowaniem przyciągając do Pińczowa amatorów podniebnych lotów z całej Polski.

Taka latająca wizytówka to bardzo mobilny sposób promocji. Członkowie „Aeroklubu Regionalnego” latają nie tylko w Pińczowie, ale także poza granicami województwa co z pewnością przyczyni się do promowania całej Ziemi Świętokrzyskiej. Ten rodzaj reklamy pozytywnie oceniają również osoby, które z turystyką i promocją mają do czynienia na co dzień. „Niezwykły pomysł na promocję Pińczowa powstał w środowisku Aeroklubu Regionalnego przy wsparciu władz samorządowych. Miasto kojarzone dotąd częściej z turystyką kulturową odważnie stawia na aktywność i sporty ekstremalne. Wykorzystanie skrzydeł parolotni do promocji Pińczowa to możliwość dotarcia do wielu środowisk zainte-

resowanych taką formą spędzania wolnego czasu.” - skomentował Jacek Kowalczyk - Dyrektor Departamentu Promocji, Edukacji, Kultury, Sportu i Turystyki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego.

Iwona Senderowska

Osoby zainteresowane działalnością Aeroklubu Regionalnego odsyłamy na stronę: www.arp.pinczow.com



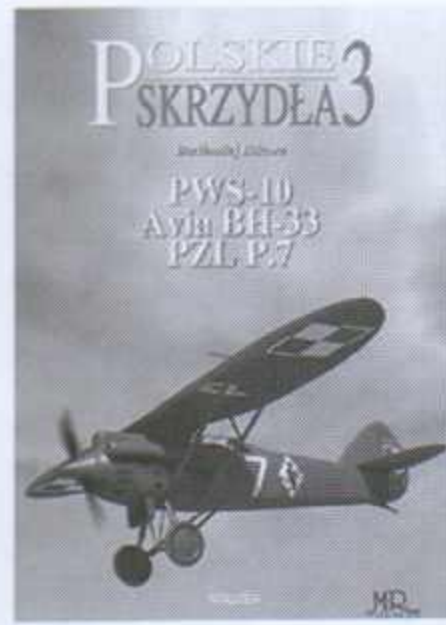
Wydawnictwo Sanko oferuje



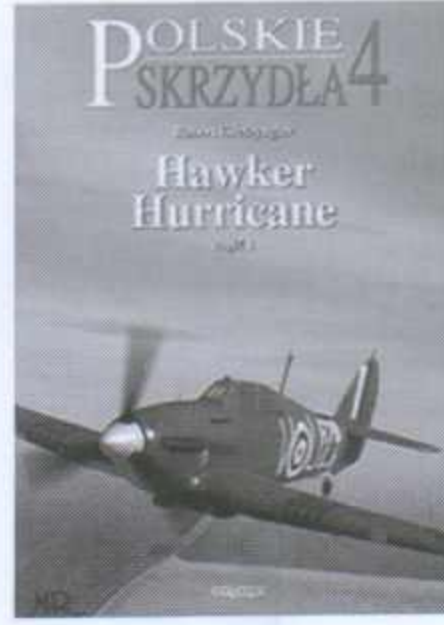
POLSKIE SKRZYDŁA 1 - Spad 61C1, Spad 51C1, Wibault 70C1, B. Belcarz, W. Sankowski - Opis trzech myśliwców produkcji francuskiej używanych w Polsce w okresie międzywojennym. Format A4, 48 stron (24 strony kolorowe), historia, zdjęcia, sylwetki kolorowe, rysunki. **Cena 28 zł.**



POLSKIE SKRZYDŁA 2 - Morane MS 406 C1, Caudron CR 714 C1, Bloch MB 151/152 C1, B. Belcarz - Opis trzech myśliwców używanych bojowo przez Polaków we Francji w 1940 roku. Format A4, 48 stron (24 strony kolorowe), historia, zdjęcia, sylwetki kolorowe, rysunki. **Cena 28 zł.**



POLSKIE SKRZYDŁA 3 - PWS-10, Avia BH-33, PZL P.7, B. Belcarz, T. Kopański - Opis trzech samolotów myśliwskich używanych w Polsce w okresie międzywojennym i we wrześniu 1939 roku. Format A4, 56 stron (28 stron kolorowych), historia, zdjęcia, sylwetki kolorowe, rysunki. **Cena 28 zł.**



POLSKIE SKRZYDŁA 4 - Hawker Hurricane - cz.1, Robert Gretzyngier - Legendarny angielski myśliwiec, bohater Bitwy o Anglię. Przebieg służby w polskich dywizjonach w Anglii. Format A4, 48 stron (24 strony kolorowe), historia, zdjęcia, sylwetki kolorowe, rysunki. **Cena 30 zł.**



POLSKIE SKRZYDŁA POLISH WINGS 6 - Supermarine Spitfire I/II, Wojtek Matusiak - Okryty chwałą angielski myśliwiec w rękach pilotów polskich dywizjonów w Anglii. Format A4, 48 stron (22 strony kolorowe), historia, zdjęcia, sylwetki kolorowe. **Uwaga! Tekst tylko w jęz. angielskim. Cena 30 zł.**



POLSKIE SKRZYDŁA POLISH WINGS 7 - PWS 14/16/16bis/26 PWS 18, B. Belcarz, T. Kopański - Opis samolotów szkolnych budowanych w wytwórni PWS przed 1939 rokiem. Format A4, 48 stron (23 strony kolorowe), historia, zdjęcia, sylwetki kolorowe. **Uwaga! Tekst tylko w jęz. angielskim. Cena 35 zł.**



POLSKIE KONSTRUKCJE LOTNICZE - tom I, Andrzej Glass - Pierwszy tom monografii o rodzimych pionierskich konstrukcjach lotniczych przed 1918 r. i budowanych w Polsce w okresie międzywojennym. Format A4, 424 strony, twarda okładka, 500 rysunków technicznych, 600 zdjęć. **Cena 89 zł.**



POLSKIE KONSTRUKCJE LOTNICZE - tom II, Andrzej Glass - Drugi tom monografii o rodzimych konstrukcjach lotniczych budowanych w Polsce w okresie międzywojennym. Opisano 42 typy samolotów. Format A4, 248 stron, twarda okładka, ponad 300 rysunków technicznych, 415 zdjęć. **Cena 109 zł.**



315 SQUADRON, W. Matusiak, R. Gretzyngier, P. Wiśniewski - Zapis dziejów Dywizjonu Dęblńskiego, zilustrowany wspaniałym materiałem fotograficznym. Format 17x24, 136 stron, zdjęcia, tabele, zestawienia, 16 stron sylwetek barwnych samolotów. **Tekst w języku angielskim. Cena 39 zł.**



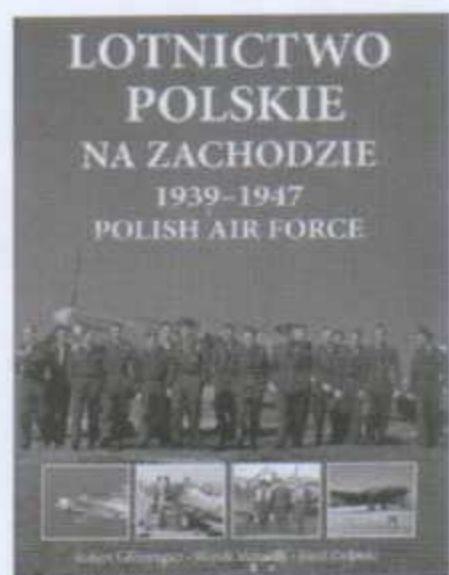
304 SQUADRON, Mariusz Konarski - Kronikarski zapis historii 304. Dywizjonu przeplatany relacjami lotników. Polskie Wellingtony przeciwko U-bootom w bojach nad Atlantykiem. Format 17x24, 96 stron, zdjęcia, tabele, zestawienia, 16 stron sylwetek barwnych samolotów. **Tekst w języku polskim. Cena 39 zł.**



PZL P.11C, B. Belcarz, T. Kopański - Monografia słynnego polskiego myśliwca konstrukcji inż. Puławskiego, opis techniczny, i zastosowanie bojowe we wrześniu 1939 roku. Format 17x24, 128 stron, zdjęcia archiwalne i współczesne, plany samolotu, 32 stron plansz barwnych samolotów. **Tekst w języku angielskim. Cena 39 zł.**



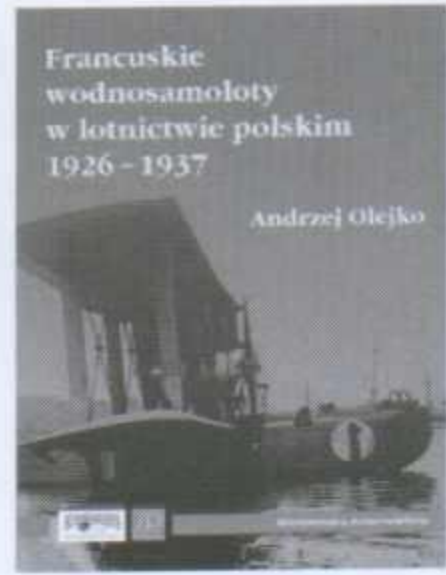
Supermarine Spitfire VIII - Wojtek Matusiak - „Technika w Detalach” czyli szczegółowy i wyczerpujący opis historyczny i techniczny jednej z wersji sławnego myśliwca używanego podczas II wojny światowej. Format 23 x 18,5 cm, 105 stron, miękka okładka, zdjęcia archiwalne, współczesne kolorowe, rysunki. **Cena 42 zł.**



LOTNICTWO POLSKIE NA ZACHODZIE 1939-1947 - R. Gretzyngier, W. Matusiak, J. Zieliński - Album przedstawiający historię polskiego lotnictwa na Zachodzie. Opis działań jednostek bojowych i pomocniczych. Nieznane karty z działalności PSP. Format A4, 183 strony, miękka okładka, ponad 580 zdjęć i ilustracji, kolorowe sylwetki samolotów. **Cena 95 zł.**



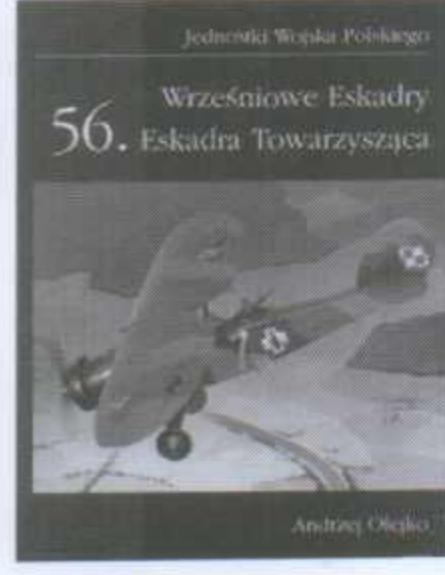
Technicy lotnictwa polskiego na Zachodzie 1939-1946 - Jerzy Płoszajski - Publikacja traktująca o pracy i poświęceniu personelu technicznego, inżynierów, mechaników zarówno na ziemi jak i w powietrzu podczas II w. św. Format 23 x 18,5 cm, 372 strony, miękka okładka, liczne zdjęcia, rysunki i schematy, wykazy personalne i biogramy. **Cena 52 zł.**



Francuskie wodnosamoloty w lotnictwie polskim 1926-1937 - Andrzej Olejko - Szachownice nad Bałtykiem czyli pełny katalog wodnosamolotów produkcji francuskiej używanych w Polsce w okresie międzywojennym w Pucku i na rzece Pynie na Polesiu. Format 23 x 18,5 cm, 76 stron, miękka okładka, liczne zdjęcia i zestawienia sumaryczne. **Cena 27 zł.**



Wrześniowe Eskadry - 31. Eskadra Rozpoznawcza - Andrzej Olejko - wrześniowe losy poznańskich lotników z 31. Eskadry Rozpoznawczej walczącej w ramach Armii „Karpaci” w świetle dokumentów, relacji i wspomnień. Format 23 x 18,5 cm, 98 stron, miękka okładka, zdjęcia archiwalne plus kolorowa wkładka z rys. samolotu PZL P-23B Karaś. **Cena 29 zł.**



Wrześniowe Eskadry - 56. Eskadra Towarzyszająca - Andrzej Olejko - druga pozycja z serii o jednostkach Wojska Polskiego. Historia i opis działań 56. Eskadry Towarzyszającej we wrześniu 1939 r. nad Podkarpaciami i Słowacją. Format 23 x 18,5 cm, 108 stron, miękka okładka, zdjęcia archiwalne plus kolorowa wkładka z rys. samolotu Lublin R XIII D. **Cena 32 zł.**



Samoloty i Zakłady Lotnicze II Rzeczypospolitej - Mariusz Majewski - bogato zilustrowany dorobek polskiego przemysłu lotniczego w latach 1918-39 zestawiony z charakterystyką i historią biur konstruktorskich, zakładów produkcyjnych i fabryk. Format 23 x 18,5 cm, 243 strony, miękka okładka, zdjęcia archiwalne, rysunki, mapy, schematy. **Cena 42 zł.**

Ceny zawierają koszty wysyłki. W przypadku wysyłki za pobraniem pocztowym do ceny zamawianych pozycji należy doliczyć kwotę 10 zł.

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

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

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

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

DĘBLIN PRZEBAZOWANY

Reportaż na stronach 12-13. Zdjęcia: Adam Gołąbek



1



2



3



4



5

1. Przegląd silnika TS-11 Iskra.
2. Szkolący się podchorąży zajmuje miejsce w kabinie.
3. Kontrola startowa. Technik sprawdza prawidłowość zamknięcia wszystkich luków technologicznych, stanu ogumienia i innych ważnych elementów niezbędnych do wykonania poprawnego lotu.
4. Iskra nr „1413” rozpoczyna start.
5. Kołujący po wykonaniu zadania TS-11. Dobrze widoczne pod skrzydłami cztery węzły do podwieszania uzbrojenia.
6. Holowanie maszyny nr „1409” na stanowisko uzbrojenia.

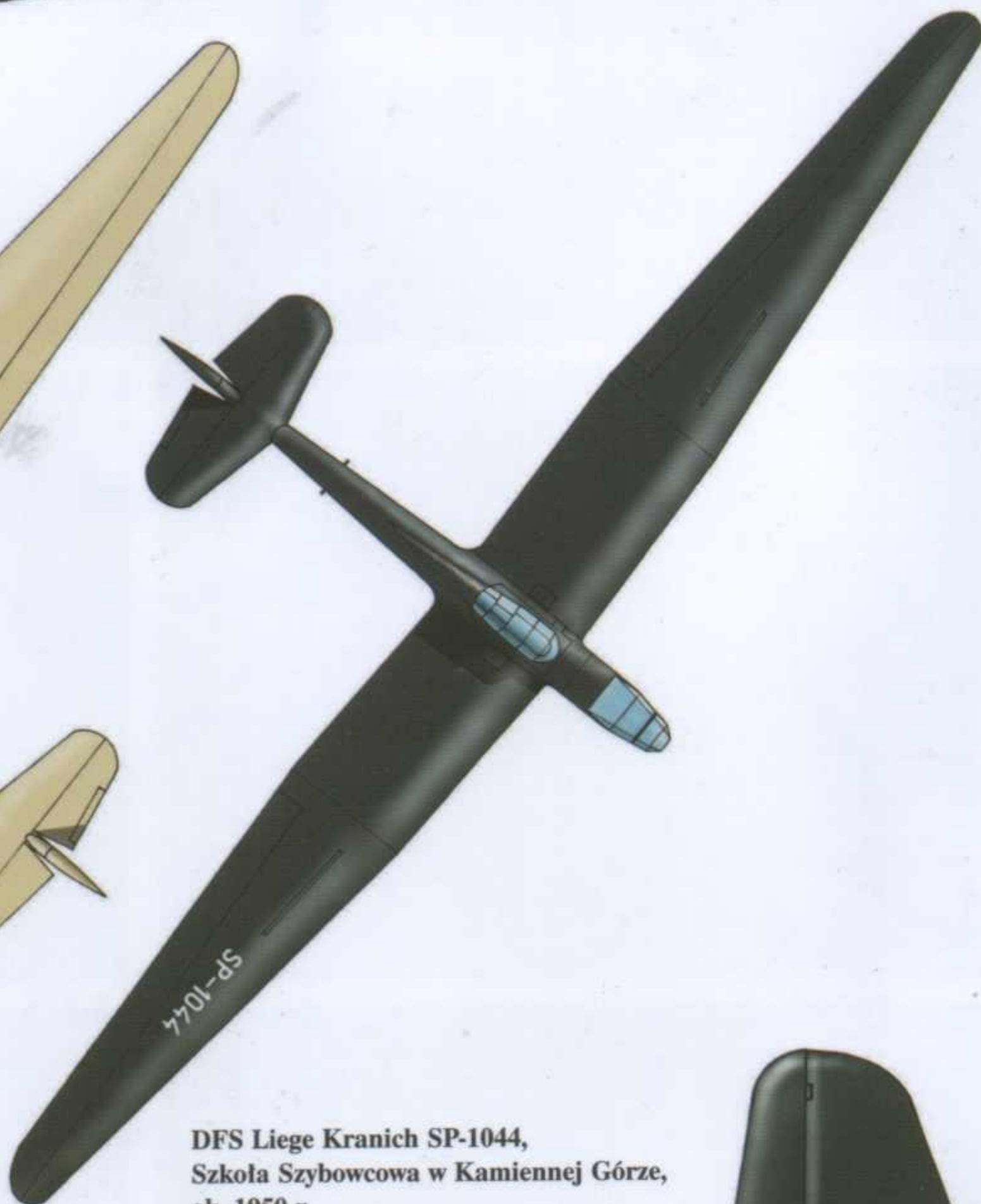


6

LEŻĄCY ŻURAW - szybowiec bombowiec?



DFS Liege Kranich SP-124,
Szkola Szybowcowa w Grunowie, 1946 r.
Poniżej widok z góry.



DFS Liege Kranich SP-1044,
Szkola Szybowcowa w Kamiennej Górze,
ok. 1950 r.
Powyżej widok z góry.



DFS Liege Kranich, Szkola Szybowcowa w Jeżowie Sudeckim, lato 1948 r.