

LOTNICTWO Z SZACHOWNICĄ

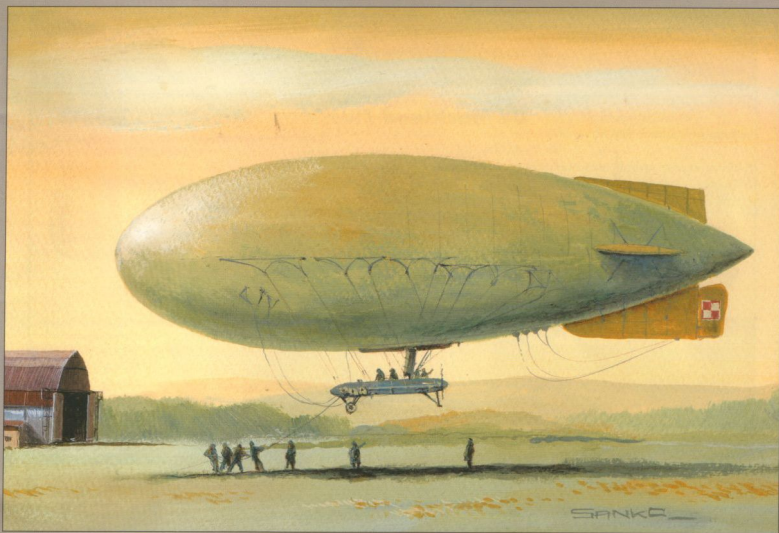
ISSN 1643-5702
INDEKS 371777

Cena 12 zł
(stawka VAT 0%)

25

Nakład 2100 egz.

ILUSTROWANY MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW HISTORII LOTNICTWA POLSKIEGO



Pierwsze szybowce w Polsce po 1945

Polski Spitfire z Bitwy o Anglię

Mizgojan i Larczycki

Formacja GROT

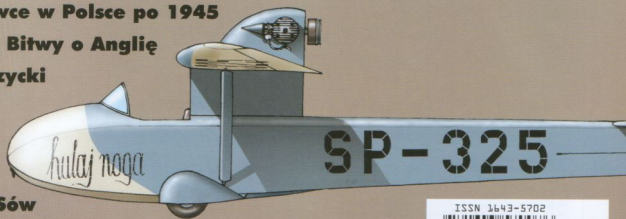
PWS-512

KURS ARABSKI

Trzeci kolor PWSów

Lotnicze tradycje Białej Podlaskiej

De Havilland Flamingo Naczelnego Wodza



ISSN 1643-5702



9 771643 570076

05

Formacja GROT

Na polskie niebo po wielu latach nieobecności powróciły formacje maszyn bojowych. Reportaż z tej okazji na stronach 42-43, 47.

Zdjęcia: A. Goląbek



De Havilland Flamingo Naczelnego Wodza

Mało znany samolot, którym podróżował Naczelny Wódz general Władysław Sikorski. Strony 24-26.



Rysował: Robert Gretzyngier

NUMERY ARCHIWALNE



Wszystkie numery archiwalne (1-24) są dostępne w sprzedaży. Można je otrzymać wpłacając na konto wydawcy kwotę, będącą równowartością zamawianych numerów. Na przelew należy podać imię, nazwisko, dokładny adres i numery zamawianych egzemplarzy. W przypadku wysyłki za pobraniem pocztowym do ceny zamawianych egzemplarzy należy doliczyć kwotę 8 zł. Podane ceny zawierają koszty przesyłki.

Kolbert Czernycki - Władysław Mikulski - Stefan Zieliński

LOTNICTWO POLSKIE NA ZACHODZIE 1939-1947 POLISH AIR FORCE



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

Wydawca: ZP Grupa Sp. z o.o.

ul. Smulikowskiego 6/8, 00-389, Warszawa

tel. 0-22 826-06-03, 826-06-07, fax 0-22 826-05-99

e-mail zp-grupa.pl



Do kupienia już pod koniec listopada. Szukaj na www.historyton.pl

LOTNICTWO Z SZACHOWNICĄ

ILUSTRACJE MAGAZYNU HISTORIA ILOTÓW LOTNICTWA POLSKIEGO

ISSN 1643-5702 INDEKS 371777

numer 25 (5/2007)

ukazuje się 4-6 razy w roku

Wydawca:



wydawnictwo sanko

Redakcja, skład i łamanie:
Wojciech Sankowski

Adres dla korespondencji:

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

e-mail: magazyn@sanko.wroclaw.pl

Materiały do numeru udostępnił:

Janina Choloniewska,
Bartłomiej Belcarz, Jerzy Butkiewicz,
Adam Golańbek, Robert Gretzinger,
Jarosław Magnuszewski, Wojtek Matusiak,
Marian Mikołajczuk, Andrzej Morgala,
Jan Nowak, Jerzy Pawlak,
Przemysław Pawłowicz, Piotr Sikora.

Druk:

DELTA, Wrocław

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

Numery archiwalne od 1 do 9 można otrzymać wplacając na konto wydawcy kwotę 9,95 zł.

Od numeru 10 cena 12 zł.

(ceny zawierają koszty przesyłki)

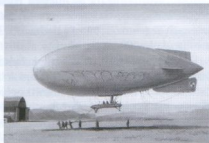
WYDAWNICTWO SANKO

Sankowski Wojciech

ul. Jastrzębia 13/6, 53-148 Wrocław
BZ WBK S.A. 17 o/Wrocław
10109025290000000100008756

Na okładce: Sterowiec „Lech”, jedyny tego typu statek powietrzny używany w przedwojennej Polsce.

Malował: Wojciech Sankowski



Szanowni Czytelnicy,

To już nasze ostatnie wspólne w tym roku spotkanie. Następne będzie w styczniu 2008 r. I choć do końca roku jeszcze sporo czasu, pragniemy już dziś złożyć Wam życzenia ciepłych i rodzinnych Świąt Bożego Narodzenia.

Zachęcamy też, jeszcze w tym roku, do odwiedzin w księgarniach. Pojawiło się ostatnio sporo ciekawych książek o tematyce lotniczej, również tych spod znaku biało-czerwonej szachownicy. Kilka z nich prezentujemy na łamach tego numeru. Nie zapominajmy, że książka zawsze była i nadal jest świetnym pomysłem na gwiazdkowy prezent.

Gorąco polecamy kolejny artykuł o pierwszych szybowcach używanych w Polsce. To ułkon w stronę Czytelników, którzy pozytywnie ocenili poprzednie artykuły o „szybowcowej” tematyce i w listach do nas sugerowali potrzebę kontynuowania tematu. Tak też czynimy i obiecujemy, że z szybowców nie zrezygnujemy.

W bieżącym numerze magazynu znalazły się dwa wątki wodące. Dwa artykuły traktują o szkoleniu w Polsce, w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych ubiegłego wieku, pilotów z krajów arabskich. Jeszcze dwadzieścia lat temu byłoby to temat tabu, dziś na szczęście te ciekawe wydarzenia możemy już opisywać z nieskrępowaną dziennikarską swobodą. Drugi wątek, któremu poświęciliśmy dużo miejsca, to przedwojenne dzieje i tradycje Białej Podlaskiej, ośrodka wielce zasłużonego dla kształtowania lotnictwa II RP. W trzech artykułach znajdujcie więc Państwo sporą dawkę informacji o Podlaskiej Wytwórni Samolotów i zbudowanych w niej konstrukcjach lotniczych.

Redakcja

SPIS TREŚCI:

Nie tylko o szachownicę - pierwsze szybowce w Polsce po 1945 roku - str. 4-12

KURS ARABSKI w Łasku - szkolenie Libijczyków w latach osiemdziesiątych - str. 13-15

Dowodzilem 24. eskadrą - wspomnienia dowódcy 24. sześ - str. 16-19

Mizogojan i Larczycki, część 2 - katalog wypadków lotniczych z udziałem polskich lotników we Francji w 1940 roku - str. 20-23, 48

De Havilland Flamingo Naczelnego Wodza - o samolocie generała Sikorskiego - str. 24-26

Polski Spitfire z Bitwy o Anglię - nieznaną fotografię i nowe fakty - str. 27-28

Lotnicze tradycje Białej Podlaskiej, część 1 - skrzydlate dzieje regionu i Podlaskiej Wytwórni samolotów - str. 29-33

Towarzyszący PWS-5t2 - pierwszy budowany seryjnie samolot PWS - str. 33-37

Trzeci kolor PWSów - godła i barwa na samolotach, część 22 - str. 38-40

Max Kowalewski - lotnik i dowódca eskadry wielkopolskiej - str. 40-41

Formacja GROT - fotoreportaż - str. 42-43, 47

„Słowik” w skali 1:48 - modelarstwo - str. 44



W obiektywie historii

LOTNICTWO z SZACHOWNICĄ w Internecie

Zapraszamy do odwiedzin w internetowej wersji naszego czasopisma.

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

www.sanko.wroclaw.pl



NIE TYLKO z SZACHOWNICĄ



Pierwsze szybowce w Polsce po roku 1945

Okoliczności i warunki reaktywowania szybownictwa w Polsce po zakończeniu wojny w maju 1945 opisano w artykule „Szybowce z bialo-czerwoną” (Lotnictwo z Szachownicą nr 18). W tym opracowaniu przedstawimy mozaikę typów, na jakich przyszło nam latać do roku 1948. Wówczas to szybownictwo przeszło ponownie przeobrażenia, a do ośrodków szkolnych i aeroklubów zaczął napływać sprzęt rodzimej konstrukcji.

Okupant uchodząc przed szybko posuwającym się frontem pozostawił na ziemiach polskich mnóstwo szybowców. Miało to miejsce zwłaszcza na obszarach wcielonych poprzednio do III Rzeszy: na Pomorzu, w Wielkopolsce, na Kujawach, w Łódzkiem, na Górnym Śląsku i w Zagłębiu Dąbrowskim, a ponadto na Ziemiach Odzyskanych. Szybowce znajdowały się w różnym stanie, od nielicznych nieuszkodzonych, po wymagające ponownej kompletacji i remontu. Nierzadko były budowane od podstaw całe elementy: skrzydła i usterzenia. Zbiorowość sprzętu złożona z ponad 20 typów i wersji była stopniowo dopuszczana do lotu. Trwało to od 1945 do 1950 roku. Na podstawie zapisów w rejestrze Inspektoratu Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych (IKCSP) można określić liczbę szybowców zdobytych na około 750 sztuk. Przybliżony podział strukturalny na poszczególne grupy rodzajowe wynosił:

- szkolne (51%) i treningowe (37%)
- przejściowe 2-miejscowe, treningowo-wyścynowe i motoszybowce (5%)
- wyskokowyścynowe (6%)
- zabytkowe (ok.1%)

Uderza tu nazbyt wielka dysproporcja pomiędzy pierwszą grupą szkolno-treningowych (88%), a wyścynowymi (6%), nie licząc

pozostałych. Było to spowodowane w głównej mierze wywózką w maju i czerwcu 1945 z Grunowa do Czechosłowacji dużej liczby szybowców wysokowyścynowych. Zrabowano je za milczących przyzwoleniem sowieckich władz wojskowych, nadzorujących te tereny przed ustanowieniem polskiej administracji państwowej. Do czasu wprowadzenia własnych konstrukcji park sprzętu latającego w szybownictwie był zdominowany przez sprzęt zdobywczy. Od roku 1946 zaczęto szybowcom nadawać polskie nazwy. Działo się to spontanicznie. Wkrótce jednak powołano połączoną komisję IKCSP oraz ARP dla spolszczenia i ujednolicenia nazewnictwa typów. Do aeroklubów regionalnych i ośrodków szkolnych rozesłano okólniki, a do prasy lotniczej (Skrzydłata Polska) przekazano pełny komunikat opublikowany w lipcowym numerze 1948 r. Podano w nim i w późniejszym dodatku nazwy szybowców, jakie powinny występować w oficjalnych zapisach, np. w dokumentacji lotów. Grunau Baby przemianowano na Jeżyk, Kranich na Żuraw, Weihe na Ważka, Olympia Meise na Olimpia, Motor Baby na Hulajnoga, Rhönsperber na Krogulec, Rhönbussard na Rebus, Rheinland na Ren, Rheinadler na Orzeł, Minimoa została bez zmiany, Mü-13d na Muł, Grunau 8 na Tratwa, SG-38 na Patyk. Jak wykazała późniejsza praktyka nazwy kilku pierwszych przyjęły się i były stosowane. Pozostałe poszły w zapomnienie. Z trzech ostatnich nazw: Muł, Tratwa i Patyk nawet zrezygnowano, wycofując je oficjalnie. Uznano je bowiem za zbyt trywialne, nie pasujące do sprzętu latającego. Szybowce znajdowały się w użyciu przez kilka lat. Kasacja w rejestrze została przeprowadzona na początku lat 50-tych

XX wieku. Praktycznie zakończono ją w roku 1953. Niektóre cenniejsze okazy szybowców wycynowych skierowano do magazynów we Wrocławiu i w Gądkach k/Poznańa z przeznaczeniem dla mającego powstać muzeum lotnictwa.

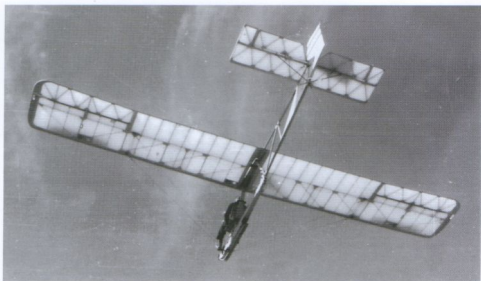
SG-38 (Patyk). Był podstawowym sprzętem latającym w procesie szkolenia pilotów szybowcowych I i II stopnia (kategorii A i B). Oblatany w roku 1938 był następcą przestarzałych ESG-9 i Lippisch-Zeogling 12. Doskonałość aerodynamiczna wynosiła 1:10, a dla wersji z kabiną SG-38K 1:12. Serię próbną uruchomiono w 1940, a od 1941 oddano je do produkcji masowej. Budowano je w wytwórni macierzystej E. Schneider Flugzeugbau w Grunowie i w wielu wytwórniach w Niemczech i okupowanej Europie. Ogółem wykonano około 9 000 sztuk, co było ewenementem na skalę świata. SG-38 stanowił wzorzec dla innych konstrukcji tej klasy.

W polskim rejestrze statków powietrznych IKCSP figurują 383 egzemplarze o rozrzuconej numeracji od SP-002 z 1945 do SP-1221 z 1950 r. Było ich jednak nieco więcej. Znałe były przypadki przechowywania nierzejestrowanych szybowców w ośrodkach szkolnych i aeroklubach, traktowanych jako źródło części zamiennych lub egzemplarze zapasowe, wprowadzane w miejsce zniszczonych w wypadkach lotniczych. Według ostrożnych szacunków łączna liczba SG-38 wynosiła około 400 sztuk.

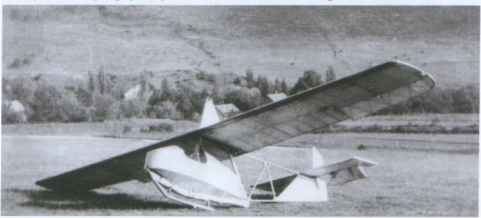
Do niewątpliwych ciekawostek należy montaż tych szybowców w polskich warsztatach z osobnych elementów, nowo oplotnionych, nie pochodzących z kompletów. Wbrew daleko posuniętej standaryzacji, części nie pasowały do siebie, co prowadziło do konieczności wykonania np. nowych okuć.

W latach 1948-1950, a zatem pod koniec wprowadzania ich do użytku zmontowano 49 takich egzemplarzy, którym nadano polskie numery fabryczne, z tego: 23 w OWL Warszawa, 16 w OWS Katowice i 10 w OWL Poznań. Na przykład w OWS Katowice w latach 1948-1950 wyremontowano i zmontowano, dorabiając brakujące elementy, następujące SG-38 z polskimi numerami fabrycznymi: OWS KA-005 do KA-019 (SP-894 do SP-908) i KA-020 (SP-939). Oprócz wyżej wspomnianych podobne prace przeprowadzono wcześniej w PZL Mielec, OWS Gdańsk, OWS Krosno i OWS Jeżów. Na SG-38 i SG-38K prowadzono szkolenie z lin gumowych na zboczach górskich i z wyciągarką w terenie płaskim. W pierwszych latach po wojnie stanowiły wyposażenie wszystkich szkół i ośrodków szybowcowych oraz aeroklubów regionalnych. Wycofano je w latach 1951-1952, zastępując rodzimymi IS-3 ABC. W krakowskim Muzeum Lotnictwa jest zachowany niekompletny egzemplarz SG-38.

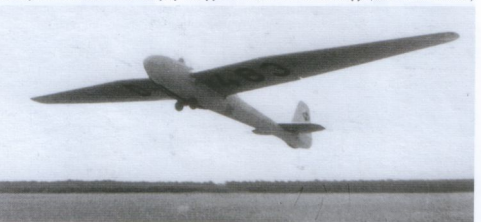
Grunau Baby IIB2 (Jeżyk). Szybowiec treningowy, stanowiący kolejny etap w szkoleniu szybowcowym. Przeznaczono go do lotów na żaglu w nadzobcowych prądach wznoszących i w kominach termicznych umożliwiających lot po trasie. Rozwijany od roku 1932 osiągnął w 1940 fazę pełnej dojrzałości konstrukcyjnej w wersji GB-IIB2, różniącej się od GB-IIA m.in. zastosowaniem hamulców aerodynamicznych, szerszą kabiną ze zdejmowaną osłoną etc. Doskonałość aerodynamiczna wynosiła 1:17. Podstawowymi wytwórcami były: E. Schneider Flugzeugbau w Grunowie i Peter-Hoche-nelbe (Vrchlabi) w Protektoracie Czech i Moraw. Produkowane w Grunowie były malowane na wojskowy kolor ciemnozielony. We Vrchlabi malowano je na białą w odcieniu kości słoniowej. Miały one mniejszą masę własną i lepsze własności w locie. Były bardziej lubiane przez pilotów. Zdarzały się również egzemplarze kombinowane z białym kadłubem i zielonymi skrzydłami wraz z usterzeniem poziomym. Po wojnie budowano je nadal w Czechosłowacji, Hiszpanii, Szwecji, Francji – jako Nord 1300, a ponadto w Wielkiej Brytanii jako Eon Baby. Konstruktor szybowca, inż. Edmund Schneider wyemigrował po 1945 do Australii, gdzie uruchomił produkcję wersji rozwojowej GB-IIIa. W czasie wojny zbudowano w Niemczech 4104 sztuki. Dokładna liczba wszystkich wyprodukowanych w świecie egzemplarzy nie jest znana, szacuje się ją na około 5 000. Grunau Baby IIB2 był pierwszym szybowcem wpisanym w 1945 roku do rejestru polskich cywilnych statków powietrznych. Otrzymał znaki SP-001 i przydział do szkoły szybowcowej w Fordonie k/Bydgoszczy. Ogółem w Polsce zarejestrowano 275 egzemplarzy GB-IIa i GB-IIB2. Tych w wersji A było niewiele, zaledwie kilka sztuk. Do sumy wliczono 10 GB-IIB2 zbudowanych w 1947 od podstaw w OWS-2 w Jeżowie. Pracami kierował inż. Rudolf Radwański – pilot wyszkolony w 1937 r. w Stanisławowie. Nadzór techniczny sprawował znany przed-



Powyżej: Szybowiec SG-38 w locie. Rzadkowo, lato 1945 roku. (zdj. R. Witkowski)
Poniżej: SG-38K sfotografowany na lotnisku Żar. (arch. A. Morgala)



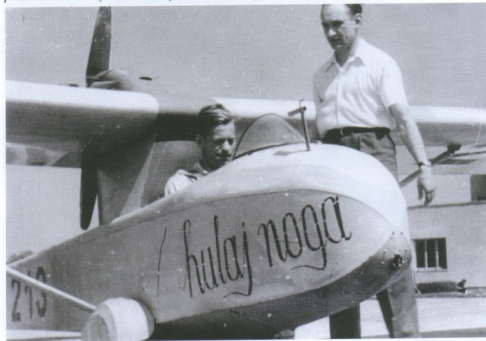
Powyżej: Grunau Baby IIB2 SP-313 na lotnisku Lisie Kąty koło Grudziądza. W kabynie szybowca instr. pil. Tadeusz Ruciński. (arch. W. Sankowski)
Poniżej: Start Kranicha II ze starą rejestracją D-1-483 z lotniska Lisie Kąty. (arch. W. Sankowski)





Powyżej: Kranich II SP-521 „Sokół” wyremontowany w Okręgowych Warsztatach Szybowcowych w Bydgoszczy. (arch. W. Sankowski)

Poniżej: Motor Baby „Hulajnoga” SP-213 z IS na lotnisku w Aleksandrowicach. W kabynie pilot doświadczalny inż. Piotr Mynarski, obok mgr inż. Tadeusz Kostia. (arch. A. Morgala)



Powyżej: „Hulajnoga” SP-325 na szczycie góry Żar w 1948 roku. (zdj. R. Witkowski)

Poniżej: Olimpia SP-586 z Aeroklubu Śląskiego w Katowicach. (arch. A. Morgala)



wojenny konstruktor, mgr inż. Ryszard Bartel, będący wówczas naczelnikiem Wydziału Technicznego Departamentu Lotnictwa Cywilnego w Ministerstwie Komunikacji. Seria otrzymała numery fabryczne P-001 do P-010 i znaki rejestracyjne SP-469 do SP-478. W rejestrze znalazły się również kolejne GB-IIB2 odbudowane dużym nakładem pracy, zaliczone do produkcji naszych warsztatów z nadanymi polskimi numerami fabrycznymi. Wykonano je w latach 1948-1949 w OWS Bydgoszcz (SP-959 nr fabr. B002, SP-961 nr B003), w OWS Gdańsk (m.in. SP-939 nr G006), OWS Katowice (nr KA003 i KA004), OWS Ligotka Dolna (nr L002). Razem było ich ponad 10 sztuk. W latach 1947-1948 nadano szybowcowi nazwę Jeżyk, chociaż powinno być Jerzyk – od ptaka podobnego do jaskółki. Sugerowano się jednak nazwą miejscowości i zamiast ptaka otrzymano małego jeża. GB-IIB stanowiły wyposażenie szybowców szkół żeglarskich i aeroklubów. Wycofano je do roku 1952. Do dzisiaj w Polsce nie zachował się żaden egzemplarz tego interesującego szybowca!

DFS Kranich (Żuraw). Stanowił podstawowe wyposażenie w klasie dwumiejscowych szybowców treningowo-wyczynowych. W Luftwaffe służył m.in. do szkolenia pilotów przed przejściem na szybowce transportowe. Podczas wojny na Froncie Wschodnim sam był wykorzystywany w roli transportowego do lotów zaopatrzeniowych dla otoczonych oddziałów usiłujących przebić się do sił głównych. Prototyp oblatany w 1935 r. stanowił rozwój szybowca Rhönsperber. Budowany początkowo w wersji Kranich I (150 szt.) został zastąpiony bardziej rozwiniętą wersją Kranich II o doskonałości 1:23,6. Razem zbudowano około 1 700 egzemplarzy.

W Polsce po wojnie zarejestrowano 28 szybowców tego typu, w tym jeden Kranich I (SP-101). W warsztacie remontowym NSFK w Łodzi odnaleziono w 1945 porzuconą dokumentację techniczną Kranicha II. Ułatwiło to opracowanie w Instytucie Szybownictwa w Białej dokumentacji warsztatowej dla zmodernizowanej polskiej wersji IS-C Żuraw II. Różniła się ona zastosowaniem m.in. stałego koła podwozia, zamiast dwukółowego wózka odrzuconego po starcie, zmianami w usterzeniu etc. Prototyp został oblatany w 1951 r. Produkcję seryjną prowadzono w latach 1952-1953 w ZSLS-3 w Poznaniu (10 sztuk) i w ZSLS-4 w Gdańsku (40 sztuk). Używane były w aeroklubach i szkołach szybowcowych do treningu i lotów wyczynowych. Ostatnie wycofano w 1969 r. W krakowskim Muzeum Lotnictwa znajdują się zachowane dwa IS-C Żuraw II: SP-1213 i SP-1295 wyprodukowane w 1952 i 1953 w ZSLS-3 Poznań.

Liege Kranich. W środkowym okresie wojny opracowano specjalistyczną wersję dwumiejscowego szybowca Kranich II/L. W przebudowanym, bogato oszklonym przodzie kadłuba umieszczono kabinę ucznia pilota usytuowanego w pozycji leżąco-kłęczącej. Przeznaczeniem było szkolenie pilotów dla bojowych szybowców myśliwskich Bv-40,

a w dalszej kolejności pilotów dla samolotów odrzutowych, w których pilot znajdował się w pozycji leżącej z głową skierowaną do przodu. Powstało kilkanaście projektów, przy czym najbardziej zaawansowaną konstrukcją był bombowiec nurkujący Henschel Hs-132. Prototyp Liege Kranicha ze znakami D-4-1575 oblatano w ośrodku Trebbin. W roku 1944, w wytwórni E. Schneider Flugzeugwerke w Grunowie, zbudowano serię szybowców K-II/L różniących się od prototypu oszkleniem kabiny ucznia pilota, płozą i innymi szczegółami konstrukcji.

W Polsce odnaleziono po roku 1945 cztery egzemplarze tego typu, które otrzymały znaki rejestracyjne: SP-124, SP-385, SP-457 i SP-1044. Pierwszy znajdował się w szkole szybowcowej w Jeżowie w 1945-46 r. Kolejne przydzielono do IS w Białej, do ośrodka we Wrocławiu i szkoły szybowcowej w Ligotce Dolnej – Kamiennej Górze. Uwagę zwracała kolorystyka tych szybowców. SP-124 był pomalowany na ciemnozielony wojskowy kolor, ale ogon i skrzydła miał białe z odcieniem kości słoniowej. Dwa, z którymi autor zetknął się latem 1948 w Jeżowie, miały kamuflaż ochronny Luftwaffe w kanciaste łaty, a ostatni, będący jeszcze na początku lat 50-tych w ośrodku Kamienna Góra, był pomalowany jednolicie na kolor czarny, matowy.

Pod koniec lat 40-tych przebudowano je z pozycji leżącej pilota do układu normalnego, odpowiadającego standardowi Żurawia II. Prace były prowadzone od roku 1949 w OWS-2 w Jeżowie Sudeckim pod kierunkiem inż. Rudolfa Radwańskiego.

Gö-4 Goevier. Oblatany w listopadzie 1938 dwumiejscowy szybowiec treningowo-wyścynowy o doskonałości 1:19, miał usytuowane fotele załogi obok siebie. Ułatwiał to komunikowanie się instruktora z uczniem pilotem, co korzystnie wpływało na proces szkolenia. Gö-4 stanowił alternatywę dla Kranicha. Pomimo niewątpliwych zalet nie zyskał popularności konkurenta i wyprodukowano go w liczbie 100 egzemplarzy.

W Polsce po roku 1945 były dwa Gö-4: SP-028 i SP-442. Pierwszy był w Bydgoszczy i Fordoniu, drugi miał bardziej urozmaiconą historię. Uszkodzony, został odnaleziony w warsztacie NSFK w Łodzi. W LWD podjęto jeszcze w 1945 próbę przebudowy na motoszybowiec LWD Osa. Głównym konstruktorem był inż. Tadeusz Soltyk. Platowiec został przebudowany i przystosowany do zamocowania silnika. Montażu jednak nie ukończono. Niedoszła Osa została przekazana do IS w Bielsku, gdzie szybowiec poddano poważnemu remontowi, przywracając go do pierwotnej postaci. Dobudowano nowy opływowy przód kadłuba i wykonano nowe skrzydła. Oblatano go z rejestracją SP-442 na Żarze w roku 1948. Później Goevier został przekazany do użytku w szkole szybowcowej Kamienna Góra k/Ligotki Dolnej, gdzie znajdował się do roku 1956. W lutym tego roku zdecydowano o oddaniu Gö-4 do magazynów ITS we Wrocławiu. Nie wiadomo jednak czy do tego doszło, bo nie było go wśród eksponatów przekazanych kilka



Powyżej: Szybowiec Weibe SP-029 gotowy do startu z góry Żar. (zdj. R. Witkowski)

Poniżej: Minimoa SP-315 na zboczu południowym w Jeżowie. (arch. W. Sankowski)



Powyżej: Szybowiec Minimoa SP-420 na szybowisku Żar, czerwiec 1948 r. (zdj. R. Witkowski)

Poniżej: Mi-13d SP-824 Atalante na szczycie góry Żar podczas kręcenia sceny dla kroniki filmowej w 1948 roku. (zdj. R. Witkowski)



lat później z Wrocławia do Krakowa dla wzorzonego tam ośrodka ekspozycji lotniczej.

Schneider Motor Baby (Hulajnoga). Motoszybowiec produkowany od 1938 r. w wytwórni Schneidera w Grunowice. Wykorzystano w nim elementy konstrukcyjne GB-IIB. Napęd stanowił, znany również w Polsce, dwucylindrowy silnik dwusuwowy Kroeber M4 o mocy 13 kW (18 KM). Zbudowano kilkadziesiąt sztuk. Po wojnie w latach 1946-1948 odbudowano w Polsce trzy egzemplarze: SP-213, SP-325 i SP-448. Pierwsze dwa użytkowano w IS i szkole szybowcowej Żar. Trzeci był w Aeroklubie Warszawskim i w szkole szybowcowej w Malborku. W latach 1948-1949 planowano uruchomienie tam ośrodka szkolnego w pilotażu silnikowym. Podstawowym sprzętem miały być trzy Hulajnogi i prototyp dwuosobowej LWD Osa. Szkoleni mieli być piloci szybowcowi, ale był tam tylko SP-448. W magazynie krakowskiego Muzeum Lotnictwa znaj-

duje się egzemplarz z IS z rejestracją SP-213. Osobno eksponowany jest natomiast silnik Kroeber wraz z łożem silnikowym.

DFS Olympia Meise (Olimpia). Wysokowyczołowy szybowiec o doskonałości 1:24,5 był zbudowany w 1938 pod nazwą Meise. W lutym 1939 przemianowany na Olympia został zgłoszony na konkurs olimpijski w ujednoliconej klasie odpowiadającej późniejszej klasie standard. Konkurs rozgrywano we Włoszech, a zawody olimpijskie planowano na 1940 w Helsinkach. Spośród kilku szybowców z różnych krajów wyłoniono dwóch finalistów. Były to: polski Orlik III Olimpijski i niemiecka Olympia. Mimo, że polski szybowiec górował własnościami w locie, wybrano konkurenta. Dopatrywano się wówczas stronniczości sędziów i podtekstu politycznego, wynikającego ze ścisłych koneksji ustrojowych pomiędzy ówczesną Italią, a III Rzeszą. Pół roku później wybuchła wojna i spra-

wa poszła w zapomnienie. Olympia w latach 1940-1945 nie straciła na popularności. W Niemczech i krajach okupowanej Europy zbudowano wówczas ponad 1000 szybowców tego typu. Po wojnie wyprodukowano dalsze 600 sztuk w tym m.in. 100 we Francji jako Nord 2000.

W Polsce po roku 1945 odbudowano i oddano do użytku 21 szybowców Olimpia. Nadano im znaki rejestracyjne: SP-013, SP-102, SP-126, SP-128, SP-153, SP-371, SP-378, SP-390, SP-407, SP-408, SP-411, SP-441, SP-468, SP-571, SP-585, SP-586, SP-686, SP-822, SP-823, SP-934, SP-978.

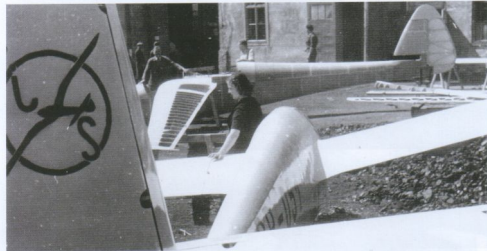
Niektórym szybowcom zrekonstruowanym w znacznym stopniu, w naszych warsztatach nadawano nowe numery fabryczne. Na przykład egzemplarze wykonane w OWS Katowice SP-586 i SP-686 otrzymały w 1948 i 1949 polskie numery fabryczne: OWS KA001 i OWS KA002. Olimpie były użytkowane w aeroklubach i szkołach żaglowych służąc do treningu i lotów wyczołowych dla kadry i instruktorów. Brały udział w VII Krajowych Zawodach Szybowcowych (I po wojnie) na Żarze 16-20.VI.1948. Z użytku wycofano je do 1953 r. W 1956 przekazano do magazynów ITS we Wrocławiu dwie Olimpie: SP-128 i SP-390. W magazynie Muzeum Lotnictwa przechowywany jest zdekompletowany i uszkodzony egzemplarz ze znakami rejestracyjnymi SP-390.

DFS Weihe (Ważka). Następca Rhönsperbera została Weihe, szybowiec wysokowyczołowy z klasy tzw. orchidei, mający doskonałość aerodynamiczną 1:29. Oblatany w 1938 r. był budowany w czasie wojny (ok. 280 egz.) i po wojnie (dalsze 320 egz.).

W polskich aeroklubach regionalnych użytkowano po remontach 12 szybowców tego typu, mających następujące znaki rejestracyjne: SP-018, SP-029, SP-140, SP-150, SP-152, SP-182, SP-401, SP-430, SP-445, SP-446, SP-483, SP-530. Wykorzystywano je do lotów wyczołowych i treningu czołówki pilotów szybowcowych. Brały udział w pokazach lotniczych i zawodach szybowcowych aż do 1953 roku, kiedy je wycofano z eksploatacji. W magazynie Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie przechowywany jest, wymagający remontu, drugi egzemplarz Ważki, dopuszczony u nas do lotu SP-029, latający od 1945 do 1953 r.

Minimoa. Kolejny szybowiec wysokowyczołowy o doskonałości 1:25,7 mający pięknie ukształtowane skrzydła o podwójnym wzniosie. Oblatany w 1935 roku. Zbudowano około 100 sztuk. W Polsce wyremontowano i dopuszczono do lotu cztery egzemplarze: SP-012, SP-181, SP-315 i SP-420. Latano na nich m.in. w Aeroklubach: Bydgoskim, Warszawskim, Łódzkim w IS i na Żarze. Wycofane zostały na początku lat 50-tych XX w.

DFS Rhönadler (Orzeł). Jeden z wczesnych szybowców wyczołowych oblatany w 1932. Ulepszany przez kilka lat osiągnął duży stopień rozwoju technicznego. Miał zastosowane korzystnie aerodynamicznie skrzydła o niespotykanej dużej zbieżności, czyli stosunku cięć w nasady do końców-



Powyżej: FVA-10b Rheinland SP-051 (na pierwszym planie) po remoncie w warsztacie IS w Białej. W głębi prototyp IS-1 Sep w budowie, maj 1947 r. (arch. A. Morgala)



Powyżej: Akrobacyjny Rhönbussard SP-557 po remoncie w OWS-2 w Jeżowie. (arch. W. Sankowski)
Poniżej: Rhönsperber vel Krogulec po starciu z zaczepu dolnego w Jeżowie. (arch. A. Morgala)



ki: 1800:331=5,4. Doskonałość aerodynamiczna wynosiła 1:20, był inspiracją dla kolejnych konstrukcji tej klasy.

W Polsce po 1945 roku posiadano dwa szybowce tego typu: SP-052 i SP-562. Pierwszy użytkowany był w Bydgoszczy i na szybowisku Fordon. Z użytku zostały wycofane do 1953.

DFS Rhönsperber (Krogulec). Szybowiec wyczynowy z 1935 roku. Stanowił kolejny etap rozwoju konstrukcji tej klasy. Miał doskonałość 1:19,8. Zbudowano zaledwie 25 sztuk. W Polsce po wojnie odnaleziono, wyremontowano i dopuszczono do lotu jeden egzemplarz ze znakami SP-148. Szybowiec był bardzo podobny do Kranicha i początkowo przez pomyłkę brano go za jednoosobową wersję tamtego większego. Krogulec był od 1946 r. w szkole szybowcowo-żaglowej w Jeżowie, później kolejno w Instytucie Szybownictwa w Bielsku i w Aeroklubie Śląskim w Katowicach. Wyrejestrowany został w październiku 1950 r. Obecnie znajduje się w magazynie Muzeum Lotnictwa w Krakowie.

FVA-10B Rheinland (Ren). Przedstawiciel klasy orchidei mający doskonałość 1:28. Pierwszy lot wykonał w 1936 r. Zbudowano zaledwie 29 egzemplarzy. W Polsce po 1945 r. był tylko jeden mający znaki SP-051. Odbudowany w warsztacie IS w Białej został oblatany na Zarze i tam wykonywał loty techniczne dla prób i badań. Później przydzielono go do szkoły szybowcowej w Fordonie k/Bydgoszczy, gdzie latano na nim wyczynowo do roku 1949. Obecnie przechowywany jest w magazynie Muzeum Lotnictwa w Krakowie.

DFS Rhönbusard (Rebus). Szybowiec akrobacyjny z otwartą kabiną oblatany w roku 1933. Doskonałość 1:19,8. Używany był również do lotów żaglowych. W dniu 23.VI.1936 osiągnął w locie na termicie wysokość ponad 5 000 m. Zbudowano 25 egzemplarzy. W Polsce po wojnie zarejestrowano trzy: SP-125, SP-149 i SP-557. Nie dopuszczone do wykonywania akrobacji były traktowane jako treningowo-wyczynowe, przeważnie do przelotów otwartych.

Mü-13d Atalante (Mul). Szybowiec wysokowyczynowy mający konstrukcję mieszaną: kadłub spawany z rur stalowych i skrzydła drewniane. Pomimo kanciastej, dość topornej sylwetki miał wysoką doskonałość – 1:24,8. Po 1945 r. w Polsce były trzy egzemplarze: SP-053, SP-131 i SP-824. Drugi z wymienionych był w Aeroklubie Ostrowskim. Został zniszczony w wypadku na lotnisku Goctaw w czerwcu 1950. SP-824 użytkowano w Jeżowie, a później na Zarze od kwietnia 1948 do grudnia 1953. Szybowiec jest przechowywany w magazynie Muzeum Lotnictwa.

Szybowce zabytkowe. Wśród plejady szybowców użytkowanych znalazły się również pojedyncze egzemplarze starszych konstrukcji mających już wartość muzealną. **Grunau 8 (Tratwa)** był szybowcem treningowym z początku lat 30-tych XX w. Spotykany był w wersjach jedno i dwuosobowych. W szkole szybowcowej w Grunowie znaleziono G-8



Powyżej: Go-4 Goevier SP-442 eks LWD Osa, szybowisko Żar. 1948 r. (zdj. R. Witkowski)



Powyżej: Grunau 100 Wundergleiter SP-123, szybowisko Grunów, lato 1945 r. (zdj. R. Witkowski)
Poniżej: Orlik I SP-268 po remoncie w IS w Białej, lipiec 1946 r. (arch. A. Morgala)



z kabiną dwuosobową. Wyremontowany w OWS-2 otrzymał znaki SP-356. Przekazany do IS w Białej był wykorzystany do lotów doświadczalnych, porównawczych z innymi szybowcami tej klasy. **Grunau 100 Wundergleiter** – stary szybowiec treningowy z roku 1931. Uszkodzony w 1945 został wyremontowany w Grunowie w sierpniu tego roku. Otrzymał znaki SP-123. Szkolono na nim pilotów na pierwszych turnusach latem i jesienią. W 1946 został przekazany do IS w Białej, gdzie wykorzystywano go do prób i badań w locie. **SG-40** – poprzecznik GB-II, usztywniony zewnętrznym systemem linek

rozchodzących się od pylonu nad kadłubem. Po remoncie w OWS-2 w Grunowie otrzymał znaki SP-355. Latano na nim w tamtej szkole w latach 1946-1947. **Horten II** – latające skrzydło, jedno z pierwszych w świecie wykonujące poprawne loty. W 1935 r. zbudowano cztery egzemplarze. Na jednym z lotnisk w 1945 znaleziono zdekompletowany egzemplarz, który w takim stanie trafił ostatecznie do krakowskiego Muzeum Lotnictwa.

W Grunowie w 1945 znajdowały się również niekompletne, wycofane z użytku szybowce szkolne: **ESG-9**, z ogromnym

ukońnym drabim przed siodełkiem pilota, będącym zapewne przyczyną częstych kontuzji i **Lippisch Ziegling 12**, nieco przypominający SG-38 i będący jego poprzednikiem. Pozostały w postaci wraków.

Post scriptum. Oprócz sprzętu zdobytego odzyskano również niewielką liczbę ocalałych przedwojennych polskich szybowców. Stanowiło to ułamek procentu naszego parku z roku 1939. Przechowywano je z narażeniem życia przez cały okres wojny. W zabudowaniach starej kopalni ropy naftowej Mac Allan w Krośnie ukryto cztery szybowce szkolne: dwa **WS Wrona bis** i dwa **WWS-2 Żaba**. Loty na nich podjęto na szybowisku Białobrzegi tuż po ustąpieniu Niemców, na przełomie września i paździer-

nika 1944. Wobec bliskości frontu przewidziano je na bezpieczną odległość do Rzeszowa. Wiosną 1945 szybowce powróciły do Krosna, gdzie pozostawiono po jednym, a dwa przekazano do IS w Białej. Po remoncie i dopuszczeniu do lotu Wrona bis otrzymała znaki SP-447 (SP-127?), a WWS-2 Żaba SP-402 (SP-167?). Szybowce oblatał znany pilot doświadczalny, inż. Piotr Mynarski. W IS, a następnie w SZD wykorzystano je do lotów technicznych dla porównania z własnościami nowego szybowca IS-3 ABC budowanego w Bielsku. Obecnie Wrona i Żaba są ekspozytami Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie.

W Białej koło Bielska udało się uratować przed zniszczeniem przez Niemców

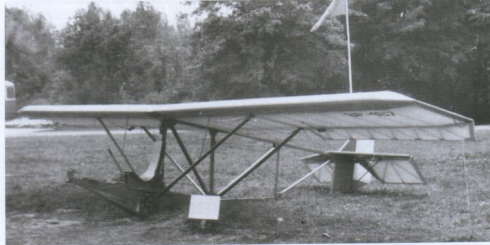
i ukryć przewieziony z Żaru szybowiec wysokowyżynowy **Orlik I**, mający doskonałość 1:24,5. Po remoncie w IS otrzymał nową rejestrację SP-268 i nazwę **Warszawianin**. Do lotu został dopuszczony w lipcu 1946. Szybowiec rozpadł się w locie 21.X.1946 wskutek wejścia w rotor przedbrzozy nad Beskidami. Pilot doświadczalny, inż. Adam Ziętek ratował się skacząc ze spadochronem. Szóstym ocalałym z wojny szybowcem był treningowy **WWS-1 Salamandra**, ukryty pod słomą w stodole koło Golezowa. Znajdujący się w dobrym stanie został dopuszczony do lotu w grudniu 1945. W rejestrze otrzymał nowe znaki SP-139. Posłużył jako wzorzec przy pracach rekonstrukcyjnych. Pomiarzy inwentaryzacyjne elementów wykonał inż. Józef Niespał w Warsztatach IS w Białej. Zastosował przy tym metodę nieniszcząca, bez naruszania pokrycia. Rysunki techniczne wykreślił inż. Rudolf Matz oraz inż. Marian Grac w mieszkaniu inż. Matza w Gliwicach. Od grudnia 1946 do marca 1947 wykonano w IS serię próbną 5 szybowców oznaczonych IS-A Salamandra ze znakami SP-320 do SP-324. Były to pierwsze szybowce wyprodukowane od podstaw w Polsce po wojnie. W 1948 uruchomiono w OWS-2 w Jeźowie produkcję wielkoseryjną zmodyfikowanej wersji Salamandra bis 48. Pierwszy SP-580 został oblatany tam na Górze Szybowcowej 17.VI.1948. Razem z późniejszymi wersjami zbudowano po wojnie 264 Salamandry. W Muzeum Lotnictwa Polskiego ekspozycyjny jest egzemplarz IS-A Salamandra SP-322 nr fabr. A003 z 1947 r.

Z wojny ocalała również dokumentacja techniczna kilku szybowców, m.in. Wrony, Komara, Mewy i motoszybowca Bąk. Mewę brano pod uwagę jako alternatywę przy uruchamianiu produkcji szybowca dwumiejscowego. Wybrano projekt IS-C Żuraw. Projekt Komara o doskonałości 1:20 został zmodyfikowany w IS i skierowany do produkcji jako IS-B Komar 48. Pierwszy oblatano 16.I.1949. Zbudowano 25 sztuk. Używane były w aeroklubach do połowy lat 60-tych XX w.

Wypożyczenie szybowcowych ośrodków szkolnych i aeroklubów w 1945 stanowiły szybowce będące przywróconymi do życia wojennymi trofeami lotniczymi. Park sprzętu latającego był stopniowo modyfikowany i zastępowany sprzętem rodzimej konstrukcji, wyprodukowanym całkowicie przez krajowy przemysł lotniczy. Proces wymiany, trwający od 1948, zakończono w roku 1953. Odtąd szkolenie i trening oraz loty wycieczkowe były wykonywane wyłącznie na szybowcach polskiej produkcji, zarówno tych odtworzonych z przedwojennych wzorców, jak i opracowanych od podstaw po wojnie przez naszych konstruktorów.

Andrzej Morgala

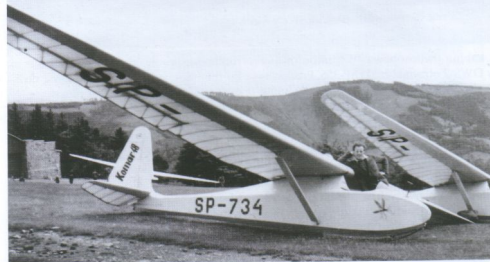
Autor wyraża wdzięczność osobom, które udostępniły cenne materiały źródłowe wzbogacające treść opracowania. Szczególną pomocą służyli: mgr Andrzej Glass, mgr inż. Wojciech Sankowski, inż. Andrzej Wieliński i mgr inż. Ryszard Witkowski.

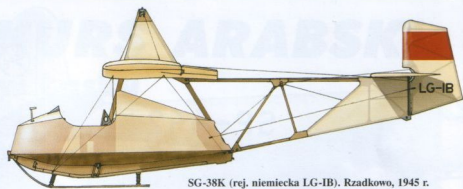


Powyżej: WWS-2 Żaba na wystawie statycznej. (zdj. A. Glass)

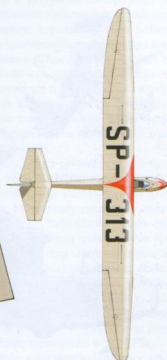


Powyżej: IS-A Salamandra z I powojennej serii ze znakami SP-322. (arch. W. Sankowski)
Poniżej: Komar 48 SP-734 (I wersja) z poziomym usterzeniem płytowym. (zdj. R. Witkowski)





SG-38K (rej. niemiecka LG-IB). Rzadkowo, 1945 r.



Grunau Baby IIB2 SP-313. Lisie Kąty.



Grunau Baby IIB2 „Pimp”. Żar, lipiec 1945 r.



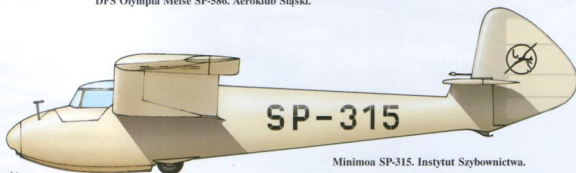
Kranich II SP-521 „Sokol”. Aeroklub Pomorski.



Sokol



DFS Olympia Meise SP-586. Aeroklub Śląski.

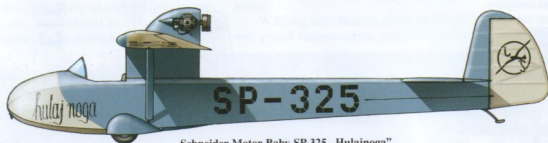


Minimoa SP-315. Instytut Szybownictwa.

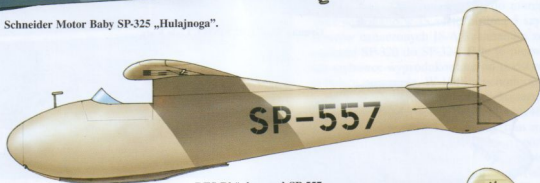


Gö-4 Goevier SP-442.

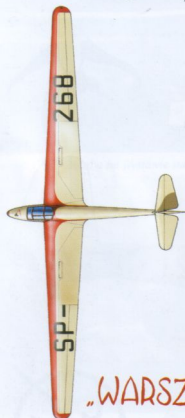
Hulaj noga



Schneider Motor Baby SP-325 „Hulaj noga”.



DFS Rhönbussard SP-557.



Orlik I SP-268 „Warszawianin”.

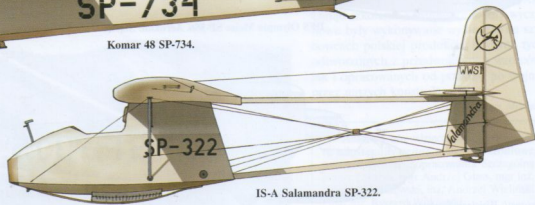
Orlik



„WARSZAWIANIN”



Komar 48 SP-734.



IS-A Salamandra SP-322.

KURS ARABSKI w Łasku



Szkolenie w powietrzu jest jednym z najważniejszych elementów mających wpływ na wartość bojową pilota wojskowego. Większa część szkolenia, zarówno teoretycznego jak i praktycznego, prowadzona jest zazwyczaj na terytorium własnego kraju na bazie zdobytego wcześniej doświadczenia i w oparciu o własną bazę sprzętową. Zdarza się jednak, że z przyczyn finansowych, ekonomicznych lub politycznych szkolenie takie prowadzi się poza granicami własnego kraju przy udziale instruktorów oraz sprzętu będących w posiadaniu państw drugih.

Taki model szkolenia nie jest niczym obcym w historii lotnictwa wojskowego naszego kraju. Wprowadzanie nowego, zaawansowanego technicznie sprzętu wiązało się z wysłaniem pilotów na zapoznanie się z nową technologią poza granice kraju. Korzystając jednak z obecności wojsk radzieckich w Polsce, większość szkolenia prowadzono w kraju na lotniskach naszych ówczesnych sojuszników. Tak było do końca lat 60-tych, kiedy to pojawienie się samolotów MiG-19 mogących przenosić rakiety powietrze-powietrze wymusiło, aby proces praktycznego szkolenia w zwalczaniu obiektów latających za pomocą tej broni przenieść za granicę. I tak już w 1968 roku pierwsze takie dwutygodniowe zajęcia odbyły się na poligonie w Aszafuku, gdzie polscy piloci, po wstępnym szkoleniu teoretycznym, wykonali po 6 lotów na przechwylenie i zniszczenie latających celów za pomocą pocisków p-p RZUS. Wraz ze wzrostem w Polsce liczby samolotów mogących przenosić taką broń rosło zapotrzebowanie na tego rodzaju ćwiczenia. Także szkolenie pilotów w przypadku wprowadzenia na stan nowego sprzętu

(MiG-21, 23, 29) było przeprowadzane w pierwszych etapach za granicą, tak aby kolejna grupa pilotów mogła szkolić się już w kraju pod bacznym okiem wykwalifikowanych instruktorów.

Z początkiem lat 80-tych w Libii zapadła decyzja o wysłaniu do Polski na szkolenie z zakresu pilotażu grupę ponad 100 pilotów i navigatorów. Złożono oficjalną prośbę o przyjęcie w poczet studentów grupy kandydatów, oddelegowanych na szkolenie na samoloty naddźwiękowe i transportowe. Po pozytywnym rozpatrzeniu tej propozycji, i co najważniejsze, ustaleniu kosztów wykonania i przeprowadzenia takiego szkolenia rozpoczęto przygotowania do przyjęcia arabskich

studentów. W przypadku naszego kraju było to niecodziennym wydarzeniem. Zgoda oznaczała bowiem dopuszczenie do pełnego szkolenia teoretyczno-praktycznego i lotów z wykonaniem pozorowanego zadania bojowego pilotów obcego kraju, zupełnie nieprzystosowanych do działania w naszych warunkach klimatycznych, posługujących się zupełnie innym językiem i posiadających zwyczaje i nawyki obce naszej szerzej kulturowo-obyczajowej.

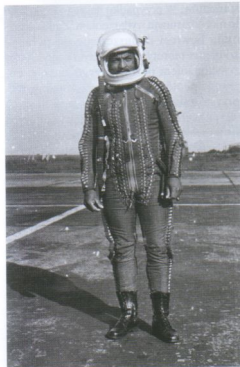
Libijscy piloci po odbyciu szkolenia podstawowego w Dęblinie zostali podzieleni na dwie grupy. Pierwsza składała się z 28 osób, które miały zasiąść za sterami MiGów-21, druga tworzyło 40 pilotów i navigatorów na samoloty transportowe Il-14 i An-26. Pierwszy etap szkolenia prowadzonego w Szkole Orłąt pokazał, że arabscy piloci stanowili elitę wśród pilotów swojego kraju. Wielkim zaangażowaniem i ciężką pracą dążyli do tego, aby pod okiem naszych specjalistów z wynikiem pozytywnym ukończyć szkolenie teoretyczne w 58. LPZ.

Zgodnie z ustaleniami arabscy piloci mieli odbyć końcowy etap szkolenia w jednostkach bojowych. I tak, na początku marca 1983 r. jedną z wytypowanych jednostek do przeprowadzenia praktycznego szkolenia pilotów libijskich był 10. PLM. W tym samym czasie druga grupa pilotów wraz z technikami i navigatorami rozpoczęła praktyczne szkolenie w 13. PLT na samolotach transportowych Il-14 i An-26.

14 marca 1983 r. do 10. PLM w Łasku przyszedł telefonogram dotyczący zabezpieczenia bazy socjalnej dla arabskiego personelu latającego. 21 marca do pułku przybyło 28 pilotów oraz kilku oficerów techniki naziemnej i zabezpieczenia lotów. Po zakwaterowaniu, opracowaniu i ustaleniu porządku kilkumiesięcznego szkolenia przystąpiono do przekazywania ogólnej wiedzy na temat infrastruktury, warunków poruszania się po lotnisku oraz panującego na nim porządku pracy. Jednocześnie zaczęto przygotowywać zaplecze logistyczne. W pierwszej kolejno-

Powyżej: Szkolny MiG-21UM „6510” wykolowuje na start do lotu szkolnego. (arch. A. Golańek)





Powyżej: Libijski pilot w kombinezonie wysokościowym WK-1 przed lotem na pulap.

ści wyznaczono grupę pilotów, doświadczonych instruktorów o najwyższych kwalifikacjach lotniczych. W tej elitarnej grupie znaleźli się m.in.: ppłk Ryszard Cioś, ppłk Wiesław Biszkoewicki (późniejszy dowódca 1. PLM), ppłk Jan Wodniak, ppłk Józef Laszczak, ppłk Jan Kornafel, mjr Feliks Gajda, mjr Henryk Stodolny, mjr Jerzy Cyganek, oraz mjr Eugeniusz Wyrwich, którzy odpowiadali za bezpieczny i prawidłowy przebieg kursu. Równocześnie opracowano plan szkolenia w powietrzu oraz na ziemi.

Po zakwaterowaniu libijskich gości w garnizonie, już następnego dnia na lotnisku, po uroczystej zbiórce, rozpoczęto wstępne szkolenie. Polegało ono na zapoznaniu się z samolotem MiG-21, jego parametrami lotnymi, tablicą przyrządów oraz z wyposażeniem nawigacyjno-celowniczym. Pierwsze wykłady dotyczące eksploatacji sprzętu w warunkach bojowych rozpoczęły się tydzień później.

Po zakończonych zajęciach teoretycznych 19 maja całą 28-osobową grupę podzielono na kilka mniejszych, aby zajęcia przeprowadzane przy samolotach były możliwe



Powyżej: Uczeń po wykonaniu samodzielnego lotu na samolocie MiG-21MF (arch. A. Gołębek)

Poniżej: Na lotnisku w Łasku równoległe prowadzono szkolenie pilotów 10. PLM oraz szkolenie kursantów z Libii. (arch. A. Gołębek)



jak najbardziej efektywne. Chcąc oswoić arabskich pilotów z warunkami panującymi w czasie lotów szkolnych na końcu CPPS ustawiono dwa samoloty szkolno-bojowe, które miały służyć jako „trenazery”. Piloci kolejno zapoznawali się z oprzyrządowaniem, z systemem awaryjnego opuszczania samolotu oraz z konstrukcją i uzbrojeniem MiGów-21.

Od początku trwania zajęć przy samolotach dało się odczuć braki sprzętowe i personalne. W tym samym czasie odbywały się planowe loty szkolne z młodym rocznikiem, a dwa samoloty przechodziły właśnie okresowe prace remontowe. Problem rozwiązano wypozycyzając z innej jednostki na okres kilku miesięcy dodatkowe dwustery.

Zanim arabscy piloci wsięli do dwumiejscowych samolotów w roli pasażera, musieli odbyć pierwsze treningi „na sucho” w kabinach samolotów bojowych. Do końca maja piloci trenowali procedury startowe, szereg czynności związanych ze startem oraz lądowaniem, jak i samo przygotowanie samolotu do lotu, czy współdziałanie z grupą naziemną techników przy uruchamianiu samolotu. Młodzi piloci musieli umieć poruszać się po Centralnej Płaszczyźnie Postoju Samolotów (CPPS), na której oprócz MiGów przebywali ludzie, sprzęt zabezpieczenia lotniskowego jak również cysterny z paliwem i samochody prądotwórcze. Warto dodać, że wszystkie zajęcia odbywały się podczas normalnych dni lotnych pułku, co dodatkowo utrudniało szkolenie w powietrzu naszych pilotów.

14 czerwca libijski piloci wzięli udział w pierwszych lotach na samolotach MiG-21, zasiadając w drugich kabinach Szparek. Były to krótkie loty po kregu w celu zaznajomienia z samolotem i z terenem, nad którym mieli wykonywać późniejsze zadania. Kolejne loty odbywały się już w wyznaczonych strefach, gdzie wprowadzano poszczególne elementy pilotażu bojowego, korespondencji radiowej oraz lotów patrolowych. Libijczycy zostali zapoznani także z czynnościami, jakie należy wykonać przed i po zajęciu miejsca w kabinie. O dziwo ten element przysporzył wiele problemów i znacznie wydłużył cały cykl szkolenia.

Na początku lipca postawione zostały pierwsze zadania lotne młodym arabskim pilotom. Rozpoczęto treningi z zakresu uruchamiania, kołowania oraz powrotu na wyznaczone stanowisko na CPPS. Po wykonaniu wszystkich czynności przedstartowych samoloty ruszały do pozorowanego startu, by po chwili, zmniejszając obroty silnika z maksymalnych na minimalne wykonać hamowanie. Następnie wykonywali tzw. „rozbiegówkę” po pasie startowym, by po przekolowaniu przez całe lotnisko zająć swoje miejsce na płaszczyźnie postojowej. W końcu następowało przekazanie samolotu w ręce techników z zachowaniem wszystkich nakazanych procedur polotowych. Był to ostatni etap szkolenia przed zaplanowanymi na połowę lipca pierwszymi wspólnymi lotami.

W pierwszych dwóch wylotach każdy z pilotów miał wykonać samodzielny start, lot po kręgu i lądowanie. Z racji tego, że libijskich pilotów było więcej niż instruktorów, pierwszego dnia swoje wyloty wykonywały tylko dwie grupy kilkuosobowe. Do szkolenia przeznaczono 5 samolotów dwumiejscowych (MiG-21UM nr 5011, 6509, 6510, 6006 i 7503). Pod bacznym okiem instruktorów wykonywano krótkie loty, polegające na starcie, wzniesieniu się na dwieście metrów i przejściu w poszczególne kręgi, aż do lądowania. Szkolenie to nie odbyło się bez drobnych błędów, jednak były one szybko wykrywane i na bieżąco korygowane już w powietrzu oraz na odprawach polotowych na ziemi. Podczas tych pierwszych lotów zaobserwowano duże zaangażowanie arabskich pilotów, co rokowało na szybko i pozytywnie zakończenie kursu.

Do końca lipca wszyscy piloci mieli już pierwsze loty za sobą. Zaczęły się także treningi w wylotach w trudnych warunkach atmosferycznych oraz pierwsze loty na średnich wysokościach. Warto dodać, że wszystkie loty odbywały się podczas planowych lotów pułku, a to oddawało pełen realizm wykonywanych zadań zarówno na ziemi, jak i w powietrzu.

2 sierpnia rozpoczęły się loty szkolne do strefy oraz patrol w strefach na średnich i dużych wysokościach. Ten etap szkolenia znacznie wydłużono, gdyż w tym czasie pułk z Łasku na swoim stanie posiadał tylko 4 sprawne samoloty w wersji UM, z których korzystali też etatowi piloci pułku. Tak więc dwustery od wczesnych godzin rannych do późnych godzin nocnych wykonywały na przemian zadania z załogami polskimi i mieszkanymi polsko-arabskimi.

Następnym punktem programu szkoleniowego były loty na dużych wysokościach z prędkością pod i naddźwiękową. Piloci w specjalnych kombinezonach WKU-1 wykonywali po dwa wyloty po trasie na różnych wysokościach. Jednym z ostatnich zadań przed „egzaminem”, jakim miał być samodzielny wylot na samolocie bojowym, był trening z elementami walki powietrznej. Szkolono przechwytywanie wzrokowe i za pomocą pokładowych stacji radiolokacyjnych. Piloci w strefach wyszukiwali i identyfikowali „obce” samoloty, jakimi były inne samoloty jednostki. Do każdego lotu pod „obcy” samolot powieszano trzy dodatkowe zbiorniki paliwa celem wydłużenia czasu jego przebywania w powietrzu, tak aby kilku pilotów arabskich mogło wykonać to samo zadanie bez potrzeby kilku lądowań samolotu imitatora.

Loty trwały do połowy września i „kurs arabski” w 10. PLM zbliżał się do kulminacyjnego punktu, jakim były samodzielne wyloty na samolotach MiG-21MF na zadanie szkolno-bojowe. Piloci libijscy musieli teraz wykorzystać całą zdobytą wcześniej wiedzę zarówno tą z okresu szkolenia w Dęblinie, jak i tą nabytą w jednostce bojowej w Łasku. 24 września pierwszy Libijczyk wykonał samodzielny lot na samolocie „7675”

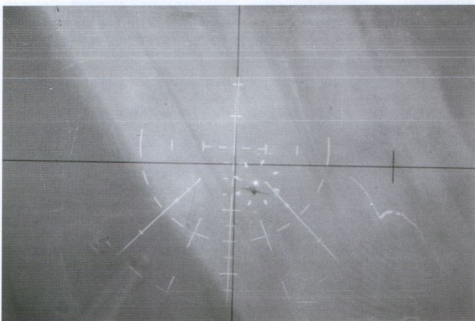
stając się tym samym pełnowartościowym pilotem samolotu bojowego. Wraz z kolejnymi lotami trwającymi kilkanaście dni cała 28-osobowa grupa ukończyła praktyczny kurs w Łasku zdobywając dyplom pilota wojskowego. Na tą okoliczność, po wykonaniu ostatniego zadania, wszyscy biorący udział w szkoleniu piloci otrzymali pamiątkowe dyplomy oraz kwiaty.

Uzyskane przez naszych instruktorów w toku szkolenia doświadczenie postanowiono wykorzystać ponownie. Dwa lata później, w 1985 roku, kolejna grupa 30 arabskich pilotów przybyła do 10. PLM na szkolenie praktyczne. Program zajęć był analogiczny jak w przypadku „grupy 83”. Szkolenie w powietrzu rozpoczęło się z początkiem sierpnia i trwało do końca października. Podczas tego drugiego kursu do Łasku sprowadzono dodatkowe samoloty, aby usprawnić przebieg całego zaplanowanego szkolenia. I w tym przypadku wszyscy arabscy kursanci ukończyli „zawody” z wynikiem pozytywnym.

„Arabska przygoda”, jaką przeżyli polscy piloci i technicy zaowocowała wieloletnimi kontaktami między 10. Pułkiem Lotnictwa Myśliwskiego, a Lotnictwem Wojskowym Libii, a także między samymi pilotami obu krajów. Podczas obu pobytów arabskich gości w Polsce ujawniło się wiele barier narodowościowych jak język, kultura czy nawet religia. Nie bez znaczenia pozostały także odmienne warunki atmosferyczne panujące w naszym kraju. Jednak wyteżona praca i wysiłek obu stron pozwoliły na osiągnięcie pełnego sukcesu szkoleniowego, a bariery narodowościowe okazały się nie być nie do pokonania.

Adam Goląbek

Serdecznie dziękuję majorowi Markowi Oleksiakowi za pomoc w realizacji niniejszego opracowania.



Powyżej: Kadr z przechwycenia samolotu imitatora w strefie. (arch. A. Goląbek)

Poniżej: Pamiątkowa fotografia libijskich kursantów z polskim instruktorem, wykonana na zakończenie kursu. (arch. A. Goląbek)



Wspomnienia pilota

Dowodziłem 24. ESKADRĄ

Na początku grudnia 1974 roku zostałem wezwany do Dowództwa Wojsk Lotniczych w Poznaniu w celu zapoznania się z zadaniami, wynikającymi z zarządzenia szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego nr 088/Org. z 29 listopada 1974 roku, dotyczącego utworzenia 24. szkolnej eskadry śmigłowców przeznaczanej do szkolenia studentów zagranicznych w Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie. Dowiedziałem się, że jako dowódca będę odpowiedzialny za organizację eskadry i wyszkolenie w powietrzu grupy studentów z Iraku według opracowanego 90-godzinnego Programu Szkolenia Lotniczego, na śmigłowcu Mi-2 dla studentów zagranicznych,

Dotychczas w Wojskach Lotniczych przyjęto zasadę przekwalifikowywania pilotów samolotowych na śmigłowcowych. Szkolenie takie prowadził zespół mjr pil. Gustawa Ciastka w eskadrze mjr pil. Grzegorza Wintera w Dęblinie. Zespół ten, w latach 1956-60 otrzymywał do przeszkolenia pilotów samolotowych z zasady o najwyższych kwalifikacjach lotniczych. Natomiast 24. eskadra w założeniach miała szkolić surowych kandydatów na pilotów śmigłowcowych. W dodatku mieli to być żołnierze zawodowi różnych rodzajów wojsk państwa irackiego nie mający dotychczas nic wspólnego z lotnictwem.

Warto na wstępie wspomnieć o doświadczeniu lotniczym zespołu organizującego szkolenie pilotów w 24. szkolnej eskadrze śmigłowcowej. W styczniu 1969 roku wraz z czterema oficerami z Dowództwa Wojsk Lotniczych i WOSL zostałem skierowany do ZSRR do Wyższej Wojskowej Szkoły Pilotów Śmigłowcowych w Syzranii nad Wołgą w pobliżu Samary w celu zapoznania się z doświadczeniami i metodyką szkolenia surowych kandydatów na pilotów śmigłowcowych. Po powrocie wykorzystywałem zdobytą wiedzę w latach 1969-1974 w 47. Szkolnym Pułku Śmigłowców organizując szkolenie na śmigłowcach SM-1 począwszy od pierwszego

grupy kadetów Szkoły Chorążych Personelu Latającego Wojsk Lotniczych w Dęblinie oraz w dalszym szkoleniu kadetów Szkoły Chorążych i podchorążych WOSL kandydatów na pilotów śmigłowcowych. W ciągu tych lat szkolenie przebiegało bez wypadków lotniczych. O wysokich umiejętnościach pilotażowych kadetów i podchorążych niech świadczy bezpieczne awaryjne lądowanie w polu na autorotacji po defekcie silnika na śmigłowcu SM-1. Po zabudowaniu sprawnego silnika, na tym śmigłowcu jako sprawnym aparacie wykonywane były kolejne loty.

Komendant WOSL w Dęblinie gen. bryg. pil. dr hab. Józef Kowalski w celu utworzenia 24. szkolnej eskadry śmigłowców, wyznaczył dowódcę eskadry, szefa sztabu eskadry, zastępcę ds. politycznych oraz zastępcę ds. inżyniersko-technicznych. Na pomieszczenia sztabowe nowej jednostki przydzielił lokal w górnej części łaźni garnizonowej, czyli kabiny prysznicowe z wannami. Osiem pomieszczeń o wymiarach 3 na 2 metry każde. Na wyburzenie ścianek działowych zgody nie było.

Kadrę 24. szesł, po uprzednim wyrażeniu zgody na pełnienie służby w powstającej jednostce, stanowili oficerowie i podoficerowie zawodowi z 47. SzPŚ w Modlinie, 49. PŚ w Pruszczu Gdańskim, 58. PSzB w Dęblinie, eskadry łącznikowej w Bydgoszczy, eskadry rozpoznania artyleryjskiego w Inowrocławiu, eskadry ratownictwa morskiego w Darłoku. Piloci instruktorzy, z wyjątkiem zastępców dowódcy, nawigatora eskadry i dowódców kluczy lotniczych byli absolwentami pierwszej promocji oficerów kursu pilotów lotnictwa śmigłowcowego WOSL w Dęblinie z nikłą znajomością kultury, zwyczajów, nawyków Irakijczyków oraz języka angielskiego, którym studenci iracy posługiwali się z łatwością.

Na szkolenie lotnicze w okresie od kwietnia do października eskadra otrzymała lotnisko Ulęz, na którym zastępca ds. technicznych kpt. mgr inż. Józef Sygocki

nadzorował budowę stoisk dla 12 śmigłowców Mi-2. Natomiast na organizację lotów dziennych i nocnych w okresie zimowym przydzielono dwie zmiany w tygodniu na lotnisku w Dęblinie. Komendant WOSL rozkazem personalnym wydanym w styczniu 1975 r. wyznaczył skład osobowy 24. szkolnej eskadry śmigłowców czyniąc odpowiedzialnym za całokształt działalności dowódcę eskadry - pplk pil. Jana Nowaka. W pierwszych dniach stycznia 1975 r. 24. szesł bazująca na lotnisku w Dęblinie przejęła od 47. SzPŚ w Modlinie 3 śmigłowce Mi-2 wraz z personelem technicznym. Dwa z nich były „solówkami” czyli z pojedynczym sterowaniem. Pierwszy był w wersji sanitarnej, drugi w wersji ratowniczej. Trzeci śmigłowiec z 47. SzPŚ w wersji transportowej posiadał urządzenie zaczepowe na zewnątrz umożliwiające przewożenie ładunków większych od wymiarów kabiny o ciężarze 800 kg. Gotowość bojową eskadra osiągnęła 29 stycznia 1975 r. W tym dniu dowódca eskadry złożył komendantowi WOSL meldunek o gotowości eskadry do rozpoczęcia służby.

Starannie wyselekcjonowani młodzi oficerowie z dyplomami pilota inżyniera odznaczali się wzorową służbą oraz dyscypliną w powietrzu i na ziemi. Nie zdążyli jednak nabyć praktyki w powietrzu, tak niezbędnej do pełnienia funkcji instruktora. Dlatego dowódca zorganizował w dniach od 1 do 16 lutego szkolenie metodyczne dla wszystkich pilotów przydzielonych rozkazem do eskadry. Po pomyślnym zdaniu egzaminu z techniki pilotażu i metodyki szkolenia otrzymali oni uprawnienia instruktorskie.

Dla potrzeb eskadry wybudowano na lotnisku w Ulęzu barak z pomieszczeniami na gabinet lekarski, świetlicę, sale wykładowe, pomieszczenia sztabowe, bufet, urządzenia sanitarne itp. Obok baru wykonano świetlicę polowe. Pod względem materiałowo-technicznym eskadrę zabezpieczał dębliński pułk zaopatrzenia. Na okres szkolenia lotniczego eskadra otrzymała dwie radiostacje korespondencyjne, którym przydzielono kryptonim „Rubel”, dwie radiolatarne, jeden radionamiernik i Startowe Stanowisko Dowodzenia. Park samochodowy stanowił jeden samochód osobowo-terenowy GAZ 69, trzy samochody Star 66, jeden samochód sanitarny, dwa dystrybutory do zaopatrzenia śmigłowców w paliwo, jeden samochód przeciwpożarowy, jeden autobus Autosan.

W marcu eskadra otrzymała z WSK Świdnik 9 nowych śmigłowców Mi-2 z podwójnym sterowaniem przeznaczonych do szkolenia pilotów. Mi-2 może bezpiecznie lądować i startować z małych powierzchni w trudnodostępnych miejscach. Posiada możliwość wykonywania długotrwałych zawisów w powietrzu, co jest bardzo istotne podczas szkolenia pilotów oraz uzyskania pełnej swobody w wyborze miejsca do lądowania przy pracujących silnikach. Na jednym pracującym silniku może wykonywać lot zrywowy z minimalną prędkością pionowego opadania. Wyposażenie pilotażowe i nawigacyjne śmigłowca Mi-2 umożliwia wykony-

wanie lotu według wskazań przyrządów pokładowych przy niewidoczności ziemi w dzień i w nocy. Takie loty poprzedzone są szkoleniem w zasłoniętej kabine. O ile zasłonięcie widoczności przestrzeni poza kabiną samolotu rozwiązano wcześniej z latwością, to zasłonięcie szyb w kabine Mi-2 w tamtych latach było nie lada problemem, z którym uporano się dość późno.

10 kwietnia 1975 roku eskadra przebazowała śmigłowce Mi-2, sprzęt zabezpieczenia, personel techniczny i żołnierzy służby zasadniczej z Dębina do Ulęży. Studenci z Iraku mieszkali w hotelu akademickim w Dęblinie. Żywieni byli według specjalnej normy „Lot” eliminującej potrawy zakazane do spożycia muzułmaninowi. Kadra personelu latającego w dużej części mieszkała w hotelu garnizonowym. Piloci spożywali posiłki w kasynie wg normy „Lot”. Personel techniczny stołował się w kasynie. Studenci przed przybyciem na szkolenie lotnicze odbyli naukę języka polskiego w Łodzi. Byli w stanie zrozumieć podstawowe wyrażenia języka polskiego. Gorzej przedstawiało się wyrażanie myśli podczas korespondencji radiowej z SSD. Szkolenie teoretyczne z zakresu wiedzy lotniczej odbyli na rocznym kursie w Oddziale Szkolenia WOSL w Dęblinie.

Praktyczne szkolenie w lotach na śmigłowcu Mi-2 poprzedzono podziałem studentów na grupy lotnicze, przeciętnie po pięciu w grupie jednego instruktora. Przygotowanie naziemne prowadzono w kabinach śmigłowców na lotnisku w Ulęży, dokąd po pierwszym śniadaniu dowożono instruktorów i studentów autobusem przez pięć dni w tygodniu.

W czasie przygotowania naziemnego studenci byli uważnie sprawdzani, w jakim stopniu opanowali zasady postępowania w szczególnych przypadkach. Sprawdzian ten odbywał się w kabine śmigłowca. Aby studenci doskonale opanowali rozmieszczenie przyrządów w kabine z polskimi napisami każdemu studentowi wręczono fotografie umożliwiające opanowanie znajomości kabiny „na ślepo” czyli z zamkniętymi (zasłoniętymi) oczami, oraz plakietki przypominające czynności pilota w szczególnych przypadkach w locie.

W wyniku przygotowania naziemnego student dopuszczony do lotów kontrolnych znalazł teoretycznie technikę wykonania elementów lotu i manewrów, zasady eksploatacji śmigłowca, silników i wyposażenia, sposoby prowadzenia obserwacji, czynności w szczególnych wypadkach lotu, prawidłowo prowadził korespondencję radiową w języku polskim.

Loty ze studentami rozpoczęto 10 kwietnia 1975 r. od nauki zawisu na wysokości 2-3 m nad ziemią. Specyfika takich lotów charakteryzuje się tym, że każdy instruktor, w zasięgu wzroku KL, miał przydzielony oznakowany kwadrat, w którym uczył pionowego startu, zawisu i przyziemienia, zwrótów w zawisie i przemieszczania we wszystkich kierunkach.

Podczas tego etapu szkolenia dziewięć śmigłowców na lotnisku w Ulęży, czyniąc niesamowity hałas, wisiało nad ziemią przez sześć godzin pobytu na starcie z krótkimi przerwami na uzupełnianie paliwa i odpoczynek instruktora. Po opanowaniu tych elementów uczniowie zapoznawali byli z lotem po kręgu i do strefy. Pierwszy etap szkolenia kończył się lotem egzaminacyjnym z dowódcą eskadry o dopuszczeniu do lotów samodzielnych po kręgu.

Po ukończeniu lotów po kręgu szkolono w lotach do strefy, w nabywaniu umiejętności wykonywania lotu na różnych predkościach - od minimalnej równej zeru do maksymalnej, uczono zakrętów w locie z różnymi pochyleńcami i pochyleńcami śmigłowca, lotu z wykorzystaniem jednego silnika oraz czynności w przypadkach szczególnych, np. lądowanie z dobiegiem na autorotacji z wyłączonymi silnikami. Kolejnym etapem były loty kontrolne i samodzielne na lądowisko oznakowane i wybierane z powietrza. W tym szkoleniu zaistniała przesłanka do wypadku lotniczego. Student wykonując

ćwiczenie „Lot samodzielny z lądowaniem na lądowisku przygodnym, wybranym z powietrza”, wylądował na zielonej łące o bagnistym podłożu. Podczas startu śmigłowiec zapadał się podwoziem w miękki grunt uniemożliwiający start. Student zgłosił radiem KL o niemożności startu i otrzymał wyraźne polecenia dalszego postępowania. Z lotniska Ulęż na miejsce wydarzenia wyleciała śmigłowcową grupa szybkiej pomocy i po prawidłowych czynnościach zapobiegła wypadkowi lotniczemu. Doświadczony pilot uwalniając „zapadający się” śmigłowiec, był przygotowany do natychmiastowej reakcji na przechylenie spowodowane uwolnieniem jednego kota. Umiejętnie doprowadził do pionowego startu z miękkiej nawierzchni przez płynne zwiększenie skoku do osiągnięcia mocy startowej. Dzięki prawidłowym czynnościom po starcie z bagnistej lądowiska powrócił na lotnisko w Ulęży, a śmigłowiec po przeglądzie technicznym wykonywał dalsze loty.

W lotach grupowych kontrolnych i samodzielnych w składzie pary i klucza nie było



Powyżej: Ostatnie wskazówki nawigatorskie przed lotami na lotnisku Ulęż przekazuje Dyżurny Nawigator Lotów, por. pil. Włodzimierz Janicki.

Poniżej: Instruktorzy z 24. szes obserwują manewrowanie przy ziemi w wykonaniu studenta z Iraku.





Powyżej: Loty na śmigłowcu Mi-2 z podwieszonym ciężarem. Lotnisko Ulęż, 1975 rok.
Poniżej: Startowe Stanowisko Dowodzenia. Dowódca klucza mjr pil. Julian Lewandowski omawia przebieg lotu. Relacji przysłuchuje się ppłk pil. Jan Nowak - dowódca 24. szes.



żadnych problemów. Natomiast loty z ciężarem na podwieszeniu zewnętrznym wymagały szczególnego zachowania bezpieczeństwa lotu. Tutaj przydała się umiejętność pionowego zawisu na odpowiedniej wysokości nad ładunkiem mającym być podniesionym na zaczepie zewnętrznym. Charakterystyczną właściwością sterowania śmigłowca w zawisie jest wyraźne odczuwanie opóźnienia reakcji śmigłowca na wychylenie drążka sterowego. Dlatego wymagana jest dokładność i ścisła koordynacja ruchów dźwigni skoku i mocy, drążka i orczyka, do tego dochodzi obserwacja naprowadzającego nad ładunek lub obok ładunku przeznaczonego do podczepienia. Kolejną trudność to praca podpinających, a następnie pionowy start i rozpędzenie śmigłowca na wznoszeniu z podwieszonym ciężarem. Te wszystkie elementy ćwiczyliśmy w warunkach nizinnych mając na uwadze, że następnie ćwiczenia z podwieszonym ciężarem będziemy wykonywać w górach. A jak wykazały dotychczasowe doświadczenia i obserwacje, loty na śmigłowcach w terenie górzystym nie należą

do łatwych. Zdawaliśmy sobie również sprawę, że w procesie szkolenia pilota śmigłowcowego nawigowanie i lądowanie na lotnisku jest jednym z podstawowych elementów przygotowania do działań bojowych i zadań pomocniczych.

Czynności okresowe na sprężycie po 25 i 50 godzinach pracy śmigłowca wykonywane były w eskadrze, natomiast po 100 i 200 godzinach prace techniczne sprawowały Lotnicze Zakłady Remontowe w Bydgoszczy, dokąd śmigłowce każdorazowo dostarczał dowódca klucza lotniczego mjr pil. Juliusz Lewandowski.

Po zakończeniu podstawowego Programu Szkolenia w powietrzu na śmigłowcu Mi-2 eskadra przebazowała się całością sił w Bieszczady na lotnisko w Krośnie, aby realizować program szkolenia w terenie górzystym, którego charakterystyczne zjawiska i warunki mają niekorzystny wpływ na wykonywanie lotów.

Bardzo istotnym zagadnieniem były kwalifikacje pilotów instruktorów wykonujących szkolenie w górach. W pierwszym

roku (1975) szkolenia studentów irackich uprawnień instruktorskie do lądowania na lądowiskach górskich pod stok, ze stokiem i na stoku pochylonym poprzecznie miał tylko dowódca eskadry, który w Łososinie Dolnej przeszedł szkolenie organizowane przez Dowództwo Wojsk Lotniczych w 47. PLLS w Modlinie w 1969 roku.

Przed rozpoczęciem lotów w górach ze studentami przeprowadzono szkolenie pilotów eskadry zakończone lotem egzaminacyjnym i uzyskaniem zezwolenia na loty treningowe ratownicze i instruktorskie, z lądowaniem na lądowiskach w górach.

Loty kontrolne i samodzielne ze studentami poprzedzono gruntownym przygotowaniem naziemnym, uwzględniając okoliczności takie jak wysokość położenia terenu nad poziomem morza i jego ukształtowanie, często zmieniające się warunki atmosferyczne, szczególnie kierunki i prędkości wiatru w kotłach, w locie konturowym na stronie zawierzonej i nawietrznej oraz wymagania eksploatacyjne śmigłowca.

Przeszkolenie w lotach w terenie górzystym na lotnisku w Krośnie prowadzono ze studentami w latach 1975-76. Czas pobytu na lotnisku w Krośnie był ściśle określony na 23 dni lotne z powodu warunków atmosferycznych panujących w górach we wrześniu i pierwszej połowie października. W tym okresie Krosno posiada najwięcej dni umożliwiających loty DZWA oraz przy ograniczonej widzialności. Aby zrealizować Program Szkolenia w górach każdy student musiał wykonać określoną ilość lotów w wyznaczonym czasie.

Szkolenie drugiego roku przebiegało bez zakłóceń do czasu nastania ramadanu czyli dziewiątego miesiąca kalendarza muzułmańskiego, w którym dorosły muzułmanin czując się zdrowym na cele i umyśle powinien pościć od świtu do zachodu słońca. Związane to jest z upamiętnieniem objawienia Koranu, które otrzymał prorok Mahomet od Anioła Gabriela.

Opiekun grupy studentów wyjaśniał nam, że ramadan to okres wewnętrznej dyscypliny i walki ze słabością charakteru muzułmanów. Chodzi nie tylko o wielogodzinne powstrzymanie się od jedzenia i picia, ale również od niepotrzebnego prowadzenia rozmów na niewłaściwe dla muzułmanina tematy, słuchania takich rozmów czy muzyki, po to aby uczyć się samodyscypliny i rygorystycznego stylu życia. Część studentów uważała, że w czasie ramadanu należy modlić się, pościć, nie prowadzić współżycia intymnego, nie palić tytoniu od świtu do zachodu słońca i nie wykonywać żadnych prac, a tym samym i lotów.

Od zachodu słońca do świtu można spożywać dwa posiłki i objadać się do woli potrawami z jadłospisu muzułmanina. Niekiedy jeden posiłek po zachodzie słońca przy głośniejszych dźwiękach muzyki łączył się z drugim posiłkiem przed świtem.

Niektórzy studenci zamiast potrawy z jadłospisu arabskiego, spożywali posiłek niedozwolony muzułmaninowi. Po kryjomu

przed innym studentami zawierali cichą umowę z bufetową, aby z paryskiej bulki usunęła mięsz, a to miejsce w tajemnicy przed innym studentem irackim, wypełniała wieszakowo-wodną wedliną ze smakowymi europejskimi przyprawami.

Chociaż część studentów nie przestrzegała wszystkich obowiązków religijnych i gotowa była wykonywać loty, to jednak w takich warunkach organizowanie szkolenia było niemożliwe, gdyż nie zapewniało pełnego bezpieczeństwa lotów.

Dla całkowitego wyjaśnienia sprawy i możliwości zrealizowania Programu Szkolenia Lotniczego w górach, konieczna była decyzja wyższych przełożonych. Wyjaśniono opornym, że zgodnie z Koranem ci, którzy w czasie ramadanu nie mogą realizować walki ze słabościami charakteru z powodu przebywania w podróży, czy z innych ważnych przyczyn, po powrocie do domu przez okres nakazanych dni będą mogli wypełniać wszystkie obowiązki religijne itd.

Każdego roku po zakończeniu szkolenia w górach, 24. eskadra całością sił i środków w pierwszej połowie października powracała do Ułęża, aby kończyć Program Szkolenia lotami doskonałymi na śmigłowcu Mi-2.

Szkolenie w powietrzu każdego roku kończyło się lotem egzaminacyjnym po kręgu, do strefy z lądowaniem w przygodnym terenie. W wyniku pozytywnych ocen studenci iracy otrzymywali uprawnienia do wykonywania lotów na śmigłowcu Mi-2 w DZWA oraz w DTWA przy ograniczonej widzialności.

Podczas uciążliwych warunków, w jakich przebiegało szkolenie studentów zagranicznych, dzięki cierpliwości, wielkiemu zaangażowaniu kadry instruktorskiej i zrozumienia zadania szkolenia, stosunki służbowe między kadra i studentami, wbrew prognozom inspektora komendy WOSL i oficerów Informacji Wojskowej były poprawne, ponieważ przepisów wojskowych i lotniczych oraz wskazówek przełożonych i dowódców rygorystycznie przestrzegano.

Do sukcesów 24. szes w bezawaryjnym szkoleniu pilotów śmigłowcowych na śmigłowcu Mi-2 przyczynił się personel techniczny i zabezpieczenia, a w szczególności personel latający. Byli to majorowie piloci: Julian Lewandowski, Tadeusz Malysza, Wilhelm Dudziak, Zdzisław Nowak, kpt. pil. Henryk Kotyrló, por. pil. Ryszard Sibera, podporucznicy piloci instruktorzy inżynierowie: Janusz Bułka, Antoni Butkiewicz, Jarosław Domański, Włodzimierz Janicki, Stefan Kostuchowski, Wit Młynarczyk, Mieczysław Mytkowicz, Wacław Sytko, Jerzy Zarówny.

Po zakończeniu szkolenia grupy studentów zagranicznych 24. szes kolejne lata szkolili na śmigłowcach Mi-2 podchorążych WOSL oraz wykonywała loty usługowe i operacyjne zgodnie z poleceniami przełożonych.

28 grudnia 1977 r. dowódca 24. szes, ppłk pil. Jan Nowak odszedł do rezerwy i został skierowany do Bazy Śmigłowcowej

w Nasielsku podległej Ministerstwu Budownictwa. Dowodzenie eskadrą przekazał swojemu zastępcy, majorowi pilotowi Zdzisławowi Nowakowi (w eskadrze powstało powiedzenie: „Tak czy owak, znowu Nowak”). W roku 1978 eskadrę podporządkowano dowódcy 47. SzPS w Nowym Mieście nad Pilicą. Część doświadczonych pilotów odeszła z eskadry na wyż-

sze stanowiska w lotnictwie śmigłowcowym.

Po pięcioletniej działalności 24. szkolna eskadra śmigłowców została 30 października 1979 r. rozformowana na podstawie zarządzenia szefa Sztabu Generalnego nr 027/Org. z dnia 7 lipca 1979 roku.

Jan Nowak

Wszystkie zdjęcia ze zbiorów autora



Powyżej: Płk pil. Jan Nowak na SSD lotniska Ułęż kieruje lotami studentów na śmigłowcach Mi-2. Poniżej: Komendant WOSL w Dęblinie - gen. dyw. pil. Józef Kowalski - wręcza studentom licencje pilota wojskowego oraz kordziki oficerskie.



PPŁK PIL. JAN NOWAK

Urodzony 14.06.1930 r. w Zbrachlinie na Kujawach. Służbę wojskową rozpoczął w listopadzie 1950 r. W kwietniu 1951 r. przyjęty do OSŁ w Dęblinie. Odbывa cały kurs podstawowy i zostaje skierowany na kurs pilotowania samolotów szturmowych w 4. szkolnej eskadrze szturmowej. Promowany w maju 1953 r.

Dalszą służbę odbywa jako instruktor w 3. szkolnej eskadrze szturmowej w Mińsku Mazowieckim, od 1955 r. w eskadrze w Radymnie Podlaskim. Po ukończeniu KDO w 1962 r. skierowany do 36. Specjalnego Pułku Lotniczego. W latach 1974-77 dowodzi 24. szkolną eskadrą śmigłowców. W 1977 r. odszedł do rezerwy. Jako doświadczony pilot, zostaje zatrudniony w „Instalau” posiadającym własną bazę śmigłowców. Lata na śmigłowcu Mi-6. W 1981 r. żegna się z lotnictwem. W całej karierze lotniczej wylatał ponad 4000 godzin bez wypadku.



MIZGOJAN I LARCZYCKI



Część 2

Wypadki i incydenty lotnicze z udziałem Polaków na terenie Francji i jej kolonii w 1940 roku

43. 18/05/40 [g. 20.00], Bloch MB 152 nr 577 - ppor. Władysław Radwański, EAA 301 Chateaudun.

Ppor. Radwański podobnie jak inni piloci z grupy por. Wolańskiego zajmował się transportowaniem samolotów. Tym razem pilotował MB 152 z St. Jean d' Angely do Chateaudun. Lądowanie nastąpiło w bazie Tours około godziny 20.00. Pilot podchodząc do lądowania popełnił błąd i w końcowej fazie samolot posiadał zbyt małą prędkość i przepadł. Został kompletnie rozbity (stan określono jako niezdatny do naprawy), pilot nie odniósł obrażeń.

44. 19/05/40 [g. 17.45], Potez 630 nr 34 - st. sierż. Oldrich Kestrel, st. sierż. Josef Kána, EAA 301 Chateaudun.

W trakcie lotu transportowego z Dijon do Chartres załoga Poteza 630 (Czech i Słowak w polskiej służbie) utraciła orientację w terenie i z powodu braku paliwa lądowała w okolicach wioski Friadel 3 km od d'Orbec. Lądowanie odbyło się bez problemów. Samolot był niedostatecznie zatankowany. Po uzupełnieniu paliwa samolot odleciał do miejsca przeznaczenia.

45. 20/05/40 [g. 11.00], Morane Saulnier MS 406 nr 276 - plut. Eugeniusz Nowakiewicz, GC II/7.

Brak szczegółów dotyczących przebiegu wydarzenia. Pilot nie odniósł obrażeń.

46. 20/05/40, Morane Saulnier MS 406 nr 937 - ppor. Stanisław Pankiewicz, EAA 301 Chateaudun.

Błąd pilota w trakcie lądowania. Samolot podszedł do niego z wiatrem. Po około 125 metrach dobiegł, gdy pilot zauważył koniec lotniska, zbyt brutalnie użył hamulców. Dodatkowo w tym momencie koło samolotu natrafilo na zagłębienie terenu (0,3 m) i w efekcie doszło do wyłamania prawego podwozia. Samolot oparł się na nosie uszkadzając śmigło.

47. 22/05/40 [g. 13.00], Morane Saulnier MS 406 nr 930 - kpt. Mieczysław Sulerzycki, GC III/6.

Po stocznej walce powietrznej, samolot podziurawiony pociskami, lądował w okolicach Chantilly. Pilot nie odniósł obrażeń.

48. 22/05/40, Morane Saulnier MS 406 nr 933 - pilot ?, GC III/6.

Wieczorem 22 maja 1940 roku dowództwo GC III/6 zostało telefonicznie poinformowane przez posterunek żandarmerii w Provins o lądowaniu w pobliżu wioski Saint-Brice-Lechelle samolotu typu Morane Saulnier MS 406 o nr 933, pilotowanego przez polskiego podporucznika (ppor. Erwin Kawnik lub ppor. Bolesław Rychlicki) z jednostki GC III/6. Jedyną informacją szczegółową jaką odnotowano w raporcie był fakt, że pilot miał problemy z porozumieniem się w języku francuskim.

49. 24/05/40 [g. 18.20], Bloch 152 nr 294 - kpr. Władysław Wasilewski, EAA 301 Chateaudun.

Kpr. Wasilewski transportował samolot z Tours do Chateauroux. Z powodu problemów z silnikiem samolot lądował przymusowo w Chatillon-sur-Indre około godziny 18.20. Pilot nie odniósł obrażeń. Samolot uszkodzony.

50. 24/05/40, Bloch MB 131 nr 21 - st. sierż. Ignacy Mikołajczak, CWL Lyon-Bron, Salon.

Pilot lądował we wschodniej części lotniska. Po wylądowaniu chciał przejechać do zachodniej części bazy. Nie wiedział jednak, że pomiędzy obiema częściami bazy biegnie droga, której nawierzchnia jest nieco wyższej położona od poziomu lotniska. W trakcie przekraczania drogi doszło do zamknięcia podwozia i samolot zatrzymał się na brzuchu po przebyciu dystansu około 30 metrów.

51. 24/05/40, Caudron CR 714 nr 31, Morane Saulnier MS 230 nr 574, GC I/145.

Do uszkodzenia polskiego CR 714 doszło w Villacoublay. Został on uszkodzony przez kołującego po lotnisku MS 230, który uderzył w kadłub stojącego CR 714.

52. 25/05/40, Caudron CR 714 nr 48, CR 714 nr 40 - Ppor. Eugeniusz Fiedorczuk, GC I/145.

Powracający z patrolu ppor. Fiedorczuk lądował na lotnisku Villacoublay około 20.30. W trakcie kołowania chcąc uniknąć kolizji z Curtisssem H 75 zmienił kierunek przemieszczania i w efekcie doszło do koli-

zji z innym CR 714 dywizjonu GC I/145 o nr 40. W samolocie Fiedorczuka uszkodzone zostało śmigło oraz przednia część kadłuba, natomiast CR 714 nr 40 został uszkodzony w środkowej części kadłuba na wysokości kabiny. Pilot nie odniósł obrażeń. Wypadek został spowodowany ograniczoną widocznością w trakcie kołowania.

53. 25/05/40 [g. 15.20], Morane Saulnier MS 406 nr 1047 - por. Kazimierz Bursztyn, GC III/L.

Samolot został zestrzelony w wyniku walki z niemieckimi myśliwcami w okolicy Cambrai. Pilot poniósł śmierć w płonącej maszynie.

54. 26/05/40 [g. 14.30], Spad 510 nr 9 - por. Zygmunt Paciorkowski, CWL Lyon-Bron.

Wypadek wydarzył się na terenie bazy w Saint Symphorien około 14.30. Po wylądowaniu w trakcie dobiegu pilot użył zbyt zdecydowanie hamulców w wyniku czego nastąpiło ich zablokowanie i kapotały maszyny. Spad nie nadawał się do naprawy, pilot bez obrażeń.

55. 26/05/40 [g. 10.20], Bloch MB 200 nr 84 - Adj. Chef. Mariette (deca), kpt. Tadeusz Sypniewski, ppor. Władysław Drecki i ppor. Kazimierz Czarkowski, BA Cazaux. W trakcie lotu szkolnych po wykonaniu trzeciego przyziemienia, w wyniku ugięcia się amortyzatora podwozia, nastąpiło uszkodzenie samolotu.

56. 26/05/40 [g. 17.30], Potez 568 nr 17, Potez 568 nr 14 - kpr. Edward Sametra, Sgt. Leguillon, BA Chateauroux EIB 2 Groupe. Incydent wydarzył się w trakcie kołowania samolotu. Pilot Poteza nr 17 podkołował w okolicę oczekującej grupy strzelców. Po zmianie personelu kontynuował kołowanie. Jednak nie zauważył, że w międzyczasie znalazł się na linii zaparkowanych samolotów. Nastąpiła kolizja. W wyniku której Potez nr 17 uderzył stojącego pierwszego w szeregu Poteza nr 14. Pilot próbował ratować sytuację przez wyłączenie silnika, lecz było za późno. Nikt z personelu nie odniósł obrażeń.

57. 27/05/40 [g. 6.30], Caudron CR 714 nr 44 - ppor. Eugeniusz Fiedorczuk, GC I/145. Fiedorczuk podchodząc do lądowania zapomniał wypuścić podwozie i uszkodził samolot.

58. 28/05/40 [g. 15.30], Bloch MB 151 nr 298 - plut. Leon Nowak, GC II/8.

W trakcie dyslokacji na nowe lotnisko podchodzący do lądowania samolot plut. Nowak wpadł w płaski koryciąg grzebiący w swoich szczałkach pilota. Wypadek miał miejsce w St. Gatien.

59. 29/05/40 [g. 9.30], Potez 25 nr 1210 - ppor. rez. Stefan Dubas, pasażer: EOR Duchesne, EO no 152 I Groupe d'Instruction Bordeaux.

29 maja samolot Potez 25 wykonywał zadanie rozpoznawcze na trasie Bordeaux-Belin-Bordeaux. Wysokość lotu była zmniejszona ponieważ podstawa chmur na trasie lotu była znacząco wzniesiona. Gdy samolot był nad wioską Lavignolle, gwałtownie spadło ciśnienie oleju w silniku. Samolot znajdował się wówczas na wysokości około 300 metrów. Pilot podjął decyzję o przymusowym lądowaniu.

Przy podejściu tuż nad ziemią koło podwozia tylnego zawadziło o wierzchołki drzew i samolot skapotał.

60. 29/05/40, Koolhoven FK 58 nr 7, DAT Salon-Clermont Ferrand.

Wypadek miał miejsce w trakcie szkolenia, brak szczegółów na jego temat.

61. 29/05/40 [g. 16.00], Curtiss H75 nr 188 - kpt. Bronisław Kosiński, DAT Bourges. Samolot kpt. Kosińskiego lądował w odległości około 1 km od terenu lotniska. Uszkodzenie niemożliwe do usunięcia w parku, samolot odesłano celem naprawy do fabryki S.N.C.A.C. w Bourges.

62. 30/05/40 [g. 20.10], Dewoitine D 520 nr 99 - Por. Czesław Salkiewicz, DAT Toulouse.

Klucz DAT broniący Tuluzę podchodził około 20.10 do lądowania. W jego trakcie z nieokreślonych przyczyn rozbił się samolot dowódcy por. Salkiewicza. Pilot zginął na miejscu.

63. 30/05/40 [g. 17.15], Bloch MB 200 nr 196 - kpr. Józef Kędzióra, załoga MB 200: S/Lt Ravier (pilot), Sgt. Guenard, Sgt. Charbonnier, BA Rennes.

Wypadek z udziałem polskiego pilota kpr. Kędziory wydarzył się paradoksalnie na płycie lotniska. Polscy podoficerowie byli w Renes zakwaterowani w stajniach, a zapach był tak trudny do zniesienia, że unikali oni swoich kwater. Kpr. Kędzióra położył się do drzemki na płycie lotniska tak niefortunnie, że kołujący Bloch MB 200 przejechał po nim. Kędziórę natychmiast przewieziono do szpitala, gdzie zmarł następnego dnia.

64. 1/06/40 [g. 12.00], Caudron C 600 Aiglon nr 7.053 - plut. Cezary Wilhelm, CWL Lyon.

W trakcie lotu transportowego nastąpiło przymusowe lądowanie z przyczyn technicznych w Mas d'Acon w odległości 15 km od Arles. Pilot lekko ranny został hospitalizowany w szpitalu w Salon.

65. 1/06/40, Salmson „Phrygane” F-APIH - ppor. Zygmunt Grażyński, BA Montpellier.

Okolo godziny 18.30 na terenie lotniska w Montpellier doszło do kapotażu samolotu pilotowanego przez ppor. Grażyńskiego. Przyczyną wypadku był nagły podmuch wiatru w trakcie startu. W wyniku wypadku zostało uszkodzone śmigło oraz kadłub samolotu. Zgodnie z polską dokumentacją brak informacji na temat kwalifikacji lotniczych ppor. Grażyńskiego.

66. 1/06/40 [g. 9.10], Kolhoven FK 58 nr 6 - pchor. Adam Damm, BA Mixte de Salon. W dokumentacji brak informacji na temat przyczyn wypadku. Pilot wyszedł bez szwanku, samolot wymagał naprawy w fabryce. Śledztwo miało przeprowadzić w Salon.

67. 1/06/40, Potez 63-11 nr 146 - kpr. Edward Wojczyński, EAA 301 Chateaudun. Kpr. Wojczyński z EAA 301 transportował samolot z Clermont-Ferrand. Start nastąpił o 11.00, a pierwsze lądowanie w celu uzupełnienia paliwa w Bergerac około 13.30. Po wystartowaniu o 14.45 samolot skierował się do Cognac, lecz w wyniku braku orientacji w terenie lądował z powodu koń-

czącego się paliwa w okolicy Angouleme około 17.30. Po uzupełnieniu go przez mechaników z Ecole Elementaire de Pilotage no 31 w Poitiers, samolot odleciał o 21.10 do Poitiers, by następnego dnia o 10.40 wystartować do miejsca przeznaczenia. Brak informacji na temat ewentualnych uszkodzeń samolotu.

68. 1/06/40, Dewoitine D 520 nr 241 - ppor. Waclaw Król, GC II/7.

Przymusowe lądowanie, brak dodatkowych informacji na temat zdarzenia.

69. 1/06/40, Morane Saulnier MS 406 - ppor. Rajmund Kalpas, CWL Lyon-Bron. Samolot zniszczony w wyniku zestrzelenia przez strzelców pokładowych niemieckiej wyprawy He 111 na Lyon. Pilot poniósł śmierć.

70. 3/06/40 [g. 13.45], Morane Saulnier MS 406 nr 1002 - ppor. Władysław Chciuk, GC III/1, Plessis-Belleville.

Samolot w trakcie kołowania wpadł w lej po bombie. Samolot uszkodzony, pilot wyszedł bez szwanku. Informacja taka znajduje się w Archiwum SHHA w Paryżu. Książka lotów pilota nie zawiera w tym dniu jednak żadnych wpisów na temat wypadku. Stanowisko takie podtrzymał Władysław Chciuk w swojej korespondencji z autorem.

71. 3/06/40 [g. 11.30], Bloch MB 151 nr 93, MS 406 nr 642 - kpr. Ryszard Lewczyński, DAT Chateauroux.

W trakcie kołowania po płycie lotniska Chateauroux Bloch MB 151 nr 93 pilotowany przez kpr. MS 406. Kozijka zderzył się z samolotem MS 406. Kozijka polegała na zetknięciu się obu samolotów końcówkami skrzydeł. Była na tyle niegroźna, że szkody usunięto w warsztacie bazy. Pilot nie odniósł żadnych obrażeń.

72. 4/06/40 [g. 13.30], Morane Saulnier MS 406 nr 1048 przebudowany do standardu MS 410 - por. Władysław Chciuk, GC III/1 Plessis-Belleville.

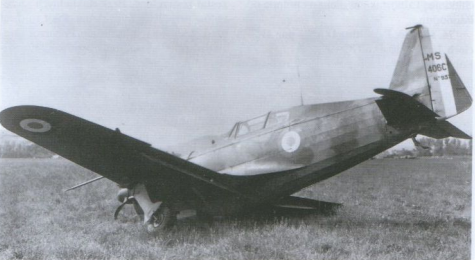
Samolot rozbity w trakcie startu do lotu bojowego. Informacja taka znajduje się w Archiwum SHHA w Paryżu. Książka lotów nie zawiera w tym dniu żadnych wpisów na temat wypadku. Stanowisko takie podtrzymał Władysław Chciuk w swojej korespondencji z autorem.

73. 5/06/40, Bloch MB 151 nr 93 - kpr. Ryszard Lewczyński, DAT Chateauroux.

Samolot lądował przymusowo po locie w którym pilot chwilowo stracił przytomność z powodu awarii instalacji tlenujowej. Rozbił się w okolicy Isooudun.



Powyżej: Uroczyste nabożeństwo w hangarze bazy w Lyon-Bron przy Potezie 63-11 nr 138, uszkodzonym przez kpr. pil. Zygryda Suchaneckiego 14 maja 1940 r. na lotnisku Corbas. (arch. B. Belczak)
Poniżej: Efekt błędu w pilotażu podczas lądowania w dniu 20.05.1940. Uszkodzony MS 406 nr 937, ppor. Jan Pankiewicz, EAA 301 Chateaudun. (arch. R. Gretzngier)





Powyżej: Por. Zygmunt Paciorkowski w wyniku błędu przy lądowaniu w dniu 26.05.1940 r. wykluczył z dalszej służby Spada 510 nr 9 z CWL Lyon-Bron. (arch. SHAA Paryż)
Poniżej: Wrak MB 152 nr 688, na którym zginął ppor. Jerzy Poniatowski w walce powietrznej w okolicach Amiens dnia 07.06.1940 r. (arch. B. Belcarz)



74. 5/06/40 [g. 18.15], Bloch MB 152 nr 557 - plut. Tadeusz Krieger, GC II/1. Samolot trafiony ogniem własnej artylerii przeciwlotniczej. Przymusowe lądowanie bez podwozia. Pilot bez obrażeń, po dwóch dniach powrócił do jednostki.

75. 5/06/40, Bloch MB 151 - kpr. Michał Brzezowski, GC II/6.

Samolot kpr. Brzezowskiego został trafiony przez strzelców He 111 w trakcie gdy Polak zaatakował formację niemiecką. Bloch Polaka lądował przymusowo z przestrzeloną chłodnicą i zbiornikiem oleju na północ od Issoudun.

76. 5/06/40, Dewoitine D 520 - por. Wojciech Januszkiewicz, GC II/7.

Por. Januszkiewicz raportował: „rozwalilem maszynę w drobny mak”. Przyczyną rozbicia samolotu był fakt odpadnięcia w trakcie podchodzenia do lądowania jednego z kół podwozia. Pilot wyszedł z opresji bez obrażeń.

77. 5/06/40 [g. 20.00], Dewoitine D 520 nr (233 lub 273) - ppor. Wiktor Strzembosz, GC II/7.

Ppor. Strzembosz lecąc w składzie eskadry dowodzonej przez Cne. Hugo, wziął udział w walce powietrznej z grupą Bf 109. Po uzyskaniu zwycięstwa nad jednym z nich nie zauważył, że stał się celem dla dwóch inny-

ch samolotów. Trafiły one D 520 Strzembosza, który się zapalił i w efekcie pilot musiał ratować się skokiem na spadochronie. Poparzony trafił do szpitala i do końca kampanii nie powrócił już do swojej jednostki.

78. 5/06/40, Bloch MB 152 - kpt. Franciszek Jastrzębski, GC II/1.

Brak dokładnych szczegółów przebiegu wydarzenia. Pilot z powodu trudności technicznych wystartował kilka minut za pozostałymi samolotami jednostki. W powietrzu natrafił na kilka samolotów wroga i w wyniku walki został zestrzelony. Brak dokładnych szczegółów przebiegu wydarzenia. Pilot ratował się skokiem na spadochronie. Poparzony trafił do szpitala i do końca kampanii nie powrócił do jednostki.

79. 5/06/40 [g. 12.00], Morane Saulnier MS 406 nr 949 - kpr. Antoni Beda, GC I/2. Samolot Bedy lądował przymusowo w wyniku uszkodzeń, jakie odniósł w walce z wyprawą Ju 88. Pilot wyszedł bez szwanku. Samolot przyleciał w odległości 2,5 km od wioski de Bourguignon (Aube). Maszyna uszkodzona.

80. 5/06/40 [g. 9.20], Caudron CR 714 nr 28, Caudron C 635 nr 295 - ppor. Jerzy Szmiedt (CR 714), ppor. Stanisław Kogut, ppor. Zygmunt Drybański (C 635), CWL Lyon. Wypadek wydarzył się w trakcie szkolenia

grupy Rolskiego na lotnisku St. Symphorien. CR 714 nr 28 z pilotem ppor. Szmiedtem oczekiwał na start do lotu szkolnego. W tym samym czasie wyładował C 635 Simoun, który oczekiwał kilkadziesiąt metrów przed CR 714, po jego prawej stronie, na komendę ze stanowiska. Startujący CR 714 zszedł z kursu i uderzył w stojącego C 635. W wyniku uderzenia oba samoloty zostały zniszczone, a CR 714 splonął. Pilot CR 714 ppor. Szmiedt oraz pasażer C 635 ppor. Drybański zostali ranni, a pilot C 635 ppor. Kogut zginął.

81. 7/06/40 [g. 19.00], Bloch MB 152 nr 109 - Kazimierz Sztramko, GC II/10.

Po walce z Bf 109 samolot Polaka lądował w okolicach lotniska Berney z powodu braku paliwa. Samolot uszkodzony, pilot nie odniósł obrażeń.

82. 7/06/40, Bloch MB 152 nr 115 - mjr Eugeniusz Wyrwicki, GC II/10.

Zginął w walce z Bf 109 w okolicach Amiens. Walka stoczona we wczesnych godzinach porannych.

83. 7/06/40, Bloch MB 152 nr 130 - por. Hieronim Dudwał, GC II/10.

Zginął w walce z Bf 109 w okolicach Amiens. Walka stoczona we wczesnych godzinach porannych.

84. 7/06/40, Bloch MB 152 nr 688 - ppor. Jerzy Poniatowski, GC II/10.

Zginął w walce z Bf 109 w okolicach Amiens. Walka stoczona we wczesnych godzinach porannych.

85. 9/06/40, Caudron CR 714 - ppor. Czesław Głównyński, GC I/145.

Ppor. Głównyński lądował na lotnisku Evereux w wyniku uszkodzeń jakie odniosła jego maszyna w trakcie walki z nieprzyjacielem w dniu 9 czerwca 1940. Z dużym prawdopodobieństwem można stwierdzić, że pilotował on wówczas samolot z „13” na stateczniku, należący do ppor. Aleksego Żukowskiego. O samolocie Głównyńskiego wiadomo, że został postawiony w Evereux. Dość bogata ikonografia tego lotniska pochodząca ze źródeł niemieckich nie pozwala na odnalezienie innego egzemplarza CR.714.

86. 9/06/40, Caudron CR 714 - por. Jan Obuchowski, GC I/145.

87. 9/06/40, Caudron CR 714 - ppor. Lech Lachowicki-Czechowicz, GC I/145.

88. 9/06/40, Caudron CR 714 - kpr. Edward Uchto, GC I/145.

89. 10/06/40, Caudron CR 714 - ppor. Jerzy Godlewski, GC I/145.

Wszystkie samoloty uczestniczyły w walce powietrznej, jaka rozegrała się w okolicach Vernon. Samoloty Obuchowskiego, Lachowickiego i Uchty zostały zestrzelone, a polscy piloci ponieśli śmierć. Ppor. Godlewski lądował awaryjnie na lotnisku w Villacoubaly. Tu otrzymał inny egzemplarz CR. 714, który jednak został przez niego rozbity podczas startu. Godlewski już do końca kampanii nie dołączył do GC I/145.

90. 10/06/40, Caudron CR 714 - mjr J. Kępiński, GC I/145.

Dowódca GC I/145 został ciężko ranny w locie bojowym. Pilot ostatkiem świadomości

mości wylądował ze złożonym podwoziem i stracił przytomność. Po kuracji nie powrócił już do czynnej służby.

91. 10/06/40 [g. 20.45], NiD 622 nr 627 - ppor. St. Pankiewicz, EAA 301 Chateaudun.
W trakcie lotu transportowego z Chartres do La Rochelle doszło do próby przymusowego lądowania w Mazieres en Gatine. Samolot nie nadający się do naprawy. Pilot bez obrażeń.

92. 11/06/40, Morane Saulnier MS 406 nr 947 „XVIIII” - plut. Antoni Beda, GC I/2.
Samolot ciężko uszkodzony przez Bf 110 w trakcie ataku na lotnisko Damblain. Startujący z lotniska plut. Beda został ostrzelany. Uszkodzenia były tak duże, że samolot został przeznaczony do kaskacji.

93. 12/06/40, Curtiss H 75A nr 1327 - kpt. Stefan Laszkiewicz, GC III/2.

W trakcie wykonywania zadania bojowego samolot z powodu braku paliwa lądował przymusowo na lotnisku Romilly. Pilot wyszedł bez szwanku.

94. 13/06/40 [g. 15.55], Bloch MB 152 nr 75 - kpr. pchor. Marek Ostoja-Słoński, GC III/9.

Brak szczegółowych informacji na temat przyczyn i następstw wypadku pchor. Ostoja-Słońskiego. W dokumentacji francuskiej znajduje się jedynie jedna strona będąca zapisem informacji telefonicznej.

95. 15/06/40, Dewoitine D 520 - mjr Mieczysław Mümler, GC II/7.

Samolot Polaka został trafiony przez strzelców niemieckich Do 17 z wyprawy zaatakowanej przez Mümlera. W jego D.520 nastąpił wzrost temperatury oleju i w efekcie doszło do uszkodzenia silnika. Pilot lądował awaryjnie i z przegodami dotarł do własnych oddziałów.

96. 16/06/40, Koolhoven FK 58 nr 13 lub 15 - ppor. Wiesław Czaplński, Eskadra Koolhoven.

Jest to jedyny nie wyjaśniony do dzisiaj przypadek zaginięcia polskiego samolotu w kampanii 1940 roku. Ppor. Czaplński wraz z innymi pilotami udał się do Nevres, gdzie miał pobrać samoloty FK 58 Koolhoven przypisane do eskadry kpt. Jasionowskiego. W trakcie lotu powrotnego do Clermont-Ferrand jego samolot został uznany za zaginiony.

97. 17/06/40, Morane Saulnier MS 406 - kpt. Tadeusz Opulski, DAT Romorantin.

W trakcie startu do lotu nastąpiła awaria podwozia. Sam zainteresowany tak ją opisuje: „przy starcie pękło mi prawe koło i odleciało. Lądowałem na jednym kole”. W efekcie, w trakcie lądowania zostało zniszczone podwozie samolotu. Pilot wyszedł z opresji obronną ręką.

98. 20/06/40 [g. 9.30], Potez 25 nr 1597 - ppor. Władysław Netter, Casablanca.

W trakcie kolowania Potezem 25 na lotnisku w Casablance por. Netter uderzył śmigłem żołnierza senegalskiego Brou Kouami, który zginął na miejscu.

99. 20/06/40 [g. 17.15], Nieuport NiD 622 nr 437 - ppor. Ryszard Mich, BA Blida.

Ppor. Mich zginął w katastrofie Nieuport NiD 622, który rozbił się w trakcie lotu tre-

ningowego. Skąpa dokumentacja wypadkowa składająca się jedynie z dwuzdanowej informacji o wypadku nie pozwala na określenie szczegółów jego przebiegu.

Posłowie

Jak wspominałem wcześniej, powyższy wykaz nie pretenduje do miana ostatecznego. Liczę, że pozwoli z jednej strony lepiej poznać historię polskich skrzydeł, zaś z drugiej będzie być może bodźcem do polemiki i uzupełnień. W trakcie pisania moje wątpliwości wzbudziły co najmniej dwa wypadki:

1. Z dnia 9/06/40, Bloch 200, ppor. Zbigniew Miernicki, BA Blida.

Wypadek ten został opisany wcześniej przez p. Andrzeja Morgałę z informacją, że w trakcie lotu szkoleniowego dla strzelców pokładowych zapalił się silnik i instalacja. W trakcie próby przymusowego lądowania doszło do katastrofy, w trakcie której zginęli (tj. Miernicki i co najmniej 10 strzelców) wszyscy uczestnicy lotu. W dokumentacji francuskiej nie ma śladu o tej katastrofie, lecz braki w dokumentacji nie dziwią. Natomiast w dość dokładnych zestawieniach

polskiego personelu szkolącego się w Afryce nie natknąłem się na nazwisko Miernickiego. O wypadku tym nie wspomina inny szkolący się na Blochach w Blidzie pilot – Bohdan Arct. Trudno uwierzyć, by tak spektakularne zdarzenie mogło ująć uwadze świadków tamtych wydarzeń. Takich informacji nie ma także w oficjalnym raporcie z Blidy sporządzonym przez mjr Beilla, który wymienia jednak inne wypadki i incydenty.

2. Wypadek sierz. Stanisława Beško w Marrakechi.

W spisie znajdującym się w SLP w Londynie figuruje sierz. Stanisław Beško urodzony w roku 1905. W rozkazie dziennym CWL nr 48/40 figuruje st. sierz. Jan Beško. Stopień nie ten i imię inne. W kolejnym rozkazie dziennym CWL (53/40) dotyczącym tej samej grupy przymusowo lądowania już nie figuruje. Błąd, przypadek czy też inna przyczyna.

Nie twierdząc, że wypadków tych nie było, stwierdzam tylko fakt, że nie znalazłem na nie żadnego dowodu.

Bartłomiej Belcarz



Powyżej: Rozbity w dniu 10.06.1940 przez por. Jana Pankiewicza NiD 622 nr 627 z EAA 301 w Chateaudun. (arch. SHAA Paryż)

Poniżej: Szczęśliwie spalony CR 714 z GC I/145 na lotnisku w Dreux. Połowa czerwca 1940 roku. (arch. B. Belcarz)



De Havilland Flamingo Naczelnego Wodza



W połowie roku 1940 rozwój bombowego lotnictwa polskiego zaznaczył się poważnymi osiągnięciami organizacyjnymi w ramach brytyjskiego RAF. Pierwszą z polskich jednostek tego typu był Dywizjon Bombowy „Ziemi Mazowieckiej”, oznaczony przez Brytyjczyków numerem 300, wyposażony zrazu w samoloty Fairey Battle. Jako datę sformowania oficjalnie przyjęto 1 lipca, zaś jego dowódcą został ppłk pil. inż. Wacław Makowski (przed wojną w cywilu dyrektor linii lotniczych LOT), mający brytyjskiego doradcę W/Cdr. K. P. Lewisa.

Stacjonował on w tym czasie na nowo zbudowanym lotnisku Bramcote w pobliżu miasta Nuneaton w hrabstwie Warks. Lotnisko to było identyfikowane z powietrza przez dwie litery BR widoczne obok znaku startowego „T” oraz po zmroku nadawane alfabetem Morse’a przez pobliską latarnię, tak zwany beacon. Samoloty Dyonu nosiły litery BH obok litery indywidualnej.

Już 7 sierpnia 1940 na lotnisku tym, gdzie zaczynał się też formować następny polski Dyon bombowy oznaczony numerem 301, odbyła się inspekcja dokonana przez gen. Władysława Sikorskiego. Inspekcję tę poprzedziła 3 sierpnia wizyta brytyjskiego dowódcy Bomber Command (Lotnictwa Bombowego), którym był wówczas Air Marshal (odpowiednik naszego generała dywizji) sir Charles Portal. Zapewne wizyta ta przyczyniła się do zdublowania inspekcji Naczelnego Wodza w dniu 20 sierpnia w towarzystwie Generalnego Inspektora Sił Powietrznych gen. Stanisława Ujejskiego. Tegoż dnia przybył nieoczekiwanie na lotnisko Bramcote Król Jerzy VI, przeprowadzając inspekcję jednostek. Rozmawiał on z załogami, zobaczył defiladę powietrzną i pokaz bombardowania, oraz wpiął się do Dziennika Operacyjnego Dyonu 300.

Tak wspomina ten dzień Edward Raczynski, ówczesny ambasador RP przy Rządzie Jego Królewskiej Mości:

„... 20 sierpnia poleciałem z gen. Sikorskim z lotniska Hendon do lotniska wojskowego w Bramcote koło Rugby, gdzie general wraz z Wing Commander Davidsonem dowódcą lotniska, podejmowali króla Jerzego VI.

Król dokonał przeglądu naszych 2 dywizjonów tam stojących i rozmawiał z oficerami i żołnierzami. Jeden z tych dywizjonów bombardujących po ukończonym przeszkoleniu szedł nazajutrz do roboty czynnej, drugi podążył za nim wkrótce...” (E. Raczynski, „W sojusznictwie Londynie”, Niezależna Oficyna Wydawnicza, Warszawa 1989)

Powyżej i poniżej: 7 sierpnia 1940 r. na lotnisku Bramcote. Przyłot generała Władysława Sikorskiego samolotem Flamingo. Naczelnny Wódz wita się z mjr obs. Stanisławem Luzińskim, obok stoi gen. bryg. pil. Władysław Kalkus. Z samolotu wysiada płk Bohdan Kwieciński, a przed nim stoi gen. bryg. pil. obs. Stanisław Ujejski (w polskim mundurze generalskim).



Plk Franciszek Kalinowski uzupełnił tę relację w następujący sposób:

„...Przed przybyciem króla, Naczelny Wódz General Sikorski udekorował przed frontem dywizjonów 300 i 301 ppłk. Davidsona Krzyżem Walecznych za męstwo wykazane w polskiej kampanii 1939 roku.

Król Jerzy VI przeszedł przed dywizjonami, które zwyczajem brytyjskim stały w rozluźnionym szyku, każdy dywizjon w czterech szeregach, i zamieniał kilka słów z oficerami i żołnierzami przez niego wybranymi, w każdym szeregu. Następnie król z gen. Sikorskim i świtą udał się na dach budynku kontroli lotów, skąd obserwował pokaz bombardowania nurkowego ostrymi bombami i defiladę dywizjonów w zwartych sztykach.

Rozmawiając z ppłk. Makowskim, Król zapytał go, co sprawia Polakom największą trudność. Ppłk Makowski bez wahania odpowiedział: „King's Regulations, Sir”. Otoczenie króla zmartwiło na tę zuchwałość, ale Król Jerzy VI z poczuciem humoru odpowiedział: „Wie pan, ja również mam czasem trudności z King's Regulations”, po czym uśmiechnął się pobłaźliwie...” (F. Kalinowski, „Lotnictwo Polskie w Wielkiej Brytanii 1940-1945”, Instytut Literacki, Paryż, 1969)

Jako środek transportu, którym przybył na inspekcję Wódz Naczelny, posłużył samolot specjalnie na ten cel przydzielony przez RAF. Był to najpewniej de Havilland DH95 Flamingo, o numerze ewidencyjnym R2765, zapewne ten sam został użyty i przy realizacji drugiej wizyty. Pochodził on z brytyjskiego 24. Squadronu, jednostki (o bogatych tradycjach myśliwskich z okresu I wojny światowej) zajmującej się lotami kurierskimi, pocztowymi i transportem VIP-ów. Niestety nie mamy informacji jaka załoga prowadziła ten samolot podczas obydwu podróży, a wiadomo nam, że jednostka ta w późniejszym okresie zatrudniała licznych polskich lotników. I tak, w roku 1943 ten właśnie samolot, któremu nadano nazwę „Lady of Hendon”, pilotował między innymi por. pil. Józef Tyszko.

Warto dodać, że w dniach 4 i 7 lipca 1942 również samolot tego typu przewoził do Irlandii Północnej i Szkocji, na trasie Hendon (ND) – Belfast, następnie Belfast – Scone w hrabstwie Perth (dwuliterowe oznaczenia tych dwóch ostatnich lotnisk nieznane), ekipę w składzie: gen. Sikorski – Wódz Naczelny, gen. Klimecki – Szef Sztabu Naczelnego Wodza, gen. Reguński – Attaché Wojskowy Ambasady RP, plk Marecki – Szef Oddziału III Sztabu NW, por. pil. Głowczyński – Adjutant NW, kpt. Czarniecki i Lt. Col. Fechet (USA). Podróż miała na celu przeprowadzenie rozmów z wyższym dowódcą armii USA. Informacji o załodze brak.

FLAMINGO

Flamingo jest na tyle egzotycznym typem dla polskiego czytelnika, że poniżej podam nieco szczegółów o tym samolocie, zbudowanym zaledwie w liczbie 16 egzemplarzy.

Korzystającą ze swego macierzystego lotniska Hatfield w Hertfordshire, firma De

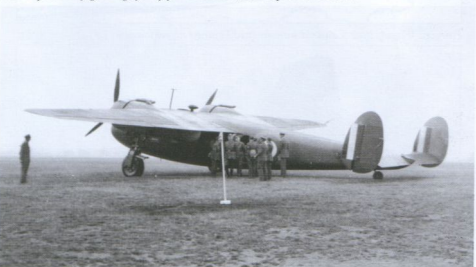
Havilland Aircraft Co. Ltd ogłosiła w maju 1938 przystąpienie do prac nad projektem samolotu komunikacyjnego DH 95, jaki mógłby być dostarczony w roku 1939. Miał to być samolot dwusilnikowy, całkowicie metalowy z podwoziem głównym wciąganiem w locie do gondol silnikowych. Został skonstruowany przez zespół inżyniera R. E. Bishopa i zbudowany w zakładach firmy w Hatfield, gdzie też nastąpił pierwszy lot

prototypu 28 grudnia 1938, po próbach kołowania odbytych w okresie świątecznym. Próby w locie przeprowadzał osobiście Geoffrey de Havilland junior, syn właściciela firmy, w towarzystwie pilota fabrycznego George Gibbinsa. Przebiegały one pomyślnie, przy czym okazało się, że jest to najszybszy z samolotów zbudowanych dotąd przez firmę. W dniu 18 maja 1939 prototyp samolotu nazwanego Flamingo został wcią-

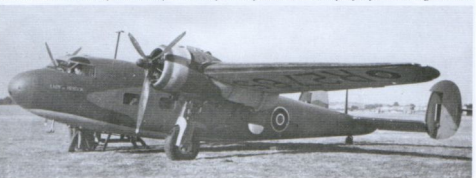


Powyżej: Bramcote, 7 sierpnia 1940 r. Naczelny Wódz wysiada z samolotu Flamingo, fotografowany przez reportera z agencji prasowej.

Poniżej: Ujęcie ogólne samolotu transportującego Naczelnego Wodza, wykonane prawdopodobnie podczas jego drugiej wizyty w Bramcote, 20 sierpnia 1940 roku.



Poniżej: Tak wyglądał R2765 w 1942 r. już jako „Lady of Hendon”. W porównaniu z wyglądem z 1940 r. samolot otrzymał trochę zmieniony kamuflaż oraz kokardy i fin-flash nowego wzoru.



gnięty do rejestru pod znakami G-AFUE.

Zainteresowanie wyraziło wiele towarzystw lotniczych z Wielkiej Brytanii, a także rząd Egiptu. Brytyjskie Air Ministry zawarło w marcu umowę na próbną eksploatację, zgodnie z którą prototyp (o numerze fabrycz-

nym 95001) po próbnych rejsach prowadzonych przez Jersey Airways (które zamówiły dwa egzemplarze) został przyjęty przez RAF, otrzymując numer ewidencyjny T5357, a następnie 21 października dostarczony do No. 24 Squadron. Wspomniane dwa zamó-

wione egzemplarze, wobec wypowiedzenia umowy Niemcom przez Wielką Brytanię, zostały zarekwirowane przez Air Ministry (kontrakt B8999/39). Otrzymały one początkowo rejestracje cywilne G-AFUF i G-AGAZ, a następnie numery ewidencyjne RAF: X9317 oraz AE444. W dniach 12 stycznia i 17 lipca 1940 dołączyły one do No. 24 Squadron w Hendon.

Już 21 października 1939 prototyp wziął udział w zadaniu transportowym VII z Hendon do Francji, lecz już po roku uległ katastrofie na skutek wypadku. X9317 przetrwał premiera Churchilla w jego podróżach (w tym zapewne 16 maja 1940 roku do Le Bourget z eskortą myśliwską Spitfire'ów) i ewakuował generała de Gaulle'a z Francji.

W trakcie opracowywania tej konstrukcji, rozważano możliwości rozmaitych wariantów, co do liczby zabieranych pasażerów. Przewidywano wersje na 12, 14, 17 lub 20 miejsc pasażerskich oraz salonkę na 10 miejsc. Wymagania techniczne 19/39 z kolei opiewały na zmilitaryzowany samolot do transportu 22 żołnierzy z uzbrojeniem, co zaowocowało adaptacją tego samego typu o numerze fabrycznym 95006, pod nazwą Hertfordshire, z numerem ewidencyjnym RAF R2510. Wyróżniał się on zewnętrznie okrągłymi iluminatorami w miejsce okien. Proponowano też wersję bombową, z załogą trzech osób, z wieżyczką ogonową, dwoma kaemami z przodu i jednym pod brzuchem. Udźwig bomb około 1000 kg, podwozie z kołem przednim.

Na przełomie 1940/1941 dziewięć egzemplarzy tak zwanej klasy „K” (każdy z nich otrzymał indywidualną nazwę, zaczynającą się od słowa „King...” z dodatkami imion znaczących brytyjskich monarchów) otrzymały linie BOAC (British Overseas Airways Corporation) dla obsługi zamorskich tras: Afryki i Bliskiego Wschodu, gdzie jednak podczas wyjątkowej pracy wykazały one niebezpieczne właściwości (w pewnych warunkach lotu, spowodowane odkształcaniem się konstrukcji), kończące się często wypadkami. Pięć tych ocalałych egzemplarzy zwrócono do wytwórni drogą morską w 1944. Dopiero po zakończeniu wojny zaczęto rozpatrywać możliwości odpowiedniej modyfikacji konstrukcji. Stopniowo parę z nich przywrócono do stanu lotnego i użyto w lokalnej komunikacji. Była rozpatrywana też wersja z napędem turbosmigłowym, a nawet odrzutowym, jednakże w 1954 kariera tej konstrukcji zakończyła się definitywnie.

Krzysztof Choloniewski
Zdjęcia ze zbiorów autora

Artykuł pochodzi z bogatego dorobku ostatniego lat zmarłego w lipcu 2007 r. historyka lotnictwa i publicysty - Krzysztofa Choloniewskiego.

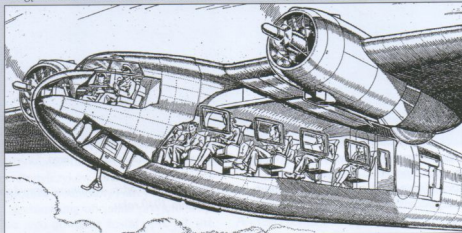
Dzięki uprzejmości Pani Janiny Choloniewskiej możemy materialnie zaprezentować Czytelnikom.

Robertowi Gretzngierowi i Wojtkowi Matusiakowi dziękujemy za przygotowanie artykułu do druku.

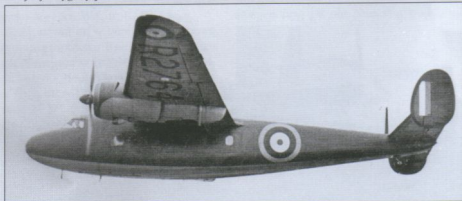
De Havilland Flamingo



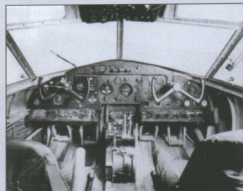
Powyżej: Flamingo R2766 w locie. Maszyna ta dotrwała w służbie do 1945 r. Zwraca uwagę dodatkowe okno w kadłubie, niewidoczne na egzemplarzu R2765.



Powyżej: Wygody podróżowania samolotem Flamingo na reklamie w „Flight” z 1939 r.



Powyżej: Flamingo R2764 w locie.
Poniżej: Widok kabiny pilotów.



Dane techniczne

Rozpiętość	21,33 m
Długość	15,42 m
Wysokość	3,66 m
Rozstaw kół	6,1 m
Powierzchnia nośna	60,48 m ²
Masa własna	5452 kg
Masa całkowita	7983 kg
Prędkość maksymalna	385 km/h
Prędkość przelotowa	300 km/h
Prędkość lądowania	136 km/h
Wznoszenie	5,69 m
Pułap	5913 m
Wybieg	256 m
Silniki:	2x Bristol Perseus XIIC 663 kW (począwszy od nr. fabr. 95005)
	2x Bristol Perseus XVI 693 kW

POLSKI SPITFIRE z Bitwy o Anglię



Henryk Szczęsny w późniejszym okresie wojny, kiedy dowodził 317. Dywizjonem Myśliwskim „Wileńskim”. Na burcie Spitfire’a widać jego przezwisko „Hesio”. Na kamizelce ratunkowej („maewestce”) namalowano kobiecie portret na tle serca, a pod nim naszyte jest godło 74. Squadronu RAF (głowa tygrysa na tle stylizowanego grotu strzały).

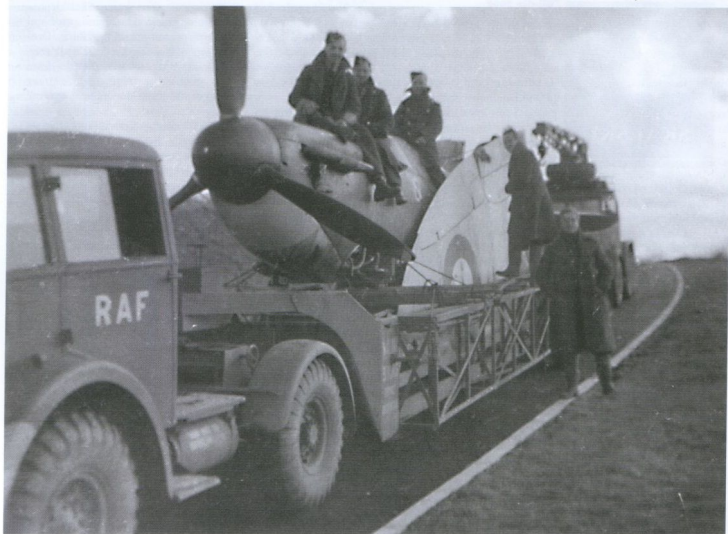
Brytyjski historyk lotnictwa Andy Saunders wyszperał ciekawe zdjęcie myśliwca Supermarine Spitfire z szachownicy. Niestety, odnaleziona przez niego odbitka nie była opatrzona żadnym opisem. Jednak uważna analiza widocznych szczegółów pozwala z dużym prawdopodobieństwem określić co to za samolot.

Co się stało?

Samolot ma zdjęte skrzydła i jest umieszczony na holowanej platformie, znanej pod nazwą Queen Mary. Platforma ta została zaprojektowana w 1938 r. w firmie Taskers, na zamówienie brytyjskiego Ministerstwa Lotnictwa, specjalnie do przewozu samolotów myśliwskich. Miała długość 40 stóp (ok. 12,2 m) i nośność 3 ton brytyjskich (ok. 3,05 ton metrycznych). Zbudowano ponad 1800 egzemplarzy i platformy te stanowiły standardowe wyposażenie jednostek technicznych RAF oraz większości baz lotniczych na Wyspach Brytyjskich.

W głębi widać dźwиг na podwoziu kołowym, zapewne równie typowy w RAF 5-tonowy (ok. 5,08 t) dźwиг firmy Coles na podwoziu Thornycroft Amazon 6x4.

Można domniemywać, że ekipa techniczna zrobiła sobie pamiątkowe zdjęcie po pomyślnym zakończeniu załadunku samolotu. Scena widoczna na zdjęciu powtarzała się wielokrotnie od momentu wprowadzenia Spitfire’ów do użycia. Zwykle była następstwem przymusowego lądowania i/lub uszkodzenia myśliwca.



Co to za samolot?

Spitfire na zdjęciu to egzemplarz wczesnej wersji (Mk I lub Mk II) ze śmigłem Rotol. Na *jedynkach* takie śmigła stosowano tylko eksperymentalnie, więc według wszelkiego prawdopodobieństwa jest to Spitfire II.

Samolot ma czarny kokpik śmigła i jasną dolną powierzchnię lewego skrzydła z umieszczoną na nim standardową kokardą RAF. Oznacza to, że zdjęcie zrobiono latem lub jesienią 1940 r., ale przed grudniem tego roku, kiedy to wprowadzono oznaczenia szybkiej identyfikacji w postaci kokpaka śmigła w kolorze Sky i dolnej powierzchni lewego skrzydła w kolorze czarnym.

Oczywiście najbardziej intrygującym elementem na tej fotografii jest polska szachownica lotnicza widoczna pod kabiną. Jak wiemy, pierwszy polski dywizjon (303) wyposażono w Spitfire'y dopiero na początku 1941 r., więc myślicieć na zdjęciu musi pochodzić z jednostki RAF. Skoro na kadłubie widać szachownicę, to zapewne był regularnie pilotowany przez Polaka. Choć znane są zdjęcia Hurricane'ów z jednostek RAF, które polscy lotnicy ozdobili szachownicami, to jest to jak dotąd jedyny znany tak oznaczony Spitfire z niepolskiej jednostki myśliwskiej.

Czyja to maszyna?

W omawianym okresie nasi piloci latali na Spitfire'ach II tylko w dwóch dywizjonach RAF: 74. i 603. W tej drugiej jednostce Ludwik Martel regularnie pilotował samolot nr P7359 oznaczony XT-Q. Nie ma jednak w dokumentach żadnego śladu po jakimś lądowaniu przymusowym tej maszyny, a Martel latał na nim aż do stycznia 1941 r. W 74. Squadronie tylko jeden Polak latal regularnie na Spitfire'ach II: Henryk Szczęsny. Najwięcej lotów zrobił na samolotach nr P7361 i P7363, których oznaczenia literowe nie są mi znane (kod jednostki to „ZP”). Wiadomo, że w późniejszym okresie wojny regularnie pilotował samoloty oznaczone literą indywidualną „S”.

P7363 to szczęśliwy samolot „Hesia”, na którym odniósł cztery zwycięstwa (2 1/3-0-1). Pilotował go najczęściej w grudniu 1940 r., a więc nie jest to maszyna ze zdjęcia.

Natomiast P7361, używany przez niego regularnie w październiku i na początku listopada, zaliczył lądowanie przymusowe 8 listopada 1940 r. pilotowany przez Brytyjczyka. Zapewne więc pokazane tu zdjęcie zrobiono właśnie przy tej okazji.

Henryk Szczęsny był najsukceszniejszym polskim pilotem Spitfire'ów nim w samoloty tego typu przezbrowało polskie jednostki. W okresie służby w 74. Squadronie od sierpnia do grudnia 1940 r. zaliczono mu cztery zestrzelenia samodzielnego i jedno zespolowe (1/3) oraz jedno uszkodzenie samolotu nieprzyjaciela.

Wojtek Matusiak

Poniżej: Na powiększonym wycinku zdjęcia dokładnie widać szachownicę na burcie.



STANISŁAW SKALSKI

Katarzyna Ochabaska

Gliwice 2007

Już sam tytuł książki ekscytuje potencjalnego czytelnika, gdyż osoba Stanisława Skalskiego jest powszechnie znana, starszym szczególnie rocznikom polskiego społeczeństwa, nie tylko z udziału Stanisława Skalskiego w powietrz-

nych bojach na różnych niebach świata, ale także z jego tragicznej martyrologii po zakończeniu II wojny światowej i powrocie do kraju.

Książka składa się z pięciu rozbudowanych rozdziałów, w których autorka z dużym wyczuciem znajomości tematu, przedstawia szczegółowo losy naszego bohatera niemal „od kołyski” przez lata szkolne i młodzieżowe oraz służbę wojskową w upragnionym polskim lotnictwie wojskowym. Precyzyjnie kreśli kolejny etap losów Stanisława Skalskiego - udział w II wojnie światowej, jego pierwsze zwycięstwa powietrzne i dalsze wojenne sukcesy jako wspaniałego, zadziornego pilota, ale i rozsądnego dowódcy polskich i alianckich formacji lotniczych, prowadzącego do szczytnego miejsca w Panteonie Bohaterów. Po zakończeniu II wojny światowej Stanisław Skalski odrzuca intratne propozycje alian-tów i powraca w czerwcu 1947 r. do zniszczonego wojną i okupacją kraju, otrzymując wkrótce stanowisko inspektora techniki pilotażu w dowództwie Wojsk Lotniczych. Niestety nie wszystkim w PRL podobała się wyróżniająca się ponownie rola Stanisława Skalskiego w tzw. „ludowym lotnictwie” – aresztowany 4 czerwca 1948 r. pod zarzutem szpiegostwa na rzecz Wielkiej Brytanii i USA...

Teraz autorka z dużym talentem i zrozumieniem przekazuje dalsze losy Stanisława Skalskiego w ubekich kazamatach – wy-

rafinowane tortury stosowane przez oprawców i dramatyczne przesłuchania niewinnego człowieka, zakończone wyrokiem sądowym – karą śmierci. Na tym etapie autorka bardzo dokładnie pokazuje poniewierkę matki skazanego na śmierć Skalskiego – Józefy Skalskiej, starającej się wyprosić składanymi prośbami łaskę dla jedynego syna u różnych peerelowskich dygnitarzy. Dramat matki, walczącej o życie syna jest niezwykle czytelny i przejmujący. Wreszcie ostateczny wydykt „władców PRL” – kara śmierci zamieniona na dożywotnie więzienie. Jeszcze przez długich osiem lat będzie żył wśród krat. Na wolność wyszedł 20 kwietnia 1956 r.

Mimo tak bolesnej nauki Stanisław Skalski po dojściu do władzy ekipy Gomułki uległ namowom i perswazjom Spychalskiego wracając do ludowego wojska i pełniąc służbę do 1968 r. Kolejna praca – stanowisko Sekretarza Generalnego Aeroklubu PRL. Skalski czuł, że jest traktowany oficjalnie jako „zło konieczne” i w 1971 r. definitywnie „skończył” z wojskiem. Wydawało się, że tak wspaniały człowiek zlapie wreszcie „drugi oddech”. Stało się inaczej, bo „Los jest myśliwym” – nieudane małżeństwo i jego rozpad, złośliwe, a przede wszystkim krzywdzące wypowiedzi i komentarze jego kolegów lotników pozostałych na emigracji – nie sprzyjały stabilizacji psychicznej tego wspaniałego, legendarnego pilota. W tak psychicznym dolku łatwo sięgnąć po alkohol, czy tolerować u siebie w domu zgrają pseudo kolegów naciągaczy i złodziei jego miłości. Permanentnie wykorzystywany materialnie i okradany, tracił siły i zdrowie. Ten szczyty patriotą-Kresowiaki odszedł od nas na Błękitny Krąg 12 listopada 2004 r. Pochowany na cmentarzu wojskowym Powązk w Warszawie.

Trzeba uznać, że autorka precyzyjnie i dogłębnie wykorzystwała dostępne jej materiały biograficzne oraz bogaty zestaw fotografii. Przekazała polskiemu społeczeństwu w sposób obiektywny „Życie na krawędzi” narodowego bohatera Polski, Stanisława Skalskiego. Spisana i wydana przez panią Ochabąską biografia staje się swoistym Pomnikiem, który zagości i znajdzie miejsce w mieszkaniach prywatnych, bibliotekach, księgarniach czy instytucjach lotniczych i nie tylko w Polsce, ale i w całym cywilizowanym świecie.

Jerzy Pawlak



LOTNICZE TRADYCJE BIAŁEJ PODLASKIEJ



Część 1

Po uzyskaniu przez Polskę niepodległości utworzono zręby lotnictwa, które wykorzystywały pozostawiony przez zaborców różnego rodzaju sprzęt lotniczy. Tak pozyskane samoloty w większości wymagały natychmiastowych remontów i napraw. Dodatkowo w latach 1919-1920 zakupiono i sprowadzono z różnych państw 556 samolotów różnych typów. Dla obsługi tak różnorodnej bazy sprzętowej należało stworzyć odpowiednie zaplecze techniczne. Na bazie istniejących zakładów naprawczych uruchomiono cykle remontowe. W 1918 r. utworzono Centralne Warsztaty Lotnicze w Warszawie, które oprócz napraw i remontów miały rozpocząć produkcję samolotów, jednak brak odpowiednich możliwości technicznych uniemożliwił wykonanie tego zadania.

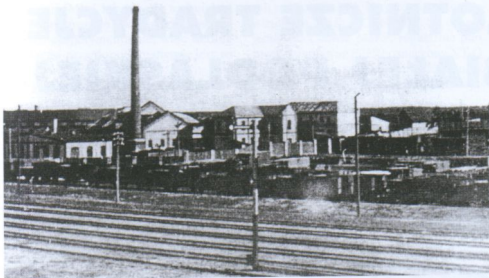
W tej sytuacji władze wytypowały istniejącą w Lublinie Zakład Mechaniczny „Plage i Laškiewicz”, który miał rozpocząć produkcję licencyjną samolotów włoskich: myśliwskich Ansaldo A-1 „Balilla” i liniowych Ansaldo A-300. Po dwóch latach produkcja jednak została wstrzymana ze względu na niewystarczającą jakość produktów lublińskiej wytwórni. Po tych niepowodzeniach w 1923 r. Szef Departamentu Żeglugi Powietrznej gen. A. Leveque zdecydował o zakupie licencji trzech typów samolotów francuskich: Hanriot HD-14 (H-28), H-19 oraz Potez XV. Ponieważ dotychczasowi wytwórcy nie sprościli wymogom produkcji samolotów, zaistniała konieczność utworzenia nowych wytwórni, bardziej nowoczesnych i sprawniejszych. W tych okolicznościach Związek Lotników Polskich w Poznaniu z inicjatywy por. pil. Czesława Wawrzyniaka powołał z dniem 11.08.1923 r. (Spółkę) Akcyjną „Sa-

molot”. Oficjalne uruchomienie wytwórni nastąpiło wiosną 1924 r. i rozpoczęto produkcję licencyjną samolotów Hanriot H-28 (HD-18) i HD-19.

Drugim zakładem, który powstał w podobny sposób, była usytuowana w centralnym obszarze ówczesnej Polski Podlaska Wytwórnia Samolotów. W 1885 r. w Cieleśnicy nieopodal Janowa Podlaskiego, w czasie gdy swoje doświadczenia z aparatami latającymi prowadził Czesław Tafiski, urodził się w rodzinie barona Henryka Różyckiego de Rosenwertha syn Stanisław. Po zdobyciu za granicą pełnego wykształcenia powrócił do rodzinnego majątku w Cieleśnicy. Po uzyskaniu przez Polskę niepodległości wykorzystał nabytą, wiedzę doskonalił i rozwijając swoje posiadłości rodzinne. Stanisław Rosenwerth posiadał na terenie Białej Podlaskiej własny browar usytuowany w dzielnicy Wola w bliskości dworca kolejowego, po jego południowej stronie. Przedsiębiorczy i pełen inicjatyw Stanisław Rosenwerth dowiedziawszy się o powstającym nowoczesnym przemyśle lotniczym wpadł na pomysł uruchomienia wytwórni lotniczej na terenach browaru i przyległych do niego terenów. Szybko skomunikował się z odpowiednimi ludźmi pracującymi w branży lotniczej. Do udziału w planowanej spółce zaprosił dyrektora lubelskiej wytwórni „Plage i Laškiewicz”- inż. Witolda Rumbowicza, który posiadał odpowiednie kwalifikacje organizacyjne, ówczesnego rektora Politechniki Warszawskiej - prof. Antoniego Ponikowskiego oraz specjalistę w zakresie aerodynamiki - prof. Czesława Witoszyńskiego. Jako główny udziałowca Baron Rosenwerth zaproponował wniesienie do spółki majątku w postaci

zabudowań browaru, gruntów, magazynów Podlaskiego Syndykatu Rolniczego oraz finans w wysokości 100 tysięcy złotych. W wyniku wielu posiedzeń, narad i konsultacji postanowiono utworzyć Podlaską Wytwórnię Samolotów (PWS) jako Spółkę Akcyjną.

Wraz z rozpoczęciem przygotowań do uruchomienia PWS z o.o. sporządzano niezbędną dokumentację do zarejestrowania przedsiębiorstwa. 27 listopada 1923 r. w oddziale Warszawskiego Sądu Okręgowego pod numerem 3039 wpisano do rejestru spółkę noszącą nazwę „Podlaska Wytwórnia Samolotów” z siedzibą w Białej Podlaskiej. Nieco wcześniej, bo 9 listopada został spisany notarialnie Statut Spółki. Prezsem Spółki został dr Stanisław Rosenwerth. Po załatwieniu wszelkich formalności prawnych przystąpiono do rozbudowy i dostosowania obiektów browaru i fabryki maszyn rolniczych do wymogów wytwórni lotniczej. Jednym z ważniejszych elementów przyszłej wytwórni miało być lotnisko fabryczne, na którym planowano oblatywać wyprodukowane maszyny. Po południowo-wschodniej stronie kompleksu browaru znajdowało się małe, powstałe w czasie I wojny światowej, nieużywane od wielu lat małe pole wzlotów. Należało je rozbudować i powiększyć, jednocześnie dostosować do obowiązujących wówczas wymogów. Na ten cel zaciągnięto niezbędne kredyty gotówkowe. W pół roku po zarejestrowaniu PWS, 8 kwietnia 1924 r. została zawarta pierwsza umowa z Departamentem Żeglugi Powietrznej Ministerstwa Spraw Wojskowych na produkcję 50 samolotów wywiadowczych Potez XV A2. Wartość umowy opiewała na sumę 1 500 000 zł, przy czym strona zamawiająca zobowiązała



Powyżej: Widok Podlaskiej Wytwórni Samolotów od strony dworca kolejowego. (arch. M. Mikołajczuk)
 Poniżej: Potez XXV - jeden z typów francuskich samolotów licencyjnych, produkowanych w PWS w latach 1926-29. Ogółem zbudowano 150 egz. tych płatowców. (arch. M. Mikołajczuk)



Poniżej: Pierwszy samolot rodzimej konstrukcji i produkcji - szkolny PWS-1 na lotnisku fabrycznym w Białej Podlaskiej. (arch. M. Mikołajczuk)



się udzielić kredytu w wysokości 80% całości wartości zamówienia. Jednocześnie w szybkim tempie rozbudowywano infrastrukturę zakładu i lotniska. Wzniesiono stolarnię oraz zasadnicze budynki. Na lotnisku wytyczono kierunki startowe, wybudowano hangar, magazyny oraz inne niezbędne obiekty lotniskowe. Wobec zdecydowanego i szybkiego rozwoju wytwórni, zamawiający

skorygował i zwiększył ofertę produkcyjną do wysokości 35 samolotów Potez XV A2 oraz 75 maszyn nowszej konstrukcji, typu Potez XXVII A2. Było to okazałe zamówienie dające powstającej wytwórni możliwość szybkiego rozwoju.

5 września 1924 r. oficjalnie dokonano otwarcia Podlaskiej Wytwórni Samolotów. W okresie tym fabryka zajmowała teren o po-

wierzchni około 25 hektarów i zatrudniała ponad 300 osób. Obowiązki dyrektora naczelnego objął inż. Rumbowicz, zaś jego zastępcą został inż. Jan Czerwiński. Funkcję nadzoru wojskowego powierzono mjr pil. inż. Janowi Żardeckiemu, zaś fabrycznym oblatywaczem został pilot Franciszek Rutkowski. Do końca roku wytwórnia uruchomiła produkcję seryjną samolotów Potez XV A2. Wiosną 1925 r. na wniosek akcjonariuszy wytwórnia zmieniła swój status prawny przekształcając się w spółkę akcyjną. W połowie roku - 9 czerwca dokonano oblotu pierwszego wyprodukowanego, seryjnego Poteza XV A2. Pierwszy oficjalny pokaz tej konstrukcji odbył się 2 lipca 1925 r. na lotnisku mokotowskim w Warszawie.

Wraz z uruchomieniem wytwórni dyrekcja zakładu zadbała także o odpowiednią reklamę. Wiadomym było, że PWS stworzyła wiele miejsc pracy nie tylko dla fachowców, ale także dla licznie napływającej okolicznej młodzieży. Jedną z form takiej działalności na korzyść pracowników i miejscowej ludności było zorganizowanie na miejscowym lotnisku Tygodnia Lotniczego. W dniach 13-20 września 1925 r. przygotowano różne atrakcje: przeloty samolotem, prelekcje na tematy lotnicze, występy zakładowej orkiestry, a nawet wystawienia przedstawień zakładowego koła teatralnego. W tym okresie białskie lotnisko stało się bardzo atrakcyjnym miejscem w mieście i okolicy.

Do września hale montażowe opuściło jeszcze 6 Potezów XV. Zorganizowano w PWS Studium Badawcze, które stanowiło załączek fabrycznego biura konstrukcyjnego. Na pierwszego kierownika powołano inż. Stanisława Cywińskiego, byłego pracownika wytwórni „Plage i Łaskiewicz”. W studium zatrudniono także: inż. Augusta Bobka (Zdaniewski), Zbysława Ciolkosza i Aleksandra Grzędziel-skiego.

18 lutego 1926 r. odbyło się uroczyste poświęcenie wytwórni, na które przybył szef departamentu IV Żegluga Powietrznej MSW - gen. Włodzimierz Ostoja-Zagórski. Podczas tej uroczystości zaprezentowano pierwszy zmontowany licencyjny Potez XXVII, który wykonał wiązanek figur pilotażowych. 7 lipca zawarł kolejną umowę z Departamentem IV MSW na budowę kolejnej partii 150 maszyn Potez XXV. We wrześniu nową fabrykę odwiedziła pierwsza delegacja zagraniczna z Rumunii. Goście zapoznali się z możliwościami produkcyjnymi oraz z aktualną ofertą PWS. Do końca roku wyprodukowano 155 zamówionych Potezów XXVII, które partiami po 6 egz. przekazywano sukcesywnie przedstawicielom wojska. Zgodnie z umowami, zawartymi z Centralnymi Warsztatami Remontowymi, Podlaska Wytwórnia Samolotów zobowiązana była do przeprowadzania kapitalnych remontów płatowców. W tym okresie stan zatrudnienia wytwórni wzrósł do poziomu około 700 pracowników.

W 1927 r. nastąpiła zmiana na stanowisku dyrektora naczelnego PWS. Inżynier Rumbowicz odszedł do Warszawy, do ekipy organizującej Państwowe Zakłady Lotnicze.

Jego miejsce zajął inż. Jan Czerwiński. Oprócz produkcji licencyjnej, PWS jako pełnowartościowy zakład produkcyjny pretendował do uruchomienia produkcji własnych konstrukcji. Doskonałym momentem w tej sytuacji było złożenie przez Departament IV MSW zamówienia na opracowanie i wyprodukowanie dwóch egzemplarzy prototypowych. 6 kwietnia 1927 r. podpisano stosowną umowę. Ponieważ taki egzemplarz już był opracowany pod oznaczeniem PWS-1, przekazano go do prób w warszawskim Instytucie Badawczo-Technicznym Lotnictwa. Pierwsza konstrukcja opracowana pod kierunkiem inż. Stanisława Cywińskiego obarczona była jednak pewnymi wadami, co ją dyskwalifikowało z dalszego rozwoju. Tymczasem trwała produkcja seryjna Potezów XXV, których dwie ostatnie partie po 25 egz. przekazano wojsku w 1928 i 1929 r.

Po nieudanym debiucie konstruktor-skim z PWS-1, przystąpiono do opracowania kolejnych projektów. W pierwszej połowie 1927 r. zbudowany został prototyp sportowej konstrukcji oznaczonej PWS-3. Obłotu dokonano na lotnisku fabrycznym 20 maja 1927 r. i po przeprowadzeniu prób samolot zarejestrowano jako P-PWSS. W dniach 6-9 października wziął on udział w I Krajowym Konkursie Awionetek, odbywającym się w Warszawie. Startujący na nim mjr pil. Wacław Makowski zajął II miejsce. Należy nadmienić, że po raz pierwszy lotnisko w Białej Podlaskiej było punktem etapowym. Mimo tak znaczącego sukcesu nie uzyskano zamówień i jedyny egzemplarz został odsprzedany lubelskiemu LOOP, a ten z kolei przydzielił go do Koła LOOP przy PWS.

Wobec widocznego braku zainteresowania odbiorców cywilnych produkcją samolotów sportowych, na początku 1928 r. konstruktorzy PWS przystąpili do opracowania konstrukcji wojskowej. Wymagania na samolot towarzysząco-łącznikowy opracował Departament Lotnictwa MSW. Prototyp oznaczony początkowo PWS-7, a później PWS-5 oblatł pilot fabryczny Franciszek Rutkowski w grudniu 1928 r. W wyniku wprowadzenia poprawek został oblatany wkrótce PWS-5a. Po przeprowadzeniu serii prób w ITBL wprowadzono kolejne poprawki i wówczas wojsko zamówiło partię 5 egzemplarzy, które otrzymały oznaczenie PWS-512 („t”- towarzyszący, „2”- liczba załogi). Weześniej, we wrześniu 1928 r. została oblatana kolejna konstrukcja sportowa, jednomiejscowa awionetka PWS-4, opracowana przez zespół pod kierunkiem inż. Augusta Bobka. Także i ten samolot nie znalazł nabywcy, gdyż ówczesne lotnictwo sportowe nie dysponowało odpowiednimi funduszami. Samolot otrzymał rejestrację SP-AEB i był eksploatowany w PWS. Zdobywając kolejne doświadczenia w konstruowaniu płatowców, na przełomie lat 1929/1930 opracowano kolejny prototyp samolotu. Powstał on wyłącznie z inicjatywy dyrekcji wytwórni. PWS-6, gdyż tak został oznaczony pierwszy prototyp, oblatany został w końcu 1930 r. Jednak mimo wielu nowatorskich rozwiązań,

nie wszedł do produkcji seryjnej. Wojsko w tym czasie ogłosiło konkurs na samolot obserwacyjno-łącznikowy, a zwycięzcą został Lubliner R-XIII.

W drugiej połowie lat 20-tych zaczęła się rozwijać w Polsce komunikacja lotnicza. Młody krajowy przemysł lotniczy nie produkował wcześniej samolotów komunikacyjnych. Pierwsze takie próby podjęto w wyniku ogłoszenia przez Ministerstw Komunikacji konkursu na samolot pasażerski. W 1927 r. zwłanie to podjął inż. Stefan Malinowski

z PWS. Opracował koncepcję samolotu pasażerskiego o konstrukcji metalowej. Projekt oznaczono jako Stemal-VII (od skrótu imienia i nazwiska pomysłodawcy). Pierwsze prace nad tą konstrukcją niestety zakończyły się niepowodzeniem z powodu braku odpowiedniej technologii obróbki duraluminium. Konkurs wygrała inna maszyna z tej samej wytwórni oznaczona PWS-20. Jednak i ta maszyna nie weszła do produkcji seryjnej ze względu na pewne wady konstrukcyjne. W 1929 r. PWS przy wsparciu finansowym

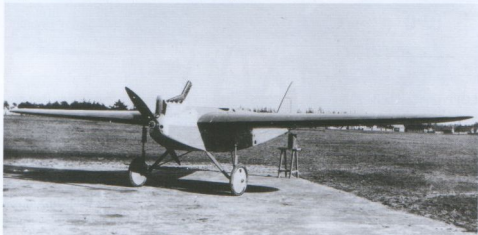


Powyżej: Pierwszy samolot sportowy zbudowany przez polski przemysł lotniczy, dwumiejscowy PWS-3B konstrukcji inż. Stanisława Cywińskiego, powstał w 1927 r. (arch. W. Sankowski)

Poniżej: W 1929 r. zbudowano serię 5 samolotów łącznikowych PWS-512. (arch. W. Sankowski)

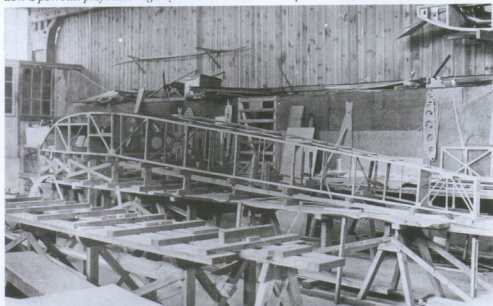


Poniżej: Zaprojektowany przez mjr inż. Wacława Makowskiego samolot sportowy PWS-50 wziął udział w zawodach Challenge 1930, których nie ukończył z powodu uszkodzenia podwozia w wyniku awarii silnika. (arch. W. Sankowski)

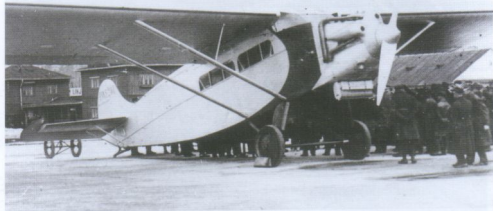




Powyżej: Sportowy PWS-52 zbudowany na zawody Challenge 1930 r. też nie ukończony z powodu przymusowego lądowania i uszkodzenia płatowca. (arch. W. Sankowski)



Powyżej: Montownia płatowców w hali produkcyjnej PWS. (arch. M. Mikołajczuk)
Poniżej: Pasażerski PWS-20T został zwycięzcą konkursu Ministerstwa Komunikacji z 1927 r. Zbudowano dwie maszyny, których jednak nie użyto w komunikacji lotniczej. (arch. W. Sankowski)



LOPP przystąpiła do budowy poprawionej wersji PWS-20T. Po przejściu wszelkich prób samolot przekazano PLL „LOT”, gdzie otrzymał rejestrację SP-AAZ i służył do przewozów towarów. Drugi egzemplarz tej konstrukcji SP-AAY zbudowano w tym samym roku i także przekazano polskiemu przewoźnikowi.

W tym okresie wytwórnia otrzymała zamówienie na skonstruowanie samolotu

szkolnego dla wojska, zamówiono dwa prototypy do przeprowadzenia badań. W marcu 1939 r. pilot F. Rutkowski oblatł pierwszy egzemplarz, który następnie skierowano na badania do ITBL w Warszawie. Jego konkurent zaprojektowany przez wytwórnię PZL i oznaczony PZL P-1 był jeszcze niedopracowany, wybrano więc PWS-10, którego produkcję w wielkości 80 egz. planowano rozpocząć wiosną 1931 r.

Głównym zadaniem Podlaskiej Wytwórni Samolotów w pierwszym okresie jej funkcjonowania była produkcja seryjna samolotów licencyjnych. W latach 1924-1929 wyprodukowano łącznie 340 płatowców różnych typów, w tym:

- Potez XV - 35 egzemplarzy (11925 r.);
- Potez XXVII - 155 egzemplarzy (1926 r.);
- Potez XXV - 150 egzemplarzy (lata 1927-1929).

Produkcja seryjna samolotów licencyjnych zakończyła się z końcem lat 20-tych. Ten pierwszy okres funkcjonowania PWS charakteryzował się dynamicznym rozwojem wytwórni i rozbudową obiektów. Jednak wobec kończącej się produkcji licencyjnej władze wytwórni musiały rozpocząć realizację pewnych przedsięwzięć, związanych z opracowaniem i produkcją własnych konstrukcji. Powołanie do życia w 1925 r. Wydziału Studium, który spełniać miał w przyszłości rolę fabrycznego Biura Konstrukcyjnego, było początkiem realizacji nowego etapu rozwoju PWS. W okresie od 1925 do końca 1929 r. zaprojektowano, zbudowano i oblatano 14 egzemplarzy prototypowych: PWS-1 (1 egz.), PWS-3 (1 egz.), PWS-4 (1 egz.), PWS-7 (1 egz.), PWS-5a (3 egz.), PWS-11 (1 egz.), PWS-12 (1 egz.), PWS-5t2 (5 egz.). Zbudowane prototypy były znaczącym dowiadczeniem dla młodego zespołu konstruktorskiego. Charakteryzowały się śmiałymi i nowatorskimi rozwiązaniami, które wykorzystano w późniejszym okresie funkcjonowania PWS.

Kolejną konstrukcją opracowaną z inicjatywy wytwórni, przeznaczoną do udziału w zawodach lotniczych, był PWS-8 zaprojektowany przez inż. Jarosława Naleszkiewicza. Po oblataniu i wprowadzeniu poprawek egzemplarz prototypowy wziął udział w Challenge 1930 r. Pilot kpt. Piotr Dudziński ukończył rajd poza konkursem. Później samolot ze znakami SP-ADA był eksplloatowany przez Klub Lotniczy PWS. Wiosną 1930 r. zespół biura konstrukcyjnego PWS opracował maszynę przeznaczoną do rajdów oznaczoną PWS-50. Jej konstrukcja oparta była zasadniczo na płatowcu PWS-4. Głównym projektantem samolotu był inż. Wacław Makowski. Samolot wystawiono do rajdu w 1930 r., jednak pilot, kpt. Zbigniew Babiński, nie ukończył go z powodu choroby. Samolot był kilkakrotnie wystawiany do zawodów międzynarodowych i krajowych lecz nie odniósł sukcesów. W tej sytuacji przekazano go do Klubu Lotniczego PWS, gdzie otrzymał nazwę „Podlasianka”.

Trzecią konstrukcją zbudowaną z przeznaczeniem do udziału w zawodach Challenge był samolot oznaczony jako PWS-51. Jego głównym projektantem był inż. Stanisław Cywiński. Był to typowy dolnopłat sportowy o konstrukcji mieszanej. Na samolocie tym kpt. pil. Jan Lewoniewski wystartował w zawodach Challenge 1930, jednak rajdu nie ukończył z powodu usterki technicznej. Krótkie dzieje prototypu zostały zakończony podczas IV Lubelsko-Podlaskich Zimowych Zawodów Lotniczych. Na skutek utraty orientacji geograficznej pilot rozbił go pod-

czas przymusowego lądowania w terenie.

Po koniec lat 20-tych Podlaska Wytwórnia Samolotów stała się największym i najbardziej przężnym zakładem produkującym samoloty. Posiadała największe, najwydajniejsze i najbardziej efektywne biuro konstrukcyjne, wsparte nowoczesnym tunelem aerodynamicznym. Tunel ten znajdował się w kompleksie budynków nazwanych Doświadczalnią Aerodynamiczną, którą kierował inż. Aleksander Grzędzielski. W okresie tym średnia produkcja roczna wyniosła 67 samolotów, nie licząc produkcji innych urządzeń jak i remontów płatowców Potez. Cały kompleks budynków fabryki zajmował powierzchnię wielkości 1200 m². Nad całą działalnością bezpieczeństwa przeciwpożarowe sprawowała straż pożarna licząca 30 osób oraz nieetatowa Liga Obrony Przeciwlotniczej i Przeciwgazowej, zrzeszająca 480 członków.

W styczniu 1929 r. wśród pracowników PWS powstała myśl założenia stowarzyszenia, którego zadaniem miało być zbudowanie prostego, taniego samolotu szkolnego. Fundusz na budowę samolotu miał powstać ze składek członków i ich bezinteresownej pracy. W ten sposób zbudowany samolot miał posłużyć w nauce pilotażu ich członkom. Głównymi inicjatorami założenia stowarzyszenia byli: inż. Adam Karpiński, inż. August Zdaniewski i Tadeusz Arcinowski. Powstały w ten sposób Komitet Organizacyjny uzupełniono wkrótce o inż. Stanisława Cywińskiego i inż. Zygmunta Cymę. 16 kwietnia 1929 r. zwołano zebranie założycielskie w kasynie PWS. Na tym zebraniu poinformowano o statusie prawnym stowarzyszenia oraz o przyjętych porozumieniach z Dyrekcją PWS, Departamentem Lotnictwa MSW. Stowarzyszenie przyjęło nazwę Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów i było wówczas siódmym aeroklubem w Polsce. Pierwszym prezesem KL PWS został wybrany inż. Mieczysław Pęczalski. Organizacyjnie klub składał się z sekcji technicznej wraz ze szkołą pilotażu, sekcji sportowej, sekcji sztabowej i sekcji propagandowej.

Kilkuletnia działalność PWS była motorem rozwoju gospodarczego najbliższego regionu. Powstało wiele miejsc pracy, w samej wytwórni zatrudnionych było ponad 700 osób, drugie tyle pracowało w kooperacji lub w usługach. W tym okresie, na zamówienie urzędu miasta w Białej Podlaskiej, w Stołecznym Towarzystwie Budowlanym i Melioracji zamówiono projekt nowej dzielnicy pod nazwą Andrzejów. Projekt przewidywał rozbudowę miasteczka w kierunku na północ od lotniska. Dzielnice miało tworzyć kilkanaście ulic oraz kilkadziesiąt działek budowlanych. Przewidywano zamieszkanie kilku tysięcy osób, także przyszłych pracowników PWS. W połowie maja 1929 r. białskie lotnisko stało się także miejscem szkolenia teoretycznego pierwszej grupy 30 ochotników na pilotów. Z tej grupy wyselekcjonowano 12 osób, które rozpoczęły kurs praktyczny prowadzony przez pilota F. Rutkowskiego.

Marian Mikołajczuk

Towarzyszący PWS-5t2



W latach 1926-28 w Polsce, w oparciu o „Plan rozbudowy lotnictwa” (plk Rauski) i „Wytyczne dla organizacji i użycia lotnictwa” (Marsz. Piłsudski), ukształtował się ostatecznie plan rozbudowy lotnictwa wojskowego na najbliższą dekadę. Przewidywał on wzmocnienie roli lotnictwa w działaniach na korzyść armii, co miało się wyrażać pracą lotnictwa dla zapewnienia wywiadu i łączności. W oparciu o tak zarysowany plan, Sztab Generalny uznał, że potrzebny jest nowy rodzaj lotnictwa „lekkiego” (zwanego później „łącznikowym” lub „towarzyszącym”) przeznaczanego do bliskiego rozpoznania i łączności na polu walki oraz współpracy z artylerią i innymi rodzajami broni. Zakładano przy tym, że rozwój lotnictwa musi być ściśle związany z rozbudową własnego przemysłu lotniczego i realizowany w oparciu o rodzime konstrukcje samolotów.

Na podstawie ogólnych wytycznych planu Sztab Generalny określił warunki szczegółowe, jakie powinien spełniać samolot dla lotnictwa „lekkiego” i Departament IV Lotnictwa pod koniec 1926 r. ogłosił konkurs

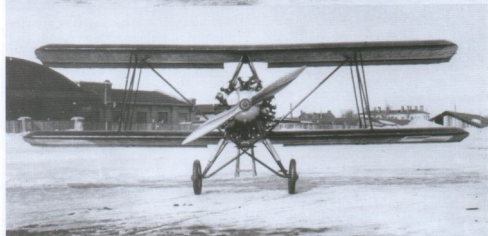
na projekt samolotu lekkiego (towarzyszącego). Miał on spełniać wiele wymagań, a najważniejsze to: mała prędkość lądowania, demontowane skrzydła, możliwość transportu za samochodem i doposażenia w radiostację i aparat fotograficzny. Określono też minimalne oczekiwania odnośnie osiągnięć, jakie miała posiadać nowa konstrukcja.

Do konkursu stanęli konstruktorzy z wszystkich trzech polskich wytwórni posiadających w tym czasie możliwość zaprojektowania i produkcji samolotu wojskowego. W Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS), inżynierowie Aleksander Grzędzielski i August Zdaniewski opracowali projekt nazwany PWS-7. Był to klasyczny dwupłat o konstrukcji drewnianej z osłoniętą kabiną obserwatora w formie osłonej galerii i napędzany silnikiem Wright Whirlwind JSB o mocy 220 KM.

Pierwszy prototyp PWS-7 wzbił się w powietrze w grudniu 1928 r., wykazując poprawne właściwości pilotażowe. Charakterystyczne dla samolotu było połączenie płatów stojakami usztywnionymi skośnymi za-

Poniżej: Pierwszy prototyp samolotu towarzyszącego PWS-7 na lotnisku przyfabrycznym Podlaskiej Wytwórni Samolotów, grudzień 1928 r. (arch. A. Morgala)





Powyżej: Dwa ujęcia drugiego prototypu PWS-5a w lutym 1929 r. Dokładnie widać zmiany konstrukcyjne wprowadzone w stosunku do pierwszego prototypu - krótsze łożo silnika i inny kształt steru kierunku. (arch. A. Morgala)

Poniżej: Gotowe samoloty seryjne PWS-5t2 na lotnisku w Białej Podlaskiej. Zwraca uwagę brak łożeń na dolnych płatach i powiększone oszklwienie kabiny obserwatora. (arch. A. Morgala)



strzałami z jednoczesną eliminacją ścięgien z drutu. Lotki na całej rozpiętości płatów służyły jednocześnie (przez opuszczanie za pomocą popychacza) jako klapy przy lądowaniu. W trakcie dalszych prób z prototypem zmieniono jego nazwę na PWS-5.

Drugi prototyp oznaczony PWS-5a został oblatany w lutym 1929 r. Wprowadzono w nim kilka drobnych zmian konstrukcyjnych. Te najbardziej widoczne to skrócone łożo silnika i zmieniony kształt steru kierunku przez dodanie odciążenia rogowego. W czerwcu tego roku samolot zaprezentowano opinii publicznej podczas Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu.

Osiągi obu prototypów znacznie odbiegały od przewidywanych w projekcie. Miały niedostateczny pułap i ciężar znacznie przekraczający zakładany. Okazały się one jednak do zaakceptowania przez władze wojskowe, które zamówiły serię pięciu płatowców. Samoloty seryjne otrzymały oznaczenie typu PWS-5t2 („1” - towarzyszący, „2” - dwumiejscowy) oraz numerację seryjną 51-3 do 51-7.

Seryjne samoloty przekazano odbiorcom latem 1929 r. Trafiły one do pułków lotniczych: 4. (Toruń, 43. ET) i 6. (Lwów, 63. ET). Wezłniej, celem przeprowadzenia eksploatacji próbnej, skierowano tam oba prototypy. W wyniku prób prototypów i zebranych doświadczeń, na maszynach seryjnych wprowadzono zmiany w konstrukcji. Zrezygnowano z łożeń na dolnych płatach i popychacz przesunięto do przodu. Celem zapewnienia lepszej widzialności z kabiny obserwatora zwiększono powierzchnię oszklwienia, a piastę śmigła osłonięto kołpakiem.

Jesienią 1929 r. przeprowadzono próby porównawcze z konkurencyjnym Lublinem R-X, a niedługo potem egzemplarz o numerze 51.5 poddano testom sprawności w locie w Instytucie Badań Technicznych

Lotnictwa (ITBL) w Warszawie. Wszystkie wyniki i analizy, włącznie z opinią pilota doświadczalnego ITBL płk Jerzego Kossovskiego, trafiły na biurko Departamentu Aeronautyki. Porównanie z konkurencyjnymi R-X i PZL L-2 wypadło na niekorzyść PWS-5t2. Rywalizujące konstrukcje okazały się nowocześniejsze i posiadające lepsze osiągi. Główne wady pokonanego to złe własności w locie ślizgowym, mały pulap i długi rozbieg, słaba widoczność z kabiny obserwatora. To wszystko dyskwalifikowało PWS-5t2 ze służby w charakterze samolotu łącznikowego.

Samoloty przez pewien czas pozostały jeszcze w 4. i 6. Pułku Lotniczym. Jeden był krótko używany przez pluton łącznikowy 2. PL, drugi przekazano do Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania (LSSiB) w Grudziądzu, gdzie był wykorzystywany do holowania rękawów strzelackich. Latem 1930 r. dwa PWS-5t2 z 43. ET deteszowano do Rzeszkiej Eskadry Lotniczej w Pińsku, gdzie operowały z lądowiska usytuowanego przy Mostach Wołańskich. W czasie krótkiego ich pobytu na Polesiu władze wojskowe przekonały się o małej przydatności samolotów z podwoziem kołowym do współpracy z okrętami Flotylli Pińskiej, gdzie w terenie bagnistym o wiele lepiej spisywały się amfibie.

Ostatnie czynne samoloty PWS-5t2 wycofano i skasowano przed końcem 1932 r. Choć nie należały do konstrukcji szczególnie udanych, dla wytwórnii w Białej Podlaskiej stał się symbolem. Był bowiem pierwszym budowanym seryjnie płatowcem i pozwolił rozwinąć skrzydła konstruktorom z PWS, co wkrótce wydało owoce w postaci prototypu samolotu szkolno-treningowego PWS-12, który zapoczątkował całą rodzinę doskonałych dwupłatów szkolnych budowanych dla wojska aż do 1939 r. w ilości ponad 400 sztuk.

KONSTRUKCJA

Jednosilnikowy, dwumiejscowy samolot tworzący konstrukcją drewnianą w układzie dwupłat.

Kadłub drewniany, kratownicowy, kryty sklejką. Łoże silnika i kadłub przed kabiną kryte blachą aluminiową. Kabina obserwatora oszklona z obrotnicą k.m. Wyposażenie dodatkowe: instalacja elektryczna, radiostacja, aparat fotograficzny, podchwytacz meldunków.

Platy o konstrukcji drewnianej kryte sklejką i płótnem, górne i dolne o tej samej rozpiętości. Usterzenie drewniane kryte płótnem.

Podwozie trójgoleniowe z amortyzacją olejowo-powietrzną. Płozą ogonową stalową amortyzowana.

Uzbrojenie: 1 k.m. 7,7 mm Lewis obserwatora na obrotnicy.

Silnik Wright Whirlwind J5B o mocy 220 KM, chłodzony powietrzem, gwiazdowy, dwięciocyklindrowy. Śmigło drewniane.

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość: 9,0 m, długość: 6,78 m, wysokość 2,9 m, powierzchnia nośna: 25 m², masa własna: 787 kg, masa całkowita: 1180 kg, prędkość maks.: 156 km/h, pulap: 2500 m, zasięg maks.: 550 km.

Wojciech Sankowski

Panu Andrzejowi Morgale dziękuję za udostępnienie fotografii do artykułu.

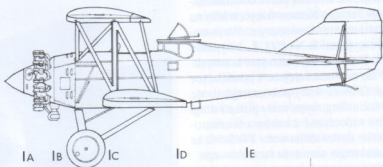
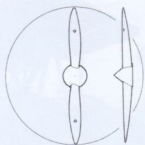


Powyżej: Seryjny PWS-5t2 dostarczony do 43. ET w Toruniu, 1929 r. (arch. W. Sankowski)
Poniżej: Eksploatacyjne próby porównawcze samolotów PWS-5t2 i Lublin R-X przeprowadzane na poligonie pod Toruniem podczas ćwiczeń jesienią 1929 r. (arch. W. Sankowski)



Powyżej: PWS-5t2 był przystosowany do podchwytывania meldunków. (arch. W. Sankowski)
Poniżej: Uszkodzony na Polesiu PWS-5t2 z 43. ET deteszowanej do REL. (arch. W. Sankowski)

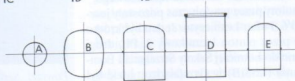




IA IB IC

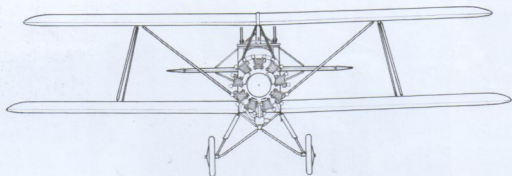
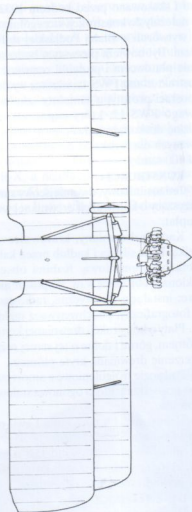
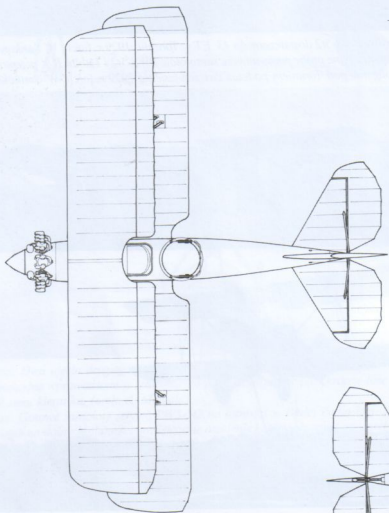
ID

IE



PWS-5t2 seryjny

Silnik Wright Whirlwind JSB 220 KM
rozpiętość - 9,00 m
długość - 6,78 m
wysokość - 2,90 m

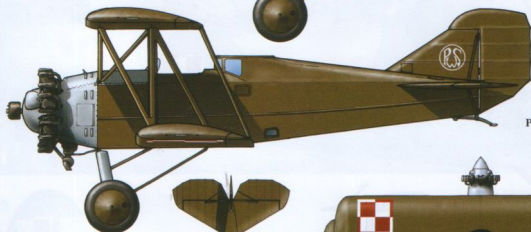


Skala 1/72

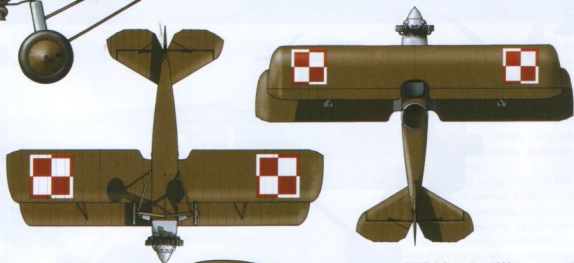
Rysował: Wojciech Sankowski



PWS-5 (ex PWS-7). Pierwszy prototyp, 1928 r.



PWS-5a. Drugi prototyp, 1929 r.



PWS-5t seryjny, 1929 r.
(powyżej w widoku z góry i z dołu)



Znak firmowy PWS montowany w formie plakietki na PWS-5t2.



PWS-5t2 „3” seryjny.
43. Eskadra Towarzysząca, 4. PL.
Deteszowany do REL w Pińsku, 1930 r.



PWS-14 „41”, Szkoła Podchorążych Lotnictwa, CWOL Dęblin.



PWS-14 nr 57-6 „53”, CWOL Dęblin.



PWS-16 nr 59-1 „07”, Szkoła Podchorążych Lotnictwa, CWOL Dęblin.



PWS-26 nr 81-2 „01”, Szkoła Podchorążych Lotnictwa, CWOL Dęblin.



PWS-26 „32”, Szkoła Podchorążych Lotnictwa, CWOL Dęblin.

Trzeci kolor PWSów

Godła i barwa na samolotach

część 22



Kilka lat temu na fotografię trzech samolotów szkolnych z CWOL w Dęblinie (zdz.1, arch. W. Sankowski) zwrócił moją uwagę kolega modelarz. Zapytał wtedy o kolor tych samolotów, bo jego zdaniem „są takie ani to *srebrne*, ani to *khaki*”. Odpowiedziałem wtedy, że skoro numery boczne mają białe, to są *khaki*, a dziwnie jasny odcień uzasadniłem wpływem oświetlenia słonecznego lub użytej do negatywu błony.

Dziś już wiem, że się myliłem. Był bowiem trzeci kolor PWSów - *kremowy*. O takiej barwie mówi wyraźnie instrukcja, wydana na początku lat 30-tych, nakazująca malowanie samolotów drugiej linii (w tym szkolnych) w kolorach *khaki*, *srebrnym* i *kremowym*. Potwierdza to relacja pilota szkolącego się w końcu lat 30-tych w CWOL, opublikowana w prasie lotniczej wiele lat temu.

A wszystko to potwierdza materiał fotograficzny. Na przykład znane zdjęcie samolotu PWS-14 (zdz. 2, arch. A. Morgała) o numerze bocznym „41”. Doskonale widać różnicę barw płatowca i płyty ustereżenia (*srebrno-błękitna*), na której namalowano godło dęblńskiej SPL. Kontrastu całości dopełnia *khaki* osłony szprych koła, zapożyczonego prawdopodobnie z innej maszyny.

Piękne ujęcie w locie PWS-16 nr 57-6 (zdz. 3, arch. A. Morgała) jest zarazem koronnym dowodem na istnienie barwy *kremowej*. Na płatowcu widać wyraźnie dwie różne barwy. Opuścił on wytwórnictwo w 1933 roku w malowaniu kremowym. Później, już po przekazaniu do CWOL w Dęblinie samolot doprowadzono do standardu *srebrnego*. Z niewyjaśnionych przyczyn grzbiet kadłuba pozostawiono w barwie *kremowej*. Istnieją inne fotografie szkolnych PWS-14 przemalowanych na *srebrno*, lecz ramy tego artykułu nie pozwalają na ich publikację. Ich istnienie pozwala jednak sądzić, że niedługo przed wojną starano się ograniczyć różnorodność barw samolotów w CWOL w Dęblinie do dwóch: *khaki* i *srebrnej*.

Najlepszą metodą na określenie dwóch różnych sposobów malowania samolotów jest porównanie ich fotografii (zdz. 4, arch. W. Sankowski). Dwa zdjęcia szkolnych PWS-26, wykonane w tej samej



konfiguracji i przy prawie identycznych warunkach oświetlenia - stałe zestawione obok siebie. Zdjęcie lewe wyraźnie pokazuje samolot w barwie *kremowej*. Nawet śmigło zostało tak pomalowane! Numer kodowy podskrzydłowy (widać fragment) biały, więc definitywnie można wykluczyć kolor *srebrny* płatowca. Na zdjęciu po prawej PWS-26 w kolorze *khaki*.

I jeszcze dwie fotografie *kremowych* PWS-26 (zdy. 5 i 6, arch. W. Sankowski) wykonane podczas lotów szkolnych w dęblńskiej szkole w drugiej połowie lat 30-tych. Maszyna o numerze bocznym „01” posiada ster kierunku w ciemnym kolorze i godło SPL.

Na koniec warto postawić pytanie: jaki „kolor” miał kolor *kremowy*? Niestety, nie zachowały się do dzisiaj samoloty tak malowane, a katalog próbek farb z tamtego okresu nie istnieje. Można tylko przypuszczać, że barwa *kremowa* miała ciemny odcień, skoro oznaczenia identyfikacyjne (numery boczne i kody podskrzydłowe) malowano w kolorze białym, tak aby kontrastowały z tłem. Zobaczymy, może z czasem i ta zagadka barw polskich skrzydeł się wyjaśni.

Wojciech Sankowski



Max Kowalewski

Lotnicy z eskadr wielkopolskich, oprócz chyba Wiktora Pniewskiego i Józefa Mańczaka, są niestety stosunkowo mało znani. Nie jest to sprawiedliwe, gdyż odegrali oni znaczącą rolę w czasie Powstania Wielkopolskiego, w obronie Lwowa, a przede wszystkim w trakcie wojny polsko-bolszewickiej 1919/20. Właśnie przeciwko eskadrom wielkopolskim, działającym na północnym odcinku frontu, zaangażowane były największe bolszewickie siły lotnicze w tej wojnie. I spotykały się one z nielicznymi, ale doskonale wyszkolonymi, doświadczonymi i zahartowa-

nymi w walkach powietrznych na wielu frontach Wielkiej Wojny, lotnikami byłej armii kajzerowskiej. Polakami z Pomorza i Wielkopolski. Jednym z tych znakomitych lotników był Maksymilian (Max) Kowalewski, późniejszy dowódca 12. Eskadry Wywiadowczej (1. Wielkopolskiej Eskadry Lotniczej).

Jego droga do lotnictwa była typowa w tamtych czasach. 30 sierpnia 1914 roku powołany został do wojska, do piechoty. Był na froncie przez ponad 2 lata, aż w październiku 1916 roku skierowano go do szkoły lotniczej „Geschwaderschule” we Freiburgu.

Wyszkolony na strzelca pokładowego Maksymilian Kowalewski w lutym 1917 roku otrzymał przydział na front zachodni, do stacjonującej na lotnisku Alicourt we Francji, pod dowództwem Hauptmanna Lauera 18. Eskadry Ochronnej (Schusta 18).

Zadaniem tego typu eskadr wyposażonych w samoloty klasy CL (Halberstadt CL-II, a potem Hannover CL-II) była ochrona własnych samolotów rozpoznawczych w trakcie lotów bojowych i zwalczanie wrogich samolotów rozpoznających wojska niemieckie.

Schusta 18 razem ze stacjonującą na tym samym lotnisku Eskadrą Rozpoznawczą FA(A) 272 wspierały działania 19. Inf. Div. (19. Dywizji Piechoty) należącej do 1. Armii.

W listopadzie 1917 Schusta 18 została przebazowana na lotnisko Grandlup, skąd współdziałając z FA(A) 265 wykonywała te same zadania, tyle że na rzecz jednostek 7. Armii. W marcu 1918 wraz ze zmianą zadań (ochronę własnych i zwalczanie wro-

gich samolotów) przejęły ostatecznie eskadry myśliwskie na samolotach jednomiejscowych - Jasta) Schusta 18 została przemianowana na Eskadrę Szturmową (Schusta 18).

W składzie Schusta 18 Unteroffizier Kowalewski latał do jesieni 1918 roku, we wrześniu otrzymał przeniesienie jako obserwator do Eskadry Rozpoznawczej 226s (FA(A) 226s), zresztą na tym samym odcinku frontu. Było to o tyle wyróżnienie, że stanowisko obserwatora wymagało znacznie większych kwalifikacji niż stanowisko strzel-

Poniżej: Mjr obs. Maksymilian Kowalewski. Zdjęcie z początku lat trzydziestych. (arch. W. Sankowski)



ca (np. w armii austro-węgierskiej obserwato-rem mógł być tylko oficer).

Kłeska Niemiec i zakończenie wojny w listopadzie 1918 roku spowodowały demobilizację jednostek lotniczych na froncie zachodnim i w grudniu Maksymilian Kowalewski wrócił do rodzinnego Chelma, które jeszcze znajdowało się w zaborze pruskim. Nie zabawił jednak długo w domu. Wydarzenia w Wielkopolsce spowodowały, że na początku maja 1919 przekroczył nielegalnie w okolicach Torunia linię rozejmową i po przybyciu do Poznania zgłosił się na Ławicy do lotnictwa. Jako doświadczony frontowy lotnik otrzymał przydział jako obserwator do dowodzonej przez por. Wiktora Pniewskiego 1. Wielkopolskiej Eskadry Lotniczej, która właśnie (na początku czerwca) wrocła z frontu w Galicji, gdzie brała udział w walkach z wojskami ukraińskimi.

Po odpochnięciu i uzupełnieniu sprzętu i personelu eskadra, a wraz z nią Maksymilian Kowalewski (awansowany dekretem Naczelnej Rady Ludowej do stopnia podporucznika), weszła w skład Frontu Wielkopolskiego. Przebazowana na lotnisko Wojnowice koło miejscowości Buk prowadziła działania rozpoznawcze kontrolując linię demarkacyjną między Wielkopolską, a Niemcami.

Kolejny rejon działań bojowych eskadry to, od 10 września 1919, Front Litewsko-Białoruski. Z lotniska w Bobrujsku załogi eskadry prowadziły rozpoznanie, a także loty szturmowe i bombardowanie wojsk bolszewickich i zajętych przez nie obiektów wojskowych i komunikacyjnych. Tutaj też 2 stycznia 1920 roku por. Kowalewski po raz pierwszy objął dowództwo eskadry zastępując chorego por. Wiktora Pniewskiego. To dowództwo trwało równo dwa miesiące, do 3 marca, kiedy to objął je kapitan pilot Władysław Jurgenson, były lotnik armii rosyjskiej, a potem Polskiej Armii we Francji gen. Hallera.

W tym też czasie nazwę eskadry zmieni-ono na 12. Eskadrę Wywiadowczą.

10 maja kapitan Jurgenson został ze- strzelony w trakcie lotu bojowego i wraz z obserwatorem, pchor. Dzieńgowskim wzię-ty przez bolszewików do niewoli. W tej sy- tuacji stanowisko dowódcy eskadry objął ponownie por. Kowalewski. Eskadrą dowo- dził znakomicie; tak w czasie odwrotu w lipcu jak i w czasie natarcia po sierpniowej bitwie pod Warszawą i w trakcie bitwy nad Niem- mem. Eskadra była zawsze gotowa do wy- konywania powierzonych zadań, nigdy nie doszło do utraty zdolności prowadzenia działań bojowych, co było udziałem wielu innych eskadr. Za tą działalność bojową ka- pitan Kowalewski został odznaczony Krzy- żem Walecznych i Orderem Virtuti Militari V klasy.

Wojna z bolszewikami zakończyła się w październiku 1920 roku. Kapitan Kowa- lewski dowodził 12. Eskadrą Wywiadowczą do lutego 1921 roku. W tym czasie lotnic- two polskie przechodziło na etapy pokojowe. Wiele zdekompletowanych eskadr łączono

ze sobą, tworzone nowe jednostki lotnicze. Między innymi do 14. Eskadry Wywiadow- czej pod dowództwem kpt. pil F. Wiedena dołączono resztki 21. Eskadry Niszczyciel- skiej. Razem z Ruchomym Parkiem Lotnic- zym utworzyły one VII Dywizjon Lotniczy pod dowództwem płk A. Serednickiego ulokowany na lotnisku w Grudziądzu. Kpt. Kowalewski objął stanowisko oficera tak- tycznego w tym dywizjonie.

Po utworzeniu pod koniec sierpnia 1921 roku 3. Pułku Lotniczego w Poznaniu już we wrześniu został do niego przeniesiony na stanowisko komendanta Oddziału Portu. Kolejne dowództwo, II Dywizjon Lotniczego w składzie 34. i 35. Eskadry Lotniczej w 3. PL objął mjr obs. Maksymilian Kowalewski w październiku 1924 roku. Funkcję tą, mimo wypadku pod Łodzią w trakcie lotu inspek- cyjnego w dniu 9 sierpnia 1927, pełnił do kwietnia 1929 roku. Wtedy to został prze- niesiony do 4. Pułku Lotniczego w Toruniu na stanowisko zastępcy dowódcy pułku.

Pogarszający się stan zdrowia, będący

między innymi efektem trudów wojennej służby, tak w trakcie I wojny światowej jak i wojny polsko-bolszewickiej, spowodował, że w lipcu 1932 roku został przeniesiony w stan spoczynku w stopniu majora.

Po raz drugi Maksymilian Kowalewski założył mundur pod koniec sierpnia 1939 ro- ku, zmobilizowany w obliczu zagrożenia wojną. Wyruszył na nią w składzie Pierwszej Kompanii Balonowej i wraz z nią dostał się 20 września koło Łowicza do niemieckiej niewoli.

Wieziony był w oflagach w Eichstadt i w Murnau. Po oswobodzeniu przez wojska amerykańskie wraca w styczniu 1946 roku do kraju.

Po przyjeździe do Bydgoszczy pracuje w różnych miejscowych zakładach pracy, nie związanych z lotnictwem, aż do cza- su przejścia na emeryturę w 1959 roku.

Major Maksymilian Kowalewski zmarł w Bydgoszczy 9 czerwca 1966 roku, w wieku 72 lat.

Jerzy Butkiewicz



Powyżej: Ppor. Maksymilian Kowalewski, obserwator 12. Eskadry Wywiadowczej, przed lotem bojowym. Bobrujsk, jesień 1919 r. (arch. W. Bączkowski)

Poniżej: Wizyta Francuzów na lotnisku 4. Pułku Lotniczego w Toruniu. Z prawej strony stoi mjr Kowalewski - zastępca dowódcy toruńskiego pułku. (arch. W. Sankowski)



Formacja GROT

Fotoreprtaż

W dniach od 30 sierpnia do 3 września na lotnisku w Mińsku Mazowieckim odbyło się zgrupowanie samolotów MiG-29 i Su-22, należących do Sił Powietrznych. Miało ono na celu trening oraz późniejszą prezentację formacji „Grot” w defiladzie powietrznej z okazji międzynarodowych pokazów lotniczych Air Show 2007 w Radomiu.

W czwartek 30 sierpnia nastąpiło przebazowanie 5 maszyn Su-22 z 8. elt z Mirosławca na lotnisko w Mińsku Mazowieckim. Wśród 4 maszyn bojowych znalazł się jeden dwumiejscowy samolot szkolno-bojowy. Pozostali uczestnicy lotniczego ugrupowania to maszyny 1. elt MiG-29, które na co dzień bazują w Mińsku Mazowieckim oraz samoloty F-16, które zarówno w ramach przygotowań, jak i samego przelotu nad Radomiem startowały z macierzystego lotniska w Krzesinach.

Po wylądowaniu, załogi bojowych Su udaly się do domu pilota, gdzie postawiono zadania na najbliższe trzy dni lotne. Założenia mówiły o wykonaniu w dniach 1 i 2 września przelotu 10 samolotów w szyku „Grot” nad lotniskiem 2. Ośrodka Szkolenia Lotniczego w Radomiu. Cała formacja składała się z 3 maszyn F-16, 3 maszyn MiG-29 oraz 4 samolotów Su-22, które miały zaprezentować się w przelocie na wysokości 600 metrów z prędkością 650 km/h.

W ramach przygotowań planowano początkowo dwa, a następnie z powodu stale pogarszających się warunków atmosferycznych jeden wylot treningowy w dniu 31 sierpnia. Na miejsce treningu „Grot” wyznaczono w pierwszej kolejności lotnisko Mińsk Mazowiecki, a następnie Radom. Piloci maszyn Su-22 i MiG-29 poszczególnych eskadr po ustawieniu samolotów na pasie startowym oczekiwali na przyłot w strefę lotniska 3 samolotów F-16, które po przejściu w osi pasa oczekiwaly na dołączenie do nich pozostałych uczestników ugrupowania. W tym samym czasie start wykonywały załogi MiGów i Su, które bezpośrednio po stracie z lotniska w Mińsku Mazowieckim kierowały się w wyznaczoną strefę spotkania z maszynami

F-16. Następnie formowano szyk i już jako całość w formie „Grot” wyznaczonym kursom skierowali się nad lotnisko w Radomiu. W drugim zaplanowanym wariantcie

trenowanym cała formacja przelatywała nad pasem startowym w Mińsku Mazowieckim. Po treningu piloci maszyn F-16 mieli skierować się na lotnisko w Krzesinach, a pozostali uczestnicy powracali do bazy w Mińsku Mazowieckim.

Niestety pogoda nie była łaskawa dla pilotów i w ostatnim dniu sierpnia sprawiła wiele problemów. Podstawa chmur nad lotniskiem wynosiła od 350 do 400 metrów, co całkowicie uniemożliwiło piątkowy trening. Wszyscy uczestnicy „Grot” musieli skorzystać z wniosków i uwag, jakie wypracowano dwa tygodnie wcześniej podczas podobnej prezentacji z okazji Święta Wojska Polskiego.

W pierwszym dniu pokazów, zgodnie z ustaleniami, całość sprzętu zgrupowanego na terenie bazy w Mińsku, biorącego udział w Air Show 2007, została przygotowana do wylotu na godzinę 12-tą w południe. Po odprawie piloci udali się do samolotów. Tego dnia pogoda była nieco łaskawsza i zarówno starty samolotów z lotniska w Mińsku Mazowieckim i Krzesinach odbyły się bez przeszkód, jak i formowanie całego ugrupo-



wania nie przysporzyło pilotom większych problemów.

Dokładnie o godzinie 12:35 nad radomskim lotniskiem pojawiła się formacja „Grot” złożona z wszystkich obecnie używanych typów samolotów bojowych w Polskich Siłach Powietrznych. Całe ugrupowanie na samolocie F-16 prowadził ppłk Dariusz Malinowski, dowódca 10. elt z Łasku. Kolejne dwa samoloty pilotowali przedstawiciele 3. elt i 6. elt z podpoznańskich Krzesin: mjr Cezary Wiśniewski i mjr Mariusz Pawelec. Następnymi maszynami w ugrupowaniu były MiG-29 z 1. elt, które prowadzili w dwumiejscowym samolocie szkolno-bojowym mjr Antoni Czerniec i kpt. Ościłowski. Na skrzydłach towarzyszyli mu por. Piotr Iwaszko oraz por. Grzegorz Czubski. Całe ugrupowanie zamykał klucz maszyn Su z 8. elt, pilotowany w składzie: mjr Grzegorz Julga, kpt. Robert Kur, por. Dominik Luczak oraz dwumiejscowy samolot ppłk Zdzisława Cieślaka i por. Artura Słoniowskiego.

Wszystkie samoloty biorące udział w przelocie krótko przed godziną 13-tą powróciły na lotnisko w Mińsku Mazowieckim, a 15 minut później maszyny F-16, wylądowały na macierzystym lotnisku pod Poznaniem.

Niestety do drugiego wylotu formacji nie doszło z powodu odwołania pokazów Air Show 2007. Powodem takiej decyzji była katastrofa, do jakiej doszło krótko po godzinie 16-ej nad lotniskiem w Radomiu. Podczas wykonywania manewru „Rozeta” doszło do zderzenia dwóch samolotów, w których zginęli Piotr Banachowicz oraz ppłk Lech Marchelewski.

*Tekst i zdjęcia: Adam Gołębek
Zdjęcie GROTa: Andrzej Krzewski
Barwny fotoreportaż na stronie 47*



OCALIĆ OD ZAPOMNIENIA - Oficerowie lwowskiego pułku 1932-34

W lotnictwie wojskowym II RP funkcjonował piękny zwyczaj w postaci obdarowania odchodzącego do rezerwy oficera pamiątkowym albumem z portretami jego kolegów z okresu służby. Nie zawsze jednak wykonawcy albumów troszczyli się o opatrzenie portretów stosownym podpisem. Tak też jest w wypadku zdjęć które dziś prezentujemy, pochodzących z albumu oficera 6. Pułku Lotniczego we Lwowie, wykonanymi w latach 1932-34. Jeśli ktoś z Czytelników potrafi coś o tych zdjęciach powiedzieć, prosimy o kontakt.



126



127



128



129



130



131



132



133



134



135



136



137

Modelarstwo



„Słowik” w skali 1:48

Samolot CWL „Słowik” był pierwszym samolotem zbudowanym od podstaw w niepodległej Rzeczypospolitej. Dwukrotnie nadszedła mnie myśl o budowie jego repliki. Pierwszy raz stało się to... blisko dziesięć lat temu, kiedy ukazała się publikacja firmy INTECH zatytułowana „80-lat Polskich Sił Powietrznych”. Integralną jej częścią był bogaty zestaw kalkomanii w skali 1:72, do wielu oryginalnych samolotów używanych w Polsce. Między innymi, do samolotu CWL 18.01 - zwanego również „Słowikiem”. Ten zgrabny przylodek nadano od nazwiska por. inż. Karola Słowika, który był inspiratorem przedsięwzięcia i wiodącym konstruktorem.

Autor publikacji sugerował budowę jego miniaturowy w oparciu o lewy model Hannovera Cl. III firmy Airfix w skali 1:72. Byłem o krok od jego budowy, kiedy... zmieniłem swoje upodobania i zacząłem preferować skalę 1:48. Tym sposobem „Słowik” nie doczekał się swojej miniaturowy. Drugi raz zapalałem chęcią budowy jego modelu, kiedy w „Lotnictwie z Szachownicą” nr 21 opublikowana została historia powstania „Słowika” oraz szczegółowy opis tragicznego finału jego oficjalnego oblotu. Artykuł zilustrowano szeregiem unikatowych fotografii. Całość dopełnia barwna sylwetka samolotu i reprodukcja fragmentu oryginalnego pokrycia konstrukcji.

Myśl przerodziła się w czyn. Postanowiłem zbudować „Słowika” opierając się o okazjonalnie dostępny na internetowych aukcjach model Hannovera Cl. IIIa, firmy EDUARD, w skali 1:48. Zestaw mówiąc delikatnie nie najlepszy, reprezentujący dawną jakość czeskiego producenta. Jest to konglomerat miernej klasy detali plastikowych wykonanych w technologii short-run, z blaszką fototrawioną i elementami z „białego metalu”.

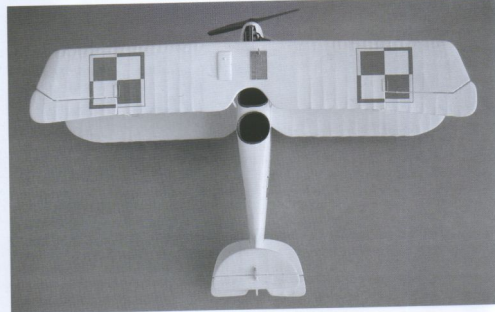
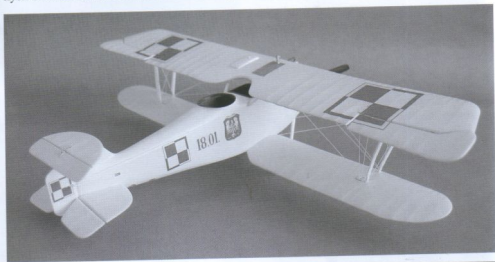
Model został poddany znacznym modyfikacjom. Dokonałem przebudowy przedniej części kadłuba i naniosłem nowe linie podziału blach okapotowania silnika. Zamiast silnika z zestawu zastosowałem żywiczną replikę silnika Austro Daimler firmy Karaya, którą uzupełniłem samodzielnie wykonanymi kolektorami wydechowymi. Szprychowe koła to połączenie gumowych oringów i tarcz

z zestawu fototrawionego firmy EDUARD. Po waloryzacji lewy model nabrał rumieńców i prezentuje się zupełnie dobrze. Najtrudniejszym etapem budowy było niewątpliwie samodzielne wykonanie kalkomanii. Od podstaw zostały wykonane szachownice, mające nietypowo wąskie obramowanie i cienkie, czerwone obwódki. Podobnie tarcza z orłem. Mogę zdradzić zastosowaną technologię druku. Najpierw wykonałem komputerowe matryce wszystkich potrzebnych elementów. Szachownice zostały nary-

sowane w programie graficznym, a pozostałe oznaczenia zeskanowane w dużej rozdzielczości z ilustracji w „Lotnictwie z Szachownicą”. Metodą prób i błędów dobrałem właściwe wymiary wydruku. Nadruk wykonałem na kolorowej drukarce laserowej, a jako podkładu użyłem specjalnego papieru do kalkomanii, produkcji amerykańskiej firmy BARE METAL FOIL Co. Taki papier, zarówno transparentny, jak i w kilku kolorach, można kupić bez problemu w sklepach internetowych. Należy jedynie zwrócić uwagę na dobranie odpowiedniego do posiadanego rodzaju drukarki. Wydrukowane elementy pokryłem preparatem „Decal Film” firmy MICROSCALE. Po wyschnięciu, wycięte kalkomanie nakłada się identycznie jak fabryczne. Podczas tego zabiegu warto wspomnieć się płynami zmiękczającymi np. Micro Set i Micro Soil, wspomnianej wytwórni MICROSCALE.

Opisana technologia pozwala na zrealizowanie niewykonalnych do tej pory modelarskich pragnień i uniezależnienie się od komercyjnych produktów producentów kalkomanii. Tym sposobem możemy wzbogacić nasze kolekcje o oryginalne modele, nawet takie, których jeszcze nikt przed nami nie zbudował. To doprawdy fascynująca możliwość. Zachęcam do drukarskiego eksperymentowania i życząc wielu niespotykanych replik w modelarskich kolekcjach.

Jarosław Magnuszewski



Z kabiny obserwatora



Awaria włoskiego AMXa

25 września w okolicach miejscowości Tasięń koło Czempinia awarii uległ włoski samolot typu AMX. Międzynarodowa załoga wyszła ze zdarzenia bez szwanku. Włoski samolot wystartował do lotu zaplanowanego o godzinie 10:35 z Lotniska Powidz. W drugiej kabine znajdował się polski pilot z 7. eskadry lotnictwa taktycznego, na co dzień latający na samolotach Su-22, por. Grzegorz Golas.



Krótko po godzinie jedenastej maszyna w składzie pary wykonywała lot w okolicach lotniska Krzesiny, kiedy będąc na wysokości 150 metrów włoski pilot został poinformowany przez prawego prowadzonego o plomieniu jaki zauważył za dyszą wylotową dwumiejscowego samolotu szkolno-bojowego. W tej samej chwili maszyna zaczęła tracić moc. Włoski pilot odruchowo zaczął zwiększać wysokość, aby przygotować się do ewentualnego opuszczenia samolotu. Po upływie kilkudziesięciu sekund maszyna stała się niestabilna i pilot uruchomił dźwignie kaptuły. Obaj piloci bezpiecznie opuścili uszkodzony samolot. Maszyna uderzyła w ziemię na terenach niezamieszkałych, ulegając całkowitemu zniszczeniu. Piloci po wylądowaniu na spadochronach zostali podjęci przez śmigłowce ratownictwa lądowego i po wstępnych oględzinach zostali przewiezieni na badania do poznańskiego szpitala.

Przeżył uszkodzenia zespołu napędowego AMXa było zassanie przelatującego ptaka do dyszy wlotowej samolotu. Zniszczone samolot należał do włoskiego kontyngentu lotniczego, który od 17 września 2007 r. przebywał w Powidzu na ćwiczeniach NATO pod kryptonimem „ITALIAN DANCER 2007”.

Adam Goląbek

Uratować Jaka

Czytelnicy i sympatycy „Lotnictwa z Sza-chowiczy” dobrze znają Jaka-11 (Avia C-11) z Krośnic, głównie dzięki stronie internetowej o pomnikach lotniczych.

W Polsce pozostało niewiele tych samolotów, nie lata żaden, a szkoda bo np. w Czechach podobny egzemplarz Avii C-11 jest jedną z „gwiazd” pokazów lotniczych.

Sędziwy Jak, już prawie pół wieku stoi na skwerze przed szpitalem. Pomimo że samolotem nie służy przebywanie na świeżym powietrzu, krośnicki Jak wciąż prezentuje się nieźle. Dobrze, że przetrwał na kłombie, po latach okazało się, że jest już tylko jednym z pięciu zachowanych Jaków na terenie Polski, że jest cennym zabytkiem i nie zostanie odesłany na złom.



Samolot jest własnością samorządu Dolnego Śląska, intencją władz jest uratowanie samolotu, a także pozostawienie go tu gdzie służył od lat - na Dolnym Śląsku. Przed sędziwym Jakiem otwiera się perspektywa remontu i przeniesienia w lepsze warunki, a może nawet (wzreszcie) pod dach. Rozpatrywana jest możliwość przeniesienia zabytku do Muzeum Karkonoskiego w Jeleniej Górze, gdzie znajduje się skansen militarny i gdzie samolot byłby eksponowany w odpowiednich warunkach. Jeśli tak się stanie, nie omieszkamy poinformować o tym czytelników.

Przemysław Pustowski

Orchard

Miłośnikom historii polskich skrzydeł nie trzeba wyjaśniać związków leżącej w Ruissip restauracji „Orchard” z położonym nieopodal lotniskiem w Northolt. To właśnie tam, po trudach dnia odregowywali swe stresy polscy myśliwcy. „Orchard” stał się nieod-

łącznym fragmentem ich codzienności. Był świadkiem radości i smutków. Tu cieszą się ze zwycięstw, tu wspomniano poległych kolegów. Brak tylko odpowiednich wpisów w log bookach Polaków...

Po latach powstała inicjatywa upamiętnienia tych pozasoborowych polsko-angielskich konseksji. Przed „Orchardem” stanęła replika Spitfire z inskrypcją przypominającą gościom restauracji ten mało znany element dziejów. Niestety pech przeladował fundatorów pomnika, który w wyniku kradzieży dwukrotnie stracił swą najistotniejszą część - owego Spitfire.

Wzreszcie po długich staraniach Petera Burke, przewodniczącego Fundacji „Orchard Spitfire Memorial” oraz zbieraniu dobrowolnych datków m.in. wśród gości restauracji, przed wejściem głównym stanął znów najbardziej znany brytyjski myśliwiec.

Ten model o rozpiętości skrzydeł 3 metrów różni się od swych poprzedników tym, że nawiązuje malowaniem do maszyny Jana Zumbacha z 303. DM (poprzednie repliki nie miały oznaczeń). Uroczystego odsłonięcia dokonano w niedzielę 30 września 2007 roku.



Oprócz organizacji kombatanckich polskich i angielskich pod pomnikiem znaleźli się przedstawiciele duchowieństwa, młodzi angielski kadeci. Pewien niemak pozostał jednak fakt, że strona polska zupełnie nie stanęła na wysokości zadania. Kwiaty, jakie znalazły się u stóp Spitfire zostały złożone tylko przez Anglików. A tyle mówi się o niewdzięczności naszych sojuszników sprzed sześćdziesięciu lat.

Wierzyć należy, że nowy Spitfire przetrwa próbę czasu.

Piotr Sikora



AEROKLUB ZIEMI LUBUSKIEJ 1957-2007

Wacław Hołysz
Wydawca: Aeroklub Ziemi Lubuskiej
Zielona Góra 2007

Pięćdziesiąte urodziny to zawsze doskonały moment na zrobienie czegoś co upamiętni półwiecze istnienia. Dostojny Jubilat, Aeroklub z Zielonej Góry, wydał na taką okazję piękną album fotograficzny dokumentujący jego dzieje i lotniczą działalność. Autorem większości zdjęć w nim zamieszczonych jest znany i wysoko ceniony fotograf lotniczy -

Wacław Hołysz. Związany z Aeroklubem Lubuskim od dni jego narodzin działał na kliszy fotograficznej z wrodzonym sobie talentem mistrza obronku, twórca po dniu, atmosferę lotniska Przylep. Na ponad trzytysiąc stron albumu zamieszczono niemal 1000 zdjęć - prawdziwy kalejdoskop zdarzeń na przestrzeni pięćdziesięciu lat. Wsyłek autora docenił wydawca i album ukazał się na doskonałym papierze i w pięknej oprawie. Osoby zainteresowane jego zakupem mogą skontaktować się z Aeroklubem Ziemi Lubuskiej w Zielonej Górze pod numerem tel. (068) 3213010.



ILE STARTÓW TYLE LĄDOWAŃ

Marian Nowotnik
Dom Wydawniczy Bellona
Warszawa 2007

Zawsze twierdziłem, że jak człowiek związany z lotniczą profesją, a w wypadku autora są to 44 lata spędzone w powietrzu (!), chwyci wzreszcie za pióro, to może wyjść z tego tylko coś dobrego. I tak też się stało za sprawą kapitana pilota Mariana Nowotnika, który zebrał swoje kolorowe i bogate lotnicze relacje w jeden tom i oddał pod ocenę czytelników.

Autor jest absolwentem Szkoły Orłąt z 1955 roku, pilotem samolotów szturmowych Il-10 i bombowców Il-28. Za celami swych wyjątkowych spędził 14 lat i rozpoczął pracę w PLL LOT. Latał po całym świecie z wojakami Antarktydy, wielokrotnie „Milioner powietrzny”. Po wycofaniu z eksploatacji samolotów Il-62, długo jeszcze jego doświadczenie wykorzystywały prywatne firmy przewozowe. A wszystko to za pomocą doskonałego warsztatu literackiego i z ogromną emocją autor opisał w swoim pamiętniku. Naprawdę warto go mieć!

Wojciech Sankowski

Formacja GROT

Reportaż na stronach 42-43.

Zdjęcia: A. Golałek



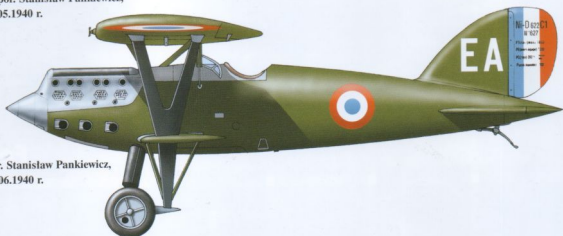
Fotoreportaż



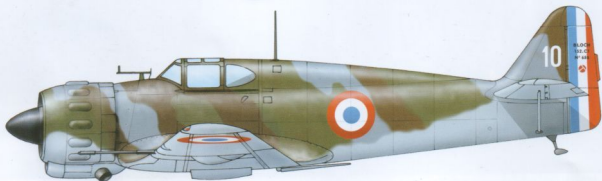
MIZGOJAN I LARCZYCKI cz. 2



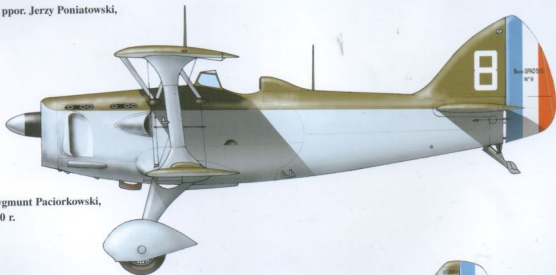
MS 406 C1 nr 937, pilot ppor. Stanisław Pankiewicz,
EAA 301 Chateaudun, 20.05.1940 r.



NID 622 nr 627, pilot ppor. Stanisław Pankiewicz,
EAA 301 Chateaudun, 10.06.1940 r.



Bloch MB 152 nr 688, pilot ppor. Jerzy Poniatowski,
GC II/10, 7.06.1940 r.



Spad 510 nr 9, pilot por. Zygmunt Paciorkowski,
CWL Lyon-Bron, 26.05.1940 r.

Caudron CR 714 „13”, pilot ppor. Czesław Głowczyński,
GC 1/145, 9.06.1940 r.



Rysował: Wojciech Sankowski