

LOTNICTWO Z SZACHOWNICĄ

ISSN 1643-5702

INDEKS 371777

Cena 13 zł
(stawka VAT 0%)

Nakład 2 000 egz.

30

Numer 5/2008
Listopad 2008

ILUSTROWANY MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW HISTORII LOTNICTWA POLSKIEGO



**Śmigłowce Wojsk Lądowych
Su-22 na Politechnice
Jumping - balon skoczek
Liberator KH 101
Loty których nie było
Albatrosy w Polsce
Zwycięstwo zasadzki z Dralewa
Eskadra z Malborka
Polacy we Frunze
Latawce zaporowe Bohatyrewa**



ISSN 1643-5702

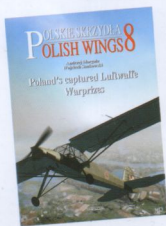


9 771643 570083

05

DEFILADA pokonana przez pogodę

Wszystko związane na ostatni guzik, natura jednak powiedziała ostatnie słowo. Czytaj na stronach 12-13. (zdj. M. Rusiecki)



POLSKIE SKRZYDŁA 8 Poland's captured Luftwaffe Warprizes

Andrzej Morgala
Wojciech Sankowski

Samoloty i szybowce Luftwaffe
przejęte po 1944 roku w Polsce
i używane w powojennym
lotnictwie polskim.

Format A4, 56 stron, liczne zdjęcia i
plansze kolorowe. Tekst w języku
angielskim. **Cena 35 zł.**

Szczegóły sprzedaży na stronie 46



ZAPOMNIANE HYDROPLANY Nad Bałtykiem i Polesiem 1924-1937

Andrzej Olejko

Monografia o wodnosamolotach Mor-
skiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku.
Format 23 x 18,5 cm, 250 stron, **Cena 49 zł.**



WITOLD URBANOWICZ - legenda polskich skrzydeł

Wojciech Krajewski

Książka o życiu i walce jednego
z najpóźniej znanych pilotów
myśliwskich PSP na Zachodzie.

Format 23 x 18,5 cm, 326 stron, **Cena 69 zł.**

NUMERY ARCHIWALNE



UWAGA! Numery 2, 6, 7, 8, 10, 11, 16, 17, 18, 19 magazynu
nie są już dostępne.

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

Podane ceny zawierają koszty przesyłki.

PIOTR GÓRKA GRAFIKI LOTNICZE



Piotr Górka jest jednym z najwybitniejszych artystów lotniczych w Polsce. Druki artystycznie będąc
reprodukcjami jego ówczesnych obrazów doskonale nadają się jako pamiątki dla sympatyków lotnictwa.
Wykonywane z najwyższą starannością, na specjalnych papierach graficznych, po opracowaniu
w pasie partii i tony stanowią kunszt artystyczny element wystroju wnętrza. Doskonale kore-
sponują z wnętrzem biura, gabloty i prywatnych salonów budując ich niepowtarzalny klimat.
Dodatkową wartością stanowią podpisane złocone repliki oryginalne przez autor polskiego lotnictwa
z okresu wojny. Wszystkie druki wykonywane są w limitowanych nakładach – maksymalnie 500
sztuk – w cenie do 400 złotych za jeden egzemplarz. Każda odbitka posiada swój indywidualny
numer w serii wpisany ręcznie na pasie partii okalającym reprodukcję.

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

LOTNICTWO z SZACHOWNICĄ

WYDAWNICTWO MAGAZYN WILKOWSKICH HISTORII LOTNICTWA POLSKIEGO

ISSN 1643-5702 INDEKS 371777

numer 30 (5/2008)

Listopad 2008

ukazuje się 4-6 razy w roku

Wydawca:



Redakcja, skład i lamowanie:
Wojciech Sankowski

Adres dla korespondencji:

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

e-mail: magazyn@sanko.wroclaw.pl

Materiały do numeru udostępnił:

Jerzy Ciupek, Wacław Hołyś,
Adam Gołąbek, Lucjan Lubas,
Łukasz Lydźba, Wit S. Młynarczyk,
Andrzej Morgala, Thomas Rajkowski,
Miłosz Rusiecki, Piotr Sikora,
Wojciech Zmysłony

Druk:

DELTA, Wrocław

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

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

Od numeru 11 cena 12 zł.

Od numeru 29 cena 13 zł.

(ceny zawierają koszty przesyłki)

Szczegóły na stronie 2.

WYDAWNICTWO SANKO

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

Na okładce: Mosquito z 307. Dywizjonu Myśliwskiego PSP w pełnym szyku.

Malował: Piotr Górka



Szanowni Czytelnicy,

Listopad zawsze był dla Polaków miesiącem szczególnym. To czas zadumy, kiedy odnajdujemy w pamięci portrety przodków i bliskich. To także miesiąc ważny w historii polskich skrzydeł. 90 lat temu, 5 listopada 1918 roku, z lwowskiej Lewandówki uniósł się w powietrze samolot i zaatakował pozycje ukraińskie. Pilotujący go Polacy zapisałi pierwsze wersy w WIELKIEJ KSIĘDZE POLSKIEGO LOTNICTWA. Kontynuacją były wspaniałe wyczyny naszych lotników w okresie międzywojennym oraz bohaterstwo i odwaga na frontach II wojny światowej. Dziś, w XXI wieku, kłamrę czasową tych wybitnych poczynań zamyka udział Polaków w misjach poza granicami kraju, ale zawsze dzieje się to pod znakiem biało-czerwonej szachownicy.

W tym numerze magazynu mocno eksponujemy tematykę związaną z pojawieniem się i służbą w Polsce śmigłowców. Zachęcamy do lektury dwóch artykułów, które przypominają nam o tym, że kiedyś byliśmy „śmigłowcową potęgą”. Prezentujemy też dość „egzotyczne” tematy i takim wydaje się być artykuł o jumpingach w Polsce. A jeśli ktoś nie wie, co to takiego, koniecznie musi przeczytać. Podobnie czerstą jak artykuł o latawcach. Kozarżarż nam się raczej z zabawą z młodością, a jednak i one znalazły zastosowanie w lotnictwie wojskowym.

W naszej ofercie książek znalazło się ostatnio sporo nowych pozycji. Warto do niej zajrzeć i wybrać coś dla siebie. Zapraszamy więc na zakupy. A że w tym roku ukazujemy się po raz ostatni, już teraz życzymy Wam Drodzy Czytelnicy - pogodnych i rodzinnych Świąt Bożego Narodzenia i Szczęśliwego Nowego Roku. Do zobaczenia w 2009!

Redakcja

SPIS TREŚCI:

Śmigłowiec w służbie Wojsk Lądowych - śmigłowcową potęgą, pierwsze 45 lat - str. 14-10

Su-22 na Politechnice - samolot z 7. elt dla wrocławskiej uczelni - str. 11

Defilada pokonana przez pogodę - wszystko przygotowane... dziś nie lecimy - str. 12-13

Frunce raz! - wspomnienia pilota ze szkolenia na śmigłowcach Mi-24 - str. 14-17

Loty których nie było - nieznaną kartą dziejów Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie, część 2 - str. 18-20

Liberator KH 101 - lotniczy epizod Powstania Warszawskiego - str. 20-21

Jumping - balon skoczek - jednoosobowy, najmniejszy z balonów - str. 22-24

Zwycięstwo zasadzki z Dralewa - myśliwcy z Lwowa we wrześniu 1939 - str. 25-27

Kapitan pilot Stanisław Pawłowski - z albumu lotnika - str. 28-29

Byłam WAAF-ką - nie tylko mężczyźni walczyli na wojnie - str. 30-32

Albatros B.II - pionierska konstrukcja z 1913 roku w Polsce - str. 33-37

Godła i barwa na samolotach - Albatrosy w cywilu - str. 38-40

Eskadra z Malborka - Fotoreportaż z wizyty na lotnisku - str. 41-42, 47

Latawce zaporow inż. Bohatyrewa - latawce kontra samolot - str. 42-43

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

W obiektywie historii

90 lat temu - 5 listopada 1918 roku - z lwowskiej lotniska Lewandówka wystartował samolot Brandenburg z polską załogą. Porucznicy Stefan Bastyr i Janusz Beaurain wykonali atak przeciwko Ukraińcom na stacji Persenkówka. Był to pierwszy w historii polskiego lotnictwa lot bojowy.



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



Śmigłowce w służbie Wojsk Lądowych Pierwsze 45 lat



Część I

W cieniu obchodów 90-lecia lotnictwa wojskowego minęła skromniejsza rocznica 45-lecia Lotnictwa Wojsk Lądowych - pierwszej formacji wyposażonej prawie wyłącznie w śmigłowce. Historię tego nowatorskiego rodzaju sił zbrojnych przybliży w zarysie niniejszy artykuł.

Związek lotnictwa wojskowego z siłami lądowymi jest tak stary jak... samo lotnictwo, a nawet od niego starszy. Na potrzeby armii wykorzystano bowiem najstarszą dostępną człowiekowi technikę lotu - aeronautykę. Od początku XIX wieku z balonów prowadzono rozpoznanie pozycji nieprzyjaciela, a później korygowano ogień artylerii. Tak samo wykorzystano pierwsze aeroplany. Idea samodzielnych wojsk lotniczych, realizujących odrębne zadania taktyczne, a i potem strategiczne, narodziła się dopiero po kilku latach i nie wszędzie znalazła uznanie. Także i w niepodległej Polsce zwyciężyła idea bezpośrednich związków pomiędzy jednostkami lotniczymi i poszczególnymi armiami. 65% sił lotniczych - włącznie z eskadrami myśliwskimi - oddano do dyspozycji dowódców armii. Najbardziej ściśle związki z naziemnymi kolegami utrzymywały tzw. jednostki towarzyszące (dywizyjny, eskadry i plutony), wyposażone w lekkie samoloty do zadań obserwacyjnych, rozpoznawczych i łącznikowych.

Polskie Siły Powietrzne w Wielkiej Brytanii odzwierciedlały nową dla Polaków brytyjską koncepcję samodzielnych sił lotniczych. Jednak i tam utworzono jednostki działające na potrzeby wojsk lądowych. Były

to 309. Dywizjon Współpracy z Wojskiem „Ziemi Czerwieskiej” (utworzony w 1940 r. i wyposażony początkowo w samoloty Westland Lysander) oraz 663. Lotniczy Dywizjon Artyleryjski (utworzony w II poł. 1944 r. na froncie włoskim). Ten ostatni realizował koncepcję tzw. Air Observation Posts (powietrznych posterunków obserwacyjnych), wyposażonych w lekkie samoloty klasy Grasshopper (British Taylorcraft Auster, Piper L-4, itp.) pilotowane przez specjalnie przeszkolonych specjalistów - artylerzystów. Ich chlubny dorobek uległ zaprzeczaniu wraz z rozwiązaniem Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie. Struktura lotnictwa wojskowego w Polsce po II wojnie światowej ukształtowała się pod przemożnym wpływem sowieckiej doktryny militarnej. Stąd tak charakterystyczny dla państw byłego Układu Warszawskiego podział na Wojska Obrony Powietrznej i Wojska Lotnicze. To ostatnie, mimo że stanowiło samodzielny rodzaj służby, wykonywało zadania na rzecz związków taktycznych sił lądowych. Odrębną strukturę stanowiło Lotnictwo Marynarki Wojennej.

Pierwsze kroki

Śmigłowce pojawił się w polskich siłach zbrojnych w połowie lat 50-tych. Początkowo były to lekkie śmigłowce sowieckie Mi-1, których licencyjną produkcję pod oznaczeniem SM-1 podjęto w WSK Świdnik na przełomie 1956 i 1957 roku. Pierwsze egzemplarze trafiły oczywiście do jednostki szkolnej - 23. eskadry w Dęblinie. W miarę jak przybywało sprzętu i wyszkolonego per-

sonelu, można było zasilić w nie inne jednostki i przystąpić do ich bardziej użytkowego wykorzystania.

W tych latach śmigłowce wojskowe były zazwyczaj doraźnie przystosowanymi wariantami maszyn cywilnych. Popularny po obu stronach „żelaznej kurtyny” żart głosił, że śmigłowce wojskowy różni się od swojego cywilnego kuzyna wyłącznie malowaniem na kolor zielony. W wojskowej służbie ówczesne wiroplaty wykonywały głównie zadania pomocnicze. Były to jednak zadania różnorodne, charakterystyczne dla potrzeb konkretnego rodzaju sił zbrojnych. Najszybciej rozwijały się one - tak ilościowo, jak i jakościowo - w Wojskach Lotniczych. Ten bowiem rodzaj wojsk był najściślej związany z działaniami jednostek lądowych. Początki były skromne - śmigłowcom przypisano przede wszystkim zadania łącznikowe (szybki przewóz osób, informacji - tj. meldunków oraz niewielkich ładunków) i sanitarne. Ilość niezbędnych do tych celów maszyn nie była znaczna, a śmigłowce były zorganizowane co najwyżej na sześćbł eskadr. Na dodatek tłokowe SM-y miały mało imponujące osiągi, co czyniło bardzo ryzykownym ich ewentualne użycie w strefie frontowej.

W 1958 r. pojawiły się Wojskach Lotniczych średnie transportowe Mi-4A, których osiągi pozwoliły na wzbogacenie zadań o misje transportowe i desantowe. W kategorii lekkiej pierwsze SM-1 zostały uzupełnione od 1960 r. przez czteromiccowe SM-1W, będące licencyjnymi odpowiedni-

kami zmodernizowanych Mi-1M. Wreszcie od 1961 r. weszły do służby polskie SM-2.

Równocześnie wiroplatom przypisano zadania wymagające obecności na pierwszej linii frontu - rozpoznanie i obserwację pola walki oraz korygowanie ognia artylerii. Realizujące te zadania ówczesne eskadry lotnictwa artyleryjskiego były wyposażone w samoloty Jak-11 oraz Il-10 (Avia B-33). Szybko okazało się jednak, że śmigłowce, wolniejsze, ale zwrotniejsze i przede wszystkim zdolne do zawisu, wypełniają te zadania o wiele lepiej. Nie do pominięcia była tu ich zdolność do operowania z doraźnie przygotowanych płaszczyzn, gdy samoloty „artyleryjskie” wymagały pełnowymiarowych lotnisk.

Nowość przyjmowała się powoli, ale nieuchronnie. Zapotrzebowanie na „usługi” wiroplatów stopniowo wzrastało do tego stopnia, że na początku lat 60-tych rozpoczęto formowanie pierwszego czysto śmigłowcowego pułku. Działo się to w okresie poważnych zmian organizacyjnych. W 1963 r. w strukturze Wojsk Lotniczych zostało utworzone Dowództwo Lotnictwa Operacyjnego. Nowa struktura miała być nadrzędna także dla nowych jednostek śmigłowcowych. Podlegał jej miały: powstały w pierwszym kwartale 1963 r. 47. pułk lotnictwa łącznikowo-sanitarnego z Modlina¹, pierwszy całkowicie wiroplatuwy 56. pułk śmigłowców w Inowrocławiu (lotnisko Łatkowo), klucz śmigłowców Brygad Rakiet Operacyjno-Taktycznych oraz 32. pułk rozpoznania artyleryjskiego z Sochaczewa, z jedną eskadrą wyposażoną wyłącznie w śmigłowce. Najbardziej nowatorską z wymienionych jednostek był 56. ps. Składał się on z pięciu eskadr, początkowo po cztery, a docelowo po dziewięć śmigłowców SM-1 i SM-2. Jej zadania zostały określone następująco:

- rozpoznanie, obserwacja i kontrola pola walki,
- dowodzenie i łączność,
- zadania łącznikowe,
- korygowanie ognia artylerii,
- transport,
- przewóz grup dywersyjno-rozpoznawczych,
- ewakuacja sanitarna i ratownictwo.

Pułk podlegał bezpośrednio Dowództwu Lotnictwa Operacyjnego, natomiast pod względem wykorzystania operacyjnego - szefostwu artylerii Wojska Polskiego. Operacyjnie przeznaczony był dla potrzeb dowódców artylerii dywizji. Choć nie używano wówczas jeszcze określenia „Lotnictwo Wojsk Lądowych”, to jednak właśnie od tamtej pory można mówić o początkach tej specyficznej formacji w Polsce. Wojskom naziemnym służyły też średnie śmigłowce transportowe Mi-4A, pozwalające na przeprowadzanie niewielkich desantów taktycznych.

W drugiej połowie lat 60-tych do służby weszły pierwsze śmigłowce o napędzie turbiniowym. Były to lekkie śmigłowce wielozadaniowe Mi-2, których licencyjna produkcja rozpoczęła się w Polsce oraz średnie transportowe Mi-8T. Te ostatnie



Powyżej: Klucz śmigłowców SM-1 i SM-1W (w głębi) z 47. pułku lotnictwa łącznikowo-sanitarnego w locie treningowym. (zdj. St. Syndoman)



Powyżej: SM-1 i SM-2 z 47. plł-s uczestniczą w akcji rozbijania zatorów lodowych pod Wyszogrodem w połowie lat sześćdziesiątych. (zdj. WAF)

Poniżej: Grupa Mi-4 z 37. eskadry podczas ćwiczebnego desantu taktycznego. (zdj. WAF)



wkrótce uzbrojono w cztery wyrzutnie niekierowanych rakiet S-5 kalibru 57 mm. Po raz pierwszy w Polsce śmigłowce mogły wykonywać zadania wsparcia ogniowego. Śmigłowce Mi-4 i Mi-8 dostosowano także do kładzenia pól minowych.

W 1968 r. sformowany został *49. pułk śmigłowców* w Pruszcze Gdańskim - od początku wyposażony w śmigłowce Mi-2. Wkrótce potem śmigłowce obydwu pułków weszły w skład zgrupowania polskiego kontyngentu w ramach sił Układu Warszawskie-

go interweniujących w Czechosłowacji. Ze względu na ograniczone zaufanie sowieckich dowódców do swoich sojuszników, polskie ugrupowanie śmigłowcowe przebazowało się na teren CSRS (lotnisko w Hradec Kralove) dopiero pod koniec sierpnia, pozostając tam aż do października. Wykonywano tam jednak wyłącznie zadania o charakterze pomocniczym.

Jednocześnie coraz częściej śmigłowce wojskowe pomagały ludności cywilnej. Szczególnie podczas klęsk żywiołowych

zaopatrywały odcięte od świata miejscowości, przewoziły chorych i likwidowały zatopy lodowe na rzekach przy pomocy ładunków wybuchowych. Przeprowadzono też pierwsze operacje dźwigowo-montażowe. Choć nieistotny z punktu widzenia zastosowania śmigłowców, jednak bardzo spektakularny i zauważalny dla ludzi niezwiązanych z lotnictwem, był udział „wiatraków” w tradycyjnych defiladach wojskowych.

Śmigłowcowa potęga

Początek lat 70-tych to okres dynamicznego rozwoju śmigłowców. W 1971 r. utworzony został *37. pułk śmigłowców transportowych* na lotnisku w Leżnicy Wielkiej koło Łęczycy, przejmując śmigłowce Mi-4A i Mi-8 z *37. eskadry śmigłowców transportowych* funkcjonującej w Inowrocławiu „u boku” *56. pśb.* Rosła produkcja śmigłowców Mi-2, które powoli zaczęły zastępować pocziwie „Smutki” (jak potocznie określano SM-y). Rozpoczęto prace nad wersjami specjalnymi - uzbrojonymi, rozpoznawczymi, dowódczymi, rozpoznania skażeń i zadymiającymi. Przeszedł czas na zmiany organizacyjne. W 1973 r. zostało utworzone Lotnictwo Wojsk Lądowych, a obydwa pułki - *49.* i *56.* przemianowano na *pułki LWL.* Nowa formacja nadal funkcjonowała w ramach Wojsk Lotniczych. Na najwyższym szczeblu w strukturze Dowództwa Wojsk Lotniczych istniało odpowiednie szefostwo LWL. Tak więc Wojska Lotnicze odpowiadały nie tylko koło szkolenie personelu (w tym także dla Lotnictwa Morskiego)², ale także za całą stronę logistyczną i nadzór nad bezpieczeństwem lotów. W rezultacie Wojska Lądowe otrzymywały do swojej dyspo-



Powyżej: Aż do początku lat osiemdziesiątych średnie śmigłowce transportowe Mi-4A pełniły służbę w *37. pułku śmigłowców transportowych.* (zdj. W. Hobs)l

Poniżej: Pułkownik Zofia Andrychowska prowadzi klucz śmigłowców Mi-8 nad Warszawą podczas defilady XXV-lecia PRL, 22 lipca 1969 r. (zdj. WAF via płk Z. Andrychowska)





zycji odpowiednio przygotowane jednostki lotnicze, troszcząc się tylko o jak najlepsze ich wykorzystanie w prowadzonych działaniach bojowych. Każdy z dwóch pułków działał na potrzeby jednego z Okręgów Wojskowych - Śląskiego lub Pomorskiego (Warszawski OW doraźnie „wypożyczał” śmigłowce z tych pułków). Ponadto funkcjonowały eskadry łącznikowo-transportowe oraz samodzielne klucze przy Brygadach Rakiet Operacyjno-Taktycznych.

Doktryna działań wojennych (a także scenariusze większych ćwiczeń) przewidywała, że pułki śmigłowców będą podporządkowane operacyjnie poszczególnym armiom (tj. przekształconym Okręgom Wojskowym). Zakładano też, że poszczególne eskadry tych pułków będą wykonywały zadania na rzecz konkretnych związków taktycznych i operacyjnych. Wykształcone podczas wielokrotnych ćwiczeń więzi pomiędzy poszczególnymi związkami Wojsk Lądowych, a „przypisanymi” do nich jednostkami śmigłowców były na ogół dobre, chociaż zdążyło się, że poszczególne eskadry czy klucze tkwiły bezczynnie przez kilka dni na poligonach, oczekując na postawienie im zadań. Wojska Lądowe opierały się jednak skutecznie jakimkolwiek próbom przeniesienia na nie chociaż części zadań logistycznych - nawet zaopatrywania działających na ich rzecz śmigłowców w środki materiałowe i techniczne podczas trwających ćwiczeń.

Natomiast pułk śmigłowców transportowych pozostawał w gestii dowódcy Wojsk Lądowych Frontu i wykonywał zadania (przewóz ładunków, żołnierzy, wysadzanie desantów taktycznych) na szczeblu armii.

Lata 70-te to okres bardzo dynamicznego rozwoju lotnictwa śmigłowcowego. Nie bez znaczenia był tu wpływ doświadczeń z kończącej się właśnie wojny na Półwyspie Indochińskim. W jednostkach wielokrotnie szkolili się obywatele państw trzecich - od pilotów sąsiedniej NRD po bardziej egzotycznych sojuszników ZSRS. Od 1973 r. 56. psb rozpoczął przebrabianie w śmigłowce Mi-2. Jeszcze pod koniec 1972 r. zaczę-

Powyżej: Pierwsze wojskowe Mi-2 podczas lotów treningowych w Modlinie. (zdj. WAF)
Poniżej z lewej: Od połowy lat siedemdziesiątych śmigłowce Mi-8T, a później także Mi-17 z 37. psb wykorzystywano do cywilnych operacji dźwigowo-montażowych, jak np. w elektrociepłowni Toruń-Grębów w 1993 r. (zdj. M. Rusiecki)
Poniżej z prawej: Transportowe Mi-8T okazywały się niezastąpione dla ratowania ludzi i dobytku podczas klęsk żywiołowych. (zdj. WAF)



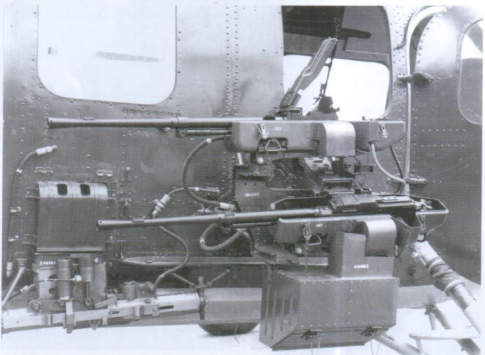
to wprowadzać do służby liniowej wersje tych maszyn uzbrojone w poczwórne km-y 7,62 mm (Mi-2US) lub w wyrzutnie npr-ów S-5 (Mi-2URN), a dwa lata później - także w ppk 9M14M „Malutka” (Mi-2URP). Zadania łączności i dowodzenia z powodzeniem wypełniały tzw. PED-y lub PPD (Powietrzne Elementy Dowodzenia / Powietrzne Punkty Dowodzenia) na bazie odpowiednio wyposażonych w elektroniczne środki łączności śmigłowców Mi-2 i Mi-8. Podczas ćwiczeń „Tarcza 76” Lotnictwo Wojsk Lądowych zademonstrowało pełnię możliwości śmigłowców na polu walki. Rok później podczas praktycznej części konferencji szkoleniowej pilotów śmigłowców sił zbrojnych państw Układu Warszawskiego „Biedrusko 77” polski 49. psb uzyskał lepsze wyniki strzelania niż gwardyjski pułk sowiecki wyposażony w najnowsze wówczas (i ściśle tajne) Mi-24D. Jeśli już o rywaliza-



cji mowa, to warto wspomnieć o rozgrywanych od 1971 r. Centralnych Zawodach Rozpoznania Powietrznego Sił Zbrojnych (w których była przewidziana odrębna kategoria śmigłowców) czy krajowych zawodach śmigłowcowych. Od 1979 r. polscy piloci wojskowi - obok swoich cywilnych kolegów - zaczęli także startować w Śmigłowcowych Mistrzostwach Świata FAI. Doświadczeni lotnicy LWL brali udział w wyprawach naukowych na Antarktydę. Całkowicie nową kartę zapisały załogi z Łęczycy, które od początku lat 70-tych rozpoczęły operacje dźwigowe na rzecz przedsiębiorstw cywilnych, początkowo przy użyciu śmigłowców Mi-4, a wkrótce potem - Mi-8. Chociaż od roku 1973 przybyła im konkurencja w postaci przedsiębiorstwa „Instal”, to jednak śmigłowce z biało-czerwonymi szachownicami często pojawiały się nad placami budów.



Powyżej: W pierwszej połowie lat siedemdziesiątych do służby wprowadzono uzbrojone wersje Mi-2URN z wyrzutniami rakiet niekierowanych. (zdj. M. Rusiecki)
 Poniżej: W próbach była też wersja Mi-2US wyłącznie z uzbrojeniem strzelckim, ale ostatecznie nie znalazła ona szerszego zastosowania. (arch. M. Rusiecki)



„Wiatraki” do boju.

Pod koniec lat 70-tych sytuacja w LWL zaczęła się komplikować. Z jednej strony trwały prace nad nowymi systemami uzbrojenia dla śmigłowców Mi-2: kpr powietrze - powietrze „Strzala” 2M (system „Gad”) oraz urządzeniami do minowania narzutowego „Platan”. Przygotowywano się do wprowadzenia do służby jakościowo nowych Mi-24. Z drugiej strony trzeba było wycofać przestarzałe i nieekonomiczne SM-y, wykrywały się też transportowe Mi-4. Zapotrzebowanie na działania wiroplatów systematycznie wzrastało, a samych śmigłowców nie przybywało. Trudna sytuacja ekonomiczna kraju odbijała się także na wyposażeniu Sił Zbrojnych. W 1978 r. wybrane załogi (10 pilotów i 24 techników) przeszkoliły się na śmigłowcach szturmowych Mi-24D w Centrum Doskonalenia Kadry

Lotniczych we Frunze (ówczesna Kirgiska SRR). Pierwsze cztery śmigłowce tego typu przyleciały na lotnisko pod Łęczycą. Weszły one na stan tymczasowego klucza śmigłowców szturmowych utworzonego w ramach 37. pśt. Docelowo ich miejscem stacjonowania stał się 49. pułk śmigłowców bojowych, ale w bazie w Pruszczu Gdańskim pojawiły się dopiero w grudniu 1981 r. Ogółem zakupiono 16 maszyn tego typu, z których ostatnie dostarczono w lipcu 1985 r. Ich wprowadzenie do służby jakościowo podniosło zdolności LWL do wykonywania zadań bojowych.

Poziom wyszkolenia polskich lotników i techników budził wówczas uznanie w całym Układzie Warszawskim. Swoistym potwierdzeniem tego było rozpoczęcie w 1979 r. programu znanego pod kryptonimem Wielka Usługa Eksportowa. Na mocy

umowy z rządem Libii na terytorium tego kraju rozpoczęły działalność polskie szkoły śmigłowcowe - oficerska w Misuracie i chorażych w Bombach, gdzie polscy instruktorzy przygotowywali kadry młodych pilotów śmigłowcowych zarówno dla sił zbrojnych tego kraju, jak i innych państw arabskich i afrykańskich o prosowieckiej orientacji. Szkoły były wyposażone w śmigłowce Mi-2B (specjalna wersja zoptymalizowana do wymogów afrykańskiego użytkownika). Choć całe przedsięwzięcie (trwające do 1985 r.) było formalnie cywilne i prowadzone pod szyldem WSK Świdnik, to jednak znaczącą część personelu stanowili piloci i technicy Lotnictwa Wojsk Lądowych.

Powróćmy jednak do roku 1981, który zaznaczył się głęboką bliźną w historii całego kraju. Jeszcze w sierpniu świętowano udział lotników LWL w IV Śmigłowcowych Mistrzostwach Świata rozegranych w Piotrkowie Trybunalskim (załoga: st. chor. pil. Artur Szarawara i st. chor. nawig. Henryk Moryc z 56. pśw) zajęła w nich czwarte miejsce). W grudniu wprowadzenie stanu wojennego postawiło całe siły zbrojne w obliczu nowych, nie zawsze jednoznacznych moralnie zadań. Jednak pierwszym wyzwaniem, jakim musieli stawić czoła, była niezwykle sroga zima oraz powódź w rejonie Włocławka i Plocka. Pracy starczyło dla wszystkich - od lekkich Mi-2 do najcięższych „instalowskich” Mi-6. Przewożono zaopatrzenie, ewakuowano całe wioski, transportowano chorych i medykamenty. Wykonywano też bardziej „bojowe” zadania, wysadzając w powietrze zatony lodowe, lub bombardując je klasycznymi bombami burzącymi, zrzuconymi przez śmigłowce Mi-24D.

Meandry polityki nie oszczędziły także lotników. Część odeszła ze służby, inni borykali się z dylematami moralnymi. Dwóch pilotów z 49. pśb podjęło najbardziej desperacką decyzję - 8 lutego 1983 r. na śmigłowcu Mi-2 przelecieli do Szwecji. Nie aspirując do jakiegokolwiek moralnej oceny tego kroku trzeba podkreślić, że lot ten, wykonany w niezwykle trudnych warunkach atmosferycznych, na granicy maksymalnego zasięgu śmigłowca, był godnym podziwu wyczynem nawigacyjnym.

W tym samym okresie miały też miejsce zmiany organizacji. Pułki w Pruszczu Gdańskim i Inowrocławiu przekształcono w pułki śmigłowców bojowych (odpowiednio w grudniu 1981 i w kwietniu 1982 r.), co bardziej odpowiadało ich przeznaczeniu. W strukturze tego pierwszego została równocześnie włączona eskadra śmigłowców Mi-24D, stacjonująca dotychczas w Łęczycy. Zadania tych jednostek obejmowały: bezpośrednie wsparcie wojsk lądowych na polu walki, stawianie narzutowych zapór minowych, prowadzenie rozpoznania, poprawianie ognia artylerii, zabezpieczenie dowodzenia wojsk lądowych oraz zadania transportowe i łącznikowe. Z pułków odeszły na złomowiska i do muzeów ostatnie SM-y, a wkrótce potem także Mi-4A.



W tym samym okresie Lotnictwo Wojsk Lądowych po raz drugi zaznaczyło swoją obecność na kontynencie afrykańskim. Inne było nie tylko miejsce, ale także cel akcji. Łęczyckie „ósemki” wzięły udział w międzynarodowej operacji humanitarnej w ogarniętej klęską głodu Etiopii. Trzy polskie śmigłowce oraz grupa ponad dwudziestu lotników i techników przybyły na miejsce tragedii w styczniu 1985 r. Załogi operowały w wyjątkowo trudnym górzystym terenie, dostarczając żywność i pomoc medyczną do izolowanych wiosek niedostępnych inną drogą. Eskadra pozostała w Etiopii ponad dwa lata (z tym, że personel zmieniał się co sześć miesięcy), spędzając w powietrzu ponad 5 000 godzin, przewożąc około 9 000 ton ładunków i około 6 000 pasażerów.

W 1985 r. do 37. psł trafiły pierwsze Mi-17. Niestety, pogarszająca się sytuacja ekonomiczna kraju uniemożliwiła daleko idącą modernizację parku śmigłowców średnich. Sytuacja nie poprawiło przejęcie w tym samym roku od przedsiębiorstwa „Instal” trzech ciężkich Mi-6A. Już wcześniej, gdy były jeszcze maszynami cywilnymi, wykorzystywano je do różnych, niejednokrotnie bardzo interesujących zadań wojskowych. Przeprowadzano np. próby przenoszenia w pełni gotowych do lotu, zatankowanych i uzbrojonych samolotów myśliwskich z ukrytych schronów na polowe pasy startowe. Przesztarzałe i paliwożerne giganty były jednak mało ekonomiczne i ich eksploatację zakończono na początku lat 90-tych³.

Udało się natomiast zrealizować kolejny etap zakupu nowych śmigłowców szturmowych - w 1986 roku 3. eskadrę 56. psb przebrzono w 16 śmigłowców Mi-24W. W pułkach pojawiły się też wersje Mi-2URP-G uzbrojone w ppk „Malutka” i kpr „Strzala” oraz minujące „Platany”.

Powyżej: Wprowadzenie do służby wyspecjalizowanych śmigłowców szturmowych Mi-24D stanowiących dla LWL istotny skok jakościowy. (zdj. M. Rusiecki)



Powyżej: Udział Mi-8T w międzynarodowej misji humanitarnej w Etiopii w latach 1985-86 przyniósł polskim załogom uznanie całej światowej społeczności. (zdj. WAF)

Poniżej: Epoka „wagi ciężkiej” trwała w LWL niewiele ponad 5 lat, jednak eksploatacja trzech przejętych z „Instalu” Mi-6 pozwoliła na zebranie cennych doświadczeń. (zdj. M. Rusiecki)





Powyżej: Wśród specjalistycznych wersji śmigłowca Mi-2 była m.in. odmiana „Hekla” z systemem WDW-80 do stawiania zastłon dymnych. (zdj. WAF)



Powyżej: Załogi LWL (tu z 56. pól) reprezentowały Polskę podczas IV Śmigłowcowych Mistrzostw Świata w Piotrkowie Trybunalskim w sierpniu 1981 r. (zdj. W. Hołyst)

Poniżej: Dostawa śmigłowców Mi-24W do 56. pśb w połowie lat osiemdziesiątych była ostatnim wzmocnieniem LWL przed gruntownymi zmianami dekadę później. (zdj. M. Rusiecki)



Czas przemian

Jednak atmosfera odrębnego wpłynęła także na jednostki LWL. Ratyfikowane europejskie układy rozbrojeniowe CFE przyznały Polsce prawo do posiadania 130 śmigłowców szturmowych (uderzeniowych). Niewłaściwa interpretacja postanowień traktatu (za szturmowy uznano każdy śmigłowiec zdolny do przenoszenia uzbrojenia) spowodowała, że u schyłku dekadę do magazynów powędrowały już niezbyt nowoczesne systemy uzbrojenia śmigłowców Mi-2. W zamian część maszyn przebrojono w system minowania narzutowego „Platan”, nie objęty ograniczeniami traktatowymi. Podobnie zdemontowano wyrzutnie npr-ów z Mi-8 i Mi-17. Jednocześnie, wraz ze zmianami ustrojowymi przyszedł czas na większą otwartość jednostek. Ujawniono nazwy pulków, a śmigłowce i ich załogi już od drugiej połowy lat 60-tych brały udział w otwartych pokazach lotniczych. W 1991 r. w 56. pśb został utworzony pierwszy pokazowy zespół na pięciu śmigłowcach Mi-24W, działający przez kolejne pięć lat.

Równocześnie nastąpiły istotne zmiany strukturalne. Odstąpiono od typowo sowieckiej koncepcji dualistycznego podziału jednostek lotniczych, łącząc w lipcu 1990 r. Dowództwo Wojsk Lotniczych i Dowództwo Wojsk Obrony Powietrznej Kraju w jedno DWLiOP. Obydwad pułki śmigłowców bojowych oraz pułk śmigłowców transportowych weszły w skład 4. Korpusu Lotniczego w Poznaniu.

W ramach redukcji liczebności Wojsk Lotniczych zlikwidowano samodzielne klucze śmigłowców działające na potrzeby brygad raketowych, a także ograniczono liczbę eskadr łącznikowych, wycofując je ze struktur Lotnictwa Wojsk Lądowych. Prawidłowa interpretacja postanowień układów CFE pozwoliła na przywrócenie w 1993 r. systemów uzbrojenia na śmigłowcach Mi-2 i Mi-8/17. Choć część tych systemów (w szczególności ppk „Malutka”) już wówczas nie spełniała wymogów współczesnego pola walki, to jednak umożliwiła podtrzymanie nawyków pilotów i operatorów.

Milosz Rusiecki
Kontiniec części I.

Przypisy

¹ 47. pils powstał w styczniu 1963 r. na bazie 27. SES i EL z 36. SSPL na lotnisku w Modlinie. Na wyposażeniu miał samoloty i śmigłowce An-2, Jak-12M, SM-1, SM-2, Mi-4. Blisko dekadę później stał się kuznią polskich kadr wiroplatowych, a swój byt - już jako 47. szkolny pułk śmigłowców w Nowym Mieście n/Pilica zakończył w 1999 r. Jego ciekawa historia, jakkolwiek styczna z dziejami LWLąd, pozostaje jednak w znacznej części poza tematem niniejszego opracowania.

² Rozwiązanie to zasługuje na pozytywną ocenę, szczególnie pod względem ekonomii i ujednolicenia procedur. Warto zauważyć, że niektórym państwom NATO wypracowanie podobnego systemu zajęło kolejne 20 lat.

³ Jakkolwiek ostatni lot wojskowego Mi-6A miał miejsce w dniu 24 kwietnia 1992 r. i zakończył się przekazaniem śmigłowca do prywatnej kolekcji lotniczej na lotnisku Łódź Lublinek, to jednak faktycznie lotów na tym typie zaprzestano w Łęczycy już blisko dwa lata wcześniej.

10 sierpnia br. przechodnie spieszący dokądś ulicą Janiszewskiego, w obrębę kampusu akademickiego Politechniki Wrocławskiej, przecierali oczy z niedowierzaniem. Na przyuczelnianym parkingu, świecącym latem pustkami, najspokojniej w świecie stał potężny odrzutowiec z namalowanymi biało-czerwonymi szachownicami. Niesamowitego wrażenia nie psuł nawet brak zdemontowanych końcówek skrzydeł ani zabezpieczające samolot w różnych miejscach osłony i blokady...

Samolot ten – Su-22M4 – jest nowym nabytkiem Zakładu Inżynierii Lotniczej Wydziału Mechaniczno-Energetycznego PW. Dotychczas służył w 7. eskadrze lotnictwa taktycznego w Świdwinie („8104”), od teraz będzie pomocą dydaktyczną dla wrocławskich studentów inżynierii lotniczej. Tym cenniejszą, że w samolocie sprawne są wszystkie instalacje.

Na Politechnikę Su-22 trafił w nocy 9 sierpnia. Transport trwał parę dni (samolot jechał drogami na własnym podwoziu) i mimo „przygody” po drodze (samolot zsunął się do przydrożnego rowu) szczęśliwie dotarł na miejsce przeznaczenia. Początkowo postawiony został przy bramie przed budynkiem D-1. Spore rozmiary (szerokość) maszyny spowodowały, że nie mieszcząc się w bramie, musiała zostać za pomocą dźwigu przeniesiona ponad płotem – pod czujnym okiem pracowników Zakładu stała na parkingu kilkadziesiąt godzin. Obecnie samolot znajduje się na dziedzińcu budynku D-1. Po zamontowaniu w nim na powrót końcówek skrzydeł prezentuje się znów w pełnej krasie.

Poza konstrukcją Suchoja Politechnika jest także w posiadaniu śmigłowca Mi-2Ch („7839”), należącego niegdyś do 3. eskadry lotnictwa transportowo-łącznikowego (stacjonującej na Strachowicach we Wrocławiu) oraz odrzutowej TS-11 „Iskry” („1709”) z 10. eskadry lotnictwa taktycznego w Łasku (jednostka używała „Iskier” do końca 2006 r. – obecnie jest przeszkalana na amerykańskie F-16). Wszystkie trzy maszyny znajdują się obok siebie. Można je obejrzeć od strony ul. Janiszewskiego bądź z górnych pięter budynku D-1 przez okno. Co jakiś czas samoloty są pokazywane publicznie pasjonatom lotnictwa – ostatnio taka okazja była 23 września br. podczas XI Dolnośląskiego Festiwalu Nauki.

Jest nadzieja, że w przyszłym roku do trzech statków powietrznych Politechniki dołączy czwarty, jeszcze bardziej imponujący... Trzymajmy więc kciuki, by wszystko się powiodło!

Tekst i zdjęcia: Wojciech Zmysłony



DEFILADA

pokonana przez pogodę



W tym roku już po raz drugi kulminacją uroczystości Święta Wojska Polskiego była defilada Sił Zbrojnych w centrum Warszawy. Obok pododdziałów pieszych (w tym sojusznicznych), pojazdów i grup rekonstrukcyjno – historycznych nad Traktem Królewskim miały przelecieć także samoloty i śmigłowce wszystkich trzech rodzajów lotnictwa wojskowego. Przygotowanie tej złożonej operacji rozpoczęło się wiele tygodni wcześniej. Ostatecznie zaplanowano udział 12 śmigłowców i 28 samolotów. Wykonaniem zadania zajął się trzynastoosobowy zespół organizacyjny, 82 osoby personelu latającego oraz liczny zespół inżynierów, techników i służb zabezpieczenia lotów.

Jakkolwiek część elementów defilady mogła być przećwiczona przez poszczególne jednostki w ich macierzystych bazach, to jednak zgranie całego przelotu wymagało spotkania wszystkich jego uczestników. Najtrudniejsze było staranne dopasowanie prędkości lotu kolejnych ugrupowań tak, by nie naruszając zasad bezpieczeństwa pokazać publiczności płynnie poruszający się potok statków powietrznych. Dlatego kilka dni przed terminem uroczystości, w poniedziałek 11 sierpnia w 23. bazie lotniczej w Mińsku Mazowieckim rozpoczęło się zgrupowanie, którego celem było przeprowadzenie treningu zgrzywającego załóg. Jedyne „Jastrzębie” przylatywały ze swojego gniazda na Krzesinach. W dniach 12 i 13 sierpnia poszczególne zespoły ćwiczyły nad lotniskiem w Mińsku Mazowieckim. Ugrupowania wykonywały trzy do czterech przelotów w osi pasa, skrupulatnie filmowane i obserwowane przez koordynatorów na ziemi. Na bieżący korygowano niedokładności. Pogoda jakby dopasowała się do wymagań, „przygotowując” na wtorek wariant słoneczny, natomiast w środę utrudniając zadanie przy pomocy chmur i wiatru. W czwartek przyszedł czas na próbę generalną – przelot całego ugru-



powania w czasie rzeczywistym nad Warszawą. Tym razem stołeczne niebo powitało lotników błękitem, z rzadka udekorowanym bielą cirrusów. Tuż przed godziną 15.00 od północnego wschodu, od strony Żerania nadleciała czwórka „Biało – czerwonych Iskier”, rozwijając nad Alejami Ujazdowskimi wstęgę z dymów w barwach narodowych. Za nimi podążyły cztery F-16 „Jastrząb” w szyku romb (diament), poprzedzając imponujący grot złożony z trzech F-16, trzech Mi-9 i czterech Su-22. Po chwili nad Wisłą i śródmieściem można było podziwiać precyzyjny klucz transportowców, prowadzony przez An-26, któremu po bokach towarzyszyły dwie CASY-295. Trochę wolniej nad trasę defilady nadciągnęły śmigłowce. Obchodzące w tym roku swoje 45-lecie Lotnictwo Wojsk Lądowych musiało wystawić nieco skromniejszą reprezentację. Treba było zrezygnować z przygotowywanych do misji w Afganistanie i Czadzie bojowych Mi-24 i transportowych Mi-8/17. Za to po raz pierwszy od ponad trzydziestu lat na warszawskim niebie pokazały się niezastąpione Mi-2, za którymi podążyły „kawaleryjskie” W-3W. Część wiroplataw zamykał precyzyjny romb śmigłowców Lotnictwa Marynarki Wojennej, który reprezentował podstawowe zadania formacji: ratownictwo (W-3RM, Mi-14PS), zwalczanie okrętów podwodnych (Mi-14PL) i działania pokładowe we współpracy z własnymi okrętami (SH-2G). Chwila przerwy, aby śmigłowce zdążyły osiągnąć punkt końcowy trasy i nad miasto nadlatuje siedem „Orlików” uformowanych w szyk strzały. Białymi smugami dymów na błękitnym niebie zamykają paradę Lotnictwa Wojskowego w jubileuszowym roku 90-lecia.

Wszystko było zapięte na przysłowiu – ostatni guzik, ale ostatnie słowo po raz kolejny należało do natury. Deszczowy front zaatakował już w nocy. Meteorolodzy budzili wprawdzie nadzieję nadejściem strefy rozpożożeń, ale rano trudno było uwierzyć w te prognozy. Telewizyjne obrazy uroczystości dosłownie tonących w strugach ulewy zniechęcały. A jednak około południa deszcz najpierw zelżał, a potem ustał. Pasjonaci lotnictwa zajęli stanowiska wzdłuż trasy przelotu. Niestety – gdy w Warszawie naziemny rzut defilady szedł Alejami w pierwszych promieniach słońca, furia frontu skupiła się nad mińskim lotniskiem. Widzialność spadła poniżej wszelkich minimum, pas startowy pokryła warstwa wody. W tej sytuacji dowództwo podjęło jedyną możliwą decyzję o odwołaniu części lotniczej.

Dziś, gdy rozmaite środowiska toczą dyskusję o potrzebie takich defilad we współczesnej rzeczywistości, gdy nawet w jednostkach lotniczych rozważa się, czy nie lepiej było przeznaczyć czas, paliwo i sprzęt na szkolenie młodych lotników, ja wciąż uważam, że warto było. I wszystkim uczestnikom defilady dziękuję.

Tekst i zdjęcie: Miłosz Rusiecki



Zespół Organizacyjny defilady:

plk pil. Adam Cebula, mjr pil. Grzegorz Gubała, ppłk pil. Alfred Lendzion, mjr pil. Piotr Kowalski, kmr por. pil. Tomasz Pęczerszewski, plk pil. Adam Ziółkowski, plk Piotr Krzemiński, mjr Adam Kugler, plk Krystian Lauks, ppłk pil. Dariusz Mikołajczyk, plk pil. Maciej Trełka, ppłk Dariusz Zablocki, plk Bogusław Parr.

Lotnicy biorący udział w defiladzie:

Lotnictwo Wojsk Lądowych

kpt. Paweł Peterwas, por. Waldemar Pawłowski, por. Paweł Domagalski, ppor. Daniel Karczewski, por. Mateusz Nimiec, ppor. Bartłomiej Książek, por. Dariusz Jankowski, por. Sylwester Mikaniuk, kpt. Maciej Szymański, kpt. Dariusz Kurantowicz, por. Fryderyk Jurzykowski, kpt. Maciej Jaskóld, kpt. Marcin Gwiazdowski, kpt. Michał Łukaszk, kpt. Marcin Sieradzki, kpt. Waldemar Orliński, por. Piotr Smolarek, chor. szt. Robert Kotyński, kpt. Krzysztof Bochniak, kpt. Adam Pojawa, kpt. Arkadiusz Kozłowski, kmr ppor. Wiesław Roman, ml. chor. Marek Sosnowski, kpt. Zbigniew Januszkiewicz, por. Mariusz grudzień, chor. Paweł Gomółka, chor. Grzegorz Konopka, kpt. Dariusz Sionkowski, ppor. Jerzy Tatuśko, chor. Marek Walasik, bosm. Adam Tęperski, chor. szt. Witold Strzelecki.

Sily Powietrzne

ppłk Jerzy Leń, mjr Jacek Jaworek, por. Mirosław Kopeć, kpt. Tomasz Czerwiński, mjr Mariusz Szymła, kpt. Paweł Wichowicz, kpt. Dariusz Stachurski, kpt. Dariusz Sarnecki, por. Michał Chmara, kpt. Krzysztof Kidacki, por. Adam Ginalski, kpt. Piotr Jabłoński, mjr Zbigniew Kosterna, por. Michał Anielać, kpt. Dariusz Stańczyk, kpt. Olgierd Szerzmsin, por. Michał Czerwiec, ppłk Dariusz Malinowski, mjr Ireneusz Nowak, kpt. Marcin Modrzewski, kpt. Przemysław Struj, kpt. Łukasz Piątek, plk Rościślaw stepaniuk, ppłk Cezary Wiśniewski, mjr Mariusz Pawelec, mjr Rafał Zdanecki, kpt. Mariusz Stasiak, kpt. Adam Kalinowski, kpt. Piotr Próchniak, kpt. Radosław Leszczyk, por. Robert Kaczor, por. Antoni Słonowski, por. Rajmund Kowalczyk, por. Daniel Stacharski, ppłk Robert Kozak, kpt. Piotr Iwaszko, por. Grzegorz Czubyk, kpt. Cezary Lesiński, por. Michał Popławski, kpt. Zbigniew Rosół, kpt. Jacek Pachytel, kpt. Janusz Nowak, chor. Mariusz Świąteczak, chor. Andrzej Kwiecień, por. Edward Laszczak, ppor. Paulina Szkudlarz, por. Jan Romanek, por. Dominik Klodziński, chor. Krzysztof Skibiński, chor. Marcin Kamiński.



Frunze raz!



Lotnicze wspomnienia



Podczas lotów w dniu 23 października 1985 r. na lotnisku 56. pułku śmigłowców bojowych w Inowrocławiu, wraz z innymi dowódcami eskadry zostałem wezwany przez dowódcę pułku do jego gabinetu znajdującego się w domu pilota. Otrzymałmiś bardzo nietypowe zadanie. Mielimy oto, bez wzajemnych konsultacji, przedstawić własne propozycje, co do personalnego układu kłuczka dowództwa eskadry szturmowej na śmigłowcach Mi-24. Ze zdziwieniem wypełnialiśmy polecenie dowódcy. Po zakończeniu lotach ponownie zostaliśmy wezwani celem przedstawienia swoich rozmyślań w tym względzie. Po ich pobieżnym przeglądzie, usłyszeliśmy, że są one zbieżne z jego zamysłem i wymienili nazwiska pilotów, którzy mieli stawić się w sztabie pułku w godzinach wieczornych w ubiorach cywilnych.

Polecenie takie oprócz mnie otrzymało siedmiu pilotów z eskadry szturmowych na śmigłowcach Mi-2. Byli wśród nich: kpt. pil. Zbigniew Rakoczy, kpt. pil. Sławomir Wroński, kpt. pil. Andrzej Pakuza, kpt. pil. Mirosław Bedziński, kpt. pil. Ryszard Majewski, por. pil. Edward Dębski i ppor. pil. Mirosław Mocek. Oprócz pilotów, wyznaczono również najlepszych specjalistów służby inżynieryjno-lotniczej, którzy tak jak piloci, mieli odbyć przeszkolenie specjalistyczne na nowy sprzęt, o którym mówilo się głośno w pułku już od dawna.

Na czele grupy kadry inżynieryjno-lotniczej 56. pśb był mjr mgr inż. Józef Grzybowski, a wśród pozostałej kadry był m.in. kpt. mgr inż. Krzysztof Wasilewski, mój późniejszy zastępca ds. inż.-lot. w eskadrze Mi-24W. W tej grupie nie zabrakło również specjalistów z Dowództwa Wojsk Lotniczych jak również z Ośrodków Szkoleniowych (Zamość), przygotowujących specjalistów do obsługi tego sprzętu.

O wyznaczonej godzinie wszyscy wymienieni stawiliśmy się w sztabie, gdzie oprócz dowództwa pułku czekał na nas oficer ka-

drowy. Przedstawił on nam wnioski paszportowe do wypełnienia. Miało to oznaczać wprost, że zostaliśmy wyznaczeni do przeszkolenia na nowy typ śmigłowca szturmowego w dalekiej Kirgizji. Nasze zdziwienie było ogromne. Wynikało ono z faktu, że dużo wcześniej zupełnie inna grupa pilotów była typowana na takie przeszkolenie. Ponaglani przez kadrowego, z trudem uporaliśmy się z wypełnianiem wniosków, na które czekał już wyznaczony podoficer, który miał je następnego dnia przewieźć do Warszawy. Do kompletu brakowało jedynie zdjęć, ale z tym poradził sobie dowódca plutonu fotograficznego. Tego wieczora długo dyskutowaliśmy w gronie pilotów o emocjach upływającego dnia. Wyłot do Kirgizji miał nastąpić za dwa dni...

I tak wczesnym rankiem 25 października cała grupa wyruszyła z Inowrocławia na poznańską Ławicę, skąd mieliśmy odlecieć do dalekiej Azji. W każdym z nas kotlowało się wiele pytań i wątpliwości. Wiedzieliśmy

jedynie gdzie, w jakim składzie i na jaki czas. Czy na pewno? Tam na miejscu okazało się, że nie wiedzieliśmy prawie nic. Kiedy samolot transportowy An-26 startował z poznańskiego lotniska wiedzieliśmy tylko kto jest na jego pokładzie. A byli na nim prawie wszyscy, którzy byli brani pod uwagę. Niestety z naszego, pułkowego grona, ubyto dwóch ludzi. Nie polecał z nami kpt. Z. Rakoczy z powodów rodzinnych oraz chor. Tyma, na którego wyjazd nie zgodzili się służby specjalne. W związku z tym, że grupa była liczebnie ściśle określona, w krótkim czasie dolecieli zmiennicy. Za kpt. pil. Z. Rakoczego dotarł por. pil. Andrzej Godlewski, a za chor. Tymę - chor. Mieczysław Koszczewski.

Po upływie doby od startu z Ławicy, o godzinie 15.00 miejscowego czasu samolot dotknął kołami pasa startowego lotniska Manas. Potwornie zmęczeni, ale szczęśliwi, że ten wyyczerpujący lot mamy już za sobą, wsiadaliśmy do pojazdu, który miał nas dowieźć do hotelu na terenie Centrum Doskonalenia Kadr Lotniczych we Frunze. Według informacji przekazanych nam przez przelozonych, mieliśmy przed sobą dwumiesięczny pobyt na azjatyckiej ziemi, który pozwolił nam opanować nowy sprzęt, o którym tak naprawdę nie jeszcze nie wiedzieliśmy. Mówilo się, że ma to być Mi-25, czyli udoskonalona wersja Mi-24, nie posiadająca, jak mówili wtajemniczeni, kabiny bagażowej. Czyli że wszecm miał maszyną szturmową, zbudowaną przez Rosjan na bazie doświadczeń afgańskich. Byliśmy pod ogromnym wrażeniem czekających nas wyzwania. Na razie mieliśmy czas na to by przed poniedziałkiem porządnie wypocząć. A w poniedziałek właśnie niespodzianka.

- *Witamy was na trzymiesięcznym kursie przeszkoleniowym na śmigłowcach Mi-25 - oznajmił dowódca pułku szkolnego plk Pańko.*

Dużo czasu potrzebował nasz dowódca plk pil. dypl. Roman Włodarczyk by wylumaczyć, że z wielu powodów jest to nierrealne. Po pierwsze to przelozeni wystali nas na kurs dwumiesięczny. Po drugie - paszporty mamy właśnie tylko do końca roku. O zezwo-

Ponizej: Śmigłowiec Mi-24D na terenie Centrum Doskonalenia Kadr Lotniczych we Frunze sfotografowany w 1978 r. Grupa polskich pilotów szkółką się we Frunze w 1985 r. otrzymała od dyspozycji nowszą wersję tej maszyny - Mi-24W. (zdj. via Internet)



leniu na noszenie munduru za granicą, wygasające 31 grudnia nie wspominając. W odpowiedzi usłyszeliśmy, że najkrótszy turnus szkoleniowy na opanowanie nowego typu śmigłowca to właśnie 3 miesiące. Ale to nie wszystkie niespodzianki na ten dzień. Jakież było zaskoczenie Rosjan, kiedy dowiedzieli się, że typem podstawowym dla nas wszystkich jest nasz stary przyjaciel Mi-2. Wszystkie dotychczasowe grupy przyszkolane na różne wersje Mi-24 jako ty podstawowy miały Mi-8. Jednak informacja o średnim nalocie na Mi-2 oscylującym w pobliżu 2000 godzin nieco uspokoiła nastroje. Największym jednak zaskoczeniem dla obu stron, było pytanie o to, którzy piloci z grupy mają być szkoleni jako dowódcy załóg, a którzy jako operatorzy. Oficerowie z Dowództwa Wojsk Lotniczych stali bezradni, kiedy nasz wzrok pomarzerował w ich stronę. Nasz dowódca, by nie zaoznaczyć sytuacji, stwierdził, że celowo zostali do przeszkolenia wytypowani sami oficerowie, a podziału dokonamy tu na miejscu. I tak też się stało, jako że zdecydować, którzy z tu obecnych wrócą do kraju jako dowódcy załóg, a którzy jako piloci-operatorzy? Zdecydowały w ostateczności względy, których my wówczas nie znaleźliśmy, a znane były dowództwu naszego pułku. Zapewne jeszcze przed wyjazdem było ustalone, kto z nas jakie będzie piastował stanowisko w nowo powstającej eskadrze szturmowej. To tam w dalekiej Kirgizji zapadła decyzja, choć nie została nam ona oficjalnie przekazana. Do szkolenia w charakterze dowódców załóg, oprócz dowódcy pułku plk. R. Włodarczyka i inspektora DWL ppłk. Czesława Opoki wyznaczeni zostali: kpt. W. Młynarczyk, kpt. S. Wroński i ppor. M. Mocalek. Do szkolenia z kabiny pilota-operatora pozostali, czyli: kpt. M. Bedliński, kpt. A. Pakuza, kpt. R. Majewski, por. E. Dębski i por. A. Godlewski.

Następnego dnia rozpoczęły się intensywne zajęcia mające za cel zgłębienie wiedzy niezbędnej do tego, by po zdanych egzaminach zająć miejsce w kabine szturmu maszyny Mi-25. To niespotykane u nas oznaczenie śmigłowca wprowadziło nas wszystkich w błąd. Rosjanie używali go w odniesieniu do wszystkich wersji Mi-24 wysyłanych na eksport. W rzeczywistości były to te same Mi-24 w różnych wersjach i odmianach. Dla nas przeznaczona została wersja Mi-24W, tzw. „Weszka”, którą rzeczywiście zbudowano na bazie afgańskich doświadczeń. Była to ulepszona wersja znanej już w Polsce od 1978 r. wersji D, eksploatowanej początkowo w 37. pśt, a później w 49. pśb. Nasza „Weszka” różniła się od „Deszki” przede wszystkim uzbrojeniem i nieco zmodyfikowanymi silnikami. Dotychczas do napędu tych maszyn stosowano 2 silniki TW3-117, a dla wersji „W” przewidziano mocniejsze o 25 KM silniki TW3-117W. No i dla nas rzecz najistotniejsza, że był to w dalszym ciągu śmigłowiec posiadający kabinę pasażersko-ladunkową, która mogła tak jak i poprzednie wersje, zabrać na pokład 8 pasażerów, 6 z nich mogło prowadzić ostrzał celów na-

ziemnych z posiadanych na własnym uzbrojeniu karabinków AKM.

Początkowe zajęcia teoretyczne w grupie pilotów prowadzone były w dziesięcioosobowej grupie. Z chwilą jednak, gdy zakres wymaganej wiedzy dla dowódców załóg i operatorów, zaczął się różnić, na zajęciach zrealizowaliśmy się w pięciuosobowych grupkach. Do każdej grupy przydzielany był tłumacz, jednak dzięki dość dobrze opanowanej znajomości języka rosyjskiego i znakomitej współpracy w grupie w trakcie zajęć nigdy na zajęciach nie korzystaliśmy z jego usług.

Po pierwszych kilku dniach spędzonych w szkolnej ławce przyszło nam po raz pierwszy udać się na przyszkolne lotnisko. Wrażenie było ogromne. Na stoisku usytuowanym w bezpośrednim sąsiedztwie hangaru urzędowym kilkadziesiąt maszyn Mi-24 ustawionych równiutko jedna obok drugiej. Z pozoru wszystkie wydawały się jednakowe. Jednak po krótkiej chwili zaczęliśmy powoli rozpoznawać te bliżej nam znane. Stały wśród nich Mi-24D, będące na naszym uzbrojeniu. Był

też archaiczne niemal Mi-24A, czyli pierwsza wersja bojowa tego śmigłowca, posiadająca wiele ze swojego poprzednika, jakim był Mi-8. To na bazie tego właśnie śmigłowca transportowego Rosjanie rozpoczęli historię radzieckich śmigłowców szturmowych. Obok tych znanych nam wersji stało jeszcze kilka, których rozszyfrowanie stwarzało nam niemałe problemy. Dzięki pomocy naszych wykładowców, dowiedzieliśmy się, że oto na tym jednym stoisku stoi kilka wersji znanego nam już Mi-24. Wśród nich była np. wersja Mi-24P, posiadająca działko GSz-23L zabudowane na bocznej burcie, zamiast czterolufowego KM zabudowywanego w przedniej, ruchomej części kadłuba. Inna wersja to Mi-24Ch, czyli wersja przeznaczona do prowadzenia rozpoznania chemicznego. Były też Mi-24U, czyli tzw. „szparki” posiadające w dolnej kabine kompletny układ sterowania i oprzyrządowania jak każdy inny statek powietrzny, określanymi mianem „szkolnego”. Były też znane nam poczwice Mi-8 i Mi-17 – wersja bojowa tych poprzednich.



Powyżej: Dzień lotny w Centrum. Flagi na masztach. Można rozpocząć szkolenie.



Powyżej: Grupa trzech polskich pilotów i ich instruktor kpt. pil. Walentin Nikulin.

Poniżej: Polacy pozują na tle imponującego malowidła w Centrum. Od lewej: kpt. pil. Ryszard Majewski, kpt. pil. Andrzej Pakuza, ppor. pil. Mirosław Mocalek, kpt. pil. Mirosław Bedliński oraz autor wspomnień.





Powyżej: Polacy i Rosjanie pozują do pamiątkowej fotografii przed portem lotniczym w Centrum. Poniżej: Zakończenie kursu. W pierwszym rzędzie w środku plk pil. R. Włodarczyk. Z jego prawej strony dowódca pułku szkolnego plk pil. Pańko.



Nasza uwaga skupiona była na maszynach wersji Mi-24W, na których za kilka tygodni mieliśmy rozpocząć praktyczne szkolenie w powietrzu. Stały w zwartym szyku w wyznaczonym sektorze stoiska. Stanowiły jako całość wyposażenie jednej z eskadr pułku. Druga z nich wyposażona była w starszą wersję Mi-24D, natomiast trzecia eskadra latała na tzw. latających tramwajach, czyli najstarszym typie Mi-24 w wersji A.

Po zapoznaniu się z „naszym” śmigłowcem, ze zdwojoną energią wchłaniałiśmy kolejne porcje materiału dotyczącego nowinek technicznych nowego dla nas sprzętu. Istotne w czasie zajęć teoretycznych było to, że wiele zagadnień było przez wykładowców pomijanych. Chodziło o zagadnienia, które my jako piloci znaliśmy od początku swych kontaktów z lotnictwem. Np. nie omawiano z nami szczegółów dotyczących wielu przyrządów pokładowych z tego powodu, że dla przykładu: zasada działania i budowa predkościomierza US 450 zabudowanego w kabine Mi-24W niczym, oprócz zakresu pomiarowego nie różniła się od podobnego US 250 znajdującego się na tablicy przyrządów

Mi-2. Podobnie było z innymi problemami technicznymi, których zasady działania były nam już wcześniej znane. Ograniczano się jedynie do podania nam istotnych różnic, a szczególny nacisk kładziono na problemy, z którymi przyszło się nam spotkać po raz pierwszy. Dotyczyło to głównie zespołu napędowego, znacznej części osprzętu lotniczego, który w porównaniu z Mi-2 jest o wiele bogatszy, no i oczywiście całego uzbrojenia lotniczego, które stanowiło chyba najistotniejszą część tej teorii.

Zaznaczyć tu należy, że po kilku dniach od naszego pierwszego spotkania z dowódcą pułku, uzyskaliśmy informacje, że jest możliwe skrócenie naszego pobytu do 2 miesięcy. Z zastrzeżeniem, że nie będą dla nas organizowane żadne wycieczki. W rzeczywistości jednak na początku grudnia zorganizowano nam wyjazd w kierunku Alma Aty, gdzie obejrzelśmy pozostałości po średnio-wiecznym mieście w postaci baszty zwanej Baszta Burana ze zdobieniami w postaci swastyk. Jest to jedyny zabytek kultury materialnej Kirgizji. Jediną zatem atrakcją dla nas wszystkich były częste pobytu na publi-

skim Osskim bazarze, którego atmosfera zbliżona do arabskiego suku zrobiła na nas wszystkich chyba najwięk sze wrażenie.

Tak więc nasz pobyt ma się ograniczyć tylko do zrealizowania planowanych zadań, a obejmowały one oprócz zajęć dydaktycznych przede wszystkim praktyczne opanowanie techniki pilotowania śmigłowca Mi-24W, łącznie z zastosowaniem bojowym na poligonie. Przeznaczono na to dla każdego z dowódców załóg 15 godzin lotu, a dla operatorów - 5 godzin. W tak krótkim czasie mieliśmy opanować podstawowe umiejętności pilotażowe oraz uzyskać uprawnienia w działaniach ogniowych z użyciem podstawowego uzbrojenia w postaci rakiet niekierowanych S-5 i karabinu maszynowego 12,7 mm.

Na kolejnym spotkaniu, nasz dowódca zapytał, czy możliwe byłoby w ramach dostępnego limitu godzin, choćby zademonstrowanie możliwości tych maszyn, czyli wykonanie lotów na tzw. pilotaż. Ze względu na bardzo ograniczone możliwości czasowe ten element zaprezentowano nam w czasie planowanych dla nas samodzielnych lotów do strefy pilotażu. W miejsce pilota-operatora wsiadł instruktor, który po wykonaniu przez nas wymaganej programem szkolenia ilości figur pilotażu podstawowego, demonstrował nam elementy wyższego pilotażu (górkę, nurkowania, zwroty bojowe, zakręty na górze, powroty na górze, itp.). Podobnie przychylni byli Rosjanie w kwestii dotyczącej uprawnień instruktorskich. Podobnie jak z pilotażem, kilka ostatnich lotów treningowych wykonywaliśmy z dolnej kabiny, która przy braku wersji szkolnej z podwójnym układem sterowania, stanowi miejsce pracy instruktora. Nasze przeszkolenie realizowano jako konieczność pozyskania kadry z odpowiednimi uprawnieniami w sytuacji, kiedy zapadła decyzja o zwiększeniu etatu 56. psb o kolejną eskadrę szturmową. W eskadrze znajdowało się 16 maszyn. Zatem już wtedy wiedzieliśmy, że szkolenie w Polsce realizowane będzie na maszynach bojowych, gdyż Rosjanie oferowali wersję szkolną dopiero przy zakupach przekraczających 40 sztuk.

Szkolenie teoretyczne przebiegało bez najmniejszych zakłóceń. Dziennie spędzaliśmy w tzw. korpusach po 6 godzin. Dodatkowo organizowano nam obowiązkową naukę własną w godzinach wieczornych. W początkowym okresie korzystaliśmy z tego sporadycznie. Dopiero w okresie poprzedzającym egzaminy końcowe, staliśmy się systematyczni. Mieliśmy wówczas do dyspozycji całą bazę szkoleniową oraz w sytuacjach koniecznych pomoc wykładowców wszystkich interesujących nas specjalności. Największym powodzeniem w ostatniej fazie tego etapu szkolenia cieszyła się kabina śmigłowca, w której mogliśmy ćwiczyć wszelkie czynności związane z procedurami w czasie uruchamiania i wyłączania zespołu napędowego, a także wszelkich czynności manualnych w locie. Istotnym problemem stał się sposób operowania kranem chowania i wypuszczania podwozia, będący dla wszystkich dodatkowym elementem dotychczas nie-

spotykamy w naszej praktyce lotniczej na śmigłowcach.

Zakończenie szkolenia teoretycznego dla pilotów przypadło na 18 listopada. Tego dnia przyszło zmierzyć się nam z własnymi słabościami, których zasadniczą trudnością był jednak język. Nie każdy, mając jak się okazało doskonale opanowaną teorię, mógł ją w odpowiednich słowach w obym języku wyrazić. W wielu przypadkach sami wykładowcy wychodzili nam naprzeciw mówiąc „gawaricie po polski, ja wście panimaju”. Efekty końcowe dla wszystkich były doskonałe. Przechodząc do eskadry szkolnej, nie mieliśmy żadnych wątpliwości, że wiedza zdobyta w salach wykładowych jest wystarczająca, by zasiąść ze sterami tych nowoczesnych wtedy maszyn.

Szkolenie praktyczne rozpoczęło się od przygotowania naziemnego. Omawiano wszelkie procedury stosowane w szkoleniu w tej właśnie jednostce, a różniły się one znacznie od tych znanych przez nas od lat. Zasadniczą różnicą było to, że loty na tym lotnisku odbywały się tylko w dwóch kierunkach wschód-zachód bez względu na kierunek wiatru. Pod uwagę brana była jego składowa boczna, i w zależności od tego starty odbywały się w kierunku wschodnim lub zachodnim. Pierwsze uruchomienie do lotów odbywało się na stoisku szczerline zastawionym niezliczoną ilością maszyn. Przebiegało to pod ścisłym nadzorem mechanika naziemnego. Kiedy parametry pracy zespołu napędowego osiągnęły wartości niezbędne do lotu, na sygnał pilota mechanik ten zezwalał na wykolowanie ze stoiska do specjalnie przygotowanego miejsca, skąd odbywały się starty do pierwszego lotu. Po każdym locie ostatnie lądowanie odbywało się na tej właśnie płaszczyźnie, skąd pod kontrolą należało skolować na swoje miejsce na stoisku.

Podstawowy element szkolenia lotniczego, jakim jest lot po kręgu, dzięki któremu opanowuje się technikę pilotowania każdego statku powietrznego, tu wykonywany był według ściśle określonych procedur. Przy starcie na wysokości powyżej 25 metrów należało schować podwozie. Następnie utrzymując nakazane parametry lotu w fazie wznoszenia, należało osiągnąć określoną w terenie rubież, nad którą wprowadzało się maszynę w pierwszy zakręt, po czym wzносиło się do nakazanej wysokości. Ponownie, określając miejsce na podstawie kąta wizowania na określony obiekt w terenie, wykonywało się drugi zakręt zwiększając prędkość postępową o 10 km/h. Trzeci zakręt również wymagał obserwacji obiektów naziemnych, po wykonaniu go należało kontynuować lot obserwując położenie litery T. Przed wyjściem na prostą do lądowania należało zmniejszyć prędkość do nakazanej, utrzymując stałą wysokość, po czym wypuścić podwozie. Dopiero będąc na prostej, w zależności od kąta wizowania litery T, ustalając tzw. „posadocznij ugoł tangaza”, czyli nakazany kąt zadarcia, należało przejść na zniżanie z powolną utratą prędkości postępowej. Lądowania zwykle odbywały się na asfaltowej części

lotniska, po czym w przypadku, gdy miała nastąpić zmiana załogi należało skolować na płaszczyznę postojową. Tam też odbywało się uzupełnianie paliwa.

Lot po kręgu, będący podstawowym elementem szkolenia lotniczego, był przez naszych instruktorów traktowany z całą surowością. W locach tych należało z niebywałą perfekcją utrzymywać nakazane parametry lotu. Każde odchylenie od normy, szczególnie w naszych locach samodzielnych, było szeroko omawiane jako niedopuszczalne odchylenie od zasad bezpiecznego lądania. Cała obiektywna kontrola lotów była tam na bardzo wysokim poziomie. Na lotnisku w czasie lotów pracowało laboratorium OKL, pod kierownictwem osoby cywilnej. Materiały przygotowane po locach były natychmiast poddawane analizie przez instruktora.

W ramach przydzielonego nam limitu nalotu, mieliśmy opanować wszystkie niezbędne do wykorzystania systemy znajdujące się na śmigłowcu, możliwe do opanowania w zakresie, na jaki pozwalał ten program. Były więc loty nawigacyjne oraz typowe dla śmigłowców loty na lądowanie w przygodnym terenie. W porównaniu z warunkami w Polsce, można powiedzieć, że była to namiastka tego typu lotów. Lądowanie w ste-

pie, gdzie w promieniu wielu kilometrów nie ma żadnych przeszkód, trudno zaliczyć do atrakcyjnych. Zdecydowanie większe wrażenie zrobiły na nas loty na zastosowanie bojowe. W pierwszej kolejności były to loty na fotozrezerwanie, czyli z użyciem aparatu fotograficznego, który rejestruje wszelkie niezbędne do oceny takiego lotu parametry. Po ich zrealizowaniu wykonywane były loty z użyciem bojowych środków rażenia w postaci niekierowanych rakiet S-5 i KM 12,7mm. Dodatkową atrakcją tych lotów było to, że wykonywałyśmy je na poligonie na terenie Kazachstanu odległego od lotniska o ok. 120 km, a lot docelowo-powrotny odbywał się wzdłuż biegnącego od południa masywu Tiań-szania, którego szczyty osiągały w tym rejonie wysokość 5000 m.

Szkolenie rozpoczęliśmy 21 listopada i dzięki sprzyjającej mimo okresu zimowego pogodzie, w dniu 21 grudnia wykonaliśmy ostatnie loty nadające nam, dowódcom załóg, podstawowe uprawnienia instruktorskie w dzień. Pozwoliło to na bezproblemowe rozpoczęcie szkolenia kolejnych pilotów, którzy podczas naszego pobytu w Kirgizji byli pozyskiwani do mającej wkrótce powstać 3. eskadry szturmowej 56. pśb.

Plk pil. mgr inż. Wit S. Młynarczyk



Powyżej: W 1985 r. dostarczono do 56. pułku śmigłowców bojowych w Inowrocławiu pierwszą partię czterech nowoczesnych śmigłowców Mi-24W. Za ich sterami zasiadli piloci wyszkoleni wcześniej w Centrum we Frunze. (wszystkie zdjęcia ze zbiorów autora)

Ur. W 1951 r. w Minkowicach k/Lublina. Absolwent pierwszego w historii WOSL kursu pilotów śmigłowcowych w maju 1974 r. Szkolenie podstawowe realizuje na śmigłowcu SM-1 w 47. zps w Nowym Miście n/Piлицą. Po promocji trafił do tego pułku na stanowisko pilota-instruktora. Po zakończeniu sezonu szkoleniowym jesienią tego roku skierowany do WOSL na kurs przeszkoleniowy na Mi-2. Od stycznia 1975 r. w nowo utworzonej 24. szeszkoli pilotów zagranicznych na lotnisku Ułęż. Po rozwiązaniu tej jednostki trafił ponownie do 47. zps. W 1982 r. przeniósł do 56. pśb w Inowrocławiu, gdzie pełni służbę na stanowiskach od zastępcy dowódcy eskadry do zastępcy dowódcy pułku. Po powrocie z przeszkolenia w Kirgizji, wyznaczony na dowódcę nowotworzonej 3. eskadry śmigłowców szturmowych Mi-24W. Jest jej twórcą i pierwszym dowódcą. Aktywnie uczestniczył w szkoleniu kolejnych pilotów na śmigłowcu szturmowym Mi-24W. W 1996 obejmuje obowiązki starszego inspektora ds. BL w dowództwie Pomorskiego Okręgu Wojskowego w Bydgoszczy. W 2002 r. w wyniku reorganizacji Sił Zbrojnych odchodzi do rezerwy. W ciągu wieloletniej służby w lotnictwie śmigłowcowym wylatał ok. 3000 godzin bez wypadku.



LOTY

których nie było...



Część 2

To nie nasi!

Naprzeciw tak postawionemu pytaniu zdaje się wychodzić relacja jednego z lotników 300. DB, obecnego wówczas na lotnisku. Szt. Teofil Zych, najczęściej latający w załodze F/Sgt Michała Wasilczuka, pamięta tę noc doskonale. Jego obecny stan zdrowia wyklucza zdanie dokładnego raportu, niemniej dzięki fenomenalnej pamięci lotnika kilka aspektów poruszanych w tym artykule zdaje się nabierać realnego wymiaru. O ile Zych, który swą bojową kolejkę rozpoczął w lipcu 1944 roku, nie może znać szczegółów wcześniejszych wizyt, to o „sierpniowej” wiedział zdecydowanie. Z całą stanowczością potwierdza obecność generała Andersa. Zwraca też uwagę na nadzwyczajne okoliczności towarzyszące przeniesieniu załóg do Włoch w dniu 17 sierpnia. Ponoć bowiem fakt ten był dla wszystkich wielkim zaskoczeniem i początkowo (pewnie z wyjątkiem dowódcztwa) lotnicy pozostali na miejscu nie wiedzieli, gdzie zniknęli ich koledzy. Trudno powiedzieć czy w celu powstrzymania dalszej wysyłki potrzebnych w Faldingworth ludzi, czy też w związku z ryzykiem podjęcia prób poprowadzenia wyprawy do Polski, na lotnisku - zdaniem Zycha - istotnie zjawili się spadochroniarze. Byli to jednak Brytyjczycy z bliżej nieokreślonej jednostki, którzy pierścieniem otoczyli cały teren. Najbliższą zaś była 1. Dywizja Powietrzno Desantowa Majora Generała Urquharta, podzielona na Brygady i następnie bataliony, rozlokowana po całym Lincolnshire.²

A jeśli trop, którym idziemy jest błędny? Jeżeli założenie, by wizytę generała Andersa umieścić w tym samym przedziale czasowym co pozostałe, późniejsze zajścia w Faldingworth jest samo w sobie źle postawione? Pożyczka wspomina o wybuchu powstania w Warszawie, nie precyzyje jednak w jakim dniu miał zjawić się generał. Nie wiemy też jaki dystans dzielił to spotkanie od owego późnego, nocnego zadania, a jednocześnie terminu przeniesienia załóg do Brindisi oraz odwiedzin spadochroniarzy.

Tu znów w sukurs idą nam zapiski doty-

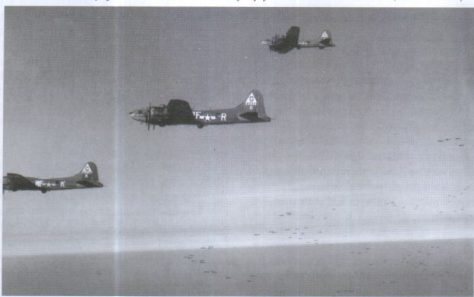
czące lotów dowódcy 2. Korpusu. 18 września trasą z Włoch, poprzez Algierię, czterosiłkowy Liberator przywiózł Andersa do Wielkiej Brytanii. Tym niemniej wiemy, że zajścia na lotnisku miały miejsce przed tą podróżą, a nie były jej ewentualnymi następstwami.

Dzięki wspomnieniom samego generała dowiadujemy się natomiast, co on sam robił w interesującym nas okresie, o ile oczywiście nie pomija niczego.

To historyczne jest nam znane, wiemy doskonale o zaangażowaniu 2. Korpusu w walkach o Liniję Gotów. Sztab wraz z Anderssem przemieszczał się cały czas równoległe z rozwojem wypadków. Znamy też kulisy wizyty, jaką generałowi i jego żołnierzom w Mondolfo złożył 26 sierpnia premier Churchill.

Dopiero na początku września nadszedł okres wytchnienia, gdy Polacy zostali przesunięci w rejon Ancony. Wówczas Władysław Anders mógł odbyć swą podróż.

Poniżej: Odmowa „Uncle Joe” (jak pieszczotliwie nazywali Stalina Amerykanie) udzielenia zgody na międzyglądowanie na terenach zajętych przez Sowieców dla bombowców USAAF, mających lecieć z pomocą dla powstańców, była jednym z przyczynków do zagłady polskiego ruchu oporu. Gąbby samoloty, jak te B-17 - sfotografowane podczas lotu nad Polską, docierały regularnie do Warszawy, pewnie nikt nie rozważałby wysyłania tam Lancasterów. (arch. NARA)



Sama wizyta, według Andersa oraz jego *Dziennika*, ograniczyła się jednakże do rozmów z przedstawicielami rządu emigracyjnego w Londynie. Brak jakiegokolwiek wzmianek o innych aspektach pobytu, mającego zdaniem generała miejsce pomiędzy 18/19 i 25/26 września.³ Z wyjątkiem przyjęcia u gen. Iżyckiego, na jakie wybrał się 23 września po południu, trudno doszukać się innych „lotniczych” elementów wizyty.⁴

Nie można natomiast odmówić słuszności, że Anders angażował się w sprawę organizowania pomocy lotniczej dla walczącej Warszawy, choć w sposób nieco mniej „nie-dyplomatyczny” niż sugeruje to W/Cdr Pożyczka. Był niejako pośrednikiem pomiędzy generałem Sosnoskowskim, a głównodowodzącym na śródziemnomorskim teatrze działań generałem Wilsonem, dowódcą lotnictwa w tym regionie marszałkiem Slessorem, reprezentującym wojska amerykańskie generałem Daversem czy też dowódcą 8. Armii generałem Leese.

Mit czy rzeczywistość?

Ktokolwiek podejmie się analizy opisywanych przez Pożyczkę wydarzeń, pewnie będzie musiał wybrać pomiędzy oceną postawy prezentowanej tu przez polskich oficerów, a kierującymi nimi motywami. Czy nazwiemy je głębokim patriotyzmem, brakiem znajomości realiów czy wręcz szaleństwem, pozostaje to naszym, subiektywnym zdaniem. Pamiętając, że oficer pełniący tak odpowiedzialne funkcje, jak wymienieni przez dowódcę 300. DB, winien podążać za głosem zdrowego rozsądku i chłodną kalkulacją nie zaś porywem serca, warto jednak zwrócić uwagę, że takich spontanicznych gestów w 1944 r. było więcej. Jeden z pilotów 1586. Eskadry z Brindisi Henryk Kwiatkowski wspominał:

„Wszak można było dużo wcześniej ściągnąć do Brindisi z Wielkiej Brytanii cały 300. dywizjon, a może i 304, które po przeszkole-

niu na Halifaxach stanowiąby zespół z nami i tutejszymi załogami brytyjskimi znacznie licznější grupę o większym udziale. W takim składzie i przy dużej częstotliwości lotów moglibyśmy jeszcze przed wydaniem rozkazu o przystąpieniu do walki zarzucić podwarszawskie placówki, w tym zwłaszcza w Puszczy Kampinoskiej, masą nowoczesnego uzbrojenia, amunicji i innego sprzętu.⁷⁵

Determinacja była wielka, wielu polskich lotników stało przed dylematem:

"(...) czuli, że na nich spoczywa obowiązek pomocy towarzyszom broni. (...) Zadręczali przełożonych, aby ci pozwolili im pospieszyć z pomocą w jakikolwiek możliwy sposób; piloci dywionu 303 napisali list do króla, błagając go, żeby im na to pozwolił. Z dodatkowymi zbiornikami paliwa mustang 303.DM posiadał wówczas samoloty typu Spitfire - przyp. autor.] mogły dotrzeć do Warszawy, choć już nie wrócić; kilku pilotów chciało polecieć jako kamikadze. Grupa pilotów dywionu 304 błagała dowódcę, żeby złamał rozkaz i użył mosquitów [chodziło tu prawdopodobnie o 305. DB - przyp. autor] do nurkowania na niemieckie pozycje wokół Warszawy. Nie było jednak żadnych aktów nieposłuszeństwa."⁷⁶

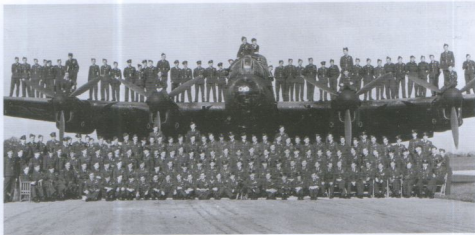
Takim spontanicznym reakcją żołnierzy pierwszej linii należy jednak przeciwstawić warunki, z którymi oficerowie pokroju Rudkowskiego, Beilla czy enigmatycznego w tej sytuacji Andersa zapoznać wcześniej się musieli. Z drugiej zaś strony, przy ich ogromnym doświadczeniu, trudno podejrzewać ich o krótkowzroczność i brak świadomości realiów.

Temat pomocy lotniczej dla kraju pojawił się już bowiem w rozkazie gen. Sikorskiego do ówczesnego dowódcy lotnictwa gen. Zajacka 28 listopada 1939 r.

Tak więc już we Francji rozważano wysłanie samolotów z zaopatrzeniem dla tworzącego się w Polsce ruchu oporu.⁷⁷ Oprócz tego temat bezpośredniego wsparcia powstania, którego wybuch zakładano już wtedy, pojawiał się także, ujawniając konieczność użycia samolotów na potrzeby transportu wojska z Zachodu. Podwaliny pod tego typu akcje położyli kapitanowie J. Górski i M. Kalenkiewicz, którzy już w 1940 r. przekonani byli o tym, że w przyszłości polskie samoloty pomogą w desancie polskich spadochroniarzy.⁷⁸

Trudno też uwierzyć, że płk Rudkowski, którego udział w opisywanych wypadkach ciągle jest mało jasny, działający w Oddziale VI (Specjalnym) przy Sztabie Naczelnego Wodza odpowiedzialnym również za współpracę lotniczą z krajem, nie wiedział, że Wydział Lotnictwa Komendy Głównej AK odpowiadał za dobór lądowisk na terenie okupowanej Polski.

Praca Wydziału zaowocowała jasnymi dyrektywami na potrzeby ewentualnego wsparcia z powietrza. Dostępne lądowiska nie mogły przyjąć samolotów typu Halifax czy Lancaster. Trawiasta nawierzchnia okazywała się bezpieczną ewentualnie tylko dla lekkich samolotów transportowych. Ewentualność lądowania w Polsce Lancastera



Powyżej: Personel latający 300. DB oraz jego potężne narzędzie Avro Lancaster. (arch. K. Bobak)
Poniżej: Lancaster polskiego 300. DB sfotografowany nad atakowanym celem. (arch. K. Bobak)



wyklucza zupełnie uczestnik lotów do Polski Kazimierz Szrajer, a na inny aspekt tej sprawy zwraca uwagę pilot 300. DB Tadeusz Wierzbowski. Otóż Lancaster, ze względu na charakterystyczne usterzenie ogonowe nie był maszyną bezpieczną dla zrzut skoczków.

O ile lądowanie Douglasa C-47 Dakoty (używanego w operacji „Most”) uwzględniając jego mniejsze parametry: masa własna 8103 kg, masa startowa 14061 kg, rozpiętość skrzydeł 28,90 m oraz długość 19,63 m było niezwykle ryzykowne, co powiedziec o maszynach w jakie wyposażony był 300. Dywizjon Bombowy?

Avro Lancaster w wersji Mk.I posiadał masę własną 16783 kg, masę startową 29484 kg oraz wymiary: rozpiętość skrzydeł 31,09 m i długość 21,18m.

Jak widać polski bombowiec ważył więc dwukrotnie więcej, niż maszyny 267. SqN RAF, nie wspominając już o innej kluczowej sprawie - długości lądowania czy rozbiegu, a także masie samolotu z ładunkiem...

Na te szczegóły zwrócił rzecz jasna uwagę major Pożyczka:

„Naturalnie ja trzymałem wszystko w tajemnicy i nikogo nie wydałem. Trzymałem to do tego czasu - kończy swój list do Ostrowskiego Teofil Pożyczka - Ty jesteś pierwszy,

Poniżej: Obsługa polskiego Lancastera na lotnisku Faldingworth. (arch. T. Zych)



komu o tym powiedziałem. Kończąc więc na razie, bo już jestem zmęczony. To pisanie na maszynie zabrało mi prawie trzy godziny. Jest to dużo na moje siły.”

Istotnie, Pożyczka nie wtajemniczył w sprawę nikogo. No, może prawie nikogo.

Było podobno kilku świadków opisujących wydarzenia. Aż trudno wyobrazić sobie przecież, by nikt nie zapamiętał lotniska Faldingworth pełnego uzbrojonych spadochroniarzy. Ludzie, którzy mogliby ewentualnie powiedzieć na ten temat więcej, odeszli. Część tajemnicy zabrał ze sobą do grobu słynny dowódca 300. Dywizjonu Bombowego „Ziemi Mazowieckiej”. Został jednak ów list, który być może przy udziale Czytelników uda się uzupełnić o nowe szczegóły, bądź też całkowicie wyjaśnić.

Piotr Sikora

Przypisy

¹ Pamięta sytuację, nie przypomina sobie dokładnej daty. Niemniej 17 sierpnia, gdy wyszła sprawa z załogami wysłanymi do Włoch 300. DB wykonywał później (nie tak późny jak pisze Pożycka) lot nad Szczecin - wówczas w Niemczech. Tego dnia załoga Wasilczuka, a wśród nich Zych nie latała. Obecność Szt Zycha na lotnisku jest więc uzasadniona.

² We wrześniu brała udział w operacji „Market Garden”.

³ Władysław Anders, *Bez ostatniego rozdziału*, Bellona, W-wa 2007.

⁴ Oprac. Bogusława Polaka, *Dziennik Czynności gen. Władysława Andersa*, Koszalin 1908.

⁵ Henryk Kwiatkowski, *Bombi poszły*, MON, W-wa 1985.

⁶ Adam Zamoycki, *Zapomniane Dywizyjny*, Puls, Londyn 1995.

⁷ 27 września 1939 r. jeszcze podczas obrony Warszawy rozpoczęto formowanie Służby Zwycięstwa Polski. Już w listopadzie tego roku zawiązał się Związek Walki Zbrojnej (późniejsza AK), którego pierwszym komendantem został rezydent w Paryżu gen. Sosnkowski.

⁸ Za Jan Szratsznajder, *Cichociemni - z Polski do Polski*, KAW, Wrocław 1985.

Post scriptum

Już po napisaniu niniejszego artykułu skontaktował się ze mną p. Andrzej Dąbrowa, którego ojciec, mój Adam Dąbrowa na przestrzemi 1942 i 1943 roku dowodził 301. DB. Jak się okazuje kopia omawianego listu trafiła też do niego: *Niestety mój ojciec nie nie wspominał na ten temat - pisze p. Dąbrowa. Wiem, że on i Pożycka mieli zadanice inne poglądy (...). Nie widzę realnej możliwości wysłania Lancasterów z takim ładunkiem na tak daleki zasięg i na krótkie zamówienie. To wymagałoby dłuższego planowania i uzgodnienia z dowódczem RAF. Umowa polsko - angielska dawała dużą wolność w administracji i dyscyplinie, ale wymagała podporządkowania się władzom RAF w sprawach militarnej akcji. Taka sprawa - kończy p. Andrzej Dąbrowa - nie mogła zakamuflować się w Faldingworth.*

Dziękuję za pomoc Franciszkowi Grabowskiemu, Piotrowi Hodyrze, Adamowi Jackowskiemu, Wojtkowi Matusiakowi, Grzegorzowi Słizewskiemu, Piotrowi Wiśniewskiemu, Wojciechowi Zmysłonemu i Teofilowi Zychowi.

Zdjęcia pochodzą z zbiorów: Teofila Zycha, Vivian Matejski via Rodney Byles, Wojciecha Sankowskiego, Tomasza Szczerbickiego oraz autora.



Armia Krajowa długi czas planowała przeprowadzenie powstania, którego celem byłoby przejęcie władzy oraz wyzwolenie części terenu Polski spod okupacji. AK przesyłała do Anglii radiogramy, które szczegółowo opisywały ruchy wojsk oraz liczby i typy samolotów Luftwaffe, znajdujących się na terenie Polski. Ponadto stworzono dokładną listę celów ważnych strategicznie, które należało zbombardować z powietrza.

Szybkie zbliżenie się do Warszawy Armii Sowieckiej spowodowało, że AK zdecydowało o rozpoczęciu Powstania Warszawskiego, mającego na celu wyzwolenie miasta, zanim wkroczą do niego przybysze ze Wschodu. Miało to posłużyć jako punkt wyjściowy do późniejszych pertraktacji w sprawie kształtu powojennego Rządu Polskiego.

Udana inwazja wojsk alianckich na południu Włoch spowodowała, że w ręce armii sprzymierzonych dostały się bazy lotnicze, które otwierały nowe możliwości strategiczne dla lotnictwa bombowego. W obliczu tak rystycznej się sytuacji zdecydowano o przeniesieniu części lotnictwa specjalnego z Europy i Afryki do baz na południu Włoch. Jedną z przeniesionych jednostek była również polska 1586. Eskadra Specjalna, która swoją nową bazę znalazła w Campo Cassale na obrzeżu miasta Brindisi. Przebazowanie w rejon Morza Śródziemnego dywizjonów do zadań specjalnych spowodowało znaczne skrócenie czasu przelotów nad tereny krajów bałkańskich, południowo-europejskich i co było najważniejsze dla polskich lotników, trasa lotu do Polski była znacznie krótsza i zarazem bezpieczniejsza.

Lotnicze wsparcie dla walczącej Warszawy, które wykonywało kilka dywizjonów RAF niezmiało każdej nocy z baz we Włoszech nie uszło jednak uwagi Niemców. Dlatego też zdecydowali się przesunąć do Węgier i Polski dodatkowe baterie artylerii przeciwlotniczej oraz jednostki nocnych myśliwców. Główną część myśliwców rozlokowano na Węgrzech, na lotniskach Szabathely, Parndorf i w Nowym Sadzie.

Warszawa została odcięta od reszty okupowanej Polski, wszelkiego rodzaju zaopatrzenie drogą lądową było niemożliwe. Jedyną szansą zaopatrzenia miasta stała się droga powietrzna. Jednak, gdy Niemcy ściągali do Warszawy oraz w jej okolicy liczne baterie

przeciwlotnicze, loty stawały się coraz bardziej niebezpieczne, pochłaniając coraz więcej ofiar śmiertelnych. Kiedy alianckie maszyny obsiewały swymi szczątkami pola Polski, Węgier, Jugosławii i Włoch, a Warszawa stała w płomieniach zamieniając się w ruinę, Armia Sowiecka stała po drugiej stronie Wisły i przyglądała się wykrwawiającemu się miastu.

W czasie trwania Powstania Warszawskiego niemieckie myśliwce nocne odniosły nad Węgrami największe sukcesy.

13 września 1944 roku o godz. 19:55 z Campo Cassale wystartowały dwa Liberator Mk VI. Jednym z nich był samolot o numerze KH101, który został wyprodukowany w 1943 r. w Kanadzie w wersji B-24 J-75-CF z numerem fabrycznym 44-10666. Samolot ten trafił na początku 1944 r. do RAF, gdzie otrzymał nowy numer seryjny oraz przdził do polskiej eskadry, gdzie nadano mu kod boczny GR-R.

Jak zapisano w kronice eskadry pod datą 13 września 1944 r., miały to być dwa ostatnie loty, których celem było śródziemne Warszawy i zaopatrzenie w sprzęt walczącej tam grupę powstańców. Jeden z Liberatorów dotarł nad miasto i zrzucił ładunek nad śródziemnicę. Pierwsze minuty lotu drugiego samolotu odbywały się według planu, nie napotkano żadnych wrogich samolotów. Po około 90 minutach lotu samolot wszedł w węgierski obszar powietrzny, gdzie rozmieszczono były liczne stacje radarowe.

Zaledwie kilka minut później polski Liberator został namierzony przez stację radarową w Zombor, która o tym fakcie zawiadomiła natychmiast stacjonujące w Nowym Sadzie nocne myśliwce. W trybie alarmowym podnerwiano do startu maszyny 8./NJG6. Wśród startujących znalazł się również kapitan Wilhelm „Wim” Johnen (z pochodzenia Fin), który pilotował swego Me 110 G-4 (C9+EN). „Wim” to doświadczony pilot myśliwski zaprawiony w nocnych starciach z bombowcami, mający za sobą 31 zwycięstw osiągniętych w walkach powietrznych. W ostatnich tygodniach Johnen kilkakrotnie natknął się na samoloty udające się do Polski. Niemiecka obsługa stacji radarowej Würzburg Rise naprowadziła „Wima” w pobliże Liberatora KH101. Po uzyskaniu kontaktu wzrokowego rozpoczął atak z wy-

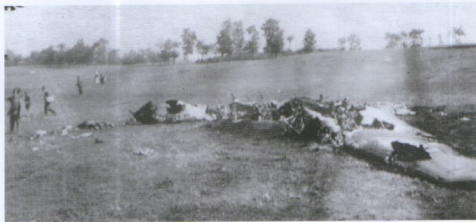
skości 4000 metrów. Okazał się on wyjątkowo skuteczny, polska maszyna runęła w płomieniach ku ziemi. Szczątki samolotu spadły około godziny 21:15 w pobliżu gospodarstwa Lajdi, niedaleko miejscowości Madaras. Wkrótce z sąsiedniego osiedla Bajmok, przybyła jednostka węgierskich żandarmów (5/6 Légvédelmi Fegyélő Őrs Parancsnokság, Bácsalmás), zabezpieczając teren upadku samolotu. Na miejscu wypadku Liberatora wykonano całą serię zdjęć. Eksplozja Liberatora nastąpiła w powietrzu i szczątki samolotu rozsypany się na stosunkowo dużym obszarze. Władze wojskowe zebrały większość szczątków samolotu. Polegli lotnicy polscy zostali pochowani na miejscu katastrofy. Jeszcze przez następne dni, tygodnie i miesiące mieszkańcy Madaras często przychodzili na miejsce upadku samolotu zbierając różne metalowe elementy, zdadne do użycia w gospodarstwie domowym. Do dzisiejszego dnia mieszkańcy przechowują pamiątki z zestrzelonego samolotu, starsi mieszkańcy gminy wciąż pamiętają tę straszną noc, kiedy przez kilka minut zrobiło się jasno jak w dzień.

Władze niemieckie, a później komunistyczne nie pozwalały pisać o katastrofie samolotu w lokalnej prasie. W obawie przed restrykcjami powojennych władz komunistycznych nikt nie podjął się próby przeprowadzenia badań historycznych, aby wyjaśnić historię załogi oraz cel lotu tajemniczego samolotu. Zaledwie kilka lat temu, wyjaśnienia tego, co wydarzyło się niedaleko Madaras, podjęła się grupa węgierskich historyków lotniczych. Rok temu, w porozumieniu z Urzędem Miejskim i za zgodą Burmistrza Miasta Madaras podjęto decyzję o umieszczeniu na głównym placu gminy drewnianego obelisku, upamiętniającego bohaterską śmierć lotników polskich poległych 13 września 1944 r.

Los zestrzelonych i pochowanych na Węgrzech polskich lotników po 1945 roku znajdował się w rękach dowództwa brytyjskiego z Alianckiej Komisji Kontrolnej (AKK), której zadaniem było rozpoznanie i odnalezienie na terenie Węgier wszystkich grobów żołnierzy służących w brytyjskiej armii. Węgierskie władze administracyjne każdego szczebla miały obowiązek zgłaszania wszelkich faktów i przesłanek, jeśli na ich terenie znajdowały się groby alianckich żołnierzy. W ten sposób przedstawiciele AKK trafili do Madaras. W 1946 roku ekshumowano zwłoki polskich lotników, pochowanych niedaleko miejsca upadku samolotu w zbiorowej mogile. W maju 1947 roku z cmentarza w Madaras przeniesiono ich zwłoki na poświęcony wojskowy centralny cmentarz brytyjski w Solymár.

Na cmentarzu, w 3 parceli, rząd C, od 1 do 7 znajdują się groby: Edmund Rygiel (ppor. pil. strz.), Roman J. Sikorski (sierż. strz.), Bolesław Wawrzak (sierż. strz.), Bernard Weber (plut. pil.), Edward Weinz (sierż. r/óp.), Lucjan P. Woytanowicz (por. nawig.), Edmund Zieliński (plut. mech. pokł.).

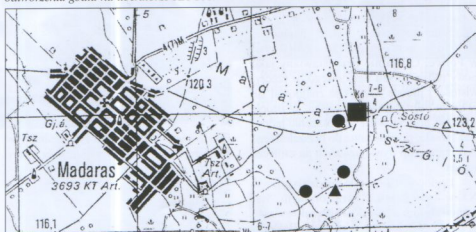
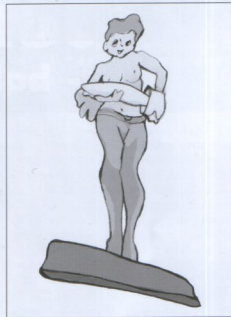
Thomas Rajkowski
thomas.rajkowski@t-online.de



Powyżej: Wizja lokalna węgierskich żandarmów w miejscu katastrofy Liberatora KH 101.



Powyżej: Fragment szczątków zestrzelonego samolotu. Widoczne jest godło osobiste namalowane na kadłubie w okolicy kabiny pilotów. W formie nawiguje do popularnej w lotnictwie amerykańskim Lady Luck. Obok proba odwzorzenia godła na liberatorze KH 101.



Powyżej: Mapa okolic miasta Madaras. Czarny kwadrat wskazuje miejsce upadku samolotu.

Obok: jeden z wielu zachowanych do dziś fragmentów Liberatora KH 101 - kolo podwozia głównego.



Artykuł ten powstał dzięki Panu Gaborowi Galambos, który nie tylko wyjaśnił wydarzenia związane z katastrofą samolotu, ale i udostępnił wszelkie informacje, mapy oraz fotografie, za co serdecznie dziękujemy.

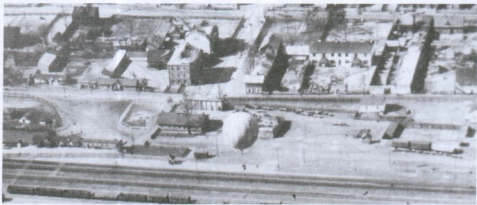


Okolo roku 1930 pojawił się w lotnictwie nowy rodzaj statku powietrznego. Był to jumping - najmniejszy z wolnych balonów kulistych, zdolny do uniesienia jednego człowieka. Zamiast kosza zastosowano urządzenie spadochronową. Objętość gazu w powłoce zapewniała zrównoważenie na starcie masy całkowitej balonu z jego siłą nośną. Technika lotu-skoku polegała na krótkim rozbiegu, energicznym odbiciu od ziemi, swobodnym locie z wiatrem na wysokości około 100 m i dystansie kilkuset metrów, następnie kolejnym odbiciu, skoku-locie aż do wybranego celu. Pilot miał możliwość regulacji wysokości i długości skoku za pomocą balastu i kłapy nawigacyjnej. Prace nad jumpingiem podjęto m.in. w Anglii, USA i ZSRR oraz w Polsce. Oficjalnie przedstawiany jako nowy rodzaj sportu balonowego, w rzeczywistości i przede wszystkim znajdował się w kręgu zainteresowania wojska. W istocie stanowił projektowane wyposażenie jednostek zwiadu, przeznaczone do bezszelestnego przetrzutu grup wywiadowczych na zaplecze wroga.

Legionowo w okresie międzywojennym XX w. było miastem garnizony. Stacjonowały tam jednostki wojsk balonowych: 2. Batalion Balonowy, Wytwórnia Balonów i Spadochronów oraz Centralna Składnica Balonowa. Bardziej liczne były jednostki wojsk kolejowych: Centrum Szkolenia Wojsk Kolejowych, 1. Dywizjon Pociągów Pancernych i 2. Batalion Mostów Kolejowych. W centrum wyszkolenia działała głęboko zakonspirowana szkoła wywiadu i kontrwywiadu, podległa Oddziałowi II Sztabu Generalnego. W dowództwie tej jednostki powstała koncepcja wykorzystania jumpingów do przetrzutu wywiadowców nad granicą z ZSRR. Zamiarowi temu sprzyjał rozkład tzw. róży wiatrów. Mało kto pamięta, że w tamtych latach większość wiatrów wiała z kierunków zachodnich ułatwiając przelot nad wschodnią granicą państwa. W sprawie budowy balonów-skakanek i możliwości ich

praktycznego wykorzystania konsultowali się: mjr dypl. Henryk Piątkowski - oficer do zleceń Szefa Sztabu Głównego i mjr dypl. Rybicki z O.II.S.G. Rozmowy prowadzono

Powyżej: Jumping BKU-200 (SILESIA) na rynku w Katowicach 1.05.1960 r. (arch. A. Morgala)
Poniżej: Jumping z 2. Batalionu Balonowego w locie nad Legionowem. Zdjęcie wykonano z balonu obserwacyjnego BD. (arch. J. Szczepański)



Poniżej: Jumping 120 m³ z Aeroklubu Warszawskiego podczas pokazów na Polu Mokotowskim w 1934 r. (arch. A. Morgala)



z przedstawicielami wojsk balonowych: mjr pil. inż. Stanisław Mazurkiem i kpt. pil. Zbigniewem Burzyńskim. Trzy balony sieciowe 120 m³ pojawiły się w 1934 r. Brak ich jednak w dostępnych dokumentach z produkcji WBS. Możliwe, że kryły się pod kryptonimem innego wyrobu dla odwrócenia uwagi od ich przeznaczenia. Przydzielono je do 2. Batalionu Balonowego nadając im nazwy: JUMP, LUMP i PUK. Dla prób w locie i opanowania nowej techniki pilotażu wyznaczni zostali dwaj nowo wyszkoleni piloci balonowi (I.II.1934): por. pil. bal. Władysław Czech i por. pil. bal. Roman Jesionkiewicz. Wojsko prowadziło próby z jumpingami od 1934, a start zwykle rozwijano na poligonie w Legionowie. Obydwy oficerowie mieli później zostać instruktorami pilotażu na kursach dla wywiadowców. Próby kontynuowano w 1935 r. ustalając m.in. krzywe długości skoku w funkcji nadwyżki siły nośnej na starcie, w zależności od prędkości wiatru, temperatury otoczenia i innych czynników działających na balon w locie. W 1935 doszło również do ustalenia dwóch niezamierzonych rekordów jumpingowych. Por. pil. Jesionkiewicz wykonał 3.VIII.1935 skok o długości 1 km, a por. pil. Czech porwany

Poniżej: Pokaz skoków balonowych przez jumpingi AW 14.09.1935 r. na lotnisku mokotowskim. Na pierwszym planie inż. Franciszek Janik podczas startu, dalej - w locie pil. Irena Zeniukówna. (arch. ADM)



19.VIII.1935 prądem wstępującym wznosił się na wysokość 800 m, lądując następnie w samym środku sąsiedniej wsi. Jumpingi były okresowo udostępniane Sekcji Balonowej Aeroklubu Warszawskiego, gdzie stały się znane dzięki popisom skoków w wykonaniu pilotów AW; inż. Franciszka Janika, Stefania Barbary Wojtulanis i Ireny Zeniukówny. Pokazy miały miejsce na lotnisku Mokotowskim podczas otwarcia Challenge 28.VIII.1934, rozpoczęcia XXII Zawodów Balonowych o Puchar Gordona Bennetta - 23.IX.1934 i na dwudniowym mityngu lotniczym 14-15.IX.1935 przed kolejnymi XXIII zawodami GB. Publiczność na pokazach była zdumiona i zachwycona pokazem kangurzych skoków. Inż. Janik, który w 1934 przebył Pole Mokotowskie w czterech skokach i wyładował nieopodal tłumy został entuzjastycznie porwany na ramiona i zanieśiony razem z jumpingiem przed trybunę honorową. Później o wykorzystaniu balonów do skoków przez wojsko stało się cicho. Prawdopodobnie zrezygnowano z pierwotnego projektu O.II/S.G.?

W październiku 1938 jumpingi, znajdujące się nadal na stanie 2. BB w Legionowie zostały przewiezione do Doliny Chochołowskiej na miejsce startu stratostatu GWIAZDA POLSKI. Teraz miały występować w roli balonów technicznych na wieży unoszącej tzw. szykowaczy. Mieli oni kontrolować z góry rozplyw gazu wewnątrz olbrzymiej powłoki, a później po napełnieniu i przybraniu wyprostowanej pozycji startowej - prawidłowego ułożenia lin nośnych schodzących od powłoki do gondoli załogi. To był ostatni publiczny występ tych najmniejszych balonów wojskowych. Kolejny start stratostatu z udziałem jumpingów przewidziano na 10 września 1939 w Dolinie Oporu koło Sławka w Goranach, 120 km na południe od Lwowa. Podjęcie przedsięwzięcia uniemożliwił wybuch II wojny światowej.

Po zakończeniu wojny myśl o wykorzystaniu jumpingu, tym razem do celów sportowych, ożyła w 1957 roku. Tuż po reaktywowaniu sportu balonowego w Polsce, Komisja Balonowa APRL określiła program budowy balonów różnych klas i wiatrochronu dla osłony miejsca napełniania i startu balonu wolnego. Pierwszym kulistym balonem wolnym, jaki zbudowano w Polsce po wojnie w Wąrształtach Balonowych APRL na Goławiu, był SP-BZA SYRENA 1200 m³ oblatany 26.V.1957. Kolejnymi zbudowanymi tam były jumpingi, STOLICA i SILESIA, opracowane przez mgr inż. Stanisława Mosicę z Instytutu Lotnictwa na zlecenie Sekcji Balonowej APRL. Licząc się ze stosowaniem cięższego gazu nośnego zaprojektowano powłokę o pojemności 200 m³, większą niż w poprzednich jumpingach napełnianych wodorem. Zamiast sieci nośnej zastosowano prostszy układ bezścięgiowy z linami nośnymi przytwierdzonymi bezpośrednio do powłoki. Czyniło to konstrukcję lżejszą i znakomicie ułatwiało użytkowanie balonu. Zwoleńnikiem uprawiania skoków balonowych był m.in. pil. inż. Sławomir Ma-

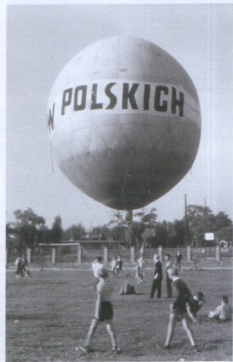
karuk, pilot doświadczalny z Instytutu Lotnictwa i jeden z pierwszych pilotów balonowych wyszkolonych po wojnie w Polsce. Opracował program prób w locie jumpingu w IL. Niestety, nawał zajęć, nieprzychylna atmosfera jaką wytworzono wokół jumpingu, decyzja Rady Technicznej IL i wreszcie tragiczna śmierć w locie na szybowcu Kobuz 20.IV.1963 nie pozwoliły na zrealizowanie tego interesującego zamierzenia. Projekt jumpingu nie został akceptowany przez kierownictwo IL, oficjalnie ze względu na bezpieczeństwo pilota i małą sterowność tego statku powietrznego. Po latach mówiono jednak, że pamiętano o rzeczywistym przeznaczeniu jumpingów sprzed wojny, jako o bezszelstnym środku przekraczania granicy państwa. Obawa przed wykorzystaniem ich do tego celu leżała zapewne u podstaw decyzji o niedopuszczeniu jumpingów do eksploatacji. Powłoki obydwu balonów były



Powyżej: Inż. Janik po wyładowaniu w tłumie widzów, Warszawa 14.09.1935 r. (arch. ADM)



Powyżej: Jump i Lump w Dolinie Chochołowskiej, październik 1938 r. (arch. K. J. Waliągóra)
Poniżej: Próbnny wlot na wieży jumpingu z szykowaczem powłoki w Dolinie Chochołowskiej, październik 1938 r. (arch. J. Szczepański)



Poniżej: Balon reklamowy z transparentem „Tydzień Filmów Polskich” obok hali balonowej w Katowicach, 1961 r. (zdj. A. Morgala)



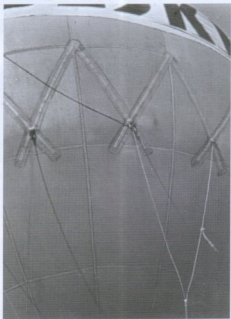
Powyżej: Autor artykułu na rozbiegu przed skokiem na jumpingu podczas pokazów w Katowicach, 16.09.1961 r. (zdj. A. Morgala)



Powyżej: Odbicie od ziemi i początek skoku - lotu na jumpingu. W tle hala balonowa w Katowicach przy ul. Kościuski. (zdj. A. Morgala)



Poniżej: Jumping podczas wzlotu na wysokości kilkudziesięciu metrów. Katowice, 1.10.1961 r. (zdj. A. Morgala)



Poniżej: Szczegóły konstrukcji BKU-200 - beściesięcny sposób mocowania lin nośnych. (zdj. A. Morgala)

już wykonane i żeby umożliwić ich wykorzystanie dla reklamy, ukończono je bez kłap nawigacyjnych i rozrywaczy. Oznaczenie balonu zmieniono na BKU-200, tzn. balon kulisty na uwięzi o pojemności 200 m³. Wbrew nalożonej przed wojną klauzuli tajności na wojskowe zastosowanie jumpingów, fama o ich właściwym przeznaczeniu rozeszła się wśród zainteresowanych i na początku lat 60-tych XX w. scenarzysta filmu „Spotkanie ze szpiegiem”, reżyserowanego przez Jana Batorego, nie zawahał się przed wykorzystaniem tego pomysłu w filmie i ukazania przetrzutu agenta obcego mocarstwa,

jumpingiem z łodzi podwodnej w wynurzeniu, nad pasmem wody i urwistym brzegiem na leśną polanę. W rolę szpiega wcielił się znany aktor Ignacy Machowski, a w charakterze powietrznego środka przetrzutu wystąpił, dyskretnie prowadzony na uwięzi, BKU-200 z Aeroklubu Śląskiego. Egzemplarz BKU-200 nr 2 (SILESIA) został przydzielony do A. Śl. na przełomie 1958/1959. Był to właściwie pierwszy aerostat jaki znalazł się w wyposażeniu Sekcji Balonowej w Katowicach. Do czasu otrzymania własnego SP-BZD KATOWICE 2200 m³ w 1959 pilotów szkolono tam na wypożyczonych

z Warszawy SP-BZA SYRENA i SP-BZC WARSZAWA. Zgodnie z przeznaczeniem BKU-200 był demonstrowany na uwięzi podczas obchodów różnych świąt państwowych: na rynku w Katowicach, w Wojewódzkim Parku Kultury i Wypoczynku w Chorzowie, nad Stadionem Śląskim, w Parku Kościuszki na lotnisku Muchowiec itd. Pozbawiony kłapy i rozrywacza sprawiał pewne kłopoty przy eksploatacji. Np. napelnianie i późniejsz opróżnianie odbywało się przez ten sam rękaw. Żeby balon opróżnić należało powłokę odwrócić spodem do góry, aby umożliwić wypływ gazu. Piloci Sekcji Balonowej A. Śl. próbowali mimo wszystko wykonywać bezpieczne skoki w zasięgu lin uwięzi. Miało to miejsce obok hali balonowej w Katowicach przy ul. Kościuski. Powłokę napelniano gazem ziemnym z rurociągu przebiegającego nieopodal. Miał on małą jednostkową siłę nośną 0,6 kg/m³. Wskutek tego całkowita siła nośna balonu była znacznie niższa, niż w przypadku napelnienia gazem koksowniczym 0,72 kg/m³, czy wodorem 1,1 kg/m³. Pierwsze, niezbyt udane, próby skoków wykonałem koło hali balonowej 16.IX.1961. Wskutek niewystarczającej siły nośnej i niezrównoważenia z masą balonu na starcie (pozornie ważyłem 15 kg), skoki były niskie i krótkie, zakończono pacnięciem na ziemię. Dwa tygodnie później po napelnieniu powłoki lżejszym gazem nośnym uniosłem się na większą wysokość pokonując dłuższy dystans. Aby zabezpieczyć szelki uprzęży przed rozjeżdżaniem się na boki zastosowano uzdę, umieszczoną fatalnie naprzeciw twarzy pilota. Podczas lotu i przesunięciu pasów leżdziwioch do przodu, aby móc zająć wygodną pozycję siedzącą uzda powinna znajdować się nad głową. Niemniej jednak na starcie było śmiesznie, a pilot mając uzdę przed ustami wyglądał jakby ogryzał kolbę gotowanej kukurydzy. Pragnąc zachować jumping dla skoków na uwięzi-zaprojektowano w SB/AŚl dwa reklamowe balony kuliste o pojemności 25 oraz 50 m³, stanowiące pomniejszone kopie BKU-200. Nasz balon zarabiał m.in. jako rekwizyt w filmach: we wspomnianym „Spotkaniu ze szpiegiem” - WFF 1964 i w oświatowym „Zasada Archimedesza” - WFD 1962, a ponadto jako nosiciel reklam. Nie obłożony tak ostrymi warunkami eksploatacyjnymi jak balony wolne był używany dorysę długo, aż do zupełnego zesterzenia powłoki w 1968 r. W roli balonu reklamowego na uwięzi zastąpił go skasowany ex SP-BZE POLONEZ 600 m³ z 1962, który miał debiut w nowej roli nad stadionem w Gliwicach.

Jumpingi przemknęły przez historię lotnictwa i znikły jak wiele innych efemerycznych statków powietrznych. Dodały jednak tamtej epoce nieco egzotycznego kolorytu. Dzisiaj mało kto o nich pamięta. W ich rolę weszły lotnie i paralotnie nie wspominając o zmotoryzowanych odmiannach. Otwierają one przed współczesnymi Ikarami nowe możliwości zrealizowania marzeń i lotów wykonywanych dla samej przyjemności uniesienia się w powietrzu.

Andrzej Morgala



Zwycięstwo zasadki z Dralewa

Dzień 6 września 1939 r. był ostatnim dniem walk III/6 Dyonu Myśliwskiego w ramach Armii „Łódź”. Tego dnia, jak większość jednostek lotniczych podległych poszczególnej zwiazkom armijnym, otrzymał rozkaz odejścia na tyły. Jednocześnie tego samego dnia lwowski dyon utracił kilku swoich żołnierzy, ale i osiągnął drugi duży sukces (pierwszy miał miejsce 2 września w walce z Bf 110 w walce powietrznej z niemiecką jednostką L/KG 4. A oto historia tych wydarzeń.

Wczesnym rankiem 6 września pięć myśliwców III/6 Dyonu stacjonowało jeszcze na lotnisku w Widzewie. O godz. 6.00 rano z tego lotniska wystartowały trzy samoloty RWD-8 i obrały kierunek na Dralewo koło Grójca. Przetransportowano nimi mechaników dla przygotowania zasadki myśliwskiej na lotnisku połowym koło tej miejscowości. Maszyny pilotowali kpr. pil. Zbigniew Urbańczyk, sierż. pil. Grygulowicz, plut. pil. Domagała. Ten ostatni lądował przymusowo przed osiągnięciem celu.

Po przybyciu została zorganizowana zasadka. Niedługo potem do Dralewa przybył rzut kołowy z pierwszą częścią pilotów i personelu naziemnego, który wyruszył z Widzewa około północy z 5/6 września. Przybyły personel rozpoczął przygotowania do przyjęcia samolotów i rozpakowywanie sprzętu. Rzut kołowy, po krótkim odpoczynku, wyruszył w drogę powrotną do Widzewa w celu zabrania reszty sprzętu i ludzi.

Około godz. 8.00 z Widzewa wystartowało 5 PZL-i (były to P.11c i P.7a), jednak na lotnisku w Dralewie wylądowały tylko 4 maszyny. Ich piloci wystawili klucz alarmowy, zamaskowany pod drzewami. Najprawdopodobniej podczas tego przelotu jeden myśliwiec dyonu stoczył walkę z Messerschmittami Bf 110, co było powodem tego, że nie doleciał do Dralewa. O godzinie 8.00 załogi Bf 110 z 2./ZG 76 napotkały koło Zduńskiej Woli myśliwskiego PZL-a i Lt. H. Fahlbusch zameldował jego zestrzelenie.¹ Polska maszyna miała spaść w płomieniach na ziemię. Prawdopodobnie z niemieckimi myśliwcami

walczył ppor. pil. Tadeusz Koc ze 161. EM na P.11c, który opisał jedną ze swoich wrześniowych walk z Bf 110 w powojennym liście do Wacława Króla. Relacja nie jest datowana na konkretny dzień, ale wskazuje ona na to, że ppor. Koc walczył samotnie z Bf 110, co pozwala datować tę walkę na 6 września, ponieważ Niemcy meldowali spotkanie jednego myśliwca.² Oto ta relacja:

„W jednej z walk koło Łodzi zaatakowałem dwa niżej lecące Messerschmitty Me-110. Byłem wtedy zapalonym, ale mało doświadczonym myśliwcem. Umysliłem sobie wówczas, że na swojej powolnej „jedenaście” zestrzelę najpierw lecącego z przodu hitlerowca, a następnie tego z tyłu. Tak byłem zachłanny na zestrzelenia! Wyszło naturalnie zupełnie inaczej i o mało nie uleciałem w zaświaty jako aniołek. Gdy zająłem się pierwszym, ostrzeliwując go gęsto długimi seriami karabinów maszynowych, ten następny znalazł się szybko za moim ogonem i wygarnął do mnie kilka serii. Pomyślałem sobie wtedy, że jest ze mną naprawdę źle, szarpnąłem maszynę w ciasny skręt. Udało mi się wywinąć od niemiełego towarzysza. Nie miałem już amunicji, bo wszystko wystrzelałem do pierwszego, może go trafiłem nawet, ale trudno to było ustalić. W każdym razie Niemcy zestrzelony z mojej strony, co bardzo mi się spodobało. Skierowa-

łem się, więc na lotnisko w Widzewie. Po wylądowaniu okazało się, że miałem dużo szczęścia. Samolot podziurawiony był jak sito, miał kilkadziesiąt dziur. Nawet blacha siedzenia była od spodu na pół rozpruta pociskiem, a ja nie byłem nawet draśnięty.”³

Uszkodzona maszyna P.11 ppor. Koca została tymczasowo pozostawiona w Widzewie.

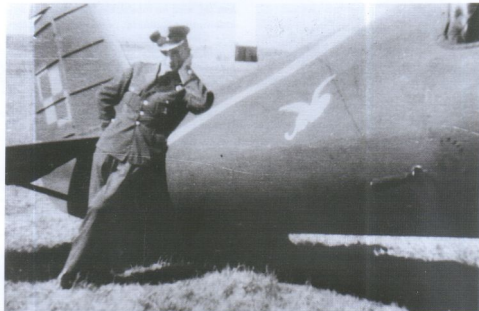
W tym samym czasie rzut kołowy III/6 Dyonu, który wyruszył z Dralewa, próbował przebić się przez zatarasowane drogi do Widzewa. Jednak z uwagi na wielkie masy uciekającej ludności cywilnej i cofające się oddziały Armii „Łódź” stało się to niewykonalne i rzut kołowy musiał zawrócić. Koło Grójca został zaatakowany przez klucz 3 bombowców He 111 z 3./KG 4 (Niemcy meldowali, że zaatakowali konwoj wojskowy składający z 50 pojazdów, m. in. kilku czołgów).⁴ Załogi Heinkli swoimi bombami i ogniem karabinów zabiły st. szer. pil. Michała Krzyckowskiego, st. szer. pil. Zbigniewa Brzeźniaka oraz kierowcę st. szer. Lacha. Trzech innych żołnierzy zostało rannych: ppor. pil. Zbigniew Szubert, st. szer. pil. Tadeusz I Andruszkow⁵ oraz st. szer. pil. Stanisław Węgliński. Andruszkow zmarł w szpitalu i został pochowany na cmentarzu w Grójcu. Szubert został odwieziony do szpitala wojskowego, który był później ewakuowany do Kowla. Tam dostał się do niewoli bolszewickiej, był więziony w Starobielsku, a wiosną 1940 r. zamordowany w Charkowie. W wyniku ataku niemieckich samolotów dyon utracił 3 samoloty.⁶ Wydarzenie to miało miejsce przypuszczalnie między godziną 8.30 a 9.00.

Rozproszony podczas atakowania celów naziemnych klucz He 111 z 3./KG 4 przeleciał koło lotniska w Dralewie na niskiej wysokości. Niemieckie bombowce leciały osobno, ich załogi zamierzały znów połączyć się w zwarty sztyk klucza.⁷ Personel dyonu zaalarmowany pobliskim bombardowaniem i przelotem Heinkli momentalnie przygotował 4 samoloty klucza alarmowego, (prawdopodobnie 2 P.11c i 2 P.7a) do startu. Cztery piloci szybko zajęli miejsca w kabinach – ppor. pil. Czesław Głowczyński (P.11c), plut. pil. Franciszek Prętkiewicz (P.11), ppor. pil. Franciszek Kornicki (P.7a), kpr. pil. Zbigniew Urbańczyk (P.7a).⁸ Przy-



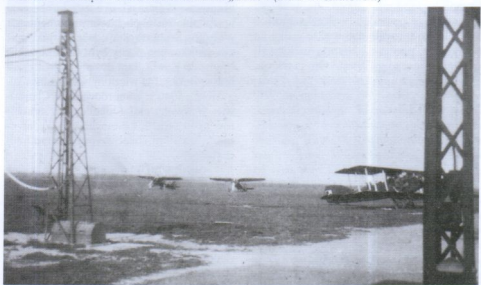
Z lewej: Mjr pil. Stanisław Morawski dowodził III/6 Dyonem Myśliwskim przez cały okres walk jednostki we wrześniu 1939 r. (arch. W. Sankowski)
Z prawej: Ppor. pil. Tadeusz Koc - pilot 161. Eskadry Myśliwskiej - stoczył pierwszą walkę hwoiaków z Luftwaffe 6 września walcząc samotnie z dwoma Bf 110. (arch. W. Sankowski)





Powyżej: Ppor. pil. Czesław Głowczyński chwilę po starcie z zasadzki w Dralewie zestrzelił nieprzyjacielskiego He 111. Na fotografii wykonanej w sierpniu 1939 r. pozuje przy PZL P.11c dowódcy III/6 Dyonu Myśliwskiego. (arch. Cz. Głowczyński)

Poniżej: Para myśliwców PZL sfotografowana na macierzystym lotnisku Sknół k. Lwowa, z którego lwowski dyon w ostatnich dniach sierpnia 1939 r. odleciał na lotnisko Widzew k. Łodzi wchodząc w skład lotnictwa Armii „Łódź”. (arch. W. Sankowski)



gotowania do alarmowego startu opisał po latach Franciszek Kornicki:

„Głowczyński zdecydował, aby je ścigać i plut. Prętkiewicz i kpr. Urbańczyk wystartowali. Mój P.7 nie zaskoczył, zakaszał, posłał trochę spalin, ale nie odpalił i w końcu dostałem rozkaz wyśiadki.”⁹

Z powodu awarii „siódemki” pchor. Kornickiego mogły wystartować tylko trzy PZL-c. Przeciwno lecącym jeszcze osobno Heinklom wznosił się w powietrze jako pierwszy na P.11c ppor. pil. Czesław Głowczyński, nie tracąc czasu na zdejmowanie gałęzi maskujących z samolotu. Gałęzie zsunęły się w czasie rozbiegu do startu.¹⁰ Za nim startowali plut. Franciszek Prętkiewicz oraz kpr. pil. Zbigniew Urbańczyk. Tak po latach zrelacjonował tę walkę Czesław Głowczyński:

„Zauważyłem grupę He 111, które bombardowały sosen. Jeden z nich leciał nad nasze lotnisko polowe. Szybko zająłem miejsce w kabine. Czekałem na odpowiedni moment, aby nie zdradzić naszego miejsca postoju.

W pewnej chwili wystartowałem na pełnych obrotach silnika. Nie zauważony przez załogę He 111 podleciałem pod jego kadłub i wycełowałem długą serię z karabinów maszynowych. Od samolotu oddziaływały się części blachy. Po drugiej serii He 111 zapalił się, a ja na chwilę straciłem przytomność. Okazało się, że niemiecki bombowiec wyrzucił bomby, które wybuchły podę mną. Muszę wyznać, że wystartowałem bez zapięcia pasów z gałęziami maskującymi na skrzydłach. Po wybuchu bomb o mało nie wypadłem z kabiny. Doleciałem do lotniska i z trudem wylądowałem, ponieważ mój samolot nie był sterowny. Dolna część skrzydeł i kadłub miały dziesiątki dziur od odłamków, a za moim fotelem zobaczyłem otwór wielkości beczki. Miałem szczęście.”¹¹

Stan samolotu P.11c ppor. Głowczyńskiego po akcji tak zapamiętał mł. majster woj. Józef Zubrzycki: „P-11c ppor. Głowczyńskiego wymagał pracy rusznikarzy, zmiany skrynek amunicyjnych oraz napraw od pocisków samolotów wroga.”¹² Polski pilot

nie wspominał o ostrzale niemieckich strzelców pokładowych, więc obserwacja Zubrzyckiego jest błędna, a P.11c została uszkodzona odłamkami bomb. Być może pociski z „jedenastki” trafiły w mechanizm zrzutu bomb lub niemiecka załoga zobaczyła w ostatniej chwili atakującego myśliwca i pozbyła się resztki ładunku bombowego, żeby móc uciec myśliwcowi, kiedy ten zaczął swój atak. Ofiarą ppor. pil. Czesława Głowczyńskiego był Heinkel He 111P (SJ+DL), który spadł koło Piekar (prawie cała załoga zginęła: dowódca obs. Oblt. Otto Freudenberg, pil. Uffz. Werner Weber, mech. pokł. Uffz. Kurt Damm). Przeżył jedynie radioop. Ogefr. Hans Pätzold, który dostał się do niewoli i został zastrzelony 7 września przez nieznanego polskiego sierżanta. Ów sierżant był potem sądzony przez niemiecki sąd wojskowy i został najpewniej stracony.¹³ Z tym wydarzeniem personal III/6 Dyonu nie miał nic wspólnego.

Bocznymi Głowczyńskiego byli plut. pil. Franciszek Prętkiewicz (na P.11c) i kpr. pil. Zbigniew Urbańczyk (prawdopodobnie na P.7a), którzy wystartowali chwilę po ppor. Głowczyńskim. Ci dwaj piloci zameldowali wspólnie zestrzelenie jednego Heinkla He 111. Trzeci uszkodzony Heinkel uszedł, według meldunku Polaków „kulawym lotem”.¹⁴ Zgłoszenia obu Polaków dokładnie odpowiadały rzeczywistości. Po wzbiciu się w powietrze Prętkiewicz i Urbańczyk zaatakowali He 111P (SJ+CL) dowodzonego przez Uffz. Kurta Ambrosiusa. Według danych niemieckich samolot ten został zestrzelony przez 2 PZL-c, co ewidentnie wskazuje na parę tych pilotów, ponieważ jak wspominał ppor. Głowczyński, po zestrzeleniu 1 He 111 lądował na uszkodzonym samolocie i nie brał udziału w dalszej walce. Wiadomo to od czwórki polskich dzieci, które widziały całe zajście, a przekazały relację lotnikom niemieckim z KG 4, którzy przybyli na miejsce upadku samolotu kolegów w dniu 18 września. Lotnik z KG 4 Olt. Franz Podbielski, który razem z czterema innymi lotnikami tej jednostki był na miejscu śmierci swoich kolegów, tak opisał to w sprawozdaniu z 1939 roku:

„6.9.39. pomiędzy godziną 8 a 9 widzieli oni (te dzieci – przypis autora) zbliżający się od wschodu nisko lecącą w ich kierunku niemiecką maszynę ściganą przez dwa polskie myśliwce. Nagle lecący samolot zaczął płonąć, przeleciał jeszcze parę chwil w linii prostej po czym płonąc runął na ziemię. Gdy zbliżyli się po wygaśnięciu ognia do miejsca upadku stwierdzili, że załoga (4 mężczyźni) nie żyje. Członkowie załogi zostali pochowani innego dnia przez jednego z polskich chłopów nieopodal miejsca wypadku.”¹⁵

Heinkel spadł na zachód od Grójca. Zginęli: obs. Uffz. Kurt Ambrosius, pil. Uffz. Willi Schuy, radiop. Ogefr. Raimund Riedel, mech. pokł. Uffz. Johannes Sailer). Koledzy niemieckich lotników stwierdzili, że resztki kadłuba Heinkla były silnie podziurawione seriami polskich myśliwców, a także wybuchami własnych bomb 10 kg.

To oznacza najpewniej, że niemiecka zaloga w momencie ataku myśliwców zrzuciła bomby na niskiej wysokości. Następnie plut. Prętkiewicz i kpr. Urbańczyk zaatakowali trzeciego He 111P z 3./KG 4 (SJ+BL) prowadzonego przez Oblt. H. Kella, który zdołał uchylić się przed atakiem i wrócić na własne lotnisko z 74 przestrelaniami oraz dwoma rannymi członkami załogi.¹⁶ Obaj myśliwcy gonili tego He 111 na pewnym dystansie. Oblt. Hermann Kell tak wspominał tę walkę powietrzną, która zaczęła się, kiedy jego zaloga zakończyła bombardować cele naziemne i wtedy została zaskoczona atakiem myśliwców:

„... W tym samym momencie z dołu nastąpił atak myśliwki, niszcząca dólny kaem. Ataki myśliwców następowały teraz – po tym jak dólny karabin maszynowy stał się bezużyteczny – od dołu z odległości około 20 metrów: Radiowiec (Uffz. Alfred Jung - przypis autora) i mechanik pokładowy (Uffz. Oskar Piontek - przypis autora) zostali trafieni (ranni - przypis autora). Próba uformowania szyku para z jednym z lecących przede mną bocznym nie powiodła się ze względu na różnicę szybkości i z powodu ataków myśliwców. Z powodu brak dólnego karabinu maszynowego i z powodu nadal trwających ataków z dołu, zostałem zmuszony do obniżenia wysokości lotu i do zejścia na najniższą wysokość. W ten sposób mogłem odeprzeć znajdujące się na dole myśliwce. W ciągu dalszych ataków radiooperator kapral Jung zestrzelił jednego z myśliwców. Podobnie jak mechanik pokładowy wiedział on, jak samolot wyrzucił się przez lewe skrzydło i zniknął w lesie (10 km na południowy zachód od Grójca). Z tego powodu nie można było zaobserwować jego uderzenia o ziemię.

Po zakończeniu ataków oba „Kettenhunden” znajdowały się w rejonie zbiórki. W wyniku ataku myśliwców nie doszło do sformowania klucza. Kontakt wzrokowy został z nimi stracony w czasie walki powietrznej i potem podczas lotu na niskiej wysokości. Obaj boczni, SJ+CL i SJ+DL, nie powrócili. Należy przyjąć, iż padli ofiarą ataków myśliwskich. Po odparciu ataku nie zawróciłem w ich poszukiwaniu, ponieważ miałem dwóch rannych członków załogi i nie funkcjonujący, trafiony pociskiem kaem. W wyniku trafienia zostało uszkodzone podwozie, które wyszło, a także część instrumentów pokładowych, co spowodowało, że nie dało się stwierdzić czy maszyna nadaje się do dalszego lotu. Samolot dowódcy klucza wyładował szczęśliwie na lotnisko pomimo 74 trafień.¹⁷

W pewnym momencie tej gonitwy strzelec z załogi Oblt. Kella Uffz. Jung miał zestrzelić jednego z atakujących myśliwców, który trafiony obniżył lot w kierunku linii drzew. Polacy nie ponieśli strat w tej walce, co wskazuje, że któryś z dwóch myśliwców atakujących He 111 Oblt. Kella - Prętkiewicz lub Urbańczyk - wyszedł spod ostrzału niemieckiego strzelca przewrotem przez lewe skrzydło i zniknął z oczu niemieckich lotników poniżej linii drzew, co niemieccy lotnicy uznali za zestrzelenie. Obaj polscy

piloci zameldowali, że atakowany przez nich Heinkel uciekł i zakwalifikowali go jako uszkodzonego. Po powrocie na lotnisko ze względu na uszkodzenia musiano skasować tego Heinkla.¹⁸

Lotnicy III/6 Dyonu zniszczyli w tej walce 3 He 111P z 3./KG 4. Walka trwała najpewniej kilka minut. W trakcie walki zginęło 7 lotników niemieckich. Polacy w wyniku walki powietrznej mieli jedną uszkodzoną P.11c. Mjr Morawski przydzielił zwycięstwa w swoim „Sprawozdaniu...” w następujący sposób: „ppor. pil. Głównyżyski Czesław 1 samol. HE 111, plut. Prętkiewicz, kpr. pil. Urbańczyk łącznie 1 samol. HE 111.”¹⁹ Ponadto plut. Prętkiewicz i kpr.

Urbańczyk meldowali uszkodzenie Heinkla, który uciekł na niskiej wysokości. Dziś wiemy, że uszkodzona niemiecka maszyna doleciała w własne lotnisko i musiała zostać skasowana z powodu uszkodzeń. W wyniku nalotu niemieckiego klucza na „eszelon” dyonu zginęło 3 żołnierzy, a kolejnych 3 było rannych. Sukces polskiej zasadzki zalogi Grójca wynikał z tego, że niemieckie zalogi były zaskoczone atakiem myśliwców (same były zajęte atakowaniem celów naziemnych), rozproszeniem klucza Heinkla podczas atakowania ziemi oraz tym, że na niskiej wysokości PZL-e miały pewną przewagę w prędkości nad niemieckimi bombowcami.

Dokończenie na str. 44



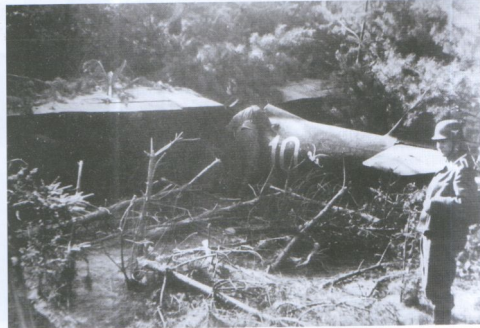
Boczni ppor. Głównyżyskiego w walce z dnia 6 września 1939 r. w okolicach Grójca: kpr. pil. Zbigniew Urbańczyk (z lewej) i plut. pil. Franciszek Prętkiewicz. Wspólnie zestrzelił bombowiec He 111, a drugi uszkodził. (arch. W. Sankowski)



W wyniku nalotu niemieckich bombowców ranniem 6 września na rzut kolowy III/6 Dyonu Myśliwskiego byli zabici i ranni. Wśród rannych też piloci - ppor. pil. Zbigniew Szubert (z lewej) i st. sz. pil. Stanisław Węgliński (z prawej). Ppor. Szubert zginął zamordowany w Charkowie w 1940 r. (arch. L. Łydzba)



Poniżej: Porzucony na lotnisku połowym uszkodzony PZL. P.7a z 162. Eskadry Myśliwskiej jako obiekt zainteresowania niemieckich żołnierzy. (arch. W. Sankowski)



Z albumu lotnika

Kapitan pilot

STANISŁAW PAWŁOWSKI

Urodził się 26 lutego 1897 r. w Brodach, w rodzinie Wojciecha i Anny z Mroźków. Pobiera nauki w gimnazjach w Wadowicach i Krakowie. Po wybuchu wojny w 1914 r., młodzież gimnazjalna i studenci ogarnięci zrywem patriotycznym, zgłaszają się tłumnie w szeregi Legionów Polskich jako ochotnicy. 16-letni uczeń Pawłowski też podejmuje decyzję i 4 sierpnia 1914 r. zostaje wcielony do 3. kompanii 5. PP. Legionów. Z jednostką odchodzi na front, walcząc przeciwko wojskom rosyjskim. Ofensywa gen. Brusilowa w lipcu 1917 r. zmusza Polaków do ciężkich walk obronnych na Polesiu Wołyńskim. Plutonowy Pawłowski zostaje ciężko ranny i dostaje się do rosyjskiej niewoli. Po wybuchu Rewolucji Październikowej wykorzystuje panujący chaos i ucieka z więzienia. Dociera do Krakowa i zgłasza się do Batalionu Zapasowego Polskiego Korpusu Posiłkowego. Otrzymuje od przełożonych urlop i powraca do ławy szkolnej w Gimnazjum św. Jacka w Krakowie, gdzie 15.11.1918 r. zdaje egzamin dojrzałości.

W połowie lipca 1919 r. skierowany do Szkoły Podchorążych Piechoty w Warszawie. Po jej ukończeniu mianowany na stopień podporucznika. W międzyczasie zaczyna interesować się wojskami aeronautycznymi, jak wtedy określano lotnictwo i 9 czerwca 1920 r. wstępuje do Niższej Szkoły Pilotów w Krakowie. Wykazuje duże zdolności i zaangażowanie w szkoleniu, co owocuje ukończeniem szkoły z bardzo dobrym wynikiem. Na tym nie kończy edukacji lotniczej. Odbywa kurs w Wyższej Szkole Pilotów w Poznaniu na lotnisku Ławica. W szybkim tempie przyswaja sobie wszystkie tajniki lotniczego rzemiosła. Po zakończonym szkoleniu zostaje pilotem wojskowym, co uprawnia go do noszenia odznaki pilota. 11 listopada 1920 r. zostaje przeniesiony do Szkoły Lotniczej w Bydgoszczy na stanowisko instruktora. Po półrocznym tam pobycie, na własną prośbę zostaje przeniesiony do 2. Pułku Lotniczego w Krakowie, z przydziałem do 6. Eskadry Wywiadowczej zwanej „Lwowska”. Jednocześnie zostaje awansowany na stopień porucznika.

W ramach reorganizacji jaka obejmuje w tym czasie lotnictwo, 2. P.L. przechodzi zmiany restrukturyzacyjne. Z 6. i 14. Eskadry Wywiadowczej zostaje utworzony II Dywizjon Lotniczy, pod dowództwem ppłk. pil. J. Sendorka. 3 listopada 1921 r. Pawłowski obejmuje stanowisko adiutanta II Dywizjonu, co jest wyrazem uznania dla młodego porucznika.

Rozwijający się dynamicznie pułk potrzebuje wysoko wykwalifikowanej kadry lotniczej. W 1922 r. część lotników, a wśród nich i Pawłowski zostaje wysłanych na kurs do Oficerskiej Szkoły Obserwatorów Lotniczych w Toruniu. Przez okres szesnastu miesięcy poznaje tajniki pracy obserwatora i strzelca samolotowego. W Toruniu, w wieku 24 lat, zawiera związek małżeński z wiolelnią sympatią Ireną Kamińską.

1 grudnia 1923 r., po ukończeniu szkolenia, otrzymuje odznakę obserwatora i wraca do 2. P.L. w Krakowie z przydziałem do 14. Eskadry Wywiadowczej. W kwietniu 1924 r. zostaje mianowany do stopnia kapitana. W miesiąc po awansie obejmuje dowództwo swojej 14. Eskadry.

Owczesny dowódca lotnictwa, gen. Zagórski jest pomysłodawcą ambitnego przedsięwzięcia, jakim ma być lot okrężny poprzez pięć państw europejskich. Do tak prestiżowego zadania mają być wybrani najlepsi piloci wojskowi. Jednym z tych szczęśliwców jest kpt. pil. St. Pawłowski. Przelot rozpoczyna z lotniska Mokotowskiego gen. Zagórski. Pozostali piloci podzieleni na dwie grupy, wyruszają poprzez pasmo Alp do Włoch. Podczas tego przelotu na samolocie Potez XV, przez Mont Cenis do Lombardii, Pawłowski nieszczyśliwie ląduje i rani mechanika Filvorta. Pomimo tych kłopotów cały przelot zakończył się sukcesem i udowodnił wszechstronne umiejętności



Per Aspera ad Astra - Przez trudy do gwiazd - to motto Szkoły Orłąt w Dębnie. Każdy, kto związał się z lotnictwem wie, że aby sprostać temu wyzwaniu potrzebna jest wszechstronna wiedza, intensywny trening w powietrzu, oraz odrobina szczęścia. Jednym z wielu, który podjął to wyzwanie, był kapitan pilot Stanisław Wojciech PAWŁOWSKI.



Powyżej: Niższa Szkoła Pilotów w Krakowie w 1920 r. Personel instruktorski i szkolący się piloci na wspólnym zdjęciu. Poniżej: Szkolny Brandenburg B.II połamany podczas lotów szkolnych na krakowskim lotnisku.



Powyżej: Szkoła Pilotów w Bydgoszczy, 1920 r. Zniszczony szkolny Caudron G.III. Obok: Inny bydgoski Caudron „holowany” na start. Poniżej: Pawłowski i koledy z 2. Pułku Lotniczego w Krakowie przed Potezem XV.



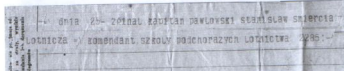


Powyżej: Zbiórka kadry Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. 1928 r.



Obok: Kpt. pil. Stanisław Pawłowski - dowódca 14. Eskadry Wywiadowczej 2. Pułku Lotniczego w Krakowie. 1925 r.

Poniżej: Wizyta płk Rayskiego w OSŁ Dębлін stała się pretekstem dla zrobienia pamiątkowej fotografii kadry szkoły.



Powyżej: Telegram wysłany z Dębłina do rodziny, informujący o śmierci kapitana Pawłowskiego.
Poniżej: Kondukt żałobny ze zwłokami Pawłowskiego odprowadzany przez mieszkańców Krakowa.



ści polskich pilotów. Kapitan Pawłowski ugruntuwał swoją pozycję w gronie wybitnych lotników polskich tego okresu.

W kilka miesięcy później, w maju 1926 r. następują burzliwe wydarzenia dla Polski, które mają wyrzucić swoje piętno także na dowódcy 14. Eskadry Wywiadowczej. Zostaje dokonany przewrót wojskowy pod przywództwem Marszałka Polski J. Piłsudskiego. Oddziały mu wiernie próbują zająć Warszawę. Dowódca 2. P.L. płk pil. Senderek otrzymuje rozkaz wysłania eskadry na lotnisko w Warszawie z pomocą dla wojsk rządowych. Lotnicy krakowscy nie kwapili się do udziału w walkach bratobójczych, więc dowództwo w drodze losowania skompletowało oddział lotniczy z pilotów i obserwatorów. W tej grupie „wybrańców” znalazł się także kapitan Pawłowski. Dowództwo eskadry objął kpt. pil. Dolecki, i w dniu 12 maja, dziesięć samolotów wylądowało na lotnisku mokotowskim. Na miejscu otrzymali rozkazy, między innymi polecenie, by bombardować mosty na Wiśle, zajęte przez oddziały Piłsudskiego. Pawłowski i jego koledzy rozkaz wykonali, ale bez specjalnego entuzjazmu i gorliwości. Jedynym efektem nalotów i ostrzeliwania żołnierzy strony przeciwnej były niezliczone ilości ogłuszonych ryb w Wiśle. Niestety nie obyło się bez strat. Podczas startu do jednego z lotów bojowych, zostaje zestrzelony samolot eskadry, w którego wraku zginął por. pil. R. Nossek oraz kpt. obs. K. Burtowy. Z tej ciężkiej próby Pawłowski wraz z resztą oddziału powraca na swoje lotnisko w Rakowicach do dalszego pełnienia przerywanych obowiązków dowódcy 14. Eskadry.

W styczniu 1927 r. jako wyróżniającego się oficera zostaje oficerem taktycznym 2. P.L. Uczestniczy intensywnie w pracy sztabu, oraz kontroluje bezpośrednio pracę poszczególnych eskadr. Obszerna wiedza teoretyczna i praktyczna, oraz umiejętności pracy z podwładnymi zjedniły mu liczne grono przyjaciół. Na dowód swojego zaangażowania i dobrej opinii zostaje w listopadzie 1927 r. przeniesiony do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Melduje się z nowym przydziałem u komendanta OSŁ płk. pil. R. Florera. Obejmuje stanowisko dowódcy I Dywizjonu Szkolnego. Jest to poważny awans zważywszy, że to stanowisko jest etatem oficera sztabowego (dyplomowanego). W ten sposób otworzył się przed kpt. Pawłowskim kolejny, błyskotliwy okres kariery.

31 marca 1929 r. zostaje zdymisjonowany dotychczasowy komendant OSŁ płk pil. R. Florer. Kadra szkoły pragnąc uhonorować odchodzącego dowódcę, postanowiła wysłać delegację do Torunia, obecnego miejsca pobytu odwołanego pułkownika. Do tak szczytnego zadania komenda szkoły wyznaczyła czterech oficerów. W skład delegacji wchodził: mjr. pil. Jerzy Rychłowski, kpt. pil. Stanisław Pawłowski, kpt. obs. Władysław Oleksik, oraz por. pil. Robert Beill. Oficerowie ci mają wręczyć byłemu dowódcy, ufundowany przez kadrę szkoły złoty odlew Orderu Virtuti Militari.

Lot został zaplanowany na dzień 25 kwietnia 1929 r. i miał odbywać się wzdłuż Wisły, aż do samego celu podróży - Torunia. Start dwóch samolotów Potez XV nastąpił wcześniej rano, tak aby jeszcze do południa przybyć na miejsce przeznaczenia. Załogę jednego z samolotów stanowili Pawłowski i Rychłowski, drugiego Oleksik oraz Beill. Lot przebiegał pomyślnie, aż do miejscowości Świnin przy Płockiem. Wtedy okrutna natura dała znać o sobie. Dalsze losy załogi Pawłowskiego możemy odtworzyć na podstawie meldunku por. pil. Beilla, naczelnego świadka tragedii, który zeznawał:

„...dotalając do Płocka, dostaliśmy się nagle w huragan śniegowy... Drugi samolot towarzyszący nam, którego obsadę stanowili jako pilot kpt. Pawłowski, jako obserwator zaś mjr. dypl. Rychłowski, znajdował się w chwili wejścia w huragan nad Wisłą na wysokości około 500 m. (...) W pewnym momencie zauważyliśmy, że samolot z obsadą kpt. Pawłowski i mjr. Rychłowski wyrusza się na wysokości około 120 m z śniegowego huraganu, sięgającego niemal do tafli wodnej Wisły, został nagle poderwany i straciwszy szybkość przeszedł na skrzydło, a następnie na głowę i runął w nury Wisły, zanurzając się w niej całkowicie. Stało się to o godzinie 9.55.”

W tych tragicznych chwilach zabrakło szczęścia. Jego brak zaważył na życiu dwóch doświadczonych pilotów. Lotnictwo i szkolnictwo lotnicze poniosło niepowetowaną stratę. Pogrzeb śp. kpt. pil. obs. Stanisława W. Pawłowskiego odbył się 1 maja 1929 r. na cmentarzu Rakowickim w Krakowie. Zegnali go najbliżsi, oraz liczne delegacje z Krakowa i Dębłina.



Byłam WAAF-ką

Urodziłam się 18 stycznia 1923 r. w miejscowości Terpin w powiecie Radziechów w województwie tarnopolskim. Moimi rodzicami byli Aleksander Świca i Genowefa z domu Chalupa. Po ukończeniu 7-klasowej szkoły powszechnej w Radziechowie poszłam do szkoły zawodowej (wydział handlowy) w Sokalu. Na tym jednak moja nauka skończyła się, przzerwana przez wojnę 1 września 1939 r. Od 17 września okupowali nas Sowieci. 10 lutego 1940 r., niczym grom z jasnego nieba, o trzeciej rano usłyszeliśmy stukanie do drzwi. Wszedł jeden oficer oraz dwóch młodziutkich uzbrojonych sowieckich żołnierzy. Dali nam pół godziny na spakowanie się. Wątpię, czy można opisać przebieg tych chwil... Panika, płacz, nawet biały szpicek Miłus położył się wzdłuż progu i lży mu się laly z oczu. Wiedział, że się z nami żegna na zawsze. Gdy oficer odszedł do następnych domów, tych dwóch młodziutkich żołnierzy naprawde okazało nam współczucie (było nas razem siedmioro z rodzicami – ja najstarsza, a najmłodszy 7-letni brat). Oni właśnie doradzali nam, co mamy szybko zabrać, z czego będziemy mogli żyć tam, dokąd jedziemy.

Z woźnicą Ukraincem pojechaliśmy na stację. Ulokowano nas w wagonach bydłych. Były podzielone po dwóch stronach na dwa poziomy przycz, z piecykiem żelaznym pośrodku i dziurą w podłodze, mającą zastąpić toaletę. W takich warunkach jechaliśmy przez trzy tygodnie na północ. W Szeptówce, tuż za dawną granicą sowiecką, wagony nasze zostały przystosowane do jazdy po szerszych torach. Jechaliśmy dalej na północ. Okien w wagonach nie było, tylko małe i ciągle zamrożone otwory, toteż nie wiem nawet, jakie miejscowości mijaliśmy. Dojechaliśmy do Kotłasa u ujścia rzeki Dźwiny. Tu zostaliśmy przeladowani na sanie, zaprzężone w konie i po zamrożonej rzeczce jechaliśmy w dół, w stronę Archangielska. Jadąc w pociągu zatrzymywaliśmy się od czasu do czasu i wtedy podawano nam gorącą wodę. Pamiętam, że ktoś w naszym

transportie zmarł. Wtedy po prostu nasi „aniołowie stróż” wyrzucili trupa z wagonu na śnieg. To było okropne. Jadąc Dźwiną od czasu do czasu widzieliśmy po północnej stronie pობudowane baraki, postiolki. Na takich postiolkach zostawiano po około sto osób. Naszą grupę wysadzono w Piernogorie w Rejonie Krasnoborskim w Archangielskiej Oblaści. Zostaliśmy umieszczeni w czterech dużych barakach (ponad 120 osób) zbudowanych z kłód drzewa i upychanych mechem dla ocieplenia. Sowieci dbali o higienę i raz w tygodniu pedziłi nas do łaźni tureckiej. Mężczyźni, kobiety i dzieci razem, to był następny koszar.

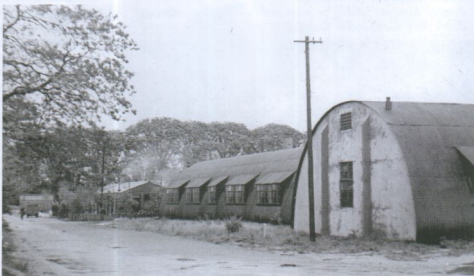
Głównym sowieckim hasłem było: „Kto nie pracuje, ten nie je”. W naszej rodzinie tylko tato i ja mogliśmy pójść do pracy. Za dzień pracy otrzymywaliśmy zapłatę, za co można było kupić czarny chleb: 1 kilogram dla osoby pracującej, a 200 gramów dla osób niepracujących i jakies dwie chochle zupy z suszonej ryby albo dwa naleśniki z łyżką oliwy – to było nasze całe wyżywienie. Zajmowaliśmy się wyrębem lasu. Gałęzie drzew były obcinane, a całe kłody rzucane do rzek,

po czym płynęły do specjalnie przygotowanej przystani. Gdy przyszyły mrozy i częste tych kłód utknęła w zamarzniętej rzeczce, trzeba było przed roztopami wyciągnąć je na brzeg. Mój ojciec wziął mnie do swojej 8-osobowej brygady. Zatrudniłi mnie do gotowania wody na ognisku na herbatę albo po prostu podawania wrzątku, którego picie w Rosji było bardzo popularne – nosi on nazwę „kipiatok”. Przez to, że nie uchylałam się od pracy, zostałam „awansowana” do roboty w stajni. Widocznie i tam sprawowałam się bardzo dobrze (dodam do tego, że bylam „gramotna”), gdyż przeniesiono mnie do kuchni. Smażyłam naleśniki na trzech patelniach na raz, a w wolnych chwilach czytałam kucharzowi analfabecie gazetę, przez co zdobywałam wiadomości też dla siebie. Kucharz polubił mnie i sprawił, że zostałam zatrudniona w sklepiku, gdzie wydawano chleb na kartki i sprzedawano żetonyki do jadalni. W dniach wolnych od pracy (pracowało się sześć dni, a siódmy był wolny) w lecie szło się do lasu na sikory czy jagody, było się czym pożywić, nikt nas nie pilnował w lesie, bo nie było dokąd uciec. Gdy się ktoś w lesie zgubił, to na pewno zjadłoby go wilki.

W sierpniu 1941 r. oznajmiono nam, że jesteśmy wolni i możemy iść dokąd chcemy. Nie mieliśmy pojęcia, co robić. Postanowiliśmy wraz z kolegą, że popłyniemy do Kotłasa i może się czegoś dowiemy. Dzięki pracy w sklepiku znalazł kapitanoł małych statków parowych, którzy zatrzymywali się w naszej przystani, przywożąc prowiant i stółując się w jadalni. Udało się załatwić, że zabiorą nas do Kotłasa, a następnego dnia wrócimy z powrotem. W Kotłasic dotarliśmy do placówki polskiej, gdzie udzielono nam informacji o porozumieniu gen. Sikorskiego z ZSRR i formowaniu Wojska Polskiego na południu Rosji przez gen. Władysława Andersa. Po powrocie do Piernogorie wyjechaliśmy na południe.

Koczowaliśmy na stacjach kolejowych, aby dostać się do jakiegoś wagonu, który jechał w interesującym nas kierunku. Zamienialiśmy po drodze wszystko na kawalek

Poniżej: Kwatery mieszkalne w polskiej bazie Faldingworth. (arch. M. Matejski via P. Sikora)



chleba, aby przeżyć. Pod koniec listopada dotarliśmy do Taszkentu, a stąd do Bucharu. Tam Uzbek, kierownik dużej plantacji bawełny, zabrał nas na duże pojemniki do przewożenia zboża i rzeką Amu-darią płynęliśmy dwa dni do kolchozu. Tam rozmieszczono nas w lepiankach i dano nam pracę i żywność. Nawijając znajomości z administracją kolchozu zostałam zaproszona z ojcem na Boże Narodzenie 1941 r. do kierownika kolchozu. Na uroczystości była też lekarka Rosjanka, która zapytała, dlaczego zdecydowaliśmy się zostać w kolchozie, a nie zdążyć do placówek Wojska Polskiego. Ta lekarka zdobyła dla nas potrzebne informacje i znów rzeką Amu-darią wróciliśmy do Bucharu, a stąd do Guzaru. Tam, kto mógł, wstępował do Wojska Polskiego.

Ja już w lutym 1942 r. byłam w mundurze wojskowym. W marcu wypłynęliśmy z Krasnowodska przez Morze Kaspijskie i 1 kwietnia 1942 r. zawinęliśmy do portu Pahlewi w Persji. Tę datę dobrze pamiętam, bo był to prima aprilis. Były momenty, że nie dowierzałam, że to prawda, że niedłużka ziemia pozostała za nami. Warunki na statku były po prostu nie do opisanja. Żadnej higieny. Dzieci, młodzi ludzie, starsze osoby, wszyscy byli razem przemieszani, a toaleta była po prostu za burtą.

Wreszcie dotarliśmy do Pahlewi. Przyjmowali nas polscy żołnierze, ale gros na ulicach stanowili żołnierze brytyjscy. Dezynfekcja, zmiana odzieży i wreszcie czyste szalasy na plaży i dobre, normalne posiłki – to było marzeniem każdego z nas. Po krótkim wycieczku wyjechaliśmy otwartymi ciężarówkami do Teheranu, stolicy Persji. Zostaliśmy umieszczeni w zabudowaniach nieczynnych fabryk broni. Tuż przy tych budynkach budowane były szalasy, a my, ochotniczki, przygotowywałyśmy się do przyjęcia drugiej fali ewakuacyjnej z Rosji, a szczególnie na przyjęcie ludności cywilnej. W czerwcu 1942 r. zgłosiłam się na powrót do Pahlewi do pracy w kuchni i w magazynach z odzieżą pochodzącą z darów z Ameryki, aby naszych rodaków z Rosji godnie przyjąć, ubrać, nakarmić i zadbać o ich zdrowie. Wreszcie ciężarówką z Polakami przyjechały. Zgłosiłam się do bramy głównej, aby jak najszybciej zobaczyć się z moją rodziną. Wreszcie przybyli, ale nie poznałam ich po półrocznej rozłące. Ale gdzie siostra Miła, dziadzio, babcia, ciocia? Niestety, nie doczekali ucieczki z nieudziejczy ziemi...

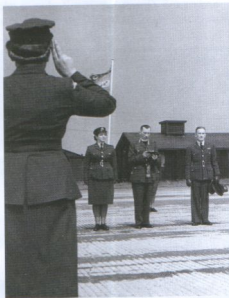
Po przyjęciu wszystkich statków, które przybyły z Rosji, wróciliśmy do Teheranu. Pracowałam znów w kuchni, w sklepiku, wszędzie, gdzie była potrzebna zdyscyplinowana siła robocza. Jako ochotniczki Pomocniczej Służby Kobiet (PSK) miałyśmy ciągle musztrę i różne kursy poręczające, jak najwydajniej pracować na różnych stanowiskach, a także kursy prowadzenia samochodów. Po kilku miesiącach ze swoją kompanią wyjechałam do Al-Mughar koło miejscowości Rehovoth w Palestynie. Tu znów zaczęła się musztra z bronią i różne kursy przygotowujące nas do wyjazdu razem z wojskiem na

front. Ja dostałam przydział na kurs administracyjny. Życie było wspaniałe, oprócz zajęć w wolnym czasie można było zwiedzać słynne biblijne miejsca.

Pod koniec 1943 r. przyszedł apel z Anglii do naszych jednostek o ochotników do mocno wykruszonego lotnictwa. Natychmiast zgłosiłam się, bo lotnictwo zawsze mnie bardzo interesowało. W styczniu 1944 r. wypłynęliśmy z grupą ochotniczek z Palestyny przez Kanał Sueski do Port Saidu, a stamtąd do Aleksandrii. Tam, po załodowaniu się na duży okręt wojenny, wiozący rekonwalescentów i rannych żołnierzy brytyjskich, wyruszyliśmy. Był to niebezpieczny rejs, ale mieliśmy wokół siebie osiem krążowników, a po przepłynięciu Cieśniny Gibraltarskiej przyjeły nas samoloty sprzymierzonych. Bezpiecznie zawinęliśmy z początkiem lutego do portu Liverpool w Anglii. Z Liverpool wyjechaliśmy do North Berwick koło Edynburga, a po krótkim odpoczynku na kurs rekrucki do Wilmslow koło Manchesteru. Polską senior officer w Wilmslow była Helena Paszkiewicz, która zresztą była ko-

mendatką Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet do końca. Naszą sierżantką (która nas chwyciła i „goniła”) była Helena Paszkowska. Obie je wspominał bardzo miło, a szczególnie naszą sierżantkę: ostrą, ale sprawiedliwą.

Dostałam przydział do 300 Dywizjonu Bombowego „Ziemi Mazowieckiej” w Faldingworth natychmiast po kursie rekruckim, w maju 1944 r. Pracowałam na wieży kontrolnej. Moim zadaniem było informować załogi powracające z lotu bojowego o widoczności, kierunku wiatru i o tym, na którą bieżnię i na który postój (dispersal) należy zakolować. Byłam też telefonistką i kancelistką, sporządzałam różne raporty. Kurs na takie stanowisko trwał 2 tygodnie i odbywał się w miejscu pracy, instrukcje i pouczenia otrzymywaliśmy od przelotnych w pracy. Trwała wojna, pracy było dużo, i na kursach specjalistycznych przebywało się krótko. Ponieważ byliśmy z różnych środowisk i miałyśmy różne wykształcenie cywilne, więc segregacja do dalszych zajęć była ułatwiona. Dla kobiet było dużo zajęć, które nie



Powyżej: Uroczystość zakończenia kursu rekruckiego PLSK w bazie Wilmslow. Na drugim planie w środku ks. kpt. Alojzy Kowalkowski, z lewej komendantka kursu mjr Helena Paszkiewicz. (arch. K. Kowalkowski)
Poniżej: Współczesna fotografia zabudowań Fighter Command w Bentley Priory. (zdj. Wikipedia)



Powyżej: Płk pil. Jerzy Bajan będący w latach 1943-47 języcznym dowódcą myśliwców Polskich Sił Powietrznych. (arch. S. Bochniak)



wymagały bardzo intensywnych kursów. Na przydzielacznym nam stanowiskach nabieraliśmy doświadczenia. Współpraca z kolegami i przełożonymi układała się wspaniale, byliśmy jedną rodziną. W 300 Dywizjonie, razem z kilkoma koleżankami, „adoptowaliśmy” jedną z latających na Lancasterach załóg (7 osób). Wyszwałyśmy im poduszeczki, a wszystkie razem zaproponowałyśmy, aby wręczyć każdemu z personelu latającego granatowe szaliczki w białe kropki, to był jakoś symbol 300 Dywizjonu.

W listopadzie dostałam przeniesienie do Bentley Priory koło Londynu do Dowództwa Lotnictwa Myśliwskiego – Fighter Command. Polskim dowódcą myśliwców był pułkownik Jerzy Bajan. Wpisywałam do wykazów wszystkie loty ćwiczebne i bojowe pilotów myśliwskich. Raz w miesiącu każdy pilot przysyłał swój log-book, a czasem zgłaszali się sami, gdy stacjonowali w pobliżu. Stosunki koleżeńskie były naprawdę niewiarogodnie dobre. Pan pułkownik Jerzy Bajan prawie każdego dnia wychodził do kancelarii głównej, aby przywitać się z nami, a adiutant kapitan Kucharski więcej przesiadywał w kancelarii z nami, niż u dowódcy. Było nas pięcioro, szef – sierżant Borowik, dwóch gońców Popławski i Tunicki (ten ostatni starszy rangą, bo kapral) i dwie ochotniczki, Irena Plata i ja. Gdy nazbierałyśmy grzybów w pobliskim lesie i usmażyłyśmy je na spirytusowym palniku, to i sam pułkownik zajął się nimi. Pamiętam zabawną sytuację. Pewnego dnia, gdy dwie WAAF-ki Angielki, które pracowały w dowództwie brytyjskim, odwiedziły nas z czystej ciekawości, ale gdy zobaczyły grzyby, które Anglicy uważali za truciznę, były przerażone i chciały telefonować do zakładu pogrzebowego.

Mieszkałam w prywatnej kwatery w Stanmore bardzo blisko Londynu. Przeżyłam kilka nalotów rakiet V-2. Tylko raz szyby wyleciały z okien w budynku. Do pracy dojeżdżałam rowerem, a przy bardzo złej pogodzie chodziłam pieszo 3 kilometry. Muszę tu wspomnieć o pewnym incydencie. Wracalam o szarówce z koleżanką Ireną Platą i nagle zatrzymała się koło nas limuzyna. Mały starszy pan otworzył drzwi i zaoferował podwiezienie do Stanmore. Zgodziłyśmy się. Z owym panem rozmawiałyśmy po drodze o naszej pracy, o pogodzie, skąd pochodzimy, o Sybirze itd. Gdy dojechalśmy do miejsca naszego zakwaterowania, starszy pan zapytał, czy wiemy, kim on jest. Nie miałyśmy pojęcia. Usłyszałyśmy: „Jestem Władysław Raczekiewicz, prezydent RP”. Jako ochotniczki powinnyśmy rozpoznać naszego prezydenta, a przede wszystkim zauważyć chorągiewkę na limuzynie, ale gdy się ma 19 lat, to się nawet o możliwości takiego przypadkowego spotkania nie myśli. Wiem, że wyskoczyłam z limuzyny salując w postawie zasadniczej, nie mogąc ochłonąć z wrażenia. Pan prezydent na pewno już jadł kolację, gdy my obie stałyśmy ciągle jeszcze na baczność.

Będąc w 300 Dywizjonie poznałam radiooperatora Jana Gawła. W kwietniu 1945 r. pobraliśmy się, a 3 września 1945 r. zosta-

łam zwolniona z lotnictwa jako Leading Aircraftwoman (polski stopień – ochotniczka). W 1946 r. urodziła się nam córka Jadwiga. Mąż mój umarł bardzo młodo, w wieku 59 lat. Po 10 latach wyszłam ponownie za mąż za Tadeusza Szuwałskiego, pilota Lan-

casterów, który po wojnie wstąpił do Royal Air Force. Służył tam przez 20 lat, latając na helikopterach, m.in. biorąc udział w konfliktach w Borneo i na Malajach. Zmarł w 2004 r.

Wanda Szuwałska

Opracował Wojciech Zmysłowy

Od 1948 r. Wanda Szuwałska mieszka w Nottingham. Po wojnie pracowała w zakładzie produkującym wysokiej klasy odzież damską. Zaczęła jako zwykła szwaczka, karierę skończyła jako konsultantka i kierowniczka zakładu, mając pod sobą 250 podwładnych. Angażowała się społecznie w życie polonijne w Wielkiej Brytanii. Pracowała w Komitecie Szkolnym Kola Przyjaciół Harcerstwa, udzielała się także w zespołach wokalno-tanecznych, była aktywna w sekcji PLSK Kola Kobiet Żołnierzy, Polsko-Angielskim Kole Pań i Stowarzyszeniu Lotników Polskich, należąc do zarządów tych organizacji lub będąc członkiem wspierającym. Współpracowała przy zbieraniu danych do poświęconej polskim WAAF-kom części pracy Tadeusza Krzysztka „Personel Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii w latach 1940-1947”. Za pracę społeczną została odznaczona Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Krzyżem Kawalerskim Orderu Zasługi RP, Srebrnym i Złotym Krzyżem Zasługi, a także licznymi medalami pamiątkowymi i odznakami honorowymi.



Powyżej: Wanda Świca (Szuwałska) w mundurze PSK z okresu służby w Armii Polskiej na Wschodzie. Têheran, 1942 r. (arch. W. Szuwałska)



Powyżej: Polskie WAAF-ki podczas zajęć lekcyjnych na kursie rekrucim w Wilmslow, sierpień 1944 r. (arch. W. Vrabetz)

Poniżej: Pamiątkowe zdjęcie polskich WAAF-ek przy kabinie na polu obok lotniska Faldingworth w 1944 r. Autorka wspomnień pierwsza z prawej. (arch. W. Szuwałska)



ALBATROS B.II



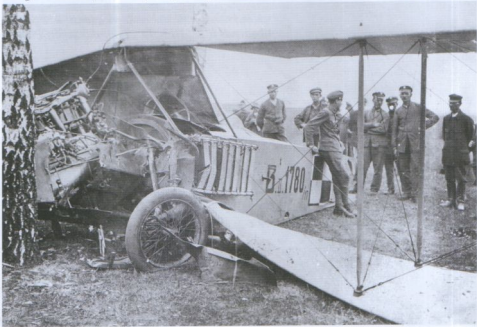
HISTORIA

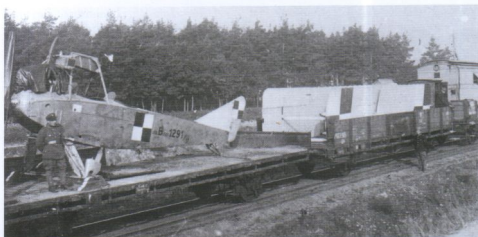
W zakładach lotniczych Albatros w Berlinie-Johannisthal w 1913 r. powstała konstrukcja, która wyznaczyła nowy kierunek w dziedzinie fabrykacji samolotów. Nowego Albatrosa B.I w układzie dwupłata zaprojektował zespół zdolnych inżynierów (R. Thelen, H. Hirth, R. Schubert, E. Heinkel) z przeznaczeniem do udziału samolotu w zawodach i lotach rekordowych. Nowością była konstrukcja kadłuba - kratownicowa drewniana, kryta sklejką - odznaczała się wyjątkową sztywnością i wytrzymałością. Skrzydła o starannie dobranym profilu połączone zastrzałami i usztywniono cięgnami. Całość wyposażono w doskonały wówczas silnik Mercedes D.I 100 KM. Nową konstrukcją zainteresowała się armia i na przełomie lat 1913/14 wyprodukowano w Niemczech i na licencji w austriackiej wytwórni Phoenix kilkadziesiąt Albatrosów B.I. Nową konstrukcją poddano modyfikacjom i niebawem wytwórnię opuścił prototyp Albatrosa B.II (oznaczenie fabryczne Albatros DD). Przeprowadzone loty próbne wykazały bardzo dobre osiągi, szczególnie imponowały prędkość wznoszenia i zasięg oraz łatwość i swoboda pilotażu. Swoje nieprzeciętne możliwości potwierdziły trzy Albatrosy B.II w maju 1914 r. podczas Lotu Okrężnego (Prinz Heinrich Flug). Wszystkie ukończyły rywalizację ze świetnymi wynikami deklasując rywali.

Ruszyła produkcja seryjna i do końca 1914 r. wyprodukowano prawie setkę B.II. Zapotrzebowanie na ten typ było ogromne, w 1915 r. w ich produkcji partycypowały już zakłady Roland, a w 1916 r. B.II budowano już w 4 zakładach na terenie Niemiec. Początkowo opuszczali wytwórnię jako jednostery i wysyłane były do eskadr wywiadowczych. W trakcie produkcji dokonywano zmian i wprowadzono ulepszenia, wzmocniono podwozie, zastrzały i płozę ogonową. Zastosowano mocniejsze



Powyżej: Zdobyty w Krakowie Albatros B.II (389/16) wczesniej produkcji, sfotografowany latem 1919 r., był używany w krakowskiej Niższej Szkole Pilotów. (arch. W. Sankowski)
Poniżej: Albatros B.II (1780/17) z 6. Eskadry Wywiadowczej rozbity latem 1919 r. we Lwowie. Zaloga w składzie por. Roboycki i por. Popiel ocalala, samolot do kasacji. (arch. W. Sankowski)





Powyżej: Transportowany na front Albatros B.II(Li) 1291/17 z 17. Eskadry Wywiadowczej na stacji kolejowej w Radomiu w sierpniu 1920 r. (arch. T. Kopański)

Poniżej: Albatros B.IIa ze Stacji Lotniczej na Ławicy w locie nad Wielkopolską. Samolot pilotuje chor. Rutkowski, maj 1921 r. (arch. W. Sankowski)



Powyżej: Albatros B.II 14/17 w roli maszyny szkolnej w Szkole Pilotów na Ławicy. (arch. T. Kopański)

Poniżej: Połamanie podczas lądowania Albatros B.II 1251/17 „14”. Lotnisko Szkoły Pilotów w Bydgoszczy, 1922 r.(arch. W. Sankowski)



silniki: Mercedes D.II 120 KM i Benz Bz.III 150 KM. Sporadycznie montowano jednostki napędowe Argus (120 i 150 KM). Intensyfikacja użycia Albatrosów B.II w pierwszej linii przypada na lato 1915 r., gdy w jednostkach frontowych było ok. 250 maszyn tego typu. Z czasem zaczęto je wycofywać do szkół lotniczych, gdzie po przebudowie na dwuster (uczni w pierwszej, instruktor w drugiej kabynie) były używane do szkolenia pilotów aż do końca wojny.

Niezależnie od tego powstała wersja szkolna Albatros B.IIa wyposażona fabrycznie w dwuster, której produkcja ruszyła w lipcu 1917 r. w zakładach Linke-Hoffman we Wrocławiu. Ostatecznie budowano tę wersję w trzech wytwórniach (także w zakładach Refla Militar Werkstätten w Warszawie) kończąc produkcję już po wojnie dostawą 20 egzemplarzy (oznaczonych L-30) dla odbiorców cywilnych. Łącznie w latach 1914-18 wyprodukowano ponad 3500 sztuk Albatrosów B.II/B.IIa. Ostatnie były widywane nad Niemcami jeszcze w latach 30-tych ubiegłego wieku, a dinosaur w tej klasie był eksploatowany do roku 1940 i obecnie jest ozdobą Muzeum Lotnictwa w Krakowie.

W POLSCE

Albatrosy B.II/B.IIa należały do grupy najliczniej reprezentowanych typów samolotów w lotnictwie polskim po 1918 roku. W użytku znalazła się ich ponad setka, przejętych głównie w Stacji Lotniczej Ławica, hali Zeppelina na Winiarach, Warszawie i Krakowie. Pojedyncze egzemplarze mogły pochodzić już z zakupów dokonywanych w latach 1919-20 i przydziału Komisji Reparacji Wojennych Entanty. Większość pozyskanego sprzętu wymagała napraw i remontów które prowadzono głównie w warsztatach na Ławicy.

Sprawne Albatrosy B.II były wysyłane do jednostek lotniczych od połowy 1919 r., gdzie wykonywały głównie zadania łącznikowe i obserwacyjne. Znalazły się na wyposażeniu eskadry wywiadowczej, 21. Eskadry Niszczycielskiej i Bazy Lotnictwa Morskiego w Pucku. W 15. Eskadrze Myśliwskiej znajdował się 1 Albatros B.II, doraznie wyposażony przez mechaników w wyrzutniki bomb, wykorzystany był w roli bombowca przeciwko wojskom bolszewickim w 1920 r.



Większość Albatrosów była jednak używana w Polsce w roli, w jakiej spisywały się najlepiej, czyli do szkolenia lotniczego. W 1919 r. znalazły się na wyposażeniu Szkoł Pilotów w Warszawie, Krakowie i Poznaniu. Po 1920 r. większość maszyn skoncentrowano w Szkole Pilotów w Bydgoszczy, która jako jedyna prowadziła szkolenie praktyczne od podstaw. Nieliczne egzemplarze znalazły się później w pułkach lotniczych, gdzie używano ich w charakterze łącznikowych i treningowych. Ostatnie szkolne Albatrosy skreślono ze stanu Centralnej Szkoły Podoficerów Pilotów Lotnictwa w 1927 r. przekazując je do dyspozycji LOPP (więcej o cywilnych Albatrosach w Polsce na str. 38-40).

KONSTRUKCJA

Jednosilnikowy, dwumiejscowy dwupłat o konstrukcji drewnianej. Kadłub drewniany, kratownicowy, pokryty sklejką. Skrzydła dwudźwigarowe, kryte płótnem. Stateczniki z rur stalowych i stery z drewna pokryte płótnem. Skrzydła oparte na piramidce na kadłubie, połączone i usztywnione za pomocą zastrzałów i linek.

Podwozie dwugoleniowe z osią, amortyzowane sznurami gumowymi. Hamulec pazurowy. Płozą ogonową drewnianą z okuciem stalowym.

Stosowano różne jednostki napędowe. Najczęściej były to silniki Mercedes D.I (100 KM), D.II (120 KM), Benz Bz.II (120 KM), Bz.III (150 KM), Argus As.II (120 KM). Śmigła różnych typów wielu producentów (np: Garuda, Germania, Schwarz). Chłodnica wody powierzchniowa na bokach kadłuba lub ulowa montowana nad silnikiem.

Samoloty nie były fabrycznie uzbrojone. Obserwator mógł zabrać karabin, sporadycznie montowano karabin maszynowy i wyrzutniki bombowe.

DANE TECHNICZNE

Wymiary: rozpiętość 12,80 m, długość 7,63 m, wysokość 3,15 m, powierzchnia nośna 40,12 m².

Masy: własna 723 kg, użyteczna 348 kg, całkowita 1071 kg.

Osiągł: prędkość maksymalna 110 km/h, pułap 3000 m, zasięg 400 km.

Wojciech Sankowski

Điękuje Panu Tomaszowi Kopańskiemu za udostępnienie fotografii z własnych zbiorów.

Powyżej: Inny bydgoski Albatros B.IIa (2573/17) uszkodzony w trakcie szkolenia. Szkoła Pilotów, Bydgoszcz 1922 r. (arch. T. Kopański)

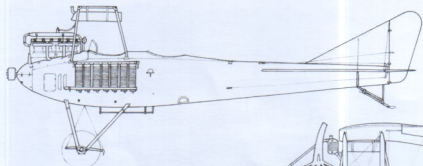


Powyżej: Albatros B.IIa (1289/17) z silnikiem Benz Bz.III 150 KM. Zdjęcie wykonane prawdopodobnie na lotnisku w Bydgoszczy w 1922 r. (arch. W. Sankowski)

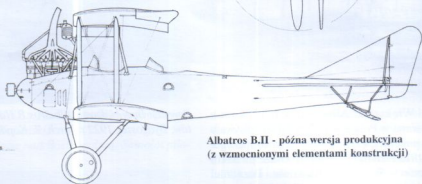
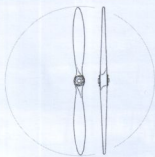
Obok: Groźnie wyglądająca kraksa na torach kolejowych przebiegających wzdłuż granicy pola wlotów lotniska w Bydgoszczy. Albatros B.II 17.12 (numer nadany w Centralnych Warsztatach Lotniczych) z numerem bocznym „5”. Bydgoszcz, około 1925 r. (arch. W. Sankowski)

Poniżej: Zniszczony na Mokotowie w dniu 15.07.1921 r. Albatros B.II 558/17 z Sekcji Ćwiczeń z Poznania. Pasażer Moczyłowski zginął, pilot kpt. Jakubowski odniósł ciężkie obrażenia. (arch. T. Kopański)

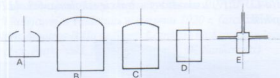




Albatros B.II - wczesna wersja produkcyjna



Albatros B.II - późna wersja produkcyjna
(z wzmocnionymi elementami konstrukcji)



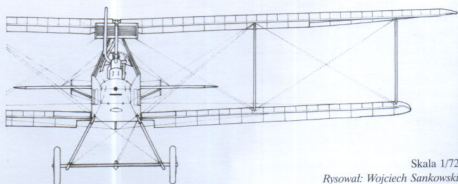
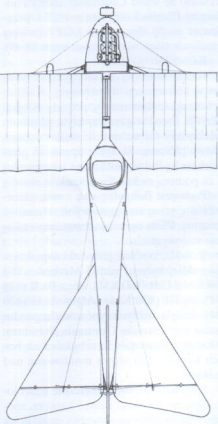
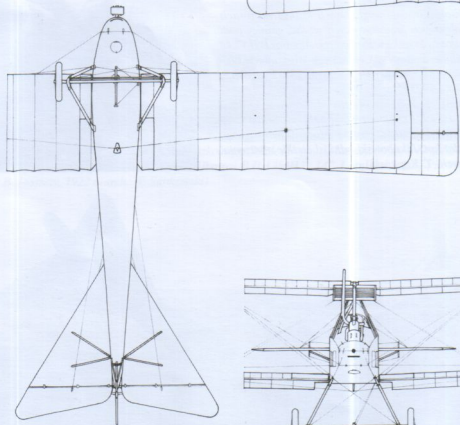
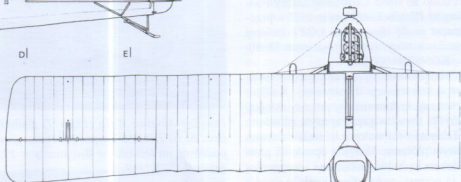
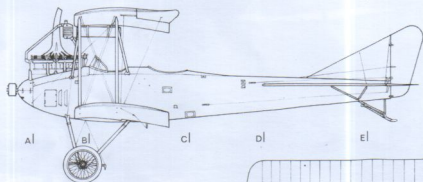
Albatros B.II

Silnik Mercedes D.I 100 KM

Rozpiętość - 12,80 m

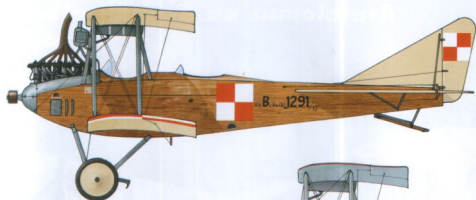
długość - 7,63 m

wysokość - 3,15 m



Skala 1/72

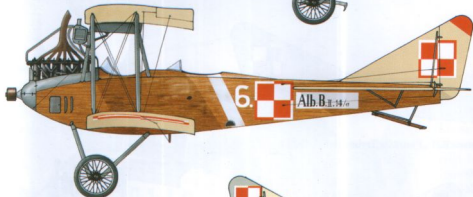
Rysował: Wojciech Sankowski



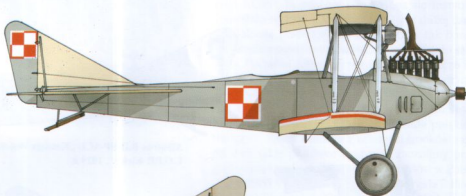
Albatros B.IIa(Li) 1291/17.
17. Eskadra Wywiadowcza,
sierpień 1920 r.



Albatros B.II 1780/17.
6. Eskadra Wywiadowcza,
lato 1919 r.



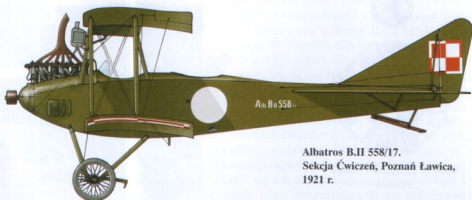
Albatros B.II 14/17.
Szkoła Pilotów w Poznaniu,
1920 r.



Albatros B.IIa 1289/17.
Bydgoszcz, 1922 r.



Albatros B.IIa 2573/17 „7”.
Szkoła Pilotów w Bydgoszczy,
1922 r.

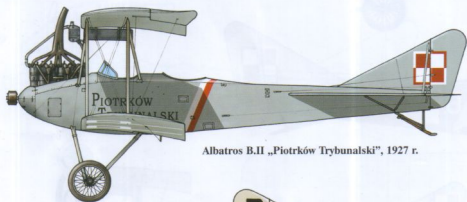


Albatros B.II 558/17.
Sekcja Ćwiczeń, Poznań Ławica,
1921 r.

Rysował: Wojciech Sankowski



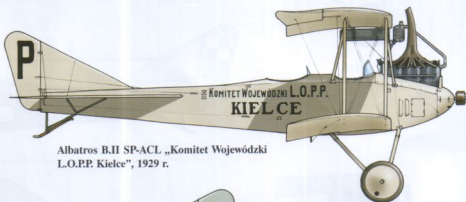
Albatros B.IIa P-PAWA.
Pilot Paweł Zolotow, 1925 r.



Albatros B.II „Piotrków Trybunalski”, 1927 r.



Inicjały właściciela P-PAWA



Albatros B.II SP-ACL „Komitet Wojewódzki
L.O.P.P. Kielce”, 1929 r.



Albatros B.II, Związek Lotników Polskich,
Poznań Ławica, około 1925 r.



Aeroklub Poznański



Związek Lotników Polskich
Poznań



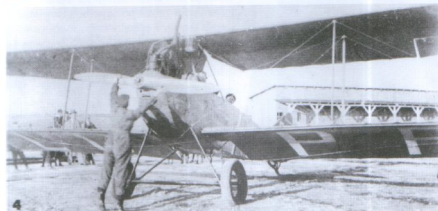
Albatros B.II SP-ACS, Aeroklub Poznański,
Poznań Ławica, około 1932 r.

Rysował: Wojciech Sankowski

Godła i barwa na samolotach część 25



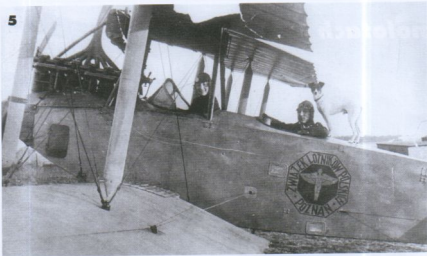
ALBATROSY w cywilu



Uznane za mocno już przestarzałe samoloty szkolne Albatros B.II wycofano ze szkolnictwa wojskowego definitywnie w 1927 roku. Ostatni ich użytkownik - Centralna Szkoła Podoficerów Pilotów Lotnictwa w Bydgoszczy - w listopadzie tego roku przekazała 9 sprawnych jeszcze maszyn do dyspozycji LOPP. Ta prężnie rozwijająca się instytucja (powstała w 1923 r.) sponsorowała w dużej części działalność powstających aeroklubów tak bardzo skromnie wyposażonych wówczas w sprzęt do szkolenia. Poziwie Albatrosy przyjęto więc ochoczo i po niezbędnych remontach przekazano nowym użytkownikom. Trafiły na lotniska w Warszawie, Poznaniu, Lwowie i Wilnie. Wcześniej jednak samolotem tym zainteresował się człowiek legenda polskiego lotnictwa. Paweł Zolotow z własnych środków zakupił dwa takie płatowce i od nich zaczęliśmy przeglądnąć najciekawszych cywilnych Albatrosów w Polsce.

P-PAWA (zdj. 1 i 2, arch. A. Morgała). Paweł Zolotow pierwszego Albatrosa B.II nabył jeszcze w 1924 roku w warsztatach Szkoły Pilotów w Bydgoszczy. Po latach właściciel opisał te zdjęcia, więc warto go cytować: „Samolot Albatros zakupiłem w szkole w Bydgoszczy, kiedy to byłem tam instruktorem pilotażu, podczas kasacji samolotów nieserjnych w 1924 roku. Po wyremontowaniu zarejestrowałem w Ministerstwie Kolei Żelaznych pod numerem 21 i stałem się pierwszym posiadaczem prywatnego samolotu w Odrodzonej Polsce. Służył do lotów pasażerskich, propagandowych i reklamowych”.

Samolot ten w wersji B.IIa (2574/17) został wpisany do Rejestru Cywilnych Statków Powietrznych w 1925 roku i otrzymał znaki P-PAWA. Niebawem stał się najbardziej kolorowym samolotem w Polsce. Na usterzeniu pionowym namalowano reklamy cenionej przed wojną wytwórcy wódki i likierów J. A. Baczewskiego z Lwowa i producenta słodyczy E. Wedla. Z czasem domalowano też na kadłubie ornament roślinny (zdj. 3, arch. W. Sankowski). Samolot używany był bardzo intensywnie i stał się rozpoznawalny na wielu polskich lotniskach. Uległ zniszczeniu podczas pożaru hangaru na Mokotowie w kwietniu 1929 roku.



Piotrków Trybunalski (zdj. 4, arch. W. Sankowski). Drugiego Albatrosa B. II Paweł Zolotow pozyskał i odremontował z końcem 1926 roku. W następnym roku przekazał go Komitetowi LOPP w Piotrkowie Trybunalskim, gdzie nazwę namalowano na kadłubie samolotu. Pod spodem dolnego płata namalowano „LOPP”. Samolot latał z bialo-czerwoną szachownicą na usterzeniu, której fragmentu można się dopatrzeć na fotografii. Egzemplarz ten nie był zarejestrowany w Rejestrze Cywilnych Statków Powietrznych.

Związek Lotników Polskich (zdj. 5, arch. W. Sankowski). Innym Albatrosem używanym w Polsce, który nie został wpisany do Rejestru, był samolot należący do Związku Lotników Polskich w Poznaniu. Skupiał on głównie byłych i czynnych oficerów 3. Pułku Lotniczego z poznańskiej Ławicy. Własnymi środkami wyremontowali oni około 1925 roku w warsztatach pułkowych egzemplarz B.II i był on używany głównie do lotów pasażerskich oraz do szkolenia w Cywilnej Szkole Pilotów na Ławicy. Na kadłubie namalowaną miał odznakę ZLP w Poznaniu.

SP-ACS (zdj. 6, arch. W. Sankowski). Drugi poznański Albatros B.II. Został zarejestrowany w kwietniu 1930 roku, wcześniej będąc prawdopodobnie użytkowany przez Aeroklub Krakowski. Pomalowany na kolor zielony, w Poznaniu otrzymał godło aeroklubowe w postaci stylizowanego ptaka w białym kole. SP-ACS był jednym z dwóch najdłużej używanych Albatrosów, skasowany został dopiero w czerwcu 1935 roku.

SP-ACL (zdj. 7 i 8, arch. A. Morgała). Był to ex wojskowy Albatros B.II 2579/17 zakupiony jako propagandowy w 1928 roku przez Komitet Wojewódzki LOPP w Kielcach, co znalazło wyraz w postaci dużego napisu namalowanego na kadłubie. Zarejestrowany został w październiku 1929 roku z rejestracją SP-ACL. Po pewnym czasie przekazany do Aeroklubu Krakowskiego i tam wykreślony z rejestru w lipcu 1933 roku. Obserwacja zdjęć pozwala przypuszczać, że samolot był malowany w całości na kolor biały.

Wojciech Sankowski

Wyrażam podziękowanie Panu Andrzejowi Morgale za udostępnienie fotografii cywilnych Albatrosów.





Eskadra z Malborka

1 stycznia 2001 r. na skutek restrukturyzacji Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej powstała 41. eskadra lotnictwa taktycznego, która przejęła wieloletnią tradycję 4. eskadry lotniczej, 141. Eskadry Myśliwskiej 4. Pułku Lotniczego, 306. Dywizjonu Myśliwskiego oraz 41. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego i weszła w skład 1. Brygady Lotnictwa Taktycznego w Świdwinie. Pierwszym dowódcą nowo powstałej formacji został ppłk dr pil. Jan Raichel.

I choć początki były trudne to dziś, po upływie 7 lat, jest to elitarna jednostka lotnicza w Polsce. Wspomniane trudności wystąpiły głównie z personelem latającym i technicznym, który masowo odchodził za służby. Również starzejące się samoloty MiG-21bis pozyskane w 1998 r. od 9. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego nie napawały optymizmem. Dodatkowo brak remontów tych maszyn i ciągle problemy z utrzymaniem samolotów w stanie lotnym nieuchronnie wpływały na morale jednostki, o której coraz częściej mówiono, że zniknie z lotniczej mapy Polski. 19 grudnia 2003 r. wycofano wszystkie samoloty Mikojana, zastępując je rodzimą konstrukcją, jaką była pocziwa Iskra. Samolot choć pozbawiony walorów bojowych, w szczególności myśliwskich, miał posłużyć pilotom eskadry do podtrzymania nawyków pilotażowych i treningu korespondencji w języku angielskim do momentu wprowadzenia na stan nowego samolotu myśliwskiego. Myśliwskie, ponieważ 41. eskadra została wytypowana do wprowadzenia na stan nowszych MiG-29, które na podstawie podpisanego porozumienia z 29 stycznia 2002 r. w Berlinie, Polska miała odkupić od strony niemieckiej 23 samoloty za symboliczne 1 euro. Oficjalnie uroczystość przekazania samolotów miała miejsce w bazie Laage 26 września 2003 r. Cztery dni później, 30 września, na lotnisku w Bydgoszczy przekazano na stan ówczesnego WLiOP pięć pierwszych samolotów MiG-29 lotnictwa niemieckiego. Do końca 2004 r. do Polski trafiły wszystkie gwarantowane umową maszyny. Ze względu na różnice w wyposażeniu oraz znaczne zużycie podjęto decyzję o włączeniu do służby jedynie 14 znajdujących się w najlepszym stanie technicznym maszyn, które przeszły program

remontów i modernizacji pod kryptymem „Kurpie”, pozwalający na eksploatację maszyn przez następnych 7 lat. Pozostałe posłużyły jako magazyn części zamiennych, samoloty szkolne i pomoce dydaktyczne. Modernizacje i remonty przeprowadzone zostały w Wojskowych Zakładach Lotniczych nr 2 w Bydgoszczy.

W międzyczasie piloci i technicy 41. elt rozpoczęli szkolenie teoretyczne mające przygotować ich do eksploatacji samolotów MiG-29. W lipcu 2004 r. grupa personelu technicznego rozpoczęła praktyczne szkolenie na lotnisku w Mińsku Mazowieckim. Na początku 2005 r. za sterami samolotów szkolno-bojowych zasiadli pierwsi piloci malborskiej eskadry: mjr Mariusz Biajko obecny dowódca eskadry, kpt. Leszek Blach, kpt. Mirosław Zima i kpt. Andrzej Adamski.

Pierwsze 4 samoloty w tym jeden szkolny przekazano do eskadry 7 czerwca 2005 r. Lot inaguracyjny na MiG-29UB wykonał ówczesny dowódca eskadry (dziś dowódca 22. Bazy Lotniczej) ppłk pil. Robert Dziadziukowski z dowódcą 1. elt ppłk. pil. Stefanem Rutkowskim. Rutynowe loty szkolne zaczęto wykonywać od 24 czerwca. Pod koniec 2006 r. zakończono przeszkolenie eskadry i jednostka weszła w system dyżurów bojowych, które pełnią są w Malborku 24 godziny na dobę.

41. elt weszła również w struktury Sojusznicych Sił Powietrznych NATO jako eskadra działająca w Zintegrowanym Systemie Obrony Powietrznej NATO.

Malborska eskadra w ostatnich latach brała udział w ćwiczeniach krajowych i międzynarodowych, jak: „Strong Resolve 02”, „Air Meet”, „Chopin”, „Clean Hunter”, „Polish Dancer”, „Lone Eider 05”, „Belgian Dancer 06”, „Anakonda 06 i 08” czy też „Orzeł 07” i „Jastrząb 08”. Od 2006 r. 41. elt stale bierze udział w ćwiczeniach „Fruit Fly” z udziałem powietrznego stanowiska dowodzenia E-3C Sił NATO oraz „Renegade”, których celem jest doskonalenie przechwywania porwanego samolotu cywilnego podejrzanego o dokonanie zamachu terrorystycznego.

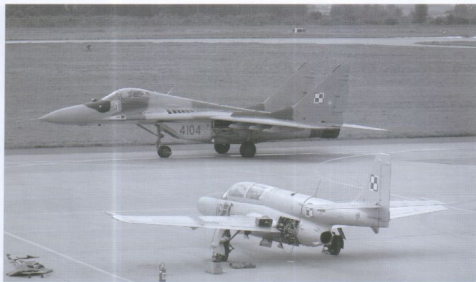
Od 15 marca do 30 czerwca 2008 r. eskadra brała udział w misji „Orlik 2” zabezpieczając przestrzeń powietrzną Państwa Bałtyckich: Litwy, Łotwy i Estonii. Do litewskiej bazy lotniczej w Szawle (Siauliai) oddelegowane zostały cztery samoloty MiG-29 z 41. eskadry lotnictwa taktycznego oraz około 100 żołnierzy pod dowództwem ppłk. Mariusza Biajko. Główne cele pełnione w ramach NATO dyżuru to utrzymywanie w gotowości bojowej wydziałonych do udziału w misji sił lotniczo-logistycznych, stałe prowadzenie rozpoznania wyznaczonego terytorium trzech państw oraz sytuacji powietrznej i ochrony ich przestrzeni powietrznej, a także w razie potrzeby zapewnienie ochrony ludności i sił zbrojnych. Głównym zadaniem polskich pilotów MiGów było także udzielanie pomocy załogom statków powietrznych, znajdujących się w sytuacjach awaryjnych. Główne zadania 41. elt obejmują zwalczanie środków napadu powietrznego przeciwnika i środków rozpoznania powietrznego w ramach systemu obrony powietrznej, osłona wojsk lądowych i marynarki wojennej przed uderzeniami i rozpoznaniem z powietrza, osłona obiektów na obszarze kraju przed uderzeniami i rozpoznaniem przeciwnika z powietrza, dozór przestrzeni powietrznej w ramach misji Air Policing, a także prowadzenie rozpoznania powietrznego i atakowanie celów naziemnych (w drugiej kolejności).



Aktualnie na wyposażeniu 41. elt znajduje się 14 samolotów MiG-29, w tym trzy szkolno-bojowe oraz 6 TS-11 Iskra. W 2007 r. i 2008 r. eskadra otrzymała świeżo po remoncie 3 samoloty pochodzące z 1. eskadry z Mińska Mazowieckiego oraz wyremontowaną maszynę niemiecką, która wcześniej służyła w malborskiej jednostce. Docelowo jednostka ma posiadać na swoim stanie 13 maszyn bojowych oraz 3 szkolne.

Piloci i technicy nie narzekają na brak zajęć, dlatego na co dzień na lotnisku w Malborku trudno nie spotkać uwijających się przy swoich samolotach techników i wykonyjących na nich loty szkolne pilotów. Z takiego właśnie „dnia lotnego” w 41. elt prezentujemy niniejszą relację.

Tekst i zdjęcia: Adam Goląbek
Barwy fotoreportaż na stronie 47



LATAWCE ZAPOROWE inż. Bohatyrewa



Z latawcami znajdującymi się w wyposażeniu naszego wojska była dziwna sprawa. Wprowadzone do użytku na początku lat dwudziestych XX w. w plutonach balonów zaporowych cieszyły się z jednej strony zainteresowaniem, a z drugiej lekceważeniem. Ceniono je za prostotę konstrukcji i możliwość użycia w warunkach kiedy balony ściągać przy silnym wietrze, aby je uchronić przed zniszczeniem. Latawce traktowano niekiedy jako wielką zabawkę, nieco śmieszny sprzęt, który nie powinien mieć zastosowania w wojsku. Poglądy te zmieniły się radykalnie w świecie od około 1935 roku. Do latawców jako środka czynnej obrony przeciwlotniczej zaczęto podchodzić z uwagą i uznaniem. W Polsce koncepcja latawców zaporowych ożyła w tym samym czasie za sprawą działalności jednego człowieka, był nim inż. Michał Bohatyrewa z Warszawy.

Urodzony 6 grudnia 1887 w guberni piotrkowskiej był pół-Polakiem pół-Rosjaninem. Studia ukończył na politechnice w Dorpacie. Miał za sobą pewien dorobek konstrukcyjny. Służąc w carskim korpusie oficerów piechoty zbudował na ziemiach polskich pod zaborem samolot w układzie kaczki, nazwany: Utką Nadeżdza, czyli: Kaczka Nadeżdza. Obłot nastąpił w 1910 roku w Mońkach koło Białegostoku. W następnym roku samolot pokazano na wystawie nowości technicznych

w Petersburgu. Wojenne losy sprawiły, że konstruktor znalazł się w głębi Rosji. Później przyłączył się do ukraińskiej eskadry lotniczej, z którą pod koniec 1920 roku przeszedł na stronę polską. Eskadrę wraz z samolotami skierowano dla reformowania do Bydgoszczy. Zweryfikowany w stopniu porucznika obserwatora otrzymał przydział do 3. PL w Poznaniu. Po odejściu z wojska znalazł pracę w Wielkopolskiej Wytwórni Samolotów SAMOLOT na lotnisku Ławica. W 1924 roku wystąpił z koncepcją budowy ślizgacza wodnego. Pomysł polegał na wykorzystaniu elementów wodnosamolotów wycofanych z użytku lub znajdujących się w nadmiarze w magazynach części zapasowych.

Projekt przedstawiał kadłub lodzowy LeO H-13 z pozostawionym usterzeniem, ustawiony jak katamaran na dwóch pływakach pochodzących ze starych wodnosamolotów Friedrichshafen. Napęd stanowił stary silnik Argus o mocy zmniejszonej do 80 KM. Śmigło pchające wykonano na miejscu w WWS. Według niektórych publikacji ślizgacz został zbudowany i wypróbowany w 1924. Fakt ten jednak budzi wątpliwości, bo nie dysponowano wówczas niepotrzebnym kadłubem H-13. Jeśli zatem konstrukcję zrealizowano to na pewno nie w takiej postaci, jaką przedstawiono w projekcie koncepcyjnym. Przygotowując się do II Konkursu Szybowców organizo-

wanego w Gdyni Oksywiu, inż. Bohatyrewa ukończył wiosną 1925 w WWS SAMOLOT szybowiec Miś. Startujący w konkursie wygrał większość konkurencji i został ogólnie sklasyfikowany na I miejscu. Konstruktor otrzymał osobistą nagrodę za najlepiej latający szybowiec, a sam Miś został uznany za czołową konstrukcję wśród dotychczas zbudowanych polskich szybowców.

Na tę samą imprezę Kolo Lotnicze Szkoły Budowy Maszyn w Poznaniu, prowadzone przez inż. Bohatyrewa zbudowało szybowiec Motyl. Nie ukończony na czas został wylany na Oksywie w celach ekspozycyjnych.

W drugiej połowie lat 30-tych XX w. inż. Bohatyrewa pracując w PZL-WS na Okęciu prowadził w wolnym czasie badania nad wykorzystaniem energii wiatru. Odpryskowym tematem było tu zastosowanie latawców do celów użytkowych, jak: wykonywanie fotografii lotniczej, prowadzenie badań aerologicznych czy stawianie przeciwlotniczych zapór latawcowych. Wynikami tych prac zainteresowało się wojsko, a ściślej: MSWojsk - Dowództwo Obrony Przeciwlotniczej. Szukając alternatywnych, tańszych środków czynnej opłot. Dowództwo Lotnictwa i Dowództwo Obrony Przeciwlotniczej powróciły w 1939 do koncepcji użycia zapór latawcowych. Znając wyniki prac prowadzonych od 1935, zlecono konstruktorowi opracowanie i budowę prototypu tzw. pociągu latawcowego, składającego się z 7 latawców o konstrukcji skrzynkowej unoszących się na jednej linii uwięzi. Największym był czołowy latawiec bazowy. Kolejne były mniejsze jeden od drugiego. Zaletami były tu: niski koszt nabycia i eksploatacji oraz wysoki pułap operacyjny, stanowiący podstawowy walor zapory latawcowej. Latawce miały konstrukcję kratownicową wykonaną z rur bambusowych, pokrytą pocellonowanym płótnem lotniczym. Czołowy latawiec bazowy miał wymiary: rozpiętość 7,0 m, długość 6,0 m, wysokość 2,0 m, powierzchnię nośną 32 m². Pułap operacyjny pociągu latawcowego dochodził do 4000 m, przedko wiatru umożliwiając wlot zespołu: 6-10 m/s. Według umowy pomiędzy Dowództwem 2. Batalionu Balonowego w Legionowie, a konstruktorem zamieszkałym

w Warszawie, spisanej 1.VI.1939, prace nad budową i próby z zapórą latawców miały być przeprowadzone pomiędzy 1.V. i 31.VIII.1939, później przedłużono je do 30.IX.1939. Produkcję seryjną zamierzano uruchomić w WBS Legionowo na przełomie 1939/1940 roku. Przedsięwzięcie przerwał wybuch wojny. Konstruktor został zmobilizowany w stopniu porucznika obserwatora. Po kampanii wrześniowej przedostał się wraz z innymi do Francji, gdzie został zaangażowany w wojskowych warsztatach remontu silników lotniczych w Limoges. Później ewakuował się do Wielkiej Brytanii. Otrzymał tam przydział do PSP (nr ew. P1143) w stopniu porucznika nawigatora (RAF: F/O). Ze względu na wiek został zakwalifikowany do personelu naziemnego. Publikował w prasie fachowej artykuły na tematy techniczne m.in. o wykorzystaniu energii wiatru, a w tym o stosowaniu latawców klasy utility kite do celów użytkowych: wojskowych i cywilnych. Obserwował również bacznie poczynania aliantów w tej dziedzinie. Polacy służący w Merchant fleet (Flota handlowa) spotkali się z latawcami tej klasy - tzw. barrage kite (wg Jan Mrozowicki „Konwój w nieznane”, Wydawnictwo Morskie Gdańsk. Wyd. II 1974, Wyd. III 1977). Stosowano je m.in. na statkach pływających w konwojach atlantyckich. Początkowo używano tam balonów zaporowych w ich lądowej wersji, ale okazały się zbyt drogie i niepraktyczne w użyciu. Od roku 1940 wprowadzono latawce do wyposażenia statków handlowych. Każdy miał na pokładzie trzy latawce, w tym dwa rezerwowe, złożone w pokrowcach i rozkładane tuż przed wzlotem, zwykle o brzasku i unoszące się nad nimi aż do zmierzchu. Konstrukcja wykonana była z kijów bambusowych i płótna. Wypuszczano je na linkach stalowych o długości 1000 m. Zamiast ściągarek balonowych wykorzystywano pokładowe bejby wind ładunkowych. Latawce miały same zalety, ale i jedną wielką wadę - potrzebę wiatru o prędkości umożliwiającej wzlot i wznoszenie na pulap. O brzasku, kiedy je wypuszczano, wiatr zwykle cichł, a obsługa miała problemy ze startem. Szczególnymi zdolnościami w tej dziedzinie odznaczył się bosman Dominik Dawidowski z s/s Lublin pływającego w konwojach na trasie Liverpool - Gibraltar. Znany wówczas stał się jego wyczyn z 24.V.1941, kiedy w konwoju z Gibraltaru, liczącym 25 statków tylko nad statkiem dowodzenia, czyli komodorским s/s Lublin unosił się samotny barrage kite od rana w bezwietrznym powietrzu. Na innych statkach nie udało się tego dokonać. Latawce wypuszczane na siłę, opadały tonąc za rufami. Na statkach wśród obsługi latawców poganianych przez dowódców dochodziło do kłótni, a na norweskim tankowcu nawet do bójki na noże. Wieczorem bosman Dawidowski został wyróżniony przez komodora, czyli dowódcę konwoju - wiceadmirała J.P. Jonesa ustną pochwałą za udany wzlot. Było to o tyle niezwykłe, że komodor udzielał zazwyczaj tylko reprimend i to w ostrej formie. Pochwały wcześniej ani później od niego nie usłyszano. Rozgłos poszedł niebawem w konwoj. Większa była jednak sta-

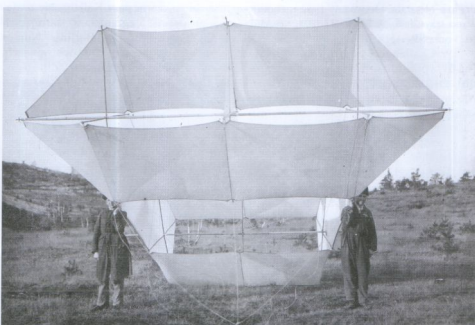
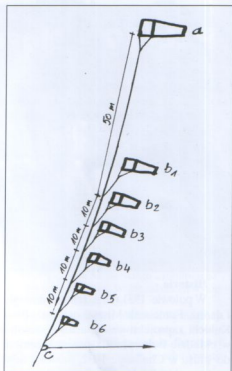
wa i tytuł barrage kite master, jaką Dawidowski zdobył w alianckiej Merchant fleet czyli flocie handlowej, służącej wówczas w całości celom militarnym. Informacje o użyciu w 1941 latawców zaporowych dla osłony konwojów morskich są ostatnimi, jakie dało się uzyskać na temat bojowego zastosowania przez Polaków tych niezwykłych aparatów latających w czynnej obronie przeciwlotniczej.

Andrzej Morgala

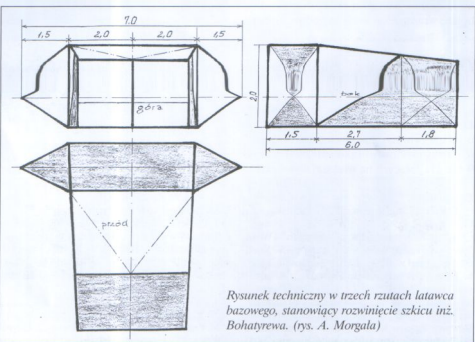
Autor składa podziękowanie panom: plk nawig, dr Zygmuntowi Kozakowi i dr Jackowi Szczepańskiemu za pomoc w dotarciu do nieznanych źródeł archiwalnych.

Obok: Sposób łączenia latawców skrzynkowych w tzw. pociąg latawcowy.

a - bazywo latawca czołowy, b1-b6 - grupa mniejszych latawców, c - udezczeńko do zaczepienia poziomej liny uwięzi, łączącej się z kolejnym pociągiem latawcowym. Właściwą zaporę stanowi pozioma lina rozpięta pomiędzy dwoma pociągami latawcowymi ze swobodnie zwisającymi na linkach pakietami z materiałem wybuchowym. (rys. W. Sankowski)



Powyżej: Czołowy latawec bazowy konstrukcji inż. Michala Bohatyrewa. (arch. J. Szczepański)



Rysunek techniczny w trzech rzutach latawca bazowego, stanowiący rozwinięcie szkicu inż. Bohatyrewa. (rys. A. Morgala)

PZL-19 - Nordic Eagle 1/72



Modelarstwo

Historia

W połowie 1931 r. inż. Jerzy Dąbrowski i dr inż. Stanisław Misztal oraz inż. Piotr Kubicki zaprojektowali sportowy samolot w układzie dolnopłata z przeznaczaniem do startu w Challenge 1932. Samolot miał nowatorski płat kesonowy PLZ patentu dr. inż. Misztala. Do wiosny 1932 r. zbudowano trzy maszyny SP-AHH (01), SP-AHI (02) oraz SP-AHK (03).

W Challenge wystartowali Orliński (na 01, z powodu usterki nie ukończył rajdu), Giedgowd (02, miejsce 18) i Bajan (03, miejsce 11). Po zawodach Challenge samoloty uczestniczyły jeszcze w wielu rajdach i przelotach. SP-AHI sponął w wyniku wypadku przy starcie w trakcie I Międzynarodowego Lotu Alpejskiego w maju 1932 r. SP-AHH rozbił się w katastrofie w czasie przelotu na trasie Warszawa-Kazań-Swierdłowski-Omsk-Krasnojarsk w dniu 11 września 1933 r. Kpt. pil. inż. Lewoniewicz zginął, a pplk obs. Filipowicz został ranny. SP-AHK po remoncie w 1933 r. latał w Aeroklubie Poznańskim i został skasowany w roku 1935.

Model

Zestaw firmy Nordic Eagle składa się z 2 osłon kabiny wykonanych techniką formowania próżniowego oraz 16 części żywicowych. Zestaw jest raczej ubogi w detale - np. odlane wraz z osłonami koła podwozia, brak

płozy ogonowej. Kalkomanie są wykonane przez Techmod i technicznie są dobrej jakości. Nieporozumieniem jest moim zdaniem wykonanie pasów na stateczniki w formie biało-czerwono-paskowanego pola. Kolor czerwony jest tu również błędny, gdyż w tej kategorii samoloty miały ogony pomalowane na biało-czarne pasy. Kalkomanie zawierają malowanie 3 egzemplarzy startujących w Challenge 1932 r. w Berlinie. Numer startowy otrzymujemy w dwóch wersjach, z białym polem lub bez niego.

Montaż

Pracę rozpocząłem od kabiny załogi, którą pomalowałem na kolor aluminium i gdzie zainstalowałem fotele, drążek i tablicę przyrządów. Pasy wykonałem z barwionej folii aluminiowej.

Mój egzemplarz miał pewną wadę, a mianowicie za wąski względem owiewki kadłub i to o ok. 1 milimetr. Musiałem dołożyć „kawalek” kadłuba za pomocą pasów polistyrenu i wtedy mogłem ostatecznie dopasować owiewkę kabiny.

Ze względu na małą ilość części i stosowanie kleju cyjano-akrylowego, montaż modelu zajął jeden wieczór. Model pomalowałem metalizorem Humbrola na kolor aluminium, a usterzenie na białe, by następnie nakleić czarne pasy (X-tradeals). Pamiętajmy, że pasy były również na dolnej powierzchni statecznika poziomego i sterów wysokości. Śmigło było metalowe, więc w rzeczywistości do sugestii producenta pomalowałem je na kolor polerowanego aluminium.

Model jest już niedostępny w sprzedaży, jedynie rzadko z drugiej ręki na aukcjach internetowych.

Jerzy Ciupiek
IPMS SILESIA
www.silesia.one.pl



Dokończenie ze strony 27

Zwycięstwo to było tym większe, że tego samego dnia wyprawa około 20 P.11 z Brygady Pościgowej straciła w rejonie Kolo-Lowicz 3 He 111H z IL/KG 26 tracąc jednak 6 PZL-i i dwóch poległych pilotów, kiedy to polscy myśliwcy atakowali zwarty szyk 9 He 111 lecących na większej wysokości.

Lukasz Wydziba

Przypisy

¹ M. Emmerling, Luftwaffe nad Polską, t.1, Gdynia 2002, s. 96

² Wacław Król opisując w „Myśliwca” (W-wa 1980, s. 261-263) wrześniowe walki ppor. Koca osobno opisał walkę z Bf 110 z 2 września, kiedy to III/6 Dyon stoczył ciężką walkę z Messerschmittami Bf 110 z LZG 76 i osobno skomentował walkę z listu (bez podania daty), co sugeruje, że miała ona miejsce innego dnia niż 2 września. Również Tadeusz Kotz w swoich wspomnieniach („Błękitne niebo i prawdziwe kule”, Toronto 2005)

osobno opisuje swoją walkę z Messerschmittami 2 września i tę drugą, chociaż jest ona błędnie datowana. Datę walki łatwo jest jednak ustalić, ponieważ w tym rejonie od 1 do 6 września działała jedna jednostka Bf 110 – dywizjon LZG 76. Stoczył on w rejonie Łodzi walki z polskimi myśliwcami tylko 2 i 6 września. Skoro wiemy, że ppor. Koc nie miał uszkodzonej maszyny w walce w dniu 2 września, to mogło się to wydarzyć tylko 6 września.

³ W. Król, Myśliwcy, s. 262

⁴ M. Emmerling, Luftwaffe...t.2, s. 135

⁵ J. Pawlak, „Polskie eskadry w wojnie obronnej 1939”, (W-wa 1991 s. 154) pisze, że był to Tadeusz I Andruszko, a J. B. Cynk w „Polskie lotnictwo myśliwskie w boju wrześniowym” (Gdańsk-Innowrocław 2000, s. 282) pisze, że był to Tadeusz II Andruszko.

⁶ J. Pawlak, Samotne załogi, W-wa 1992, s. 154;

⁷ J. B. Cynk, Polskie lotnictwo..., s. 282

⁸ M. Emmerling, Luftwaffe nad Polską t.2, Gdynia 2005, s. 133-136

⁹ F. Kornicki, The Struggle Biography of a Fighter Pilot, t.8, s. 63; J. Pawlak, Samotne..., s. 154; A. Glass, T. Kopański, T. Makowski, PZL P.11 cz.2..., s. 26;

¹⁰ F. Kornicki, The Struggle..., s. 63-64

¹¹ A. Glass, T. Kopański, T. Makowski, PZL P.11 cz. 2, Gdynia 1997, s. 26

¹² Wrześniowe pojedynki - wywiad z Czesławem Głównyńskim przeprowadzony przez Tadeusza Malinowskiego, SP 35/1990, s. 9

¹³ J. Zubrzycki, Uzupelnienia i uwagi do dziejów 161. Eskadry Myśliwskiej, w: Skrzydłata Polska 202/1980, s. 15-16.

¹⁴ M. Emmerling, Luftwaffe...t.2, s. 133-134

¹⁵ J. Pawlak, Polskie eskadry w wojnie obronnej 1939, W-wa 1991, s. 154

¹⁶ M. Emmerling, Luftwaffe...t.2, s. 136

¹⁷ M. Emmerling, Luftwaffe...t. 2, s. 134

¹⁸ M. Emmerling, Luftwaffe...t. 2, s. 135

¹⁹ M. Emmerling, Luftwaffe...t. 2, s. 134-135

²⁰ S. Morawski, Sprawozdanie...,

Z kabiny obserwatora



Nr 166 ocalony

Szanowni Państwo,

Fotografia nr 166 w cyklu „Ocali od zapomnienia” w numerze 29 magazynu „LzS” przedstawia por. pil. Mieczysława Wrzala ze 142. Eskadry Myśliwskiej 4. PL. Zginął 23 kwietnia 1931 r. na samolocie SPAD 61C1 na skutek urwania się skrzydła. Taką samą fotografią jest w książce J. Pawlaka „Polskie eskadry w latach 1918-1939”.

Drugie moje spostrzeżenie dotyczy listu p. Marszałkiewicza poruszającego sprawę tablicy nagrobnej koło Uleżą. W „Księżce lotników polskich poległych, zmarłych i zaginionych 1939-1946” O. Cumfita i H.K. Kujawy wymienione są nazwiska obywateli lotników:

- Dobrzański Zbigniew Karol, ppor. techn. ur. 16.09.1911. Absolwent SPL - grupa techniczna, po promocji przydzielony do I. PL w Warszawie. We wrześniu 1939 oficer techniczny XV Dywizjonu Bombowego.

- Kaczmarek Lech, kpr. mech. ur. 1.10.1915. Ukończył kurs mechaników płatowcowych w LSSiB w Grudziądzu, przeniesiony do CWL-1 w Dęblinie.

Objął lotnicy zostali ranni podczas bombardowania lotniska w Uleży i przewiezieni do szpitala w Kocku, gdzie zmarli.

Andrzej Lewandowski

Franciszek Tomczak (1920-2008)

20 września 2008 roku odszedł nagle kolejny pilot myśliwski Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie Franciszek Tomczak.

Urodził się 1 lipca 1920 roku w Płocku, gdzie spędził lata młodości. Nagrodą za najlepiej wykonany model samolotu było skierowanie go na kurs szybowcowy do Ustianowej. To dało początek jego przygodzie z lataniem.



W 1937 roku trafił do SPLdM w Bydgoszczy, gdzie rozpoczął szkolenie w pilotażu. Po wybuchu wojny przez Rumunię dotarł do Francji, a stamtąd do Wielkiej Brytanii. Rozpoczął trening w 15.EFTS w Carlisle, a następnie 8.SFTS w Montrose. Przed przydziałem bojowym przeszkolił się w 58.OTU w Grangemouth. W grudniu 1942 roku został skierowany do 306. Dywizjonu Myśliwskiego „Toruńskiego”, w którym z przerwami służył do rozwiązania jednostki. Wojnę zakończył w stopniu W/O, odznaczony dwukrotnie Krzyżem Walecznych.

Do emerytury pozostał w Royal Air Force, gdzie pilotował Wellingtony, Mosquity, Meteory, a po odpowiednim przeszkoleniu helikoptery. Zdobył Puchar Clarksona w akrobacji. Łącznie wylatał 6 tysięcy godzin. Franciszek Tomczak był też świetnym malarzem. Jego obrazy zdobył m.in. zabudowania lotniskowe 306.DM. Służbę w RAF zakończył w stopniu F/Lt.

Zgodnie z życzeniem został pochowany w swym rodzinnym Płocku.
Piotr Sikora

Skrzydło inż. Rojka

W uzupełnieniu artykułu pt. „Inż. Józef Rojek - wynalazca zapomniany” (Lotnictwo z Szachownią nr 29 str. 27) zamieszczamy fotografię z oblotu Skrzydła Leonarda we wrześniu 1931, na skłódkach jarząskich w Piekarach koło Tyńca. W rzędzie osób stojących, drugi od lewej w czapce wojskowej, wykonawca i pilot doświadczalny Skrzydła - Józef Rojek (arch. A. Morgałaj). Jednocześnie wyjaśniamy, że na zdjęciu tytułowym, nie mającym opisu, pierwszy od lewej to ppor. Józef Rojek, obok w cywili - por. pil. bal. Zbigniew Burzyński. Fotografię wykonano na XXXI zawodach o puchar Gordona Benetta na Polu Miłostowskim we wrześniu 1934 (arch. A. Morgałaj).



OCALIĆ OD ZAPOMNIENIA - Lotnicy 1. Pułku Lotniczego w Warszawie

Prezentujemy kolejny zestaw portretów lotników II RP. Tym razem pochodzą one z albumu pamiątkowego oficerów 1. Pułku Lotniczego w Warszawie. Album został wręczony majorowi Edwardowi Więckowskiemu na lotnisku Okęcie we wrześniu 1937 r. Album udośćpnił nam Pan Zbigniew Chartyński. Prosimy Czytelników o pomoc w identyfikacji osób pokazanych na zdjęciach.



174



175



176



177



178



179



180



181



182



183



184



185

Wydawnictwo Sanko oferuje



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



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



POLSKIE SKRZYDŁA 3
- PWS-10, Avia BH-33, PZL P.7 B. Belcarz, T. Kopanski - Opis trzech samolotów myśliwskich używanych w Polsce w okresie międzywojennym i w września 1939 roku. Format A4, 56 stron (24 strony kolorowe), historia, zdjęcia, sylwetki kolorowe, rysunki.
Cena 28 zł.



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



POLSKIE SKRZYDŁA 8
- Polands captured Luftwaffe Warplanes - A. Morgala, W. Sankowski - Samoloty i sylwetki Luftwaffe przelatej po 1944 roku w Polsce i używane w polojennym lotnictwie. Format A4, 56 stron (25 strony kolorowe), historia, zdjęcia, sylwetki kolorowe. Tekst w języku angielskim.
Cena 35 zł.



POLSKIE KONSTRUKCJE LOTNICZE
- Tom 1, Andrzej Glass - Pierwszy tom monografii o rodzimych pionierach konstrukcji konstrukcji lotniczych przed 1918 r. i budowanych w Polsce w okresie międzywojennym. Opiano 42 typy samolotów. Format A4, 424 strony, twarda okładka, 500 rysunków technicznych, 600 zdjęć.
Cena 89 zł.



POLSKIE KONSTRUKCJE LOTNICZE
- Tom 2, Andrzej Glass - Drugi tom monografii o rodzimych konstrukcjach lotniczych budowanych w Polsce w okresie międzywojennym. Opiano 42 typy samolotów. Format A4, 248 stron, twarda okładka, ponad 300 rysunków technicznych, 415 zdjęć.
Cena 109 zł.



315 SQUADRON, W. Matusiak, R. Gretzyngier, P. Wiśniowski - Zapis dzielnego Dywizjonu Deblńskiego, zilusrowany wspaniałym materiałem fotograficznym. Format 17x24, 136 stron, zdjęcia, tabele, zestawienia, 16 stron sylwetek barwnych samolotów. Tekst w języku angielskim.
Cena 39 zł.



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



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



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



Czy starczy sił na przetrwanie? - Wacław Urazynowski - Zapiski wojenne mechanika 216. Eskadry Bombowej w kampanii wrześniowej 1939. Dywizjon I/145 we Francji 1940, Dywizjonów 302 i 307 Polskich Sił Powietrznych w Anglii. Format 23 x 18,5 cm, 196 stron, miękka okładka, zdjęcia archiwalne.
Cena 42 zł.



Lotnicze tradycje Białej Podlaskiej - Marian Mikolajczuk - Historia Podlaskiej Wytwórni Samolotów w latach 1923-1939, lotnictwo w kampanii nad okupacją niemiecką, obecność jednostek polskich w latach 1945-2005. Format 23 x 18,5 cm, 260 stron, miękka okładka, zdjęcia archiwalne i współczesne, mapy, kolorowe sylwetki samolotów.
Cena 49 zł.



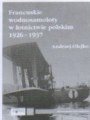
Witold Urbanowicz - legend polskiego skrzydła - Wojciech Krajewski - Książka o życiu i walce jednego z najświetniejszych polskich pilotów myśliwskich PSP na Zachodzie, uczestnika walk powietrznych nad Chinami. Format 23 x 18,5 cm, 326 stron, miękka okładka, zdjęcia archiwalne i współczesne, tabele i sylwetki samolotów.
Cena 69 zł.



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



Technicy lotnictwa polskiego na Zachodzie 1939-1947 - R. Gretzyngier, J. Zieliński - Publikacja traktująca o pracy i poświęceniu personelu technicznego, inżynierów, mechaników zawrótno na ziemi jak i w powietrzu podczas II w. sw. Format 23 x 18,5 cm, 87 stron, miękka okładka, liczne zdjęcia, rysunki i schematy, wykazy personalne i biograficzne.
Cena 52 zł.



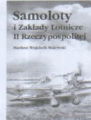
Francuskie wodnosamoloty w lotnictwie polskim 1926-1937 - Andrzej Olejko - Sza-chowicz nad Bałtykiem - historia i rozwój katalo-gu wodnosamolotów produkcji francuskiej używanych w Polsce w okresie międzywojennym w Pucku i na rze-cie Pnie na Polesiu. Format 23 x 18,5 cm, 76 stron, miękka okładka, liczne zdjęcia i zestawienia sumaryczne.
Cena 27 zł.



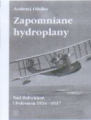
Wzręsnione Eskadry - 31. Eskadra Rozpoznawcza - Andrzej Olejko - wrzesniowe losy pozostałych lotników z 31. Eskadry Rozpoznawczej walczących w ramach Armii "Karpaty" w świetle dokumentów, relacji i wspomnień. Format 23 x 18,5 cm, 98 stron, miękka okładka, zdjęcia archiwalne plus kolorowa wkładka z rys. samolotu PZL P.23B Karak.
Cena 29 zł.



Wzręsnione Eskadry - 56. Eskadra Towarzyszawcza - Andrzej Olejko - druga pozycja z serii o jednostkach Wojska Polskiego. Historia i opis działań 56. Eskadry Towarzyszawczej w września 1939 r. nad Podkarpackiem i Słowacją. Format 23 x 18,5 cm, 108 stron, miękka okładka, zdjęcia archiwalne plus kolorowa wkładka z rys. samolotu Lublin R.XIII D.
Cena 32 zł.



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



Zapomniane hydroplany. Nad Bałtykiem i Polesiem 1924-1937 - Andrzej Olejko - Monografia o wodnosamolotach Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku - jednej w armii II RP jednostki lotnictwa morskogo - oparta o dane archiwalne i unikalny materiał fotograficzny. Format 23 x 18,5 cm, 250 stron, miękka okładka, zdjęcia archiwalne.
Cena 49 zł.

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

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

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

Pieniądzy można wpłacać na rachunek wydawcy: BR WKB S.A. 17 0 0000 17 0000 0000 100008756

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

Śmigłowce w służbie Wojsk Lądowych



SM-1 „5010”, 47. pułk lotnictwa łącznikowo-sanitarnego. Połowa lat 60-tych.



SM-2 „3029”, 56. pułk śmigłowców. Przełom lat 60 i 70-tych.



Mi-4 „156”, 37. eskadra. Koniec lat 60-tych.



Mi-2URN „4405”, 56. pułk lotnictwa wojsk lądowych. Koniec lat 70-tych.



Mi-8T „640”, 37. pułk śmigłowców transportowych. Połowa lat 70-tych.