

TOMASZ J. KOPAŃSKI

MONOGRAFIE LOTNICZE

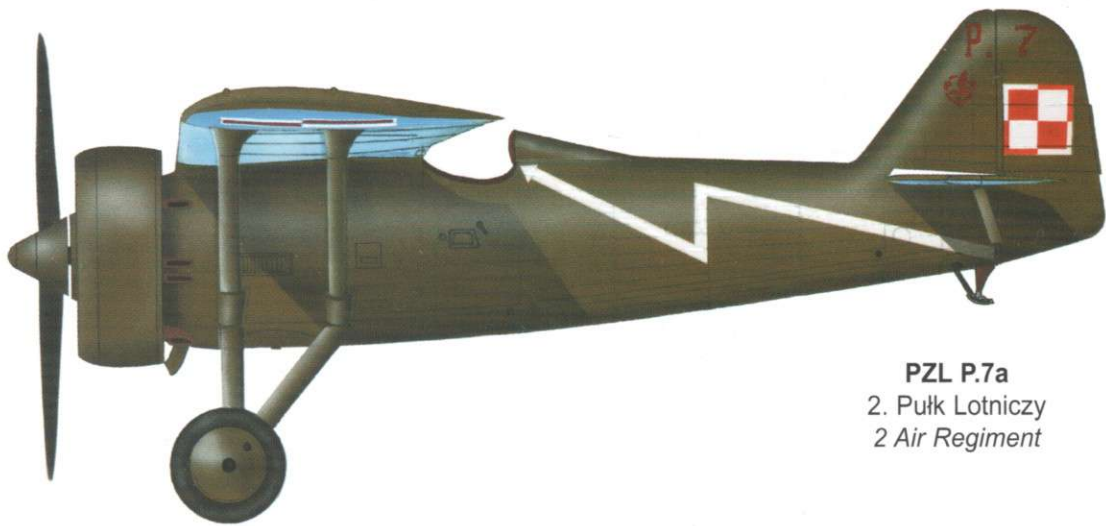
73

PZL P.7

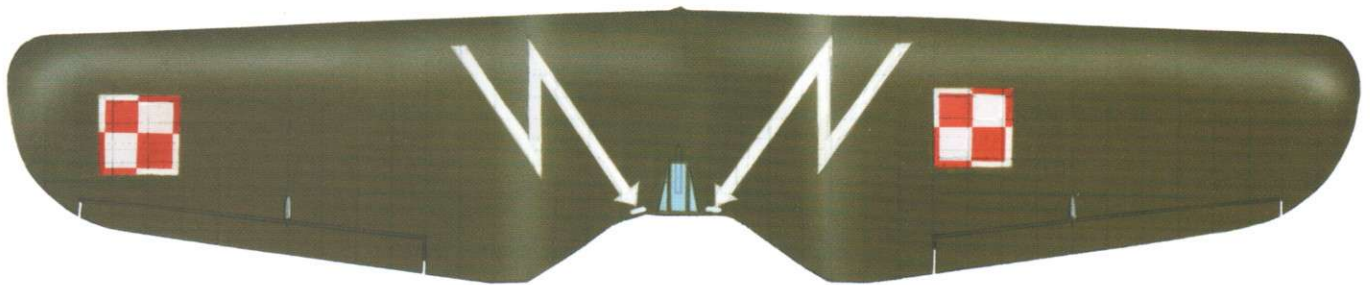
CZ. 2



 AJ-PRESS



PZL P.7a
2. Pułk Lotniczy
2 Air Regiment



PZL P.7a
123. Eskadra, 2. Pułk Lotniczy, samolot oddelegowany do KOP
123rd Squadron, 2nd Air Regiment, aircraft detached to the Border Defence Corps



PZL P.7a
132. Eskadra, 3. Pułk Lotniczy
132 Sqn, 3 Air Regiment

godło 132. Eskadry
132 Sqn emblem

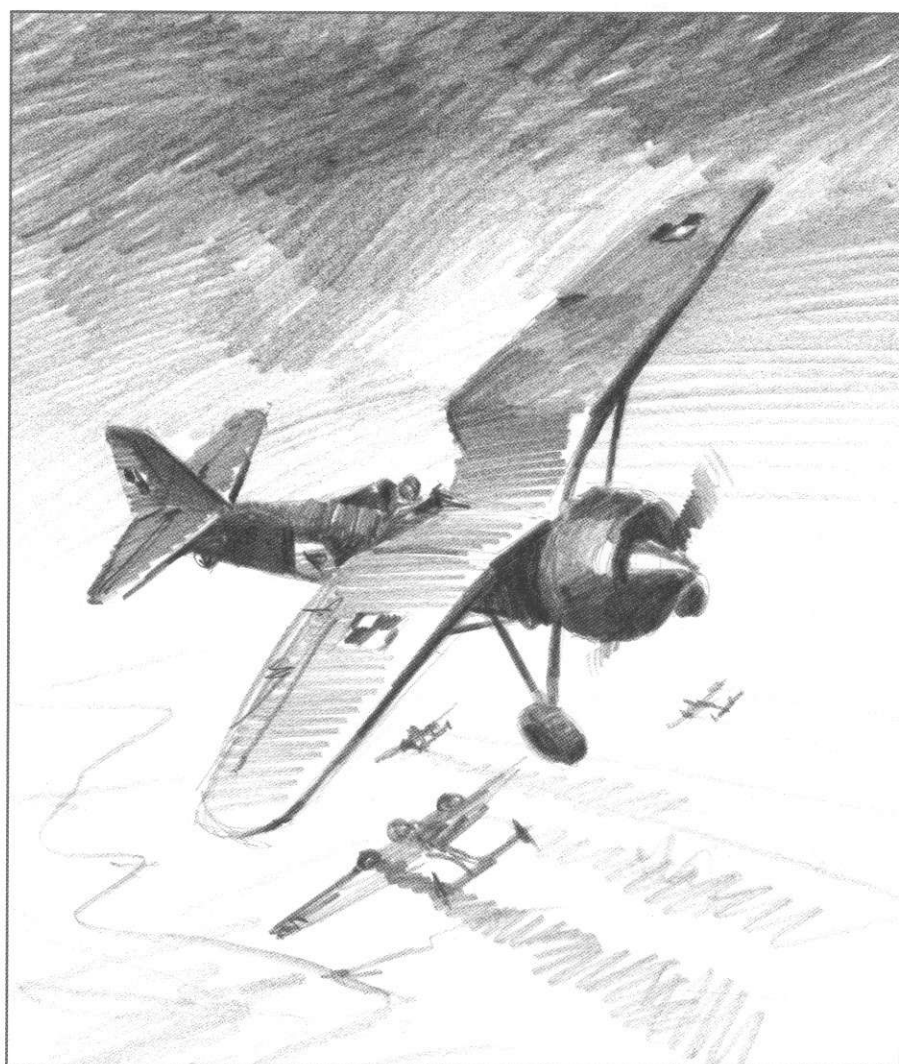


MONOGRAFIE LOTNICZE

TOMASZ J. KOPAŃSKI

PZL P.7

CZ. 2



AJ – PRESS
ul. Chrobrego 32
80-423 GDĄSK

tel./fax: (+48-58) 344 99 73
tel. kom. 0-601 31 18 77

www: <http://aj-press.home.pl>
e-mail: aj-press@home.pl

Red. nac. serii: Adam Jarski
Redakcja: Małgorzata Szulist
Proj. graf. okładki i strony tytułowej: Adam Jarski
Rys. na okładkę: Jarosław Wróbel
Plansze barwne: Wiesław Bączkowski
Rysunki: Waclaw Klepacki, Witold Szewczyk, Jacek Jackiewicz
Montaż planów: Tadeusz Skwiot
Proj. graf. i skład: Katarzyna B. Kwiatkowska
Korekta: Małgorzata Szulist

Druk: Drukarnia POZKAL,
ul. Cegielna 10/12,
88-100 Inowrocław
tel. (0-52) 354 27 00

Dystrybucja krajowa i zagraniczna: AJ-PRESS
ul. Chrobrego 32
80-423 Gdańsk
tel./fax (0-58) 344-99-73
sklep@aj-press.home.pl

Dystrybucja zagraniczna: INTERMODEL
267 24 Hostomice,
Nadrzani 57
tel/fax: (+42) 0316 494491
CZECH REPUBLIC
"AIRCONNECTION"
Box 21227
R.P.O Meadowvale
Mississauga ON
LSN 6A2 CANADA
phone: (+1) 905 785-0016
fax: (+1) 905 785-0582
sale@airconnection.on.ca

ISBN 83 – 7237 – 081 – 8

sto osiemdziesiąta ósma
publikacja AJ-Pressu

COPYRIGHT
© AJ-PRESS, 2001

Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część tej publikacji nie może być kopiowana w żadnej formie ani żadnymi metodami mechanicznymi i elektronicznymi, łącznie z wykorzystaniem systemów przekazywania i odzwierciedlania informacji bez pisemnej zgody właściciela praw autorskich. Nazwy serii wydawniczych oraz szata graficzna a także nazwa i znak firmy są zastrzeżone w UP RP.

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form by any means electrical, mechanical or otherwise without written permission of the publisher. Names of all series, layout and logo are trademarks registered in UP RP and are owned by AJ-PRESS.

Jeśli posiadacie ciekawe zdjęcia samolotów, broni lub okrętów różnych państw, szczególnie z okresu wojen lub konfliktów zapraszamy do współpracy przy przygotowywaniu następnych publikacji wydawnictwa AJ-PRESS. Oryginały zdjęć zostaną zwrócone. Prosimy o kontakt w celu omówienia szczegółowych warunków.

If you have any photos of aircraft, armor or ships of any nation, particularly wartime snapshots, please share them with us and take part in preparing next AJ-PRESS books. All photos will be copied and returned to the owner. Please contact us to get further information about financial terms.

MONOGRAFIE LOTNICZE® 73

Na okładce

PZL P.7a z 162. Eskadry 6. Pułku Lotniczego, wrzesień 1939 roku.

PZL P.7a of the 162 Squadron, 6 Air Regiment, September 1939.

(mal. / artwork Jarosław Wróbel)

Wybrana bibliografia

A. Materiały archiwalne

Różne akta lotnicze – Centralne Archiwum Wojskowe w Warszawie

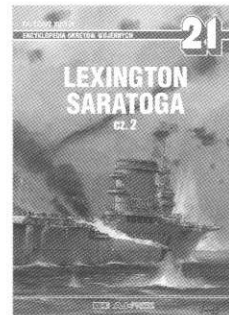
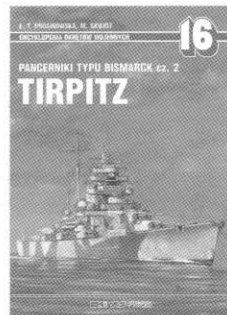
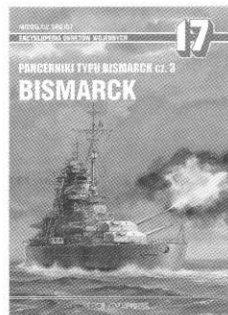
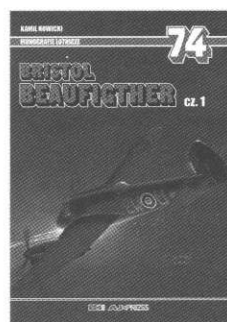
B. Publikacje

1. K. Cieślak, W. Gawrych, A. Glass, Samoloty myśliwskie września 1939, Warszawa 1987
2. J. B. Cynk, Polish Aircraft 1893-1939, London 1971
3. J. B. Cynk, Polskie lotnictwo myśliwskie w boju wrześniowym, Gdańsk 2000
4. J. B. Cynk, Siły lotnicze Polski i Niemiec. Wrzesień 1939, Warszawa 1989
5. B. Ejbich, Gdzie niebo się kończy, Warszawa 1997
6. R. Kuliński, Pierwsi i ostatni, Warszawa 1972
7. J. Pawlak, Polskie eskadry w latach 1918-1939, Warszawa 1989
8. J. Pawlak, Polskie eskadry w Wojnie Obronnej. Wrzesień 1939, Warszawa 1991
9. J. Pawlak, Samotne załogi, Warszawa 1992
10. A. Popiel, Pamięci poległych lotników 1933-1939, Warszawa 1987
11. W. Urbanowicz, Myśliwcy, Kraków 1969
12. W. Urbanowicz, Początek jutra, Kraków 1966
13. Wrzesień 1939. My i oni. Relacje i wspomnienia lotników polskich i niemieckich, Lublin 1994

Autor pragnie podziękować za pomoc w udostępnieniu fotografii i innych materiałów następującym osobom i instytucjom:

Krzysztof Barbarcki
Wiesław Bączkowski
Denes Bernad
Zbigniew Charytoniuk
Krzysztof Chołomiewski
Jerzy B. Cynk
Jerzy Danek
Mariusz Emmerling
Andrzej Glass
Andrzej Hydkowski
Jan Koniarek
Tomasz J. Kowalski
Zbigniew Lalak
Wojtek Matusiak
Lechosław Musiałkowski
Muzeum Lotnictwa Polskiego
Jerzy Pawlak
Adam Popiel
Wojciech Sankowski

Nowości



W Twojej miejscowości nie możesz kupić naszych książek? Zamów je wysyłkowo:

tel./fax (058) 344-99-73

Zapraszamy też do korzystania z naszej księgarni internetowej pod adresem:

<http://aj-press.home.pl>

Użytkowanie w jednostkach do września 1939



Na początku lat trzydziestych polskie lotnictwo wojskowe miało osiem eskadr myśliwskich, które należały do 1., 2., 3. i 4. Pułku Lotniczego. Każdy z pułków posiadał po jednym dwueskadrowym dywizjonie. W 1. Pułku był to III/1 Dyon (111. i 112. Esk.), w 2. Pułku — III/2 Dyon (121. i 122. Esk.), w 3. Pułku — III/3 Dyon (131. oraz 132. Esk.), a w 4. Pułku — III/4 Dyon (141. i 142. Esk.). Ponadto w 1. Pułku od lipca 1930 roku istniała eskadra myśliwska nocna. Była to 113. Eskadra, która użytkowała dwumiejscowe, specjalnie przystosowane do lotów nocnych, samoloty liniowe typu Breguet XIX, a następnie typu Potez XXV.

Pozostałe eskadry myśliwskie 1. Pułku miały, oczywiście, myśliwce jednomiejscowe. Eskadra Kościuszkowska latała na Spadach 51, a 112. Eskadra na samolotach PWS 10. W 2. Pułku Lotniczym obie eskadry myśliwskie użytkowały samoloty PWS A (Avia BH 33), natomiast w 3. i 4. Pułku Lotniczym — PWS 10.

W 1933 roku większość polskich jednostek myśliwskich została wyposażona w myśliwce PZL P.7a. Państwowe Zakłady Lotnicze w Warszawie wyprodukowały dla naszego lotnictwa wojskowego 150 maszyn tego typu. Pierwsze gotowe egzemplarze na początku 1933 roku trafiły do szkolnictwa (do Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu) oraz, w małych ilościach, do wszystkich

14 samolotów PZL P.7a z 1. Pułku Lotniczego na lotnisku Okęcie w 1933 roku. Samoloty od drugiego do szóstego mają widoczne godło 111. Eskadry Myśliwskiej; trzeci samolot ma nr 9, czwarty nr 2.

14 PZL P.7a aircraft of the 1st Air Regiment at Warsaw-Okęcie aerodrome in 1933. Note the 111th Fighter Squadron badge on the aircraft from the second to the sixth in the row; the third aeroplane is no. 9, the fourth no. 2.

(via T. J. Kopański)

czterech pułków lotniczych posiadających eskadry myśliwskie. Następne dostawy, podzielone na większe partie, były już kierowane do konkretnych pułków. I tak: trzecią dziesiątką wyprodukowanych samolotów podzieliły się ze sobą 1. i 3. Pułk; czwartą i piątą przejął w większości 3. Pułk; szóstą i siódmą — 1. Pułk; ósmą i dziewiątą — 4. Pułk, a dziesiątą i jedenastą — 2. Pułk Lotniczy. Kolejne partie, które miały uzupełnić naturalny ubytek samolotów w eskadrach, były stosownie przydzielane do różnych pułków — zgodnie z ich potrzebami.

Szczególną rolę przy wprowadzaniu do służby nowego myśliwca odegrali piloci z Krakowa. Część z nich wywodziła się z rozwiązanej wcześniej 11. Pułku Myśliwskiego i była powszechnie uważa-

na za elitę polskiego lotnictwa myśliwskiego. Swoje spostrzeżenia o wadach nowego myśliwca lotnicy ci przekazywali konstruktorom z PZL, którzy postarali się o to, by jak najwięcej usterek wieku niemowlęcego zostało wyeliminowanych w kolejnych seriach płatowców.

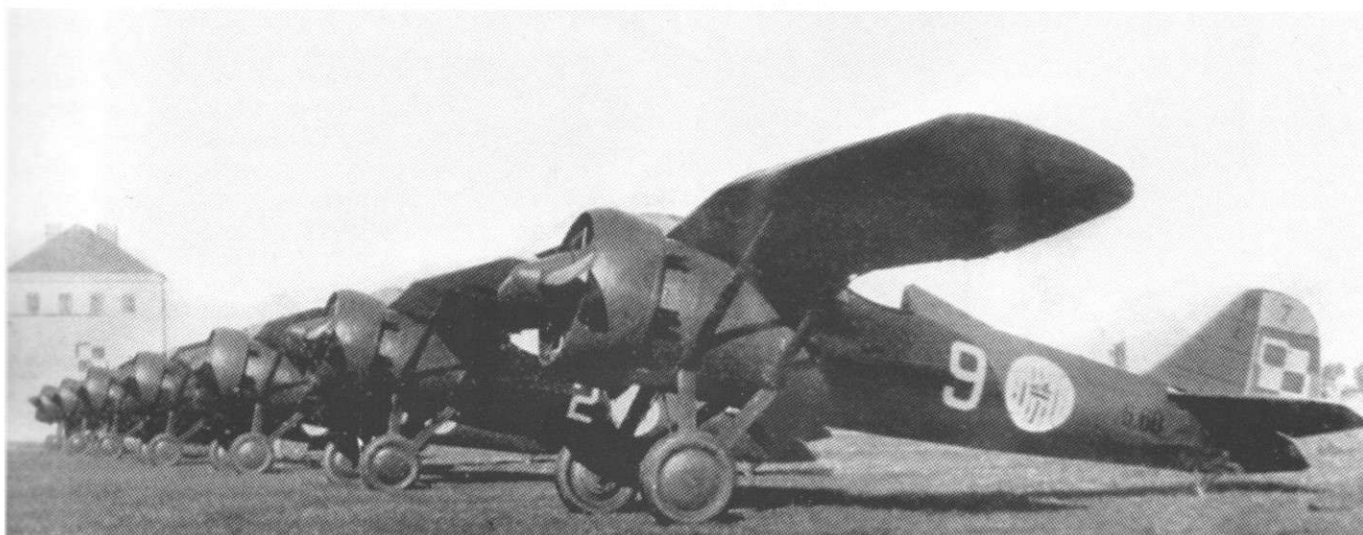
Zgodnie z informacją podaną przez Jerzego B. Cynka, za pracę włożoną w dostosowanie P.7a do służby operacyjnej dykcja PZL ofiarowała, utworzonej w październiku 1933 roku, 123. Eskadrze Myśliwskiej III/2 Dyonu stylizowaną czapkę ze swego znaku fabrycznego jako odznakę eskadrową (121. oraz 122. Eskadra posiadały godła już wcześniej).

Pierwsza partia nowych myśliwców, jak już to zostało wspomniane, została podzielona między

Siedem P.7a ze 111. Eskadry Myśliwskiej. Pierwszy nr 9 (nr ew. 6.60), drugi nr 2.

Seven P.7a's of the 111th Fighter Squadron. Nearest camera is no. 9 (serial 6.60), the second is no. 2.

(via A. Glass)



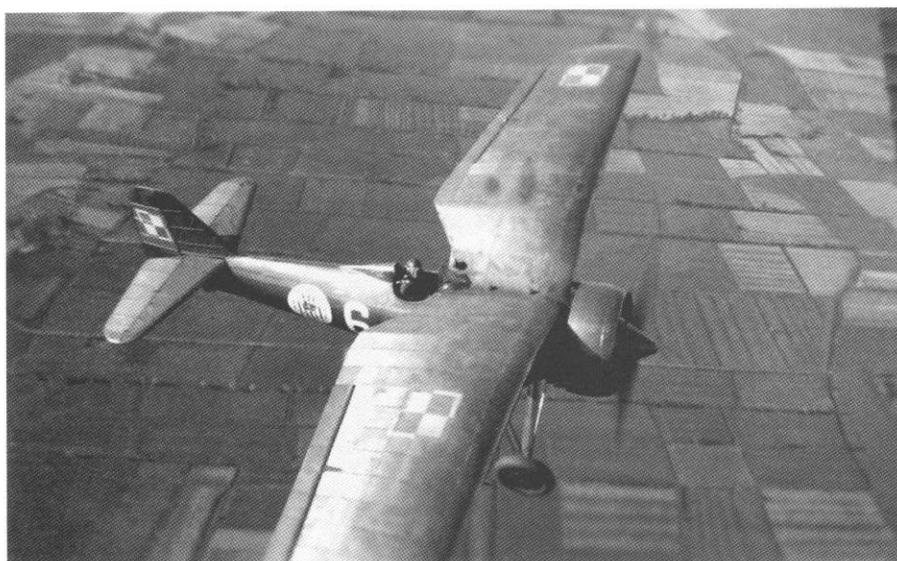


Powyżej: P.7a nr 5, 4 i 9 ze 111. Eskadry obok Fokkera F.VII B/3m.
Above: P.7a's nos. 5, 4 and 9 of the 111th Squadron by a Fokkera F.VII B/3m.

(via A. Glass)

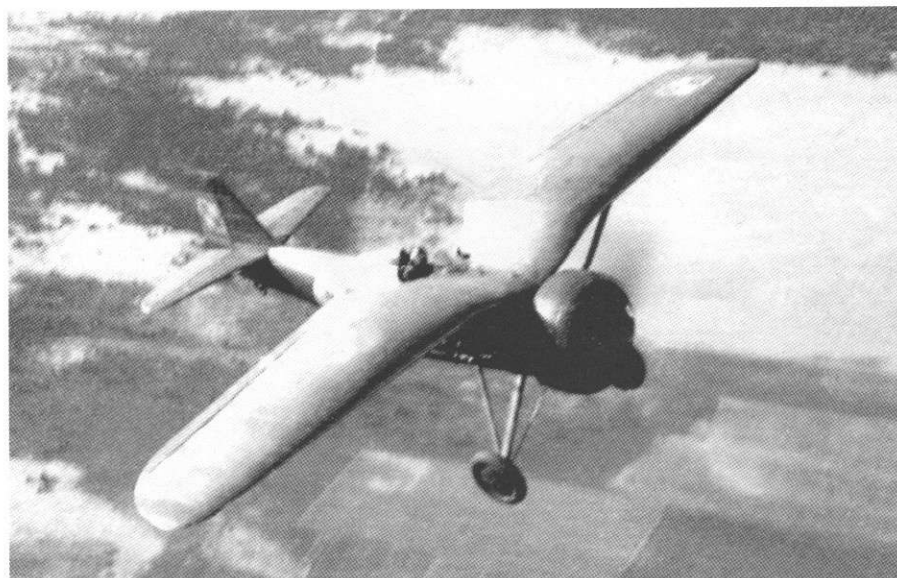
Poniżej: P.7a nr 6 ze 111. Eskadry.
Below: P.7a no. 6 of the 111th Squadron.

(via T. J. Kopański)



Poniżej: P.7a ze 111. Eskadry nad terenami zalanymi wodą.
Below: P.7a of the 111th Squadron over flooded area.

(via T. J. Kopański)



eskadry 1., 2., 3. i 4. Pułku. Stąd też w początkowym okresie żadna z jednostek nie miała etatowej liczby nowych samolotów i użytkowały one jednocześnie swój stary sprzęt. W 111. Eskadrze 1. Pułku ostatnie Spady 51 były jeszcze w maju, a PWS-y 10 w 112. Eskadrze w lipcu 1933 roku. W pozostałych pułkach starsze samoloty, czyli PWS A w 2. Pułku i PWS 10 w 3. i 4. Pułku, użytkowano co najmniej do września 1933 roku.

Pod koniec 1933 roku wycofywane z pierwszej linii samoloty PWS A i PWS 10 trafiły ponownie do tworzonych w tym czasie nowych jednostek myśliwskich. Minister spraw wojskowych w dniu 7 lipca 1933 roku zdecydował bowiem, że w każdym z czterech pułków powstanie jedna dodatkowa eskadra. W 1. Pułku miała to być 114. Eskadra, w 2. Pułku — 123. Eskadra, w 3. Pułku — 133. Eskadra, a 4. Pułku — 143. Eskadra. Większość z tych jednostek zaczęto formować w październiku lub listopadzie 1933 roku i osiągnęły one gotowość bojową dopiero pod koniec 1933 lub na początku 1934 roku. Otrzymały zaś samoloty wycofane z eskadr przezbrojonych już w siódemki, to jest PWS A w 2. Pułku (123. Eskadra) i PWS 10 w 1., 3. i 4. Pułku (114., 133. i 143. Eskadra). Te stare myśliwce dotrwały w 123. Eskadrze co najmniej do czerwca, a w 133. i 143. Eskadrze do lipca 1935 roku, po czym zostały zastąpione przez samoloty PZL P.7a.

Odmienne rozwinęła się sytuacja w 1. Pułku Lotniczym. Otóż w dniu 2 czerwca 1934 roku powołano tam do życia nowy IV/1 Dywizjon Myśliwski. W jego skład weszła 114. Eskadra oraz dawna 113. Eskadra Myśliwska Nocna, która została przeformowana w normalną eskadrę dzienną (samoloty PWS 10). Jednostki te zatrzymały samoloty PWS 10 aż do połowy 1935 roku i dlatego też nie otrzymały już samolotów P.7a, ale nowe myśliwce typu PZL P.11a.

W dniu 19 lipca 1937 roku zapadła decyzja o dalszej rozbudowie lotnictwa myśliwskiego i utworzeniu eskadr tego typu w 5. i 6. Pułku Lotniczym. Pod koniec roku w obu pułkach powołano do życia po jednej nowej eskadrze i wyposażono je w samoloty P.11 (152. i 161. Esk.). Ponadto dwie „trzecie” eskadry myśliwskie 3. i 4. Pułku zostały przeniesione do Wilna i Lwowa, gdzie otrzymały nową numerację: 133. Eskadra zyskała miano 162. Eskadry, a 143. Eskadra — 151. Eskadry. Obie te jednostki zatrzymały swój dotychczasowy sprzęt, to jest samoloty P.7a.

Wyprodukowane w dość znacznej liczbie siódemki w większości eskadr polskiego lotnictwa miały, jak się później okazało, dość krótką karierę w służbie. Myśliwce te bowiem już po dwóch–trzech latach użytkowania zostały z nich wycofane i zastąpione przez nowocześniejsze jedenastki. Zbyt małe zamówienie na P.11, nie pozwalające na wyposażenie w ten typ samolotu wszystkich jednostek myśliwskich, sprawiło jednak, że 123., 151. i 162. Eskadra, dla których zabrakło jedenastek, miały na swym wyposażeniu samoloty P.7a jeszcze we wrześniu 1939 roku. Doszło więc do tego, że tym przestarzałym i bardzo już wyeksploatowanym wtedy maszynom (sześć lat służby) przyszło się zmierzyć z nowocześniejszymi i o klasę lepszymi samolotami niemieckiej Luftwaffe.

Oceniając w sposób możliwie obiektywny rolę, jaką odegrały samoloty P.7a w naszym lotnictwie, należy pamiętać, że były to pierwsze całkowicie me-



Powyżej: Plk Stefan Pawlikowski z nieodłączną fajką (trzeci z lewej) i kpt. pil. Mieczysław Mümler (czwarty) przy P.7a z biało-czerwonym paskiem na kadłubie. Na wiatrochronie nietypowo umieszczony celownik kołowy. Z kabiny zwisa poszerzona część pasów pilota.

Above: Col. Stefan Pawlikowski with his unmistakable pipe (third from left) and Capt. Mieczysław Mümler (fourth) by a P.7a with a diagonal red-and-white stripe on the fuselage. Note the non-standard position of the ring sight on the windscreen. Broad portion of pilot's harness is visible on the cockpit side.

(via T. J. Kopański)

Poniżej: Personel 111. Eskadry Myśliwskiej przy P.7a w 1935 roku na Okęcie.

Below: The 111th Fighter Squadron personnel by a P.7a in 1935 at Warsaw-Okęcie aerodrome.

(via T. J. Kopański)



Klucz P.7a ze 121. Eskadry Myśliwskiej, nr 6, 9 i 7.

A section of P.7a's of the 121st Fighter Squadron, nos. 6, 9 and 7.

(via A. Glass)



talowe myśliwce polskiego lotnictwa. W czasie wizyt zagranicznych spełniły ważną funkcję, propagując zalety konstrukcji PZL i mewiego płata inż. Zygmunta Puławskiego. Po wycofaniu z eskadr myśliwskich w większej liczbie zasilily szkolnictwo lotnicze. Znalazły się więc przede wszystkim w Grudziądzu, gdzie mieściła się Lotnicza Szkoła Strzelania i Bombardowania, przemianowana 20 sierpnia 1937 roku na Wyższą Szkołę Pilotażu, a następnie w kwietniu 1939 roku przeniesiona do Ułęża. Trafiły też do szkoły w Dęblinie oraz eskadr treningowych w pułkach lotniczych. W ten sposób stały się podstawowym

Po lewej: Mechanicy 114. Eskadry przy PWS-10. Na drugim planie P.7a ze 112. Eskadry (w głębi, na kadłubie trójkąt z kogutem).

Left: 114th Squadron ground crews by a PWS-10. In the background is a P.7a of the 112th Squadron (with the cockerel-in-triangle badge).

(via T. J. Kopański)

Samoloty P.7a ze 121. Eskadry nr 2, 6 (kod 82-K) i 5. Przed silnikiem dobrze widoczne rury wydechowe.

P.7a aircraft of the 121st Squadron: nos. 2, 6 (code 82-K) and 5. Exhaust piping is well visible in front of the engine.

(via A. Glass)



PZL P.7a z 2. Pułku Lotniczego w Krakowie, z pasami na górnej powierzchni skrzydeł. Pierwszy nr 5 (nr ew. 6.17) ze 121. Eskadry z nietypowym wiatrochronem (jak w P.11), drugi nr 1 (nr ew. 6.110) ze 123. Eskadry z pasami na tyle kadłuba. Samoloty na lotnisku Okęcie podczas zlotu.

PZL P.7a's of the 2nd Air Regiment at Cracow, with stripes on the upper side of the wings. Nearest camera is no. 5 (serial 6.17) of the 121st Squadron with a non-standard windscreen (P.11-style), the second is no. 1 (serial 6.110) of the 123rd Squadron with stripes on the rear fuselage. The aircraft were photographed at Warsaw-Okęcie aerodrome during a concentration. *(via A. Glass)*



opraciem do zaawansowanego treningu dla przyszłych myśliwców. Dlatego też większość pilotów myśliwskich broniących polskiego nieba w 1939 roku przeszła wcześniej szkolenie myśliwskie właśnie na samolotach P.7a.

Pierwszy wypadek myśliwca P.7a w jednostce liniowej wydarzył się w Warszawie 15 maja 1933 roku i był skutkiem błędu pilotażowego. Por. pil. Józef Ostrowski ze 111. Eskadry, który na samolocie P.7 nr 6.66 wykonywał krótki lot ćwiczebny nad Okęciem, podszedł do lądowania z wirażu i ze ślizgiem na skrzydło. Następnie wyrównał maszynę zbyt wysoko, tak że siódemka utraciła szybkość i przepadła, uderzając o ziemię prawym, a potem lewym skrzydłem i znosząc podwozie. Kraksa nastąpiła zaledwie 30 metrów przed granicą lotniska. Pilot szczęśliwie nie odniósł obrażeń, ale samolot został poważnie uszkodzony.

Kolejny wypadek, 29 maja 1933 roku, miał miejsce także w czasie lądowania. Tym razem por. Stanisław Wołkowiński ze 112. Eskadry, lecący samolotem nr 6.26, nie zauważył znajdującego się na granicy lotniska nasypu ziemnego i stojącego obok wozu. Ponieważ podchodził do lądowania na zbyt małej wysokości, zawadził więc o nasyp lewym kołem podwozia. Samolot, który w chwili zderzenia gwałtownie pochylił się na prawo, uderzył prawym skrzydłem o wóz, a następnie o ziemię i wyhamowawszy w ten sposób, po zrobieniu obrotu o 180°, zatrzymał się.

W czerwcu 1933 roku warszawscy piloci latali bardzo ostrożnie i nie uszkodzili żadnej maszyny. Pod koniec miesiąca, w dniu 27 czerwca, na specjalnym uroczystym przeglądzie pododdziałów 1. Pułku Lotniczego z dumą zaprezentowali swoje nowe myśliwce wizytującemu pułk gościowi z Rumunii — księciu Mikołajowi.

W pierwszych miesiącach eksploatacji zaczęły się ujawniać nieliczne, jak się później okazało, usterki konstrukcyjne samolotu P.7a. Jedną z nich było zastosowanie wadliwych zaworków przy zbiornikach paliwowych. Zaworki te, zacinając się, powodowały zbyt duży wypływ benzyny przez przewód przelewowy, co znacznie skracało czas lotu. Po wypadku por. Ilana Wróbla ze 131. Eskadry, który w dniu 3 czerwie-

Plut. pil. Leopold Flanek przy P.7a nr 5 ze 121. Eskadry.

Cpl. Leopold Flanek by the P.7a no. 5 of the 121st Squadron.

(via A. Hydkowski)





Powyżej: Ppor. pil. Michał Samoliński ze 122. Eskadry w kabinie P.7a.

Above: 2nd Lt. Michał Samoliński of the 122nd Squadron in the cockpit of a P.7a.

(via A. Glass)

Poniżej: PZL P.7a nr 5 (nr ew. 6.10) ze 122. Eskadry Myśliwskiej podczas wizyty delegacji japońskiej w Krakowie.

Below: PZL P.7a no. 5 (serial 6.10) of the 122nd Fighter Squadron during a visit of Japanese officials to Cracow.

(via T. Żychiewicz)

ca 1933 roku, odprowadzając fabrycznie nowy samolot nr 6.37 z Warszawy do Poznania, z powodu braku paliwa musiał przymusowo wylądować pod Ślesinem, zarządzono wymianę zaworków we wszystkich wyprodukowanych już siódmkach. Wymiana ta przeciągnęła się i trwała, najprawdopodobniej, przez kilka najbliższych miesięcy. Zanim została zakończona, w dniu 8 września 1933 roku doszło do podobnej awarii systemu paliwowego w samolocie P.7a 6.21 prowadzonym przez por. pil. Mieczysława Jakszewicza ze 132. Eskadry.

W lipcu i sierpniu 1933 roku doszło też do serii wypadków spowodowanych nagłym przerywaniem pracy silnika. I tak, 27 lipca ppor. Eugeniusz Fichs ze 141. Eskadry przymusowo lądował na lotnisku toruńskim, lekko uszkadzając P.7a nr 6.88. Tego samego dnia awarii doznał samolot kpr. Pawła Mokwy ze 142. Eskadry (P.7a nr 6.74). Wkrótce po starcie, gdy myśliwiec był na wysokości 30 m, jego silnik przestał pracować. Pilot, chcąc zawrócić na lotnisko, zrobił skręt w prawo, ale był za nisko i płatowiec zaczepił kołami o przydrożne drzewa. Wskutek upadku na ziemię samolot został poważnie uszkodzony, ale kpr. Mokwa szczęśliwie odniósł jedynie lekkie obrażenia.

Cztery dni później, to jest 31 lipca 1933 roku, zatrzymał się silnik w samolocie P.7a 6.24 prowadzonym przez por. Stanisława Pietraszkiewicza ze 111. Eskadry. Przymusowe lądowanie poza lotniskiem zakończyło się średnim uszkodzeniem płatowca. Identyczny wypadek miał też miejsce 25 sierpnia w pobliżu Brześcia nad Bugiem, gdzie przebywał w tym czasie III/4 Dyon, i doprowadził do kraksy myśliwca nr 6.71 ze 142. Eskadry. Jego pilot, kpr. Wiktor Zajączkowski, podobnie jak por. Pietraszkiewicz, musiał lądować na terenie przygodnym i dlatego też rozbił samolot. Te same problemy wystąpiły również w eskadrach 3. Pułku Lotniczego — 9 września 1933 roku kpr. pil. Leopold Mielecki ze 132. Eskadry poważnie uszkodził samolot P.7a 6.46, w którym w czasie lotu na małej wysokości także stanął silnik.

Przeprowadzone dochodzenia wykazały, że przyczyną tych wszystkich wypadków była zła jakość gumowych taśm uszczelniających zbiorniki paliwa. Taśmy te już po krótkiej eksploatacji kruszyły się i kawałki gumy zatkały przewody benzynowe. Ujaw-



nienie tej wady zmusiło PZL do wymiany uszchelek we wszystkich zbiornikach paliwowych.

Niebezpieczną usterką, która ujawniła się w czasie użytkowania samolotów P.7a, była też niewłaściwa konstrukcja zawieszenia lotek. Już w czasie lotów próbnych pierwszego egzemplarza seryjnego P.7a w dniu 1 września 1932 roku, z powodu drgań flatterowych, płatowiec stracił lotkę, co zmusiło pilota, kpt. Bolesława Orlińskiego, do skoku ze spadochronem. Podobne zdarzenie miało miejsce 23 sierpnia 1933 roku w 3. Pułku Lotniczym. W samolocie P.7a 6.35 prowadzonym przez por. Zdzisława Królikowskiego ze 131. Eskadry w czasie lotu oderwała się lotka prawego skrzydła. Pilot zdołał jednak oparować samolot i wylądował w polu. Po dokładnym zbadaniu płatowca okazało się, że okucia przytrzymujące lotki, które były wykonane z duraluminium, nie wytrzymały ostrych naprężeń występujących w czasie lotu. Na wniosek komisji badającej wypadki lotnicze dowódca lotnictwa zarządził więc zastąpienie, we wszystkich samolotach P.7a, okuć duraluminiowych stalowymi. Zarządzenie Rayskiego wykonywano, niestety, zbyt długo i niecały rok później z tej samej przyczyny doszło do kolejnego, tym razem śmiertelnego wypadku, w którym zginął pilot 141. Eskadry, kpr. Jan Rietzki (31 lipca 1934 roku).

Latem 1933 roku w czasie lotów treningowych doszło do kilku wypadków spowodowanych błędami pilotażu. W dniu 4 sierpnia por. Leszek Karczewski



Powyżej: Kpt. pil. Antoni Wczelik i ppor. pil. Wacław Król przy P.7a nr 7 ze 123. Eskadry Myśliwskiej. Przez tył kadłuba przetknięta rurka, ogon uniesiony na wózku. Na stateczniku prawdopodobnie zamalowany napis KOP.

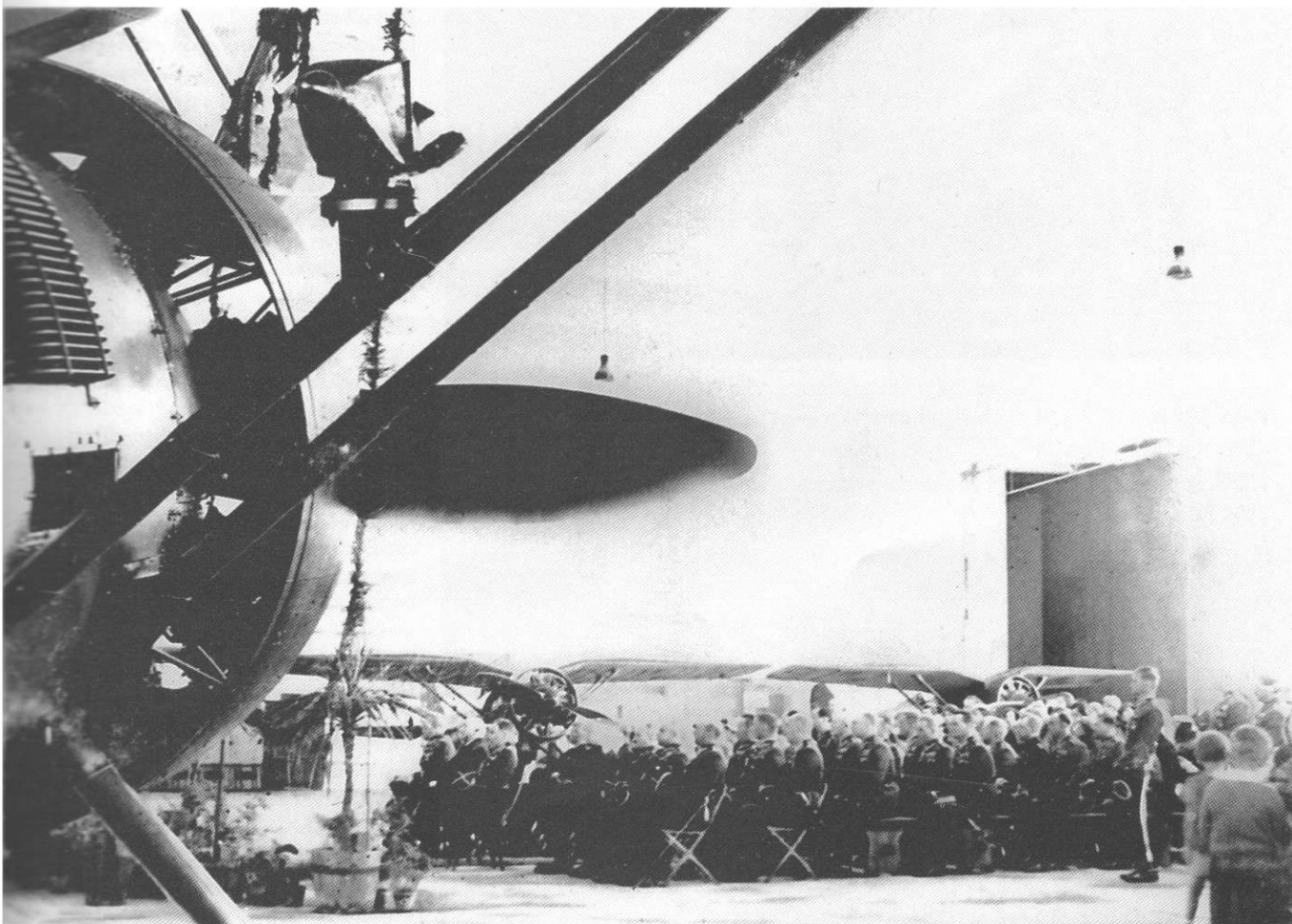
Above: Capt. Antoni Wczelik (far right) and 2nd Lt. Wacław Król (second from right) by a P.7a no. 7 of the 123rd Fighter Squadron. Lifting bar is fitted in the opening across the rear fuselage and the tail is raised on a trolley. Note the overpainted inscription, probably „KOP“, on the fin.

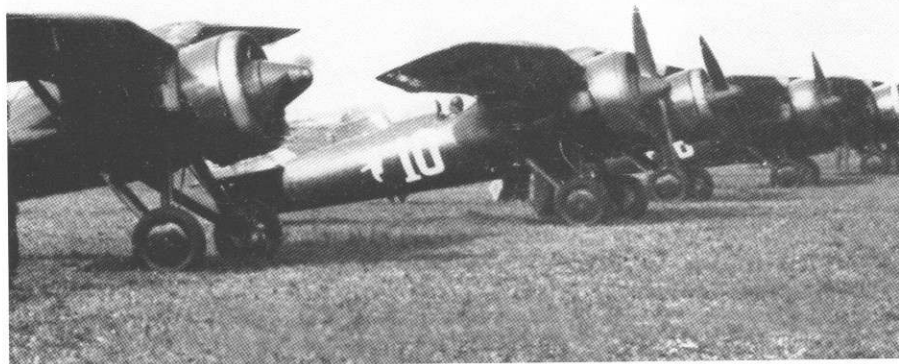
(via T. J. Kopański)

Poniżej: Uroczystość w hangarze 2. Pułku Lotniczego. Widoczny fotokm F.28 na tylnym zastrzale. Pod skrzydłami samolotów litera K i nr 97.

Below: A ceremony in the hangar of the 2 Air Regiment. Note the F.28 camera gun on the rear wing strut. Note the underwing aircraft codes „K“ and „97“.

(via W. Klepacki)





Powyżej: Na przemian stojące samoloty P.11c i P.7a z 3. Pułku Lotniczego w Poznaniu. Drugi samolot nosi nr 10.

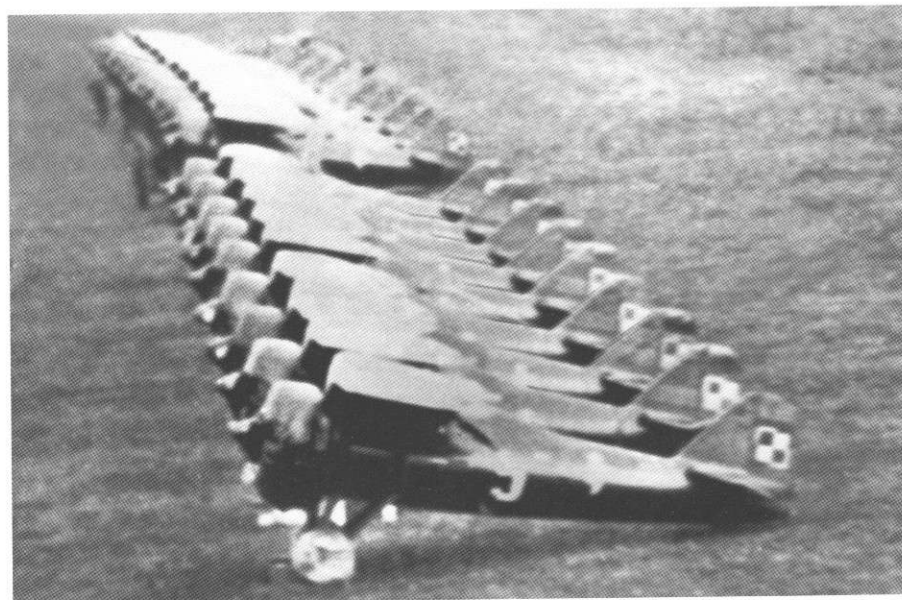
Above: Mixed line-up of P.11c and P.7a aircraft of the 3rd Air Regiment at Poznań. The second aeroplane is no. 10.

(via A. Glass)

Poniżej: 19 PZL P.7a ze 131. i 132. Eskadry Myśliwskiej.

Below: 19 PZL P.7a's of the 131st and 132nd Fighter Squadrons.

(via T. J. Kopański)



Rząd P.7a ze 132. Eskadry z białymi pasami w poprzek kadłuba namalowanymi na manewry.

A line-up of P.7a's of the 132nd Squadron with white stripes across the fuselage applied for an exercise.

(via W. Bączkowski)



ze 112. Eskadry po zbyt niskim podejściu do lądowania na Okęciu uszkodził samolot nr 6.55.

Trzy dni później, w czasie lądowania w Toruniu klucza myśliwców ze 142. Eskadry, zajmujący pozycję lewoskrzydłowego por. Franciszek Jastrzębski zawadził podwoziem siódemki (P.7a 6.81) o stolik startowy. Po tym zderzeniu odłączył się od klucza i wylądował oddzielnie. Podwozie zostało jednak dość mocno nadwyżęzone i załamało się w czasie kołowania pod hangar.

W dniu 10 sierpnia 1933 roku rozbił swój samolot P.7a 6.30 kpr. pil. Leopold Mielecki ze 132. Eskadry. Lądując na Ławicy, wyrównał on siódemkę zbyt wysoko i w rezultacie stracił szybkość. Próbuąc ratować samolot, dodał następnie gazu, ale zadławił silnik i spowodował upadek oraz ciężkie uszkodzenie maszyny. Na zbyt małej prędkości próbował także lądować w szkole w Grudziądzu 23 sierpnia 1933 roku szef. pil. uczeń Józef Zalewski. Doprowadził do przedpadnięcia samolotu (P.7a 6.69) z wysokości trzech metrów i silnego jego uszkodzenia.

Poważne konsekwencje mogło też przynieść zgubienie zbiornika z paliwem. W sierpniu 1933 roku zdarzyły się dwa takie wypadki — w Toruniu i Grudziądzu. 16 sierpnia pilot 142. Eskadry, por. Mirosław Leśniewski, wykonujący akrobację na P.7a 6.77, został w pewnym momencie obłany benzyną. Po doprowadzeniu siódemki do lotu poziomego stwierdził wypadnięcie zbiornika benzynowego i bezzwłocznie wylądował. Po oględzinach samolotu ustalono, że najprawdopodobniej w czasie akrobacji pilotowi wysliznęła się z orczyka prawa noga, którą zaczeplił o rączkę do wyrzucania zbiornika.

W Eskadrze Ćwiczebnej Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania podobne zdarzenie przeżył por. Florian Laskowski pilotujący P.7a nr 6.73. W dniu 31 sierpnia jego samolot zgubił główny zbiornik paliwa nad lotniskiem w Grudziądzu. Tym razem przyczyną było zerwanie sprężynki zabezpieczającej zamek pasów podtrzymujących zbiornik paliwowy.

W pierwszej połowie września 1933 roku (pomiędzy 7 a 13 września) na terenie Wielkopolski i Pomorza odbyły się, zaplanowane z dużym rozmachem, ćwiczenia lotnicze. Wzięły w nich udział wszystkie eskadry myśliwskie wyposażone w samoloty P.7a z 1., 2., 3. i 4. Pułku Lotniczego. Mimo intensywnych lotów ćwiczebno-bojowych do żadnych awarii nie doszło. Dopiero po powrocie z manewrów zdarzyła się pierwsza kolizja samolotów P.7a w III/2 Dyonie. 19 września, w czasie kołowania po krakowskim lotnisku, kpr. pil. Stanisław Macek ze 122. Eskadry zahaczył skrzydłem swej siódemki (P.7a 6.98) samolot P.7a nr 6.100 ze 121. Eskadry. W kabinie „setki” znajdował się w tym czasie kpr. pil. Leopold Flanek, który szczęśliwie nie został ranny. Oba płatowce odniosły jedynie drobne uszkodzenia.

Kilka dni później, 25 września 1933 roku, na krakowskim lotnisku wydarzył się jednak tragiczny wypadek zakończony śmiercią pilota. Tego dnia w porannym locie III/2 Dyonu wzięło udział 15 samolotów P.7a podzielonych na trzy grupy. Pierwszą z nich stanowił klucz dowodzony przez plut. pil. Ludwika Cieślaka, drugą pięć samolotów prowadzonych przez por. Mieczysława Wiórkiewicza, a trzecią siedem maszyn z kpt. Jerzym Bajanem na czele. O godzinie 10.40 zaczął lądować pierwszy klucz. Znajdujący się na pozycji prawoskrzydłowego ppor. Mieczysław Su-



Sulerzycki ze 122. Eskadry (P.7a nr 6.97) nie zauważył w strefie lądowania szkolnego Hanriota 28 (SP-ATS) z Aeroklubu Krakowskiego i prawym skrzydłem swego myśliwca zaczepił o prawe górne skrzydło maszyny stojącej na ziemi. Wskutek zderzenia jego P.7a został odrzucony o kilkadziesiąt kroków od Hanriota i odniósł duże uszkodzenia. Sulerzycki przeżył jednak wypadek i samodzielnie wydostał się z kabiny rozbitego myśliwca. Pięć minut później, to jest o godz. 10.45, do lądowania podszedł rój pięciu maszyn prowadzonych przez Wiórkiewicza. W grupie tej znajdował się między innymi samolot P.7a nr 6.12 pilotowany przez zastępcę dowódcy 121. Eskadry, por. Antoniego Ciośnińskiego. Ciośniński najprawdopodobniej nie zauważył na lotnisku żadnych przeszkód i tuż przed dotknięciem ziemi zderzył się z rozbitym myśliwcem Sulerzyckiego. Rezultatem tego wypadku było całkowite uszkodzenie płatowca 6.12 i śmierć jego pilota.

Przeprowadzone później śledztwo wykazało, że winę za wypadek ponoszą czynniki rozkazodawcze. Jako przyczynę wskazano mianowicie wadliwą organizację lotów i brak nadzoru nad należyтым funkcjonowaniem służby startowej, która powinna usunąć Hanriota ze strefy lądowania.

Kolejne wydarzenie lotnicze w 2. Pułku zakończyło się, na szczęście, pomyślnie. W dniu 30 września 1933 roku do przelotu z Warszawy do Krakowa wystartowało 17 samolotów 2. Pułku Lotniczego. Były to Breguety XIX 21. i 22. Eskadry oraz siódemki ze 121. i 122. Eskadry. Na trasie lotnicy napotkali na dość silną mgłę i w rezultacie aż dziewięć samolotów wylądowało w przygodnym terenie. Żaden z nich nie został jednak uszkodzony. Wśród „szczęśliwych pechowców” znaleźli się m.in. dwaj piloci 121. Eskadry — por. Mieczysław Wiórkiewicz (P.7a

PZL P.7a nr 9 ze 131. Eskadry, z pomalowanymi na manewry na biało: pasem w poprzek kadłuba, górą tyłu kadłuba i pasem na stateczniku.

PZL P.7a no. 9 of the 131st Squadron, with exercise markings: a band across the fuselage, upper rear fuselage and a stripe on the fin.

(via J. Koniarek)

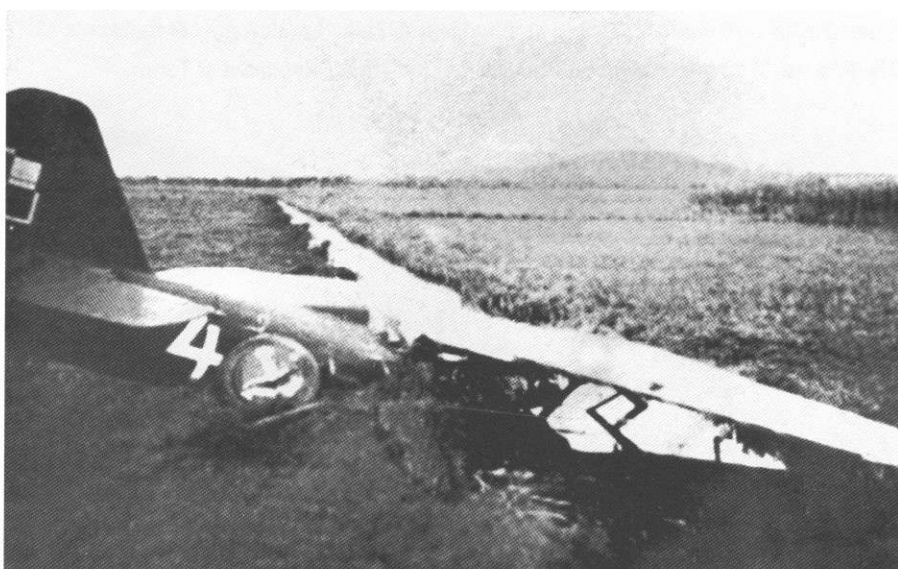
nr 6.99) i kpr. Leopold Flanek (P.7a 6.105) — oraz dwaj ze 122. Eskadry — plut. Ludwik Cieślak (P.7a 6.95) i kpr. Wilhelm Kosarz (P.7a 6.104).

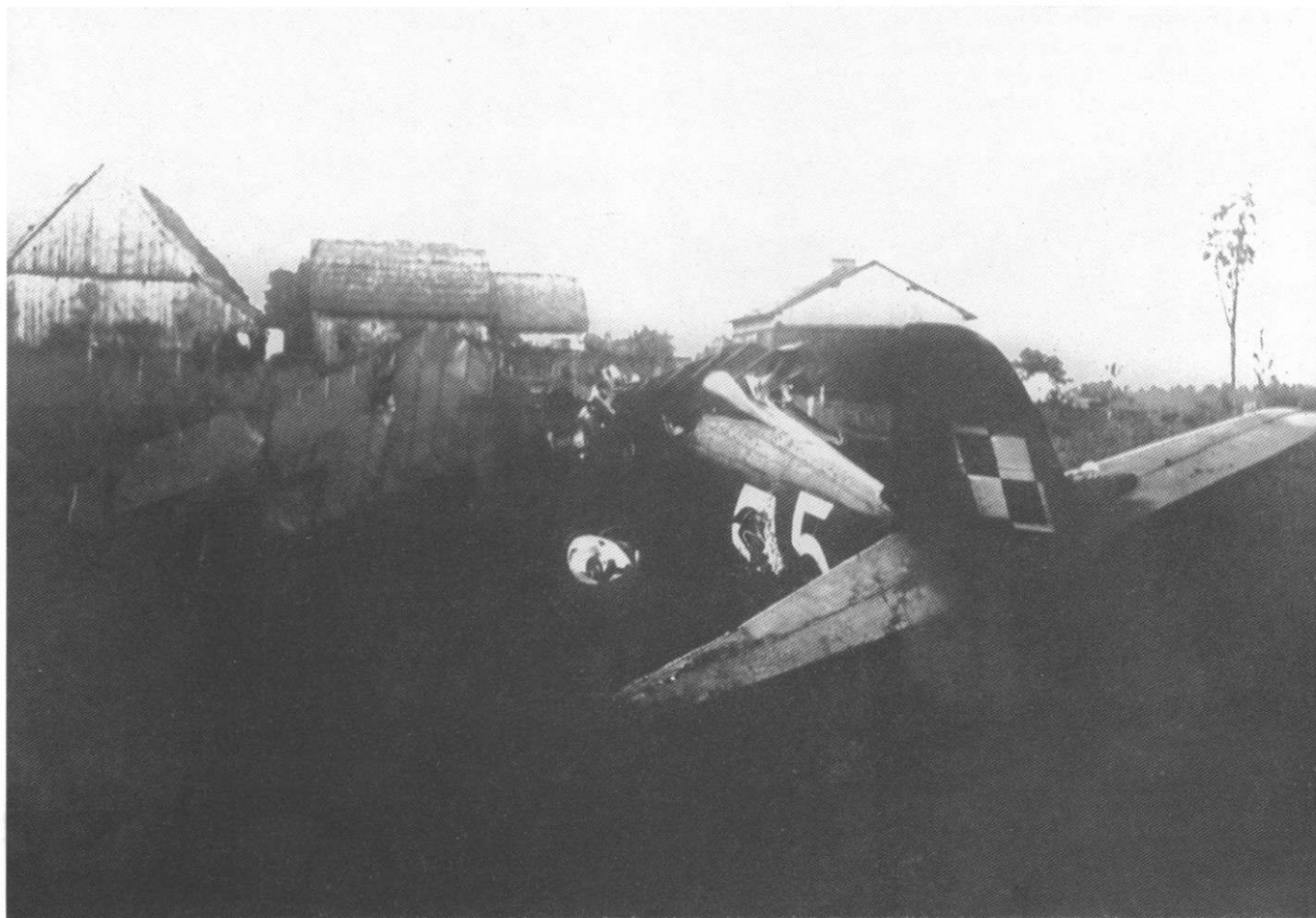
W pierwszych dniach października 1933 roku w pułkach lotniczych wydarzyło się kilka kolejnych i niebezpiecznych wypadków. Już 2 października por. Karol Lubański ze 141. Eskadry, wskutek błędu pilotażowego (lądowanie ze zbyt małą prędkością), rozbił samolot P.7a nr 6.79. Kolejny dzień, 3 października, okazał się zaś „czarnym dniem” dla na-

PZL P.7a nr 4 (nr ew. 6.21) ze 132. Eskadry 3. Pułku Lotniczego, na którym zginął ppor. pil. Józef Szmańko; Grudziądz, 8 października 1935 roku.

Wreck of the PZL P.7a no. 4 (serial 6.21) of the 3rd Air Regiment's 132nd Squadron, after the crash in which 2nd Lt. Józef Szmańko was killed; Grudziądz, 8 October 1935.

(via A. Popiel)





Rozbity PZL P.7a nr 5 (czyli z najwcześniejszym systemem numeracji) — z 4. Pułku Lotniczego w Toruniu.
Crash of the PZL P.7a no. 5 (with the earliest numbering system) of the 4th Air Regiment at Toruń.

(via K. Choloniewski)

szych myśliwców, gdyż w katastrofie lotniczej zginął kolejny pilot siódemki, a nasze lotnictwo utraciło aż trzy myśliwce tego typu.

Pechowym lotnikiem był por. Szczepan Głosek ze 142. Eskadry. W czasie przelotu z Torunia do Warszawy zboczył on z trasy nad miejscowość Wąsewo, gdzie mieszkała jego rodzina, i na małej wysokości zaczął wykonywać akrobacje. W trakcie tego pokazu jego samolot (P.7a 6.82) wpadł w korkociąg i runął na ziemię. Pilot zginął na miejscu.

W tym samym dniu nad poznańskim lotniskiem na Ławicy myśliwcy ze 132. Eskadry ćwiczyli akrobację zespołową. Przygotowywali się w ten sposób do lotu do Bukaresztu (Rumunia), gdzie razem z pilotami z innych pułków mieli dać pokaz wyższego pilotażu. W powietrzu znajdowało się siedem maszyn, które w szyku miały wykonać kilka kolejnych pętli. Przy wyprowadzaniu samolotu z drugiej pętli por. Feliks Gazda (P.7a nr 6.31), na skutek stracenia z widoku swego sąsiada z prawej, skrzył w tę stronę

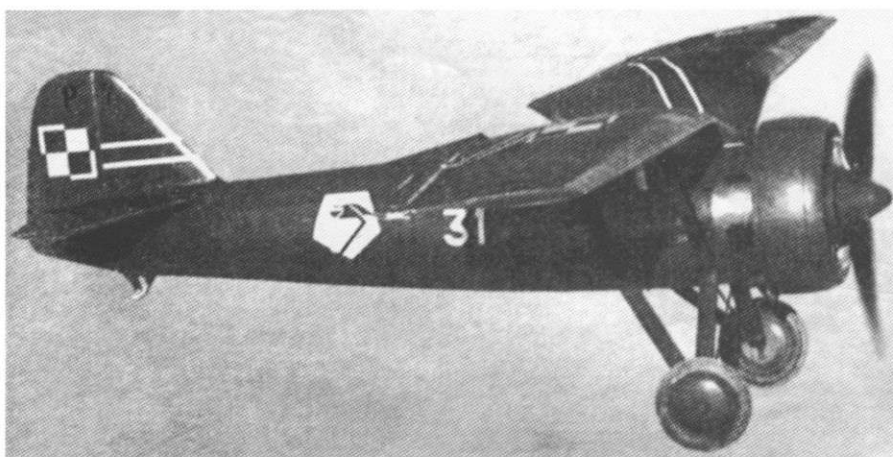
i tym samym wleciał na tor samolotu prowadzonego przez por. pil. Piotra Łagunę (P.7a nr 6.22). Łaguna zauważył niebezpieczeństwo i usiłował ratować się przez obniżenie lotu, ale ze względu na zbyt małą odległość pomiędzy samolotami nie odniosło to rezultatu i nastąpiło zderzenie. Myśliwiec Łaguna uderzył mianowicie silnikiem w ogon siódemki por. Gazdy, obcinając jej stery. Obaj piloci zdołali wyskoczyć ze swych maszyn i uratować się. W czasie zderzenia Łaguna odniósł jednak poważne obrażenia i natychmiast po wylądowaniu został odwieziony do szpitala.

Przygotowania do lotu do Rumunii prowadzili też myśliwcy z 1., 2. i 4. Pułku Lotniczego. Każdy dyon myśliwski miał bowiem wystawić po jednym roju z siedmiu samolotów. Dowódcy dyonów mieli przeprowadzić na swych lotniskach trening „rumuńskich” siódemek, natomiast parę dni przed rozpoczęciem lotu na warszawskim lotnisku przewidziano próbę generalną. Program pokazu w Bukareszcie przewidywał następujące punkty:

- I. Ewolucje całością
 1. Jednoczesny start całości z jednej linii. Ilość startujących jednocześnie siódemek była uwarunkowana rozmiarami lotniska.
 2. Przejście przez lotnisko w szykach:
 - a) rojów siódemkowych,
 - b) czterech „ław”,
 - c) strzały.
 3. Wykonanie loopingu jednocześnie czterech siódemek, w szyku „schochy”.

Samolot P.7a nr 31 dowódcy Dyonu Myśliwskiego 4. Pułku Lotniczego w Toruniu.
The P.7a no. 31 of the OC Fighter Squadron of the 4th Air Regiment at Toruń.

(via J. B. Cynk)





II. Akrobacje poszczególnymi siódmkami:

1. siódmka 3. PL:

— z szyku „schody w prawo”, wykonanie „wywrotu”.

2. siódmka 1. PL:

— ostre nurkowanie siódmką,
— kilkakrotny looping z szeregu, czyli tzw. „karuzela”.

3. siódmka 4. PL:

— beczka,
— z szyku „szereg”, „wywrot” i ostre pikowanie z wyrównaniem nad ziemią.

4. siódmka 2. PL:

— z szyku „szereg”, wykonanie beczki powolnej,
— „trawers”.

III. Indywidualna akrobacja:

Dla wykonania indywidualnej akrobacji każda siódmka wyznaczyła jednego pilota. Byli to:

- kpt. Mümler z 3. PL
- por. Kołodyński z 1. PL
- por. Kosiński z 2. PL
- kpt. Pamuła z 4. PL.

Zadaniem pilotów wykonujących indywidualną akrobację było, przede wszystkim, pokazanie możliwości samolotów PZL P.7. W programach lotów indywidualnych przeważały figury akrobatyczne, które na ówczesnych samolotach myśliwskich były bardzo trudne do wykonania lub też w ogóle niewykonalne. Były to: looping odwrócony, podwójna i potrójna beczka, korkociągi do góry, korkociągi na plecach, dłuższy lot i wirażowanie na plecach, zupełnie prostopadłe trawersy, ślizg na ogon, prostopadłe pikowanie z dużej wysokości. Jak widać, program ten był wybitnym „menu” dla prawdziwych znawców akrobacji powietrznej. Indywidualne programy były tak rozłożone pomiędzy poszczególnych pilotów, żeby

PZL P.7a nr ew. 6.57 z Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania, na którym 27 września 1935 roku zginął kpr. ndt. pil. Lucjan Czerniak.

PZL P.7a serial 6.57 of the Air Gunnery and Bombardment School, in which LAC Lucjan Czerniak was killed on 27 September 1935.

(via A. Popiel)

akrobacje wykonywane przez jednego pilota nie były powtarzane przez drugiego. Sztuka indywidualnego popisu polegała na łączeniu rozmaitych akrobacji, na bezpośrednim przechodzeniu z jednej figury na drugą — wykluczając niepotrzebne latanie i skracając do minimum czas potrzebny na ustawienie się. Całość musiała być „podana” na ściśle określonej wysokości i miejscu oraz przerobiona w jak najkrót-

szym czasie. Jak wiadomo jest to rzecz nietatwa, wymagająca dużej rutyny i właśnie w tej „robocie” nasi piloci mieli okazję do wykazania swych zalet pilota myśliwskiego.

Lot do Bukaresztu rozpoczął się rankiem 12 października 1933 roku. Na pierwszy etap, który prowadził z Warszawy do Lwowa, wyruszyło 30 samolotów P.7a dowodzonych przez mjr. pil. Stefana Pawli-

Samoloty P.7a z 4. Pułku Lotniczego. Pierwszy nr 32 ze 141. Eskadry.

P.7a aircraft of the 4th Air Regiment. Nearest camera is no. 32 of the 141st Squadron.

(via A. Glass)





Personel 141. Eskadry Myśliwskiej przy P.7a nr 39.

Personnel of the 141st Fighter Squadron by the P.7a no. 39.

(via A. Morgala)

kowskiego z 3. PL¹. Wszystkie decyzje zapadały jednak zgodnie z wolą szefa Departamentu Lotnictwa płk. Ludomiła Rayskiego, który polecał w składzie ugrupowania myśliwców. Siódmekom towarzyszyła, dowodzona przez oficera technicznego wyprawy, kpt. inż. Henryka Gizaczyńskiego, grupa mechaników na dwóch samolotach Fokker F VII/3m z 1. PL. W locie wziął też udział jeden samolot Lublin R XIII prowadzony przez por. Orłowskiego, który miał rozpoznawać pogodę, pełniąc jednocześnie funkcję oficera startowego na kolejnych lotniskach.

Jako pierwszy opuścił Warszawę płk L. Rayski, który wystartował o godzinie 9.33, a za nim, w odstępach dziesięciominutowych, do Lwowa wyruszyli kolejni piloci. Trasę Warszawa–Lwów (330 km) samoloty P.7a pokonały średnio w czasie jednej godziny i 12 minut. Do celu dotarło jednak tylko 29 maszyn, gdyż por. Franciszek Jastrzębski ze 142. Eskadry (P.7a 6.17) zabłądził i z powodu braku paliwa wylądował koło Zamościa.

We Lwowie całą ekipę unieruchomiła fatalna pogoda (podstawa chmur — zero, a chwilami 100–150 m), tak że kolejny etap lotu — do Jass — mógł się rozpocząć dopiero 16 października. Tego dnia o godzinie 8.30 wystartował na P.7a płk Rayski, a następnie w odstępach pięciominutowych kolejne maszyny. W Jassach, które były siedzibą pułku lotniczego, nasi piloci zostali uroczystie powitani. Po krótkim pobycie wyruszyli jednak dalej — do Bukaresztu. Po starcie poszczególnych maszyn i zbiórce w powietrzu odbył się przelot całością i o godzinie 15.00 nasze myśliwce w szyku „strzała” przyleciały nad lotnisko Pipera w stolicy Rumunii. Po wylądowaniu, oficjalnych uroczystościach i obejrzeniu lotniska lotnicy zostali zakwaterowani w najlepszych hotelach w Bukareszcie. Jeszcze tego samego dnia rozpoczęły się „imprezy towarzyszące”, czyli rauty i bankiety. Kilku naszych pilotów zostało udekorowanych rumuńskimi odznaczeniami wojskowymi, a wszyscy otrzymali rumuńskie odznaki pilota. Pokazy lotnicze, na które miał przybyć m.in. król Rumunii Karol i Wielki Książę Michał, zaplanowano na 18 października. Ich przebieg przedstawił w obszernej relacji oficjalny dowódca zgrupowania myśliwskiego, mjr pil. Stefan Pawlikowski:

„W wyznaczony dzień pokazu w środę 18 X pogoda od samego rana jest bardzo niepewna i już o godz. 10-ej chmury zbijają się w nieprzerwaną zasłonę, nisko zwisającą nad ziemią. Wysokość chmur około 150 m, czasem tylko dochodzi do 200 m. Na lotnisko w oczekiwaniu Króla, gromadzi się cały ofi-

P.7a z 4. Pułku Lotniczego w zakręcie.
P.7a of the 4th Air Regiment in a turn.

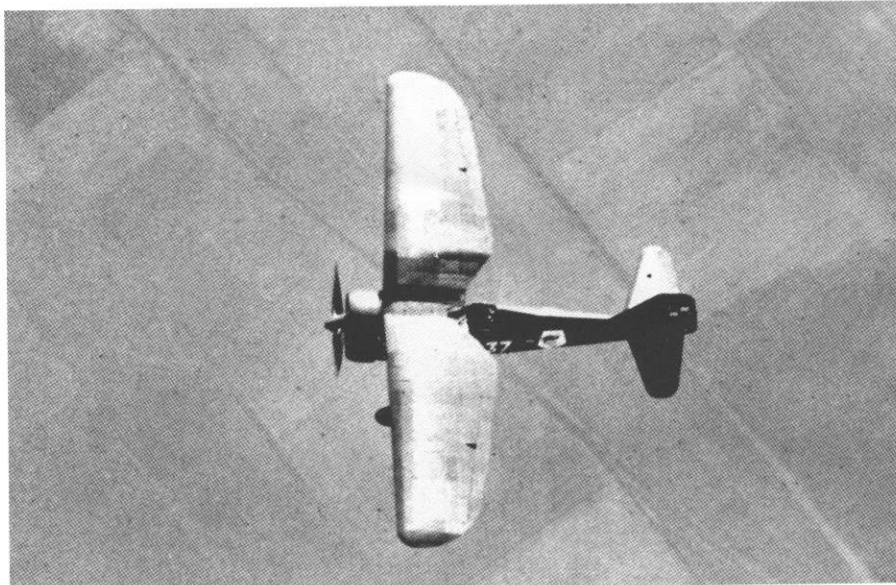
(via A. Glass)



Poniżej: P.7a nr 37 ze 141. Eskadry.

Below: P.7a no. 37 of the 141st Squadron.

(via W. Sankowski)



1. Obsadę siódemek stanowili następujący piloci: płk Rayski oraz z 3. PL: mjr Pawlikowski, kpt. Morawski, kpt. Mümler, por. Sączewski, por. Gazda, kpr. Różycki, kpr. Zaleski; z 1. PL: kpt. Kepiński, por. Kołodyński, por. Krasnodębski, por. Kowalczyk, por. Ostrowski, por. Pietraszkiewicz, plut. Kolcoń; z 4. PL: kpt. Pamuła, por. Orzechowski, por. Makowski, kpt. Łukasiewicz, por. Grodzicki, por. Jastrzębski, sierż. Sydor, sierż. Balcer; z 2. PL: kpt. Baján, por. Kosiński, kpt. Niedźwiecki, kpr. Macek (pozostałe nazwiska lotników z 2. PL nie są znane).

cyjny świat lotniczy Bukaresztu. Korpus dyplomatyczny jest bardzo licznie reprezentowany przez swoich attaché wojskowych. Zastanawiamy się nad tem, lecieć, czy nie lecieć, gdyż wysokość 150 m jest niewystarczająca dla całego szeregu figur, bo np. średnica normalnego loopinga ma ponad 150 m, a na „re-tour’ze” traci się od 150–200 m. O godz. 11.30 przybywa na lotnisko Król i decydujemy się jednak lecieć i wykonać figury te, na które nam pozwoli wysokość pułapu.

Robię krótką odprawę z dowódcami siódemek i ustaliam sygnały porozumiewawcze, gdyż dopiero w powietrzu będę mógł powziąć decyzję, jakie figury można wykonać. W ciągu paru minut wszystkie 28 silników zostają zapuszczone; po nagraniu silników kołujemy kolejno na lotnisko i ustawiamy się do startu. Płatowiec P.Z.L., posiadając hamulce na kołach, jest bardzo łatwy do kołowania i ustawiania się całości, które w innym wypadku zajęłoby bardzo dużo czasu; u nas trwa to zaledwie kilka minut. Ustawiamy 3 siódemki w jedną linię i 4-ta siódemka kpt. Bajana ustawia się z tyłu, gdyż rozmiary lotniska nie pozwalają na ustawienie całości w jednym rzucie. Gaz daje jednocześnie 21 maszyn w pierwszej linii i bezpośrednio po oderwaniu się od ziemi tych trzech siódemek, startuje pozostała siódemka kpt. Bajana. Zaraz za lotniskiem wpadamy w niską warstwę chmur i jesteśmy zmuszeni zniżyć lot. Łapię tor kolejowy, którym się kieruję, gdyż zachodziła obawa, że z powodu mglistości powietrza, mogą na powrotnej drodze nie znaleźć lotniska i stracić dużo czasu na szukanie właściwego kierunku. I rzeczywiście, po wykonaniu wirażu, nie mogłem zauważyć ani miasta, ani lotniska i tor kolejowy okazał mi się bardzo pomocnym. Daję sygnał dla sformowania pierwszej figury (4 równoległe „Lawy”), sam jestem ze swoją siódemką na 150 m i zdaję sobie sprawę, że ostatnia siódemka musi być zaledwie na 70 do 80 m, tj. na wysokości wież radiostacji, które znajdują się koło lotniska. W tym szyku przechodzimy lotnisko po raz



Rozbity P.7a nr 6.83 ze 141. Eskadry, na którym zginął kpt. pil. Jan Łukasiewicz 3 stycznia 1934 roku w Edwinowie pod Inowrocławiem. Na końcówce skrzydła litera T.

Wreck of the P.7a no. 6.83 of the 141st Squadron, in which Capt. Jan Łukasiewicz was killed on 3 January 1934 at Edwinów near Inowrocław. The letter T is visible on the bottom of the wingtip.

(via A. Popiel)

pierwszy — daję sygnał do sformowania drugiej figury i w tym momencie spostrzegam nareszcie niebezpieczne słupy radiostacji i szereg kominów fabrycznych przedmieść Bukaresztu.

Ostremi zygzakami wymanewrowujemy przeszkody, formując jednocześnie nakazany szyk. Formowanie szyków w tych warunkach jest może mniej efektowne, jak figury akrobacji zespołowej, ale prawdziwe opanowanie techniki lotów grupowych właśnie poznaje się w podobnych sytuacjach. O akroba-

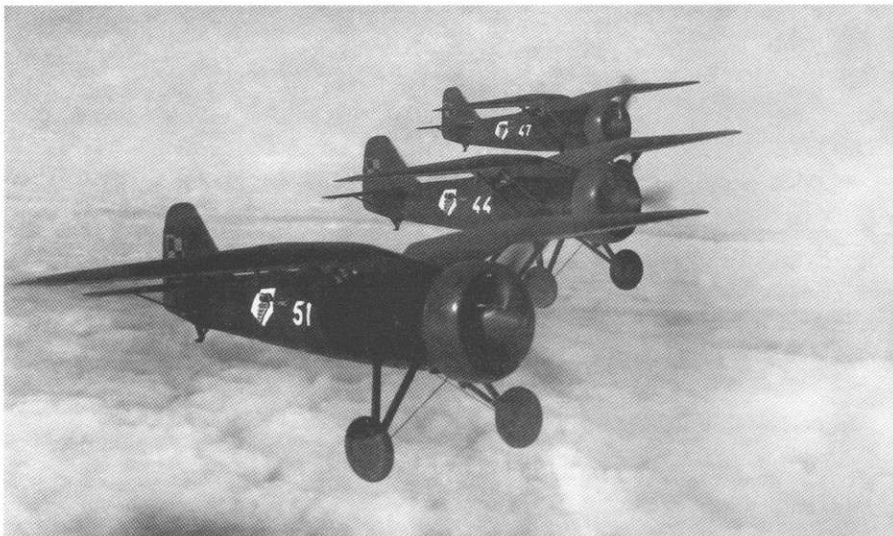
cji całości oczywiście mowy być nie może, więc daję sygnał do kontynuowania drugiej części programu (ewolucje siódemkami). Na pierwszy ogień idzie moja siódemka, którą ustawiam w schody w prawo, cisnę pod chmury, jak tylko mogę, żeby wydostać maksimum wysokości i nadlatując nad lotnisko robimy renwers’a, wyciągając nad ziemią i wykonując następnie Immelmana, kończącego się w chmurach. Ładujemy siódemką. Będąc na ziemi, dopiero zaczynamy przeżywać emocje, patrząc na ewolucje sióde-

PZL P.7a nr 50 (nr wywoławczy 50-T) ze 142. Eskadry.

PZL P.7a no. 50 (code 50-T) of the 142nd Squadron.

(via A. Glass)

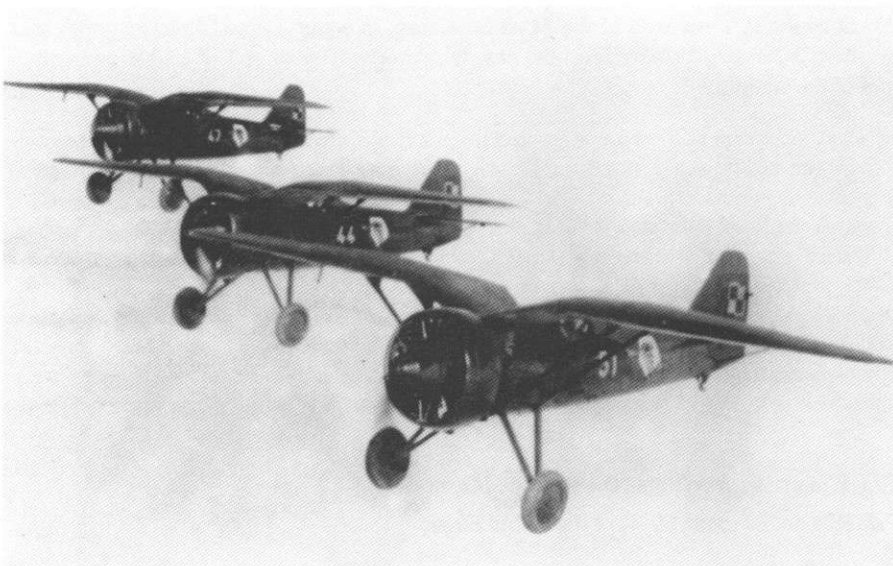




Powyżej: Klucz P.7a nr 51, 44 i 47 ze 142. Eskadry.

Above: A section of P.7a's nos. 51, 44 and 47 of the 142nd Squadron.

(via A. Glass)



Powyżej: Ten sam klucz P.7a.

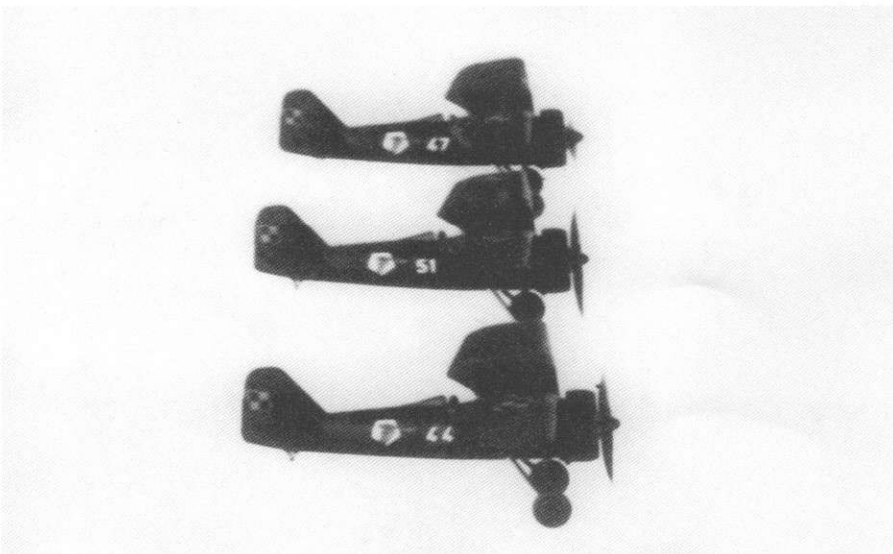
Above: The same P.7a section.

(via J. B. Cynk)

Poniżej: Inne ujęcie tego klucza.

Below: Another shot of the same section.

(via W. Sankowski)



mek Warszawy, Torunia i Krakowa. Oto kpt. Kepiński wiedząc, że mu trzeba do jego „Karuzeli” przynajmniej 250 m wysokości, pikuje szeregiem siódmkowym aż do ziemi i ciągnie loopinga w górę, lecz niestety tych 250 m nie ma i looping kończy się w chmurze, lecz samoloty w tej karuzeli są bardzo blisko jeden od drugiego i stery są w dobrych rękach, więc numery nie gubią się w chmurach i pierwszy looping wykańcza się plus minus normalnie, ale drugiego próbować już nie można. Siódemka ląduje. Tymczasem nadlatuje siódemka kpt. Pamuły. Są na niecałych 100 metrach. Widzę ledwo dostrzegalny sygnał do beczki. Wszystkie 7 maszyn przekraczają się jednocześnie, jak gdyby ich łączyły zębate koła. Była to z całą pewnością najefektowniejsza figura z całego pokazu po mistrzowsku wykonana przez toruniaków. Następną figurą, wykonaną przez ekipę kpt. Pamuły miała być retour z nurkowaniem do ziemi. Na wykonanie tej figury trzeba było minimum 60 m. Piloci, robiący retour w chmurach jeden po drugim, wychodzili z chmur pod rozmaitymi kątami i ponieważ wytwarzała się sytuacja bardzo niebezpieczna, niektóre płatowce siłą rzeczy musiały odprysnąć jeden od drugiego. Zamieszania jednakże nie było żadnego, gdyż szyk po wykonaniu figury natychmiast został zebrany.

Ostatni nadleciał kpt. Baján z ekipą krakowską, wykonując swoje powolne beczki i trawersy i następnie demonstrując klasyczne lądowanie w siódmce na minimalnej szybkości i parumetrych odstępach pomiędzy płatowcami. Indywidualne akrobacje z powodu pułapu musiały odpaść, zresztą Król życzył sobie przerwania ze względu na bezpieczeństwo dalszego pokazu. Po wylądowaniu wszystkich płatowców, piloci ustawili się w jeden szereg i zostali przedstawieni Królowi, który przywitał się ze wszystkimi podaniem ręki.

Czy się pokaz udał? I tak, i nie... Pomimo gratulacji i pochwał ze strony widzów rumuńskich i obcych attaché, my osobiście nie byliśmy zadowoleni. Pogoda nam wszystko popsowała. Odpadł bardzo efektowny looping całością. Szyki z powodu wykrętasów dla omijania kominów nie mogły być tak idealnie równe, jakie robiliśmy na treningu. Niektóre siódmkowe manewry musiały być opuszczone, a reszta nie mogła być precyzyjnie wykonana, oprócz może jednej beczki toruńskiej. Odpadła poza tem bardzo ciekawa część akrobacji indywidualnej. Płk Rayski pocieszał nas, że właśnie cały „fason” był w tem, że daliśmy sobie radę z pogodą, przewracaliśmy się w kluczach na 150 metrach, no i, co najważniejsze, nikogo nie trzeba było zbierać.

Pułkownik Kowalewski, nasz attaché w Bukareszcie, upewniał nas, że popisy „wzbudzały zachwyt” u widzów, co zresztą odbiło się na drugi dzień w prasie bukaresztańskiej, gdzie ukazały się obszernie sprawozdania z naszego pokazu².

W dniu 19 października nasi myśliwcy mieli powrócić do Polski. Niestety, zła pogoda na całej trasie zatrzymała ich w stolicy Rumunii. Następnego dnia pogoda na trasie nie uległa poprawie. Nasi piloci wykorzystali jednak przejaśnienia nad samym Bukaresztem i zaprezentowali gospodarzom pokaz akrobacji indywidualnej. Pokaz ten wzbudził wielkie zain-

2. S. Pawlikowski, U naszych sprzymierzeńców, [w:] Przegląd Lotniczy 1933 nr 12, s. 542–545.



Powyżej: Por. pil. Włodzimierz Łazoryk 3 czerwca 1935 roku na samolocie P.7a nr 49 (nr ew. 6.85) podczas lądowania na lotnisku toruńskim wpadł na stojący P.7a nr 51 (nr ew. 6.86) ze 142. Eskadry.

Above: On 3 June 1935 Lt. Włodzimierz Łazoryk in the P.7a no. 49 (serial 6.85), while landing at Toruń aerodrome, collided with the parked P.7a no. 51 (serial 6.86) of the 142nd Squadron.

(via J. Pawlak)

Ta sama kraksa oglądana z drugiej strony.

The same crash seen from the other side.

(via A. Glass)





Powyżej: 12 samolotów P.7a i 8 PWS 10 z 4. Pułku Lotniczego tworzących nad Toruniem litery JP z okazji imienin Marszałka Józefa Piłsudskiego 18 marca 1935 roku — w locie nad halą sterowcową w Toruniu.

Above: Twelve P.7a and eight PWS 10 aircraft of the 4th Air Regiment formed letters „JP“ over Toruń to celebrate the name day of Marshall Józef Piłsudski, 18 March 1935. Here they are in flight over the airship hall at Toruń.

(T. J. Kowalski via K. Cholewicki)

teresowanie, a Rumuni, chcąc umożliwić swym żołnierzom jego obejrzenie, przerwali zajęcia w szkole lotniczej i pułku.

Relacja mjr. Pawlikowskiego:

„Jak już zaznaczyłem, każdy z czterech poprzednio desygnowanych pilotów miał wykonać swój program; wszystkie cztery programy były ułożone w ten sposób, żeby w miarę możliwości te same figury się nie powtarzały. Wszyscy piloci bardzo dobrze wywiązali się ze swego zadania, wykonując sprawnie i precyzyjnie swoje numery. Pewna różnica była w sposobie łączenia i „podawania” figur. Pierwszy startuje kpt. Mümler (3 p. lotn.), którego repertuar

składa się z beczki na plecach, półtora beczki z pleców, pół loopinga wprzód, ślizg na ogon i korkociąg przekładany.

Porucznik Kołodyński z 3 p. lotn. wykonywał większą ilość zwitek korkociągu, beczki podwójne i potrójne, ślizg na ogon z przechodzeniem wprzód.

Porucznik Kosiński z 2 pułku lotniczego demonstrował przeważnie plecowe akrobacje. A więc: przejście na plecy pół loopingiem wprzód, looping wprzód, korkociąg na plecach, beczka podwójna z pleców, dłuższe planowanie i wiraż na plecach i lądowanie z padania liściem.

Ostatni latał kpt. Pamuła, który przede wszystkim demonstrował płatowiec pod względem wytrzymałości i mocy w wznoszeniu się. Kpt. Pamuła jest bardzo popularny w lotnictwie rumuńskim, jest on już po raz czwarty czy piąty w Bukareszcie, gdyż już w 1925 r. wraz z ówczesnym porucznikiem Baj-

nem i śp. por. Grzybowski pokazywali w Bukareszcie wspaniałą trójkową i indywidualną akrobację na Spad'ach. Start jego wywołuje ogólne zainteresowanie, tym bardziej, że kpt. Pamuła lata zawsze bardzo indywidualnie. Na ziemi już jego PZL tańczy i wirazuje jak ful blood, który nie może ustać na miejscu (jest to demonstracja hamulców). Po starcie nabiera wysokość 1500 m przewraca płatowiec prostopadle i z „gazikiem” pikuje na lotnisko (wytrzymałość płatowca). Następnie wyrównuje nad głowami widzów brutalnym szarpnięciem i samolot prostopadle leci w górę, wykonując półtora zupełnie dowolnych beczek i następnie dwa szybkie zwitki korkociągu do góry i jeszcze jakieś przekręcenia, ale to już ginie w chmurze, z której za chwilę znowu prostopadle pikuje, tak, że płatowiec wyje i spada improvisując coraz to nowe figury. Obserwując „robotę” kpt. Pamuły, nikt nie może wątpić, że płatowiec PZL jest mocną maszyną. Pokaz indywidualny był najzupełniej udany i należy żałować, że nie mogliśmy go skutecznie w czasie śródogodowego popisu przed Królem”.

21 października nasi lotnicy opuścili wreszcie stolicę Rumunii i o godzinie 13.30 odlecieli do Galacu. Następnego dnia wyruszyli do Jass. Niestety, pogoda znów sprawiła im niespodziankę. W połowie drogi niska podstawa chmur zmusiła prowadzącego ugrupowanie mjr. Pawlikowskiego do zawrócenia. Do Galacu powrócili więc lecący z Pawlikowskim myśliwcy z 3. PL oraz ekipa warszawska. Natomiast grupa kpt. Bajana (2. PL) i kpt. Pamuły (4. PL) z powodu złej widoczności nie zauważyła tego manewru i nie zmieniła kierunku lotu, lecz lecąc doliną Prutu, zdołała przedrzeć się do Jass. 23 października dołączyli do nich myśliwcy toruńscy i warszawscy, demonstrując, przy okazji przelotu nad Jassami, piękną „karuzelę”. Po zatankowaniu paliwa całe ugrupowanie przeleciało jeszcze tego samego dnia do Czerniowiec. Dzień później nasi myśliwcy ostatecznie opuścili Rumunię. O godzinie 11.30 przelecieli polską granicę, a o 12.00 przedeflowali nad Lwowem i następnie wylądowali na lotnisku Skniłów, pomyślnie kończąc wyprawę za granicę.

We Lwowie płk Rayski pożegnał się ze wszystkimi uczestnikami lotu i po południu siódemki odleciały na swe macierzyste lotniska.

Podczas gdy nasi myśliwcy przygotowywali się już do przelotu z Czerniowiec na terytorium Polski, w kraju wydarzyła się jeszcze jedna, na szczęście niegroźna, awaria samolotu P.7a. Doszło do niej w dniu 24 października w pobliżu Poznania. Kpr. Mieczysław Zalewski ze 132. Eskadry, lecący na P.7a nr 6.40, z powodu spadku obrotów silnika został zmuszony do lądowania poza lotniskiem. Przyczyną awarii silnika było urwanie się przewodu automatycznego regulatora ciśnienia do rury ssącej piątego cylindra. Był to już ostatni wypadek na samolocie P.7a w 1933 roku, gdyż w listopadzie i grudniu tego roku więcej zdarzeń tego typu nie zanotowano.

Następny rok, 1934, zaczął się jednak pechowo dla myśliwców. W dniu 3 stycznia 1934 roku zginął bowiem dowódca 141. Eskadry, kpt. pil. Jan Łukasiewicz. Wypadek wydarzył się w miejscowości Edwinowo koło Inowrocławia, gdzie Łukasiewicz na ma-

Poniżej: Ten sam szyk samolotów.

Below: The same formation.

(via T. J. Kopański)



3. Ibidem, s. 545-546.

lej wysokości (częściowo poniżej dachów budynków) zaczął wykonywać akrobacje. W pewnym momencie lotnik wleciał na podwórze jednego z gospodarstw i chcąc wyprowadzić samolot (P.7a nr 6.83) ponad dachy budynków tzw. amerykańcem, zawadził prawym skrzydłem siódemki o dach stodoły, powodując katastrofę.

W styczniu, lutym i marcu 1934 roku wydarzyło się kilka, na szczęście niegroźnych, wypadków siódemek w 112. Eskadrze 1. Pułku Lotniczego. Do pierwszego z nich doszło 9 stycznia, gdy kpr. pil. Leonard Haber lecący na P.7a nr 6.64, po odłączeniu się od klucza i wykonaniu akrobacji ponad chmurami, utracił orientację i nie uszkadzając maszyny, wylądował pod Garwolinem. Pod koniec miesiąca, 25 stycznia, na tym samym samolocie, prowadzonym tym razem przez por. Eugeniusza Wyrwickiego, w locie oderwał się kołpak śmigła. Samo śmigło nie zostało jednak uszkodzone. Wyrwicki bez problemów wylądował na Okęciu.

Na początku lutego złe warunki atmosferyczne zmusiły do lądowania cały klucz ze 112. Eskadry. Wypadek ten miał miejsce 5 lutego, gdy z Okęcia na oblot trójkąta Warszawa–Grójec–Warszawa wystartowali: por. Władysław Szczęńiewski (P.7a 6.62), kpr. Ludwik Lech (P.7a 6.65) oraz kpr. Leonard Haber (P.7a 6.67). Po prawie godzinnym locie, na skutek słabej widoczności, samoloty obniżyły lot do 40–50 metrów. Niska podstawa chmur, słaba przejrzystość powietrza i wreszcie padający śnieg sprawiły, że myśliwcy zabłądzili i zdecydowali się lądować w polu. Przyziemienie, jak się później okazało, miało miejsce w okolicy Radomia.



W dniu 23 marca 1934 roku 112. Eskadra straciła pechową siódemkę nr 6.64 (wypadki z 9 i 25 stycznia). Tym razem maszynę pilotował por. Mieczysław Jakszewicz. Został on zmuszony do lądowania po tym, gdy w jego samolocie zerwało się umocowanie siedzenia. Przyziemienie na Okęciu zakończyło się niepomyślnie — rozbiciem płatowca. Pilot wyszedł jednak z kraksy cało.

Zła passa 112. Eskadry nie przerzuciła się, na szczęście, na drugą eskadrę III/1 Dyonu — Eskadrę Kościuszkowską. W pierwszym kwartale 1934 roku doszło w niej tylko do jednej awarii samolotu spowo-

Dwa kliny po 10 P.7a z 4. Pułku Lotniczego prowadzi mjr pil Leopold Pamuła na samolocie 6.74 pomalowanym na „koguta”.

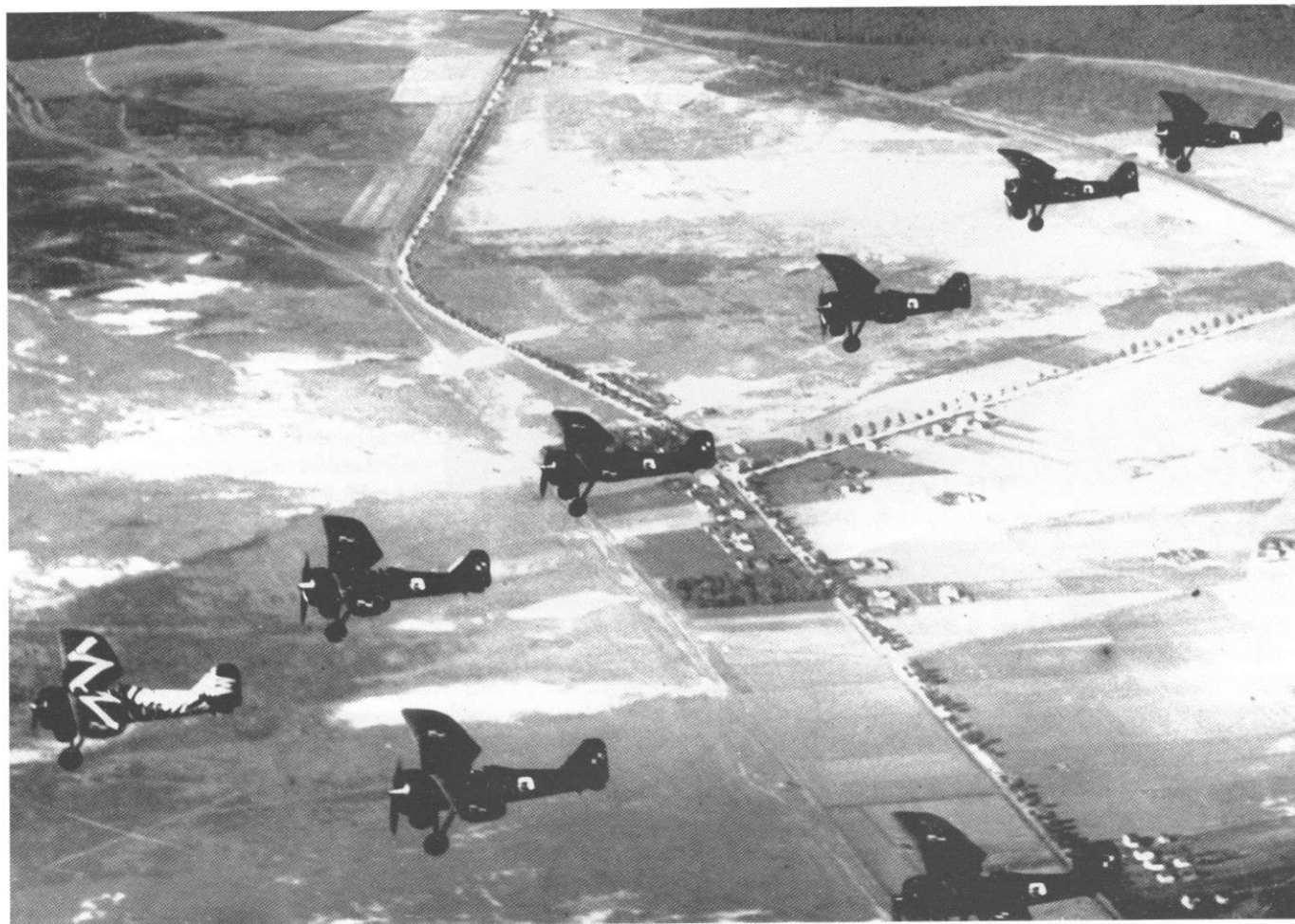
Two vics of 10 P.7a's each of the 4th Air Regiment led by Maj. Leopold Pamuła in his aeroplane, serial no. 6.74, painted in the „cockerel” pattern.

(T. J. Kowalski via K. Chotoniowski)

Ten sam szyk z bliska.

Close-up of the same formation.

(T. J. Kowalski via K. Chotoniowski)





Poniżej: Samolot P.7a 6.141, nr 22 (22-T), kpr. ndt. Henryka Pietrzaka ze 141. Eskadry po zderzeniu 2 lipca 1936 roku z samolotem kpr. Z. Nachmana

Below: P.7a serial 6.141 no. 22 (22-T) of LAC Henryk Pietrzak from the 141st Squadron after the collision with LAC Z. Nachman's aeroplane on 2 July 1936.

(via K. Barbarski)



Powyżej: Wyciągnięty z Wisły wrak P.7a nr 49 (nr ew. 6.52) kpr. pil. Zygmunta Nachmana ze 143. Eskadry Myśliwskiej po wypadku w dniu 2 lipca 1936 roku.

Above: The wreck of the P.7a no. 49 (serial 6.52) hoisted out of Vistula after the accident of LAC Zygmunt Nachman of the 143rd Fighter Squadron on 2 July 1936.

(via J. Pawlak)

dowanej wadliwym działaniem silnika. Wskutek tej awarii w dniu 20 marca przymusowo wylądował poza lotniskiem kpr. Ignacy Lendzion (P.7a 6.25), nie uszkadzając swej maszyny.

W dniu 22 marca 1934 roku, podczas strzelania powietrznego, po raz pierwszy doszło do zderzenia samolotu P.7a z rękawem. Bohaterem tego wydarzenia był por. Mirosław Leśniewski ze 141. Eskadry, który leciał na siódmce o numerze 6.78. Na szczęście zaważył on o rękaw tylko końcówką śmigła i dlatego też udało mu się pomyślnie wylądować. Dzień później w 141. Eskadrze wydarzył się jeszcze jeden wypadek. Tym razem kpr. Kazimierz Wąskiewicz, lądując, popełnił błąd pilotażowy (zbyt niskie podejście) i jego myśliwiec, P.7a nr 6.80, zaczęli

o rosnące przy lotnisku drzewo. Pilot zdołał opanować samolot i pomyślnie wylądował. Późniejsze oględziny płatowca wykazały, że uszkodzeniu uległa prawa goleń podwozia, śmigło, osłona pierścienia Townsenda i statecznik poziomy.

Pod koniec kwietnia 1934 roku w 1. Pułku Lotniczym wydarzył się tragiczny wypadek, w którym zginęło dwóch lotników. Przed południem 23 kwietnia o godzinie 10.14 z Okęcia wyruszyło do lotu ćwiczebnego siedem myśliwców PWS 10 ze 114. Eskadry. Grupę tę prowadził por. pil. Stefan Kołodyński, a cały szyk zamykał na PWS 10 nr 5.7 ppor. pil. Stanisław Ziółkowski. W czasie gdy PWS-y przebywały już ponad 20 minut w powietrzu, o godzinie 10.37 z Okęcia wyleciał kpr. pil. Leonard Haber ze 112. Es-

kadry na samolocie P.7a 6.68. Kpr. Haber, który miał przeprowadzić ostre strzelanie na poligonie w Rembertowie, najprawdopodobniej przeładowywał karabiny maszynowe i to odwróciło jego uwagę od trasy lotu. W tym czasie grupa Kołodyńskiego i samolot kpr. Habera, lecąc w przeciwnych kierunkach, znalazły się na kursie spotkaniowym. Nad fortem rakowieckim siódmka Habera uderzyła prawym płatem w podwozie samolotu ppor. Ziółkowskiego. Skutkiem zderzenia w samolocie P.7a oberwało się prawe skrzydło i okaleczona maszyna wpadła w korkociąg. Natomiast PWS 10, spadając, zapalił się w powietrzu. Żaden z lotników nie próbował ratować się ze spadochronem i obaj zginęli w szczątkach swych maszyn, które rozbiły się w pobliżu ulicy Puławskiej na Wierzbnie⁴.

W maju 1934 roku w czasie intensywnych lotów ćwiczebnych błędy pilotażu doprowadziły do uszkodzenia kolejnych siódemek. Już w pierwszym dniu miesiąca uszkodził swego P.7a nr 6.77 pilot 141. Eskadry — por. Konrad Sadowski. Przyczyną była utrata szybkości i przepadnięcie przy lądowaniu. Z tego samego powodu w dniu 17 maja por. pil. Władysław Gnyś (sen.) rozbił samolot nr 6.6[?], na którym, po

4. Przebieg wypadku znamy, między innymi, z relacji Witolda Urbanowicza, który 23 kwietnia 1934 roku brał udział w tym tragicznym locie, w składzie 114. Eskadry. Por.: W. Urbanowicz, „Myśliwcy”, Kraków 1969, s. 104–106.

P.7a 6.78 nr boczny 50 kpr. Władysława Gnysia ze 142. Eskadry po zderzeniu w dniu 11 maja 1935 roku z samolotem P.7a nr 6.76 por. D. Durko

P.7a serial 6.78 no. 50 of LAC Władysław Gnyś, after the collision with the P.7a no. 6.76 of Lt. D. Durko on 11 May 1935.

(via K. Barbarski)

przydzieleniu go do Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania, odbywał przelot z Warszawy do Grudziądza.

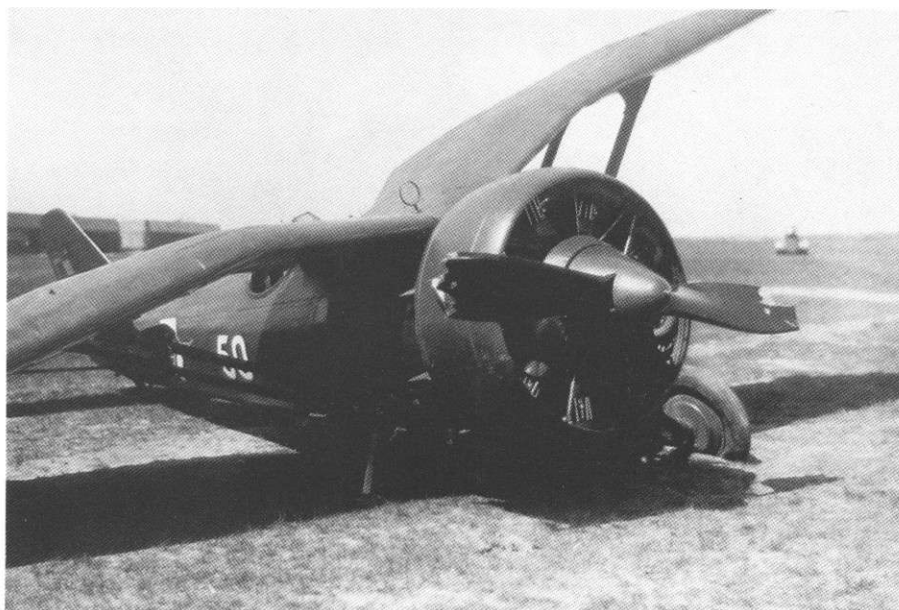
Pod koniec miesiąca, 23 maja, toruńscy myśliwcy z III/4 Dyonu odlecieli do Lidy. Na Wileńszczyźnie przeszli wiosenną szkołę ognia (poligon Pohulanka k. Wilna). Do Torunia powrócili dopiero 11 czerwca. W tym samym czasie na poligonie w Biedrusku ćwiczyli piloci III/3 Dyonu. Myśliwcy z Krakowa współpracowali zaś z dyonami liniowymi ze swego pułku oraz z pułku lwowskiego, który nie posiadał jeszcze własnych eskadr myśliwskich.

Jedno z wspólnych ćwiczeń lotników z 2. i 6. Pułku miało się odbyć w dniu 5 czerwca 1934 roku. Rankiem tego dnia z Krakowa do Lwowa wyleciały dwa klucze siódemek ze 121. i 122. Eskadry. Pierwszy klucz poprowadził por. pil. Stefan Łaskiewicz, a drugi — por. pil. Florian Laskowski.

Po przybyciu nad lotnisko w Skniłowie każdy z kluczy miał wykonać w szyku jedną pętlę. Zgodnie z otrzymanymi dyspozycjami obie trójki podchodziły kolejno do loopingów. Najpierw pętlę wykonała trójka 121. Eskadry. Podczas gdy tę samą figurę zaczęła wykonywać druga trójka (ze 122. Eskadry), która znajdowała się w chwili poruszania się pionowo do góry, lotnik pierwszej trójki, kpr. Leopold Flanek, który po rozejściu się pierwszego klucza „ciągnął” w lewo do góry, zaczął lewym skrzydłem o spód kadłuba maszyny ze 122. Eskadry prowadzonej przez kpr. pil. Karola Pniaka (P.7a nr 6.94). Kpr. Pniak, odczuwszy uderzenie i zobaczywszy kawałki maszyny, natychmiast wyskoczył i otworzył spadochron. Jego samolot, który zaczął schodzić na plecach nad lotniskiem, rozbił się całkowicie, uderzając tuż przy lotnisku w ziemię.

Kpr. Flanek nie zauważył trójki por. Laskowskiego i dopiero w chwili zderzenia poczuł targnięcie za lewe skrzydło. Jego maszyna (P.7a nr 6.105) została poważnie uszkodzona, ale Flanek opanował okaleczony samolot i zdołał wylądować na lotnisku Skniłów. Pozostali w powietrzu czterej piloci posadzili swe maszyny w chwilę później. Zaplanowane ćwiczenia odbyły się, aczkolwiek w nieco szczuplejszym gronie.

Niebezpieczny wypadek przeżył też pilot 142. Eskadry, por. Tadeusz Rolski. 13 czerwca 1934 roku wyleciał on z lotniska w Toruniu z zadaniem odnalezienia i zaatakowania znajdującego się w pobliżu miasta „nieprzyjacielskiego” balonu obserwacyjnego. Balon ten odnalazł on na postoju w pobliżu miejscowości Grębocin. Po jego zauważeniu Rolski obniżył lot i na zredukowanych obrotach leciał nisko nad ziemią, wykorzystując zasłony terenowe, by zaskoczyć obsługę balonu i „ostrzelać” cel. W czasie lotu pochylał samolot to w lewo, to w prawo, aby nie zacząć o przeszkody terenowe. Po przekroczeniu lasku



Poniżej: Samolot P.7a nr 27 (27-T) ze 141. Eskadry uszkodzony w 1936 roku
Below: P.7a no. 27 (27-T) of the 141st Squadron damaged in 1936.

(via K. Barbarski)



na północ od Grębocina samolot przepadł, zaczął podwoziem o gęste zboże i skapotował. Rolski odniósł jedynie lekkie obrażenia, ale jego samolot (P.7a 6.72) nadawał się po wypadku tylko do kapitalnego remontu.

Komisja z 4. Pułku Lotniczego badająca okoliczności wypadku uznała, że jedną z przyczyn, która do niego doprowadziła (obok brawury pilota oczywiście!), była zła widoczność z kabiny myśliwca. Określiła nawet przesadnie siódemkę jako samolot „ślepy”. Niewątpliwie była to ocena znacznie przesadzona. Pilot miał ograniczoną widoczność przede wszystkim w czasie ruchu na ziemi (kołowania) i wtedy też, rzeczywiście, było łatwo o kolizję z ewentualną przeszkodą.

Jeden z takich wypadków zdarzył się w 2. Pułku Lotniczym już w trzy dni po kraksie Rolskiego. W czasie kołowania do startu czwórki samolotów ze 121. Eskadry jeden z nich (P.7a 6.101) uderzył w zaparkowanego PWS-a A ze 123. Eskadry, poważnie

go uszkadzając. Siódemka została uszkodzona w stopniu średnim, a jej pilot, por. Tadeusz Opulski, który został uznany za winnego zderzenia, wyszedł z kraksy obronną ręką.

W pierwszych dniach lipca 1934 roku, po przelocie przez Atlantyk, dotarli do Polski własnym samolotem Amerykanie polskiego pochodzenia, bracia Ben i Joe Adamowicze. W drodze do Warszawy 2 lipca zatrzymali się w Toruniu, by uzupełnić paliwo i odpocząć. Zostali bardzo serdecznie przyjęci przez miejscową ludność, a przede wszystkim przez żołnierzy 4. Pułku Lotniczego. Po kilkugodzinnym postoju odlecieli z Torunia do Warszawy, pod eskortą myśliwców P.7a ze 141. i 142. Eskadry. Emocje i pośpiech przy organizacji eskorty były zapewne przyczyną tego, że toruńscy myśliwcy uszkodzili wtedy dwie siódemki.

Por. Jerzy Orzechowski ze 142. Eskadry, który był jednym z lotników wyznaczonych do towarzyszenia Bellance braci Adamowiczów, kołując na



Ppor. pil. Marian Łukaszewicz ze 151. Eskadry Myśliwskiej w kabynie P.7a.

2nd Lt. Marian Łukaszewicz of the 151st Fighter Squadron in the cockpit of a P.7a.

(via Z. Charytoniuk)

P.7a 6.76 spod hangaru na miejsce startu, wpadł na stojący wózek z butlą na sprężone powietrze. Drugi lotnik, por. Dyonizy Durko ze 141. Eskadry, który wracał już na własne lotnisko, popełnił błąd pilotażowy i ładując z małą prędkością, doprowadził do przepadnięcia swego myśliwca (P.7a 6.88). Na szczęście samolot odniósł jedynie drobne uszkodzenia. Nad Modlinem maszyny Adamowiczów przejęli lotnicy z 1. Pułku Lotniczego i to oni — już bez żadnych niespodzianek — doprowadzili Ballancę do lotniska na Okęciu.

Sprzyjająca pogoda w lecie 1934 roku wpłynęła na intensyfikację wykonywanych przez nasze lotnictwo lotów, a w związku z tym zwiększyła się też, niestety, liczba awarii i wypadków. Wydarzyły się także kolejne wypadki śmiertelne. Pierwszy z nich miał miejsce w dniu 5 lipca w 3. Pułku Lotniczym. Przed południem z lotniska w Ławicy wystartował klucz samolotów 131. Eskadry dowodzony przez por. pil. Jana Wróbla. Jego bocznymi byli por. Gustaw Karol Langner i kpr. Andrzej Malarowski, którzy mieli stoczyć ze sobą walkę powietrzną z użyciem fotokaelmów. Na znak dowódcy klucza kpr. Malarowski jako pierwszy przystąpił do ataku na siódmkę por. Langnera. Po wykonaniu serii zdjęć odleciał w bok i machaniem skrzydeł dał znak o ukończeniu ataku. Z kolei ruszył do akcji por. Langner. Po dłuższej walce, w chwili gdy samolot kpr. Malarowskiego znajdował się w skrajnie podciągany w lewo i plecowym, uderzyła weń rozpędzona siódmka por. Langnera, obcinając śmigłem całą tylną część kadłuba wraz ze sterami.

Po tym uderzeniu okaleczony samolot kpr. Malarowskiego, P.7a 6.32, ciągnąc za sobą wiszące na linkach sterowych stery ogonowe, przeszedł na plecy i dalej w korkociąg plecowy, co ułatwiło pilotowi skok ze spadochronem. Wydostając się z kabiny, Malarowski zaczął jeszcze znajdującą się na nogawce kombinezonu kieszeń o jakiś wystający przedmiot, ale po szarpnięciu kieszeń się oderwała i uwolniony pilot poszybował w powietrze. Następnie użył z pomyślnym wynikiem spadochronu i wylądował bezpiecznie w odległości 2–3 km od miejsca wypadku.

Siódmka por. Langnera (P.7a 6.37) bezpośrednio po zderzeniu wróciła do normalnej linii lotu, zrobiła kilka wychyleń w lewo i prawo, po czym przeszła w ostrą spiralę, prawie że korkociąg, i w tej figurze poszła do ziemi. W czasie tego ostatniego lotu silnik pracował do końca na pełnych obrotach, zwiększając szybkość samolotu. Por. Langner odpiął pasy, ale pomimo osiągnięcia przeszło 1000 m wysokości nie wy dobył się z maszyny, by skoczyć na spadochronie, i poniósł śmierć przy uderzeniu o ziemię.

Por. Piotrowski, pilot z 5. Pułku Lotniczego przy P.7a nr 4.

Lt. Piotrowski from the 5th Air Regiment by the P.7a no. 4.

(via W. Bączkowski)



PZL P.7a nr 4 (nr ew. 6.144) ze 162. Eskadry Myśliwskiej 6. Pułku Lotniczego we Lwowie.

PZL P.7a no. 4 (serial 6.144) of the 6th Air Regiment's 162nd Fighter Squadron at Lwów.

(via T. J. Kopański)

Oba samoloty spadły na polach wsi Plewiska, w odległości około 300 m od siebie, przy czym samolot kpr. Malarowskiego spłonął.

Trzy dni później odbył się pogrzeb por. Langnera. Doszło wtedy do kolejnego tragicznego wypadku, w którym poniósł śmierć, lecący jako eskorta honorowa, pilot 143. Eskadry, kpr. ndt. Jerzy Walentiej. Wykonywał on wiązkę akrobacji i wskutek zbyt późnego wyprowadzenia swej maszyny (PWS 10) z lotu nurkowego zderzył się z ziemią.

Następne awarie i wypadki nie pociągnęły za sobą tak tragicznych następstw. 14 lipca 1934 roku w 131. Eskadrze zanotowano kolejny przypadek wypadnięcia zbiornika paliwa. Kpr. pil. Władysław Różycki wylądował pomyślnie w polu, nie rozbijając swego samolotu (P.7a 6.47). Tym razem zawiniła pęknięta taśma podtrzymująca zbiornik. W PZL wykonywano takie taśmy z duralu. Okazało się, że są nie dość wytrzymałe i fabryka musiała wymienić wszystkie pasy duralowe na stalowe.

Kolejny, tym razem naprawdę groźny, wypadek miał miejsce 17 lipca w 4. Pułku Lotniczym. Ppor. rez. Stanisław Zieliński, lecący na P.7a 6.81 ze 142. Eskadry, w czasie ostrzeliwania rękawa zaczepił prawym skrzydłem o stalową linkę, na której rękaw był holowany. Na szczęście linka zerwała się, uszkadzając jedynie krawędź płata myśliwca. Po tym zderzeniu pilot zdecydował się na natychmiastowe, zakończone pomyślnie lądowanie.

Dwa dni później doszło do niebezpiecznego zderzenia samolotów na lotnisku w Krakowie. Trójka siódmek ze 122. Eskadry wyleciała na zadanie doskonalenia bojowego klucza. Po przeszło godzinnym locie myśliwcy powrócili i zaczęli lądować. Niestety, prowadzący klucz por. Florian Laskowski (P.7a 6.108) nie upewnił się wcześniej, czy pole startowe jest wolne. Tymczasem kilka minut wcześniej wylądował tam przymusowo, ze stojącym silnikiem, Potez XXVII z 24. Eskadry Liniowej. Schodzących coraz niżej myśliwców powitały rakiety ostrzegawcze, ale zareagował na nie tylko lewoskrzydłowy klucza — kpr. Karol Pniak (P.7a 6.13). Dodał on gazu, wznosząc się ponownie, i wylądował nieco później. Por. Laskowski najprawdopodobniej nie dostrzegł rakiet i poprowadził swego prawoskrzydłowego, por. Mieczysława Sulerzyckiego (P.7a 6.103), do lądowania. Sulerzycki wylądował poprawnie, ale jego dowódcy się to nie udało. Wpadł on mianowicie na stojącego Poteza, tak że obie maszyny zostały poważnie uszkodzone. Zarówno Laskowski, jak i pilot Poteza, plut.

Plut. pil. Marian Domagała ze 162. Eskadry, Lotnisko Lwów-Skniłów w sierpniu 1939 roku. W głębi PWS-26 nr 4 i Potez 25 „T”.

Cpl. Marian Domagała of the 162nd Squadron, Lwów-Skniłów aerodrome in August 1939. PWS-26 no. 4 and Potez 25 „T” are in the background.

(via T. J. Kopański)





Pożegnanie żołnierzy rocznika 1914 w 143. Eskadrze.

Farewell to 1914-born conscripted soldiers in the 143 Squadron.

(via W. Bączkowski)

Paweł Preuss, który na chwilę przed zderzeniem wyskoczył z kabiny, nie odnieśli żadnych obrażeń.

Pod koniec lipca 1934 roku eskadry myśliwskie ze wszystkich pułków odleciały na ćwiczenia letnie. Myśliwcy z Warszawy, 111., 112. i 114. Eskadra, udali się w tym celu do Brześcia nad Bugiem, a lotnicy z innych pułków, po koncentracji na lotniskach w pobliżu Łodzi, wzięli udział w wielkich manewrach lotniczych w Wielkopolsce i na Mazowszu. W czasie tych ćwiczeń doskonalili swe umiejętności w pozorowanych walkach powietrznych, zespołowych startach i lądowaniach, lotach w dużych formacjach i alarmowych zmianach lotnisk.

Już w pierwszym dniu ćwiczeń, 30 lipca 1934 roku, uszkodzili swe maszyny dwaj piloci. Dowódca III/4 Dyonu, mjr Leopold Pamula, rozpoczynając kołowanie spomiędzy drzew na lotnisku Lublinek pod Łodzią, zwiększył obroty silnika i jednocześnie, przez nieuwagę, zahamował prawe koło. Jego samolot, P.7a nr 6.74, zarzucił w lewo i uderzył statecznikiem o drzewo, odnosząc lekkie uszkodzenia. W tym samym mniej więcej czasie na połowym lotnisku w miejscowości Widzew lądował por. Stefan Łaszkiwicz ze 121. Eskadry. Przy końcowym dobiegu jego siódmka (6.99) wpadła na rozmiękły grunt i skapotowała. Na szczęście w chwili wypadku samolot wytracił już w znacznym stopniu prędkość i dlatego też kraksa zakończyła się jedynie drobnym uszkodzeniem ogona.

W ostatnim dniu lipca na lotnisku Lublinek pod Łodzią wydarzyła się kolejna katastrofa, w której zginął pilot siódmki kpr. Jan Rietzki ze 141. Eskadry. W czasie ćwiczebnej walki powietrznej z por. Dyonizym Durko samolot prowadzony przez kpr.

Rietzkiego (P.7a nr 6.15) wszedł na wysokości około 500 m w nurkowanie pod kątem 45°. Obserwatorzy na ziemi zauważyli, że na wysokości 200 m w siódmce oderwała się wewnętrzna część prawej lotki, po czym samolot wykonał skręt, kładąc się stopniowo na prawe skrzydło. Na wysokości 50–60 m urwała się druga część lotki. Samolot przeszedł na plecy, a następnie w korkociąg plecowy i zderzył się z ziemią.

Komisja badająca wypadek kpr. Rietzkiego ustaliła, że jego przyczyną było unieruchomienie prawej lotki samolotu nr 6.15. Mogło do tego dojść po zderzeniu z innym samolotem, który statecznikiem lub płozą ogonową uderzył w lotkę, uszkadzając ją i unieruchamiając. Kpr. Rietzki zapewne użył całej swej siły, by uruchomić dźwignię sterową i poruszyć lotkę, lecz doprowadził wtedy do zniszczenia dźwigni sterowej lotki i duralowych okuc mocujących lotkę do skrzydła.

Ogledziny samolotu por. Durko nie wykazały jednak żadnych śladów zderzenia z P.7a nr 6.15. Sam por. Durko, który wielokrotnie przelatywał w pobliżu siódmki kpr. Rietzkiego, także nie zauważył, by doszło między nimi do jakiegokolwiek kolizji.

Ostatni wypadek, który należy zapisać na konto letnich ćwiczeń w 1934 roku, miał miejsce 2 sierpnia na lotnisku Okęcie i nie pociągnął za sobą, na szczęście, żadnych ofiar. Wskutek postępow wojsk „nieprzyjaciela” dowódca 131. Eskadry otrzymał rozkaz natychmiastowego wycofania swej jednostki z zajmowanego lotniska i przelotu do Warszawy. W czasie lądowania na Okęciu roju dziewięciu siódmek samoloty por. Mieczysława Olszewskiego (P.7a nr 6.38) i por. Jana Wróbla (P.7a 6.33) przy dobiegu zawadziły o siebie skrzydłami, odnosząc drobne uszkodzenia.

W dniu 5 sierpnia 1934 roku ćwiczenia letnie dobiegły końca i nastąpił zlot wszystkich eskadr myśliwskich w stolicy. Następnego dnia miały one wziąć udział w defiladzie powietrznej nad Warszawą. Z Brześcia powrócili więc myśliwcy 1. Pułku, a z Wielkopolski przyleciały eskadry 2., 3. i 4. Pułku. Pomimo koncentracji na Okęciu dużej liczby samolotów z różnych pułków do żadnych kolizji i wypadków szczęśliwie nie doszło.

Już wkrótce po powrocie myśliwców do swych macierzystych pułków rozbiła się kolejna siódmka, tym razem nie należąca do jednostki operacyjnej, lecz do Eskadry Szkolnej Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu. W czasie dłuższego lotu w samolocie P.7a nr 6.8 wyczerpało się paliwo i pilot, por. instruktor Zdzisław Królikowski, musiał lądować na nieodpowiednim terenie, poważnie uszkadzając swą maszynę. Niewątpliwie zawinili tu mechanicy, którzy nie nalali do zbiorników płatowca dość benzyny. Nie wiedzieli oni bowiem, że pierwsza seria siódmek, do której należał samolot nr 6.8, posiadała stary typ zbiornika paliwa przedzielony wewnątrz szczelną ścianką działową. Samoloty posiadające taki zbiornik miały dwa otwory wlewowe — z prawej i lewej strony kadłuba. Obie połówki zbiornika były, co prawda, połączone dwoma przewodami, ale przewody te miały niewielki przekrój i po nalaniu paliwa tylko do jednej połówki zbiornika jego poziom w całym zbiorniku wyrównywał się dopiero po siedmiu minutach i dziesięciu sekundach. Większość siódmek miała już jednoczęściowy zbiornik na paliwo z wlewem z lewej strony kadłuba. Stąd też obsługujący samolot por. Królikowskiego mechanicy napełnili zbiornik tylko z tej strony i zameldowali pilotowi, że zatankowali „do pełna”.

28 sierpnia 1934 roku w obecności prezydenta Rzeczypospolitej, prof. Ignacego Mościckiego, na lotnisku Mokotowskim w Warszawie nastąpiło uro-

W głębi po lewej dwa P.7a ze 162. Eskadry, 31 sierpnia 1939 roku, lotnisko Basiówka. Z lewej bez koszuli por. pil. T. Jeziorowski.

Two P.7a's of the 162nd Squadron in the background on the left, 31 August 1939, Basiówka aerodrome. Lt. T. Jeziorowski is at left, without his shirt.

(via C. Główezyński)



Po prawej: PZL P.7a nr 9 ze 162. Eskadry Myśliwskiej.

Right: PZL P.7a no. 9 of the 162nd Fighter Squadron.

(via T. J. Kopański)

Poniżej: Uczestnicy Kursu Mechaników Lotniczych 6. Pułku Lotniczego na lotnisku Skniłów przy P.7a z podwójnymi skośnymi pasami na skrzydłach, skośnymi pasami na usterzeniu poziomym i poprzecznym pasem na tyle kadłuba.

Below: Members of the Aircraft Fitters Training Course at the 6th Air Regiment at Lwów-Skniłów by a P.7a with double diagonal stripes on wings, diagonal stripes on the horizontal tail surfaces and a band across the rear fuselage.

(via Z. Charytoniuk)

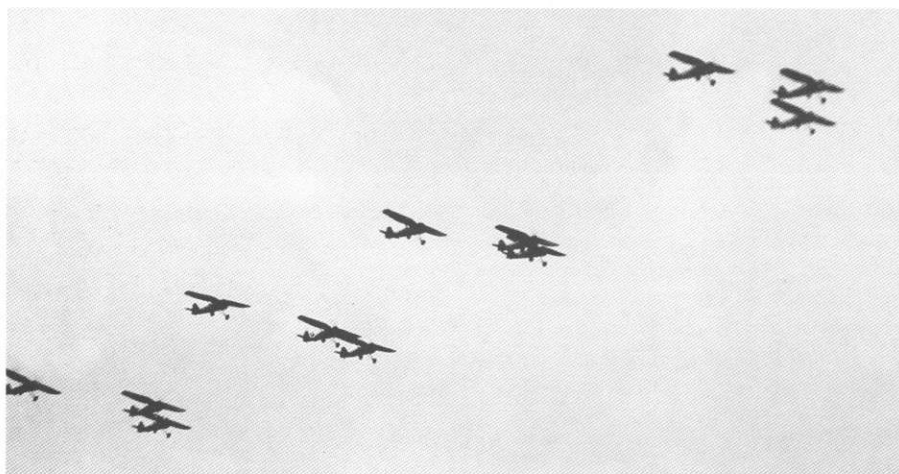




Powyżej: Ekipa 2. Pułku Lotniczego z Krakowa, plut. pil. Karol Pniak (z lewej), por. pil. Antoni Wczelik (w środku) i plut. pil. Stanisław Macek (z prawej), zdobyła w 1935 roku puchar im. śp. płk. pil. Stanisława Jasińskiego w Centralnych Zawodach Myśliwskich.

Above: The team of the Cracow-based 2nd Air Regiment: Cpl. Karol Pniak (left), Lt. Antoni Wczelik (middle) and Cpl. Stanisław Macek (right); which captured the Col. Stanisław Jasiński Trophy during the 1935 Central Fighter Contest.

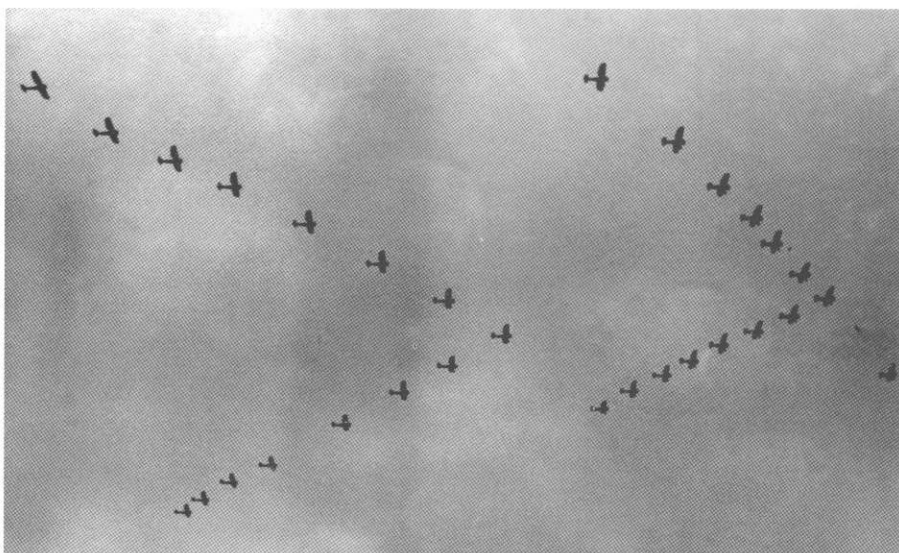
(via J. Koniarek)



W środku: P.7a w szyku kluczy.

Centre: P.7a's in vics-astern formation.

(via T. J. Kopański)



P.7a w klinach 14- i 15-samolotowych.

P.7a in 14- and 15-aircraft vics.

(via T. J. Kopański)



Czołowi polscy piloci myśliwscy przed samolotem P.7a z metalowym śmigłem Chauviere. Od lewej: Antoni Wczelik, Jan Czerny, Kazimierz Niedźwiecki, Jerzy Bajan, Kazimierz Kosiński, Karol Pniak i Stanisław Macek.

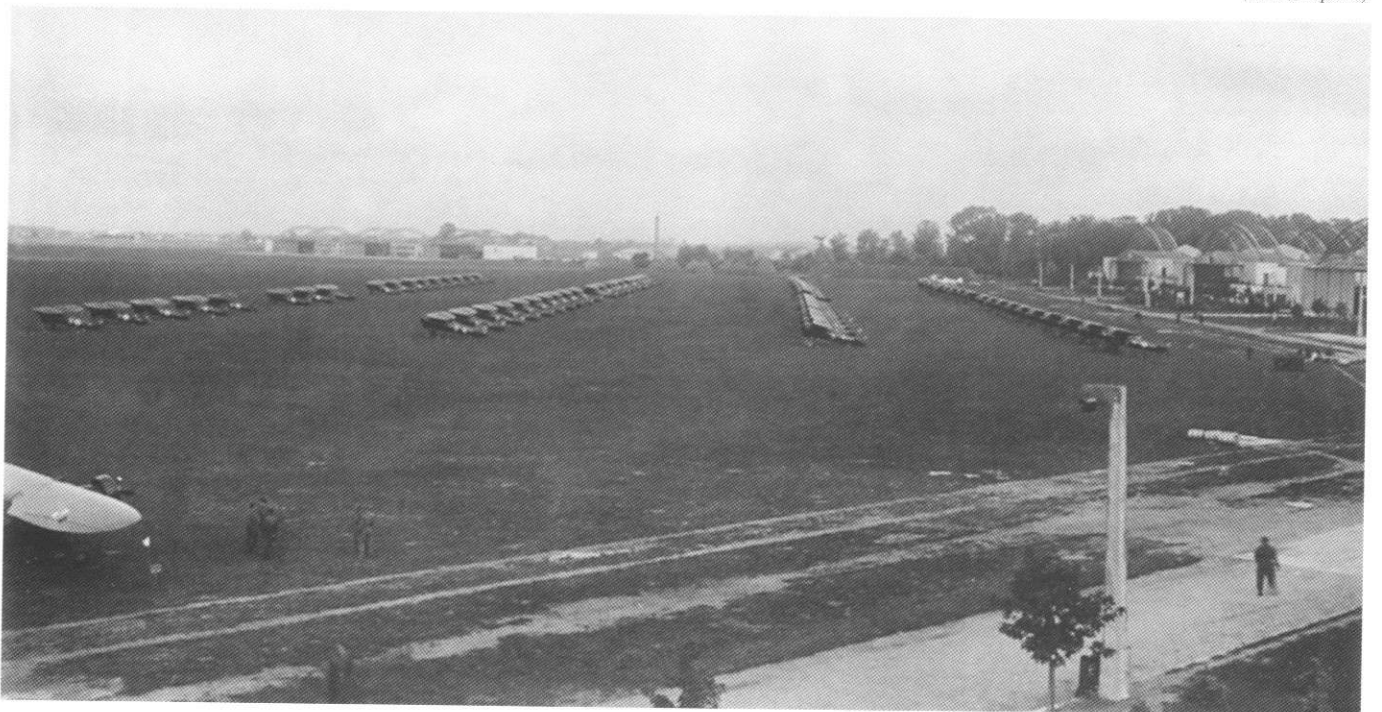
Leading Polish fighter pilots in front of a P.7a with a metal Chauviere propeller. Left to right: Antoni Wczelik, Jan Czerny, Kazimierz Niedźwiecki, Jerzy Bajan, Kazimierz Kosiński, Karol Pniak and Stanisław Macek.

(via A. Morgala)

Koncentracja samolotów myśliwskich w Warszawie na Okęciu 6 sierpnia 1935 roku. Kolejno PZL P.7a 1., 2., 3. i 4. Pułku Lotniczego.

Concentration of fighter aircraft at Warsaw-Okęcie aerodrome on 6 August 1935. PZL P.7a's of the 1st, 2nd, 3rd and 4th Air Regiments.

(via T. J. Kopański)





P.7a z 2. Pułku Lotniczego na Koncentracji Lotnictwa Myśliwskiego 6 sierpnia 1935 roku na Okęciu.

P.7a of the 2nd Air Regiment during the concentration of fighter aircraft on 6 August 1935 at Warsaw-Okęcie aerodrome.

(via T. J. Kopański)

Przed startem dowódca roju, mjr Pawlikowski, wydał pilotowi rozkaz rozpoczęcia akrobacji na wysokości 800 m i zakończenia jej na wysokości 400 m. Tymczasem sierż. Dłutto zaczął „kręcić” na wysokości 600 m i w trakcie akrobacji obniżył lot do 150 m. Na tej wysokości wykonał potrójną beczkę, po której jego samolot (P.7a nr 6.25) utracił prędkość oraz nośność i runął na ziemię. Wywołało to przerażenie na trybunach i dopiero informacja o tym, że pilot, aczkolwiek ciężko ranny, przeżył wypadek, polepszyła nieco nastroje. Obserwujący kraksę sierż. Dłutto lotnicy uznali wypadek za złą wróżbę dla polskich zawodników biorących udział w Challenge 1934. Na szczęście nie mieli racji. Zawody wygrał bowiem, jak wiadomo, kpt. pil. Jerzy Bajan (służbowo dowódca 122. Eskadry Myśliwskiej), a drugie miejsce zajął także Polak — Stanisław Płonczyński.

Na początku września, a więc jeszcze w czasie trwania zawodów Challenge 1934, ośmiu polskich pilotów, z gen. Rayskim na czele, odbyło na samolotach P.7a lot reklamowy do Belgradu⁵. Jako pierwszy przybył do stolicy Jugosławii 9 września sam gene-

czyste otwarcie IV Międzynarodowych Zawodów Samolotów Turystycznych — Challenge 1934. Po oficjalnym otwarciu zawodów odbyły się wspaniałe pokazy lotnicze. Wzięli w nich udział także piloci wojskowi na samolotach PZL P.7a.

Jako pierwszy wykonywał akrobację indywidualną na siódemce por. pil. Bronisław Kosiński ze 122. Eskadry Myśliwskiej. Następnie nad lotniskiem pojawiło się siedem myśliwców prowadzonych przez

mjr. Stefana Pawlikowskiego. Dali oni efektowny pokaz akrobacji zespołowej. Po jego zakończeniu od grupy odłączyli się mjr Leopold Pamuła i kpt. Kazimierz Kuzian. Zaprezentowali zgromadzonej licznie publiczności akrobację lustrzaną, wykonując jednocześnie te same figury wyższego pilotażu. Ostatnim elementem pokazów była znowu akrobacja indywidualna, którą wykonywał tym razem pilot 111. Eskadry sierż. Michała Dłutto.

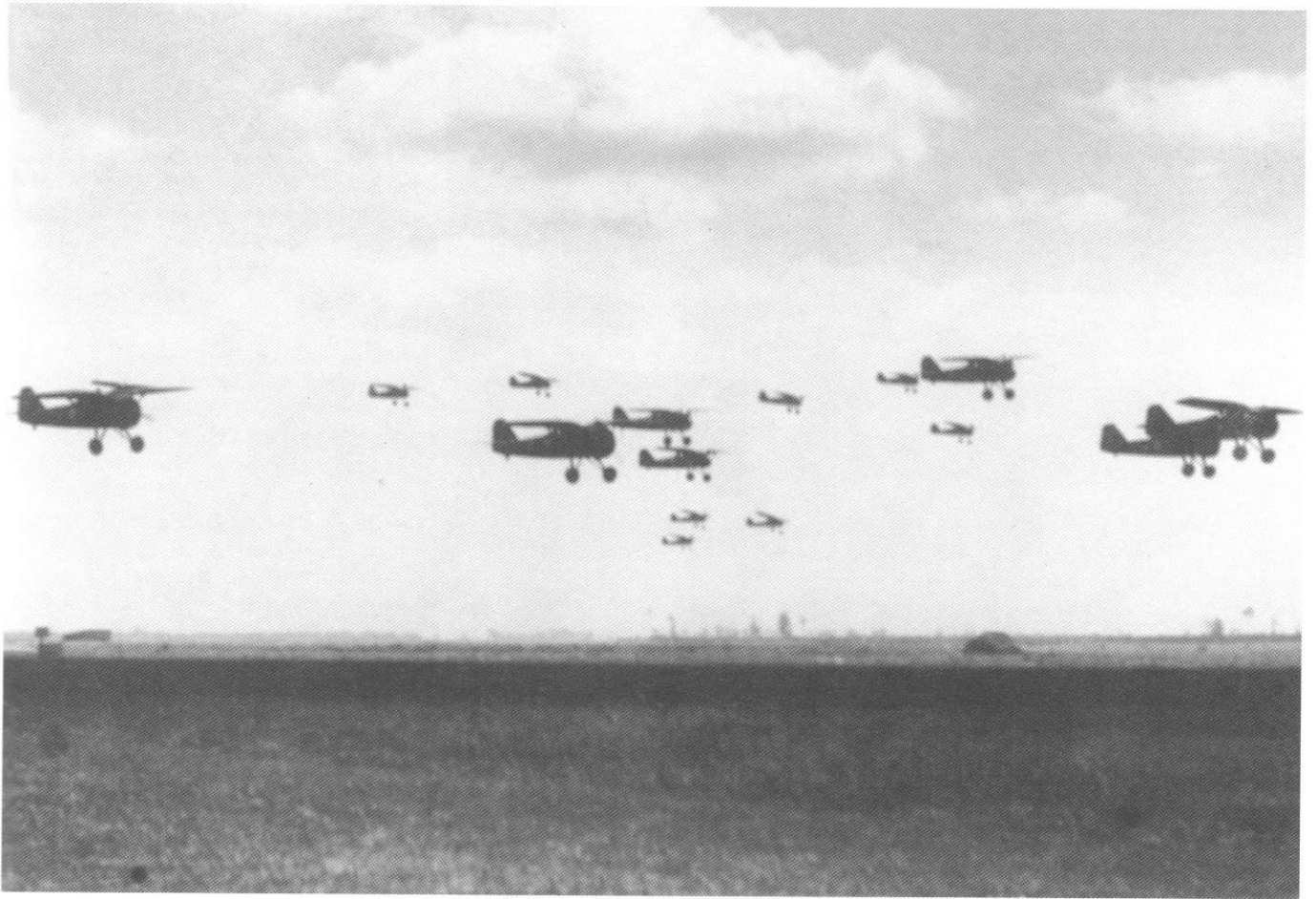
74 P.7a 1., 2., 3. i 4. Pułku Lotniczego na Koncentracji 6 sierpnia 1935 roku na Okęciu. Najbliższe samoloty 4. Pułku, kolejno nr 42, 51, 47, z potrójnym pasem na płacie i stateczniku, 49, 44, x, 45 i „Kogut” majora L. Pamuły.

74 P.7a's of the 1st, 2nd, 3rd and 4th Air Regiments during the Concentration on 6 August 1935 at Warsaw-Okęcie aerodrome. Nearest camera are aircraft of the 4th Regiment: nos. 42, 51, 47, with a triple stripe on the wing and the tailplane, 49, 44, unk., 45 and the „Cockrel” of Maj. L. Pamuła.

(Muzeum Lotnictwa Polskiego)

5. W locie do Belgradu wzięli udział: gen. Ludomił Rayski (P.7a 6.119); z 1. PL: mjr Stefan Pawlikowski (P.7a 6.24), kpt. Kazimierz Kuzian (P.7a 6.63), NN pilot (P.7a 6.59); z 2. PL por. Mieczysław Medwecki (P.7a 6.116); z 3.: PL por. Piotr Łaguna (P.7a 6.9), kpr. Leopold Mielecki (P.7a 6.21); z 4. PL mjr Leopold Pamuła (P.7a 6.74).





Powyżej: Przelot samolotów P.7a ze 131. i 133. Eskadry 6 sierpnia 1935 roku na Okęciu.

Above: Flypast of P.7a aircraft of the 131st and 133rd Squadrons on 6 August 1935 at Warsaw-Okęcie aerodrome.

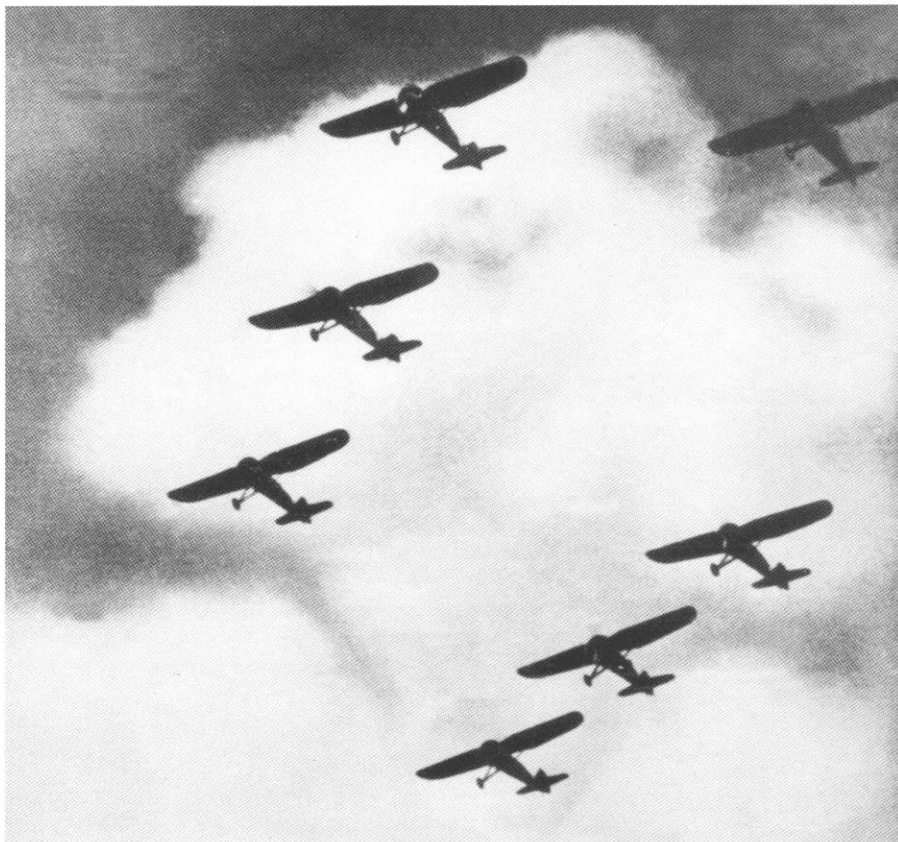
(via T. J. Kopański)



58 P.7a w kluczach pięciosamolotowych w powietrzu.

58 P.7a's in five-aircraft sections in flight.

(via A. Glass)



P.7a w szyku pięciosamolotowym.

P.7a formation in vics of five.

(via A. Glass)

rał Rayski, a dzień później dołączyli do niego pozostali lotnicy, z mjr. Stefanem Pawlikowskim, którzy zatrzymali się po drodze w miejscowości Cluj w Rumunii. 11 września polska eskadra i towarzyszący jej dowódca lotnictwa Jugostawii, gen. Nedic, wyleciała z Belgradu do Kraliewa, gdzie nasi lotnicy zwiedzili fabrykę samolotów. Następnym etapem lotu był Nowy Sad — baza lotnicza i miejsce postoju jugosłowiańskiego 1. Pułku Lotniczego. Wieczorem 11 września nasze siódemki powróciły do Belgradu, gdzie przed wylądowaniem ich piloci, podobnie jak wcześniej w Kraliewie i Nowym Sadzie, dali wspaniały pokaz akrobacji.

Gen. Rayski odleciał z Belgradu 12 września, a polska eskadra zatrzymała się w stolicy Jugostawii do 13 września, po czym także odleciała, przez Bukareszt, do Warszawy. Jeden z polskich lotników, por. Mieczysław Medwecki, pozostał jednak w Jugostawii, gdyż miał wykonać kilka lotów demonstracyjnych dla przedstawicieli jugosłowiańskiego lotnictwa. W tym celu gen. Rayski pozostawił mu swój osobisty samolot — P.7a nr 6.119. W czasie jednego z lotów Medwecki rozbił swą siódemkę i odniósł ciężkie obrażenia.

Wypadek ten miał miejsce 18 września na lotnisku w Belgradzie. Tego dnia Medwecki chciał zademonstrować Jugosłowianom pokaz krótkiego lądowania. W tym celu podchodził do lądowania z małą



Po lewej: P.7a strzelający do rękawa.

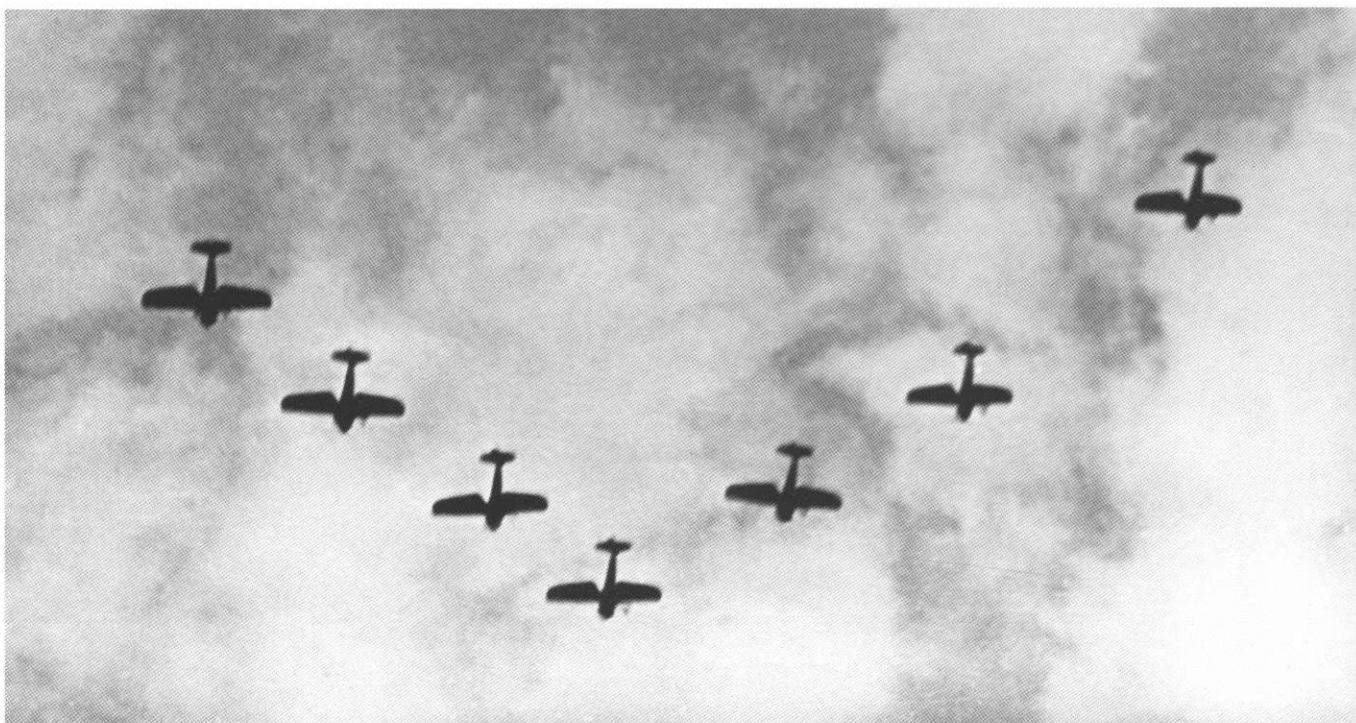
Left: A P.7a firing at a sleeve.

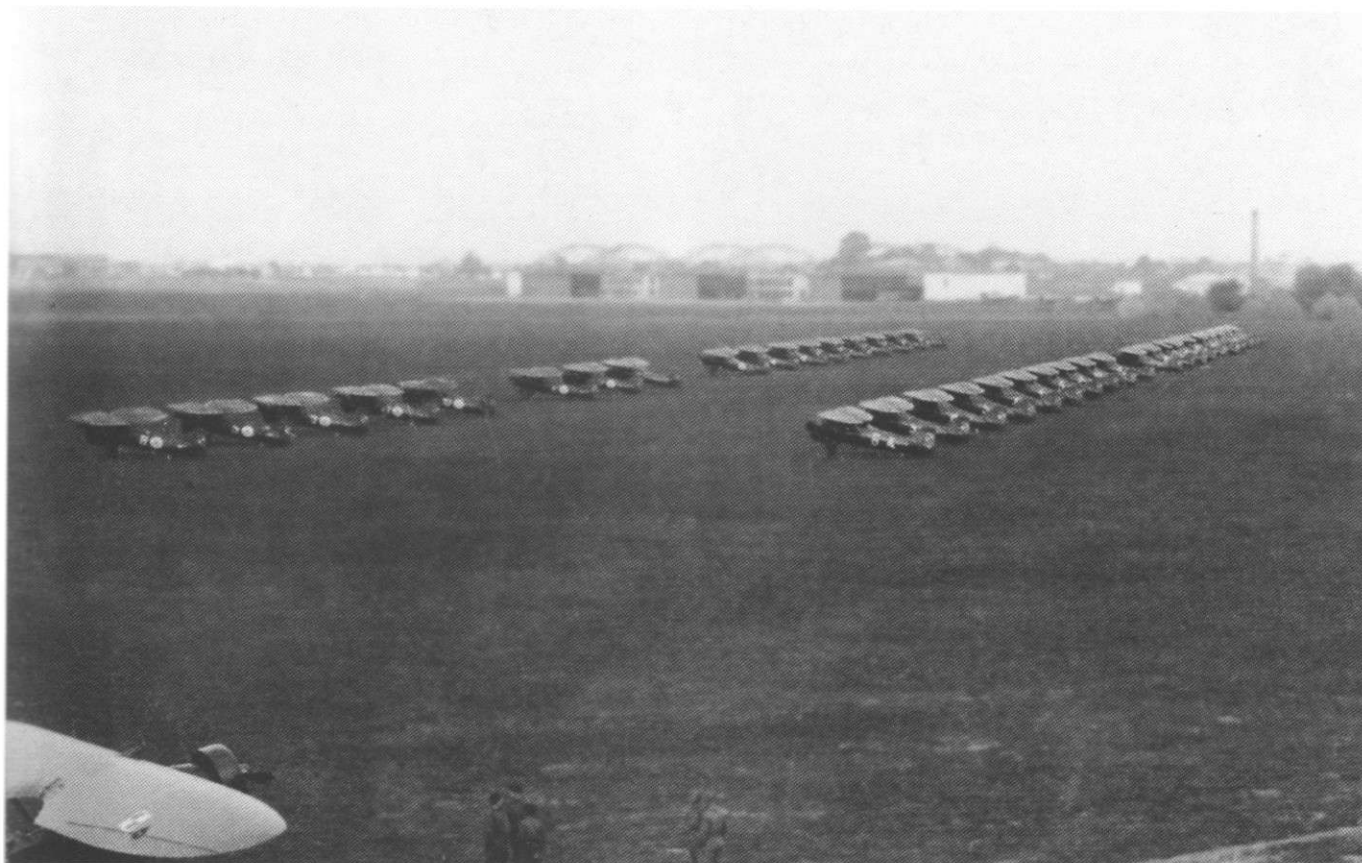
(via A. Glass)

Poniżej: Siódemka P.7a.

Below: Vic of seven P.7a's.

(via W. Bączkowski)





Powyżej: Szeregi P.7a 1. i 2. Pułku Lotniczego 6 sierpnia 1935 roku na Okęciu.

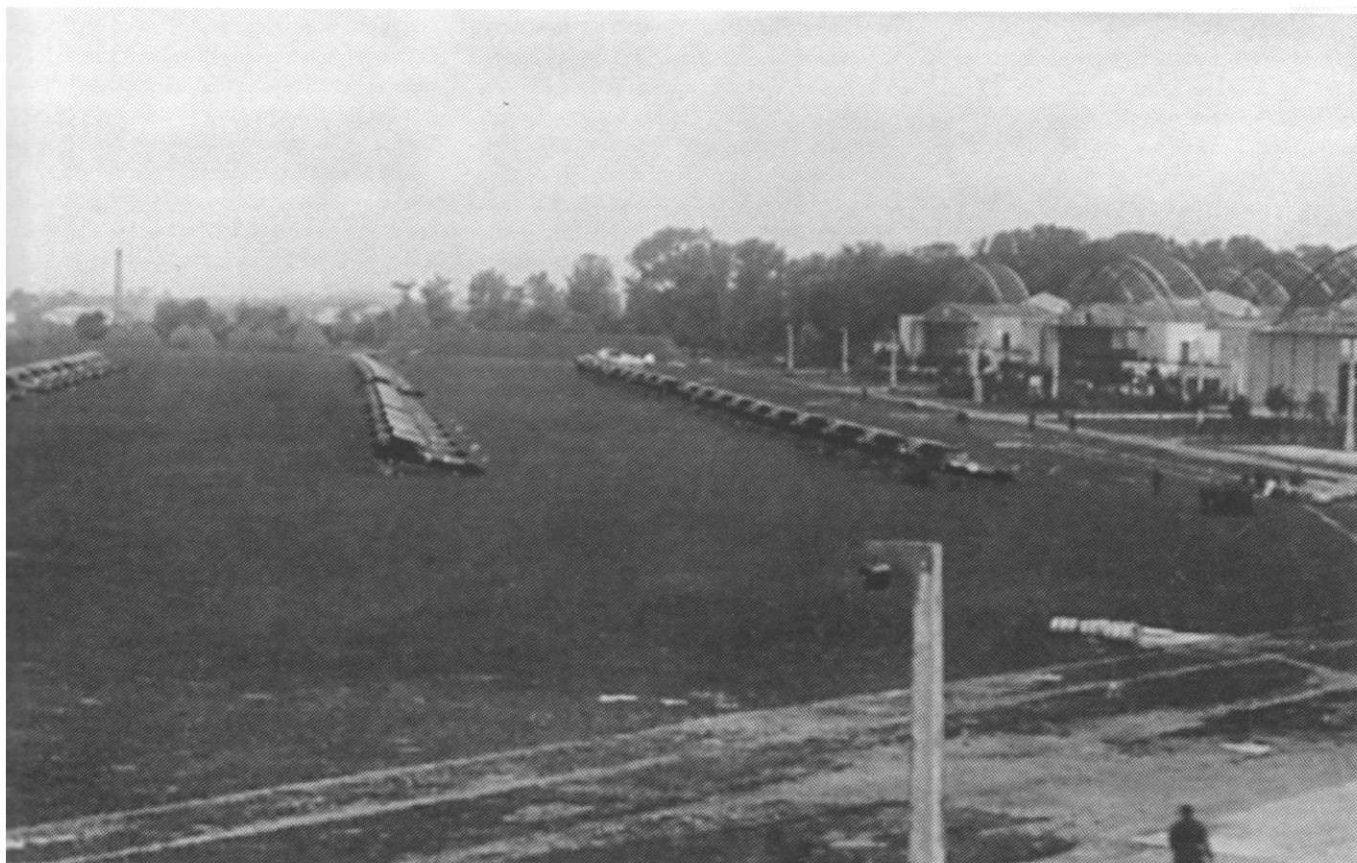
Above: P.7a's of the 1st and 2nd Air Regiments on 6 August 1935 at Warsaw-Okęcie aerodrome.

(via T. J. Kopański)

Poniżej: P.7a 3. i 4. Pułku Lotniczego w dniu 6 sierpnia 1935 roku na Okęciu.

Below: P.7a's of 3th and 4th Air Regiments on 6 August 1935 at Warsaw-Okęcie aerodrome.

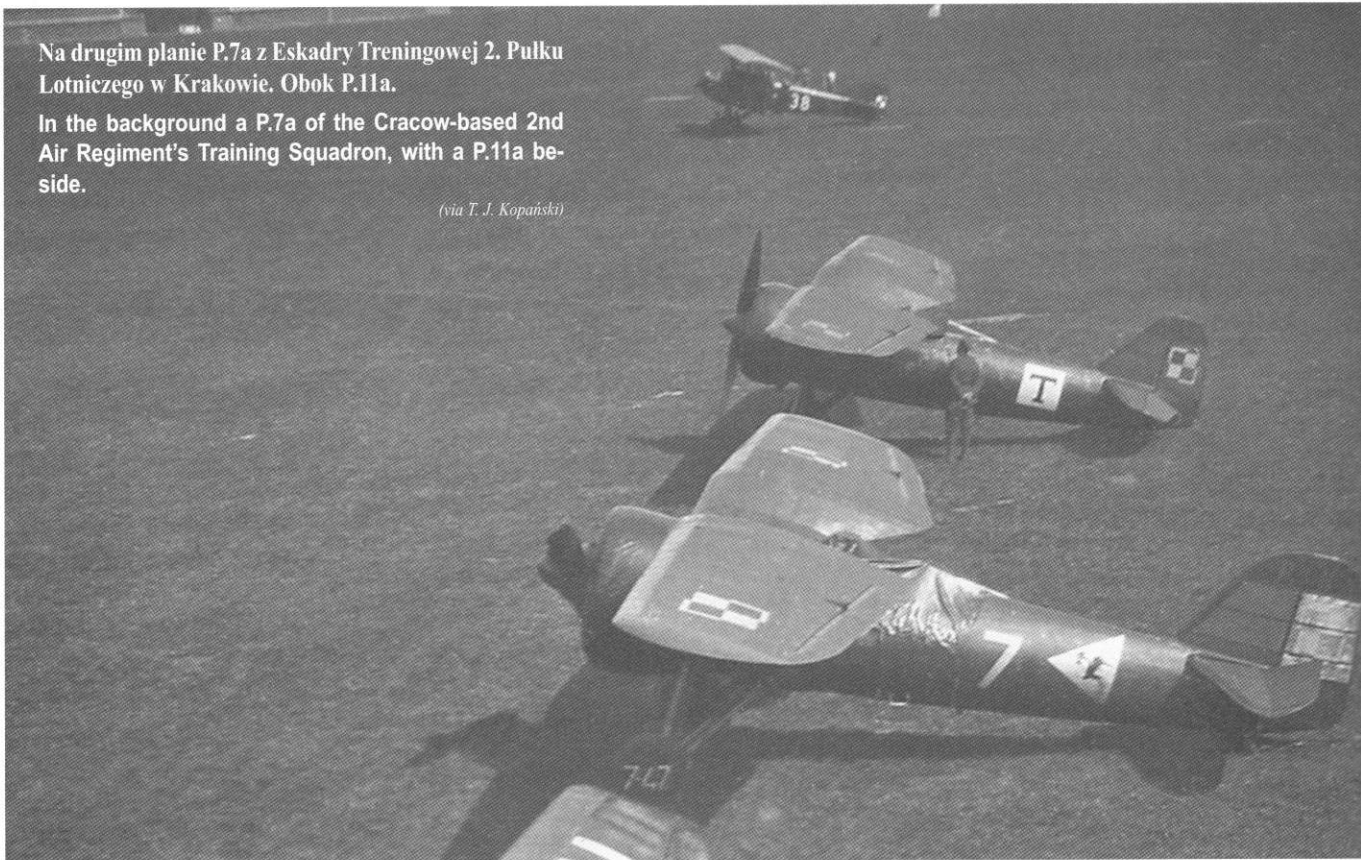
(via T. J. Kopański)



Na drugim planie P.7a z Eskadry Treningowej 2. Pułku Lotniczego w Krakowie. Obok P.11a.

In the background a P.7a of the Cracow-based 2nd Air Regiment's Training Squadron, with a P.11a beside.

(via T. J. Kopański)



szybkością, co przy nieodpowiednich warunkach terenowych (podejście od strony wzgórz porośniętego krzakami i drzewami) doprowadziło do przepadnięcia samolotu i zaczepienia statecznikiem o drzewo. Przed wypadkiem maszyny pilot próbował ją jeszcze „wyciągnąć gazem” tuż nad ziemią, niestety bez powodzenia — wskutek gwałtownego oraz nieprawidłowego zetknięcia z ziemią samolot został poważnie uszkodzony.

Błąd pilotażu był także przyczyną rozbicia samolotu P.7a 6.20 ze 141. Eskadry Myśliwskiej. 14 września por. Karol Lubański poleciał nad toruński poligon na zadanie strzelania do rękawa „H”. Po ukończeniu strzelania powrócił na lotnisko i tu zauważył, że litera „T” wskazująca kierunek wiatru nie zgadza się ze wskazaniem płóciennej kieszki na hangarze. Postanowił wtedy lądować według wskazań wyłożonej

litery „T”. Był to oczywiście błąd, gdyż obsługa startowa po ostatniej zmianie kierunku wiatru nie zdążyła jeszcze odpowiednio ułożyć litery „T”. Por. Lubański wprowadził swój samolot w lewy ślizg, by lepiej widzieć miejsce lądowania. Po kilkunastu sekundach, w chwili gdy wyprowadzał maszynę ze ślizgu, silny podmuch wiatru podrzucił maszynę i przechylił ją na prawe skrzydło. Siódemka skreśliła w prawo i pomimo że pilot dał pełny gaz oraz odpowiednio zareagował sterami, nie dała się wyrównać i uderzyła silnie kołami o ziemię, ulegając poważnym uszkodzeniom. Pilot wyszedł z kraksy bez szwanku.

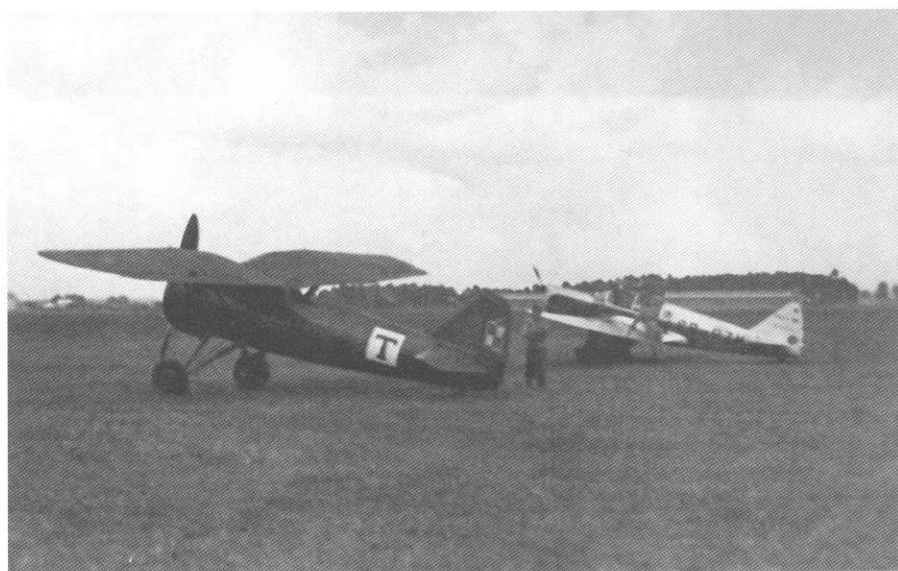
W dniu 25 września 1934 roku wypadek w czasie ćwiczeń strzeleckich przeżył pilot 132. Eskadry, ppor. Józef Szymańko. Atakował on wyrzucony przez siebie wcześniej spadochronik obciążony woreczkiem z piaskiem. W tym celu wprowadził siódemkę

(P.7a 6.21) w lot nurkowy i po zlokalizowaniu celu nacisnął spust fotokaemu. W pewnym momencie, po przejściu pod spadochronikiem, pilot został uderzony woreczkiem z piaskiem w lewe oko, co spowodowało zbitcie szkła okularu i uszkodzenie oka odłamkiem szkła. Ppor. Szymańko stracił przytomność, a jego samolot w locie nurkowym zszedł z 2000 m na 800 m. Na tej wysokości pilot szczęśliwie ocknął się i doprowadził maszynę do lotu poziomego. Znajdujący się w tym czasie w powietrzu inny pilot 131. Eskadry, ppor. Stefan Witorzeńć, zorientował się, że doszło do jakiegoś wypadku i podleciawszy do ppor. Szymańki, dostrzegł jego zakrwawioną twarz. Nie namyślając się, dał koledze znak ręką, by podążył za nim i doprowadził go do lądowania. Ppor. Szymańko, który miał jedno oko uszkodzone, a drugie zalane krwią, zdołał posadzić swą siódemkę na ziemi i podkołował do hangaru. Następnie został opatrzony w pułkowej izbie chorych, skąd trafił do Okręgowego Szpitala Wojskowego nr VII w Poznaniu. Okazało się wtedy, że uszkodzenie oka nie jest zbyt groźne i że pilot już wkrótce będzie mógł powrócić do latania.

W październiku 1934 roku zanotowano kilka przymusowych lądowań siódemek spowodowanych nagłym spadkiem obrotów silnika. Za każdym razem przyczyny wypadku były jednak inne. I tak, 3 października w samolocie kpr. Karola Pniaka ze 122. Eskadry (P.7a 6.95) zawiodła świeca typu Wagner L XV,

P.7a (nr 6.99) z Eskadry Treningowej 2. Pułku Lotniczego, za nim sportowy PZL-26 SP-PZM.

P.7a (serial 6.99) the 2nd Air Regiment's Training Squadron, with a touring PZL-26 SP-PZM behind.



Samoloty P.7a na Okęciu. W pierwszy rzędzie nr: 9, 4, x, x, x, 15.

P.7a aircraft at Warsaw-Okęcie aerodrome. In the first row are nos.: 9, 4, three unk., 15.

(via J. Koniarek)



Poniżej: Na ziemi P.7a nr 2 i 8 ze 131. i 133. Eskadry 6 sierpnia 1935 roku, w powietrzu P.11.

Below: P.7a's nos. 2 and 8 of the 131st and 133rd Squadrons on 6 August 1936 on the ground, with P.11's flying above.

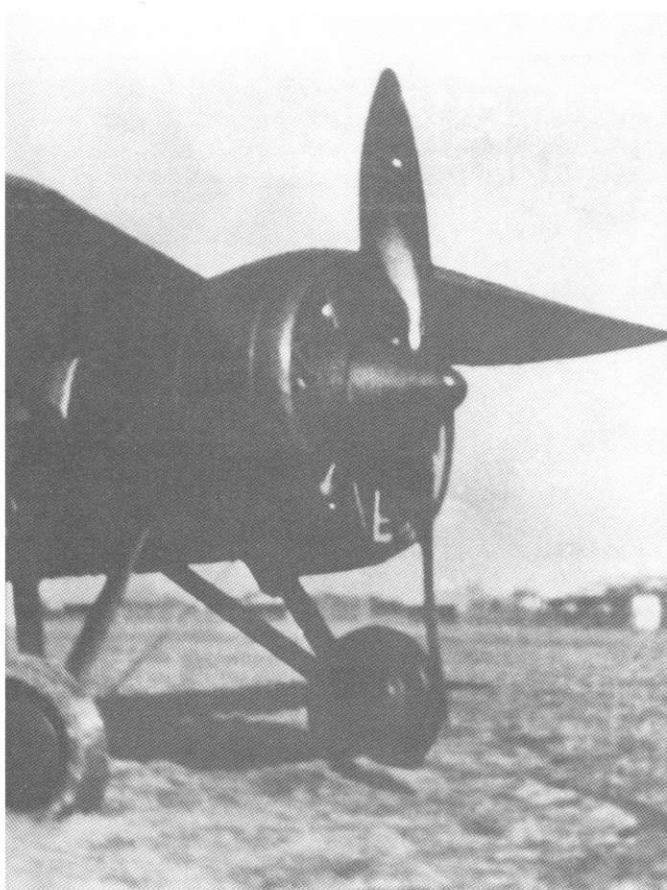
(via T. J. Kopański)





Powyżej: P.7a nr 1 z godłem Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie (nr wyw. 50-D).
 Above: P.7a no. 1 with the emblem of the Polish Air Force College at Dęblin (code 50-D).

(via W. Matusiak)



Przód P.7a.
 Nose of a P.7a.

(via W. Bączkowski)

lecz pilot zdołał pomyślnie wylądować w polu. Ze względu na stwierdzone wady konstrukcyjne w świecach typu Wagner (zazwyczaj przepalały się elektrody wewnętrzne świecy) zapadła decyzja o ich wycofaniu z użycia. W dniu 16 października przymusowo lądował ppor. Szymański ze 132. Eskadry, który po wypadku w dniu 25 września powrócił już do swej jednostki. Przyziemienie miało prawidłowy przebieg i samolot P.7a nr 6.36 nie został uszkodzony. Przyczyną awarii była niesprawna sprężarka silnika. W ostatnim wypadku, który miał miejsce 24 października, por. Witold Popławski ze 142. Eskadry (P.7a 6.81) przez nieuwagę przesunął rączkę gazu w złą stronę i spowodował zgaśnięcie silnika.

Jedyny wypadek spowodowany błędem pilotażu wydarzył się 11 października w Grudziądzu. Kpr. pil. uczeń Józef Kuflik po wykonaniu lotu szkolnego na akrobację podszedł do lądowania na zbyt małej wysokości i na granicy lotniska zaczęła się śmigłem o zaprzęg z końmi. Pilot zdołał następnie opanować samolot (P.7a nr 6.7) i wylądować pomyślnie.

W kolejnej i ostatniej już w 1934 roku kraksie z udziałem myśliwca P.7a wziął udział ponownie jeden z pierwszych wyprodukowanych samolotów tego typu — płatowiec o numerze 6.9. W dniu 24 listopada samolot ten, należący do 131. Eskadry, pilotował ppor. Jan Obuchowski. Przed południem, w czasie gdy ppor. Obuchowski znajdował się w powietrzu, nad lotnisko w Ławicy zaczęła nadciągać mgła. Po konsultacji z komendantem stacji meteorologicznej oficer startowy za pomocą rakiet wezwał krążące w powietrzu samoloty do lądowania. Sygnału tego nie dostrzegł jedynie ppor. Obuchowski, który uznał nadciągającą na niskim pułapie mgłę za chmury. W rezultacie musiał lądować w bardzo niesprzyjają-



cych warunkach, w gęstej mgle i z bocznym wiatrem, i doprowadził do zerwania podwozia samolotu.

Pierwszy w 1935 roku wypadek lotniczy na siódemce był niestety, podobnie jak rok wcześniej, także wypadkiem śmiertelnym. Przed południem 14 stycznia na zadanie doskonalenia strzeleckiego wystartowały z poznańskiego lotniska dwie siódemki 131. Eskadry prowadzone przez ppor. Jana Obuchowskiego i kpr. ndt. Władysława Lemańskiego (P.7a 6.127). Nasi lotnicy mieli wykonać indywidualne akrobacje, a następnie zaatakować rękaw holowany przez samolot Potez XXVII. Po krótkim locie w szyku i wykonaniu nakazanej akrobacji dowódca klucza, ppor. Obuchowski, dał rozkaz do nalotu na rękaw. Pierwszy atak przeprowadził samodzielnie, a drugi z kolei — z przodu od góry — wykonał kpr. Lemański. W czasie tego ataku samolot Lemańskiego uderzył w rękaw i zerwał go z holu. W chwili zderzenia pilot najprawdopodobniej został uderzony metalowym ciężarkiem przeznaczonym do obciążania rękawa i zapewne zginął już w powietrzu.

Po zderzeniu siódemka Lemańskiego, którą pilot na krótko przedtem zaczął już wyprowadzać z nurkowania, siłą rozpędu wzniosła się w górę z równoczesnym skrzętem w lewo, po czym przeszła w lewy korkociąg, który od wysokości 600 m trwał aż do ziemi.

Trzeba tu dodać, że w chwilę po wypadku zerwana linka rękawa owinęła się wokół prawego skrzydła płatowca i zablokowała lotkę. Gdyby pilot myśliwca jeszcze żył, to po stwierdzeniu, że stery nie reagują odpowiednio wskutek unieruchomienia lotki, powinien próbować ratować się, skacząc ze spadochronem. Tymczasem żaden ze świadków nie zauważył, by Lemański podjął jakiegokolwiek czynności wskazujące na próbę wyprowadzenia maszyny z korkociągu. Nie usiłował też opuścić kabiny samolotu, na co wskazywały zapięte pasy siedzeniowe, i runął wraz z nim na ziemię.

PZL P.7a nr 1 z białym kołpakiem śmigła, białymi polami szachownic od spodu skrzydeł i z dwoma fotokaemami (Fairchild i F.28) na zastrzałach.

PZL P.7a no. 1 with a white propeller spinner, white fields in the national markings on the bottom of the wing and two camera guns (Fairchild and F.28) on wing struts.

(via J. B. Cynk)

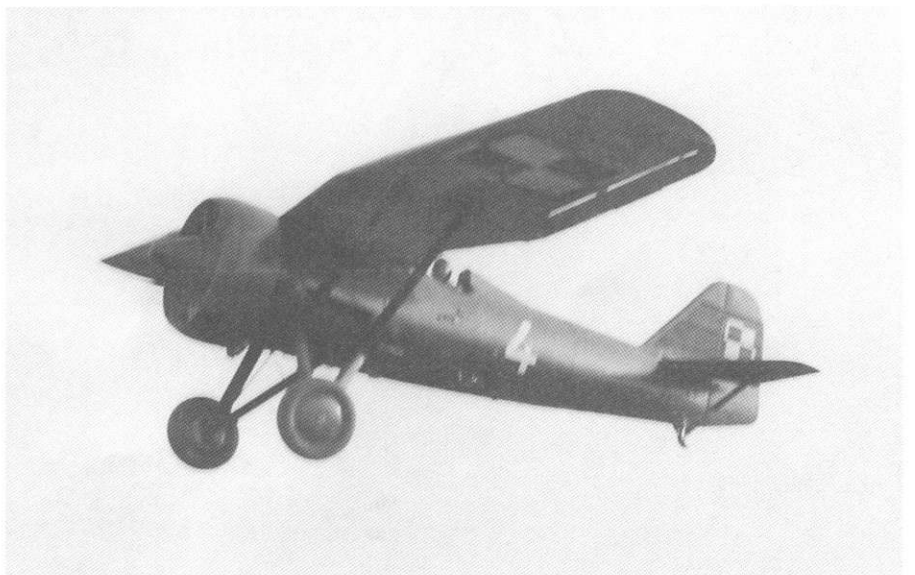
Kolejny niebezpieczny wypadek na samolocie P.7a wydarzył się dopiero na początku kwietnia 1935 roku w 1. Pułku Lotniczym w Warszawie. 3 kwietnia z lotniska Okęcie wystartował do lotu na zadanie kpr. Stanisław Sawczuk ze 111. Eskadry na samolocie P.7a 6.60 „9”. Po kilkunastu sekundach, w chwili

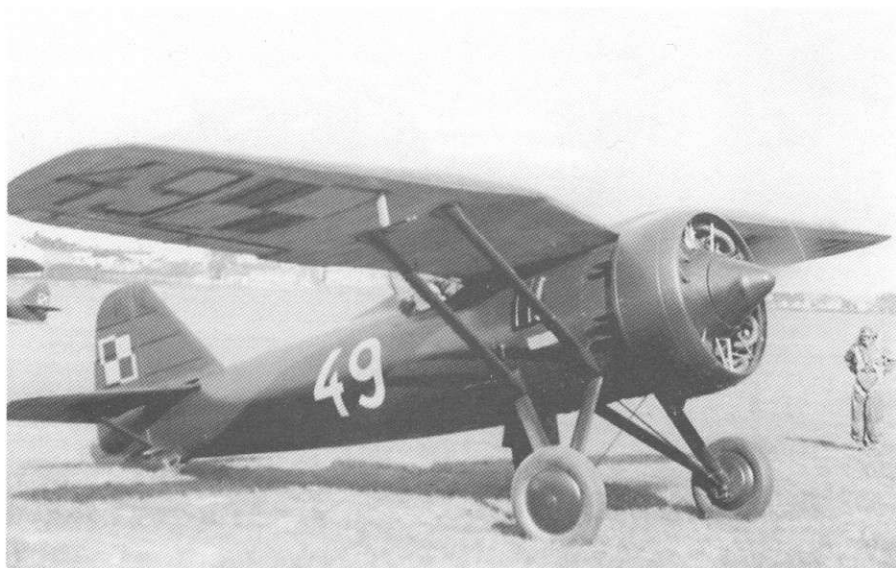
gdzie samolot był na wysokości 50 m, jego silnik raptownie przerwał pracę. Siódemka utraciwszy prędkość, przechyliła się na lewy płatek. W tej chwili pilot rozpoczął duszony skręt w lewo ze zniżaniem. Wskutek małej prędkości i utraty nośności samolot już nie zareagował na ruchy steru wysokości i w lek-

P.7a nr 4 z Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania (Kurs Wyższego Pilotażu) w Grudziądzu.

P.7a no. 4 of the Air Gunnery and Bombardment School (Advanced Flying Course) at Grudziądz.

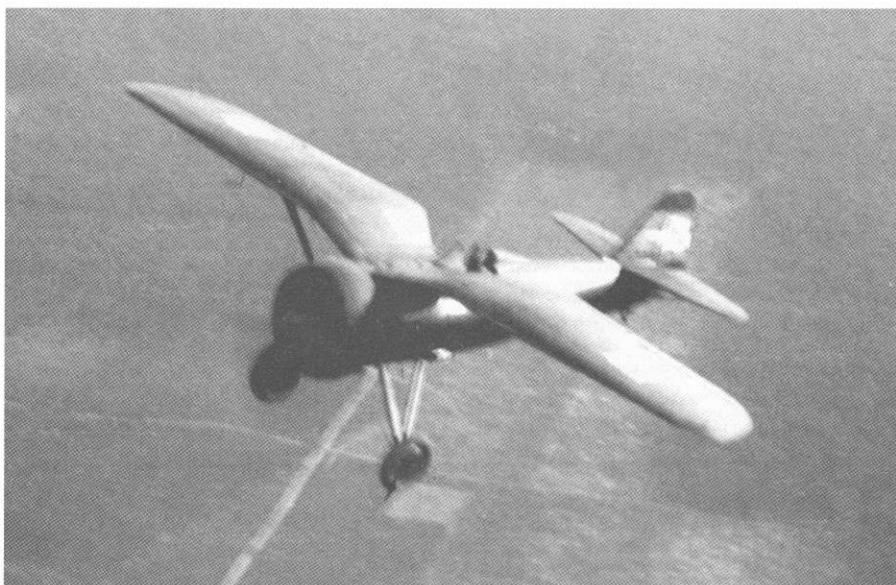
(via T. J. Kopański)





Poniżej: P.7a z LSS i B w Grudziądzu.
Below: P.7a of the AGBS at Grudziądz.

(via T. J. Kopański)



P.7a nr 49 (49-U) z jasnoniebieskimi polami szachownic pod płatem.

P.7a no. 49 (49-U) with light blue (empty) fields in the underwing national markings.

kim nurkowaniu uderzył w ziemię, znosząc podwozie i przewracając się na plecy. Pilot wyszedł z tego wypadku obronną ręką, gdyż odniósł tylko lekkie obrażenia. Został odwieziony sanitarką do pułkowej izby chorych, gdzie założono mu opatrunek i pozostawiono przez pewien czas na leczeniu. Jego samolot został zaś później naprawiony w PZL i trafił do szkoły w Grudziądzu.

Dzień po wypadku kpr. Sawczuka, z powodu utraty szybkości przy lądowaniu, rozbił swój samolot P.7a 6.117 ppor. Jan Obuchowski ze 131. Eskadry. Miał on wykonać lądowanie na punkt w prostokącie. Rozpoczął je na wysokości 500 m, zamykając gaz i schodząc w dół ślizgiem. W pewnym momencie samolot utracił prędkość. Widząc to, pilot próbował wyprowadzić samolot ze ślizgu, przekładając stery, co jednak nie wywołało odpowiedniej reakcji. Następnie na małej wysokości zwiększył obroty silnika, lecz ten zadławił się i w rezultacie samolot gwałtownie zetknął się z ziemią, uderzając o nią prawym skrzydłem. Następnie przewrócił się przez silnik na lewe skrzydło i wreszcie opadł na złamane podwozie. Pilot wyszedł z kraksy cało, ale samolot uznano za uszkodzony w stopniu całkowitym.

Szczęście miał także kpr. Stefan Rulka ze 142. Eskadry, który 29 kwietnia w czasie przelotu z Torunia do Poznania zaczął swą maszyną (P.7a 6.80) o koronę wysokiego drzewa. Udało mu się jednak opanować samolot i bez problemów doleciał na Ławicę. Po wylądowaniu stwierdził, że jego siódemka ma lekko uszkodzone lewe skrzydło i osłonę silnika.

W pierwszej połowie 1935 roku powtórzyły się występujące już wcześniej przypadki wypadnięcia z samolotów P.7a głównego zbiornika paliwa. Pierwszą taką sytuację zanotowano już 17 stycznia w samolocie P.7a 6.138 ze 121. Eskadry (pilot st. szer. Józef Zalewski). Przyczyną tego wypadku było samoczynne otworzenie się zamka pasów podtrzymujących zbiornik.

Kolejny wypadek miał miejsce dnia 11 kwietnia w 112. Eskadrze 1. Pułku Lotniczego i został spowodowany pęknięciem samego pasa. W pierwszym przypadku (w 121. Esk.) siódemka musiała lądować na zaoranym polu poza lotniskiem i została poważnie uszkodzona, a w drugim (112. Esk.) kpr. pil. Lucjan Szempliński zdołał posadzić samolot (P.7a 6.55) w przygodnym terenie bez jego uszkodzenia.

3 maja 1935 roku w Warszawie odbyła się defilada wojskowa i pokazy lotnicze z okazji święta narodowego. W pokazach tych wzięły udział samoloty P.7a z 1. Pułku Lotniczego. Niecałe dwa tygodnie później na uroczystości żałobne ku czci zmarłego

Rząd P.7a z Grudziądzu. Pierwszy samolot nr 24 (24-U), drugi 11, czwarty 49.

A row of P.7a's from Grudziądz. Nearest camera is no. 24 (24-U), with no. 11 behind, and no. 49 fourth in line.

(via T. J. Kopański)

12 maja 1935 roku marszałka Józefa Piłsudskiego przylecieli do stolicy na swych siódmkach myśliwcy z 2., 3. i 4. Pułku Lotniczego.

W dniu 16 maja wzięli oni udział w paradzie powietrznej, odbywającej się w trakcie ostatniej defilady wojsk przed wystawioną na Polu Mokotowskim trumną Marszałka. W skład zgrupowania myśliwskiego liczącego 64 samoloty P.7a i dowodzonego przez mjr. pil. Stefana Pawlikowskiego weszło 16 samolotów z 1. Pułku Lotniczego, 17 z 2. Pułku Lotniczego, 16 maszyn z 3. Pułku Lotniczego i 15 z 4. Pułku. Po zakończeniu uroczystości w Warszawie, ranniem 18 maja całe zgrupowanie odleciało do Krakowa, gdzie w czasie pogrzebu Piłsudskiego odbyła się jeszcze jedna defilada. W dniu 19 maja myśliwcy powrócili do swych macierzystych pułków.

W 1935 roku samoloty P.7a stanowiły nadal podstawowe wyposażenie polskich jednostek myśliwskich. Stąd też w czasie rutynowych lotów szkoleniowych doszło, niestety, do kolejnych wypadków. W dniu 11 maja piloci 142. Eskadry, por. Dyonizy Durko i kpr. Władysław Gnyś (jr), ćwiczyli akrobację indywidualną i zespołową (kluczem) nad lotniskiem w Poznaniu. Obaj lotnicy wykonali wspólnie po dwa loopingi, a następnie przeszli do lotu poziomego — odwróconego. W chwili gdy samoloty leciały obok siebie kołami do góry, por. Durko uderzył lewym kołem swej maszyny w prawą goleń podwozia myśliwca kpr. Gnysia, urywając ją. Po zderzeniu obie siódemki powróciły na krótko do lotu poziomego, ale wkrótce potem samolot por. Durko (P.7a 6.76) przeszedł w ostrą spiralę i w tej figurze runął w dół, rozbijając się w pobliżu lotniska Ławica. Por. Durko nie próbował wyskoczyć ze spadochronem i zginął w szczątkach swej maszyny.

Kpr. Gnyś wylądował natomiast swym uszkodzonym myśliwcem na poznańskim lotnisku. W trakcie przyziemienia jego samolot (P.7a 6.78) odniósł dalsze uszkodzenia, ale uznano go za możliwy do naprawy.

Niedługo po katastrofie por. Durko na lotnisku w Ławicy zginął następny pilot, kpr. Mieczysław Zalewski ze 132. Eskadry. 22 maja wyleciał on na ostre strzelanie na poligonie w Biedrusku. Wkrótce po starcie, na wysokości 80–100 m, silnik samolotu zaczął przerywać, a następnie zdał obroty. Kpr. Zalewski wykonał wtedy skręt w lewo, chcąc zawrócić na lotnisko. Po skręcie siódemka utraciła prędkość i przeszła w nurkowanie. Pilot opanował jednak maszynę i lotem szybowym leciał w kierunku środka lotniska. W czasie tego lotu, przepadając, zbliżył się do hangaru 31. Eskadry Liniowej, którego prawdopodobnie byłby nie przeskoczył. Bezpośrednio przed hangarem pochylił samolot w lewo i wtedy siódemka wpadła w lewy korkociąg oraz z wysokości 30 m runęła na ziemię. Pilot oczywiście zginął na miejscu, a jego samolot (P.7a 6.41) został doszczętnie rozbity. Stąd też komisja badająca okoliczności wypadku nie zdołała ustalić przyczyny spadku obrotów silnika. Uznała jednak za najbardziej prawdopodobne to, że pilot, który był tego dnia wyjątkowo roztargniony (wsiadając do samolotu zapomniał założyć spadochron!), przed startem nie otworzył kranu paliwa.

Kolejna seria wypadków, która wydarzyła się w jednostkach myśliwskich wiosną i latem 1935 roku, była spowodowana coraz częstszymi przypadkami zatarcia się silnika Jupiter F VII, w który były wyposażone samoloty P.7a. W dniu 24 maja przymuso-

we lądowanie poza lotniskiem na P.7a 6.104 wykonał pilot 122. Eskadry, kpr. Wilhelm Kosarz, a cztery dni później w czasie kołowania zatarł się silnik w samolocie P.7a 6.67 ze 112. Eskadry (pilot por. Michał Stęborowski). Badania uszkodzonych silników wykazały, że były one użytkowane niezgodnie z instrukcją, w warunkach zagrażających bezpieczeństwu pracy silnika. Do awarii dochodziło najczęściej wskutek zbyt długich lotów na plecach (powyżej 30 sekund), pracy przechłodzonego silnika na pełnych obrotach lub też zbyt wczesnego startu, przed uzyskaniem odpowiedniej temperatury oleju.

Piloci, wbrew instrukcjom i ostrzeżeniom, nadal nie przestrzegali warunków technicznych pracy silnika i dlatego też awarie wciąż się powtarzały. W Eskadrze Ćwiczebnej Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu w czasie startu w dniu 18 czerwca zatarł się silnik w samolocie P.7a 6.147 (pilot por. Andrzej Włodarkiewicz). Okazało się później, że poprzedni lot na tym samolocie odbył por. Stanisław Grodzicki, który wykonał na nim trzy loopin-

gi odwrócone i skręt o 360° na plecach, przekraczając w ten sposób dopuszczalny czas lotu plecowego.

Identyczna sytuacja miała miejsce 26 czerwca, gdy zatarł się silnik samolotu P.7a 6.143 prowadzonego przez ppor. ucznia Franciszka Frodymę. Zatarcie nastąpiło w czasie lotu na plecach trwającego przeszło dwie minuty i 30 sekund.

Większość awarii silników polegała na zatarciu tłoków szóstego cylindra, które były, jak się wydaje, słabym punktem konstrukcji. Tak było m.in. w przypadku samolotów P.7a: nr 6.28 ze 111. Eskadry (30 czerwca; pilot por. Zdzisław Krasnodębski), 6.75 ze 142. Eskadry (1 lipca; pilot por. Roman Radziszewski), 6.80 ze 142. Eskadry (11 lipca; pilot kpr. Władysław Gmitrowicz) i 6.74, także ze 142. Eskadry (24 lipca; mjr Leopold Pamuła).

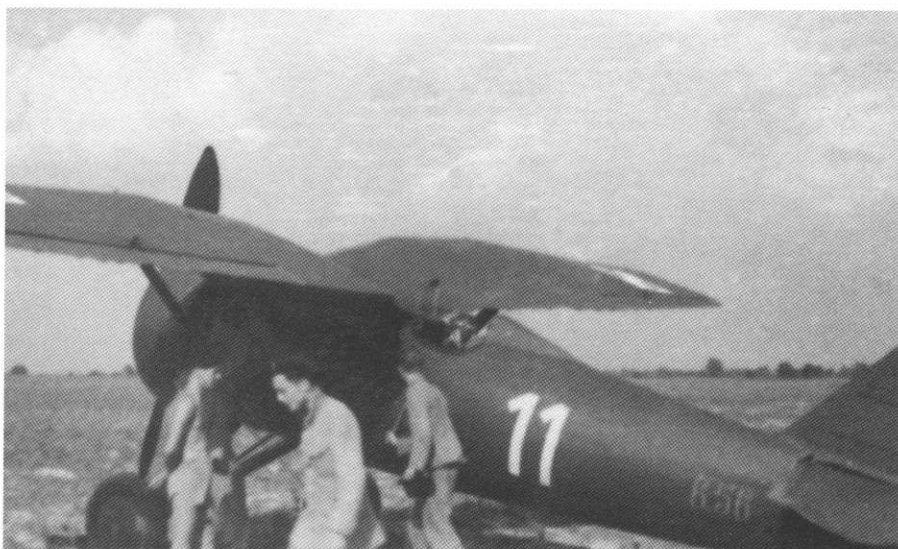
Należy zwrócić uwagę, że w ośmiu wymienionych tu przypadkach awarii silnika nie został uszkodzony żaden płatowiec. Ponieważ tylko dwa zdarzenia miały miejsce w czasie kołowania (wypadek por. Stęborowskiego i por. Włodarkiewicza), więc aż sześciu

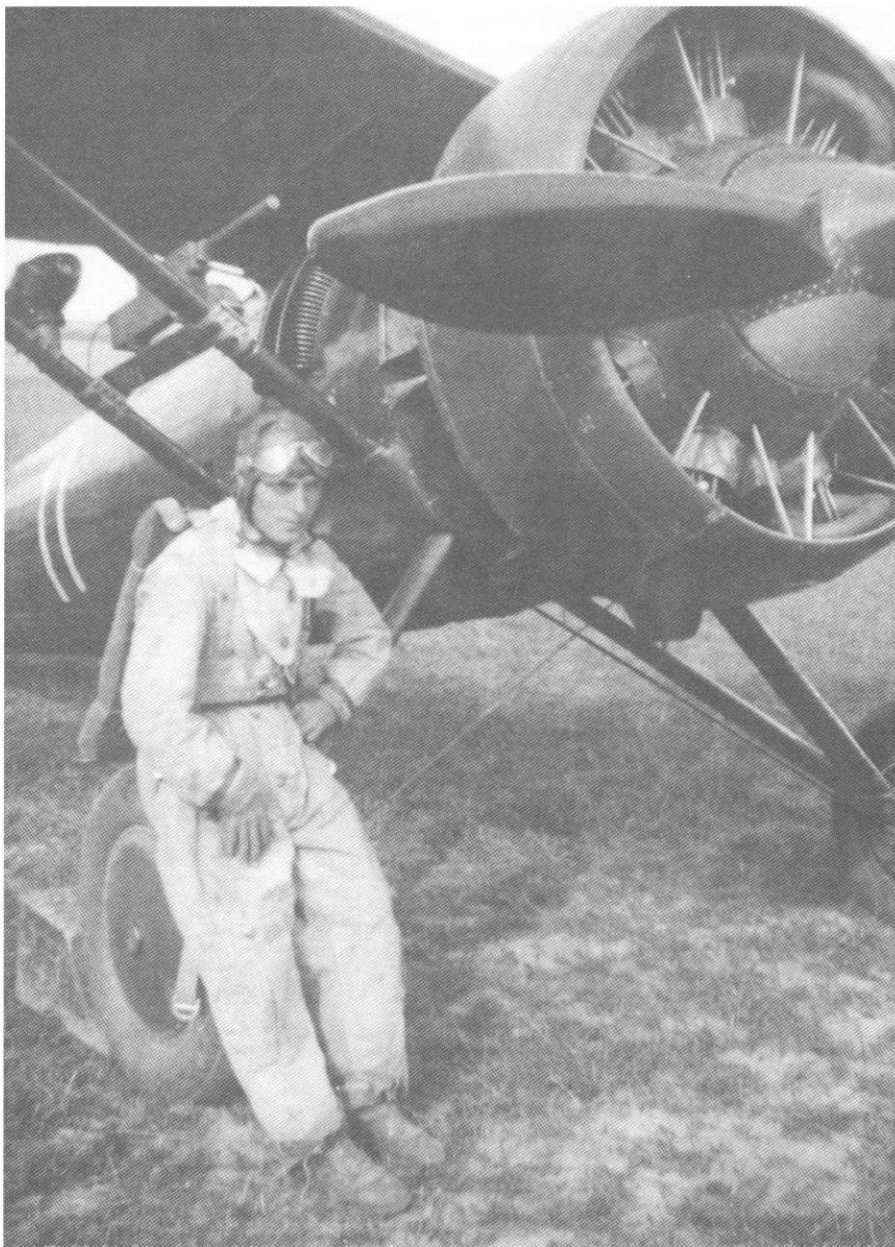


Powyżej i poniżej: Dwa ujęcia P.7a nr 11 (nr ew. 6.56) z LSSiB z szachownicami na końcach skrzydeł.

Above and below: Two shots of the P.7a no. 11 (serial 6.56) of the AGBS with national markings on wingtips.

(via T. J. Kopański)





Powyżej: P.7a nr 11 (nr ew. 6.56) z dwoma fotokaemami (Fairchild i F.28), Grudziądz. Jasna dolna połowa kołpaka śmigła.

Above: P.7a no. 11 (serial 6.56) with two camera guns (Fairchild and F.28), Grudziądz. Note the light-coloured lower half of the spinner.

(via T. J. Kopański)

Poniżej: P.7a z dwoma fotokaemami i jasną połową kołpaka śmigła.

Below: P.7a with two camera guns and the light-coloured half of the spinner.

(via A. Morgała)



pilotom udało się dokonać pomyślnego przymusowego lądowania, najczęściej w przygodnym terenie.

Jedną z przyczyn wypadków na samolotach P.7a była też zła widoczność do przodu z kabiny pilota w czasie kołowania. Z tego powodu dnia 3 czerwca 1935 roku na lotnisku w Toruniu zderzyły się dwie siódemki ze 142. Eskadry. W czasie lądowania klucza myśliwców w samolot prowadzony przez kpr. Kazimierza Waśkiewicza (P.7a nr 6.86) uderzył ptak, uszkadzając silnik i doprowadzając do jego samoczynnego zatrzymania. W chwilę po tym wypadku lądował drugi klucz pod dowództwem por. Włodzimierza Łazoryka (P.7a 6.85). Por. Łazoryk nie zauważył stojącego przed nim myśliwca kpr. Waśkiewicza (widoczność do przodu zasłaniał mu silnik) i w czasie dobiegu na dużej prędkości wpadł na niego, poważnie uszkadzając obie siódemki i odnosząc lekkie obrażenia. Kpr. Waśkiewicz nie został poszkodowany w wypadku, ponieważ zdążył wyskoczyć z kabiny swego samolotu tuż przed zderzeniem.

12 czerwca 1935 roku w czasie ćwiczeń letniej szkoły ognia zabił się kpr. ndt. pil. Jan Działak ze 121. Eskadry. Wypadek spowodował przez nieuwagę sam pilot, który miał przeprowadzić nad Pustynią Błędownską ostre strzelanie do holowanego przez inny samolot rękawa. Zbliżając się do poligonu, kpr. Działak postanowił załadować kaemy, aby były gotowe do strzału. Przystępując do ładowania prawego kaemu, ujął drążek sterowy lewą dłonią i pochylił się, by prawą ręką pociągnąć za dźwignię ładowniczą i wprowadzić nabój do lufy. Po pochyleniu się bezwiednie oddał drążek sterowy i samolot (P.7a 6.118), który leciał na małej wysokości, uderzył w ziemię.

Wkrótce po dyonie krakowskim szkołę ognia przeszły też eskadry myśliwskie 1. Pułku Lotniczego. Odbyły ją w czasie od 20 czerwca do 23 lipca na poligonie w Grudziądzu. Jak już zostało wcześniej wspomniane, wydarzyła się wtedy awaria samolotu nr 6.28 ze 111. Eskadry. Dnia 30 czerwca po zatarciu silnika por. Zdzisław Krasnodębski zdołał pomyślnie sprowadzić swój myśliwiec na ziemię, nie powodując jego uszkodzenia

Częstą przyczyną wypadków były też błędy w technice pilotażu. 19 czerwca w Grudziądzu uszkodził swój samolot P.7a 6.11 ppor. uczeń Stefan Szni-del. Podszedł on do lądowania na zbyt małej wysokości nad polem zasianym żytem. Przez pewien czas, będąc jeszcze w powietrzu, ciągnął kołami po życie, tracąc stopniowo prędkość. Następnie jego samolot przepadł, dotykając kołami ziemi w odległości 50 m przed granicą lotniska. Wysokie żyto skutecznie zahamowało maszynę i siódemka skapotowała.

Podobny błąd popełnił też kpr. ndt. Marian Domagała ze 132. Eskadry, lądując na Ławicy 3 lipca. Jego samolot nadmiernie wytracił prędkość i wskutek tego gwałtownie przepadł, uszkadzając podwozie.

Na początku sierpnia 1935 roku w Warszawie odbyła się, jak co roku, koncentracja eskadr i ćwiczenia lotnicze. Stały się one okazją do pierwszego publicznego pokazu nowych polskich myśliwców P.11a, które w tym właśnie czasie Państwowe Zakłady Lotnicze zaczęły przekazywać eskadrom 1. Pułku Lotniczego. Na sierpniowe ćwiczenia do stolicy przyleciało 108 samolotów różnego typu z 2., 3., 4. i 6. Pułku Lotniczego. Łącznie z samolotami 1. Pułku Lotniczego na Okęciu zgromadzono więc blisko 200 maszyn. Wzięły one udział w dużych ćwiczeniach obrony po-

wietrznej. W tym celu podzielono je na dwie grupy. Pierwszą stanowiły „bombowce”, do których zaliczono samoloty typu: Fokker F VII/3m, Breguet XIX, Potez XXV i Lublin R XIII. Maszyny te miały przeprowadzić „naloty” na najważniejsze cele w stolicy. Miasta broniły zaś eskadry myśliwskie z samolotami P.7a i P.11a.

Koncentracja jednostek myśliwskich odbywała się w dniach 1 i 2 sierpnia. Już w pierwszym jej dniu, po zderzeniu w czasie kołowania, z ćwiczeń zostały wyłączone trzy samoloty P.7a ze 112. Eskadry. Wypadek spowodował nieostrożny mechanik, który, przez nieuwagę, uruchomił silnik samolotu 6.53 i samolot ten ruszył naprzód, uderzając kolejno w siódemki o numerach 6.54 i 6.58.

Następnego dnia, to jest 2 sierpnia, do Warszawy przyleciał dywizjon myśliwski 3. Pułku Lotniczego. Po wylądowaniu jego siódemki zaczęły kołować na wyznaczone miejsca postojów. Jeden z samolotów, P.7a nr 6.130 ze 131. Eskadry, wskutek przerwy w pracy silnika zatrzymał się tuż po zakończeniu wybiegu. Dziesięć minut później do lądowania podeszła piątka myśliwców ze 142. Eskadry. Po pomyślnym przyziemieniu zaczęły one także kołować w stronę hangarów. Jeden z pilotów 142. Eskadry, kpr. Władysław Gnyś (jr), podążając za innymi samolotami swej eskadry, nie zauważył stojącego na lotnisku myśliwca z 3. Pułku i uderzył prawym płatem swego samolotu (P.7a 6.87) w lewy płatek samolotu 6.130. Na szczęście obie maszyny zostały tylko lekko uszkodzone.

W dniu 3 sierpnia odbył się zapowiadany wcześniej „nalot” na stolicę. Został on powstrzymany przez lotnictwo myśliwskie. Po odparciu samolotów „przeciwnika”, w czasie lądowania myśliwców z III/2 Dyonu, wydarzył się kolejny wypadek. Sierż. pil. Kazimierz Konopka ze 122. Eskadry, kołując na wyznaczone dla jego samolotu (P.7a 6.93) miejsce, zderzył się ze stojącym na ziemi myśliwcem nr 6.38 ze 131. Eskadry, uszkadzając obie maszyny w stopniu średnim.

Po jednodniowej przerwie w dniu 4 sierpnia myśliwcy kontynuowali ćwiczenia i w dniu 7 sierpnia wzięli udział w powietrznej defiladzie nad stolicą. Wkrótce po starcie do defildy zderzyły się w powietrzu dwa myśliwce P.7a ze 132. Eskadry. Samolot por. Tadeusza Siewierskiego (P.7a 6.34), który leciał tuż za maszyną dowódcy 132. Eskadry, kpt. Mieczysława Mümlera (P.7a 6.36), został w pewnym momencie podrzycony przez prąd powietrzny i zaczepił prawym skrzydłem o statecznik siódemki kpt. Mümlera. Maszyna Siewierskiego nie odniosła większych uszkodzeń i pilot zdecydował się kontynuować lot. Natomiast Mümler, ze względu na uszkodzenie statecznika, odłączył się od roju i pomyślnie wylądował na Okęciu.

Już po zakończeniu defildy został uszkodzony jeszcze jeden myśliwiec, tym razem ze 111. Eskadry. W czasie podchodzenia do lądowania roju siódemek i jedenastek z 1. Pułku Lotniczego prowadzący za bardzo obniżył lot i w rezultacie jeden z pilotów, kpr. Jan Adamiak, zaczepił lewym skrzydłem swej maszyny (P.7a 6.24) o drewnianą budkę stojącą na skraju lotniska. Chociaż udało mu się opanować siódemkę, to jednak uszkodził ją w stopniu średnim.

Więcej wypadków ani też kolizji w czasie letniej koncentracji eskadr w Warszawie w 1935 roku nie odnotowano, a następnego dnia — to jest 8 sierpnia

— wszystkie samoloty z 2., 3., 4. i 6. Pułku Lotniczego opuściły stolicę i odleciały do miejsc swego stacjonowania.

Na początku trzeciej dekady sierpnia w 1. Pułku Lotniczym w Warszawie wydarzył się ostatni już wypadek z udziałem samolotu P.7a z jednostki operacyjnej. W dniu 21 sierpnia pilot 114. Eskadry kołujący samolotem P.7a doprowadził do zderzenia ze stojącym na lotnisku myśliwcem P.7a nr 6.28 ze 111. Eskadry i lekko go uszkodził. W tym czasie dobiegał już końca proces przeobrażania eskadr myśliwskich 1. Pułku w samoloty P.11a. We wrześniu 1935 roku z eskadr III/1 Dyonu wycofano ostatnie siódemki, a z IV/1 Dyonu Pewuesy. Samoloty te przekazano do Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu oraz do innych pułków lotniczych. Kilka

siódemek pozostawiono w Eskadrze Treningowej do celów szkoleniowych.

W pierwszych dniach września 1935 roku eskadry myśliwskie ze wszystkich pułków wzięły udział w ćwiczeniach ogólnowojskowych w różnych rejonach Polski. Myśliwcy z Krakowa i Warszawy odlecieli w tym celu na Lubelszczyznę, a eskadry z Torunia i Poznania zajęły lotniska pod Włocławkiem i Łodzią. W czasie ćwiczeń awariom uległy trzy samoloty P.7a krakowskiej 121. Eskadry. Jednostka ta od 5 września znajdowała się na lotnisku polowym w Rokszycach pod Przemyślem. Już następnego dnia po zainstalowaniu się na nim, wskutek awarii silnika (rozregulowanie zaworów), musiał lądować w polu kpr. Leopold Flanek na samolocie P.7a 6.114. Przyמושowe lądowanie zakończyło się pomyślnie i sa-

Por. pil. Marian Łukaszewicz ze 151. Eskadry. Za nim P.7a z fotokaemem Fairchild.

Lt. Marian Łukaszewicz from the 151st Squadron in front of a P.7a with a Fairchild camera gun.

(via Z. Charytoniuk)





Samoloty P.7a nr 12, 26, 1, 2 i 7 w Grudziądzu w 1938 roku.

P.7a's nos. 12, 26, 1, 2 and 7 at Grudziądz in 1938.

(via T. J. Kopański)

molot nie został uszkodzony. Niedługo po wypadku Flanka na lądowisku w Rokszycach skraksował por. Jan Czerny, który podszedł do lądowania na zbyt dużej wysokości i ze zbyt dużą prędkością. Przyczyniło się to do zbyt długiego wybiegu, w czasie którego samolot (P.7a 6.129) przeleciał pole wzlotów i wpadł w przydrożny rów, ulegając dużemu uszkodzeniu.

Dwa dni później, to jest 8 września, lekko uszkodził swą maszynę jeszcze jeden pilot 121. Eskadry — kpr. Czesław Dziekoński. Popełnił on ten sam błąd co por. Czerny — podszedł do lądowania na zbyt dużej wysokości. W rezultacie jego siódemka (P.7a 6.135) dotknęła kołami ziemi zaledwie 50 m przed końcem lotniska. Pilot, widząc, że się na nim nie zmieści, dodał gazu i poderwał maszynę w górę.

Odrywając się od ziemi, samolot uderzył jednak tylną, dolną częścią kadłuba o mały przydrożny nasyp i pochylił się silnikiem w dół. Kpr. Dziekoński w obawie przed kapotażem zamknął gaz, wyłączył silnik i lądował wprost przed siebie — na zaoranym polu poza lotniskiem. W rezultacie w końcowej fazie dobiegu samolot przechylił się do przodu i oparł silnikiem o ziemię.

Kilka wypadków wydarzyło się też w czasie manewrów na Kujawach. Na krótko przed opuszczeniem toruńskiego lotniska przez eskadry III/4 Dyonu, 2 września uszkodził swój samolot P.7a 6.125 kpr. Antoni Beda ze 141. Eskadry. Kpr. Beda popełnił typowy błąd pilotażowy — źle ocenił odległość od lotniska i podszedł do lądowania na zbyt małej

wysokości. Zawadził więc kołem płatowca o budkę ze światłami na granicy lotniska i spowodował średnie uszkodzenie swego samolotu.

W dniu 5 września rozpoczęły się wspomniane już ćwiczenia na Kujawach. Wzięły w nich udział eskadry III/3 Dyonu, które skoncentrowano na lotnisku Lublinek pod Łodzią, oraz eskadry toruńskie przerzucone na lotnisko polowe w Świętosławiu pod Włocławkiem. 9 września o godzinie 5.30 rano z lotniska Lublinek wystartowały dwa klucze siódemek ze 132. Eskadry. Ich piloci otrzymali zadanie patrolowania zaczepnego w okolicy Łęczycy. Cztery minuty później ze Świętosławia wyleciały cztery myśliwce „nieprzyjaciela” — 141. Eskadry. Miały one osłaniać koncentrację własnych wojsk odbywającą się w rejonie Łęczycy–Witonia. Zgodnie z przewidywaniami organizatorów ćwiczeń obie grupy samolotów spotkały się w pobliżu Łęczycy. Dysponujący przewagą liczebną piloci 132. Eskadry natychmiast

Grudziądzkie P.7a nr 10 (...-U) i 7.

Grudziądz P.7a's nos. 10 (...-U) and 7.

(via J. Koniarek)



P.7a nr 9 (nr ew. 6.60) rozpoczyna start. Grudziądz, jesień 1938 roku.

P.7a no. 9 (serial 6.60) commences the take-off run. Grudziądz, autumn 1938.

(via L. Musiałkowski)



zaatakowali siódemki toruńskie. Doszło do zaciętej walki powietrznej. Por. Józef Brzeziński ze 141. Eskadry, po dostrzeżeniu nadlatujących maszyn „przeciwnika”, wykonał unik i „ostrzelał” od tyłu jeden z samolotów 132. Eskadry. Znajdującej się w opałach siódemce ruszył wtedy na pomoc por. Tadeusz Siewierski (132. Esk.), który czołowo zaatakował maszynę Brzezińskiego. Wskutek niewielkiej odległości i dużej prędkości zbliżania piloci nie zdążyli wykonać uników i samolot Brzezińskiego uderzył prawym skrzydłem w osłonę silnika maszyny Siewierskiego.

Po tym zderzeniu siódemka por. Brzezińskiego (P.7a 6.137) zwała się na prawo, ale pilot zwiększył obroty silnika i opanował samolot. Następnie odpiął pasy i dopiero wtedy przyjrzał się bliżej uszkodzonemu płatowi. Z jego końca zwisały kawałki blachy; pogięta była też lotka. Po nabraniu wysokości 1500 m Brzeziński zaczął próbować uszkodzoną maszynę, by sprawdzić, czy uda mu się zejść do lądowania na zredukowanych obrotach. Próba ta wypadła pomyślnie i dlatego też pilot zdecydował się na przyziemienie na swym lotnisku. O godzinie 7.18 wylądował w Świętosławiu bez dalszych uszkodzeń samolotu.

Przeciwnik Brzezińskiego, por. Siewierski, po zderzeniu stwierdził, że jego samolot zachowuje się poprawnie i postanowił kontynuować lot. Stoczył jeszcze jedną walkę powietrzną, stwierdzając przy tym, że silnik jego myśliwca słabiej ciągnie. Po wykonaniu zadania zawrócił wraz z innymi siódmkami 132. Eskadry na lotnisko w Łodzi. Nad samym miastem skończyło mu się jednak paliwo i silnik siódemki stanął w powietrzu. Siewierski, nie namyślając się, podduśił swą maszynę i znurkował w stronę Placu Gen. Hallera, gdzie też o godzinie 6.55 udało mu się szczęśliwie wylądować.

Po telefonicznej informacji o przymusowym lądowaniu dowódca eskadry, kpt. Mieczysław Mümler, wysłał por. Siewierskiemu pomoc techniczną z pali-

wem. Siewierski dokładnie obejrzał uszkodzoną siódmkę. Samolot miał uszkodzony piąty cylinder, jego popychacze i mostek zaworowy oraz pierścieni Towneda. Na śmigle pilot zauważył trzy podłużne pęknięcia. Po próbie silnika zdecydował się jednak na start i o godzinie 8.40 wyleciał z centrum Łodzi. Po pięciominutowym locie posadził swą maszynę (P.7a 6.34) na lotnisku w Lublinku.

Następnego dnia, 10 września 1935 roku, na lotnisku pod Łodzią wydarzył się jeszcze jeden niegroźny wypadek. Po przeprowadzonym locie do lądowania podszedł pilot 132. Eskadry, ppor. Józef Szmańko, na P.7a 6.21. W końcowej fazie dobiegu doszło do rozmontowania podwozia w jego myśliwcu. Ścięty został sworzень, na którym osadzone było koło, które natychmiast odpadło. Goleń podwozia wyha-

mowała wolno toczący się samolot, tak że nie odniósł on żadnych dalszych uszkodzeń. Dwa dni później letnie ćwiczenia dobiegły końca i biorące w nich udział eskadry myśliwskie powróciły do swych macierzystych pułków.

Z wydarzeń lotniczych we wrześniu 1935 roku trzeba jeszcze odnotować śmiertelny wypadek kpr. Lucjana Czerniaka w szkole w Grudziądzu. Zdarzył się on 27 września w czasie lotów szkolnych. Tego dnia po południu kpr. Czerniak, który został odkomenderowany z 1. Pułku Lotniczego na kurs myśliwski i należał do grupy uczniów por. Tadeusza Rolskiego, wykonał lot na akrobację na samolocie P.7a 6.57. Po zakończeniu zadania podchodził bez gazu do lądowania. Jednocześnie wzdłuż lotniska, na lewo od siódemki Czerniaka, zbliżył się do lądowiska myśliwiec

P.7a nr 12 w Grudziądzu, jesień 1938 roku.

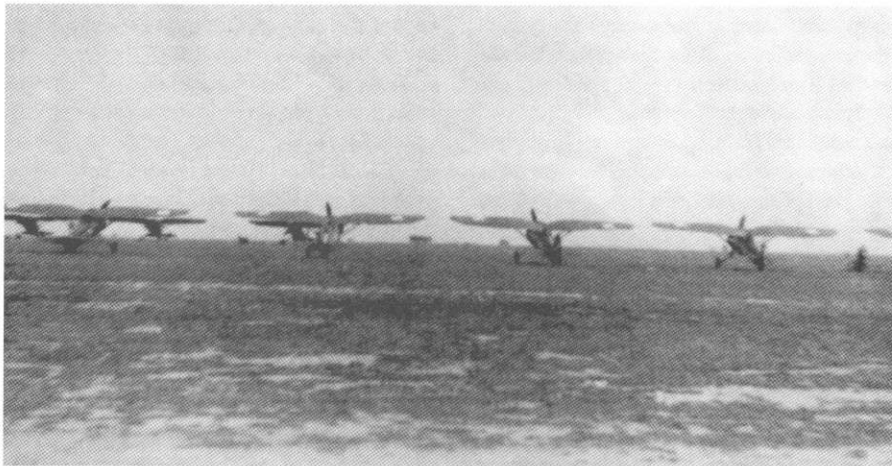
P.7a no. 12 at Grudziądz, autumn 1938.

(via L. Musiałkowski)





W Grudziądzu na starcie, jesień 1938 roku.
Grudziądz airfield, autumn 1938.



Po lewej: P.7a w Grudziądzu. Szachownice na wierzchu płatów rozmieszczone symetrycznie względem kadłuba, lecz lewa przesunięta do przodu, a prawa do tyłu (do lotki).
Left: P.7a's at Grudziądz. The national markings on top of the wing spaced evenly from the fuselage, but the port one is positioned forward with respect to the starboard one.



Wsiadanie do kabiny P.7a. Na spadochronie napis „Spadochron plecowy”. Grudziądz, jesień 1938.

Entering the cockpit of a P.7a. The inscription on the parachute cover reads „Back parachute”. Grudziądz, autumn 1938.

Start P.7a. Grudziądz, jesień 1938 roku. Za zastrzałami widoczna kropłowa wypukłość wyrzutnika łusek, dysza Venturi i druga wypukłość.

P.7a about to take off. Grudziądz, autumn 1938. Note the blister fairing over the case chute, the Venturi tube, and another blister fairing.

(via T. J. Kopański)

prorowadzony przez kpr. ndt. ucznia Adama Tiachnyboka, który należał do innej grupy uczniów. Tory obu samolotów przecinały się pod ostrym kątem i świadkowie na lotnisku mieli wrażenie, że obie maszyny się zderzą. W ostatniej chwili kpr. Czerniak pochylił swój samolot w prawo, jakby dla sprawdzenia, czy może spokojnie lądować, a potem w lewo, w tym samym celu. Prawdopodobnie wtedy spostrzegł zagrożenie niebezpieczeństwo zderzenia i skręcił w prawo tak gwałtownie, że samolot znalazł się na plecach. Pilot zdołał wprawdzie doprowadzić maszynę do normalnego położenia, ale siódemka straciła już szybkość i wpadła w korkociąg. Samolot był zbyt nisko i kpr. Czerniak nie miał szansy na jego wyprowadzenie. Zginął, uderzając wraz ze swą maszyną w ziemię.

Po prawej: Kurs myśliwski w Grudziądzu, 9 listopada 1938 roku. Numery tablic oznaczają numery startujących P.7a.

Right: Fighter training course at Grudziądz, 9 November 1938. The number plates denote numbers of P.7a taking off.

(via T. J. Kopański)

Poniżej: P.7a nr 30 (nr ew. 6.98), Grudziądz, jesień 1938 roku.

Below: P.7a no. 30 (serial 6.98), Grudziądz, autumn 1938.

(via T. J. Kopański)



Tragiczny wypadek z udziałem samolotu P.7a wydarzył się także na lotnisku w Warszawie. W dniu 9 października 1935 roku sierż. pil. Antoni Żurawski przydzielony do Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa wykonał trzy loty treningowe na samolocie P.7a nr 6.49. Były to jego pierwsze loty na tym typie samolotu. Przed ostatnim lądowaniem pilot wykonał obszerne okrążenie i stwierdził, że pole startowe na Okęciu jest wolne. Zdecydował się wtedy na przyziemienie. W czasie dobiegu, gdy jego myśliwiec miał jeszcze dużą prędkość, nastąpiła kolizja ze stojącym w strefie lądowania samolotem Lublin R XIII nr 56.6

Szereg P.7a na starcie w Grudziądzu, lata 1937/38. Drugi samolot ma nr wyw. 89-U. Siedzą J. Zumbach (z lewej) i S. Skalski (pośrodku).

P.7a line-up at Grudziądz, 1937/38. The second aeroplane is coded 89-U. Seated are J. Zumbach (far left) and S. Skalski (middle).

(via T. J. Kopański)



z Eskadry Treningowej I. Pułku Lotniczego. Wskutek zderzenia zginął siedzący w kabynie obserwatora instruktor, sierż. pil. Jan Kozłowski, natomiast pilot Lublina, sierż. Hugon Wolff, został poważnie ranny. Prowadzący siódmkę sierż. Żurawski szczęśliwie nie odniósł większych obrażeń. Specjalna komisja Dowództwa Lotnictwa uznała później, że winę za spowodowanie wypadku ponosi załoga Lublina. Po wylądowaniu przez blisko dwie minuty pozostawała ona w strefie lądowania, zamiast odkołować dalej. Pilot siódmki nie widział przyziemienia samolotu R XIII, gdyż nastąpiło ono wkrótce po tym, gdy zata-

czając krąg, minął miejsce, w którym Lublin później się zatrzymał.

W październiku 1935 roku w Grudziądzu odbyły się, zorganizowane przez Departament Lotnictwa, pierwsze Centralne Zawody Lotnictwa Myśliwskiego. Celem tych zawodów było sprawdzenie poziomu wyszkolenia pilotów myśliwskich. Każdy dyon myśliwski wystawiał na zawody ekipę składającą się z trzech pilotów. Brali oni udział w kilku konkurencjach, takich jak: strzelanie do rękawa, walka powietrzna i sprawdzian umiejętności pilotażowych. Sprawy te zostały przedstawione szczegółowo w I części monografii myśliwca P.11. Zawody myśliwskie w 1935 roku, które jako jedyne odbywały się na samolotach P.7a (późniejsze już na jedenastkach), wygrała ekipa krakowskiego III/2 Dyonu: por. pil. Antoni Wczelik, plut. pil. Karol Pniak i plut. pil. Stanisław Macek. Oni też zdobyli puchar przechodni, który, jak się później okazało, pozostał już w Krakowie na stałe, a to dzięki dwóm kolejnym zwycięstwom pilotów III/2 Dyonu w zawodach w 1936 i 1937 roku.

Pierwsze zawody w Grudziądzu w 1935 roku upamiętniły się, niestety, katastrofą, w której zginął, kilkakrotnie tu wspomniany, ppor. Józef Szymański ze 132. Eskadry. 18 października w Grudziądzu odbywała się jedna z najważniejszych konkurencji zawodów, a mianowicie walki powietrzne. Ppor. Szymański wystartował około godziny 13.35 na swej siódmce 6.21 noszącej numer boczny „4”. Była to ta sama maszyna, na której 25 września 1934 roku zderzył się z ciężarkiem spadochronika i po krótkiej utracie przytomności ocknął się, cudem unikając śmierci, i na której lądując w czasie letnich manewrów pod Łodzią 10 września 1935 roku, zgubił koło. Po osiągnięciu odpowiedniej wysokości, na znak dany przez pilota rozjemcę, ppor. Szymański zwarł się ze swym przeciwnikiem. Początkowo walka toczyła się na dużym pułapie, ale w miarę jak wzrastała zaciętość obu walczących zeszli oni poniżej nakazanej wysokości, tj. 500 m. Walkę prowadzili wywrotami i zawrotami, zniżając się chwilami nawet do 100 m. W pewnej chwili ppor. Szymański, który po znurkowaniu i świecy chciał wykonać skręt, na wysokości 100–200 m wpadł w korkociąg. Jego samolot wykonał dwie zvitki i runął do rowu odpływowego z wodą, 250 m na północny zachód od granicy lotniska. Pilot zginął na miejscu.

Po katastrofie, w której stracił życie ppor. Szymański, przez blisko dwa miesiące nie doszło do żadnej awarii ani też wypadku na samolotach P.7a. Dopiero 13 grudnia 1935 roku w Lotniczej Szkole Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu odnotowano przypadek zatarcia silnika w samolocie 6.147. Maszynę pilotował jednak znany akrobata por. Bronisław Kosiński, który nie miał większego problemu ze sprowadzeniem samolotu na ziemię.

Na przełomie 1935 i 1936 roku do 2., 3. i 4. Pułku Lotniczego zaczęły napływać nowe myśliwce typu P.11c. Jako pierwsze otrzymały je wszystkie „drugie” eskadry, tj. 122. w 2. Pułku, 132. w 3. Pułku i 142. w 4. Pułku. Jednostki te na początku 1936 roku najprawdopodobniej nie posiadały już na swym wyposażeniu żadnych samolotów P.7a. Siódmki zostały natomiast przekazane eskadrom „trzecim”, czyli 123. w 2. Pułku, 133. w 3. Pułku i 143. w 4. Pułku. W 4. Pułku Lotniczym rozkaz o przekazaniu samo-



tów P.7a ze 142. do 143. Eskadry został wydany w dniu 20 listopada 1935 roku i zrealizowany w grudniu. W innych pułkach odbyło się to najprawdopodobniej w tym samym czasie. Zwolnione z „trzecich” eskadr samoloty typu PWS A (Avia BH 33) oraz PWS 10 trafiły wtedy do szkolnictwa — głównie do Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu.

Przez większą część 1936 roku myśliwce typu P.7a pozostały nadal na wyposażeniu sześciu eskadr myśliwskich — 121., 123., 131., 133., 141. i 143. Łagodna zima 1935/1936 roku sprawiła, że samoloty te już od pierwszych dni stycznia były intensywnie użytkowane. 9 stycznia 1936 roku wydarzył się pierwszy wypadek, w którym, tylko dzięki szczęśliwemu zbiegowi okoliczności, nie zginął pilot 141. Eskadry, kpr. ndt. Otton Pudrycki.

Rankiem tego dnia do lotu ćwiczebnego wystartował klucz siódemek prowadzony przez por. pil. Franciszka Skibę. Jego bocznymi byli kpr. Antoni Beda i kpr. Otton Pudrycki, który leciał na P.7a 6.142. Po krótkim locie na niskim pułapie cała trójka przebiła się przez chmury i po nabraniu wysokości 2000 m lotnicy przeszli do ćwiczenia akrobacji. Następnie — zgodnie z planem — odbyła się walka powietrzna pomiędzy kpr. Pudryckim i kpr. Bedą. Już po jej zakończeniu siódemka Pudryckiego wpadła w wiry samolotu kpr. Bedy i zwała się w dół. Nurkując prawie pionowo, z wielką prędkością, Pudrycki wypadł z chmur na wysokości zaledwie 150 m i natychmiast ściągnął drążek sterowy, by wyprowadzić maszynę i nie zderzyć się z ziemią. Samolot był już jednak za nisko i po zawadzeniu kołami o przeszkodę terenową został kompletnie rozbity (zgodnie z oceną komisji badającej wypadek odniósł uszkodzenie całkowite). Natomiast pilot, w trudny do wy-

P.7a z Grudziądza po lądowaniu przymusowym w lesie, około 1938 roku.

P.7a from Grudziądz after a forced landing in trees, about 1938.

(via A. Glass)

tłumaczenia sposób, wyszedł z kraksy obronną ręką. Nie tylko, że nie zginął, ale odniósł jedynie lekkie obrażenia!

W dniu 20 stycznia 1936 roku swą pierwszą siódemkę straciła, niedawno przezbrojona w ten typ samolotu, 123. Eskadra. W czasie lotu ćwiczebnego klucza myśliwców okazało się, że mechanicy nie uzupełnili paliwa w dwóch siódmekach, które latały

już wcześniej tego samego dnia. W rezultacie dwaj piloci — kpr. Wilhelm Kosarz (P.7a 6.89) i ppor. Władysław Nowak (P.7a 6.107) wylądowali przymusowo w okolicy Kocmyrzowa (na wschód od Krakowa). Przyziemienie samolotu kpr. Kosarza odbyło się pomyślnie, natomiast ppor. Nowak, który lądował na nierównym terenie z kopcami buraków, zawadził kołem swej siódemki o jeden z nich. Po zderzeniu

Ten sam P.7a.

The same P.7a.

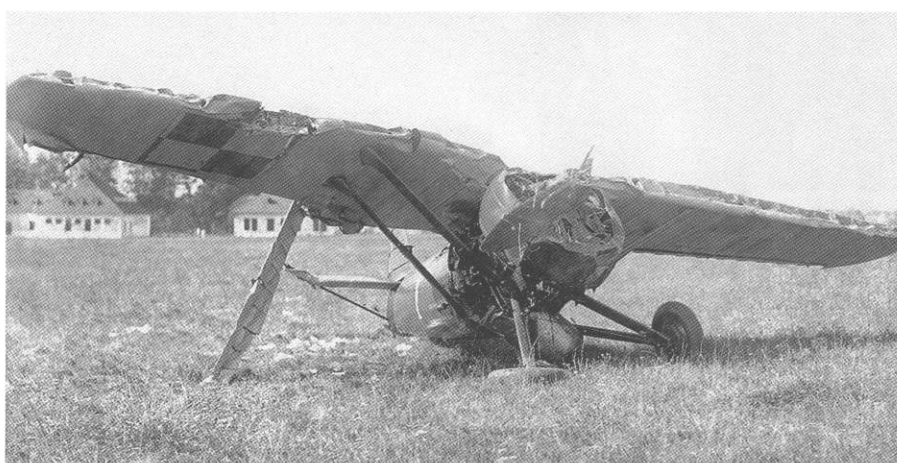
(via Z. Charytoniuk)





Powyżej: P.7a nr 3 na starcie.

Above: P.7a no. 3 about to take-off.



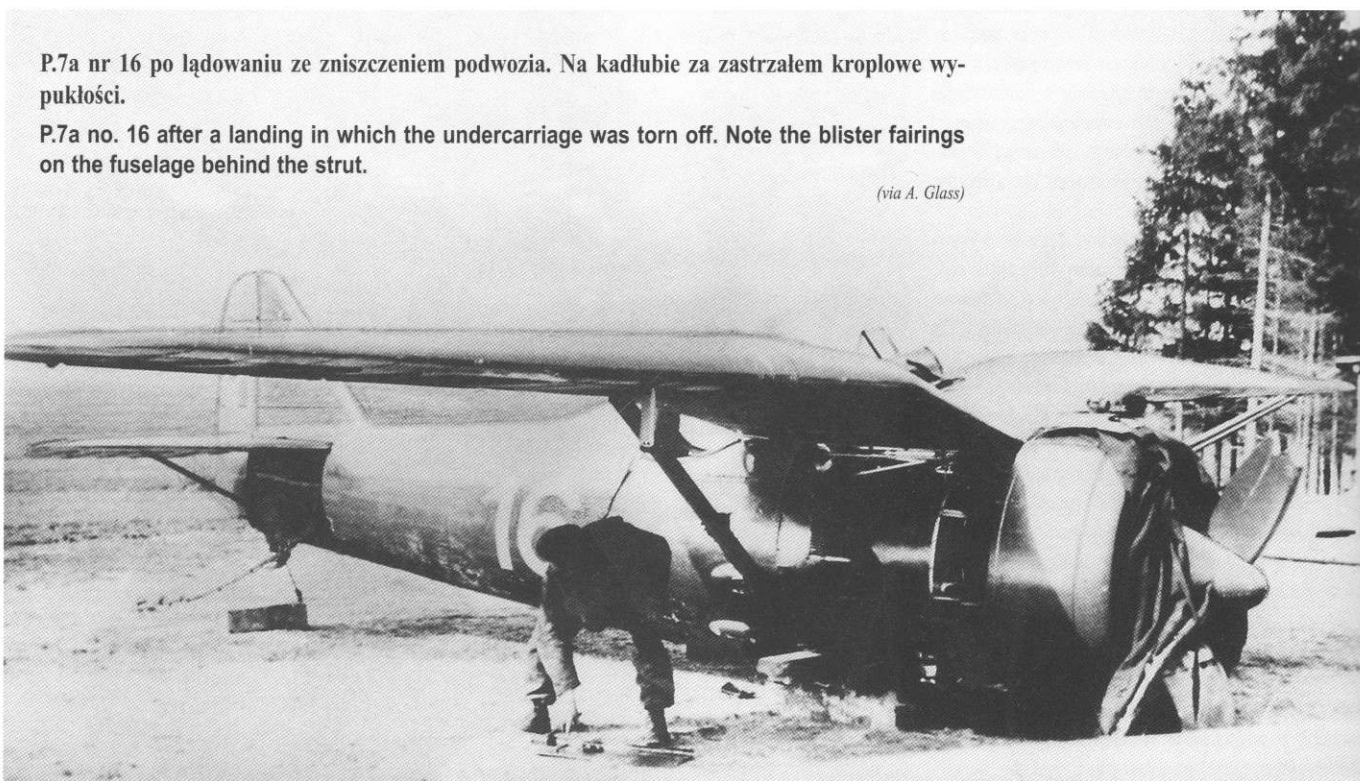
Po lewej: Rozbity P.7a nr 1 bez oznaczeń podskrzydłowych. Krawędź natarcia płata zniszczona uderzeniem o ziemię.

Left: Wreck of a P.7a no. 1 with no underwing code. The wing leading edge has been crushed in impact.

P.7a nr 16 po lądowaniu ze zniszczeniem podwozia. Na kadłubie za zastrzałem kropłowe wypukłości.

P.7a no. 16 after a landing in which the undercarriage was torn off. Note the blister fairings on the fuselage behind the strut.

(via A. Glass)



Pil. Paweł Longin-Łuczyński przy P.7a w Grudziądu. Pokrowce kół płótna ze ska-sowanych samolotów; na prawym pokrowcu fragment szachownicy.

Pilot Paweł Longin-Łuczyński by a P.7a at Grudziądz. Wheel covers from old aircraft fabric; note the fragment of a national marking on the starboard cover.

(via T. J. Kopański)

z kopcem urwało się podwozie i samolot skapotował, ulegając dużemu uszkodzeniu.

W 1936 roku nadal zdarzały się przypadki zatarcia silników Jupiter F VII. Pierwszy z nich miał miejsce 27 stycznia w szkole w Grudziądu, ale por. instruktor Stefan Witorzeń poradził sobie z awarią i wylądował przymusowo, nie uszkadzając maszyny (P.7a 6.146).

Mniej szczęścia miał inny pilot, ppor. Edward Procyk ze 123. Esk., który startując w roju wraz z pięcioma innymi siódmkami 3 marca 1936 roku, po zbyt gwałtownym otwarciu przepustnicy zadławił silnik i w czasie przymusowego lądowania tuż za lotniskiem „położył” swoją maszynę na plecy. Samolot został lekko uszkodzony, a pilot wyszedł z kraksy cało.

Kolejne dwa wypadki, które się wydarzyły w Krakowie 30 marca i 27 kwietnia, zakończyły się także pomyślnie. W pierwszym z nich kpr. Marian Loedl prowadzący samolot z Eskadry Treningowej 2. Pułku Lotniczego (P.7a 6.99) w czasie podchodzenia do lądowania zauważył lądujący klucz myśliwców ze 123. Eskadry. Obawiając się ewentualnej kolizji, pilot obserwował pilnie lądujące siódmki, nie patrząc wcale na ziemię. W rezultacie zaczął podwoziem i prawym skrzydłem o koronę wysokiego drzewa rosnącego w pobliżu koszar 2. Pułku Lotniczego. Po zderzeniu udało mu się opanować samolot i pomyślnie wylądować. Maszyna została jednak uszkodzona w stopniu średnim.

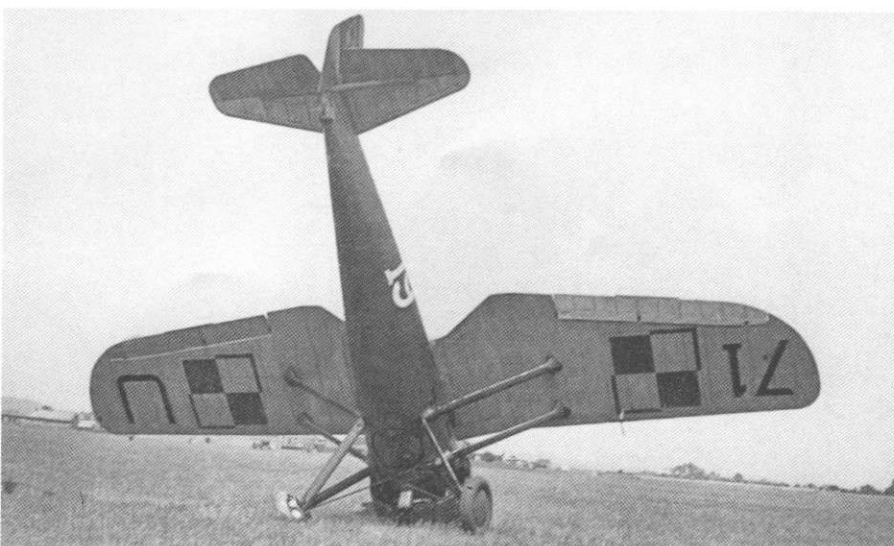
Awaria z 27 kwietnia była natomiast kolejnym przypadkiem zatarcia się w locie silnika siódmki. Tym razem nastąpiło to w samolocie 6.110 ze 123. Eskadry. Kpr. pil. Adam Tiachnybok sprowadził jednak samolot na ziemię, nie uszkadzając go.

Seria wypadków dotknęła w marcu 1936 roku także pułk poznański. Pierwsze dwa wydarzyły się w czasie ćwiczeń strzeleckich. 21 marca ppor. Wiktor Szmulewski ze 131. Eskadry zderzył się z linką rękawa i wskutek uszkodzenia instalacji paliwowej w jego siódmce (P.7a 6.121) przymusowo lądował. W drugim wypadku, który najprawdopodobniej miał miejsce także 21 marca, uszkodzony został samolot 6.124. Bliższe okoliczności tego wydarzenia nie są jednak autorowi znane.

W ostatnim dniu miesiąca, tj. 31 marca, 131. Eskadra utraciła jeszcze jedną siódmkę. Tego dnia na Ławicy odbywały się loty ćwiczebne w kluczach i pozorowane walki powietrzne. Po wykonaniu zadania jeden z kluczy, który stanowili: ppor. Bernard Groszewski, kpr. ndt. Stanisław Knapik i kpr. Wojciech Kłodziński, skierował się na lotnisko. Wkrótce

Postawiony na nosie P.7a nr 19 (nr wyw. 71-U).
The P.7a no. 19 (coded 71-U) on its nose.

(via T. Makowski)





Powyżej: P.7a (nr ew. 6.19) w Grudziądzu w 1938 roku. Na tym samolocie 23 września 1938 roku zginął szer. pil. Jan Jarmakiewicz.

Above: P.7a (serial 6.19) at Grudziądz in 1938. Pilot AC1 Jan Jarmakiewicz was killed in this aeroplane on 23 September 1938.

(via T. J. Kopański)

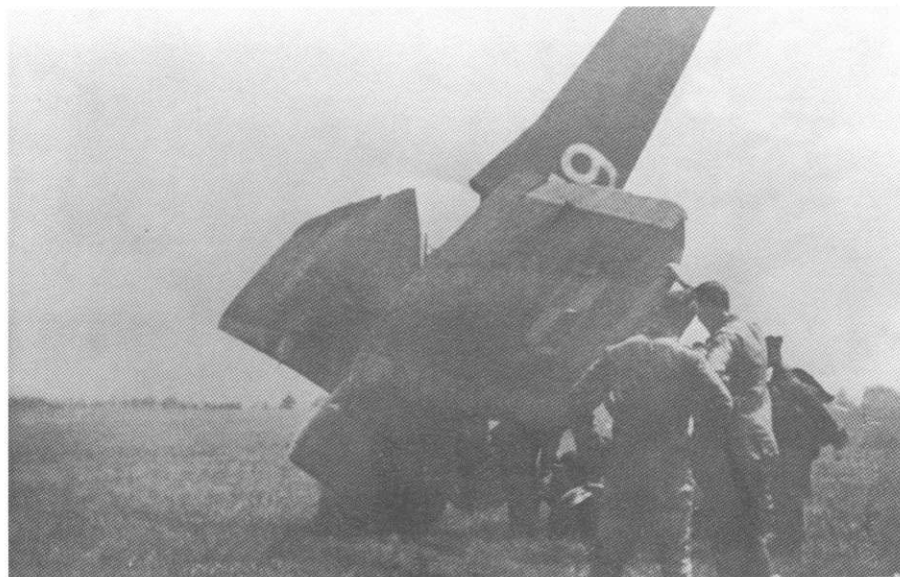
potem od grupy odłączył się kpr. Knapik, który stwierdził, że wskaźnik paliwa w jego samolocie wskazuje „0”. Knapik skreślił w prawo i zaczął poszukiwać terenu do lądowania. Nad miejscowością Zegrze silnik w jego samolocie przerwał pracę. Opadający szybko samolot (P.7a 6.130) zawadził wówczas o drzewa rosnące wzdłuż szosy Zegrze–Staroleka, tak że skrzydła i stery płatowca zostały oderwane, a kadłub wraz z silnikiem przeleciał na drugą stronę szosy. W wyniku uderzenia o ziemię samolot został całkowicie zniszczony, a pilot odniósł ciężkie obrażenia.

Awarie nie ominęły też 4. Pułku Lotniczego. Co prawda, w marcu toruńscy myśliwcy nie uszkodzili żadnej maszyny, ale za to w kwietniu już trzy. 6 kwietnia 1936 roku ppor. Kazimierz Bursztyn ze 141. Eskadry, przy kołowaniu po odbytym locie, zaczęli prawym płatem swej siódemki (P.7a 6.125) o inną maszynę i oba samoloty lekko uszkodził. Dziesięć dni później w samolocie P.7a 6.63 ze 143. Eskadry zatarł się w locie silnik. Kpr. ndt. pil. Jan Pawlikowski wylądował w polu. Swoją samolot rozbił natomiast 28 kwietnia por. Romuald Suliński ze 141. Es-

kadry. Podchodził on do lądowania ślizgiem, gdy w odległości 100 m od granicy toruńskiego lotniska siódemka ześlizgnęła się na lewe skrzydło i uderzyła podwoziem o ziemię. Złamała się wtedy lewa goleń i samolot, szorując brzuchem po trawie, przemieścił się jeszcze kilkanaście metrów, łamiąc śmigło i uszkodzając skrzydło.

W maju 1936 roku zanotowano dwa wypadki z udziałem samolotów P.7a. W pułku poznańskim 19 maja zatarł się silnik w samolocie 6.36 dowódcy 133. Eskadry, kpt. Feliksa Gazdy. Pilot zdołał wylądować. W Krakowie w czasie startu por. Antoniego Wczelika na P.7a 6.110 w dniu 25 maja silnik siódemki przerwał pracę i por. Wczelik doprowadził do przyziemienia na skraju lotniska, nie uszkodzając maszyny. Podobna przygoda spotkała Wczelika 12 czerwca, gdy startował jako rozjemca w walce, którą miały ze sobą stoczyć klucze myśliwców P.7a i klucze Breguetów XIX z 22. Eskadry Liniowej. Tym razem przyczyną przymusowego lądowania na P.7a 6.100 było wykręcenie się świecy czwartego cylindra.

Przymusowe lądowanie, aczkolwiek w innych okolicznościach, musiał też wykonać dowódca 121. Eskadry Myśliwskiej, kpt. Kazimierz Niedźwiecki. 2 czerwca 1936 roku, w czasie przelotu na trasie Lida–Warszawa, silny deszcz i niski pułap chmur w okolicy Białegostoku zmusiły go do zawrócenia do Lidy. Nie zdołał tam jednak dolecieć i z powodu ma-



Inne ujęcie samolotu przedstawionego na poprzedniej stronie. Między osłoną silnika a krawędzią płata dodatkowa owiewka.

Another shot of the P.7a no. 19 shown on the preceding page. An additional fairing is visible between the engine cowling and the wing.

Pięć P.7a startuje „ławą”. Grudziądz, jesień 1938 roku.

Five P.7a's taking off line abreast. Grudziądz, autumn 1938.

(via T. J. Kopański)

lej ilości paliwa wylądował na swym P.7a nr 6.40 w miejscowości Górna Dąbrowa koło Różanki. Po dowiezieniu paliwa powrócił, już bez problemów, przez Warszawę do Krakowa.

Dokładnie w miesiąc po przymusowym lądowaniu kpt. Niedźwieckiego wydarzył się jedyny w 1936 roku wypadek, w którym zginął pilot siódemki. 2 lipca dowódca III/4 Dyonu, mjr Leopold Pamała, wydał por. pil. Włodzimierzowi Łazorykowi rozkaz poprowadzenia sześciu samolotów P.7a ze 141. oraz 143. Eskadry do Grudziądza, gdzie miały wziąć udział w ćwiczeniu „obrona mostu przed lotnictwem nieprzyjaciela”. Po wykonaniu zadania myśliwce miały powrócić do Torunia „ławą” i nad samym miastem utworzyć „schody w lewo w dół”. W schodach piloci mieli zachować następujące odstępy: odległość za ogonem poprzednika około dwóch metrów, w lewo około dwóch metrów, w dół i w górę — przestrzeń wolna na przelecie samolotu.

Po zakończeniu ćwiczeń nad Grudziądzem myśliwce zawróciły w stronę Torunia. W „ławie”, począwszy od prawego, znajdowali się następujący piloci: por. pil. Władysław Łazoryk, por. pil. Władysław Szulkowski, kpr. ndt. Zygmunt Nachman, kpr. ndt. Henryk Pietrzak, ppor. Franciszek Skiba i ppor. Jerzy Słoński. W czasie tworzenia „schodów” por. Łazoryk nie zmienił pozycji i kierunku lotu, po czym por. Szulkowski utworzył pierwszy stopień. Kpr. ndt. Nachman, schodząc z lewej strony, zbliżył się następnie do samolotu por. Szulkowskiego na tak nieznaczną odległość, że Szulkowski musiał gwałtownie skrócić w prawo, by uniknąć zderzenia. Widząc to, Nachman przypikował i obniżył lot o blisko 300 m. Po jego odlocie por. Szulkowski powrócił na swoje poprzednie miejsce, a trzecie, z powodu wyjścia z szyku kpr. Nachmana, zajął kpr. ndt. Pietrzak. Wkrótce potem kpr. Nachman, wbrew wcześniejszym ustaleniom, mówiącym, że pilot, który opuści szyk ma zająć ostatnie miejsce w „schodach”, zaczął się zbliżać od dołu do samolotu kpr. Pietrzaka. W czasie przelotu tuż pod jego siódemką Nachman zaczepił lewym skrzydłem swego myśliwca o lewe koło podwozia samolotu Pietrzaka, uszkadzając mu gołeń. W chwilę później, gdy siódemka Nachmana wysunęła się naprzód, śmigło maszyny Pietrzaka uderzyło w jej lewe skrzydło, wyłamując jego część od krawędzi natarcia. Najprawdopodobniej wtedy został uderzony śmigłem w głowę i sam Nachman, gdyż zaraz po zderzeniu jego samolot P.7a 6.52 przeszedł w korkociąg i niestworzonym lotem, z wysokości około 700 m, runął do Wisły. Świadkowie obserwujący spadającą siódemkę nie zauważyli, by pilot próbował kierować maszyną, ani też tego, by usiłował ją opuścić.

Drugi samolot uszkodzony w wypadku, myśliwiec kpr. Pietrzaka (P.7a 6.141), miał nadłamanie

Na starcie P.7a nr 18 i nr 20.

P.7a's nos. 18 and 20 at the take-off.

(via T. J. Kopański)



Strzał ostrzegawczy z raketnicy. Na starcie P.7a nr 17. Grudziądz, jesień 1938 roku.

Signal flare. P.7a no. 17 is about to take off. Grudziądz, autumn 1938.

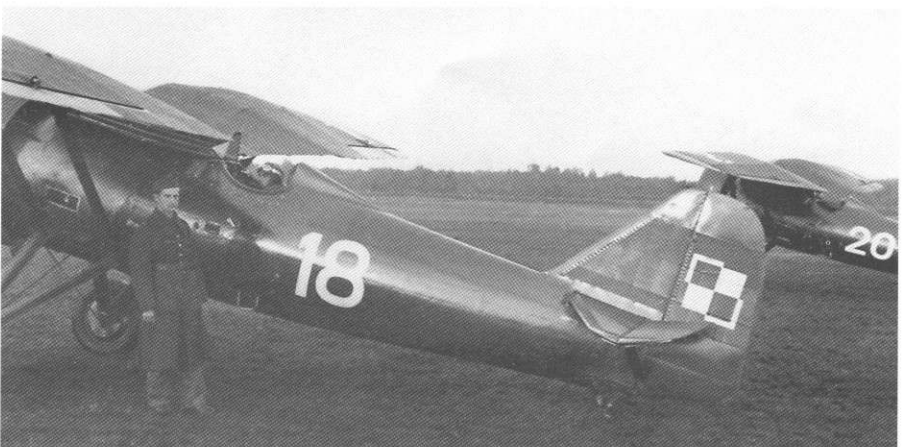
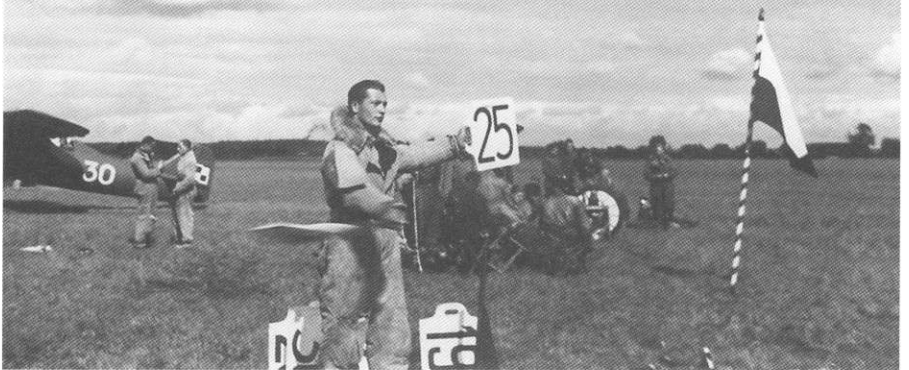
(via T. J. Kopański)

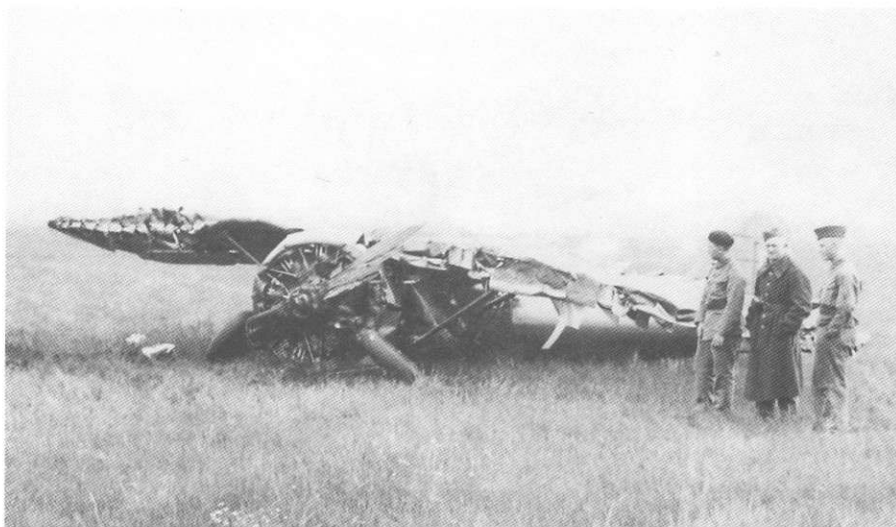


P.7a nr 30 (nr ew. 6.98) na starcie, nr 25 przygotowuje się. Grudziądz, jesień 1938 roku.

P.7a no. 30 (serial 6.98) at the take-off, no. 25 getting ready. Grudziądz, autumn 1938.

(via T. J. Kopański)





Powyżej: Kraksa samolotu Janusza Łabickiego 25 maja 1938 roku w Grudziądzu na P.7a nr 7. Pilot uratował się.

Above: Crash of the P.7a no. 7 of Janusz Łabicki on 25 May 1938 at Grudziądz. The pilot survived.

(via T. J. Kopański)

Poniżej: Prząd tego samego samolotu.

Below: Another view of the same aeroplane.

(via T. J. Kopański)



**Demontaż samolotu Łabickiego.
Dismantling Łabicki's P.7a.**

(via T. J. Kopański)



podwozie i zniszczone obie łopaty śmigła. Części oderwanego śmigła uszkodziły mu także prawy płat. Zaraz po zderzeniu Pietrzak wyłączył silnik i planując z odległości jednego kilometra, pomimo poważnego uszkodzenia podwozia, wylądował dobrze na toruńskim lotnisku.

Niebezpieczny wypadek, który mógł się zakończyć tragicznie, wydarzył się także w szkole w Grudziądzu. 16 lipca 1936 roku uczeń pilot sierż. pchor. Zygmunt Bieńkowski wykonał lot szkolny w celu powtórzenia ćwiczenia nr 1 (skręty pod horyzontem i ślizgi do wysokości 500 m). Po zakończeniu ćwiczenia pilot podszedł do lądowania. Początkowo podejście odbywało się prawidłowo, ale później samolot zaczął trawersować w prawo i prawym skrzydłem uderzył w słup oświetleniowy znajdujący się na skraju lotniska — tuż przy forcie Bema. Po zderzeniu słup złamał się, a samolot (P.7a 6.143) obrócił się o 180° i runął na rosnące na forcie drzewa, odnosząc duże uszkodzenia. Pilot wyszedł jednak z kraksy obronną ręką — bez obrażeń.

W Grudziądzu 8 lipca 1936 roku miał także miejsce pierwszy z krótkiej, co prawda, kolejnej serii wypadków spowodowanych awarią zespołu napędowego samolotu P.7a. Po spadku obrotów silnika, w czasie przymusowego lądowania w przygodnym terenie, ppor. Jerzy Jankiewicz poważnie uszkodził siódemkę o numerze 6.146. Pod koniec lipca, to jest 28 i 30, doszło też do zatarcia w locie silników dwóch myśliwców ze 141. Eskadry. Obaj piloci, plut. Kazimierz Waśkiewicz (P.7a 6.133) i por. Władysław Szulkowski (P.7a 6.134), w czasie przyziemienia nie uszkodzili swych maszyn.

Dnia 2 sierpnia 1936 roku w Warszawie odbyła się koncentracja eskadr myśliwskich z 1., 2., 3. oraz 4. Pułku Lotniczego. Część z nich była już wyposażona w samoloty P.11. Na siódmkach przylecieli do stolicy piloci ze 121., 123., 131., 133. oraz 141. Eskadry (143. Eskadra nie brała udziału w koncentracji). W czasie kilkudniowych ćwiczeń wydarzyła się tylko jedna awaria samolotu P.7a. Uległ jej dnia 4 sierpnia myśliwiec dowódcy 121. Eskadry — kpt. Kazimierza Niedźwieckiego — P.7a nr 6.40. Przymusowe lądowanie spowodowane pęknięciem przewodu olejowego regulatora ciśnienia zakończyło się jednak pomyślnie.

Koncentrację zakończyła, jak zwykle, defilada powietrzna nad stolicą, która rozpoczęła się o godzinie 10.00 rano 6 sierpnia. Po defiladzie samoloty odlatywały na swe macierzyste lotniska. W czasie lotu do Torunia w jednym z samolotów 141. Eskadry (P.7a 6.139) zepsuł się paliwomierz i prowadzący maszynę por. Tadeusz Chłopik, obawiając się, że nie wystarczy mu benzyny na powrót, zdecydował się na lądowanie w Inowrocławiu.

Na początku września 1936 roku w wypadku lotniczym obrażenia odniósł por. Tadeusz Siewierski ze 133. Eskadry. 5 września, razem z innymi pilotami, ćwiczył lądowanie polowe znad przeszkody, której rolę odgrywał hangar dyonu myśliwskiego na lotnisku Ławica. Wykonując to ćwiczenie, Siewierski podszedł do lądowania na zbyt małej wysokości. W pewnej chwili zdał sobie sprawę, że nie uda mu się przelecieć nad hangarem i zwiększył obroty silnika. Niestety, silnik nie zareagował odpowiednio i samolot, tracąc wysokość, obniżył się prawie do ziemi. Por. Siewierski, widząc, że za chwilę dojdzie do zde-

Po prawej: Plut. pil. Tomasz Gabriel na Kur-sie Myśliwskim w Grudziądzu, jesień 1938 ro-ku, w kabine P.7a. Pod skrzydłem na kadlu-bie tabliczka instrukcyjna.

Right: Cpl. Tomasz Gabriel at the Fighter Training Course at Grudziądz during au-tumn 1938, in the cockpit of a P.7a. Note the instruction plate under the wing.

(via T. Gabriel)

rzenia, ściągnął ster. Samolot (P.7a 6.50) wyskoczył wtedy w górę i w tym momencie runął na hangar, ulegając całkowitemu zniszczeniu. Na szczęście nie do- szło do eksplozji paliwa i pilot, który został lekko ranny, ocalał.

Cztery dni później niefortunnie zakończył się przelot pięciu siódemek III/3 Dyonu. Po zablądzeniu i wyczerpaniu paliwa wszystkie maszyny musiały lądować w przygodnym terenie. Por. Zdzisław Króli-kowski ze 133. Eskadry uszkodził wtedy w stopniu średnim samolot P.7a 6.33, natomiast ppor. Bernard Groszewski ze 131. Eskadry — P.7a 6.112. Trzej in- ni piloci: por. Karol Zaucha (P.7a 6.122) i kpr. Stani- sław Knapik (P.7a 6.126) ze 131. Eskadry oraz por. Jan Obuchowski (P.7a 6.35) ze 133. Eskadry wylądow- wali pomyślnie.

Wkrótce po zakończeniu sierpniowej koncentra- cji w Warszawie do 2., 3. i 4. Pułku Lotniczego za- częły napływać kolejne nowe myśliwce typu P.11c. Samoloty te otrzymały teraz wszystkie „pierwsze” eskadry, czyli 121., 131. i 141. W związku z tym z jed- nostek tych zaczęto stopniowo wycofywać myśliwce typu P.7a. Proces ten zakończono do listopada 1936 roku. Wtedy też, 10 listopada, 121. Eskadra od- notowała ostatni wypadek na siódemce — przymuso- we lądowanie spowodowane spadkiem obrotów sil- nika. Zakończyło się ono pomyślnym lądowaniem bez uszkodzenia płatowca (plut. pil. Leopold Flanek na P.7a 6.131).

W sierpniu 1936 roku po kilka jedenastek otrzy- mały też kolejne eskadry myśliwskie („trzecie”) 2., 3. i 4. Pułku. Po krótkim czasie zapadła jednak decyzja o tym, że w jednostkach tych etatowym sprzętem po- zostaną samoloty P.7a i jedenastki zostały z nich wy- cofane. W rezultacie pod koniec 1936 roku w pierw- szej linii znajdowały się trzy eskadry wyposażone w samoloty P.7a: 123., 133. i 143.

W 1937 roku w tych właśnie jednostkach wyda- rzyło się najwięcej awarii i wypadków na siódem- kach. Należy jednak podkreślić, że ani w jednostkach operacyjnych, ani też w szkołach lotniczych nie do- szło wówczas do żadnej katastrofy.

13 stycznia 1937 roku w 123. Eskadrze zanoto- wano pierwsze w tym roku awaryjne lądowanie siódemki, którą pilotował ppor. Czesław Sałkiewicz. Lądowanie odbyło się pomyślnie i po przeglądzie sa- molotu (P.7a 6.131) ustalono, że za wadliwą pracę silnika odpowiada niesprawny filtr pompy olejowej. Sześć dni później, to jest 19 stycznia, na Rakowicach odbywały się ćwiczenia strzeleckie. Kpr. ndt. pil. Wil- helm Cesarz (123. Esk.) na wysokości 1200 m wy- rzucił za burtę spadochronik-cel i w dziewięciu ko- lejnych nalotach sfotografował go z fotokaemu. Przy dziesiątym nalocie uderzył jednak lewym skrzydłem w ciężarek spadochronika. Następnie wyrzucił drugi spadochronik i wykonał resztę zdjęć. Po wylądowa-



Powyżej: Kpr. pil. Józef Jeka w P.7a nr 16 lub 26. Grudziądz 1938 roku.

Above: LAC Józef Jeka in a P.7a no. 16 or 26. Grudziądz 1938.

(via T. J. Kopański)

Poniżej: Nierozpoznany pilot w P.7a ze zdjętym lusterkiem wstecznym na skrzydle. Gru- dziądz, jesień 1938 roku.

Below: Unidentified pilot in a P.7a with the rear-view mirror on the wing removed. Grudziądz, autumn 1938.

(via T. J. Kopański)



niu okazało się, że ciężarek pierwszego spadochronika uszkodził skrzydło i statecznik poziomy jego samolotu (P.7a 6.106) w stopniu średnim!

Niebezpieczną przygodę przeżył też por. Tadeusz Siewierski ze 133. Eskadry. 22 stycznia, po przeprowadzeniu strzelania powietrznego do rękawa „H”, wykonał na P.7a 6.105 kilka figur wyższego pilotażu. W czasie wykonywania beczki zorientował się, że fotel na którym siedział, znacznie się obniżył, a belka podtrzymująca sterownicę cofnęła się do tyłu, powodując rozłączenie się łożyska tylnego wałka poziomego sterowania. Mimo tego uszkodzenia por. Siewierski opanował samolot i pomagając sobie statecznikami, wylądował bez dalszego uszkodzenia maszyny. Oględziny płatowca wykazały konieczność wzmocnienia zamocowania fotela pilota, stanowiącego jeden ze słabych punktów w konstrukcji samolotu P.7a.

W lutym 1937 roku jedyną uszkodzoną siódmkę zapisał na swe konto kpr. Cesarz ze 123. Eskadry. 22 lutego wystartował on na zadanie doskonalenia wstępnego z ćwiczenia nr 3 (akrobacja zwolniona). Po krótkim, dziesięciominutowym locie, podszedł do lądowania z małą prędkością. W rezultacie samolot przepadł z wysokości sześciu metrów, łamiąc podwozie i uszkadzając prawe skrzydło (P.7a 6.101).

Z kolei w marcu 1937 roku zostały uszkodzone dwa samoloty P.7a ze 143. Eskadry w Toruniu. 4 marca w wyniku podwiania przy kołowaniu odniósł średnie uszkodzenie myśliwiec 6.139 (pilot por. Franciszek Skiba), a 10 marca w czasie startu samolot 6.136 (pilot ppor. Marian Imiela).

W następnym miesiącu przyczyną trzech awaryjnych lądowań było zatarcie silnika. Okoliczności tych wydarzeń były jednak za każdym razem inne. W pierwszym wypadku, który miał miejsce 6 kwietnia 1937 roku na lotnisku w Krakowie, doszło do za-

tarcia rozrządu silnika w P.7a 6.115 ze 123. Eskadry. Na samolocie tym trzej kolejni piloci wykonywali loty wzdłuż linii popisowej, na którą składało się 13 różnych ewolucji (m.in. pętle, przewroty i powolne beczki). Poszczególne ewolucje następowały po sobie w krótkich odstępach czasu, tak że samolot przez zbyt długi okres czasu znajdował się w locie odwróconym, w czasie którego otwór odpływowy zbiornika oleju był powyżej poziomu oleju w zbiorniku. W rezultacie silnik pracował bez normalnego dopływu oleju i w czasie czwartego lotu, gdy maszynę pilotował kpr. Antoni Markiewicz, zatarł się. Przyczyną wypadku było wyraźne naruszenie przepisów określających warunki eksploatacji silnika. Dowódca lotnictwa już w lipcu 1935 roku wydał bowiem rozkaz mówiący o tym, że loty odwrócone na samolotach P.7a nie mogą trwać dłużej niż 30 sekund.

24 kwietnia 1937 roku w 143. Eskadrze Myśliwskiej w Toruniu odbywały się ćwiczenia strzeleckie polegające na ostrzeliwaniu maszerującej kolumny. Ppor. Zygmunt Kinel, lecący na P.7a 6.136, po drugim nalocie na cel zauważył znaczny wzrost temperatury oleju wychodzącego. Przerwał więc zadanie i znad poligonu Toruń-Podgórz zawrócił na lotnisko. Po wylądowaniu okazało się, że nastąpiło zatarcie rozrządu silnika.

Bardziej dramatycznie wyglądał podobny wypadek, który wydarzył się 28 kwietnia w 2. Pułku Lotniczym. Kpr. Władysław Majkrzyk (123. Eskadra) wystartował z Rakowic o godzinie 8.50 rano na lot w celu przeprowadzenia pomiaru zużycia paliwa. Po ośmiu minutach, gdy samolot znajdował się na wysokości około 1000 m, z silnika siódemki (P.7a 6.131) buchnęły kłęby białego dymu. Pilot przekonany o tym, że samolot się zapalił, uruchomił gaśnice i natychmiast zawrócił na lotnisko, gdzie wylądował

o godzinie 9.00. Przez cały czas lotu wskazania przyrządów pokładowych były normalne. Oględziny samolotu wykazały, że przyczyną „pożaru” było zatarcie silnika (szóstego cylindra).

Na początku maja 1937 roku dowódca 123. Eskadry, por. Antoni Wczelik, otrzymał rozkaz przygotowania swej jednostki do przejścia na lotnisko polowe pod Sarnami. Krakowscy myślicy mieli przejąć od lotników 1. Pułku zadanie ochrony przed radzieckimi samolotami szpiegowskimi okolic Sarn i Straszowa, gdzie Polacy wznosili fortyfikacje.

W ramach tych przygotowań Wczelik zarządził, między innymi, ćwiczenia w lądowaniu polowym na terenie o niewielkich wymiarach. Do tego celu wyznaczono odpowiedni fragment lotniska na Rakowicach i oznaczono go balonikami. Ćwiczenia, jak się później okazało, kosztowały 123. Eskadrę jeden poważnie uszkodzony samolot. Do wypadku doszło 13 maja, a jego bohaterem był kpr. Mieczysław Parafiński. Po starcie i okrążeniu lotniska pilot zmniejszył obroty silnika i na małej wysokości podchodził do lądowania. W tym czasie kilka razy dodał gazu, by dociągnąć do oznaczonego miejsca. 70 m przed balonikami, na skutek zbyt wysokiego wyrównania i nieodpowiedniej manipulacji gazem, samolot (P.7a 6.132) utracił prędkość i przepadł z wysokości pięciu metrów. Najpierw uderzył o ziemię prawym, a po odbiciu się lewym kołem i silnie trawersując w lewo, potoczył się naprzód. Po około 30 m złamała się lewa goleń podwozia i samolot zaczepił lewym skrzydłem o ziemię, po czym zakreślił i zatrzymał się.

Kilka dni po tym wypadku myślicy 123. Eskadry odleciały do Sarn, skąd rozpoczęły loty patrolowe wzdłuż granicy polsko-radzieckiej. Nasi piloci, podobnie jak i Rosjanie, wielokrotnie przekraczali granicę państwową. O tym, że ciekawość nie popłaca, przekonał się wkrótce kpr. Parafiński. 22 maja, w czasie lotu na niewielkiej wysokości, jego samolot (P.7a 6.115) został celnie ostrzelany przez sowiecką straż graniczną. Jeden z pocisków trafił w cylinder silnika, powodując jego uszkodzenie oraz zmuszając pilota do lądowania. Na szczęście Parafińskiemu udało się przelecieć na polską stronę, tak że przyziemienie, w czasie którego samolot został poważnie uszkodzony, odbyło się w pobliżu miejscowości Bochusze.

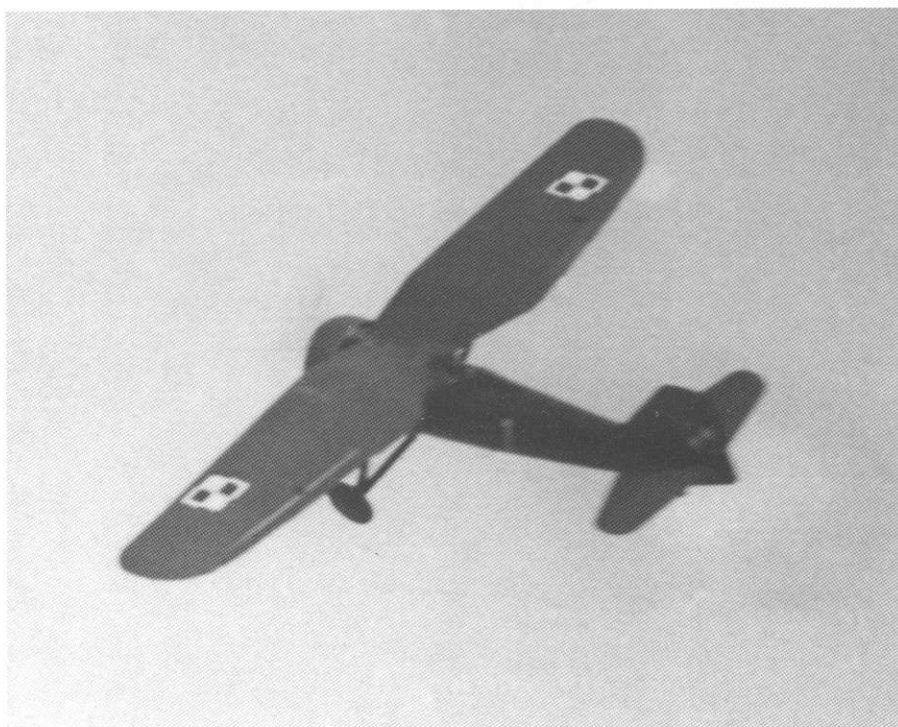
Dowódca 123. Eskadry, który chciał uchronić swego pilota przed konsekwencjami służbowymi, w oficjalnym raporcie nie wspominał o przekroczeniu granicy i zestrzeleniu. Jako przyczynę przymusowego lądowania podał natomiast urwanie się dźwigni kranu benzynowego.

W czerwcu 1937 roku przebywająca w Sarnach 123. Eskadra straciła kolejne dwie uszkodzone siódemki. Oba samoloty rozbił ten sam pilot — ppor. Edward Procyk. 4 czerwca wkrótce po starcie musiał lądować na samolocie 6.115 z powodu spadku obrotów silnika. Myślicy został uszkodzony w stopniu dużym; pilot wyszedł z kraksy cało. 30 czerwca po locie ćwiczebnym na akrobację ppor. Procyk lądował w Sarnach na P.7a 6.114. Pilot wyrównał samolot przed lotniskiem na zbyt małej wysokości. Nie wziął pod uwagę tego, że na granicy lotniska znajdowały się sęgi drewna wysokości około dwóch metrów. Chcąc je przeskoczyć, w ostatniej chwili podciągnął maszynę w górę, bez zwiększania obrotów silnika. W rezultacie doprowadził do jej przeciągnięcia. Sa-

P.7a nr 1 w Wyższej Szkole Myśliwskiej w Ulężu w kwietniu 1939 roku. Symetryczne rozmieszczenie szachownic względem osi kadłuba.

P.7a no. 1 at the Fighter Academy at Ulęż in April 1939. Note the even spacing of the national markings from the fuselage.

(via T. J. Kopański)



P.7a nr 10 i 12 na starcie w Ułężu, kwiecień 1939 roku.

P.7a's nos. 10 and 12 at the take-off at Uleż, April 1939.

(via J. Danek)

molot z wysokości trzech metrów przepadł, łamiąc podwozie i uszkadzając kadłub, skrzydła, usterzenie, silnik i śmigło.

Piloci z Krakowa przebywali w Samach aż do listopada 1937 roku i co 1–2 miesiące podlegali rotacyjnej wymianie. W tym czasie brali udział w lotach patrolowych wzdłuż naszej wschodniej granicy, współpracując z żołnierzami Korpusu Ochrony Pogranicza. Czasową przynależność eskadry do tej formacji podkreślono, malując na statecznikach pionowych siódmek białe litery KOP.

Wyposażone w samoloty P.7a eskadry myśliwskie 3. i 4. Pułku Lotniczego wiosną i latem 1937 roku kontynuowały swój program ćwiczeń i po odbyciu szkoły ognia od 11 do 23 czerwca wzięły udział w manewrach w Wielkopolsce i na Pomorzu.

Intensywne loty szkolne prowadzono też na kolejnych turnusach myśliwskich w Lotniczej Szkole Strzelania i Bombardowania. W lipcu 1937 roku uczniowie piloci z Grudziądza zapisali na swe konto najwięcej uszkodzonych maszyn. Już 5 lipca uczeń ppor. rez. Zdzisław Rotter, kołując samolotem P.7a nr 6.61, wpadł na stojącą na linii startu siódmkę o numerze 6.53, w której siedział uczeń mat ndt. Zygmunt Głiszczyński. Obie maszyny zostały lekko uszkodzone.

Tego samego dnia w czasie lotu zatarł się silnik w P.7a nr 6.147. Pilot uczeń st. szer. Mieczysław Janus wylądował, nie uszkadzając myśliwca.

W dniu 10 lipca uczniowie przerabiali „wywroty i zakręty przez plecy”. Po wykonaniu przewidzianego programem zadania jeden z młodych adeptów sztuki latania, wspomniany już mat ndt. Głiszczyński, lądując, raptownie skręcił w prawo. Samolot P.7a 6.36 gwałtownie zahamował i przeszedł na łeb. Wskutek tego nieumiejętnego manewru zostało złamane śmigło, pocięty kołpak i dolny segment pierścienia Towneda, zniszczone lewe koło i uszkodzona lewa goleń podwozia.

Swoją siódmkę poważnie uszkodził również uczeń sierż. pchor. Wiktor Strzembosz. 15 lipca po locie na ostre strzelanie doprowadził do przyziemienia w chwili, gdy jego samolot (P.7a 6.26) trawersował w lewo. W rezultacie spadła lewa opona, a maszyna zakręciła w lewo i przewróciła się na plecy. „Lista strat” obejmowała tym razem złamane śmigło i prawą goleń podwozia, zniszczone oba koła, uszkodzone skrzydła, ster kierunku i statecznik pionowy.

Niecały tydzień później, 21 lipca, wskutek błędu pilotażowego ucznia st. sierż. pchor. Jerzego Iszkowskiego uszkodzony został samolot nr 6.14. Iszkowski, podobnie jak wcześniej Strzembosz, wykonywał lot na ostre strzelanie do rękawa „H”. Lądując, wyrównał swą maszynę zbyt wysoko i na zbyt małej prędkości, tak że ta przepadła, łamiąc prawe podwozie i uszkadzając śmigło oraz końcówkę prawego skrzydła.

Sierż. pchor. pil. Antoni Danek w kabynie P.7a.

Cadet officer Sgt Antoni Danek in the cockpit of a P.7a.

(via T. J. Kopański)



Obserwacja akrobacji P.7a. W szaliku sierż. pchor. Antoni Danek. Na starcie P.7a nr ew. 6.61. Watching a P.7a aerobatic display. In the scarf is cadet officer Sgt Antoni Danek. P.7a, serial 6.61, is at the take-off.

(via J. Danek)





P.7a nr 27 (nr wyw. 27-U) i nr 33.

P.7a's nos. 27 (coded 27-U) and no. 33.

(Muzeum Lotnictwa Polskiego)

Kraksa ta, co warto odnotować, była ostatnim wypadkiem samolotu P.7a w Lotniczej Szkole Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu. Miesiąc później, 20 sierpnia 1937 roku, minister spraw wojskowych w rozkazie Ldz 4358/Org. tjn. zdecydował o zmianie nazwy tej placówki. Z dniem 20 sierpnia 1937 roku otrzymała miano „Szkoly Pilotażu” (później Wyższej Szkoly Pilotażu).

Na początku sierpnia 1937 roku (3–6 sierpnia), jak co roku, odbyły się ćwiczenia i koncentracja lotnictwa w Warszawie. Wzięły w niej udział najprawdopodobniej tylko dwie eskadry wyposażone w samoloty P.7a — 133. i 143. W dniu 23 sierpnia poznańscy myśliwcy odnotowali ostatnią awarię myśliwca P.7a z jednostki operacyjnej (133. Esk.). Wskutek przerwy w pracy silnika przymusowo wylądował poza lotniskiem por. Piotr Ostaszewski na P.7a 6.35. Lądowanie miało pomyślny przebieg i samolot nie został uszkodzony.

W pierwszej połowie września (1–14 września) poznańskie i toruńskie siódemki wzięły udział w manewrach na Pomorzu. Po zakończeniu ćwiczeń na lotnisku w Ławicy odbyła się koncentracja eskadr myśliwskich z 2., 3. i 4. Pułku. Koncentracja ta była połączonym występowaniem samolotów P.7a w barwach

3. i 4. Pułku. Zgodnie z rozkazem ministra spraw wojskowych nr 3359/Org. tjn. z 19 lipca 1937 roku obie „trzecie” eskadry z tych pułków wyposażone w myśliwce P.7a miały być wkrótce przeniesione do Wilna oraz Lwowa i włączone w skład 5. i 6. Pułku Lotniczego. Wiązało się to ze zmianą ich numeracji: 133. Eskadra zyskiwała miano 162. Eskadry (6. PL), a 143. Eskadra miała być przemianowana na 151. Eskadrę (5. PL).

Reorganizacja i dyslokacja obu jednostek została zaplanowana na okres 1 października–15 grudnia 1937 roku. Termin ten został dotrzymany, gdyż myśliwcy z Poznania przylecieli do Lwowa już 31 października, a personel byłej 143. Eskadry przybył do Wilna w połowie listopada. We Lwowie na pilotów 162. Eskadry oczekiwały już myśliwce P.7a użytkowane wcześniej w pułku toruńskim. W tej sytuacji samoloty byłej 133. Eskadry, na których lotnicy odbyli przelot z Poznania do Lwowa, zostały odesłane do Wilna, gdzie przejęła je 151. Eskadra.

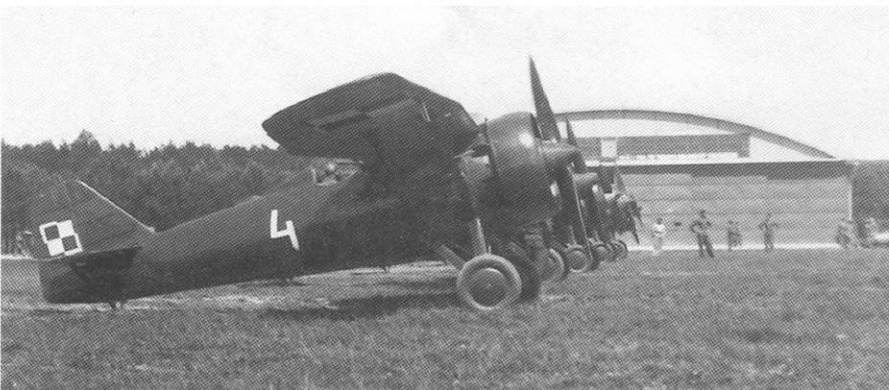
Równocześnie z reorganizacją eskadr wyposażonych w siódemki odbywało się formowanie nowych jednostek, które otrzymały samoloty P.11 — 152. Eskadry w Wilnie i 161. Eskadry we Lwowie. Po ich utworzeniu w obu kresowych pułkach lotniczych

powstały pełne dwueskadrowe dyony myśliwskie. III/6 Dyon uzyskał gotowość bojową już w lutym 1938 roku, a III/5 Dyon, ze względu na brak uzbrojenia strzeleckiego w samolotach P.11 152. Eskadry, dopiero w maju.

W pierwszych miesiącach 1938 roku, pomimo niesprzyjającej zimowej pogody, myśliwcy ze wszystkich pułków lotniczych realizowali opracowany wcześniej program ćwiczeń. W lotach uczestniczyły też samoloty P.7a 123., 151. i 162. Eskadry. 22 lutego, w czasie ćwiczebnej walki powietrznej, doszło do kolizji dwóch siódemek ze 123. Eskadry. Dowódca tej jednostki, por. Antoni Wczelik, który leciał na P.7a 6.143, zaatakował czołowo maszynę kpr. Antoniego Majkrzyka (P.7a 6.145). Żaden z lotników nie ustąpił z placu boju i w czasie mijania się nastąpiło zderzenie. Obie siódemki zostały poważnie uszkodzone i utraciły sterowność, tak że piloci musieli je opuścić na spadochronach.

Na początku marca 1938 roku po incydentach granicznych doszło do zaognienia stosunków polsko-litewskich. 17 marca strona polska wystosowała do rządu litewskiego ultimatum, w którym zażądała natychmiastowego nawiązania normalnych stosunków dyplomatycznych. Żądanie to zostało poparte demonstracją siły militarnej Rzeczypospolitej, co wyraziło się, między innymi, 18 marca w demonstracyjnym locie czterech eskadr naszych myśliwców i 108. samolotów Karaś wzdłuż granicy polsko-litewskiej na odcinku Święciany–Druskienniki. W locie tym brały też udział samoloty P.7a ze 151. Eskadry.

Natomiast 162. Eskadra, która wraz ze 161. została przerzucona na lotnisko polowe w Hutnikach koło Brodów, przez kilka dni pozostawała w pogotowiu, po czym, po przyjęciu przez stronę litewską pol-



Samoloty P.7a używane do szkolenia podchorążych SPL.

P.7a fighters used for advanced training of cadet officers at the Polish Air Force College.

skiego ultimatum, podobnie jak i inne jednostki powróciła do swego garnizonu.

W czerwcu 1938 roku 162. Eskadra przeszła ponownie na lotnisko w Hutnikach i wzięła udział w ćwiczeniach na Wołyniu. 4 czerwca, w czasie startu do lotu ćwiczebnego klucza siódmek, zdał nagle obroty silnik jednej z maszyn, którą prowadził kpr. pil. Stefan Antkowiak. Samolot utracił sterowność i z wysokości około 100 metrów runął w dół. Po zderzeniu z ziemią zapalił się. Płonąca benzyna i eksplodująca amunicja uniemożliwiły uratowanie pilota, który zginął w kabinie swego myśliwca.

Latem 1938 roku większość polskich jednostek lotniczych została skoncentrowana na Wołyniu, gdzie w czasie od 7 do 20 września odbyły się ostatnie już przed wojną i zakrojone na dużą skalę manewry wielkich jednostek wojsk lądowych. Manewry zakończyła defilada w Łucku przed Głównym Inspektorem Sił Zbrojnych, marszałkiem Rydzem-Śmigłym. Najprawdopodobniej wzięły w niej udział także samoloty P.7a ze 123., 151. i 162. Eskadry.

Podczas gdy eskadry bojowe brały udział w ćwiczeniach i manewrach, w Wyższej Szkole Pilotażu w Grudziądzu prowadzono normalne szkolenie. Brak danych nie pozwala na dokładne przedstawienie zaistniałych przy tym kraks i wypadków. Z fragmentarycznych danych wiadomo tylko że 28 maja 1938 roku wskutek błędu pilotażowego rozbił swój samolot P.7a „7” uczeń Janusz Łabicki. Udało mu się jednak wyjść z kraksy cało. Takiego szczęścia nie miał, niestety, uczeń szer. pil. Jan Jarmakiewicz, który dnia 23 września 1938 roku zginął w czasie lotu szkolnego na samolocie P.7a 6.19 (zderzenie z rękawem „H”).

Pod koniec września, wobec możliwości wybuchu konfliktu polsko-czeskiego o Zaolzie, część eskadr lotniczych została postawiona w stan pogotowia. W skład, przeznaczony do zajęcia Zaolzia, Samodzielnej Grupy Operacyjnej „Śląsk” gen. Władysława Bortnowskiego weszły, między innymi, eskadry 2. Pułku Lotniczego, w tym: 123. Eskadra z samolotami P.7a. Ponadto w stanie pogotowia pozostawała 162. Eskadra, która została przerzucona na lotnisko Monasterzyska koło Buczacza. Po wyrażeniu przez Czechosłowację zgody na zajęcie przez Polskę spornych terenów, 2 października 1938 roku na Zaolzie wkroczyły oddziały Wojska Polskiego, a lotnictwo wzięło udział w defiladzie powietrznej nad Cieszymem.

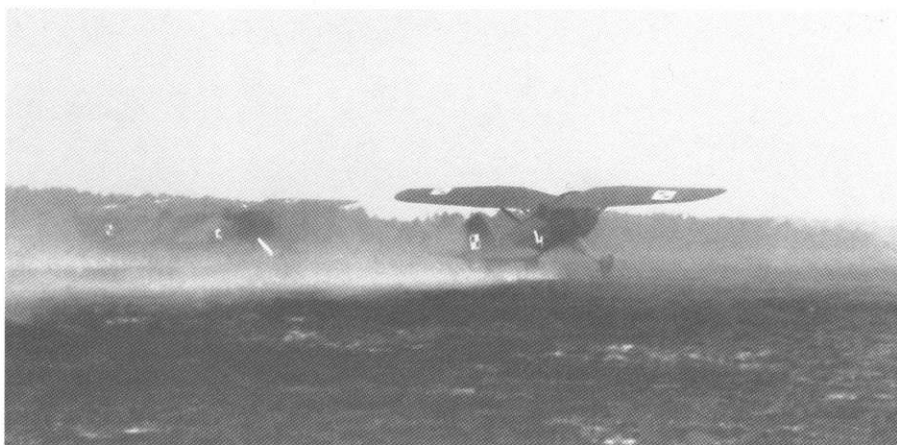
W przeddzień zakończenia roku — 30 grudnia 1938 roku — w Krakowie wydarzyła się jeszcze jedna katastrofa samolotu P.7a. Zginął w niej kpr. pil. Mieczysław Janus ze 123. Eskadry, który w czasie lądowania przy złej widoczności zderzył się z kominem fabrycznym.

W marcu 1939 roku, w ramach reorganizacji szkolnictwa, została przeniesiona z Grudziądza do Ułęża i podporządkowana komendantowi Centrum Wyszkożenia Lotniczego Nr 1 w Dęblinie Wyższa Szkoła Pilotażu. Jej sprzęt stanowiło kilkadziesiąt samolotów szkolnych, w tym 28 typu P.7a. W kwietniu

Kapotaż P.7a nr 24 (nr ew. 6.48) 18 kwietnia 1939 roku w Ułężu.

Somersaulted P.7a no. 24 (serial 6.48) on 18 April 1939 at Uleż.

(via T. J. Kopański)



Powyżej: Samoloty P.7a z Ułęża startują z lotniska polowego pod Lwowem podczas przelotu treningowego.

Above: Uleż P.7a's taking off from an airfield near Lwów during a cross-country training sortie.

(via T. J. Kopański)



Powyżej: Na starcie w Ułężu w kwietniu 1939 roku, po prawej Antoni Danek.

Above: At Uleż airfield in April 1939, Antoni Danek is at far right.

(via J. Danek)





Powyżej: Przy uszkodzonym P.7a nr 16.

Above: The damaged P.7a no. 16.

(via T. J. Kopański)

Lądowanie w polu P.7a nr 41. Ułęż, lato 1939 roku.

Forced landing in a field of the P.7a no. 41. Ułęż, summer 1939.

(via T. J. Kopański)



**Podłamane podwozie P.7a nr 16 (nr ew. 6.91)
18 kwietnia 1939 roku w Ułężu.**

**Damaged undercarriage of the P.7a no. 16
(serial 6.91) on 18 April 1939 at Ułęż.**

1939 roku w Ułężu rozpoczął się kurs myśliwski, w którym brała udział grupa podchorążych trzeciego rocznika CWL 1. Jeden z uczestników tego kursu, Bernard Buchwald, wspominając po latach myśliwce P.7a i sam proces szkolenia, napisał:

„Nareszcie prawdziwy myśliwiec — PZL 7. W tamtych dniach nazwa ta przenikała lubym dreszczem każdego młodego entuzjastę lotnictwa myśliwskiego w Polsce. Ta zgrabna, rasowa sylwetka konstrukcji inż. Zygmunta Puławskiego zrobiła furorę w świecie lotniczym na początku lat trzydziestych. Był to samolot przede wszystkim bardzo zwrotny i przemyły w pilotowaniu, o doskonałych właściwościach aerodynamicznych — idealny jako jednomiejscowy szkolny samolot myśliwski.

Szkolenie obejmowało akrobację, loty w szybach, strzelanie i walkę powietrzną. Strzelanie do ziemi i do rękawa odbywało się na poligonie amunicją ostrą. Było ono poprzedzone strzelaniem z foto-kamery, tak zwanego karabinu foto, do papierowych spadochroników obciążonych małymi woreczkami z ziemią. Uczeń pilot-podchorąży wyrzucał taki spadochronik z kabiny na wysokości około 2000 m. Trzeba było bardzo pilnie śledzić go, gdyż wzrokowe zgubienie go było zaliczane na swoją „dwójkę”. Gdy jednak pilot nie zgubił tego spadochronika, stawał się on celem, który się atakowało i do którego się strzelało z karabinu foto. Trzeba się było spieszyć, gdyż atakować wolno było tylko do wysokości 1000 m, a łobuz opadał szybko — często za szybko — jak na początkowe możliwości entuzjastów lotnictwa myśliwskiego”⁶.

W krótkiej historii WSP w Ułężu odnotowano kilka kraks i jedną katastrofę. W dniu 18 kwietnia 1939 roku podchorążowie uszkodzili w czasie lądowania dwie siódemki: 6.48 i 6.91. Na szczęście piloci nie odnieśli większych obrażeń. Natomiast 17 lipca 1939 roku, wkrótce po starcie do lotu ćwiczebnego, zginął instruktor por. pil. Bronisław Tkaczyk. Po gwałtownym skręceniu na małej wysokości jego siódemka straciła prędkość, zwinęła się i półkorkociągiem runęła na ziemię na skraju lotniska.

Był to już ostatni wypadek śmiertelny przed wybuchem II wojny światowej. Do tego momentu w 18 katastrofach rozbito 20 samolotów P.7a, czyli 13% wszystkich wyprodukowanych maszyn tego typu. Zginęło w nich 17 pilotów siódemek oraz jeden lotnik z Lublina R XIII i jeden z PWS-a 10. Średnia roczna wypadków wyniosła 1,9% użytych samolotów i była zbliżona do średniej rocznej wypadków samolotów P.11 (2%).

Niecały rok przed wybuchem wojny, w listopadzie 1938 roku, polskie lotnictwo posiadało jeszcze 115 samolotów P.7a. Najwięcej, bo aż 61 maszyn znajdowało się w szkolnictwie. Na stanie trzech eskadr myśliwskich było 30 samolotów, a w zapasie i w remontach kolejne 24. Do maja 1939 roku odda-

6. Bernard Buchwald, „Myśliwcy na Ułężu”, [w:] „Czyż Mogli Dać Więcej, Dzieje 13 Promocji Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie.” Pod red. Alojzego Dreji, Londyn 1989, s. 99–100.

Po prawej: Rozbity P.7a z Ułęża, w którym 17 lipca 1939 roku zginął instruktor por. pil. Bronisław Tkaczyk.

Right: Wreck of the P.7a from Uleż, in which instructor Lt. Bronisław Tkaczyk was killed in an accident on 17 July 1939.

(via S. Wandzilak)

no do kasacji dziewięć następných siódemek, tak że ich ogólna liczba zmalała do 106. Znajdowały się one w szkolnictwie (42 sztuki), remontach i zapasie (34 sztuki) oraz eskadrach bojowych (30 sztuk). Należy tu wspomnieć, że na krótko przed wybuchem wojny zwiększono nieco możliwości bojowe samolotów P.7a, przezbrajając część z nich w karabiny PWU wz. 33. Nową broń otrzymały wszystkie siódemki 162. Eskadry i najprawdopodobniej także 123. Eskadry. Natomiast w 151. Eskadrze karabiny PWU wz. 33 miały tylko trzy myśliwce, a pozostałe były nadal wyposażone w przestarzałe Vickersy E. Tę samą broń zatrzymały najprawdopodobniej wszystkie siódemki użytkowane w szkolnictwie.

W dniu 30 kwietnia 1939 roku w Warszawie odbyły się ostatnie wielkie pokazy lotnicze, na które przyleciały eskadry myśliwskie z 2., 3., 4., 5. i 6. Pułku Lotniczego. Wśród 140. myśliwców, które w szyku przeleciały nad stolicą, było też 30 siódemek ze 123., 151. i 162. Eskadry.

Ten sam P.7a nr 26. Nietypowe rozmieszczenie szachownicy.

The same P.7a no. 26. Note unusual positions of the national markings.

(via T. J. Kopański)



Poniżej: P.7a nr 26 (nr ew. 6.81) po podłamaniu podwozia w Ułężu w kwietniu 1939 roku.

Below: P.7a no. 26 (serial 6.81) with its undercarriage damaged at Uleż in April 1939.

(via T. J. Kopański)





Powyżej: Por. Witold Urbanowicz przy kabynie P.7a w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie.

Above: Lt. Witold Urbanowicz by the cockpit of a P.7a at the PAF College at Dęblin.

(via A. Glass)



Ppor. pil. Tadeusz Żmijewski w P.7a w Ułężu w lecie 1939 roku.

W krawędzi płata widoczny jest uchwyt. Za otworem stopnia końcówka dźwigni pompki sprężonego powietrza do rozrusznika.

2nd Lt. Tadeusz Żmijewski in a P.7a at Uleż in summer 1939. Note the handle in the wing edge and the start-up compressed air pump lever tip behind the footstep opening.

(via T. J. Kopanski)

Wiosną 1939 roku przestrzeń powietrzną Polski zaczęły naruszać niemieckie samoloty rozpoznawcze typu Dornier Do 17. W związku z tym na początku lipca 1939 roku dowódcy pułków lotniczych otrzymali, z Inspektoratu Obrony Państwa, polecenie wystawienia zasadzek myśliwskich na trasach przelotu niemieckich maszyn; w akcji tej wzięły także udział 123. i 151. Eskadra. Myśliwcy z Krakowa wystawili dwie zasadzki. Jedną z nich, w okolicach Częstochowy, zorganizował zastępca dowódcy 123. Eskadry, ppor. Erwin Kawnik. Otrzymał do swej dyspozycji cztery samoloty P.7a i sześciu pilotów.

W tym czasie dowódca 151. Eskadry wystawił na swym lotnisku macierzystym klucz alarmowy. Kilkakrotne starty naszych myśliwców w pogoni za samolotami niemieckimi nie przyniosły żadnych efektów, gdyż maszyny przeciwnika miały większą prędkość i większy pułap niż samoloty P.7a oraz P.11. Dlatego też pod koniec lipca 1939 roku zasadzki te zostały zlikwidowane.

20 sierpnia 1939 roku 162. Eskadra odleciała ze Lwowa do miejscowości Lubitów pod Kowlem, gdzie miała przejść letnią szkołę ognia. Ćwiczenia te przerwała jednak 23 sierpnia, zarządzona w trybie alarmowym, mobilizacja lotnictwa i eskadra powróciła na lotnisko w Skniłowie.

Mobilizacja przebiegała zgodnie z planem. Rozwiązane zostały pułki lotnicze, a ich miejsce zajęły

Nadkadłubowa część płata, celownik oraz wiatrochron P.7a nr 26 w Ułężu w 1939 roku. Widoczna jest trójkątna owiewka między osłoną silnika a górą płata oraz żaluzjowe otwory w krawędzi natarcia środkowej części płata.

Wing centre section, gunsight and windscreen of the P.7a no. 26 at Uleż in 1939. Note the triangular fairing between the engine cowling and the top of the wing, and the grill opening in the leading edge of the wing centre section.

(via Z. Charytoniuk)

bazy lotnicze. 123. Eskadra została wydzielona z III/2 Dyonu i wraz z eskadrami byłego 1. Pułku Lotniczego utworzyła Brygadę Pościgową przeznaczoną do obrony stolicy. Wszystkie pozostałe eskadry myśliwskie zostały rozdzielone pomiędzy poszczególne armie. Wchodząca w skład III/6 Dyonu 162. Eskadra wraz z wyposażoną w samoloty P.11 161. Eskadrą otrzymała przydział do Armii Łódź. Natomiast 151. Eskadrę, wydzieloną z III/5 Dyonu, podporządkowano dowódcy SGO Narew.

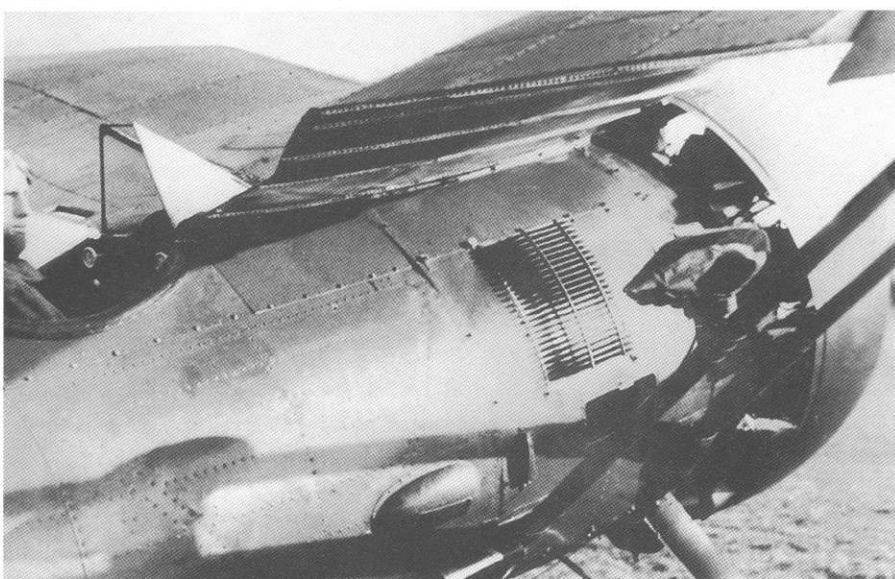
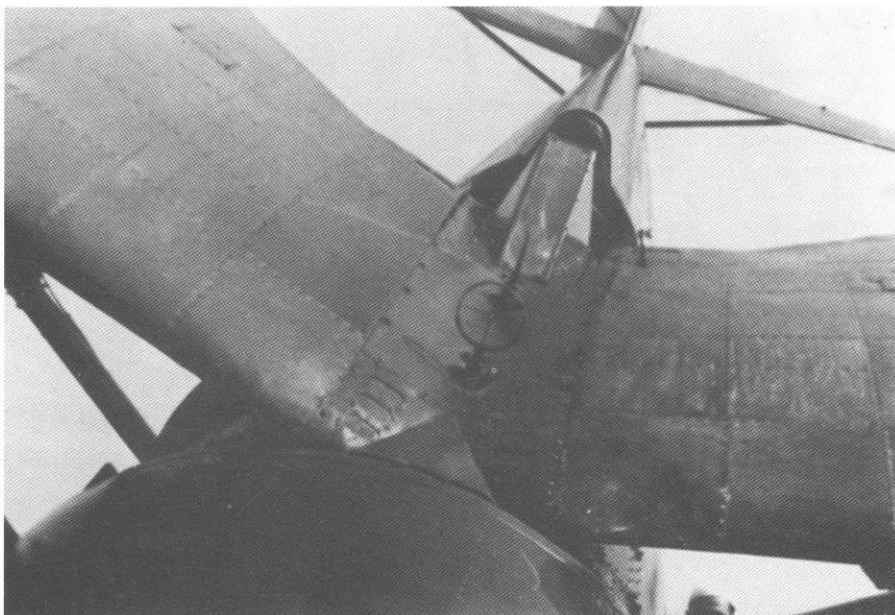
Po zakończeniu czynności mobilizacyjnych eskadry były przesuwane z baz pokojowych na lotniska alarmowe, a stąd na tajne lotniska bojowe. Jako pierwsze opuściły swe stałe miejsce postoju eskadry wileńskie, które już 24 sierpnia 1939 roku przeszły na lotnisko alarmowe Jaszuny (25 km na południe od Wilna). Stąd 31 sierpnia 151. Eskadra odleciała na lotnisko połowe Biel (sześć kilometrów na południowy wschód od Ostrowi Mazowieckiej), a 152. Eskadra do Warszawy, a potem na lotnisko połowe Szpondowo. W tym samym dniu, to jest 31 sierpnia, nastąpił odlot na lotnisko alarmowe eskadr z Krakowa i Lwowa. Cały III/2 Dyon (121., 122. i 123. Esk.) przeszedł wtedy na lotnisko w Balicach (12 km na zachód od Krakowa), skąd o godzinie 16.00 123. Eskadra odleciała do Warszawy (Okęcie), a rankiem dnia 1 września na lotnisko połowe w Poniatowie (25 km na północ od Warszawy). Natomiast III/6 Dyon (161. i 162. Esk.) został najpierw przeniesiony na lotnisko alarmowe Basiówka pod Lwowem, skąd po południu 31 sierpnia odleciał, z międzylądowaniem w Dęblinie, na lotnisko bojowe Widzew-Ksawerów (12 km na południowy zachód od Łodzi).

Do działań bojowych wydzielono też część siódmek z jednostek szkolnych. Z niepełnych danych wiadomo, że lotniska w Lidzie miał bronić jeden P.7a z Eskadry Szkolnej 5. Pułku Lotniczego (pilot plut. Władysław Borys z 51. Eskadry Rozpoznawczej). W Wyższej Szkole Pilotażu w Ułężu, która w sierpniu 1939 roku miała 27 samolotów P.7a, kpt. pil. Stanisław Brzezina przygotował do akcji 12 znajdujących się w najlepszym stanie myśliwców. Ponadto do ochrony CWL Nr 1 przeznaczono też sześć dalszych P.7a należących do Eskadry Ćwiczebnej Pilotażu Nr 3 SPL Dęblin.

Nierozpoznany pilot w kabinie P.7a. Widoczne są przyrządy pokładowe.

Unidentified pilot in the cockpit of a P.7a. Instruments are well visible.

(Muzeum Lotnictwa Polskiego)



Powyżej: P.7a z fotokaememem FK.28 na tylnym zastrzale oraz wypukłością wyrzutnika lusek, dyszą Venturi i poniżej następną wypukłością.

Above: P.7a with an FK 28 camera gun on the rear strut, blister fairing over the case chute, Venturi tube, and another fairing below.

(Muzeum Lotnictwa Polskiego)



P.7a w wojnie 1939 roku

1 września 1939 roku rozpoczęła się niemiecka agresja na Polskę. Do obrony polskiego nieba stanęło 158 samolotów myśliwskich regularnych eskadr, w tym 30 siódemek należących do 123., 151. i 162. Eskadry. Co najmniej 24 dalsze samoloty tego typu zostały użyte w doraźnie zorganizowanych jednostkach myśliwskich czasu wojny.

1 września

123. Eskadra Myśliwska, która znajdowała się na lotnisku Okęcie, rankiem, około godziny 6.10, przeleciała na lotnisko polowe IV/1 Dyonu do Poniatowa. 40 minut później trzy myśliwce 123. Eskadry wystartowały, razem ze 113. i 114. Eskadrą, w celu odparcia niemieckiego nalotu na Warszawę. Za sterami



Powyżej: P.7a nr wyw. 53-S i końcówka skrzydła P.7a nr wyw. 64-S ze 162. Eskadry Myśliwskiej 31 sierpnia 1939 roku na lotnisku Basiówka pod Lwowem. W głębi P.11a.

Above: The P.7a coded 53 S and wing tip of the P.7a coded 64 S of the 162nd Fighter Squadron on 31 August 1939 at Basiówka aerodrome near Lwów. A P.11a is in the background.

(via C. Głowczyński)

Poniżej: Por. pil. Czesław Głowczyński w kabinie P.7a ze 162. Eskadry, 31 sierpnia 1939 roku na lotnisku Basiówka. Przy samolocie stoi mechanik.

Below: Lt. Czesław Głowczyński in the cockpit of a P.7a of the 162nd Squadron, with a fitter by the aeroplane; 31 August 1939 at Basiówka aerodrome.

(via T. J. Kopański)



siódemek zasiedli: ppor. Erwin Kawnik, ppor. Jerzy Czerniak oraz kpr. Stanisław Widlarz. Nasi lotnicy natknęli się na samoloty przeciwnika, 35 He 111 z II.(K)/LG 1 i 24 Bf 110 z I.(Z)/LG 1, w rejonie Bugo-Narwi. W czasie zaciętej walki powietrznej, która rozciągnęła się na znacznej przestrzeni, ppor. Czerniak zestrzelił, razem z innym pilotem, lecącym na P.11, jednego Heinkla. Meldunek ppor. Czerniaka:

„Start 6.50 na alarm. Na wysokości 3000-4000 metrów zaatakowałem z kpr. Widlarzem 7 He 111. Po ataku odłączył się jeden z dymiącym lewym silnikiem. Poszedłem za nim i wspólnie z pilotem P 11 doprowadziliśmy go do ziemi. Uważam go za zestrzelonego przez IV/1 Dywizjon...”

Po południu, około godziny 16.30, Niemcy przeprowadzili drugi duży nalot na stolicę. Wzięło w nim udział blisko 200 samolotów. Ich celem stały się warszawskie lotniska oraz mosty przez Wisłę. Przeciwko Niemcom wystartowało około 30 myśliwców Brygady Pościgowej, w tym cała 123. Eskadra — dziesięć samolotów P.7a. Ze względu na niewielką przydatność tych maszyn do walk powietrznych dowódca IV/1 Dyonu, kpt. pil. Adam Kowalczyk, przed startem zarządził, że krakowscy myśliwcy mają jedynie ubezpieczać walczące jedenastki, stanowiąc odwód na wypadek pojawienia się nowych sił przeciwnika.

W pierwszej fazie bitwy wzięły udział jedynie samoloty P.11 III/1 i IV/1 Dyonu i to one zaatakowały główne zgrupowanie niemieckie: Heinkle 111 z KG 27 i LG 1 lecące w osłonie Bf 109 z I./JG 21. Krótko po rozpoczęciu bitwy powietrznej do Warszawy zbliżyła się druga grupa niemieckich samolotów — Ju 87 B z I./St.G 1, lecące pod ochroną Bf 110 z I.(Z)/LG 1 (dowódca Hptm. Fritz Schleif). Ta druga grupa natknęła się na krążące siódemki ze 123. Eskadry.

Widząc je, Niemcy podzielili swe siły i pięć Bf 110 prowadzonych przez Schleifa zaatakowało polskie myśliwce. Polacy jednak nie dali się zaskoczyć i zwrócili się przeciwko nim. W czasie walki powietrznej dysponującą znaczną przewagą prędkości (około 200 km) i wielką siłą ognia (cztery kaemy i dwa działka pilota) Messerschmitty zestrzeliły trzy siódemki i zmusiły do lądowania dwa inne. Co najmniej dwie polskie maszyny zapisał na swe konto dowódca niemieckiej osłony Hptm. Schleif⁷. W czasie walki zastosował swoisty podstęp. Zgodnie z relacją jednego z niemieckich pilotów, Oblt. Wernera Methfessela, wyglądało to następująco:

„Jego pomysł polegał na tym, że jeden z samolotów wykonywał w powietrzu takie ewolucje, które miały świadczyć o tym, że jest uszkodzony. Polacy natychmiast atakowali go od tyłu. W tym momencie „udający” podciągał swoją maszynę do góry nad samolot Schleifa, a ten ogniem ze wszystkich luf zestrzeliwał Polaka. Kiedy udało się to trzy razy z rzę-

7. Jerzy Pawlak, „Polskie eskadry w wojnie obronnej. Wrzesień 1939”, Warszawa 1991, s. 80.

8. Schleif nie cieszył się zbyt długo swymi sukcesami. 7 września 1939 roku jego samolot został celnie ostrzelany przez polską OPL w Małkini Górnej i wskutek tego rozbił się pod Myszyniec. Schleif i jego strzelec — Uffz. Franz Haupp — zginęli.

du, zamienili się miejscami. Teraz Schleif „udawał”. Był dobrym kolegą, chciał by jego piloci też odnieśli swoje zwycięstwa”⁹.

Pierwszą ofiarą Schleifa padł, najprawdopodobniej, dowódca 123. Eskadry — kpt. Mieczysław Olszewski. Po walce powietrznej, która toczyła się nad Białoleką Dworską, jego samolot został zestrzelony i przymusowo wylądował pod Choszczówką. Pilot zmarł w trakcie udzielania mu pomocy.

Walkę tę obserwował żołnierz 2. batalionu balonowego w Legionowie, W. Kulczyk:

„Walka trwała pomiędzy godziną 16 a 17; brało w niej udział kilkanaście maszyn [...] Widziałem skaczących ze spadochronami. Od strony południowo-zachodniej zauważyłem nagle 3 maszyny pikujące do ziemi pod kątem 50–60 stopni i zbliżające się bardzo szybko nad miejsce, w którym stałem, słyszałem wyraźne serie z działek i karabinów maszynowych. Rozpoznałem, że maszyna na przedzie jest ze znakami polskimi, zaś dwie dalsze mają czarne krzyże [...] Upadku polskiej maszyny nie widziałem, bo zasłaniał las, ale nie trwało zbyt długo, jak przywieziono samochodem martwego pilota do garnizonowej izby chorych. W legitymacji pilota było podane — kpt. pil. Mieczysław Olszewski, dowódca 123 eskadry”¹⁰.

Inny świadek, mieszkaniec Białoleki Dworskiej — Tadeusz Czechowski, przedstawił okoliczności śmierci kpt. Olszewskiego w sposób następujący:

„Zamieszkiwałem wówczas jako dziesięcioletni chłopiec w Białolece Dworskiej (obecnie Praga-Północ) i pamiętam, że było to bodaj 1 września, jak zauważyliśmy walkę powietrzną nad naszym osiedlem. Samolotów niemieckich było mrowie, ile naszych, nie wiem. W pewnym momencie jeden z samolotów zaczął spadać korkociągiem (nie palił się) nad osiedłem Choszczówka. Jednakże nad samym lasem wyrównał i znikł poza nim, skąd rozległ się trzask i huk. Widzieliśmy, że spadł. Co dziwniejsze, że się nie zapalił. Pobiegłem tam wówczas z chłopcami w moim wieku (odległość około 2 km) i ujrzeliśmy, że rzeczywiście na polu za lasem leżał roztrzaskany polski samolot. Byli tam również polscy żołnierze, którzy przyjechali samochodem. Pamiętam, że kadłub leżał osobno, silnik był wyrzucony a skrzydła połamane. Oglądałem miejsce i zauważyłem na trawie wyrytą rysę (zdarta darni), jak gdyby lądował na jedno koło i to zahamowane; po tym widać było podobną rysę, gdy opadł na drugie koło i w końcu pośrodku tych rys wyrwany dół w ziemi na około pół metra głębokości [...] Z rozmowy żołnierzy ze starszymi ludźmi usłyszałem, że pilot miał postrzelone całe piersi. Był to jednośmigłowy samolot”¹¹.

Następny zestrzelony polski samolot należał do ppor. Feliksa Szyszki. Po zaatakowaniu Bf 110 jego siódmka ostrzelana z niewielkiej odległości przez Schleifa eksplodowała w powietrzu, tak że jej odłamki nieznacznie uszkodziły atakującego ją Messerschmitta. Samego Szyszkę, poparzonego i poranionego odłamkami (17 ran), eksplozja wyrzuciła z maszyny.

9. „Wrzesień 1939. My i oni. Relacje i wspomnienia lotników polskich i niemieckich”, Lublin 1994, Przygotowali do druku Leszek Kosiński i Damian Majzak, s. 33.

10. Relacja W. Kulczyka, [w:] Rajmund Kuliński, „Pierwsi i ostatni”, Warszawa 1972, s. 62.

11. Relacja T. Czechowskiego, ibidem, s. 61–62.



Powyżej: P.7a 162. Eskadry Myśliwskiej Armii Łódź przy stogu na lotnisku Widzew k. Pabianic 4 kwietnia 1939 roku na chwilę przed zaatakowaniem przez Bf 109 i spalaniem.

Above: P.7a of the 162nd Fighter Squadron of the „Łódź” Army by a haystack at Widzew aerodrome near Pabianice on 4 September 1939 shortly before it was strafed by Bf 109s and burnt.

(via T. J. Kopański)

Poniżej: Szczątki P.7a ze 162. Eskadry spalonego w wyniku zaatakowania przez Messerschmitta Bf 109 4 kwietnia 1939 roku na lotnisku Widzew.

Below: Remains of the P.7a of the 162nd Squadron burnt after strafing attack by Messerschmitt Bf 109s on 4 September 1939 at Widzew.

(via T. J. Kopański)



Pęd powietrza spowodował otwarcie jego spadochronu i nieprzytomny pilot opadł na wiślaną łąkę w pobliżu Jabłonny. Następnie po odwiezieniu do Poniatowa i opatrzeniu przez dywizyjnego lekarza został odesłany do szpitala Mokotowskiego w Warszawie.

W walce powietrznej zestrzelony został także ppor. Antoni Danek. Przypuszczając, że osłania go lecący z nim wcześniej w parze ppor. Szyszka, zaatakował on Messerschmitta Hptm. Schleifa, którego rozpoznał jako Dorniera 17. Jedną z pierwszych serii Danka trafiła w płat niemieckiego samolotu, ale w chwilę potem polski pilot został celnie ugodzony

przez innego przeciwnika — najprawdopodobniej Fw. Herberta Schoba. Odłamki eksplodujących za plecami Danka pocisków z działek, które przeszły przez spadochron, raniły go w płuca i przebiły przeponę brzuszną. Ciężko ranny lotnik zdołał jednak odpiąć pasy i po przewróceniu siódmki na plecy wypadł z kabiny i otworzył spadochron. Po lądowaniu pod Radzyminem trafił do szpitala w Warszawie, a potem w Krakowie, gdzie jednak zmarł w czasie operacji w dniu 18 marca 1940 roku.

Messerschmitt z I.(Z)/LG 1 wyeliminowały z walki także dwa kolejne samoloty prowadzone



Powyżej: Zestrzelony P.7a 6.133, nr boczny 10, ze 162. Eskadry Myśliwskiej po przymusowym lądowaniu w lesie.

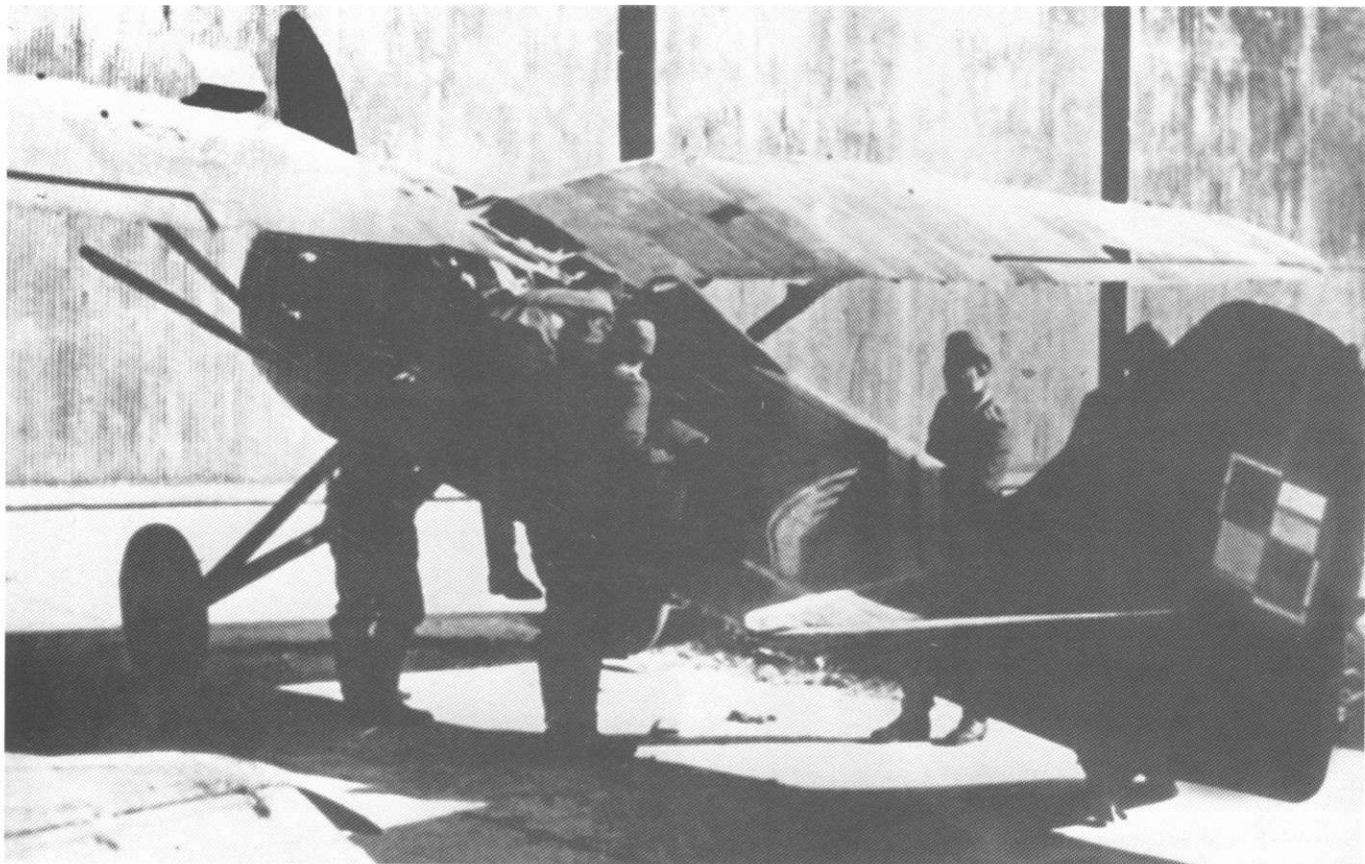
Above: Downed P.7a serial 6.133, no. 10 of the 162nd Fighter Squadron after a forced landing in woods.

Poniżej: Ten sam P.7a.

Below: The same P.7a.

(via J. B. Cynk)





przez ppor. Erwina Kawnika i kpr. Henryka Flamme. Lotnicy ci zdołali wylądować przymusowo na swych uszkodzonych maszynach pod Zakroczymiem i porócili do jednostki wieczorem.

Natomiast ppor. Stanisław Czternastek — wbrew temu wszystkiemu — co podają dotychczasowe opracowania, w czasie popołudniowej walki najprawdopodobniej nie został zestrzelony i wylądował w Poniatowie. Potwierdzają to również zapiski, które

Powyżej: P.7a nr 5 (281-K) ppor. pil. Erwina Kawnika ze 123. Eskadry Brygady Pościgowej zdobyty na Okęciu przez Niemców.

Above: P.7a no. 5 (coded 281 K) of 2nd Lt. Erwin Kawnik of the Pursuit Brigade's 123rd Squadron, captured by the Germans at Warsaw-Okęcie aerodrome.

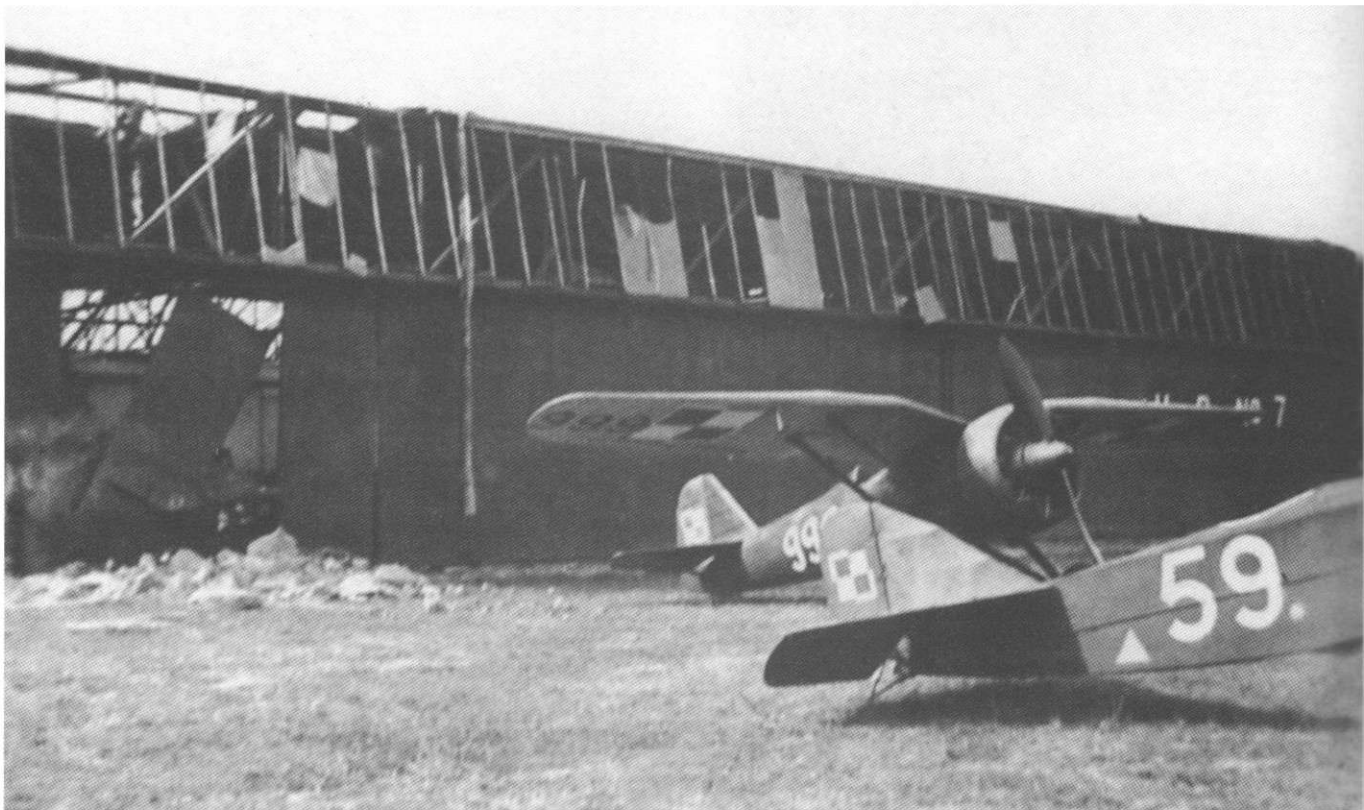
(via J. B. Cynk)

Poniżej: Ten sam samolot obok samolotu P.11c.

Below: The same aeroplane by a P.11c.

(via J. B. Cynk)





Powyżej: P.7a nr 999 przed uszkodzonym hangarem nr 7 w Dęblinie. Na pierwszym planie ogon szkolnego BM-4h.
Above: P.7a no. 999 in front of the damaged hangar no. 7 at Dęblin. Tail of a BM-4h trainer is in the foreground.

(James V. Crow via K. Choloniewski)

w czasie kampanii wrześniowej prowadził na bieżąco jeden z pilotów 123. Eskadry Myśliwskiej — ppor. Stanisław Chałupa.

Jeden z uszkodzonych w dniu 1 września samolotów — siódemka należąca najprawdopodobniej do Kawnika (P.7a „5”) — został później ściągnięty na Okęcie, gdzie miał być naprawiony (miał przestrzelony zbiornik paliwa). Po ewakuacji Brygady Pościgowej z warszawskiego węzła lotnisk samolot pozostał w PZL i zdobyły go tam później wojska niemieckie.

W pierwszym dniu wojny w lotach operacyjnych wzięli też udział piloci 151. Eskadry Myśliwskiej.

Poniżej: Ten sam P.7a nr 999.

Below: The same P.7a no. 999.

(via M. Emmerling)

Mieli oni osłaniać przed bombardowaniem Białostok oraz zwalczać niemieckie samoloty rozpoznawcze, które pojawiają się nad frontem SGO Narew. W tym celu dowódca 151. Eskadry, por. Józef Brzeziński, wystawił klucz alarmowy, który znajdował się w pogotowiu przez cały dzień. Samoloty Luftwaffe nie pojawiły się jednak i dlatego też do startu na alarm nie doszło. W tej sytuacji jedyny lot, jaki miał miejsce w dniu 1 września, polegał na ubezpieczeniu własnego samolotu rozpoznawczego (Karasia z 51. Eskadry), który przeprowadzał wywiad nad terytorium nieprzyjaciela. W locie tym wzięli udział: por. Marian Wesołowski, ppor. Jan Grzech i kpr. Czesław Cichoń. Wszyscy powrócili szczęśliwie do bazy, ale ich samoloty zostały postrzelane przez niemiecką obronę przeciwlotniczą.

Sukcesów nie odnotowali także lotnicy, przydzielonej do Armii Łódź, 162. Eskadry Myśliwskiej. Miała ona wspólnie ze 161. Eskadrą zwalczać niemieckie samoloty rozpoznawcze w rejonie węzłów kolejowych Kolużki-Piotrków-Tomaszów Mazowiecki, gdzie wylądowały się przybywające na front polskie oddziały. Lwowski myśliwcy wystawili na lotnisku Widzew jeden klucz alarmowy siódemek, ale pomimo kilku startów nie zdołali przechwycić żadnego samolotu przeciwnika.

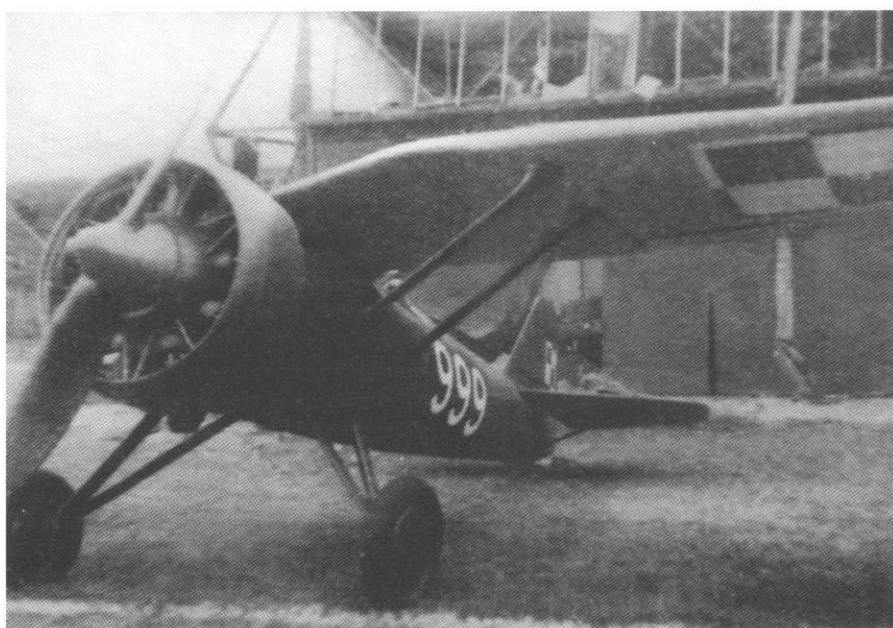
1 września weszły do akcji dwie doraźnie zorganizowane eskadry, które miały osłaniać przed nalotami nieprzyjaciela dębliński węzeł lotnisk. Dowódca WSP Ułęż, kpt. pil. Stanisław Brzezina, zdecydował o utworzeniu jednej takiej jednostki, złożonej z instruktorów szkoły. Jej dowództwo powierzył por.



P.7a nr 999. Szachownice rozmieszczone symetrycznie względem osi kadłuba, prawa blisko lotki.

P.7a no. 999. National markings spaced evenly from the fuselage, the starboard one is closer to the aileron.

(via T. J. Kopański)



Po lewej: Ten sam P.7a z lewej strony.

Left: Port side of the same P.7a.

(via M. Emmerling)

Stefanowi Witorzeńcowi, który wyznaczył pilotów do kluczy alarmowych i opracował sposoby działania. Jednostka Witorzeńcia otrzymała na swe wyposażenie tylko osiem samolotów P.7a, ponieważ cztery inne myśliwce, przygotowane wcześniej do akcji, na rozkaz komendanta CWL Nr 1, pplk. Modesta Rastawieckiego, rankiem 1 września zostały przekazane do Dębłina. W ciągu dnia myśliwcy z Ułęża wykonali około 20 lotów bojowych, ale nie zdołali przechwycić niemieckich samolotów rozpoznawczych latających nad Dęblinem.

Druga jednostka, Eskadra Ćwiczebna Pilotażu Nr 3 SPL Dęblin, dowodzona przez kpt. pil. Jana Czernego, posiadała m.in. sześć siódemek, które miały bronić ich macierzystego lotniska. W trakcie sześciu lotów bojowych jej piloci także nie odnotowali żadnych sukcesów.

W pierwszym dniu wojny straty w ludziach i sprzęcie poniosła tylko jedna eskadra wyposażona w samoloty P.7a — 123. Miała jednego pilota zabite-

go (kpt. Olszewski) i dwóch ciężko rannych (ppor. Danek i ppor. Szyszka) oraz trzy zniszczone samoloty i cztery uszkodzone, z których dwa już nie powróciły do służby.

Kolejnych pięć siódemek zostało zniszczonych w czasie porannego bombardowania lotniska w Krakowie. Były to maszyny z Eskadry Treningowej 2. Pułku Lotniczego oraz co najmniej jeden myśliwiec 123. Eskadry, który znajdował się wówczas w remoncie (P.7a „9”).

2 września

Rankiem 2 września 123. Eskadra, której dowództwo po śmierci kpt. Olszewskiego objął ppor. Erwin Kawnik, miała tylko trzy sprawne siódemki. Dwie inne maszyny lekko uszkodzone mechanicy naprawili w ciągu dnia. Eskadra wykonała, najprawdopodobniej, tylko jeden lot patrolowy. Ppor. St. Chałupa:

„Przyjemna mgła na lotnisku. Startuję jako dowódca klucza (składu nie pamiętam) na patrol nad

Warszawą. Start 11.00, wys. 4000 m. Dalej na wschód sylwetki III Dyonu. Zimno piekielne. Po godzinie patrolowania lądujemy, by się dowiedzieć, że bombowce npla pod osłoną chmur bombardowały Warszawę z 2000 m. To był mój pierwszy lot od przeszło miesiąca”¹².

Trzej lotnicy ze 151. Eskadry, por. Zygmunt Kinel, ppor. Józef Bondar i kpr. Eugeniusz Hofman, dokonali lotu rozpoznawczego w okolicy Myszynca. Nie napotkali nieprzyjaciela w powietrzu.

III/6 Dyon wystawił trzy zasadzki czterosamolotowe w Orchowiu (na zachód od Łasku), Wężykowej Woli koło Wielunia i Koniszewie koło Zduńskiej Woli. Odleciało tam pięć siódemek i siedem jedenastek. O godzinie 9.00 z lotniska podstawowego Wdzew-Ksawerów przeciwko niemieckiej wyprawie bombowej wystartowało siedem myśliwców pod dowództwem kpt. pil. Władysława Szczęsniewskiego (d-ca 161. Esk.). W grupie tej znalazły się trzy lub cztery samoloty P.7a 162. Eskadry. W czasie walki powietrznej nasze myśliwce zostały celnie ostrzelane przez własną artylerię przeciwlotniczą, która m.in. poważnie uszkodziła siódemkę ppor. Ryszarda Łopackiego.

Przed południem siódemki i jedenastki III/6 Dyonu wzięły udział w dwóch lotach na wymiatanie. Nie przyniosły one rezultatów, a własne oddziały naziemne zestrzeliły samolot P.7a por. Jana Wiśniewskiego. Myśliwiec ten został rozbity w czasie przymusowego lądowania, a jego pilot powrócił na lotnisko wieczorem.

Około godziny 16.00 z Wdzewa wystartowały cztery myśliwce, w tym jeden lub dwa P.7a, które miały przechwycić zbliżające się do Łodzi samoloty

12. Zapiski Stanisława Chałupy — w zbiorach p. Jerzego Pawlaka.

przeciwnika. Były to dwie eskadry Bf 110 z I./ZG 76. Niemcy lecieli na wysokości 3000 m i w chwili gdy polskie myśliwce znajdowały się 500 m niżej, sześć Messerschmittów znrkowało na nie, rozpoczynając zaciętą walkę powietrzną. Wkrótce potem do walczących dołączył klucz jedenastek z zasadzki Orchów, sześć dalszych Bf 110 i jeszcze jeden P.11 (pilot por. Jan Dzwonek). W trakcie długiej, trwającej blisko godzinę, walki Niemcy zestrzelili dwie jedenastki, a Polacy dwa Messerschmitty. Jeden z niemieckich samolotów został zestrzelony przez lecącego na P.7a „8” kpr. Jana Malinowskiego ze 162. Eskadry. Malinowski, który zauważył, że jeden z niemieckich pilotów zaczął ostrzeliwać ratującego się na spadochronie por. Dzwonka, zbliżył się do Messerschmitta i z odległości 70 m pierwszą serią zapalił prawy silnik Niemca. Kolejne pociski śmiertelnie raniły pilota i samolot przeciwnika zwałił się w korkociąg i runął na ziemię.

Dnia 2 września Niemcy przeprowadzili trzy naloty na Dęblin i w poważnym stopniu zniszczyli tę ważną bazę lotniczą. Dwa klucze siódemek z Eskadry WSP Ułęż — dowodzone przez por. pil. Stefana Witorzeńcia i por. pil. Witolda Urbanowicza — nie zdołały niestety powstrzymać samolotów przeciwnika. Po południu, gdy zostało zerwane połączenie telefoniczne z siecią dozoru w Dęblinie, myśliwcy musieli startować na odgłos silników nadlatujących maszyn wroga. Zbyt mała prędkość samolotów P.7a nie pozwoliła jednak na nawiązanie z nimi skutecznej walki.

Kilka startów dnia 2 września wykonali również lotnicy z Eskadry Ćwiczebnej Pilotażu Nr 3 SPL Dęblin. Wieczorem rozpoczęli oni przygotowania do ewakuacji sprzętu na lotnisko w Żyrzynie (30 km na południowy wschód od Dębina).

Po południu 2 września rozpoczęła się ewakuacja do Łucka samolotów Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Sadowie pod Radomiem. Lecący na czele grupy maszyn por. Wincenty Natęcz na P.7a, lądując o zmroku w Łucku, wpadł w lej po bombie. Je-

go myśliwiec został rozbity, a sam pilot zginął na miejscu.

Bilans działań myśliwców P.7a w dniu 2 września obejmował jeden zestrzelony samolot wroga (Bf 110), a po stronie strat trzy samoloty ze 162. Eskadry. Dwa z nich utracono na skutek ognia własnej OPL (jeden zniszczony, a drugi poważnie uszkodzony), a trzeci został rozbity przy lądowaniu na zasadzce.

Do listy strat należy też dopisać nie znaną bliżej liczbę siódemek szkolnych (zginął jeden pilot). Z powodu braku danych precyzyjne określenie strat jednostek szkolnych w kolejnych dniach wojny jest praktycznie niemożliwe.

3 września

123. Eskadra, dysponująca pięcioma sprawnymi siódemkami, brała udział w lotach patrolowych w rejonie Warszawy. Jako pierwszy wystartował około godziny 8.00 klucz ppor. Stanisława Chałupy. Na północ od Warszawy siódemki zostały ostrzelane, niecelnie, przez własną artylerię przeciwlotniczą. Do starć z przeciwnikiem nie doszło.

Na rozkaz dowódcy lotnictwa SGO Narew trzy myśliwce 151. Eskadry wzięły udział w locie rozpoznawczym poza linią frontu (start o godzinie 15.00). Zadanie to wykonali ppor. Wiktor Szulc, ppor. Stanisław Andrzejewski oraz ppor. Marian Łukaszewicz. W drodze powrotnej Andrzejewski i Łukaszewicz ostrzelali kolumnę samochodów nieprzyjaciela.

Myśliwcy Armii Łódź stoczyli 3 września kilka walk powietrznych i zestrzelili co najmniej dwa samoloty. Jeden z nich, najprawdopodobniej Hs 123 z II.(Schl.)LG 2, przypadł w udziale pilotowi walczącemu na P.7a, kpr. Zdzisławowi Urbańczykowi ze 162. Eskadry (zasadzka w Woli Wężykowej). Jednostka straciła jednak dwie siódemki (jedna uszkodzona przez nieprzyjaciela i jedna z nieznanych przyczyn), które nadawały się tylko do remontu fabrycznego.

Eskadra WSP z Ułęża patrolowała okolice Dębina. Dwa klucze myśliwców, dowodzone przez por. Kazimierza Bursztyna i por. Henryka Szczęsnego,

zaatakowały niemiecką wyprawę bombową. Wskutek ataku dwa Ju 87 B wyrzuciły bomby przed celem, a pozostałe zawróciły.

Dowódca WSP Ułęż, kpt. Brzezina, otrzymał rozkaz utworzenia nowej pełnej eskadry myśliwskiej. Jej personel mieli stanowić uczniowie pilotów, którzy niedawno ukończyli kurs myśliwski, a wyposażenie samoloty P.7a.

W związku z zarządzeniem ewakuacji CWL 1, samoloty P.7a i PZL 23 A Karaś Eskadry Ćwiczebnej Pilotażu nr 3 SPL Dęblin odleciały rano na lotnisko w Żyrzynie. Jednostka pozostawała tam bezczynnie aż do 8 września, oczekując na rozkazy.

Z Dębina do Góry Puławskiej odleciało też 60 samolotów Eskadry Ćwiczebnej Obserwatorów SPL Dęblin. Były wśród nich także nieliczne samoloty P.7a.

W dniu 3 września myśliwcy z jednostek operacyjnych latający na samolotach P.7a zestrzelili jeden samolot niemiecki (Hs 123). 162. Eskadra utraciła dwie uszkodzone siódemki.

4 września

Rankiem 4 września samoloty Brygady Pościgowej odleciały na nowe lotniska. IV/1 Dyon, wraz ze 123. Eskadrą, zajął teraz lotnisko w Radzikowie koło Błonia. Ppor. Chałupa:

„4 IX. Lotnisko dużo gorsze od poprzedniego. Brak naturalnego maskowania i zaczynamy odczuwać brak paliwa. O godz. 12.00 startujemy na alarm, w kierunku na Żyrardów, w składzie 2 kluczy po 2 samoloty. Ppor. Kawnik prowadzi jeden, ja drugi. Bocznych pilotów nie pamiętam. Jedyne zauważony samolot, to nasza Czapla, lecąca dużo poniżej, w kierunku zachodnim.

Po wylądowaniu i uzupełnieniu paliwa startuję na rozpoznanie miejscowości Olszyny na trasie Warszawa–Białystok (rzekomo desant spadochroniarzy). Po dokładnym przeszukaniu okolicy w locie koszącym nie znajduję nic”¹³.

Po dwóch bezowocnych startach po południu (około godziny 16.30) 123. Eskadra, wraz z innymi eskadrami III/1 i IV/1 Dyonu, wzięła udział w walkach z niemiecką wyprawą bombową (Ju 87 i Do 17) osłanianą przez Bf 109. Relacja ppor. Chałupy:

„Pod wieczór następny start na alarm. Jestem na czele klucza. Na wysokości 2000 m widzę 7 Ju 87 nisko nad ziemią. Atakuję; karabiny nie strzelają — nie przeładowane. Po przeładowaniu i stracie odległości otwieram ogień, jak również dostaję ogień z przeciwnej strony... Z lewej strony z góry zostają zaatakowane przez następny Ju 87, który ma przewagę wysokości i szybkości. Musiałem przerwać swój atak i rezultatu nie znam”¹⁴.

Prawdopodobnie w czasie tego lotu został uszkodzony w walce powietrznej samolot st. szer. Eugeniusza Nowakiewicza. Po przymusowym lądowaniu niedaleko Radzymina i naprawie wrócił on do Radzikowa.

Po południu jedyne zadanie bojowe wykonywali lotnicy ze 151. Eskadry. Klucz w składzie — por. Józef Brzeziński, por. Marian Wesołowski i kpr. Tadeusz Kawalkowski — miał ubezpieczać rozpoznawczego Karasia z 51. Eskadry i przeprowadzić wymiatanie nad frontem. Podczas tego lotu, w czasie star-

Poniżej: P.7a w hangarze w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie zniszczony w wyniku bombardowania.

Below: P.7a in the hangar at the PAF College at Dęblin, destroyed in a bombing raid.

(via A. Glass)



13. Ibidem.

14. Ibidem.



Zamaskowane drzewkami samoloty P.7a zdobyte przez Niemców. Pierwszy P.7a nr 23 (27?) — nr podskrzydłowy 273.

Camouflaged P.7a's captured by the Germans. Nearest camera P.7a no. 23 or 27 with underwing code no. 273.

(via T. J. Kopański)

cia z grupą Do 17, jeden z polskich samolotów został zestrzelony. Powrót pozostałych maszyn opisał w swoim pamiętniku były pilot 151. Eskadry — Wiktor Szulca:

„Dłuży się oczekiwanie na powrót kolegów... Wreszcie słychać znajomy gang silników. Podrywa on wszystkich z wyschniętej trawy. Liczymy: raz ... dwa... Ale trzeciej maszyny nie widać. Co się stało!? Lądują „Siódemka” Brzezińskiego wygląda jak sito od przestrzelin. Śmigło, skrzydła, stójki podziurawione, kadłub rozpruty około metra. Samolot Wesółowskiego cały. Zabrakło kpr. Kawalkowskiego... W dolocie nad front zostali zaatakowani przez duże zgrupowanie Dornierów. Kawalkowski dostał celną serię z niemieckiego bombowca. Samolot zapalił się i poszedł ku ziemi. Pilot wyskoczył ze spadochronem, prawdopodobnie ranny, nad terenem niemieckim. Szkoda kpr. Kawalkowskiego! Był to jeden z lepszych pilotów”¹⁵.

Uzupełniając relację Szulca, należy dodać, że kpr. Kawalkowski zaginął i jego los do dzisiaj pozostaje nieznan. Prowadzona przez niego siódemka była pierwszą maszyną utraconą bezpowrotnie w czasie działań wojennych przez 151. Eskadrę.

Bardzo poważne straty w dniu 4 września poniosła 162. Eskadra Armii Łódź. Rankiem trzy siódemki tejsze jednostki odleciały na zasadzkę do Orchowa. Pozostałe dwie maszyny pozostały na lotnisku podstawowym Widzew-Ksawerów. Tego samego dnia

przed południem ppor. Zdzisław Zadroziński — po starcie z Widzewa — zdołał zestrzelić w rejonie Łodzi Dorniera 17.

- Po południu, gdy na lotnisku w Widzewie znajdowały się jedynie dwa gotowe do startu płatowce (P.7a i P.11c) oraz klucz P.7a, który właśnie powrócił z zasadzki, nad lotniskiem pojawił się samotny Do 17. Natychmiast po jego zauważeniu wystartowały oba polskie myśliwce. W tym czasie nad lotnisko nadleciała również formacja 16 Bf 109 z I./ZG 2 (JGr. 102) prowadzonych przez dowódcę tej jednostki — Hptm. Hannesa Gentzena. Niemcy, którzy mieli przeprowadzić wymiatanie w pobliżu Łodzi, natychmiast dostrzegli nabierające wysokości polskie myśliwce. Dziewięć Messerschmittów oderwało się od szyku i zaatakowało je. W czasie walki powietrznej Hptm. Gentzen celnie ostrzelał samolot P.7a Zadrozińskiego, uszkadzając mu silnik. Polski pilot — ranny w nogę — zdołał przymusowo wylądować i odbiec od swojej maszyny, która została wkrótce potem zapalona przez Niemców. W tym samym czasie zestrzelony został również samolot P.11c, w którym zginął oficer taktyczny III/6 Dyonu — por. Tadeusz Jeziorowski.

Niemieccy piloci, nie mając już oponenta w powietrzu, zaatakowali stojące przy stogach słomy siódemki, które powróciły wcześniej z zasadzki. Ze względu na brak sprężonego powietrza w butlach nasi lotnicy nie zdołali zapuścić silników swych ma-

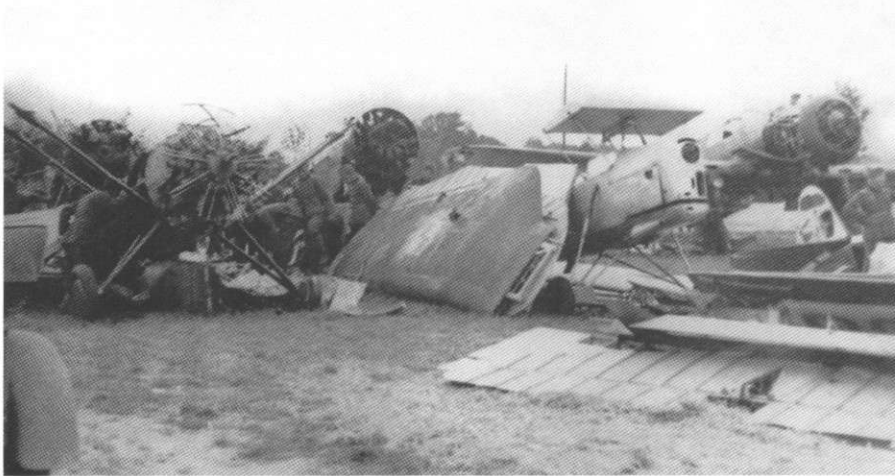
szyn i musieli się łątować, opuszczając je i chroniąc się w rowach. Messerschmitty w krótkim czasie podpaliły wszystkie trzy samoloty. Jeden z nich został ugaszony przez mechanika st. szer. Hermana Majzę, który został przy tym ciężko ranny. Niemcy ostrzelali jeszcze dwa uszkodzone wcześniej samoloty, które poprzedniego dnia zostały zakwalifikowane do odesłania do naprawy w PZL i stały przy stogach słomy na skraju lotniska, po czym spokojnie odlecieli. Po tym nalocie w 162. Eskadrze pozostała już tylko jedna sprawna siódemka.

Piloci Eskadry WSP w Ulężu, por. Tadeusz Arentowicz i por. Witold Urbanowicz, polecili na rozpoznanie w kierunku Łodzi. Zauważyli niemieckie kolumny pancerne i ostrzelali z kaemów piechotę przeciwnika.

Część samolotów Eskadry Ćwiczebnej Obserwatorów SPL Dęblin została przerzucona z Góry Puławskiej na lotnisko Belżyce koło Lublina (majątek Kierz). Jeden z samolotów, P.7a prowadzony przez pilota czeskiego, plut. (cetara) Jaroslava Dobrovolnego, został ostrzelany w powietrzu przez strzelców pokładowych z He 111 i wylądował przymusowo na lotnisku połowym w Strzeżkowicach.

W dniu 4 września myśliwce P.7a zestrzeliły jeden samolot niemiecki (Do 17). Straty własne to jeden pilot zaginiony (kpr. Kawalkowski ze 151. Esk.), jeden ranny (ppor. Zadroziński ze 162. Esk.) oraz cztery zniszczone siódemki (trzy ze 162. Esk. i jeden ze 151. Esk.) i jedna poważnie uszkodzona (162. Esk.).

15. Relacja W. Szulca, [w:] Jerzy Pawlak, „Samotne załogi”, Warszawa 1992, s. 351–352.



P.7a z silnikiem obok skrzydła. Złomowisko zniszczonych samolotów na lotnisku Kraków-Rakowice.

P.7a with the engine by the wing. Scrapyard of destroyed aircraft at Cracow-Rakowice aerodrome.

(via T. J. Kopański)

5 września

W popołudniowych walkach nad Warszawą wziął udział klucz 123. Eskadry w składzie: ppor. Erwin Kawnik, ppor. Stanisław Chałupa i pchor. Tadeusz Kratek. Ppor. Chałupa:

„Wystartowałem jako boczny w kluczu ppor. Kawnika. Na wysokości 1500 m zostaliśmy zaatakowani przez Me 110. Oslaniając prowadzącego nie zauważyłem napastnika. Miałem możliwość przekonania się o sile jego ognia. Zostałem po prostu oślepiony przelatującymi wokół mnie pociskami. Po minięciu się z nim nie więcej niż 5 m zwałem samolot i natknąłem się na następnego Me 110 tuż pod moim samolotem. Po oddaniu do niego długiej serii zauważyłem czarny dym za prawym silnikiem i dzięki pomocy ppor. Kawnika Me 110 wkrótce runął na ziemię”¹⁶.

Nasi lotnicy — jak się później okazało — źle rozpoznali samolot przeciwnika. Zachowane wykazy strat Luftwaffe świadczą bowiem o tym, że 5 wrześ-

nia Niemcy nie stracili żadnego Bf 110. Zniszczoną maszyną mógł być natomiast He 111 z jednostki I/KG 152, który zgodnie z niemieckimi meldunkami został zestrzelony w płomieniach i rozbił się (cała załoga zginęła).

Po powrocie na lotnisko i krótkim odpoczynku cztery siódemki 123. Eskadry poleciały na „wymiatanie” w okolicy Ciechanowa. Zostały tam silnie ostrzelane przez artylerię przeciwlotniczą. Wrogich samolotów nie napotkano.

Myśliwcy ze 151. Eskadry startowali po raz pierwszy także po południu. W locie wzięli udział: ppor. Wiktor Szulca, ppor. Stanisław Andrzejewski i ppor. Marian Łukaszewicz. Zgodnie z relacją Szulca lot ten miał następujący przebieg:

„Po otrzymaniu rozkazu zbieram swój klucz i omawiam zadanie. Start! Wchodzimy na wysokość 3000 m. Po 30 minutach nadlatuje od Ostrołęki niemiecki bombowiec. Zauważyłem go. Idę w górę. Te-

raz i on mnie widzi. Robi skręt i ucieka na swoją stronę. Latamy dalej. Po godzinie nad Ostrowią widzę niemieckiego Dorniera. Robię skręt i atakuję go. Niestety, trzy strzały i karabiny nie działają. Od razu schodzę do ziemi ostrą piką. Po mnie atakuje pchor. pil. Łukaszewicz. Daje długą serię. Trafia, ale w płaty. Lekki dymek i Niemiec zawraca. Następnie zaatakował pchor. Andrzejewski, ale też karabiny zawiodły. Ładujemy”¹⁷.

Nieco później poleciał na patrol jeszcze jeden klucz 151. Eskadry, prowadzony przez ppor. Jana Grzecha. Do spotkania z przeciwnikiem nie doszło.

III/6 Dyon rozpoczął przygotowania do ewakuacji. Jedyny czynny samolot P.7a 162. Eskadry najprawdopodobniej nie wykonał żadnego lotu.

Dwaj piloci WSP, por. Marian Duryasz i ppor. Janusz Żurakowski, przebywali na zasadzce na lotnisku Podlodów. Myśliwcy z Ułęża i Podlodowa startowali kilkakrotnie, nie nawiązując kontaktu z nieprzyjacielem.

5 września piloci walczący na samolotach P.7a zdołali zestrzelić jeden samolot niemiecki (He 111), nie ponosząc strat.

6 września

Samoloty 123. Eskadry (pięć P.7a) przed południem dwukrotnie startowały, razem ze 113. i 114. Eskadrą, do walki z nadciągającymi nad stolicę wyprawami Luftwaffe.

Sukces odniósł tym razem ppor. pil. Jerzy Czerniak. Rozpoznał on swą ofiarę, podobnie jak jego koleżdy dzień wcześniej, jako Bf 110, ale zestrzelił, najprawdopodobniej, znowu Heinkla 111 z I/KG 152. Niemiecka maszyna eksplodowała w powietrzu, a jej załoga (czterech lotników) zginęła¹⁸.

Po południu myśliwcy Brygady Pościgowej poleciały na „wymiatanie” w rejonie Koła (teren operacyjny Armii Łódź). 123. Eskadra nie brała udziału w tej misji.

Pod wieczór, na rozkaz Naczelnego Dowódcy Lotnictwa, gen. Józefa Zająca, eskadry Brygady Pościgowej przeszły na lubelski węzeł lotnisk. Decyzja ta, umotywowana zagrożeniem podwarszawskich lotnisk przez wojska lądowe przeciwnika, była stanowczo przedwczesna i pozbawiła stolicę Polski skutecznej obrony przeciwlotniczej.

123. Eskadra, razem z pozostałymi jednostkami IV/1 Dyonu, odleciała z Zaborowa na lotnisko Bełżyce (majątek Kierz) — 30 km na południowy zachód od Lublina. W czasie lądowania o zmierzchu wyłamał podwozie swego myśliwca ppor. Władysław Bożek i w eskadrze pozostały już tylko cztery sprawne siódemki.

16. Zapiski Stanisława Chałupy.

17. Relacja W. Szulca ..., s. 353-354.

18. Dotychczasowe publikacje błędnie podają, że Czerniak uszkodził bądź też zestrzelił Bf 110. Potwierdza to tylko tezę, że polscy myśliwcy, z reguły, nie potrafili właściwie rozpoznać typów samolotów przeciwnika. Zgodnie z dokumentacją niemiecką, Luftwaffe straciła 6 września tylko jednego Bf 110. Był to samolot z I/ZG 1, pilotowany przez Maj. Karla Hammesa. Został on jednak zestrzelony, jak wiadomo, przez por. Wiktora Strzembosza ze 111. Eskadry, walczącego na P.11. Polscy historycy lotnictwa (także autor niniejszego opracowania) mylili się także, umieszczając zwycięstwo Strzembosza pod datą 5 września. Niemieckie wykazy strat świadczą bowiem o tym, że 5 września żaden Bf 110 nie został utracony.



Ten sam P.7a po postawieniu na nosie i wycięciu godła eskadry na trofeum wojenne

The same P.7a after it was stood on its nose and the Squadron emblem was cut out by trophy-hunters.

(via T. J. Kopański)

Lotnicy ze 151. Eskadry wykonali jeden lot patrolowy nad frontem (por. Marian Wesołowski, ppor. Józef Bondar i ppor. Zenon Sawicki). Lotnisko eskadry niecelnie zbombardował jeden He 111. Po południu ppor. Zygmunt Kinel wystartował w celu zniszczenia niemieckiego balonu obserwacyjnego. Lot zakończył się fiaskiem, ponieważ w jego myśliwcu zacięły się kaemy Vickers E (stara amunicja).

Po rozpoczęciu odwrotu przez Armię Łódź, III/6 Dyon został z niej wycofany. Rankiem 6 września samoloty 161. i 162. Eskadry (cztery P.11 i jeden P.7a) przeleciały na lotnisko połowe Drwałew pod Grójcem, gdzie urządzono zasadzkę. Zbliżający się do nowego lotniska rzut kołowy Dyonu został zbombardowany przez trzy He 111 z L/KG 4 i poniósł poważne straty. Zniszczeniu uległy trzy samochody. Zginęło dwóch pilotów 162. Eskadry — st. szer. Zbigniew Brzeźniak i st. szer. Michał Krzyszkowski, a ppor. Zbigniew Szubert i st. szer. Tadeusz Andruszkow II zostali ranni, przy czym st. szer. Andruszkow zmarł później w szpitalu.

Przeciwko bombowcom wystartował klucz alarmowy w składzie por. Czesław Głowczyński i kpr. Zbigniew Urbańczyk ze 162. Eskadry oraz plut. Franciszek Prętkiewicz ze 161. Eskadry. Lotnicy ci zestrzelili dwa Heinkle i poważnie uszkodzili trzeci. Kpr. Urbańczyk, który leciał, najprawdopodobniej, na ostatnim już pozostałym w 162. Eskadrze P.7a zapisał na swe konto 1/2 He 111.

Lotnicy Eskadry WSP wykonali 6 września ostatnie loty bojowe z Ułęża. Dwa klucze w składzie: por. Stefan Witorzeń, por. Tadeusz Arentowicz i por. Michał Stęborowski oraz por. Witold Urbanowicz, por. Kazimierz Łukaszewicz i ppor. Józef Żulikowski przechwyciły nad Kazimierzem niemiecką wyprawę bombową składającą się z 15 Do 17 osłanianych przez Messerschmitta Bf 110. Relacja Witolda Urbanowicza:

„Zaatakowałem swoim kluczem z drugiej strony. Niemieckim pilotom trochę nerwy nawaliły. Widzieliśmy, że dwa Dornierey odłączają trochę od sztyku. Wtedy ze znacznej wysokości zwała się na nas eskorta Me 110. Smugi pocisków przeszły jak naciągnięte struny pomiędzy naszymi samolotami, potem błysnęły czarne krzyże na kadłubach. Rozprysnęliśmy się i po chwili znowu zwarli w sztyku. Błogosławiliśmy zwrotność naszych siódemek; niemieckim myśliwcom o wiele trudniej było zawrócić. Ale oczywiście wrócili i zaczęły nas ostrzeliwać. Tego, cośmy wtedy wyczyniali w powietrzu — nie podejmuję się opisać; był to wyjątkowy chaos. Po wylądowaniu pamiętałem tylko opętaną karuzelę nieba, ziemi i maszyn. W rzadkich sekundach względnego spokoju — tzn. w momentach, gdy akurat nikt nie siedział mi na ogonie — zdołałem zauważyć, że Witorzeń ze swoim kluczem zdołał dokonać niewiarygodnego



wyczynu. Dornierey zwały się nad Wisłą w obronne koło i waliły do nas ze wszystkiej broni pokładowej. Nie mieliśmy innego wyjścia z tej sytuacji, jak tylko zaatakować te kręcące się „twierdze”. Co też uczynił Stefan na pełnej prędkości z nurkowania. Po ataku Witorzeńca koło rozładowało się na dwie części. Wykorzystałem ten moment i znurkowałem ze swoim kluczem, ostrzeliwując bombowce. Kiedy robiłem zakręt do ponownego ataku, widziałem klucz Stefana nurkujący znowu na połamane karuzele bombowców. Dornierey dodały gazu i na pełnej szybkości wycofywały się na zachód.

Nie mogliśmy ścigać wycofujących się Dornierów, bo uciekały na pełnym gazie. Poza tym kończyła się nam benzyna¹⁹.

Ze względu na brak paliwa nasi myśliwcy zdecydowali się na lądowanie w Dęblinie. W czasie przyziemienia samolot por. Stęborowskiego wpadł w lej po bombie i zapalił się. Pilot ocalał. Wkrótce potem Niemcy rozpoczęli kolejne bombardowanie Dęblina. Odłamki wybuchającej bomby poważnie uszkodziły samolot Urbanowicza.

Eskadry pierwszej linii latającej na siódemkach zestrzeliły 6 września 1 1/2 samolotów nieprzyjaciela (1 1/2 He III) oraz utraciły jedną siódemkę rozbity w czasie przelotu (123. Esk.). Nieznana bliżej liczba maszyn straciły też jednostki szkolne i Eskadra WSP Uleż (nie mniej niż dwa samoloty).

7 września

Z uwagi na niedogodne położenie lądowiska w Bełżycach (na górze) i tłok spowodowany obecnością ewakuowanych tu samolotów ze szkół lotniczych, eskadry IV/1 Dyonu przeniosły się do Radawca Dużego (13 km na zachód od Lublina). Nieobecność rzutów kołowych jednostek, które potrzebowały dość dużo czasu, ze względu na zatory drogowe, by dotrzeć na nowe miejsce postoju, sprawiła, że części bojowe eskadr zostały całkowicie unieruchomione i nie wykonały już żadnych lotów bojowych.

151. Eskadra zagrożona przez oddziały niemieckie przeniosła się z Biela do Ceranowa (24 km na północ od Sokolowa Podlaskiego). W czasie tej przeprowadzki część personelu naziemnego uległa pani-

19. Witold Urbanowicz, „Początek jutra”, Kraków 1966, s. 51–52.

ce i opuściła jednostkę. Wszystkie jej samoloty, dzie-
więć siódemek, dotarły jednak bez przeszkód na no-
we miejsce postoju.

III/6 Dyon został oddany do dyspozycji dowódcy
Brygady Pościgowej i odleciał z Drwalewa do Mat-
czyna (17 km na południowy wschód od Lublina).
Wylądowała tam jedna siódemka 162. Eskadry i czte-
ry jedenastki 161 Eskadry. Maszyny te zostały włą-
czone do IV/1 Dyonu Brygady Pościgowej.

Personel WSP Uleż 7 września rozpoczął przygo-
towania do ewakuacji lotniska. Mechanicy zajęli się
przeglądem samolotów. Zdołali przygotować do lotu

siedem maszyn (w tym jedną lub dwie z zapasu
z Uleża).

Zgodnie z zarządzeniem z 3 września została os-
tatecznie sformowana nowa eskadra myśliwska zło-
żona z absolwentów ostatniego kursu myśliwskiego
z Uleża. W jej skład weszli podchorążowie (podpo-
rucznicy): Bolesław Gładych (dowódca), Stanisław
Czarnecki, Roman Hrycak, Eugeniusz Horbaczew-
ski, Jan Preihs, Eugeniusz Fiedorczuk, Ryszard
Mich, Józef Pukło, Stanisław Juszcak, Jerzy Schmidt.
Jak podaje Jerzy B. Cynk, 6 i 7 września jednostka ta
otrzymała ze Lwowa dziewięć samolotów: siedem

P.7a i dwa P.11c²⁰. Te dziewięć maszyn i jeszcze jed-
ną siódemkę z Uleża podchorążowie odebrali na lot-
nisku w Podlodowie, gdzie też mieli czekać na przy-
dział do jednego z dyonów myśliwskich.

Czeski pilot, **četar** Jarosław Dobrowolny, przy-
dzielony do Eskadry Ćwiczebnej Obserwatorów SPL
Dęblin, przeprowadził uszkodzoną wcześniej przez
He 111 siódemkę ze Strzeżkowic do Bełżyc (Kierz).

W dniu 7 września żadna z eskadr nie wykony-
wała lotów bojowych na samolotach P.7a. W zwią-
zku z tym nie poniesiono też strat.

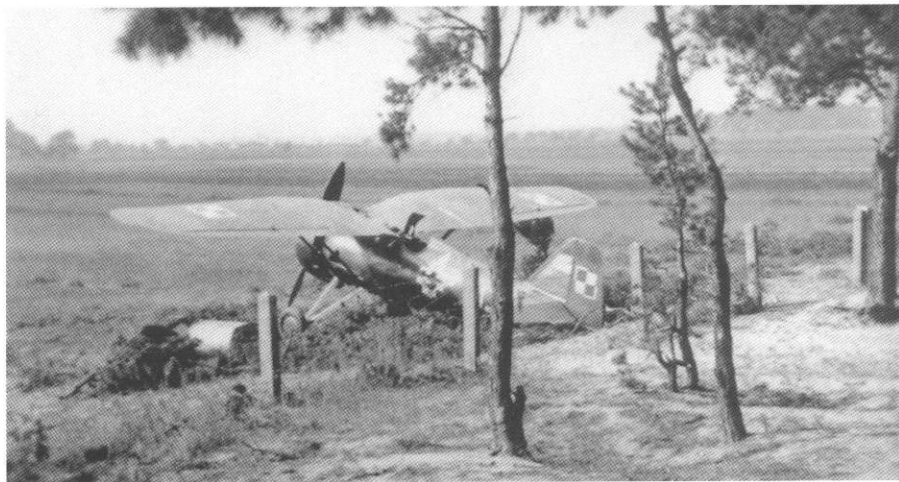
8 września

Piloci 123. Eskadry wzięli udział w lotach patrolo-
wych w rejonie Lublina. Do spotkania z nieprzyja-
cielskimi samolotami nie doszło.

Na lotnisko w Radawcu Dużym przyleciał z Mat-
czyna lwowski III/6 Dyon — w tym jeden P.7a ze
162. Eskadry. Z powodu braku paliwa nie wykonał
on żadnych lotów.

Znacznie aktywniej działała 151. Eskadra. Przed
południem klucz w składzie: ppor. Zygmunt Kinel,
por. Zygmunt Słomski i ppor. Józef Bondar przepra-
wadził rozpoznanie w rejonie Ostrów Mazowiecka-
Małkinia. W czasie lotu siódemki zostały zaatako-
wane przez cztery Bf 109, ale po krótkiej walce Niem-
cy, którzy najprawdopodobniej nie mieli już pali-
wa, wycofali się. Dwie godziny po powrocie klucza
ppor. Kinela podobne zadanie wykonali ppor. Wiktor
Szulc i ppor. Stanisław Andrzejewski.

Po południu dowódca 151. Eskadry otrzymał roz-
kaz przejścia z Ceranowa do Brześcia nad Bugiem,
do dyspozycji Naczelnego Dowódcy Lotnictwa. Oz-
naczało to wycofanie jednostki z SGO Narew. Wie-



Powyżej: Samolot P.7a "1" ze 151. Eskadry Myśliwskiej sfotografowany wkrótce po zdobyciu przez Niemców. Widoczne odrzucone gałęzie maskujące i nieuszkodzone jeszcze śmigło.

Above: P.7a "1" of the 151st Fighter Squadron, photographed soon after capture by the Germans. Note the tree branches used for camouflaging, and the undamaged propeller.

(via Z. Lalak)

Poniżej: P.7a nr 1 ze 151. Eskadry Myśliwskiej bez śmigła.

Below: P.7a no. 1 of the 151st Fighter Squadron less its propeller.

(via J. Pawlak)



20. Jerzy B. Cynk, „Polskie Lotnictwo Myśliwskie w boju wrześniowym”, mps 1989.

czorem 8 września dziewięć siódemek szczęśliwie wylądowało na nowym lotnisku (Adamków).

Rozpoczęła się ewakuacja WSP z Ułęża do Radziechowa (23 km na południowy wschód od Sokala). Por. Stefan Witorzeńć wraz z sześcioma innymi pilotami-instruktorami odleciał na nowe miejsce postoju.

Czeski pilot **četar** Jaroslav Dobrovolny wykonał na P.7a jeden lot patrolowy w rejonie Bełżyc (Kierz). Swoją samolot następnie przekazał Polakom (w Bełżycach lub też po przelocie tego samego dnia na lotnisko Jasionka koło Parczewa).

Eskadry operacyjne wyposażone w samoloty P.7a 8 września nie poniosły strat w sprzęcie i nie odniosły żadnych zwycięstw powietrznych. Brak danych o ewentualnych stratach jednostek szkolnych.

9 września

Siódemki 123. Eskadry (cztery sztuki) i 162. Eskadry (jeden samolot) pozostawały początkowo na lotnisku w Radawcu Dużym. Piloci krakowscy wykonali najprawdopodobniej dwa loty patrolowe. Relacja ppor. Stanisława Chałupy:

„Startujemy na patrol w dwa samoloty. Na prawym skrzydle mam pchor. Kratke. Napotykam jednego „Do 17” lecz po małej wymianie strzałów ucieka na pełnym gazie. Lecimy w stronę Lublina i w odległości około 4 km powyżej nas widzimy 7 samolotów bombowych lecących na Lublin.

Pnąc się do góry zostałem nagle zaatakowany przez 4 Me 110. To, że żaden mnie nie trafił, to istny cud. Pchor. Kratke odpadł z szyku jeszcze przy pierwszym spotkaniu z Do 17²¹.

Kilka lotów patrolowych i rozpoznawczych zapisali na swe konto piloci 151. Eskadry. Jednostka po-

zostawała nadal w dyspozycji Naczelnego Dowódcy Lotnictwa na lotnisku w Adamkowie pod Brześciem.

10 września

Rankiem 10 września wobec otrzymania, już poprzedniego dnia, wiadomości o zagrożeniu przez wojska niemieckie przepraw przez Wisłę, dowódca Brygady Pościgowej, płk Stefan Pawlikowski, zarządził przesunięcie podległych mu jednostek na Wołyń. 123. oraz 162. Eskadra przeniosły się więc do Młynowa (15 km na północny zachód od Dubna).

Wszystkie myśliwce Brygady Pościgowej, które przeleciały na Wołyń, pozostawały beczynne ze względu na brak paliwa (do nowych miejsc postoju nie dotarły jeszcze rzuty kołowe eskadr).

Brak danych o działalności 151. Eskadry. Najprawdopodobniej wykonała ona kilka kolejnych lotów łącznikowych z Brześcia.

Podchorążowie ze sformowanej w Ułężu eskadry myśliwskiej — zgodnie z otrzymanym poprzedniego dnia rozkazem — odlecieli z Podlodowa do Radziechowa. W ciągu następnych dni eskadra ewakuowała się do Ksawerowa koło Sokala, Buczacza oraz wreszcie do Wielicka pod Kowlem. W czasie przelotów samoloty stopniowo się wykruśzały, tak że w połowie września do Wielicka dotarli już jedynie dwaj piloci — pchor. Jan Preihs oraz pchor. Eugeniusz Horbaczewski.

11 września

Dowódca Brygady Pościgowej, płk Pawlikowski, wykonując rozkaz Naczelnego Dowódcy Lotnictwa z 9 września, zarządził powrót eskadr Brygady pod Lublin. Na lotnisko w Łuszczowie (12 km na północ-

ny wschód od Lublina) przyleciał m.in. jeden samolot P.7a 162. Eskadry (III/6 Dyon). Cztery siódemki 123. Eskadry, które nie miały na przelot paliwa, pozostały w Młynowie.

Stacjonująca w Brześciu 151. Eskadra 11 września wykonywała zadania dla Naczelnego Dowódcy Lotnictwa. Rankiem, około godziny 6.30, dwaj piloci, ppor. Stanisław Andrzejewski oraz ppor. Wiktor Szulc, dokonali rozpoznania w rejonie Zambrów–Ostrów Mazowiecka–Wyszków–Węgrów–Mińsk Mazowiecki. Samolot Andrzejewskiego został uszkodzony przez niemiecką obronę przeciwlotniczą, ale zdołał powrócić do Brześcia.

W południe na wywiad w tym samym rejonie wyruszyli ppor. Zygmunt Kinel i ppor. Michał Andruszko. W czasie wykonywania zadania obaj zostali zestreleni. Samolot ppor. Andruszko, celnie ostrzelany przez Niemców w rejonie Drohiczyzna, zapalił się w powietrzu. Pilot uratował się, skacząc ze spadochronem, i po dwóch dniach dołączył do swej jednostki. Natomiast ppor. Kinel, który nad Zambrówem został ciężko ranny przez obronę przeciwlotniczą niemieckiej kolumny zmotoryzowanej, zdołał wylądować po polskiej stronie frontu i został odwieziony do szpitala w Wilnie. Dowódca eskadry nie otrzymał o nim żadnej informacji i uznano go za zaginionego.

Okolo godziny 14.00 z Brześcia wyleciał ppor. Marian Łukaszewicz, któremu polecono dostarczyć rozkazy dla dowódcy Armii Poznań, gen. Tadeusza Kutrzeby. Łukaszewicz po trudnym i bardzo niebezpiecznym locie dotarł aż pod Kutno i po odnalezieniu sztabu Armii Poznań rozkazy przekazał. Ze względu na późną porę zdecydował się na powrót do Brześcia następnego dnia rano.

Śłużący do szkolenia mechaników P.7a z kołami szprychowymi, zdobyty przez Niemców.

P.7a with spoked wheels, used for ground crew training, captured by the Germans.

(via T. J. Kopański)

21. Zapiski Stanisława Chałupy.





PZL P.7a zdobyty przez Niemców w Dęblinie i użytkowany najprawdopodobniej przez szkołę pilotów Flugzeugführerschule FFS A/B2 i pułk szkolny Fliegerausbildungsregiment Sch/FAR 21 stacjonujące na lotnisku Dęblin-Irena od stycznia 1940 do lipca 1941 roku.

PZL P.7a captured by the Germans at Dęblin and used by the Flugzeugführerschule FFS A/B2 flying training school and the Fliegerausbildungsregiment Sch/FAR 21 training regiment base at Dęblin aerodrome from January 1940 until July 1941.

(via T. J. Kopański)

Po południu na rozpoznanie poleciała jeszcze jedna para myśliwców, ppor. Zygmunt Słomski i pchor. rez. Jerzy Pawlak. Ppor. Słomski po wykonaniu zadania bez przeszkód powrócił na lotnisko. Drugi myśliwiec — pchor. rez. Pawlak — miał nieco mniej szczęścia. Został bowiem zaatakowany nad Włodawą przez niemieckie myśliwce i przymusowo wylądował nad Bugiem, obok majątku Różanka. Tam pilotowi pomogli mechanicy z 53. Eskadry. Naprawili oni prowizorycznie postrzelaną siódmkę i Pawlak powrócił na niej do Brześcia.

Wkrótce po jego lądowaniu dowódca 151. Eskadry — por. Józef Brzeziński — zgodnie z otrzymanymi rozkazami, zarządził odlot na lotnisko Liliatyn — osiem kilometrów na południowy wschód od Brzeżan. Wystartowało tam pięć sprawnych siódmek, a jedną, poważnie uszkodzoną, pozostawiono w Brześciu (był to najprawdopodobniej samolot Pawlaka lub Andrzejewskiego).

11 września aktywnie działała tylko jedna eskadra wyposażona w samoloty P.7a — 151. Wskutek działania nieprzyjaciela utraciła ona trzy myśliwce.

12 września

Rano przeleciały na lubelski węzeł lotnisk, do Łuszczowa, jedenastki IV/1 Dyonu i trzy siódmki 123. Eskadry. Czwarty samolot z powodu braku paliwa do Łuszczowa nie doleciał.

Ppor. Stanisław Chałupa:

„Kpr. Flamme z braku benzyny ląduje około 15 km od lotniska. Lecę mu na pomoc na RWD-8 i ciężarowy samochód jedzie z benzyną. Ponieważ teren jest podmokły i krótki pozostawiam mu RWD-8 a sam z trudnością odrywam się od ziemi na PZL 7.

On, nie wiem z jakiego powodu, w czasie startu zawadza lewym skrzydłem o drzewo. Ponieważ był tam jeszcze pojazd eskadry, nie ląduję lecz wracam na lotnisko, gdzie nie zastaję już eskadry, jedynie rozkaz przelotu pod Młynów”²².

Po przylocie eskadr IV/1 Dyonu do Łuszczowa płk Pawlikowski otrzymał, wydany dwa dni wcześniej, rozkaz Naczelnego Dowódcy Lotnictwa nakazujący reorganizację Brygady. Wobec kolejnego pogorszenia sytuacji na froncie i obawy, że Niemcy przekroczą Wisłę, Pawlikowski postanowił, tym razem w porozumieniu z Naczelnym Dowódcą Lotnictwa, przerzucić podległe mu eskadry w rejon Łuck–Hrubieszów–Włodzimierz Wołyński (za Wieprz), by tam w spokoju doprowadzić Brygadę do porządku. W związku z tym IV/1 Dyon, który przybył z Młynowa, po południu został tam znowu odesłany. Znajdujące się w chwili wydania rozkazu przez Pawlikowskiego w Łuszczowie trzy siódmki 123. Eskadry powróciły więc na opuszczone rankiem lotnisko pod Dubnem (Młynów).

Ppor. Stanisława Chałupę — który także wystartował w kierunku Młynowa — zapadający zmrok zmusił do lądowania w okolicy Hrubieszowa.

Pod Lublinem (Łuszczów) pozostały tylko samoloty III/6 Dyonu, w tym jeden P.7a 162. Eskadry. Miały być użyte do prowadzenia rozpoznania na rzecz dowódcy Brygady Pościgowej.

Pięć myśliwców 151. Eskadry, które poprzedniego dnia przeleciały do Liliatyna z powodu braku paliwa, nie wykonało żadnych lotów. Spod Kutna wystartował natomiast do Brześcia ppor. Marian Łukasiewicz, który dzień wcześniej dostarczył rozkazy gen. Kutrzebie. W czasie lotu samolot Łukaszewicza

został, najprawdopodobniej, ostrzelany z ziemi i po przebieciu zbiornika paliwa oraz utracie benzyny pilot musiał lądować pod Łowiczem. Do swej jednostki już nie powrócił. W ten sposób 151. Eskadra utraciła kolejną siódmkę. Inne jednostki myśliwskie mające samoloty P.7a strat nie odnotowały.

13 września

Ppor. Stanisław Chałupa, po starcie spod Hrubieszowa, dołączył do swej eskadry. Sytuacja jednostek wyposażonych w siódmki nie uległa większym zmianom. 123. Eskadra znajdowała się nadal w Młynowie, a 151. w Liliatynie. 162. Eskadra (III/6 Dyon) zmieniła miejsce postoju i przeszła z Łuszczowa do Jabłonny (15 km na południe od Lublina). Żadna z jednostek nie wykonywała lotów bojowych.

Eskadra WSP z Ułęża stacjonująca dotąd w Radziechowie została przerzucona do Wielicka (40 km na południowy wschód od Kowla). Na nowe lotnisko przeleciało siedem myśliwców P.7a, które por. Stefan Witorzeńć powierzył podchorążym, absolwentom WSP. Dowódcą tej grupy został por. Henryk Szczepny. Pozostali instruktorzy WSP (w tym i por. Witorzeńć) oraz większość jej personelu wyruszyła już 11 września z Radziechowa w kierunku granicy rumuńskiej w celu odebrania brytyjskich myśliwców, które miały przybyć do Konstancy.

22. Ibidem.

23. Porucznik (a nie kapitan — przyp. T. K.) Włodzisław Barański był dowódcą 113. Eskadry.

24. Ibidem.

14 września

W wyniku postępów wojsk niemieckich, które przekroczyły Wieprz i zajęły Zamość, dowódca Brygady Pościgowej musiał zrezygnować z próby koncentracji swych eskadr na Lubelszczyźnie. III/6 Dyon odleciał więc rano z Jabłonny do Liliatyna, gdzie przebywała m.in. 151. Eskadra.

Swie miejsce postoju zmienił także IV/1 Dyon, który przeniósł się z Młynowa do Denysowa koło Brzeżan. W czasie startu uszkodził swą siódmkę ppor. Stanisław Chałupa ze 123. Eskadry.

„Startując do Brzeżan zawadziłem o krzak i mam zablokowany ster wysokości. Ląduję bez uszczerbku dla siebie, lecz samolot jest uszkodzony. Statecznik trzyma się tylko na 2 zastrzałach. Mogła być uskuteczniiona naprawa, lecz z braku benzyny w Dyonie muszę oddać pozostałą moją benzynę kpt. Barańskiemu do jego P 11²³. Odbęło się to z silnymi protestacjami. W zamian dostałem RWD-8²⁴.”

Po południu dowódca IV/1 Dyonu, kpt. Adam Kowalczyk, otrzymał rozkaz przeniesienia swej jednostki do Petlikowic Starych (trzy kilometry na północ od Buczacza). Przed opuszczeniem Denysowa zapadła decyzja o skasowaniu siódmki, na której latał dotąd ppor. Chałupa. Samolot został najprawdopodobniej spalony. W jednostce pozostały więc tylko trzy maszyny.

Po przylocie do Petlikowic dowódca 123. Eskadry, ppor. Erwin Kawnik, wykonał lot rozpoznawczy w rejonie Żółkiew–Rawa Ruska.

Przebywająca w Wielicku Eskadra WSP została wzmocniona prototypem myśliwca P.11g Kobuz, który otrzymał do swej dyspozycji por. Henryk Szczęsny. Jednostka otrzymała zadanie obrony zajmowanego przez siebie lotniska, na którym znajdowały się w tym czasie dwa dywizjony Łosi Brygady

Bombowej oraz wiele samolotów szkolnych ewakuowanych z głębi kraju. W dniu 14 września siódemki eskadry kilkakrotnie startowały na alarm. Ich piloci nie zdołali jednak przechwycić i zestrzelić żadnego niemieckiego samolotu. Sukces odniósł natomiast dowódca eskadry, por. Szczęsny, który na P.11g zestrzelił jednego He 111.

15 września

Eskadry posiadające siódemki pozostawały na swych dotychczasowych lotniskach, dokonując przeglądów i napraw sprzętu.

Piloci Eskadry WSP wykonali na P.7a kilka lotów w obronie lotniska w Wielicku. Por. Szczęsny na P.11g zestrzelił kolejną niemiecką maszynę (He 111), lecz w walce powietrznej został ranny, a jego samolot uszkodzony.

Do Wielicka dotarli na P.7a dwaj piloci ze sformowanej 7 września w Ulężu nowej eskadry myśliwskiej: pchor. Jan Preihs i pchor. Eugeniusz Horbaczewski.

16 września

W dniu 16 września dowódca Brygady Pościgowej, płk Pawlikowski, przeprowadził formalnie nakazaną wcześniej reorganizację. W skład Brygady została włączona 151. Eskadra Myśliwska, która od 8 września pozostawała w dyspozycji Naczelnego Dowódcy Lotnictwa.

Wszystkie sprawne samoloty P.7a Brygady Pościgowej utworzyły Eskadrę Rozpoznawczą, której dowództwo objął por. Józef Brzeziński. Jednostka miała początkowo dziewięć siódemek (pięć ze 151., trzy ze 123. i jedną ze 162. Esk.), ale po koniecznych przeglądach uznano, że silnik jednego z samolotów

byłej 151. Eskadry (siódemka ppor. Wiktora Szulca) nie nadaje się do naprawy i maszynę przeznaczono do kasacji.

Posiadane przez Brygadę Pościgową samoloty P.11 (46 szt.) zespolono w dwóch dyonach — Warszawskim i Krakowskim.

Nowo powołana do życia Eskadra Rozpoznawcza 16 i 17 września pozostawała podzielona. Samoloty były 151. i były 161. Eskadry znajdowały się bowiem na lotnisku w Liliatynie, a samoloty były 123. Eskadry — w Petlikowicach. Najprawdopodobniej siódemki te nie wykonały 16 września żadnych lotów bojowych.

Ostatnie starty przeciwko niemieckim samolotom zanotowali na swym koncie piloci Eskadry WSP z Wielicka. Do walk powietrznych najprawdopodobniej jednak nie doszło.

17 września

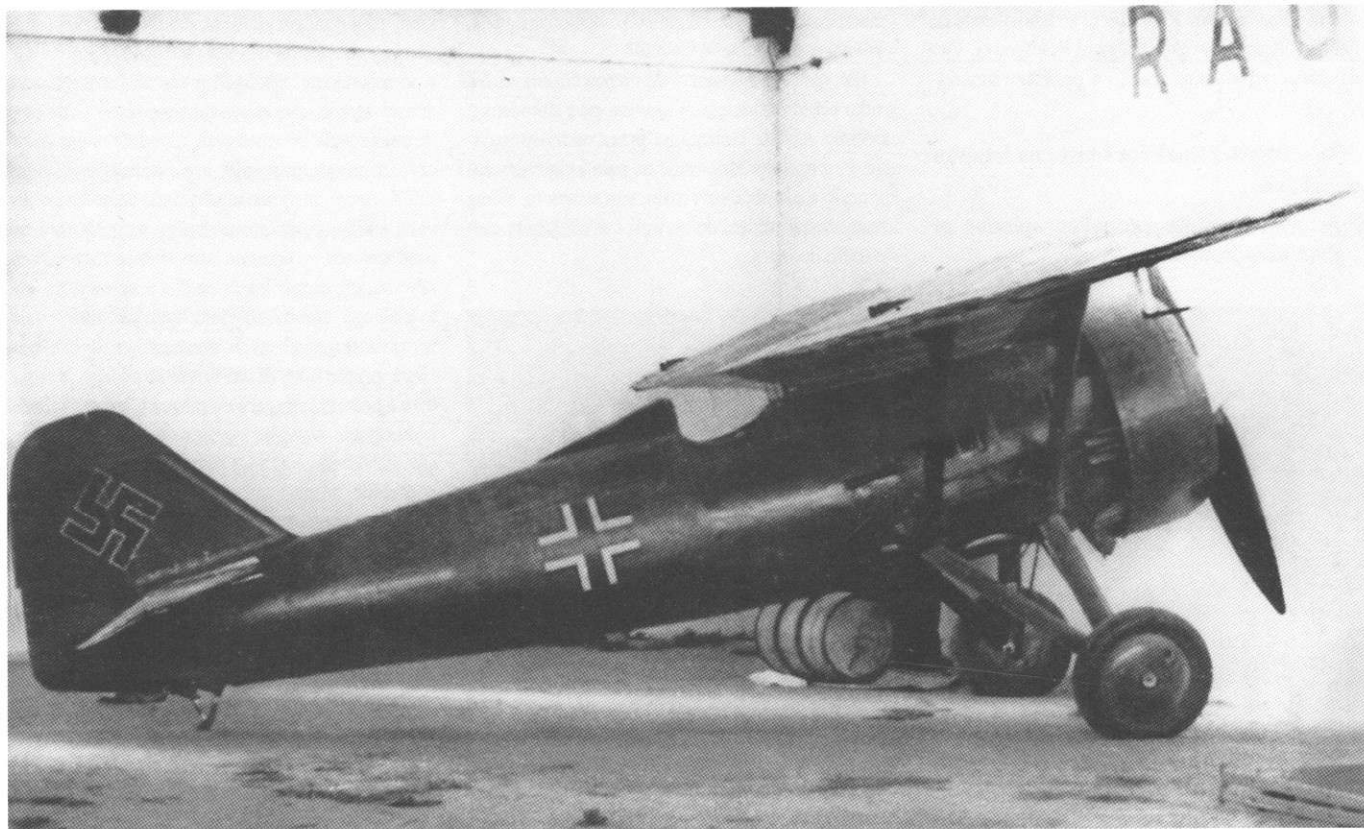
O świcie 17 września rozpoczęła się agresja wojsk ZSRR na nasz kraj. Jednostki Armii Czerwonej przekroczyły granicę i ruszyły w głąb Polski. Wkrótce po otrzymaniu wiadomości o wkroczeniu Rosjan Naczelnym Dowódcą Lotnictwa, gen. Józef Zając, polecił rozpoznać kierunki posuwania się wojsk nowego agresora. Zadanie to wykonali piloci Dyonu Warszawskiego i Krakowskiego Brygady Pościgowej (samoloty P.11). Informacje o ewentualnych lotach Eskadry Rozpoznawczej wyposażonej w samoloty P.7a nie zachowały się.

Po południu, w związku ze zbliżaniem się wojsk Armii Czerwonej do Buczacza, dowódca Brygady Pościgowej nakazał koncentrację wszystkich samolotów na lotnisku w Śniatyniu (tuż przy granicy z Ru-

Zdobyczny P.7a z białym kołpakiem śmigła.

Captured P.7a with a white propeller spinner.

(Dénes Bernád)



munią). Zanim rozkaz ten został wykonany, gen. Józef Zajac około godziny 16.00 wydał wszystkim podległym mu jednostkom lotniczym rozkaz ewakuacji do Rumunii. Wykonując ten rozkaz, pomiędzy godziną 16.00 oraz 17.30 większość sprawnych samolotów Brygady Pościgowej przekroczyło już granicę rumuńską.

Trzy siódemki były 123. eskadry, które obsadzono najmłodszymi pilotami, odleciały z Petlikowic do Czerniowiec. Z Liliatyna wystartował tam natomiast jeden myśliwiec byłej 162. Eskadry i cztery samoloty były 151. Eskadry. Te ostatnie maszyny poprowadzili: por. Marian Wesołowski, ppor. Jan Grzech, ppor. Józef Bondar i ppor. Zygmunt Słomski. W ten sposób do Rumunii zostały ewakuowane wszystkie samoloty Eskadry Rozpoznawczej.

Z Brygadą Pościgową do Rumunii, do Jass, odleciały także dwie siódemki ze zorganizowanej 7 września w Uleżu eskadry „podchorążackiej”. Pilotowali je Jan Preihs i Eugeniusz Horbaczewski, którzy po krótkim pobycie w Wielicku, 16 lub 17 września, dotarli pod Buczacz — miejsce postoju dowódcy Brygady, płk. Stefana Pawlikowskiego.

Swoją ostatnią lot nad polską ziemią pchor. Preihs zapamiętał następująco:

„Krótka odprawa płk Pawlikowskiego wytyczyła lot pojedynczych maszyn na południe Czerniowiec–Jassi dla swojej grupy. Inne jednostki wybierały inne punkty docelowe w Rumunii. Lecąc nisko dwójka z Dziubkiem między Kołomyją a Śniatyniem natknęliśmy się na zmotoryzowaną kolumnę czerwonych wojsk, która otworzyła silny ogień. Przypadliśmy do ziemi od drogi za laski a kilka chwil potem przyszło uświadomienie całej okropności położenia, w którym znaleźliśmy się. Konspiracja 2 wrogów dała nam tylko jedno wyjście — przelecenie granicy Rumunii”²⁵.

Opublikowane ostatnio opracowania rumuńskie potwierdzają, że w czasie ewakuacji sprzętu lotniczego do Rumunii przeleciało 56 polskich myśliwców, w tym 13 samolotów P.7a. Osiem z nich należało do Eskadry Rozpoznawczej Brygady Pościgowej, dwa do „eskadry podchorążackiej”, a pozostałe trzy naj-

prawdopodobniej do Eskadry WSP Uleż stacjonującej do 16 lub 17 września w Wielicku.

Po 17 września

24 września 1939 roku kpr. pil. Stanisław Rochmański i kpt. obs. Franciszek Rybicki z Zespołu Lotniczego Obrony Warszawy podjęli próbę przelotu do Rumunii na jednomiejscowym P.7a. Relacja Stanisława Rochmańskiego:

„Warszawa broniła się ostatkiem sił. Wiadomo było, że lada moment się podda. Kapitan Rybicki znalazł jakąś uszkodzoną treningówkę PZL P 7. Obejrzał dokładnie. Ostukał, opukał... kadłub cały, płaty w porządku, silnik wygląda na zdrowy. Goleń podwozia nadłamana... zastrzał wzmacniający uchwyty płatów urwany.

— Chłopcy — zwróciłem się do młodych mechaników. — Da się zrobić?

— Wszystko da się zrobić. Niech żyje Polska — wykrzyknęli chórem.

— Pracowali bez przerwy. W rękach im się robota jak czarnoksiężnikom paliła. Z niczego właściwie połatali, jak mogli. Na drugą godzinę w nocy gruchot był gotowy.

Usunięto jeszcze kuloodporną płytę zaplecza fotela pilota. Kpt. Rybicki wsunął się do kabiny i w pozycji „plecami do siebie” spięci tym samym pasem bezpieczeństwa, zapuściłem „siódemkę” w samym hangarze. Ze spadochronów musieliśmy zrezygnować... nie było miejsca w kabinie. Zbiorniki dobrze napełnione benzyną lotniczą.

Dlaczego silnik zapuściliśmy w hangarze? Bo lotnisko mokotowskie było już pod stałym ostrzałem artylerii niemieckiej. Nie chcieliśmy zwracać uwagi przeciwnika na start i ewentualną ucieczkę poza granicę otoczonego wokół miasta.

W hangarze zatrzęsło, jak gdyby budowla śmiertelnej febrы dostała.

W ostatnim momencie otworzono nam drzwi i maszyna na pełnym biegu i wzmocnionym gazie, wyrwała w powietrze”²⁶.

Lot, niestety, zakończył się niepowodzeniem. Na krótko przed osiągnięciem granicy, pod Horodenką, siódemka została zestrzelona przez oddziały rosyjskie. Przymusowe lądowanie na polu kukurydzy zakończyło się kaptażem i rozbiciem samolotu, a obaj lotnicy zostali wzięci do niewoli i w niedługim czasie trafili do łagru.

Po utworzeniu Armii Polskiej w ZSRR w styczniu 1942 roku udało im się wyjechać do Anglii. Nieudany przelot siódemki Rochmańskiego i Rybickiego był ostatnim lotem polskiego myśliwca we wrześniu 1939 roku.



W chwili wybuchu wojny w regularnych eskadrach myśliwskich znajdowało się 30 samolotów P.7a. Najprawdopodobniej jednostki te nie otrzymały w czasie walk żadnego uzupełnienia. Zdołały natomiast ewakuować 17 września do Rumunii osiem myśliwców. Straty z różnych przyczyn wyniosły więc 22 samoloty, czyli 73% stanu wyjściowego. Personel latający z eskadr wyposażonych w P.7a stracił trzech zabitych, sześć rannych oraz jednego zaginionego pilota (w tym dwóch zabitych i dwóch rannych w wyniku zbombardowania rzutu kołowego III/6 Dyonu).

Doraźnie zorganizowane w czasie wojny jednostki myśliwskie użytkowały nie mniej niż 24 samoloty P.7a: Eskadra WSP Uleż — osiem; Eskadra Ćwiczebna Pilotażu SPL Dęblin — sześć (dziesięć?); eskadra „podchorążacka” — osiem (dziesięć?); Baza Lotnicza nr 5 — jeden; Zespół Lotniczy Obrony Warszawy — jeden. Ewakuowały za granicę pięć samolotów, co znaczy, że straciły nie mniej niż 19 maszyn (79% stanu wyjściowego).

Przy całościowym bilansie należy stwierdzić, że spośród około 100 myśliwców P.7a znajdujących się w chwili wybuchu wojny w kraju (w eskadrach bojowych, szkolnictwie i remontach) Polacy zdołali ocalić jedynie 13 maszyn, które odleciały do Rumunii. Oznacza to, że we wrześniu 1939 roku aż 87 samolotów zostało zniszczonych bądź też dostało się w ręce najeźdźców.

Oceniając udział siódemek w wojnie 1939 roku, należy podkreślić, że olbrzymie dysproporcje w osiągnięciach między samolotami P.7a a maszynami niemieckimi, z którymi przyszło im walczyć, nie pozwalały naszym pilotom na nawiązanie równorzędnej walki z przeciwnikiem. Dlatego też zaskakujące są bardzo dobre wyniki, jakie osiągnęli piloci siódemek. W czasie walk powietrznych zdołali bowiem zniszczyć, najprawdopodobniej, sześć samolotów niemieckich, tracąc pięć własnych myśliwców zestrzelonych i kilka poważnie uszkodzonych. Nasuwa się więc wniosek, że pomimo powszechnie znanych braków naszych „szkolnych myśliwców” wyszły one z trudnego egzaminu, jakim był dla nich udział w działaniach wojennych, obronną ręką. Było to możliwe, przede wszystkim, dzięki świetnie wyszkolonym i pełnym poświęcenia pilotom, którzy potrafili wykorzystać w walce podstawowy i chyba jedyny atut starego myśliwca — jego zwrotność. Trzeba też podkreślić postawę mechaników, którzy w bardzo trudnych warunkach polowych, przy braku części zamiennych i wielu pomocy warsztatowych, potrafili przygotować do lotu przestarzałe i nieraz w znacznym stopniu uszkodzone maszyny.

P.7a z białym kołpakiem śmigła na lotnisku w Dęblinie.

P.7a with a white propeller spinner at Dęblin aerodrome.

(via T. J. Kopański)



25. Jan Preihs, Wrzesień 1939, [w:] „Czyż Mogli Dać Więcej. Dzieje 13 Promocji Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie.” Pod red. Alojzego Drejki, Londyn 1989, s. 117–118.

26. Relacja Stanisława Rochmańskiego, [w:] Bohdan Ejchbi, „Gdzie Niebo się kończy”, Warszawa 1997, s. 40–41.

TABELA 1

Numery ewidencyjne samolotów P.7a użytkowanych przez różne jednostki polskiego lotnictwa wojskowego

111. Esk.	6.24, <u>6.25</u> , 6.28, 6.59, <u>6.60</u> , 6.66
112. Esk.	<u>6.26</u> , <u>6.53</u> , 6.54, 6.55, 6.58, 6.62, 6.64, 6.65, 6.67, 6.68
121. Esk.	6.12 , <u>6.17</u> , <u>6.40</u> , <u>6.99</u> , <u>6.100</u> , <u>6.101</u> , <u>6.105</u> , <u>6.114</u> , 6.118 , 6.129, <u>6.131</u> , <u>6.135</u> , 6.138
122. Esk.	6.13, 6.93, 6.94, 6.95, 6.97, <u>6.98</u> , 6.103, <u>6.104</u> , 6.108
123. Esk.	<u>6.89</u> , <u>6.98</u> , <u>6.100</u> , <u>6.101</u> , <u>6.104</u> , <u>6.106</u> , <u>6.107</u> , 6.110, <u>6.114</u> , <u>6.115</u> , <u>6.131</u> , <u>6.132</u> , <u>6.135</u> , <u>6.143</u> , 6.145
2. PL	6.14, <u>6.89</u> , 6.90, 6.96, 6.102, <u>6.106</u> , <u>6.107</u> , 6.113, <u>6.115</u> , 6.116, <u>6.147</u> , 6.150
Esk. Trening. 2. PL	<u>6.99</u>
131. Esk.	6.9, 6. 29, 6.32, <u>6.33</u> , <u>6.34</u> , <u>6.35</u> , 6.37 , 6.38, <u>6.41</u> , 6.42, 6.44, <u>6.47</u> , 6.48, 6.111, <u>6.112</u> , 6.117, 6.120, 6.121, 6.122, 6.124, <u>6.126</u> , 6.127 , 6.130
132. Esk.	6.21 , 6.22, 6.30, 6.31, <u>6.34</u> , <u>6.36</u> , 6.39, <u>6.40</u> , <u>6.41</u> , 6.43, 6.45, 6.46, <u>6.47</u> , <u>6.112</u>
133. Esk.	<u>6.33</u> , <u>6.35</u> , <u>6.36</u> , 6.50, <u>6.105</u>
3. PL	<u>6.11</u> , 6.120, 6.124, <u>6.132</u>
Esk. Park. 3. PL	<u>6.126</u>
141. Esk.	6.15 , 6.20, 6.27, <u>6.77</u> , <u>6.78</u> , 6.79, <u>6.80</u> , 6.83 , 6.88, 6.125, <u>6.133</u> , 6.134, <u>6.136</u> , 6.137, <u>6.139</u> , 6.141, 6.142
142. Esk.	<u>6.17</u> , 6.18, <u>6.21</u> , 6.71, 6.72, 6.74, 6.75, 6.76 , <u>6.77</u> , <u>6.78</u> , <u>6.80</u> , <u>6.81</u> , 6.82, 6.84, 6.85, 6.86, 6.87
143. Esk.	<u>6.19</u> , 6.52 , 6.63, <u>6.136</u> , <u>6.139</u>
4. PL	<u>6.19</u> , <u>6.25</u> , 6.123, 6.128, 6.140, <u>6.144</u>
151. Esk.	?
162. Esk.	<u>6.133</u> , <u>6.144</u>
Grudziądz	6.6, 6.7, 6.8, <u>6.11</u> , 6.14, 6.19 , <u>6.26</u> , <u>6.36</u> , <u>6.53</u> , <u>6.56</u> , 6.57 , <u>6.60</u> , <u>6.61</u> , 6.69, 6.70, 6.73, <u>6.81</u> , <u>6.91</u> , <u>6.98</u> , <u>6.143</u> , 6.146, <u>6.147</u>
WSP Ujęz	6.48, <u>6.61</u> , <u>6.91</u> , <u>6.99</u>
Dęblin	<u>6.107</u>
IBTL	6.1 (?), 6.49, 6.109
Gen. Rayski	6.119

UWAGA: Podkreślono i oznaczono kursywą samoloty, które były użytkowane przez dwie lub więcej jednostek. Tłustym drukiem zaznaczono myśliwce, na których doszło do wypadków śmiertelnych.

Opracował: T. J. Kopański

TABELA 2

Liczba wypadków na samolotach P.7a w okresie 05.1935–09.1937

Lp. Przyczyna	Liczba wypadków na samolotach P.7a w okresie 05.1935–09.1937				Liczba uszkodzonych samolotów P.7a w tym okresie					Razem
	Liczba	%	Ofiary śmiertelne	%	Uszk. całkow.	Uszk. duże	Uszk. średnie	Uszk. małe	Bez uszk.	
1. Nieprawidłowe lądowanie	34	20,2	1	7,7	3	14	7	10	-	34
2. Przymusowe lądowanie z powodu braku paliwa	12	7,1	-	-	-	3	2	-	7	12
3. Przymusowe lądowanie z powodu uszkodzenia konstrukcji	16	9,5	1	7,7	1	5	3	5	2	16
4. Przymusowe lądowanie z powodu awarii silnika	40	23,8	1	7,7	1	4	1	7	27	40
5. Przymusowe lądowanie z powodu wypadnięcia zbiornika paliwa	5	3,0	-	-	-	1	-	2	2	5
6. Przymusowe lądowanie z powodu złych warunków atmosferycznych	8	4,8	-	-	-	-	-	-	8	8
7. Zderzenie z ziemią w czasie akrobacji	5	3,0	3	23,1	5	-	-	-	-	5
8. Uszkodzenie przy kołowaniu	4	2,4	-	-	-	-	2	2	-	4
9. Awaria silnika przy kołowaniu	2	1,2	-	-	-	-	-	-	2	2
10. Zderzenie na ziemi z samolotem	15	8,9	-	-	1	4	3	14	-	22
11. Zderzenie z przeszkodą przy lądowaniu	9	5,3	1	7,7	2	5	-	2	-	9
12. Zderzenie z przeszkodą w czasie lotu	3	1,8	1	7,7	1	1	1	-	-	3
13. Zderzenie w powietrzu z samolotem	8	4,8	4	30,7	8	3	2	2	-	15
14. Zderzenie w powietrzu z rękawem	4	2,4	1	7,7	1	-	1	2	-	4
15. Zderzenie w powietrzu ze spadochronikiem-celem	2	1,2	-	-	-	-	1	-	1	2
16. Zestrzelenie	1	0,6	-	-	-	1	-	-	-	1
Razem	168	100	13	100	23	41	23	46	49	182

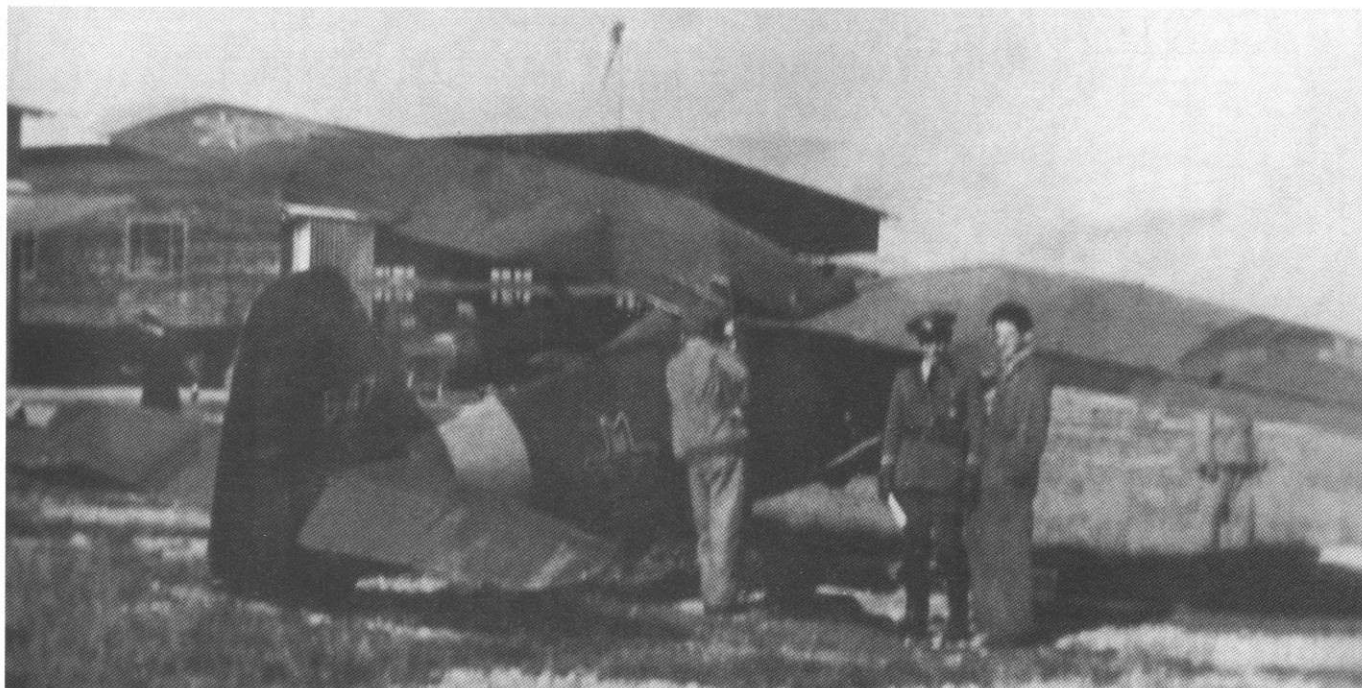
Opracował: T. J. Kopański

TABELA 3

Potwierdzone przez dokumenty i fotografie przydziały samolotów P.7a

Nr ewid.	Przydział	Nr ewid.	Przydział	Nr ewid.	Przydział
6.1	IBTL (?)	6.49	IBTL 10.1935	6.101	121. Esk. 06.1934 123. Esk. 02.1937
6.2		6.50	133. Esk. 09.1936	6.102	2. PL ?
6.3		6.51		6.103	122. Esk. 07.1934-08.1935
6.4		6.52	4. PL 08.1935 143. Esk. 07.1936	6.104	122. Esk. 09.1933-05.1935 123. Esk. 12.1936
6.5		6.53	112. Esk. 08.1935 LSSiB Grudziądz 07.1937	6.105	121. Esk. 09.1933-06.1934 133. Esk. 01.1937
6.6	LSSiB Grudziądz 05.1934	6.54	112. Esk. 08.1935-	6.106	2. PL 05.1935 123. Esk. 01.1937
6.7	LSSiB Grudziądz 07.1934	6.55	112. Esk. 08.1933-04.1935	6.107	2. PL 05.1935 123. Esk. 01-08.1936 Esk. Trening. CWL 1 03.1937
6.8	LSSiB Grudziądz 08.1934	6.56	WSP Grudziądz 1937-38	6.108	122. Esk. 07.1934
6.9	131. Esk. 07-11.1934	6.57	LSSiB Grudziądz 09.1935	6.109	IBTL 10.1933
6.10		6.58	112. Esk. 08.1935	6.110	123. Esk. 04-06.1936
6.11	LSSiB Grudziądz 06.1935 3. PL 08.1935	6.59	111. Esk. 06-09.1934	6.111	131. Esk. 07.1934
6.12	121. Esk. 09.1933	6.60	111. Esk. 04.1935 WSP Grudziądz 1938	6.112	131. Esk. 05.1935-09.1936
6.13	122. Esk. 07.1934-08.1935	6.61	LSSiB Grudziądz 07.1937 WSP Ulęż 04.1939	6.113	2. PL 05.1935
6.14	LSSiB Grudziądz 07.1934 2. PL 08.1935	6.62	112. Esk. 02.1934	6.114	121. Esk. 05-09.1935 123. Esk. 06.1937
6.15	141. Esk. 07.1934	6.63	1. PL 09.1934 143. Esk. 04.1936	6.115	2. PL 05.1935 123. Esk. 04-06.1937
6.16		6.64	112. Esk. 01-03.1934	6.116	2. PL 09.1934-08.1936
6.17	142. Esk. 10.1933 121. Esk. 1937	6.65	112. Esk. 02.1934	6.117	131. Esk. 04.1935
6.18	142. Esk. 08.1935	6.66	111. Esk. 05.1933	6.118	121. Esk. 06.1935
6.19	4. PL 05-08.1935 143. Esk. 08.1936 WSP Grudziądz 1938	6.67	112. Esk. 02.1934-05.1935	6.119	Gen. Rayski 09.1934
6.20	141. Esk. 09.1934	6.68	112. Esk. 04.1934	6.120	131. Esk. 11.1934-05.1935
6.21	132. Esk. 07.1933-10.1935	6.69	LSSiB Grudziądz 08.1933	6.121	131. Esk. 05.1935-03.1936
6.22	132. Esk. 07-10.1933	6.70	LSSiB Grudziądz 07.1934	6.122	131. Esk. 05.1935-09.1936
6.23		6.71	142. Esk. 08.1933	6.123	4. PL 05-08.1935
6.24	111. Esk. 07.1933-08.1935	6.72	142. Esk. 06.1934	6.124	131. Esk. 11.1934-03.1936
6.25	111. Esk. 03.1934-08.1934 4. PL 05.1935	6.73	LSSiB Grudziądz 08.1933	6.125	141. Esk. 08.1935-04.1936
6.26	112. Esk. 05.1933 LSSiB Grudziądz 07.1937	6.74	142. Esk. 07.1933-07.1935	6.126	131. Esk. 05.1935-09.1936 Esk. Park. 3. PL 07.1937
6.27	141. Esk. 09.1934-08.1935	6.75	142. Esk. 05-08.1935	6.127	131. Esk. 01.1935
6.28	111. Esk. 06-08.1935	6.76	142. Esk. 07.1934-05.1935	6.128	4. PL 08.1935
6.29	131. Esk. 07.1933-08.1935	6.77	142. Esk. 08.1933 141. Esk. 05.1934	6.129	121. Esk. 05-09.1939
6.30	132. Esk. 07-08.1933	6.78	141. Esk. 03.1934 142. Esk. 05.1935	6.130	131. Esk. 05.1935-03.1936
6.31	132. Esk. 07-10.1933	6.79	141. Esk. 10.1933	6.131	121. Esk. 05.1935-11.1936 123. Esk. 01-04.1937
6.32	131. Esk. 07.1933-07.1934	6.80	141. Esk. 03.1934 142. Esk. 04-08.1935	6.132	3. PL 08.1935 123. Esk. 05.1937
6.33	131. Esk. 07.1933-08.1934 133. Esk. 09.1936	6.81	142. Esk. 08.1933-10.1934 WSP Grudziądz 1937	6.133	141. Esk. 05.1935-07.1936 162. Esk. 09.1939
6.34	131. Esk. 07.1933 132. Esk. 08-09.1935	6.82	142. Esk. 10.1933	6.134	141. Esk. 08.1935-07.1936
6.35	131. Esk. 07.1933-08.1935 133. Esk. 09.1936-08.1937	6.83	141. Esk. 01.1934	6.135	121. Esk. 08.1935 123. Esk. 05.1937
6.36	132. Esk. 07.1933-08.1935 133. Esk. 05-10.1936 LSSiB Grudziądz 07.1937	6.84	142. Esk. 07.1934-08.1935	6.136	141. Esk. 05.1935 143. Esk. 03.1937
6.37	131. Esk. 07.1933-08.1935	6.85	142. Esk. 05-08.1935	6.137	141. Esk. 05.1935-04.1936
6.38	131. Esk. 07.1933-08.1935	6.86	142. Esk. 06-08.1935	6.138	121. Esk. 01.1935
6.39	132. Esk. 07.1933-10.1935	6.87	142. Esk. 08.1935	6.139	141. Esk. 05.1935-08.1936 143. Esk. 03.1937
6.40	132. Esk. 07-10.1933 121. Esk. 06-08.1936	6.88	141. Esk. 07.1933-09.1934	6.140	4. PL 05-08.1935
6.41	131. Esk. 07.1933 132. Esk. 05.1935	6.89	2. PL 05-08.1935 123. Esk. 01.1936	6.141	141. Esk. 05.1935-07.1936
6.42	131. Esk. 07.1933	6.90	2. PL 05-08.1935	6.142	141. Esk. 05.1935-01.1936
6.43	132. Esk. 07.1933-08.1935	6.91	WSP Grudziądz 1938 WSP Ulęż 04.1939	6.143	LSSiB Grudziądz 06.1935-07.1936 123. Esk. 02.1938
6.44	131. Esk. 07.1933	6.92		6.144	4. PL 08.1935, 162. Esk. 1938
6.45	132. Esk. 07.1933-10.1934	6.93	122. Esk. 08.1935	6.145	123. Esk. 02.1938
6.46	132. Esk. 07.1933-05.1935	6.94	122. Esk. 06.1934	6.146	LSSiB Grudziądz 01-07.1936
6.47	131. Esk. 07.1933-07.1934 132. Esk. 07.1935 Rumunia 09.1939	6.95	122. Esk. 09.1933-08.1935	6.147	2. PL 05.1935 LSSiB Grudziądz 06.1935-07.1937
6.48	131. Esk. 07.1933-08.1935 WSP Ulęż 04.1939	6.96	2. PL 08.1935	6.148	
		6.97	122. Esk. 09.1933	6.149	
		6.98	122. Esk. 09.1933 123. Esk. 03.1936 WSP Grudziądz 1938	6.150	2. PL 08.1935
		6.99	121. Esk. 09.1933-08.1935 2. PL Esk. Trening. 03.1936 WSP Ulęż 04.1939		
		6.100	121. Esk. 09.1933 123. Esk. 06.1936		

Użytkowanie P.7a za granicą



P.7a nr ew. 6.47 przejęty przez lotnictwo rumuńskie i używany do treningu w szkole w Ghimbav w 1941 roku.

P.7a, serial 6.47, taken over by the Rumanian Air Force and used for training at the Ghimbav school in 1941.

(Dénes Bernád)

We wrześniu 1939 roku Polacy ewakuowali do Rumunii 13 samolotów P.7a. Ze względu na niskie osiągi i znaczne zużycie maszyny te nie trafiły do I linii i były użytkowane jedynie w szkolnictwie — m.in. w szkole myśliwskiej w Ghimbav koło Braszowa. W związku z tym nie otrzymały rumuńskich numerów ewidencyjnych, lecz zachowały numery polskie. W trakcie służby siódemki stopniowo się wykruszały. Brak części zamiennych spowodował, że utrzymywano je w stanie gotowości do lotu jedynie dzięki kanibalizacji (uzyskiwaniu części drogą demontażu innych maszyn tego typu). Ostatnie myśliwce P.7a przetrwały w Rumunii najprawdopodobniej do połowy 1944 roku.

Liczbę samolotów P.7a w lotnictwie Rumunii podaje tabela 4.

Dość dużą liczbę samolotów P.7a, najprawdopodobniej ponad 50, przejęli Niemcy. Większość była jednak w mniejszym lub większym stopniu uszkodzona i zapewne tylko kilka (kilkanaście?) nadawało się do lotu. Zachowały się też fotografie siódemek w malowaniu Luftwaffe. Jest bardzo prawdopodobne, że maszyny te użytkowano jako treningowe w niemieckich jednostkach stacjonujących w Dęblinie.

Ostatni znany użytkownik myśliwców P.7a to ZSRR. Po 17 września 1939 roku Rosjanie zdobyli

TABELA 5

Przybliżona lista zwycięstw powietrznych pilotów walczących na P.7a

Data	Pilot i jednostka	Co zestrzelił	Jednostka
1.09	ppor. Jerzy Czerniak — 123. Esk.	1/2 He 111	II./LG 1
2.09	kpr. Jan Malinowski — 162. Esk.	1 Bf 110	I./ZG 76
3.09	kpr. Zdzisław Urbańczyk — 162. Esk.	1 Hs 123	II.(Schl.)/LG 2
4.09	kpr. Zdzisław Zadroziński — 162. Esk.	1 Do 17	?
5.09	ppor. Erwin Kawnik + klucz — 123. Esk.	1 He 111 (?)	I./KG 152 (?)
6.09	ppor. Jerzy Czerniak — 123. Esk.	1 He 111 (?)	I./KG 152 (?)
	kpr. Zdzisław Urbańczyk — 162. Esk.	1/2 He 111	I./KG 4

UWAGA: Pilot 162. Eskadry ppor. Czesław Głowczyński wszystkie swe zwycięstwa odniósł na P.11!

Opracował: T. J. Kopański

na lotniskach polowych w południowo-wschodniej Polsce oraz na lotnisku we Lwowie blisko 30 maszyn tego typu. Należały one w większości do ewakuowanych tu jednostek szkolnych. Większość porzuconych siódemek była sprawna lub też wymagała jedynie niewielkich napraw. Samoloty te zostały w pó-

źniejszym okresie przekazane Zarządowi Szkolenia WWS i — podobnie jak zdobyte w Polsce RWD-8, PWS-26, Lubliny R XIII i Potezy XXV — trafiły najprawdopodobniej do szkół lotniczych. W tej chwili żadne bliższe dane dotyczące ich użytkowania nie są jeszcze znane.

TABELA 4

Liczba samolotów P.7a w lotnictwie Rumunii

1.10.1939	13
8.07.1941	13
1.04.1943	7
1.02.1944	2

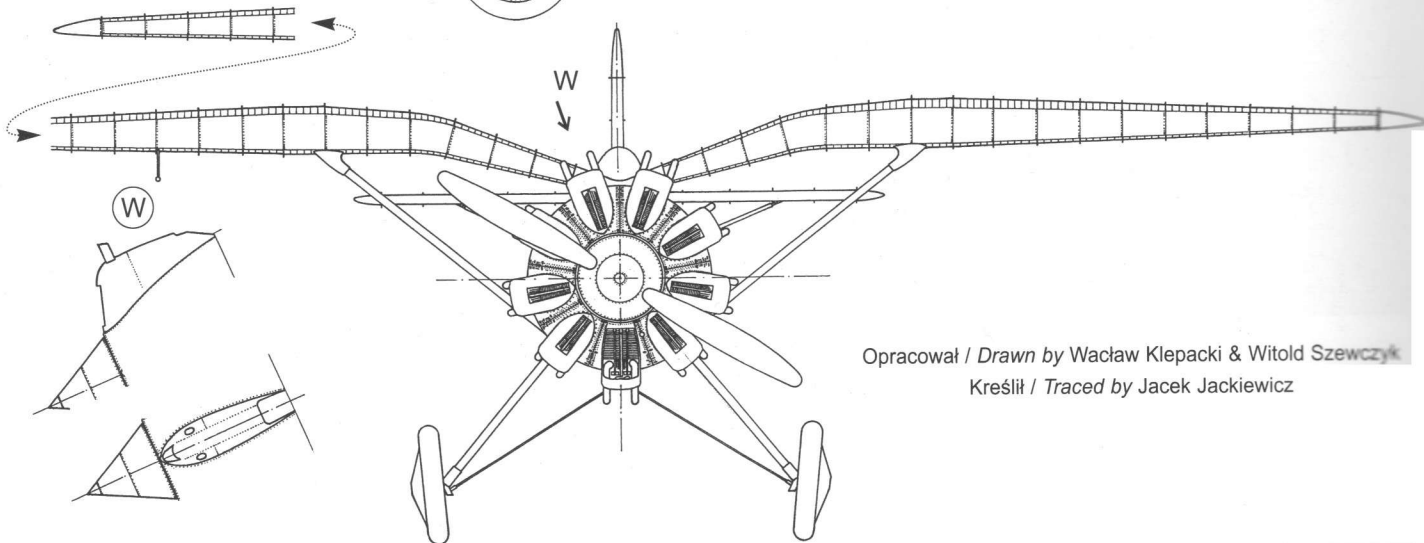
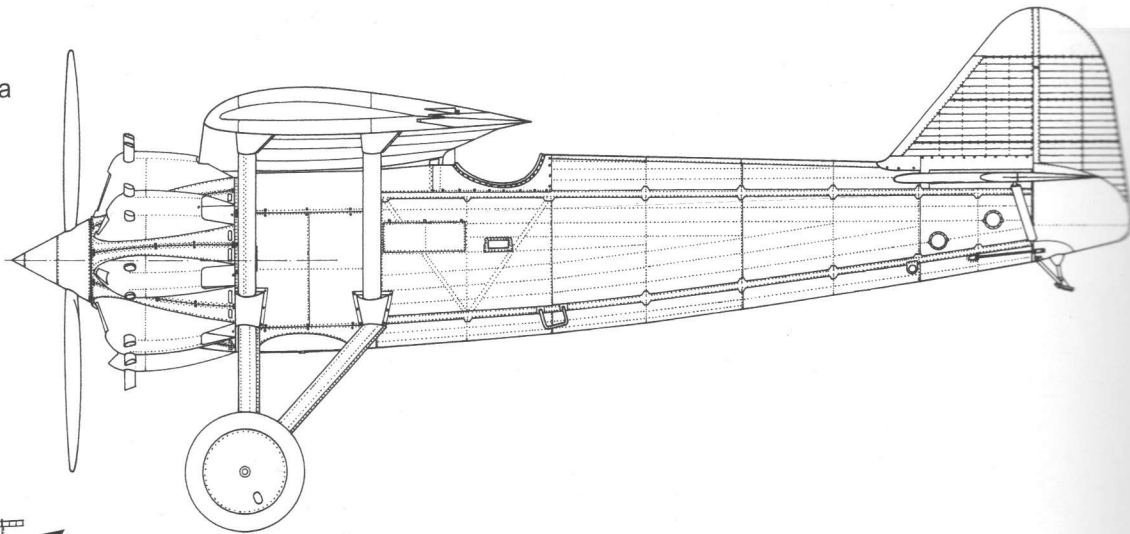
TABELA 6

Straty eskadr wyposażonych w samoloty P.7a (w wyniku walk powietrznych)

Data	Jednostka	Samoloty zniszczone	Uszkodzone w stopniu dużym	Straty w ludziach	Sprawca straty
1.09	123. Esk.	3	2	1 zabity 2 rannych	Bf 110 I.(Z)/LG 1
3.09	162. Esk.	-	1	-	?
4.09	151. Esk.	1	-	1 zaginiony	Do 17 ?
	162. Esk.	1	-	1 ranny	Bf 109 I./ZG 2

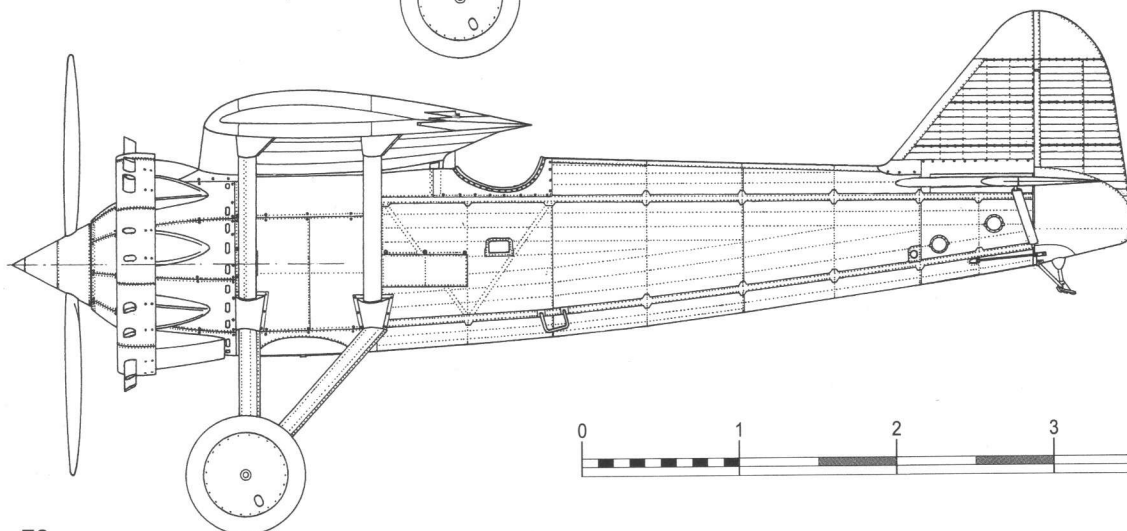
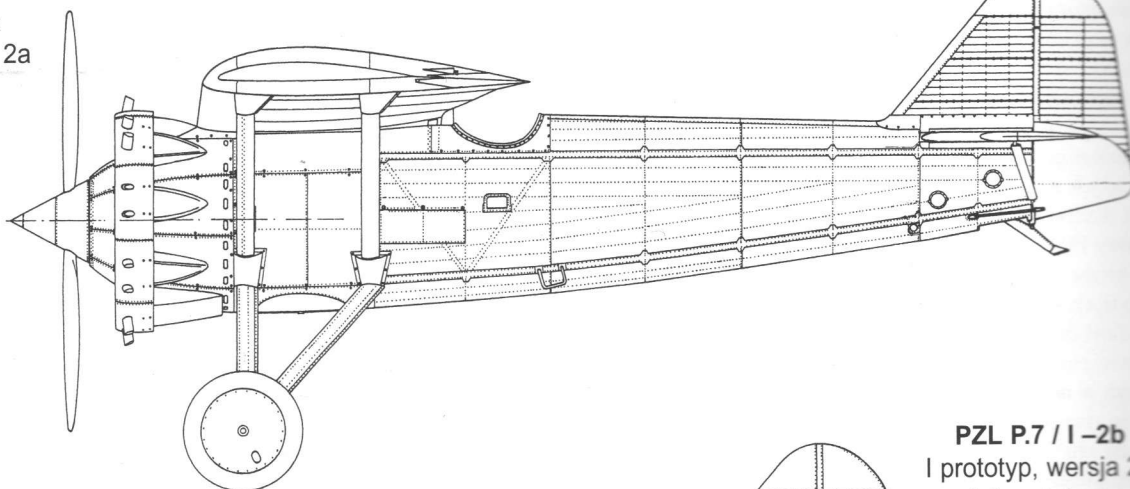
Opracował: T. J. Kopański

PZL P.7 / I -1
 I prototyp, 1. wersja
 1st prototype,
 1st version



Opracował / Drawn by Waclaw Klepacki & Witold Szewczyk
 Kreślił / Traced by Jacek Jackiewicz

PZL P.7 / I -2a
 I prototyp, wersja 2a
 1st prototype,
 version 2a

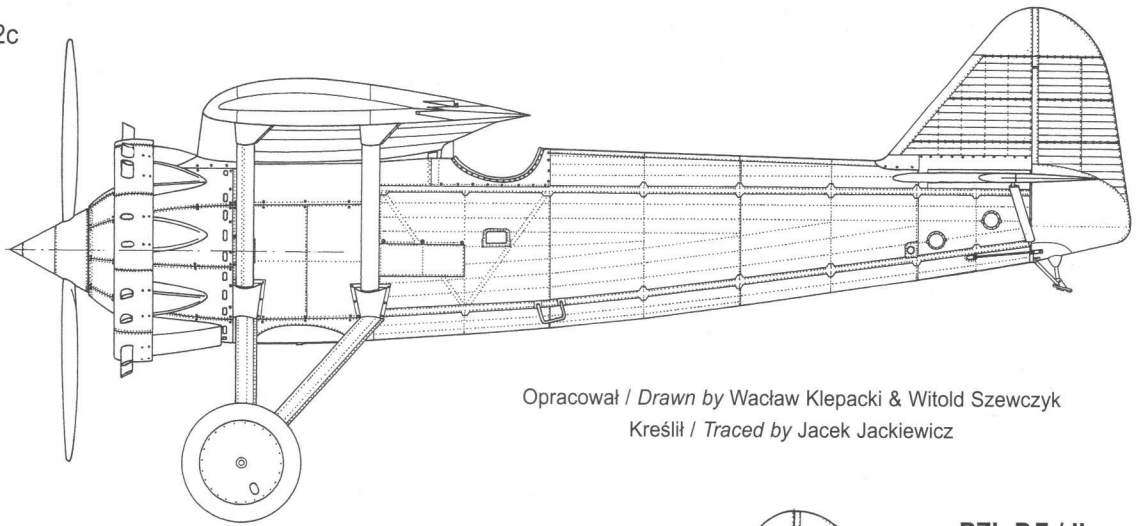


PZL P.7 / I -2b
 I prototyp, wersja 2b
 1st prototype,
 version 2b

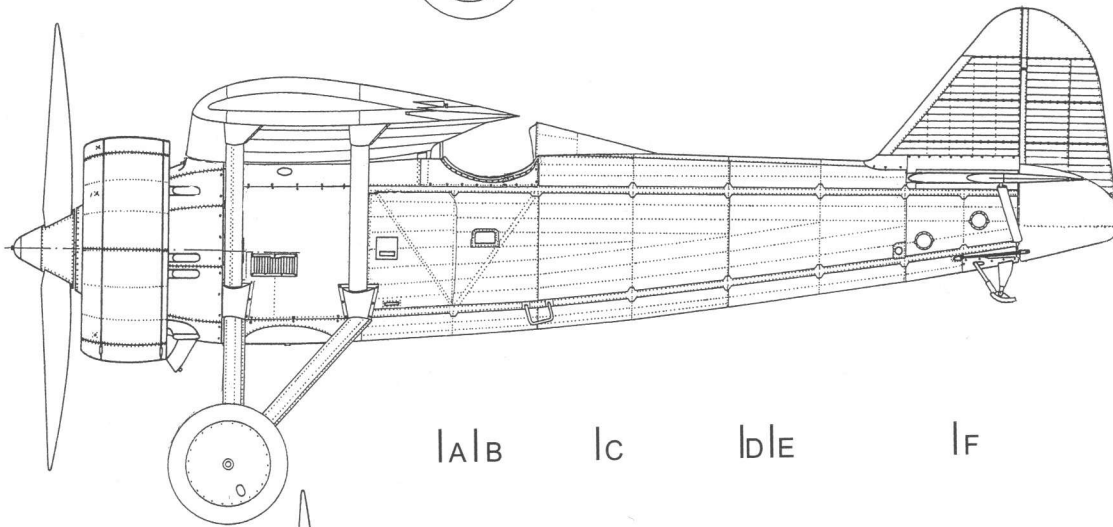
Skala 1 : 48 scale



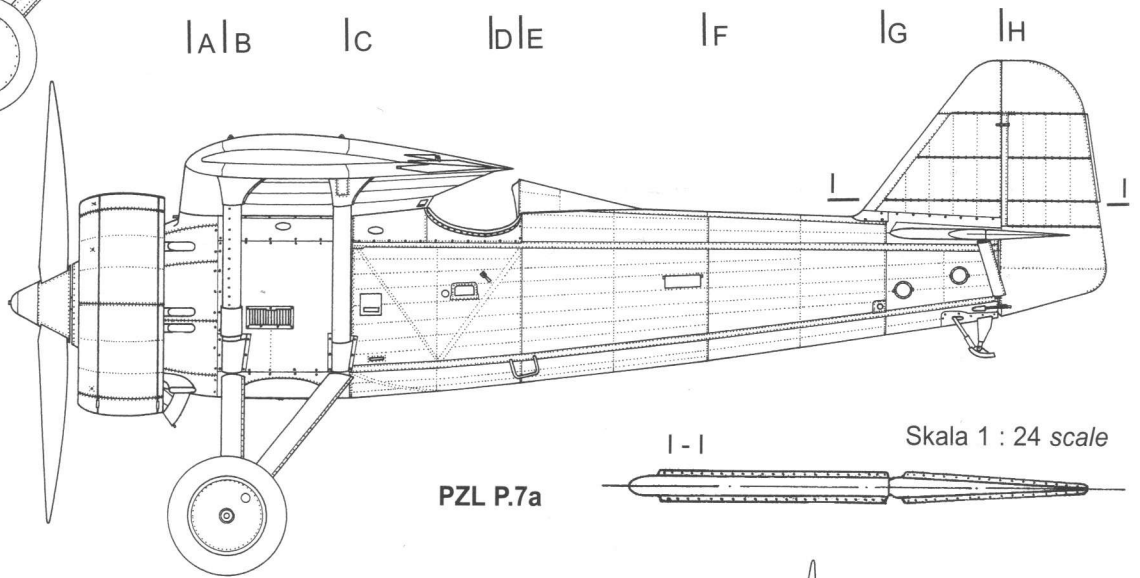
PZL P.7 / I-2c
 I prototyp, wersja 2c
 1st prototype,
 version 2c



Opracował / Drawn by Waław Klepacki & Witold Szewczyk
 Kreślił / Traced by Jacek Jackiewicz

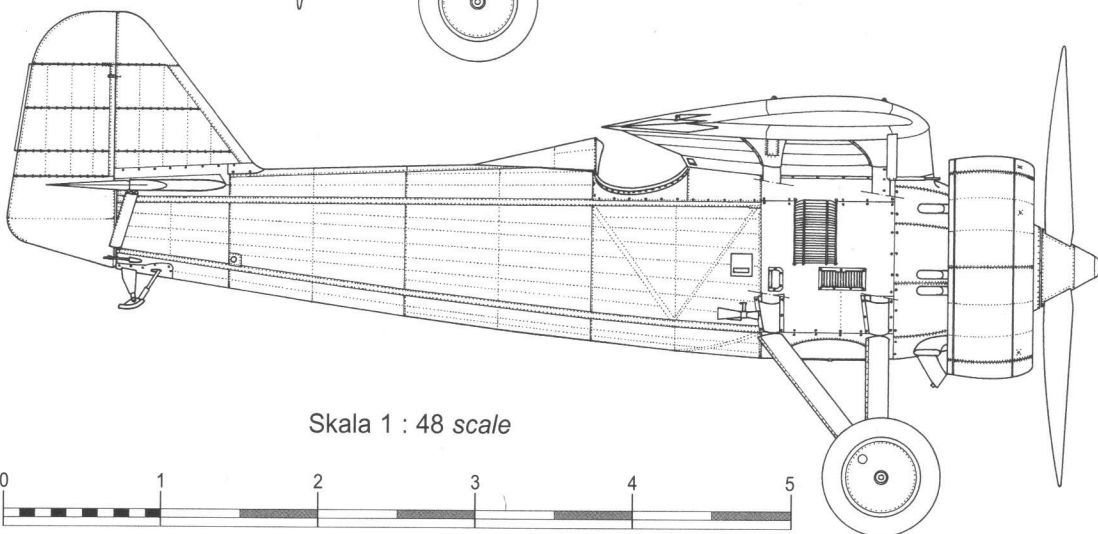


PZL P.7 / II
 II prototyp
 2nd prototype



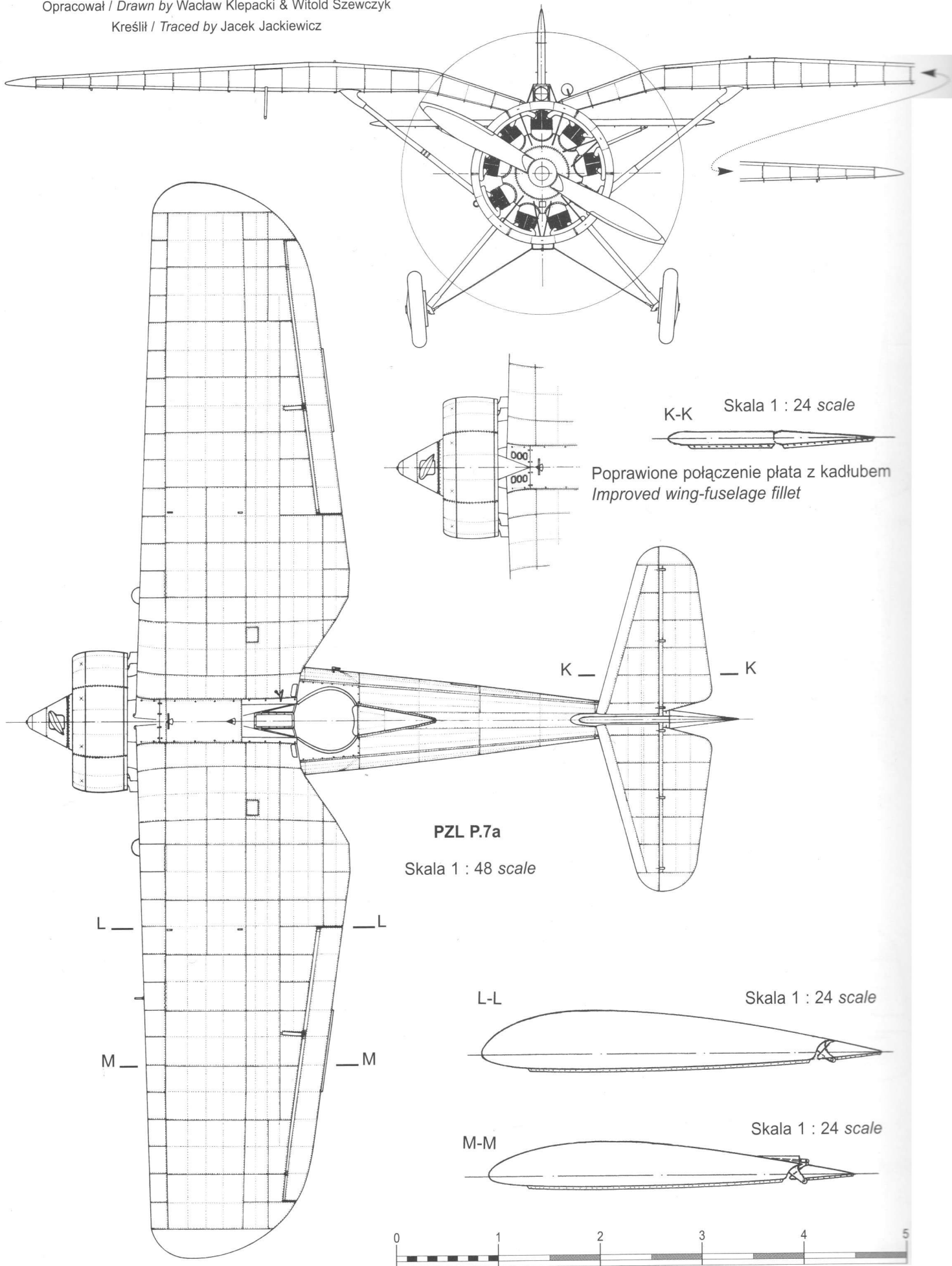
PZL P.7a

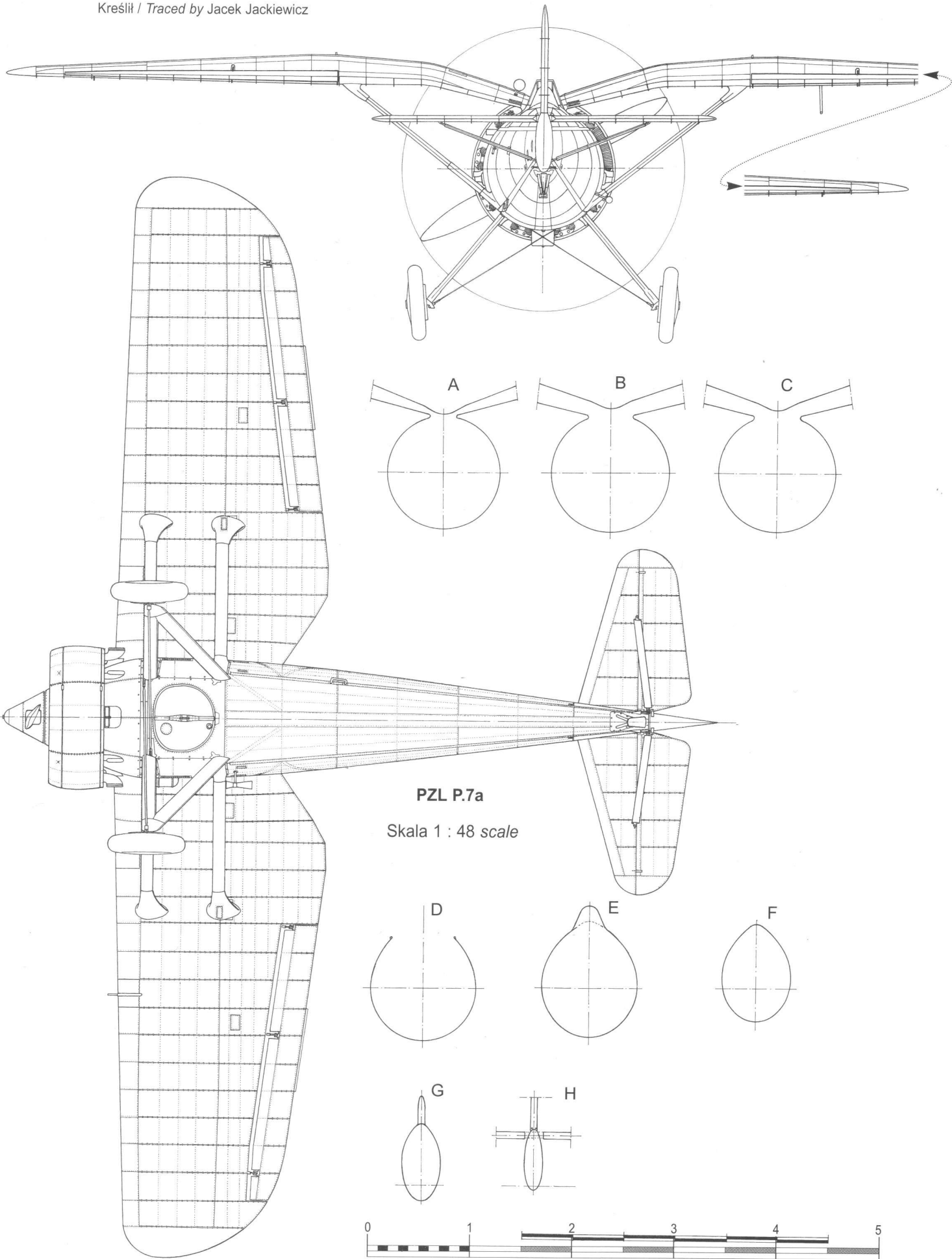
Skala 1 : 24 scale

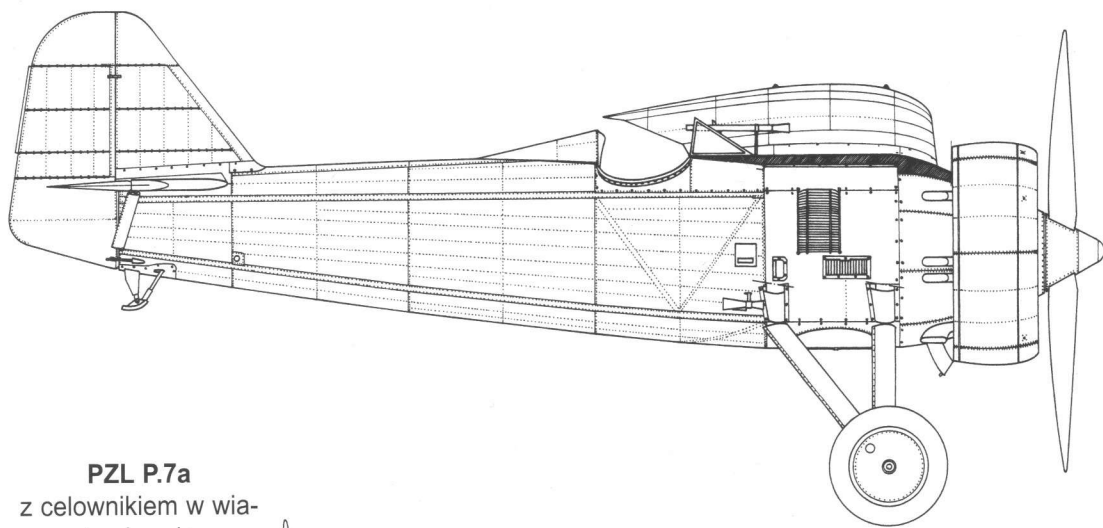


Skala 1 : 48 scale



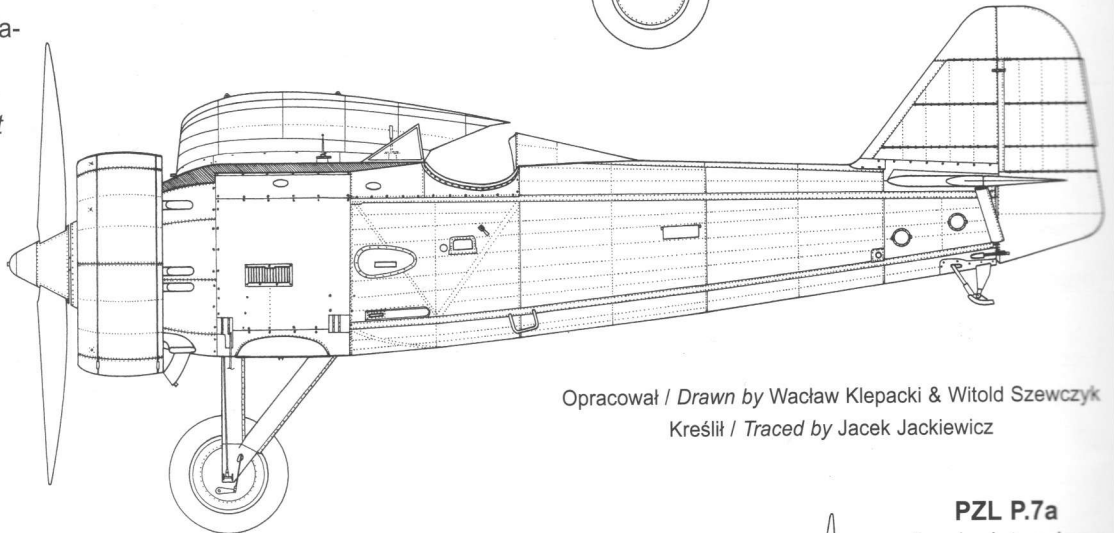




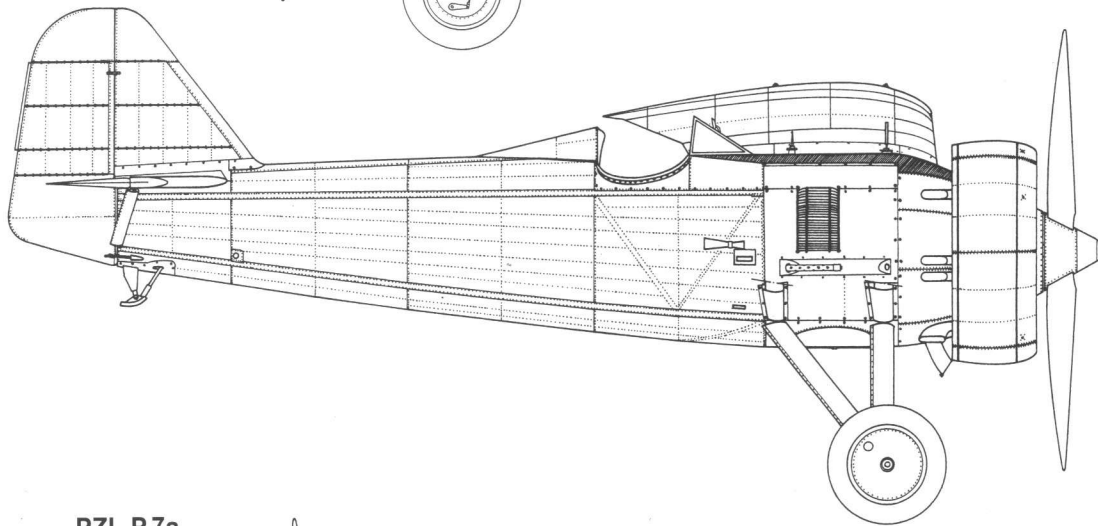


PZL P.7a
z celownikiem
lunetkowym
with with telescopic
gunsight

PZL P.7a
z celownikiem w wia-
trochronie
with windscreen-
mounted gunsight

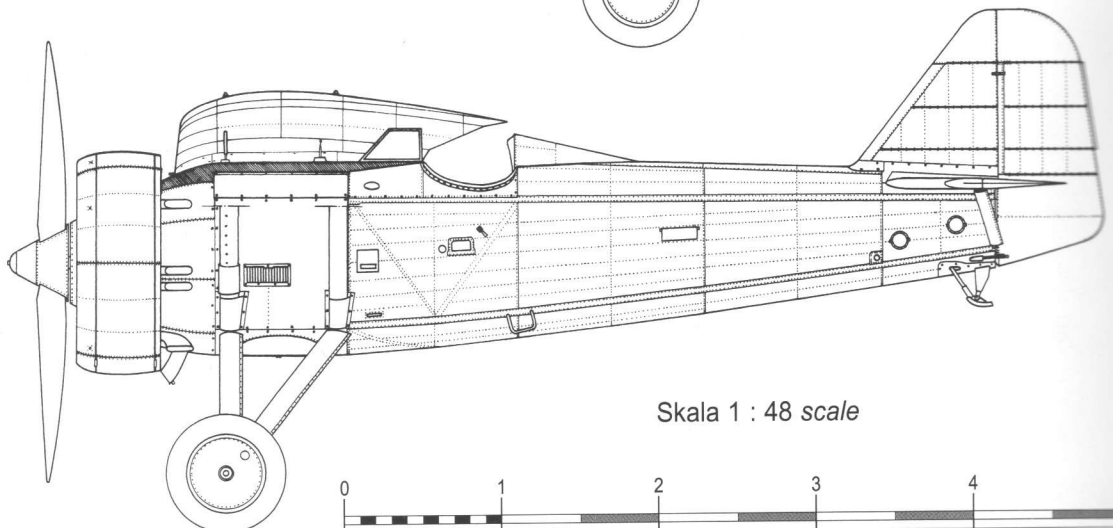


Opracował / Drawn by Waclaw Klepacki & Witold Szewczyk
Kreślił / Traced by Jacek Jackiewicz



PZL P.7a
z nieosłoniętym km-em
i wysoko umieszczoną
dyszą Venturiego
with unfaired machine
gun and Venturi tube
in the high position

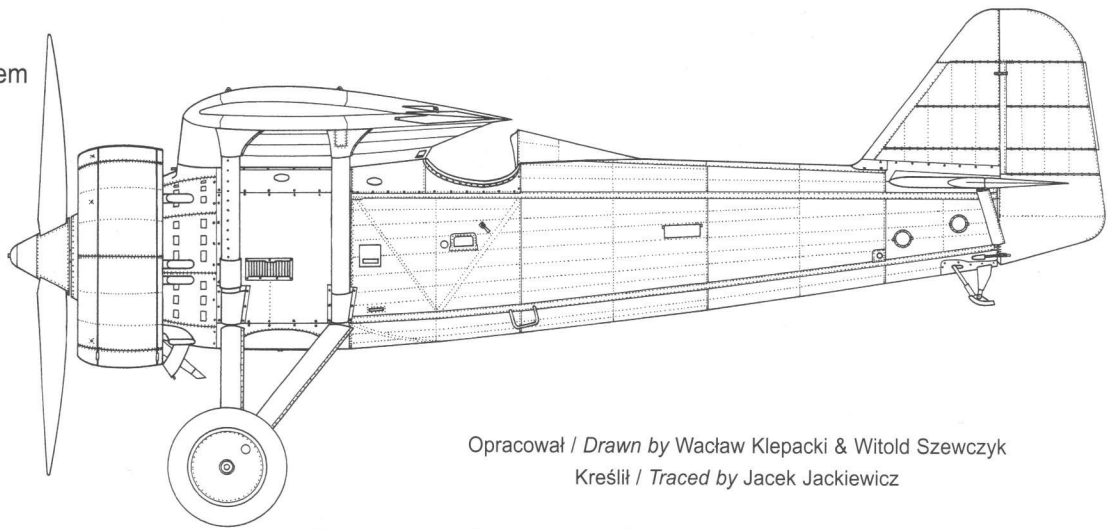
PZL P.7a
z wiatrochronem
od P.11a
with P.11a-style
windscreen



Skala 1 : 48 scale

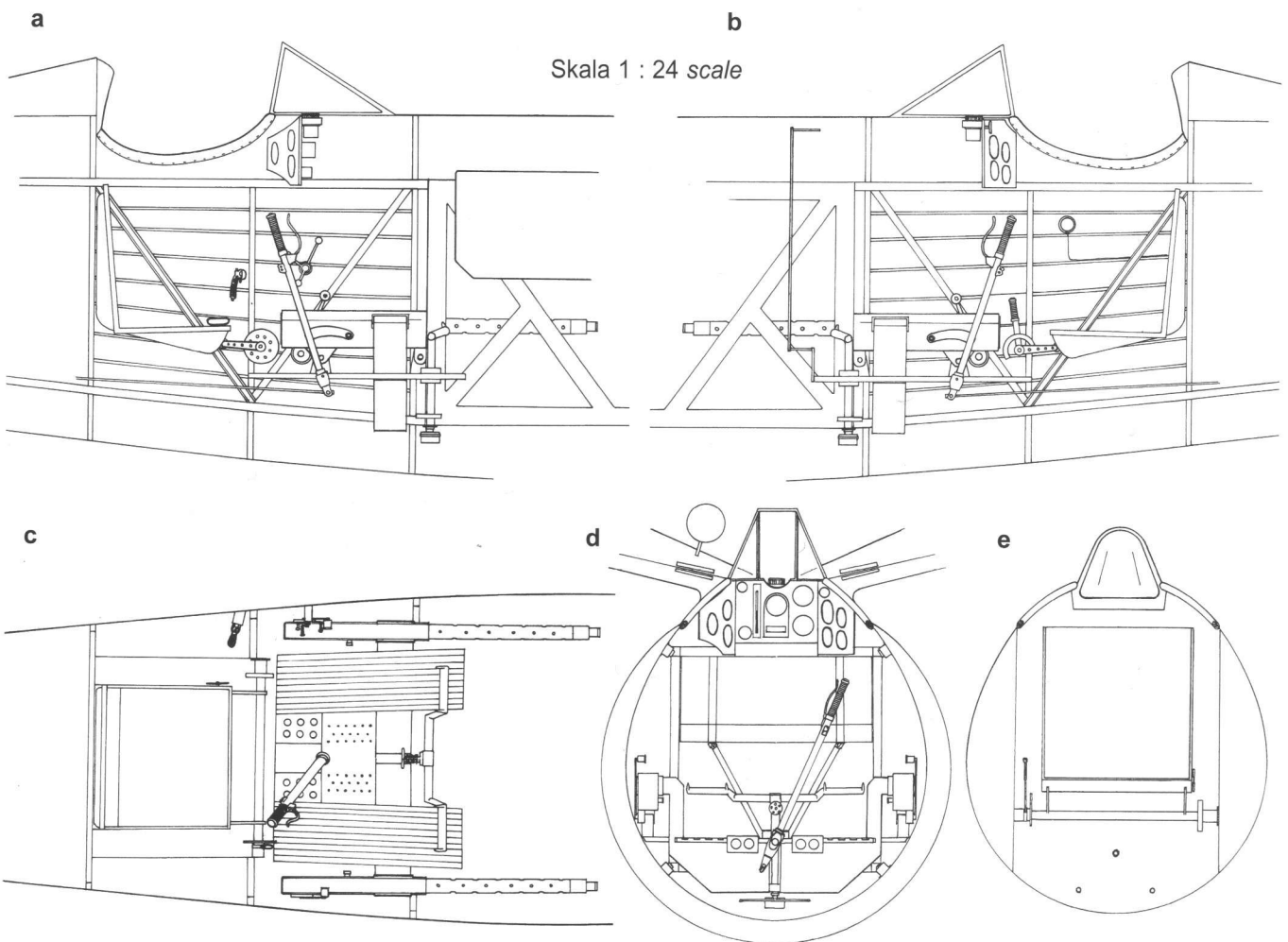


PZL P.7a
doświadczalny
z otworkami za silnikiem
*experimental, with
openings aft of the
engine*



Skala 1 : 48 scale

Opracował / Drawn by Waclaw Klepacki & Witold Szewczyk
Kreślił / Traced by Jacek Jackiewicz



Skala 1 : 24 scale

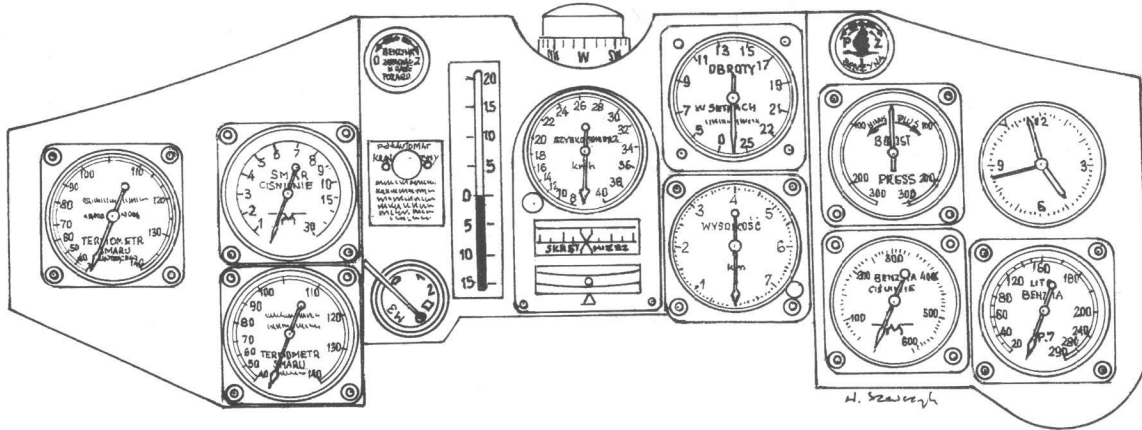
Wnętrze kabiny P.7a

- a. Lewa burta: tablica przyrządów pokładowych, dźwignia sterowania silnikiem, fotel, kółko regulacji statecznika poziomego, km, pedały orczyka
- b. Przekrój przez środek i prawa burta: drążek sterowy, dźwignia regulacji fotela
- c. Widok z góry: podłoga, drążek sterowy, orczyk
- d. Widok do przodu: drążek sterowy, orczyk, raketnica w lewej burcie
- e. Widok do tyłu: zagłówek, pasy plecowe i fotel

P.7a cockpit

- a. Port side: instrument panel, throttle lever, seat, tailplane adjustment knob, m.g., rudder pedals
- b. Longitudinal section and starboard side: control stick, seat adjustment lever
- c. Plan view: cockpit floor, control stick, rudder pedals
- d. Head-on view: control stick, rudder pedals, Verey pistol in the port side
- e. Rear view: headrest, back harness and seat

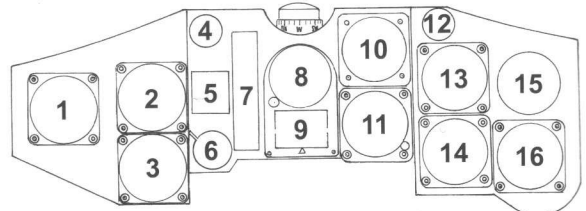
Tablica przyrządów PZL P.7a w rozwinięciu
PZL P.7a instrument panel spread out



Widok z góry
Upper view

Skala 1 : 5 scale

Opracował / Drawn by Waław Kiepacki & Witold Szewczyk
Kreślił / Traced by Witold Szewczyk



Tablica przyrządów pokładowych P.7a

1. Termometr wejścia smaru
2. Manometr ciśnienia smaru
3. Termometr wyjścia smaru
4. Gałka zaworu spustowego paliwa
5. Gałka półautomatycznego zaworu paliwa
6. Przełącznik iskrowników
7. Chyłomierz podłużny
8. Busola
9. Kontroler lotu (prędkościomierz z zakrętomierzem i chyłomierzem poprzecznym)
10. Obrotomierz
11. Wysokościomierz
12. Gałka zaworu zbiornika paliwowego
13. Manometr ciśnienia ładowania
14. Manometr ciśnienia paliwa
15. Zegar czasowy
16. Paliwomierz

P.7a instrument panel

1. Lubricant entry temperature indicator
2. Lubricant pressure indicator
3. Lubricant outlet temperature indicator
4. Fuel drain valve knob
5. Semi-automatic fuel valve knob
6. Magneto switch
7. Fore-and-aft level
8. Compass
9. Flight controller (speed indicator with turn-and-bank indicator)
10. Rev counter
11. Altimeter
12. Fuel tank valve knob
13. Boost pressure indicator
14. Fuel pressure indicator
15. Clock
16. Fuel gauge

Instrument dial plate colours:

- Black: rev counter, compass, clock
Red: fuel gauge, boost and fuel pressure indicators
Dark brown: lubricant pressure and temperature indicators
Dark blue: altimeter and speed indicator

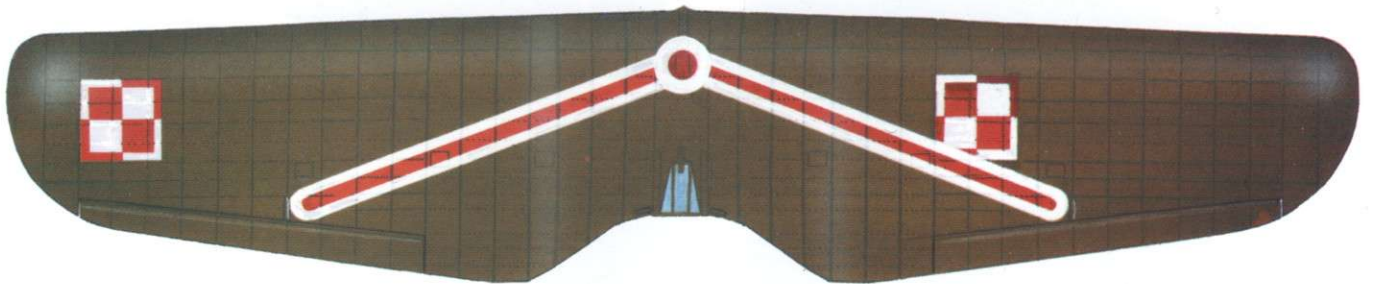
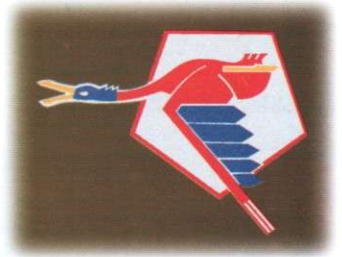


PZL P.7a
141. Eskadra, 4. Pułk Lotniczy
141 Sqn, 4 Air Regiment



PZL P.7a
141. Eskadra, 4. Pułk Lotniczy
141 Sqn, 4 Air Regiment

godło 141. Eskadra
141 Sqn emblem



Skala 1 : 48 scale



PZL P.7a
Szkoła Wyższego Pilotażu w Grudziądzu
Advanced Flying School at Grudziądz

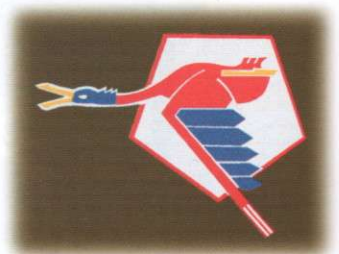
mal. / artwork W. Bączkowski



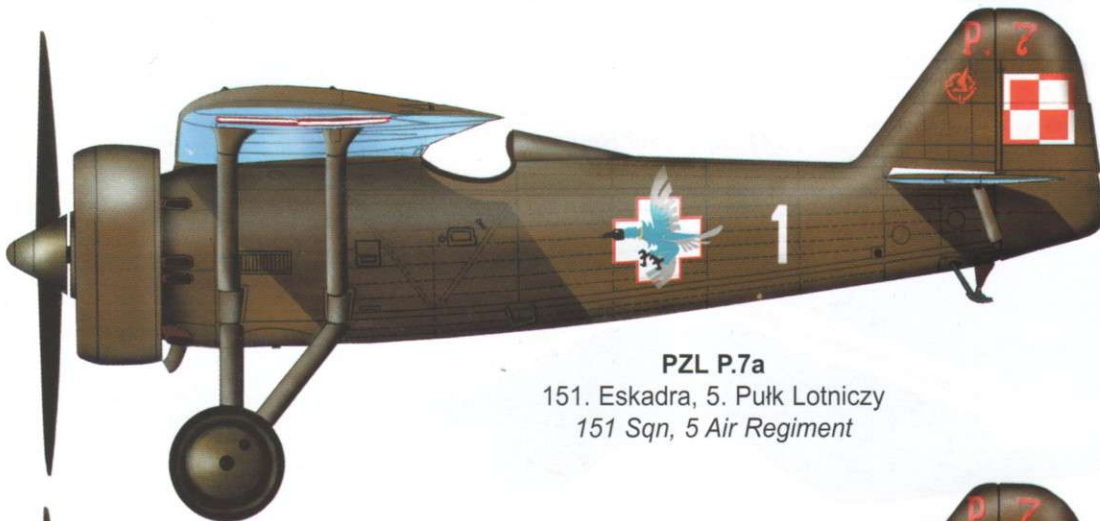
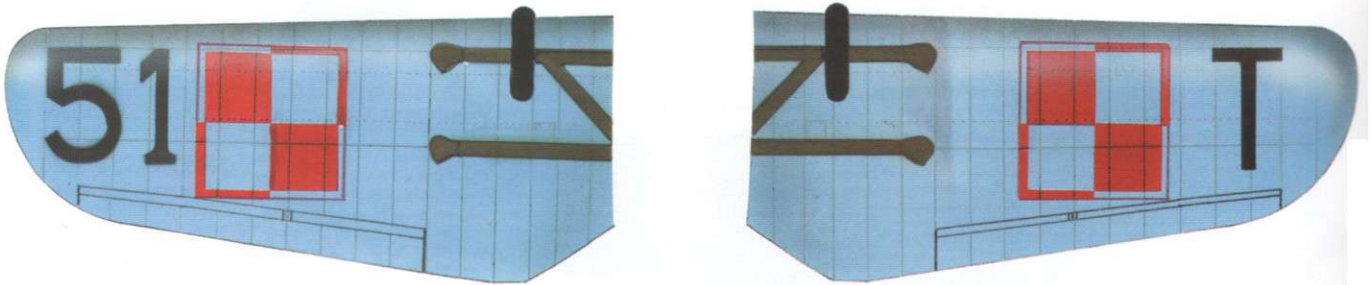
mal. / artwork W. Bączkowski



godło 143. Eskadry
143 Sqn emblem



PZL P.7a
143. Eskadra, 4. Pułk Lotniczy
143 Sqn, 4 Air Regiment



godło 151. Eskadry
151 Sqn emblem

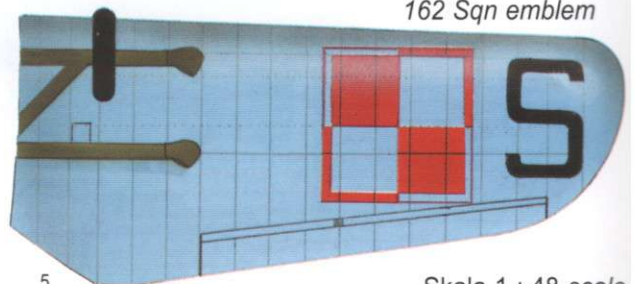


PZL P.7a
151. Eskadra, 5. Pułk Lotniczy
151 Sqn, 5 Air Regiment



godło 162. Eskadry
162 Sqn emblem

PZL P.7a
162. Eskadra, 6. Pułk Lotniczy
162 Sqn, 6 Air Regiment



Skala 1 : 48 scale



godło 132. Eskadry
132 Sqn emblem



PZL P.7a

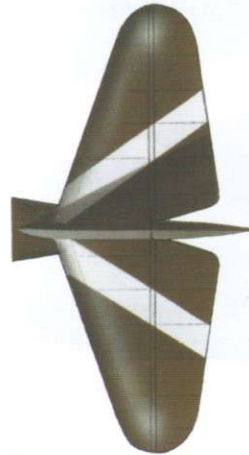
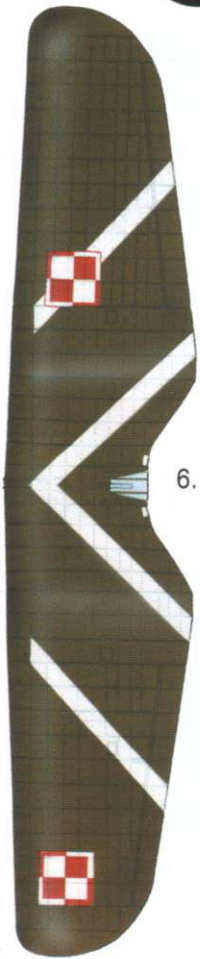
132. Eskadra, 3. Pułk Lotniczy, malowanie z manewrów
132 Sqn, 3 Air Regiment, exercise scheme



PZL P.7a

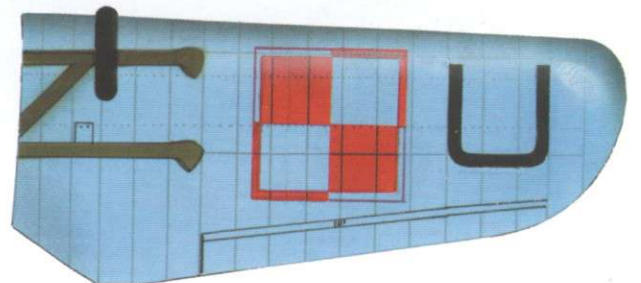
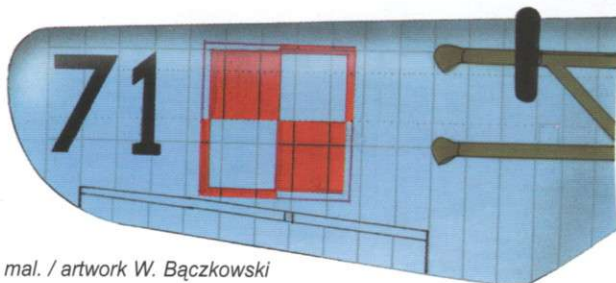
6. Pułk Lotniczy, Dyon Szkolno-Treningowy
6 Air Regiment, Training Wing

Skala 1 : 48 scale



PZL P.7a

Lotnicza Szkoła Strzelania i Bombardowania Grudziądz
Air Gunnery and Bombing School at Grudziądz

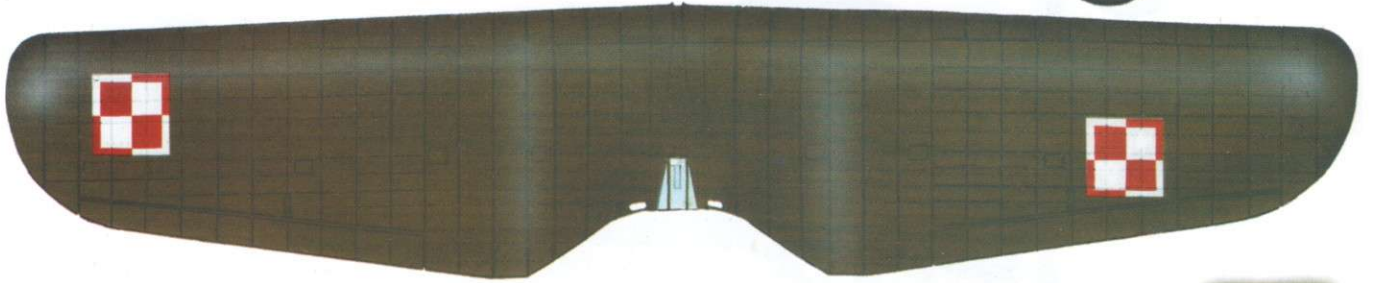


mal. / artwork W. Bączkowski



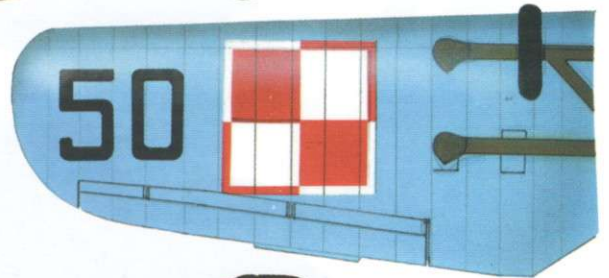
PZL P.7a

Lotnicza Szkoła Strzelania i Bombardowania Grudziądz
Air Gunnery and Bombing School at Grudziądz



PZL P.7a

SPL Dęblin
Polish Air Force College, Dęblin



PZL P.7a

SPL Dęblin
Polish Air Force College, Dęblin



Skala 1 : 48 scale



mal. / artwork W. Bączkowski



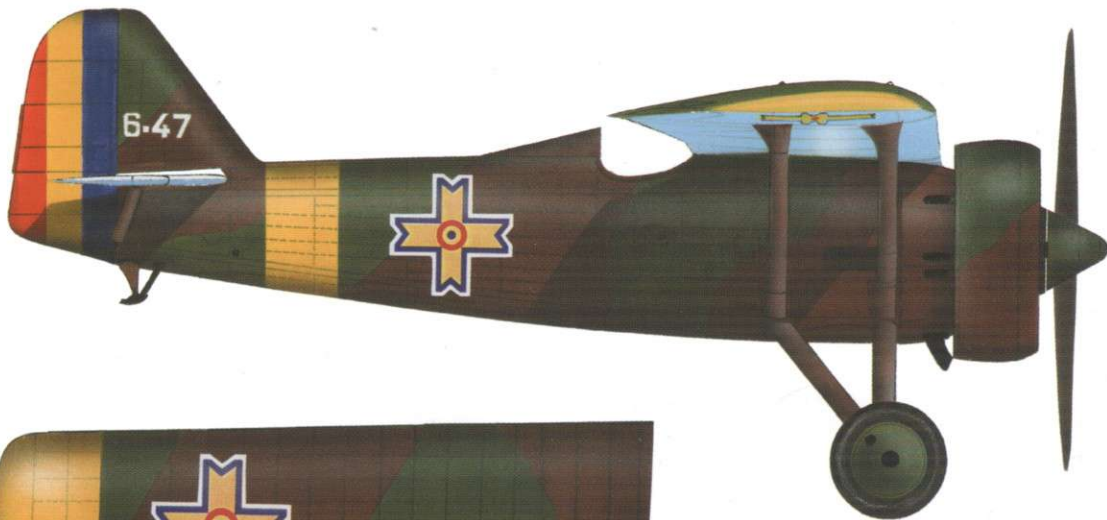
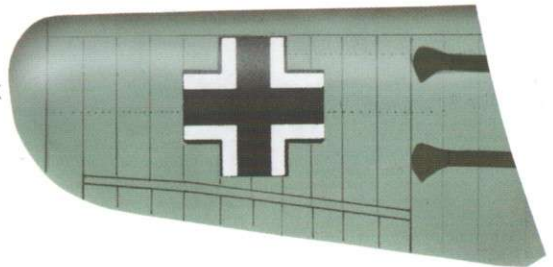
PZL P.7a

Wytwórnia PZL, 200, samolot płka J. Kossowskiego po „wykręceniu” 200 pętli
PZL factory, 200, the aircraft of Col. J. Kossowski after performing 200 loops



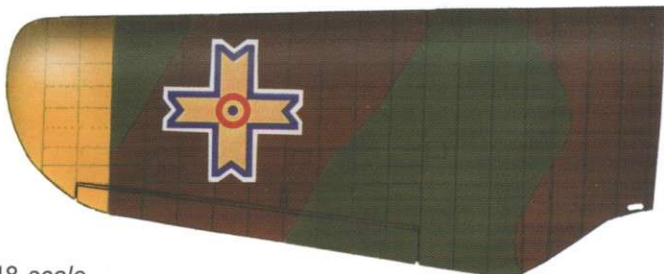
PZL P.7a

zdobyty przez Niemców, Dęblin 1941 rok
captured by the Germans, Dęblin 1941



PZL P.7a

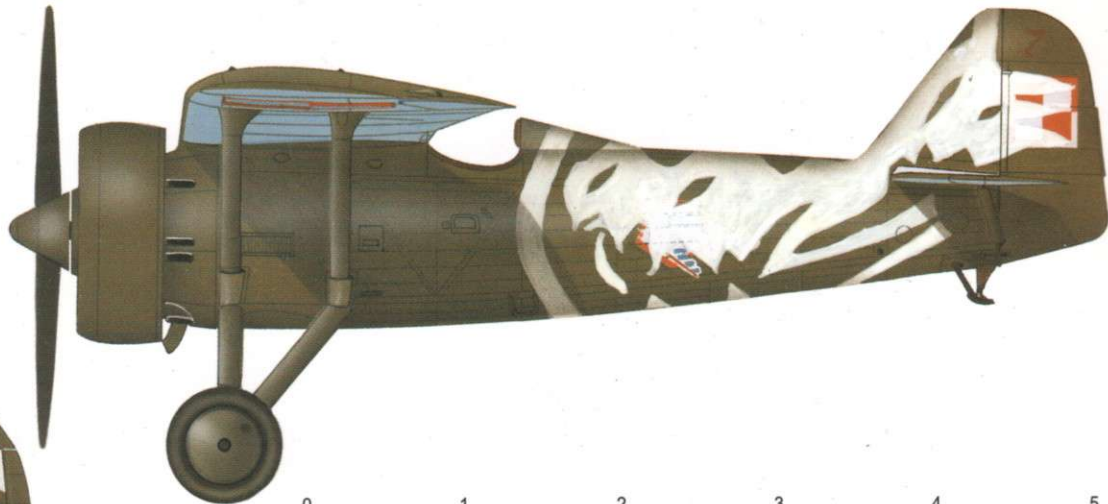
Rumunia, 1942 rok
Romania, 1942



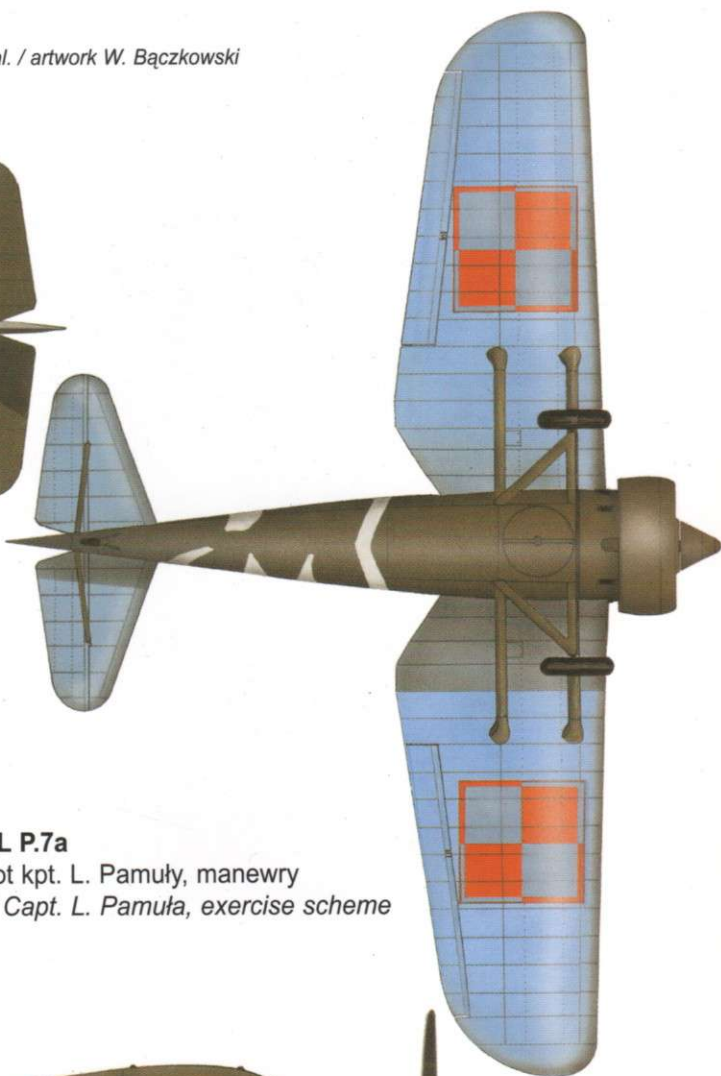
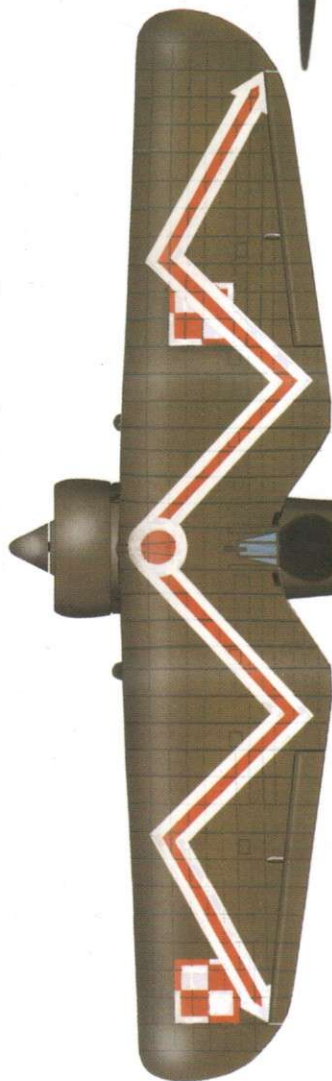
Skala 1 : 48 scale

mal. / artwork W. Bączkowski





mal. / artwork W. Bączkowski



PZL P.7a

4. Pułk Lotniczy, samolot kpt. L. Pamuły, manewry
4th Air Regiment, the aircraft of Capt. L. Pamuła, exercise scheme



Skala 1 : 48 scale

ISBN 83-7237-081-8



9 788372 370815