



POD DOBRYM SKRZYDŁAMI



BIULETYN INFORMACYJNY MUZEUM SIŁ POWIETRZNYCH W DĘBLINIE | NR 3/2017 | WYDAWNICTWO BEZPŁATNE | ISSN 2543-8360



■ BLISKO STULETANIA NAJSTARSZEGO, OBOK BIAŁO-CZERWONEJ SZACHOWNICY ZNAKU W POLSKIM LOTNICTWIE WOJSKOWYM ROZPOCZĘŁA SIĘ W LATACH WOJNY POLSKO-BOLSZEWICKIEJ. POWSTAŁ WTEDY ZNAK UPAMIĘTNIAJĄCY WSPÓLNY WYSIŁEK POLSKO-AMERYKAŃSKI W WALCE O NIEPODLEGŁOŚĆ NA OBU KONTYMENTACH I DAŁ POCZĄTEK LEGENDZIE ESKADR LOTNICZYCH NOSZĄCYCH IMIĘ TADEUSZA KOŚCIUSZKI, Z KTÓRYCH NAJSŁYNIEJSZYM STAŁ SIĘ DYWIZJON 303

Bądź odważny, w ostatecznym rachunku jedynie to się liczy

ZBIGNIEW HERBERT – PRZESŁANIE PANA COGITO

PAWEŁ PAWŁOWSKI
DYREKTOR MUZEUM SIŁ
POWIETRZNYCH W DĘBLINIE

*Odwaga to droga
przemyślanych
i odpowiedzialnych
decyzji, którą
ma prawo podążać
każdy z nas...*

Przyszłością Europy i Polski jest edukacja, w której odwołujemy się do wydarzeń i postaci ważnych w budowaniu tożsamości narodowej oraz kulturowej.

Działania podejmowane w obliczu wyjątkowych czasów, czynny zbrojne i wielkie reformy ustrojowe wydają się być dla współczesnego młodego człowieka czymś abstrakcyjnym. W codziennym życiu zapominamy o spoiwie pokoleń i tak trudno zdobyć się na prawdziwy gest odwagi. Odwagi osobistej – cywilnej, która nie powinna kojarzyć się z zuchwalstwem i brawurą. Synonimami odwagi są: waleczność, męstwo, prawdość, determinacja i dzielność. Odwaga ujawnia się w działaniu – mimo niepewności, mimo strachu, bez gwarancji sukcesu. Ważnym jej czynnikiem jest wytrwałość, która buduje poczucie naszej wartości.

Grecki historyk Tukidydes nazwał odwagę podstawą wolności. Mówimy o odwadze cywilnej, kiedy wyrażając swoje przekonania, narażamy się na karę. Żołnierz daje świadectwo odwagi, gdy świadomie naraża własne życie. Polityk – mąż stanu daje przykład odwagi działając w imieniu dobra narodu i społeczeństwa. Taką też ideę mieli budowniczy II Rzeczypospolitej, gdy po latach zaborów tworzyli nowe państwo polskie. Z takimi hasłami na sztandarach szli pionierzy, dźwigając Polskę z ruin II wojny światowej. Takie też wartości wyznawali budowniczości wolnej Polski po 1989 roku, w której swój czas ma społeczeństwo obywatelskie.

Bez naszej osobistej odwagi wiele spraw pozbawionych będzie wartości, co w ostateczności może doprowadzić, że staniemy się tylko grupą osób, pozbawioną praw i tożsamości. Odwagą na co dzień jest nasz sprzeciw wobec bylejakości, braku kultury osobistej, wobec nieposzanowania ojczystego języka, łamania prawa, wobec łamania praw człowieka i zwierząt, wobec zanieczyszczania środowiska. Odwagą jest również otwartość umysłu, niezależność, tolerancja i szacunek, umiejętność współzycia i dzielenia się.

Odwaga to droga przemyślanych i odpowiedzialnych decyzji, którą ma prawo podążać każdy z nas. O wartości naszych czynów świadczyć będzie fakt, czy nasza generacja

w sposób szczególny zapisze się w historii świata, przede wszystkim w obliczu globalnych wyzwań związanych z konfliktami zbrojnymi, kryzysem żywnościowym i klimatycznym. Społeczna solidarność, współpraca, dialog, empatia będą decydować nie tylko o losach Polski, lecz całego świata.

Niech ta refleksja towarzyszy nam podczas uroczystych obchodów Święta Niepodległości i sprawia, aby ten dzień, nie był kolejną rutynową ceremonią lecz stanowił punkt odniesienia w budowaniu przyszłości przy jednoczesnym szacunku do przeszłości.



Marszałek Senatu RP Stanisław Karczewski odwiedził Muzeum Sił Powietrznych. Przewodnikami po wystawie byli płk pil. Wojciech Piłkuła – Dowódca Garnizonu oraz dyrektor muzeum Paweł Pawłowski.

W październiku gościliśmy przedstawicieli organów przedstawicielskich żołnierzy państw Grupy Wyszehradzkiej: Węgier, Słowacji i Czech



Muzeum Sił Powietrznych zyskało nowego partnera w krzewieniu i popularyzowaniu wiedzy o dziejach polskiego lotnictwa wojskowego – krakowski oddział Stowarzyszenia Seniorów Lotnictwa Wojskowego Rzeczypospolitej Polskiej





FRANCISZEK KORNICKI zwyciężył w głosowaniu na *Pilota Spitfire'a*, na 100 lecie RAF-u



JACEK ZAGOŹDŻON

Płk Franciszek Kornicki zwyciężył w głosowaniu brytyjskiego Muzeum Royal Air Force na bohatera przyszłorocznej wystawy, która w 2018 roku upamiętni 100 rocznicę Królewskich Sił Powietrznych. Na polskiego pilota oddano ponad 320 tys. głosów w plebiscycie *people's pilot* (pilota narodu). Pełnowymiarowa podobizna Franciszka Komornickiego będzie prezentowana przy legendarnej konstrukcji – samolocie Spitfire Mk Vb (BL614).

Franciszek Kornicki to 100 letni bohater Polskich Sił Powietrznych, absolwent dęblińskiej Szkoły Orłąt, weteran trzech teatrów działań II wojny światowej. Odznaczony Krzyżem Srebrnym Orderu Virtuti Militari (rozkaz nr 08487) oraz trzykrotnie Krzyżem Walecznych. Aktywny działacz brytyjskiej Polonii. Za wybitne zasługi dla niepodległości Rzeczypospolitej Polskiej oraz działalność kombatancką odznaczony przez Prezydenta RP Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski. Współpracował przy projekcie wystawy 17000 *reasons to remember* (17000 powodów by pamiętać), której ambasadorem w Polsce było Muzeum Sił Powietrznych.

Franciszek Kornicki pochodzi z Lubelszczyzny, urodził się w Wereszynie. Absolwent XII promocji Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Tuż po ukończeniu Szkoły Orłąt trafił do 162 Eskadry Myśliwskiej III Dywizjonu w składzie 6 Pułku Lotniczego Wojska Polskiego.

W Kampanii Wrześniowej 1939 roku eskadra, wyposażona w myśliwce PZL P.7a, walczyła w składzie lotnictwa Armii Łódź, operując z polowego lotniska Widzew. Jako młody pilot pchr. Kornicki wykonał dwa loty bojowe, a następnie został skierowany do zadań łącznikowych. Wraz z przesuwającym się frontem eskadra została przebazowana do Litiatyna k. Brzeżan, a następnie ewakuowana po agresji sowieckiej do Rumunii.

Jak większość ewakuowanego personelu lotniczego, Kornicki został wyposażony przez polską ambasadę w Bukareszcie, w fałszywe dokumenty pozwalające na dalszą drogę na Zachód. Kornicki jako pasażer SS Patris stał się, tzw. *turystą Sikorskiego* – mianem tym ochrzczono polskich lotników podróżujących w niemal wszelkich możliwych przebraniach do wolnej Europy.

Początkowo Kornicki został skierowany do polskiego obozu szkoleniowego w bazie Lyon Bron we Francji, gdzie przeszedł szkolenie na samolotach myśliwskich Blériot-SPAD S.510, Caudron CR.714 Cyclone oraz Morane-Saulnier MS.406.

Kapitulacja Francji zmusiła go do ponownej ewakuacji, tym razem na Wyspę ostatniej nadziei jak nazywano Wielką Brytanię.

Jak wspomina sam Kornicki, największym problemem dla polskich pilotów był język angielski. W tamtych czasach większość z nich mówiła biegle po francusku, ale jedynie nieliczni po angielsku. Rozpoczął się okres żmudnego szkolenia zarówno w języku, jak i taktyce. Początkowo Brytyjczycy nieufnie podchodzili do polskich pilotów i mimo, iż większość z nich była już doświadczonymi myśliwcami musieli przejść wszystkie szczeble szkolenia.

Pierwszym przydziałem Franciszka Kornickiego w Wielkiej Brytanii był 307 Dywizjon Myśliwski Nocny Lwowskich Puchaczy. Jako

doświadczony pilot myśliwski stosunkowo szybko został przeniesiony do Dywizjonu 303 im. Tadeusza Kościuszki, a następnie w styczniu 1941 roku do nowo sformowanego Dywizjonu 315 Dęblińskiego 23 VII 1941 roku Kornicki odbył pierwszy lot bojowy nad Francją.

12 II 1943 roku Franciszek Kornicki został najmłodszym dowódcą dywizjonu w Polskich Siłach Powietrznych – objął dowództwo Dywizjonu 308 Krakowskiego. Po przerwie w dowodzeniu spowodowanej operacją wyrostka, 7 V 1943 roku wrócił do służby jako dowódca Wileńskiego Dywizjonu 317. 1 I 1944 roku został wycofany z zadań liniowych. Został przydzielony jako Oficer Łącznikowy do 11 Grupy Myśliwskiej, a następnie przy 9 Grupie Myśliwskiej RAF. Ukończył kurs Wyższej Szkoły Lotniczej PSP w Weston-super-Mare i rozpoczął pracę w Dowództwie 84 Grupy Drugiej Floty Lotnictwa Taktycznego RAF w Holandii i Belgii. Odbył szkolenie na najnowszym modelu Spitfire'a – Mk XVI.

Po zakończeniu II wojny światowej służył w chemii włókienniczej. W momencie rozwiązania Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii wstąpił do Polskiego Korpusu Przysposobienia i Rozmieszczenia. Znając relacje kolegów, którzy poddawani byli represjom po powrocie do kraju, zdecydował o pozostaniu na emigracji. Po dwóch latach szkoleń różnego rodzaju został wraz z żoną zarządcą pensjonatu w Wargrave-on-Thames opodal

Henley-on-Thames w hrabstwie Oxfordshire. Latem 1951 roku wrócił do lotnictwa, tym razem w RAF. Po odbyciu szkolenia w Szkole Kucharskiej RAF w Halton w lipcu 1953 roku został oficerem aprowizacyjnym w bazie RAF w St Athan w hrabstwie Vale of Glamorgan w południowej Walii. Później służył m.in.



UROCZYSTE SPOTKANIE ŚRODOWISK WOJSKOWYCH W DĘBLINIE



ROMAN KOZŁOWSKI

16 i 17 IX odbyły się uroczystości patriotyczno-religijne Święta 28. Pułku Artylerii Lekkiej, połączone ze spotkaniem alumnów Kościoła Katolickiego, którzy odbywali służbę wojskową w LWP w latach 1959–1980.



■ PODPIS ZDJĘCIA: UROCZYSTOŚCI 28 PAŁ, ZAJEZIERZE 17.09.2017, FOT. ZBIGNIEW HOŁDA

Organizatorami wydarzenia był Ksiądz Kanonik ppor. Piotr Firlej, Proboszcz Parafii Matki Bożej Nieustającej Pomocy w Zajezierzu wraz z Gminą Sieciechów oraz Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie.

Uroczystości zostały objęte honorowym patronatem Ministerstwa Obrony Narodowej w osobie Podsekretarza Stanu MON – prof. dr. hab. Wojciecha Fałkowskiego, którego list został odczytany uczestnikom wydarzenia.

Dęblin jest trzecim miastem-gospodarzem spotkania byłych alumnów Kościoła Katolickiego. Dwa lata temu spotkali się oni w Świnoujściu, a w roku 2016 w Gdyni.

Pierwsza część spotkania (16 września) miała miejsce w dęblińskim muzeum. Gości powitali: dyrektor Muzeum Sił Powietrznych Paweł Pawłowski oraz proboszcz ks. kan. ppor. Piotr Andrzej Firlej. W spotkaniu uczestniczył Biskup Pomocniczy Diecezji Radomskiej Ekscelencja kpt. Adam Odzimek. Na zaproszenie

odpowiedzieli m.in. Wiceadmirał dr Stanisław Zarychta – dowódca Centrum Operacji Morskich Marynarki Wojennej RP, Kmdr prof. dr hab. Tomasz Szubrycht – Rektor-Komendant Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni, księża oficerowie: Henryk Michalak, Marian Myjak, Bronisław Myrda, Wacław Piszczek, Marian Ślusarczyk, ks. kanonik Marian Miegoń; Tomasz Miegoń – dyrektor Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni oraz Piotr Piwowarczyk – dyrektor Muzeum Obrony Wybrzeża w Świnoujściu. W spotkaniu księży, którzy przeszli służbę wojskową w czasach PRL wzięli również udział Mecenasy Kacper Płazyński, syn ś.p. Macieja Płazyńskiego – byłego Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej.

Dzieje 28. Pułku Artylerii Lekkiej przedstawił Hubert Przybyszewski, prawnuk starszego ogniomistrza Wacława Duszczyka (zm. 1977 r.).

Po jego wykładzie, dyrektor muzeum przybliżył historię placówki, a uczestnicy spotkania zwiedzali wystawę stałą dotyczącą historii

polskiego lotnictwa wojskowego oraz ekspozycję czasową pt. *Niepodległa* autorstwa dr Barbary Kasperczyk-Gorlak, do której inspiracją były grafiki Zdzisława Czermańskiego.

Sobotnie uroczystości włączone zostały do programu Europejskich Dni Dziedzictwa w Dęblinie i Ślubowania Wiśle, którego uczestników ksiądz Biskup Adam Odzimek pobłogosławił,

modląc się za mieszkańców nadwiślańskich terenów oraz wszystkich, wiążących swoje życie z rzeką i morzem.

W niedzielę 17 IX, po uroczystości patriotycznej pod pomnikiem Krzyżem Marszałka J. Piłsudskiego oraz pomnikiem 28. Pułku Artylerii Lekkiej w Zajezierzu, uczestnicy zjazdu oraz zaproszeni goście wzięli udział w mszy świętej koncelebrowanej. Wysłuchaliśmy homilii ks. ppor. Henryka Michalaka, w której przypomniał, iż przymusowa służba w wojsku dla wielu duchownych była okresem wielkiej próby charakteru i czasem umocnienia się na drodze powołania kapłańskiego. Po mszy świętej głos zabrał Wiceadmirał dr Stanisław Zarychta d-ca Centrum Operacji Morskich Marynarki Wojennej RP, życząc wszystkim zebranyom wszelkiej pomyślności.

PO II WOJNIE ŚWIATOWEJ, jedną z metod represji, stosowanych wobec Kościoła Katolickiego, było powoływanie kleryków seminariów duchownych do odbywania zasadniczej służby wojskowej. W swych założeniach, pobór do LWP miał być formą nacisku na Prymasa Polski i Episkopat w celu wymuszenia ustępstw. Stanowił również próbę zdeorganizowania toku studiów seminarialnych, odciążenia jak największej liczby alumnów od kapłaństwa, a ponadto był zamierzonym sposobem gromadzenia możliwie pełnych danych o osobowości kleryków, kontynuujących studia seminarialne po ukończeniu służby wojskowej. Wcielanie kleryków do wojska (wbrew umowie państwa z Kościołem z 1950 r.) było ewidentną szykaną władz komunistycznych wobec Kościoła i niepokornych biskupów. Planowano, że poprzez przemysłowy system indoktrynacji prowadzonej przez wyselekcjonowaną kadrę oficerów uda się skłonić kleryków do porzucenia studiów w seminariach. Zgodnie z Zarządzeniem Ministra

Obrony Narodowej nr 33/MON z 14 IV 1959 r. poborowi duchowni i zakonnicy oraz uczniowie seminariów, którzy nie przedstawili zaświadczeń z Wydziału ds. Wyznań, mieli zostać poddani przeglądowi lekarskiemu i skierowani do służby wojskowej.

Po 1989 roku, dzięki publikacjom oraz corocznym spotkaniom, prawda o alumnach-żołnierzach, nie poszła w zapomnienie. Decyzją Zwierzchnika Sił Zbrojnych RP, Prezydenta Andrzeja Dudy pierwsza grupa – 132 księży, którzy odbywali służbę wojskową w kleryckich jednostkach LWP, mianowano na stopień podporucznika. Uroczystość odbyła się 12 listopada 2016 w żoliborskim kościele św. Stanisława Kostki w Warszawie. W czerwcu 2017 r. Ministerstwo Obrony Narodowej wręczyło patenty oficerskie 141 księżom – alumnom, którzy w latach 1959–1980 odbywali służbę wojskową w tzw. jednostkach kleryckich. Była to uroczysta rehabilitacja kleryków odbywających przymusową dwuletnią służbę wojskową.

Skrzydłaci Kosynierzy. Dywizjon 303 i tradycje kościuszkowskie w polskim lotnictwie wojskowym

Od 22 listopada 2017 r. zapraszamy naszych widzów do poznania lotniczych jednostek wojska polskiego, którym patronował generał Tadeusz Kościuszko. Wystawa przygotowana z okazji Roku Tadeusza Kościuszki, pokazuje tradycje kościuszkowskie widoczne przede wszystkim w historii najbardziej znanego polskiego dywizjonu: 303 Warszawskiego Dywizjonu Myśliwskiego im Tadeusza Kościuszki.

Na ekspozycji nie zabraknie odniesienia do legendarnej polsko-amerykańskiej 7. Eskadry Myśliwskiej, wslawionej w wojnie z Rosją bolszewicką 1919–1920. W okresie międzywojennym tradycje 7 Eskadry kontynuowały 111 i 113 eskadry myśliwskie 1. Pułku Lotniczego w Warszawie. W czasie II wojny światowej imię Tadeusza Kościuszki wraz z godłem przejął 303. Dywizjon Myśliwski Warszawski – najbardziej wslawiony polski dywizjon w obronie wyspy ostatniej nadziei – Wielkiej Brytanii.

Powojenne tradycje dywizjonu kontynuowali piloci 1 eskadry, która przejęła sztandar, dziedzictwo tradycji i nazwę wyróżniającą 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego Warszawa. Od 2011 r. tradycje kościuszkowskie przejęła 23. Baza Lotnictwa Taktycznego w Mińsku Mazowieckim, dla której ustanowiono godło lotnicze i odznakę rozpoznawczą z 7. Eskadry Lotniczej i Dywizjonu 303. Prezentacja unikatowej ikonografii fotograficznej oraz archiwaliów, wzbogacona jest historycznymi pamiątkami ze zbiorów, również

PAWEŁ PAWŁOWSKI

dotychczas nieupublicznianych, z Muzeum Sił Powietrznych, Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie, Fundacji Historycznej Lotnictwa Polskiego: mundury, dokumenty, odznaczenia, wydawnictwa. Będziemy mieli okazję obejrzeć niezwykle cenne pamiątki z kolekcji prywatnych: Jacka Mainki, Roberta Gretzyngiera, Macieja Peikerta oraz Tomasza Kajkowskiego z prywatnego muzeum 303 im. ppłk pil. Jana Zumbacha. Gratką dla pasjonatów lotnictwa będzie replika domku pilota z czasu bitwy o Anglię. Scenariusz wystawy przygotowany został przez zespół: Paweł Pawłowski – dyrektor Muzeum Sił Powietrznych, Robert Gretzyngier – prezes Fundacji Historycznej Lotnictwa Polskiego, Ewa Wasilewska – starszy kustosz Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie oraz Jacek Zagożdżon – adiunkt Muzeum Sił



■ SAMOŁOT MYŚLIWSKI MIG-29 NR 56 Z 23 BAZY LOTNICTWA TAKTYCZNEGO W MIŃSKU MAZOWIECKIM, NA STA-
TECZNIKU PIONOWYM WIDOCZNA PODOBIZNA PPK. PIL. MARIANA PISARKA – JEDNEGO Z KOSYNIERÓW 303.

Powietrznych w Dęblinie. W przygotowaniu ekspozycji współpracowali również: Jacek Samojłowicz – producent filmu Dywizjon 303, Grupa Filmowa ARES-twórcy miniseriалу Dywizjon 303 oraz Wydawnictwo Kagero. Podczas wernisażu będziemy świadkami pierwszej oficjalnej odsłony mini-seriálu historycznego pn Dywizjon 303. Projekt stworzony przez pasjonatów historii i lotnictwa, a także społeczności graczy gry komputerowej War Thunder, bazuje na tak znakomitych publikacjach jak Sprawa Honoru Lynne Olson i Stanleya Clouda, Dywizjon 303: walka i codzienność Richarda Kinga, oraz znanej w całej Polsce lekturze

Dywizjon 303 Arkadego Fidlera. Powstało już 5 odcinków, tłumaczonych na 7 języków obcych, ze ścieżką dźwiękową stworzoną przez młodego kompozytora – Andrzeja Ojczenasza. Filmy tworzone przez ponad 70 osobowy zespół, z niezwykłą precyzją i oddaniem realiów historycznych, zawierają ciekawostki i autentyczne relacje pilotów oraz cytaty. Zwiedzający będą mogli obejrzeć odcinki stworzone do tej pory na ekranach umieszczonych w różnych częściach ekspozycji. Ekspozycja będzie udostępniona do zwiedzania do 30 maja 2018 roku.



Odznaka Kościuszkowska i eskadry kościuszkowskie

ROBERT GRETZYNGIER

Jednym z najbardziej znanych symboli polskiego lotnictwa, ustępującym pod tym względem tylko biało-czerwonej szachownicy, jest Odznaka Kościuszkowska. Trzyznacie gwiazd i biało-czerwone pasy to symbole amerykańskiej wojny o niepodległość. Czapka krakuska i skrzyżowane kosy symbolizują antyrosyjskie powstanie Polaków z 1794 r. Odwołanie do dwóch bohaterskich kampanii sławnego patrona wiąże polską i amerykańską walkę o niepodległość. Dla amerykańskich lotników, którzy przybyli do Polski w jej walce o niepodległość, odwołanie do osoby Kościuszki było wyrazem spłaty długu sprzed 150 lat, kiedy on i inni Polacy przybyli do Ameryki i tam walczyli Za waszą wolność i naszą.

7 Eskadra powstała we Lwowie w końcu 1918 r. W 1919 r. włączono w jej skład ochotników amerykańskich, a jeden z nich – major Cedric Faunt le Roy – został jej dowódcą. I właśnie wtedy, na prośbę amerykańskich lotników minister spraw wojskowych generał Józef Leśniewski rozkazem nr 1377/19 nadał jednostce nazwę 7. Eskadra Bojowa imienia Tadeusza Kościuszki. Eskadra Kościuszkowska wslawiła się następnie w walkach podczas wojny polsko-bolszewickiej 1920 r.

W uznaniu męstwa i oddania sprawie niepodległości Polski amerykańscy lotnicy zostali uhonorowani orderami i odznaczeniami wojennymi, m.in. Virtuti Militari. Po zakończeniu wojny Amerykanie powrócili do swojej ojczyzny, ale Eskadra Kościuszkowska zachowała polsko-amerykańskie godło i tradycje.

Trzej lotnicy amerykańscy z 7 Eskadry polegli podczas wojny zostali pochowani na cmentarzu Obrońców Lwowa. Począwszy od 1922 r. w amerykańskim Dniu Pamięci (Memorial Day – 30 maja) delegacja eskadry, a także przedstawiciele różnych organizacji, przy udziale reprezentantów amerykańskich władz wojskowych i cywilnych, uroczystości składali wieńce na ich grobowcu. 30 maja 1925 r. odsłonięto tam pomnik Lotników Amerykańskich.

Po kilkakrotnych zmianach numeracji, Eskadra Kościuszkowska otrzymała numer 111, wchodząc w skład 1. Pułku Lotniczego w Warszawie. W połowie lat trzydziestych 111 Eskadra została przebrojona w samoloty myśliwskie PZL P.7 – całkowicie metalowe górnoloty, wyróżniające się tzw. polskim płatem z charakterystycznym załamaniem w okolicy kabiny.

Polscy lotnicy nie zapominali o amerykańskich tradycjach, a i Amerykanie podtrzymywali

kontakt ze swoją jednostką. W 1930 r. kpt. Corsi odwiedził 111 Eskadrę na Okęciu.

Pilot Stanisław Latwis skomponował muzykę Marsza lotników. Słowa marsza – autorstwa Aleksandry Zasuszkanki – mówią właśnie o Eskadrze Kościuszkowskiej.

Janusz Meissner poświęcił Latwisowi książkę Pilot Gwiazdźdźstego Znaku. Ten sam autor był również scenarzystą niemego filmu Gwiazdźdźsta Eskadra z 1930 r. o grupie ochotników amerykańskich, którzy sformowali Eskadrę Kościuszkowską i walczyli w wojnie 1920 r. Do nakręcenia zdjęć powietrznych na płycie lotniska na Ławicy k. Poznania zgromadzono ponad 200 samolotów. Pierwszy raz w polskiej kinematografii nakręcono sceny batalistyczne w powietrzu dzięki zamontowanym na samolotach kamerach, które obsługiwali między innymi Antoni Wawrzyniak i Mieczysław Białeżyński. Niestety, jak dotąd żadna kopia filmu nie została odnaleziona, wszystkie bowiem zostały wywiezione lub zniszczone przez Rosjan po 1945 roku.

We wrześniu 1939 r. 111 Eskadra, wyposażona w myśliwce PZL P.11, walczyła w obronie polskiego nieba w składzie Brygady Pościgowej. Niestety, jak całe polskie lotnictwo, przegrała tę walkę z silniejszą liczebnie i nowocześniejszą Luftwaffe.

Po klęsce wrześniowej 1939 r., a następnie upadku Francji 1940 r., Polacy przedostawali się na Wyspy Brytyjskie, by kontynuować walkę. Z pilotów przedwojennych 111. i 112. Eskadr Myśliwskich sformowano tam Dywizjon 303, który zasłynął już w pierwszych walkach w Bitwie o Anglię. Dywizjon ten przyjął imię Tadeusza Kościuszki i tradycyjną odznakę.

Na początku 1941 r. w Dywizjonie 303 zawitał z wizytą Merian Cooper – jeden z amerykańskich pilotów Eskadry Kościuszkowskiej z wojny 1920 r.

Zgodnie z przedwojenną tradycją co roku odbywały się w jednostce spotkania z Amerykanami (choć z oczywistych względów nie było możliwe składanie kwiatów na cmentarzu we Lwowie).

W myśl statutu zatwierdzonego przez Inspektorat Sił Powietrznych prawo do noszenia odznaki pamiątkowej mieli: każdy dowódca dywizjonu, personel latający po wykonaniu jednego lotu bojowego lub trzech miesiącach nienagannej służby oraz personel naziemny po co najmniej sześciu miesiącach nienagannej służby. Odznakę wręczano uroczystie wraz z pamiątkową legitymacją. Lotnicy przypinali odznakę na lewej kieszeni kurtki mundurowej tak jak legendarni piloci Dywizjonu 303 – Eugeniusz Horbaczewski i Jan Zumbach (widoczna na fotografii kolorowej) oraz autor wielu lotniczych książek Bohdan Arct (na czarno-białej). Pilotów Dywizjonu 303 wyróżniała nie tylko odznaka pamiątkowa, ale również jedwabny lotniczy szalik w kolorze amarantowym.

Odznakę Kościuszkowską malowano przez całą wojnę na samolotach Dywizjonu 303. W ciągu ponad sześciu lat istnienia tej jednostki stosowano szereg różnych szablonów. Poszczególne elementy odznaki: czapka, kosy i gwiazdki miały w nich rozmaite formy i rozmiary, ale nigdy nie było wątpliwości, że to zawsze ta sama Odznaka Kościuszkowska.

Wbrew często spotykanej opinii nie zamknęły się liczbą 126 niemieckich samolotów zestrzelonych podczas Bitwy o Anglię, upamiętnionych znanym z propagandowych zdjęć rysunkiem na kadłubie myśliwca Hurricane. Do jednego z najbardziej spektakularnych zwycięstw doszło 15 V 1941 r., kiedy lotnicy Dywizjonu 303 zestrzelili samolot transportowy z wyższymi oficerami sztabu I Korpusu Luftwaffe. Lista zwycięstw

PAWEŁ PAWŁOWSKI

amerykańskiej 1775–1783 oraz w budowie amerykańskiej fortyfikacji West Point w stanie Nowy York.

Cytadela West Point nad rzeką Hudson jest jednym z najwybitniejszych osiągnięć inżynierskich Tadeusza Kościuszki w wojnie o amerykańską niepodległość. Wybudowana na zlecenie gen. George’a Washingtona, wysiłkiem zaledwie 86 robotników, była w stanie pomieścić garnizon złożony z 2,500 żołnierzy. System obronny w West Point, oprócz cytadeli, składał się także z czterech dodatkowych fortów. West Point jest najstarszym garnizonem w Armii Amerykańskiej, w którym nieprzerwanie stacjonuje wojsko od 20 stycznia 1778 roku. Forteca ta nie została nigdy zdobyta.

Kilka lat po uzyskaniu niepodległości od brytyjskiej korony, Kongres Amerykański postanowił ograniczyć zależność armii amerykańskiej od talentów oficerów obcych państw. Aktem z 16 marca 1802 roku United States Congress mianował cytadelę West Point akademią wojskową, która miała kształcić przyszłych oficerów

rosła – rosła również liczba trofeów zebranych w sali tradycji jednostki. Autor dwusetnego zwycięstwa – por. Władysław Śliwiński – dostał od kolegów pamiątkowy zegarek. Zwycięstwa z reguły zapisywano w książce lotów pilota, a z czasem upamiętniano znakiem czarnego krzyża na burcie samolotu.

Lotnicy Dywizjonu 303 i ich barwne samoloty stały się motywem przewodnim wielu propagandowych publikacji czasów wojny, np. takich jak plakat namawiający do oszczędzania w trudnych czasach, czy seria pocztówek ze Spitfire’em. Najpoważniejszą publikację popularyzującą lotników spod znaku kościuszkowskiej odznaki napisał znany podróżnik Arkady Fiedler, a wydał książki Dywizjon 303 ukazało się dotąd już ponad 50. Wysiłek bojowy lotników tego dywizjonu myśliwskiego upamiętniano też na znaczkach pocztowych, tak w oficjalnym, jak i podziemnym obiegu. Wizerunek godła ze skrzyżowanymi kosami można znaleźć w wielu miejscach...

Dla wielu entuzjastów historii lotnictwa Odznaka Kościuszkowska to przede wszystkim symbol Dywizjonu 303. 27 XI 1946 r. mjr pil. Witold Łokuciewski – przedwojenny pilot 111. Eskadry, potem pilot pierwszego składu Dyonu 303, a w końcu jego ostatni dowódca – zdjął odznakę kościuszkowską z burty Mustanga z literami kodowymi PD, w ten symboliczny sposób kończąc istnienie najslawniejszego polskiego dywizjonu myśliwskiego w Wielkiej Brytanii.

Kiedy w 1946 r. rozwiązano Dywizjon 303, mogło się wydawać, że to koniec Eskadry Kościuszkowskiej. Ale tak się nie stało! Niepełna pół wieku po rozwiązaniu Dywizjonu 303, wiosną 1996 roku grupa jego weteranów na czele z Witoldem Urbanowiczem, legendarnym dowódcą jednostki z Bitwy o Anglię,

przekazała tradycje jednostki 1. Eskadrze ówczesnego 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego Warszawa.

Wiosną 1999 roku (czyli równo dziesięć lat temu) sześciu pilotów 1. Eskadry Lotnictwa Myśliwskiego z Mińska Mazowieckiego stało się pierwszym polskim komponentem wspólnych sił NATO, kiedy nasz kraj dołączył do sojuszu.

Obecnie, po kolejnych reorganizacjach, na lotnisku 23. Bazy Lotniczej w Mińsku Mazowieckim (dowodzonej przez płk. pil. Roberta Cierniaka) stacjonuje 1. Eskadra Lotnictwa Taktycznego (dowodzona przez ppłk. pil. Roberta Kozaka). Na migach tej eskadry widnieje Odznaka Kościuszkowska – ta sama co 90 lat temu na dwupłatach amerykańskich ochotników i 70 lat temu na Hurricane’ach broniących Londynu.

5 VI 2009 r. na grzbiecie dwumiejscowego samolotu mig-29 nr takt. 15, należącego do 1 ELT z Mińska Mazowieckiego zostało namalowane wielkich rozmiarów godło Eskadry Kościuszkowskiej. Emblemat, zaprojektowany przez Roberta Gretzyngiera, wzorowany na przedwojennym wizerunku odznaki, został namalowany przez grupę entuzjastów zgromadzonych wokół Fundacji Historycznej Lotnictwa Polskiego. Po czterech latach od uruchomienia programu KosynierzyWarszawscy i staraniom wolontariuszy FHLP wszystkie samoloty 23 Bazy Lotnictwa Taktycznego otrzymały odznakę kościuszkowską na grzbiecie i pod kabiną oraz swoich patronów – bohaterskich pilotów z wojny 1920 r. kampanii 1939 r. oraz słynnego Dywizjonu 303.



ROK TADEUSZA KOŚCIUSZKI

W roku 2017 obchodzimy 200. rocznicę śmierci Tadeusza Kościuszki – Najwyższego Naczelnika Siły Zbrojnej Narodowej ogólnonarodowego powstania, zwanego insurekcją kościuszkowską, polskiego i amerykańskiego generała, niezłomnego bojownika w walkach o niepodległość. Specjalne uchwały Sejmu i Senatu oddały hołd temu wielkiemu Polakowi, ustanawiając rok 2017 Rokiem Tadeusza Kościuszki.

Tadeusz Kościuszko, przywódca ogólnonarodowego powstania zwanego insurekcją kościuszkowską, zajmuje szczególne miejsce w panteonie narodowych bohaterów. Posłowie zaznaczyli, że jest symbolem wolności i wzorem patrioty nie tylko dla obywateli Rzeczypospolitej Polskiej. Tadeusz Kościuszko traktował swoje wojskowe i obywatelskie obowiązki jako służbę dla pomyślności całego narodu. Głęboko wierzył w niezbywalną godność człowieka, którego dobro stawiał na pierwszym miejscu – podkreślono w uchwale Sejmu RP z 22 czerwca 2016 r.

Tadeusz Kościuszko zajmuje szczególne miejsce w panteonie narodowych bohaterów. Jest symbolem wolności i wzorem patrioty nie tylko dla obywateli Rzeczypospolitej Polskiej. Uosabiał najlepsze wartości: tolerancję i równość; Thomas Jefferson, jeden z autorów

amerykańskiej Deklaracji Niepodległości, nazwał Tadeusza Kościuszkę najprawdziwszym synem wolności, oddając mu hołd w związku z jego działalnością w Stanach Zjednoczonych Ameryki.

Jak czytamy w uchwale Senatu RP: *Ideally i dokonania Tadeusza Kościuszki przynoszą zaszczyt nie tylko narodowi polskiemu, ale i całej ludzkości, gdyż przyczynił się on do uzyskania niepodległości przez Stany Zjednoczone, za co otrzymał z rąk Jerzego Waszyngtona amerykański Order Cyncynaty i do dziś jest honorowany przez naród amerykański. Wielkość i dziejowe zasługi Kościuszki doceniła Konferencja Generalna UNESCO, która w listopadzie 2015 roku podjęła uchwałę, na podstawie której obchody 200-lecia zgonu Kościuszki będą się odbywać pod patronatem UNESCO.*

W Stanach Zjednoczonych Ameryki, Tadeusz Kościuszko wslawił się m.in. udziałem rewolucji



■ DZIEŃ KOŚCIUSZKI W AKADEMII WEST POINT, FOT. ARMY. MIL

armii amerykańskiej. Dzisiaj w United States Military Academy at West Point kształcą się 4,400 kadetów. Każdego roku tysięcy nowych oficerów z West Point przyjmuje rangę podporucznika. Akademia West Point jest szóstym najlepszym uniwersytetem w Stanach Zjednoczonych.

Ulubionym powiedzeniem profesorów historii w West Point jest Większość historii Stanów Zjednoczonych którą uczymy, została stworzona przez ludzi których училиśmy. W West Point kształcili się generałowie Grant, Lee, Pershing, MacArthur, Eisenhower, Patton, Schwarzkopf oraz Petraeus.

PRZECIWLOTNICZE TRADYCJE KOSZALINA

Wojskowe oblicze miasta Koszalina przez wiele powojennych lat kreowały wielkie jednostki i instytucje jak: dowództwo Okręgu Wojskowego Nr II, 1 Warszawska Dywizja Kawalerii, 8 Drezdeńska Dywizja Zmechanizowana, 16 Dywizja Artylerii Przeciwlotniczej, Oficerska Szkoła Samochodowa, Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Obrony Przeciwlotniczej czy też Bałtycka Brygada Wojsk Ochrony Pogranicza. Nazwy tych jednostek ulegały różnym przekształceniom, podobnie jak okresy ich dyslokacji. Jedne przenoszono do innych garnizonów, inne po prostu rozwiązywano. Nie zmienia to faktu, iż Koszalin posiadał i wciąż zachowuje wojskowy charakter. Warto przypomnieć więc te jednostki, które na trwałe wpisały się w pejzaż grodu nad Dzierżęcinką i dzięki nim mówi się o Koszalinie, jako o gnieździe przeciwlotników.

Już w maju 1948 roku, do zrujnowanego Koszalina przybyła z Torunia, z tamtejszej Oficerskiej Szkoły Artylerii grupa oficerów i żołnierzy, z zadaniem przygotowania obiektów przy ówczesnej ul. Armii Czerwonej 92 dla potrzeb mającej powstać Oficerskiej Szkoły Artylerii Przeciwlotniczej. 19 lipca 1948 r. ukazał się rozkaz ministra obrony narodowej nr 0144/Org. powołujący do życia z dniem 1 sierpnia 1948 r. Oficerską Szkołę Artylerii Przeciwlotniczej. Jej pierwszym komendantem został płk Stanisław Paszkiewicz. Ochotnik wojny 1920 r., przedwojenny przeciwlotnik i oficer 2. Korpusu Polskiego, który dzielnie zasłużył się w bitwie o Monte Cassino.



▲ PŁK STANISŁAW PASZKIEWICZ

Zalążkiem koszalińskiej Osy była przeniesiona z Torunia 5 bateria licząca 43 podchorążych wraz z dowódcami i niektórymi wykładowcami. 17 października 1948 r. uroczystie zainaugurowano rok szkolny. Łącznie z nowo przyjętymi słuchaczami, naukę rozpoczęło 143 podchorążych. W następnym roku liczba ta uległa podwojeniu.

Na początku 1949 r. garnizonowy charakter narzucił miastu dwie najważniejsze jednostki Wojska Polskiego. Były to: Oficerska Szkoła Artylerii Przeciwlotniczej oraz 12 Brygada Ochrony Pogranicza. W tym samym roku, jesienią, do Koszalina przeniesiona została z okolic Łodzi, 8 Dywizja Piechoty Zmotoryzowanej. Do tego jednak momentu, główną jednostką garnizonu była Oficerska Szkoła Artylerii Przeciwlotniczej. Warto wiedzieć, że w 1949 r. koszalińska OSA została sklasyfikowana na drugim miejscu wśród wszystkich 24 istniejących w kraju szkół oficerskich. Pierwsza promocja oficerska odbyła się w 1949 r. na terenie szkoły. Przystąpiło do niej 20 absolwentów. Aktu promocji dokonał ówczesny dowódca artylerii Wojska Polskiego, gen. dyw. Wojciech Bewziuk.

Niestety, w w 1949 roku Wojsko Polskie otrzymało z Moskwy nowego ministra obrony narodowej. Michała Rolę-Żymierskiego zastąpił Konstanty Rokossowski i niebawem rozpoczęły się represje skierowane przeciwko przedwojennej kadry. Pułkownik Paszkiewicz był dla nowej władzy nie tylko *sanacyjnym oficerem*, ale również i *andersowcem*. Wiosną 1950 roku w szkole wybuchł pożar. Mówiło się o prowokacji, w którą zamieszane były służby Informacji Wojskowej. Pułkownika Paszkiewicza oskarżono o brak nadzoru i w kwietniu 1950 r. musiał pożegnać się z Koszalinem. Jego miejsce zajął Rosjanin, płk Michaił Pietuszkow. Stanowisko dyrektora nauk objął jego rodak, płk Mikołaj Telegin, który rok później został komendantem szkoły.

Od 1949 r. w najważniejszą jednostką garnizonową w Koszalinie stała się przeniesiona z okolic Łodzi, 8 Drezdeńska Dywizja Zmotoryzowana im. Bartosza Głowackiego. W mieście zakwaterowano następujące jednostki dywizji: dowództwo i sztab, kompanię łączności, 12 dywizjon artylerii przeciwlotniczej oraz inne samodzielne pododdziały tzw. przysztabowe.

Jest ciekawostką, iż od maja 1951 r. jednym z wykładowców OSAPłot. był m.in. por./kpt. Adam Słodowy (późniejszy autor telewizyjnego programu *Zrób to sam*). W Koszalinie nauczał przedmiotu pn. przyrządy przeciwlotnicze. W tym czasie w koszalińskiej Osie miały m.in. miejsce prowokowane przez Informację Wojskową represje przeciwko kadry i podchorążym. Zdarzały się tajemnicze strzelania do wartowników, szukano sprawców niszczenia urządzeń w armatach. W najlepszym przypadku winnych zwalniano z wojska, inni otrzymali wyroki. Taki los spotkał m.in. dowódcę plutonu podchorążych, por. Kazimierza Lewandowskiego. Według wspomnień ówczesnego podchorążego, a później wieloletniego komendanta wso woPL, gen. bryg. Witolda Niedka, Informacja Wojskowa była wszechwładna. Gdy na gazetce ściennej ktoś ostrym narzędziem przekreślił twarz Stalina, oficerowie tej służby wprost szaleli w poszukiwaniu *sprawców zamachu na sojusz polsko-radziecki*. Niektórzy podchorążowie podejrzani o dywersję i ideologiczną nieprawomyślność byli relegowani ze szkoły. Co ciekawe, *odwilż* zawiłała do OSY dwa lata wcześniej zanim nastał *Polski Październik*. Jeszcze w 1954 r. płk Telegin powrócił do ZSRR. Na stanowisku komendanta szkoły zastąpił go mjr Edmund Soja.

W 1951 r. w miejscowym garnizonie przybyła jeszcze jedna jednostka szczebla taktycznego. Była to 16 Dywizja Artylerii Przeciwlotniczej, której formowanie rozpoczęło w Koszalinie. Poszczególne oddziały tworzone na bazie stacjonującego w pobliskim Unięściu, 88 Pułku Artylerii OPL przeformowanego na pułk artylerii przeciwlotniczej, a następnie przeniesionego do Koszalina. Odtąd kompleks koszar przy ul. Koszarowej zajmowany głównie przez jednostki 8 Drezdeńskiej Dywizji Zmechanizowanej musiał pomieścić kolejne oddziały. Oprócz 88 pułku, rozlokowano w nim także 65 pułk plot. oraz Szkołę Podoficerską Artylerii Przeciwlotniczej nr 7 i baterię dowodzenia. Kolejnymi dowódcami dywizji byli: płk Kazimierz Witkowski (1951–53), ppłk Kazimierz Pundyk (1953–55), ppłk Tadeusz Obroniecki (1955–56), ppłk Wiktor Śmiszniewicz (1956–59), płk Stanisław Rozwadowski (1959–62), płk Jerzy Białas (1962–63).

Dywizję rozformowano w 1963 r. Podległy jej i stacjonujący w Koszalinie 88. pułk artylerii przeciwlotniczej stał się odtąd 88 dywizjonem i został podporządkowany 8. Drezdeńskiej Dywizji Zmechanizowanej, nadal zachowując swój rejon zakwaterowania w koszarach przy obecnej ul. 4-go Marca. Szkołą oficerską w omawianym czasie kierowali: ppłk Jan Ziółkowski (1957–1958) i płk Edmund Soja (1958–1963).



▲ LATO 1951 R. – KADRA I PODCHORĄŻOWIE OSAPŁOT. PODCZAS ODGRUZOWYWANIA MIASTA W OKOLICACH DZISIEJSZEGO CK 105. W TLE ULICA ZWYCIĘSTWA I PARK Z WIDOCZNĄ W GŁĘBI CHARAKTERYSTYCZNĄ ALTANĄ (KRONIKA OSAPŁOT. NR 0438)

W rozwijającej się szkole, od 1953 r. władze miasta wydzieliły kilkanaście hektarów nieużytków, na których powstały place ćwiczeń, zmniejszone



poligony artyleryjskie, tory przeszkód i inne obiekty szkoleniowe. W międzyczasie uczelnia dwukrotnie zmieniła swoją nazwę. W 1963 r. przemianowano ją na Oficerską Szkołę Wojsk Obrony Przeciwlotniczej. Cztery lata później, w 1967 r. stała się już Wyższą Szkołą Oficerską Wojsk Obrony Przeciwlotniczej. Wydłużono wówczas okres nauki z trzech do czterech lat i dzięki temu, absolwenci oprócz stopnia podporucznika uzyskiwali również tytuł inżyniera – dowódcy. W 1970 r. zapadła decyzja o zamianie rejonu zakwaterowania z 15 Bałtycką Brygadą woP. Istotny wpływ na nią miała nie tylko panująca ciasnota, ale również powstające w pobliżu szkoły osiedla mieszkaniowe i bliskość szpitala wojewódzkiego. W tych warunkach, używanie – nawet do celów szkoleniowych – urządzeń radiolokacyjnych emitujących promieniowanie elektromagnetyczne było wysoce niewskazane.

W okresie rozwoju szkoły oraz zmiany jej statusu na wyższą uczelnię, dowodzili nią dwaj doświadczeni oficerowie: płk Jan Szamotulski (1963–1968) oraz płk Stanisław Rozwadowski (1968–1971). W 1971 r. podchorążowie opuścili koszarę u podnóża Góry Chełmskiej zamieniając się obiektami z Bałtycką Brygadą woP. Odtąd nową siedzibą OSY stały się koszarę przy ul. Wojska Polskiego 66. Na nowym miejscu, komendantem został płk Stanisław Śliwa (1971–1973), związany ze szkołą od początków jej istnienia.

Tymczasem, w 1967 r. na bazie 88 dywizjonu artylerii przeciwlotniczej rozwinięto nową jednostkę, która po zmianie numeru i nazwy stała się 83 pułkiem artylerii przeciwlotniczej, podlegając nadal 8 Drezdeńskiej Dywizji Zmechanizowanej. Podstawowe uzbrojenie pułku stanowiły cztery baterie 57 mm armat przeciwlotniczych S-60.



Jednocześnie Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Obrony Przeciwlotniczej szybko rozwijała się w zaadaptowanym kompleksie przy ul. 4-go Marca. W 1973 r. jej nowym komendantem został absolwent promocji z 1952 r., płk dypl. Witold Niedek – dotychczasowy szef Wojsk Obrony Przeciwlotniczej w dowództwie Pomorskiego Okręgu Wojskowego. Jako generał, dowodził uczelnią do 1991 r.

WOJCIECH GROBELSKI

W ramach reorganizacji Sił Zbrojnych, 8 Dywizja Zmechanizowana zarządzeniem szefa Sztabu Generalnego WP nr 059 z 21 lipca 1993 została przekształcona w 8 Dywizję Obrony Wybrzeża. Wkrótce, w 1994 r. 83 pułk artylerii przeciwlotniczej stał się 8 pułkiem przeciwlotniczym (później nadano mu przydomek *Koszaliński*).

▲ 1986 R. – PROMOCJA OFICERSKA WSOWOPL NA RYNKU W KOSZALINIE – AKTU MIANOWANIA AUTORA DO STOPNIA PODPORUCZNIKA DOKONUJE SZEF WOJSK OPL, GEN. DYW. DR TADEUSZ OBRONIECKI (ZBIORY AUTORA)

Od początku lat 90. powoli zmieniało się oblicze i skład koszalińskiego garnizonu. Najpierw, w 1992 r. nadano Wyższej Szkole Oficerskiej Wojsk Obrony Przeciwlotniczej imię Romualda Traugutta, by po dwóch latach ją rozwiązać i utworzyć Centrum Szkolenia Obrony Przeciwlotniczej. Odtąd szkolono tu głównie kadry podoficerską, zaś kształcenie oficerów wojsk OPL przejęła Wojskowa Akademia Techniczna im. Jarosława Dąbrowskiego w Warszawie. W tym czasie komendantem-rektorem koszalińskiej uczelni był płk Stanisław Czepielik (1992–1996). Nie był to koniec zmian. Nowym komendantem w latach 1996–2000 został płk. dypl. Zdzisław Patola. W 1998 roku Centrum podporządkowano Dowódcy Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. 1 października 2002 r. zmieniono jego nazwę na Centrum Szkolenia Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej im. Romualda Traugutta. W tym samym roku jednostka przejęła zadania realizowane wcześniej przez Centrum Szkolenia Radiotechnicznego w Jeleniej Górze. W latach 2000–2004 jej komendantem był płk Zbigniew Parol.

Po rozwiązaniu w 2001 r. 8 Bałtyckiej Dywizji Obrony Wybrzeża, jednostką garnizonową stał się 8 pułk przeciwlotniczy, którego dowódca pełnił jednocześnie obowiązki dowódcy miejscowego garnizonu. W omawianym okresie stanowisko to zajmowali: płk dypl. Leszek Cendrowski (1998–2007), płk dypl. Zbigniew Zalewski (2007–2014) i płk dypl. Andrzej Mentel (od 2015). W 2017 r. dowódcą garnizonu został płk Mariusz Janikowski.



▲ SALUT ARMATNI Z OKAZJI ŚWIĘTA NIEPODLEGŁOŚCI W DN. 11 LISTOPADA 2008 R. (ZBIORY AUTORA)

W międzyczasie, co ciekawe – skutkiem reorganizacji sił zbrojnych – jednostka uległa znacznemu powiększeniu. W swoje struktury przejęła m.in. sprzęt bojowy z rozwiązanego 18 ppłot. z Jeleniej Góry.

Reforma Sił Zbrojnych sprawiła, iż w koszalińskich koszarach pojawiła się druga duża jednostka wojskowa. Tym samym – po wielu latach – Koszalin stał się znów niekwestionowaną *stolicą polskiej broni przeciwlotniczej*. W 2006 r. minister obrony narodowej podjął decyzję o przeniesieniu ze Szczecina do Koszalina 3 pułku przeciwlotniczego. Jednostka wchodziła wcześniej w skład 12 Szczecińskiej Dywizji Zmechanizowanej. Tam w 1996 r. otrzymała imię płk. Włodzimierza Ludwiga.

Do końca 2007 wszystkie pododdziały 3 pułku znalazły się w nowym garnizonie, zajmując kwatery w koszarach przy ulicy 4 Marca. Od marca do października 2008 r. pułk wystawił m.in. XVIII zmianę PKW KFOR pod dowództwem ppłk dypl. Arkadiusza Szkutnika, która realizowała zadania w Kosowie. Z dniem 31 grudnia 2010 roku jednostka została rozformowana. Jej pozostałości zostały wchłonięte przez 8. pułk przeciwlotniczy.

Podczas stacjonowania w Koszalinie, 3. pułkiem dowodzili: płk Ryszard Krawiec (od sierpnia 2007 do kwietnia 2010) i ppłk Marek Rakowski (od kwietnia 2010 do grudnia 2010).



▲ DEFILADA JEDNOSTEK GARNIZONU KOSZALIŃSKIEGO Z OKAZJI ŚWIĘTA NIEPODLEGŁOŚCI W DN. 11 LISTOPADA 2008 R. (ZBIORY AUTORA)

Tymczasem przeciwlotnicza *Alma Mater* przeszła kolejną reorganizację. 1 lipca 2004 r. Centrum Szkolenia Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej im. Romualda Traugutta przekształcono w Centrum Szkolenia Sił Powietrznych im. Romualda Traugutta. Jego siedzibą w dalszym ciągu pozostają koszarę przy ul. Wojska Polskiego 66. Do chwili obecnej szkoła kształci specjalistów wojsk obrony przeciwlotniczej, wojsk radiotechnicznych, rozpoznania i walki radioelektronicznej. W omawianym okresie szkołą dowodzili: płk Jan Olech (2004–2007), ppłk Andrzej Witek (cz.p.o. 2007), płk Krzysztof Zabicki (2007–2011), ppłk mgr Włodzimierz Pigoń (cz.p.o. 2011–2012) oraz płk dypl. Dariusz Sienkiewicz (od 2012).

* * *

Przedstawiony obraz wojska w życiu Koszalina jest zaledwie skromnym szkicem bogatej, siedemdziesięcioletniej historii miejscowego garnizonu. Ze względów objętościowych opisano tylko najważniejsze wydarzenia odnoszące się do jednostek wojsk obrony przeciwlotniczej mających wpływ na życie miasta.



Autor serdecznie dziękuje wszystkim osobom, które w różny sposób przyczyniły się do powstania artykułu. Dzięki temu materiał został wzbogacony o bezcenne relacje i zyskał na autentyczności. Być może w niedalekiej przyszłości powstanie bardziej szczegółowa i obszerna publikacja, w której Czytelnik odnajdzie dokładnie opisane dzieje koszalińskiego garnizonu od 1945 r. do współczesności.

Historia zapisana w fotografii

KAROLINA PARDO-DYBCIO

Fotografia jako szczególne źródło informacji historycznej, stanowi wartościowy zbiór ikonograficzny uzupełniający opracowania naukowe, gromadzone przez Muzeum Sił Powietrznych. Nasza kolekcja wzbogaciła się o dwa albumy fotograficzne.

Pierwszy z nich to kolekcja fotografii z misji francuskiego kapitana Fleury Sevre, który w 1929 r. przebywał w Polsce. Odwiedził wówczas wiele miast, a swoje podróże uwiecznił za pomocą aparatu fotograficznego. W albumie znajdują się fotografie z Ireny (jak niegdyś nazywany był Dęblin), pokazujące rynek miasta oraz okoliczne wsie i miejscowości. Znajdziemy tu również fotografie lotniska, szkoły lotniczej w Dęblinie, a nawet wieży ciśnień.

Nie zabrakło tu również pozujących do zdjęć oficerów z samolotami w tle np. Brequetem XIX. Znajdują się tu także zdjęcia z tzw. *lotu ptaka*: Sandomierz z ratuszem, zamkiem, kolegiatą czy katedrą, Kazimierz Dolny oraz sąsiadujący z nim Janowiec. Ponadto, kapitan Sevre uwiecznił na fotografii Toruń, Ryki, wioskę Chłopice, Kruszwicę z Mysią Wieżą i majątek pod Nałęczowem. Na końcu albumu, znajdziemy fotografie przedstawiające działon

konny artylerii przeciwlotniczej, znajdujący się zarówno w ruchu, jak i w trakcie postoju. Do albumu dołączono trzy pocztówki – jedna z widokiem na lotnisko z lotu ptaka, pozostałe dwie ilustrujące pochód na rzecz obrony lotniczej (z tablicami Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej), który odbył się w Warszawie, oraz koperty z 1929 r. z merostwa Lyon, gdzie kapitan Fleury Sevre został zastępcą mera.

Drugi album fotograficzny, będący najprawdopodobniej prywatną pamiątką pilota pełniącego służbę w okresie II wojny światowej – jest niestety na razie anonimowy. Fotografie przedstawiają przebieg służby, życie codzienne i krajobrazy. Są tu fotografie z Kanady, Anglii czy Paryża. Album zawiera również zdjęcia Polek z WAAF – żeńskiej służby pomocniczej w Royal Air Force.

■ OFICEROWIE PRZY SAMOLOCIE BREQUET XIX



■ DZIAŁON KONNY ARTYLERII LOTNICZEJ

■ PAŁAC JABŁONOWSKICH W DĘBLINIE, OBECNIE SIEDZIBA REKTORATU „SZKOŁY ORLĄT”



■ POCHÓD NA RZECZ OBRONY LOTNICZEJ – WARSZAWA

■ WIDOK TORUNIA Z LOTU PTAKA



BUŁGARIA. DZIENNIK PODRÓŻY

Zakończył się kolejny etap międzynarodowego projektu muzealnego „Lotnicza Bułgaria”. W dniach 17–21 x 2017 r. po raz drugi wyruszyła ekspedycja naukowa do Bułgarii, realizowana przez oficjalną delegację Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie: dr Romana Kozłowskiego, Marcina Arbuza i Ryszarda Jędrusika. Ekspedycji towarzyszył Grzegorz Krukowski. Przypomnijmy, iż pierwszy etap miał miejsce w 2016 roku, a relacja została opublikowana w artykule pt. „Lotnicza przyjaźń Polski i Bułgarii” w biuletynie „Pod dobrymi skrzydłami” nr 2/2017.

Celem tegorocznej ekspedycji było nawiązanie współpracy w zakresie pozyskiwania dokumentacji historycznej, uruchomienie wspólnych projektów badawczych, a także wprowadzenie badaczy z MSP w Dęblinie do Bułgarskich Archiwów Państwowych. Podczas szeregu spotkań z kierownikami bułgarskich placówek historycznych oraz naukowcami udało się uzyskać cenne informacje, zapewnić wsparcie dla zaprezentowania wystawy w istotnych miejscach na terenie Bułgarii, oraz zawrzeć kilka ważnych umów wstępnych.

Na terenie Bułgarii, do naszej ekspedycji dołączył potomek generała Konstantina Uzunskiego, pan Ilija Czernew, który był inicjatorem nawiązania współpracy z Muzeum ze strony bułgarskiej. Jego pomoc była nieoceniona i po raz kolejny ułatwiła poruszanie się w terenie oraz nawiązywanie kontaktów z wieloma ważnymi dla naszej sprawy osobami.

OGÓLNE ZAŁOŻENIA WYPRAWY BYŁY NASTĘPUJĄCE:

- Konsultacja merytoryczna kształtu wystawy pt. *Polsko-Bułgarska współpraca w dziedzinie lotnictwa wojskowego w latach 1937–1939*
- Ustalenie warunków oraz miejsc prezentacji wystawy na terenie Bułgarii
- Pozyskanie materiałów archiwalnych oraz informacji przydatnych przy projektowaniu wystawy

- Podtrzymanie oraz zintensyfikowanie współpracy naukowej między MSP Dęblin, a ośrodkami Bułgarskimi

Pierwszym punktem na mapie ekspedycji była stolica Bułgarii – Sofia i Muzeum Historii Wojskowości. Placówka ta czuwa nad wszelkimi projektami związanymi z historią wojskowości w całym kraju i jest centralną jednostką muzealną. Spotkaliśmy się z zastępcą dyrektora, panią dr Danielą Cankową-Ganewą. Po pierwszych rozmowach dotyczących lokalizacji wystawy, wysunięto również propozycję podpisania porozumienia ramowego w sprawie współpracy. W drugiej części wizyty, zwiedziliśmy wystawę prezentującą historię Bułgarii.

Spotkaliśmy się również z płk. pil. Dymityrem Nediałkowem, szefem Katedry Sił Powietrznych i Obrony Przeciwlotniczej przy Akademii Wojskowej G.S. Rakowski. Rozmowa dotyczyła szczegółów projektu planowanej wystawy. Przed wyjazdem z Sofii udaliśmy się na spacer po mieście. Spotkaliśmy się z szefem agencji prasowej Focus Krasimirem Uzunowem – pasjonatem lotnictwa. Otrzymaliśmy od niego obietnicę przesłania w wersji zdigitalizowanej kolorowej ulotki PLL LOT z 1937 roku dotyczącej połączenia Warszawa–Sofia.

Jeszcze po południu tego dnia ruszyliśmy do Szirakowej Łyki – miejscowości, z której pochodził jeden z bohaterów naszej wystawy Konstantin Uzunski, a także wiele innych osobistości

MARCIN ARBUZ

ważnych dla historii Bułgarii. Do położonej w górach miejscowości dotarliśmy wieczorem, by z samego rana rozpocząć spotkanie z wójtem Wasylem Sediakowem.

Nastąpiło wówczas oficjalne przekazanie tablicy pamiątkowej poświęconej polsko-bułgarskiej współpracy lotniczej. Wójt podarował nam książkę na temat wybitnych postaci pochodzących z miasteczka. Po tej oficjalnej wizycie ruszyliśmy w drogę do miasta Smolian, aby odwiedzić znajdujące się tam Archiwum Regionalne.

W Archiwum zostaliśmy przyjęci przez Jolanę Spasową, która z wielką serdecznością udostępniła nam archiwalia dotyczące interesującego nas tematu oraz uzupełniła je wieloma istotnymi informacjami. Oprócz rozmów dotyczących merytorycznego wzbogacenia tematu, uzgodniliśmy również miejsce prezentacji naszej wystawy. Została nam zaprezentowana sala wystawowa. Z Archiwum wyjechaliśmy bogatsi o nową wiedzę, a także o zdigitalizowane fotografie przedstawiające Konstantina Uzunskiego.

Wzięliśmy udział także w uroczystości 110-lecia Związku Oficerów i Podoficerów Rezerwy i w Stanie Spoczynku w Smolian, gdzie przekazaliśmy pozdrowienia dla bułgarskich oficerów rezerwy. Odbyła się również rozmowa z przewodniczącym związku płk w st. spocz. Borysem Rakowem. Ostatnim akcentem tego dnia była wizyta w Muzeum Regionalnym w Smolian i spotkanie z dr Sonią Petkową, dyrektorem Muzeum Wojskowości w Sofii.

W piątek 20 października odwiedziliśmy Muzeum Lotnictwa w Krumowie zlokalizowane pod Płowdiwem. Spotkaliśmy się tam z dyrektorem panią Radą Banialijewą, w celu omówienia przygotowywanej wystawy oraz możliwości jej wyekspozowania w Krumowie. Podczas



■ BUŁGARSCY PILOTY SFOTOGRAFOWANI PRZY SAMOLOCIE POTEZ XVII. UZUNSKI
STOI PIERWSZY Z LEWEJ. ARCHIWUM REGIONALNE W SMOLIAN

zwiedzania muzeum, uwagę zwróciły oryginalne samoloty z okresu II wojny światowej na czele z hydroplanem Arado Ar 196, a także powojenne maszyny odrzutowe takie jak mig-19 czy F-104 Starfighter. Na ekspozycji znaleźliśmy również akcenty polskie, między innymi samolot pzl-101 Gawron który był zmodyfikowaną, polską wersją samolotu Jakowliew Jak-12M.

Bezpośrednio po powrocie do Sofii, udaliśmy się na spotkanie z Attaché wojskowym panem płk. pil. Markiem Warmińskim w Ambasadzie Polskiej, oraz panią Elżbietą Świtalską która reprezentowała Wydział Polityczno-Ekonomiczny Ambasady. Projekt naszej wystawy wzbudził duże zainteresowanie Otrzymaliśmy propozycję pomocy przy wykonaniu tablic wystawowych oraz przy organizacji wystawy w Sofii. Zapewniono nas również o promocji tego projektu, oraz wyrażono pełne wsparcie dla naszych działań związanych z wystawą oraz polsko-bułgarską współpracą. Wraz z płk. pil. Markiem Warmińskim, złożyliśmy pamiątkowy wieniec pod pomnikiem lotnika, z okazji 100 rocznicy powstania bułgarskiego lotnictwa myśliwskiego (16 października 1916 roku).

Wieczorem ponownie spotkaliśmy się z płk. pil. Nediałkowem, w celu omówienia dalszych szczegółów merytorycznych dotyczących wystawy oraz możliwości pozyskania eksponatów lotniczych z Bułgarii w ramach wymiany z naszym Muzeum w Dęblinie.

Był to ostatni akcent tegorocznej wizyty w Bułgarii. Założone przed wyprawą cele zostały osiągnięte i zwieńczone sukcesem. Dodatkowo udało się uzyskać pełne wsparcie Polskiej Ambasady. Wystawa pt. *Polsko-Bułgarska współpraca w dziedzinie lotnictwa wojskowego w latach 1937–1939* prawdopodobnie stanie się bardzo dobrym początkiem stałej kooperacji naukowej prowadzonej przez badaczy z Polski i Bułgarii.



■ JOLANTA SPASOWA, RYSZARD JĘDRUSIK
I DR. ROMAN KOZŁOWSKI

NA WIERNOŚĆ KRÓLOWEJ POLSKICH RZEK

Dla każdego Polaka Wisła jest ważnym symbolem historycznym. Jest chyba najbardziej polską z polskich rzek. Nad Wisłą kształtowała się historia naszego narodu. Uroda Wisły była powodem do dumy wielu pokoleń Polaków.

KMDR MAREK PADJAS
WICEPREZES ZARZĄDU GŁÓWNEGO
LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ



Wisła
to nie jest tylko
ciek wodny
czy kanał,
tylko nasza
bogata historia,
dzika natura,
przestrzeń
swobody
wszystkich
Polaków,
sportu,
rekreacji
i energii,
do których
chcemy
wracać...

16 WRZEŚNIA 2017 r Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie było gospodarzem uroczystego posiedzenia Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Rzeczej, która podobnie jak Liga Obrony Powietrznej Państwa została zorganizowana z inicjatywy polskich elit międzywojennych. Oba stowarzyszenia popierały propagandowo i finansowo zakupy sprzętu lotniczego i morskiego, sport lotniczy, żeglarstwo, badania i rozwój marynarki wojennej, konstrukcji lotniczych oraz publikatory o tematyce morskiej i lotniczej. Wiązało się to ze wsparciem działalności Lig przez władze państwowe, a co za tym idzie ich znacznym rozwojem. Warto zaznaczyć tu wielki wpływ działalności obu Lig na rozwój muzealnictwa wojskowego. Pierwsze w Polsce wystawy lotnicze organizowane były przez LOPP. Przedwojenna liczebność obu organizacji to prawie trzy miliony członków zrzeszonych w kołach, oddziałach, komitetach i okręgach. Ważnym ośrodkiem Ligi Morskiej i Kolonialnej (nazwa LMIR w latach 1930–39) był Dęblin/Irena. W Dęblinie organizowane były parady i kwesty na zakup okrętów i sprzętu dla Marynarki Wojennej.

Kulminacyjnym punktem posiedzenia było podpisanie porozumienia pomiędzy Muzeum Sił Powietrznych i Ligą Morską i Rieczną. Aktu tego dokonali Marek Padjas wiceprezes Zarządu Głównego oraz Paweł Pawłowski dyrektor muzeum.

Po zwiedzeniu wystawy członkowie z LMIR udali się nad Wisłę gdzie na nabrzeżu odbywały się imprezy plenerowe związane z Europejskimi Dniami Dziedzictwa. Na scenie występowały zespoły artystyczne, prezentowano dorobek lokalnych twórców, klub krótkofalarski z Brańszczyka kierowany przez Pawła Różańskiego prowadził korespondencję radiową z całym światem. Wydano okolicznościową kartę pocztową i qsl.

Honorowymi gośćmi byli uczestnicy konferencji poświęconej służbie wojskowej alumnów seminariów duchownych. Przewodniczył im ks. biskup Adam Odzimek i ks. ppor. Piotr Firlej. Marynarkę Wojenną reprezentowali: wiceadmirał dr Stanisław Zarychta dowódca Centrum Operacji Morskich oraz komandor prof. dr hab. Tomasz Szubrycht komendant rektor Akademii Marynarki Wojennej. Muzealników reprezentowali: Tomasz Miegoń dyrektor Muzeum Marynarki Wojennej oraz Piotr Piwowarczyk dyrektor Muzeum Obrony Wybrzeża. Za wspieranie działań na rzecz Polski Morskiej Złotym Medalem Za zasługi dla Ligi Morskiej i Rzeczej uhonorowany został Paweł Pawłowski. Pamiątkowe grafiki z wizerunkiem żaglowca Dar Pomorza, który był kolebką polskich nawigatorów wręczono Beacie Siedleckiej burmistrz Dęblina, Monice Bąkała dyrektor Miejskiego Ośrodka Kultury oraz Muzeum Sił Powietrznych. Dr Elżbieta Marszałek wiceprezes Ligi ds. edukacji wygłosiła wiersz, którego nauczyła ją babcia Aleksandra Macuga córka – Powstańca Styczniowego z Oddziału księdza Brzózki:

*Wisła szara Karpat coko
rzek naszych Królowo.
Ty przez polskie łąki, niwy
mkniesz swą falą płową.*

*Tyś jest czysta jak Duch Święty.
Tyś nam ukochang.
Ty łącznikiem, który spaja
Polskę rozszarpaną.*

*Ty z Krakowa królów grodu
niesiesz echa sławy.
Niesiesz jęki z Cytadeli,
spod Siedlec, Warszawy.*

*Wisła karmicielko ludu
Polski Tyś ozdoba.
Bierzesz wody z naszej Ziemi.
Bierz nasze łzy z sobą.*

Przystąpiono do ceremonii pierwszego po wojnie ślubowania Wisle. Na ligowy sztandar przysięgę składali uczniowie Ogólnokształcącego Liceum Lotniczego im. F. Żwirki i S. Wigury: Jacek Drab, Norbert Głowacki, Patryk Gołąb, Paweł Gzyl, Patryk Nowakowski i Wiktor Zajęc. Treść nowej Roty uchwalono podczas posiedzenia Zarządu Głównego w Muzeum Sił Powietrznych.

*Składając hołd pamięci tych,
którzy w przeszłości dla Polski
na rzekach i morzu walczyli i ginęli
zręby naszej gospodarki rzecznej i morskiej budowali.*

*Uroczyste ślubuję:
Stać zawsze na straży polskich rzek i morza,
wartości pracy polskiej na rzekach i na morzu
nieustannie i wytrwale pomnażać,
czym ofiarnym Polsce oraz rzekom i morzu
w każdej służby potrzebie.*

Orkiestra Reprezentacyjna Ligi Morskiej i Rzeczej pod dyktando komandora dr hab. Józefa Kowalewskiego odegrała Hymn do Bałtyku. Następnie w wodach Królowej Polskich Rzek zamoczone Ligowe bandery oraz flagę Dęblina. Ten symboliczny akt nawiązywał do historycznych zaślubin Polski z Bałtykiem w 1920 roku w Pucku i 1945 roku w Kołobrzegu.

Wisła to nie jest tylko ciek wodny czy kanał, tylko nasza bogata historia, dzika natura, przestrzeń swobody wszystkich Polaków, sportu, rekreacji i energii, do których chcemy wracać.

W Dęblinie podczas Europejskich Dni Dziedzictwa we współpracy z Muzeum Sił Powietrznych

■ KS. BP. ADAM ODZIMEK POBŁOGOSŁAWIŁ WISŁĘ I LUDZI Z NIĄ ZWIĄZANYCH



■ ŚLUBOWANIE WISŁE ZANURZENIE BANDEREK, FOTO. JACEK ZAGOŹDŻON

i Miejskim Ośrodkiem Kultury, podkreślaliśmy zasługi wiślanych wodniaków, którzy starają się z pietyzmem odtwarzać tradycyjne łodzie i flis rzeczny, miłośników przyrody wiślanej, którzy dbają o zachowanie w możliwie naturalnym stanie siedlisk roślin i zwierząt a także żeglowniców, którzy chcieliby choćby częściowego przywrócenia roli Wisły, jako ekonomicznego i ekologicznego szlaku transportowego, szlaku turystycznego. Dęblińskie ślubowanie odbyło się w obecności przedstawicieli władz, samorządu, służb mundurowych, duchowieństwa oraz mieszkańców i zaproszonych gości.

Rok 2017 został przez polski sejm ogłoszony Rokiem Rzeki Wisły. Ma to związek z tym, że inicjatorzy obchodów chcieli uczcić 550. rocznicę pierwszego wolnego flisu po królowej polskich rzek. Po pokoju toruńskim Wisła została uwolniona od jarmu krzyżackiego i wtedy polskie jednostki popłynęły, transportując towary do Gdańska, co zbudowało potęgę naszego państwa. Potem zaczęło się 300 lat złotych czasów tej rzeki, a w zasadzie Polski, bo jak Polsce było dobrze, to i Wisła też. Takim przesłaniem zakończyły się dęblińskie uroczystości ślubowania Wisle.

Wisła płynie przez wszystkie polskie serca, jest symbolem naszej polskości i tożsamości. Jej los dotyczy nas wszystkich. Rok Rzeki Wisły traktujemy jako ogólnonarodowe święto, którego podstawowym celem ma być konsensus wokół spraw rzeki.

Wisła to nie jest już tylko nitka na mapie, która się wiję, tylko znacznie bardziej złożony problem. Edukacja w tym temacie jest zaś kluczowa, bo jak zapisano w sejmowej uchwale:

Wisła – królowa polskich rzek, będąca symbolem polskości i patriotyzmu – to nasze naturalne oraz historyczno-kulturowe dziedzictwo. Ta wyjątkowa rzeka, przez stulecia tak różnorodnie kształtowania przez naturę i ludzi, wymaga obecnie zrównoważonego rozwoju. Jest dla nas wyzwaniem cywilizacyjnym – potrzebuje przemyślanej strategii oraz odważnych, dalekowzrocznych działań.

Wisła przez wieki była ważnym szlakiem komunikacyjnym dla Dęblina. Do dziś z jej dna wyciągane są kilkusetletnie kłody dębowe, dawniej splawiane z południa Polski. W czasie

I wojny światowej przez Wisłę przeprawiały się oddziały walczących armii. W momencie gdy Dęblin (wówczas Iwangorod) został opuszczony przez armię rosyjską, do Dęblina weszli Austriacy i przywrócili mu polską nazwę. Odbudowali oni most, który poza pierwotną funkcją był również służą celną pomiędzy zaborem austriackim i niemieckim. Ciekawostką w konstrukcji mostu było zwożone przeszło pozwalające na przepłynięcie większych jednostek.

Najstarsi mieszkańcy Dęblina zapewne pamiętają prężnie działający port rzeczny, którego ślady znajdziemy przy moście kolejowym na przeciwnym brzegu Cytadeli Twierdzy Dęblin. To tam zawiązała Eleonora – boczny kołowy parostatek pasażerski, który niczym w Nowym Orleanie poruszał się po Małopolskim Przełomie Wisły oraz rozszerzającym się w Dęblinie jej środkowym biegu. Eleonora została przejęta przez okupacyjne oddziały niemieckie i w czasie II wojny światowej nadal była wykorzystywana. Sporty wodne rozwijały się w latach powojennych. Dzisiaj na Wisłę możemy spotkać motorowodniaków, kajakarzy i wingersurferów.

■ UROCZYSTOŚCI LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ (DNI MORZA) PRZED URZĘDEM GMINY LATA 30.



■ EUROPEJSKIE DNI DZIEDZICTWA ZARZĄD LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

■ ŚLUBOWANIE WISŁE, DĘBLIŃSCY WODNIACY

Sztandar Polskich Sił Powietrznych powrócił do Dębłina

Po blisko 2 latach prac konserwacyjnych, na wystawę główną powrócił jeden z najważniejszych eksponatów dęblińskiego muzeum – sztandar Polskich Sił Powietrznych.

Weksylium, uznawane przez polskich lotników za relikwię, powstało w 1940 roku z inicjatywy kpt. pil. obs. Jana Katoczka Hryniewicza, przed II wojną światową instruktora i dowódcy Eskadry Ćwiczebnej Obserwatorów w Centrum Wykszolenia Lotnictwa nr 1 w Dęblinie. Dodajmy, iż sztandar to rodzaj weksylium, które istnieje tylko w jednym egzemplarzu. Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie zostało oficjalnym depozytariuszem sztandaru w 2012 roku, podczas VI Światowego Zjazdu Lotników Polskich. Wcześniej prezentowany był w sali tradycji Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych, zgodnie z życzeniem nieżyjącego już Jana Hryniewicza.

Od października 2015 do lutego 2017 r. sztandar poddawany był procesowi niezbędnej konserwacji w pracowni Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie. Wstępnie przeprowadzono badania stwierdzające skład użytych materiałów oraz stan ich zachowania. Następnie wykonano pełną renowację oraz prace zabezpieczające na oryginalnych elementach sztandaru.

Niezwykłe losy tej relikwii możemy odczytać ze wspomnień jej twórców oraz osób, mających zaszczyt przechowywać i dostarczyć w 1941 roku sztandar Polskich Sił Powietrznych do Londynu. Kapitan Hryniewicz, będąc z grupą polskich lotników we francuskiej bazie Lyon-Brion, często sięgał po ofiarowany przez matkę medalion z wizerunkiem Matki Boskiej Ostrobramskiej wykonany, z okazji koronacji jej cudownego obrazu w 1927 r. Medalion ten otrzymał po wypadku lotniczym, z którego wyszedł bez szwanku. Motto *Miłość żąda ofiary* umieszczone na medalionie zainspirowało go do stworzenia sztandaru. Sam będąc *wilniukiem* (urodzony w 1902 w Limontowszczyźnie pod Wilnem), nie wyobrażał sobie, aby sztandar mógł powstać w innym miejscu jak Wilna. Zwrócił się zatem listownie do swojej siostry Katarzyny Sienkiewiczowej i znajomych matki: dr Zofii Wasilewskiej-Świdowej oraz Józefa Górskiej, z prośbą o jego wykonanie. Sztandar miał być dziełem rąk polskich kobiet i ich ucieśnieniem dla walczących na obczyźnie żołnierzy.

Sztandar od nich stanie się widomym błogosławieństwem naszej walki. Pod sztandarem od nich będziemy bić się i zwyciężać. Sztandar utkany rękami kobiet polskich – naszych matek, siostr, żon i narzeczonych – wypowie ich pragnienia, będzie dla nas głosem Kraju – wspominał Hryniewicz w 1945 roku. Z pomocą w zredagowaniu i napisaniu listu przyszła, na prośbę Hryniewicza, Aleksandra Zasuszancka-Dobrowolska, autorka słów *Marsza Lotników*. Szkice sztandaru wykonali, dwaj podchorążowie, – Zbigniew Wojda i Kazimierz Karaszewski. Całość sztandaru zaprojektowana została zgodnie z zasadami obowiązującymi wówczas w Wojsku Polskim. Tło stanowi czerwony krzyż na białym polu.

Z uwagi na dalszą służbę pod skrzydłami Francji, Hryniewicz prosił by na sztandarze znalazły się również francuskie symbole. Widoczne są na tkaninie lilie Burbonów *Fleur-de-lis* w czterech białych rogach, głównej strony płata chorągwi, kojarzone też z liliami korony jagiellońskiej. W centrum znajdować miał się wizerunek Matki Boskiej Ostrobramskiej – patronki miasta Wilna, otoczony wieniec. W górnej części krzyża wizerunek orla białego w koronie – symbol państwa polskiego. Na dole napis

BÓG HONOR OJCZYZNA. Tę stronę sztandaru zaprojektował pchor. Wojda. Rewers płata chorągwi, projektu Kazimierza Karaszewskiego, stanowić miał w części centralnej wizerunek św. Teresy z Lisieux wspartej na mieczu i krzyżu – patronki zwycięstwa Marszałka Focha. Na dole krzyża słowa „*Miłość żąda ofiary*” i *skrzydełko Szkoły Podchorążych Dębłina*. W wersji końcowej w górnym, lewym, białym polu znalazła się polska odznaka pilota, w prawym biało-czerwona szachownica. Na górnej części krzyża napis: *Wilno 1940*, w dolnym, lewym, białym polu odznaka Szkoły Podchorążych Lotnictwa, w prawym polu odznaka obserwatora (nawigatora) lotniczego.

Aby przedsięwzięciu zapewnić sukces Jan Hryniewicz wraz z por. Tadeuszem Żeligowskim wysłali trzy oddzielne listy, każdy inną drogą. Hryniewicz przesłał ponadto kopie wzorów sztandaru gen. Lucjanowi Żeligowskiemu, który miał gotowy sztandar wręczyć walczącym pilotom oraz swojemu wieloletniemu dowódcy płk. Wacławowi Iwaszkiewiczowi.

Dr Zofia Wasilewska-Świdowa – późniejsza matka chrzestna sztandaru, zwróciła się z prośbą o radę w tej sprawie do ks. dr. Józefa Kucharskiego. Wilno znajdowało się w tym czasie w rękach Litwinów i sprawa wymagała ponadprzeciętnych środków ostrożności. Powołano komitet pod nazwą *Towarzystwo Pomocy Obywatelskiej* na, którego czele stanęła pani Jadwiga Oskierczyńska. Oszacowano koszty na 3000 litów. Ofiarność mieszkańców Wilna pozwoliła zgromadzić wymaganą kwotę już w pierwszym dniu zorganizowanej, w tym celu kwesty.

Problemem były materiały potrzebne do wykonania sztandaru – adamaszek oraz złote i srebrne nici, których w tym czasie nie można było dostać w okupowanym Wilnie. Z pomocą przyszedł metropolita wileński – arcybiskup Romuald Jałbrzykowski, któremu udało się wszystko to pozyskać w Berlinie..., jak się miało okazać stolica Trzeciej Rzeszy na trwałe wpisała się w historię sztandaru i pojawił się w niej ponownie.

Hafty główne wykonały Siostry Miłosierdzia w zakładzie św. Kazimierza przy ulicy Mostowej, następnie pracami wykończeniowymi zajęły się Siostry Benedyktynki w klasztorze przy kościele św. Michała Archaniola. Prace nad sztandarem ukończono w czerwcu 1940 r. Poświęcenia w Ostrej Bramie dokonał zaangażowany od początku ks. Józef Kucharski – czynił to pod osłoną nocy w obecności jedynie kościelnego.

Pierwszą próbę dostarczenia sztandaru do Francji podjęła kurierka (nie jest znane jej nazwisko) owijając go wokół ciała. Drogą lądową dotarła przez granicę radziecką i niemiecką do Belgii, gdzie zastała ją wiadomość o kapitulacji Francji. Powróciła do Wilna tą samą drogą.

Zapadła decyzja o wysłaniu sztandaru do Wielkiej Brytanii. Sztandar początkowo trafił do ataszatu japońskiego w Kownie, gdzie dostarczył go, wraz ze sztandarem 81 pułku Strzelców Grodzieńskich im. Stefana Batorego, Stanisław Daszkiewicz ps. Herman. Zanim do tego doszło Sztandar z Wilna do Kowna przewiozła działaczka społeczna Polonii litewskiej, kownianka, Eugenia Stankunowiczówna ps. Gienia.

WIĘCEJ W: K. JASIEŃSKI, HISTORIA SZTANDARU POLSKICH SIŁ POWIETRZNYCH, „FLAGA” BIULETYN POLSKIEGO TOWARZYSTWA WEKSYOLOGICZNEGO, NR 2 (27), 2014, S. 6–11 ORAZ KRONIKA J. HRYNIEWICZA W ZBIORACH ARCHIWUM MUZEUM SIŁ POWIETRZNYCH

KATARZYNA RAGUS
JACEK ZAGOŹDŻON



■ FOT. ZE ZBIORÓW ARCHIWUM AKT NOWYCH, ZESPÓŁ: AKTA ANTONIEGO PAJĄKA I JEGO RODZINY, SYGN. 120

Od października 2015 r. do lutego 2017 r. sztandar poddawany był profesjonalnej, gruntownej konserwacji w pracowni konserwacji tkanin Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie. Prace konserwatorskie prowadziły Jadwiga Kozłowska i Justyna Miecznik. W celu zidentyfikowania materiałów, z jakich wykonane zostało weksylium, pobrano próbki i poddano je analizie. Były to m.in. jedwab naturalny, skóra oraz w przypadku głowicy – srebro z połączonymi elementami. W trakcie prac stwierdzono, że sztandar był już w przeszłości konserwowany, zapewne przed 1992 rokiem w Londynie. Wówczas w miejscach ubytków włożona została tkanina o podobnym splocie i kolorze. Powierzchnie zewnętrzne płatu obszyto tiulem w celu zabezpieczenia przed kruszeniem się materiału. Sztandar był mocno zniszczony: posiadał duże ubytki oraz liczne deformacje materiału – mocne zagniecenia podszewki, przetarcia, splekania czy wykruszenia. Uszkodzone były również hafty i frędzle. Przeprowadzone prace konserwatorskie objęły rozdzielenie płatu sztandaru, demontaż materiałów wtórnych i odłączenie tiulu. Następnie wykonano rekonstrukcję brakującej tkaniny (metodą dublowania), wypełniając powstałe wcześniej ubytki i tym samym wzmacniając płat. Konserwacji poddano również pasek z rypsu, który, podobnie jak sztandar, został zdublowany i zabezpieczony metodą szycia ściegami nitki kładzonej. Dzięki temu wzmocniono jego strukturę. Oczyszczono również głowicę sztandaru oraz białą-czerwoną wstążkę.



■ SZTANDAR POLSKICH SIŁ POWIETRZNYCH – GŁÓWNA STRONA PŁATA CHORĄGWI, FOT. PRACOWNIA FOTOGRAFII MUZEUM WOJSKA POLSKIEGO (STRONA Z MATKĄ BOSKĄ OSTROBRAMSKĄ I LILIAMI NA ROGACH)



■ SZTANDAR POLSKICH SIŁ POWIETRZNYCH – ODWROTNA STRONA PŁATA CHORĄGWI, FOT. PRACOWNIA FOTOGRAFII MUZEUM WOJSKA POLSKIEGO (STRONA ZE ŚW. TERESĄ Z LISIEUX WSPARTĄ NA MIECZU I KRZYŻU)

BILET SPECJALNY DLA MIESZKANCÓW POWIATU RYCKIEGO

Od 2 listopada 2017 r. Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie zaprasza mieszkańców Powiatu Ryckiego do zwiedzania wystaw w niższej cenie **4 zł**. Mamy nadzieję, iż specjalny bilet wstępu zachęci Państwa do częstszego uczestnictwa w wydarzeniach kulturalnych i programach edukacyjnych, jakie przygotowujemy. Naszą inicjatywę wprowadzenia specjalnego biletu

dla mieszkańców powiatu wsparli Starosta Rycki Stanisław Jagiełło oraz Burmistrz Dębłina Beata Siedlecka.

Muzeum Sił Powietrznych jako instytucja społeczna pełni kluczową rolę w aktywizacji mieszkańców miasta Dębłina i Powiatu Ryckiego. Uczestnictwo w kulturze odbywa się w różnych

formach – współpracy, aktywnej obecności, obserwacji, włączania się do dyskusji, etc. Nasza oferta adresowana jest do dzieci, młodzieży, dorosłych, seniorów, przedstawicieli różnych grup zawodowych, ale i do bezrobotnych i najuboższych. Naszym celem jest budowanie aspiracji i zachęcenie do pogłębiania wiedzy, które pozwolą na zdobycie wykształcenia,

polepszenia statusu materialnego, rozwijania własnych umiejętności i zainteresowań, oraz – budowania tożsamości regionalnej.

Bilet specjalny do nabycia w kasie muzeum, za okazaniem dokumentu poświadczającego możliwość zastosowania ulgi (dowód osobisty, prawo jazdy, inne).

Informacja o ulgach i zwolnieniach z opłaty za wstęp do Muzeum Sił Powietrznych jest dostępna na stronie domowej: WWW.MUZEUMSP.PL

SKRZYDŁA NAD KAZIMIERZEM 2017

MARCIN ARBUZ
JACEK ZAGOŹDŻON



Kazimierz Dolny nad
Wisłą po raz drugi
zamienił się w tętniące
lotniczym duchem
miejsce na ziemi.

Skrzydła nad Kazimierzem to wydarzenie, którego autorem jest Andrzej Cypis Królikowski, muzyk, animator kultury, przyjaciel Kazimierza Dolnego i Muzeum Sił Powietrznych. Należy przypomnieć iż początki tej idei sięgają 2014 roku i są ściśle związane z postacią płk pil. Zdzisława Góreckiego, rodowitego kazimierzanina, wybitnego pilota, którego życie trwale związane było z Lubelszczyzną. Wówczas to narodził się pomysł zorganizowania Lotniczego Święta w Kazimierzu Dolnym. Pierwsza edycja miała miejsce w 2016 roku, a zainteresowanie z jakim się spotkała nie pozostawiała cienia wątpliwości o jej kontynuacji. Wydarzenie nabrało jeszcze bardziej spektakularnego wymiaru.



▲ POMYSŁODAWCA „SKRZYDŁA NAD KAZIMIERZEM” – ANDRZEJ KRÓLIKOWSKI



▲ POCZET SZTANDAROWY 41 BAZY LOTNICTWA SZKOLNEGO



▲ WIKTORIA GAWĘŁ PRZYJMUJĄCA LAUR DOWÓDCY GENERALNEGO Z RĄK GENERALA DWYŹJI, PILOTA JANA ŚLIWKA – ZASTĘPCY DOWÓDCY GENERALNEGO RODZAJÓW SIŁ ZBROJNYCH.

Podczas dwóch dni wrześniowego weekendu, uczestnicy mieli okazję brać udział w intensywnym programie przygotowanym specjalnie na tę okazję. Muzeum Sił Powietrznych wraz ze Stowarzyszeniem Społeczno-Kulturalnym SWAT oraz 4. Skrzydłem Lotnictwa Szkolnego współtworzyło dziecięce miasteczko namiotowe i późniejsze lądowisko Dziecięcej Eskadry. W miasteczku pod okiem lotników dzieci mogły tworzyć swoje własne skrzydła i odpocząć wraz z rodzicami. Powstałe konstrukcje miały stać się jedną z atrakcji dnia następnego.

W sobotnie przedpołudnie Kazimierski rynek rozbrzmiał dźwiękiem ciężkich, uskrzydłonych motocykli Motocyklowego Stowarzyszenia Miłośników Lotnictwa Polish Wings, które to kultuwuje i dba o lotnicze tradycje podczas różnego rodzaju imprez i zlotów motocyklowych. Zanim zdążyły przebrzmieć dźwięki motocykli do uszu uczestników dobiegł przeradzający się w huk, pomruk silników so-3. Na niebie nad Bulwarem Wiślanym pojawił się Wojskowy Zespół Akrobacyjny Sił Powietrznych Biało-Czerwone Iskry. Niebo zasnuło się białymi i czerwonymi szlakami, kreślonymi przez dęblińskich pilotów. Po dynamicznym pokazie Isker nad dachami Kazimierza wolno sunęły tłokowe samoloty turystyczne.



▲ STOISKO MUZEUM SIŁ POWIETRZNYCH_ DZIECIĘCA ESKADRA

W intencji Lotników Polskich odbyła się uroczysta Msza Święta, w Kościele Farnym im. św. Jana Chrzyciela i św. Bartłomieja. Karmą dla uszu był towarzyszący jej koncert chórów *Artis Gaudium* oraz Klubu Uczelnianego wososp. Bezpośrednio po niej na rynku zaprezentowany został pokaz musztry paradnej Orkiestry Wojskowej z Dębłina.

W Kazimierzu Dolnym miał miejsce po raz pierwszy w Polsce Finał Konkursu Piosenki Lotniczej o Laur Dowódcy Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych, którego reprezentował zastępca – gen. dyw. pil. Jan Śliwka. Artyści rywalizowali ze sobą w dwóch kategoriach: soliści – wokaliści oraz zespoły wokalne i wokarno-instrumentalne.

Gdy ze sceny zniknęli uczestnicy konkursu rozbrzmiały pierwsze mocne riffy gitarowe zespołu *Bleach*, których koncert zamknął ten etap programu.



▲ STOISKO MUZEUM SIŁ POWIETRZNYCH INAŁ KONKURSU NA NAJLEPSZĄ KONSTRUKCJĘ

Po burzliwych obradach Rada Artystyczna w składzie: Piotr Golla – przewodniczący, Władysław Komendarek, Monika Kubiś-Arbuz, Paweł Pawłowski, Jolanta Wojtaś – Zapora oraz Monika Szymkowiak – sekretarz, ogłosiła wyniki Konkursu i przyznała następujące nagrody oraz wyróżnienia:

Wyróżnienie w kategorii Soliści – Wokaliści otrzymała Milena Grabowska z Centrum Kultury w Błaszach. Wyróżnienie to ufundował Kierownik Klubu DG RSZ ppłk Sławomir Borychowski.

3 miejsce w kategorii Soliści-Wokaliści otrzymała Naomi Wasselius z Klubu 15. Brygady Wsparcia Dowodzenia w Sieradzu. Nagrodę ufundował Dyrektor Wojskowego Centrum Edukacji Obywatelskiej płk Artur Gałecki.

2 miejsce w kategorii Soliści-Wokaliści otrzymała Maria Linde z Ogólnokształcącego Liceum Lotniczego w Dęblinie. Nagrodę ufundował Burmistrz Kazimierza Dolnego pan Andrzej Pisula.

1 miejsce i Tytuł Laureata w kategorii Soliści-Wokaliści otrzymała Wiktoria Gawęł z Klubu 5. Batalionu Strzelców Podhalańskich w Przemyślu. Nagrodę ufundował Dowódca Generalny Rodzajów Sił Zbrojnych gen. dyw. Jarosław Mika.

Wyróżnienie w kategorii Zespoły Wokalne i Wokarno-Instrumentalne otrzymał zespół Defekt z Klubu 5. Batalionu Strzelców Podhalańskich w Przemyślu. Wyróżnienie ufundował Prezes Wojskowego Stowarzyszenia Społeczno-kulturalnego SWAT pan Ryszard Pietrzak.

3 miejsce w kategorii Zespoły Wokalne i Wokarno-Instrumentalne otrzymał zespół Ell Fuego z Klubu 25. Brygady Kawalerii Powietrznej

z Tomaszowa Mazowieckiego. Nagrodę ufundował Dyrektor Wojskowego Centrum Edukacji Obywatelskiej płk Artur Gałecki.

2 miejsce w kategorii Zespoły Wokalne i Wokarno-Instrumentalne otrzymał zespół Morowe Panny z Klubu 15. Brygady Wsparcia Dowodzenia w Sieradzu. Nagrodę ufundował Burmistrz Kazimierza Dolnego pan Andrzej Pisula.

1 miejsce i Tytuł Laureata w kategorii Zespoły Wokalne i Wokarno-Instrumentalne otrzymał zespół Akwarium z Klubu 5. Batalionu Strzelców Podhalańskich w Przemyślu. Nagrodę ufundował Dowódca Generalny Rodzajów Sił Zbrojnych gen. dyw. Jarosław Mika.

Po zakończeniu ceremonii i uhonorowaniu zwycięzców, po raz kolejny rozbrzmiała muzyka. Utwory Tadeusza Nalepy zagrał zespół *Nalepa Band* starający się upamiętnić wielkiego artystę popularyzując jego utwory. Z zespołem wystąpiła wokalistka Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie – Ewelina Pisarska-Kalbarczyk. O tym, jak świetnie bawili się przy Nalepie zebrani, mogą świadczyć wielokrotne bisy z udziałem Eweliny.

WŁADYSŁAW KOMENDAREK ORAZ PROTOTYP STRZAŁY – POMNIKA ZAPROJEKTOWANEGO PRZEZ FILIPA IDZIKOWSKIEGO, KTÓRY POWSTAĆ MA NA STULECIE LOTNICTWA PRZY WARSZAWSKIEJ ODSKOCZNIK ►

Miłośnicy muzyki elektronicznej mogli rozkoszować się koncertem Władysława Komendarka, pioniera polskiej muzyki elektronicznej, prezentującego po raz pierwszy *Lotniczą Kantatę* utwór skomponowany specjalnie na tę okazję. Występ połączony był z pokazem laserów, wzbogacony wizualizacjami i pokazem światła. Akcentem zamykającym pierwszy dzień imprezy stał się *Wieczór folkowo-cygański*, w którym dziewczęta z zespołu *Akwarium*, reprezentujące 5 Batalion Strzelców Podhalańskich, oczarowały kazimierską publiczność wciągając ją do aktywnej zabawy. Koordynatorem i instruktorką zespołu jest pani Elżbieta Bernatek.

Niedzielną część imprezy została zainaugurowana startem, spod kazimierskiej Fary, wspomnianej *Dziecięcej Eskadry*. Dzieci w wykonanych przez siebie samolotach, skrzydłach i na innych statkach mniej lub bardziej powietrznych *wylądowały* na rynku głównym. Konstrukcje te stały się potem elementem konkursu na wybór najpiękniejszego samolotu. *Skrzydła Dzieciom* – wcielona w życie wspała koncepcja skierowana do najmłodszych była częścią programu Anny Ciepeli. Wzięły w niej udział dzieci z Gminnego Zespołu Szkół w Kazimierzu Dolnym oraz ze Szkoły Podstawowej nr 7 w Świdniku oraz wszystkie zainteresowane lotnictwem i pracami technicznymi, które przybyły do Kazimierza. Dzieci pod kierunkiem animatorów Agencji Dzik Raj, pracowników Muzeum Sił Powietrznych, lotników oraz nauczycieli i wolontariuszy uczestniczyły w grach i zabawach związanych z lotnictwem.

Kolejną atrakcją *Skrzydła Dzieciom* była *Lekcja Historii* poświęcona płk pil. Zdzisławowi Góreckiemu. Wybitnemu lotnikowi urodzonemu w Kazimierzu Dolnym. Po zakończonej lekcji dzieci wraz z opiekunami miały możliwość wykonania *Lotniczej Girlandy* złożonej ze 103 części symbolizujących, 103 lata życia płk. pil. Góreckiego. Elementem uzupełniającym była wystawa poświęcona kazimierskiemu lotnikowi, prezentowana w Domu Architekta SARP, którą można było oglądać przez cały czas trwania imprezy. Oprócz tego w SARP-ie zaprezentowana została wystawa prac autorstwa Sandry Razuri Chlewińskiej, których tematem przewodnim było zwiędstwo Franciszka Żwirki oraz Stanisława Wigury w zawodach Challenge International de Tourisme zorganizowanych w Berlinie w 1932 roku. Sandra Chlewińska podczas imprezy kierowała także projektem tworzymy *na żywo* – Manga o Lotnikach. Był to kolejny element akcji skierowanej do młodszej części uczestników.

Niedzielne występy muzyczne rozpoczął Zespół Dziecięcy z Gminnego Zespołu Szkół w Kazimierzu Dolnym prowadzony przez panią Monikę Kubiś-Arbuz. Następnie zaprezentował się Szkolny Zespół Dziecięcy *Aplauz* z Gołębia którego opiekunami są Dorota Jabłońska i Dariusz Kosmowski. W tym czasie *dziecięce miasteczko lotnicze* przy stanowisku Muzeum Sił Powietrznych tętniło życiem i typową lotniczą krzątaniną. Dzieci i rodzice kleili girlandę upamiętniającą 103 letniego bohatera, a komisja złożona z najwyższych lotów specjalistów, obradowała nad zgłoszonymi do konkursu konstrukcjami lotniczymi. Po długich obradach nastąpiło ogłoszenie wyników oraz rozdanie nagród. Ledwo opadły emocje konkursowe, a już na Rynku kazimierskim rozpoczął się pokaz musztry paradnej w wykonaniu uczniów Ogólnokształcącego Liceum Lotniczego w Dęblinie. Swoistą klamrą łączącą musztrę i zajęcia techniczne dzieci był koncert zespołu *Dywizjon 24*, złożonego z uczniów dęblińskiego

Lotnika – OLL. Na scenie pojawiły się również dziewczęta z zespołów *Akwarium* i *Szarotki*. Wieczorna część imprezy rozpoczęła się występem zespołu *Rock Union* – swoisty sentymentalny powrót do klasyki rocka, który wprowadził uczestników w nastrój gwiazdy wieczoru – zespołu, a w zasadzie projektu *Rock & Chopin*. Projektu mającego prezentację dorobku artystycznego wspaniałego polskiego kompozytora w nowej zaskakującej aranżacji. Tego wieczoru w projekcie wzięła udział Ewelina Pisarska-Kalbarczyk



▲ KONCERT „ROCK & CHOPIN” I EWELINY PISARSKIEJ-KALBARCZYK

Wśród atrakcji wydarzenia każdy mógł znaleźć coś dla siebie. Dla miłośników filmów autorzy przygotowali Plenerowe Kino Letnie – Stara Łażnia, gdzie trwały projekcje i spotkania filmowe. Podczas pokazów prezentowano filmy dokumentalne związane z historią lotnictwa.

Do najważniejszych z nich należał dokument pt. *Ostatni pilot* w reżyserii Adama Kulika opowiadający historię płk. pil. Zdzisława Góreckiego. Wśród widzów znalazła się rodzina pilota w tym jedna z jego córek pani Maryla Górecka-Malik, która podzieliła się z widzami swoimi wspomnieniami związanymi z płk. pil. Zdzisławem Góreckim. Przez trzy dni zaprezentowano w sumie sześć filmów:

Oprócz projekcji w Plenerowym Kinie Letnim Stara Łażnia, 9 września w Kazimierskim Ośrodku Kultury Promocji i Turystyki (КОКРІТ), swoje filmy o tematyce lotniczej prezentował Fly Film Festival.

Przez cały czas trwania imprezy funkcjonowało *dziecięce miasteczko lotnicze* gdzie swoje stoiska prezentowały Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie, 41 Baza Lotnictwa Szkolnego w Dęblinie, Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych, Ogólnokształcące Liceum Lotnicze. Podczas imprezy w *miasteczku* spotkać można było autora książki pt. *Legenda Dywizjonu 303* – Arkadiusza Pilcha.

Tak jak w roku ubiegłym impreza uzyskała wsparcie ze strony miasta Kazimierz Dolny, a także ze strony Wojskowego Stowarzyszenia Społeczno Kulturalnego SWAT. Partnerami organizacyjnymi były: Dowództwo Generalne Rodzajów Sił Zbrojnych, Klub Dowództwa Generalnego, 4 Skrzydło Lotnictwa Szkolnego, 41 Baza Lotnictwa Szkolnego, Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie, Ogólnokształcące Liceum Lotnicze w Dęblinie, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej oraz Wydawnictwo Kagero, wB Group,



SZKOŁA MARZEŃ

Zawsze marzyłem o lataniu, od dziecka chciałem zostać pilotem wojskowym, to mój wymarzony zawód – to odpowiedzi z ankiety przeprowadzonej podczas tegorocznej rekrutacji do Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych (wsosp). Dlaczego? Bo to nie jest zwykła szkoła. To szkoła marzeń.

KOMENDANT WYŻSZEJ
SZKOŁY OFICERSKIEJ
SIŁ POWIETRZNYCH W DĘBLINIE
GEN. BRYG. PIL. DR PIOTR KRAWCZYK



■ GEN. BRYG. PIL. DR PIOTR KRAWCZYK,
REKTOR-KOMENDANT WSOSP: ŁĄCZYMY
TRADYCJĘ Z NOWOCZESNOŚCIĄ. LOTNICTWO
ZBUDOWANE JEST NA BŁĘDACH.
DZIŚ MOŻEMY LATAĆ, BO SKORZYSTALIŚMY
Z DOŚWIADCZEŃ POPRZEDNIKÓW

Oczywiście nie tylko marzenia o przestworzach motywują kandydatów do złożenia wniosków o przyjęcie na wsosp. Wśród czynników determinujących kandydaci wymienili również: chęć wstąpienia do Sił Zbrojnych, elitarność zawodu i ogromny prestiż Szkoły, a w perspektywie duże możliwości rozwoju zawodowego. wsosp to nie tylko piloci, to również kontrolerzy ruchu powietrznego, logistycy, nawigatorzy, operatorzy Bezzałogowych Statków Powietrznych (BSP) i wiele innych zawodów ściśle związanych z lotnictwem.

Jednakże droga od marzeń do ich realizacji jest długa i wieloetapowa. W 2017 roku do wsosp przyjęto 122 osoby, aż dwukrotnie więcej niż w poprzednich latach. Na uczelnię nie zdają przypadkowe osoby. Kandydaci to ludzie z pasją, urodzeni by latać. To właśnie czyni uczelnię tak wyjątkową – jest szkołą marzeń.

Szkoła Orłąt to jedyna placówka w Polsce kształcąca kandydatów na pilotów wojskowych. Prawie stuletnia tradycja szkoły, bogata historia dęblińskich asów biorących udział w walkach na wszystkich frontach drugiej wojny światowej w połączeniu z nowoczesną infrastrukturą i unikatową ofertą szkoleniową to największe atuty wsosp. W ostatnich latach bardzo mocno rozwinęły się również kierunki studiów związane z lotnictwem – bezpieczeństwo narodowe i logistyka, czego potwierdzeniem jest otrzymana akredytacja oraz liczne certyfikaty jakości.

REKRUTACJA

STUDIA WOJSKOWE są przeznaczone dla kandydatów na żołnierzy zawodowych. Absolwent jest promowany na pierwszy stopień oficerski – podporucznika. Wiedza i umiejętności zdobyte podczas studiów zapewniają uzyskanie jednej z wymienionych kwalifikacji zawodowych: pilota wojskowego, nawigatora wojskowego statku powietrznego, nawigatora naprowadzania, kontrolera ruchu lotniczego, operatora BSP i logistyka portów lotniczych. Studenci specjalności pilotaż realizują szkolenie praktyczne na różnych typach statków powietrznych i uzyskują nalot od 180 do 200 godzin.

SYSTEM REKRUTACJI DO SZKOŁY ORŁĄT SKŁADA SIĘ Z KILKU ETAPÓW:

ETAP I WNIOSKI

Pierwszym etapem rekrutacji wojskowej jest składanie wniosków o powołanie do służby kandydackiej, które rozpoczyna się z początkiem roku kalendarzowego. Ze względu na długi proces badań lekarskich wskazane jest, aby kandydaci składali wnioski zaraz po ukazaniu się decyzji Ministra Obrony Narodowej w sprawie naboru na szkolenia wojskowe kandydatów na oficerów, najlepiej już od początku grudnia.

ETAP II BADANIA LEKARSKIE

Badanie lekarskie, które kandydat przechodzi w Rejonowej Komisji Lekarskiej, zakończone jest określeniem zdolności do zawodowej służby wojskowej.

Drugi etap badań kandydat do Szkoły Orłąt przechodzi w Rejonowej Komisji Lotniczo-Lekarskiej w Warszawie, które kończą się określeniem kategorii zdrowia w wybranej przez zainteresowanego specjalności wojskowej.

ETAP III EGZAMINY DO WSOSP

Osoby, które wybierają specjalność pilotaż przechodzą szkolenie selekcyjne sprawdzające predyspozycje do pełnienia służby na stanowisku pilota. Pierwsza część odbywa się na symulatorze lotu, w kolejnym etapie kandydaci przechodzą szkolenie sprawdzające w powietrzu.

Kolejnym etapem jest egzamin ze sprawności fizycznej, który obejmuje następujące konkurencje sportowe dla kobiet i mężczyzn: KOBIECY: test siły (uginanie ramion na ławeczce), test szybkości (bieg na 100 m), test wytrzymałości (bieg na 1000 m) i pływanie (50 m stylem dowolnym);

MĘŻCZYZNI: test siły (podciąganie na drążku), test szybkości (bieg na 100 m), test wytrzymałości (bieg na 1000 m) i pływanie (50 m stylem dowolnym).

Ostatnią fazą egzaminów na wsosp jest rozmowa kwalifikacyjna oraz analiza ocen ze świadectwa dojrzałości (matematyka, fizyka i j. angielski).

Zakres pytań do rozmowy kwalifikacyjnej podany jest na stronie internetowej Uczelni www.wsosp.pl

Kogo szukamy? Przede wszystkim osób zmotywowanych, pasjonatów lotnictwa, którzy

potrafia tę pasję pokazać już na etapie rozmowy wstępnej. Wciąż ważne są też zdrowie, intelekt, wiedza, kondycja oraz sprawność fizyczna.

CO WYRÓŻNIA SYSTEM SZKOLENIA WSOSP

Rocznie na różnego rodzaju kursach doskonalących kształci się na wsosp ponad trzy tysiące żołnierzy zawodowych. Największym kapitałem Szkoły Orłąt są dziś jej podchorążowie i studenci. Uczelnia jest obecnie zorientowana przede wszystkim na potrzeby polskich Sił Zbrojnych, ale kształci również studentów na potrzeby lotnictwa cywilnego. wsosp kieruje także ofertę szkoleniową w różne strony świata, w ramach wymiany studenckiej i podpisanych umów o współpracę międzynarodową kształcą się tu również kursanci ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich oraz kadeci z Arabii Saudyjskiej. W strukturach szkoły funkcjonują też certyfikowane ośrodki szkoleniowe z międzynarodową obsadą. Wiele krajów jest zainteresowanych kształceniem swoich przyszłych pilotów i nawigatorów właśnie w Dęblinie.

Program polskich studiów wojskowych i system szkolenia różni się na tle innych krajów europejskich w wielu aspektach. Dużym plusem dęblińskiej bazy szkoleniowej jest nowoczesny sprzęt i certyfikowane ośrodki szkolenia.

Przed uczelnią stoi jeszcze wyzwanie wprowadzenia do systemu nauczania przedmiotów kształcących umiejętności przywódcze oraz etykę, które są już obecne na wielu uczelniach wyższych w Europie.

Bardzo ważnym elementem kształcenia w wsosp jest przygotowanie studentów pod względem kondycyjnym i fizycznym do lotów, które odbywa się na specjalistycznych lotniczych przyrządach gimnastycznych. Ćwiczenia te zwiększają odporność zmysłu równowagi pilota na zakłócenia orientacji przestrzennej w locie. wsosp prowadzi również unikatowe w skali całego kraju kształcenie – Ośrodek Szkolenia Personelu Lotniczego jako jedyny w Polsce ma uprawnienia do szkolenia specjalistów lotniskowej służby informacji powietrznej (Aerodrome Flight Information Service). Rozbudowywany jest Ośrodek Kształcenia Bezzałogowych Statków Powietrznych. Z kolei Ośrodek Szkolenia Personelu Taktycznych Zespołów Kontroli Obszaru Powietrznego, prowadzący kursy m.in. dla wysuniętych nawigatorów naprowadzania lotnictwa (Joint Terminal Attack Controller Initial Qualification Course – JTAC), uzyskał certyfikację NATO i jako pierwszy w państwach Europy Środkowej może nadawać uprawnienia JTAC oraz szkolić kandydatów z innych państw sojuszu. Cały czas jest też unowocześniane wyposażenie Akademickiego Ośrodka Szkolenia Lotniczego – w planie są m.in. zakupy kolejnych samolotów i śmigłowców.

Prawdziwym potwierdzeniem potencjału pracujących tu ludzi, kadry naukowej i dydaktycznej będzie uzyskanie statusu Akademii. Decyzja Centralnej Komisji do spraw Stopni i Tytułów o przyznaniu uprawnień powinna być znana na przełomie lat 2017/2018. Dzięki temu Uczelnia stanie się jeszcze bardziej elitarna.

SZKOŁA ASÓW

Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych w Dęblinie to jedyna uczelnia w Europie łącząca nowoczesność szkolenia z tak wyjątkowymi lotniczymi tradycjami. Kształcimy pilotów wojskowych już od prawie stu lat. Posiadamy certyfikowane ośrodki szkolenia lotniczego nowoczesne statki powietrzne, тренаżery i symulatory. Wyróżnia nas nowatorskie podejście do kształcenia, trudno znaleźć w Europie szkołę wyższą o podobnym potencjale jesteśmy uczelnią symbolem. Dla wielu młodych ludzi, którzy pragną włożyć stalowy mundur powietrznej husarii, wsosp jest szkołą marzeń, a wstąpienie w jej szeregi to spełnienie ich życiowych ambicji, dziecięcych fantazji i realizacją pasji do lotnictwa. To właśnie czyni Szkołę Orłąt tak wyjątkową na tle innych wyższych uczelni.



■ STUDENCI SPECJALNOŚCI PILOTAŻ REALIZUJĄ SZKOLENIE PRAKTYCZNE NA RÓŻNYCH
TYPACH STATKÓW POWIETRZNYCH I UZYSKUJĄ NALOT OD 180 DO 200 GODZIN.



■ NOWOCZESNY SYMULATOR ŚMIGŁOWCA SW4



■ PODCHORĄŻOWIE WYŻSZEJ SZKOŁY OFICERSKIEJ SIŁ POWIETRZNYCH



■ F16 – LATANIE NA TYM RODZAJU SAMOLOTU
ODRZUTOWEGO TO MARZENIE KAŻDEGO PILOTA

WYDZIAŁ LOTNICTWA

STUDIA WOJSKOWE I CYWILNE NA KIERUNKACH:

- **LOTNICTWO I KOSMONAUTYKA** na studiach I i II stopnia w specjalnościach: pilotaż statku powietrznego, nawigacja lotnicza, awionika, bezzałogowe statki powietrzne (BSP), eksploatacja statków powietrznych.
- **NAWIGACJA** na studiach I i II stopnia w specjalnościach: nawigacja, zarządzanie ruchem lotniczym, eksploatacja infrastruktury nawigacyjnej portów lotniczych.

WYDZIAŁ BEZPIECZEŃSTWA NARODOWEGO I LOGISTYKI

STUDIA WOJSKOWE I CYWILNE NA KIERUNKACH:

- **BEZPIECZEŃSTWO NARODOWE** na studiach I i II stopnia w specjalnościach: bezpieczeństwo i obsługa pasażerów w transporcie lotniczym, bezpieczeństwo i ochrona lotnisk, ochrona osób i mienia, zarządzanie kryzysowe i zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie. Zakres zdobywanej wiedzy: środowisko bezpieczeństwa międzynarodowego i instytucji państwowych w sektorze lotniczym.
- **LOGISTYKA** na studiach I i II stopnia w specjalnościach: cywilna logistyka lotnictwa, logistyka wojskowa oraz zarządzanie obsługą na lotnisku. Zakres zdobywanej wiedzy: współczesne systemy logistyczne, ich technika i technologia oraz główne obszary ich praktycznych zastosowań i perspektywę rozwoju.
- **TRANSPORT** na studiach I stopnia – nowy kierunek wprowadzany od lutego 2018 roku.



■ LOOPING – UMOŻLIWIA WYKONYWANIE RUCHÓW
PIONOWYCH ORAZ OBROTÓW WOKÓŁ OSI, TRENUJĄCY
PODDAWANY JEST PIONOWYM PRZECIĄŻENIOM



■ LOTNICY NIEPODLEGŁEJ. KOGO PRZEDSTAWIAJĄ TE FOTOGRAFIE Z 2. ESKADRY WYWIADOWCZEJ? • ŹRÓDŁO: ZBIORY A. SIKORSKIEGO VIA MUZEUM MDLOT

Samoloty polskie – jak donoszą z Warszawy – będą w przyszłości zaopatrzone w miejscach, dotychczas obowiązujących w następujące znamiona: Kwadratowy pas szerokości 60 cm., dzielący się na 4 równe pola, lewe górne i prawe dolne będzie karmazynowe, lewe dolne i prawe górne pole barwy białej. Malczewski, pułkownik. „Pobudka” z 8 XI 1918 r. podawała:

Co wiemy o poprzednikach późniejszych *The Few*... – Nielicznych Winstona Churchilla z Battle of Britain w 1940 r. oraz z grona sław doby II wojny światowej? Bo np. ilu Sapiehów z książęcego rodu z Galicji, poszło w okresie Wielkiej Wojny 1914–1918 r. do lotnictwa? Ks. Leon Sapieha już w 1914 r. porzucił na rzecz służby w lotnictwie kawaleryjskie siodło w armii Austro-Węgier przestając na rzecz lotnictwa być *kobylarzem* trafiając do Fliegerkompanie 15. W 1916 r. jego brat, ks. Adam Sapieha poszedł w jego ślady przechodząc przeszkolenie lotnicze i zaczynając służbę obserwatora w K.u.K. Luftfahrtruppen. Trzeciego brata, ks. Aleksandra Sapiehę wybuch Wielkiej Wojny zastał w... Paryżu. Pomimo tego chichotu losu nie został on internowany przez władze francuskie..., a do odrodzonej Polski powrócił w 1918 r. jako lotnik *Błękitnej Armii* gen. Józefa Hallera.

Jesienią 1918 r. na ziemiach zaborów austriackiego i rosyjskiego, w chwili gdy rodziło się Wojsko Polskie i Lotnictwo Polskie, pierwsze polskie jednostki lotnicze używały tzw. znaków lwowskich (czerwono-białe pasy), krakowskich (czerwona litera Z w białym kwadracie) i warszawskich (czerwono-białe tarcze i koła). Lotnicza szachownica – znak rodzącego się w 1918 r. lotnictwa polskiego – został zdefiniowany na mocy zarządzenia Szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego z 1 grudnia 1918 r. (Rozkaz nr 38, poz. 204). Zanim jednak w 1918 r. powstało lotnictwo niepodległej Polski

pierwsze polskie lotnicze ślady – pokazy lotnicze – odnotowano już latem 1909 r. na Polu Mokotowskim w Warszawie, w zaborze rosyjskim. Pierwsze loty poza granicami ziem polskich wykonał na szybowcach, balonach a w 1910 r. na samolocie Michał Scipio del Campo zaś pierwszy lot Polaka na ziemiach polskich – najprawdopodobniej wykonał Hen-

ryk Segno na przełomie 1910 i 1911 r. Pierwszy samolot z biało-czerwonymi pasami pilotował chor. Edmund Norwid Kudło 3 maja 1918 r. nad Bobrujskiem podczas defilady I Korpusu Polskiego. Pierwszym polskim pilotem, który zginął na ziemiach polskich był por. pil. Piechowski, który 21 XI 1918 r. stracił życie w katastrofie lotniczej. Spoglądając na owe statystyki warto wiedzieć dziś w epoce F-16 i *Black Hawka*, że drogę do niepodległości II Rzeczypospolita rozpoczęła w 1918 r. mając w składzie lotnictwa wojskowego dwie eskadry o niepełnym i mało wartościowym składzie! Do maja 1920 r. zdołano jednak uruchomić na froncie wojny polsko-bolszewickiej 18 eskadr zaś wg OdeB Lotnictwa Polskiego z sierpnia 1920 r., podczas przełomowej bitwy warszawskiej (*Cud nad Wisłą* nazwanego 18 decydującą bitwą w historii świata), Naczelne Dowództwo Wojska Polskiego rozporządzało na froncie 20 eskadrami oraz czterema Parkami Ruchomymi i liczbą 101 samolotów. Jaka była jednak droga do... czerwono-białej szachownicy?



■ TAKIE BYŁY POCZĄTKI... NIEWIELE ZOSTAŁO Z RUMPLERA C. I Z 2. ESKADRY WYWIADOWCZEJ - ŹRÓDŁO: ZBIORY A. SIKORSKIEGO VIA MUZEUM MDLOT W PUCKU

Gdy wystąpiły pierwsze oznaki załamania się wojskowo-politycznej sytuacji monarchii austro-węgierskiej, rankiem 31 X 1918 r. członkowie konspiracyjnej Polskiej Organizacji Wojskowej opanowali bezkrwawo główne obiekty Krakowa w Galicji Zachodniej w zaborze austriackim, w tym lotnisko Kraków-Rakowice, którego pierwszym polskim komendantem

został kpt. Roman Florer, późniejszy pierwszy komendant dęblińskiej *Szkoły Orłąt*. Akcją bezkrwawego opanowania lotniska Lewandówka w stolicy Galicji w Lwowie kierowali 1 XI 1918 r. por. Janusz de Beaurain i por. Stefan Bastyr z konspiracyjnej Polskiej Organizacji Wojskowej. To oni podczas walk o miasto toczonych z oddziałami Ukraińskiej Halickiej Armii rankiem 5 XI 1918 r. otrzymali z dowództwa obrony Lwowa rozkaz natychmiastowego wykonania lotu bojowego przeciwko oddziałom ukraińskim na stacji kolejowej Persenkówka. Ten dzień stał się historycznym dla bojowych działań polskiego lotnictwa gdyż załoga w składzie por. Stefan Bastyr i por. Janusz de Beaurain, wykonała z lotniska Lwów-Lewandówka pierwszy lot bojowy na samolocie... bez szachownic. Dla upamiętnienia tego wydarzenia aż do 1931 r. w dniu 5 XI corocznie obchodzono święto polskiego lotnictwa, które zmienione zostało w 1932 r. To nad Lwowem została przełana pierwsza polska lotnicza krew. W okresie samotnej walki obrońców Lwowa z siłami Ukraińskiej Halickiej Armii w dniach 1–22 XI 1918 r. lotnicy z Oddziału Lotniczego Lwowa, wykonali łącznie 69 lotów bojowych, 12 lotów łącznikowych i siedem lotów pasażerskich – łącznie 88 lotów w czasie 78 godzin, zrzucając przy tym 62 kg bomb na pozycje wojsk ukraińskich. W tym samym czasie na granicy Galicji Zachodniej i Wschodniej, nad Sanem, 2 listopada 1918 r. polskie oddziały pod dowództwem por. Wiktora Robotyckiego opanowały bezkrwawo lotnisko Przemyśl-Hureczko skąd wobec zagrożenia ze strony oddziałów ukraińskich zarządzona została pośpieszna ewakuacja lotem o świcie 3 XI 1918 r. do Krakowa 12 samolotów. W zaborze rosyjskim 5 XI 1918 r. członkowie

Polskiej Organizacji Wojskowej opanowali jako pierwsze lotnisko w Lublinie. Dziewięć dni później 14 XI 1918 r. w stolicy Kongresówki w Warszawie doszło do zajęcia Lotniska Mokotowskiego przez oddziały polskie, w których znaleźli się lotnicy wywodzący się z dawnego lotnictwa carskiej Rosji bądź z Polskich Oddziałów Awiacyjnych w Rosji. Wydarzenia te dały początek bojowym kart lotnictwa polskiego. W zaborze niemieckim, poznańskie lotnisko Ławica zostało opanowane podczas Powstania Wielkopolskiego 6 I 1919 r. po 20 minutowym szturmie Ławica była w polskich rękach... zaś pierwsza baza lotnictwa morskiego w Pucku, została przejęta bezkrwawo 10 II 1920 r. Tak zaczęła swą historię lotnictwo polskie na przełomie 1918/1920 r., tamtej *jesieni niepodległości* i po Traktacie Wersalskim 1919 r.

W trzech zaborczych stolicach Galicji, Kongresówki – wg nomenklatury rosyjskiej *Privislenskogo Kraju* jak i byłej Prowincji Posen w 1918 i 1919 r. dano początek wojskowym siłom powietrznym wolnej Rzeczypospolitej. Znane są powszechnie przypadki użycia na polach bitew XVIII w. aerostatów czyli popularnych *montgolfier*, jednak inaczej ma się rzecz z XIX stuleciem, co przybliżył swymi badaniami dr Tomasz Matuszak. Podczas wojny secesyjnej (1861–1865) w Stanach Zjednoczonych Ameryki (USA), dowódcą pierwszej *jankeskiej* jednostki balonowej – Armia Północy – armia Unii – był

walczących armii znaleźli się głównie w rosyjskich, austro-węgierskich jak i w mniejszej liczbie w niemieckich czy francuskich siłach powietrznych. Wg mnie największą liczbą naszych rodaków, którzy trafili do *piątej broni* przewinęła się exesquo przez Awiaotriady carskiej Rosji jak i Fliegerkompanien c.k. lotnictwa. Obecny stan badań dotyczący liczby Polaków służących w lotnictwie – w tym i w lotnictwie morskim – Austro-Węgier pozwala na wymienienie blisko 180 nazwisk. Najmniejsza liczba Polaków przewinęła się przez siły powietrzne kajzerowskich Niemiec lecz warto przypomnieć też polskie akcenty występujące w siłach powietrznych Francji, czy w siłach powietrznych Imperium Otomańskiego. Wieloletnie badania historyków wojskowości specjalizujących się w historii lotnictwa takich jak ppłk dr Tomasz Kopański, dr Krzysztof Mroczkowski, dr Mariusz Niestrawski, uzupełnionych w ostatnim okresie przez uparte drażnienie tematyki Wielkiej Wojny przez Jerzego Butkiewicza, Piotra Mrozowskiego czy ks. Roberta Kulczyckiego, prowadzą do coraz ciekawszych odkryć.

Opisywana problematyka przez kilkadziesiąt lat traktowana była jako *niszowa* a czasem wręcz tabu. Jednak wraz z mijającym czasem piórem ww. badaczy jak i piszącego te słowa jest coraz silniej przywoływana. Dzięki temu, jak mniemam najmłodsze roczniki podchorążych *Szkoły Orłąt* edukowane w właściwy historycznie

ŹRÓDŁO: ZBIORY MSP W DĘBLINIE



ANDRZEJ OLEJKO

Na skrzydłach niepodległości 1918

od 1 VII 1861 r... Polak (wg innej wersji Rosjanin). Inż. Tadeusz Lowe Sobieski (1832–1913) przed wybuchem wspomnianego konfliktu używał kilku balonów do badania zjawisk atmosferycznych, zaś podczas ww. wojny zbudował siedem wojskowych balonów kulistych na uwięzi o pojemności od 5000 do 10 000 m³. Marzenia o lataniu, które do lotnictwa sportowego a następnie wojskowego pchały pasjonatów tej nowej broni, w okresie Wielkiej Wojny 1914–1918 r. uznanej za *piątą broń*. Nie jest dziś żadnym novum w nauce, że w okresie Wielkiej Wojny Polacy, piloci, piloci lotnictwa morskiego jak i sterowcowi, obserwatorzy jak i obserwatorzy balonowi, w mundurach

sposób przez nauczycieli z pasją i z powołaniem a nie tylko z przydziału służbowego, stając się oficerami lotnictwa polskiego będą miały wiedzę o wiele większą niż ich dotychczasowi nauczyciele i dowódcy. Kamienie mówią jak podaje przysłowie, a jednak komendantom *Szkoły Orłąt* z okresu II Rzeczypospolitej należeć powinno się znacznie więcej niż tylko... czarne kamienne tablice przy alei wejściowej na teren Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie.

Bo historia magistra vitae est...



■ MSP/A/623(4) – FRONTOWA WIELKOPOLSKA GALA 1919 R. I PERSONEL 1. WIELKOPOLSKIEJ ESKADRY POLNEJ – OD 13 IV 1920 R. 12. ESKADRY WYWIADOWCZEJ

POD DOBRymi SKRZYDŁAMI
Biuletyn Informacyjny Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie
NR 3/2017 r. | ISSN 2543-8360



WYDAWNICTWO BEZPŁATNE
NAKŁAD: 10.000 egz.

WYDAWCA:
Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie,
ul. Lotników Polskich 1, 08-530 Dęblin,
www.muzeumsp.pl,
sekretariat@muzeumsp.pl

REDAKTOR NACZELNY:
Paweł Pawłowski

REDAKCJA:
Marcin Arbuz, Robert Gretzyngier,
Wojciech Grobelski, Roman Kozłowski,
Piotr Krawczyk, Malwina Markiewicz,
Andrzej Olejko, Marek Padjas,
Karolina Pardo-Dybcio, Paweł Pawłowski,
Katarzyna Ragus, Jacek Zagożdżon,

FOTOGRAFIE:
Archiwum Muzeum Sił Powietrznych,
Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych,
Jacek Zagożdżon, Paweł Pawłowski,
Marcin Arbuz

PROJEKT, REDAKCJA TECHNICZNA:
Darek Jakubowski · KAMERA

DRUK:
Wydawnictwo KAMERA,
www.kameraexpress.pl

Wszelkie prawa w tym prawa autorów i wydawcy zastrzeżone. Jakiegokolwiek dalsze rozpowszechnianie artykułów i innych części czasopisma bez zgody autorów i wydawcy zabronione.

Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie.
Instytucja Kultury Ministerstwa
Obrony Narodowej



Z KOKPITU NA POKAZY MODY. LOTNICZE PRÊT-Â-PORTER

Niekwestionowany *must have* od kilku sezonów. Kurtka, która odegrała istotną rolę w historii lotnictwa, stała się ikoną stylu i niezależnie od upływu czasu wciąż wyznacza kierunki w modzie. Bogactwo materiałowe, różnorodność kolorystyki, tekstur, detali i stylizacji od subkulturowych do casualowych. Funkcjonuje równolegle w wyposażeniu wojskowym i w kolekcjach uznanych projektantów mody. Doczekała się także swojej wersji w ubiorach Polskich Sił Powietrznych.

ŹRÓDŁO:
MATERIAŁY FIRMY ALPHA INDUSTRIES,
POLSKA ZBROJNA, MON.GOV.PL,
STARTUPFASHION.COM, HEDDELS.COM

MALWINA MARKIEWICZ



■ MARYLIN MONROE Z WIZYTĄ U ŻOŁNIERZY
US ARMY W KOREI, 1954 R. FOT. JULIEN'S ACTION



■ MALOWANE KURTKI PILOTÓW AMERYKAŃSKICH,
LATA 40-TE, FOT. D. SHELEY



■ ZAŁOGA THE B-17 MEMPHIS BELLE, FOT. U.S. AIR
FORCE (WWW.NATIONALMUSEUM.AF.MIL)



■ PILOCI Z F-100 SUPER SABRE PILOTS OF 353RD TFS,
354TH FDW, 1950 R. FOT. JET PILOT OVER SEAS



■ DOWÓDCA 2. SLT GEN. BRYG. PIL. DARIUSZ MALI-
NOWSKI, DOWÓDCA 31. BLT PŁK PIL. GRZEGORZ ŚLU-
SARZ ORAZ PREZES AGENCJI MIENIA WOJSKOWEGO
MATEUSZ MRÓZ, OBJĘCIE PATRONATU NAD ZESPO-
ŁEM POKAZOWYM F-16 TIGER DEMO TEAM POLAND,
2016 R. FOT. P. ŁYSAKOWSKI (WWW.31BLT.WP.MIL.PL)

Początki kariery

kurtki-pilotki

sięgają czasów

I wojny światowej,

kiedy to Leslie

Irvin – doświadczony

skoczek

i pilot – zaprojektował

skórzaną kurtkę

z grubej owczej skóry

z charakterystycznym

futrzanym

kołnierzem, która

miała chronić

pilotów przed

zimnem w ciasnych

kabinach samolotów

Kurtka – pilotka (flight jacket), tzw. bomberka – pojawia się w kolekcjach takich sław jak Gucci, Versace, Valentino, Balenciaga, Vivienne Westwood, Saint Laurent, osiągając ceny nawet 10.000 dolarów. Jej limitowana edycja promowała Yesus Tour celebryty Kanye West'a, a słynny piłkarz David Beckham sygnował dla sieci H&M jej wersję w kolorze wina marsala. Ozdobione orientальnymi motywami wyszywanymi na satynie stały się częścią japońskiego stylu – sukajans.

Zaprojektowana przed II wojną światową dla pilotów US Army, od lat 50-tych XX w. przeszła długą drogę od odzieży dla służb mundurowych, kurtki dla uczniów amerykańskiego collegu (varsity, bejsbolówki), znaku rozpoznawczego subkultur punk i skinheads (flyers), do ekskluzywnych kolekcji *haute couture*. W jej popularyzacji z pewnością pomogła również X muza. Stevie McQueen w filmie *Hunter*, Tom Cruise w roli pilota Mavericka w *Top Gun* (skórzana kurta G-1), czy Harrison Ford jako Indiana Jones, sprawili, że kurtka-pilotka stała się częścią popkultury oraz poszukiwanym kolekcjonerskim klasykiem.

Swoboda i ponadczasowy styl zdecydowały o tak łatwym zaadaptowaniu specjalistycznego ubioru wojskowego dla rynku powszechnego. Analogicznym przykładem mogą być wełniane budrysówki (peacoat) przedwojennej Royal Navy, chroniące brytyjskich marynarzy na otwartych mostkach, które doczekały się swoich współczesnych wersji w modzie męskiej. Motocyklową skórzaną kurtkę z lat 20-tych (perfecto) wprowadzili do powszechnej mody The Ramones oraz Marlon Brando.

Początki kariery kurtki-pilotki sięgają czasów I wojny światowej, kiedy to Leslie Irvin – doświadczony skoczek i pilot – zaprojektował skórzaną kurtkę z grubej owczej skóry z charakterystycznym futrzanym kołnierzem, która miała chronić pilotów przed zimnem z funkcjonalnością w ciasnych kabinach samolotów. Noszone wcześniej długie skórzane płaszcze były mało praktyczne, postanowiono więc skrócić je do wysokości pasa, ściągnąć mocno w talii i dodać futrzaną bądź wełnianą podszewkę. Kurtkę o nazwie Irvin RAF Sheepskin Flying Jacket zamówiły w 1926 roku Brytyjskie Siły Powietrzne RAF.

Dla powołanej w 1917 roku komisji odzieżowej Aviation Clothing Board w wojskach Stanów Zjednoczonych Ameryki, stało się jasne, że wygodny i zatrzymujący ciepło ubiór dla pilotów i załóg samolotów jest jednym z najważniejszych celów do osiągnięcia. Od 1920 roku w amerykańskiej armii używano skórzanych kurtki typu A-1 Leather Flight Jacket. (w latach 1927–1931, rudo brązowa z końskiej lub koziej skóry, zapinana na guziki) oraz jej późniejszych wersji: A-2 i G-1. W kolejnych wersjach wykorzystano w produkcji owczą skórę: B-3 Sheepskin Bomber, B-7 Sheepskin Parka, oraz Flight Jackets: B-10, B-11, B-15 i L-2B. Bomberka, jaką znamy dzisiaj, czyli wprowadzony w połowie lat 50-tych typ MA-1 Flight Jacket, swój początek wzięła od dwóch kurtki A-2 i B-15. W 1932 roku powstał jeden z najpopularniejszych stylów uzyskanych przez US Army Air Corps – kurtka A-2, ciemno brązowa z końskiej lub foczej skóry, podszyta owczą skórą, z charakterystycznym wysokim kołnierzem, zgiętymi mankietami i pasami, zamkami

błyskawicznym i napami. Posiadała również kieszonki z kłapami na piersi. Tę wersję znamy z wielu fotografii, na których obok naszytych emblematów eskadr, piloci malowali farbami różne wzory na swoich plecach (pin'up girls, ilość zestrzelonych samolotów oraz nazwy jednostek). Jednak, mimo ochrony przed zimnem, kurtka była nadal ciężka. Podczas II wojny światowej klasyczna kurtka lotnicza poddana została licznym zmianom, których efektem była zdecydowanie lżejsza i bardziej funkcjonalna forma, uwzględniająca potrzeby pilotów wojskowych i zaawansowane technicznie lotnictwo, w tym wytrzymywanie niskich temperatur na coraz wyższych wysokościach. Tak powstała wersja B-15, wprowadzona do wyposażenia pilotów w 1944 roku. Kurtka miała kołnierz obszyty owczym futrem oraz mankiety i pasek ze 100% wełny. Skórzane paski podtrzymywały maskę tlenową oraz kable od słuchawek. Pojawiają się znane do dzisiaj ukośne kieszenie z kłapami zapinane na napy i kieszonka na rękawie tzw. pen pocket.

Dopiero kolejne próby z wykorzystaniem wysokiej jakości nylonu, dały pożądany efekt- kurtki lekkiej, wygodnej i ciepłej. W nowej kurtce MA-1 futrzany kołnierz został zastąpiony mniejszym kołnierzem trykotowym (futrzaną zaczęli o uprząż spadochronu). Również pasek i mankiety były trykotowe. Wprowadzono blyszczącą podszewkę w kolorze pomarańczowym (indian orange), która miała zwiększać widoczność w razie akcji ratunkowej. Metka naszyta była na kieszonce wewnętrznej. Prototypy miały podszewkę szarozieloną a metkę naszytą na karku. Ma dwie kieszenie zewnętrzne z kłapami zapinane na napy i dwie kieszenie wewnętrzne. Z wersji B-15 zachowano też kieszonkę na lewym rękawie. Nylon był wytrzymałą i nieprzemakalną tkaniną. Pomiędzy podszewką a stroną zewnętrzną stosowano początkowo podwójną warstwę wełny. Potem wełnianą flizelinę zastąpiono włóknami poliestrowymi, co nadało kurtce lekkości, a tym samym stała się cieplejsza.

Kurtka została zaprojektowana do użytku w temperaturach 14–50 stopni F. Dodatkowe wyposażenie kurtki stanowiły uchwyty dla przypięcia maski tlenowej i kabli od słuchawek. Wraz z postępem techniki lotniczej i wprowadzeniem hełmów tlenowych, te uchwyty nie były już potrzebne. Szarozielony kolor (sage green) wprowadzono dopiero podczas wojny w Korei, a szczególnie w latach 60-tych podczas

wojny w Wietnamie, by skuteczniej maskować żołnierzy w terenie. Początkowo kurtka miała kolor granatowy (midnight blue). Oznakowanie lotnicze na rękawach zostało usunięte, gdyż kurtki używane były także przez inne rodzaje wojsk w USA.

Obecnie wojska amerykańskie używają kurtki typu CWU-45P (wersja zimowa) i CWU-36P (wersja letnia) – *NOmEX Flight Jackets*. W 1972 roku do użytku wprowadzono Cold Weather Uniform wykonany z niepalnego i termoodpornego nomexu (materiał chroniony znakiem towarowym firmy DuPont), którego właściwości fizykochemiczne zbliżone są do kevlaru. Kurtka ma wysoko naszyte kieszenie, trykotowy ściągacz i mankiety, a funkcjonalna kieszeń zamykana jest na zamek błyskawiczny (tzw. pencil pocket). Nici, sznurki i taśmy zamka błyskawicznego są również ognioodporne.

Od lat 60-tych XX wieku kurtki projektuje i szyje na potrzeby amerykańskiego wojska firma Alpha Industries Inc. Jej produkty są adresowane również do innych służb mundurowych, a od 1970 roku sprzedawane również na rynku cywilnym. Firma znana jest także z kultowej kurtki wojskowej M-65 (pamiętamy ją ze słynnej roli Roberta de Niro w filmie *Taksówkarz*).

W Europie, jedną z rozpoznawalnych marek odzieżowych, stylistyką nawiązującą do wojskowych uniformów jest włoska Aeronautica Militare. Pomiędzy firmą a Włoskimi Siłami Powietrznymi (Aeronautica Militare Italiana) zostało podpisane porozumienie, dzięki któremu może ona wykorzystywać w swoich projektach oryginalne, lotnicze naszywki włoskich eskadr.

W 2014 do ubioru specjalnego personelu latającego polskich sił powietrznych wprowadzono nową kurtkę, wzorowaną na amerykańskim CWU-45/36, zaprojektowaną i wykonaną przez Wojskowy Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Służby Mundurowej z Łodzi. Od *bomberek* używanych przez US Air Force różni je kilka detali. Zamiast stójki mają kołnierz, zamiast jednej mają dwie kieszenie. Zielony kolor tkaniny jest identyczny jak barwa materiału, z jakiego wykonane są kombinezony lotnicze. Polskie kurtki mają odpinaną podpinke, powstały z użyciem membrany paroprzepuszczalnej, z tkaniny trudnopalnej, która ma też walor wodoodporności. Celem realizowanej od kilku lat reformy umundurowania lotniczego jest poprawa bezpieczeństwa i komfortu oraz estetyki ubioru.



■ PILOTKI Z WOMEN'S AIRFORCE SERVICE PILOT (WASP): FRANCES GREEN, MARGARET KIRCHNER,
ANN WALDNER I BLANCHE OSBORN, LOCKBOURNE LATA 40-TE, FOT. U.S. AIR FORCE



■ ZAŁOGA B-52 644TH BS, 410TH BOMBARDMENT
WING, 1966 R. FOT. JET PILOT OVER SEAS

MUZEUM SIŁ POWIETRZNYCH w Dęblinie
POLISH AIR FORCE MUSEUM

wystawa stała
HISTORIA POLSKIEGO LOTNICTWA WOJSKOWEGO
THE HISTORY OF POLISH AIR FORCE

GODZINY OTWARCIA WYSTAW/OPENING HOURS/GEÖFFNET UHR
sezon zimowy 01 XI–31 III
wtorek–niedziela/tuesday–sunday/Dienstag–Sonntag 09.00–15.00
sezon letni 01 IV–31 X
wtorek–niedziela/tuesday–sunday/Dienstag–Sonntag 09.00–17.00

Bilet normalny/adults/Normal – 10 zł
Bilet ulgowy/concessions /Ermaßigt – 4 zł
Bilet rodzinny/family/Fammlien – 20 zł (2 rodziców +2 dzieci do lat 15)
Grupowy/groups/ Gruppen (min. 15 osób) – dorośli: 6 zł/osoba/person/
Bilet specjalny dla mieszkańców Powiatu Ryckiego – 4 zł

Przewodnik muzealny/Guide/Führer – 50 zł/h (j. polski), 100 zł/h (english)
Lekcja muzealna/Museum Workshop (min.15 osób) – 50 zł/45 min.
wejście do samolotu Jak-40/entrance to Yak-40 – 2 zł od osoby
(tylko w sezonie letnim/only in the summer season)
wejście do śmigłowca Mi-6/entrance to Mi-6 – 2 zł od osoby
(tylko w sezonie letnim/only in the summer season)

Honorujemy Kartę Dużej Rodziny
bilet normalny KDR – 6 zł
bilet ulgowy KDR – 2,40 zł
bilet rodzinny KDR – 12 zł
Kasa Muzeum jest zamykana na 30 min. przed zamknięciem wystawy.
Last admission 30 min. before closing time.

WSTĘP BEZPŁATNY NA WYSTAWĘ STAŁĄ
ADMISSION FREE – PERMANENT EXHIBITION/EINTRITT FREI – STANDIGE AUSSTELUNG
wtorek/Tuesday/Dienstag

INFORMACJA DLA GRUP ZORGANIZOWANYCH
rezerwacje dla grup/reservation for groups/für Gruppen

Rezerwacje przyjmowane są co najmniej 2 dni przed planowaną wizytą
tel. +48 261 519 462, +48 694 736 319 lub +48 535 645 307
rezerwacja@muzeumsp.pl

Przewodnik dostępny po uprzednim ustaleniu telefonicznym bądź osobistym
Biuro muzeum czynne od poniedziałku do piątku 7.30–15.30

Muzeum oferuje audio-przewodniki w jęz. polskim i angielskim.
The Museum offers audio guides in polish and english.

MUZEUM OBRONY PRZECIWOLOTNICZEJ w Koszalinie
ANTI-AIRCRAFT DEFENSE MUSEUM

wystawa stała
HISTORIA POLSKIEJ BRONI PRZECIWOLOTNICZEJ

GODZINY OTWARCIA WYSTAW/OPENING HOURS/GEÖFFNET UHR
sezon zimowy 01 XI–31 III
wtorek–niedziela/tuesday–sunday/Dienstag–Sonntag 10.00–15.00
sezon letni 01 IV–31 X
wtorek–niedziela/tuesday–sunday/Dienstag–Sonntag 09.00–16.30

Bilet normalny/adults/Normal – 8 zł
Bilet ulgowy/concessions/Ermaßigt – 4 zł
Bilet rodzinny/family/Fammlien – 16 zł (2 rodziców +2 dzieci do lat 15)
Grupowy/groups/Gruppen (min. 15 osób) – dorośli: 6 zł/osoba/person/

Lekcja muzealna/Museum Workshop (min.15 osób) – 50 zł/45 min.
Przewodnik /Guide/Führer – 45 zł/h (j. polski), 100 zł/h (english)
wejście do samolotu Jak-40 – 2 zł od osoby
(tylko w sezonie letnim/only in the summer season)

Honorujemy Kartę Dużej Rodziny
bilet normalny KDR – 4,80 zł
bilet ulgowy KDR – 2,40 zł
bilet rodzinny KDR – 9,60 zł
Kasa Muzeum jest zamykana na 30 min. przed zamknięciem wystawy.
Last admission 30 min. before closing time.

WSTĘP BEZPŁATNY NA WYSTAWĘ STAŁĄ
ADMISSION FREE – PERMANENT EXHIBITION/EINTRITT FREI – STANDIGE AUSSTELUNG
wtorek/Tuesday/Dienstag

INFORMACJA DLA GRUP ZORGANIZOWANYCH
Przewodnik dostępny po uprzednim ustaleniu telefonicznym bądź osobistym.

Rezerwacja wycieczek co najmniej 2 dni przed planowaną wizytą
tel. +48 732 885 102
muzeumopl@muzeumsp.pl

Biuro muzeum czynne od wtorku do piątku 8.00–16.00

MUZEUM SIŁ POWIETRZNYCH
w Dęblinie

08-530 Dęblin
ul. Lotników polskich 1
tel./fax: +48 261 519 450
sekretariat@muzeumsp.pl
www.muzeumsp.pl



**MUZEUM SIŁ
POWIETRZNYCH**
w Dęblinie



**MUZEUM OBRONY
PRZECIWOLOTNICZEJ**
w Koszalinie



MUZEUM OBRONY PRZECIWOLOTNICZEJ
w Koszalinie

75-903 Koszalin
ul. Wojska Polskiego 70
tel. +48 535 645 012
opl@muzeumsp.pl
www.opl.muzeumsp.pl

