



POD DOBRymi SKRZYDŁAMI

BIULETYN INFORMACYJNY MUZEUM SIŁ POWIETRZYCH W DĘBLINIE | NR 8/2020 | WYDAWNICTWO BEZPŁATNE | ISSN 2543-8360



■ ZABYTKI POD SPECJALNĄ OCHRONĄ PRACOWNIKÓW MUZEUM SIŁ POWIETRZYCH, FOT. MARTA SERAFIN



W STULECIE ROCZNIC

„Wszystkie wojska zrozumieć muszą, że bitwa ta rozstrzyga losy wojny i kraju, i że dać może pożądane rezultaty tylko przy najwyższym wysiłku sił i woli każdego poszczególnego żołnierza i oficera” mówił Naczelný Wódz Józef Piłsudski, gdy 16 sierpnia 1920 roku o świcie pojawił się na skrzyżowaniu szos Dęblin-Kock i Warszawa-Lublin.

Dzień wcześniej, w puławskiej Tymczasowej Kwaterze Głównej objął bezpośrednie kierownictwo nad ofensywą. Tak rozpoczęła się kluczowa kontrofensywa znad Wieprza doprowadzająca do odwrótu armii bolszewickiej atakującej Warszawę, i do zwycięstwa w Bitwie Warszawskiej. Było to pierwsze od zmięczenia I Rzeczypospolitej wielkie zwycięstwo odniesione samodzielnie przez Wojsko Polskie nad siłami zbrojnymi potężnego do niedawna zaborcy. Umożliwiło ono II Rzeczypospolitej prowadzenie samodzielnej polityki wewnętrznej

i zagranicznej niezależnej od interesów obcych mocarstw.

Również sto lat temu, w Pucku miało miejsce wydarzenie o randze historycznej – symboliczne osadzenie słupa granicznego na brzegu Bałtyku, wskazanie intencji mocnego wsparcia odradzającego się państwa polskiego o brzeg morski. 10 lutego 1920 r. nad brzegiem Zatoki Puckiej, w pobliżu hangaru wodnosamolotów, generał Józef Haller wrzucił do morza ofiarowaną przez gdańszczan platynową obrączkę z napisem „Gdańsk – Puck 10 lutego

1920”. Był to dzień symbolicznego powrotu Polski nad Bałtyk. Myśl Stanisława Staszica – „Trzymajmy się morza!” – na nowo wybrzmiała i związała nasz Naród z otwartym oknem na świat.

W szerokiej perspektywie obchodów rocznicowych, jakie będzie realizowało Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie, znajdzie swoje miejsce kwietniowa konferencja naukowa, której tematem przewodnim będzie rola lotnictwa w Bitwie Warszawskiej (23-24 kwietnia 2020 r.).

Ścieżkę historyczną *Polskie drogi do niepodległości* zbudujemy podczas drugiego wojennego pikniku historycznego „Good Morning Dęblin” – 4-5 lipca 2020 r. Pamięć Cudu nad Wisłą wzmocnimy wystawą pt. „Manewr znad Wieprza – 14 sierpnia br.

Europejskie Dni Dziedzictwa spędzimy po hasłem „Moja droga”, na które zapraszamy przewodników i pilotów wycieczek w formie spotkania szkoleniowego pn. *Wisła Guide Tour*, a 19 września – mieszkańców i turystów na przystań przy Miejskim Domu Kultury, na *IV Zaślubiny z Wisłą w Dęblinie*. Ten wyjątkowy dla Polski rok, uczymy także konferencją naukową o *Polskim mundurze wojskowym*, którą zorganizujemy ze Stowarzyszeniem Miłośników Dawnej Broni i Barwy (23-25 października 2020 r.).

Mamy nadzieję, że spotkamy się tworząc wspólnotę, a Państwa udział w oferowanych wydarzeniach i imprezach pozostanie w miłej pamięci.

Do zobaczenia w Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie!

PAWEŁ PAWŁOWSKI

DYREKTOR MUZEUM SIŁ POWIETRZYCH W DĘBLINIE



■ MUZEUM OTRZYMAŁO DWA WYRÓŻNIENIA W KONKURSIE NA NAJLEPSZY PRODUKT TURYSTYCZNY LUBELSZCZYZNY 2019



■ SAMOLOT F-35 LIGHTNING II WYLĄDOWAŁ W DĘBLINIE – 31 STYCZNIA 2020 PODPISANA ZOSTAŁA UMOWA NA ZAKUP SAMOLOTÓW DLA POLSKICH SIŁ POWIETRZYCH



■ MUZEUM PARTNEREM EMISJI KOLEKCYJERSKIEJ MONETY NBP NA 100-LECIE LOTNICTWA



■ UCZNIOWIE I KLAS OGÓLNOKSZTAŁCĄCEGO LICEUM LOTNICZEGO ZŁOŻYLI ŚLUBOWANIE W MUZEUM



O zmierzchu
stalowe ptaki,
znajdujące się
na ekspozycji
plenerowej
w Muzeum Sił
Powietrznych
w Dęblinie,
zmieniają
swoje oblicze.



Wydobyte z mroku, zwracają uwagę przechodniów i wywołują nastrój spójny z walorami historycznymi i tożsamością miejsca – pomiędzy centrum miasta a pasem lotniska. Kierunkowe delikatne światła i światłocienie wydobywają niewidoczne za dnia (także przy świetle ulicznym i blasku księżyca) walory artystyczne i plastyczne konstrukcji samolotów i śmigłowców. Wieczór w Muzeum posiada swoją specyfikę – dzięki systemowi lamp uzyskujemy dodatkowe wrażenia w odbiorze zabytków techniki lotniczej: światło umiarkowane i podkreślające wartości obiektów oraz wyróżniające je w przestrzeni muzealnej.

System iluminacji elektrycznej został wykonany w listopadzie 2019 r. i stanowi I etap zadania objętego dotacją celową przyznaną nam przez Ministerstwo Obrony Narodowej pn. *Modernizacja i rozbudowa systemu telewizji dozorowanej wraz z iluminacją terenu ekspozycji plenerowej*. W ramach ww. zadania zamontowano 42 lampy typu LED (naświetlacze) kompatybilne z nowoczesnymi systemami sterowania, a także dodatkową instalację elektryczną do ewentualnego podłączania urządzeń podczas prac porządkowych oraz podczas organizacji wydarzeń kulturalnych, jak np. Noc



Muzeów. Prace wykonała firma ZESTI FOS Sp. z o.o. z Serocka.

W II etapie zadania zaplanowano montaż instalacji oświetleniowej elewacji budynków oraz instalację oświetlenia wewnątrz śmigłowca Mi-6.

W dziedzinie ochrony zabytków iluminacje są powszechną formą ukazania nocnego wizerunku obiektów, które posiadają wartości zabytkowe, a tym samym są ważnym elementem współtworzącym tożsamość miejsca. Światło zastosowane na muzealnej ekspozycji kreuje tym samym nocny pejzaż kulturowy w centrum Stolicy Polskich

Skrzydeł – Dęblinie. Ważnym wyznacznikiem dla nas było także uzyskanie nastroju i podkreślenie unikalności miejsca, przy jednoczesnym zachowaniu specyfiki terenu – bezpiecznej drogi startu i lądowania statków powietrznych na lotnisku wojskowym w Dęblinie.

Dla naszej instytucji zastosowanie iluminacji ma, oprócz wykreowania nowego widoku eksponatów, priorytetowe zadanie: jest jedną z form wzmocnienia bezpieczeństwa prezentowanych na wolnym powietrzu obiektów.



Wzmacniamy opiekę nad obiektami muzealnymi

KATARZYNA RAGUS



Przechowywanie i prezentowanie obiektów muzealnych wymaga ścisłej i precyzyjnej kontroli środowiska. Sztandary, numizmaty, medale i odznaczenia, dokumenty papierowe, fotografie, uniformy lotnicze i oprządzenie wojskowe mają jednego wroga jakim jest zmienna wilgotność i temperatura.

Klimat ma bardzo duży wpływ na muzealia. Jeżeli znajdują się w złych warunkach, mogą ulec szybszej degradacji. Nieodpowiednie warunki mogą spowodować nieodwracalne zmiany, m.in. kurczenie, kruszenie, blaknięcie, korozję, ataki grzybów i pleśni.

Muzealia starzej się wolniej lub szybciej, w zależności od materiału z jakiego zostały wykonane. Zadaniem muzealników jest zatrzymanie tego

procesu, tak by zabytki te przetrwały w niezmienionym stanie i mogły być także w przyszłości przedmiotem badań nad naszą historią.

Utrzymanie stałej i optymalnej wilgotności i temperatury powietrza jest niezwykle trudne przy zmiennych warunkach klimatycznych panujących wewnątrz i na zewnątrz pomieszczeń, szczególnie w budynku wystawienniczym, przy średniej rocznej frekwencji

widzów 50.000 osób. Stosowanie wyłącznie urządzeń klimatyzujących jest niewystarczające.

Bieżąca opieka nad obiektami w Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie związana jest z codziennymi kontrolami warunków panujących w gablotach, pomieszczeniach wystawowych i magazynach. Do tych pomiarów służą nam urządzenia pomiarowe pokazujące temperaturę i wilgotność. Od 2018 roku na ekspozycji zastosowaliśmy oprawy oświetleniowe LED z bezpiecznym natężeniem światła, które nie emituje szkodliwego promieniowania. Montaż rolet zewnętrznych na oknach pozwolił

nam na zlikwidowanie szkodliwego dla zbiorów źródła światła słonecznego.

W 2019 roku, dzięki udzielonej dotacji celowej przez Ministerstwo Obrony Narodowej w ramach zadania pn. „Zakup sprzętu i urządzeń na potrzeby Muzeum Sił Powietrznych”, mieliśmy możliwość zakupu profesjonalnych urządzeń niezbędnych do realizacji zadań z zakresu ochrony zbiorów: nawilżacza i oczyszczacza powietrza oraz generatora ozonu.

Dodatkowo dokonaliśmy zakupu skanera formatu A3 w celu tworzenia dokumentacji wizualnej muzealiów większego formatu, którą obligatoryjnie dołącza się do kart ewidencyjnych obiektów.



Muzeum jest nie tylko miejscem gromadzenia i ochrony dzieł sztuki, lecz również obszarem, w którym dochodzi do podstawowego dla kultury konfliktu między nostalgią czasu zapamiętanego a dynamiką popychającą nas ku przyszłości. Muzeum to także pośrednik w budowaniu lokalnej tożsamości, owo trzecie miejsce (pomiędzy pracą a domem), strażnik dziedzictwa kultury i atrakcja turystyczna – miejsce pierwszego kontaktu turysty z odwiedzanym miejscem.

Takie też założenia prezentowaliśmy podczas wydarzenia „Kapitał Kultury”, podsumowującym najważniejsze działania i działania Muzeum Sił Powietrznych w 2019 roku. Spotkanie było także okazją do uhonorowania osób szczególnie zasłużonych dla naszej placówki. W tym roku po raz pierwszy przyznaliśmy tytuły *Honorowego Ambasadora Muzeum*. Tytuł ten będziemy przyznawać osobom szczególnie zasłużonym dla popularyzacji dziedzictwa kultury i polskiego lotnictwa, wspierania misji oraz promocji działalności Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie.

Pamiątkowe Akty nadania tytułu trafiły do: Andrzeja Królikowskiego – animatora kultury i kierownika zespołu Dywizjon w OLL, Wiesława Grudniaka – wolontariusza Muzeum i redaktora portalu Niebieska Eskadra oraz Ryszarda

Zawadowskiego – dyrektora Społecznego Centrum Dokumentacji Pontyfikatu Jana Pawła II.

Podziękowania za aktywne wspieranie Muzeum w roku 2019 przekazaliśmy także panom: Mariuszowi Koziołowi – kierownikowi lotniska w Białej Podlaskiej za prezentację swojej kolekcji lotniczej widzianej oczami technika, Filipowi Idzikowskiemu za wspieranie i promowanie naszej instytucji oraz Piotrowi Lisickiemu – popularyzatorowi polskiego lotnictwa, opiekunowi lotniczej maskotki – Niedźwiedzia Bogusia.

Wyróżnienie w Konkursie pt. AKTYWNY PRZEWODNIK – na najaktywniejszego przewodnika turystycznego wprowadzającego grupy do Muzeum Sił Powietrznych w 2019 roku, kapituła przyznała panu Januszowi Zajdzikowi, a nagrodę w postaci dwóch kartonów na siłownię

ufundował pan Leszek Grzyb – właściciel SFC Siłownia & Fitness Club w Dęblinie.

Galę prowadził dyrektor Muzeum Paweł Pawłowski, prezentując najważniejsze dokonania roku 2019: wydarzenia, wystawy, działania upowszechniające, naszą aktywność, inwestycje i kolekcję muzealną. Muzeum stopniowo wprowadza innowacje w obsłudze ruchu turystycznego i edukacji, jest miejscem otwartym na różne grupy odbiorców i miłośników lotnictwa, jak również na osoby, które coraz chętniej przekazują rodzinne pamiątki do naszych zbiorów. W tym roku przeprowadziliśmy także szereg inwestycji dzięki dotacji celowej Ministerstwa Obrony Narodowej. Muzeum to także aktywny i zaufany partner wielu wydarzeń i projektów organizowanych w Polsce i zagranicą. Corocznie cieszymy się zwiększającą się frekwencją – w 2019 roku odwiedziło nas ponad 51.000 widzów.

„Kapitał Kultury” był miejscem premiery promocyjnego filmu o Muzeum w reż. Janusza Druni. Przypomnieliśmy także nasze największe wydarzenie: wojskowy piknik historyczny „Good morning, Dęblin”, wręczając przy tej

okazji podziękowania dla dowódcy 22 bhp WOT – płk. Sławomira Miazgi oraz Prezesa Wydawnictwa Kagero – Damiana Majasaka. Podczas uroczystej gali do naszej kolekcji trafiła kolekcjonerska maskotka Niedźwiedź Boguś z podpisami pilotów z 22 BLT przekazana nam przez pana Piotra Lisickiego, unikatowy album o Janie Pawle II od Ryszarda Zawadowskiego oraz walizka wykonana przez więźniów Stalagu 307, którą do naszych zbiorów przekazał pan Tadeusz Opieka.

Wydarzenie było również miejscem spotkania kierowników Klubu Uczelnianego Lotniczej Akademii Wojskowej w Dęblinie, który w roku 2019 obchodził swoje 45. urodziny. Historyczne trio, w składzie: Andrzej Królikowski, Andrzej Wiejak i Janusz Dziurawiec, wykonało z tej okazji specjalną piosenkę „Zostań księżycu” (autor A. Wiejak) na muzealnej scenie.

Galę uświetnił widowiskowy i magiczny koncert legendarnego zespołu Sklep z Ptasimi Piórami ze Szczecina. Usłyszeliśmy utwory z najnowszej płyty pt. „Taką cię widzę!”, oraz te najbardziej znane jak „Zielony stempelek” i „Podróż dookoła siebie”.

GOOD MORNING, DĘBLIN - SEE YOU AGAIN IN 2020!

Zapraszamy miłośników historii – członków grup rekonstrukcji historycznych, odtwarzających uzbrojenie i wyposażenie wojska Stanów Zjednoczonych Ameryki z lat 1775–2018, na piknik historyczny, który odbędzie się w Dęblinie w dniach 3–5 VII 2020 r. na terenie przykoszarowego placu ćwiczeń Wisła – 1. Dęblińskiego Batalionu Drogowo Mostowego. Wydarzenie zaplanowane na 2020 r. będzie nawiązywało do jubileuszu 100 rocznicy Bitwy Warszawskiej – decydującej bitwy wojny polsko-bolszewickiej, która rozegrała się właśnie na przedpolach Warszawy w 1920 r. Ważną rolę w tej bitwie odegrała dęblińska Twierdza. 16 VIII 1920 siły 21. Dywizji Piechoty pod dowództwem gen. por. Andrzeja Galicy, jako pierwsze rozpoczęły historyczną bitwę pod Dęblinem (Cud nad Wisłą) – manewr znad Wieprza. Manewr został wykonany pod osobistym dowództwem marszałka Józefa Piłsudskiego, który przebywał

w Dęblinie i Puławach, gdzie pracowało Naczelne Dowództwo WP. Bitwa, określana mianem *cudu nad Wisłą* i uznawana za przełomową bitwę w historii świata, zadecydowała o zachowaniu przez Polskę niepodległości i uratowaniu Europy przed bolszewizmem.

W ramach Wojskowego Pikniku Historycznego planujemy również ukazanie roli polskiego lotnictwa – jako nowego rodzaju broni – w zwycięskiej Bitwie Warszawskiej, a przede wszystkim udział amerykańskich pilotów w tworzeniu polskiego lotnictwa. Lotnicy wydatnie wspomagali w działaniach bojowych wojska lądowe, wspierając je rozpoznaniem wrogich oddziałów, często także przeprowadzając brawurowe ataki na pozycje nieprzyjaciela. Polskie eskadry wywiadowcze i myśliwskie bezpośrednio zaangażowane w walki poszczególnych Armii były nieodłącznym elementem działań toczących się na ziemi. Decydujący manewr znad Wieprza wyprowadzony z okolic

Dębłina, został przeprowadzony w ścisłej współpracy z lotnictwem, które umożliwiło dowódcom na ziemi błyskawiczne reagowanie na ruchy wojsk przeciwnika. Wysiętek lotników podczas wojny polsko-bolszewickiej w dużym stopniu przyczynił się do ostatecznego zwycięstwa. Pionierzy polskich skrzydeł udowodnili, że ten nowoczesny rodzaj broni z roku na rok będzie miał coraz większy wpływ na działania bojowe toczące się na ziemi. W programie zaplanowaliśmy aranżację ścieżki historycznej pokazującej polskie drogi do niepodległości, pokazy lotnicze z wykorzystaniem samolotów z epoki,

KOMANDOR ZŁOTU PAWEŁ PAWŁOWSKI



prezentację sprzętu Wojska Polskiego, oraz oferty wystawienniczo-edukacyjnej polskich muzeów wojskowych. Piknik to także miejsce spotkań z żołnierzami, pasjonatami historii zrzeszonymi w grupach rekonstrukcji historycznej, regionalistami. Wydarzeniem towarzyszącym mają być pokazy akrobacji w wykonaniu zespołów wojskowych w ramach programu *Skrzydła nad Dęblinem*.

Szczegółowy program na stronie: www.muzeumsp.pl oraz w mediach społecznościowych: Facebook: @goodmorningdeblin





Z Baczewskim pod pachą śpiewając Yankee Doodle i Dixie...

■ GRUPA AMERYKAŃSKICH ORAZ POLSKICH PILOTÓW Z 7. ESKADRY MYŚLIWSKIEJ, SFOTOGRAFOWANA PRZED SAMOLETEM ANSALDO A-1 BALILLA. LWÓW – LEWANDÓWKA, 1920 R.

ANDRZEJ OLEJKO

Powyciągaliśmy wszystkie zużyte graty z hangarów. Będziemy latać choćby na złamanie karku, bo wiemy, że dzisiejszy dzień jest decydujący. Co kwadrans wyruszał jeden aparat z lotniska, co kwadrans wracał jeden z frontu. Zeszywano podarte skrzydła samolotów, naprawiano motory, łatano potrząskane kulami części konstrukcji i ruszano, ze świeżym zapasem benzyny i amunicji znów do walki na złamanie karku. Cały dzień, od świtu do późnego wieczora trwa atak. Efekt jego da się przedstawić w kilku krótkich cyfrach: wykonano 14-tu aparatami 72 loty nad nieprzyjacielem. Rzucono około 4000 kg bomb, wystrzelono około 25 000 naboju do k.m. [Siemion] Budienny [Budionny] posunął się naprzód w dniu tym zaledwie o 3 km. Sytuacja została uratowana. Większa część 6-ej Armii zdążyła skoncentrować się pod Lwowem do decydującej bitwy z [S.] Budionnym.

Mjr Adam Brzechwa-Ajdukiewicz tak w *Księdze ku czci poległych lotników* opisał wypowiedź jednego z lotników, którzy w sierpniu 1920 r. ocalili Lwów. Na początku sierpnia 1920 r. na lotnisku Lewandówka pod Lwowem stacjonowały cztery eskadry III Dywizjonu Lotniczego – 5. i 6. Eskadry Wywiadowcze, polsko-amerykańska 7. Eskadra Myśliwska im. Tadeusza Kościuszki i 15. Eskadra Myśliwska – których wyposażenie składało się tylko z sześciu samolotów wywiadowczych i 10 samolotów myśliwskich. Ponadto znajdowała się tam część bojowa 5. Eskadry Wywiadowczej zaś jej część techniczna została przebazowana pod Przemyśl. Od 10 VIII 1920 r. zaczęła się zwiększać liczba codziennych lotów bojowych załóg ww eskadr gdyż masy kawalerskie sowieckiej 1. Armii Konnej (Konarmii) z rejonu dotychczasowych walk pod Beresteczkiem, Brodami i Toporowem skierowały się w kierunku Lwowa. Do 15 VIII 1920 r. główny wysiłek sił lotnictwa skupionych na lotnisku Lewandówka został położony na szczegółowe rozpoznanie kierunków uderzeń 1. „Konarmii”, która zbliżyła się do linii Bugu – jedna z jej dywizji osiągnęła Bug pomiędzy Buskiem a Kamionką Strumiową, zaś druga podeszła pod Chotojów. 15 VIII 1920 r. rozpoczęła się druga bitwa o Lwów.

Sierpień 2020 r. to miesiąc rocznicowy. W całym kraju obchodzone będą

uroczystości związane z 100 rocznicą cudu nad Wisłą i 100 rocznicą triumfu nad Niemnem. A kto będzie świętował 100 rocznicę drugiej bitwy o Lwów i ocalenia „wiernego miasta”? Bo w sierpniu 1920 r. to kilkanaście załóg lotniczych uratowało Lwów przed pożogą, grabieżą i gwałtem ze strony okrytej złą sławą sowieckiej 1. Konarmii. Kto o tym dziś pamięta w świecie cywilów czy w „Szkołe Orłąt”? I gdzie w kraju szukać ulic kpt. Stefana Bastyrę i mjr Cedrica Faunt le Roya, ikon polskich skrzydeł tamtej doby bo w Dęblinie ich nie ma, a być powinny! Druga edycja pikniku „Good Morning Dęblin” będzie nie tylko zlotem grup rekonstrukcyjnych odtwarzających oddziały armii amerykańskiej z przeszłości tej bardziej bądź mniej odległej, ale przede wszystkim wielkim teatrum historycznym, które ma uczyć! A o czym? O zakamarkach przeszłości, o zapomnianych faktach z historii dwóch narodów, które słowo wolność mają na stałe wypisane w narodowym herbie, o dziejach braterstwa broni i o... historii „gwiazdzystej eskadry”, która w latach 1919–1920 składając się z mieszanego, polsko-amerykańskiego personelu latającego, spłacała dług z XVIII w za „ojców amerykańskiej artylerii i kawalerii”, Rzeczpospolitej broniąc przed „czerwoną nawałą”.

Mocno przerzedzona wskutek strat kościuszkowska eskadra trafiła latem

1920 r. ponownie do Lwowa, w ramach odwrotu Wojska Polskiego z Ukrainy. Był to dla niej powrót do miejsca powstania w 1919 r. i gdzie mjr. pil. Cedric Faunt le Roy objął dowództwo całego III Dywizjonu Lotniczego, na lotnisku Lewandówka, po śmierci „lwowskiej legendy” kpt. Stefana Bastyrę (zginął 6 VIII 1920 r. w wypadku lotniczym podczas startu do lotu na samolocie myśliwskim typu Fokker D. VII). W tym „gorącym” sierpniu 1920 r. Amerykanie wraz z polskimi lotnikami bronili „wiernego miasta” z bohaterstwem i oddaniem, a całą eskadrę w pochwalnym rozkazie wymienił gen. Tadeusz Jordan-Rozwadowski. W drugiej bitwie o Lwów – pierwsza miała miejsce w listopadzie 1918 r. – załogę 5. i 6. Eskadra Wywiadowcza oraz 7. i 15. Eskadra Myśliwska, których lotnicy z lotniska Lewandówka atakowali w typowych lotach szturmowych oddziały 1. Konarmii. Przez kilkadziesiąt godzin, na skutek rozproszenia sił Wojska Polskiego i wytworzonej luki we froncie na kierunku lwowskim, postęp kawalerii sowieckiej idącej triumfalnie na Lwów powstrzymywany był... wyłącznie przez nękające naloty czterech słabych polskich eskadr! Był to jeden z pierwszych przykładów osiągnięcia sukcesu taktycznego wyłącznie za pomocą lotnictwa,

a najlepszą cenzurkę polskim lotnikom wystawił sam S. Budionny, wspominając o *potężnych polskich Eskadrach*, utrudniających mu pochód. Noc z 15 na 16 VIII 1920 r. przerwała walkę lotników z kawalerią zaś rozpoznanie lotnicze z rana 16 VIII 1920 r. potwierdziło, że nieprzyjaciel sforsował Bug, a czołowe jego oddziały posuwały się szybko w kierunku zachodnim. Położenie Lwowa było wówczas niebywale ciężkie, gdyż stanowiące osłonę miasta wojska polowe 6. Armii rozciągnięte były na dużej przestrzeni i w polskim froncie powstała 25 kilometrowa wyrwa, w którą wtargnęły ww masy wrogiej kawalerii. Dla zamknięcia owej luki dowództwo polowej 6. Armii nie miało już żadnych odwodów polowych oprócz... kilkunastu dwu i jednomiejscowych samolotów stacjonujących we Lwowie.

16 VIII 1920 r. 1. Konarmii pozostało do przebycia do Lwowa jedynie ok. 40 km czyli ok. pięciu godzin niespiesznego marszu i w tym dniu wszystkie samoloty III Dywizjonu Lotniczego zostały rzucone do ataku na ww. siły. Mjr pil. C. Faunt le Roy zdecydował, by ataki były przeprowadzane pojedynczymi samolotami w systemie ciągłości, tak by uniknąć oczekiwania przy tankowaniu i uzbrajaniu samolotów, które

■ SAMOLOT ANSALDO A.1 BALILLA Z CHARAKTERYSTYCZNYM KOŚCIUSZKOWSKIM GODŁEM. TO NA TAKICH MASZYNACH LATALI PILOTY 7. ESKADRY MYŚLIWSKIEJ. FOT. MUZEUM SIŁ POWIETRZNYCH W DĘBLINIE, SYGN. MSP/A/898/180





■ CEDRIC FAUNT LE ROY DOWÓDCA
III DYWIZJONU LOTNICZEGO

wracali na lwowskie lotnisko. Lotnicy eskadr atakowali masy kawalerii bombami z wysokości 700–800 m, po czym ostrzeliwali je z lotów koszących aż do wyczerpania amunicji w broni pokładowej. W tym dniu 19 samolotów III Dywizjonu Lotniczego wykonało 49 lotów szturmowych nie ponosząc przy tym strat własnych natomiast zadając spore straty przeciwnikowi. „Złote ręce” mechaników przez noc z 16 na 17 VIII 1920 r. naprawiały w warsztatach lotniskowych na Lewandówce uszkodzone i postrzelone samoloty, ponadto doprowadzając do stanu używalności kolejne trzy i rankiem 17 VIII 1920 r. do lotów bojowych gotowych było 19 samolotów. Aż, czy tylko? Zadanie

dla lotników III Dywizjonu Lotniczego na ten dzień zakładało wspomaganie wojsk własnych w rejonie Busk – Krasne i nadal powstrzymywanie jazdy sowieckiej w marszu na Lwów. Działania polskich załóg z tego dnia cechowała niebywała determinacja w wyniku czego aż pięć z 19 samolotów zostało poważnie uszkodzonych w... zderzeniach z kołami i jeźdźcami 1. Konarmii, która tego dnia poniosła bardzo wysokie straty. 17 VIII 1920 r. 19 samolotów startujących z lwowskiej Lewandówki wykonało 69 lotów szturmowych i aż trudno uwierzyć, że... jedno z natarć sowieckiej 6. Dywizji Kawalerii zostało odparte wyłącznie przy pomocy samolotów. Wroga sowiecka kawaleria posunęła się tego dnia o 10 km w kierunku Lwowa.

Apogeum walk o „wierne miasto” nastąpiło 18 VIII 1920 r. choć tego dnia pogorszyły się znacznie warunki atmosferyczne w rejonie miasta – było pochmurno i mgliście. Pomimo to, już pierwsze loty potwierdziły spore siły nieprzyjaciela we wsiach Żółtańce i Kłodno położonych na północny wschód od Lwowa oraz w Zadwórzu na wschód od miasta. Niestety do dyspozycji dowódcy III Dywizjonu Lotniczego tego dnia było już tylko 14 samolotów. Ten dzień był pokazem największego wysiłku bojowego lwowskich lotników w czasie drugiej obrony Lwowa. Wykonano wówczas 72 loty bojowe. Wieczorem, z powodu bezpośredniego zagrożenia lotniska Lewandówka wszystkie bazujące tam

mocno przerzedzone eskadry III Dywizjonu Lotniczego przeleciały na lotnisko polowe Hureczko pod Przemyślem, skąd działania anty kawaleryjskie kontynuowano do 24 VIII 1920 r. W związku z poprawą na korzyść strony polskiej sytuacji militarnej pod Lwowem, tegoż 24 VIII 1920 r. eskadry III Dywizjonu Lotniczego, które dosłownie obroniły „wierne miasto” przez trzy dni non stop atakując z powietrza 1. Konarmię i spowalniając tempo jej marszu, powróciły na Lewandówkę.

Tak wyglądał „cud nad Lwowem” pamiętnego sierpnia 1920 r. gdy kilkudziesięciu lotników zatrzymało pochód kilkunastu tysięcy „czerwonych kawalerzystów”, idee rewolucji bolszewickiej niosących na swych szaszkach daleko za Lwów, których komisarzem był okrutny i mściwy Gruzin Józef Stalin. 16 VIII 1920 r. 16 samolotów wykonało 49 lotów bojowych, 17 VIII 1920 r. 19 samolotów wykonało 69 lotów, zaś 18 VIII 1920 r. 14 samolotów wykonało 72 loty. W ciągu trzech dni III Dywizjon Lotniczy zrzucił na nieprzyjaciela w 190 lotach bojowych osiem–dziesięć ton bomb wystrzeliwując ponadto 25 tys. sztuk amunicji z pokładowej broni maszynowej. Dzięki poświęceniu i postawie lotników III Dywizjonu Lotniczego dowodzonego przez Amerykanina, w sierpniu 1920 r. Lwów został ocalony!

To obraz przeszłości malowany piórem przez historyka lotnictwa, a kto będzie malował obrazy przeszłości słowem, ucząc i zaskakując swą erudycją

i darem przekazu? Narratorem drugiej edycji „Good morning Dęblin” podobnie jak przed rokiem będzie prof. nzw dr hab. Andrzej Olejko, wykładowca akademicki i pasjonat spod znaku Clio, która przed laty wskazała mu drogę rozwoju zawodowego. Narrator kilkuset rekonstrukcji historycznych w kraju i nie tylko z ostatnich kilkunastu lat, zajmujący się historią wojskowości, któremu „świat skrzydeł” jest najbliższy. Autor kilkunastu opracowań książkowych, „głos” w audycji pt. Zakamarki Przeszłości w TVP Rzeszów, audycji pt. „Bitwy, kampanie, militaria” w Radio Rzeszów, człowiek potrafiący porwać publikę swym głosem i przekazać wiedzę, promotor dziesięciu doktoratów nauk humanistycznych, który zakochany w kresach wschodnich i „wiernym mieście” ma swe zdanie i wie co to zasady, nigdy im się nie sprzeniewierzając! Rok wstecz, z „jaskółczego gniazda” komentując obrazy z rekonstrukcyjnego pola oraz dodając pikanterii reszcie wydarzeń pokazał na co go stać zarówno widzom jak i kadrze „Szkoły Orłąt”. Zatem cóż komentował będzie w tym roku? Jakie wydarzenia rozegrają się na militarnej arenie nad Wisłą gdzie „rządzą” amfibie i stalowe mosty a kuchnia kierowana przez uśmiechniętego chorążego powala smakiem? Przyjdź kimkolwiek jesteś i skądkolwiek pochodzisz, a przekonasz się jaką magię słowa z wydarzeniami w polu można wytworzyć.

Lotnictwo wojskowe w służbie Papieża Jana Pawła II

16 x 1978 roku, kardynał Karol Wojtyła został papieżem i jako Jan Paweł II rozpoczął swój 27-letni pontyfikat. Jego pierwsza pielgrzymka do Polski w VI 1979 roku wyzwoliła w kraju nieopisany entuzjazm i równie wielkie obawy ówczesnych władz.

W ocenie świadków tego wydarzenia, jak i historyków – zapoczątkowała też rozpad systemu komunistycznego. Jan Paweł II pielgrzymował do Ojczyzny 8 razy. Szczególne zasługi w prawnym przygotowaniu tych podróży mieli żołnierze i sprzęt Sił Powietrznych. Wiele masowych – pielgrzymich spotkań odbyło się na lotniskach wojskowych. Jubileusz tych przełomowych wydarzeń stanowił okazję do prezentacji udziału polskiego lotnictwa wojskowego w podróżach apostolskich Jana Pawła II, w formie konferencji popularnonaukowej, pt. *Lotnicze świadectwa wizyt św. Jana Pawła II do Ojczyzny – zabezpieczenie pielgrzymek przez Siły Powietrzne RP*, która miała miejsce 16 x 2019 r. w Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie.

Organizatorami konferencji było Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie oraz Stowarzyszenie Pamięć Jana Pawła II. Patronatem honorowym wydarzenie objął Metropolita Lubelski Arcybiskup Stanisław Budzik oraz ówczesny Wojewoda Lubelski Przemysław Czarnek. Ryszard Zawadowski – dyrektor Społecznego Centrum Dokumentacji Pontyfikatu

Jana Pawła II przedstawił formy upamiętnienia i kultu Papieża: znaczki, monety, banknoty, medale, wydawnictwa, jak również nadawanie imienia placówkom oświaty, instytucjom, organizacjom, ulicom i terenom miejskim. Ze względu na rangę wizyt, organizacja przelotów papieża wymagała koordynacji działań operacyjnych i logistycznych, zapewniających bezpieczeństwo i profesjonalizm załóg lotniczych. Na przestrzeni lat, zaszły przełomowe zmiany społeczne i polityczne, jak również zmiany w strukturach Polskich Sił Zbrojnych, służbach mundurowych, organizacji przestrzeni powietrznej i wymiana sprzętu. Te aspekty przybliżył w swoim referacie gen. bryg (R) pil dr Ryszard Hać.

Wśród prelegentów swoje wspomnienia z obsługi wizyt papieża zaprezentowali piloci z tzw. *eskadry papieskiej* – zespołu organizacyjnego pielgrzymek. Płk dypl. (R) inż. Jan Urbaniak, związany ze 103 pułkiem lotnictwa, dowodził przygotowaniem i wykonaniem zadania transportu w czasie jego podróży apostolskiej na Litwie i Łotwie w 1993 roku z użyciem śmigłowca PZL W-3

Sokół, jak również pielgrzymki w Polsce w 1997 roku.

Płk dypl. (R) pil. Leonard Ciosek przedstawił przebieg przygotowań i zabezpieczenia podróży w 1999 roku, podczas której dowodził zgrupowaniem śmigłowców.

Okoliczności związane z podróżami apostolskimi do Ojczyzny zaprezentowali również: dr Andrzej Szmania (organizacja pielgrzymki w 1997 r. przez żołnierzy i pracowników DWLiOP) oraz Marcin Arbuz – pielgrzymka w 1991 r. – pierwsza po upadku komunizmu przyjeta została jako symboliczna podróż wieńcząca wieloletnią walkę Polaków o wolność ojczyzny.

O jednym z pierwszych „świadków” podróży Jana Pawła II – śmigłowcu Mi-8 w wersji pasażerskiej VIP (nr boczny 620), obecnie znajdującym się w zbiorach Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie, opowiedział Mateusz Tułodziecki.

Podczas uroczystego otwarcia konferencji, dyrektor Społecznego Centrum Dokumentacji Pontyfikatu JP II – Ryszard Zawadowski, przekazał na ręce dyrektora Pawła Pawłowskiego akt nadania dla Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie Medalu św. Jana Pawła II w dowód uznania za zasługi placówki w upamiętnianiu Osoby Wielkiego Polaka – Papieża św. Jana Pawła II.

MALWINA MARKIEWICZ



Po sesji referatowej odbył się wernisaż wystawy pt. *Pamiętki z wizyt Jana Pawła II w zbiorach muzealnych i kolekcjach prywatnych*, której głównym elementem była kolekcja numizmatów należąca do gen. bryg. (R) pil. dr Ryszarda Hać. Konferencję moderował dr Roman Kozłowski – adiunkt Działu Historii Lotnictwa i Wojskowości MSP. Organizatorzy planują wydanie pokonferencyjnej publikacji w setną rocznicę urodzin Jana Pawła II, która przypada 18 V 2020 roku.

■ FOT. ZE ZBIORÓW L. CIOSKA



W 100-TNĄ ROCZNICĘ „CUDU NAD WISŁĄ”

Słów kilka o udziale lotnictwa polskiego w wojnie 1919–1920.

Wojna polsko-rosyjska w 1920 roku, w przeciwieństwie do I wojny światowej, była wojną manewrową. Na wielkich przestrzeniach Białorusi i Ukrainy rola lotnictwa, jako narzędzia obserwacji i łączności, była nieoceniona. Wkrótce też okazało się, że lotnictwo znakomicie spisuje się w walkach naziemnych.

Na początku 1920 roku polskie lotnictwo dysponowało zaledwie 130, w większości przestarzałymi, samolotami, które później ułożono w 20 eskadrach, tylko z nazwy, bowiem na 10 etatowych samolotów często tylko 2–3 latały.

Działania ofensywne przeciwko Rosji sowieckiej podjęto w trakcie operacji wileńskiej w kwietniu 1919 r. W wyniku osiągniętego powodzenia możliwe było kontynuowanie działań na froncie Litewsko-Białoruskim oraz froncie Galicyjsko-Wołyńskim. Aktywnie uczestniczyły w nich lotnictwo polskie. Prowadziło rozpoznanie obszarów walki, niszczyło linie kolejowe, punkty oporu, mosty itp., niestety również ponosiło dotkliwe straty. Dlatego też do walki należało zaangażować siły prawie całego lotnictwa. Jesienią 1919 r. sytuacja na frontach ustabilizowała się, a eskadry otrzymały uzupełnienie sprzętu. W tym czasie do Wojska Polskiego przyjęto grupę ochotników amerykańskich. Skierowano ich do 7 Eskadry Myśliwskiej, która przyjęła wyróżniającą nazwę „Tadeusza Kościuszki”.

W związku z podjęciem działań ofensywnych w marcu 1920 r. większość eskadr wznowiła aktywną działalność bojową na frontach. Wcześniej jednak w lotnictwie polskim przeprowadzono unifikację sprzętu w eskadrach oraz regulację nazewnictwa związków lotniczych: wprowadzono nazwę dywizjony lotnicze, następnie zmieniono numery poszczególnych eskadr. Toczone walki dostarczały lotnikom wiele satysfakcji,

gdyż odnosili w nich sukcesy (zajęcie Kijowa), ale od czerwca poznali także gorzki smak porażek, które zakończyły się odwołaniem wojska i Bitwą Warszawską.

Bitwa Warszawska i kontrofensywa z nad Wieprza spowodowała ponowne zaangażowanie w walce wszystkich sił lotnictwa.

W Bitwie Warszawskiej lotnictwo wspierało główne rodzaje broni. Teren działań wojennych pod względem udziału lotnictwa, dzielił się wyraźnie na dwie strefy: 1. i 5. Armii – rejon Warszawy i obszar na północ; oraz 3. i 4. Armii – na północ od łuku Wieprza. W literaturze okresu między wojennego przeważała teza o decydującym znaczeniu uderzenia znad Wieprza i stosunkowo niewielkiej roli 5. Armii w rozbiciu północnego zgrupowania wojsk rosyjskich w czasie Bitwy Warszawskiej. Z tego samego powodu pomniejszano znaczenie działań lotnictwa na odcinku 1. i 5. Armii, nie podnoszono wysiłku eskadr działających na rzecz grupy uderzeniowej. Eskadry lotnicze na tym odcinku prowadziły loty wywiadowcze, wielokrotnie meldowały w Kwaterze Głównej Naczelnego Wodza, że w pasie natarcia 3. i 4. Armii znajdują się jedynie słabe, osłowne oddziały Grupy Mozyrskiej. Słabość tej grupy była główną przesłanką powodzenia polskiego natarcia. Lotnictwo miało w nim swój znaczny udział. Eskadrom lotniczym należy także przypisać liczącą się rolę w utrzymaniu pozycji na odcinku 5. Armii i bezpośrednie uczestnictwo w walkach o Nasielsk, Pułtusk i Ciechanów. W walkach pod Warszawą i nad Wieprzem brało udział 12 eskadr lotniczych, z których tylko trzy były wyposażone w nowoczesny sprzęt techniczny. Dopiero w sierpniu 1. 9 i 10. eskadry wywiadowcze otrzymały angielskie samoloty myśliwsko-bombowe.

ROMAN KOZŁOWSKI

LITERATURA:

„Album dziesięciolecia lotnictwa polskiego”, Poznań, 1930;

„Ku czci poległych lotników”, Warszawa, 1933”;

J. Pawlak, Polskie eskadry w latach 1918–1939, Warszawa 1989.

18 x 2019 r. Senat Rzeczypospolitej Polskiej przyjął uchwałę, w której ustanowił rok 2020 Rokiem Bitwy Warszawskiej, ...*pomni zwycięstwa i uratowania Europy przed nawałnicą bolszewicką*. Jak podkreślono w uchwale, bolszewicka Rosja zamierzała odebrać nam nie tylko terytoria, ale także wolność i niepodległość.

Zwycięska Bitwa miała wpływ na przyszłość pozostałej części Europy. Edgar Vincent – wicehrabia d'Abernon, pełniący funkcję ambasadora brytyjskiego w Berlinie – stał na czele francusko-brytyjskiej misji przybyłej do Warszawy 25 VII 1920 r., określił Bitwę Warszawską w napisanej przez siebie książce jako osiemnastą decydującą bitwą w dziejach świata, zrównując ją m.in. z bitwą pod Maratonem (490 r. p.n.e), Waterloo (1815 r.) czy nad Marną (1918 r.). Bitwy te zaważyły na losie ludzkości. Zapoczątkowany w rejonie Dębina i Kocka manewr znad Wieprza niewątpliwie uratował w 1920 r. cywilizację Zachodnią w Europie. Dzięki polskiemu sukcesowi, dywizje bolszewickie nie zdołały na bagnietach zanieść komunizmu ani do Warszawy, ani później do Berlina i Paryża.

Na przedpolach Warszawy zatrzymana została bolszewicka nawała. W działaniach wojennych znaczący udział wzięły nowy rodzaj broni – lotnictwo. Młode, dopiero powstające lotnictwo polskie, wydatnie wspomagało w działaniach bojowych wojska lądowe, wspierając je rozpoznaniem wrogich oddziałów, często także przeprowadzając brawurowe ataki na pozycje nieprzyjaciela. Polskie eskadry wywiadowcze i myśliwskie bezpośrednio zaangażowane w walki poszczególnych armii były nieodłącznym elementem działań toczących się na ziemi. Decydujący manewr znad Wieprza, wyprowadzony z okolic Dębina, został przeprowadzony w ścisłej współpracy z lotnictwem, które umożliwiło dowódcy na ziemi błyskawiczne reagowanie na ruchy wojsk przeciwnika.

W przeddzień kontrofensywy, Dęblin był miejscem rozlokowania eskadry 2., 3. i 4. Armii Wojska Polskiego. Stąd startowały Bréguety XIV, Bristol Fighters F.2B. Z Dębina latał legendarny lotnik, wyznaczony w czasie tej operacji Szefem Lotnictwa w Sztabie Ścisłym Naczelnego Wodza – mjr pil. Jerzy Kossowski. Wysiłek lotników podczas wojny polsko-bolszewickiej w dużym stopniu przyczynił się do ostatecznego zwycięstwa w wojnie polsko-bolszewickiej 1919–20. Pionierzy polskich skrzydeł udowodnili, że ten nowoczesny rodzaj broni z roku na rok będzie miał coraz większy wpływ na działania bojowe toczące się na ziemi.

Pozostałe posiadały na wyposażeniu samoloty francuskie i zbieraninę samolotów niemieckich. Na skutek wysokiego stopnia zużycia sprzętu musiano z frontu, w trakcie walk przełomowych, wycofać eskadry 2, 21 i Toruńską, a po zakończeniu Bitwy Warszawskiej, wycofano 3, 8 i 17 eskadrę wywiadowczą. Podczas Bitwy Warszawskiej, nie działało lotnictwo przeciwnika, dlatego całkowita przewaga i panowanie w powietrzu były po stronie polskiej.

Nie można jednak zapomnieć o ich udziale w obronie Lwowa i walkach

na Wołyniu z jednostkami Armii Konnej Budionnego oraz Bitwie nad Niemnem.

Polskie lotnictwo wojskowe w wojnie 1919–1920 wykonało 5 tys. lotów bojowych w czasie niemal 10 tys. godzin. W nielicznych walkach powietrznych zestrzelono 3 samoloty ukraińskie i 4 bolszewickie, tracąc przy tym 3 maszyny. W tym samym czasie obrona przeciwlotnicza zestrzeliła 34 polskie maszyny. W walkach na froncie zginęło 28 pilotów (w tym trzech amerykańskich), zaś w wypadkach lotniczych 68.

■ POKAZ GRUPY AKROBACYJNEJ PTERODACTYL FLIGHT PODCZAS PIKNIKU GOOD MORNING DĘBLIN 2019, FOT. JAKUB BEM



W dniach 23–24 IV 2020 r. w Dęblinie będzie miała miejsce konferencja naukowa pn: *Wykorzystanie lotnictwa w czasie wojny polsko-bolszewickiej 1919–20*. Zakres tematyczny konferencji obejmuje wszystkie okresy w wojnie 1919–20, nie tylko operację warszawską. Termin konferencji nawiązuje do setnej rocznicy pierwszej z trzech wielkich operacji Wojska Polskiego w 1920 roku – operacji kijowskiej.

Konferencja ma na celu zebranie aktualnego stanu wiedzy polskiej historiografii na temat Wojsk Lotniczych w wojnie polsko-bolszewickiej. Naszym zamierzeniem jest przedstawienie zagadnień: biografii osób – uczestników bitwy, kwestie taktyczne i techniczne, przybliżające problem lotnisk, opisujących dzieje lotniczych jednostek bojowych, wykorzystanie lotnictwa w poszczególnych operacjach i bitwach. Sesja naukowa będzie także okazją do wspomnienia pilotów, obserwatorów, mechaników, a także oficerów i żołnierzy wojsk balonowych. MIEJSCE OBRAD: Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie, ul. Lotników Polskich 1, Aula im. płk. pil. Jerzego Bajana.

ORGANIZATOR: Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie

PARTNERZY: Lotnicza Akademia Wojskowa w Dęblinie, Muzeum Narodowe Rolnictwa i Przemysłu Rolno-Spożywczego w Szreniawie, Stowarzyszenie Seniorów Lotnictwa Wojskowego RP oddział w Dęblinie, Lubelski Oddział Stowarzyszenia Muzealników Polskich.

WIĘCEJ INFORMACJI O KONFERENCJI: WWW.MUZEUMSP.PL

Makieta lotniska — Szkoły Orląt w Dęblinie

PAWEŁ PAWŁOWSKI



Wielkoformatowa makieta w skali 1:150, przedstawiająca dęblińskie lotnisko i Szkołę Orląt otwiera wystawę stałą „Historia polskiego lotnictwa wojkowego” w Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie. Nowa aranżacja ekspozycji głównej została zaprezentowana 2 września 2019 roku w programie uroczystych obchodów 80. rocznicy wybuchu II wojny światowej oraz tragicznego nalotu niemieckiej Luftwaffe i bombardowania miasta Dęblin w 1939 roku.

Uwagę przykuwają samoloty, jakie w przededniu wybuchu II wojny stacjonowały na lotnisku w Dęblinie – jeszcze nieprzebazowane na lotniska zapasowe. W nietypowej modelarskiej skali, prezentowane są samoloty: PWS-26,

PZL P.7, PZL.37, PZL.23, Fokker F.VII, RWD-8, Potez XXV. Wszystkie zostały wymodelowane komputerowo a następnie wydrukowane na drukarce 3D i pomalowane przez wykonawcę makiety – grupę ARCHIMOD w Katowicach.



Makieta w skali 1:150 ukazuje zabudowania lotniska, Szkoły Orląt, budynki koszarowe dla podchorążych i kadry oraz Centralnej Składnicy Lotniczej nr 1. Widzowie zobaczą tu także klasycystyczny pałac Mniszchów – Jabłonowskich (obecny Rektorat Lotniczej Akademii Wojskowej), wraz z zabudowaniami przypałacowymi – świątynia wspomnień, staw z wyspą, wille oficerskie, siedzibę obecnego dowództwa 4 Skrzydła Lotnictwa Szkolnego i hangary. Widoczna jest także lotniskowa wieża ciśnieniowa i boisko lekkoatletyczne.

Ciekawostką są nieczytelne obecnie i nieistniejące już w swojej pierwotnej formie – zabudowania i obrysy wałów Fortu III dęblińskiej twierdzy. Tylko na makiecie można się przekonać, jak wyglądały wysadzone przez Niemców w 1944 roku budynki lotniczego osiedla – w tym słynnego, czteropiętrowego budynku znanego jako *Pekin* oraz zabudowania Szkoły Podchorążych Lotnictwa.

Proces związany z przygotowaniem i tworzeniem tej wystawy trwał dziesięć miesięcy. Najpierw powstał scenariusz ekspozycji, nad którym pracowali: Paweł Pawłowski, dr Roman Kozłowski, Marcin Arbuz i Jacek Zagożdżon. Prace przygotowawcze poprzedziły kwerendy

archiwalne. Do wykonania makiety oraz prezentacji multimedialnych wykorzystano zdjęcia z archiwum: Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie, Wojskowego Biura Historycznego i kolekcji prywatnych: Waldemara Wójcika, Tomasza Kopciańskiego oraz Roberta Gretzyngiera. Sama budowa makiety trwała w rekordowym czasie: 3 miesiące.

Licznie zgromadzony materiał zdjęciowy jest prezentowany na trzech ekranach w prezentacjach pt. *Ludzie, Maszyny, Lotnisko*, które stanowią wizualną narrację uzupełniającą makietę. Tło dla makiety stanowi bardzo interesująca fotografia „z lotu ptaka” na której widzimy budowane obiekty kompleksu Szkoły Orląt w połowie lat 20-tych XX wieku.

Makieta redukcyjna z naturalistyczną zielenią, architekturą, sylwetkami ludzi i samolotów, z zaaranżowanymi scenkami z życia garnizonu jest pomocą dydaktyczną podczas zajęć edukacyjnych: uatrakcyjniła ekspozycję i sprawia, że na dłużej pozostaje w pamięci zwiedzających.

Muzeum Sił Powietrznych pragnie serdecznie podziękować wszystkim, którzy przyczynili się do powstania nowej ekspozycji używając swoje zbiory oraz służąc poradą i pomocą.

Zaczęło się w Grudziądzu

Grudziądz miał ogromny wpływ na rozwój lotnictwa w Polsce. Na początku 1920 roku z tutejszego lotniska wystartował pierwszy polski samolot wojkowy. Z końcem 1920 roku powstała tu Wyższa Szkoła Pilotów.

5 listopada 1925 roku, na bazie jej infrastruktury utworzono Oficerską Szkołę Lotniczą, którą w 1927 r. przeniesiono do Dęblina. Jej miejsce zajęła nowo powstała Lotnicza Szkoła Strzelania i Bombardowania. W 1934 roku przygotowywała się tu polska reprezentacja do startu w Międzynarodowych Zawodach Samolotów Turystycznych (Challengede Tourisme Internationale) w 1934 roku. Również w 1934 roku, z inicjatywy mjr. Bolesława Stachonia zorganizowano przy Szkole Koło Szybowcowe. Członkowie Koła przechodzili na terenie Szkoły lotnicze przeszkolenie praktyczne, następnie wykonywali loty na lotnisku w Księżych Górach. W 1946 roku Koło Szybowcowe przekształciło się w Aeroklub Grudziądzki.

Stuletnie tradycje lotnicze będą prezentowane na ekspozycji czasowej „100 lat polskiego lotnictwa wojkowego” w Muzeum im. ks. dr. Władysława Łęgi w Grudziądzu od 14 marca do 17 maja 2020 r. Poszczególne etapy formowania nowego rodzaju siły zbrojnej Wojska Polskiego po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w 1918 roku aż po czasy współczesne prezentuje wystawa posterowa, uzupełniona o obiekty związane ze 100-leciem polskiego lotnictwa w Grudziądzu. Ponadto przedstawimy sylwetki pilotów, którzy swe szlify

myśliwskie zdobywali w Wyższej Szkole Pilotów w Grudziądzu, oraz unikatowe modele samolotów, jakie służyły w polskim lotnictwie wojkowym.

Wystawa została przygotowana we współpracy z Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie, Muzeum im. ks. dr. Władysława Łęgi w Grudziądzu, Fundacją Lotniczy Grudziądz oraz Aeroklubem Nadwiślańskim.

W czerwcu zapraszamy na uroczyste obchody 95-lecia Lotniczej Akademii Wojskowej w Dęblinie. W programie jubileuszu zaplanowano m.in. konferencję naukową, publikacje okolicznościowe oraz wystawę, którą przygotowuje Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie.

Decyzję o przeniesieniu Szkoły Orląt z Grudziądza do Dęblina w kwietniu 1927 r. warunkowało kilka czynników. Miasto to było centralnie położone w ówczesnej Polsce, panowały tu korzystne warunki klimatyczne (dużo dni słonecznych i ciepłych, mało – mglistych) i terenowe (trawiasta równina). Były tu też naturalne, dobrze widoczne z powietrza obiekty orientacyjne – rzeki Wisła i Wieprz, charakterystyczny układ linii kolejowych, zabudowania twierdzy dęblińskiej – co w czasach nawigacji opartej w dużym stopniu na obserwacji wzrokowej było bardzo istotne. Pierwsza promocja oficerska odbyła



PAWEŁ PAWŁOWSKI

OPRACOWANO NA PODSTAWIE INFORMACJI: LAW, LOTNICZY GRUDZIĄDZ

się w Dęblinie 15 sierpnia 1928 r. Potem nazwa została zmieniona na Szkołę Podchorążych Lotnictwa. Do wybuchu II wojny światowej w szkole odbyło się 13 promocji oficerskich, a wyszkolenie lotnicze ukończyło 973 absolwentów (w tym 707 obserwatorów i 266 pilotów). Wśród nich m.in. utytułowany pilot sportowy i wojskowy por. pil. Franciszek Żwirko, słynny z rekordowego przelotu do Japonii na samolocie Breguet XIX por. pil. Bolesław Orliński, twórca i dowódca pierwszego polskiego zespołu akrobacji lotniczej latającego na samolotach PWS-A kpt. pil. Jerzy Bajan, czy kpt. pil. Stanisław Skarżyński, który samolotem RWD-5 bis jako pierwszy samotnie pokonał południowy Atlantyk. II wojna

światowa przerwała działalność szkoły, ale był to czas największej próby dla jej wychowanków. Lotnicy polscy nieraz dowodzili wysokiej klasy wyszkolenia lotniczego, a także służyli w różnych jednostkach taktycznych opracowanych przez specjalistów dęblińskich, które zostały potem przejęte, m.in. przez lotnictwo brytyjskie. Wiosną 1945 r. uczelnia reaktywowała działalność, jako Wojskowa Szkoła Pilotów, i już 21 czerwca miała miejsce pierwsza powojenna promocja podchorążych. W 1968 r. szkoła uzyskała status wyższej uczelni i prawo nadawania tytułu inżyniera. Każdy kandydat musiał się legitymować świadectwem dojrzałości, a okres nauki został przedłużony do czterech lat.



■ PIERWSZE LOTY NAD GRUDZIĄDZEM, SAMOLOT MORANE-SAULNIER AR-35EP2, FOT. ZE ZBIORÓW MUZEUM SIŁ POWIETRZNYCH W DĘBLINIE, MSP/A/898/179

W cieniu katyńskiego lasu

MARCIN ARBUZ



9 KWIETNIA 2020 ROKU O GODZINIE 12.00 ZAPRASZAMY NA UROCZyste OTWARCIE WYSTAWY ZWIĄZANEJ Z DNIEM PAMIĘCI OFIAR ZBRODNI KATYŃSKIEJ I WYKŁAD OKOLICZNOŚCIOWY PROF. DR HAB. MARKA DUTKIEWICZA.

„Ze Smoleńska donoszą, że miejscowa ludność wskazała władzom niemieckim miejsce tajnych egzekucji masowych, wykonywanych przez bolszewików, i gdzie GPU wymordowało 10 000 polskich oficerów...” donosiło 13 kwietnia 1943 r. radio Berlin. W bezimiennych grobach życie straciło blisko 22 tysiące polskich obywateli – oficerów wojska polskiego, służb mundurowych, przedstawicieli inteligencji i duchowieństwa. Wśród ofiar mordu znaleźli się również polscy lotnicy, których los rzucił na wschód w śmiertelne objęcia Związku Sowieckiego. Skala represji i zbiorowy profil ofiar, motywy podjęcia decyzji i sposób jej przeprowadzenia – kwalifikują ją do

uznania za zbrodnię ludobójstwa, której 80. rocznicę obchodzimy w tym roku. Pod koniec walk wrześniowych, kiedy jasne stało się, że zwycięstwo ani przedłużanie obrony nie jest możliwe, polscy lotnicy zgodnie z rozkazami dowództwa podjęli ewakuację w celu prowadzenia dalszej walki na Zachodzie. W obliczu sowieckiego ataku, który nastąpił 17 września 1939 r. ewakuacja ta okazała się szczególnie utrudniona. Podpisany 23 sierpnia 1939 r. w Moskwie pakt z Trzecią Rzeszą – znany jako pakt Ribbentrop-Mołotow – stworzył Stalinowi drogę do wzięcia do niewoli tysięcy polskich żołnierzy, w tym lotników, których osadzono w trzech głównych obozach:

Katyniu, Charkowie i Miednoje. W dniu 2 marca 1940 r. szef NKWD Ławrientij Beria przesłał do Józefa Stalina tajną notatkę nr 794/B, w której zasugerował wymordowanie polskich jeńców. Józef Stalin wspólnie z innymi członkami Politbiura podjął decyzję o fizycznej likwidacji wziętych do niewoli żołnierzy zatwierdzając notatkę własnoręcznym podpisem. W konsekwencji 22 marca 1940 roku Beria wydał tajny rozkaz nr 00350 który 3 kwietnia 1940 r. zapoczątkował eksterminację. Wśród prawie 22 tysięcy ofiar mordu znaleźli się także lotnicy. Uznany badacz historii lotnictwa Jerzy Pawlak podaje, że wśród zamordowanych było 268 oficerów,

podchorążych i podoficerów lotnictwa Wojska Polskiego. Do tych ofiar należy jeszcze dołączyć 64 nazwiska lotników, którzy zginęli lub zmarli w obozach pracy przymusowej i innych miejscach kaźni. Spośród szeregu przedstawicieli korpusu lotnictwa zamordowanych przez Sowietów w 1940 roku trudno jest wybrać osoby ważniejsze, czy mniej ważne. Mord dokonany na polskich żołnierzach, przedstawicielach elit i inteligencji miał swoje poważne następstwa, których doświadczamy do dzisiaj. Warto jednak wspomnieć kilka wybranych postaci które swoje życie zakończyły w bezimiennych dołach śmierci w 1940 roku.



■ Ppor. Tech. Karol Palczyński, zamordowany w Katyniu 17.04.1940 r. Fot. via MuzeumKatynskie.PL



■ Ppłk Pil. Alfons Baseljak od 1937 do 1939 r. był komendantem szkoły podchorążych rezerwy lotnictwa w Sadowie. Fot. Wojciech Sankowski via Echodnia.eu



■ Ppłk Dypl. Obs. Modest Rastawiecki od 24 czerwca 1939 r. do czasu wybuchu wojny był komendantem Centrum Wyszczolenia Lotnictwa nr 1 w Dęblinie. Fot. Domena Publiczna



■ Janina Lewandowska (Dowbór-Muśnicka) była jedyną kobietą wśród polskich jeńców zamordowanych w Katyniu. Fot. Domena Publiczna

Najmłodszym bo niespełna 23 letnim zidentyfikowanym zamordowanym lotnikiem był ppor. tech. Karol Palczyński. Urodzony 2 września 1917 roku w Aleksandrowie Kujawskim. Po ukończeniu gimnazjum w 1936 roku został przyjęty do Grupy Technicznej Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Warszawie. Promowany w dniu wybuchu wojny i skierowany do 3. Pułku Lotniczego w Poznaniu, nie miał możliwości dotrzeć do swojej jednostki. Wspólnie z kolegami z Grupy Technicznej po 17 września 1939 r. próbował bezskutecznie przebić się do walczącego Lwowa. Aresztowany przez Sowietów ppor. tech. Karol Palczyński został osadzony w Kozielskim obozie, a następnie zamordowany w Katyniu w dniu 17 kwietnia 1940 roku.

Ppłk pil. Alfons Baseljak urodzony 1 czerwca 1895 roku w miejscowości Wysokie Myto (Vysoké Mýto). W czasie I wojny światowej służył w armii austriackiej i rosyjskiej. W trakcie wojny polsko-bolszewickiej walczył w 2. Pułku Piechoty Legionów. Po wojnie w 1923 roku ukończył Niższą Szkołę Pilotów w Bydgoszczy, a następnie Wyższą Szkołę Pilotów w Poznaniu gdzie od 1924 r. służył w 3. Pułku Lotniczym. W 1927 r. został komendantem Głównego Portu Lotniczego na lotnisku Ławica. W 1929 r. trafił do 1. Pułku Lotniczego w Warszawie. W 1937 r. objął stanowisko komendanta Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Sadowie koło Radomia. Po wybuchu wojny ewakuował się wraz z komendą Szkoły w kierunku Łucka. W trakcie ewakuacji dołączył do kolumny samochodowej

Bazy Lotniczej – Dęblin zmierzającej w kierunku przejścia granicznego Stanisławów – Kuty. Po drodze kolumna została zatrzymana przez oddziały sowieckie i rozbrojona. Ppłk pil. Alfons Baseljak został osadzony w obozie Starobielski i następnie wiosną 1940 roku zamordowany w Charkowie (dokładnej daty nie ustalono).

Ppłk dypl. obs. Modest Rastawiecki urodzony 9 października 1896 r. w miejscowości Słupnica. W czasie I wojny światowej służył w armii austriackiej. W 1918 r. wstąpił do Polskiej Organizacji Wojskowej (POW). W 1919 roku po zgłoszeniu do wojska polskiego został skierowany do Oficerskiej Szkoły Artylerii w Rembertowie. Otrzymał następnie przydział do 9. Pułku Artylerii Ciężkiej z którym walczył w trakcie wojny polsko-bolszewickiej. Po wojnie w 1921 r. ukończył w Toruniu kurs dla Wyższych Dowódców Artylerii. W roku 1926 ukończył studia w Wyższej Szkole Wojennej w Warszawie. Zamiłowanie do lotnictwa sprawiło, że Modest Rastawiecki ukończył kurs obserwatorów i dowódców eskadr w Dęblinie, a następnie objął dowództwo 11. Eskadry Liniowej 1. Pułku Lotniczego w Warszawie. W latach 1933–1934 służył w attachacie wojskowym polskiej ambasady w Bukareszcie. Od 1936 r. dowodził 35. Eskadrą Liniową 3. Pułku Lotniczego w Poznaniu, zaś rok później objął dowództwo 11. Dywizjonu Liniowego. W październiku 1937 r. objął stanowisko oficera sztabu 3. Grupy Lotniczej. W dniu 24 czerwca 1939 roku został komendantem Centrum Wyszczolenia Lotnictwa nr 1 w Dęblinie.

Po wybuchu wojny 8 września 1939 r. razem ze Szkołą Podchorążych Lotnictwa i Bazą Lotniczą Dęblin ewakuował się w okolice Łucka. W rejonie miejscowości Podhajce kolumna została zatrzymana przez Sowietów i wzięta do niewoli. Ppłk. dypl. obs. Modesta Rastawieckiego osadzono w obozie w Kozielsku, a następnie zamordowano w Katyniu w dniu 9 kwietnia 1940 roku.

Janina Lewandowska z domu Dowbór-Muśnicka (córka generała Józefa Dowbór-Muśnickiego). Urodzona 22 kwietnia 1908 r. w Charkowie w Rosji. Po ukończeniu Gimnazjum studiowała w Poznaniu muzykę w klasach fortepianu i śpiewu. Jej pasją było także lotnictwo. Działała w Aeroklubie Poznańskim latając na szybowcach i uprawiając spadochroniarstwo. W 1937 r. ukończyła również kurs pilotażu samolotowego. W 1938 r. została skierowana na szkolenie do Centrum Wyszczolenia Łączności w Zegrzu. Wybuch wojny zastał ją w Poznaniu. Podobnie jak inni lotnicy ewakuowała się i w okolicach Niekła dołączyła do rzutu kołowego 3. Pułku Lotniczego z którym

dotarła do Łowicza, a następnie 8 września do Lublina. Stamtąd rzut kołowy 3. PL ruszył w kierunku Trawnika i Łucka.

Według ustaleń Jerzego Pawlaka Janina Lewandowska do sowieckiej niewoli trafiła 17 lub 18 września 1939 r. w okolicach wsi Zwiniacz (ok. 60 km na południe od Tarnopola). W celu ochrony przywdziała otrzymany od oficerów z którymi podróżowała mundur z dystynkcjami podporucznika lotnictwa. Podczas rejestracji podała też fałszywą datę urodzenia oraz informacje o ojcu, obawiając się, że jako córka polskiego generała od razu zostanie narażona na dotkliwsze represje. Pierwotnie Lewandowska przebywała w obozie w Ostaszkowie, a stamtąd w listopadzie 1939 r. została przewieziona do Kozielska. W obozie szczególnie angażowała się w życie religijne. Uczestniczyła w tajnych mszach świętych, wypiekała komuni-kanty i opłatek na Wigilię 1939 r. Została zamordowana w katyńskim lesie, 22 kwietnia 1940 roku w dniu swoich 32 urodzin. Była jedyną kobietą wśród polskich jeńców zamordowanych w Katyniu.

BIBLIOGRAFIA:

Cumft O., Kujawa H. K., *Księga lotników polskich poległych, zmarłych i zaginionych w latach 1939–1946*, Warszawa 1989.
Grajek J., *Porucznik pilot Janina Lewandowska*, Lusowo 2005.
Pawlak J., *Bezkarne ludobójstwo*, Warszawa 2007.
Pawlak J., *Ostatnie lądowanie*, Warszawa 1994.
Pawlak J., *Pamięci lotników polskich, 1918–1945*, Warszawa 1998.
Platajs J., *Zbrodnia katyńska. Zeznania świadków przed polskimi sądami wojskowymi 1943–1946*, Gdańsk 2016.
Zieliński J., *Komendanci „Szkoły Orłąt”*, Poznań 2000.



Muzealne obiekty, samolot MiG-23 MF nr boczny 021 (MSP/S/35) oraz śmigłowiec Mi-24 nr boczny 016 (MSP/S/36), po przeprowadzonej kompletnej renowacji można obejrzeć na ekspozycji statków powietrznych na terenie 32 Bazy Lotnictwa Taktycznego w Łasku.

Obiekty zostały użyte jednostce wojskowej przez Muzeum Sił Powietrznych do celów wystawienniczych w 2012 roku, a ich remont przeprowadzili pasjonaci zrzeszeni w Stowarzyszeniu Entuzjastów Lotnictwa „Grupa Archeo Łask”.

Prace renowacyjne zostały wykonane z ogromną starannością o najdrobniejsze detale i z wykorzystaniem doświadczenia oraz wiedzy techników lotniczych z 32 BLT. Zakres prac polegał na rozebraniu maszyny na części, stwierdzeniu braków i wybraniu elementów do renowacji, potem na usunięciu wszystkich warstw farby, rdzy i zanieczyszczeń aż do blachy. Następnie, po oczyszczeniu, nakładane są podkłady zabezpieczające przed korozją. Malowanie nie ogranicza się tylko do położenia farby, ale przede wszystkim do naniesienia oznaczeń,

numerów bocznych, godła, szachownic. Średni czas poświęcony przez byłych żołnierzy to około 2 lata na jeden obiekt. Remont kończy się symbolicznym „oblotem” – wyprowadzeniem na miejsce dalszej ekspozycji.

Konserwatorski przegląd stanu zachowania użyczonych muzealiów jest corocznie kontrolowany przez Muzeum Sił Powietrznych. W tym roku dokonał tej kontroli dyrektor muzeum Paweł Pawłowski, którego z posiadanymi zbiorami zapoznawał Prezes Grupy Archeo – pan st. chor. sztab. rez. Piotr Polit.

Dyrektor Pawłowski złożył wizytę w 32 BLT na zaproszenie dowódcy ptk pil. Tomasza Jatczaka, na którego ręce przekazał zaproszenie do współpracy i odwiedzenia dęblńskiego muzeum w ramach podróży historyczno-szkoleniowej. W spotkaniu uczestniczył także zastępca dowódcy ppłk dypl. nawig. Krzysztof Bieć.

Kolekcję w 32 Bazie Lotnictwa Taktycznego można obejrzeć w grupie zorganizowanej, po wcześniejszej rezerwacji terminu z Rzecznikiem Prasowym jednostki.



■ STATKI POWIETRNE Z KOLEKCYJ MUZEUM SIŁ POWIETRZNYCH W ŁASKU FOT. P. PAWŁOWSKI

NIEDŹWIEDŹ BOGUŚ nr boczny 0038 wylądował w Muzeum!

Kolekcyjna maskotka lotnicza z podpisami pilotów z 22 Bazy Lotnictwa Taktycznego w Malborku, latających na samolotach MiG-29, wylądowała w Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie. Maskotkę przekazał do naszej kolekcji pan Piotr Lisicki – opiekun maskotki – podczas wydarzenia Kapitał Kultury – podsumowanie roku kulturalnego 2019.

Boguś powstał 10.11.2014 r. po czym rozpoczął swoją lotniczą misję. Polega ona na podróżowaniu po wszystkich jednostkach wojskowych i przelotach na pokładach, jak największej ilości typów statków powietrznych w Polsce i za granicą. Pierwszy raz Boguś oderwał

łapki od ziemi w kokpicie samolotu MiG-29 w 22 Bazie Lotnictwa Taktycznego w Malborku. Patronem maskotki jest Malborskie Stowarzyszenie Lotników działające przy 22 BLT. Boguś zdobył już doświadczenie w lotach na wszystkich typach statków powietrznych latających w polskiej armii (samoloty odrzutowe, transportowe, śmigłowce). Do tego odwiedzał okręty oraz łodzie podwodne Marynarki Wojennej. Załapał się również na skok ze spadochronem... Boguś tym samym wspiera liczne akcje charytatywne.

Niedźwiedź Boguś wita wszystkich widzów w Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie.



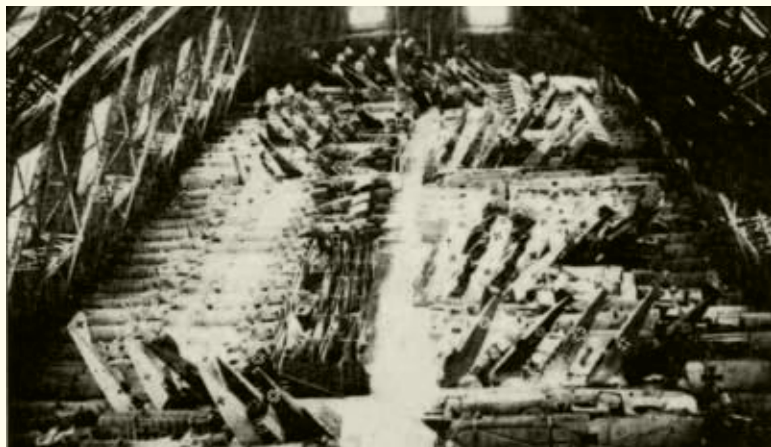


Z przestworzy do... kopalni. Niezwykłe losy lotnika z poznańskiej ławicy

100-lecie Polskiego Lotnictwa jest dobrą okazją do odkrycia nieznanych epizodów, których bohaterami często bywali prości żołnierze. Jeden z nich w sposób wyjątkowy zapisał się w historii Stacji Lotniczej Poznań-Ławica (*die Fliegerstation Posen-Lawitz*) i nie mniej frapujące były jego dalsze losy...

FOTOGRAF ZE ŻNINA

Stanisław Brzuszkiewicz urodził się w 1889 r. w Żninie na Pałukach, krainie leżącej w północno-wschodniej Wielkopolsce. Będąc kawalerem, pracował początkowo jako robotnik wykwalifikowany w poznańskich zakładach Hipolita Cegielskiego. „Złota rączka” – jak mawiali o nim poznańscy Niemcy, i zaraz dodawali, że „na jego nazwisku można było sobie połamać język”. Odpowiadał więc dumnie: „ale jedząc polski chleb nie łamiecie sobie języka”. Przed I wojną światową założył w Żninie własny zakład fotograficzny. Na odwrocie niektórych zdjęć widnieje pieczęć zakładu z adresem Żnin, ul. Śniadeckich 4. Z prze-



kazów rodzinnych wynika, iż zakład pana Stanisława cieszył się wyjątkowym uznaniem żninian, którzy chętnie fotografowali się przy okazji różnych rodzinnych uroczystości. Dwukrotnie wyjeżdżał do Szwajcarii aby uniknąć wcielenia do kajzerowskiego wojska. Po raz pierwszy, gdy osiągnął wiek poborowy, a po raz drugi, gdy wybuchła „Wielka Wojna”. Zwinął wtedy interes i pojawił się w państwie, które ze względu na swą neutralność gwarantowało nieetykalność wszystkim przybyszom.

Gdy zakończył się konflikt światowy mógł już bez żadnych restrykcji powrócić do Żnina. Teraz już nie musiał zakładać munduru zaborczej armii. Tym bardziej, że w grudniu 1918 roku w Wielkopolsce wybuchło powstanie.

Z APARATEM W AEROPLANIE

Stacja Lotnicza Poznań-Ławica na początku 1919 r. wciąż jeszcze pozostawała

w rękach Niemców. Nocą z 5 na 6 stycznia powstańcy wyruszyli, by zdobyć stacjonujący tam Zapasowy Oddział Lotniczy nr 4 (*Flieger Ersatz Abteilung Nr 4*), który według różnych źródeł liczył od 200 do 400 żołnierzy. Jako, że pokojowe próby przejścia stacji nie dały rezultatu, o godzinie 6.30 powstańcy otworzyli z dział ogień, ale tak, aby nie zniszczyć zgromadzonego w hangarach sprzętu lotniczego i gotowych już samolotów. Po 20 minutach walk Ławica znalazła się w rękach Polaków, którzy w bitwie stracili jednego żołnierza, Niemcy zaś dwóch. Powstańcy przejęli aeroplany i sprzęt o wartości ok. 160 mln marek.

■ KADŁUBY PŁATOWCÓW POZOSTAWIONYCH PRZEZ NIEMCÓW W HALI ZEPPELINA W POZNANIU (KU CZCI POLEGŁYCH LOTNIKÓW. KSIĘGA PAMIĄTKOWA. WARSZAWA 1933, S. 83)

Z tych zdobyczy szybko udało się sformować cztery eskadry, i jeszcze w styczniu przekazano do Warszawy kilkadziesiąt dodatkowo zmontowanych samolotów. Maszyny te dały początek polskiemu lotnictwu. Na Ławicy tymczasem utworzono I Wielkopolską Grupę Lotniczą pod dowództwem ppłk. pil. Tadeusza Grochowalskiego.

Do niej właśnie już w styczniu 1919 roku wstąpił ochotniczo szeregowiec Stanisław Brzuszkiewicz. Przydała się jego znajomość sztuki fotografowania. Powstające lotnictwo wielkopolskie potrzebowało nie tylko pilotów i mechaników, ale i fachowców od innych specjalności. Pan Stanisław został fotografem na Stacji Lotniczej Ławica.

Był autorem wielu nieznanych zdjęć dokumentujących powszedni dzień rodzących się „wielkopolskich skrzydeł”. Fotografował aeroplany latające nad poznańskim lotniskiem, pilotów, mechaników oraz rozmaite uroczystości czy – zdarzające się dość często – kraksy. Niekiedy zajmował również miejsce w kabine samolotu i wtenczas jego zdjęcia robione z powietrza wykorzystywane były dla potrzeb fotogrametrii.



■ FOTOGRAF LOTNICZY STANISŁAW BRZUSZKIEWICZ ZE SWYM „SPRZĘTEM BOJOWYM” W ATELIER NA ŁAWICY (ZBIORY RODZINNE)

Okres służby żnińskiego fotografa w lotnictwie wielkopolskim przypadł na trudny czas wojny z bolszewikami. Nigdzie jednak nie odnotowano jego pobytu na froncie. Z pewnością bardziej potrzebny był na Ławicy.

Prawdopodobnie to jego zdjęcia, wykonane w 1919 r. na Ławicy, ozdabiają wyjątkową publikację pt. „Ku Czci Poległych Lotników. Księga Pamiątkowa” wydaną w 1933 r. na 15-lecie polskich skrzydeł nakładem Wydawnictwa Komitetu Budowy Pomnika Ku Czci Poległych Lotników.



■ PRZEGLĄD STACJI LOTNICZEJ ŁAWICA PRZEZ GEN. DOWBÓR-MUŚNICKIEGO W MARCU 1919 R. (KU CZCI POLEGŁYCH LOTNIKÓW. KSIĘGA PAMIĄTKOWA. WARSZAWA 1933, S. 80)

ZA CHŁEBEM...

Będąc jeszcze „w cywilu” Brzuszkiewicz poznał w Gąsawie k/Żnina swoją przyszłą żonę – Stanisławę. W 1921 roku, już po wojnie polsko-bolszewickiej oboje wyemigrowali „za chlebem” do Francji. Początkowo szukali szczęścia na północy kraju. Tam w Nancy wzięli ślub. Nie stracili jednak łączności z Ojczyzną. Jako małżeństwo często do niej przyjeżdżali i bardzo dbali o to aby dzieci rodziły się

w Polsce. W 1922 r. w czasie bytności w kraju przyszedł na świat syn Franciszek (zm. 1935), a w 1923 córka Łucja (mieszkająca obecnie we Francji). Pan Stanisław miał się różnych zawodów, ale w dobie kryzysu gospodarczego nie łatwo mu było „zarobić na chleb”. Kilkakrotnie więc w poszukiwaniu zatrudnienia Brzuszkiewiczowie kursowali między Francją a Polską.

...DO KOPALNI

Ostatecznie jednak 1929 roku oboje zdecydowali się opuścić Polskę i wyjechać na stałe na kontrakt do Marles Les Mines w departamencie Pas de Calais na północy Francji, a później na południe Francji do regionu Cévennes, gdzie ówczesne kopalnie węgla poszukiwały rąk do pracy. Pan Stanisław został więc górnikiem, a pani Stanisława znalazła zatrudnienie w kopani jako pielęgniarka.



■ LATA TRZYDZIESTE WE FRANCJI (ZBIORY RODZINNE)

W nowej ojczyźnie nie zapomnieli jednak o Polsce. W domu cała rodzina czytała prenumerowanego „Narodowca”, gazetę polonijną wydawaną w latach 1924–1989 w Lens. Na tej gazecie – jak wspomina pani Łucja – oboje z bratem nauczyli się czytać i pisać po polsku. Od początku 1939 roku prasowe tytuły informowały o zbliżającej się wojnie. Znając dobrze zwyczaje i charakter Niemców, pan Stanisław był przekonany o nieuchronnym konflikcie, czemu dawał

wyraz w rozmowach z górnikami. Niestety, 11 czerwca 1939 roku w kopalni Rochesadulle wydarzył się tragiczny wypadek. Podczas tąpnięcia, ratując życie innego górnika niedysiejszy fotograf ze Żnina poniósł śmierć. Po 1 września 1939 roku długo jeszcze mówiło się w kopalni i okolicach o Polaku, „który miał rację przewidując wojnę”.

Tekst powstał dzięki niepublikowanemu relacjom córki „żnińskiego fotografa”, pani Łucji Janos, zebranych w 2011 r. we Francji przez p. Irenę Grobelską-Gauthier.

Wspomnienie uroczystości pogrzebowych gen. bryg. pil. obs. Szczepana Ścibiora

MARCIN ARBUZ



■ TABLICA NAGROBNA NA GROBIE GEN. BRYG. PIL. OBS. SZCZEPANA ŚCIBIORA, ZAPROJEKTOWANA PRZEZ PIOTRA KUDELSKIEGO I MONIKĘ GĄSZCZYK



■ WARTA HONOROWA PRZY TRUMNIE GEN. BRYG. PIL. SZCZEPANA ŚCIBIORA. 5 LISTOPADA 2019 R.



■ FRAGMENT WYSTAWY OPOWIADAJĄCEJ O GEN. BRYG. PIL. OBS. SZCZEPANIE ŚCIBIORZE, PREZENTOWANEJ W MUZEUM SIŁ POWIETRZNYCH W DĘBLINIE.

*Niech Cię co rano
budzi równy rytm
żołnierskich butów,
niech Ci gra huk
lotniczych silników,
niech Ci szumi
wiatr w skrzydłach
samolotów...*

W dniach 5-6 listopada 2019 roku w Dęblinie odbyły się uroczystości poświęcone gen. bryg. pil. obs. Szczepanowi Ścibiorowi. 7 sierpnia 1952 roku, Komendant Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie – płk pil. obs. Szczepan Ścibior, w wyniku spreparowanego śledztwa i sfigowanego procesu został zamordowany w więzieniu mokotowskim w Warszawie i pochowany w bezimiennym grobie. Od tego czasu świat miał o nim zapomnieć.

W wyniku badań prowadzonych przez zespół prof. Krzysztofa Szwagrzyka (IPN) na powązkowskiej łączce w 2017 roku udało się odnaleźć, a w 2018 roku zidentyfikować szczątki płk. pil. obs. Szczepana Ścibiora. Po 67 latach, szczątki Komendanta, awansowanego pośmiertnie na stopień generała brygady, spoczęły na terenie dęblińskiej „Szkoły Orłąt” w specjalnie zbudowanej kwaterze na placu przy Kościele Garnizonowym pw. Matki Boskiej Loretańskiej.

Uroczystości poświęcone gen. bryg. pil. obs. Szczepanowi Ścibiorowi rozpoczęły się już we wtorek 5 listopada. W Lotniczej Akademii Wojskowej odbyła się Ogólnopolska Konferencja Naukowa pt. „Płk pil. Szczepan Ścibior i inni oficerowie Wojska Polskiego represjonowani w okresie stalinowskim”. W trakcie złożonej z trzech bloków konferencji, zostały zaprezentowane realia epoki stalinowskiej, sylwetki oficerów represjonowanych w drugiej połowie lat 40. i początku lat 50. ub. wieku. Główny panel konferencji zatytułowany: „Płk pil. Szczepan Ścibior – przedstawiciel pokolenia II RP, Komendant „Szkoły Orłąt” – został poprowadzony przez Rektora Komendanta Lotniczej Akademii Wojskowej gen. bryg. pil. dr. Piotra Krawczyka. Referatom przystąpiła się rodzina Szczepana Ścibiora w tym Jego córki

Barbara i Magdalena. W wystąpieniach została przedstawiona sylwetka Szczepana Ścibiora, absolwenta dęblińskiej „Szkoły Orłąt”, weterana walk II wojny światowej, komendanta Oficerskiej Szkoły Lotniczej i ofiary zbrodni stalinowskich. Referat zamykający tę część konferencji wygłosił pracownik Działu Historii Lotnictwa i Wojskowości Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie – mgr Marcin Arbuz przedstawiając temat: „Metody śledcze Informacji Wojskowej. Sprawa płk. pil. obs. Szczepana Ścibiora.

Specjalnie z okazji tego wydarzenia, w Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie została otwarta wystawa pt. „Gen. bryg. pil. obs. Szczepan Ścibior, Absolwent „Szkoły Orłąt”, Komendant Oficerskiej Szkoły Lotniczej, Ofiara zbrodni stalinowskich”. Wystawa opowiada o życiu i tragicznej śmierci lotnika, a także o drodze do odnalezienia po wielu latach jego szczątków. Centrum ekspozycji stanowią oryginalne pamiątki rodzinne używane przez rodzinę Generała, takie jak np. wykonana w Wielkiej Brytanii polowa odznaka pilota należąca do Szczepana Ścibiora. Podczas otwarcia wystawy 5 listopada 2019 r. obecna była rodzina lotnika, a także władze Lotniczej Akademii Wojskowej z Rektorem – Komendantem gen. bryg. pil. dr. Piotrem Krawczykiem. Na wernisażu był również obecny płk dypl. pil. Mirosław Nawrocki, ówczesny dowódca Mobilnej Jednostki Dowodzenia Operacjami Powietrznymi, która w kwietniu 2018 r. otrzymała imię płk. pil. Szczepana Ścibiora i kultuwyje tradycje 305 Dywizjonu Bombowego „Ziemi Wielkopolskiej” im. Marszałka Józefa Piłsudskiego.

Wieczorem tego dnia, przetransportowano na teren „Szkoły Orłąt” do budynku Rektoratu trumnę ze szczątkami Szczepana Ścibiora, przy której wartę honorową pełnili podchorążowie i uczniowie OLL. Okolicznościowe przemówienia wygłosili Rektor Komendant Lotniczej Akademii Wojskowej gen.

bryg. pil. dr. Piotr Krawczyk, Dyrektor Oddziału Instytutu Pamięci Narodowej w Lublinie Marcin Krzysztofik oraz wnuk Szczepana Ścibiora pan Michał Sopyłto. Wydarzenie to miało podniosły charakter uświetniony pełnym ceremoniałem wojskowym.

W środę 6 listopada odbyły się uroczystości pogrzebowe. Rozpoczęły się one od Mszy Świętej odprawionej w hangarze Akademickiego Centrum Szkolenia Lotniczego przez Biskupa Polowego Wojska Polskiego gen. bryg. bp. Józefa Guzdkę. W trakcie uroczystości pogrzebowej został odczytany akt pośmiertnego nadania Szczepanowi Ścibiorowi stopnia generała brygady. Zostały również odczytane listy wystosowane przez władze państwowe. Zastępca Szefa Biura Bezpieczeństwa Narodowego, Minister Dariusz Gwizdała odczytał list Zwierzchnika Sił Zbrojnych RP Prezydenta Andrzeja Dudy. List od prezesa Rady Ministrów Mateusza Morawieckiego odczytał Wojewoda Lubelski Przemysław Czarnek. List od Ministra Obrony Narodowej Mariusza Błaszczaka odczytał Sekretarz Stanu Ministerstwa Obrony Narodowej Wojciech Skurkiewicz. Przemówienie okolicznościowe wygłosił także Zastępca Prezesa Instytutu Pamięci Narodowej Jan Baster oraz Rektor Komendanta Lotniczej Akademii Wojskowej gen. bryg. pil. dr. Piotr Krawczyk. Po zakończonej mszy kondukt pogrzebowy wyruszył w kierunku specjalnie przygotowanej kwatery przy kościele garnizonowym pw. Matki Boskiej Loretańskiej. Kwatera została ulokowana tak, aby lotnik mógł „patrzeć” w kierunku swojego rodzinnego Uniejowa. W trakcie pochówku głos zabrał wnuk Szczepana Ścibiora, Rafał Sopyłto swoją mowę kończąc symbolicznymi słowami: *Niech Cię co rano budzi równy rytm żołnierskich butów, niech Ci gra huk lotniczych silników, niech Ci szumi wiatr w skrzydłach samolotów...*

Pogrzeb gen. bryg. pil. obs. Szczepana Ścibiora był wydarzeniem bezprecedensowym. Po 67 latach prób zatarcia pamięci, lotnik powrócił na należne miejsce w historii polskiego lotnictwa wojskowego. Świadectwo Szczepana Ścibiora stanie się na pewno punktem odniesienia dla kolejnych roczników podchorążych dęblińskiej „Szkoły Orłąt”.

■ NA OTWARTCIU WYSTAWY POŚWIĘCONEJ GEN. BRYG. PIL. OBS. SZCZEPANOWI ŚCIBIOROWI OBECNA BYŁA RODZINA LOTNIKA, M.IN. CÓRKA – MAGDALENA SOPYŁO



Nowe muzealia w kolekcji



KATARZYNA RAGUS

Przyznana w tym roku dotacja celowa Ministerstwa Obrony Narodowej pozwoliła nam na zakup cennych obiektów, które dotychczas prezentowaliśmy na zasadzie terminowej umowy użyczenia. Zbiory Muzeum Sił Powietrznych wzbogaciły się tym samym o niezwykle cenne pamiątki z kilku kolekcji związanych z dziejami polskiego lotnictwa, cenne i o dużej wartości historycznej.

Kolekcja Józefa Zielińskiego zawiera odznaki i oznaki Wojsk Lotniczych od 1990 roku oraz od 2007 roku, kolekcja odznak i oznak Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, kolekcja odznak i oznak dotycząca „Szkół Orląt” oraz kolekcja odznak pilota lub nawigatora wojskowego różnych państw. Łącznie jest to 285 różnych odznak lub oznak, które razem tworzą spójny zbiór. Część

owej kolekcji była w naszym Muzeum prezentowana na wystawie głównej „Historia polskiego lotnictwa wojskowego”, tym bardziej cieszymy się możliwością zakupu.

Kolekcja pamiątek należąca do p. Waldemara Wójcika, to bogate zbiory archiwaliów tj. dokumentów, fotografii czy książek dotyczących tematyki lotniczej, z czasów międzywojennych oraz II wojny

światowej oraz zbiorów falerystycznych, a także umundurowania.

Zakup tych kolekcji pozwoli nam przede wszystkim na dysponowanie zbiorami zgodnie z ustaloną polityką gromadzenia zbiorów – wraz z ich zakupem nabyliśmy do nich wyłączne prawo własności (tytuł prawny), a tym samym możliwość decydowania o ich prezentacji, publikacji, wypożyczeń zewnętrznych, a przede wszystkim – zachowania ich dla polskiego dziedzictwa poprzez wpis do inwentarza muzealiów. Muzeum jest bowiem depozytariuszem dóbr kultury dla kolejnych pokoleń.

Jednak to nie koniec nowości w naszych zbiorach!

Nasi widzowie będą mogli obejrzeć na ekspozycji statuetkę przedstawiającą figurę lotnika, będącą nagrodą ufundowaną przez Związek Awiatyczny Studentów Politechniki Lwowskiej z roku 1926 (z kolekcji Tomasza Fica). Do naszych zbiorów trafiły również pamiątki z kolekcji Mieczysława Mariana Orczykowskiego – związane ze st. sierż. pil. Stanisławem Anderszem, tj. album fotograficzny zawierający łącznie 307 fotografii oraz pocztówek, kordzik oficerski oraz gapę i Medal Dziesięciolecia Odzyskanej Niepodległości, a dodatkowo również piękne wydawnictwo „Polska Lotnicza” z 1937 roku.



Gabinet Figur Wojskowych

Figury żołnierzy różnych formacji wojsk z I i II wojny światowej, repliki wiernie oddające oryginalne umundurowanie, oporządzenie, broń i detale obrazujące realia historyczne to bohaterowie wystawy „Gabinet figur wojskowych”. Do tego świata miniatur – w nietypowej skali 1:6 – zaprasza od 16 maja 2020 r. Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie.

Wystawa, zaaranżowana w formie gabinetu osobiwości adresowana jest do widza w każdym wieku. Do miłośników modelarstwa, i ale i tych, których ciekawi pasja rekonstruowania rzeczywistości w mikroskali.

Ekspozycja jest rezultatem blisko 30-letniej pasji modelarza i kolekcjonera Jacka Sułowskiego z Krakowa. Wszystko zaczęło się od modeli militariów w skali 1/35, obejmujących okres od I wojny światowej do współczesności. Budując modele korzystał z książek, monografii i innych publikacji poświęconych rozwojowi uzbrojenia armii świata. Zamiłowanie do rysowania, malowania

bardzo przydało się w odtwarzaniu detali. Sklejone modele malował najpierw przy użyciu aerografu, a następnie wykańczał za pomocą pędzli, dbając o najdrobniejsze szczegóły. Tworzył też z nich dioramy na kształt obrazów batalistycznych.

Figury o wysokości 25-30 cm wykonane są z plastiku, żywicy i mają ruchome stawy kończyn, zginane tułowia. Dzięki temu mogą przybierać rozmaite postawy czy pozy. Mundury z sukna, dzianiny, skóry naturalnej i ekologicznej szyte są tak jak oryginalne – z pikowaniami, stębnowaniami, zapięciami na miniaturze guziki, sprzączki, rzepy, troczki.

Oporządzenie i broń mogą wręcz zaskakiwać wiernością, z jaką naśladują oryginały. Broń ma ruchome części, można przeładowywać i wymieniać magazynki, w kaburach znajdują się pistolety, a w ładownicach magazynki. Składanie figur i ich ubieranie wymaga dużej dokładności, precyzji i cierpliwości. Miniaturowe guziki niełatwo jest zapiąć, a założenie oficerki okazuje się równie trudne jak w rzeczywistości, kiedy nie ma w pobliżu adiutanta...

Twarze figur żołnierzy często wzorowane są na twarzach aktorów, cała figura może więc dodatkowo kojarzyć się z postacią z filmu wojennego. Wytrawny widz dojrzy na wystawie m.in. Jeana Reno, Bruce'a Willisa czy Toma Hanksa. Wśród ponad 400 figur nie ma dwóch takich samych. Każda jest unikatowa.

WERNISAŻ ODBĘDZIE SIĘ PODCZAS EUROPEJSKIEJ NOCY MUZEÓW 16 V 2020 R. W MUZEUM SIŁ POWIETRZNYCH W DĘBLINIE. BĘDZIE JĄ MOŻNA ZWIEDZAĆ DO 31 X BR.



Audiodeskrypcja czyli czytanie obrazów

KATARZYNA GAJO

Coraz więcej galerii i muzeów opisuje obiekty prezentowane na wystawach z myślą o odbiorcach z dysfunkcją wzroku lub słuchu. To ogromny krok naprzód. Do niedawna osoby z niepełnosprawnościami nie mogły w pełni korzystać z dostępu do dzieł sztuki i zabytków. Wyjątkiem były seanse filmowe, najczęściej podczas festiwali, gdzie dla osób niedowidzących lub niewidomych dostępna była usługa audiodeskrypcji.

To werbalny, dźwiękowy opis obrazu i treści wizualnych zawartych w audycji audiowizualnej, przeznaczony dla osób z dysfunkcją narządu wzroku, umieszczony w audycji lub rozpowszechniany równocześnie z audycją.

Audiodeskrypcja to opis tego, co wizualne. Są to wszystkie treści, które bez opisu słownego stają się dla osoby mającej problemy ze wzrokiem zwyczajnie „niewidzialne”. Audiodeskrypcję tworzy się, by umożliwić osobom z dysfunkcją

wzroku jak najpełniejszy, samodzielny i satysfakcjonujący odbiór dzieła wizualnego/audiowizualnego. Osiąga się to, gdy osoby niewidome i niedowidzące otrzymują przemyślany, zrozumiały, odpowiadający ich kompetencjom poznawczym, atrakcyjny i poprawny językowo opis treści wizualnych, składających się na dzieło sztuki, obiekt architektury, na daną przestrzeń.

Również Muzeum Sił Powietrznych dołączyło do miejsc przyjaznych osobom z niepełnosprawnościami. We współpracy z Fundacją „Kultura bez barier” przygotowujemy opisy eksponatów i fragmentów wystaw w formie audiodeskrypcji. Projekt „Czytanie obrazów” został dofinansowany z programu Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego 2019 „Kultura cyfrowa”, którego strategicznym celem jest opracowanie i digitalizacja zasobów dziedzictwa kulturowego oraz udostępnianie i umożliwianie ponownego wykorzystywania zasobów cyfrowych do celów popularyzacyjnych, edukacyjnych i naukowych.

Przestrzeń wystawy stałej „Historia polskiego lotnictwa wojskowego” została podzielona na sześć segmentów. Każdy segment opowiada odrębną historię, a wszystkie razem tworzą jedną całość,

przedstawiając chronologicznie opowiedzianą historię lotnictwa. W każdym segmencie został szczegółowo opisany jeden najważniejszy eksponat.

Napisane teksty trafiły do niewidomego konsultanta, który zapoznał się z całością opisu i poprawił pojęcia niezrozumiałe dla osoby niekorzystającej ze wzroku. Gotowy i rzetelny opis trafił do lektora, który nagrał go w studiu. Warto tutaj podkreślić, że praca lektora audiodeskrypcji różni się zasadniczo od tej, którą wykonuje człowiek czytający dialogi w filmie. Lektor audiodeskrypcji musi się bardzo mocno wczuć w to, co robi, potrafić grać głosem tak, aby prezentowany przez niego opis był bardzo obrazowy.

Nagrane teksty będą dostępne w formie aplikacji kompatybilnej z muzealnym WI-FI. Nabywając bilet wstępu do muzeum będzie można pobrać na swój telefon komórkowy dostępną aplikację i zwiedzać za jej pomocą wystawę w Muzeum Sił Powietrznych.

Dodatkowo, wraz z Fundacją *Kultura bez barier*, opracowaliśmy język migowy do filmów dokumentalnych prezentowanych na wystawie. To początek procesu wprowadzania ułatwień naszym widzom w dostępie do kultury.

Nowe pozycje w księgozbiorze podręcznym

DAGMARA KRUKOWSKA

W 2019 roku do Księgozbioru podręcznego Muzeum Sił Powietrznych przyjęto 223 pozycje inwentarzowych. W większości są to cenne wydawnictwa z dziedziny historii polskiego lotnictwa wojskowego i techniki lotniczej.

Do najciekawszych należą min. książki Andrzeja Glassa pt.: „PZL P. 24, PWS 33 Wyżeł”, oraz Wacława Króla pt.: „Walczyłem pod niebem Anglii, Walczyłem pod niebem Francji, Polskie skrzydła na zachodnio europejskim froncie”. Są to klasyczne pozycje tego autora oraz książki z cyklu Biblioteczka Skrzydlatej Polski. Muzealny zasób wzbogacił się także o darowizny przekazane przez byłych żołnierzy zawodowych Sił Powietrznych: Jarosława Osadcuka z Poznania i mieszkańca Dębłina – Wiesława Szymkowskiego.

Zbiór czasopism wzbogacił się o tytuły o tematyce lotniczej: „SKRZYDLATA POLSKA” – roczniki 1947–1980, „Skrzydła i Motor” – roczniki 1951–1952, „Modelarz” – roczniki 1957–1977, „Barwa w Lotnictwie Polskim” – rocznik 1985. Ponadto wartościowymi dla badaczy i historyków lotnictwa są również następujące pozycje: „Technika Wojskowa”, „Raport”, „Armia”, „Lotnictwo Wojskowe”, „Lotnictwo”.

Dodatkowo otrzymaliśmy także monografie wielu typów samolotów i śmigłowców z serii „Typy Broni i Uzbrojenia”.

Cenną pozycją jest unikatowy egzemplarz z tej serii, dotyczący samolotu szkolno-treningowego JUNAK, który znajduje się na ekspozycji głównej w naszym Muzeum. Czytelnikom polecamy także jedno z pierwszych wydawnictw technicznych – „Technika Lotnicza i Astronautyczna”, gdzie znajdziemy m.in., tzw. „Prawa Murphy’ego”, amerykańskiego inżyniera lotniczego Edwarda Murphy’ego, konstruktora samolotu North American P 51 Mustang. Wydawnictwa prezentują dobry stan zachowania.

Do naszych zbiorów trafił także unikatowy zbiór oryginalnych dokumentów dotyczących lotniczego zabezpieczenia wizyty Jana Pawła II w Ojczyźnie w 1999 roku. Dokumenty przekazał

ptk rez. pil. Artur Kamola – uczestnik konferencji naukowej pt.: „Lotnicze świadectwa wizyt św. Jana Pawła II do Ojczyzny – zabezpieczenie pielgrzymek przez Siły Powietrzne Rzeczypospolitej Polskiej”, która odbyła się w Muzeum Sił Powietrznych 16 października 2019 roku. Pan ptk Kamola był jednym z oficerów w składzie zespołu Sił Powietrznych RP zabezpieczającego pielgrzymkę Jana Pawła II do Polski w 1999 roku.

Egzemplarze przekazanych książek i czasopism zostaną zewidencjonowane i ujęte w ogólnodostępnym katalogu. Pasjonatów lotnictwa i techniki wojskowej zapraszamy do korzystania z naszych zasobów bibliecznych.



SAMOBIEŻNY ZESTAW PRZECIWLOTNICZY ZSU-57-2 W ZBIORACH MUZEUM OBRONY PRZECIWLOTNICZEJ



WOJCIECH GROBELSKI

TROCHĘ WSPOMNIEŃ...

Sprzęt ten pamiętam jeszcze z dzieciństwa, gdy z rodzicami i rodzeństwem zamieszkaliśmy na tzw. *służbowej kwaterze* przy ul. W. Reymonta, tuż obok nieistniejącego już dziś przykoszarowego placu ćwiczeń, okolonego ulicami: W. Polskiego – W. Reymonta – 4 Marcy, zwaną wówczas Koszarową – Zwycięstwa. Ojciec był oficerem w sztabie 16. Dywizji Artylerii Przeciwlotniczej. Tu gdzie obecnie stoją bloki mieszkalne, kiedyś znajdowały się połowe działobitnie, transeje, *ogrodki strzeleckie* i inne obiekty służące szkoleniu wojsk. W drodze z koszar na zajęcia, żołnierze – często ze śpiewem – przechodzili pod samymi oknami naszego domu. Latem unosił się kurz, a jesienią spod ich butów bryzgało błoto, bowiem ulica w rzeczywistości była polną drogą, ograniczoną jedynie krawężnikami bez chodnika. Zwykle z miejscową dzieciarnią – zza ogrodzenia z kolczastego drutu – z ciekawością przyglądaliśmy się żołnierzom ćwiczącym na placu. Gdy przywozili ze sobą sprzęt, wtedy szczególne wrażenie robiły na nas tzw. działoczniny. Podnosiły się w górę lufy armat, pracowały przeliczniki artyleryjskie a nawet – o ile nie myli mnie pamięć – obracały się *talerze* stacji radiolokacyjnych. Wyjątkowym wydarzeniem było każde pojawienie się *suczki*, tj. samobieżnej podwójnie sprzężonej armaty przeciwlotniczej ZSU-57-2 na podwoziu gąsienicowym. Drżał wtedy cały dom i brzęczały szyby w oknach, gdy przejeżdżała naszą *ulicą* na plac ćwiczeń. Miałem wtedy trzy-cztery lata.



■ „PANCERNI PRZECIWLOTNICY” – POPULARNA POCZTÓWKĄ EMITOWANA W LATACH 60/70. PRZEZ WOJSKOWĄ AGENCJĘ FOTOGRAFICZNĄ. NA ZDJĘCIU KOLUMNA ZSU-57-2 W MARSZU (ZE ZBIORÓW AUTORA)

Ta sama armata stoi dziś jako eksponat muzealny na wystawie plenerowej koszalińskiego muzeum i często przywołuje moje dawne wspomnienia nie tylko z dzieciństwa. Bardzo dobrze kojarzę ją również z okresu swego pobytu w szkole oficerskiej. Już wtedy była zabytkiem, ułożonym pod okazałym kasztanem w pobliżu biblioteki, ale... wciąż utrzymywanym w stałej sprawności. W okresie tzw. *przebieg* sezonowych, dokonywano w niej przeglądów urządzeń i instalacji. Uruchamiano wtedy potężny silnik czołgowy, wymieniano oleje i smary a także sprawdzano

działanie mechanizmów. W czasach Układu Warszawskiego miała oślaniać szkołę przed uderzeniami z powietrza. W latach późniejszych zaniechano tych czynności i *suczka* pozostała typowym eksponatem muzealnym. Niestety, wciąż stojącym pod *chmurką*.

NARODZINY ZESTAWU

Armia Radziecka przez cały okres II Wojny Światowej borykała się z brakiem samobieżnych przeciwlotniczych zestawów artyleryjskich do ostony związków pancerno-motorowych. Dopiero pod koniec wojny, na polu walki pojawiło się coś, co mogło sprostać temu zadaniu. Na zmodyfikowanym podwoziu lekkiego czołgu T-70 umieszczona została armata przeciwlotnicza 61-kalibru 37 mm, ale było to rozwiązanie daleko spóźnione. Ich seryjna produkcja rozpoczęła się w marcu 1945 r. i do końca konfliktu dostarczono na front zaledwie 70 sztuk tych zestawów. W okresie, gdy na niebie niepodzielnie panowało sowieckie lotnictwo, trudno było ocenić ich przydatność w warunkach bojowych. Łącznie do 1948 r. powstało ok. 300 egzemplarzy tego uzbrojenia. Równolegle trwały prace nad skonstruowaniem nowych armat przeciwlotniczych S-60 o kalibrze 57 mm. To z kolei otworzyło możliwość dalszych badań rozwojowych. W 1948 r. w biurze konstrukcyjnym NII-58 pod kierunkiem W. G. Grabina powstał prototyp armaty S-68. Faktycznie, były to dwie sprzężone ze sobą luby armaty S-60 tymczasowo umieszczone na przyczepie S-79A. Z czasem zastąpiono ją uniwersalnym podwoziem czołgu T-54, w którym dokonano pewnych modyfikacji. Po prostu zostało ono *skrócone*, poprzez rezygnację z jednej pary kół nośnych. Nowe podwozie otrzymało kryptonim *Obiekt 500* i odtąd dalszymi pracami nad zestawem zajmowało się biuro konstrukcyjne Fabryki Nr 174 w Omsku.

W latach 1950–53 prowadzono próby fabryczne, a w 1954 r. zestaw testowany był w wojsku. 14 II 1955 r. przyjęty został do uzbrojenia Sił Zbrojnych ZSRR jako *Zenitnaja Samochodnaja Ustanowka* ZSU-57-2. Pierwsze egzemplarze sprzętu zaczęły trafiać do baterii przeciwlotniczych w pułkach czołgów od 1957 r. Po raz pierwszy zestaw zaprezentowano publicznie podczas defilady w Moskwie 7 XI 1958 r. z okazji 40 rocznicy Rewolucji Październikowej.

W związku z szybkim rozwojem lotnictwa oraz zagrożeniem bronią masowego rażenia, zestawy ZSU-57-2 niebawem okazały się bronią mało przydatną na polu walki. Głównym mankamentem był brak możliwości kierowania ogniem z wykorzystaniem przeliczników oraz stacji radiolokacyjnych. Już w połowie lat 60, były na tyle przestarzałe, że zaczęto je zastępować nowoczesnymi zestawami ZSU-23-4 z własnymi stacjami radiolokacyjnymi. Na początku lat 70. *suczki* przekazano do magazynów, a w latach 80. ostatecznie zostały ze złomowane.

Prawdopodobnie wyprodukowano ponad 1000 dział ZSU-57-2.

ZSU-57-2 W POLSCE

W latach 1957–61 Polska otrzymała łącznie 129 egzemplarzy zestawów ZSU-57-2. Zgodnie ze swoim przeznaczeniem, działa zostały rozdysponowane do pułków czołgów, w których sformowano z nich plutony samobieżnych armat przeciwlotniczych. W latach 60. sprzęt powszechnie prezentowany był publiczności podczas corocznych defilad w dniu 22 VII z okazji tzw. *Święta Odrodzenia*, a także na widowiskowej paradzie *Tysiąclecia Państwa Polskiego* w 1966 r.



■ SAMOBIEŻNE ZESTAWY PRZECIWLOTNICZE ZSU-57-2 Z 7. DYWIZJI DESANTOWEJ PODCZAS ĆWICZEŃ NA POLIGONIE. PRAWDOPODOBNIE POCZĄTEK LAT 70. (ZE ZBIORÓW AUTORA)

Na początku lat siedemdziesiątych – w związku z małą przydatnością – rozpoczął się stopniowy proces wycofywania *suczek* z uzbrojenia Wojska Polskiego i zastępowania ich nowoczesnymi wówczas zestawami ZSU-23-4, tzw. *sztykami*. Wspomniany problem kierowania ogniem armat nie był jedynym. Mankamentem była także niemożność wypoziomowania zestawu do strzelania oraz ciasnota panująca w wieży. Ta – dodajmy – odkryta, zabezpieczana jedynie brezentową opończą, nie zapewniała obsłudze żadnego schronienia podczas niekorzystnych warunków atmosferycznych, a cóż dopiero w przypadku użycia broni masowego rażenia. Sprzęt więc – czym prędzej – musiał trafić do lamusa, gdyż wyjątkowo szybko się zestarzał.

Warto wiedzieć, iż w tzw. międzyczasie, Związek Radziecki oferował Polsce możliwość uruchomienia produkcji licencyjnej samobieżnych armat przeciwlotniczych ZSU-57-2 ale – na szczęście – Polska nie skorzystała z tej propozycji.

TROCHĘ TECHNIKI

ZSU-57-2 jest samobieżną podwójnie sprzężoną armatą przeciwlotniczą kalibru 57 mm przeznaczoną również do zwalczania celów naziemnych. Masa zdwojonej armaty S-68 wynosi 4500 kg. Całe uzbrojenie zostało umieszczone w lekko opancerzonej wieży, otwartej od góry. Załoga składała się z sześciu osób: dowódca, kierowca-mechanik, dwóch celowniczych i dwóch ładowniczych. Zestaw umieszczony został na zmodernizowanym podwoziu czołgu

T-54, różniącym się od standardowego czterema a nie pięcioma kołami nośnymi z każdej strony oraz lżejszym opancerzeniem. Podział na przedziały jest typowy dla każdego czołgu. Z przodu po lewej stronie zlokalizowano przedział kierowania. Mechanik-kierowca dysponuje dwoma peryskopami, z których jeden można zastąpić aktywnym noktowizorem TWN-1. W miejsce wjazdu kierowcy umieścić można osłonę zaopatrzoną w okno ze szkła organicznego. Z prawej strony kierowcy umieszczony został zbiornik paliwa i akumulatory. Pośrodku kadłuba znajduje się przedział bojowy, a z tyłu napędowy, z czterosiłowym

wolnossącym silnikiem wysokoprężnym W-54, w układzie V-12, chłodzonym wodą, przejętym z czołgu T-54.

Jak wspomniano, wadą zestawu był brak radarowego kierowania ogniem. Proces celowania polegał na wprowadzeniu do celownika danych dotyczących celu (tj. prędkości, kursu, odległości). Prędkość określano na podstawie wzrokowego rozpoznania typu samolotu, jego kursu na podstawie przemieszczającej się sylwetki, a odległość odczytywano z dalmierza. Po odciągnięciu zamka do tyłu i załadowaniu magazynów amunicyjnych łódkami z nabojami, celowniczy utrzymując cel w siatce celownika, otwierał ogień za pomocą spustu elektrycznego lub nożnego.



■ SAMOBIEŻNY ZESTAW PRZECIWLOTNICZY ZSU-57-2 W ZBIORACH KOSZALIŃSKIEGO MUZEUM OBRONY PRZECIWLOTNICZEJ (ZE ZBIORÓW AUTORA)

Do dnia dzisiejszego, w Polsce zachowało się zaledwie kilka w miarę kompletnych, aczkolwiek pozbawionych sprawności technicznej zestawów ZSU-57-2. Podziwiać je można m.in. w Lubuskim Muzeum Wojskowym w Drznowie, na poligonie w Wicku Morskim, w Muzeum w Suwałkach, w Muzeum Obrony Przeciwlotniczej w Koszalinie oraz na terenie Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie.



*Marzeniem człowieka od wieków było
wznieść się w powietrze by móc spojrzeć
na Ziemię z perspektywy lotu ptaków.*

Po raz pierwszy marzenie to spełnili francuscy bracia, Jacques Etienne i Joseph Michel Montgolfier, którzy 5 VI 1783 r. przeprowadzili udaną próbę lotu balonu bezzatogowego, a już w listopadzie tego roku odbył się pierwszy lot zatogowy. Bardzo szybko zauważono ogromne możliwości, jakie dają balony jako platformy umożliwiające obserwację ruchów wojsk podczas działań militarnych. Już pierwsze bojowe wykorzystanie maszyny latającej przyniosło rewelacyjne rezultaty. Pod Fleurus w Belgii (1794) francuski generał Jean-Baptiste Jourdan dysponował balonem rozpoznawczym *l'Entreprenant*, obsługiwanym przez Korpus Aerostacyjny. Dzięki obserwacji z powietrza doskonale znał rozmieszczenie i ruchy wojsk austriackich, co zapewniło mu zwycięstwo w tej wyrównanej, piętnastogodzinnej walce.

Niedługo po wynalezieniu fotografii francuski fotograf, dziennikarz i baloniarz Gaspar Félix Tournachon, znany jako „Nadar”, jako pierwszy wykonał w 1858 r. zdjęcie lotnicze. Był to widok Petit-Bicêtre w Paryżu zrobiony z balonu na ogrzane powietrze, będącego na wysokości 80 metrów nad ziemią. W 1859 r. pułkownik Aime Lausset z Korpusu Wojsk Inżynieryjnych Armii Francuskiej zrobił z balonu zdjęcia wykorzystane do sporządzania map topograficznych. Jednak fotografie te nie zachowały się i dlatego najstarszą fotografią wykonaną z pokładu balonu jest widok Bostonu wykonany w październiku 1860 r. przez Samuela A. Kinga i Jamesa W. Blacka.

Pierwsze wojskowe wykorzystanie fotografii lotniczej datuje się na 1862 r. podczas Wojny Secesyjnej w Stanach Zjednoczonych. Jako platformy powietrzne do wykonywania fotografii lotniczych wykorzystywano również latawce. Pierwsze

zdjęcia z pokładu latawca wykonał Arthur Batut w Labruguière we Francji w 1888 r. W Stanach Zjednoczonych pierwsze zdjęcie z pokładu latawca zostało zrobione w New Jersey w 1895 r. przez Williama A. Eddy'ego. Zaoferował on swój system Marynarce Wojennej, który został następnie wykorzystany w kampanii kubańskiej podczas wojny hiszpańsko-amerykańskiej w 1898 r.

Jako platformy powietrzne do wykonywania zdjęć lotniczych wykorzystywano również rakiety oraz gołębie, jednak prawdziwy przełom nastąpił po skonstruowaniu przez braci Wright maszyny cięższej od powietrza, która po raz pierwszy oderwała się od Ziemi 16 XII 1903 r. Sześć lat później Wilbur Wright wykonał w pobliżu Rzymu pierwsze zdjęcie z pokładu samolotu. Włosi dali początek szerokiemu zastosowaniu zdjęć lotniczych do celów kartograficznych, wykonując na ich podstawie pierwszą mapę miejscowości Benghazi w Libii.

Pierwsze użycie samolotów w misjach bojowych miało miejsce podczas wojny włosko-tureckiej w latach 1911–12. 23 X 1911 r. włoski pilot przeleciał nad liniami tureckimi w Libii, aby przeprowadzić pierwszą w historii powietrzną misję rozpoznawczą.

Na początku XX w. nastąpił ogromny postęp techniczny zarówno w zakresie konstrukcji aparatów do rozpoznania lotniczego, jak również urządzeń do obróbki fotografii pozwalających na wykonywanie tysięcy zdjęć dziennie. Równie ważny był postęp w zakresie technik fotointerpretacji umożliwiający uzyskanie z fotografii informacji wywiadowczych. Na podstawie obserwacji zmian rozmieszczenia ludzi i materiałów na przestrzeni czasu można było przewidzieć manewry wojsk przeciwnika.



■ BALON 14 KOMPANII AERONAUTYCZNEJ W OKOLICACH DĘBLINA (PAŹDZIERNIK 1914) [HTTPS://YADI.SK/A/KECDLZX3ZQNRU]



■ NIEMIECKI SAMOLOT ROZPOZNAWCZY AEG B.I WRAZ Z ZAPLECZEM ZDOBYTY PRZEZ ROSJAN POD DĘBLINEM (PAŹDZIERNIK 1914) [NIWA, NR 48/1914, STR. 917]

Podczas Pierwszej Wojny Światowej, fotografia lotnicza była intensywnie wykorzystywana do obserwacji pozycji przeciwnika. Mapy bitewne wykorzystywane przez obie strony powstawały nie na podstawie szkiców obserwatorów lotniczych, lecz fotografii.

Rozpoznanie powietrzne wykorzystywane było również już od początku działań wojennych na froncie wschodnim, w tym podczas walk o Twierdzę Iwango (Dęblin) w październiku 1914 roku oraz sierpniu 1915. W walkach tych z jednej strony brała udział Armia Rosyjska, zaś z drugiej połączone Armie Niemiecka i Austro-Węgierska.

Podczas walk w 1914 roku Rosjanie wykorzystywali do obserwacji ruchów nieprzyjaciela balon 14 Kompanii Aerostacyjnej, który wydatnie przyczynił

się do ich zwycięstwa w tej bitwie. Również Niemcy prowadzili zwiad lotniczy za pomocą samolotów (między innymi AEG B.I), z których jeden został zdobyty przez Rosjan.

W trakcie rozpoznania Niemcy wykonywali zdjęcia lotnicze cytateli twierdzy. Zdjęcia robiono także w czasie kolejnej bitwy w 1915 roku. Mimo iż były to pierwsze lata wojny, to jakość tych zdjęć ma bardzo wysokie walory fotointerpretacyjne.

Pod koniec wojny obie walczące strony rejestrowały cały front zachodni co najmniej dwa razy dziennie. Jakość aparatów fotograficznych poprawiła się tak bardzo, że zdjęcia wykonane na wysokości 4500 metrów po powiększeniu pozwalały zaobserwować ślady ludzkich stóp odbite w grząskim terenie.



■ ŁĄDOWISKO 14 KOMPANII AERONAUTYCZNEJ W OKOLICACH GNIEWOSZOWA (PAŹDZIERNIK 1914) [HTTPS://YADI.SK/A/KECDLZX3ZQNRU]



■ CYTADELA TWIERDZY DĘBLIN I ZNISZCZONY MOST KOLEJOWY NA WIŚLE (SIERPIEŃ 1915) [ZBIORY AUTORA]



■ ROSYJSKA REDUTA W OKOLICACH WOLI KLASZTORNEJ (PAŹDZIERNIK 1914)

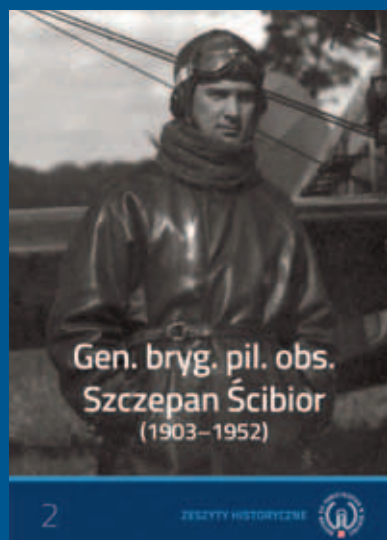


„POD DOBRZYMI SKRZYDŁAMI” NR 8/2020 r.
Bezpłatny biuletyn informacyjny ISSN 2543-8360
WYDAWCA: Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie
ul. Lotników Polskich 1, 08-530 Dęblin
www.muzeumsp.pl | sekretariat@muzeumsp.pl
Instytucja Kultury Ministerstwa Obrony Narodowej
REDAKTOR NACZELNY: Paweł Pawłowski
REDAKTOR PROWADZĄCY: Malwina Markiewicz

REDAKCJA: Marcin Arbuz, Katarzyna Gajo, Wojciech Grobelski, Roman Kozłowski, Dagmara Krukowska, Malwina Markiewicz, Andrzej Olejko, Paweł Pawłowski, Katarzyna Ragus, Andrzej Rypulak
FOTOGRAFIE: Archiwum Muzeum Sił Powietrznych, Jacek Zagożdżon, Marcin Arbuz, Malwina Markiewicz, Marta Serafin, Paweł Pawłowski, Jakub Bem, archiwum prywatne: Andrzej Rypulak,

Wojciech Grobelski, Leonard Ciosek
PROJEKT / SKŁAD: Darek Jakubowski
KOREKTA: Karolina Pardo-Dybcio
DRUK: www.kamerapress.pl
Wszelkie prawa w tym prawa autorów i wydawcy zastrzeżone. Jakikolwiek dalsze rozpowszechnianie artykułów i innych części czasopisma bez zgody autorów i wydawcy zabronione.

ZAPOWIEDZI WYDAWNICZE 2020

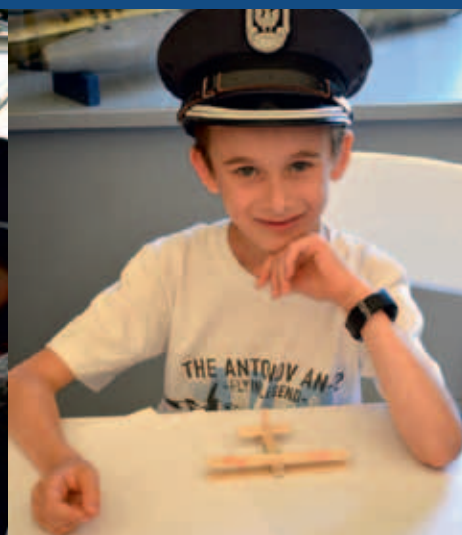


EUROPEJSKIE DNI DZIEDZICTWA

Zaślubiny z Wisłą w Dęblinie
19.09.2020

w Roku Stulecia Zaślubin Polski z morzem
1920-2020

lekcje z głową w chmurach - w Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie



VISIT US BEFORE FLIGHT

tematy zajęć - informacje:
www.muzeumsp.pl

08-530 Dęblin, ul. Lotników Polskich 1
rezerwacje dla grup: rezerwacja@muzeumsp.pl
zamów lekcję: edukacja@muzeumsp.pl