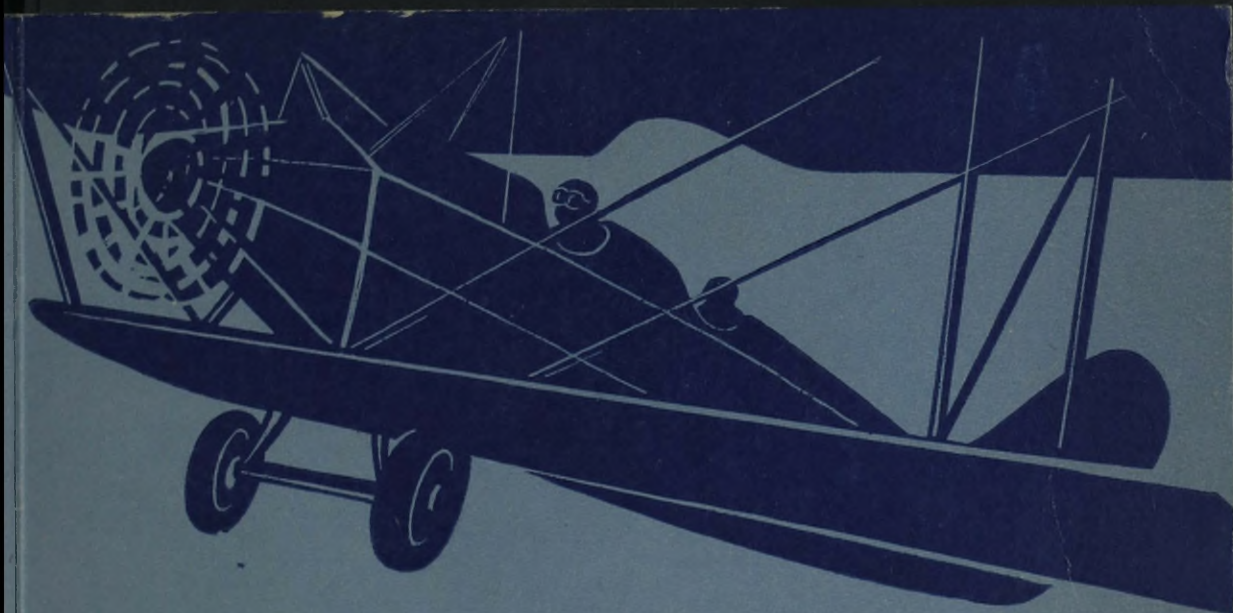


Grey Scale #13



A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19



L. LERMER, B. LERMER

POLSKIE SKRZYDŁA

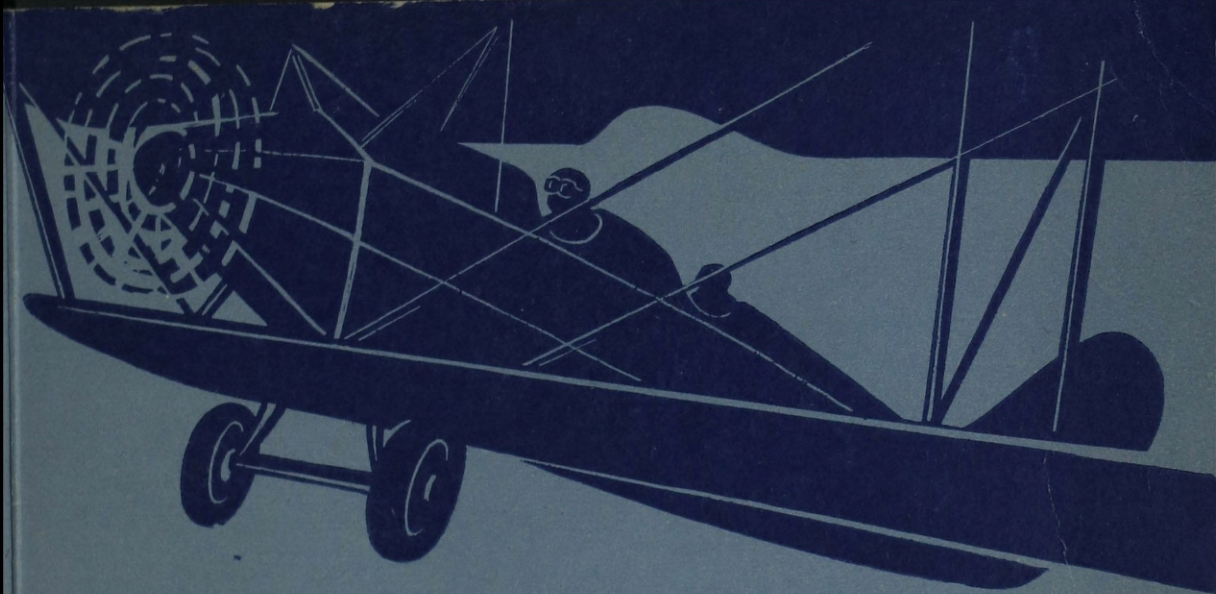
PORADNIK
BIBLIOGRAFICZNY

BIBLIOTEKA NARODOWA · WARSZAWA · 1970



Colour Chart #13





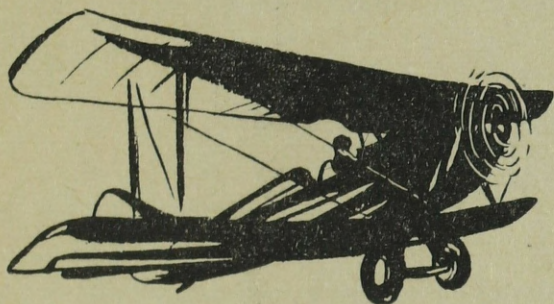
L. LERMER, B. LERMER

POLSKIE SKRZYDŁA

PORADNIK
BIBLIOGRAFICZNY

BIBLIOTEKA NARODOWA · WARSZAWA · 1970

BIBLIOTEKA NARODOWA
INSTYTUT BIBLIOGRAFICZNY



LOWISA LERMER
BRONISŁAW LERMER

POLSKIE SKRZYDŁA

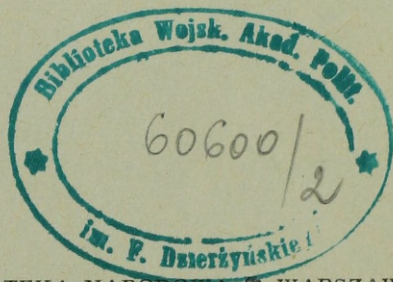
PORADNIK BIBLIOGRAFICZNY

WARSZAWA 1970
BIBLIOTEKA NARODOWA

Zredagowano
w ZAKŁADZIE BIBLIOGRAFII ZALECAJĄCEJ

Okladkę projektował
JERZY PIONTEK

Opracowanie techniczne
KRZYSZTOF KUKIEŁA



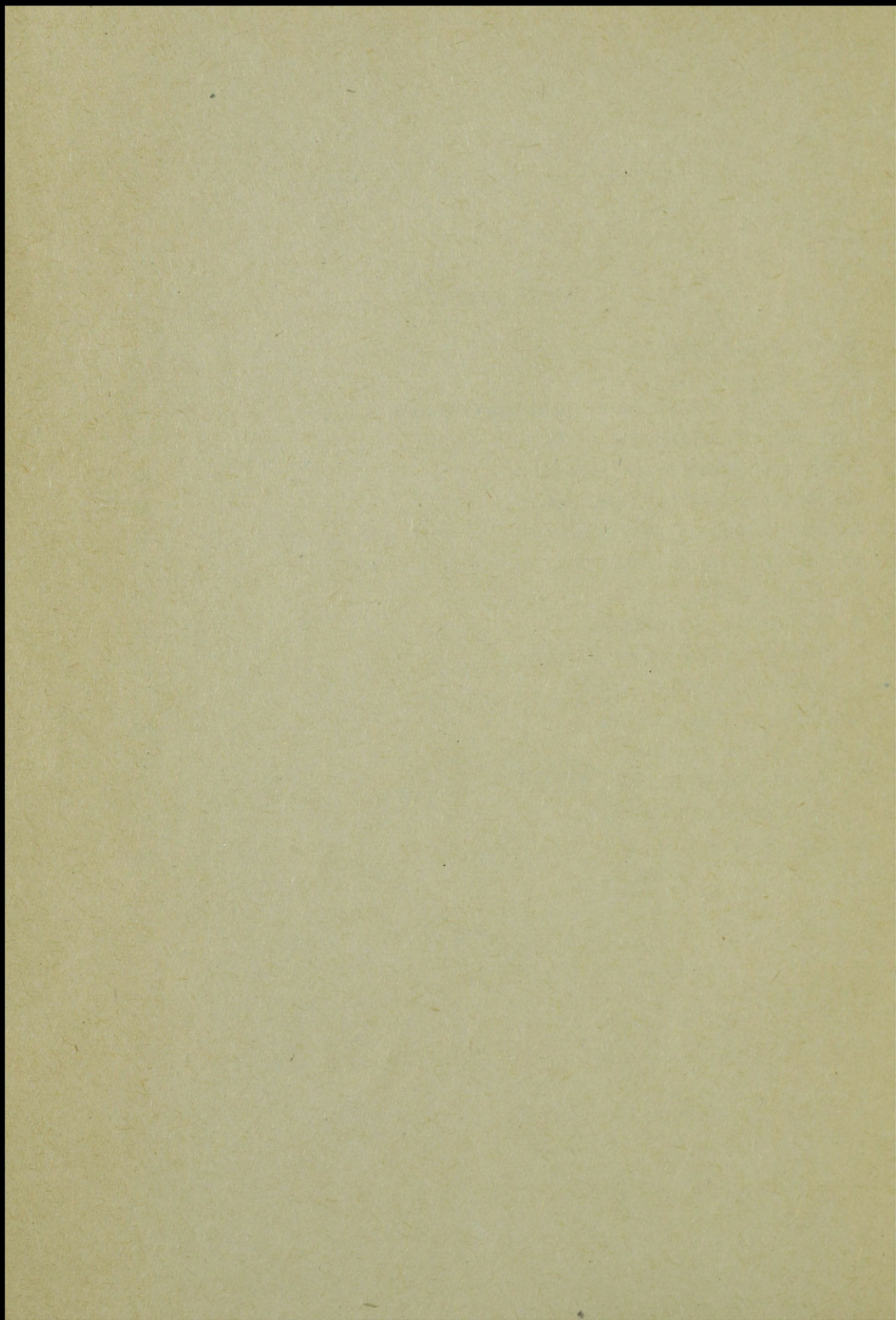
BIBLIOTEKA NARODOWA • WARSZAWA 1971

Nakład 2500 + 257 egz. Ark. druk. 5. Ark. wyd. 5.
Papier druk. sat. kl. V, 70 g/Al. Oddano do skła-
dania 26.VIII.1970 r. Podpisano do druku 22.XII.1970 r.
Druk ukończono w styczniu 1971 r. Zam. 218/70. U-103.
Cena zł 12.—

Zakład Graficzny BN, Warszawa, ul. Okólnik 9.

SPIS TREŚCI

Wykaz ważniejszych skrótów	5
Przedmowa	7
Przegląd dziejów lotnictwa polskiego (Wstęp)	9
Opracowania całościowe	31
Historia poszczególnych zagadnień	35
Narodziny lotnictwa polskiego	38
Lotnictwo polskie w dwudziestoleciu 1918-1939	41
Udział lotnictwa polskiego w II wojnie światowej	48
Część ogólna	48
Kampania wrześniowa	49
Lotnictwo polskie na Zachodzie	54
Ludowe lotnictwo polskie	63
Lotnictwo w Polsce Ludowej	68
Lotnictwo cywilne	68
Lotnictwo wojskowe	71
Lotnictwo sportowe	75
Indeks autorów	79



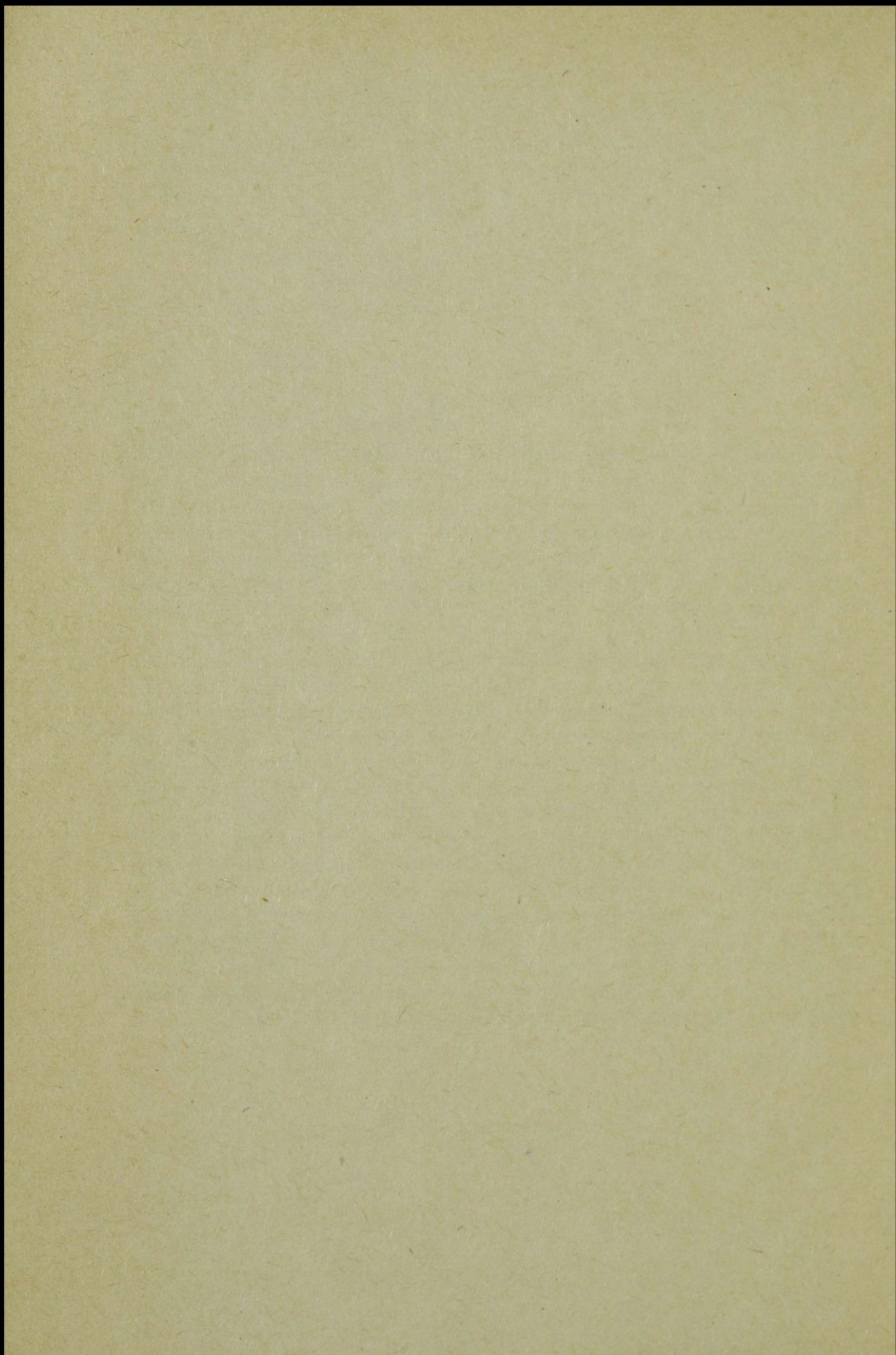
WYKAZ WAŻNIEJSZYCH SKRÓTÓW

- | | |
|--|--|
| Bibl. — Biblioteka | PZL — Państwowe Zakłady Lotnicze |
| CSS — Centralne Studium Samolotów | popr. — poprawione |
| Czyt. — Spółdzielnia Wydawnicza „Czytelnik” | portr. — portret |
| IS — Instytut Szybownictwa | Poz. — Poznań |
| Gd. — Gdynia | poz. — pozycja |
| ilustr. — ilustracje, ilustrował(a) | przeł. — przełożył(a) |
| KiW — Spółdzielnia Wydawnicza „Książka i Wiedza” | RAF — Royal Air Force (Królewskie Siły Powietrzne) |
| k. nlb. — karty nieliczbowane | RWD — grupa konstrukcyjna Rogalski — Wigura — Drzewiecki (po śmierci Wigury, Wędrychowski) |
| Kat. — Katowice | red. — redakcja, redaktor |
| Kr. — Kraków | rys. — rysunki, rysował(a) |
| l. — lata | SiT — Wydawnictwo „Sport i Turystyka” |
| LSW — Ludowa Spółdzielnia Wydawnicza | SZD — Szybowcowy Zakład Doświadczalny |
| LWD — Lotnicze Warsztaty Doświadczalne | s. — na stronach |
| Lub. — Lublin | ss. — ogólna ilość stron |
| MON — Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej | <i>Skrzyd. Pol.</i> — Skrzydlata Polska |
| NK — Instytut Wydawniczy „Nasza Księgarnia” | Śląsk — Wydawnictwo „Śląsk” |
| nr — numer | t. — tom |
| oprac. — opracował(a), opracowanie | tab. — tabele |
| PLL „Lot” — Polskie Linie Lotnicze „Lot” | tabl. — tablice |
| PWN — Państwowe Wydawnictwo Naukowe | tłum. — tłumaczył(a), tłumaczenie |
| | WK — Wydawnictwo Komunikacji |

- WKŁ — Wydawnictwo Komunikacji i Łączności
WLub. — Wydawnictwo Lubelskie
WŁ — Wydawnictwo Łódzkie
WMor. — Wydawnictwo Morskie
WPoz. — Wydawnictwo Poznańskie
WNT — Wydawnictwo Naukowo-Techniczne
WSK — Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego
- Wojsk. Inst. Hist. — Wojskowy Instytut Historyczny
Wojsk. Inst. Nauk. Wydawn. — Wojskowy Instytut Naukowo Wydawniczy
Wojsk. Prz. hist. — Wojskowy Przegląd Historyczny
Wojsk. Prz. lotn. — Wojskowy Przegląd Lotniczy
wyd. — wydanie
Wwa — Warszawa
z. — zeszyt
zob. — zobacz

PRZEDMOWA

Poradnik „Polskie skrzydła” jest bibliografią zalecającą. Obejmuje publikacje książkowe i artykuły z czasopism lotniczych (przystępne opracowania naukowe, popularnonaukowe a także wspomnienia i literaturę piękną), mogące zainteresować szeroki krąg czytelników — niespecjalistów, także starszą młodzież. Spis wybranej najbardziej wartościowej literatury prezentuje dzieje polskiego lotnictwa poczynszszy od pierwszych prób z aparatami latającymi w XVII w., aż do najnowszych osiągnięć w tej dziedzinie. Zbieranie materiałów oparte na publikacjach powojennych zamknięto zasadniczo na 1969 r., w ostatniej fazie uzupełniono jedynie poradnik aktualnymi wydawnictwami książkowymi. Wszystkie pozycje (162) są adnotowane. Podstawą układu poradnika jest chronologia historyczna z tym, że na początku umieszczono pozycje dotyczące historii lotnictwa jako całości a następnie, przekrojowo ukazanego rozwoju różnych jego dziedzin i działów (Opracowania całościowe, Historia poszczególnych zagadnień). W kolejnych okresach historycznych dziejów naszej Ojczyzny starano się zilustrować przy pomocy odpowiednio dobranych publikacji — osiągnięcia techniki i przemysłu lotniczego, rozwój lotnictwa wojskowego, cywilnego i sportowego (Narodziny lotnictwa polskiego, Lotnictwo polskie w dwudziestoleciu 1918—39, Udział lotnictwa polskiego w II wojnie światowej 1939—45, Lotnictwo w Polsce Ludowej). Materiał bibliograficzny poprzedzony został wstępem omawiającym w popularnym ujęciu historię polskiego lotnictwa.



PRZEGLĄD DZIEJÓW LOTNICTWA POLSKIEGO

POCZĄTKI LOTNICTWA W POLSCE

PIERWSZE PRÓBY

Wśród ludu polskiego rozpowszechnione były od dawna legendy o latających postaciach, które mogły unosić się w powietrzu bądź przy pomocy miotły (czarownice z Łysej Góry), bądź przy użyciu koguta (Pan Twardowski), czy przypiętych do ramion skrzydeł (mazowiecka baśń o polskim Ikarze zwanym Latawiec lub tatrzańska opowieść o bracie Cyprianie z Czerwonego Klasztoru nad Dunajcem, który wzleciał na szczyt Trzech Koron w Pieninach). Pierwszą znaną postacią realną jest Łukasz Piotrowski, profesor Akademii Krakowskiej żyjący w XVII w. za panowania Władysława IV, który według istniejących, fragmentarycznych wiadomości miał się ponoć unosić w powietrzu na wynalezionych przez siebie skrzydłach. Z niedokładnych, ale udokumentowanych wzmianek dowiadujemy się o zbudowaniu w 1648 r. przez osiadłego w Polsce Włocha Tytusa Boratyniego aparatu latającego tzw. ornitoptera, który unosił się w powietrze. W dwa lata później w 1650 r. wychodzi drukiem wiekopomne w dziejach techniki raketowej dzieło Kazimierza Siemienowicza, znakomitego polskiego inżyniera pt. *Artis magnae artilleries pars prima* (Sztuki wielkiej artylerii część pierwsza), w którym autor zawarł naukowe opracowanie teorii rakiet. Wiek XVIII natomiast jest bezsprzecznie epoką balonów. Pierwsze prace nad nowym wy-

nalazkiem (balon został skonstruowany przez Francuzów braci Montgolfier w 1783 r.) rozpoczęły się w Polsce w 1784 r. Prowadzili je: w Warszawie — chemik królewski Jan Okraszewski, a w Krakowie profesorowie tamtejszej Akademii Jan Śniadecki i Jan Jaśkiewicz. Balon Okraszewskiego uniósł się w powietrze nad Warszawą 14.II.1784 r. Eksperyment ten powtórzono w Krakowie w dniu 1 kwietnia 1784 r. Pierwsza podróż powietrzna z człowiekiem w gondoli odbyła się w Warszawie w 1789 r. Pasażerem był Jan Potocki, podróżnik, historyk i pisarz. W wieku XIX zapoczątkowane przez K. Siemienowicza prace nad raketami kontynuuje Józef Bem, późniejszy generał i bohater narodowy. Przy jego współudziale skonstruowano w arsenale warszawskim w l. 1818-19 rakiety bojowe na użytek wojska. Badania Bema zostały przerwane w 1822 r. jednak jego wkład w rozwój tej dziedziny broni jest znaczny. Dużym osiągnięciem są także prace Polaka z pochodzenia, Konstantego Ciolkowskiego (1857—1935). Opracował on teorię lotu rakiety i uzasadnił możliwość lotów międzyplanetarnych rozwiązując jednocześnie problem wyjścia rakiety z zasięgu przyciągania ziemskiego. Wpadł też na pomysł zastosowania w raketach płynnego paliwa. Jednocześnie w początku stulecia powraca na nowo myśl zbudowania maszyny latającej, cięższej od powietrza i kierowanej przez człowieka. Sytuacja polityczna Polski nie sprzyjała jednak kontynuowaniu doświadczeń lotniczych. Dopiero koniec stulecia zaznacza się wzmożonymi pracami zmierzającymi do opanowania przestrzeni powietrznej.

Pionierem postępowej myśli lotniczej jest polski uczonek Stefan Drzewiecki (1844—1938), konstruktor śmigła lotniczego, pierwszy na miarę światową twórca teorii lotu mechanicznego. Oryginalna, równie zasłużona postać w dziejach naszego lotnictwa — to artysta malarz Czesław Tański (1863—1942), który zbudował aparat latający zdolny unieść człowieka i który w 1896 r. podczas kolejnej próby wleciał w powietrze na wysokość 2 m przebywając około 30 m. Tań-

ski zbudował także w 1909 r. prototyp śmigłowca z napędem ręcznym a następnie samolot „Łątka” z silnikiem spalinywym o mocy 25 KM. Nie zdołały one jednak oderwać się od ziemi. Pomysłną próbę lotu na samolocie własnej konstrukcji odbył w 1910 r. inżynier-konstruktor Stefan Kozłowski. W tym samym roku Grzegorz Piotrowski jeden z pierwszych pilotów wykonuje przelot z pasażerem z Petersburga do Kronsztaedu (37 km) bijąc rekord Francuza L. Bleriota, który w 1909 r. przeleciał przez kanał La Manche. Rudolf Warchałowski — konstruktor i brawurowy pilot bije natomiast w Wiedniu światowe rekordy długości lotu. W 1911 r. znany polski lotnik Michał Scipio del Campo pilotował pierwszy samolot zbudowany przez polskich konstruktorów Czesława Zbierańskiego i Stanisława Cywińskiego. W 1914 r. lotnik polarny Jan Nagórski jako pierwszy na świecie latał nad Arktyką wykonując loty długości ok. 2500 km, a w roku następnym także jako pierwszy na świecie wykonał pętlę na tzw. wodnosamolocie czyli samolocie przystosowanym do startów i lądowania na wodzie. Mnożące się sukcesy i osiągnięcia polskich konstruktorów i pilotów zyskały szeroki rozgłos i aplauz w społeczeństwie. Powstają liczne kółka lotnicze. Niepoślednią rolę propagandową odegrały utworzone w 1909 r. Koło Awiatów w Warszawie i Związek Awiacyjny Studentów Politechniki Lwowskiej. Organizują one loty pokazowe, urządzają wystawy lotnicze, mityngi, zakładają kółka modelarskie.

NARODZINY LOTNICTWA POLSKIEGO

Wybuch I wojny światowej stworzył lotnictwu nowe szanse. Ten nowy rodzaj broni szybko zyskał na świecie uznanie. Użycie samolotów bojowych przekonało o ich skutecznym działaniu na polu walki. W Polsce pierwsze próby zorganizowania lotnictwa podjęto w 1916 r. w ramach Legionów Polskich walczących u boku armii austro-węgierskiej. Równocześnie niemal utworzone zostało w Warszawie Polskie Towarzystwo Żeglugi Napowietrznej szkolące kadry

lotnicze. Usiłowania te jednak z braku sprzętu nie dały pożądaných wyników. Dopiero w 1917 r. rozpoczęto formowanie polskich jednostek powietrznych na terenie Rosji. Nie dane było jednak polskim pilotom wziąć udziału w powietrznych akcjach ponieważ wkrótce eskadry zostały rozbrojone przez Niemców. Część personelu latającego przedostała się na Zachód, gdzie w międzyczasie organizowano lotnictwo przy samodzielnej Armii Polskiej we Francji. Po zakończeniu działań w maju 1919 r. Francja przekazała niepodległej Polsce 7 eskadr z całym wyposażeniem i personelem technicznym. Tymczasem w kraju po upadku Cesarstwa Austro-Węgierskiego i po klęsce Niemiec w 1918 r. rozpoczęto w Krakowie (w listopadzie 1918 r.) formowanie eskadr bojowych. W tym samym czasie po zajęciu przez Polaków lotniska Mokotów w Warszawie rozpoczęto organizację lotnictwa. 20.XII. 1918 r. utworzono w Warszawie Wojskową Szkołę Lotniczą, a 21.XII ustalono organizację lotnictwa, formując eskadry bojowe w Warszawie, Lublinie, Krakowie i we Lwowie.

Powstańcy wielkopolscy po zajęciu w dniu 6.I.1919 r. bazy lotniczej w Ławicy koło Poznania zorganizowali pierwszą powstańczą jednostkę lotniczą nazwaną przez nich „Stacja lotnicza w Ławicy”. Stała się ona bazą organizacyjną i szkoleniową lotnictwa powstania wielkopolskiego. W pierwszym kwartale 1919 r. utworzono trzy eskadry, które zostały skierowane na front, uczestnicząc głównie w lotach rozpoznawczych i propagandowych. Jednocześnie rozpoczęła działalność Szkoła Lotnicza w Ławicy. W kwietniu 1919 r. zaczęto także organizację oddziałów balonowych. W maju powstała w Poznaniu Oficerska Szkoła Aeronautyczna.

ROZWÓJ LOTNICTWA W DWUDZIESTOLECIU 1919—1939

MYŚL TECHNICZNA I PRZEMYSŁ LOTNICZY

Rozkwit lotnictwa bojowego w czasie I wojny światowej wywarł wpływ na rozwój i doskonalenie sprzętu w latach międzywojennych. We wszystkich prawie krajach Europy za-

często je intensywnie rozbudowywać. W Polsce mimo poważnych sukcesów uzyskanych przez naszych konstruktorów przed wojną sytuacja lotnictwa nie była pomyślna. Znajdujący się przez wiele lat pod zaborami kraj nie miał żadnego przemysłu lotniczego. Zorganizowane po zakończeniu działań wojennych lotnictwo bazowało wyłącznie na obcym sprzęcie. Wprawdzie w 1918 r. utworzono w Warszawie Centralne Warsztaty Lotnicze, w których rozpoczęto produkcję licencyjną samolotów oraz zorganizowano szkolenie personelu technicznego — napotkano jednak na poważne trudności, które bynajmniej nie sprzyjały rozwojowi tej najnowszej dziedziny przemysłu. Dopiero w latach dwudziestych powstały pierwsze w Polsce wytwórnie samolotów z prawdziwego zdarzenia. Były to firmy: „Plage i Laśkiewicz” w Lublinie (w 1921 r.) i „Podlaska Wytwórnia Samolotów” w Białej Podlaskiej (w 1923 r.) oraz Doświadczalne Warsztaty Lotnicze na Okęciu. W r. 1926 zbudowany został staraniem Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej (LOPP) Instytut Aerodynamiczny przy Politechnice Warszawskiej kierowany przez prof. Czesława Witoszyńskiego. Rozpoczął się intensywny rozwój myśli technicznej, której filarami byli. m in. Stanisław Cywiński, Stanisław Prauss, Jerzy Dąbrowski, Ryszard Bartel, Franciszek Misztal, Zygmunt Puławski, Jerzy Teisseyre i in., a w dziedzinie szybowców Antoni Kocjan i Szymon Grzeszczyk. W latach 1918—25 podjęły także działalność komórki naukowo-techniczne oparte o organizację wojskową. Prowadziły one badania wojskowego sprzętu lotniczego oraz sprawowały nadzór nad przemysłem lotniczym, rozszerzając stopniowo zakres działalności naukowo-ladawczej. W r. 1926 w miejsce utworzonej wcześniej Wojskowej Centrali Badań Lotniczych powołano Instytut Badań Technicznych Lotnictwa. W 1927 r. rozpoczęto wytwarzanie w kraju silników lotniczych. W 1928 r. Centralne Warsztaty Lotnicze przekształcono w Państwowe Zakłady Lotnicze - Wytwórnia Płatowców nr 1 w Warszawie. Trzon zakładowego biura konstrukcyjnego stanowili absolwenci politechnik: war-

szawskiej i lwowskiej. Działa także niezależna grupa konstrukcyjna RWD (Rogalski, Wigura, Drzewiecki, po śmierci Wigury — Wędrychowski) w ramach Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych. W maju 1939 r. uruchomiono w Mielcu Wytwórnę Płatowców nr 2. Produkowały one głównie samoloty dla potrzeb lotnictwa wojskowego (m. in. samoloty myśliwskie, wielozadaniowe, bombowe). Liczne niedomagania, przede wszystkim ograniczone środki finansowe, brak jednolitej polityki rozwojowej i koordynacji przedsięwzięć, rozbieżność w poglądach na celowość rozbudowy i zastosowania lotnictwa a także uzależniona od niego zmienność zamówień — hamowały w znacznym stopniu rozwój przemysłu lotniczego w tym okresie.

LOTNICTWO WOJSKOWE

Już w 1918 r. utworzono w Warszawie Dowództwo Wojsk Lotniczych. Objęło ono nadzór nad eskadrami utworzonymi w czasie wojny na terenie naszego kraju. W 1921 r. dokonano reorganizacji lotnictwa tworząc pułki lotnicze w Warszawie, Krakowie i Poznaniu. W latach następnych sformowano także pułki w Toruniu, w Lidzie i we Lwowie. Były one jednostkami mieszanymi. W ich skład wchodziły dywizjony liniowe, myśliwskie, niszczyielskie, towarzyszące i szkolne. Stanowiły one aż do wybuchu II wojny światowej, podstawowy trzon polskiego lotnictwa wojskowego. Jednocześnie zorganizowano sieć szkół przygotowujących personel latający i techniczny (w Bydgoszczy, Grudziądzu, Toruniu, Warszawie i Krakowie). W 1925 r. powstała w Grudziądzu Oficerska Szkoła Lotnicza, która po przeniesieniu w maju 1927 do Dębina dała początek słynnej „szkole orląt” — Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa. W Bydgoszczy natomiast utworzono Centrum Wyszkożenia Podoficerów Lotnictwa. W Grudziądzu działała także Szkoła Strzelania i Bombardowania, przemianowana w 1937 r. na Kurs Wyższego Pilotażu. W 1934 r. powstała w Bydgoszczy Szkoła

Podchorążych Lotnictwa (przeniesiona wkrótce do Warszawy) — kształcąca kadry oficerów — inżynierów lotnictwa. Oficerów sztabowych dla potrzeb lotnictwa przygotowywała utworzona w 1936 r. w Warszawie Wyższa Szkoła Lotnicza. Stan wyszkolenia lotniczego przedstawiał się zatem bardzo pozytywnie. Jego poziom organizacyjny i fachowy był bardzo wysoki.

Niestety rozwój lotnictwa wojskowego hamował w znacznym stopniu brak sprzętu. Produkcją samolotów zajmowały się utworzone w latach dwudziestych wytwórnie w Lublinie, Poznaniu, Białej Podlaskiej i w Warszawie, a w latach trzydziestych także zakłady w Mielcu i Rzeszowie. Pierwsze samoloty polskiej konstrukcji zaczęto wprowadzać na uzbrojenie w 1928 r. Były to samoloty szkolne, łącznikowe, myśliwskie, a od 1933 r. samoloty towarzyszące, rozpoznawcze oraz bombowce. Niestety ciągłe eksperymentowanie, wprowadzanie nieustannych zmian konstrukcyjnych opóźniały tok produkcji i powodowały, że samoloty opuszczając wytwórnię były już przestarzałe. Ponadto napływały do pułków zbyt wolno i w zbyt małych ilościach. W końcu lat trzydziestych stan liczebny samolotów zmniejszył się w stosunku do r. 1927 o około 50%. Wojna zastała polskie lotnictwo w obliczu najgłębszego kryzysu sprzętowego.

W latach międzywojennych kontynuowano także prace nad rozwojem wojsk balonowych, których zaczątkiem stała się utworzona w Poznaniu w 1919 r. Oficerska Szkoła Aeronautyczna. W r. 1920 organizacja tego rodzaju wojsk została pomyślnie zakończona a lata 1921—22 przyniosły ożywiony rozwój w tej dziedzinie. Sprowadzono nowy sprzęt m. in. sterowiec „Zodiak”. Zakres pracy wojsk balonowych zwiększył się w 1924 r. o zadanie obrony przeciwlotniczej. Zaczęto bowiem wówczas stosować balony zaporowe, które użyte zostały w czasie wojny z Niemcami w 1939 r.

Najmłodszą dziedziną mającą początkowo charakter bardziej sportowy niż wojskowy było spadochroniarstwo. Organizację oddziałów spadochronowych rozpoczęto w 1937 r.



a w maju 1939 r. utworzono Wojskowy Ośrodek Spadochronowy w Bydgoszczy. Oddziały te nie wzięły jednak udziału w kampanii wrześniowej.

Istniało też lotnictwo morskie (Morski Dywizjon Lotniczy) podporządkowane Departamentowi Spraw Morskich. Pierwsza jednostka nazwana bazą lotnictwa morskiego utworzona została 1.VII.1920 r. w wyzwolonym Pucku. Niebawem otwarto tam też Szkołę Lotnictwa Morskiego. Niestety brak sprzętu hamował w decydującym stopniu rozwój tej formacji. Wprawdzie w l. 1929—38 zaczęto wprowadzać na wyposażenie lotnictwa morskiego wodnopłatownice polskiej produkcji, było ich jednak zbyt mało i nazbyt były przestarzałe, żeby formacja ta mogła odegrać poważniejszą rolę i wziąć udział w walkach we wrześniu 1939 roku.

KOMUNIKACJA LOTNICZA

Pierwsze regularne linie lotnicze w Europie powstawać zaczęły wkrótce po zakończeniu I wojny światowej. Polska podpisała Konwencję Paryską normującą międzynarodową żeglugę powietrzną już w 1919 r. Pierwszą linią lotniczą przebiegającą nad obszarem Polski była linia zagraniczna Paryż—Fraga—Warszawa otwarta w 1921 r. i eksploatowana przez firmę francuską. W tym samym roku powstaje przy współudziale niemieckiej firmy Junkers pierwsze przedsiębiorstwo polskie pod nazwą „Aerolloyd” otwierając w 1922 r. dwie regularne linie lotnicze: Warszawa—Gdańsk i Warszawa—Lwów. W 1923 r. otwarto linię Warszawa—Kraków, a w 1925 Kraków—Wiedeń i Kraków—Lwów. Towarzystwo przetrwało do 1925 r. kiedy to ze względów prestiżowych — właściciele zmienili nazwę na „Aerolot” zrywając jednocześnie kontakt z niemiecką firmą Junkers. Równocześnie w Poznaniu powstało drugie przedsiębiorstwo „Aero”. Wkrótce jednak firma przestała istnieć. W 1928 r. utworzony zostaje w Ministerstwie Komunikacji Departament Lotnictwa Cywilnego. W następstwie przeprowadzonych reform powstają Pol-

skie Linie Lotnicze „Lot” (w 1929 r.). Do poważniejszych osiągnięć „Lotu” należało m. in. zorganizowanie w 1938 r. bezpośredniego połączenia Warszawa—Ateny. W dniu wybuchu wojny długość sieci linii „Lotu” wynosiła 10.207 km.

SPORT LOTNICZY

Działalność przedwojennych kół awiatów kontynuował założony w Poznaniu w 1919 r. Aeroklub Polski, który jednak istniał tylko do r. 1920.

W wielu miastach powstały Aerokluby Akademickie zrzeszone w Związku Aeroklubów Akademickich kierujących życiem lotnictwa sportowego. Popularność lotnictwa rosła coraz bardziej. Najlepszym dowodem roli, jaką odgrywało ono w społeczeństwie było utworzenie w 1923 r. Ligi Obrony Powietrznej Państwa (LOPP), przemianowanej później na Ligę Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Organizacja ta gromadziła fundusze na cele sportu lotniczego. Dużą rolę w rozwoju tego sportu odegrał utworzony w 1927 r. w Warszawie Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, który przystąpił do Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI). Lotnictwo sportowe pod egidą Aeroklubu przeżywało bujny rozkwit a polscy zawodnicy uczestniczący w zawodach międzynarodowych zbierali najwyższe laury. Już w 1922 r. na Międzynarodowych Zawodach w Zurychu odniósł sukces Ludomił Rayski, późniejszy dowódca lotnictwa wojskowego. Doniosłym echem na arenie międzynarodowej odbił się także przelot zespołowy sześciu załóg pod dowództwem płk. pil. Serednickiego z Paryża nad Alpami, Włochami, Jugosławią, Austrią do Warszawy w 1924 r., a także kolejny sukces Rayskiego w 1925 r. (przelot na trasie Paryż — Casablanca — Tunis — Ateny — Warszawa). Światową sławę zdobył Bolesław Orliński. W 1926 r. odbył on lot z Warszawy do Tokio i z powrotem. Kolejnym osiągnięciem jest rajd dookoła Afryki w 1931 r. w wykonaniu pilotów Stanisława Skarżyńskiego i Andrzeja Markiewicza. W 1932 r. Franciszek Żwirko i Stanisław

Wigura zwyciężają w międzynarodowych zawodach samolotowych tzw. Challenge w Berlinie. W tym samym roku Jerzy Drzewiecki zdobywa międzynarodowy rekord wysokości lotu (6023 m). W 1933 r. S. Skarżyński pokonuje Atlantyck.

W tym samym roku na międzynarodowych zawodach balonowych o puchar Gordon-Bennetta w Chicago Franciszek Hynek i Zbigniew Burzyński odnoszą triumf startując na balonie „Kościuszko” (1300 km w czasie 39 godz.). W 1934 r. w Challenge’u w Warszawie Polacy zdobywają dwa pierwsze miejsca (Jerzy Bajan i S. Płonczyński). W tym samym czasie na zawodach o puchar Gordon-Bennetta rozegranych w Warszawie zwyciężają F. Hynek i W. Pomaski. Kolejne lata to dalsze pasmo sukcesów naszych zawodników. Osobną kartą polskiego sportu balonowego były loty wysokościowe do granic stratosfery. Pierwszy lot odbył się w 1933 r., a w 1935 załoga Burzyński i Wysocki ustanowiła międzynarodowy rekord wysokości (9437 m, a potem 10002 m). W 1936 r. dokonano także pierwszego lotu w celach naukowych.

Na lata międzywojenne przypadają także narodziny szybownictwa, pierwsze próby konstrukcyjne i pierwsze loty. Zawody szybowcowe zorganizowano już w 1923 r. na zboczach Czarnej Góry, w Białce koło Nowego Targu. W 1930 r. otwarto w Bezmiechowej na stokach Słonnych Gór na Podkarpaciu szkołę szybowcową, której inicjatorem był pilot i konstruktor Szymon Grzeszczyk. W 1931 r. wykonał on pierwszy start na szybowcu holowanym za samolotem. Dopiero od 1935 r. zaczęto organizować Krajowe Zawody Szybowcowe. W 1937 r. Wanda Modlibowska zdobyła kobiecy międzynarodowy rekord długości lotu (24 godz. 14 min.) startując na szybowcu „Komar” konstrukcji inż. Antoniego Kocjana. W tym samym roku ekipa polska wzięła udział w międzynarodowych zawodach szybowcowych w Rhön-Wasserkuppe w Niemczech. P. Mynarski i Baranowski zwyciężyli w dwóch konkurencjach a Żabski uzyskał największe przewyższenie (3260 m).

W 1938 r. Tadeusz Góra przeleciał na szybowcu z Bezmiechowej pod Wilno uzyskując rekord Polski w przelocie otwartym i Medal Lilienthala — najwyższe odznaczenie szybowcowe FAI. Ustanawiano także rekordy na motoszybowcach. M. Offierski zdobył na nim rekord wysokości a wraz z Derengowskim wykonał rajd długości 2500 km na trasie Warszawa—Tallin—Warszawa—Rzym.

Sport spadochronowy zaczął się rozwijać dopiero od 1936 r. Powstały wówczas pierwsze kursy szkoleniowe organizowane przez Ligę Obrony Powietrznej Państwa. Jakkolwiek brak było odpowiednio przystosowanych samolotów i używano sprzętu dość prymitywnego to jednakże na przestrzeni lat 1936—39 dokonał się szybki rozwój spadochroniarstwa. Polacy zaczęli brać udział w zawodach międzynarodowych.

Wybuch wojny przerwał sportową działalność lotniczą.

UDZIAŁ LOTNICTWA POLSKIEGO W II WOJNIE ŚWIATOWEJ 1939—1945

Stan posiadania polskiego lotnictwa wojskowego w momencie wybuchu II wojny światowej zamykał się liczbą 745 samolotów; jednostki bojowe wyposażone były w samoloty w ogólnej ilości 463, w tym ok. 159 maszyn myśliwskich. Ta mała ilość przeważnie przestarzałych typów maszyn musiała stawić czoła przeważającym siłom niemieckiej Luftwaffe, która dysponując 4000 nowoczesnych, świetnie uzbrojonych samolotów rzuciła przeciwko Polsce prawie połowę swojego sprzętu. Zaskoczenie, jakim był dla polskiego dowództwa wybuch wojny i potęgający się od pierwszych chwil trwania działań zbrojnych chaos, a także doskonałe rozeznanie wroga w dyslokacji naszych obiektów strategicznych spowodowały, że wiele lotnisk zostało zbombardowanych w pierwszych dniach wojny. Jednakże lotnictwo działające w ramach armii: „Modlin”, „Pomorze”, „Poznań”, „Łódź”, „Kraków”, „Karpaty” oraz samodzielnej grupy operacyjnej „Narew” — podjęło nierówną walkę z wrogiem na wszystkich

odcinkach front. Do działań przystąpiła także Brygada Bombowa pozostająca w dyspozycji Naczelnego Wodza oraz Brygada Pościgowa, która broniła Warszawy. Od samego początku uwidoczniła się przytłaczająca przewaga wroga. Samoloty niemieckie były lepsze technicznie, szybsze, lepiej uzbrojone. Lotnicy polscy kompensowali brak sprzętu świetnym wyszkoleniem i odwagą. W pierwszym tygodniu walk nad Warszawą zestrzelili 42 samoloty, a w całej kampanii (do 18 września) — 137 maszyn wroga.

Po poniesionej we wrześniu klęsce lotnicy polscy przez Rumunię i Bliski Wschód przedostali się do Francji, gdzie zaczęto formowanie eskadr naszego lotnictwa. W Lyon-Bron utworzono Centrum Wyszkozenia Lotniczego. Formowanie jednostek napotykało jednak na wiele przeszkód. Dopiero w styczniu 1940 r. zorganizowano pierwszy dywizjon myśliwski i zaczęto szkolenie. Do połowy maja utworzono cztery dywizjony myśliwskie, dwa rozpoznawcze i zaczęto formować bombowy. W działaniach nad Francją wzięło udział tylko polskie lotnictwo myśliwskie. Polscy piloci zestrzelili 51 samolotów hitlerowskich. W czerwcu 1940 r. po kapitulacji Francji zaczęto organizować lotnictwo polskie na terenie Wielkiej Brytanii, gdzie stworzone zostały Polskie Siły Powietrzne. Zorganizowano piętnaście dywizjonów z polskim dowództwem i polskim personelem technicznym. Ponadto 50 pilotów służyło w dywizjonach myśliwskich RAF (Royal Air Force — Królewskie Siły Powietrzne), a około 400 w lotnictwie transportowym. Polskie dywizjony brały udział we wszystkich rodzajach działań bojowych. Największe uznanie zdobyli Polacy w czasie powietrznej „bitwy o Anglię” (sierpień — październik 1940 r.), w którym zasłużył się szczególnie Dywizjon 303. Do najbardziej znanych pilotów walczących na Zachodzie należą m. in. Stanisław Skalski, Witold Urbanowicz, Eugeniusz Horbaczewski, Stanisław Skarżyński, Karol Pniak, Witold Łokuciewski, Zdzisław Henneberg, Jan Zumbach, Aleksander Gabszewicz. Polskie dywizjony myśliwskie i bombowe brały także udział w walkach w Afry-

ce, w inwazji na kontynent w 1944 r., w bombardowaniach Niemiec, w wyzwaniu Europy. Lotnicy polscy współpracowali z Ruchem Oporu dokonując zrzutów na obrzazę kraju. U boku lotnictwa walczyły również polskie oddziały spadochronowe zorganizowane na terenie Wielkiej Brytanii w 1941 r. rozkazem gen. Sikorskiego. Powstał wtedy Spadochronowy Ośrodek Szkolno-Treningowy i utworzona została Polska Samodzielna Brygada Spadochronowa, która brała udział w desancie alianckim pod Arnhem w Holandii (17—25 IX 1944 r.). Polacy wchodzili także w skład oddziałów komandosów, którzy byli przerzucani na tereny okupowane jako tzw. „cichociemni”. Ogółem w lotnictwie polskim na Zachodzie służyło około 14 tys. ludzi. Polscy myśliwcy uzyskali 954 pewnych i dużą liczbę prawdopodobnych zestrzeleń oraz uszkodzeń samolotów nieprzyjaciela oraz 190 strąconych bomb latających „V-1”. Po zakończeniu wojny Polskie Siły Powietrzne zostały rozwiązane 31 XII 1945 r.

Zalążkiem ludowego lotnictwa polskiego stała się eskadra lotnicza utworzona 22 lipca 1943 r. przy 1 Dywizji im. T. Kościuszki w Grigorjewskoje na terenie Związku Radzieckiego. Dała ona początek 1 pułkowi lotnictwa myśliwskiego „Warszawa”. Wkrótce potem utworzono 2 pułk nocnych bombowców „Kraków”. Wraz z 3 pułkiem lotnictwa szturmowego weszły one w skład 1 Polskiej Dywizji Lotniczej ludowego Wojska Polskiego. Zapoczątkowany chrztem bojowym polskich myśliwców w rejonie Warki 23 VIII 1944 r. rozpoczął się szlak bojowy ludowego lotnictwa. Działania wspierające powstańców w walczącej Warszawie (13—24 IX), boje o Jabłonę i Legionowo (29 IX—28 X), walki o stolicę (styczeń 1945 r.), wyzwalenie Pomorza (luty—marzec 1945) uwieńczone zdobyciem Kołobrzegu, uderzenie na Berlin (kwiecień 1945 r.) — to chlubna historia dywizji. 7 IX 1944 r. utworzony został na mocy dyrektywy Sztabu Generalnego Armii Radzieckiej w Achtyrce koło Charkowa na terenie Związku Radzieckiego 1 Polski Korpus Lotnictwa Mieszanego. Formowanie korpusu, w skład którego weszły: 1 Dywizja Lot-

nictwa Bombowego, 2 Dywizja Lotnictwa Szturmowego i 3 Dywizja Lotnictwa Myśliwskiego rozpoczęto we wrześniu 1944 r. Przebazowanie do Polski nastąpiło w lutym 1945 r., a od kwietnia korpus wziął udział w operacji berlińskiej. Powstanie korpusu zwiększyło stan posiadania ludowego lotnictwa o 270 samolotów. W wyniku walk powietrznych, w jakich brało udział nasze ludowe lotnictwo zestrzelono 16 samolotów nieprzyjaciela, a 4 zniszczono na lotniskach. Miernikiem wysiłku bojowego nie może być jednak w tym wypadku ilość zestrzelonych samolotów, ale straty wyrządzone nieprzyjacielowi na pozycjach i znaczenie wykonywanych zadań w ramach zamierzeń nacierających wojsk.

W 1943 roku w Związku Radzieckim utworzone zostały także polskie oddziały powietrzno-desantowe. Powstał wtedy Polski Samodzielny Batalion Specjalny. Oddziały tego batalionu były zrzucone na tyłach wroga, na tereny okupowanej Polski i Niemiec dla prowadzenia roboty dywersyjnej, wywiadowczej i sabotażowej. Doświadczenie zdobyte w Polskim Samodzielnym Batalionie Specjalnym i Polskiej Brygadzie Spadochronowej wykorzystano w pracy Polskich Sił Powietrzno-Desantowych utworzonych w latach pięćdziesiątych.

LOTNICTWO W POLSCE LUDOWEJ

ROZWÓJ TECHNIKI LOTNICZEJ I MYŚLI KONSTRUKCYJNEJ

Pierwszy polski zespół konstrukcyjny powstał jeszcze w czasie trwania działań wojennych w 1944 r. w wyzwolonym Lublinie pod kierunkiem inżyniera Tadeusza Sołtyka. Pierwszy powojenny samolot opracowany w tym zespole nosił nazwę „Szpak 1”. 1 IV 1945 r. zespół pracuje w Lotniczych Warsztatach Doświadczalnych. Wynikiem prowadzonych w latach 1945—59 prac konstrukcyjnych w LWD były samoloty kilkuosobowe dyspozycyjne, szkolne i turystyczne „Szpak”, „Żak”, „Junak” i „Zuch”. W 1950 r. Lotnicze Warsztaty Doświadczalne przeszły z resortu komunikacji

do resortu przemysłu ciężkiego i zostały przemianowane na Wytwórnę Sprzętu Komunikacyjnego zmieniając jednocześnie swój profil z warsztatu prototypowego na zakład produkcyjny. Niebawem jednak zakład został rozwiązany. Projektowaniem i budową samolotów zajmowało się także w l. 1946—50 Centralne Studium Samolotów w Warszawie. Z tego zakładu wyszły samoloty szkolno-treningowe (np. akrobacyjny CSS-11) oraz projekt samolotu pasażerskiego. W 1951 studium włączono do Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego. W połowie 1952 r. biura konstrukcyjne rozpoczęły działalność w nowej formie organizacyjnej w ramach Instytutu Lotnictwa. Utworzone zostały trzy zespoły konstrukcyjne pod kierunkiem Tadeusza Sołtyka (I), Franciszka Misztala i Leszka Dulęby (II) i Bronisława Żurakowskiego (III). W 1957 r. zostały one wcielone do zorganizowanego właśnie Ośrodka Konstrukcji Lotniczych. Najciekawszym osiągnięciem tego ośrodka są: szkolno-treningowe samoloty TS-8 „Bies” i TS-11 „Iskra” konstrukcji Tadeusza Sołtyka i samolot treningowo-wyczynowy PZL-104 „Wilga” Ryszarda Orłowskiego i Andrzeja Frydrychewicza. Na uwagę zasługują też prace Mieleckiego Ośrodka Konstrukcji Lotniczych (np. dwumiejscowy samolot szkolno-treningowy M-4 „Tarpan”) i Świdnickiego Ośrodka Konstrukcji Lotniczych (śmigłowce typu SM). Ciekawe osiągnięcia ma też zespół konstrukcyjny Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego w Bielsku-Aleksandrowicach działający w ramach Instytutu Szybownictwa a od r. 1948 Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego (np. IS-4 „Jastrząb”, SZD-8 „Jaskółka” i in.). Jest to biuro o najmocniej ugruntowanej pozycji, największych tradycjach i wyjątkowo dużych zasługach dla polskiego szybownictwa.

Zapoczątkowane przez Czesława Tańskiego w 1907 r. próby zbudowania wiroplotu nie były kontynuowane w latach międzywojennych i dopiero w r. 1946 wysunięta została przez dr inż. Z. Brzoskę z Politechniki Warszawskiej propozycja budowy pierwszego polskiego śmigłowca SP-GIL. Został on skonstruowany w 1950 r. przez inż. B. Żurakowskiego.

W tym samym roku Polska przystępuje do seryjnej produkcji śmigłowców SM-1 na licencji radzieckiej w różnych wersjach (uniwersalnej, transportowej, sanitarnej, rolniczej). Wykorzystywane są one obecnie w różnych dziedzinach gospodarki.

LOTNICTWO WOJSKOWE

W latach 1945—1946 r. lotnictwo wojskowe przeszło reorganizację według zasad pokojowych. Nastąpiło znaczne zmniejszenie jego stanu liczebnego. Przystąpiono do intensywnego szkolenia nowych kadr. Bazą szkoleniową jest Oficerska Szkoła Lotnicza w Dęblinie kontynuująca tradycje przedwojennej „szkoły orląt” i Techniczna Szkoła Wojsk Lotniczych w Zamościu (potem w Oleśnicy). W latach 1945—48 powstały sekcje lotnicze przy wyższych uczelniach cywilnych, a w 1951 r. otwarto Wojskową Akademię Techniczną kształcąca również inżynierów specjalności lotniczych. Lata 1950—55 to kolejny ważny etap w rozwoju ludowego lotnictwa. Dokonał się wówczas gwałtowny rozwój naszych sił zbrojnych w związku z zaostrzającą się sytuacją międzynarodową. Przełomowym momentem było wprowadzenie w 1953 r. na wyposażenie importowanych z ZSRR myśliwskich samolotów odrzutowych Jak-17, Jak-23, MiG-15, MiG-17 i bombowca IŁ-28 oraz rozpoczęcie przez nasz kraj produkcji samolotów odrzutowych na licencji radzieckiej (Lim-1, Lim-2). Zaczęła się w naszym lotnictwie era silników odrzutowych. Ostatni okres charakteryzuje się stałym podnoszeniem poziomu wyszkolenia personelu latającego i technicznego. Aktualnie nasze lotnictwo posiada szeroko rozgałęzioną sieć szkół kształcących specjalistów z różnych dziedzin: Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza, Wyższa Oficerska Szkoła Radiotechniczna, techniczne szkoły chorążych oraz wydziały lotnicze w Akademii Sztabu Generalnego, w Wojskowej Akademii Technicznej. Na rzecz lotnictwa pracują także instytuty naukowe: Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej, Instytut Techniczny

Wojsk Lotniczych, Instytut Lotnictwa. W r. 1960 wszedł na wyposażenie samolot TS-11 „Iskra” całkowicie skonstruowany i wyprodukowany w kraju a w 1963 r. importowane z ZSRR naddźwiękowe samoloty odrzutowe MiG-19, MiG-21 i Su-7. Nowoczesny sprzęt, doskonałe wykształcenie, wysoko kwalifikowana kadra techniczna i dobrze wyposażona baza naukowo-badawcza to zasadnicze cechy współczesnego lotnictwa wojskowego Polski.

LOTNICTWO KOMUNIKACYJNE

Lotnictwo komunikacyjne utworzone zostało jeszcze w czasie trwania wojny we wrześniu 1944 r. Otwarto wówczas linię z Lublina do Moskwy, Lwowa i Wilna. Uruchomiono także pocztę lotniczą. Uchwałą Rady Ministrów wskrzeszono 16 marca 1945 r. PLL „Lot”. Początkowo przedsiębiorstwo to zajmowało się wyłącznie usługami o charakterze handlowo-przewozowym. Tabor i personel pozostawały nadal w rękach wojska. Stopniowo wojsko demobilizując kadre przekazywało „Lotowi” swoje kompetencje aż do jego całkowitego uniezależnienia. Samodzielną eksploatację linii lotniczych rozpoczął „Lot” w lutym 1946 r. (połączenia krajowe: Warszawa—Gdańsk i Warszawa—Katowice). Równocześnie otwarto linię zagraniczną Warszawa—Berlin, przedłużoną potem do Paryża. Szybki rozwój sieci rozpoczął się w 1956 r. Przewozy w r. 1963 były już 17-krotnie wyższe niż w 1938, łączna długość linii wynosiła 23 tys. km. Ostatni okres charakteryzuje się dalszym wzrostem tempa przewozów i rozwojem sieci komunikacyjnej. Dziś „Lot” przewozi 300 000 pasażerów rocznie i utrzymuje połączenie z kilkunastoma krajami Europy i Afryki. Wielu pracowników „Lotu” jest już powietrznymi „milionerami”. Kapitanowie: R. Dąbrowski, O. Żuchowski, W. Pełka, W. Sułcki, R. Skrzyński, F. Kortus; mechanicy pokładowi: S. Strzyżewski i J. Kabata; nawigator C. Malinowski, radiotelegrafista W. Ilnicki i stewardessy: K. Szymańska, A. Duryasz i B. Romanowska — mają w swym dorobku po kilka milionów km

spędzonych na pokładach samolotów. Ważne miejsce w strukturze przewozów lotniczych zajmują przesyłki. Wzrastające potrzeby przewozowe szły w parze z unowocześnieniem taboru latającego. W l. 1945—60 linie krajowe obsługiwały samoloty typu L-2, a linie zagraniczne Ił-14. W 1957 r. zakupiono pierwsze 3 turbośmigłowce Convair CV-240 a w 1961 i 1962 turbośmigłowce Ił-18 i Viscount V-804. Samoloty zachodnie zastąpione zostały jednak już w 1965 i 1966 r. samolotami radzieckimi Ił-18. Na liniach krajowych wprowadzono Ił-14 oraz An-24. W 1969 r. nastąpiło dalsze unowocześnienie taboru, do eksploatacji wprowadzono bowiem odrzutowce Tu-134. Mimo tak żywiołowego rozwoju w porównaniu z innymi krajami tempo to jest bardzo niskie. Znajdujemy się nadal w grupie krajów o słabo rozwiniętej komunikacji lotniczej.

LOTNICTWO SANITARNE

W 1955 r. dzięki wysiłkom doświadczonego lotnika i społecznika, twórcy powojennego lotnictwa sanitarnego Tadeusza Więckowskiego powstała w Warszawie na Gocławiu organizacja sanitarna pod nazwą Centralny Zespół Lotnictwa Sanitarnego ściśle powiązana z siecią wojewódzkich Stacji Lotniczego Pogotowia Ratunkowego. Działalność tej organizacji obejmuje przewóz chorych i rannych, udzielanie im pierwszej pomocy na miejscu, przewóz leków, krwi, szczepionek, izotopów promieniotwórczych itp. Lotnictwo sanitarne bierze też udział w akcjach przeciwpowodziowych. Aktualnie posiada ono 14 baz rozlokowanych na terenie kraju i rocznie dokonuje ok. 10 tys. transportów sanitarnych.

LOTNICTWO GOSPODARCZE

Po raz pierwszy w Polsce zastosowano lotnictwo w celach gospodarczych w 1950 r. do zwalczania stonki ziemniaczanej, która stała się wówczas prawdziwą plagą pól

uprawnnych. W 1957 r. powstała pierwsza jednostka specjalizująca się w usługach na rzecz rolnictwa i leśnictwa. Wydzielona wówczas specjalna eskadra Centrum Wyszukolenia Aeroklubu PRL w Krośnie nad Wisłokiem dała początek zorganizowanemu w 1959 r. przedsiębiorstwu do prac związanych z ochroną upraw za pomocą samolotów. W 1960 r. powołany został do życia Lotniczy Zespół Usług Gospodarczych, który zajmuje się m. in. opylaniem, opryskiwaniem pól i lasów, miedziowaniem zbiorników wodnych, ochroną przeciwpożarową, ratownictwem morskim, zwiadem lotniczym dotyczącym ruchu lodów, specjalną obsługą prasy, radia, telewizji i kroniki filmowej, reklamą widowisk itp. Stosowany sprzęt to samoloty Jak-12M, CSS-13, PZL-101 „Gawron” a ostatnio także AN-2.

SPORT LOTNICZY

Sport miał po wojnie bardzo trudny start. Zniszczeniu uległ przemysł lotniczy, brak było sprzętu. Mimo to już w 1946 r. na samolotach wojskowych Po-2 rozegrano pierwsze powojenne zawody samolotowe w Bielsku. W tym samym roku powstał w Bielsku Instytut Szybownictwa przekształcony niebawem w Szybowcowy Zakład Doświadczalny, który już w 1947 r. wyprodukował pierwszy szybowiec wyczynowy „Sęp”. Wkrótce powstały nowe konstrukcje: treningowo-wyczynowa „Mucha”, akrobacyjny „Jastrząb”, wyczynowa „Jasfółka” i in. Równocześnie w Ligotce Dolnej koło Opola otwarto Cywilną Szkołę Pilotów i Mechaników. Owocny dla polskiego sportu lotniczego rok 1947 przynosi także sukcesy w postaci złotej odznaki szybowcowej B. Puzeja i srebrnej J. Szypuły oraz udział naszych zawodników w rozgrywkach międzynarodowych. Kolejne lata to seria dalszych rekordów i zwycięstw: m. in. w r. 1950 pierwsza w Polsce Złota Odznaka Szybowcowa z trzema diamentami przypada Tadeuszowi Górze, a w 1954 r. Wanda Szemplińska zdobywa Diamentową Odznakę Szybowcową. W 1956 r. reaktywowano Aero-

klub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Warunki dla rozwoju sportu lotniczego stają się coraz bardziej pomyślne. Rok 1960 przynosi wicemistrzostwo świata Edwarda Makuli w Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Kolonii. Prawdziwym fenomenem jest Pelagia Majewska (13 międzynarodowych rekordów kobiecych), która jako druga kobieta na świecie zdobywa Medal Lilienthala. W 1963 r. w Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Junin w Argentynie zwyciężają Edward Makula (I miejsce) i Jerzy Popiel (II). Rok 1965 (Szybowcowe Mistrzostwa Świata w South Cerney — Wielka Brytania) przynosi mistrzostwo J. Wróblewskiemu.

Sport spadochronowy zaczął się odradzać w 1951 r. wraz ze zorganizowaniem szkoły spadochronowej pod nazwą Centrum Wyszakolenia Spadochronowego. Jedną z pierwszych imprez sportowych były I Zawody Spadochronowe o Mistrzostwo Wojsk Lotniczych w 1950 r. (zwyciężył E. Leśniak). W 1952 r. odbyły się w Warszawie Zawody Spadochronowe Ligi Lotniczej, w których odniósł sukces Józef Wójcik. Po reorganizacji władz sportowych Ligę Lotniczą połączono z Ligą Przyjaciół Żołnierza. W latach pięćdziesiątych rozpoczął się dynamiczny rozwój polskiego spadochroniarstwa, a nasi zawodnicy weszli na stałe do czołówki światowej. Jednym z ważniejszych osiągnięć jest rekord świata w skoku grupowym Marii Wojtkowskiej, Romany Skatulskiej i Elżbiety Makos w 1958 r. i światowe rekordy indywidualne M. Wojtkowskiej i Witolda Tracza. Ponowne ożywienie w sporcie spadochronowym nastąpiło w 1965 r. kiedy to dzięki uzyskaniu możliwości kierowania spadochronem zaczął on wkraczać na stadiony.

Jedna z dziedzin sportu lotniczego — sport balonowy został po wojnie reaktywowany w 1957 r. Pierwsze zawody odbyły się z inicjatywy Aeroklubu Poznańskiego w 1958 r. (zwyciężył inż. Nowacki przed F. Hynkiem). Poczynając od 1959 r. wprowadzono coroczne zawody balonowe w Poznaniu o puchar przechodni Międzynarodowych Targów Poznańskich. Krajowe zawody balonowe z nagrodą przechodnią im.

płk F. Hynka zostały zainicjowane w 1958 r. Pierwszy po wojnie start polskiego balonu w zawodach międzynarodowych odbył się w 1961 r. w Groningen w Holandii przynosząc S. Makowskiemu bezkonkurencyjne zwycięstwo. Ostatnie lata wydają się mniej pomyślne dla sportu balonowego. Zainteresowanie tą dyscypliną słabnie. Odczuwa się też brak sprzętu.

Dużym zainteresowaniem cieszy się również sport modelarski. Pierwszy występ polskich modelarzy za granicą miał miejsce w 1947 r. w Belgii. Polak Seweryn Wosik zajął wtedy 3 miejsce a nasza reprezentacja uzyskała 2 miejsce zespołowo. W 1953 r. ekipa polska zdobyła 1 miejsce. W tym samym roku w Mistrzostwach Świata w Anglii Stanisław Żurad wywalczył micemistrzostwo w kategorii modeli z napędem gumowym. W Mistrzostwach Świata w 1961 r. w NRF Polak Jerzy Kosiński zdobył wicemistrzostwo a drużyna polska 1 miejsce. Sukces ten powtórzył w 1962 r. na mistrzostwach w Splicie w Jugosławii. Do światowej czołówki modelarzy należą także m. in. Stanisław Żurad, Andrzej Rachwał, Stanisław Skotniczny, Jerzy Ostrowski — zwycięzcy kolejnych spotkań międzynarodowych.

W r. 1969 na pięćdziesięciolecie sportu lotniczego w Polsce odbyło się pięćdziesiąt imprez centralnych. Owocnie rozwija się także lotnicze modelarstwo młodzieżowe pod patronatem aeroklubów.

ZAKOŃCZENIE

Poprzedzona bogatymi tradycjami w dziedzinie myśli naukowo-technicznej kilkudziesięcioletnia historia polskiego lotnictwa obfitowała we wzloty i upadki. Osiągnięcia konstrukcyjne i wielkie sukcesy sportowe przeplatały się z kłękami i trudnościami, na jakie napotykało lotnictwo w swoich dziejach. Niepowodzenia i porażki nie wpłynęły jednak decydująco na zahamowanie tempa jego rozwoju. Na przestrzeni minionego pięćdziesięciolecia powstały i rozwinęły się owocnie różne gałęzie lotnictwa. Na straży polskiego nieba

stoi dziś nowoczesne, doskonale wyposażone technicznie i świetnie wyszkolone lotnictwo wojskowe, o chlubnych tradycjach i szerokich perspektywach na przyszłość. Ambitne cele ma także przed sobą nasza komunikacja powietrzna, w której zamierzeniach leży połączenie kraju z jak największą liczbą stolic świata, a już w najbliższej przyszłości planowane jest otwarcie linii do Ameryki przez Biegun Północny. Doniosłą rolę społeczną odgrywa lotnictwo sanitarne, które niesie pomoc i ratunek w sytuacjach najbardziej dramatycznych. Bez udziału lotnictwa gospodarczego nie jest już w obecnej dobie możliwa efektywna praca ani w rolnictwie ani w leśnictwie. Nieprzerwane sukcesy święci polskie lotnictwo sportowe. Nasi szybownicy, spadochroniarze i modelarze zdobywają najwyższe laury światowe.

OPRACOWANIA CAŁOŚCIOWE

1. ARCT BOHDAN. **Poczet wielkich lotników.** Ilustr. M. Gawryś. Wwa 1966 NK ss. 193, portr.

Zbiór krótkich, popularnie opracowanych biografii wybitnych lotników i konstruktorów składa się na historię światowego lotnictwa. Wśród sylwetek pionierów i rekordzistów tego fascynującego zawodu i sportu znajdujemy sporo nazwisk polskich zdobywców przestworzy od pierwszych prób Czesława Tańskiego na przełomie XIX i XX w. poczynając, poprzez międzynarodowe sukcesy Jana Nagórskiego w 1914 r., Bolesława Orlińskiego w 1926 r., Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury w 1932 r., Jerzego Bajana w 1934 r., aż po wojenne laury Stanisława Skalskiego i Stanisława Skarżyńskiego. *Poczet wielkich lotników* nie uwzględnia jednak nazwisk współczesnych rekordzistów naszego sportu samolotowego, szybowcowego i spadochronowego. Książkę uzupełniają: krótki chronologiczny wykaz najważniejszych wydarzeń lotniczych oraz zestawienie wyników lotów kosmonautów radzieckich i amerykańskich (uzyskanych do r. 1966).

2. ARCT B. **Skrzydła nad Warszawą.** Wwa 1965 NK ss. 337, ilustr., portr.

Dzieje najciekawszych wydarzeń lotniczych, które miały miejsce w Warszawie, bądź związane są w jakiś sposób z naszą stolicą. Autor rozpoczyna od pierwszych prób aeronautycznych w XVII w., opisując słynny lot balonem nad Łazienkami, którego uczestnikiem był znany pisarz i podróżnik Jan Potocki. Opowiada o pierwszych warszawskich samolotach, o powstaniu Aeroklubu i jego ożywionej działalności w latach międzywojennych. Kreśli także przebieg dramatycznej obrony stolicy we wrześniu 1939 r. Podaje sporo wiadomości o rozwoju lotnictwa sportowego i sanitarnego w powojennym dwudziestoleciu. Liczne anegdoty, ciekawostki i wspomnienia a także losy dywizjonu „Warszawskiego” we Francji w 1940 r. wzbogacają tę interesującą, przystępnie napisaną publikację. Kronika wydarzeń lotniczych związanych z Warszawą.

3. BANASZCZYK EUGENIUSZ. **Karuzela pod gwiazdami.** Wwa 1960 Iskry ss. 278, tabl. 40.

Żywa i barwna, bogato ilustrowana historia lotnictwa na świecie od czasów legendarnych aż do najnowszych osiągnięć współczesnej myśli i techniki w dziedzinie budowy samolotów. Sporo miejsca poświęca autor dziejom polskich skrzydeł od pierwszych doświadczeń

z aparatami latającymi w XVII w. do czasów najnowszych. Popularne ujęcie tematu, szereg interesujących anegdot, atrakcyjna forma — to zalety tej książki. Słownik lotniczy.

4. BANASZCZYK E. **Na podbój nieba**. Wwa 1957 MON ss. 620, ilustr., portr., mapy.

Obszerna publikacja o charakterze podręcznikowym zawiera całokształt wiedzy o lotnictwie. Przynosi ciekawe wiadomości o budowie atmosfery ziemskiej, właściwościach fizyko-chemicznych powietrza, zjawiskach meteorologicznych, mówi o lotnikach w przyrodzie (ptaki, nietoperze, ryby latające itp.), zaznaja z dziejami myśli technicznej, odsłania prapoczątki aeronautyki. Najwięcej miejsca poświęca autor historii rozwoju lotnictwa od balonów poczynając na statkach międzyplanetarnych kończąc. Udział Polaków w tej dziedzinie jest akcentowany szczególnie mocno. Końcowe partie książki zapoznają z budową różnych statków powietrznych i rozwojem techniki lotniczej a także z zasadami lotu w powietrzu oraz udziałem lotnictwa w czasie wojny i perspektywami przyszłości w opanowaniu przestworzy. W tekście zestawienia ważniejszych rekordów lotniczych (samolotowych, szybowcowych, spadochronowych, balonowych i in.). Liczne zdjęcia i rysunki ułatwiają lekturę. Spis książek związanych z tematem.

5. BANASZCZYK E. **Skrzydła naszej młodości**. Wwa 1960 NK ss. 198, ilustr.

Książka przynosi popularnie ujęte i wyczerpujące informacje na temat rozwoju lotnictwa na przestrzeni wieków. W rozdziałach wstępnych autor zapoznaje czytelnika z historią pierwszych aparatów unoszących się w powietrzu: latawca (wynalezione prawie 2500 lat temu przez Chińczyków, używanego także przez Tatarów m. in. w bitwie pod Legnicą w 1241 r.), balonu, rakiety (znanych już starożytnym ludom Wschodu), spadochronu i samolotu (zaprojektowanych przez Leonarda da Vinci) oraz sterowca, śmigłowca i szybowca (skonstruowanych dopiero w ubiegłym wieku). Kolejne rozdziały dotyczą największych osiągnięć i rekordów powietrznych, uwzględniając także niepośledni wkład polskich skrzydeł w tej dziedzinie sportu. Osobne partie książki poświęcone są poszczególnym rodzajom lotnictwa: wojskowemu, komunikacyjnemu, sportowemu i specjalnemu (sanitarne, gospodarcze). W zakończeniu perspektywy przyszłości lotnictwa. Spis aeroklubów regionalnych w Polsce.

6. IKARUS. **Mała encyklopedia lotników polskich**. *Skrzyd. Pol.* 1962 nr 34/35-51/52; 1963—1969 nr 1-51/52.

Krótkie, encyklopedycznie ujęte życiorysy sławnych polskich lotników-konstruktorów, pilotów wojskowych, komunikacyjnych i sportowych, spadochroniarzy, baloniarzy, modelarzy, ludzi związanych z lotnictwem, od czasów najdawniejszych aż po współczesność. Notki uwzględniają ich osiągnięcia i wkład wniesiony w rozwój polskiego lotnictwa.

7. KOLIŃSKI IZYDOR. **Z półwiecznej historii lotnictwa polskiego**. *Wojsk. Prz. lotn.* 1968 z. 11 s. 3-13, ilustr.; z. 12 s. 3-13, ilustr.

W ogólnym zarysie przedstawia autor całokształt dziejów naszego lotnictwa wojskowego, transportowego i sportowego od pierwszej

wojny światowej do czasów najnowszych. Następnie omawia organizację kadr lotniczych w 1919 r., tworzenie szkół lotniczych przygotowujących pilotów wojskowych, rozbudowę sił powietrznych w latach dwudziestych i trzydziestych. Poświęca też nieco miejsca rozwojowi komunikacji powietrznej przede wszystkim dziejom przedsiębiorstwa PLL „Lot”. Dość obszernie potraktowany został nasz sport samolotowy szybowcowy, balonowy z uwzględnieniem najwyższych osiągnięć i rekordów w tych dziedzinach. Dalsze partie artykułu dotyczą udziału lotnictwa w kampanii wrześniowej i na frontach II wojny światowej. Najbardziej wyczerpująco ujęte zostały: historia lotnictwa ludowego utworzonego w Związku Radzieckim oraz powojenny rozwój lotnictwa cywilnego i sportowego aż po najnowsze sukcesy polskich skrzydeł. Nie pominięto także dziejów naszej myśli konstrukcyjnej w omawianym okresie. Liczne zdjęcia ilustrują tekst.

8. KONIECZNY JERZY RYSZARD. **Dzieje lotnictwa polskiego.** Najważniejsze wydarzenia. *Skrzyd. Pol.* 1966 nr 34/35 s. I-VIII, ilustr., portr.

Zestawienie najważniejszych faktów z historii naszego lotnictwa od czasów niemal legendarnych poczynając aż do Wielkiej Defilady Tysiąclecia w Warszawie 22 VII 1966 r.

9. KONIECZNY J. R. **Kobiety w lotnictwie.** *Wojsk. Prz. lotn.* 1964 z. 3 s. 15-25, ilustr., portr.

Artykuł prezentuje w układzie alfabetycznym sylwetki polskich kobiet-pilotów samolotów sportowych i wojskowych, pilotów balonowych oraz spadochroniarek, które zapisały się trwale w dziejach naszego lotnictwa. Czytelnik znajdzie tu krótkie informacje o wyczynach sportowych nesterek polskiego lotnictwa z lat międzywojennych: W. Koziarskiej, W. Modlibowskiej, W. Olszewskiej, M. Wardasówny, J. Węgorzewskiej i in. oraz współczesnych szybowniczek i spadochroniarek m. in. W. Szemplińskiej, R. Skatulskiej, P. Majewskiej, A. Franke, A. Chmielarzyk a także pilotów wojskowych: Z. Andychowskiej-Dziewiszek, B. Dudek-Kamińskiej i I. Karpik. W tekście zamieszczono także sylwetkę pierwszej kosmonautki radzieckiej W. Tierszkowej-Nikołajewej.

10. KOPACZ JÓZEF. **Rozwój lotnictwa polskiego.** *Wojsk. Prz. lotn.* 1969 z. 8 s. 3-18, ilustr.

Krótki zarys dziejów wojskowego lotnictwa polskiego obejmuje okres od momentu tworzenia się pierwszych eskadr na terenie Rosji w 1917 r., a następnie we Francji i w kraju w r. 1918, poprzez rozwój w latach międzywojennych, udział w II wojnie światowej aż po ostatnie dwudziestolecie. Omawiając kolejne etapy historii polskich skrzydeł autor dokonuje porównania naszego lotnictwa ze stanem lotnictwa w innych krajach Europy. Zwraca uwagę na rażącą dysproporcję i małą liczbę posiadanych przez nas samolotów zarówno w pierwszych latach po odzyskaniu niepodległości jak i w obliczu wybuchu II wojny światowej. Zestawienia i tabele przynoszą także podstawowe dane samolotów polskich i niemieckich z września 1939 r. wykazujące duże różnice (na niekorzyść naszego lotnictwa) w ich wyposażeniu technicznym. Dane porównawcze naszych najnowszych

samolotów i najlepszych samolotów amerykańskich prezentują wysoki standart polskich maszyn, w niczym nie ustępujących, a niejednokrotnie przewyższających sprzęt zachodni. Liczne zdjęcia.

11. **Lotnictwo.** W: Mała encyklopedia wojskowa. T. 2: K-Q. Wwa 1970 MON s. 198-207.

W krótkich, encyklopedycznych hasłach omówiono w skrócie historię lotnictwa światowego z uwzględnieniem wkładu Polski w tę dziedzinie, przedstawiono poszczególne rodzaje lotnictwa wojskowego (m. in. artyleryjskie, bombowe, łącznikowe, myśliwskie, morskie, myśliwsko-bombowe, myśliwsko-szturmowe, lotnictwo Obrony Powietrznej Kraju, operacyjne, strategiczne, szturmowe itp.) oraz ich użycie w działaniach wojennych. Przedstawiono też dzieje lotnictwa wojskowego na świecie i w Polsce ze szczególnym uwzględnieniem II wojny światowej. Osobne notki dotyczą lotnictwa komunikacyjnego, sportowego, sanitarnego.

12. **MROCZEK ANDRZEJ, ŻWIRKO HENRYK. Samolot w sosie własnym.** Ilustr. A. Mroczek, Wwa 1967 Pax ss. 167, tabl. 8, ilustr.

Cykl pogadanek na tematy związane z lotnictwem oraz kilka ciekawych, popularnych opowieści o powietrznych przygodach pilotów wojskowych i sportowych. Autorzy (jeden z nich jest synem znanego rekordzisty z lat międzywojennych, zwycięzcy Challenge'u w 1932 r. w Berlinie — Franciszka Żwirki) zaznajamiają w przystępnej formie z techniką pilotażu, typami samolotów, ich budową i zastosowaniem. Sporą część książki zajmuje historia polskiego lotnictwa od jego początków do ostatnich osiągnięć w tej dziedzinie. Obszernie omówiono w niej dzieje sportu szybowcowego, ukazano osiągnięcia naszych zawodników w okresie międzywojennym i po wyzwoleniu. Przystępna, pogładowa forma, humor, dowcip i wplecione w treść anegdoty ułatwiają i uprzyjemniają lekturę.

13. **REJNIAK TADEUSZ. Historia lotnictwa.** Wwa 1966 WKŁ ss. 59, ilustr., portr. Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej — Szkolenie Szybowcowe.

Publikacja zawiera krótki zarys dziejów lotnictwa, poczynając od pierwszych projektów maszyn latających wykonanych przez Leonarda da Vinci w 1490 r. aż do najnowszych osiągnięć światowej kosmonautyki. Wiele miejsca poświęca autor rozwojowi naszego lotnictwa zapoczątkowanego zbudowanym w 1648 r. przez Tytusa Boratyniego modelem latającym ze skrzydłami. Po zasygnalizowaniu ważniejszych wydarzeń z historii naszej aeronautyki (m. in. o opracowaniu w 1650 r. przez K. Siemienowicza projektu rakiety trzystopniowej, o pierwszych lotach szybowcowych w 1896 r., o wykonanym przez K. Ciołkowskiego modelu rakiety na paliwo płynne — 1903 r.) podano informacje na temat osiągnięć polskiego sportu samolotowego, balonowego i szybownictwa w okresie międzywojennym. Dalsze partie książki dotyczą udziału lotnictwa polskiego w II wojnie i jego rozkwitu w Polsce Ludowej. Osobno omówiono lotnictwo wojskowe, komunikacyjne, najwięcej miejsca poświęcając sportowi lotniczemu, w którym nasi piloci święcą nieprzerwane triumfy. Wykaz literatury zalecanej. Spis ważniejszych dat z dziejów lotnictwa.

14. WITKOWSKI RYSZARD. **Lotnictwo**. W: Wielka encyklopedia powszechna. T. 6. Wwa 1965 PWN s. 611-612.

Ogólne informacje o lotnictwie poprzedzają zarys historii lotnictwa światowego z uwzględnieniem wkładu Polski w tę dziedzinę życia. Dość obszerna notka omawia rozwój lotnictwa polskiego od najwcześniejszych prób w XVII aż po najnowsze osiągnięcia w latach sześćdziesiątych.

HISTORIA POSZCZEGÓLNYCH ZAGADNIEŃ

15. JOŃCA ADAM. **Lotnictwo morskie**. Wwa 1969 [Bibl. Popularna Wiedzy Technicznej. Seria „Sowy”]. s. 159-171: Polska

Publikacja na temat lotnictwa morskiego na świecie ujmuje jego dzieje w przekroju chronologicznym. Część wstępna przynosi ogólne informacje o konstrukcjach lotniczych lotnictwa morskiego z uwzględnieniem polskich osiągnięć technicznych w tym zakresie (np. wodnosamolot „Lublin R XIII terhydro” z lat międzywojennych). Wyeksponowano tu przede wszystkim najnowocześniejszy sprzęt (wodnosamoloty, łodzie latające, śmigłowce, wodnoszybowce oraz konstrukcje służące do transportu tych samolotów a jednocześnie stanowiące bazę dla startów i lądowania: lotniskowce, helikopterowce. Obszerny rozdział poświęcono sprawie uzbrojenia i wyposażenia samolotów lotnictwa morskiego, w tym także i polskich. W części 3 — dotyczącej rozwoju i organizacji lotnictwa morskiego w poszczególnych krajach znajdują się informacje na temat historii polskiego lotnictwa morskiego, zapoczątkowanego utworzeniem w maju 1919 r. Referatu Lotnictwa Morskiego przy ówczesnym Ministerstwie Spraw Wojskowych. Omówiono tu rozwój lotnictwa morskiego w latach międzywojennych, krótką wrześnieową epopeję, odrodzenie w Wielkiej Brytanii w 1942 r., kiedy to 304 Dywizjon Bombowy Ziemi Śląskiej przeniesiony zostaje do Lotnictwa Obrony Wybrzeża oraz powojenne lotnictwo morskie zorganizowane od podstaw w l. 1945-48 (powstanie Pierwszej Eskadry Lotnictwa Marynarki Wojennej). Przegląd konstrukcji z lat 1932-39.

16. KACZKOWSKI RYSZARD. **Polskie samoloty sanitarne**. *Skrzyd. Pol.* 1965 nr 1 s. 10-11, 18, ilustr.

Autor prezentuje na rysunkach i omawia samoloty używane do celów sanitarnych w Polsce tuż po odzyskaniu niepodległości po I wojnie światowej (samoloty niemieckie a następnie francuskie typu Hanriot-18 i Breget XIV T), następnie sprzęt projektowany przez nasze wytwórnie w latach 1927-39. Druga część artykułu dotyczy samolotów sanitarnych używanych przez ludowe lotnictwo w czasie II wojny światowej oraz współczesnych samolotów tego typu i śmigłowców będących w służbie Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego. W zakończeniu dane techniczne samolotów.

17. KON J. R. **180 lat balonów w Polsce**. *Skrzyd. Pol.* 1964 nr 8 s. 4-5, ilustr., portr.

Informacje o pierwszych próbach z balonami w Polsce w 1784 r. otwierają ten ciekawy artykuł o dziejach baloniarstwa w naszym

kraju. Największe triumfy święciło ono u nas w latach dwudziestych i trzydziestych XX wieku. Zestawienie udziału Polaków w Międzynarodowych Zawodach Balonowych o puchar Gordon-Bennetta i sukcesów naszych zawodników obrazuje najlepiej osiągnięcia tego sportu w omawianym okresie. W zakończeniu o sporcie balonowym w Polsce Ludowej. Tekst ilustruje tabelka zestawień liczby lotów w ostatnich latach.

18. MALINOWSKI TADEUSZ. **50 lat polskiego lotnictwa sportowego.** *Skrzyd. Pol.* 1969 nr 43 s. 4-5, ilustr.

Powstanie Aeroklubu Polskiego w Poznaniu w 1919 r. otwiera 50-letnią działalność naszego lotnictwa sportowego. W artykule omówiono działalność aeroklubu w latach międzywojennych, osiągnięcia sportowców w tym okresie, poinformowano w skrócie o losach naszych zawodników w czasie II wojny światowej, ukazano odrodzenie tej dziedziny sportu w Polsce Ludowej. Należono cele i zadania Aeroklubu PRL. Osobno omówiono poszczególne dziedziny jego sportowej działalności: modelarstwo, spodochroniarstwo, szybownictwo, sport samolotowy, baloniarstwo i sport śmigłowcowy.

19. MIKULSKI MIECZYSLAW. **Pół wieku transportu lotniczego w Polsce.** Kr. 1969 PWN ss. 34, ilustr., tab., mapy. Polska Akademia Nauk, Oddział w Krakowie, Nauka dla Wszystkich, nr 85.

Popularnie ujęta publikacja omawia w krótkim zarysie historycznym dzieje transportu lotniczego w Polsce. Autor zaznacza z pionierskimi próbami zastosowania samolotu do przewozu w pierwszych latach po odzyskaniu niepodległości w 1919 r. Prezentuje nowo powstałe przedsiębiorstwa lotnicze w Polsce w okresie międzywojennym, omawia działalność i rozwój Polskich Linii Lotniczych „Lot” w l. 1929-39 ilustrując osiągnięcia tabelami połączeń komunikacyjnych i zdjęciami używanego do przewozu sprzętu. Kolejną część pracy dotyczy transportu lotniczego po II wojnie. Omawiając postępujący ciągle rozwój przedsiębiorstwa PLL „Lot” w l. 1946-68 autor prezentuje tabele uwzględniające chronologiczny rozwój aktualnie eksploatowanych połączeń lotniczych oraz wzrost przewozów pasażerskich na liniach krajowych i zagranicznych a także dane techniczne używanych obecnie samolotów obsługujących linie pasażerskie.

20. OSIŃSKI JERZY. **Transport lotniczy.** Wwa 1954 WK s. 55-68: Historia transportu lotniczego w Polsce.

Rozdział dotyczący historii transportu lotniczego w Polsce obejmuje okres międzywojenny, utworzenie komunikacji powietrznej (w 1921 r.), powstanie pierwszych prywatnych towarzystw transportowych („Aerolloyd” zmienione potem na „Aerolot” oraz „Aero”) a następnie zorganizowanie PLL „Lot” (w 1929 r.). W dalszym ciągu omówiono drugi etap rozwoju cywilnych linii lotniczych — w Polsce Ludowej — zwracając szczególną uwagę na rozszerzenie zasięgu naszej komunikacji i jej unowocześnienie. Zestawienie wyników eksploatacyjnych „Lotu” w pierwszych latach powojennych. Najważniejsze daty w historii transportu lotniczego w Polsce.

21. PAWŁOWICZ FELIKS. **Polskie konstrukcje lotnicze.** *Skrzyd.* Pol. 1960—62 nr 1-51/52.

Cykl artykułów prezentujących różne typy samolotów, szybowców i śmigłowców, jakie wyszły z biur konstrukcyjnych polskich wytwórni na przestrzeni ostatniego pięćdziesięciolecia. Są tu zarówno różnego typu samoloty bojowe, jak i samoloty komunikacyjne, sportowe, także i te, które nie przekroczyły stadium prób. W krótkich notkach zawarte są podstawowe dane techniczne, informacje na temat wyposażenia a także rysunki pokazowe samolotów.

22. PILECKI SZYMON, DOMAŃSKI JERZY. **Samoloty bojowe 1910-1967.** Wwa 1969 MON

s. 9-21: Pionierskie konstrukcje; s. 78-89: Lotnictwo polskie; s. 276-283: Polska.

W książce wyodrębniono dwie części: tekstową — uwzględniającą rozwój samolotów bojowych na świecie na przestrzeni ostatnich 50 lat i albumową, zawierającą 932 fotografie samolotów różnych krajów oraz podstawowe dane techniczne. W rozdziałach na temat dziejów lotnictwa bojowego omówiono m.in. wkład polskiej myśli technicznej w tę dziedzinę, szczególnie w okresie pionierskim. Osobny rozdział dotyczy polskiego lotnictwa wojskowego w latach międzywojennych, w czasie II wojny światowej i po wyzwoleniu. Przedstawiono tu przede wszystkim osiągnięcia myśli technicznej w dziedzinie budowy samolotów, zaprezentowano wytwórnie i ich działalność konstruktorską i produkcyjną, scharakteryzowano poszczególne typy samolotów bojowych będące na wyposażeniu naszego lotnictwa wojskowego. Tekst ilustrują zestawienia samolotów wojskowych sprzed 1939 r., wykazy stanów liczbowych samolotów we wrześniu 1939 r., dane techniczne współczesnych odrzutowych samolotów bojowych. W części albumowej dotyczącej Polski przedstawiono samoloty myśliwskie, wielozadaniowe i bombowe w okresie 1919-1939.

23. TRACZ WITOLD. **Sport spadochronowy.** Wwa 1967 WKŁ.

s. 7-54: Historia spadochroniarstwa w zarysie.

Książka pióra spadochroniarza, rekordzisty świata z 1958 r. przeznaczona dla wszystkich miłośników sportu spadochronowego, a przede wszystkim dla kandydatów na skoczków, przynosi wyczerpujące informacje z zakresu spadochroniarstwa. Autor omawia w niej budowę spadochronów, ich rodzaje, osprzęt, użytkowanie, teorię skoku i technikę jego wykonania. Podaje także krótki zarys historii spadochroniarstwa na świecie, a w szczególności w Polsce, od chwili narodzin w 1936 r. do osiągnięć w ostatnich latach. Rejestruje wszystkie rekordy i zwycięstwa polskich spadochroniarzy w zawodach międzynarodowych i w mistrzostwach świata. Ukazuje też rolę, jaką odegrali nasi spadochroniarze w ostatniej wojnie. Daje krótki rys rozwoju wojsk powietrzno-desantowych utworzonych w latach pięćdziesiątych. Spis literatury na temat spadochroniarstwa.

24. WITKOWSKI RYSZARD, WOJCIECHOWSKI JANUSZ, ELSZTEIN PAWEŁ. **Śmigłowce.** Wwa 1958 WK ss. 302, ilustr., portr.

Książka w przystępnej formie obrazuje całokształt zagadnień techniki śmigłowcowej. Omawia także zastosowanie śmigłowca we wszelkich dziedzinach gospodarki narodowej (m.in. w służbie poszukiwań

geologicznych, na usługach budownictwa, radia, telewizji i filmu, w rolnictwie i leśnictwie, w walce z pożarem lasów, w pogotowiu lekarskim itp.). Po raz pierwszy w literaturze lotniczej omówiono rozwój śmigłowców w Polsce, wskazując na wkład w tej dziedzinie Polaka S. Drzewieckiego, który w 1885 r. opublikował prace z zakresu teorii śmigła oraz C. Tańskiego konstruktora pierwszego śmigłowca o napędzie ręcznym (w l. 1907-8). Autorzy rejestrują także pierwszy lot polskiego śmigłowca doświadczalnego SP-GIL konstrukcji inż. B. Żurawskiego, który odbył się 4 IV 1950 r., budowę w warszawskim Instytucie Lotnictwa czteromiejscowego śmigłowca BŻ-4 „Żuk” o przeznaczeniu uniwersalnym (w 1957 r.) oraz pierwszy rekord krajowy i międzynarodowy na śmigłowcu ustanowiony w 1957 r. przez S. Gajewskiego. Cenna pozycja z uwagi na brak publikacji na temat rozwoju tej gałęzi lotnictwa.

NARODZINY LOTNICTWA POLSKIEGO

(Od najwcześniejszych prób z aparatami latającymi do I wojny światowej)

25. ELSZTEIN PAWEŁ. **Z dziejów modelarstwa lotniczego w Polsce.** *Skrzyd. Pol.* 1969 nr 4 s. 14-15, ilustr.; nr 5 s. 11, ilustr.; nr 6 s. 14, ilustr.; nr 7 s. 14, ilustr.; nr 8 s. 14, ilustr.; nr 9 s. 11, ilustr.; nr 10 s. 14 ilustr.; nr 11 s. 14 ilustr.; nr 12 s. 14, ilustr.

Dzieje modelarstwa od pierwszej „Wystawy modeli maszyn latających” w warszawskim Stowarzyszeniu Techników zorganizowanej 4 XII 1909 r. przez C. Tańskiego, poprzez rozwój tej dziedziny lotnictwa przed I wojną światową i w latach międzywojennych. W tekście zamieszczono wykazy zawodów i nazwiska zwycięzców.

26. HORODECKI F. **Stefan Drzewiecki** (w dwudziestą rocznicę śmierci). *Wojsk. Prz. lotn.* 1958 z. 5 s. 70-73, portr.

Autor przedstawia sylwetkę genialnego uczonego i wynalazcy (1844-1938), twórcy teorii lotu mechanicznego (opublikowanej w dziele p.t. *Główna teoria śruby* wyd. w jęz. franc. w 1909) i rewelacyjnej, do dziś aktualnej teorii śmigła. Książka Drzewieckiego *Lotnictwo jutra* stanowi nadal podstawę aerodynamicznej teorii lotnictwa. Jego zasługą było stworzenie pierwszego na świecie Instytutu Aerodynamicznego we Francji — placówki naukowo-badawczej w dziedzinie techniki lotniczej. Horodecki przedstawia także Drzewieckiego jako konstruktora zbudowanego w Polsce w 1911 r. samolotu „Kaczka”. W dalszym ciągu autor artykułu rejestruje kolejne ważne wynalazki jak: opracowanie w l. 1914-24 projektu młynka do napędu prądnic w samolotach i skonstruowanie śmigła o łopatkach nastawnych powiększających przez to jego sprawność (w l. 1926-29). Omówiona w głównych zarysach działalność teoretyczna i praktyczna Drzewieckiego pozwala na zrozumienie roli, jaką odegrał ten uczonego w rozwoju naszego lotnictwa.

27. JUNGOWSKI EDMUND. **O pionierach polskiej myśli lotniczej.** Wwa 1967 WNT ss. 278, ilustr., portr.

Popularnonaukowa, udokumentowana książka oparta na polskich i obcych źródłach historycznych oraz na wiadomościach uzyskanych

bezpośrednio od pionierów polskiego lotnictwa, omawia na szerokim tle rozwoju światowej aeronautyki, pionierską działalność Polaków w tej dziedzinie, od XVII w. począwszy, aż do I wojny światowej. Obejmuje ona zarówno nowatorskie osiągnięcia w zakresie teorii lotu, jak i realizacji pierwszych konstrukcji unoszących się w powietrzu. Rozdziały o C. Tańskim i S. Drzewieckim wkraczają nieco w lata późniejsze. Końcowe partie książki ukazują wysiłki polskich lotników i konstruktorów pokonujących w okresie zaborów olbrzymie trudności w realizacji ich lotniczych zamierzeń wobec braku jakiegokolwiek pomocy i poparcia ze strony ówczesnych władz. Wykaz piśmiennictwa, indeks nazwisk.

28. KONIECZNY JERZY RYSZARD. **Zaranie lotnictwa polskiego.** Wwa 1961 MON ss. 291, ilustr., portr.

Książka traktująca o najstarszych tradycjach polskiego lotnictwa jest próbą ujęcia całokształtu pierwszego okresu jego historii w Polsce, czyli od zarania do wybuchu I wojny światowej. Zbierany starannie przez wiele lat materiał faktograficzny, — znacznie poszerzony i lepiej opracowany niż w wyd. w 1952 r. książce tegoż autora pt. *Wzlot polskich skrzydeł* — podzielony został na cztery chronologiczne rozdziały. Przedstawia więc autor zachowane legendy, pierwsze próby z latawcami, raketami i balonami (w XVII w.) Mówi o najwcześniejszych prymitywnych konstrukcjach latających w XVIII i XIX w. Ostatnia część najobszerniejsza dotyczy lat 1905-14, z których zachowało się stosunkowo najwięcej materiału. Osobno omawia tu autor ruch lotniczy w Kongresówce, Małopolsce, w Wielkopolsce a także działalność Polaków na tym polu za granicą. W zakończeniu wykaz najważniejszych wydarzeń w zaraniu lotnictwa polskiego. Przypisy. Indeks nazwisk.

29. NOWAK TADEUSZ, **Kazimierz Siemienowicz.** Ok. 1600 — ok. 1651. Wwa 1969 MON ss. 185, ilustr. Bitwy, Kampanie, Dowódcy, 4.

W książce w popularny i ciekawy sposób przedstawiono postać genialnego Polaka, pułkownika królewskiej artylerii za panowania Władysława IV, doskonałego inżyniera wojskowego, autora wiekopomnego w dziejach techniki raketowej dzieła *Artis magnaе artilleriae pars prima* (*Sztuki wielkiej artylerii część pierwsza* — wyd. w 1650 r.) zawierającego naukowe opracowanie teorii rakiet. Ukazano tu dzieje pomysłu Siemienowicza zbudowania rakiety balistycznej wielostopniowej i jego realizację w l. 1646-48 w czasie pełnienia przez konstruktora obowiązków inżyniera artylerii koronnej w arsenale warszawskim. Zapoznano także w ogólnych zarysach z opracowanymi przez niego zagadnieniami teoretycznymi związanymi z konstrukcją rakiet i technologią ich produkcji. W zakończeniu notka biograficzna i informacje bibliograficzne.

Pamiętniki. Wspomnienia. Literatura piękna

30. FLACH ROMUALD. **Lot w nieskończoność.** Wybrał i oprac. ... [Tłum. z różnych jęz.] Wwa 1959 MON s. 377, tabl. 16, ilustr., portr.

Zbiór wspomnień najsłynniejszych lotników świata pozwala na dokonanie porównania osiągnięć naszych najlepszych pilotów z sukcesami powietrznych asów innych krajów. Treść książki zamyka się w kil-

ku częściach obrazujących etapy rozwoju lotnictwa na przestrzeni 50 lat: 1907-1957. W cz. 1 o swych osiągnięciach, przeżyciach, pasjonujących przygodach opowiadają pionierzy lotnictwa, wśród których czytelnik znajdzie relacje Polaków: Grzegorza Piotrowskiego oficera carskiej marynarki, jednego z pierwszych pilotów w Rosji (latał w 1911 r. w Warszawie) i Zdzisława Kuscha, podchorążego w pierwszej radzieckiej szkole lotniczej na lotnisku Chodynka pod Moskwą zorganizowanej w 1917 r. Kolejny rozdział poświęcony jest wspomnieniom zdobywców przestworzy z okresu międzywojennego m.in. Bolesława Orlińskiego z jego lotu z Warszawy do Tokio w 1932 r., Stanisława Karpińskiego z rajdu samolotowego na Bliski Wschód w tym samym roku i Stanisława Skarżyńskiego z przelotu nad południowym Atlantykiem w 1933 r. Część książki przynosi relacje pilotów współczesnych dokonujących lotów doświadczalnych na samolotach odrzutowych i raketowych (opowieść Andrzeja Ablamowicza, pilota sportowego i doświadczalnego o locie odrzutowcem). Stoją oni jakby na „krawędzi świata, u progu nowej ery w lotnictwie, w której rzeczywistością stanie się „lot w nieskończoność”.

31. KOZŁOWSKI STEFAN. Wspomnienia z budowy samolotu w latach 1909-1910. *Wojsk. Prz. lotn.* 1960 z. 8 s. 68-76, ilustr.

Wspomnienia inż. S. Kozłowskiego, jednego z pionierów polskiego lotnictwa, konstruktora aparatów latających — dotyczą budowy pierwszego samolotu, który autor skonstruował w 1910 r. Píše on o opracowywaniu projektu technicznego, przygotowywanego w szkole lotniczej w Zahlbach w Niemczech, o konstruowaniu prototypu po powrocie do Warszawy, o próbach oderwania się od ziemi zakończonych katastrofą samolotu. Wspomnienia nestora naszego lotnictwa sprzed przeszło pięćdziesięciu laty rzucają nieco światła na najwcześniejszy okres rozwoju polskich skrzydeł.

32. NAGÓRSKI JAN. Nad płonącym Bałtykiem. Ilustr. T. Bogdański. Wwa 1960 MON ss. 199, tabl. 2, ilustr., portr., mapa.

Pionier polskiego lotnictwa kontynuuje w książce swoje wspomnienia zapoczątkowane w wyd. w 1958 r. opowieści *Pierwszy nad Arktyką*. (zob. poz. 33). Dotyczą one udziału sławnego pilota w walkach powietrznych z Niemcami nad Bałtykiem w czasie I wojny światowej. Autor opowiada o swojej wojennej służbie w rosyjskiej eskadrze bojowej, o dramatycznym zestrzeleniu jego samolotu przez wroga, o niezwykłym uratowaniu pilota przez okręt podwodny, o zakończeniu wojny i powrocie do kraju. Wspomnienia pisane żywo, bezpośrednio są tym ciekawsze, że dotyczą najwcześniejszego okresu rozwoju lotnictwa i jego praktycznego użycia w działaniach bojowych.

33. NAGÓRSKI J. Pierwszy nad Arktyką. Oprac. tekstu B. Kaznowski. Ilustr. J. Grabiański. Wwa 1958 MON ss. 116, tabl. 8, ilustr., portr., mapy.

Tematem książki są wspomnienia wybitnego polskiego lotnika, który w 1914 r. w poszukiwaniu zaginionych rosyjskich ekspedycji arktycznych: G. J. Siedowa, G. L. Brusilowa i W. A. Rusanowa odbył pierwsze w dziejach ludzkości loty na hydroplanie nad Arktyką. W czasie swoich pięciu lotów zdołał dotrzeć do przylądka Lidke i wysunąć się 100 km w głąb podbiegunowych lodów stwierdzając także możli-

wość osiągnięcia bieguna na samolocie. Autor opisuje swoją młodość, zetknięcie się z lotnictwem oraz daje szczegółową relację z kolejnych lotów nad Arktyką, które upamiętniły jego imię w historii lotnictwa światowego.

34. **Pierwsze skrzydła.** Oprac. i red. E. Banaszcyk. Wwa 1960 MON ss. 349, tabl. 13, ilustr., portr.

Zbiór wspomnień lotników z lat 1908-1914, którzy brali bezpośredni udział w narodzinach polskiego lotnictwa. Książkę otwierają fragmenty pracy Czesława M. Zbierańskiego *O narodzinach lotnictwa polskiego* (wyd. New York 1958). Dokonuje w niej autor próby syntetycznego ujęcia początków naszej aeronautyki, naświetlenia dziejów pierwszego latającego samolotu. Pozostałe relacje pochodzą od pilotów, którzy opowiadają o swoich lotach w Polsce, Francji i Rosji. Są tu wspomnienia takich zasłużonych weteranów lotnictwa jak: Scipio del Campo, Tadeusz Heyne, Grzegorz Piotrowski, Michał Bohatyrew, Jan Nagórski, i Henryk Segno. Uzupełnia je szkic o jednym z pierwszych pilotów i konstruktorów Czesławie Tańskim pióra Jerzego Ryszarda Koniecznego. Całość odtwarza nie tylko ważne fakty historyczne, ale także oddaje w pełni atmosferę przełomowego, pionierskiego okresu lotnictwa polskiego z pierwszych lat XX wieku. Wykaz źródeł.

LOTNICTWO POLSKIE W DWUDZIESTOLECIU 1918—1939

35. **BULZACKI ZYGMUNT. Lotnictwo w Powstaniu Wielkopolskim.** *Skrzyd. Pol.* 1967 nr 14 s. 12-13, ilustr.

Artykuł dotyczy mało znanego, momentu w historii polskiego lotnictwa. Ukazuje dzieje sformowania przez powstańców wielkopolskich w Ławicy pod Poznaniem kilku eskadr lotniczych, które zostały użyte przeciwko Niemcom w końcowej fazie trwania I wojny światowej. Autor przedstawia także organizację Szkoły Lotniczej w Ławicy i system szkolenia pilotów, obserwatorów i specjalistów lotniczych. W zakończeniu charakteryzuje zakres i formę działań bojowych lotnictwa wielkopolskiego. Archiwalne zdjęcia.

36. **CICHOSZ EDMUND, KIERKOWSKI JERZY. Polska myśl konstrukcyjna i technika lotnicza w okresie międzywojennym.** *Wojsk. Prz. lotn.* 1968 z. 11 s. 58-71, ilustr.

Po krótkim wstępie na temat pierwszych poczynań lotniczych Polaków w latach 1908-14 przechodzą autorzy do omówienia rozwoju i osiągnięć polskiej myśli konstrukcyjnej, poziomu techniki i stanu przemysłu lotniczego w okresie międzywojennym. Wymieniono tu najważniejsze zakłady i warsztaty lotnicze produkujące samoloty, zaprezentowano sylwetki konstruktorów. W drugiej części artykułu scharakteryzowano podstawowe typy samolotów skonstruowane w Państwowych Zakładach Lotniczych istniejących od 1928 r. Tekst zilustrowano rysunkami samolotów i danymi lotno-technicznymi samolotów produkowanych seryjnie w PZL. Na zakończenie informacje o przedwojennym eksporcie polskiego przemysłu lotniczego przede wszystkim do Turcji, Rumunii, Grecji i Bułgarii.

37. CYPRIAN TADEUSZ. **Komisja stwierdziła...** Londyn 1942. Wwa 1960 MON ss. 378.

Autor, oficer rezerwy lotnictwa, prawnik z zawodu, został powołany w skład komisji utworzonej 30 maja 1940 r. przez emigracyjny rząd gen. Sikorskiego. Zadaniem tej komisji było „zebranie i zabezpieczenie przy zastosowaniu zwykłego postępowania sądowego materiału dowodowego, dotyczącego odpowiedzialności za wynik kampanii wojennej 1939 r., we wszystkich dziedzinach administracji państwowej i obrony narodowej i zapewnienie tym sposobem należytego wymiaru sprawiedliwości w przyszłości”. T. Cyprian zajmował się m.in. sprawami lotnictwa i przesłuchiwał w okresie 1941-1942 ponad 120 oficerów. Na podstawie zebranego materiału dokumentalnego opracował obszerny referat, w którym ujął chronologicznie wszystkie problemy dotyczące lotnictwa polskiego w latach 1918-1939. Publikacja powstała w 1942 r. i przedrukowana została obecnie bez zasadniczych zmian. Autor zastrzega się, że nie jest ona historią lotnictwa w okresie dwudziestolecia, „lecz raczej syntezą wypowiedzi, na których podstawie przyszły historyk, dysponujący bogatym i wszechstronnym materiałem źródłowym zebrany z archiwów oraz z wypowiedzi ludzi związanych z tematem”... będzie mógł wyjaśnić wiele problemów, do których nie ma innych źródeł. Akta bowiem stanowiące podstawę pracy nie dotarły do kraju. W protokołach zabrakło głosu dowódcy lotnictwa gen. Ludomiła Rayskiego, który nie zgłosił się na przesłuchania. Mimo tego braku, praca rzuca światło na wiele niejasnych i zawitych spraw dotyczących rozwoju lotnictwa wojskowego, komunikacyjnego i sportowego w Polsce w latach międzywojennych.

38. GRZEGORZEWSKI JERZY. **Instytut Lotnictwa w służbie polskich skrzydeł.** *Wojsk. Prz. lotn.* 1966 z. 12 s. 39-51, ilustr.

Publikacja zawiera zarys historii Instytutu Lotnictwa od momentu powstania w 1926 r. do chwili obecnej. Informuje o systemie organizacyjnym tej placówki przed wojną i w ostatnim dwudziestoleciu, o pracach naukowo-badawczych przede wszystkim nad zagadnieniami napędów, osprzętu, wyposażenia i materiałów lotniczych. Przynosi także wiadomości o prowadzonych badaniach wytrzymałościowych, aerodynamicznych (o próbach sprzętu w locie) itp. Na zakończenie omówiono dział informacji technicznej i wydawnictwa Instytutu.

39. JANKIEWICZ ZBIGNIEW. **Balony i sterowce.** Wwa 1968 MON ss. 214, ilustr. BPWT [Bibl. Popularna Wiedzy Technicznej. Seria „Sowy”]

Popularnonaukowa praca o balonach i sterowcach przedstawia zasady lotu, budowę i poszczególne typy tych statków powietrznych. Zapoznaje także z ich historią, rozwojem i zastosowaniem (np. do badań naukowych, w komunikacji, w wojsku). Prezentuje sylwetki pionierów tej dziedziny sportu a także rekordy, sukcesy i klęski pilotów balonowych. Osobne rozdziały traktują o dziejach sportu balonowego w Polsce, o zastosowaniu balonów w siłach zbrojnych, a także o nielicznych u nas w latach międzywojennych próbach ze sterowcami. W zakończeniu podano najnowsze poglądy na temat przyszłości sterowców (m.in. o napędzie atomowym), ich użycia jako środka transportu. Liczne zdjęcia, schematy i szkice ułatwiają lekturę. Wykaz literatury.

40. KALESTYŃSKI BOGUSŁAW, KONIUSZEWSKI JAN. **Polskie lotnictwo komunikacyjne w obliczu II wojny światowej.** *Wojsk. Prz. lotn.* 1965 z. 5. s. 71-84.

Autorzy przedstawiają dominujące w latach międzywojennych poglądy na temat możliwości wykorzystania i taktycznego użycia lotnictwa komunikacyjnego w czasie wojny. Omawiają opracowane w r. 1932 przez Biuro Wojskowe Ministerstwa Komunikacji plany wykorzystania zasobów komunikacji cywilnej dla potrzeb wojska. Zapoznają z próbami przygotowania go w 1939 r. do zbliżającej się wojny oraz z przeznaczonymi mu zadaniami. Druga część artykułu poświęcona jest perypetiom PLL „Lot” w czasie pierwszych dni września 1939 r. po wywakuowaniu samolotów do Rumunii, gdzie zostały fikcyjnie sprzedane angielskiemu towarzystwu komunikacji powietrznej, w celu wywiezienia ich z terytorium Rumunii (zamiar ten nie udał się). Bibliografia.

41. KOZŁOWSKI EUGENIUSZ. **Wojsko Polskie 1936-1939.** Próby modernizacji i rozbudowy. Wwa 1964 MON *Wojsk. Inst. Hist.* s. 220-248; Lotnictwo i obrona przeciwlotnicza.

Książka stanowi próbę krytycznego przedstawienia stanu i kierunków rozwojowych Wojska Polskiego w latach trzydziestych, głównie zaś jego rozbudowy, reorganizacji i unowocześnienia w l. 1936-39. Autor zapoznaje czytelnika z bogatym materiałem źródłowym i na tej podstawie stara się ukazać przyczyny niezadawalającego stanu naszej obronności oraz wykazać, jak dalece nie zostały wykorzystane potencjalne możliwości państwa w tym zakresie. Charakteryzując poszczególne rodzaje naszych sił zbrojnych (piechota, kawaleria, artyleria, broń pancerna, wojska saperskie, i obrona przeciwlotnicza) określa ich rolę i znaczenie w systemie przedwrześniowej polityki wojskowej. Rozdział dotyczący lotnictwa prezentuje dominujące w tym okresie w sferach wojskowych poglądy na zasady działania lotnictwa, przedstawia ujawniające się wielokrotnie tendencje jego rozbudowy i modernizacji. Wyjaśnia też powody, dla których potencjalne możliwości rozwoju lotnictwa nie zostały wykorzystane. Wykaz źródeł i opracowań. Indeks nazwisk.

42. KRÓLIKIEWICZ TADEUSZ. **Aerokluby.** *Skrzyd. Pol.* 1969 nr 32 s. 13; nr 33 s. 9; nr 34/35 s. 32, ilustr.; nr 36 s. 7; nr 37 s. 13, ilustr.; nr 38 s. 8; nr 39 s. 8; nr 40 s. 7, ilustr.; nr 41 s. 8; nr 42 s. 8.

W artykule zaprezentowano wszystkie polskie aerokluby istniejące w latach międzywojennych. Omówiono szczegółowo dzieje ich powstania, organizację, działalność a także osiągnięcia w różnych dziedzinach sportu lotniczego oraz sukcesy i zwycięstwa polskich zawodników zarówno w spotkaniach międzynarodowych jak i krajowych.

43. KRÓLIKIEWICZ T. **Lotnictwo polskie w okresie międzywojennym.** *Wojsk. Prz. hist.* 1957 nr 2 s. 95-144, ilustr.

Na tle politycznego i ekonomicznego obrazu Polski lat międzywojennych przedstawia autor artykułu ogólny rozwój naszego lotnictwa wojskowego, sportowego i komunikacyjnego w tym okresie. Udokumentowanego opracowania nie traktuje Królikiewicz jako historii lotnictwa, zastrzegając się, że jest ono niepełnym „opisem jego dzia-

łałości osiągnięć i niepowodzeń oraz próbą analizy i wyjaśnienia związku przyczynowego zachodzącego pomiędzy niektórymi z opisywanych faktów". Uwarunkowane to jest brakiem poważnych materiałów archiwalnych dotyczących omawianego okresu. Praca polemizująca z opracowaniem T. Cypriana (zob. poz. 37) przynosi jednakże wyjaśnienie wielu spornych problemów m.in. przyczyn słabego rozwoju lotnictwa wojskowego, roli gen. Rayskiego i jego wpływu na stan polskich sił powietrznych, zapoznaje z organizacją władz wojskowych, z sylwetkami poszczególnych dowódców. Daje informacje o posiadanym sprzęcie, osiągnięciach konstrukcyjnych i stanie lotnictwa w przededniu wybuchu wojny. W zakończeniu omawia rozwój lotnictwa sportowego i jego najważniejsze osiągnięcia oraz dzieje lotnictwa komunikacyjnego.

44. KRÓLIKIEWICZ T. **Lotnictwo polskie w przededniu wojny w 1939 r. na tle ówczesnych umów wojskowych.** *Wojsk. Prz. hist.* 1959 nr 2 s. 145-168, portr.

Publikacja informuje o stanie polskiego lotnictwa w przededniu wybuchu wojny z Niemcami. Autor przedstawia opracowany przez dowództwo ogólnikowy plan użycia lotnictwa na wypadek wojny (planu wojny z Niemcami nie było). Mówi o możliwościach przemysłu zbrojeniowego, o stanie lotnisk, sprzętu, obrony przeciwlotniczej. Podaje wydane niemal tuż przed wrześniem przez Sztab Lotniczy wytyczne w sprawie zastosowania lotnictwa liniowego, zadań eskadr myśliwskich, zalecenia dotyczące jednostek towarzyszących. Zapoznaje także z podjętą w 1939 r. akcją polityczną zmierzającą do zapewnienia Polsce pomocy militarnej ze strony Wielkiej Brytanii i Francji — uwieńczoną zawarciem sojuszków wojskowych. W tekście znajdują się także informacje o niemieckich zbrojeniach i stanie Luftwaffe oraz o przygotowaniach do wojny z Polską.

45. MALINOWSKI TADEUSZ. **Wielki konstruktor.** *Skrzyd. Pol.* 1961 nr 13 s. 12-13, ilustr., portr.

Krótką biografia inżyniera pilota Zygmunta Puławskiego, jednego z najzdolniejszych polskich konstruktorów lotniczych w latach międzywojennych, twórcy słynnych samolotów myśliwskich oznaczonych literą „P”. Nakreślono tu drogę Puławskiego do lotnictwa, jego działalność konstrukcyjną przerwana przedwczesną śmiercią w 1931 r. a także wojenną epopeją jego doskonałych samolotów bojowych.

46. MALINOWSKI WACŁAW. **O organizacji oddziałów spadochronowych w Wojsku Polskim przed 1939 r.** *Wojsk. Prz. hist.* 1961 nr 2 s. 162-174, ilustr.

Autor—uczestnik pierwszego kursu spadochronowego we wrześniu 1937 r., (który zapoczątkował organizację oddziałów spadochronowych w Polsce), brał udział we wszystkich kolejnych poczynaniach zmierzających do rozbudowy tego najmłodszego rodzaju wojsk. Wykorzystując własne wspomnienia i obserwacje relacjonuje przebieg drugiego z kolei specjalnego przeszkolenia (5-12 IX 1938 r.), którego celem było przygotowanie pierwszego desantu spadochronowego a następnie przechodzi do omówienia spraw związanych z powstaniem i działalnością Wojskowego Ośrodka Spadochronowego w Bydgoszczy (w maju 1939 r.), w którym objął funkcje instruktora szkolenia wojskowo-spec-

jalistycznego. Urozmaicone opisami dramatycznych skoków spadochronowych rozważania kończy autor opisem tragicznego końca polskich oddziałów powietrzno-desantowych 1 września 1939 r., które zbombardowane przez Niemców w trakcie przenosin na lotnisko zapasowe — nie zdążyły wejść do akcji bojowej.

47. MORGALA ANDRZEJ. *Gwiazda Polski Skrzyd. Pol.* 1962 nr 47 s. 10-12, 18, ilustr.; nr 48 s. 10, 12, ilustr.

Przedstawiono tu historię największego na świecie i jedyne go w dziejach lotnictwa polskiego stratostatu (balonu przystosowanego do badań naukowych) „Gwiazda Polski”. Omówiono dzieje budowy tego statku powietrznego, dane techniczne, przygotowania do lotu oraz tragicznie zakończony start w 1938 r.

Pamiętniki. Wspomnienia. Literatura piękna

48. BURZYŃSKI ZBIGNIEW. *Balonem przez kontynenty.* Wwa 1956 MON ss. 205, ilustr., portr., mapy.

Wspomnienia Zbigniewa Burzyńskiego, kilkakrotnego zwycięzcy w balonowych zawodach krajowych i międzynarodowych o puchar Gordon-Bennetta w latach międzywojennych. Poprzedzając swoje relacje krótkimi informacjami o rodzajach balonów, ich budowie i danych technicznych opowiada autor o przebiegu lotów w czasie licznych zawodów, w których uczestniczył, opisuje swoje wrażenia z tych dramatycznych chwil, przedstawia trudności, które musiał pokonywać, mówi o urokach podniebnego lotu. Na zakończenie prezentuje sylwetki i osiągnięcia konstruktorów i pilotów balonów przystosowanych do badań naukowych (stratostatów) m. in. Szweda S. Andréego (1896), Francuza A. Piccarda (1931), Rosjan: J. Prokofjewa, M. Birnbauma i M. Godunowa (1933 r.). Relacjonuje też dzieje pierwszej polskiej wyprawy do stratosfery w 1938 r. z Polany Chochołowskiej w Tatrach na stratostacie „Gwiazda Polski”, która zakończyła się niepowodzeniem.

FLACH R. *Lot w nieskończoność* zob. poz. 30.

49. FLACH ROMUALD. *Polskie skrzydła nad światem.* Wwa 1960 MON ss. 454

Książka zawiera relacje pięciu polskich pilotów — zdobywców światowych rekordów lotniczych w latach międzywojennych. Tom otwiera interesująco napisane sprawozdanie B. Orlińskiego z rajdu Wwa—Tokio w 1926 r. O pierwszych polskich lotach transatlantyckich opowiada Kazimierz Kubala, który wraz z Ludwikiem Idzikowskim dwukrotnie (w l. 1928 i 1929) próbował przelecieć ponad Atlantykiem ze wschodu na zachód. Jakkolwiek dwie próby zakończyły się fiaskiem i śmiercią Idzikowskiego w czasie drugiego lotu — było to jednak poważne osiągnięcie naszego sportu. Sukcesem uwieńczone zostały natomiast zrelacjonowane tu loty przez Atlantyk dokonane przez S. Skarżyńskiego (w 1933 r. z Senegalu do Brazylii) i braci Bolesława i Józefa Adamowiczów (w 1934 r. z Nowej Fundlandii do Warszawy). Kolejne wspomnienia dotyczą rajdu dookoła Afryki S. Skarżyn-

skiego i Andrzeja Markiewicza w 1931 r. oraz lotów S. Karpińskiego do Azji i Afryki (wraz z Wiktorem Rogalskim w 1932 r.) i do Australii w 1935 r. Interesujące opowieści o powietrznych wyczynach Polaków poprzedzone krótkimi notatkami biograficznymi stanowią frapującą lekturę.

50. KUROWSKI ADAM. **Kraksy i wzloty.** Wspomnienia lotnika. Wwa 1965 MON ss. 322, tabl. 12, ilustr., portr.

Wspomnienia z lat 1922-1939, autora znanej monografii *Lotnictwo polskie w 1939 roku* (zob. poz. 64) są przyczynkiem do historii naszego lotnictwa w okresie międzywojennym. Kurowski opisuje przebieg swojej kariery wojskowej, pracę w pułku lotniczym w Krakowie, studia w Wyższej Szkole Wojennej, w której obejmuje następnie stanowisko wykładowcy oraz udział w kampanii wrzesniowej, w charakterze szefa sztabu w dowództwie armii „Poznań”. Oparta na faktach i rzetelnej znajomości zagadnień książka odsłania kulisy sanacyjnej polityki wojskowej, atmosferę panującą w ówczesnej armii, szczególnie w sferach wyższych oficerów (brak jedności działania i tarcia o charakterze prestiżowym), przedstawia niedostateczny stan uzbrojenia i przygotowania lotnictwa do wojny, wskazuje na źródła jego słabości i zacofania.

51. MEISSNER JANUSZ. **Jak dziś pamiętam...** Wwa 1967 Iskry ss. 397, tabl. 1, portr.

Pisarz snuje wspomnienia ze swojego burzliwego życia nierozłącznie związane z dziejami naszego lotnictwa. Szczególnie interesujące są te partie książki, które dotyczą lat 1918-1922 a więc okresu pionierskiego w historii tej dziedziny sportu i rodzaju broni. Opisy własnych przeżyć i perypetii autora spletają się ze wspomnieniami o ludziach, entuzjastach sztuki pilotażu, wytyczających drogi dla przyszłych osiągnięć, dają równocześnie obraz ówczesnego stanu technicznego i organizacyjnego, w jakim znajdowało się polskie lotnictwo tuż po uzyskaniu niepodległości. Zajmująca, przystępnie napisana książka o walorach dokumentalnych jest szczególnie cenna ze względu na brak bezpośrednich relacji z tamtych lat.

52. MEISSNER J. **Pilot Gwiazdzystego Znaku.** Ilustr. J. Grabiański. Wyd. 2. Wwa 1970 Iskry ss. 194

Inne wyd.: 1962

Oparta na autentycznych faktach opowieść o Stanisławie Latwisiu — pilocie myśliwskiej „Eskadry Gwiazdzystego Znaku”, przedstawia dzieje życia polskiego lotnika z lat międzywojennych. Autor opisuje pełną przygód drogę swego bohatera do zdobycia zawodu pilota, prezentuje jego sylwetkę, podkreśla cechy charakteru — prawość, odwagę, szlachetność — opowiada o sportowych osiągnięciach i sukcesach przerwanych tragiczną śmiercią w 1935 r.

53. MEISSNER J. **Żwirko i Wigura.** Ilustr. M. Majewski. Wyd. 2. Wwa 1965 Iskry ss. 89, tabl. 1, portr. Bibl. Niezapominajki.

Inne wyd.: 1962.

Bohaterami wspomnień są dwaj polscy lotnicy: Franciszek Żwirko i Stanisław Wigura. W 1932 r. odnieśli oni wspólnie zwycięstwo

w międzynarodowych zawodach samolotowych (Challenge'u) w Berlinie, startując na samolocie polskiej konstrukcji RWD-6, którego współtwórcą był m.in. inż. S. Wigura. Autor — przyjaciel F. Żwirki i jego kolega z eskadry opisuje pełną przeszkód drogę obu rekordzistów do zwycięstwa i sławy. Na uwagę zasługuje napisana z pasją relacja z zawodów, w których uczestniczyli polscy lotnicy i odnieśli tak wielki sukces oraz z dramatycznych zmagañ z burzą w pobliżu Morawskiej Ostrawy, w czasie lotu do Czechosłowacji na mityng lotniczy, która stała się przyczyną śmierci obojgu bohaterów przestworzy. W zakończeniu notki biograficzne Żwirki i Wigury.

54. STRUMPH-WOJTKIEWICZ STANISŁAW. **Zdobywcy przestworzy.** Wwa 1958 SiT ss. 330, tabl. 8, ilustr., portr., mapy.

Reportaże, felietony, wywiady i opowiadania o tematyce lotniczej dotyczą głównie epoki międzywojennej. Są to bezpośrednie relacje z przeżyć i wrażeń autora, przedruki publikacji dziennikarskich ogłaszanych w prasie polskiej w latach 1926-1939, notatki o naszym lotnictwie na Zachodzie i o konspiracyjnej służbie lotniczej w kraju w czasie okupacji hitlerowskiej. Informują one o pionierskich poczynaniach i przełomowych wydarzeniach w historii światowego i polskiego lotnictwa, prezentują sylwetki słynnych pilotów okresu międzywojennego, ich wyczyny sportowe i bojowe sukcesy, mówią o udziale polskich skrzydeł w walce z Niemcami.

55. SZOŁDRSKA HALSZKA. **Zew przestrzeni.** Dzieje pilota Stanisława Skarżyńskiego. Wwa 1963 WKŁ ss. 192, ilustr., portr., mapy.

Bohater książki, Stanisław Skarżyński (1899-1942) jest jedną z najbardziej znanych i zasłużonych postaci naszego lotnictwa. 7 maja 1933 r. wyruszył on na jednomiejscowym samolocie RWD-5 z St. Louis w Senegal w podróż przez Atlantyk i po 17 godzinach, bijąc międzynarodowy rekord odległości (3580 km) wylądował w Maceio w Brazylii. W powieści znajdzie czytelnik wyczerpujące informacje o tym wyczynie, a także o dalszych losach nieustraszonego lotnika, który po kampanii wrześniowej, przedostał się do Anglii, gdzie walczył jako pilot bombowy i zginął w czasie jednego z lotów. Interesująco napisana książka zawiera także wiadomości o rozwoju polskiego sportu samolotowego w okresie międzywojennym i licznych międzynarodowych sukcesach naszych lotników.

56. URBANOWICZ WITOLD. **Myśliwcy.** Kr. 1969 Znak ss. 277

Autor, jeden z asów myśliwskich II wojny światowej, przebywający aktualnie na emigracji w Stanach Zjednoczonych, snuje wspomnienia z lat 1931-39. Opowieść o swym kolorowym i awanturczym życiu rozpoczyna od momentu ukończenia Korpusu Kadetów i powołania do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie — poprzez dwa kolejne lata nauki pilotażu aż do promocji oficerskiej. Przydział do 1 Pułku Lotniczego na warszawskim Okęciu, kurs pilotażu myśliwskiego w Dęblinie, eskadra treningowa na lotnisku mokotowskim, Wyższy Kurs Pilotażu w Grudziądzu, dalsza służba w 1 Pułku Lotniczym na etacie zastępcy dowódcy eskadry a następnie praca w dęblńskiej „szkole orląt” w charakterze wykładowcy i instruktora — to kolejne etapy jego lotniczej kariery. We fragmentach dotyczących jego kolegów i przyjaciół — pilotów ze szkoły i pułku — relacjonuje ich dal-

sze losy podczas kampanii wrześniowej i w czasie walk u boku alian-
tów. Dalszy ciąg wspomnień, autora znajdują czytelnicy w wyd.
w 1966 r. książce *Początek jutra* (zob. poz. 74).

57. WARDASÓWNA MARIA. **Zew przestworzy**. Opowieść o Żwirce
i Wigurze. Wyd. 2. Wwa 1970 LSW s. 263, tabl. 13, ilustr., portr.,

Inne wyd.: 1961

Bohaterami książki znanej polskiej szybowniczki z lat między-
wojennych są niezapomniani zwycięzcy międzynarodowych zawodów
lotniczych (Challenge'u) w 1932 r. kpt. pilot Franciszek Żwirko i kon-
struktor samolotów Stanisław Wigura. Autorka opowiada o ich barwnym
życiu, wypełnionym pasjonującą pracą i o wyczynach sporto-
wych, zwłaszcza na samolocie polskiej konstrukcji, słynnym RWD-6, na
którym odnieśli zwycięstwo w Challenge'u, a także o ich wspólnej
tragicznej śmierci niemal nazajutrz po odniesionym sukcesie. W przed-
mowie M. Monisa — o celu książki, jakim jest przybliżenie społec-
zeństwu i młodzieży pięknych postaci obu lotników.

58. ŻWIRKO FRANCISZEK. **Moje wspomnienia**. *Wojsk. Prz. lotn.*
1957 z. 9 s. 40-48.

Fragment wspomnień kpt. Żwirki (1 wyd. 1932 r.) napisanych na
kilka miesięcy przed katastrofą, w której poniósł śmierć, dotyczy wys-
cigu lotniczego dookoła Europy w 1929 r. Brał w nim udział razem
z inż. Wigurą, startując na samolocie RWD. Autor opisuje kolejne eta-
py tego wielkiego, trudnego rajdu, daje wyraz emocjom, jakie przeży-
wał, opowiada o szlachetnej, sportowej walce, w której odniósł zasłu-
żone zwycięstwo. Szczera, przepełniona entuzjazmem i miłością do
powietrzного sportu relacja przybliży sylwetkę słynnego lotnika.

UDZIAŁ LOTNICTWA POLSKIEGO W II WOJNIE ŚWIATOWEJ 1939—1945

Część ogólna

59. [KOLIŃSKI IZYDOR]. **Lotnictwo polskie w II wojnie świato-
wej**. W: Wielka encyklopedia powszechna. T. 6. Wwa 1965 PWN
s. 612-613.

Krótki, skondensowany zarys udziału naszego lotnictwa wojsko-
wego w II wojnie światowej. Są tu ilustrowane danymi liczbowymi
informacje o kampanii wrześniowej, o lotnictwie polskim we Francji,
Anglii, o działaniach w Afryce, a następnie o zorganizowanych w ZSRR
ludowych siłach zbrojnych. Bilans sukcesów polskich lotników na
wszystkich frontach.

60. KOLIŃSKI I. **Lotnictwo polskie w II wojnie światowej**.
Wojsk. Prz. lotn. 1965 z. 5 s. 14-30, ilustr., portr.

Ogólny zarys działań polskiego lotnictwa na frontach II wojny
światowej. Po krótkich informacjach na temat powietrznych bojów
stoczonych w kampanii wrześniowej omawia autor udział naszych pi-
lotów w obronie Francji w 1940 r. i Wielkiej Brytanii, przede wszyst-
kim w początkowej fazie wojny, w czasie tzw. „bitwy o Anglię”. Nas-

stępnie kreśli szlak bojowy ludowego lotnictwa utworzonego w Związku Radzieckim, omawiając najważniejsze operacje, w których brało udział. Charakteryzuje znaczenie udziału polskiego lotnictwa w wojnie. W zakończeniu prezentuje sylwetki bohaterskich lotników poległych na obu frontach.

Kampania wrześniowa

61. KĘDZIERSKI JANUSZ. **Zapomniana karta lotnicza.** *Skrzyd.* Pol. 1961 nr 36 s. 17, 19

Artykuł przedstawia działania polskich myśliwców z Brygady Pościgowej pod Warszawą od 1 do 6 IX 1939 r. Ukazano tu kolejne akcje naszego lotnictwa osłaniającego stolicę. Tekst ilustruje mapka taktyczna działań.

61a. KISIELEWSKI WŁADYSŁAW. **Żywe torpedy.** Wwa 1970 NK s. 12-18: Taran powietrzny nad Warszawą; s. 52-57: Atak myśliwców pomorskich na czołgi; s. 83-102: Bambino

W książce poświęconej Polakom-bohaterom II wojny światowej, którzy bronili „granic Polski za cenę własnego życia” przedstawia autor szereg autentycznych przypadków straceńczych akcji bojowych podejmowanych przez naszych żołnierzy i młodzież. Trzy z 16 zamieszczonych opowieści — to przykłady bohaterstwa i bezgranicznego poświęcenia polskich lotników. *Taran powietrzny nad Warszawą* jest relacją z pierwszego dnia wojny 1939 r. i ukazuje akcje Brygady Pościgowej broniącej stolicy. Autor opowiedział tu m. in. o mało znanym ogółowi czytelników fakcie staranowania niemieckiego samolotu przez bohaterskiego pilota ppłk Leopolda Pamulę, który zaatakowany przez kilka „Messerschmittów” podjął nierówną walkę, a wyczerpawszy amunicję zdecydował się na desperacki, niemal samobójczy krok. Druga opowieść przedstawia atak dywizjonu myśliwskiego 4 pułku lotniczego z armii „Pomorze” na kolumnę czołgów niemieckich dokonany 1 IX 1939 r. *Bambino* to pełna dramatycznego napięcia historia lotu nad Niemcy bombowca „Wellingtona” z 304 Dywizjonu Ziemi Śląskiej, którego cała załoga została ranna. Opowieści napisane na podstawie relacji naocznych świadków tych wydarzeń, a nierzadko wspomnień ich uczestników wzruszają swą prostotą i bezpośredniością.

62. KUROWSKI ADAM. **Dywizjon myśliwski armii „Łódź” w kampanii wrześniowej.** *Wojsk. Prz. lotn.* 1959 z. 6 s. 65-75

Dramatyczne losy dywizjonu myśliwskiego armii „Łódź” przedstawione zostały przez ppłk. Kurowskiego — naocznego świadka opisywanych wydarzeń — w sposób zwięzły, rzeczowy, z dużą znajomością przedmiotu. We wstępnych rozważaniach ukazuje on rozmieszczenie armii „Łódź”, stan wyposażenia i uzbrojenia dywizjonu w przededniu wybuchu wojny, prezentuje obsadę personalną. Następnie daje krótki zarys losów jednostki w dniach 1-7 IX ilustrowany fragmentami wstrząsających relacji z walk powietrznych z Niemcami pisanych przez pilota por. Głowczyńskiego. Na zakończenie podaje straty i osiągnięcia dywizjonu oraz ocenę działań.

63. KUROWSKI A. **Lotnictwo armii „Poznań” i „Pomorze” w kampanii wrześniowej 1939 roku.** Cz. 1-2. *Wojsk. Prz. hist.* 1960 nr 4 s. 151-176, ilustr., portr.; 1961 nr 2 s. 33-69, ilustr., portr.

Pisane na gorąco notatki autora — w czasie kampanii wrześniowej piastującego stanowisko szefa sztabu armii „Poznań” — oraz wykorzystane przez niego relacje dowódcy dywizjonu płk T. Rolskiego. i dowódców eskadr kpt. kpt. J. Badowskiego, B. Dorembowicza i S. Zalewskiego posłużyły do ukazania fragmentu działalności lotnictwa polskiego w pierwszych dniach wojny 1939 r. — okresu najsłabiej omówionego w dotychczasowych opracowaniach historycznych. W cz. 1 dotyczącej lotnictwa armii „Pomorze” przedstawia Kurowski jego działania bojowe na tle całości planu operacyjnego armii. Podaje także skład lotnictwa armii, poszczególne jednostki, obsadę personalną, rodzaje eskadr, plan taktyczny na wypadek wojny. Kolejne strony artykułu rejestrują dzień po dniu przebieg działań lotnictwa w dn. 1-7 IX. W zakończeniu cz. 1 ogólna ocena lotnictwa armii „Pomorze”, straty w sprzeczcie i straty niemieckie. Cz. 2 ujmuje według podobnego schematu działalność lotnictwa armii „Poznań”, w szczególności w kolejnych fazach bitwy nad Bzurą (7-9 IX i 13-16 IX) i uderzenie na Stryków (10-12 IX). W podsumowaniu ocena lotnictwa armii „Poznań” i wykaz poniesionych strat.

64. KUROWSKI A. **Lotnictwo polskie w 1939 roku.** Wwa 1962 MON ss. 354, tabl. 16, ilustr., mapy, rys., tab.

Udokumentowana monografia działań lotnictwa polskiego we wrześniu 1939 r. oparta na zachowanych źródłach, ustnych i pisemnych relacjach autentycznych świadków opisywanych wydarzeń w odróżnieniu od poprzednich artykułów Kurowskiego zajmujących się przedstawieniem użycia lotnictwa przez dowództwo trzech armii: „Poznań”, „Pomorze”, i „Łódź” (zob. poz. 62 i 63) ujmuje zagadnienie całościowo. Rozdziały wstępne przynoszą szczegółowe omówienie stanu naszych sił powietrznych i ich rozwoju w okresie międzywojennym, informacje o rozbudowie lotnictwa niemieckiego, jego organizacji, stanie i dyslokacji w momencie poprzedzającym wybuch wojny oraz wiadomości na temat gorączkowych przygotowań naszego lotnictwa w momencie bezpośredniego zagrożenia (od marca 1939 r.). Całość przebiegu kampanii podzielona jest zgodnie z przyjętą periodyzacją na trzy okresy: „Bitwa graniczna 1-3 IX,” „Przełamanie polskiej obrony 4-6 IX”, „Działanie od 7 do 17 IX”. Rozdział końcowy — to podsumowanie całego przebiegu kampanii. Obszerne przypisy. W załącznikach: *Ogólne wytyczne użycia lotnictwa*, *Rozkaz na dzień 1 września 1939 r.*, *Zestawienie stanów bojowych i działalności brygady bombowej*, *Zarządzenia reorganizacji jednostek bojowych lotnictwa*. Liczne szkice, schematy i mapy. Bibliografia.

65. RZEPNIEWSKI ANDRZEJ. **Wojna powietrzna w Polsce — 1939.** Na tle rozwoju lotnictwa Polski i Niemiec. Wwa 1970 MON ss. 224, tabl. 13, ilustr., portr., tab. + Załączniki, tabl. 28, ilustr., tab., mapy. *Wojsk. Inst. Hist.*

W oparciu o bogaty materiał źródłowy, dokumenty i opracowania głównie polskie i niemieckie przedstawił autor na ogólnym tle wojny polsko-niemieckiej we wrześniu 1939 r. — przebieg działań powietrz-

nych nad Polską. Obszerne rozdziały dotyczące rozwoju lotnictwa Polski i Niemiec w okresie dwudziestolecia, a szczególnie w ostatnich latach przed wybuchem wojny, poprzedza charakterystyka porównawcza obu krajów z punktu widzenia strategii wojskowej, głównie lotniczej. Sporo miejsca poświęca autor omówieniu organizacji hitlerowskiej Luftwaffe, porównując ją ze stanem organizacyjnym i rozmieszczeniem taktycznym naszej floty powietrznej. Główny trzon książki dotyczy działań lotnictwa polskiego i niemieckiego w dniach od 1 do 26 września. We wnioskach ogólna ocena wojny powietrznej w Polsce. Kronika ważniejszych wydarzeń — dat rozwoju lotnictwa wojskowego i artylerii przeciwlotniczej Polski i Niemiec w l. 1933-39 i wojny powietrznej w Polsce w 1939 r. Indeks osobowy. Indeks nazw geograficznych. Streszczenia w jęz. ros., franc., niem. Na wklejce jednostki lotnictwa i obrony przeciwlotniczej Polski i Niemiec. W załącznikach m. in. tabele dotyczące organizacji polskich i niemieckich sił powietrznych, dane techniczno-taktyczne samolotów, mapy operacyjne.

66. ZACZKIEWICZ WŁADYSŁAW. *Lotnictwo polskie w kampanii wrześniowej 1939 r.* Wwa 1947 Wojsk. Inst. Nauk. Wydawn. ss. 289, tabl. 3, mapy.

Książka napisana w oparciu o zachowane materiały źródłowe jest najwcześniejszym, dość wszechstronnym omówieniem udziału polskiego lotnictwa w kampanii wrześniowej. Autor przedstawia w niej na wstępie stan posiadania i przygotowania technicznego, wyszkolenia, organizację polskiego lotnictwa wojskowego oraz typy samolotów w zestawieniu z Luftwaffe. Omawia także plan użycia sił powietrznych w kampanii wrześniowej. Opisuje działalność bojową lotnictwa dyspozycyjnego, samodzielnej grupy operacyjnej „Narew”, lotnictwo armii: „Modlin”, „Poznań”, „Pomorze”, „Łódź”, „Kraków” i „Karpaty” w dn. 1-17 IX. W zakończeniu przedstawia straty poszczególnych eskadr oraz dokonuje oceny całokształtu działań w kampanii. Liczne zestawienia i tabele w tekście. Lektura dość trudna, wymaga znajomości problematyki wojskowej i terminologii.

Pamiętniki. Wspomnienia. Literatura piękna

67. ARCT BOHDAN. *Alarm w St. Omer.* Opowieści lotnicze. Wyd. 2. Wwa 1969 LSW ss. 427.

Inne wyd.: 1962

Zbiór opowiadań częściowo znanych już czytelnikom z wydań pojedynczych utworów oparty jest na wspomnieniach własnych i pamiętnikach autora, pilota myśliwskiego polskich oddziałów lotniczych w Anglii niegdyś dowódcy Dywizjonu 316. *Dziwna wojna* to smutna opowieść o klęsce wrześniowej, relacjonująca dzień po dniu losy wojny, poczynając od momentu jej wybuchu, który zastał Arcta na lotnisku w Lidzie, poprzez walki w ramach armii „Łódź” i chaotyczny odwrót do Warszawy a potem do Brześcia aż do przekroczenia granicy Rumunii (17 IX). *Turyści Sikorskiego* to dzieje tułaczki polskich lotników, której kolejnymi etapami były Rumunia, Francja, Algier i Anglia. *Alarm w St. Omer* jest natomiast historią beznogiego lotnika angielskiego pplk Douglasa R. Badera. *Wielki dzień Dywizjonu 303*

rejestruje kolejne dni wielkich zwycięstw polskiej jednostki w czasie bitwy o Anglię (7, 11, 15, 26 — uświetniony także odwiedzinami króla Jerzego VI 27 września 1940 r.) oraz w następnych latach wojny. *Cyrk Skalskiego* opowiada o powietrznych wyczynach członków „Polskiego Zespołu Walczącego” w pñ. Afryce w rejonie Tunisu, w końcowej fazie alianckiej ofensywy w 1943 r. Zbiór zamyka utwór *W pościgu za V-1* dotyczący roku 1944, kiedy to Niemcy bombardowali Londyn nieznaną bronią raketową. Z literackim talentem napisane utwory obrazują dzieje powietrznych walk polskich lotników u boku zachodnich aliantów.

68. ARCT B. Śladem samolotu. Łódź 1969 WŁ ss. 270.

Poczytny pisarz zawarł w swej książce napisanej w formie relacji ze spotkań autorskich, mało znane, zapomniane fakty z dziejów polskich skrzydeł. Dotyczą one w szczególności kampanii wrześniowej i powietrznych walk na froncie zachodnim, przypominają pierwsze tragiczne starcia z hitlerowską Luftwaffe i dramatyczne, ale przedstawione z nutką swoistego dla Arcta humoru — zwycięstwa Polaków nad niemieckimi lotnikami w drugiej fazie wojny. Zaznajał także autor czytelnika z powojennymi losami polskich pilotów, nawigatorów i mechaników, uczestników wojny na frontach Zachodu, o których wieści dotarły doń w ostatnim czasie. Píše także o nieoczekiwanych spotkaniach po latach z dawnymi kolegami z dywizjonu, konfrontuje własne wspomnienia ze wspomnieniami innych.

69. FALKOWSKI JAN. Z wiatrem w twarz. Przeł. [z ang.] U. Gutowska. Wwa 1969 MON ss. 232

Jan Falkowski, jeden z dowódców słynnego w czasie II wojny światowej myśliwskiego Dywizjonu 303, snuje w książce wspomnienia ze swego dramatycznego, burzliwego życia. Po przedstawieniu w paru słowach lat dzieciennych i wczesnej młodości oraz pobytu w szkole oficerskiej w Dęblinie, przechodzi autor do zrelacjonowania swych przeżyć z okresu kampanii wrześniowej, ewakuacji do Rumunii, krótkiego pobytu we Francji, koncentrując się głównie na wspomnieniach z działalności bojowej w Polskich Siłach Powietrznych w Wielkiej Brytanii. W obraz dramatu wojny wpisany został także wątek osobisty, dzieje miłości autora do przyszłej żony. Oszczędne w słowach, pisane prosto i szczerze wspomnienia, człowieka, który miał na swoim koncie wiele zwycięstw, bohatera uhonorowanego wysokimi polskimi i brytyjskimi odznaczeniami zasługują na uwagę wszystkich czytelników.

70. KUROWSKI ADAM. Bijcie się z nami, Messerschmitty! Ilustr. W. Siemiątkowski. Wyd. 2. Wwa 1969 NK ss. 180, mapy.

Inne wyd.: 1967.

Żywe i barwne opowiadania, wspomnienia i relacje lotników polskich biorących udział w obronie kraju przed napaścią hitlerowską we wrześniu 1939 r. złożyły się na tę ciekawą książkę. Opisy brawurowych walk powietrznych naszych lotników z przeważającym liczebnie i lepiej uzbrojonym nieprzyjacielem, pełna samozaparć praca personelu naziemnego, ukazane są na tle ogólnej sytuacji kraju w pierwszych dniach wojny. Wiadomości na temat przygotowania i stanu

uzbrojenia samolotów oraz komentarze autora dopełniają obrazu tragicznego i bohaterskiego września a także stanowią próbę wyjaśnienia przyczyn poniesionej przez nas klęski. Autentyzm i żywność relacji to walory książki napisanej z myślą o młodym czytelniku.

KUROWSKI A. **Kraksy i wzloty** zob. poz. 50.

71. NOWAKOWSKI WALERIAN. **Wrzesień 1939 r. Wojsk. Prz. lotn.** 1957 z. 9 s. 49-56, ilustr.

Autor był pilotem 6 pułku lotniczego stacjonującego we wrześniu 1939 r. w Skniłowie koło Lwowa. W swoich wspomnieniach ukazuje ostatnie chwile przed wybuchem wojny, dobrze oddając atmosferę niepewności, zdezorientowania i ciągłych alarmów, jakie towarzyszyły końcowym dniom sierpnia. Relacja z chrztu bojowego i pierwszych dni tragicznego września mówi o nierównej walce z przeważającymi siłami wroga, o bohaterstwie lotników, którzy dali z siebie wszystko walcząc do ostatniego samolotu, do ostatniego naboju.

72. SKALSKI STANISŁAW. **Czarne krzyże nad Polską.** Wyd. 4. Wwa 1967 MON ss. 213, tabl. 8, ilustr., portr.

Inne wyd.: 1957 (dwukrotnie), 1959.

Autor wspomnień, znany pilot myśliwski, jeden z bohaterów powietrznych bojów w czasie II wojny światowej, który ma na swoim koncie najwięcej zwycięstw w starciach z niemieckimi lotnikami — daje w tej książce bezpośrednią, bardzo sugestywną relację z kampanii wrześniowej 1939 r. Opisuje w niej Skalski pierwsze walki z Niemcami w rejonie Pomorza, gdzie stacjonował jego dywizjon oraz w okolicach Łucka, gdzie obrońcy polskiego nieba zmuszeni byli się cofnąć przed napierającymi siłami wroga. Żywo i barwnie napisane wspomnienia wiernie oddają atmosferę, jaka panowała w pierwszych dniach września, unaoczniając poświęcenie i bohaterstwo żołnierzy, którym dane było się zmierzyć z przeważającymi jakościowo i ilościowo siłami wroga.

73. SŁAWIŃSKI KAZIMIERZ **W powietrzu i na ziemi.** Łódź 1968 WŁ ss. 191

Osnuta na kanwie wspomnień autora zbeletryzowana opowieść przedstawia losy grupy przyjaciół — pilotów jednej z eskadr lotniczych walczących w 1939 r. na pograniczu Prus Wschodnich. Tragicizm tamtych dni, bohaterstwo i determinacja, wola walki a jednocześnie brak sprzętu i zaopatrzenia technicznego, postępujący chaos ukazane zostały w sposób sugestywny i pasjonujący. Otoczeni przez Niemców lotnicy usiłują przedostać się na Węgry. Tylko niektórym udaje się realizacja tej ryzykownej eskapady. Część z nich dostaje się do niewoli niemieckiej. Po wyzwoleniu przez Armię Czerwoną w 1945 r. biorą udział w ramach Wojska Polskiego w walkach powietrznych nad Odrą i Berlinem.

74. URBANOWICZ WITOLD. **Początek jutra.** Kr. 1966 Znak ss 276, tabl. 8, ilustr., portr.

Autor, którego losy z lat międzywojennych znajdują czytelnicy w wyd. w 1969 r. książce pt. *Myśliwcy* (zob. poz. 56) snuje swoje wspomnienia z pierwszego okresu wojny z Niemcami (l. 1939-1940).

Opowiada o walkach powietrznych we wrześniu w ramach Brygady Pościgowej broniącej Warszawy, o ewakuacji do Rumunii, wędrówce przez Bliski Wschód do Francji a następnie, po kapitulacji tego kraju, do Anglii. Książka wzbogaca naszą wiedzę o kampanii wrześniowej, a zwłaszcza o udziale w niej młodej kadry lotniczej — ludzi tworzących później trzon polskich dywizjonów myśliwskich i bombowych broniących Wielkiej Brytanii. Wspomnienia napisane interesująco, ilustrowane archiwalnymi zdjęciami są przyczynkiem do dziejów tułaczki i walk polskiego lotnictwa.

Lotnictwo polskie na Zachodzie

75. ARCT BOHDAN. **Historia polskiego lotnictwa na Zachodzie w czasie drugiej wojny światowej.** Cz. 1-2. *Wojsk. Prz. hist.* 1957 nr 1 s. 186-208, ilustr.; nr 2 s. 169-195, ilustr.

Wykorzystując dostępne źródła i materiały (m. in. wydaną w 1949 r. w Anglii historię naszego lotnictwa na Zachodzie w latach 1939-45 pt. *Destiny Can Wait — Przeznaczenie może czekać*), notatki i wspomnienia własne i kolegów pilotów tworzy autor historię polskich skrzydeł na Zachodzie. Przytaczając pełne teksty dokumentów (m. in. protokół Angielsko—Francusko—Polskiej Konferencji z dnia 25 X 1939 r. w sprawie użytkowania wyewakuowanego na Zachód lotnictwa polskiego, porozumienie polsko-angielskie z 25 VIII 1940 r. o utworzeniu Polskich Sił Zbrojnych) ukazuje narodziny Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii, ich organizację, formowanie dywizjonów, pierwsze działania bojowe i ich wyniki w początkowym okresie walk w 1940 r.

76. ARCT B. **Polacy w bitwie o Anglię 1940.** Wwa 1967 MON ss. 170, ilustr., mapa. Bitwy, Kampanie, Dowódcy, 3

Popularnie napisana książeczka zawiera we wstępnych rozważaniach informacje o układzie sił powietrznych w momencie wybuchu wojny, przynosi krótki zarys przebiegu sytuacji na froncie od września 1939 r. do czerwca 1940, a następnie omawia niemieckie plany opanowania Wielkiej Brytanii. W zasadniczej części pracy dotyczącej bitwy o Anglię autor zapoznaje czytelnika z przebiegiem pierwszych ataków hitlerowskiego lotnictwa, z siłami niemieckimi użytymi w pierwszej fazie bitwy, z planami taktycznymi obrony wyspy, z układem organizacyjnym lotnictwa angielskiego, jego uzbrojeniem i wyposażeniem. Następnie relacjonuje przebieg powietrznej batalii, która toczyła się od lipca do października 1940 r. ilustrując ją fragmentami własnych wspomnień. Na tym tle ukazuje Polskie Siły Powietrzne w Anglii, ich dynamiczny rozwój i udział w tej ważnej dla dalszych losów wojny bitwie. Prezentuje zwycięstwa i sukcesy naszych lotników (tabele rejestrujące zestrzelenia). W zakończeniu podaje wypowiedzi Anglików i Polaków na temat bitwy i udziału w niej naszych formacji oraz w skrócie dalsze dzieje wojny powietrznej na froncie zachodnim.

77. ARCT B. **Polskie skrzydła nad Czarnym Łądem.** *Wojsk. Prz. lotn.* 1957 z. 7 s. 66-72; z. 8 s. 37-43, ilustr., portr.; z. 9 s. 57-64, ilustr.; z. 10 s. 58-69, ilustr.

Obszerny szkic omawia kolejne działania polskiego lotnictwa w Afryce w latach 1940-1943. Autor opierając się na posiadanych

dokumentach archiwalnych oraz na pisanym w czasie wojny własnym pamiętniku, którego fragmenty cytuje dla zilustrowania tekstu — ukazuje trzy najważniejsze okresy w historii polskich skrzydeł nad Czarnym Łądem. Przedstawia więc pracę naszych pilotów i personelu technicznego organizujących w Afryce Północnej w r. 1940 polskie dywizjony lotnicze, które miały być użyte w czasie kampanii francuskiej. Pisze też o działalności pilotów transportowych obsługujących od końca 1940 r. wojskową linię przewozową na trasie ze Złotego Wybrzeża do Egiptu. Najwięcej miejsca poświęca autor dziełom eskadry myśliwskiej dowodzonej przez S. Skalskiego, która brała udział w walkach powietrznych z Niemcami w Libii (1942 r.) oraz w Tunezji (1943 r.).

78. ARCT B. **W podniebnej chwale.** Wwa 1958 MON ss. 369, tabl. 1 ilustr., portr.

Książka stanowi próbę ujęcia całokształtu dziejów lotnictwa polskiego na Zachodzie: we Francji, Wielkiej Brytanii i Północnej Afryce. Własne wspomnienia i obserwacje autora a także relacje lotników i dostępne publikacje (nie miał jednak Arct możliwości korzystania z materiałów archiwalnych lotnictwa polskiego zatrzymanych w Anglii) posłużyły do odtworzenia wojennej epopei polskich pilotów, nawigatorów, mechaników, którzy po klęsce wrześniowej kontynuowali u boku aliantów walkę z Niemcami w szeregach Polskich Sił Zbrojnych. Czytelnik znajdzie tu udokumentowane informacje na temat składu osobowego, ilustrowane pamiętnikami opisy akcji bojowych dywizjonów myśliwskich, bombowych, rozpoznawczych i transportowych na froncie zachodnim. Liczne zestawienia statystyczne, kalendarz wydarzeń.

79. ARCT B. **Z działań polskiego lotnictwa na Zachodzie w czasie II wojny światowej w latach 1941-1943.** *Wojsk. Prz. hist.* 1964 nr 1 s. 151-188, ilustr.

Kontynuując rozważania na temat lotnictwa polskiego na Zachodzie (zapoczątkowane artykułem opublikowanym w *Wojsk. Prz. hist.* w 1957 r. — zob. poz. 75) omawia autor zmiany w sytuacji politycznej i wojennej, jakie nastąpiły w l. 1941-43. Po wygranej bitwie a Anglię lotnictwo polskie stanęło przed nowymi zadaniami — osiągnięcia przewagi nad Luftwaffe. W 1941 r. utworzono nowe dywizjony: 309, 315, 316, 317, których działania bojowe i rodzaje wykonywanych operacji (m. in. tzw. wymiatanie myśliwskie, osłona bombowców, konwojów morskich, naloty bombowe na Niemcy) — są tematem 1 cz. artykułu. Omawiając przebieg działań w r. 1942 Arct wskazuje na zdecydowane ich natężenie i rozszerzenie zakresu zadań bojowych. Przedstawia działalność nocnego dywizjonu myśliwskiego 307, a także dywizjonów bombowych — 305, 304 oraz lotnictwa transportowego (na trasie afrykańskiej, atlantyckiej, do Azji). W podsumowaniu osiągnięć 1942 roku prezentuje imponujące wyniki działalności Polaków. Ostatnia część publikacji dotyczy roku 1943, w którym nastąpiła poważna reorganizacja polskiego lotnictwa na skutek poniesionych strat i ograniczonego dopływu nowych sił na obczyźnie. Po kronice ważniejszych wydarzeń omawia autor działania polskiego zespołu myśliwskiego w Afryce, jego udział w walkach z Niemcami na tym kontynencie.

Na zakończenie informacje o dywizjonie 304 przeniesionym w wyniku reorganizacji do angielskiej formacji Lotnictwa Obrony Wybrzeży i o jego uczestnictwie w bitwie o Atlantyk w 1944 r. oraz o działaniach dywizjonów 309 i 318 w rozpoznaniu strategicznym.

80. ARCT B. Z dziejów polskiego lotnictwa na Zachodzie w czasie drugiej wojny światowej w latach 1944-1945. *Wojsk. Prz. hist.* 1965 nr 4 s 41-68, ilustr.

Inwazja aliantów na okupowany przez hitlerowców kontynent europejski w rejonie Normandii we Francji była najważniejszym wydarzeniem roku 1944, w którym brało udział także i polskie lotnictwo. Poprzedziły ją szeroko zakrojone zmiany organizacyjne, którym autor poświęca wiele uwagi. Przygotowania do inwazji — zmasowane naloty bojowe w szczególności polskich bombowców, a następnie udział w akcji osłaniającej barki z desantem i współdziałanie z innymi rodzajami broni już na kontynencie — to kolejne etapy w chlubnej historii naszych sił powietrznych na Zachodzie. Szczegółową relację z tych wydarzeń kończy Arct zestawieniem wyników bojowych polskiego lotnictwa myśliwskiego i bombowego. Sporo miejsca poświęca także udziałowi polskich pilotów w akcji zwalczania latających bomb V-1 nad Anglią, w akcjach specjalnych (loty do Polski, Jugosławii, pn. Włoch, pomoc powstańczej Warszawie itp.). Rok 1945 to przede wszystkim naloty bombowe na teren Rzeszy. Najważniejsze z nich dokonane przy udziale Polaków zostały wymienione w artykule. W zakończeniu przedstawione są zagadnienia administracyjne i finansowe Polskich Sił Powietrznych, a także proces ich stopniowego rozwiązywania w latach 1945-47. Tabele ilustrują całokształt polskich osiągnięć w II wojnie w l. 1940-45.

81. BARANOWSKI ANDRZEJ. I Polska Samodzielna Brygada Spadochronowa. *Wojsk. Prz. lotn.* 1968 z. 59-69.

Autor przedstawia okoliczności utworzenia brygady (23 IX 1941 w Szkocji), jej organizację, proces szkolenia, zaznajamia z taktycznymi problemami jej użycia i koncepcjami jej przeznaczenia. Zapoznaje też z udziałem tej jednostki w operacji bojowej w rejonie Arnhem w Holandii, oznaczonej kryptonimem „Market — Garden” (1944 r.). Bibliografia publikacji związanych z tematem.

82. BIEGAŃSKI WITOLD. Wojsko Polskie we Francji 1939-1940. *Wwa 1967 MON. Wojsk. Inst. Hist.* — *Wojna Wyzwoleńcza Narodu Polskiego.*

s. 226-234. Próby odbudowy lotnictwa.

Rozdział odsłania polityczne, prawne i organizacyjne kulisy powstania polskich jednostek lotniczych we Francji w 1939-1940 r. Autor relacjonuje tarcia pomiędzy wyższymi oficerami i zmiany personalne na szczeblu dowódczym, przeciągające się rokowania o polsko-francuską umowę lotniczą (4 I 1940) i techniczną (17 II 1940), które miały stać się podstawą do sformowania jednostek. Opisuje ogólną atmosferę rozgoryczenia panującą wśród lotników. Przedstawia tworzenie dywizjonów i stan organizacyjny Polskich Sił Powietrznych we Francji na dzień 14 V 1940 r.

83. BIEGAŃSKI W. **Wojsko Polskie we Francji 1939-1940.** Wwa 1967 MON. *Wojsk. Inst. Hist.* — *Wojna Wyzwoleńcza. Narodu Polskiego.*

s. 293-295. Działania lotnictwa polskiego we Francji w maju i czerwcu 1940 r.

Autor przedstawia w tym rozdziale starania polskiego dowództwa zmierzające do wprowadzenia naszych jednostek lotniczych do walki na froncie, a następnie udział jednego polskiego dywizjonu (użycie pozostałych Francuzi unemożliwili nie wywiązując się z umowy i nie zapewniając sprzętu) w kampanii francuskiej. Wyniki bojowe polskich myśliwców. Informacje o ewakuacji do Wielkiej Brytanii po kapitulacji Francji.

84. JOKIEL JAN. **Udział Polaków w bitwie o Anglię.** Album fotografii uczestników z komentarzem. Wwa 1968 Pax ss. 135, ilustr., portr.

Album zawiera fotografie Polaków, uczestników walk powietrznych nad Wielką Brytanią, tych w szczególności, którzy brali udział w bitwie o Anglię w 1940 r. Autor, polski lotnik, wychowanek szkoły debińskiej, zapalony fotograf-amator zgromadził w swej książce szereg zachowanych z tamtego okresu zdjęć, które opatrzył wyczerpującym komentarzem. W obszernym wstępie poprzedzającym część albumową omawia przebieg kampanii wrześniowej z punktu widzenia lotnictwa, kreśli drogę naszych żołnierzy z Polski do Anglii oraz informuje o udziale dywizjonów 302 i 303 a także innych naszych lotników służących w RAF-ie w obronie Wielkiej Brytanii przed inwazją niemiecką. Wykorzystując wspomnienia własne i współtowarzyszy oraz zachowane dokumenty relacjonuje przebieg kolejnych walk powietrznych. Mówi też o znaczeniu bitwy o Anglię i wskazuje na rolę, jaką odegrali w niej Polacy. Lista pilotów, uczestników tej operacji informuje o ich dalszych losach. Dokumentalne zdjęcia.

85. MAŁASZKIEWICZ RYSZARD. **Bitwa pod Arnhem i udział w niej 1 Polskiej Samodzielnej Brygady Spadochronowej (17-25.9.1944 r.)** Cz. 1-2. *Wojsk. Prz. hist.* 1957 nr 1 s. 57-88, ilustr.; nr 2 s. 32-67, ilustr.

Autor pracy na temat całokształtu działań bojowych w bitwie pod Arnhem we wrześniu 1944 r. był szefem sztabu 1 Polskiej Samodzielnej Brygady Spadochronowej, która brała udział w tej wielkiej operacji powietrzno-desantowej. Celem jej było otwarcie drogi kolumnom pancernym 2 armii brytyjskiej do Niemiec Północnych. Małaskiewicz zaznajał z ogólnym planem taktycznym zamierzonego uderzenia brygady, mówi o realizacji tej akcji bojowej a następnie przedstawia szczegółowo wszystkie kolejne dni bojów pod Arnhem. W zakończeniu ogólna ocena i wyniki operacji. Wykaz nazwisk żołnierzy brygady poległych pod Arnhem.

86. OKECKI STANISŁAW. **Kartki z historii lotnictwa polskiego we Francji.** *Wojsk. Prz. lotn.* 1962 z. 5 s. 59-63.

Zarysowane w skrócie najważniejsze wydarzenia z dziejów lotnictwa polskiego we Francji wyznaczają mało znaną ogółowi czytelników historię naszych skrzydeł tuż po klęsce wrześniowej. Zawarta 4.I.1940 r. umowa francusko-polska w sprawie utworzenia dwóch dy-

wizjonów myśliwskich, jednej lub dwóch eskadr lotnictwa wsparcia oraz jednostek kadrowych jest momentem zapoczątkowania króciutkiego, bo trwającego tylko do końca czerwca tegoż roku fragmentu historii polskiego oręża powietrznego. Utworzona po miesięcznym kursie szkoleniowym „Eskadra Montpellier” została już 26 III skierowana na front. W kampanii francuskiej (maj, czerwiec) brało udział polskie lotnictwo myśliwskie w kluczach przydzielonych do jednostek francuskich. W maju zorganizowano Dywizjon 145, który nie zdążył już wziąć udziału w walkach. (W Anglii otrzymał on nazwę „302 Dywizjon Poznański”). W czerwcu zamyka się jednak karta istnienia tych jednostek we Francji. W związku z jej kapitulacją zostały one ewakuowane na Wyspy Brytyjskie.

87. WYSZKOWSKI MIECZYŚLAW. **Polskie skrzydła nad Anglią.** Wwa 1957 MON ss. 60, tabl. 10, ilustr., portr.

Książkę otwiera krótki zarys dziejów utworzonych 22.VIII.1940 r. Polskich Sił Powietrznych na terenie Anglii, których dywizjony brały udział we wszystkich rodzajach działań i we wszystkich ważniejszych operacjach w czasie trwania wojny aż do jej zakończenia. Miarą sukcesów polskich pilotów były podane przez autora liczby zestrzeleń samolotów nieprzyjaciela (957 pewnych, 196 prawdopodobnych, 280 uszkodzeń). Główna część publikacji prezentuje poszczególne dywizjony i ich bojowy dorobek. Są tu więc zamieszczone kolejno informacje m. in.: o Dywizjonie 300 Ziemi Mazowieckiej, o Dywizjonie 301 Pomorskim, o Dywizjonie 302 Poznańskim a także o Dywizjonie 303 im. T. Kościuszki i wielu innych. Końcowe rozdziały dotyczą Polskiej Eskadry Balonowej i szkolenia personelu latającego i naziemnego. Zestawienie tonażu bomb zrzuconych w okresie od lipca 1940 r. do maja 1945 r., zestawienie lotów i godzin bojowych oraz liczb samolotów nieprzyjaciela zestrzelonych przez Polaków, wykaz nazwisk najlepszych pilotów, ogólne zestawienie strat osobowych. Archiwalne zdjęcia.

Pamiętniki. Wspomnienia. Literatura piękna

ARCT B. **Alarm w St. Omer** zob. poz. 67

88. ARCT BOHDAN. **Niebo w ogniu.** Wyd. 3. Wwa 1970 MON ss. 401.

Inne wyd.: 1957, 1960.

Wspomnienia są przyczynkiem do dziejów naszych sił zbrojnych na Zachodzie w okresie II wojny światowej. Na kanwie własnych przeżyć związanych z walkami o Anglię, lotami bojowymi w Afryce, pobycem w obozie jenieckim (po przymusowym skoku spadochronowym na terenie Holandii) — snuje pisarz bogatą w wydarzenia, urozmaiconą opisami działań lotniczych i wspomnieniami o kolegach-pilotach wojenną epopeję naszych żołnierzy, którzy po kapitulacji Polski we wrześniu 1939 r. podjęli walkę z Niemcami na obczyźnie. Z książki emanuje świetnie uchwycony i przekazany patriotyczny nastrój panujący wśród Polaków-emigrantów a także specyficzna, niepowtarzalna atmosfera, w której bohaterstwo sąsiadowało z humorem i z lekko kpiącym stosunkiem do życia i Anglików.

ARCT B. **Śladem samolotu** zob. poz. 68

89. DROZDOWSKI BOHDAN. **Arnhem — ciemne światło**. Wyd. 2 Wwa 1969 MON ss. 249.

Inne wyd.: 1968.

Fabula powieści dotyczy bitwy pod Arnhem w Holandii we wrześniu 1944 r. i udziału w niej 1 Polskiej Samodzielnej Brygady Spadochronowej pod dowództwem gen. S. Sosabowskiego. Poprzez relację narratora porucznika „Bogusława” ukazane zostały wydarzenia poprzedzające pamiętną operację, dobrze oddany nastrój oczekiwania na akcję, odzew uczuciowy na wiadomość o wybuchu powstania warszawskiego oraz opis walk z Niemcami po dokonanym desancie powietrznym w rejonie Arnhem. Warstwa faktograficzna pogłębiona psychologicznie poprzez sugestywny monolog bohatera składa się na ciekawą relację z mało znanego epizodu walk na froncie zachodnim, w którym brali udział Polacy, a zarazem pierwszej wielkiej operacji wojskowej, w której wystąpiła brygada polskich spadochroniarzy.

FALKOWSKI J. **Z wiatrem w twarz** zob. poz. 69.

90. FIEDLER ARKADY. **Dywizjon 303**. Rys. A. Horowicz. Wyd. 14. Poz. 1970 Wpoz. s. 113, tabl. 13, ilustr., portr.

Inne wyd. (krajowe): 1956, 1957, 1958, 1960, 1965, 1968

Książka poprzedzona jest wstępem autora do kolejnego 13 wydania, w którym mówi m.in. o okolicznościach towarzyszących pisaniu relacji o wyczynach polskich lotników z Dywizjonu 303 w Wielkiej Brytanii podczas wojny, o pracy związanej ze zbieraniem materiału, o kontaktach z pilotami, o ich wydatnej pomocy przy ustalaniu faktów. Napisana na gorąco, pod bezpośrednim wrażeniem rozgrywających się w 1940 r. wypadków ukazuje udział naszych pilotów bojowych w powietrznej bitwie o Anglię, która rozegrała się w sierpniu i wrześniu tegoż roku. Cykl emocjonujących opowieści o walkach dywizjonu, bohaterskich, często tragicznie zakończonych pojedynkach powietrznych polskich asów z lotnikami niemieckimi, składa się na sugestywnie odtworzy obraz zmagañ jednostki w czasie jednej najzacieklejszych bitew powietrznych II wojny. Dobrze odzwierciedlony klimat tamtych dni, umiejętnie przekazany entuzjazm i uznanie dla czynów ludzi, którzy rozslawili imię polskiego żołnierza. Dokumentalne fotografie i rysunki kreskowe lotnika-grafika Artura Horowicza, które ozdabiały 1 polskie wydanie *Dywizjonu 303* w Wielkiej Brytanii i następnie kilka późniejszych wydań tej książki, drukowanej konspiracyjnie w Polsce w czasie okupacji.

91. GŁĘBOCKI JERZY. **Kurs na Polskę**. Reportaże i opowiadania lotnicze 1940-1945. Kat. 1958 Śląsk ss. 156, tabl. 1, portr.

Inne wyd.: 1948.

W kilkunastu reportażach i opowiadaniach opartych na własnych wspomnieniach odtwarza autor dzieje polskiego lotnictwa bombowego w Wielkiej Brytanii w czasie II wojny światowej. Przypomina fakty i wydarzenia, operacje wojskowe, w których polskie bombowce brały udział, zapoznaje z sylwetkami członków załóg, opowiada o ich bohaterskich wyczynach i tragicznych losach. Ukazuje rolę, jaką odegra-

ło polskie lotnictwo w bitwie o Anglię w 1940 r., w inwazji na kontynent i w ostatecznym zwycięstwie nad Niemcami. Robi bilans zwycięstw i strat. Wspomnienia z lat późniejszych zaprawione są goryczą zagubionych i już niepotrzebnych na obczyźnie polskich emigrantów.

92. KĘDZIERSKI JANUSZ. **Biało-czerwone szachownice nad Francją.** *Skrzyd. Pol.* 1965 nr 16 s. 16-17, ilustr., portr.

Artykuł mówi na wstępie o udziale polskich lotników w bitwie o Francję w maju i czerwcu 1940 r. Autor przedstawia tu przede wszystkim walki i sukcesy bojowe „Eskadry Montpellier” i Dywizjonu 1/145 „Warszawskiego”. Wspomnienia uczestnika tych walk pilota mjr Józefa Kępińskiego, dowódcy dywizjonu, ukazują przebieg powietrznych pojedynków nad Francją i dają świadectwo bohaterstwa polskich lotników.

93. KISIELEWSKI WŁADYSŁAW. **Dywizjon Ziemi Śląskiej nr 304.** Wyd. 2. Kat. 1967 Śląsk ss. 237, tabl. 4, ilustr.

Inne wyd.: 1965.

Na wpół zbeletryzowana opowieść o losach polskich lotników w Anglii w okresie II wojny światowej. Autor, który służył w tym czasie w bombowym Dywizjonie Ziemi Śląskiej nr 304 rysuje sylwetki swych współtowarzyszy broni, ukazuje ich codzienne życie upływające w nieustannym wyczekiwaniu na swoją kolejkę lotu bojowego nad Niemcy, na swój udział w rozgrywce ze śmiercią z rąk wroga czającą się pod nocnym niebem Berlina.

94. KISIELEWSKI W. **Skrzydlate fatum.** Lub. 1968 WŁub. ss. 295.

Bohaterem powieści jest młody lotnik, który po klęsce wrześniowej przedostaje się do Anglii, aby wziąć udział w walkach powietrznych z Niemcami. Stracony w czasie jednego z lotów nad Polską wiąże się z podziemną grupą konspiracyjną, gdzie wykorzystuje swoje wszechstronne umiejętności zdobyte w czasie barwnego i pełnego przygód życia. Ostatnie dni wojny zastają go w szeregach ludowego Wojska Polskiego. Dalsze losy bohaterów książki zawarte zostały w wyd. w 1966 r. powieści tego autora pt. *Batalion śmiałych*.

KISIELEWSKI W. **Żywe torpedy** zob. poz. 61a

95. KRÓL WACŁAW. **W Dywizjonie Poznańskim.** Wyd. 2. Wwa 1970 MON ss. 285, tabl. 10, ilustr., portr.

Inne wyd.: 1966.

Szlak bojowy autora, pilota myśliwskiego armii „Kraków”, wie-dzie po klęsce wrześniowej poprzez Francję, gdzie walczył w zorganizowanych tam eskadrach aż do kapitulacji tego kraju — do Anglii. Główny trzon książki to wspomnienia dotyczące polskiego dywizjonu 302 tzw. „Poznańskiego” utworzonego w ramach Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii, w którym Król walczył od momentu jego utworzenia — biorąc udział w słynnej bitwie o Anglię, w osłonach konwojów i lotach nad kontynent — aż do maja 1941 r., do chwili przeniesienia dywizjonu na odpoczynek. Wspomnienia wzbogacają potraktowane z humorem opisy życia kolegów-pilotów i ich zabawnych perypetii w stosunkach z Anglikami. Czytelnik znajdzie tu także

zwięzłe informacje o stanie i organizacji polskiego lotnictwa wojskowego we wrześniu 1939 r. Wykaz lotnisk i dowódców Dywizjonu Poznańskiego.

96. KRÓL W. **Mój Spitfire WX-L**. Wwa 1968 MON ss. 337, tabl. 8, ilustr., portr., mapa.

Książka stanowi dalszy ciąg wspomnień wojennych autora — zapoczątkowanych książką *W Dywizjonie Poznańskim* (zob. poz. 95). Król opisuje w niej wydarzenia od chwili przeniesienia z dywizjonu 302 do jednostki bojowego treningu w listopadzie 1941 r. skąd w maju 1942 r. skierowany został do 316 Dywizjonu Warszawskiego. W r. 1943 autor wraz z zespołem polskich myśliwców udaje się do Afryki, gdzie bierze udział w walkach z niemiecko-włoską armią von Arnina nad Gabes, Bizertą i Tunisem. 1 lipca wraca do Anglii do dywizjonu 302, który wstąpił się bojami nad Francją i Niemcami oraz w inwazji na kontynent (6 VI 1944 r.). Starannie opracowane wspomnienia z wojennych perypetii przeplatane szczegółami z życia lotników i ich kontaktów z cudzoziemcami kończy autor opisem pobytu w Niemczech po zakończeniu wojny.

97. MEISSNER JANUSZ. **Dla zwycięstwa**. Wwa 1964 Iskry ss. 274.

Znany współczesny pisarz, były pilot, autor wielu książek o tematyce lotniczej odtwarza w powieści dzieje polskich lotników walczących w czasie wojny z hitlerowskimi myśliwcami Luftwaffe nad Anglią i Afryką a także nad powstańczą Warszawą. Wykorzystując własne wspomnienia, buduje na kanwie autentycznych wydarzeń pasjonującą fabułę, której treścią są dramatyczne przygody bohaterów, w czasie lotów bojowych, w trakcie powietrznych pojedynków i potyczek z całymi eskadrami Luftwaffe. W tle akcji dobrze oddana została atmosfera walki, środowisko pracy pilotów, ich życie osobiste, opisy krajów. Zainteresuje głównie młodzież.

98. MEISSNER J. **Żądło Genowefy**. [Wyd. 6]. Wwa 1969 Iskry ss. 200 [Seria Kieszonkowa Iskier].

Inne wyd.: 1957, 1958, 1967.

Świetna opowieść doskonale oddaje przeżycia polskich lotników w czasie ostatniej wojny. Przed oczyma czytelnika przesuwają się pełne napięcia sceny walk w tragicznym wrześniu 1939 r. ewakuacja dęblńskiej „szkoły orląt”, odwrót do Rumunii, życie w obozie w Dobrudży, pobyt we Francji. Druga część opowieści poświęcona jest walkom naszych pilotów w Anglii, lotom bojowym nad okupowaną Francję i wyprawom polskich bombowców, ze szczególnym uwzględnieniem przeżyć załogi samolotu G — jak Genowefa, nad Rzeszę. Obok obrazów przejmujących grozą jest wiele scen pełnych humoru i wiary w zwycięstwo.

99. MEISSNER J. **L — jak Lucy**. Wyd. 5. Wwa 1969 Iskry ss. 170 [Seria Kieszonkowa Iskier] — Polscy lotnicy w bitwie o Anglię.

Inne wyd.: 1946 (dwukrotnie), 1948, 1956, 1957, 1968

Dalszy ciąg powietrznych przygód załogi samolotu bombowego G — jak Genowefa (zob. poz. 98). Po stracie maszyny zniszczonej doszczętnie w czasie jednego z lotów nad kontynent załoga otrzymała

nowy Wellington nazwany od imienia pięknej Szkotki, matki chrzestnej samolotu, L — jak Lucy. Barwne, nie pozbawione elementów sensacji opisy nalotów bombowych na Niemcy (Brema, Hannover, Norymberga, Berlin) i północne Włochy (Turyn) w latach 1942-1943 składają się na treść tej ciekawej, ze swoistym humorem napisanej książki. Dramatyczna historia zestrzelonego nad Francją lotnika, któremu udało się uniknąć niemieckiej niewoli i powrócić do dywizjonu, sporo zabawnych sytuacji związanych z osobą kolegi-lotnika, chłopca z warszawskiego przedmieścia, Pruszczyka, a także dzieje romantycznej miłości dwóch członków załogi do pięknej Lucy — urozmaicają akcję. Słownik wyrazów lotniczych.

100. NEUGEBAUER ZBIGNIEW. **Wracajcie szczęśliwie do bazy.** Wwa 1966 KiW ss. 366.

Oparte na wspomnieniach opowiadania współczesnego autora, byłego pilota wojskowego. Cz. 1 *Polski paszport* zawiera utwory ukazujące dramatyczne przeżycia Polaków, którzy po tragedii września 1939 r. postanowili walczyć u boku aliantów na froncie zachodnim. Cz. 2 *Śmieszna wojna* przynosi opowiadania z czasów kapitulacji Francji i okresu organizowania polskich oddziałów w Szkocji. Na cz. 3 *Wracajcie szczęśliwie do bazy* składają się obyczajowe obrazki z życia polskich lotników na Zachodzie w czasie ostatniej wojny i bezpośrednio po jej zakończeniu. Tchnące autentyzmem, sugestywne opowiadania ukazują różne strony żołnierskiego życia w czasie wojny.

101. ROLSKI TADEUSZ HENRYK. **Uwaga, wszystkie samoloty!** Oprac. graf. T. Niemirski. Wwa 1959 Pax ss. 466, tabl. 14, ilustr., portr. + mapy 2.

Wspomnienia polskiego lotnika dotyczą kampanii wrześniowej w Polsce i udziału naszych skrzydeł w walkach na froncie zachodnim. Rozpoczętą w okolicach Torunia w pamiętnym wrześniu wojnę z niemiecką Luftwaffe kontynuował autor w Anglii jako dowódca słynnego dywizjonu myśliwców 306, w czasie bitwy o Anglię, bojów w Afryce, inwazji w Normandii. Obok opisów dramatycznych przeżyć lotnika znajdzie czytelnik wiele mało znanych szczegółów z ostatniej wojny zwłaszcza o organizacji systemu obronnego Anglii przed raketami V-1 oraz o alianckich planach ataków powietrznych na kontynent. Podane w tekście mapy ukazują szkic lotów Rolskiego i system obrony Wielkiej Brytanii przed V-1.

102. SCHIELE TADEUSZ. **Blisko nieba.** Kat. 1966 Śląsk ss. 342, tabl. 12, portr.

Zbeletryzowane wspomnienia byłego pilota wojskowego, walczącego w czasie wojny w polskich dywizjonach myśliwskich w Wielkiej Brytanii, odznaczonego m.in. orderem *Virtuti Militari* i trzykrotnie Krzyżem *Walecznych*. Schiele opisuje swoje przeżycia w Anglii, do której przedostał się poprzez Węgry i Francję i gdzie niebawem został włączony w skład personelu latającego. Opis lotów bojowych a także chwil spędzonych na ziemi wśród kolegów i angielskich przyjaciół — to treść interesującej książki o poświęceniu, bohaterstwie i wielu ludzkich tragediach wojennych. Wspomnienia obejmujące lata 1940-45 kończy autor opisem powrotu wraz z żoną i synem do kraju. Liczne zdjęcia archiwalne.

103. SŁAWIŃSKI KAZIMIERZ. **Wyrównany rachunek.** Wwa 1966 MON ss. 309.

Akcja powieści toczy się w ostatnich latach wojny i tuż po wyzwoleniu, ukazując dramatyczne przeżycia dwóch polskich pilotów wojskowych. Jeden z nich w trzecim dniu walk nad Bzurą w 1939 r., drugi zaś w 1944 r. jako pilot RAF-u dostali się do niewoli niemieckiej, skąd udało im się zbiec a następnie przedostać do walczącego u boku Armii Czerwonej 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa”. W toku dramatycznych i niebezpiecznych bojów powietrznych z Niemcami w czasie wyzwolenia Polski nawiązuje się między nimi nić serdecznej przyjaźni. Los rozdziela ich tuż przed końcem wojny: jeden z nich znalazł się na emigracji we Francji, drugi — pozostał w kraju jako pilot „Lotu”. Ich dramatyczne, ale nie pozbawione sytuacji komicznych perypetie przedstawione są w żywo prowadzonej narracji.

Ludowe lotnictwo polskie

104. BALWIRZAK BOLESŁAW. **103 samodzielna eskadra łączności, zapomniana jednostka lotnictwa ludowego.** *Wojsk. Prz. lotn.* 1958 z. 10 s. 40-42.

Dzieje eskadry utworzonej 2 III 1944 r., która już 14 IV rozpoczęła działalność bojową w składzie 1 Armii Wojska Polskiego na Ukrainie. Autor przedstawia szlak walki jednostki, który prowadził przez ziemię lubelską do Warszawy, a następnie przez Pomorze do Berlina. W zakończeniu krótka informacja o dalszych losach eskadry przekazanej po wojnie do dyspozycji Dowództwa Śląskiego Okręgu Wojskowego.

105. JAGODA ZDZISŁAW. **Działania 4 Polskiej Mieszanej Dywizji Lotniczej w operacji berlińskiej armii radzieckiej 16.IV—8.V.1945 r.** *Wojsk. Prz. hist.* 1964 nr 2 s. 52-87, ilustr., tab. 1, mapa

Artykuł stanowi kontynuację opisu działań 4 Polskiej Mieszanej Dywizji Lotniczej (czyli byłej 1 Polskiej Dywizji Lotniczej, którą po utworzeniu 1 Korpusu Lotnictwa Mieszanego przemianowano na 4 PMDL) zapoczątkowanej publikacją C. Krzezińskiego (zob. poz. 107). W rozważaniach wstępnych autor charakteryzuje ogólną sytuację strategiczną w rejonie Berlina w połowie kwietnia 1945 r., omawia stosunek sił lotnictwa radzieckiego i niemieckiego na tym odcinku frontu, przedstawia plan operacji i udział w niej polskiej dywizji. W dalszym ciągu publikacji pisze o zadaniach bojowych, jakie ona otrzymała oraz o przebiegu działań w trakcie przełamywania przez 1 Armię obrony nieprzyjaciela (16—19 IV 1945 r.), w czasie pościgu za oddziałami niemieckimi (20 IV—24 V 1945) oraz podczas walk na rubieży: Bernöwe, Sandhausen, Kremmenn, Flatow, Börniche, Nauen 25—26 IV 1945 r.), a następnie podczas natarcia w kierunku Łaby (28 IV — 4 V 1945). W zakończeniu ocena udziału 4 PMDL w operacji berlińskiej, ilustrowana zestawieniem wykonanych zadań i zużycia lotniczych środków rażenia.

106. KOLIŃSKI IZYDOR. **Ludowe lotnictwo polskie. 1943-1945.** Wyd. 2. Wwa 1969 MON s. 449, tabl. 23, ilustr., portr., mapy.

Inne wyd.: 1965

Książka oparta na bogatym materiale źródłowym Centralnego Archiwum Wojskowego, na rozkazach, zarządzeniach, meldunkach i sprawozdaniach operacyjnych, a także na wspomnieniach i relacjach uczestników ówczesnych wydarzeń gen. gen. A. Romeyki, M. Jakubika, J. Jacewicza, F. Kamińskiego i szeregu innych lotników, na artykułach z prasy frontowej i nielicznych publikacjach powojennych — ukazuje dzieje ludowego lotnictwa polskiego od chwili formowania pierwszych jednostek w lipcu 1943 r. do zakończenia wojny. Autor przedstawia początkową organizację polskich eskadr myśliwskich, utworzenie 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa”, 2 pułku nocnych bombowców „Kraków”, sformowanie 1 Polskiej Dywizji Lotniczej już na ziemi ojczyźnej i szlak bojowy tych jednostek. W zakończeniu informuje Koliński w skrócie o rozwoju lotnictwa w okresie powojennym. Dokumentalne zdjęcia. Zestawienia liczbowe stanu latającego 4 PMDL, jednostek i warsztatów w 1944 i 1945 r. Obszerna bibliografia. Indeks nazwisk.

107. KRZEMIŃSKI CZESŁAW. **Organizacja i działania bojowe 4 Polskiej Mieszanej Dywizji Lotniczej w operacji Wisła — Odra.** *Wojsk. Prz. hist.* 1960 nr 2 s. 3-41.

Utworzone w Związku Radzieckim 1 pułk myśliwców „Warszawa”, 2 pułk bombowy „Kraków” i 3 pułk lotnictwa szturmowego weszły w skład 4 Polskiej Mieszanej Dywizji Lotniczej, która wzięła udział w zimowej ofensywie radzieckiej pod kryptonimem „Wisła—Odra” w okresie 1 XI 1944—24 II 1945. Autor przedstawia organizację tej jednostki, jej zadania, udział i znaczenie w całości operacji. Wskazuje na rolę, jaką odegrali polscy lotnicy w wyzwaniu naszych ziem. Daje ocenę przygotowania bojowego samolotów i wyszkolenia pilotów. Obsada personalna dywizji i poszczególnych pułków.

108. MONIS MARCIN. **Historia 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa”.** Wwa 1955 MON ss. 223, ilustr., portr. tabl. 4, mapy. Komisja Wojskowo-Historyczna MON.

Powstanie 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa” dało początek lotnictwu odradzającej się Polski. Popularnie ujęty zarys dziejów pierwszej jednostki jest tematem książki. Autor kreśli w niej historię narodzin 1 eskadry w dniu 22 lipca 1943 r., która stała się podwaliną pod budowę przyszłego pułku, opisuje szkolenie, pierwsze loty na radzieckich „Jakach”. Kolejną kartą w dziejach jednostki jest jej udział w działaniach 1 Armii WP, z którą przeszła szlak bojowy od Wisły do Berlina. Opisy zadań i powietrznych potyczek oparte są na bezpośrednich relacjach i wspomnieniach ich uczestników. Liczne mapki z poszczególnych operacji i działań ilustrują tekst, pozwalając na lepsze zrozumienie roli, jaką odegrało nasze lotnictwo myśliwskie na froncie w ostatnim okresie wojny. Jego dorobek zamyka się liczbą 1401 lotów bojowych, 9 zestrzelonych samolotów nieprzyjaciela i 6 prawdopodobnie. 211 wysokich odznaczeń polskich i radzieckich stanowi miarę jego zasług. Krzyż *Virtuti Militari* V klasy jest ukoronowaniem osiągnięć bohaterskiego pułku.

109. MONIS M. **Historia 2 pułku nocnych bombowców „Kraków”**. Wwa 1956 MON ss. 190, ilustr., portr, tabl. 1 mapa. Zarząd Wojskowo-Historyczny Sztabu Generalnego.

Książka ukazuje szlak bojowy pułku utworzonego w Grigorjewskoje na terenie Związku Radzieckiego. Walki o wyzwolenie Pragi (wrzesień), działania podczas walk o Warszawę (styczeń 1945 r.), zadania bojowe na Pomorzu, uderzenie na Berlin (kwiecień) to chlubna historia jednostki. Autor prezentuje także sylwetki lotników, którzy na małych dwupłatowcach PO-2 zwanych popularnie „kukuźnikami” dokonali bohaterских wyczynów, dając przykład męstwa i patriotyzmu. Mapki poszczególnych działań bojowych i całego szlaku „Krakowa”.

110. MONIS M. **Szlak bojowy ludowego lotnictwa**. Wwa 1953 MON ss. 110, ilustr. Komisja Wojskowo-Historyczna MON. Seria Popularna.

Krótki zarys rozwoju polskich skrzydeł — od pierwszych prób z aparatami latającymi w XVII w. począwszy na udziale polskich lotników w bitwie o Anglię skończywszy — poprzedza zasadniczą część książki, której tematem jest działalność utworzonego w ZSRR ludowego lotnictwa. Popularnie ujęty szkic rejestruje najważniejsze wydarzenia z wojennej historii dywizji, kreśli jej szlak bojowy, aż do ostatecznego zwycięstwa. W rozdziale końcowym autor ocenia działalność bojową naszego lotnictwa oraz przedstawia jego perspektywy i zadania w Polsce Ludowej.

111. ROMEJKO A. S. **Od Wisły do Łaby. Skrzydł. Pol.** 1960 nr 40 s. 13; nr 41 s. 10; nr 42 s. 10; nr 43 s. 12; nr 44 s. 11.

Wspomnienia generała majora lotnictwa, szefa sztabu 1 Polskiej Mieszanej Dywizji Lotniczej, dowódcy Wojsk Lotniczych po wojnie, dotyczą udziału naszych jednostek w zimowej ofensywie Armii Radzieckiej w 1945 r. Opierając się na własnych notatkach z tego okresu i kronikach 4 Dywizji Lotnictwa Mieszanego, która w uznaniu zasług otrzymała nazwę „Pomorskiej” autor przedstawia organizację dywizji, jej zadania w ofensywie, udział poszczególnych pułków w walkach na froncie, w czasie kolejnych etapów tej wielkiej operacji od wyzwolenia Warszawy poczynając, poprzez walki w rejonie Wału Pomorskiego, aż do zdobycia Berlina. Bilans osiągnięć bojowych dywizji.

112. RUDZIŃSKI MARIAN. **Działania bojowe 3 pułku lotnictwa szturmowego (23.08.1944—7.05.1945)**. *Wojsk. Prz. lotn.* 1964 z. 10 s. 78-85, ilustr.

Udokumentowany artykuł przedstawia mało znaną i nie opracowaną dotychczas historię 3 pułku lotnictwa szturmowego biorącego udział w walkach w składzie 4 Polskiej Mieszanej Dywizji Lotniczej. Autor przedstawia na wstępie organizację pułku, obsadę personalną, wyposażenie. Następnie przechodzi do omówienia działań bojowych na szlaku od Wisły do Berlina. Zestawienia wyników poszczególnych operacji w postaci strat nieprzyjaciela.

113. SOBCZAK KAZIMIERZ. **Wyzwolenie Warszawy**. Styczeń 1945 r. Wyd. popr. i uzup. Wwa 1970 MON. *Wojsk. Inst. Hist. Woj-*

skowa Akademia Polityczna im. F. Dzierżyńskiego. Wojna Wyzwoleńcza Narodu Polskiego.

s. 169-172: Plan wykorzystania 4 Polskiej Mieszanej Dywizji Lotniczej.

W rozdziale przedstawiono na wstępie zadania dywizji przed rozpoczęciem działań zmierzających do wyzwolenia Warszawy, a następnie omówiono kolejne zadania 2 pułku nocnych bombowców „Kraków”, 3 pułku lotnictwa szturmowego i 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa” w operacji warszawskiej. W zakończeniu ukazano przygotowania do walki.

114. WNUCZYŃSKI WŁADYSŁAW. **Pierwszy Polski Korpus Lotnictwa Mieszanego**. Powstanie i organizacja. *Skrzyd. Pol.* 1960 nr 34 s. 12-13, ilustr., tab.

Artykuł przedstawia cel utworzenia w dn. 7.IX.1944 r. 1 Polskiego Korpusu Lotnictwa Mieszanego w Achtyrce na terenie Związku Radzieckiego, jego organizację, przebazowanie do Polski (w lutym 1945 r.) i udział dwóch jego dywizji (trzecia nie zdążyła wejść do działań bojowych) w walkach na froncie od 20 kwietnia. Autor wskazuje na rolę, jaką odegrało powstanie korpusu we wzroście sił ludowego lotnictwa (o 270 samolotów) i jego znaczenie jako trzonu lotnictwa powojennego. Szkic związków taktycznych i oddziałów. Dane taktyczno-techniczne samolotów 1 PKLM.

115. WNUCZYŃSKI W. **Udział 1 Polskiego Korpusu Lotnictwa Mieszanego w operacji berlińskiej**. *Wojsk. Prz. lotn.* 1960 z. 9 s. 69-75.

Opis dalszych dziejów korpusu zapoczątkowany w artykule *Pierwszy Polski Korpus Lotnictwa Mieszanego* (zob. poz. 114) ukazuje jego udział w działaniach bojowych w rejonie Berlina w ostatnich dniach wojny. Autor omawia pokrótce postawione przez dowództwo zadania, plan wykonania operacji a następnie kolejne walki w okresie od 24 IV do 3 V 1945 r. Przedstawia także wyniki przeprowadzonych akcji, straty nieprzyjaciela i straty własne. Bibliografia.

Pamiętniki. Wspomnienia. Literatura piękna

116. CHROMY EDWARD. **Szachownice nad Berlinem**. Wyd. 2. Wwa 1969 MON ss. 340, tabl. 8, ilustr., portr.

Inne wyd.: 1967.

Wspomnienia polskiego lotnika, który był świadkiem formowania się na terenie Związku Radzieckiego 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa”, wstąpił w jego szeregi i przeszedł wraz z nim cały szlak bojowy od Wisły do Berlina. W swojej relacji oddaje wiernie i sugestywnie atmosferę towarzyszącą narodzinom pułku, przedstawia sylwetki swych kolegów-pilotów, ukazuje proces organizacyjny, szkolenie ochotników, kreśli aurę niecierpliwego oczekiwania na wysłanie na front. W dalszym ciągu wspomnień opisuje pierwsze akcje bojowe w rejonie Wisły, udział pułku w ofensywie styczeniowej ukoronowanej wyzwoleniem Warszawy, walki o przełamanie Wału Pomorskiego, ostatnie dni wojny nad Odrą i boje o Berlin. Opisy codziennego wo-

jennego dnia lotników i relacje z walk — składają się na barwną historię pułku i są także źródłem ciekawych informacji o ludowym lotnictwie.

117. KONIECZNY MEDARD, SŁAWIŃSKI KAZIMIERZ. **Jaki startują o świcie.** Wwa 1962 MON ss. 279.

„Jaki” to typy samolotów bojowych, w które został wyposażony 1 pułk myśliwski „Warszawa”. Autorzy książki, dwaj polscy lotnicy, spisali na jej kartach wspomnienia jednego z nich, pilota tego pułku Medarda Koniecznego, który przeszedł cały szlak bojowy jednostki, uczestnicząc we wszystkich bitwach powietrznych od Warszawy do Berlina. Żywo i barwnie napisana relacja odtwarza wojenne dzieje pułku, powszedni dzień pilotów, bohaterskie zmaganie z wrogiem, atmosferę patriotyzmu, wolę walki i zwycięstwa, które towarzyszyły żołnierzom w trudnej drodze do wyzwolenia kraju.

118. MEISSNER JANUSZ. **„Warszawa” — kurs na Berlin.** Wyd. 2 [popr.] Wwa 1959 MON ss. 166.

Inne w y.d.: 1948.

Wykorzystując bezpośrednio relacje pilotów 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa” ukazuje autor scenerię i przebieg powietrznych bojów, jakie toczyły się w ramach zimowej ofensywy wojsk radzieckich w 1944-1945 r., przy współudziale 1 Armii Wojska Polskiego. Mrozące krew w żyłach, dramatyczne pojedynki powietrzne naszych samolotów z niemieckimi Messerschmittami nad Warszawą, Pruszkowem, Modlinem, Kołobrzegiem, Berlinem w trakcie ofensywy od Wisły aż do Łaby, rodząca się w czasie wspólnych walk przyjaźń między polskimi i radzieckimi lotnikami, obrazy poświęcenia, odwagi i bohaterstwa wypełniają karty książki.

119. MIĘTKI JAN, ZARĘBSKI STEFAN. **Nad ziemią i w podziemiu.** Wspomnienia spadochroniarza. Wwa 1965 Czyt. ss. 257, tabl. 10, ilustr., portr., mapa.

Jan Miętki był w czasie wojny dowódcą grupy spadochronowej Samodzielnego Batalionu Specjalnego WP — zrzuconej jesienią 1944 r. na teren Borów Tucholskich. Jego wspomnienia opracowane literacko przez S. Zarębskiego ujmują losy autora od momentu szkolenia w jednostce powietrzno-desantowej 1 Armii WP na terenie Związku Radzieckiego aż do dramatycznych perypetii z okresu działalności grupy na Pomorzu. Osunta na kanwie własnych przeżyć książka stanowi jednocześnie barwną kronikę oddziału, jest sugestywną relacją z przebiegu ważnej operacji, mówi o żywych kontaktach z miejscowym ruchem oporu, daje interesującą charakterystykę antyhitlerowskiej działalności ludności polskiej zamieszkałej w Borach Tucholskich.

SŁAWIŃSKI K. **W powietrzu i na ziemi** zob. poz. 73.

120. TARNOWSKI JERZY. **Z Tucholskich Borów.** Wspomnienia z walk grupy spadochronowej Samodzielnego Batalionu Specjalnego WP 9 IX 1944—22 II 1945. Gd. 1963 WMor. s. 177, tabl. 1, mapa, ilustr., portr.

W książce zgromadzono wspomnienia dowódcy oddziału ppor. Wirskiego, żołnierzy i przedstawicieli ludności cywilnej z terenu Borów

Tucholskich współpracującej z grupą. Był to specjalny spadochronowy oddział dywersyjny, który zrzucony we wrześniu 1944 r. na tyłach frontu w Borach Tucholskich prowadził działalność sabotażową i wywiadowczą. Relacje uczestników odtwarzają atmosferę towarzyszącą tej ryzykownej akcji, mówią o specyfice walki spadochroniarzy, o przeprowadzonych operacjach, o roli i znaczeniu tego rodzaju formacji wojskowej w dziele zwycięstwa nad Niemcami. Przedmowa J. Pietrańskiego ocenia ogólnie działania Samodzielnego Batalionu Specjalnego.

LOTNICTWO W POLSCE LUDOWEJ

Lotnictwo cywilne

121. BŁASIK ANDRZEJ, GLASS ANDRZEJ, MADEYSKI STANISŁAW. **Konstrukcje lotnicze Polski Ludowej** — Wwa 1965 WKŁ ss. 250, ilustr.

Album zawiera szczegółowo ujęte dzieje powstania pomysłu, projektowania i konstruowania szybowców, samolotów i śmigłowców zbudowanych w Polsce w latach powojennych oraz dokładne dane i opisy techniczne. Część wstępna przynosi zarys historyczny rozwoju polskiej myśli konstrukcyjnej w zakresie sprzętu lotniczego w minionym dwudziestolecu. Przystępnie napisana książka przeznaczona jest dla wszystkich zainteresowanych lotnictwem.

122. CICHOSZ EDMUND, KIERKOWSKI JERZY, SZCZECIŃSKI STEFAN. **Rozwój techniki lotniczej i myśli konstrukcyjnej w Polsce Ludowej**. *Wojsk. Prz. lotn.* 1968 z. 10 s. 29-42, ilustr.

Przedstawiono tu najwybitniejsze grupy konstrukcyjne powstałe po wojnie oraz zaprezentowano ich dorobek. Kolejno scharakteryzowano samoloty serii „Szpak”, „Żak”, „Junak” i „Zuch” (skonstruowane w l. 1945-47 w biurze T. Sołtyka) a następnie nowsze osiągnięcia polskiej myśli technicznej, samolot tłokowy TS-8 „Bies” i odrzutowy TS-11 „Iskra” (także projektu T. Sołtyka) oraz wielozadaniowy PZL-104 „Wilga”. Tablica chronologiczna oblotu samolotów i śmigłowców. Dane lotno-techniczne samolotów produkowanych seryjnie.

GRZEGORZEWSKI JERZY. **Instytut Lotnictwa w służbie polskich skrzydeł** zob. poz. 38.

123. KALESTYŃSKI BOGUSŁAW, KONIUSZEWSKI JAN. **Udział Wojska Polskiego w odbudowie komunikacji lotniczej w latach 1944-1945**. *Wojsk. Prz. lotn.* 1966 z. 12 s. 64-74, ilustr.

Nakreślony tu pierwszy okres rozwoju komunikacji powietrznej w Polsce w l. 1944-45 wskazuje na doniosłe znaczenie, jakie odegrało wojsko w odbudowie i zorganizowaniu cywilnego transportu lotniczego. Autorzy wyodrębniają w dziejach komunikacji lotniczej dwa etapy: pierwszy — od 13 IX 1944, czyli od momentu wydania Zarządzenia nr 3 Naczelnego Dowódcy Wojska Polskiego o uruchomieniu pierwszych stałych linii komunikacyjnych do marca 1945 r., kiedy uchwałą Rady Ministrów wskrzeszono PLL „Lot” i drugi — do ostatnich miesięcy 1945 r., w czasie których rozszerzano stopniowo zakres działalności przedsiębiorstwa aż do jego całkowitego usamodzielnienia.

124. KONIECZNY JERZY RYSZARD. **Kronika lotnicza 25-lecia PRL.** Ważniejsze wydarzenia. *Skrzyd. Pol.* 1969 nr 29 s. I-IV.

W chronologicznym zestawieniu przedstawiono tu wszystkie ważne wydarzenia lotnicze, jakie miały miejsce w 25-leciu Polski Ludowej. Dotyczą one zarówno walk lotnictwa w ostatnim okresie II wojny światowej, rozwoju lotnictwa wojskowego w minionych latach jak i komunikacji lotniczej, powietrznego sportu i lotnictwa specjalnego.

125. **Ludzie Lotu.** *Skrzyd. Pol.* 1969 nr 1 s. 6-7, portr.

Zaprezentowano tu zasłużonych przedstawicieli personelu przedsiębiorstwa PLL „Lot” — pilotów, mechaników, stewardessy i członków obsługi naziemnej.

126. MALINOWSKI TADEUSZ. **Skrzydłaci gospodarze.** Lotniczy Zespół Usług Gospodarczych APRL. *Skrzyd. Pol.* 1962 nr 17 s. 10-11, ilustr.; nr 20 s. 7, ilustr., tab.; nr 21 s. 4, ilustr.; nr 29 s. 6, ilustr.

Artykuł omawia powstanie i organizację LZUG, zakres usług, postawione zadania, rolę i znaczenie pracy zespołu przede wszystkim w rolnictwie i leśnictwie.

127. NOWAKOWSKI WŁADYSŁAW. **20 lecie Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego.** *Skrzyd. Pol.* 1966 nr 50 s. 3-5, ilustr.

Autor przypomina moment założenia tuż po wojnie w Bielsku-Białej kolebki polskiej szybowcowej myśli konstrukcyjnej Instytutu Szybownictwa przemianowanego w 1948 na Szybowcowy Zakład Doświadczalny. Zapoznaje ze statutem Instytutu, zadaniami postawionymi mu w pierwszym okresie jego działalności, mówi o pracy poszczególnych wydziałów. Zwraca uwagę na zmiany w celach i zadaniach SZD, jakie nastąpiły w l. pięćdziesiątych, kiedy zakład stał się placówką w pełni doświadczalną. W dalszym ciągu artykułu zaprezentowano najlepsze konstrukcje zakładu w minionym 20-leciu omawiając ich zalety, dane techniczne i zastosowanie. Wspomniano nazwiska ludzi, którzy położyli duże zasługi w rozwoju placówki. W zakończeniu ocena działalności SZD i jego dorobek.

128. OSIŃSKI JERZY. **Polskie lotnictwo specjalnego zastosowania.** *Skrzyd. Pol.* 1961 nr 19 s. 4-5, ilustr.

W artykule przedstawiono różne rodzaje zastosowania samolotów: w rolnictwie, leśnictwie, w służbie sanitarnej. W krótkich notkach omówiono rozwój tych dziedzin lotnictwa w Polsce Ludowej od momentu ich powstania.

129. PIĄTKOWSKI BOGDAN. **Polskie konstrukcje lotnictwa cywilnego.** *Wojsk. Prz. lotn.* 1963 z. 10 s. 52-62, ilustr.

Przegląd dorobku naszych biur konstrukcyjnych i fabryk w ostatnich latach obejmuje samoloty dla potrzeb komunikacji, różnych gałęzi gospodarki i sportu lotniczego (prototypy i produkowane seryjnie). Zaprezentowano więc tu i omówiono przeznaczenie i cechy charakterystyczne samolotu wielozadaniowego PZL-101 „Gawron”, produkowanego w wersjach: rolniczej, dyspozycyjnej i sanitarnej. Następnie przedstawiono: cztermiejscowy samolot wielozadaniowy PZL-104 „Wil-

ga", jego wersję sportową, sanitarną, rolniczą, transportową; samolot PZL-M4 „Tarpan” w wersji szkolno-treningowej; dwuosobowy, sportowy PZL-102 B „Kos”; transportowy, do przewozów pasażerskich i ładunku MD-12 oraz przeznaczony do wykonywania zdjęć lotniczych MD-12F. Zaprezentowany dorobek naszej myśli technicznej ukazuje najpełniej osiągnięcia Polski w zakresie produkcji nowoczesnych dobrze wyposażonych maszyn.

130. PIOTROWSKI BOGUSŁAW. *Lotnictwo komunikacyjne. Skrzyd.* Pol. 1964 nr 34 s. 7, portr.

Krótki artykuł omawia zasadnicze momenty w rozwoju polskiego lotnictwa komunikacyjnego po wyzwoleniu. Dane statystyczne ilustrują wzrost przewozów pasażerskich na liniach krajowych i zagranicznych.

131. **Polski przemysł lotniczy.** *Skrzyd.* Pol. 1961 nr 34 s. 16-17, ilustr.

Zarys dziejów polskiego przemysłu lotniczego w 15-leciu Polski Ludowej. Omówiono tu pokrótce działalność Instytutu Lotnictwa, Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego i Aeroklubu PRL oraz zaprezentowano samoloty, szybowce i śmigłowce, jakie zostały skonstruowane w tym okresie.

132. SZUBAŃSKI RAJMUND. **Nasze lotnicze okno na świat.** *Skrzyd.* Pol. 1961 nr 22 s. 8-9, ilustr.

Krótki zarys dziejów warszawskiego lotniska komunikacyjnego na Okęciu w l. 1933-1961. Podkreślono przede wszystkim najnowsze osiągnięcia w dziedzinie rozwoju linii komunikacyjnych łączących nasz kraj z zagranicą. Dane procentowe i statystyczne dotyczące przewozów PLL „Lot”.

133. WIĘCKOWSKI TADEUSZ. **10 lat lotnictwa sanitarnego.** *Skrzyd.* Pol. 1965 nr 51-52 s. 8-10, ilustr.

Artykuł pióra założyciela i dyrektora Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego przedstawia zarys dziejów lotniczej służby sanitarnej. Autor na wstępie pisze o powstaniu idei zastosowania statków latających do transportu sanitarnego, która narodziła się jeszcze przed wynalezieniem samolotu w 1890 r. Następnie omawia lotnictwo sanitarne w Polsce międzywojennej. Najwięcej miejsca poświęca utworzonemu przez siebie w 1955 r. CZLS. Ukazuje zadania zespołu, doświadczenia zdobyte w minionym 10-leciu, sprzęt i stawiane mu wymagania, zasady postępowania w transporcie chorych. W zakończeniu ocena działalności placówki.

134. ZWIERZYŃSKI JAN. **Skrzydła Lotu.** *Skrzyd.* Pol. 1969 nr 1 s. 4-5, ilustr., portr.

Dyrektor PLL „Lot” omawia aktualne problemy przedsiębiorstwa w dziedzinie ruchu krajowego i zagranicznego. Przedstawia dotychczasowe osiągnięcia w rozbudowie nowych połączeń lotniczych. Prezentuje sprzęt obsługujący te linie. Mówi o perspektywach na najbliższą przyszłość.

Pamiętniki. Wspomnienia. Literatura piękna

135. BARTNIKOWSKI BOGDAN. **Zatory**. Wwa 1969 MON ss. 143.

Walka z zatorami na rzece, z krą i lodem grożącymi na przedwiośniu powodzią wymagają od bohaterów powieści — pilotów śmigłowców wiele poświęcenia, odwagi i hartu. Biorą oni udział w trudnej, ryzykownej akcji — narażając własne bezpieczeństwo i rezygnując z osobistych celów dla wykonania ważnego społecznego zadania. Przeżycia młodego porucznika Marka, najlepszego z grupy pilotów — ofiarnie stojącego do walki z żywiołem wzbogacone są w powieści interesującym wątkiem miłosnym odzwierciedlającym skomplikowane uczucie młodego lotnika do uroczej dziewczyny Hanki. Związane z tą miłością psychiczne zmagania wymagają także przełamania wewnętrznych zatorów.

136. SŁAWIŃSKI KAZIMIERZ. **Powietrzne awantury**. Wyd. 2. Łódź 1967 WŁ ss. 155.

Inne wyd.: 1965.

Interesująca książka pióra oficera polskiego lotnictwa, uczestnika kampanii wrześniowej i jeńca oflagu, autora wielu książek o tematyce lotniczej — oparta jest na osobistych przeżyciach. Jest to opowieść o organizowaniu lotnictwa komunikacyjnego w Polsce tuż po wyzwoleniu. Luźne epizody, z których składa się całość łączy autentyczna postać kapitana-pilota Zygmunta Janotty, dowódcy eskadry transportowej. Pełna humoru, bardzo sugestywna opowieść zapoznaje z zespołem ludzi, dla których latanie jest celem życia.

SŁAWIŃSKI K. **Wyrównany rachunek** zob. poz. 103.

Lotnictwo wojskowe

137. [Dwudziestolecie] 20-lecie Ludowego Lotnictwa. *Wojsk. Prz. lotn.* 1963 z. 7 s. 3-19, ilustr.

Artykuł redakcyjny przedstawia dzieje ludowego lotnictwa od momentu jego narodzin aż po lata ostatnie. Zaznaczono tu najważniejsze wydarzenia, w których uczestniczyło lotnictwo wojskowe i które są wyznacznikiem jego rozbudowy. Są to kolejno: walki o utrwalenie władzy ludowej, likwidacja band UPA, akcja przeciwpowodziowa w 1947 r., utworzenie Ligi Lotniczej, powstanie w 1948 r. pierwszej jednostki lotnictwa morskiego, wprowadzenie w l. 50-tych samolotów odrzutowych i związany z tym szybki wzrost poziomu lotnictwa, usamodzielnienie Aeroklubu PRL w 1965 r. utworzenie Dowództwa Lotnictwa Cywilnego (w 1957 r.) i Inspektoratu Lotnictwa (w r. 1962). W zakończeniu omówiono stan współczesnego lotnictwa, jego zaplecze naukowo-techniczne, poziom wyszkolenia personelu latającego i rolę, jaką odgrywa w ludowym wojsku.

138. (JP). 1953-1968. **Kronika Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych**. *Skrzyd. Pol.* 1968 nr 39 s. 4-5, ilustr.

Przedstawiono tu w układzie chronologicznym najważniejsze wydarzenia z dziejów tej lotniczej placówki naukowo-badawczej. Zasygna-

lizowano zadania i cele pracy instytutu w rozwoju nowoczesnego lotnictwa i myśli naukowo-technicznej. Omówiono osiągnięcia i sukcesy w 15-leciu pracy.

KALESTYŃSKI BOGUSŁAW, KONIUSZEWSKI JAN. Udział Wojska Polskiego w odbudowie komunikacji lotniczej w latach 1944-1945 zob. poz. 123

139. **KOLIŃSKI IZYDOR. Dwadzieścia lat w lotnictwie to cała epoka.** *Skrzyd. Pol.* 1964 nr 34 s. 3-6 ilustr., portr., mapa.

Wypowiedziami Głównego Inspektora Lotnictwa gen. J. Raczkowskiego z okazji 20-lecia ludowego lotnictwa polskiego rozpoczyna autor artykuł omawiający wojenną epopeję i powojenną historię polskich skrzydeł. Specjalnie mocno podkreśla przełomowy moment w dziejach rozwoju tego rodzaju broni, jakim było wprowadzenie na wyposażenie samolotów odrzutowych (lata pięćdziesiąte). Sygnalizuje kierunki rozwoju lotnictwa bojowego, omawia zadania, jakie stoją przed obrońcami polskiego nieba.

140. **KOPACZ JÓZEF. Współczesne problemy i kierunki rozwoju lotnictwa.** *Skrzyd. Pol.* 1967 nr 52-53 s. 12-13, ilustr.

Omówiono tu kierunki rozwoju naszego lotnictwa wojskowego w dziedzinie dalszego doskonalenia samolotów o prędkościach poddźwiękowych zarówno myśliwsko-szturmowych, bombowych jak i transportowych, w zakresie usprawnień dotychczasowych i konstruowania nowych samolotów o prędkościach naddźwiękowych, w konstruowaniu nowych samolotów osiągających prędkości około hiperdźwiękowe i hiperdźwiękowe a także w zakresie opracowywania nowych typów samolotów i urządzeń elektronicznych. Konstruktorzy postawili sobie za zadanie skrócenie startu i lądowania oraz zbudowanie samolotów pionowego startu a także skonstruowanie samolotu, który będzie jednocześnie wykorzystywany jako szturmowiec, myśliwiec przechwytyjący, lekki bombowiec lub samolot rozpoznawczy.

141. **Narodziny samolotu TS-11 „Iskra”.** *Wojsk. Prz. lotn.* 1963 z. 7 s. 18-23.

Historia narodzin i produkcji pierwszego powojennego samolotu szkolno-treningowego z napędem turbo-odrzutowym skonstruowanego w całości przez zespół polski pod kierownictwem doc. inż. T. Sołtyka z Instytutu Lotnictwa. „Iskra” przyniosła swym twórcom nagrodę I stopnia MON w dziedzinie naukowo-technicznej w r. 1960 oraz tytuł „Mistrza Techniki — Warszawa 1962” dla T. Sołtyka. W artykule przedstawiono poszczególne fazy powstawania samolotu, którego prototyp zbudowano w 1960 r. a niebawem wszedł już do produkcji seryjnej. Zdjęcia samolotu i dane techniczne.

142. **RZESZOWSKI MIECZYŚLAW. Techniczna Oficerska Szkoła Wojsk Lotniczych.** *Skrzyd. Pol.* 1960 nr 17 s. 4-5, ilustr.

Artykuł o jednej z lotniczych szkół wojskowych kształcącej oficerów-techników lotnictwa zapoznaje pokrótce z dziejami szkoły istniejącej od 1944 r., z celami i zadaniami, jakie sobie stawia, z programem nauczania.

143. S. R. Tam, **gdzie kształcą się wojskowe kadry lotnicze.** *Skrzyd. Pol.* 1961 nr 34 s. 12-13, ilustr.

Informacje o wojskowych, oficerskich szkołach lotniczych i wydziałach lotniczych wyższych uczelni wojskowych i dane o ich rozwoju od momentu założenia oraz o kierunkach kształcenia.

144. SIKORSKI MIECZYŚLAW. **XV-lecie Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych.** *Wojsk. Prz. lotn.* 1968 z. 9 s. 3-8.

Artykuł napisany z okazji 15 rocznicy powstania ITWL — placówki naukowo-badawczej zajmującej się problematyką lotniczą. Autor przypomina moment utworzenia instytutu (17 VI 1953 r.), omawia jego podstawowe założenia i zadania. Następnie prezentuje bilans osiągnięć ITWL w minionym 15-leciu w zakresie badania właściwości prawie wszystkich typów samolotów, w dziedzinie imitatorów lotu, symulatorów do treningu itp. Ukazano także perspektywy przyszłości instytutu.

145. **Wojsko.** Czas odmierzył dwadzieścia pięć lat 1943-1968. Red. Z. Szkoda, J. Dubrawski. Zdjęcia: B. Bartkiewicz. Wwa 1968 MON k. nlb. 245.

Album wydany z okazji 25-lecia WP przynosi obok bogatego materiału ilustracyjnego informacje na temat powstania i rozwoju ludowego WP, struktury systemu obronnego PRL a także omawia poszczególne rodzaje wojsk, ich cele i zadania. Przedstawiono tu materiał dotyczący kolejno: wojsk lądowych, Wojsk Lotniczych, Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, Marynarki Wojennej i in. W rozdziałach dotyczących lotnictwa podano w krótkim zarysie najważniejsze wydarzenia z minionego ćwierćwiecza, które złożyły się na chlubną historię wojennej epopei i pokojowego rozwoju tego rodzaju ubronni. Przedstawiono najnowsze osiągnięcia naszych pilotów i konstruktorów, a także najnowsze wyniki myśli naukowo-badawczej w dziedzinie lotnictwa oraz perspektywy na najbliższą przyszłość. W dalszych partiach książki omówiono też poszczególne służby wojskowe, naukę i szkolnictwo (akademie, placówki naukowo-badawcze, szkoły oficerskie), obronę terytorialną, kulturę, oświatę, sport i medycynę wojskową. Ostatnie partie publikacji dotyczą wojsk naszych sojuszników z Układu Warszawskiego.

Pamiętniki. Wspomnienia. Literatura piękna

146. BARTNIKOWSKI BOGDAN. **Nad chmurami.** Wwa 1966 MON ss. 203.

Na kanwie autentycznych faktów snuje autor, pilot wojskowy, opowieści o lotnictwie, przygodach i przeżyciach, jakie bywają udziałem ludzi przestworzy. Ze snutych w gawędziarskim tonie opowiadań wyłaniają się sylwetki lotników oddanych całą duszą swemu ryzykownemu zawodowi. Ich dramatyczne perypetie, często tragiczne, ale niejednokrotnie zabawne składają się na barwny i dynamiczny obraz środowiska.

147. DOBRZENIECKI ANDRZEJ. **Pamiętnik pilota.** Wwa 1969 MON ss. 257.

Osobisty dziennik lotów autora, pilota wojskowego, posłużył mu do napisania tego ciekawego, oryginalnego pamiętnika. Przekładając na ogólnie zrozumiały język swoje lakoniczne, czysto fachowe notatki i wzbogacając je nowym spojrzeniem na przeżyte wydarzenia, odtwarza autor początkowy okres swej służby w lotnictwie, który przypadał na lata pięćdziesiąte, w okresie „gdy na polskie niebo wzbiły się pierwsze samoloty odrzutowe”. Obok zapisków z powszedniego dnia pilota wojskowego znajdzie czytelnik relacje o powietrznych przygodach, a także dowie się „co czuje i przeżywa pilot szybujący po bezkresnych podniebnych szlakach”.

148. DROZDOWSKI BOHDAN. **Manewr: ucieczka w słońce.** Wyd. 2 Wwa 1965 MON ss. 190.

Inne wyd.: 1964.

Powieść o lotnikach, nawiązująca do twórczości wybitnego pisarza francuskiego Antoine'a de Saint-Exupery'ego. Autor oparł ją na własnych obserwacjach poczynionych podczas miesięcznego pobytu w jednostce lotnictwa morskiego. Na treść książki składa się opis pracy lotników, ich dnia codziennego, lotów szkoleniowych, a także osobistych przeżyć. W przedstawianiu sylwetek lotników i wykonywanej przez nich pracy uderza zafascynowanie autora ich psychiką i życiem. Powieść została wyróżniona 2 nagrodą na II konkursie literackim Wydawnictwa MON w 1967 r.

149. KAZNOWSKI BOHDAN. **Cienie na chmurach.** Wwa 1967 MON ss. 237.

Powieść o tematyce lotniczej pióra oficera WP, dziennikarza związanego z wojskowym tygodnikiem „Wiraże”. Rozważania bohaterów osnute wokół tragicznego wypadku pilota samolotu bojowego poruszają wspólny, z różnych punktów widzenia naświetlony problem: jakie jest miejsce człowieka w skomplikowanym, wszechogarniającym świecie techniki. Autor poprzez wypowiedzi osób występujących w powieści, stara się odpowiedzieć na pytanie, czy we współczesnym wysoko automatyzowanym lotnictwie jest jeszcze miejsce na ludzkie odruchy i doznania.

150. KAZNOWSKI B. **Na południe od Andromedy.** Wwa 1966 MON ss. 224.

Tematem opowiadań zbliżonych formą do reportażu są przeżycia i wrażenia pilotów samolotów odrzutowych oraz skomplikowana i odpowiedzialna praca personelu naziemnego kierującego organizacją lotów. Autor relacjonuje niebezpieczne, niejednokrotnie tragicznie zakończone powietrzne przygody, wskazuje na współzależność pilota będącego w powietrzu i ludzi znajdujących się na ziemi, odpowiedzialnych w równej mierze za bezpieczeństwo i powodzenie lotu. Stara się także wniknąć w psychikę bohaterów, ukazać wewnętrzne doznania w momencie grozy i śmiertelnego niebezpieczeństwa.

151. KAZNOWSKI B. **Opowieści lotników.** [Wybór i] oprac. ... Wwa 1964 MON ss. 206.

Zbiór 160 opowieści pilotów i nawigatorów samolotów wojskowych, pełniących służbę we współczesnym lotnictwie. Na treść składają się

frapujące przygody przeżywane przez nich w czasie lotów. Często są to przeżycia dramatyczne związane z poważnym niebezpieczeństwem, jak np. historia tarapatów kpt. pil. R. Uścińskiego zmagającego się z groźną awarią lecącego samolotu opisana w utworze *Samolot z złotym ogonem*. W sumie — książka daje interesujący, autentyczny obraz emocjonującej pracy „ludzi przestworzy”.

152. **Kobiety na skrzydłach**. Red. T. Malinowski. Wwa 1957 MON ss. 178, ilustr.

Wspomnienia kobiet lotników — pilotów samolotów sportowych i wojskowych, szybowniczek i spadochroniarek, zdobywczyń światowych rekordów w swoich dyscyplinach. Jest tu m. in. relacja szybowniczki Wandy Szemplińskiej posiadaczki Złotej Odznaki Szybowcowej z trzema diamentami o locie z premierem Nehru na pokazach w Delhi, wspomnienia naszych najlepszych spadochroniarek: Anny Franke i Antoniny Chmielarzyk a także ciekawe dzieje oficerów wojsk lotniczych Bronisławy Kamińskiej-Wieczorek i Ireny Sosnowskiej. Autorki opisują w nich wydarzenia, które szczególnie wryły się w pamięć — wrażenia z pierwszych lotów i skoków, z chwil dramatycznych i radosnych, ważnych i decydujących w ich życiu. Pełne prostoty opowieści przepojone są entuzjazmem dla umiłowanego zawodu i sportu. Zdjęcia autorek i krótkie informacje o ich stażu lotniczym. Słowniczek terminów.

153. **ROZŁUBIRSKI EDWIN. Cień spadochronu**. Wwa 1967 MON ss. 288.

Współczesne spadochroniarstwo wojskowe to temat kilkunastu opowiadań pióra generała-spadochroniarza. W oparciu o bogate doświadczenie i znajomość psychiki żołnierzy — autor tworzy interesujące, umotywowane psychologicznie portrety ludzi, których los związał z tą wymagającą dużej odwagi i siły woli służbą. Opisując różnorodne sytuacje z codziennego życia żołnierzy (treningi, ćwiczenia, skoki z samolotu, manewry itp.) — ukazuje proces kształtowania się charakterów i postawy życiowej młodych chłopców, zwraca uwagę na ogromny wpływ, jaki na ich psychikę wywiera nieustanne niebezpieczeństwo, konieczność zachowania wewnętrznej dyscypliny, pisze o moralnej współnocie ludzi żyjących „w cieniu spadochronu”.

Lotnictwo sportowe

154. **ABC polskich lotniczek**. *Skrzyd. Pol.* 1960 nr 10 s. 4-5, portr.

Krótkie notki biograficzne 28 czołowych polskich lotniczek — pilotów i instruktorów samolotowych i szybowcowych, spadochroniarek i oficerów wojsk lotniczych z wymienieniem ich największych osiągnięć i sukcesów.

155. (A. K. R. S.) **Od A do Z sportu lotniczego**. *Skrzyd. Pol.* 1961 nr 34 s. 3-7, ilustr.

Zebrano tu informacje o strukturze organizacyjnej Aeroklubu PRL, wykaz aeroklubów terenowych w kraju, podstawowe wiadomości na temat modelarstwa lotniczego, sportu spadochronowego, samolotowego,

balonowego — ich organizacji, osiągnięć, wyników, przegląd kolejnych mistrzostw i zwycięstw. Wykaz najlepszych sportowców lotniczych. W zakończeniu omówiono PLL „Lot” — sieć połączeń, sprzęt, personel latający, kierownictwo.

156. KONIECZNY JERZY RYSZARD. **Osiągnięcia polskiego szybownictwa.** *Wojsk. Prz. lotn.* 1964 z. 1 s. 68-78, ilustr.

Zaprezentowane tu osiągnięcia i sukcesy polskiego sportu szybowcowego w 1963 roku obejmują uczestnictwo i zwycięstwa naszych zawodników w IX Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Junin w Argentynie (dwa pierwsze miejsca w klasie otwartej E. Makuli i J. Popiela), w międzynarodowych mistrzostwach Węgier (1 miejsce A. Kmiotka), w mistrzostwach szybowcowych Stanów Zjednoczonych AP w Elmira (trzecie miejsce A. Witka) oraz w XV mistrzostwach Kanady w Hawkesbury (drugie miejsce A. Witka). Druga część artykułu omawia najważniejsze imprezy sportowe w kraju oraz dorobek Centrum Szybowcowego APRL w Lesznie.

157. KONIECZNY J. R. **Wybitni sportowcy lotniczy XX-lecia.** *Wojsk. Prz. lotn.* 1964 z. 8 s. 70-80, ilustr.

Informacje o osiągnięciach naszego powietrznego sportu rozpoczyna autor zestawieniem wyników uzyskanych w l. 1946-63 w modelarstwie, szybownictwie, spadochroniarstwie, sporcie samolotowym, balonowym i śmigłowcowym. Kolejne partie artykułu poświęcone są sylwetkom czołowych sportowców minionego 20-lecia. Krótkie notki biograficzne uwzględniające uzyskane rekordy i zwycięstwa takich osób jak A. Abłamowicz, J. Popiel, Z. Dudzik, P. Majewska, E. Makula, W. Szemplińska, A. Witek, J. Wojnar i inni składają się na obraz rozwoju tej dziedziny sportu w Polsce Ludowej.

158. **Krótką historia Spadochronowych Mistrzostw Świata.** *Skrzyd. Pol.* 1960 nr 32 s. 4-5.

Omówienie kolejnych mistrzostw w l. 1951, 1954, 1956, 1958 z podaniem nazwisk zdobywców trzech pierwszych miejsc wraz z punktacją wyników drużynowych.

159. **Krótką historia Szybowcowych Mistrzostw Świata.** *Skrzyd. Pol.* 1961 nr 23 s. 7.

Zwięzłe informacje na temat kolejnych Szybowcowych Mistrzostw Świata w latach 1937, 1948, 1950, 1952, 1954 i 1958. Podano tu nazwiska zwycięzców wraz z punktacją i miejsca najlepszych Polaków.

160. **Szybowcowe kto jest kto.** *Skrzyd. Pol.* 1961 nr 23 s. 4-5, portr.

Ilustrowane zdjęciami sylwetki naszych najlepszych szybowników, zdobywców najwyższych osiągnięć w tym sporcie. Informacje o ich kolejnych sukcesach i zwycięstwach międzynarodowych i rekordach krajowych.

Pamiętniki. Wspomnienia. Literatura piękna

FLACH R. **Lot w nieskończoność** zob. poz. 30.

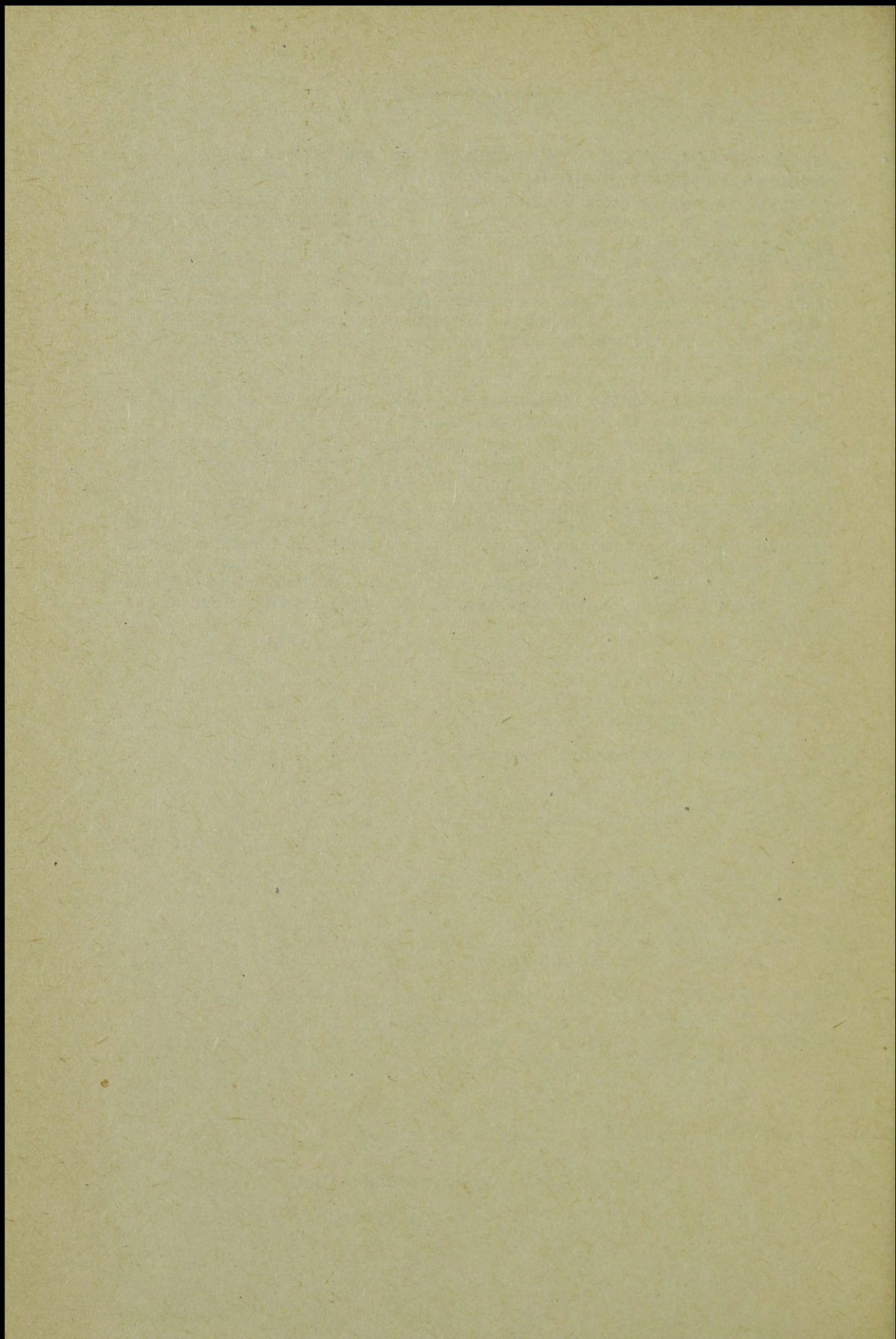
Kobiety na skrzydłach zob. poz. 152.

161. TRACZ WITOLD. **Wspomnienia spadochroniarza**. Oprac. literackie: Z. Pelczarski. Ilustr. B. Koszewski. Wwa 1955 MON ss. 106.

Wspomnienia skoczka spadochronowego, w których przedstawia on swoją drogę do lotnictwa w pierwszych latach powojennych, opisuje pierwsze zetknięcie z samolotem, pierwszy skok ze spadochronem, dzieli się wrażeniami ze skoków, które utrwaliły się w jego pamięci. Daje wyraz swoim wrażeniom, ujawnia stany psychiczne towarzyszące tym niebezpiecznym momentom. Pisze o spotkaniach i kontaktach z kolegami — lotnikami. Wspomina sylwetki kobiet spadochroniarek. Całość tchnie autentyzmem i sugestywnością w opisie przeżyć.

162. WÓJCIK JÓZEF. **Kamieniem z nieba**. Oprac. K. Blauth. Wwa 1958 SiT ss. 139, tabl. 4, ilustr., portr.

Autor wspomnień jest polskim skoczkiem spadochronowym, zdobywcą wielu odznaczeń sportowych i tytułów mistrzowskich. Żywo i barwnie, z nutką humoru opisuje on swoją drogę do sportu wyczynowego zapoczątkowaną niefortunną przygodą ze starym parasolem w dzieciństwie, poprzez pierwsze pełne emocji i tremy skoki ze spadochronem, aż do zwycięstw w oficjalnych zawodach. Opowiada o swoich kolejnych startach w Polsce i za granicą, o sukcesach i porażkach, o niebezpiecznej pracy skoczka doświadczalnego, sprawdzającego nowe typy spadochronów, o powietrznych przygodach.



INDEKS AUTORÓW

(Liczby odsyłają do numerów pozycji)

- | | |
|--|---|
| <p>(A. K. R. S.) 155
 Arct B. 1, 2, 67, 68, 75-80, 88
 Balwirczak B. 104
 Banaszczyk E. 3-5, 34
 Baranowski A. 81
 Bartnikowski B. 135, 146
 Biegański W. 82, 83
 Błasik A. 121
 Bulzacki Z. 35
 Burzyński Z. 48
 Chromy E. 116
 Cichosz E. 36, 122
 Cyprian T. 37
 Dobrzeńcki A. 147
 Domański J. 22
 Drozdowski B. 89, 148
 Elsztein P. 24, 25
 Falkowski J. 69
 Fiedler A. 90
 Flach R. 30, 49
 Glass A. 121
 Głębocki J. 91
 Grzegorzewski J. 38
 Horodecki F. 26
 Ikarus. 6
 JP. 138
 Jagoda Z. 105
 Jankiewicz Z. 39
 Jokiel J. 84
 Jońca A. 15
 Jungowski E. 27
 Kaczkowski R. 16
 Kalestyński B. 40, 123
 Kaznowski B. 149-151</p> | <p>Kędzierski J. 61, 92
 Kierkowski J. 36, 122
 Kisielewski W. 61a, 93, 94
 Koliński I. 7, 59, 60, 106, 139
 Kon J. R. 17
 Konieczny J. R. 8, 9, 28, 124, 156,
 157
 Konieczny M. 117
 Koniuszewski J. 40, 123
 Kopacz J. 10, 140
 Kozłowski E. 41
 Kozłowski S. 31
 Król W. 95, 96
 Królikiewicz T. 42-44
 Krzemiński C. 107
 Kurowski A. 50, 62-64, 70
 Madeyski S. 121
 Malinowski T. 18, 45, 126
 Malinowski W. 46
 Małaszkiwicz R. 85
 Meissner J. 51-53, 97-99, 118
 Miętki J. 119
 Mikulski M. 19
 Monis M. 108-110
 Morgała A. 47
 Mroczek A. 12
 Nagórski J. 32, 33
 Neugebauer Z. 100
 Nowak T. 29
 Nowakowski W. 71, 127
 Okęcki S. 86
 Osiński J. 20, 128
 Pawłowicz F. 21
 Piątkowski B. 129
 Pilecki S. 22
 Piotrowski B. 130</p> |
|--|---|

- Rejniak T. 13
 Rolski T. H. 101
 Romejko A. S. 111
 Rozłubirski E. 153
 Rudziński M. 112
 Rzepniewski A. 65
 Rzeszowski M. 142

 S. R. 143
 Schiele T. 102
 Sikorski M. 144
 Skalski S. 72
 Sławiński K. 73, 103, 117, 136
 Sobczak K. 113
 Strumph-Wojtkiewicz S. 54
 Szczeciński S. 122
 Szołdrska H. 55
 Szubański R. 132

 Tarnowski J. 120
 Tracz W. 23, 161
 Urbanowicz W. 56, 74
 Wardasówna M. 57
 Więckowski T. 133
 Witkowski R. 14, 24
 Wnuczyński W. 114, 115
 Wojciechowski J. 24
 Wojtkiewicz S. Strumph- zob.
 Strumph-Wojtkiewicz S.
 Wójcik J. 162
 Wyszkowski M. 87
 Zaczekiewicz W. 66
 Zarębski S. 119
 Zwierzyński J. 134
 Żwirko F. 58
 Żwirko H. 12



