



Grey Scale #13



Part Code ST1316

DANES-PICTA.COM

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



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerczewskiego

WYDZIAŁ Nr 3
KATEDRA Nr 33

Egz. Nr 8

pplk dypl. nawig. Eugeniusz GRYSIEWICZ

**NAWIGATORSKIE ZABEZPIECZENIE DZIAŁAŃ
BOJOWYCH LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO
W LATACH 1944–1945**

Rozprawa doktorska
(Załączniki)

Biblioteka Główna
Akademii Obrony Narodowej
S/430 + zał.



05-000430-004-0



12635

1962



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerczewskiego

WYDZIAŁ Nr 3
KATEDRA Nr 33

Egz. Nr. 8

ppłk dypl. nawig. Eugeniusz GRYSIEWICZ

**NAWIGATORSKIE ZABEZPIECZENIE DZIAŁAŃ
BOJOWYCH LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO
W LATACH 1944–1945**

Rozprawa doktorska
(Załączniki)

Biblioteka Główna
Akademii Obrony Narodowej

S/430 + zał.



05-000430-004-0



12635

1962

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
in.gen.breńi K.Swierczewskiego

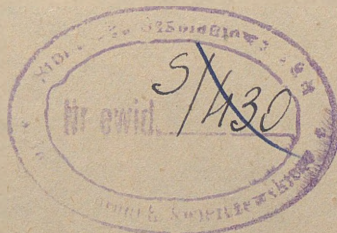
WYDZIAŁ nr 3
KATEDRA nr 33



Prak dypl.nawig.Eugeniusz GRYSIEWICZ

ZALACZENIE DO ROZPRAWY DOKTORSKIEJ

na temat: NAVIGATORSKIE ZABEZPIECZENIE DZIAŁAŃ BOJOWYCH
LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO W LATACH 1944-1945



RECEPCJA

1962 r.

WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

- Nr 1 - Statutowy i faktyczny stan pilotów i navigatorów w Lotnictwie Wojska Polskiego w latach 1944-1945.
- nr 2 - Obsada personalna służby nawigatorskiej w niektórych pułkach lotniczych ludowego lotnictwa polskiego w latach 1944-1945 r.
- nr 3 - Zestawienie lotów po trasie i na bombardowanie oraz lotów na radionawigację, wykonanych w oddziałach lotnictwa WP w okresie 1.11.1944 - 1.5.1945 r.
- nr 4 - Podziak personelu latającego 1 plm "Warszawa" do wykonywania lotów bojowych.
- nr 5 - Zestawienie środków reżenia, zużytych przez oddziały Lotnictwa WP w styczniu 1945 r.
- nr 6 - Wykaz rezultatów działań bojowych Lotnictwa WP w styczniu 1945 r.
- nr 7 - Wypadki utraty orientacji w pułkach lotniczych Lotnictwa WP, które stały się przyczyną wypadków lotniczych w okresie działań bojowych w latach 1944-1945.
- nr 8 - Wykaz środków ubezpieczenia lotów, pracujących w okresie 11.12.1944 - 9.2.1945 r. na korzyść 4 MDL.
- nr 9 - Klimatyczna charakterystyka północno-zachodniej Polski, Śląska i Brandenburgii, opracowana przez biuro meteorologiczne Dowództwa Lotnictwa WP w okresie poprzedzającym działania lotnictwa na Pomorzu w 1945 r.
- nr 10 - Instrukcja eksploatacji lotniska Bydgoszcz.
- nr 11 - Wskazówki nawigatorskie, dotyczące przebazowania oddziałów dywizji /4 MDL/ z lotniska Bydgoszcz na lotnisko Mirosławiec.
- nr 12 - Rozkaz dowódcy 4 MDL nr 025 z dnia 14.3.1945 r. o wypadkach lotniczych w 1 plm.
- nr 13 - Wskazówki nawigatorskie dla oddziałów 4 MDL na kwiecień 1945 r.
- nr 14 - Zestawienie rezultatów działań bojowych i strat zadanych nieprzyjacielowi przez oddziały Lotnictwa WP w czasie operacji berlińskiej.

- nr 15 - Zestawienie /wg calów i kalibrów/ środków rażenia, zużytych przez jednostki Lotnictwa WP w czasie operacji berlińskiej.
- nr 16 - Zestawienie liczbowe wysiłku bojowego 4 MDL w zimowej Ofensywie Armii Radzieckiej 1945 r.
- nr 17 - Wykaz natężenia pracy bojowej oddziałów i związków taktycznych i MKL w okresie 27.4-3.5.1945 r.
- nr 18 - Podział samolotolotów i MKL wykonanych w okresie 24.4.-3.5.1945 r., z uwzględnieniem charakteru zadań wykonywanych przez poszczególne lotnicze oddziały i związki taktyczne.
- nr 19 - Organizacja służby nawigatorskiej Lotnictwa WP w latach 1944 - 1945 /Schemat/.
- nr 20 - Działania 4 MDL w czasie walk o wyzwolenie Warszawy /Schemat/.
- nr 21 - Działania 4 MDL w czasie walk o wyzwolenie Kołobrzegu. /Schemat/.
- nr 22 - Bazowanie Lotnictwa WP w czasie operacji berlińskiej. /Schemat/.
- nr 23 - Schemat wznowienia orientacji w czasie bazowania 4 MDL na lotnisku Barnówko.
- nr 24 - Schemat wznowienia orientacji w czasie bazowania 4 MDL na lotnisku Metlow.
- nr 25 - Schemat rozmieszczenia środków ubezpieczenia lotów i MKL w okresie 24.4-3.5.1945 r.
- nr 26 - Schemat organizacji dowództwa i sztabu 4 MDL.
- nr 27 - Schemat podległości i struktury organizacyjnej 4 MDL.
- nr 28 - Tabela taktyczno-technicznych danych samolotów będących na uzbrojeniu Lotnictwa WP w latach 1944-45.
- nr 29 - Charakterystyka uzbrojenia samolotów będących na uzbrojeniu Lotnictwa WP w latach 1944-1945r.
- nr 30 - Organizacja 1 Mieszanego Korpusu Lotniczego. /Schemat/.
- nr 31 - Organizacja Lotnictwa WP w latach 1944-1945. /Schemat/.

Etatowy i faktyczny stan pilotów i nawigatorów w Lotnictwie WP w latach 1944 i 1945, zestawiony na podstawie sprawozdań przesyłanych przez oddział Org.Mob. i uzupełnień dowództwa Lotnictwa WP /CAW sygn. III T 263/36 s. 17-25; 32-39; 48-54; 73-82; 83-94; 103-115/.

Jednostka	Stan na 1.12.1944 r.		Stan na 1.1.1945 r.		Stan na 1.2.1945 r.		Stan na 1.3.1945 r.		Stan na 1.4.1945 r.		Stan na 1.5.1945 r.													
	Piloci		Nawigat.		Piloci		Nawigat.		Piloci		Nawigat.													
	Etat.	Fakt.	Etat.	Fakt.	Etat.	Fakt.	Etat.	Fakt.	Etat.	Fakt.	Etat.	Fakt.												
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
Dowództwo Lotn.WP	9	5	15	5	9	5	15	5	9	5	15	5	9	5	15	15	9	5	15	5	9	5	15	5
Samodz.oddz.lotn.	10	7	4	3	10	7	4	3	10	8	6	3	10	8	6	3	10	9	6	3	10	9	6	3
R a z e m :	19	12	19	8	19	12	19	8	19	13	21	8	19	13	21	8	19	14	21	8	19	14	21	8
Armijne esk.łączn.																								
3 samodz.esk.łączn.					10	8	10	10	10	8	10	10	10	8	10	10	10	8	10	10				
4 samodz.esk.łączn.					10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
5 samodz.esk.łączn.					10	11	10	11	10	11	10	11	10	11	10	11	10	11	10	9	10	10	10	10
103 samodz.esk.łączn.					10	10	10	8	10	10	10	8	10	10	10	8	10	10	10	8	10	10	10	10
R a z e m :					40	39	40	39	40	39	40	39	40	39	40	39	40	39	40	37	30	30	30	28
Jednostki bojowe																								
Dowództwo 1 MKL																	5	4	4	1	5	4	4	1
2 esk.łącznikowa																	10	10	10	11	10	10	10	11
Dowództwo 1 DLB																	5	4	3	2	5	4	3	3
3 plb																	35		35		35	32	32	32
4 plb																	35	32	35	32	35	32	35	32
5 plb																	35	33	35	34	35	33	35	34
Dowództwo 2 DLMSz																	5	6	3		5	6	3	
5 plmsz																	32	32			32	32		
7 plmsz																	32	32			32	32		
8 plmsz																	32	32			32	34		
Dowództwo 3 DLM																	5	7	3		5	6	3	
9 plm																	32	32			32	33		
10 plm																	32	33			32	34		
11 plm																	32	33			32	32		
R a z e m w 1 MKL																	327	290	128	80	327	324	128	113
Dowództwo 4 MDL					5	5	3	1	5	5	3	1	5	5	3	1	5	5	3	1	5	5	3	1
1 plm					46	41			46	41			46	40			46	36			46	41		
2 pnb					35	40	34	33	35	40	34	32	35	40	34	32	35	41	34	32	35	38	34	31
3 plsz					32	29			32	29			32	28			32	27			32	30		
Razem w 4 MDL					118	115	37	34	118	115	37	45	118	113	37	33	118	109	37	33	118	114	37	32

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
25.	93 pl.koryg.rozpozn.	39	36	27	25	39	31	27	22																	
26.	12 pl.san.	30	30	7	4	30	31	7	4	30	31	7	4	30	31	7	1	30	30	7	1	30	33	7	1	
27.	13 pl.transp.	19	33	10	11	19	34	10	9	19	34	10	10	32	33	10	10	32	32	10	9	32	30	10	9	
28.	17 pl łączn.	32	34	15	18	32	33	15	15	32	32	15	15	32	32	15	15	32	31	15	15	32	32	15	15	
29.	6 esk.transp.																	22	21	11	10	22	17	11	10	
30.	14 pl.koryg.rozpz.																	41	5	25	5	40	25	25	26	
31.	72 pl.rozpz.	39	32	32	34																					
	R a z e m :	159	165	91	92	120	129	59	50	81	97	32	29	94	96	32	26	157	119	68	40	156	137	68	61	
	Ogółem w jedn.boj.	159	165	91	92	238	244	96	84	199	212	69	74	212	209	69	59	602	518	233	153	601	575	233	206	
32.	Zjedn.Szkoła Lotn.	79	100	14	9	79	38	14	5	79	52	14	4	79	83	14	14	79	78	14	14	88	90	24	23	
33.	15 lotn.pużk zapas.	45	45	18	8	45	65	8	8	45	70	8	16	45	25	8	7	45	69	8	23	45	25	8	7	
	R a z e m :	124	145	22	17	124	103	22	13	124	122	22	20	124	108	22	21	124	147	22	37	133	115	32	30	
34.	7 rejon bazow.lotn.	3	3			3	3			3	3			3	3			3	3			3	3			
35.	Warsztaty lotnicze																									
	Ogółem w Lotn.WP	305	325	132	117	424	401	177	144	385	389	152	141	398	372	152	127	788	720	316	235	786	737	316	272	

Obecna personalna służba nawigatorów w niektórych pułkach lotniczych ludowego lotnictwa polskiego w latach 1944-1945 do dnia zakończenia działań bojowych.

I. 4 MDL.

a/ 1 pln "Warszawa"

Na stanowiska nawigatora pułku pracowali kolejno:

- kpt. Bajewicz Mikołaj - wyznaczony rozkazem dowódcy
1 pln nr 133 z dnia 21.12.1943 r. ~~xx/~~

- mjr Wicherkiewicz Tadeusz - objął stanowisko
w styczniu 1943 r. ~~xxx/~~

- mjr Lisiełow S.S. - w okresie od 6.4. do 6.8.1944 r.
zginął w katastrofie lotniczej podczas przelotu
w dniu 6.8.1944 r. ~~xxxx/~~

- mjr Bajewicz Mikołaj - od 7.8 do października 1944 ~~xxxxx/~~

- kpt. Gaszyn Wasyl - od października 1944 r. do
maja 1945 r. ~~xxxxx/~~

- kpt. Biełozierow Georgij od maja 1945 r. ~~xxxxxx/~~

został odznaczony "Krzyżem Grunwaldu III Klasy" za
bohaterskie czyny i dzielne zachowanie się w walkach
z hitlerowskim najeźdźcą. Rozkaz personalny 1 Armii
WP nr 0121/Odan. z dnia 17.5.1945 r.

Obowiązki nawigatorów eskadr w 1 pln "Warszawa",
a jednocześnie zastępców dowódców eskadr pełnili
następujący oficerowie:

- nawigator 1 eskadry od października 1944 r.

ppor. Wierzbicki Tadeusz ~~xxxxxxx/~~

~~-----~~
~~xx/~~ CAW, sygn. III T.270/17 s.14;

~~xxx/~~ CAW, sygn. III T.270/2, s.69;

~~xxxx/~~ CAW, sygn. III T.270/19, s.35;

~~xxxxx/~~ CAW, sygn. III T.270/18, s.35;

~~xxxxxx/~~ CAW, sygn. III T.270/2, s.140;

~~xxxxxxx/~~ CAW, sygn. III T.270/18, s.37;

~~xxxxxxx/~~ CAW, sygn. III T.270/7 s.4 i T.270/19, s.37.

- nawigator 1 eskadry w kwietniu 1945 r. ppor. Kalinowski Wiktor^{xi/}. Zestrzelił on dwa samoloty typu FW-190 w dniach 19 i 25.4.1945 r.
- nawigator 2 eskadry od października 1944 r. ppor. Gabis. Odniesiony orderem Czerwonego Sztandaru, Krzyżem Walecznych i srebrnym medalem "Zasłużony na polu chwały".^{xx/}
- nawigator 2 eskadry w kwietniu 1945 r. ppor. Bobrowski Wiesłoch. Zestrzelił w dniu 19.4.1945 r. samolot FW-190^{xxx/}
- nawigator 3 eskadry od października 1944 r. ppor. Szatkowski W.^{xxxx/}

x/ CAV, sygn.III T.270/7, s.7 i T.270/1, s.83.
T.270/1, s.87.

xi/ CAV, sygn.III T.270/18, s.37 i T.270/1 s.83.
xx/ CAV, sygn.III T.270/1, s.103.
xxx/ CAV, sygn.III T.270/2, s.107.
T.270/7, s.7.
T.270/18, s.36.

b/ 2 pnb "Kraaków" wż stanu na dzień 15.10.1944 r.
z uwzględnieniem poziomu wyszkolenia

Nr kol.	Stanowisko	Step.	Nazwisko	Od początku wojny do 15.10.1944 r.		Ilość lotów		Z tego w remsach L. Frontu Białostockiego.	
				Ilość lotów	godzin	godz.	minut	godz.	minut
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Nawigator pułku	por.	Masatow	308	624	-	9	14	-
2	Nawigator eskadry	ppor.	Andrianow A.P.	313	360	10	27	45	05
3	Nawigator klucza	chor.	Krysenow W.K.	111	171	-	18	15	50
4	Nawigator samolotu	chor.	Reszetow A.S.	89	119	25	36	54	30
5	Nawigator samolotu	chor.	Naukonow W.D.	171	229	10	26	38	38
6	Nawigator klucza	ppor.	Nazarew A.S.	320	486	35	23	36	35
7	Nawigator samolotu	chor.	Paszuk M.S.	32	50	05	28	43	05
8	Nawigator klucza	ppor.	Admiatow R.A.	418	654	50	31	44	50
9	Nawigator samolotu	chor.	Kengerli K.B.	4	6	55	4	6	55
10	Nawigator samolotu	chor.	Nikitin W.P.	59	62	-	26	41	55
11	Nawigator samolotu	chor.	Zadoja D.A.	18	27	50	18	27	50
12	Nawigator eskadry	ppor.	Orłow A.J.	382	761	15	34	49	35
13	Nawigator klucza	por.	Gorak T.M.	379	769	35	35	53	15
14	Nawigator klucza	chor.	Kuryzko A.A.	376	605	15	22	55	15
15	Nawigator klucza	chor.	Wiesiołkow O.J.	339	579	-	23	36	55
16	Nawigator samolotu	chor.	Masenko W.P.	105	165	-	38	54	50
17	Nawigator samolotu	chor.	Lisow J.A.	1	1	40	1	1	40
18	Nawigator samolotu	chor.	Zareszew W.M.	130	208	32	32	50	05

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
19	Navigator samolotu	chor.	Tarasow J.J.	21	32	35	10	16	10
20	Navigator samolotu	chor.	Donski-Sawidow K.S.	8	13	05	8	13	05
21	Navigator samolotu	chor.	Androsow S.J.	27	49	25	22	33	25
22	Navigator eskadry	kpt.	Kerpiński S.W.				26	40	20
23	Navigator klucza	por.	Pedórak J.J.	376	494	-	27	52	20
24	Navigator klucza	ppor.	Sacalnikow A.W.	63	170	45	33	48	-
25	Navigator klucza	ppor.	Furkila A.W.	52	135	-	28	43	25
26	Navigator samolotu	chor.	Koraszew P.Ja.	241	523	20	29	44	50
27	Navigator samolotu	chor.	Kurczew J.A.			2	30	47	35
28	Navigator samolotu	chor.	Antonow J.K.	45	80	-	28	42	35
29	Navigator samolotu	chor.	Sokolow J.P.	54	103	00	23	41	30
30	Navigator samolotu	st. sierż.	Garczozyn S.J.	62	166	30	15	20	35
31	Navigator samolotu	sierż.	Dzielałak A.A.	27	39	55	27	39	55
B a k e t e r z e									
32	Navigator eskadry	por.	Zuszczyk S.W.	26	42	34			
33	Navigator klucza	por.	Kardaszew O.J.	97	354	37	1	1	35
34	Navigator klucza	chor.	Swirzew W.P.	37	57	31	2	2	52

x/ CAN, sygn. III T. 271/1, s. 74-75.

2/ 1 DLB / 1 UKL /
a/ 3 plb według stanu na 1. IV. 1945 r. X

lp	Stanowisko	Stop.	Nazwisko	Na jakich samolotach latał	Opolny naleś. seds.	Małot bojowy seds.	Ilość lotów boj.	Rek. urzęd. okresi-oryginal
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Navigator3 plb	mjr	Saizenzikow Piotr	U-2, R-5, SB-3, Pe-2,	1300	525	290	1940
2	Navigator eskadry	por.	Biesterenko Wiktor	U-2, R-5, Pe-2;	1200	580	337	1940
3	Navigator eskadry	por.	Benčar Michal	U-2, Pe-2	480	260	150	1941
4	Navigator eskadry	kpt.	Cypko Aleksiej	TB-3, SB, Pe-2, DB-3-f;	600	25	18	1938
5	Navigator klucza	ppor.	Redin S.	R-5, Pe-2.	700	428	211	1942
6	Navigator klucza	ppor.	Martyшев Mikołaj	Pe-2, R-5, Pe-2, P-10, Jet-6;	502	-	-	1940
7	Navigator klucza	ppor.	Bieretnikow Andrzej	Pe-2, R-5, SB-3, Pe-2;	82	-	-	1944
8	Navigator klucza	chor.	Stannikow Grzegorz	Pe-2, R-5, Pe-2;	445	150	71	1942
9	Navigator klucza	por.	Mieriebklin Michal	Pe-2, R-5, Pe-2;	70	-	-	1944
10	Navigator klucza	chor.	Łegin Aleksander	Pe-2, R-5, Pe-2;	235	90	35	1942
11	Navigator klucza	chor.	Czerkasow Iwan	Pe-2, R-5, Pe-2;	300	165	84	1943
12	Navigator klucza	ppor.	Czernow Korniej	Pe-2, R-5, SB, Pe-2;	404	202	130	1940
13	Navigator samolotu	por.	Timozzenko Jekim	Pe-2, R-5, SB, Pe-2;	53	-	-	1940
14	Navigator samolotu	chor.	Mikołajew Aleksander	Pe-2, R-5, Pe-2;	68	-	-	1940
15	Navigator samolotu	ppor.	Poguzin Iwan	Pe-2, R-5, SB, Pe-2	110	-	-	1940
16	Navigator samolotu	chor.	Szczetinin Iwan	Pe-2, R-5, SB, Pe-2;	130	50	27	1942
17	Navigator samolotu	chor.	Rabieński Anstol	Pe-2, SB, Pe-2	82	-	-	1944
18	Navigator samolotu	por.	Ławdowski Włodz.	Pe-2, SB, R-5, Pe-2;	800	408	179	1940

X/ GAW, sygn. III T. 264/14, s. 43 i T. 264/15, s. 4-24

1	2	3	4	5	6	7	8	9
19	Nawigator samolotu	chor.	Czajkiewicz Roman	Po-2, SB, Pe-2;	86	-	-	1944
20	Nawigator samolotu	chor.	Syrkow Wiktor	Po-2, R-5, SB, Pe-2 TB-3;	300	168	74	1942
21	Nawigator samolotu	chor.	Kozłow Dymitr	Pe-2, SB, Pe-2;	97	-	-	1943
22	Nawigator samolotu	chor.	Iliński Jarekław	Pe-2, SB, Pe-2	110	-	-	1944
23	Nawigator samolotu	chor.	Olenin Teodor	Pe-2, SB, Pe-2;	64	-	-	1944
24	Nawigator samolotu	chor.	Szedow Paweł	Pe-2, SB, Pe-2;	95	-	-	1944
25	Nawigator samolotu	chor.	Czerkasow Iwan	Pe-2, R-5, SB, Pe-2	190	-	-	1936
26	Nawigator samolotu	per.	Zieleniuk K.	Pe-2, R-5, SB, Pe-2	406	-	-	1944
27	Nawigator samolotu	chor.	Konagin Grzegorz	Pe-2, SB, Pe-2	84	-	-	1944
28	Nawigator samolotu	chor.	Wejnerowski Zachar	Pe-2, SB, Pe-2	115	-	-	1943
29	Nawigator samolotu	ppor.	Mielnikow Aleksander	Pe-2, SB, Pe-2	150	-	-	1944
30	Nawigator samolotu	chor.	Kooutienko Iwan	Pe-2, SB, Pe-2	360	-	-	1940
31	Nawigator samolotu	sierż.	Wasyliew Grzegorz	Pe-2, SB, Pe-2	105	-	-	1943

4. plb.

Chowiażki nawigatora 4 plb pełnik mjr Bawrin¹⁾, który następnie służył w szeregach lotnictwa polskiego do 1953 roku, zajmując szereg odpowiedzialnych stanowisk w służbie nawigatorskiej, do głównego nawigatora Wojsk Lotniczych włączanie. Nawigatorem 3 eskadry w 4 plb był por. Zajczenko, a nawigatorem klucza w tejże eskadrze był ppor. Charczew²⁾.

¹⁾ CAW, sygn. III T.264/3 s.155.

²⁾ Tamże, s.199.

5 plk^{x/}

Nawigator pułku kpt. Zichariw.

Nawigator 1 eskadry kpt. Andrejew,

Nawigator 2 eskadry por. Drapman.

Nawigator 3 eskadry por. Abyeow.

14 pułk lotnictwa korygująco-rozpoznawczego

W 14 plku zgodnie z etatem nr 015/408 były następujące stanowiska nawigatorów:^{xx/}

nawigator pułku, instruktor do spraw korygowania ze specjalnością lotniczą nawigatora, dwóch nawigatorów eskadr, trzech starszych nawigatorów samolotu i dwunastu nawigatorów samolotu. Ponadto było jeszcze dwóch nawigatorów kluczy rezerwowych

A oto personalna obsada stanowisk nawigatorów 14 plku i poziom wyszkolenia nawigatorów wg stanu na dzień 10.III.45. z uwzględnieniem poziomu wyszkolenia.

x/ Tamże, s.200.

xx/ CAW, sygn.III T.275/1, s.3.

Lp.	Stanowisko	Stopień	Nazwisko	Ogólny nalot na wszystkich typach samolotów	Ilość lotów bojowych	Nalot na samolocie II-2			Loty po trasie				Strzelanie do celów powietrznych			Loty na korygowanie ognia art.			Loty na fotografowanie		
						Przed przybyciem do pułku zapas. godz.	Za okres przebywania w pułku zapas. godz.	lotów	Ilość lotów	Czas lotów	"Wykonano"	Ocena	Ilość lotów	Z tego wykonano / załiczono	Ocena	Ilość lotów	Wykonano	Ocena	Ilość lotów	Wykonano	Ocena
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1	Nawig. pułku	kpt.	PAWLUK P.T.	712,55	-	7.40	32.55	35	37	47.34	37	5	5	4		8	8	5	17	17	5
2	Szef sł. strzel. powietrznego	"	BABICZEW Sz.A.	93,48	12	50,00	0.48	2													
3	Instr. Nawig.	ppor.	NIKOLSKI B.A.	153	64	73,00	-														
4	Nawig. esk.	kpt.	TARASOW F.A.	970	120	80															
5	st. nawig.	por.	ZINCZENKO J.M.	105,52	-	71	0.58	4													
6	st. nawig.	ppor.	Kolbasiński N.K.	433		18															
7	- " -	ppor.	TOKAREW Z.J.	215	-	68,58	0,17	1													
8	Nawig. s-tu	chor.	PAPŁOSZKIN J.D.	112,34	-	-	25,36	41	16	22,50	16	4	3	3	4	8			4	4	4
9	- " -	"	OSIKOW T.W.	59,18	-	6,00	11,20	17	10	11,21	10	5	2	2	5	8	8	5	4	4	5
10	- " -	ppor.	TATREJEW Ch.Ch.	100	-	35,17	8,32	12					1								
11	- " -	chor.	DOBROWINICKI L.J.	73,18	-	7,00	28,52	35	10	13,00	10	5	1	1	4	7	7	5	2	2	4
12	- " -	ppor.	STANISŁAWSKI M.A.	55,43	-	12,00	0,58	4													
13	- " -	ppor.		63,03	-	6,32	18,15	41	12	14,08	12	4	1	1	4	10	9	4	6	6	5
14	- " -	chor.	ZENKOW M.	71	-	6,07	27,09	28	19	26,18	19	5	2	1	4	11	11	5	9	9	4
15	- " -	"	FOMINYCH M.W.	65,53	-	6,02	13,39	39	12	16,10	12	5	2	2	4	9	8	4	6	6	4
16	- " -	"	MYSZENKOW F.M.	70,24	-	6,51	53,00	43	14	18,33	14	5	1	1	4	9	9	5	5	5	5
17	- " -	"	MAŁASZYCZEW A.J.	51,03	-	6,00	9,50	18	10	12,51	10	5	2	2	5	7	7	5	4	4	5
18	- " -	"	ZWONKOW Sz.P.	64,37	-	5,56	20,55	47	14	17,11	14	5	1	1	4	7	7	5	6	6	4

17 samodzielny lotniczy pułk łączności^{X/}

1. Nawigator pułku mjr Chmielow Siergiej.
2. Nawigator eskadry ppor. Radiedkij Aleksander.
3. Nawigator eskadry por. Radaew Aleksiej.
4. Nawigator klucza chor. Jegorow Konstanty.
5. Nawigator klucza chor. Architow Wasyl.
6. Nawigator klucza chor. Podgorodzki Mikołaj.
7. Nawigator klucza chor. Tarasow Wasyl.
8. Nawigator klucza chor. Kozatko Wasyl.
9. Nawigator klucza chor. Bierniewicz Anatol.
10. Nawigator klucza chor. Genczarenko Piotr.
11. Nawigator klucza chor. Kozkow Aleksander.
12. Nawigator klucza chor. Bierlakow Iwan.
13. Nawigator samolotu chor. Wasilewski Mikołaj.
14. Nawigator samolotu chor. Szemienik Iwan.

Wymienieni nawigatorzy 17 spl¹ zostali wyznaczeni na stanowiska z dniem 18.11.1944 r.

Z E S T A W I E N I E

lotów po trasie i na bombardowanie oraz lotów na radionawigację
wykonanych w oddziałach lotnictwa WP w okresie od 3.11.1944 do
1.5.1945 r. x/

Rodzaj lotnictwa i miesiąc	Loty po trasie					Radionawigacja			Bombardowanie					Razem lotów po trasie i na bombard.		Ogólna ilość lotów w ciągu miesiąca		Ilość godzin nalotu	
	W dzień		W nocy		Razem lotów po trasie	Ilość lotów z wykorzystania niem PK	Ilość lotów z wykorzystania niem naz. r/pelegatora	Ilość lotów z wykorzystania niem radio- latarni	W dzień		W nocy		Razem lotów na bombardo- wanie	w dzień	w nocy	w dzień	w nocy	godzin	minut
	wykonano	niewykona- no	wykonano	niewykona- no					wykonano	niewykona- no	wykonano	niewykona- no							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
mysliwskie																			
listopad 44	16				16	11								16		27		310	
grudzień 44	50	4			54	20	14							54		88		95	45
styczeń 45	29				29	21	8							29		113		140	22
luty 45	43				43									43		43		54	13
marzec 45	24				24									24		24		25	
kwiecień 45	814				814									814		814		790	17
Razem	076	4			980	52	27							980		1109		1415	37
bombowe																			
listopad 44	105	3			108									108		108		170	32
styczeń 45	139		11		150						18	1	19	139	30	139	30	203	00
grudzień 44	120		13	1	134				13				13	133	14	133	14	184	15
luty 45	80				80						31		31	80	31	80	31	135	28
marzec 45	126				126									126		126		180	31
kwiecień 45	690		24		714				140	26			166	856	24	856	24	932	44
Razem:	1260	3	48	1	1312				153	26	49	1	229	1442	99	1442	99	1806	30
szturmowe																			
listopad 44	40		10	1	51									40	11	40	11	60	15
grudzień 44	52				52	44	10		27	1			28	80		134		150	00
styczeń 45	16				16	6	8							16		30		52	10
luty 45	-				-									-		-		-	-
marzec 45	1				1									1		1		2	30
kwiecień 45	1027				1027				6	6			12	1039		1039		1248	12
Razem:	1136	-	10	1	1147	50	18		33	7	-	-	40	1176	11	1244	11	1513	07
Ogółem:	3372	7	58	2	3439	102	95		186	33	49	1	269	3598	110	3795	110	4735	14

x/ CAW, sygn. III T 263/2 s. 68-69.

SZEF SZTABU WOJSK LOTN.

gen. TIEPŁOW

Podział personelu latającego i p.lm "Warszawa" do wykonywania lotów bojowych.

Reskasz i p.lm "Warszawa" nr 07
z dnia 4.10.1944 r. n. Zadybie Stare^{x/}

1

Podaje wykaz personelu latającego dopuszczonego do wykonywania lotów bojowych:

a/ w charakterze "swobodnie polujących".

1. Dowódca eskadry kpt. Lisiecki, st.pilot Gozubicki.
2. Dowódca klucza ppor. Kalinowski, pilot chor. Chromy.
3. Cz.p.o. dowódca eskadry por. Bojew, st.pilot chor. Bebrowski.
4. Dowódca klucza ppor. Gabis, pilot chor. Lazar.
5. Dowódca klucza chor. Chaustowicz, st.pilot ppor. Jakubik.
6. Nawigator eskadry ppor. Sztakhaus, pilot chor. Wierszyński.

b/ W charakterze prowadzących rozpoznanie lotnicze.

1. Dowódca eskadry kpt. Lisiecki, st.pilot chor. Gozubicki.
2. Nawigator eskadry ppor. Wierzbicki, dowódca klucza chor. Kozak.
3. Dowódca klucza ppor. Gabis, pilot chor. Lazar.
4. Czpo. dowódca eskadry por. Bojew, st.pilot chor. Bebrowski.
5. Dowódca eskadry kpt. Wysoczyński, pilot chor. Bogusiewicz.
6. Nawigator eskadry ppor. Sztakhaus, pilot chor. Wierzeński.

c/ W dzień w utrudnionych warunkach atmosferycznych:

1. Dowódca eskadry kpt. Lisiecki, st.pilot chor. Gozubicki.
2. Dowódca klucza ppor. Kalinowski, pilot chor. Lewitym.
3. Czpo. dowódca eskadry por. Bojew, pilot chor. Czernicki.
4. Dowódca klucza chor. Bebrowski, pilot chor. Broch.
5. Dowódca klucza por. Gabis, pilot chor. Lazar.
6. St.pilot chor. Heściumiński, pilot chor. Żurewski.
7. Dowódca klucza chor. Chaustowicz, st.pilot chor. Porucznik.
8. Dowódca eskadry kpt. Wysoczyński, pilot chor. Bogusiewicz.
9. Dowódca klucza ppor. Mobiecki, pilot ppor. Sańdowski.

2.

Dla wykonania lotów przez personel dowództwa pułku ustalasz następujące pary:

1. Bei prowadzeni: z 1 eskadry ppor. Kalinewski, z 2 eskadry chor. Bobrowski, z 3 eskadry chor. Chaustowicz.
2. Prowadzony mojego zastępcy do spraw politycznych, kapitana Koniecznego - chor. Gozubicki.
3. Prowadzony mojego zastępcy do spraw pilotażu, majora Bujewicza - chor. Chaustowicz.
4. Prowadzony czepie nawigatora pułku por. Gaszyna - chor. Żurawski.
5. Prowadzony mojego pomocnika do spraw strzelania powietrznego kapitana Matwiejewa - chor. Chromy.

3

Podaję wykaz par dla działań bojowych w normalnych warunkach atmosferycznych:

1 eskadra

1. Dowódca eskadry kpt. Lisiecki, stypilot chor. Gozubicki.
2. Nawigator eskadry ppor. Wierzbicki, pilot chor. Chorodecki
3. Dowódca klucza chor. Kozak, pilot chor. Chromy.
4. Dowódca klucza ppor. Kalinewski, pilot chor. Lewityn.
5. Zastępca dowódcy do spraw politycznych por. Zacharzewski, pilot chor. Suszek.

2 eskadra

1. Czepie dowódca eskadry por. Bojew, pilot chor. Czownicki.
2. Dowódca klucza ppor. Gabis, pilot chor. Bazar.
3. Stypilot chor. Gościuniński, pilot chor. Kotak.
4. Czepie nawigator pułku por. Gaszyn, pilot chor. Żurawski
5. Stypilot chor. Bobrowski, pilot chor. Broch.
6. Zastępca dowódcy eskadry chor. Ber, pilot chor. Gutenberg.

3 eskadra

1. Dowódca eskadry kpt. Wysoczyński, pilot chor. Bogusiewicz.
2. Dowódca klucza ppor. Lobiecki, pilot ppor. Sadowski.
3. Nawigator eskadry ppor. Sztakhaus, pilot chor. Wierzchnicki

4. Dowódca klucza chor. Chaustowicz, pilot chor. Chodorowski.
5. St. pilot por. Jakubik, pilot chor. Szwarz.
6. St. pilot chor. Poruczniczak, zastępca dowódcy eskadry chor Podgórski.

DOWODCA 1 plm "WARSZAWA"

/-/ ppłk TIEDYRIN

4.10.1944 r.

W Y K A Z

rezultatów działań bojowych jednostek Lotnictwa Wojska
Polskiego w styczniu 1945 r. ^{x/}

Nr kol.	Obiekty i rezultaty działań	Jednostka 4 MDL	Ogółem	Uwagi
1	Samochody	104	104	
2	Domy	14	14	
3	Wozy	60	60	
4	Działa art. pol. i prze- ciwlotniczej	8	8	
5	Obszkadzane ogień baterii moździerzy przeciwlotniczej.	5	5	
6	Spowodowane wybuchów	6	6	
7	Spowodowane pełarów	13	13	
8	Zniszczone i rozprze- szone plechoty	do 700 ludzi	do 700 ludzi	

wypadki utraty orientacji w pułkach lotniczych SP, które stały się przyczyną wypadków lotniczych w okresie działań bojowych w latach 1944-1945

Nr krl.	Data	Jednostka	Typ samolotu	Stanowisko i stopień pilota	Skład załogi samolotu	Przebieg wypadku	Przyczyna wypadku	Stopień wojskowy
1.	11.11.44	2 17 apl. 140sh.	4 S-2	2 pilota Szalapan	5 szala szala	7 szala szala	8 Utracił orientację i ledownał przy wysadzeniu	0 pilota
2.	24.11.44	1 pil	Jak-1	1 pilota Cherudnicki	szala	połamanie	Podczas wykonywania zadania bojowego został ostrzelany przez art. plotn.; wszedł w obłądzenie, utracił orientację i ledownał przy wysadzeniu	1 pilota
3.	29.11.44	3 pil	12-2	1 pilota Szorbiłow	szala	połamanie	Podczas wykonywania lotów do techniki pilotów w strzelnicach i lotach orientacji i ledownał przy wysadzeniu	1 pilota
4.	25.2.45	1 pil	Jak-1	1 podpor. szala kpt. Misicki	szala	połamanie	Podczas powrotu z zadania utracił orientację i ledownał przy wysadzeniu	1 pilota
5.	16.2.45	1 pil	Jak-1	1 podpor. szala chor. Kosak	szala	połamanie	Leadował jako przewodzący z kpt. Misickim utracił również orientację i ledownał przy wysadzeniu	1 przewodzący

1	2	3	4	5	6	7	8	
6	11.7.45	3 plsk	Il-2	Pilot chor. Beskorowojny	cała	pożarna	Wycieczka z zadania bojowego zwiędła utraciła orientację i lądowała na sadzys lotniska	szef
7	11.7.45	2 pmb	Po-2	Pilot kpr. Niesostienien	cała	pożarna	Podczas powrotu z zadania bojowego utracił orientację i lądował przyziemno	Pilot i jego dowódca eskadry
8	28.3.45	4 plb	Po-2	Pilot chor. Zajcen	cała	pożarna	Po odłączeniu się od grupy utracił orientację i lądował przyziemno na kędziab poza lotniskiem	Pilot
9	28.3.45	4 plb	Po-2	Pilot chor. Buzs	cała	pożarna	Po odłączeniu się od grupy utracił orientację, nie wyszedł na lotnisko i lądował z wypadzionym podwoziem, kłopotliwie	Pilot
10	17.4.45	6 plsk	Il-2	Dowódca eskadry por. Jakowlew	cała	pożarna	Nieprzebrzeżenie reżimu lotu, niewykonywanie wskazań nawigatorów, lekceważenie pogarszających się warunków meteorologicznych. W rezultacie nastąpiła utrata orientacji i przyziemne lądowanie.	Pilot

Wykaz środków ubezpieczenia lotów, pracujących w okresie
11.12.1944 - 9.2.1945 r. za okresy 4 MDL

№ kol.	Rodzaj środków UL	Szyf /kryptonim/	Miejsce ustawienia nia środka	Okres	Częstotliwość	Sygnał rozpozn.
1.	Radiosłuchajca prowadząca	Starlada	Stryj, 6 km póln wsch. Zelechów	od 11.12 do 23.12 od 23.12 do 18.1 od 18.1 do 9.2	625 Kc/sek	U CZ
2.	" "	Horon	Rodzen /Zebielec/	od 11.12 do 23.12 od 23.12 do 18.1 od 18.1 do 9.2	487 Kc/sek. 487 Kc/sek. 537 Kc/sek.	KW KW KJU
3.	" "	Gryf	Janów	od 11.12 do 23.12 od 23.12 do 18.1 od 18.1 do 9.2	700 Kc/sek 712 Kc/sek 662 Kc/sek	KSZCZ KCZ KU
4.	" "	Gozaro	Zagrody	od 11.12 do 23.12 od 23.12 do 18.1 od 18.1 do 9.2	650 Kc/sek 675 Kc/sek 475 Kc/sek	KJU KW KA
5.	" "	Pilon	Nowy Dwór	od 11.12 do 23.12 od 23.12 do 18.1 od 18.1 do 9.2	675 Kc/sek 452 Kc/sek 487 Kc/sek	KCZ KD KSZCZ

Klimatyczna charakterystyka^{x/}

północno-zachodniej Polski, Śląska i Brandenburgii - opracowana przez Biuro Meteorologiczne Dowództwa Lotnictwa WP, w okresie poprzedzającym działania lotnictwa na Pomorzu w 1945 r.

Północno-zachodnia część Polski

W północno-zachodniej części Polski panuje klimat umiarkowany. Wiosna rozpoczyna się w marcu i charakteryzuje się szybkim wzrostem temperatury oraz jej gwałtownymi wahaniami /w maju od 5° do 35°/. Średnia temperatura lata waha się w granicach od 25° do 31°, temperatura maksymalna dochodzi do 37°; latoń padają silne deszcze, Jesień, mniej więcej do połowy października, przeważnie ciepła i sucha; lecz przymrozki rozpoczynają się w początkach października. Zima rozpoczyna się w połowie grudnia. W grudniu, styczniu i lutym średnia temperatura utrzymuje się poniżej zera; pokrywa śnieżna osiąga znaczną grubość. Mzaki zamarzają w okresie od połowy listopada do połowy grudnia, a uwalniają się od lodów w lutym i marcu.

W i a t r

W ciągu zimy i jesieni przeważają wiatry zachodnie i południowo-zachodnie, wiosną zachodnie i wschodnie, latem zachodnie i północno-zachodnie. Tak więc przez większą część roku panują wiatry o kierunkach zachodnich. Najsilniejsze wiatry można zaobserwować w marcu, a najsłabsze występują w sierpniu i wrześniu.

Ilość dni z wiatrem o prędkości 15 m/sek i większej jest dość duża /w Poznaniu do 40 dni w roku/. Najczęściej silne wiatry występują wiosną i latem, a w Bydgoszczy - zimą.

Zachmurzenie:

Największą ilość dni pochmurnych stwierdzono w okresie od stycznia do lutego, najmniejszą w okresie od maja do września. W Grudziądzu ilość dni pochmurnych wynosi 173 dni.

Ogólne zachmurzenie w miesiącach /w % /

Miejsce- wość	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
Grudziądz	80	80	60	70	69	66	68	67	64	72	82	82
Gdynia	77	80	64	65	61	66	59	61	68	61	77	79
Bydgoszcz	76	73	57	57	54	54	56	52	55	61	73	80
Toruń	76	74	63	65	58	58	62	60	65	69	81	80
Poznań	73	74	63	54	63	64	62	61	60	68	74	80

Opady

Maksimum opadów przypada w lipcu i sierpniu /w Gdyni - w sierpniu, październiku/.

Najmniej opadów występuje w okresie grudzień - maj: W Toruniu opady wynoszą 490 mm w ciągu roku, w Bydgoszczy 518 mm. Dni z opadami zanotowano w Toruniu i Bydgoszczy po 98.

Burze. - występują w okresie od kwietnia do września. Największą ilość dni z burzami stwierdzono w maju i lipcu, najmniejszą we wrześniu.

Mgły.

Największa ilość dni mglistych wypada w okresie październik - styczeń, najmniejsza w okresie maj - lipiec.

Pokrywa śnieżna.

Największa ilość dni z opadami śniegu występuje w okresie grudzień - luty.

Klimat Zachodniego Pomorza jest klimatem przejściowym między wilgotno-morskim klimatem Zachodniej Europy, a kontynentalnym klimatem Wschodniej Europy. Cechy szczególne klimatu tego rejonu występują najwyraźniej w zimie. Latem zaś różnice klimatyczne między Wschodnimi Niemcami, a sąsiadującymi z nią rejonami - są niezauważalne.

Pomorze Zachodnie znajduje się pod wpływem oddziaływania Oceanu Antyantyckiego. Zima jest tutaj lekka.

W końcu grudnia dni wilgotne i mgliste występują naprzemiennie z najsilniejszymi mrozami.

Okres zimowy trwa trzy miesiące: grudzień, styczeń i luty. W najchłodniejszym miesiącu, styczniu, średnie temperatury miesięczne wynoszą 2°,6. Minimalne temperatury

dochodzą do 23^o3 /Koszalin/ oraz - 29^o6.

Wiosna dość chłodna. W kwietniu i maju mogą jeszcze występować silne przymrozki oraz opady śniegu. Średnia temperatury marca wahają się od +1^o /Szczecinek/ do +2^o7 /Szczecin/.

Lato umiarkowanie gorące, lecz z nagłymi wahaniami temperatury. Bezwzględne maksimum temperatury wynosi 36^o1 /Szczecin/ i 36^o,4 /wschód/. Najcieplejszym miesiącem jest lipiec, którego średnia temperatura osiąga 16^o - 18^o.

Jesień, do drugiej połowy października, charakteryzuje się pogodą stałą, z jasnymi i suchymi dniami. Średnia temperatura września waha się od 12^o do 13^o. W listopadzie temperatura gwałtownie obniża się, pojawiają się mgły i przymrozki. Klimat Brandenburgii, w związku z bardziej południowym położeniem w porównaniu z Pomorzem i większą odległością od morza, jest bardziej kontynentalny. Występują tutaj dość znaczne bezwzględne wartości maksymalnej i minimalnej temperatury, które wzrastają w miarę przesuwania się na wschód. Bezwzględne maksimum temperatury dla m. Berlin +36^o,4, minimum - 23^o9, dla m. Gorzów Wielkopolski odpowiedni +36^o9 i -26^o4.

Zima w Brandenburgii jest lekka i ciepła; średnia miesięczna temperatury najbardziej chłodnego miesiąca, stycznia, wahają się od 1^o do -2^o /na wschodzie/ oraz od -1^o /na zachodzie/.

Wiosna chłodna następując powoli; średnia temperatura marca wynosi 2^o - 4^o, kwietnia 7^o-9^o i maja 13^o-14^o.

Lato jest bardziej upalne, aniżeli na Pomorzu; średnia temperatura najcieplejszego miesiąca, lipca, dochodzi do 17^o - 18^o8.

Jesienią zmniejsza się ilość opadów. We wrześniu w samej środkowej części Brandenburgii ilość opadów wynosi 40-50 mm. W październiku i listopadzie ilość opadów jeszcze bardziej zmniejsza się.

Warunki klimatyczne Śląska są znacznie bardziej skomplikowane, aniżeli w innych rejonach Nadodrzańskich. Charakter klimatu północnych rejonów Śląska zbliżony jest do klimatu środkowych rejonów nadodrzańskich, podczas kiedy Górny Śląsk i podgórska równina odróżniają się zarówno pod względem charakteru średnich rocznych temperatur, jak też i pod

względem ilości opadów. Osobny rejon stanowią Sudety, gdzie panuje klimat górski, kontynentalny, z upalnym latem i surową zimą.

Wiatry.

W zimy na Pomorzu przeważają wiatry południowo-zachodnie, a także występuje znaczna ilość wiatrów południowych, zachodnich i południowo-wschodnich. Wiatry północne przynoszą zwykle wzrost temperatury.

Największe prędkości wiatru: 5 m/sek /Swinoujście/
i 6 m/sek /Bastów/.

W Brandenburgii przeważają wiatry zachodnie /23,7% w Berlinie/ i południowo-zachodnie /26% we Frankfurcie nad Odrą/, oraz południowo-wschodnie i południowe. Prędkości wiatru również nieduże.

Na Śląsku zimą zmniejsza się nieco powtarzalność wiatrów zachodnich na korzyść zwiększenia się na równinie ilości wiatrów południowo-wschodnich i południowych, a w górach południowo-zachodnich i południowych. Prędkość wiatru na równinie 4 m/sek, w górach 4-5 m/sek.

Wiosną na Pomorzu przeważają wiatry południowo-wschodnie, i południowo-zachodnie, lecz dość częste występują również wiatry południowe i zachodnie. Prędkość wiatru w kwietniu i maju zmniejsza się do 4-4,5 m/sek.

W Brandenburgii przeważają wiatry zachodnie i północno-zachodnie. Mają również znaczenie występujące także wiatry południowo-zachodnie, południowo-wschodnie i wschodnie. Prędkość wiatru od 4,5 do 5,7 m/sek.

Na Śląsku, na równinie, przeważają wiatry południowo-wschodnie i południowo-zachodnie; w górach południowo-zachodnie i występujące w dość dużej ilości silne północno-zachodnie. Prędkości wiatru zmniejszają się do 3-4 m/sek na równinie i 4 m/sek w górach.

Latem na Pomorzu przeważają wiatry północno-zachodnie i południowo-zachodnie. Ponadto w czerwcu i lipcu występuje znaczna ilość wiatrów północnych. Prędkości wiatru w przekroju rocznym są nie mniejsze, jak około 4 m/sek.

W Brandenburgii przeważają wiatry zachodnie i północno-zachodnie. We wschodniej części Brandenburgii mają również znaczenie wiatry południowo-zachodnie /27% powtarzalności

we Frankfurcie/. Prędkość wiatru nie przekracza 4-5 m/sek. Jesienią na Pomorzu przeważają wiatry południowo-zachodnie, południowo-zachodnie i południowe. Prędkość wiatru 5-6 m/sek.

W Brandenburgii przeważają wiatry zachodnie i północno-zachodnie. We wschodniej części Brandenburgii posiadają znaczenie wiatry południowo-wschodnie i, szczególnie, południowo-zachodnie /23% w październiku we Frankfurcie nad Odrą/. Prędkość wiatru 4-6 m/sek.

Na Śląsku przeważają wiatry południowe i południowo-zachodnie. Prędkość wiatru 4-5 m/sek.

Zachmurzenie.

W całym rejonie największe zachmurzenie panuje w chłodnej porze roku /od października do kwietnia/. Maksymalne zachmurzenie panuje w grudniu /80% pokrycia nieba/. W ciepłej porze roku zachmurzenie jest najmniejsze /w maju i czerwcu 50% pokrycia./ Wzrost jasności nieba w porze letniej, przeważnie występuje kosztem dni półjasnych, których latem jest dwa razy więcej, aniżeli zimą.

Opady.

W całym rejonie średnia ilość opadów waha się w granicach 500-700 mm i tylko miejscami dochodzi do 800 mm.

Na przestrzeni roku opady rozkładają się dosyć równomiernie /40-70 mm miesięcznie/, jednak maksimum opadów występuje w lipcu. We wrześniu ilość opadów wyraźnie zmniejsza się. Średnio roczna ilość dni z opadami dla Berlina - 189, dla Wrocławia - 187.

Burze.

Średnia roczna ilość dni burzowych w całym rejonie nie przewyższa 20. Największa ilość burz przypada na czerwiec i lipiec.

Na Śląsku burze występują niekiedy w porze jesiennej i zimowej.

Ilość dni burzowych

Miejscowość	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Razem w ciągu roku
Berlin	0,0	0,1	0,5	1,2	2,8	4,9	4,7	3,4	0,9	0,4	0,0	0,4	19,0
Drezno	0,1	0,0	0,2	1,4	3,1	4,3	4,4	3,7	1,3	0,2	0,0	0,1	19,0

Mgły.

Średnia roczna ilość dni mglistych wynosi dla Berlina 47,5, dla Wrocławia 46,2. Mgły występują najczęściej jesienią i zimą. W lecie występują rzadko. Najbardziej gęste mgły występują w Berlinie i we Wrocławiu.

Pokrywa śnieżna ustala się zwykle w połowie grudnia, a na Śląsku w drugiej połowie listopada. Długotrwałość pokrywy śnieżnej dla północno-zachodniej, wyżynnej części Pomorza wynosi 70-90 dni, dla pozostałej części 50-70 dni. W północno-zachodniej i zachodniej części Brandenburgii 30-40 dni, na wschodzie i w centralnych rejonach 40-50 dni.

Na Śląsku na równinie śnieg utrzymuje się przez 60-70 dni, w górach od 50 do 120 dni, a na odcinkach wysokogórskich do 200 dni.

Średnia grubość pokrywy śnieżnej wynosi 20-25 cm.

ZATWIERDZAM
DOKŁADCA 4 MBL

plk ROMBIZO
Dnia 13.2.1945 r.

I N S T R U K C J A x/

eksploatacji lotniska BYDGOSZCZ

Mapa 203 0009

Lotnisko jest rozmieszczone na południowo-zachodnim skraju miasta. Od strony północnej i północno-wschodniej lotnisko jest ograniczone zabudowaniami miejskimi i lotniskowymi. Od strony wschodniej podejścia do lotniska otwarte, ze wyjątkiem niewielkiego zagajnika, znajdującego się na granicy lotniska. Od strony południowej i zachodniej lotnisko jest otoczone lasem, co utrudnia podejścia. Rozmiary lotniska 1800 x 1500 m.

Na wszystkich brzoścach lotniska są rozmieszczone stołki samolotów. Lotnisko posiada betonową drogę startową o wymiarach 850 x 60 m, biegnącą w kierunku 130° - 310° . Z uwagi na nieprzydatność pola startowego - starty i lądowania należy wykonywać tylko na drodze startowej, uwzględniając przy tym fakt, że w odległości 20 m od końca drogi startowej od strony północno-zachodniej, przebiega nasyp linii kolejowej, poważnie utrudniającej podejście do lądowania oraz nie pozwalający na kończenie dobiegu poza drogą startową.

Wokół lotniska rozmieszczone są 3 strefy pilotażu.

Strefa nr 1 - folwark Biako-Błota - 2 km od lotniska.

Strefa nr 2 - stacja kolejowa Trzciniac, 2 km na południe od lotniska.

Strefa nr 3 - st. kolejowa Wilczak, 2 km na północ od lotniska.

Strefa lotów ślepych rozmieszczone wzdłuż linii kolejowej BYDGOSZCZ-INOWROC AW, od lotniska do stacji kolejowej Nowa-Wieś Wlk. i z powrotem długości 15 km, w ogólnym kierunku 145° - 325° .

Strefa strzelań do rękawa, rozmieszczone wzdłuż toru kolejowego Bydgoszcz-Toruń, do stacji Soles Kujawski, posiada długość 20 km i ogólny kierunek 110° - 290° .

W charakterze KPT należy przyjmować miejscowość Rakko, leżąca 24 km na zachód od lotniska, z kursem do lotniska 95°. Od KIT na lotnisko wychodzi wzdłuż toru kolejowego i kanału Bydgoskiego na wysokości 400 m, a nie pozwalają warunki. Samoloty podchodzące do lotniska z innych kierunków oraz na wysokości większej od wyżej wymienionej - mogą zostać ostrzelane ogniem artylerii przeciwlotniczej obrony lotniska. W celach bezpieczeństwa i porządku w powietrzu - nakazuje następującą kolejność lądowania samolotów: Jak-30; Jak-1; Jak-9D; Jak-9T; Ił-2; Jak-2D. Wyjątek stanowią samoloty, które muszą natychmiast lądować. W tym celu ustalane następujące sygnały: trzykrotny przechyl ze skrzydła na skrzydło, czerwona rakietka z pokładu samolotu oraz prośba przekazana drogą radiową. Dla oczekiwania na lądowanie w kolejności, wyznaczam strefy wyczekiwania: dla samolotów 4 MDL - strefę pilotażu nr 3, dla samolotów 4 Al - strefę pilotażu nr 2, dla samolotów 16 Al strefę pilotażu nr 1. Loty nad lotniskiem oraz w strefie wyczekiwania wykonywać tylko z lewym kręgiem. Wszystkie środki pomocnicze oraz transportowe na starcie oraz na linii tankowania rozmieszczać nie mniej, jak 50 m w bok od drogi startowej. Dla oszczędzania rezerwowej powierzchni lotniska - zaprzestać kołowania samolotów przez lotnisko po linii prostej - do stoisk samolotów i ze stoisk samolotów - na start. Kołować należy wzdłuż skraju lotniska, po drodze kołowania, oznaczonej chorągiewkami.

Zabraniam lądowania na drodze startowej wszystkim samolotom postrzelonym lub uszkodzonym, których lądowanie spowodowałoby zahamowanie normalnego ruchu na drodze startowej. W tych wypadkach należy lądować na lotnisku 2 pab, znajdującym się w odległości 1 km od zasadniczego lotniska. Komendant lotniska winien zabezpieczyć drogę kołowania zgodnie z moimi wskazówkami oraz nie dopuścić do przejazdu samochodów oraz ruchu pieszego przez drogę startową. Dla zapewnienia lepszego kierowania lotami - w przeddzień planowanych lotów - jednostki latające winny do 20.00 dostarczyć do sztabu garnizonu zapotrzebowanie na loty. Loty wykonywać tylko na podstawie mego zezwolenia.

W przeddzień lotów w rozkazie gawizacjonowym będzie wyznaczony odpowiedzialny kierownik lotów ze stanowiska nie niższej zastępcy dojr puzku d/s pilotażu oraz dyżurny lotnika spośród szeregowego personelu latającego, razem ze służbą startową ze składu osobowego jednej z latających jednostek.

Odpowiedzialny kierownik lotów odpowiada w pełni za całkowity porządek na lotnisku i po zakończeniu dnia lotnego melduje mi o wszystkich wykroczeniach.

Bowódcem jednostek rozkazuję przestudjować niniejszą instrukcję z całym personalem latającym i technicznym oraz dokładnie jej przestrzegać.

INSPEKTOR TECHNIKI PILOTAŻU 4 MDL

.....
x/ GAW, sygn.T-272/2 s.13.

pkk R O M E J K O
3.III.1945 r.

WSKAZOWKI NAVIGATORSKIE

tychzące przebazowania oddziałów dywizji /4MDL/ z lotniska
BYDGOSZCZ na lotnisko MIROSZAWIEC.

1. Trasa lotu dla wszystkich oddziałów: WPT lotnisko Bydgoszcz, Nakło, Pika, Wałcz, KPT lotnisko Miroszawiec.
2. Skład grup, ustawienie na starcie, kolejność startu - według decyzji dowódców pułków. Po starcie zbiórka grupy wykonać na kręgu, na wysokości 300 m.
3. Wyjście na kurs lotu po trasie wykonywać według kursu busoli obliczonego przed startem, według danych o wietrze, podanych przez stację meteorologiczną. Od WPT odchodzić po wykonaniu zbiórki całej grupy i nawiązaniu łączności tak wewnątrz grupy, jak również z ziemią. Jeżeli łączność wewnątrz ugrupowania i łączność z ziemią nie zostały ustalone - przelotu nie wykonywać, lecz natychmiast lądować na lotnisku startu.
4. Jako podstawowy sposób nawigowania stosować nawigację busolową, uzupełniając ją obowiązkowo przez wyjście według KPE-10 na radiostację prowadzącą i wyjście na niezemny radionamiernik. Kontrolę drogi prowadzić na podstawie czasów przelotu obiektów kontrolnych na trasie.
5. W charakterze podstawowych obiektów orientacyjnych wykazywać: szosę Bydgoszcz-Nakło-Pika-Wałcz-Miroszawiec, rzekę Notec do m. Pika oraz wymienione miejscowości.
6. Orientację wznawiać sposobem wyjścia na rzekę Wisła z kursem 95° - 110° , wychodząc następnie na lotnisko lądowania Toruń-Bydgoszcz. Lotnisko zapasowe Pika. Lądowanie poza lotniskiem wykonywać ze schowanym podwoziem.
7. Przelot wykonywać w następujących warunkach atmosferycznych: zachmurzenie 10/10, podstawa nie niżej 200 m, widoczność 2/4 km, wiatr 10 m/sec. Podczas przelotu nie wchodzić w chmury, ani nad chmury. W wypadku zaistnienia na trasie warunków atmosferycznych gorszych od wyżej wymienionych - wrócić na lotnisko startu, a jeżeli nie

- będzie takiej możliwości - lądować na lotnisku Pila.
8. Przystąpić niezwłocznie z całym personelem latającym do studiowania rejonu lotów nowego miejsca bazowania, oraz trasy przelotu. Po przestudiowaniu przyjąć egzaminy, a ich wyniki wpisać każdemu pilotowi i nawigatorowi do książki lotnej.
 9. Po przybyciu na lotnisko lądowania, wykonać w okresie braku pracy bojowej, oblot rejonu lotniska na samolocie Po-2 z całym personelem latającym.
 10. Przed przelotem obowiązkowo sprawdzić na wszystkich samolotach busole, wysokościomierze, prędkościomierze, zegarki czasowe oraz wykresy poprawek.
 11. Podczas wykonywania zadań bojowych oraz lotów szkolno-bojowych na nowym miejscu bazowania, utracą orientację nawawiać zgodnie z wytycznymi NSzS-43 i rozkazami pułkowymi.
 12. Podczas przelotu obowiązkowo wykorzystać RPK-10 oraz naziemny radionamiernik.

ST. NAVIGATOR 4 MDL

mjr GORSZKOW

SZEF SZTABU 4 MDL

ppłk GRZYBOWSKI

Reskaz 4 MDL z dnia 14.3.1945 r. nr 025, o wypadkach lotniczych w I pln^{1/}.

I. 16.2.45 r. dwa esk. kpt. Lisiecki z prowadzonym dea klucza ppor. Kozak na samolotach Jak-1, wystartowali na rozpoznanie ześrodkowania i przegrupowania wojsk npla w rejonie Szencinek.

Pe wykonaniu zadania kpt. Lisiecki wziął kurs 120° i leciał do domu. Po upływie obliczonego czasu nie wyszedł na lotnisko oraz nie wyszedł na rzekę Wisła, lecz przeszedł 10-15 km na południe od lotniska, przy czym prowadzenie orientacji skomplikowało się w rezultacie pogorszenia się warunków meteorologicznych w rejonie lotniska. Przeleciawszy jeszcze 5 min, po upływie czasu obliczonego, kpt. Lisiecki prawidłowo określił, że rz. Wisła znajduje się gdzieś na północ od niego z kierunkiem równoległym do jego lotu, po czym wziął kurs 30° z obliczeniem wyjścia na rz. Wisła. Po przelecieciu z tym kursem 5 min., nie dochodząc do rz. Wisła, na nowo zmienił decyzję: wziął poprzedni kurs 120° i po upływie czasu lotu 1 godz 45 min, po całkowitym wyczerpaniu paliwa, wylądował na brzuch razem ze swoim prowadzonym na polu w rejonie Modlin.

Przyczyny utraty orientacji:

1. Lekceważący stosunek kpt. Lisieckiego i jego prowadzonego ppor. Kozaka do zagadnienia prowadzenia orientacji, której ppor. Kozak w ogóle nie prowadził.
2. Brak pewności kpt Lisieckiego w jego działaniach i brak wytrwałości w wykonaniu powziętej decyzji.

II. 19.2.1945 r. kpt Lisiecki otrzymał od dowódcy pułku zadanie dokonania z grupą pilotów przelotu na samolocie typu "Douglas" na lotnisko Sanniki, a stamtąd przelecieć na czterech samolotach Jak-1 na lotnisko Bydgoszcz. Po przylocie na lotnisko Sanniki, technik klucza 3 esk. Genczarenko zameldował kapitanowi Lisieckiemu, że samolot Jak-1 jest gotów do przelotu, ale wymaga dokonania oblotu po renuncie.

Kpt. Lisiecki, nie mając takiego zadania, zdecydował oblatywać samolot nad lotniskiem. Wystartował normalnie. Po odejściu od lotniska na 3-4 km kpt. Lisiecki przystąpił na wysokości 300 m do wykonywania lewego wirażu. W środku wirażu silnik "obciął", następnie przestał pracować i zatarł się. Obliczenie lądowania na lotnisku zostało wykonane z niedoletem wielkości 300 m. Podczas podejścia do lądowania samolot zaczepił o przewody linii wysokiego napięcia, zerwał przewody, a następnie wylądował na kadłub na granicy lotniska. Samolot został rozbity i nie nadaje się do remontu. Silnik przestał pracować na skutek przesunięcia do przodu wału korbowego.

Zwracam uwagę na nieprawidłowe postępowanie kpt. Lisieckiego:

1. Brak dyscyplinowania ze strony kpt. Lisieckiego, który nie mając takiego zadania, samodzielnie zdecydował dokonać oblotu samolotu po remoncie.
2. Nieprawidłowe postępowanie kpt. Lisieckiego w powietrzu - pilotaż z dala od lotniska.

Na podstawie powyższego rozkazuję:

1. Podczas wszystkich lotów wszystkie szoki winny samodzielnie prowadzić orientację.
2. Za skłąb dyscypliny, brak zdecydowania i niedbałość prowadzenie orientacji - karzę kpt. Lisieckiego 8-dniowym aresztem domowym z potrąceniem 50% poborów za każdą dobę aresztu.
3. Za wyrządzone szkody dla państwa - potrącać przez 6 mies. 25% poborów.
4. Po raz ostatni uprzedzam kpt. Lisieckiego o niepełnej przydatności służbowej.
5. Jeszcze raz zwracam uwagę do pułku ppłk Tażykinowi na niedostateczną wymagalność w stosunku do personelu kierowniczego.

Rozkaz podać do wiadomości dowódców eskadr włącznie i różnorodnych.

BCA 4 MDL płk ROMEJKO

SZEF SZTABU 4 MDL płk GRZYBOWSKI

ZATWIERDZAM
DOWODCA 4 MDL

- 1 -

Załącznik nr 13

pkł TUR Y K I F
5 kwietnia 1945 r.

WSKAZÓWKI NAVIGATORSKIE^{x/}

dla oddziałów 4 MDL na kwiecień 1945 r.

Za podstawowe zadania z nawigacji i bombardowania należy uważać:

Wykluczenie wypadków utraty orientacji, niewyjścia na cel i uderzeń na własne wojska - drogą dokładnego przygotowania całego personelu latającego do lotu oraz przez wymagalność i kontrolę ze strony wszystkich dowódców, zgodnie z wymogami NSRS-43.

Stosowanie nawigacji busłowej jako podstawowego sposobu nawigowania podczas lotów szkolnych i bojowych, a uszupełnienia przez wychodzenie na radiostację prowadzącą przy pomocy RPK-10 oraz wychodzeniem na naziemny radionamiernik, na podstawie otrzymanywanych namiarów.

Dokładne przestudiowanie z całym personelem latającym rejonu lotów, przyjęcie egzaminu oraz wpisanie jego wyników do książek lotnych.

Skontrolowanie w ciągu kwietnia całego personelu latającego z praktycznego nawigowania, wykorzystując do tego celu również loty na zadania bojowe. Wyniki wpisać do książek lotnych

Sprawdzenie całego personelu latającego 1 plm i 3 plsz z zakresu radionawigacji praktycznej, a mianowicie lotu do radiostacji prowadzącej i naziemnego radionamiernika.

Sprawdzenie personelu latającego 2 pab i 3 plsz z wykonywaniem praktycznego bombardowania w warunkach poligonowych.

W tym celu należy wyposażyć poligony zgodnie z wydanymi wytycznymi.

Zakończenie przez 1 plm do 15.4.45 r. ustawienia RPK-10 na samolocie Po-2 i niezbędne przystąpienie do lotów praktycznych.

x/ CAW, sygn. III T-272/2 s.32.

Poprawienie organizacji fotokontroli wykonywania zadań bojowych, zgodnie z punktem 7 wykazówek nawigatorów z dnia 3.2.45 r. Wyniki kontroli, opracowane zgodnie z wymogami RB-44, przekazywać do wydziału operacyjno-rozpoznawczego sztabu dywizji.

Zakazanie przez 2 pnb do 15.4.45 r. ustawiania aparatów fotograficznych oraz wypróbowanie ich podczas lotu.

Zorganizowanie szkolenia dla personelu latającego z zakresu studiowania rejenu lotów, nawigatorów obliczeń i pomiarów pomiarowych, radionawigacji, NSzS-43. Prowadzenie codziennego treningu nawigacyjnego zgodnie z wydanymi wytycznymi oraz przestudiowanie RB-44.

Przygotowanie do 20.4.45 r. w sensie nawigacyjnym, sprzętu.

Zorganizowanie w oddziałach służby czasu, zgodnie z wymogami NSzS-43 i wydanymi wytycznymi.

Obowiązkowe konsultowanie personelu latającego podczas wykonywania lotów szkolnych i bojowych - o pogodzie w rejencie oddziału.

Wznowienie utraconej orientacji zgodnie z rozkazem pułkowym, który należy przestudiować z całym personelem latającym.

Uporządkowanie ewidencji wykonywanych zadań zgodnie z formularzami rozestawionymi do pułków.

SZEF SZTABU 4 MDL

pkł ROMBKO

ST. NAVIGATOR 4 MDL

mjr GORSZKOW

Z E S T A W I E N I E

rezultatów działań bojowych i strat zadanych nplowi
przez oddziały Lotnictwa WP w czasie operacji berlińskiej
w okresie 24.4.-3.5.1945 r^{*/}.

Zniszczone i uszkodzone

Samochodów	-	506 szt.
Wozów kennykh	-	80 szt.
Czołgów	-	17 szt.
Wagonów kolejowych	-	72 szt.
Parowozów	-	3 szt.
Baterii artylerii	-	2 szt.
Dział art. polowej i plot.	-	63 szt.
Baterii moździerzy	-	10 szt.
Obezwładnione ogniem punktów art. przeciwlotn.	-	41 szt.
Magazynów amunicji	-	7 szt.
Transporterów opancerzonych	-	3 szt.
Spowodowane wypadzeń w powietrze	-	13 szt.
Spowodowane pożarów	-	103 szt.
Zniszczone samolotów na lotniskach	-	4 szt.
Zniszczone samolotów w powietrzu	-	10 szt.
Rozproszone i zniszczone piechoty	-	2860 ludzi

SZEF ODDZIAŁU OPERACYJNEGO
DOWODZTWA LOTNICTWA WP

płk KADAZANOWICZ

Z E S T A W I E N I E

zużycia środków rażenia według celów i kalibrów przez jedn. W.Lot.WP w czasie operacji berlińskiej /od 24.4 - do 5.5. 1945 r./x/

Obiekty działania	Z u ż y t o ś r o d k ó w r a ż e n i a																										
	FAB 100	FAB 65	FAB 50	AO 50 M9	AO 25	AO 10	AO 25	OKB 16	PTAB	RS 82	SAB 15	SAB 3	DZ 4	DZ 1	Bomby zdobywcze				M-4 37 mm	KB 12 i 7 mm	SZW AK	OKB 16	SZ KAS	UB S	W JA	UBT	
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
Siła żywa i sprzęt /czołgi, samochody/	524	-	699	77	2395	456	487	163	737	1162	42	40	-	-	-	-	-	-	118	234	-	4278	-	125637	7976	41535	3570
Stacje kolejowe i transporty kolejowe	18	-	35	-	112	120	-	-	-	79	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8080	-	5490	2190
Artyleria i punkty art plot npla	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	165	-	2009	-	-	1776	-	-
Cele powietrzne samoloty npla	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50	1955	1955	-	2020	-	-	-
Rozpoznanie /różne obiekty/	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1070	-	-	470	-	-
Magazyny paliwa i amunicji	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25	-	268	-	-	458	-	-
O g ó ł e m:	542	-	734	77	2507	576	467	152	1737	1221	42	40	-	-	-	-	-	-	118	474	-	9580	-	135731	10680	47025	5760

x/ CAW, sygn. III T 263/6, s. 37

SZEF ODDZIAŁU OPERACYJNEGO

płk KADAZANOWICZ

Zestawienie Mięsołów
wysiłku bojowego 4 MDL w zimowej ofensywie Armii Radzieckiej w 1945 r.

Lp.	Nazwa operacji	Ilość lotów boj.	Czas			Zużycie			masoi w szt.	nrzucenie no ulotek.
			godz.	min.	bomb w kg.	roc. art. w szt.	masoi w szt.			
1.	Operacja warszawska /zacznie w okresie przygot., oraz do czasu opuszczenia Bydgoszki/.	2337	3324	11	262234	42646	114494	74750		
2.	Przełamanie obrony niemieckiej na wschód od Stargardu Szczecińskiego /Waż Pomorski/ oraz zajęcie miasta i portu Kołobrzeg.	810	1047	-	121611	70448	148243	170000		
3.	Przełamanie obrony Mięsołów na Odrze / do czasu wyjścia wojsk radzieckich nad Łabę/.	1026	1010	-	112769	30672	75450	-		
Razem:		4173	5381	11	496611	143766	337187	244750		

x/ Gen. mjr Lotnictwa A.S. Romejko: " Udział polskiego lotnictwa w zimowej ofensywie Armii Radzieckiej w 1945 r. Myśl Wojskowa Nr 1/1961 r.

W Y K A Z

natężenia pracy bojowej oddziałów i związków taktycznych 1 MKL
w okresie 27.4 - 3.5.1943 r.

Nr. kolej. oddziału lub związku takt.	Nazwa oddziału lub związku takt.	Typ samolotów	Ilość lotów		Latało samolotów	Wykonano lotów boj.	Nalot w godz i min.	Liczba samolotów w powietrzu	Liczba samolotów na 1 sprawnym samolocie.	Srednie natężenie lotów na 1 sprawnym samolocie.	Wskaznik
			Wzrost	Bojowy							
1.	D-tyo 2DISs	I1-2	1	2	2	3	3,20	-	1,5	1,5	1,5
	6Plss	I1-2	6	29	29	120	144,18	-	4,1	4,1	0,7
	7Plss	I1-2	5	19	19	90	84,15	-	4,7	4,7	0,9
	6Plss	I1-2	5	28	28	87	98,47	-	3,1	3,1	0,6
Razem w 2DISs			6	78	78	300	330,40	-	3,35	3,35	0,86
2.	D-tyo 3DIM	Jak-9	3	4	4	11	9,45	-	2,7	2,7	1
	9plm	Jak-9	8	34	34	213	256,05	-	6,3	6,3	0,8
	10plm	Jak-9	9	32	32	262	266,32	-	8,2	8,2	0,9
	11plm	Jak-9	9	32	32	327	347,03	-	10,2	10,2	1,1
Razem w 3DIM			9	102	102	813	879,25	-	6,85	6,85	0,95
Ogółem w 1 MKL			9	180	180	1113	1210,05	-	5,10	5,10	0,90

SZEf ODDZIAŁU OPERAC.-ROZP.SZTABU 1 MKL

SZEf SZTABU 1 MKL

płk KRZYMOWSKI

płk gwardii DZIEMIESZCZEWICZ

x/CAW, sygn. T 263/2 s.163.

Podział samolotolotów 1 MKL

wykonywanych w okresie 24.4 - 3.5.1945 r., z uwzględnieniem charakteru zadań wykonywanych przez poszczególne lotnicze oddziały i związki taktyczne.

Nr. pol.	Nazwa oddziału lub związku taktycznego.	typ samolotów.	Rozpoznanie lotnicze.	Data kanta na lotniska.	Data kanta na stacje i grupy-kolej.	Data kanta na drogę.	Data kanta na odwozy i drog. wojsk.	Osoba wojsk. Lp.wojsk.	Formy skenała	Organizacja	Ogółem samolotów.
1.	D-two 2DLSz 6plisz 7plisz 8plisz	11-2 11-2 11-2 11-2	- - - -	- - - 8	1 6 - -	- - - -	3 112 84 79	- - - -	- - - -	- - - -	3 120 90 87
	Razem w 2DLSz		-	8	14	-	278	-	-	-	300
2.	D-two 3 DIM 9 plm 10 plm 11 plm	Jak-9 Jak-9 Jak-9 J-k-9	3 40 49 60	- - - -	- - - -	- - - -	- - - -	8 39 139 204	- 134 74 63	- - - -	11 213 262 327
	Razem w 3 DIM		152	8	14	-	-	390	271	-	813
	Ogółem w 1 MKL		152	8	14	-	278	390	271	-	1113

SZEFEK ODDZIAŁU OPERAC. - ROZP. 1 MKL

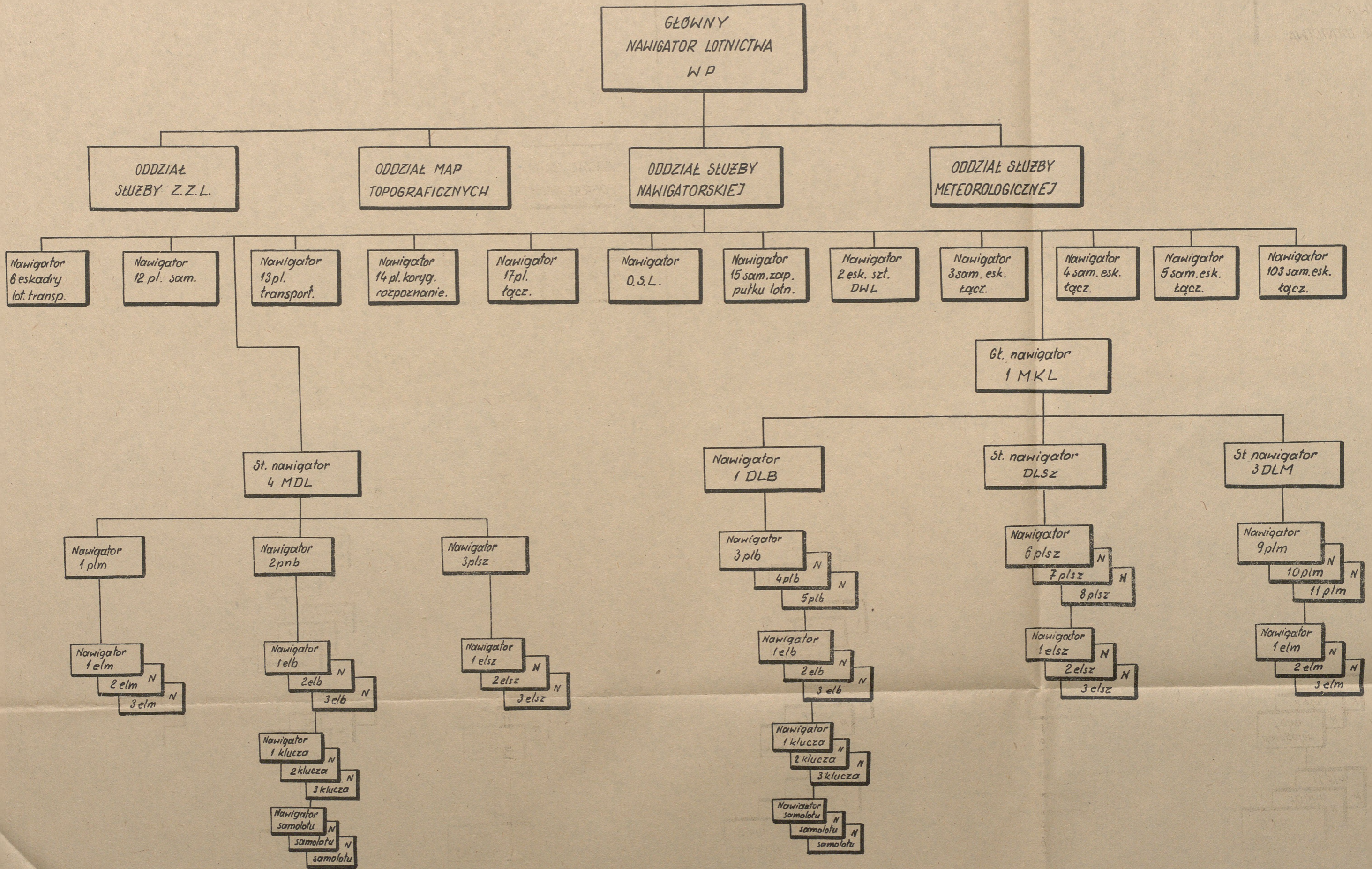
SZEFEK SZTABU 1 MKL

PLK KRZYMOWSKI

PLK GWARDAII DZIEMLIESZKOWICZ

ORGANIZACJA SŁUŻBY NAWIGATORSKIEJ LOTNICTWA WOJSKA POLSKIEGO W LATACH 1944-45 ^{*)}

Załącznik nr 19



^{*)} CAW. sygn. Etaty, teczki 224; 225; 227; 233; 234; 236; 238; 240; 242; 246; 266.

DZIAŁANIA 4 POLSKIEJ MIESZANEJ DYWIZJI LOTNICZEJ W CZASIE WALK O WYZWOLENIE WARSZAWY

Załącznik nr 20

(16 - 19 STYCZEŃ 1945 R.)



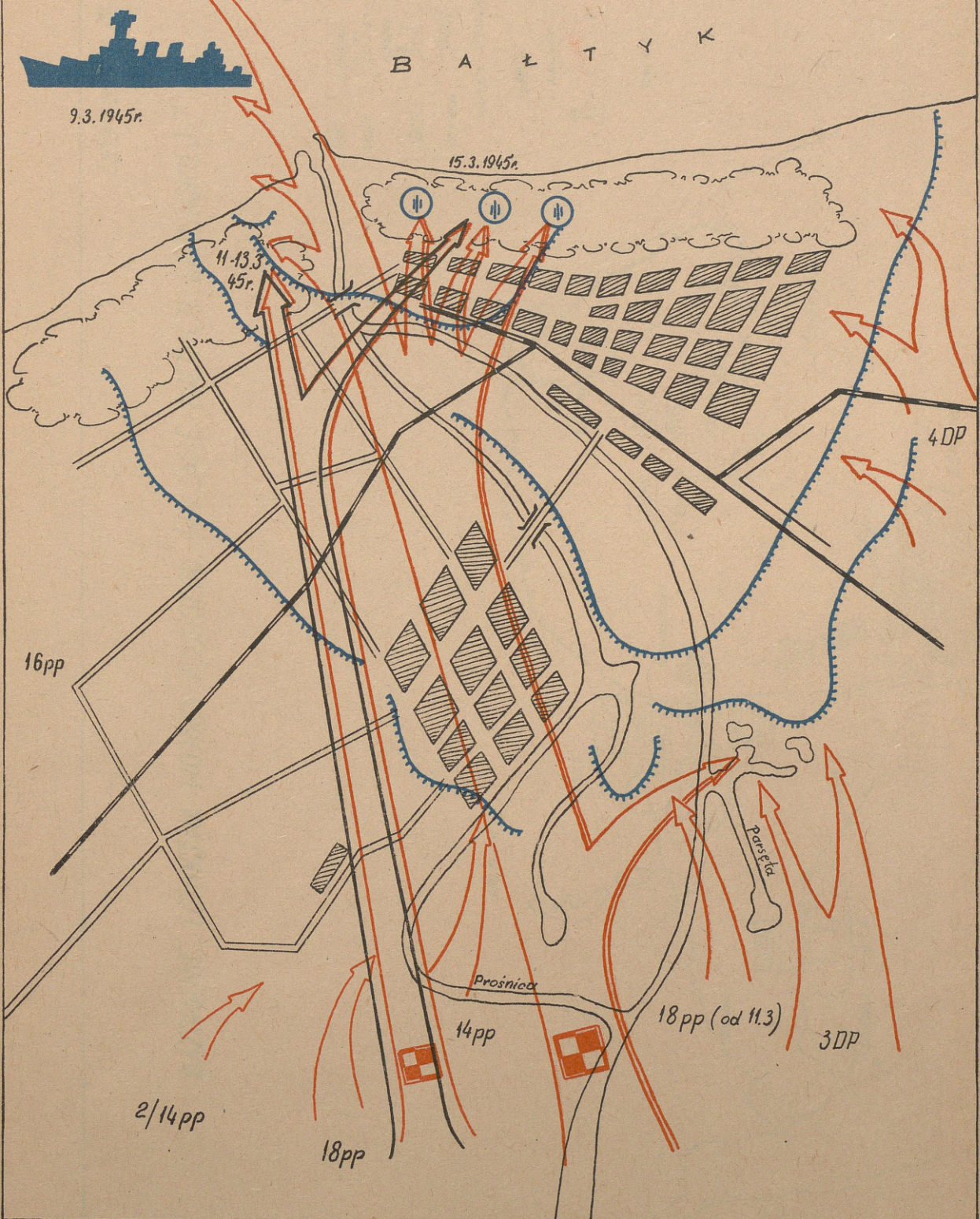
- Ogólny rejon rozpoznania prowadzonego w czasie walki przez klucze wydzielony z 1 plm.
 - Ostoja wojsk lądowych i przepraw przez 1 plm "WARSZAWA"
 - Działania bombowo-szturmowe sformowanych 3 plm i ubezpieczenie myśliwców 1 plm. Działanie szturmowe myśliwców.




- Rozpoznanie lotnicze.
 - Lotniska.
 - Linie frontu Armii Radzieckiej i Wojska Polskiego do 16. I. 1945 r.



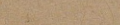
- Kierunki działania wojsk lądowych radzieckich i polskich.
 - Linia frontu wojsk hitlerowskich.
 - Wycofujące się kolumny wojsk hitlerowskich.
 - Stanowisko ogmiane artylerii hitlerowskiej.

DZIAŁANIA 4 MIESZANEJ DYWIZJI LOTNICZEJ W CZASIE WALK O WYZWOLENIE KOŁOBRZEGU

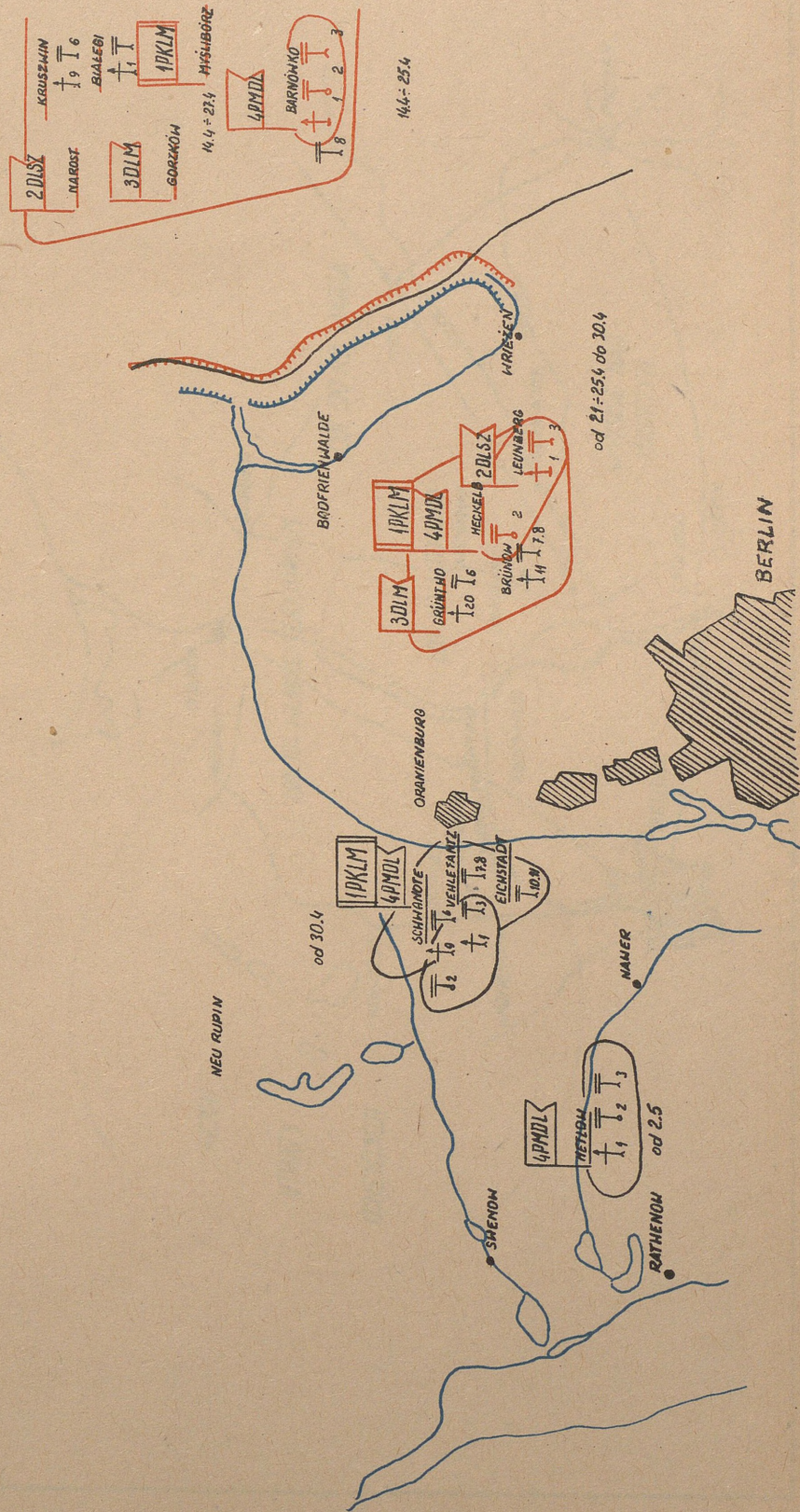
9-18 marca 1945r.



-  - uderzenia 3 pułku lotnictwa szturmowego
-  - uderzenia 3 pułku lotnictwa szturmowego z ubezpiecz. myśliwców 1 pułku „Warszawa”
-  - uderzenie bombowe 2 pułku nocnych bombowców „Kraków”

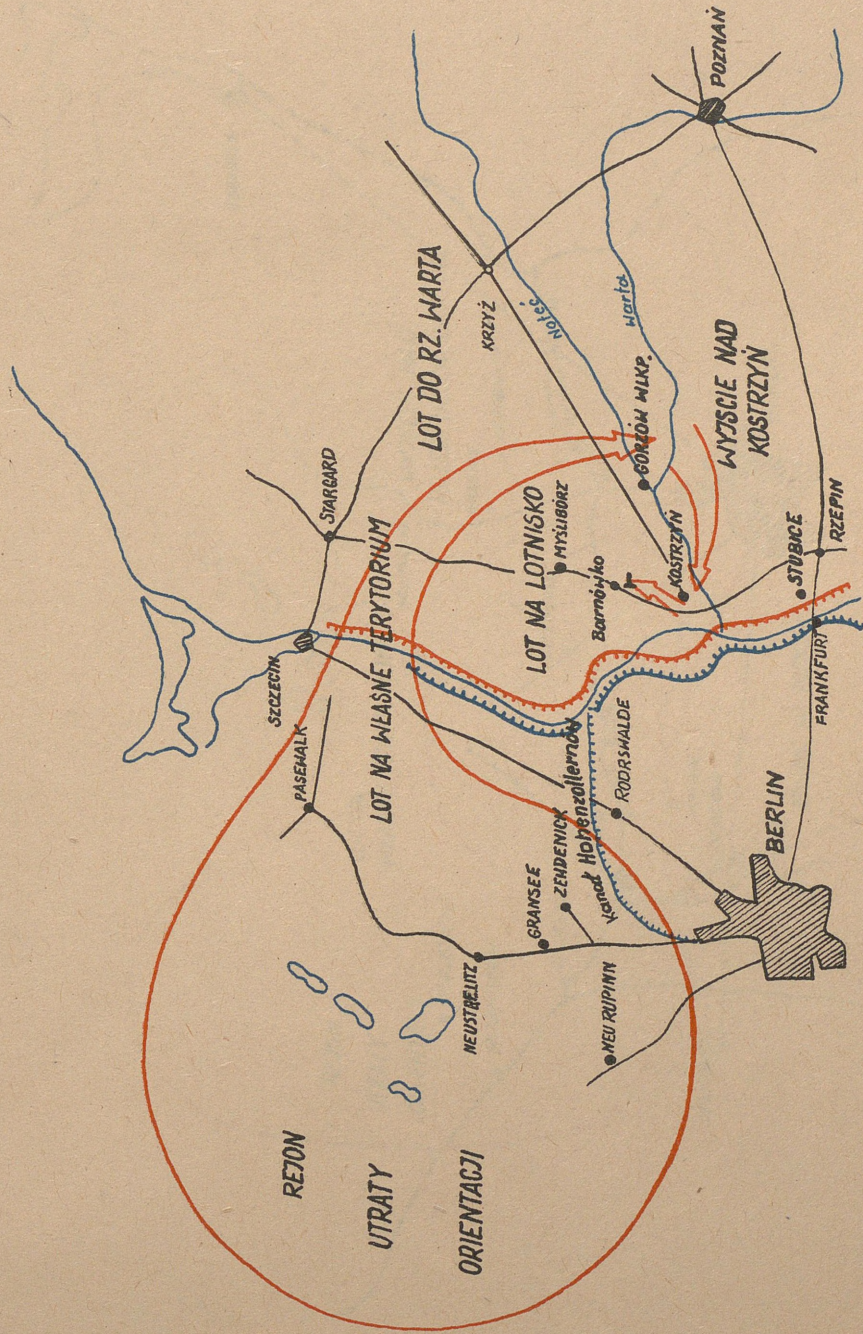
-  - kierunki natarcia 1 Armii Wojska Polskiego
-  - stanowiska ogniowe art. Hitlerowskiej.
-  - hitlerowskie rubieże obronne w rejonie Kołobrzegu.

BAZOWANIE LOTNICTWA WOJSKA POLSKIEGO W CZASIE OPERACJI BERLIŃSKIEJ^{x)}

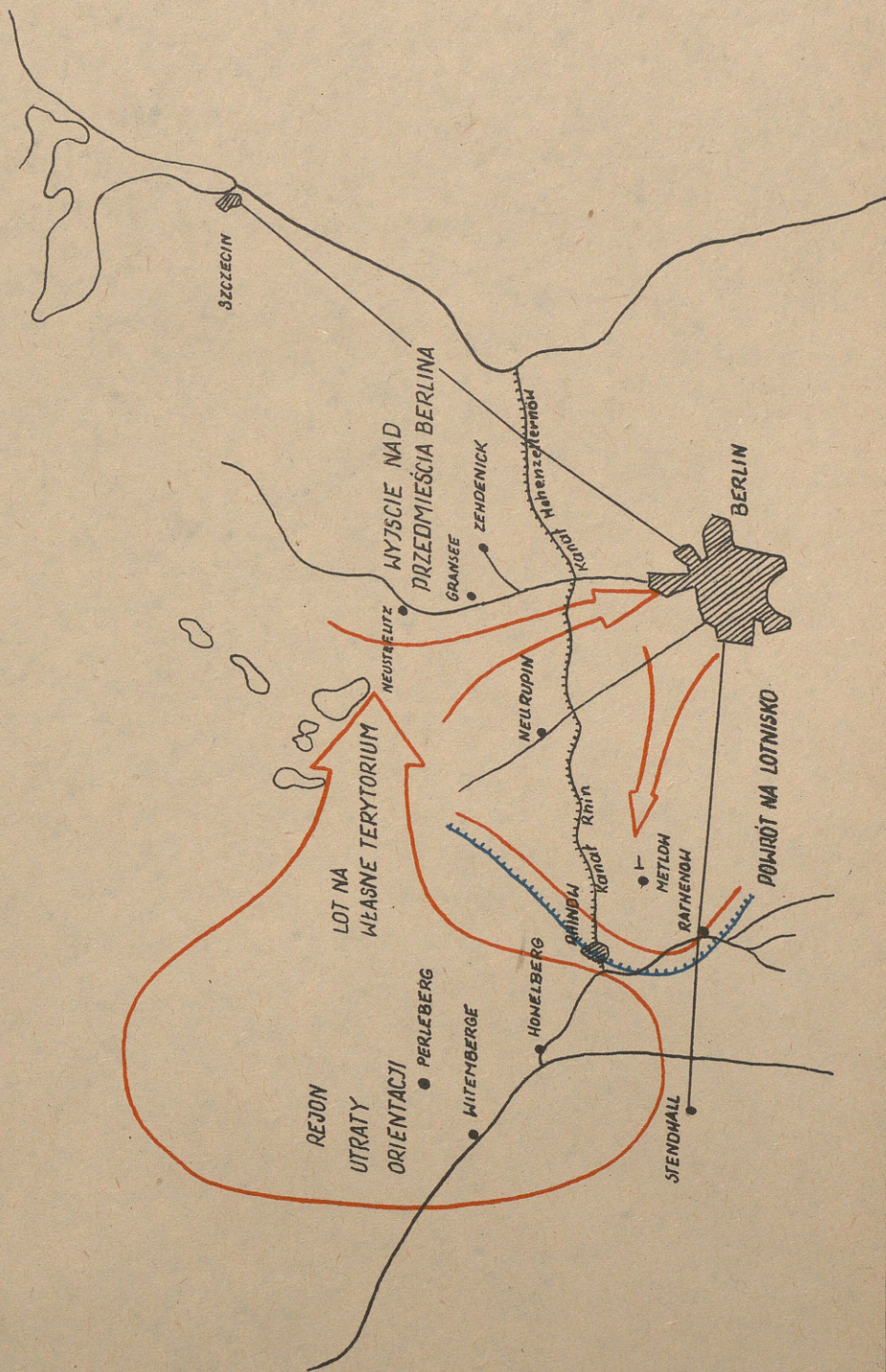


x) C.A.W. sygn. III T 261/2s 156

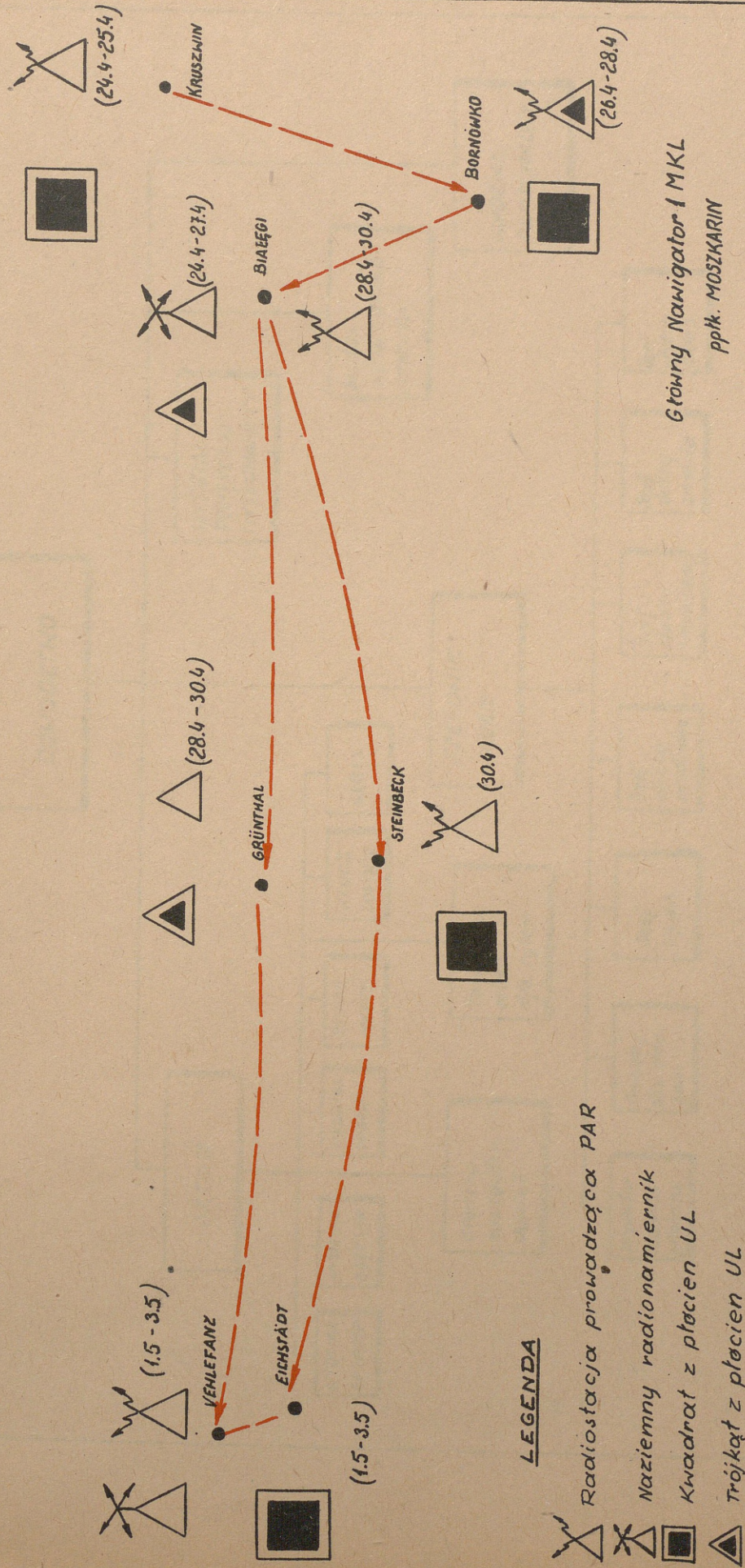
SCHEMAT WZNOWIENIA ORIENTACJI W CZASIE BAZOWANIA 4 MDL NA LOTNISKU BARANÓWKO
(15. IV. - 25. IV. 1945 r.)



SCHEMAT WZNOWIENIA ORIENTACJI W CZASIE BAZOWANIA 4 MDL
NA LOTNISKU METLOW (od 2.5.1945r)







SCHEMAT ROZMIESZCZENIA ŚRODKÓW UL I MKL W OKRESIE 24.4 - 3.5.1945 r. ^{*)}



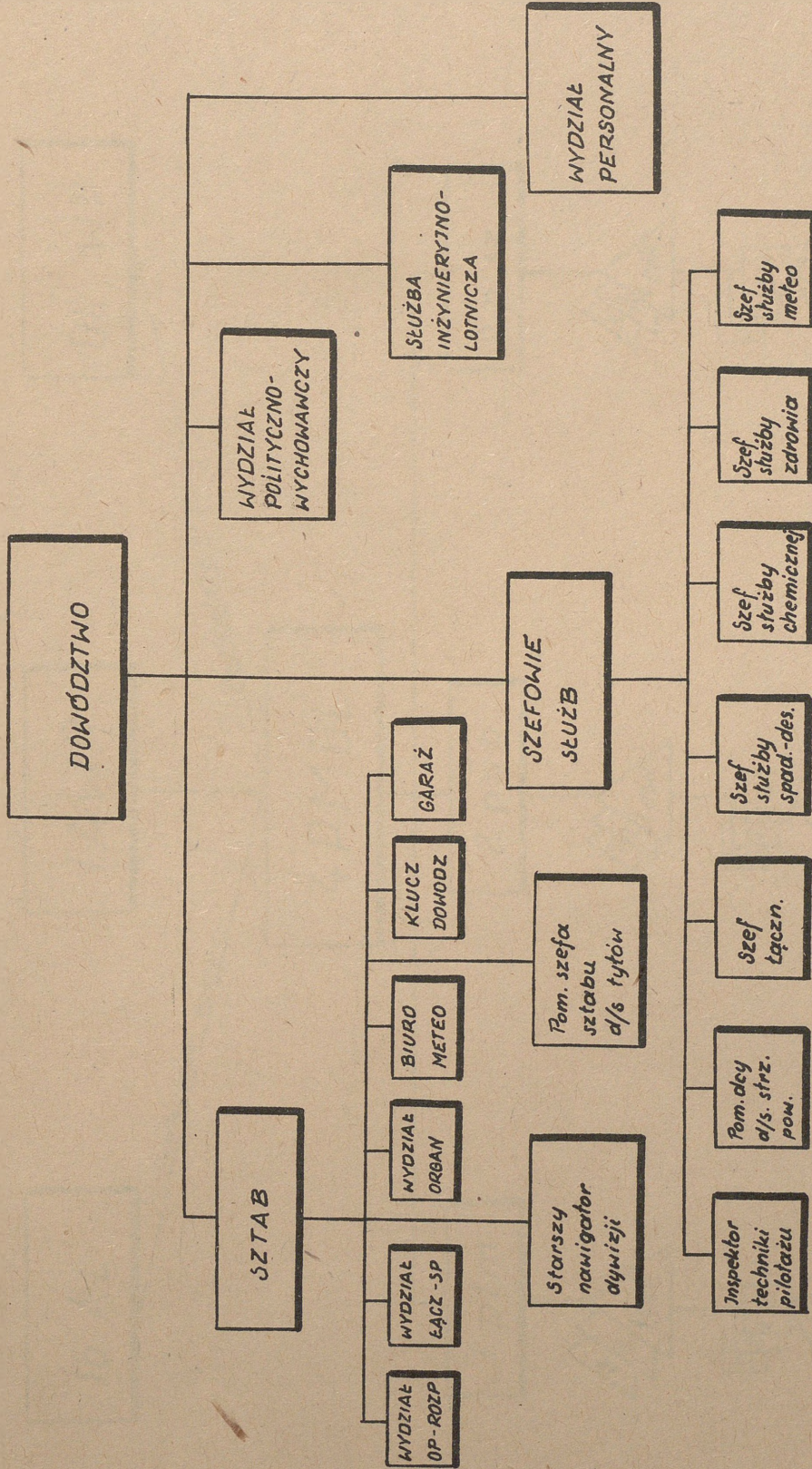
Główny Navigator i MKL
ppłk. MOSZKARIN

LEGENDA

-  Radiostacja prowadząca PAR
-  Naziemny radionamiernik
-  Kwadrat z płocien UL
-  Trójkąt z płocien UL

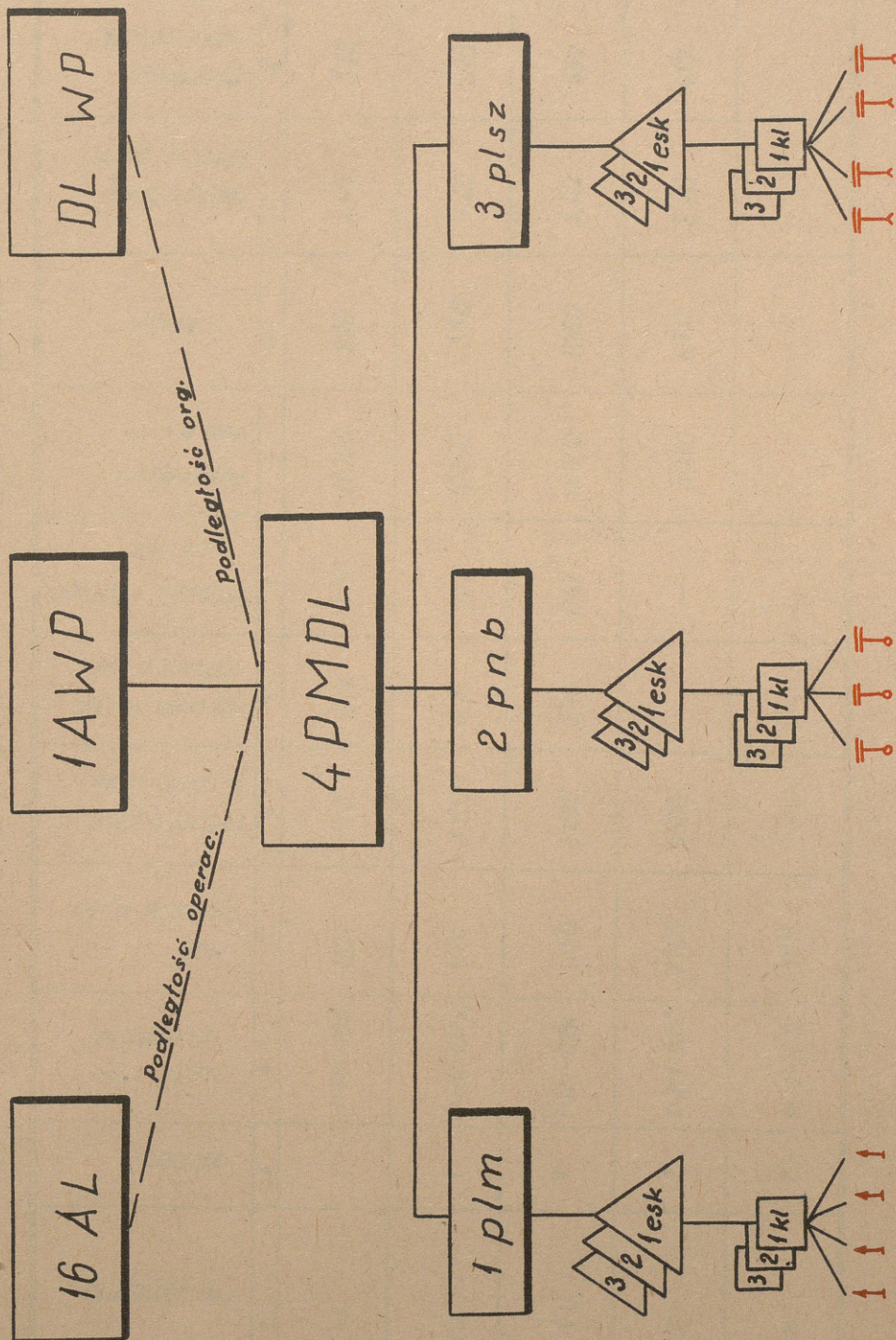
^{*)} GAW-sygn. III T 263/2. o. 157.

SCHEMAT ORGANIZACJI DOWÓDZTWA I SZTABU 4 MDL WEDŁUG ETATU 015/145^{*)}



*) CAM, Etaty, T 225 z 1-3;

SCHEMAT PODLEGŁOŚCI I STRUKTURY ORGANIZACYJNEJ 4 PMDL *)



*) CAF, sygn. III T 263/36 z. 17-25;

CHARAKTERYSTYKA UZBROJENIA SAMOLOTÓW
BĘDĄCYCH NA WYPOSAŻENIU LOTNICTWA POLSKIEGO W LATACH 1944-45.

Lp	TYP SAMOLOTU	BRONŃ MASZYNOWA						BRONŃ ARTYLERYJSKA						WZMIG BOMB W KG	UZBROJENIE RAKIETOWE	UWAGI
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12			
		TYP I ILOŚĆ	KALIBER w mm	SZYBKOSTRZEL- NOŚĆ W STRZ/MIN	PRĘDKOŚĆ POCZĄT. W M/SEK	ZAPAS AMUNICJI	TYP I ILOŚĆ	KALIBER w mm	SZYBKOSTRZELNOŚĆ W STRZ/MIN	PRĘDKOŚĆ POCZĄT. W M/SEK	ZAPAS AMUNICJI	WZMIG BOMB W KG	UZBROJENIE RAKIETOWE	UWAGI		
1	JAK-19NU	2xUBS	12,7	1000	860	2x160	1x5zwok	20	800	815	1x120	200				
2	JAK-9r	2xUBS	12,7	1000	860	2x160	1xNS-37	37	820	910	1x28	200				
3	JL-2	2xSzkas	7,62	1800	825	2x750	2xW-7A	28	650	910	2x200	400	4x82mm			
		1xUBK	12,7	1000	860	2x150										
4	PO-2	1xSzkas	7,62	1800	825	3x50						300				

ORGANIZACJA I POLSKIEGO MIESZANEGO KORPUSU LOTNICZEGO *)

Stan personelu latającego 20.4.45r.

- pilotów 287
- navigatorów samolotów Pe-2 67
- strzelców pokładowych 168

Ogółem ofic. i podobic. pers. lataj. 522

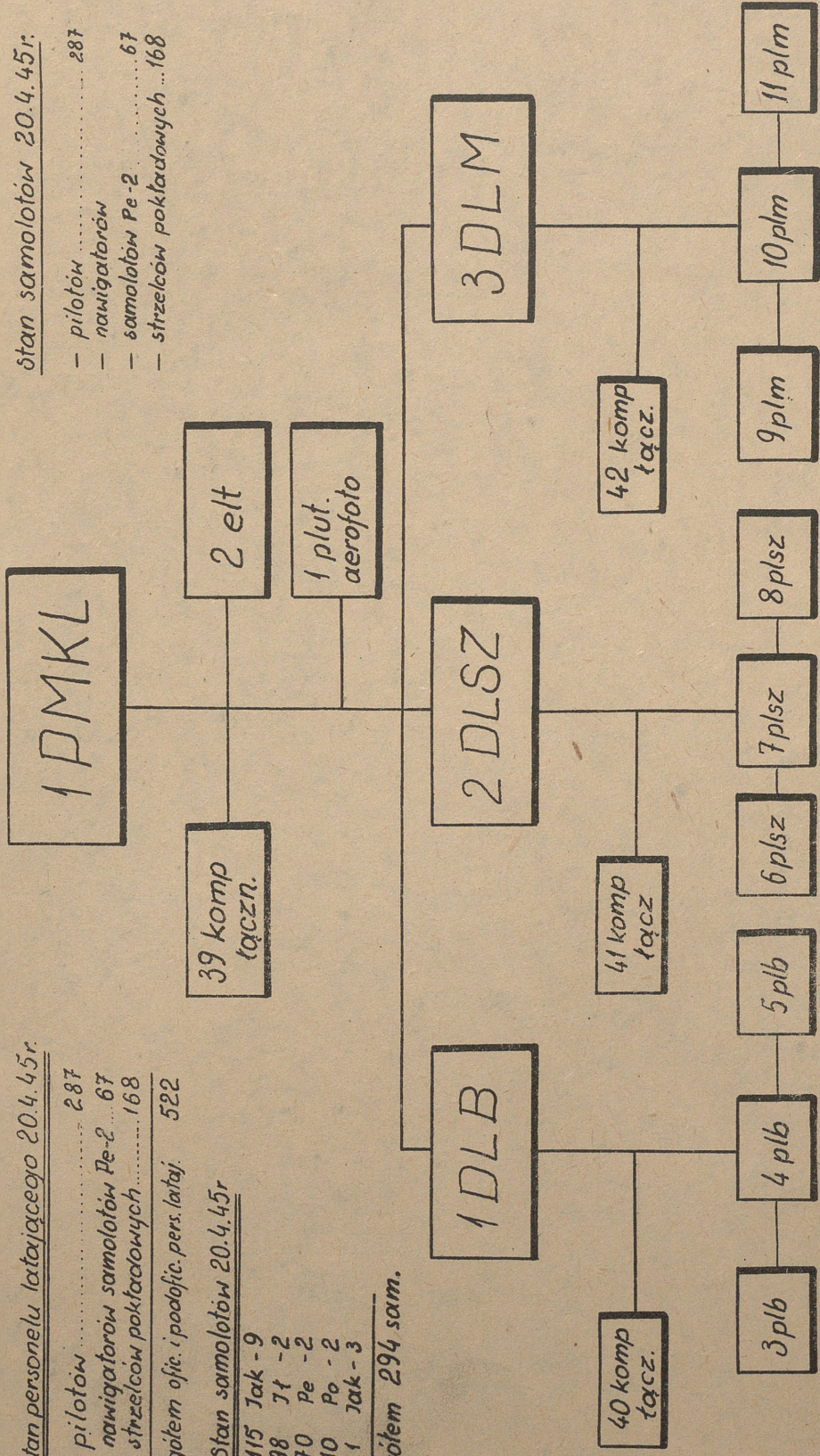
Stan samolotów 20.4.45r

- 115 Jak - 9
- 98 Jt - 2
- 70 Pe - 2
- 10 Po - 2
- 1 Jak - 3

Ogółem 294 sam.

Stan samolotów 20.4.45r.

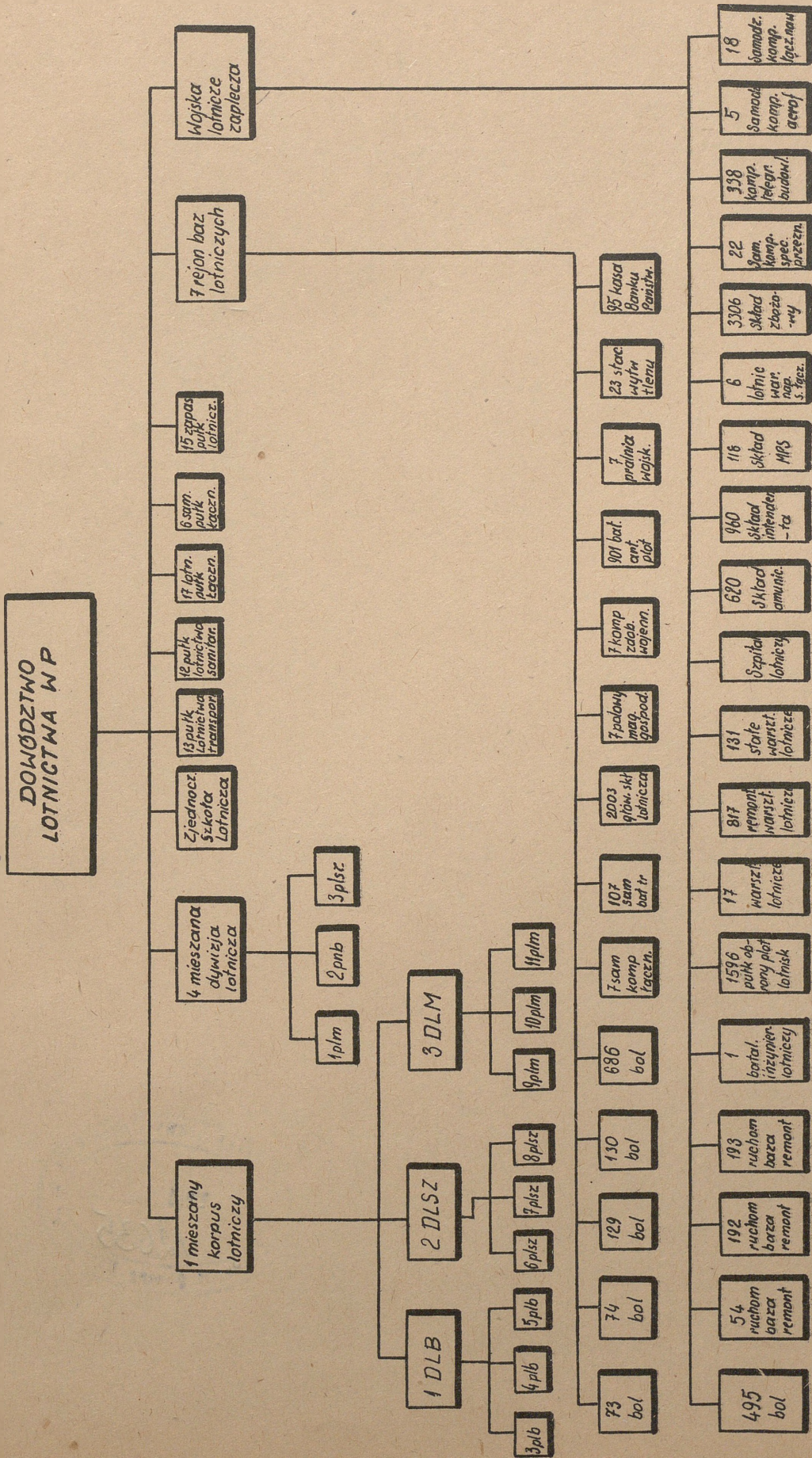
- pilotów 287
- navigatorów
- samolotów Pe-2 67
- strzelców pokładowych 168



*) CAW sygn. III 7 263/36 z. 17-25;

ORGANIZACJA LOTNICTWA WOJSKA POLSKIEGO^{*)}

(LISTOPAD - GRUDZIEŃ 1944 r.)



^{*)} Materiały z konferencji historycznej DML i OPŁOK, Mjad. DML i OPŁOK - 1961, s. 109.

