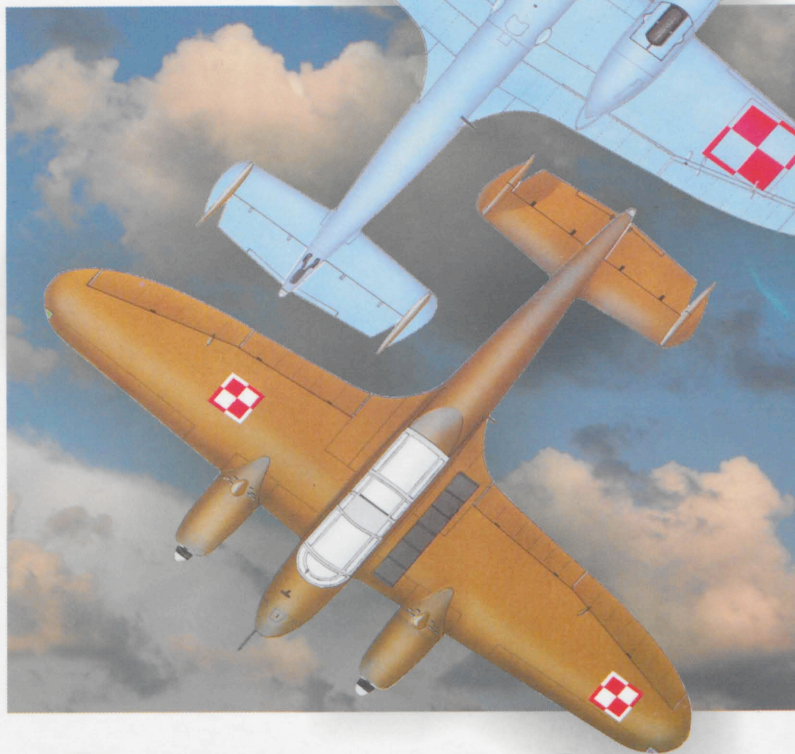


SŁOWNIK
BIOGRAFICZNY



LOTNICY

PODLASIA

Polskie Towarzystwo Historyczne

Oddział w Białej Podlaskiej

Kole Emeryatów i Lotnictwa

Lotnicy Podlasia

Słownik Biograficzny

18-2

Opracowanie: Dariusz Janusz, Dariusz Janusz

*Słownik ten poświęcam
pamięci mojej Matki
Janinie Demidowicz,
z domu Masłowska*

Biała Podlaska 2013

Lotnicy Podlasia Słownik Biograficzny

*Słownik lot. podlaskim
opracował: Andrzej Matusz
Jędrzej Demidowicz
redaktor: Władysław*

Biała Podlaska 2005

Polskie Towarzystwo Historyczne

Oddział w Białej Podlaskiej

Koło Entuzjastów Lotnictwa



Lotnicy Podlasia

Słownik Biograficzny

A-Ż

Opracowanie i redakcja Tomasz Demidowicz

Biała Podlaska 2005

Opracowanie i redakcja
TOMASZ DEMIDOWICZ

WSPÓŁPRACA
SŁAWOMIR HORDEJUK

OPRACOWANIE GRAFICZNE
DAGMARA MARAŚKIEWICZ



Na okładce samolot PWS-33 „Wyżeł”

COPYRIGHT BY „DONATECH” Sp. z o.o.
BIAŁA PODLASKA 2005
Wydanie I, str.340
Nakład 500 egz.

Miejska Biblioteka Publiczna
Biała Podlaska



WSZELKIE PRAWA ZASTRZEŻONE

isbn 83-916055-3-1

Przedmowa

Bogate i piękne dzieje lotnicze Podlasia stanowią ważną część historii polskich skrzydeł i Polaków marzeń o lataniu. Dał im początek na szybowcu – lotni artysta malarz, genialny samouk, konstruktor lotniczy Czesław Tański wznosząc się w powietrze w 1896 r. nad łąkami Wygoda k. Janowa Podlaskiego. W okresie Polski Odrodzonej 1918-1939 z powodzeniem wielkość polskiego lotnictwa tworzyli, kontynuując lotnicze tradycje Podlasia piloci sportowi Klubu Lotniczego powstałego przy Podlaskiej Wytwórni Samolotów w Białej Podlaskiej. Oryginalną twórczość rozwijali budując, samoloty wojskowe, sportowe, komunikacyjne i szybowcowe konstruktorzy, inżynierowie, technolodzy tej wytworni nad rzeką Krzną w osobach inżynierów Zbysława Ciołkosza, Augusta Zdaniewskiego-Bobka, Wacława Czerwińskiego czy Stanisława Cywińskiego. Sztukę pilotażu na nowoczesnych polskich samolotach bombowych PZL P-37 „Łoś” doskonalili piloci z największej bazy lotniczej polskiego lotnictwa znajdującej się na Podlasiu w Małaszewiczach. Zdawali egzamin bojowy w obronie polskiego nieba we wrześniu 1939 r. piloci VI Dywizjonu Bombowego startując z podlaskich lotnisk polowych Nosów, Franpol, 55 Eskadry Bombowej Lekkiej z lotniska Marinin k. Radzyna Podlaskiego, 217 Eskadry Bombowej z lotnisk Stara Wieś k. Węgrowa i Popielewo czy II Dywizjonu Bombowego Lekkiego lotniska Marianów k. Łukowa.

Bezpośrednio po II wojnie światowej podtrzymywali godnie chwałę polskich i podlaskich skrzydeł piloci 5 i 6 Eskadr Szkolnych z Białej Podlaskiej, 4 i 11 Eskadr Szkolnych z Radzyna Podlaskiego i Eskadry Szkolnej z Krzywicy. Od końca lat 50. po koniec lat 90. XX w. zadziwiali kunsztem pilotażu na paradach powietrznych, pokazach lotniczych piloci samolotów odrzuto-

wych 59 i 61 Lotniczych Pułków Szkolno – Bojowych dęblińskiej „Szkoly Orląt” z Białej Podlaskiej.

Każde z pokoleń lotniczych pełniło określoną misję, płacąc czasami najwyższą cenę, by sprostać coraz to nowszym wyzwaniom. Przypomnienie miłośników przestworzy oddanych bezgranicznie swojej pasji latania związanych z Podlasiem przez miejsce urodzenia, czy też dokonania jest jak najbardziej celowe i słuszne.

Prezentowana praca czasowo zbiegła się z Jubileuszem 100-lecia lotnictwa na świecie i 85-leciem istnienia polskiego lotnictwa wojskowego. Stanowi rezultat pasji badawczej Autora, który należy do entuzjastów lotnictwa polskiego i wychowywał się przez długie lata w sąsiedztwie lotniska w Białej Podlaskiej. Tak jak dziesiątki chłopców marzył by włożyć mundur stalowy z „gąpą”, a gdy to się nie udało postanowił po latach oddać hołd tym, których podziwiał za odwagę, romantyzm latania i wierność dewizie „per aspera et astra”.

Poznań – Krzesiny

gen. bryg. pil. dr



Anatol CZABAN

Były Dowódca 61 Lotniczego
Pułku Szkolno-Bojowego
w Białej Podlaskiej

Od Autora

Świadomość powszechna obecności lotnictwa na Podlasiu, jego dokonań na rzecz promocji Polski i tego regionu powoli, ale wyraźnie gaśnie.

Zmiany społeczno-polityczne, gospodarcze i kulturowe, jakie nastąpiły po 1989 r., wyraźnie zdają się przyspieszać proces zacierania tego wszystkiego, co utożsamiane było dawniej z wielkością, oryginalnością polskiego lotnictwa, jego myśli technicznej w tej dziedzinie. Na Podlasiu, tak jak i w innych regionach Polski, doszło do usunięcia ze skwerów, parków, placów przyszkolnych w miastach i miasteczkach widocznych znamion polskiego lotnictwa, jego myśli technicznej samolotów: „Bies”, „Iskra”, „Lim”. Równoległe z tym nastąpił proces „wymazywania” polskiej bogatej i pięknej tradycji lotniczej, nawet w świadomości gron nauczycielskich, wśród młodzieży szkół, które miały szczęście powstać jako nowoczesne obiekty dzięki pomocy żołnierzy, podoficerów, oficerów Wojska Polskiego w stalowych mundurach. W dobie bezkrytycznego „zachłyśnięcia” się wszystkim, co nowe w wielu szkołach Podlasia, pielęgnujących wcześniej tradycje regionu i lotnictwa doszło, do likwidacji izb tradycji z drogocennymi pamiątkami odnoszących się do ludzi lotnictwa, którzy wiele uczynili pożytecznego na rzecz miejscowej społeczności.

Autor uznał, że przypadające Jubileusze 100-lecia lotnictwa na świecie i 85-lecie powstania polskiego lotnictwa wojskowego stanowią znakomitą i niepowtarzalną okazję do przypomnienia i zaprezentowania miłośnikom Podlasia polskich skrzydeł, pilotów wojskowych, sportowych, konstruktorów lotniczych, entuzjastów lotnictwa, którzy zapisali się na trwałe w historii tej krainy na przestrzeni dziejów. W pierwszej próbie tego typu opracowania autor ukazał 195 sylwetek ludzi lotnictwa związanych z Podlasiem, przez fakt urodzenia, dokonań i więzów rodzinnych. Przy czym Podlasie jako region potraktował „szeroko”, biorąc pod uwagę różne czynniki i zmiany, które złożyły się

na jego historię i tożsamość. Po długich wahaniach ujął też pilotów i ludzi techniki lotnictwa, związanych z historyczną Ziemią Łukowską, ale bez pow. żelechowskiego i garwolińskiego. Gdzie to było możliwe starał się sporządzić pełną notę biograficzną danej postaci, zgodnie z wymogami Polskiego Słownika Biograficznego. W dużej grupie biogramów nie udało się sprostać wymogom klasycznej noty z racji szczupłości materiału i pewnych danych. Stąd zawarte biogramy słownika różnią się zakresem informacji. Decydującym jednak czynnikiem, który wpływał na wielkość not było znaczenie postaci, charakter i waga dokonań w lotnictwie.

Analiza haseł pozwala z całą odpowiedzialnością stwierdzić, że Podlasie w tej dziedzinie może pochwalić się ludźmi lotnictwa o wymiarze światowym w czasie wojny (gen. bryg. pil. Witold Urbanowicz) i w czasie pokoju (prof. Czesław Maciej Witoszyński). Noty biograficzne zestawione zostały w porządku alfabetycznym i stanowią rezultat kwerendy biograficznej, archiwalnej Autora, konfrontowanej z informacjami będącymi w posiadaniu rodzin, czy bliskich osób o tych pilotach, którzy od Nas odeszli na zawsze.

Autor posiada pełną świadomość, że liczbę nazwisk pilotów, konstruktorów lotniczych i entuzjastów lotnictwa Podlasia można w przyszłości podwoić. Uwaga ta odnosi się do grupy oficerów, ale w szczególności do podoficerów i chorążych polskiego lotnictwa. Jednocześnie Autor wyraża wszystkim tym podziękowanie, którzy wspierali Go w przekonaniu o potrzebie takiego opracowania. Szczególne słowa sympatii kieruję do podlaskich rodzin lotniczych, które potrafiły dostarczyć często bardzo cenne dane o najbliższej sobie osobie, wyrażając duże zainteresowanie planowanym wydawnictwem. Słownik biograficzny *Lotnicy Podlasia* nie powstałby gdyby nie bezinteresowna pomoc płk. rez. pil. Jana Jagodzika z Białegostoku, ś.p. mjr rez. nawig. Jerzego Staszewskiego oraz młodego entuzjasty regionu i lotnictwa Sławomira Hordejuka.

Słownik biograficzny *Lotnicy Podlasia* stanowi cz. 2 serii po wydanym w 1998 r. *Białkopodlaskim Biograficznym Słowniku Sportowym*.

Abramczuk Tadeusz

Abramczuk Tadeusz (1924-1985) plk., w st. spocz., pilot samolotowy wojskowy, agrolotniczy, entuzjasta lotnictwa. Dowódca 11 Pułku Myśliwskiego w latach 1954-1956

Urodził się 4.I.1924 r. w m. Cerańów pow. Sokołów Podlaski. Po szkole powszechnej uczył się zawodu. W czasie wojny okupacyjnej 1939-1945 uczestniczył w konspiracji w szeregach Armii Krajowej pod ps. "Jurand". Powołany 30.VIII.1944 r. do odbycia służby wojskowej służył jako szofer w 14 kompanii samochodowej 8 Dywizji Piechoty Wojska Polskiego i wraz z nią przeszedł szlak bojowy do Berlina. W dniu 14.IX.1945 r., jako ochotnik, wstąpił do Wojskowej Szkoły Lotniczej, którą ukończył 20.VIII.1946 r.

Od sierpnia 1946 r. był początkowo pilotem 2 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego w Krakowie, a następnie adiutantem eskadry w 6 Pułku Lotnictwa Szturmowego. Po ukończeniu kursu pilotażu w Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie, jako podporucznik pilot, służył w 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego, od 30.VI.1949 r. w 3 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego w Gdańsku. Po ukończeniu kursu dowódczo-sztabowego przy Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie został dowódcą klucza, a później eskadry w 11 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego w Debrznie. Od sierpnia 1953 r. został etatowym pomocnikiem dowódcy do spraw pilotażu w tym pułku. W okresie 23.X.1954 r. do 20.XI.1956 r. dowodził 11 Pułkiem Lotnictwa Myśliwskiego. Skierowany na kurs lotniczo-taktyczny w ZSRR został następnie dowódcą 45 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego w Babimoście i sprawował tę funkcję do 24.XI.1959 r. Awansował na szefa 18 Węzła Naprowadzania, a od listopada 1961 r., 14 Węzła Naprowadzania. Odkomenderowany na Wyższy Kurs Doskonalenia Oficerów przy Wojskowej Akademii Obrony Powietrznej w Kalininie (ZSRR), po jego ukończeniu został kolejno szefem 18, potem 17 Węzła Naprowadzania.

Z dniem 5.VIII.1974 r., w stopniu pułkownika Wojska Polskiego, został przeniesiony w stan spoczynku. Latał przez następne 8 lat w Zakładzie Usług Agrolotniczych uzyskując ponad 2 tys. godzin nalotu.

Zmarł 7.II.1985 r. w Warszawie.

Pochowany został na jednym z warszawskich cmentarzy.

Żonaty z Eulalią, miał syna Marka i córkę Marzenę.

Odnaczony został Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia, Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi. Posiadał odznakę i tytuł pilota wojskowego I klasy.

Bibliografia: Zieliński J., *Dowódcy pułków lotnictwa polskiego 1921-2000 Commanders of the Polish Air Force Wings.*, Wyd. Redakcja Czasopism WLOP, Poznań 2001, s.9-11 (foto).

Amanowicz Stanisław (1935-1969) kpt., strzelec radiotelegrafista, pilot samolotowy wojskowy, szef łączności 4 Eskadry Rozpoznawczej

Urodził się 15. I. 1935 r. w m. Bagno pow. Mońki, w rodzinie Konstantego. Po ukończeniu szkoły średniej w rodzinnej miejscowości, wstąpił do Oficerskiej Szkoły Lotniczej Nr 4 w Dęblinie. Po wypromowaniu na stopień podporucznika WP w 1964 r. otrzymał przydział do 4 Eskadry Rozpoznawczej. Po roku ukończył specjalizację w dziedzinie łączności. Latał na samolotach bombowych jako pilot radiotelegrafista, następnie szef łączności. Legitymował się nalotem ponad 1000 godzin.

Zginął śmiercią lotnika 14.I.1969 r. podczas ćwiczebnego lotu na rozpoznanie, w nocy, na samolocie bombowym IL-28P wraz z mjr pil. A. Ziolkkiem, kpt nawig. S.W. Wysokińskim podczas startu z lotniska zapasowego Pieniężnica, w bardzo trudnych warunkach atmosferycznych.

Pochowany został na cmentarzu rzymskokatolickim Kalinówka Kościelna pow. Mońki.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odnaczony był m.in. Srebrnym Krzyżem Zasługi.

Bibliografia: Kubacki L., *Antologia pilotów wojskowych poległych w latach 1945-2000*, wyd. II, Radom 2002, s.136 (foto), *Pamięci lotników wojskowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. J. Zielińskiego, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2003, s.353-354 (foto).

Augustyniuk Józef Eugeniusz

Augustyniuk Józef Eugeniusz (1937-1962) ppor., pilot samolotowy wojskowy, szybowcowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 27.II.1937 r. w m. Jelńca k. Międzyrzecza Podlaskiego, w rodzinie Józefa i Janiny Genowefy Frąckiewicz. Po szkole podstawowej w Miściach uczył się w Technikum Mechanizacji Rolnictwa w Lublinie. Jako słuchacz szkoły średniej ukończył kurs szybowcowy w Areoklubie Lubelskim. Interesował się lotnictwem od najmłodszych lat, uprawiał modelarstwo. Wstąpił do Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. F. Żwirki i S. Wigury nr 5 w Radomiu. Wypromowany 13.III.1960 r. na stopień podporucznika WP, otrzymał skierowanie do 4 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego w Goleniowie k. Szczecina. Latał jako młodszy pilot jednego z kluczów lotniczych w tym pułku na samolotach TS-8 „Bies” i „Lim”-5.

Uwielbiał turystykę górską, uprawiał taternictwo i pływanie.

Zginął śmiercią lotnika 8.XI.1962 r. podczas lotu ćwiczebnego na walkę powietrzną, w składzie pary na małej wysokości na samolocie „Lim”-5, po wpadnięciu w korkociąg.

Pochowany został na cmentarzu parafialnym w Międzyrzeczu Podlaskim.

Kawaler.

Bibliografia: Kubacki L., *Antologia pilotów wojskowych poległych w latach 1945-2000*, Radom 2002, s.11 (foto); *Pamięci lotników wojskowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. J. Zielińskiego, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2003, s.311-312 (foto). Informacje siostry Lucyny Stepulak z I. 2004 r.

Bartoszuk Zdzisław

Bartoszuk Zdzisław (1915-1951) kpt., pilot samolotowy wojskowy, instruktor, entuzjasta lotnictwa. Uczestnik Bitwy o Wielką Brytanię

Urodził się 16.IV.1915 r. w m. Werchliś k. Janowa Podlaskiego w rodzinie Piotra i Kamili z d. Krasucka. Po ukończeniu 7-letniej szkoły powszechnej w Janowie Podlaskim w 1929 r., wstąpił do Technikum Mechanicznego w Koźienicach, gdzie przeniósł się wraz z rodzicami. Po trzech latach nauki zrezygnował z tej szkoły i zdobył zawód stolarza. W połowie lat 30. pracował w jednej z firm budowlanych. Wzięty do odbycia służby wojskowej 1.VII.1937 r. odbył kurs unitarny w 34 Pułku Piechoty w Białej Podlaskiej. Od 13.X.1937 r. odkomenderowany został z racji kwalifikacji na pomocnika mechanika do 5 Pułku Lotniczego w Lidzie. Przyjęty na własną prośbę do pułkowej szkoły pilotażu, ukończył ją w dniu 20.VIII.1938 r. zdobywając dyplom pilota. Następnie od 16.IV.1939 do 7.VII.1939 r. przebywał w Szkole Podoficerskiej kończąc ją z wynikiem bardzo dobrym. Mianowany kapralem nadterminowym został zawodowym pilotem 5 Eskadry Liniowej 5 Pułku Lotniczego w Lidzie.

Wziął udział w Wojnie Obronnej Polski we wrześniu 1939 r. w składzie macierzystej jednostki. W dniu 17.IX.1939 r. na rozkaz dowództwa przekroczył granicę i znalazł się w Rumunii. Do 18.XII.1939 r. przebywał w obozie Cimpulung. W końcu grudnia 1939 r. znalazł się w Syrii, by 12.I.1940 r. dotrzeć do Francji. Włączony do Grupy Bombowej m. Caen mjr. Cz. Krajewskiego przeszedł przeszkolenie na samolocie bombowym „Bloch”-210. Po kapitulacji Francji w VI.1940 r. jako jeden z pierwszych pilotów znalazł się w Anglii. Po przeszkoleniu na nowym sprzęcie w bazie Eastchurch, włączony został w skład 110 Skrzydła Lotniczego RAF. W okresie Bitwy o Wielką Brytanię walczył jako kapral, od 15.XI.1940 r. jako plutonowy, od 2.XII. 1940 r. sierżant pilot. W dniu 25.V.1941 r. został ranny w jednej z walk powietrznych, po rekonwalescencji latał bojowo w 225 Dywizjonie Myśliwskim do 14.IX.1943 r., następnie 286 Dywizjonie Myśliwskim RAF. Po przerwie operacyjnej, gdzie służył w 61 OTU od 23.VIII.1944 r., na własną prośbę, otrzymał przydział do 303 Dywizjonu Myśliwskiego Warszawskiego im. Tadeusza Kościuszki. Latał bojowo w tym dywizjonie do 11.IX.1944 r. Po kilkudniowej

przerwie na przeszkolenie w 84 GSU, przeniesiony został od 19. IX. 1944 r. do 317 Dywizjonu Myśliwskiego Wileńskiego. Latał bojowo nad Niemcami i Holandią w tym dywizjonie do 24.III.1946 r. Ogółem jako pilot sierżant, następnie starszy sierżant PSP, wykonał 60 lotów bojowych w czasie ok. 97 godzin.

W dniu 20.I.1945 r. lecąc z por. R. Hrycakiem, por. Cz. Hrobczykiem przyczynił się do wykrycia koło m. Hagi stanowiska wyrzutni pocisków niemieckich V-2. Po zakończeniu działań wojennych przeniesiony został na pilota instruktora w stopniu porucznika do Ośrodka Lotniczego RAF Nr 4 Cammarington. Na przełomie lat 40. latał w lotnictwie brytyjskim w Dalekiej Azji awansując do stopnia kapitana RAF.

Posiadał piękny głos (tenor). Brał udział w ruchu śpiewaczym.

Zginął śmiercią lotnika 7.VIII.1951 r., z uczniem Z. Fatalem podczas ćwiczeń z artylerią na samolocie „Beaufighter” Mk TT10 RD 806 koło m. Pembroke k. Manorbier.

Pochowany został na Cmentarzu Wojskowym Pembroke Dock (Walia).

Żonaty od 1942 r. z Margaret Mary Williams. Miał córkę Wandę Irenę i syna Piotra - artystę malarza, żeglarza samotnika.

Odznaczony był Orderem Virtuti Militari V klasy, dwukrotnie Krzyżem Walecznych, Orderem Polonia Restituta V klasy, Medalem Lotniczym, brytyjskimi Distinguished Flying Cross, War Star, 1939-1945.

Bibliografia: Król W., *Polskie skrzydła na zachodnio-europejskim froncie Wrzesień 1944 - maj 1945*, Wyd. MON, Warszawa 1985, s.68, 126,152,169, 177; Pawlak J., *Polskie Eskadry w Wojnie Obronnej Wrzesień 1939*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1991, s.134, 516; Przedpełski A., *80 lat polskiego lotnictwa wojskowego*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.133; Materiały Polskiego Instytutu im.Wł.Sikorskiego w Londynie przekazane przez Danuę Konarzeniec (siostrzenicę) 8.VIII.2003 r. Relacja pisemna dr inż. J. Pawlaka z 18.VII.2003 r.; Informacje ze Stowarzyszenia Lotników Polskich w Londynie z 4.VIII.2003 r.[Współautor noty Sławomir Hordejuk].

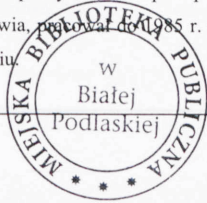
Bažanow Jerzy

Bažanow Jerzy (1925-1996) plk. dypl. w st. spocz., pilot samolotowy woj-skowy, instruktor, entuzjasta lotnictwa. Dowódcą 11 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego w latach 1956-1959

Urodził się 23.XII.1925 r. w m. Starsielce pow. Białystok. Po szkole powszechnej uczył się w Państwowym Gimnazjum w Białymstoku.

W okresie wojny i okupacji 1939-1945 pracował jako ślusarz na kolei.

W grudniu 1944 r., na ochotnika, zgłosił się do służby w Wojsku Polskim. Skierowany początkowo do batalionu zapasowego w Lublinie odkomenderowany wkrótce został do Centralnej Szkoły Oficerów Polityczno-Wychowawczych. Po jej ukończeniu, na krótko, zaangażowany został do Głównego Zarządu Polityczno-Wychowawczego Wojska Polskiego. Następnie skierowany został na stanowisko instruktora kulturalno-oświatowego w 1 Samodzielnym Szkolno-Treningowym Pułku Lotniczym. Od lutego 1946 r. awansowany na stanowisko zastępcy do spraw polityczno-wychowawczych dowódcy eskadry w 7 Samodzielnym Pułku Bombowców Nurkujących w Łęczycy. Skierowany, na własną prośbę, w październiku 1946 r. ukończył Wojskową Szkołę Pilotów, a następnie Oficerską Szkołę Lotniczą w Dęblinie. Służył następnie jako pilot instruktor w tej ostatniej szkole. We wrześniu 1949 r. objął stanowisko dowódcy klucza lotniczego w eskadrze szkolnej oficerów rezerwy, miesiąc później został dowódcą klucza w eskadrze wyszkolenia podstawowego OSL. Po ukończeniu Kursu Doskonalenia Oficerów skierowany został do Wojskowej Akademii Lotniczej Monino k. Moskwy (ZSRR). Jako oficer dyplomowany od czerwca 1955 r. został najpierw pomocnikiem dowódcy ds. pilotażu 11 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego, a od 25.XI.1956 r. do 25.III.1959 r. był jego dowódcą. Awansował następnie na stanowisko dowódcy 16 Dywizji Lotnictwa Szturmowego w Pile i sprawował to stanowisko do końca marca 1963 r. W latach 1963-1965 był starszym inspektorem techniki pilotowania w Oddziale Szkolenia Bojowego w Dowództwie Lotnictwa Operacyjnego w Poznaniu. Po przejściu w stan spoczynku, w stopniu pułkownika dyplomowanego, ze względu na stan zdrowia, pracował do 1985 r. w Sztapie Wojewódzkim Obrony Cywilnej w Poznaniu.



Zmarł 9.VIII.1996 r. w Poznaniu.

Pochowany został na cmentarzu Junikowo.

Żonaty ze Stanisławą, miał córką Krystynę i dwóch synów, Zbigniewa i Bogdana.

Odnaczony był m.in. Krzyżem Kawalerskim OOP, Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi. Posiadał odznakę i tytuł pilota wojskowego I klasy.

Bibliografia: Zieliński J., *Dowódcy pułków lotnictwa polskiego 1921-2000 Commanders of the Polish Air Force Wings*, Wyd. Redakcja Czasopism WLOP, Poznań 2001, s.34-35 (foto).

Białous Edward (1908-1934) kpr., pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 8.IV.1908 r. w m. Kantorówka pow. Sokółka, w rodzinie Józefa i Pauliny. Po szkole powszechnej uczył się w 6-klasowym gimnazjum w Nowogródku, następnie w Państwowej Szkole Rzemieślniczo-Przemysłowej w Białymstoku. Od najmłodszych lat interesował się lotnictwem i uprawiał modelarstwo. Powołany do odbycia służby wojskowej skierowany został do 5 Pułku Lotniczego w Lidzie. Po przeszkoleniu unitarnym na własną prośbę odkomenderowany został do Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu. Po ukończeniu kursu pilotażu, otrzymaniu dyplomu pilota wojskowego służył w 56 Eskadrze Towarzyszącej wspomnianemu wyżej 5 Pułku Lotniczego.

Zginął śmiercią lotnika 4.V.1934 r. nieopodal lotniska w Lidzie, podczas oblotu samolotu R-XIV „Lublin” nr 54-3 odebranego po remoncie.

Pochowany został na cmentarzu rzymskokatolickim w Lidzie.

Bibliografia: Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.72, poz. 23; Popiel A., *Pamięci poległych lotników w 1933-1939*, Wyd. KiŁ Warszawa 1987, s.50 (foto).

Biernacki Antoni

Biernacki Antoni (1896-1957) plut. rez., pilot samolotowy sportowy, działacz i popularyzator lotnictwa

Urodził się 15.III. 1896 r. na Podlasiu w rodzinie Teodora. Po szkole elementary uczył się nauki zawodu kowalsko-ślusarskiego. Pracował jako czeladnik w jednym z zakładów rzemieślniczych na terenie miasta Biała Podlaska.

W 1929 r. znalazł się w kręgu inicjatorów i założycieli Cechu w tym mieście. Po uruchomieniu Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS) w Białej Podlaskiej przeszedł do pracy w tym zakładzie. W 1929 r. był jednym z członków założycieli pierwszego przyfabrycznego Klubu Lotniczego przy PWS. Należał do czynnych działaczy i pilotów klubu. Wypromowany na pilota samolotowego w KL PWS 18.V.1933 r. z herbem „Cowlig”, brał udział w wielu zawodach i imprezach organizowanych przez ten aeroklub. W 1936 r. razem z A. Uszackim uczestniczył w VI Krajowym Lotniczym Konkursie Turystycznym, gdzie sklasyfikowany został na XVIII miejscu. Wykonał ponadto wiele lotów propagandowych i turystycznych, m.in. na trasie Biała Podlaska - Warszawa - Półwiesiek - Lidzbark - Poznań - Warszawa - Dęblin - Warszawa - Biała Podlaska.

We wrześniu 1939 r. brał udział w ewakuacji PWS. Po klęsce wrześniowej przeniósł się w okolice Tomaszowa Lubelskiego. Uczestniczył w ruchu konspiracyjnym w szeregach Armii Krajowej (AK), używając pseudonimu „Cygan”.

Po zakończeniu II wojny światowej prowadził jeden z zakładów rzemieślniczych w Tomaszowie Lubelskim.

Zmarł ok. 1957 r. w Tomaszowie Lubelskim.

Pochowany został na miejscowym cmentarzu.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Uznanie otrzymał odznaką Honorową Rzemiosła.

Bibliografia: *5 lat pracy i istnienia Klubu Lotniczego Podl. Wytw. Samolot. 1929/34*, Biała Podlaska 1934, s.13, 23-26, 30-31, 49, 75-76; Sroka J., *Biała na Podlasiu*, Lublin 1968, s. 109; Caban I., Makowski Z., *Związek Walki Zbrojnej i Armia Krajowa w okręgu lubelskim 1939-1944*. Zarys monograficzny cz. I. Wyd. Lubelskie, Lublin 1971, s.112 (foto); Chwałczyk T., *Podlaskie skrzydła*, KAW, Rzeszów 1985, s.53, także z A. Glasem, *Samoloty PWS*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1990, s.72; Demidowicz T., *Biała Podlaska jako krajowy ośrodek przemysłu i sportów lotniczych w okresie międzywojennym* [w:] Biała Podlaska. Szkice z dziejów miasta i okolic, Wyd. Miejska Biblioteka Publiczna, Biała Podlaska 1999, s.87, 89.

Brojek Ryszard (1950-1996) plk dypl., pilot samolotowy wojskowy, popularyzator entuzjasta lotnictwa i automobilizmu. Dowódca 61 Lotniczego Pułku Szkolno-Bojowego w latach 1991-1996

Urodził się 14.IV.1950 r. w Białymstoku w rodzinie Henryka i Anny z domu Gryciuk. Po szkole podstawowej uczył się w Państwowym Liceum Ogólnokształcącym im. Krzysztofa Kamila Baczyńskiego w rodzinnym mieście, gdzie w 1968 r. zdał maturę. Przeszedł stosowne badania i zdał egzamin w 1969 r. do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Wypromowany 16.XI.1972 r. na stopień podporucznika WP, rozpoczął swoją pierwszą służbę w 61 Lotniczym Pułku Szkolno-Bojowym w Nowym Mieście n. Pilicą. 1 lipca 1975 r. awansował na starszego pilota, od października 1976 r. został dowódcą klucza lotniczego. Z dniem 27.XI.1977 r. objął stanowisko szefa strzelania powietrznego eskadry lotniczej. Skierowany we IX.1978 r. na studia w Wojskowej Akademii Lotniczej Monino k. Moskwy (ZSRR), po jej ukończeniu objął w macierzystym, 61 Pułku Szkolno-Bojowym stanowisko zastępcy dowódcy eskadry ds. liniowych. We IX. 1983 r. awansował na stanowisko starszego nawigatora sekcji służb w Pułku w Modlinie. W okresie 12.II.1985-23.IV.1986 r. pełnił obowiązki dowódcy 61 Pułku, następnie objął stanowisko zastępcy dowódcy pułku ds. liniowych. Z dniem 28.XII.1990 r. ponownie przejął obowiązki dowódcy 61 Lotniczego Pułku Szkolno-Bojowego w Białej Podlaskiej. Od 11.X.1991 do 14.II.1996 r. został zatwierdzonym dowódcą tej jednostki. Będąc na tym stanowisku „otworzył” pułk na miasto - Białą Podlaskę. Zainicjował dni otwarte pułku, zorganizował słynne „Akapulco”, przeloty samolotowe dla ludności cywilnej. Należał do grona entuzjastów automobilizmu. Był członkiem Automobilklubu Białkopodlaskiego, w latach 1994-1997 jego prezesem. Należał do Społecznego Komitetu Rozbudowy II Liceum Ogólnokształcącego im. Emilii Plater w Białej Podlaskiej.

W lutym 1996 r. przeniesiony został na stanowisko starszego inspektora bezpieczeństwa lotów, w Dowództwie Warszawskiego Okręgu Wojskowego. Pożegnany lot wykonał jako dowódca 61 Lotniczego Pułku Szkolno-Bojowego 2.IV.1996 r. na TS-11 „Iskra” ze startem z lotniska w Białej Podlaskiej.

Zmarł tragicznie 22.IX.1996 r. podczas pobytu na urlopie w Kietlicach k. Giżycka.

Pochowany został na cmentarzu komunalnym (starym) w Białej Podlaskiej przy ul. Janowskiej.

Żonaty z Anną Rysak, miał dwóch synów: Bartosza (ur. 1981 r.) i Piotra (ur. 1983 r.).

Odznaczony był m.in. Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi. Posiadał odznakę i tytuł pilota klasy mistrzowskiej. Imię Jego figuruje na tablicy pamiątkowej członków Społecznego Komitetu Rozbudowy na holu w II Liceum Ogólnokształcącym im. Emilii Plater w Białej Podlaskiej

Bibliografia: Zieliński J., *Dowódcy pułków lotnictwa polskiego 1921-2000 Commanders of the Polish Air Force Wings.*, Wyd. Redakcja Czasopism WŁOP, Poznań 2001, s.9-11 (foto); Relacje żony Anny z VII 2003 r.

Bukała Lucjan (1918-1982) mjr rez. obs., pilot samolotowy wojskowy, doc. dr medycyny, ginekolog – położnik, pedagog, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 6.V.1918 r. w m. Wojnowice na Kielecczyźnie w rodzinie Józefa i Anny z domu Młynarczyk. Po szkole powszechnej uczęszczał do Państwowego Gimnazjum Ogólnokształcącego im. Jana Chreptowicza w Ostrowcu Świętokrzyskim, gdzie w maju 1937 r. zdał maturę. Powołany do służby wojskowej, wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa Nr 1 w Dęblinie. Skierowany, z chwilą napaści Niemiec hitlerowskich na Polskę we wrześniu 1939 r., do XIII Eskadry Obserwacyjnej awansowany do stopnia podporucznika obserwatora, wziął udział w Wojnie Obronnej. Wzięty do niewoli niemieckiej pod Przemyśłem, zbiegł i włączył się do prac konspiracyjnych. Walczył w jednym z oddziałów Związku Walki Zbrojnej (ZWZ), a następnie Batalionów Chłopskich w pow. opatowskim. Zasłynął udziałem w kilku akcjach partyzanckich w zdobyciu broni i materiałów wybuchowych. Był też jednym z inicjatorów powołania Tajnej Organizacji Nauczycielskiej w pow. Opatów i nauczycielem tajnego nauczania na poziomie szkoły średniej. Od II połowy 1942 r. przeniósł się do Warszawy, podjął studia medyczne na tajnym Uniwersytecie Warszawskim. Po przejściu frontu, na ochotnika zgłosił się w połowie I.1945 r. do Wojska Polskiego. Przydzielony do 37 Pułku Artylerii Lekkiej, przeszedł szlak bojowy II Armii Wojska Polskiego. Był ranny pod Budziszynem wiosną 1945 r. Po rekonwalescencji, powrócił do służby, awansując na stopień porucznika WP.

Od VII.1945 do I. 1946 r. walczył w jednym z oddziałów WP z Ukrainą Armia Powstańcza, na terenie pow. krośnieńskiego otrzymuje stopień kapitana WP.

Po ukończeniu studiów medycznych w marcu 1947 r. na Wydziale Lekarskim Uniwersytetu Marii Curie Skłodowskiej w Lublinie, pracował początkowo w II Klinice Chorób Wewnętrznych na stanowisku asystenta macierzystej uczelni. Następnie od października 1947 r. do września 1953 r. pracował jako asystent, starszy asystent a później adiunkt, w I Klinice Położnictwa i Chorób Kobięcych Akademii Medycznej w Lublinie. W dniu 5.V.1949 r. obronił pracę

doktorską z tematu: *O wewnątrz macicznym kwileniu płodu*, uzyskał tytuł doktora nauk medycznych.

Po przeniesieniu się w 1953 r. do Białej Podlaskiej objął stanowisko dyrektora Szpitala Miejskiego im. Mikołaja Kopernika, funkcję tę sprawował do połowy lat 60. Równocześnie został Inspektorem Powiatowym w zakresie położnictwa i ginekologii. Od 1960 r. przeszedł na stanowisko ordynatora Oddziału Ginekologii i Położnictwa Szpitala Miejskiego w Białej Podlaskiej i był nim do 1975 r. Pełniąc to stanowisko przyczynił się do rozbudowy szpitala poprzez zwiększenie liczby łóżek z 210 do 360, wzniesienia odrębnego pawilonu ginekologiczno-położniczego na 74 łóżek. Od 1972 r. podjął współpracę z nowopowstałą filią Warszawskiej Akademii Wychowania Fizycznego w Białej Podlaskiej. Początkowo pracował w niepełnym wymiarze na stanowisku adiunkta w Zakładzie Nauk Biomedycznych. Od 17.III.1972 r. mianowany został docentem. Był kierownikiem Pracowni Biomechaniki Sportu w Zakładzie Nauk Biomedycznych, następnie kierownikiem Pracowni Medycyny Wychowania Fizycznego, Sportu i Higieny Wychowania Zdrowotnego.

Praktykę lekarską kontynuował w miejscowej Przychodni Akademickiej. Prowadził, jako nauczyciel akademicki zajęcia dydaktyczne z zakresu biomechaniki sportu, wykłady monograficzne i seminaria magisterskie. Wypromował 88 prac magisterskich do czasu przejścia na emeryturę z dniem 31.VIII.1980 r. Był współpracownikiem takich czasopism medycznych jak: „Ginekologia Polska”, „Służba Zdrowia”, „Annales UMCS”, publikując kilkanaście specjalistycznych artykułów.

Zmarł 17.V.1982 r. na atak serca.

Pochowany został w grobie rodzinnym w Wojciechowicach pow. Opatów. Żonaty z Krystyną Makulak, miał dwie córki: Halinę i Annę.

Odnaczony był Krzyżem Partyzanckim, Brązowym Medalem „Za Zasługi dla Obronności Kraju”, Medalem „Za udział w walkach o Berlin”, Brązowym Medalem „Zasłużony na Polu Chwały”.

Był członkiem Polskiego Towarzystwa Lekarskiego i Związku Bojowników o Wolność i Demokrację.

Bibliografia: Tyrała P., *Kształcenie lotnicze. Proces dydaktyczno-wychowawczy w lotnictwie*. Dęblin - Kraków 1995, s.232-333; Celek J., *Skrzydłata Szkoła. Dęblińska Szkoła Lotnicza w latach 1925-1939 i wojenne losy jej wychowanków*. Wyd. Redakcja Czasopism Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej, Poznań 2000, s.179-180, 186; Cicirko Z., Lucjan Bukała, „Rocznik Naukowy”, ZWWF Biała Podlaska t. IX, 2002, s.285-287 (foto); Pawlak J., *Absolwenci Szkoły Orłąt 1925-1939*. Wyd. Retro Art., Warszawa 2002, s.223; Zamięscowy Wydział Wychowania Fizycznego w Białej Podlaskiej Akademia Wychowania Fizycznego w Warszawie. Akta personalne - Bukała Lucjan; Informacje żony Krystyny z 29.IX.1998 r.

Chmielewski Henryk

Chmielewski Henryk (1932-1955) kpr. pchor., pilot samolotowy wojskowy

Urodził się 8.XI.1932 r. w m. Krzywda pow. Łuków. Po szkole podstawowej uczył się w Państwowym Gimnazjum w Łukowie, gdzie zdał maturę. Brał udział w pracach kółka modelarskiego. Zgodnie z młodzieńczymi marzeniami wstąpił do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa (OSL) nr 5 w Radomiu. Szkolił się w I Eskadrze Szkolnej OSL na lotnisku Krzywda.

Zginął śmiercią lotnika 17.V.1955 r. podczas lotu szkolnego na samolocie „Mig”-15.

Pochowany został na cmentarzu parafialnym w rodzinnej miejscowości

Bibliografia: *Pamięci lotników wojskowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. J. Zielińskiego, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2003, s.251-252.

Ciołkosz Maria Zbysław

Ciołkosz Maria Zbysław (1902-1960) inż. mechanik, konstruktor lotniczy, wynalazca, popularyzator i działacz sportów lotniczych. Światowej sławy polski konstruktor samolotowy i śmigłowcowy

Urodził się 23.III.1902 r. w Krakowie, w rodzinie inteligenckiej Adama Tadeusza. Szkołę powszechną i gimnazjum ukończył w Tarnowie. Studia inżynierskie odbył na Wydziale Mechanicznym Politechniki Lwowskiej, gdzie następnie był krótko zatrudniony, w latach 1923/1924, jako asystent. Po odbyciu praktyki w firmie Hotchkiss w Paryżu, pierwszą pracę rozpoczął w 1926 r. w Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS) w Białej Podlaskiej. Współ-uczestniczył, wraz z dr. inż. A. Grzędzielskim pod kierunkiem inż. St. Cywińskiego, w projektowaniu polskiego myśliwca eskortującego PWS-1, nagrodzonego na Powszechnej Wystawie w Poznaniu (1927).

W 1928 r. zaprojektował pierwszy polski samolot pasażerski PWS-20, który zwyciężył w konkursie Ministerstwa Komunikacji. Na przełomie lat 20. i 30., jako stypendysta Ligii Obrony Przeciwlotniczej i Przeciwgazowej (LOPP), odbył studia uzupełniające na Uniwersytecie Ann Arbor w stanie Michigan (USA), uzyskując dyplom inżyniera konstrukcji lotniczych tej uczelni. Po powrocie do kraju włączył się do prac nad konstrukcją samolotów: PWS-52, PWS-19, PWS-54, ściśle współpracując z utalentowanym technikiem A. Uszackim.

W czasie pobytu w PWS, w latach 1926-1932, aktywnie uczestniczył w życiu kulturalnym wytwórni, od 1929 r. Klubu Lotniczego PWS. Z pilotem klubowym K. Stefaniukiem brał udział w szeregu lotach propagandowych nad pow. Biała Podlaska. Uczestniczył w zajęciach Szkoły Lotniczej PWS. Był gorącym zwolennikiem rozwoju szybownictwa i głównym organizatorem oddziału szybowcowego KL PWS w Brześciu n. Bugiem. W 1932 r. pełnił funkcję prezesa KL PWS w Białej Podlaskiej.

Po przejściu do Państwowych Zakładów Lotniczych (PZL) zaprojektował pierwszy polski samolot z wciąganiem podwoziem PZL P-27, następnie samolot pasażerski PZL P-30. W 1935 r. objął stanowisko dyrektora technicznego w Lubelskiej Wytwórni Samolotów (LWS). Opracował tam

projekt samolotu sanitarnego LWS-2, który jednak podobnie jak szereg innych jego projektów nie doczekały się realizacji. W 1938 r. powrócił do PWS w Białej Podlaskiej, jako kierownik Wydziału Studiów. Tuż przed wybuchem II wojny światowej wystąpił z oryginalnym projektem dwukadłubowego lekkiego samolotu bombowego konstrukcji drewnianej.

W okresie wojny i okupacji 1939-1945 pracował krótko w zakładach lotniczych w Tuluzie (Francja). Po przeniesieniu się do Anglii znalazł się w Polskiej Grupie Technicznej kpt. K. Dąbrowskiego, prowadząc z zespołem inżynierów studium nad „pociągami szybowcowymi”. Następnie w latach 1942-1943, pracował jako inżynier-konstruktor w firmie Aero-Mechano Ltd. W 1943 r. został dyrektorem Wydziału Lotniczego Ministerstwa Przemysłu, Handlu i Żeglugi w rządzie polskim na emigracji. Pracował tam nad planami rozwoju produkcji lotniczej w Polsce po zakończeniu wojny. Aktywnie działał w Komisji Lotniczej Stowarzyszenia Techników Polskich, sprawując funkcję przewodniczącego tej organizacji. W 1942 r. należał do współorganizatorów Kongresu Technicznego Lotnictwa w Londynie, którego pracom przewodniczył. Jesienią 1944 r. reprezentował Polskę na Międzynarodowej Konferencji do Spraw Lotnictwa Cywilnego w Chicago (USA). Bezpośrednio po zakończeniu II wojny światowej, w latach 1945-1948, był konstruktorem w Zakładach English Electric w Preston. Po wyjeździe, w 1948 r. do USA, pracował jako szef Wydziału Konstrukcji i Analizy Lotów w Zakładach Śmigłowcowych Piasecki Helicopters Co. w Morton i w Filadelfii. W latach 50. kierował wydziałem konstrukcyjnym w Zakładach Lotniczych Hiller Aircraft Corporation w Palo Alto. W 1959 r. przeszedł do Aero-Space Division Zakładów Lotniczych Boeing Aircraft Corporation w Seattle Wash, w których pracował do 1960 r. Był autorem szeregu fachowych artykułów w czasopismach polskich *Lot Polski*, *Przegląd Lotniczy*, *Przegląd Techniczny* i periodykach amerykańskich.

Zmarł 25.VI.1960 r. w Seattle Wash

Pochowany został na Cmentarzu Riverton Crest Cemetery.

Był członkiem honorowym KL PWS. Członkiem Instytutu Wiedzy Lotniczej w Nowym Jorku (JAS), Amerykańskiego Stowarzyszenia Śmigłowcowego (AHS) oraz Królewskiego Stowarzyszenia Lotniczego (RAES).

Otrzymał wiele odznaczeń polskich i zagranicznych, w tym Złoty Krzyż Zasługi i Medal Braci Wright. Jego imieniem nazwana została jedna z ulic w mieście Biała Podlaska.

Bibliografia: II Księga Inżynierów Mechaników Polskich - Warszawa 1936, poz. 71, s.79; „Lot Polski” Nr 6 z VI.1928 r., s.578-579; Nr 10 z X.1928 r., s.731-735; Nr 7 z VII.1930 r., s.31; „Młody Lotnik” Nr 1 z X.1929 r., s.9; Nr 5-6 z VI-VII.1929 r., s.144; „Podlasiak” Nr 13 z 31.III.1925 r., s.4; „Przegląd Lotniczy” Nr 3 z III.1930 r., s.189-191; Nr 7-8 z VII-VIII.1930 r., s.571-577; 5 lat pracy i istnienia Klubu Lotniczego Podl. Wyt. Samol. 1929/1934, Biała Podlaska 1934 r., s.9-11, 25-26, 72-73; „Technika, Lotnicza” Nr 6 z XI.1960, s.189; „Tygodnik Automobilista i Lotnik” Nr 4 z IV.1929 r., s.6; Chwalczyk T., Glass A., *Samoloty PWS*, Wyd. KiŁ Warszawa 1990, s. 82-83; Glass A., *Polskie konstrukcje lotnicze*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1977, s.188-190, 201-204, 209-210; Kędzierski J., Z. Ciołkosz (1902-1960) „Technika Lotnicza i Astronautyczna” z 7.VII.1970 r., s.27; Bartel R., Chojnacki J., Królikiewicz T., Kurowski A., *Z historii polskiego lotnictwa wojskowego 1918-1939*, Wyd. MON, Warszawa 1978, s.402, 435-438; Konieczny R., Malinowski T., *Ciołkosz Zbysław (1902-1960)*, [w:] Mała Encyklopedia Lotników Polskich, Wyd. KiŁ, Warszawa 1983, s.32-35; Płoszajski J., *Technicy Lotnictwa Polskiego na Zachodzie 1939-1945 cz. I*, Londyn 1993, s.64, 73, 149-150; Prauss S., *Z Zakopanego na Stag Lane. Wspomnienia konstruktora i pilota*, Wyd. Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław-Warszawa 1996, s.187 (nota).

Cyma Zygmunt

Cyma Zygmunt (1901-1962) inż. mechanik, konstruktor lotniczy, organizator wytwórni lotniczych, działacz i entuzjasta lotnictwa. Światowej sławy organizator przemysłu lotniczego i stalowego

Urodził się 1.I.1901 r. w m. Lubaczów, w Galicji Wschodniej w rodzinie urzędniczej. Uczęszczał do Gimnazjum Realnego we Lwowie, następnie studiował na Wydziale Mechanicznym Politechniki Lwowskiej, którą w 1923 r. ukończył z wyróżnieniem. Pierwszą pracę rozpoczął w Centralnych Warsztatach Lotniczych (CWL) w Warszawie, na stanowisku konstruktora, następnie kierownika ruchu. W 1928 r. został zatrudniony w Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS) w Białej Podlaskiej gdzie był szefem produkcji tej wytwórni, a od 1935 r. jednym z dyrektorów. W poważnym stopniu przyczynił się do modernizacji procesów technologicznych, czyniąc z PWS jeden z najważniejszych zakładów lotniczych w II Rzeczypospolitej. Nowe zasady, pasowania i tolerancji, wprowadzone przez niego w PWS, od 1938 r. stały się obowiązujące w całym polskim przemyśle lotniczym.

Był czynnym działaczem Związku Polskich Inżynierów Lotniczych i entuzjastą rozwoju sportów lotniczych. Należał do grupy inicjatywnej powołanego w 1929 r. Klubu Lotniczego przy PWS, współredaktorem pierwszego statutu klubu, sekretarzem pierwszego zarządu KL PWS, następnie stałym jego członkiem. Przez szereg lat pełnił funkcje komisarza technicznego Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej (ARP).

Po klęsce wrześniowej w 1939 r. znalazł się początkowo we Francji, gdzie został przewodniczącym Koła Lotniczego w utworzonym Stowarzyszeniu Inżynierów i Techników Polskich w firmie lotniczej Dewoitine w Tuluzie, sprawował funkcję kierownika grupy techniczno-konstrukcyjnej tej wytwórni. Następnie przebywał w Anglii, gdzie z grupą inżynierów polskich utworzył Polską Grupę Techniczną kpt. K. Dąbrowskiego. W połowie 1942 r. wyjechał do Kanady, podejmując pracę w firmie Victory Aircraft w Malton k.Toronto. Jako kierownik planowania i rozbudowy tej wytwórni, przyczynił się do uruchomienia w bardzo szybkim czasie, bo już od września 1943 r. seryjnej produkcji samolotu bombowca Avro 683 „Lancaster”. Wziął udział w opracowa-

niu i zbudowaniu prototypu samolotu pasażerskiego „York”. Od grudnia 1945 r. pracował w firmie A.V. Roe Canada Limitem Ltd., kierował budową samolotu odrzutowego o przeznaczeniu komunikacyjnym CF-102 „Jetliner”, następnie samolotu CF-100 „Canuck” oraz naddźwiękowego samolotu myśliwskiego CF-105 „Arrow”. Ceniąc jego zmysł organizacyjno-koncepcyjny, w 1946 r. władze Kanady powierzyły mu za zadanie zorganizowania od podstaw dużej fabryki samolotów odrzutowych Orenda Engines Ltd., której następnie był naczelnym dyrektorem. Na przełomie lat 50. i 60., został głównym inżynierem i dyrektorem inwestycyjnym jednej z największych wówczas na świecie stalowni - Atlas Steel Corporation budowanej w prowincji Quebec.

Zmarł 25.XI.1962 r. na atak serca w m. Sopol.

Pochowany został na jednym z cmentarzy w Montrealu.

Żonaty z Janiną, miał córkę.

Odnaczony był szeregiem odznaczeń polskich i zagranicznych w tym Srebrnym Krzyżem Zasługi, Odznaką Honorową LOPP II stopnia (srebrną).

Bibliografia: *5 lat pracy i istnienia Klubu Lotniczego Podl. Wyt. Samol. 1929/1934*, Biała Podlaska 1934, s.5-6, 11, 75; II Księga Inżynierów Mechaników Polskich, Warszawa 1936, poz. 74, s.79; „Skrzydłata Polska” Nr 5 z V.1937 r., s.21-22; „Technika Lotnicza” Nr 6 z VI.1963 r., s.162 (nota pośmiertna); Bartel R., Chojnacki J., Królikiewicz T., Kurowski A., *Z historii polskiego lotnictwa wojskowego 1918-1939* Wyd. MON Warszawa 1978, s.395, 448-450; Chwałczyk T., *Podlaskie Skrzydła*, KAW, Rzeszów 1985, s.180-188; Chwałczyk T., Glass A., *Samoloty PWS*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1990, s.84-85; Płoszajski J., *Technicy Lotnictwa Polskiego na Zachodzie 1939-1945*, cz. I, Londyn 1993, s.15, 71-73, 76-77, 83-84, 143-144; Prauss S., *Z Zakopanego do Stag Lane. Wspomnienia konstruktora lotniczego i pilota 1910-1970* podał do druku, wprowadził i przepisał, opatrzył E. Małak Wyd. Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław - Warszawa - Kraków 1996, s.448 (nota).

Cywiński Stanisław

Cywiński Stanisław (1884-1939) inż. mechanik, wynalazca, konstruktor lotniczy, pilot szybowcowy wyczynowy, popularyzator i entuzjasta i szybownictwa. Jeden z pionierów lotnictwa polskiego

Urodził się 31.X.1884 r. w Iłży, w ówczesnej guberni radomskiej, w rodzinie urzędniczej. Po ukończeniu gimnazjum z odznaczeniem studiował początkowo na Uniwersytecie Kijowskim, a następnie na Wydziale Mechanicznym, uzyskując w 1908 r. dyplom inżyniera mechanika. Po odbyciu rocznej praktyki zawodowej w zakładach mechanicznych w Gerlafingen (Szwajcaria), podjął pracę jako konstruktor mostów w Zakładach Metalowych „Rudzki S.A.”, z którym został w 1915 r. ewakuowany do Rosji.

W latach 1910-1911, wspólnie z Cz. Zbierańskim, zbudował swój pierwszy samolot - dwupłatowiec „Jaskółka”, który został oblatany przez M. Scipio del Campo. W marcu 1911 r., wspólnie ze wspomnianym Zbierańskim, na łódzkiej wystawie lotniczej zaprezentował motor lotniczy ENU o mocy 40 KM i skrzydła Bleriota. Po powrocie do Polski, w 1918 r., został zatrudniony jako ekspert w Sekcji Żeglugi Napowietrznej, przy Ministerstwie Spraw Wojskowych. Był członkiem Komisji zajmującej się zakupem samolotów i przygotowaniem ich produkcji w Zakładach Mechanicznych E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie. W 1920 r. przeszedł do lubelskich zakładów z zamiarem zorganizowania Wydziału Lotniczego i przygotowania do produkcji samolotów. W czasie pobytu w Lublinie zaprojektował szybowce „Lublin”-1 oraz „Lublin”-2, który w 1923 r. otrzymał IV nagrodę w I Konkursie Ślizgowców w Białce k. Nowego Targu. W 1925 r. przeniósł się do Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS) w Białej Podlaskiej. Kierował tutaj pracami nad projektem pierwszego polskiego samolotu myśliwskiego PWS-1. Samodzielnie zaprojektował samolot sportowy PWS-3 i samolot sportowy PWS-51 o konstrukcji mieszanej. Wspólnie z inż. J. Naleszkiewiczem nadzorował pracę nad budową samolotów pasażerskich PWS-21 „Bis” i PWS-24. Pod jego kierownictwem powstał pierwszy polski samolot myśliwski budowany seryjnie, PWS-10.

Obok pracy zawodowej pasjonował się lotnictwem sportowym, był entuzjastą rozwoju szybownictwa w kraju. Jako pilot, szybowcowy wyczynowy,

zainicjował szereg imprez kulturalno-sportowych na terenie miasta Biała Podlaska. Należał do grona założycieli, w 1929 r., pierwszego w II Rzeczypospolitej przyfabrycznego Klubu Lotniczego przy wytwórni PWS. Był współautorem pierwszego statutu klubu, wiceprezesem klubu w latach 1929-1930, kierownikiem Sekcji Szybowcowej 1932-1933, wreszcie prezesem zarządu KL PWS 1933-1935. Należał do grona wybitnych działaczy terenowych Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej w latach 1929-1939. Jako komisarz sportowy wielokrotnie pełnił funkcję sędziowskie na różnego typu zawodach lotniczych.

Od 1935 r., jako szef montażu w Państwowych Zakładach Lotniczych (PZL) Warszawa-Okęcie, kierował produkcją samolotów PZL P-23 „Karaś” oraz PZL P-24. Był autorem patentu belkowej konstrukcji kadłuba, naśladowanego we Francji w produkcji samolotu „Breguet”, a w kraju motoszybowca „Ogar”.

We wrześniu 1939 r. wziął udział w obronie Warszawy i Państwowych Zakładów Lotniczych. Przyczynił się m.in. do uchronienia polskiej dokumentacji lotniczej przed okupaniem.

Zmarł 25.X.1939 r. w wyniku odniesionych ran w czasie bombardowania Warszawy.

Żonaty z Marią z domu Ordyłowska. Miał córkę Elżbietę.

Otrzymał szereg odznaczeń państwowych, w tym Srebrny Krzyż Zasługi, Odznakę Honorową ŁOPP II stopnia (srebrną). Jego imię nosi jedna z ulic w Białej Podlaskiej.

Bibliografia: „Biuletyn” ARP Nr 4 z I.III -I.IV.1929 r., s.71-72; „Lot Polski” Nr 4 z V. 1929 r. Nr 6 z VI.1930 r., s.38-39; Nr 19 z X.1931 r., s.3-4; „Przegląd Lotniczy” Nr 4 z IV.1929 r., s.300-307; „Skrzydłata Polska” Nr 3 z IX.1930 r., s. 18-19; Nr 7 z VII.1933 r., s.253-254; Nr 10 z 1938 r., s.295; Nr 9 z 25.II.1959 r., s.10; Nr 44 z X.1957 r., s.13; „Sport” Nr 1 z IV.1911 r., s.4-5; „Technika Lotnicza i astronautyczna” Nr 2 z II 1972 r., s.36-37; Dąbrowski K., *Przegląd samolotów sportowych i ich osiągnięć*, Wyd. KiŁ. Warszawa 1964, s.52; Glass A., *Polskie Konstrukcje Lotnicze 1893-1939*, Warszawa 1977, s.177-178, 178-179, 187-188, 204-209; tenże, *Słownik Pionierów Techniki*, Katowice 1986, s.44-45; Jungowski E., *O pionierach polskiej myśli lotniczej*, Wyd. Naukowo-Techniczne, Warszawa 1967, s.228-229; Bartel R., Chojnacki J., Królikiewicz T., Kurowski A., *Z historii polskiego lotnictwa wojskowego*, MON, Warszawa 1978, s.392, 433, 436-437, 451, 485; Chwałczyk T.; Glass A., *Samoloty PWS*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1990, s.85-87;

Cumft O., Kujawa H.K., *Księga Lotników Polskich poległych, zmarłych i zaginionych 1939-1946* Wyd. MON, Warszawa 1989, s.109; Markowski M., *Okres powstania polskiej myśli lotniczej do 1918* [w:] *Polskie Lotnictwo Sportowe. Almanach*, KAW Kraków 1987, s.15; *5 lat pracy i istnienia Klubu Lotniczego Podl. Wyt. Samol. 1929/1934*, Biała Podlaska 1934, s.6, 11-12, 15, 32-34.

Czerwiński Wacław (1902-1988) inż. mechanik, konstruktor lotniczy, wynalazca, artysta malarz, pedagog, pilot szybowcowy, działacz i entuzjasta lotnictwa. Światowej sławy konstruktor lotniczy

Urodził się 16.XI.1902 r. w Czortkowie na Podolu w dawnym woj. tarnopolskim, w rodzinie Kazimierza i Zofii z Lassa. Mniszek. Szkołę średnią ukończył w Tarnopolu, następnie studiował na Wydziale Mechanicznym Politechniki Lwowskiej (PL). W czasie studiów, w latach 1924-1928, budował szybowiec zwany CW-1, na którym w 1928 r. Sz. Grzeszczyk ustanowił pierwszy polski rekord długości lotu wynoszący 4 min. i 15 sek.

W 1929 r. przy wsparciu Związku Awiatycznego Studentów Politechniki Lwowskiej, skonstruował dwa kolejne szybowce, oznaczone od pierwszych liter nazwiska i imienia CW-II i CW-III. W 1930 r. uzyskał na nich uprawnienia pilota szybowcowego kategorii „C”. W tym samym roku zaprojektował pierwszy wyczynowy dwumiejscowy polski szybowiec CW-IV, na którym ustanowili szereg nowych rekordów polscy piloci. Po ukończeniu, w 1931 r., studiów na Politechnice Lwowskiej otrzymał na tej uczelni posadę pracownika naukowego, prowadząc zajęcia ze statyki i hydrodynamiki. Jednocześnie kontynuował prace nad kolejnymi konstrukcjami szybowców, m.in. projektując i budując z inż. Wł. Jaworskim dwa szybowce szkolne CWJ oraz CWJ-bis „Skaut” i szybowiec treningowy ITS-II. Samodzielnie zaprojektował szybowce: wyczynowy CW-5 bis, na którym ustanowiono łącznie dziesięć rekordów Polski oraz szybowiec akrobacyjny CW-7.

W 1933 r. pełnił na krótko funkcję kierownika technicznego w Instytucie Techniki Szybownictwa we Lwowie. Następnie został członkiem kolegium redakcyjnego „Czasopisma Lotniczego” (Lwowskiego), popularyzując na jego łamach problematykę szybownictwa. W 1934 r. rozpoczął pracę jako samodzielny konstruktor i właściciel małej wytwórni szybowców we Lwowie. W 1935 r. objął stanowisko głównego inżyniera i projektanta szybowców w Wojskowych Warsztatach Szybowcowych w Krakowie. W tym czasie powstały jego kolejne udane konstrukcje; szybowiec treningowo-

prześciowy WWS-1 „Salamandra”, (jeden z najdłużej używanych szybowców polskich po II wojnie światowej), szybowiec szkolny WWS-2 „Żaba” oraz jego wersja zmodyfikowana „Żaba II”, „Żaba III”, szybowiec treningowy WWS-3 „Delfin”. W pierwszej połowie 1936 r. przyjęty został do Państwowych Zakładów Lotniczych (PZL) w Warszawie. Rozpoczął wówczas prace nad kolejnym projektem szybowca wyczynowego, który dokończył pod nazwą PWS-101, po przejściu w II połowie tegoż roku do Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS) w Białej Podlaskiej. W PWS został kierownikiem biura konstrukcyjnego, nowoutworzonego działu Studium.

W 1936 r. otrzymał od podlaskiej wytwórni zadanie, opracowania projektu dwusilnikowego samolotu treningowego drewnianej konstrukcji. Projekt samolotu powstał w 1937 r., w 1938 r. wykonany został prototyp po nazwą PWS-33 „Wyżel”. Wystawiony w XI.1938 r. na XVI Międzynarodowym Salonie Lotniczym w Paryżu, wzbudził duże zainteresowanie oryginalnością kształtów i zastosowaniem szeregu nowych rozwiązań. W PWS rozpoczął pracę nad kolejnym projektem samolotu oznaczonym PWS-41, którego prototypu budowy nie zdołano ukończyć. Równolegle prowadził pracę nad dalszą wersją szybowca PWS-101, finalizując budowę dwóch ciekawych szybowców wyczynowych PWS-102 „Rekin”.

Prowadził energiczną działalność na polu sportów lotniczych. W okresie studenckim był jednym z odkrywców Bezmiechowej, członkiem zarządu, w latach 1930-1931 prezesem Związku Awiatycznego Studentów Politechniki Lwowskiej. W okresie pobytu w Białej Podlaskiej, w latach 1936-1939, należał do zarządu Klubu Lotniczego PWS, a następnie Aeroklubu Podlasko-Poleskiego, pełniąc w latach 1937-1938 funkcję prezesa. Był też aktywnym działaczem koła Związku Polskich Inżynierów Lotniczych w Białej Podlaskiej. Od 1937 r. został komisarzem szybowcowym Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej na miasto Biała Podlaska.

Po klęsce wrześniowej w 1939 r. znalazł się we Francji. Jako kierownik polskiej grupy konstrukcyjnej, pracował w fabryce Dewoitine w Tuluzie. Na-

stępnie przedostał się do Wielkiej Brytanii. Działając w Polskiej Grupie Technicznej kpt. K. Dobrowolskiego, wspólnie z inż. Zygmuntem Cymą, inż. Kazimierzem Korsakiem, był autorem planu wstępnych przygotowań uruchomienia produkcji szybowców transportowych.

Od 1941 r. przebywał w Kanadzie, gdzie zatrudniony był w zespole konstrukcyjnym inż. J. W. Jakimiuka w Zakładach De Havilland Aircraft of Canada. W 1942 r. objął stanowisko naczelnego konstruktora Canadian Wooden Aircraft Ltd. w Toronto, doskonaląc metodę przestrzennego formowania sklejki drzewnej do produkcji wybranych elementów samolotów. Z końcem grudnia 1945 r. przeszedł do zakładów Avro Aircraft Ltd. w Malton k. Toronto na stanowisko kierownika grupy technicznej, a następnie szefa biura projektów wstępnych, uczestniczył w konstrukcji takich samolotów kanadyjskich jak: CF-102 „Jetliner”, myśliwca naddźwiękowego dalekiego zasięgu CF-105 „Arrow” i latającego spodka - Avro „Flying Saucer”. Od 1959 do 1966 roku sprawował funkcję kierownika biura projektów w Sekcji Aerodynamiki Ponnaddźwiękowej w Narodowej Radzie Badań Lotniczych w Ottawie.

Od 1942 r. związany był naukowo z Uniwersytetem w Toronto. W 1966 r. został wykładowcą specjalnym w Instytucie Studiów Aero i Astronautyki tejże uczelni, aż do przejścia na emeryturę w 1969 r. Uprawiał też z powodzeniem malarstwo kończąc stosowne studia.

Pracując na obczyźnie pozostawał wierny idei działacza społecznego i sportowego. Był inicjatorem założenia Klubu Szybowcowego przy Zakładach De Havilland, konstrukcji szybowca DH „Sparrow” (Wróbel) i CWA „Robin”, będących rozwinięciem przedwojennej „Salamandry” oraz szybowca CWA „Wren” swoistej kopii szybowca „Żaba”. Był członkiem Stowarzyszenia Techników Polskich w Wielkiej Brytanii, autorem około trzydziestu patentów w dziedzinie techniki i technologii lotniczej, autorem szeregu artykułów w „Czasopiśmie Lotniczym” i w czasopismach zagranicznych.

Zmarł 17.VI.1988 r. w Toronto.

Pochowany na jednym z miejscowych cmentarzy.

Żonaty, miał dwie córki.

Otrzymał szereg odznaczeń polskich i zagranicznych, w tym Złoty i Srebrny Krzyż Zasługi, Medal ARP, Odznakę Honorową LOPP I stopnia (złotą). Był członkiem honorowym Kanadyjskiego Stowarzyszenia Szybowcowego (1951). Laureatem Nagrody Przechodniej Zrzeszenia Polskich Przemysłowców Lotniczych dla konstruktorów w 1937 i 1938 r., kanadyjskiej Nagrody F. W. Baldwina w 1961 r.

Bibliografia: Biuletyn ARP Nr 114 z IV.1937 r., s.XV; „Czasopismo Lotnicze” (Lwowskie) Nr 1 z 25.I.1933 r., s.10-12, Nr 5 z 27.I.1933r., s.5-8; Nr 3 z 10.VII.1933 r., s.35-38; Mała Encyklopedia Lotnicza. Ilustrowany Słownik Lotniczy, Warszawa 1938, s.79; „Skrzydła Polska” Nr 7 z VII. 1937 r., s.175; Nr 11 z XI.1937 r., s.265-266; Nr 11 z XI.1938 r., s.320-322; Nr 23 z VII.1956 r., s.6; Nr 29 z VII.1988 r., s.2; „Technika Lotnicza” Nr 10 z XI.1938 r., s.313-317; „Technika Lotnicza i Astronautyczna” Nr 11 z XI.1974 r., s.37-40; Rejniak T., *Historia Lotnictwa*, Warszawa 1966, s.34; Bartel R., Chojnacki J., Królikiewicz T., Kurowski A., *Z historii polskiego lotnictwa wojskowego 1918-1939*, Wyd. MON, Warszawa 1978, s.368-369, 413-414, 436-437; Malinowski T., *Sport szybowcowy* [w:] *Polskie Lotnictwo Sportowe. Almanach*, Kraków 1987, 142-143; Chwałczyk T., *Podlaskie skrzydła*, KAW Rzeszów 1985, s.158-171, tenże z Glass A., *Samoloty PWS*, Wyd. KiŁ Warszawa 1990, s.87-90, 178-179; Glass A. tenże, *Polskie konstrukcje lotnicze 1893-1939*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1977, s.210-212, tenże PWS-33, Wyd. Militaria, Warszawa 1995, s.22; tenże PWS-33 *Wyróż - pierwszy polski samolot dwusilnikowy do szkolenia załóg* „Technika Lotnicza i Astronautyczna” Nr 12 z XII.1977 r., s.30-32; Płoszajski J., *Technicy lotnictwa polskiego na Zachodzie*, cz. I. Londyn 1993, s.15, 71-73, 82-84, 138-141, 143, 150-151, 163; Nowa Encyklopedia PWN, t. I, Warszawa 1995, s.845; *Polska technika lotnicza do r. 1939*, t. I, Źródła osiągnięć. Pod red. A. Glassa, Warszawa 1992, s.198-205.

Daszkowski Aleksander (1901-1977) chor. w st. spocz., pilot samolotowy wojskowy, instruktor, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 28.IV.1901 r. w Ciechanowcu woj. białostockiej w rodzinie Bronisława i Julii z Marchelów. Uczył się w szkole powszechnej w rodzinnej miejscowości, a po ewakuacji rodziny w głąb Rosji w m. Orzeł. W 1919 r. zdobył małą maturę w gimnazjum polskim. Po powrocie do Polski, w lutym 1920 r., powołany został do służby wojskowej. Brał udział w wojnie polsko-bolszewickiej 1919-1920 w szeregach 45 Pułku Piechoty Strzelców Kresowych. W dniu 15.III.1922 r., na własną prośbę, przeniesiony został do lotnictwa. Służył jako kapral nadterminowy, a później plutonowy w 1 Pułku Lotniczym w Warszawie. Ukończył Szkołę Podoficerską Obsługi Samolotów i kurs obrony przeciwgazowej. Odkomenderowany, na własną prośbę, do Niższej Szkoły Pilotów w Bydgoszczy, po jej ukończeniu 17.IV.1926 r. został pilotem 12 Eskadry wywiadowczej macierzystego pułku. Po pół roku, jako wyróżniający się pilot, przeniesiony został do 112 Eskadry Myśliwskiej. W połowie 1927 r., jako sierżant pilot, przeniesiony został na stanowisko pilota instruktora do Centrum Wyszkołenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie. Od maja 1931 r. do kwietnia 1933 r. był instruktorem w eskadrze treningowej 1 Pułku Lotniczego. Od połowy 1933 r. objął stanowisko pilota instruktora w Ośrodku Przysposobienia Wojskowego Lotniczego w Lublinku k. Łodzi. Po okresie 3 lat pracy szkoleniowej w tym ośrodku powrócił do 1 Pułku Lotniczego.

We wrześniu 1939 r. wziął udział w obronie polskiego nieba jako st. sierż. pilot eskadry sztabowej Dowództwa Lotnictwa. Wykonał 17 lotów bojowych. Internowany 18.IX.1939 r., po przekroczeniu granicy polsko-rumuńskiej. Po ucieczce z jednego obozu, przez Syrię dostał się do Francji. Służył w polskiej bazie Centrum Wyszkołenia Lotniczego Lyon-Bron jako pilot instruktor do 20.VI.1940 r. Ewakuowany drogą morską do Wielkiej Brytanii, został pilotem instruktorem w Szkole Strzelania Powietrznego (AGS) w Wettrengh, a później w Szkole Obserwatorów i Nawigatorów (AOWS) w Dalcross i Baryow on Turnes. Po demobilizacji w 1947 r. powrócił do Polski. Pracował w Państwowej Centrali Handlowej jako kierownik sekcji transportu, a później jako kie-

rownik warsztatu mechaniki precyzyjnej w Spółdzielni Pracy „Elektronautyka” w Warszawie.

Po przejściu na emeryturę w kwietniu 1967 r., pracował społecznie w Referacie Oświatowym przy Radzie Narodowej Warszawa-Mokotów i w Komitecie Blokowym. Działal też w Oddziale Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa.

Zmarł 15.I.1977 r. w Warszawie.

Pochowany został na jednym z cmentarzy warszawskich.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odnaczony był Krzyżem Walecznych, Srebrnym Krzyżem Zasługi z Mieczami, Brązowym Krzyżem Zasługi, Medalem Lotniczym, brytyjskimi i francuskimi medalami pamiątkowymi.

Bibliografia: Kędzierski J., *Aleksander Daszkowski (1901-1977)*, „Skrzydłata Polska”, Nr 27 z 2.VIII.19978 r., s.22 (foto); Pawlak J., *Polskie Eskadry w Wojnie Obronnej Wrzesień 1939*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1991, s.443-447, 523.

Dąbrowski Gustaw Stanisław

Dąbrowski Gustaw Stanisław (1904-1931) por. obs. pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 14.VIII.1904 r. w m. Krzymoskie w ówczesnym pow. Konstantynowskim, w rodzinie Maksymiliana i Stanisławy z Wysokińskich. Po ukończeniu szkoły elementarnej wstąpił do gimnazjum w Białej Podlaskiej. W wieku 16 lat wziął udział, jako ochotnik w wojnie polsko-bolszewickiej 1919-1920 r. w szeregach 11 Pułku Ułanów. Po zakończeniu działań wojennych służył do połowy sierpnia 1921 r. w 1 Dywizji Ułanów Górnośląskich. Po zdobyciu matury wstąpił z dniem 23.VIII.1924 r. do Szkoły Podchorążych Piechoty w Warszawie. Po odbyciu praktyki w 34 Pułku Piechoty w Białej Podlaskiej, na własną prośbę, został przeniesiony do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Grudziądzu. Po jej ukończeniu w 1927 r. (I Promocja) służył jako sierżant podchorąży w 1 Pułku Lotniczym w Warszawie, w 12 Eskadrze Linowej. Po przeszkoleniu na samolotach bombowych, awansował na stopień podporucznika Wojska Polskiego, a następnie porucznika obserwatora. Latał w 211 Eskadrze Bombowej, a później 213 Eskadrze Bombowej Nocnej.

Zginął śmiercią lotnika 18.VIII.1931 r. w Bzowie pod Grudziądem, podczas lotu nocnego, w czasie burzy, na samolocie „Fokker”-VII.

Pochowany został na warszawskich Powązkach.

Bibliografia: Borowy S., *Życiorysy poległych lotników*, [w:] Ku czci poległych lotników. Księga Pamiątkowa, Praca zbiorowa pod naczelną redakcją M. Romeyki, Wyd. Komitetu Budowy Pomnika Ku Czci Poległych Lotników, Warszawa 1933, s.372 (foto); Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1925*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.74, poz. 78; terŕe, *Absolwenci Szkoły Ofiar 1925-1939*, Wyd. Retro-Art., Warszawa 2002, s.42.

Deszyński Wincenty Piotr

Deszyński Wincenty Piotr (1908-1934) ppor. obs. pilot samolotowy wojskowy i szybowcowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 22.I.1908 r. w Janowie Podlaskim, ówczesnej guberni siedleckiej, w rodzinie Stanisława i matki Eleonory z Kwiecińskich. Po ukończeniu szkoły powszechnej w rodzinnej miejscowości, uczył się w Gimnazjum Państwowym w Lidzie, gdzie w 1930 r. zdał maturę. Wzięty do odbycia służby wojskowej skierowany został do Szkoły Podchorążych Piechoty. Po półrocznej służbie w tej szkole, otrzymał zgodę na przejście do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Po jej ukończeniu i wypromowaniu w 1933 r. na stopień podporucznika obserwatora, skierowany został do służby w 5 Pułku Lotniczym w Lidzie. Po kilku miesiącach służby odkomenderowany do Wojskowego Ośrodka Szybowcowego w Ustinowej, gdzie zdobył kategorię „B”, następnie „C” pilota szybowcowego. Po powrocie pełnił przez kilka miesięcy obowiązki młodszego oficera w 51 Eskadrze Liniowej wymienionego wcześniej 5 Pułku Lotniczego. W maju 1934 r., po pozytywnym przyjęciu raportu, skierowany został na kurs pilotażu samolotowego w Centrum Wyszukolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie.

Zginął śmiercią lotnika 20.VII.1934 r. w czasie samodzielnego lotu szkolnego na samolocie PZL Ł-2, nr 55-15.

Pochowany został na cmentarzu parafialnym w rodzinnym Janowie Podlaskim.

Bibliografia: Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.74, poz. 80; tenże, *Absolwenci Szkoły Orłąt. 1925-1939*, Wyd. Retro-Art., Warszawa 2002, s.119 (foto); Popiel A., *Pamięci poległych lotników 1933-1939*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1987, s.54-55 (foto).

Dorosz Stanisław (1908-1943) sierż. strzelec pokładowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 5.IX.1908 r. w Białej Podlaskiej. Po szkole powszechnej uczył się zawodu. Po zgłoszeniu się na ochotnika do służby Wojska Polskiego, skierowany został do Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich w Bydgoszczy. Po jej ukończeniu służył jako podoficer zawodowy w jednym z pułków lotniczych.

We wrześniu 1939 r. wziął udział w Wojnie Obronnej Polski w szeregach macierzystej jednostki. Po klęsce wrześniowej przez Rumunię przedostał się do Francji. Od lipca 1941 r., po ewakuacji, zgłosił się do Polskich Sił Powietrznych. Po przeszkoleniu, na specjalistycznym sprzęcie, przydzielony został do 305 Dywizjonu Bombowego Ziemi Wielkopolskiej i Lidzkiej. Wykonał wiele lotów bojowych, biorąc udział w wyprawach bombowych nad Niemcy jako plutonowy strzelec pokładowy, a następnie sierżant.

Zginął śmiercią lotnika 13.I.1943 r. wraz z całą załogą, podczas jednej z wypraw bombowych.

Żonaty.

Odnaczony był Krzyżem Walecznych i Wojskową Odznaką Strzelca.

Bibliografia: Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.265, poz. 297; Zieliński J., *305 Dywizjon Bombowy Ziemi Wielkopolskiej i Lidzkiej*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2004, s.31, 71.

Drozdowski Tadeusz

Drozdowski Tadeusz (1906-1996) mgr inż. mechanik, projektant, pilot samolotowy wojskowy i sportowy, działacz i entuzjasta lotnictwa

Urodził się 31.I.1906 r. w Borysławiu w rodzinie Jana i Ludwiki z d. Kremer. Po szkole powszechnej uczył się w gimnazjum w rodzinnym mieście, gdzie zdał maturę. Studiował następnie w Wyższej Szkole Przemysłowej w Krakowie, którą ukończył w 1926 r. Pierwszą pracę podjął, w marcu 1927 r., jako technik w biurze konstrukcyjnym Podlaskiej Wytwórni Samolotów w Białej Podlaskiej. Uczestniczył w pracach nad projektami samolotów tej wytwórni PWS-10, PWS-11, PWS-12, PWS-12 bis i PWS-15 w zespole dr inż. A. Grzędzielskiego i inż. Zdaniewskiego Bobka, następnie inż. Ciołkosza w 1931 r. Pracował m.in. nad podwójnym usterzeniem samolotu PWS-19. Brał też udział nad pracami projektowymi i w budowie prototypu samolotu konstrukcyjnego PWS-54.

W wolnym czasie oddawał się pasji latania, początkowo jako nawigator, a później pilot. Debiutował zawodniczo w III Krajowym Konkursie Awionetek 25.IX-6.X.1930 r. ze startem w Warszawie z pilotem K. Stefaniukiem na samolocie PWS-5. W styczniu 1931 r. z pilotem K. Stefaniukiem, brał udział w Podlasko-Lubelskich Zimowych Zawodach Samolotowych na samolocie PWS-50. Po ukończeniu kursu pilotażu w szkole pilotów Klubu Lotniczego PWS, pod kierunkiem pilota instruktora F. Rutkowskiego, z dniem 29.IX.1933 r. został posiadaczem dyplomu pilota turystycznego z herbem „Startnos”.

W okresie pracy w Białej Podlaskiej należał do grona prężnych działaczy wspomnianego KL PWS. Od 28.IV.1930 r. do 7.I.1931 r. i od 18.I. do 1.X.1932 r. był sekretarzem tego klubu. Od 7.I.1931 r. do końca tego roku sprawował funkcję I wiceprezesa i kierownika technicznego.

Kontynuował zawodnicze latanie w barwach Aeroklubu Warszawskiego po przejściu z końcem 1932 r. do pracy w Państwowych Zakładach Lotniczych Warszawa-Okęcie. Reprezentując barwy AW w V Locie Południowo-Zachodniej Polski im. F. Żwirki 10-11.VI.1933 r. ze startem w Krakowie z pilotem T. Halewskim na samolocie DH „Moth”, znalazł się w czołówce, zajmując III miejsce w klasyfikacji. Ponownie reprezentując barwy AW, z pilotem T. Ha-

lewskim jako jedna z załóg w V Krajowym Konkursie Samolotów Turystycznych 2-10.IX.1933 r., na samolocie RWD-7. Sklasyfikowany został na wysokim IV miejscu wśród 26 załóg biorących udział. Z dniem 14.V.1936 r. stał się posiadaczem Międzynarodowego Dyplomu Turystycznego Nr 89. Zawodowo pracował w biurze konstrukcyjnym PZL inż. S. Praussa, m.in. nad samolotem PZL-46 „Sum”. W ramach przeszkolenia wojskowego w 1 Pułku Lotniczego w Warszawie, w latach 1932-1933, zdobył uprawnienia pilota wojskowego w stopniu podporucznika rezerwy Wojska Polskiego. Przeszedł pełny cykl pilotażu na samolocie bombowym PZL-P-23 „Karaś” w Eskadrze Treningowej. Społecznie pełnił w AW funkcję kierownika technicznego. W październiku 1938 r. rozpoczął też studia na Wydziale Mechanicznym Politechniki Warszawskiej (PW).

Wiosną 1939 r. zmobilizowany został do WP. We wrześniu tego roku wziął udział w Wojnie Obronnej Polski. W dniu 17.IX.1939 r. dostał się do niewoli niemieckiej jako oficer lotnictwa. Aż do stycznia przebywał 1945 r. w Oflagu IIc Woldenbergu, gdzie kontynuował studia politechniczne w systemie kursowym. Po powrocie do kraju, na powołany w 1946 r. na Wydziale Lotniczym Politechniki Łódzkiej, obronił pracę magisterką. Pracował następnie w Biurze Technicznym, zajmując się uruchamianiem zniszczonych w czasie II wojny światowej fabryk włókienniczych. Zmuszony do zamknięcia tego biura w latach 50., poprzez naliczenie domiaru przeszedł na stanowisko projektanta do Biura Projektów Przemysłu Włókienniczego w Warszawie. W latach 60. był dyrektorem tego biura. Ponownie los zetknął go z Białą Podlaską, gdzie kierował projektem wdrożenia budowy Zakładów Przemysłu Welnianego „Białawna” w dzielnicy Wola.

Do ostatnich lat interesował się lotnictwem, śledził zmiany w technice lotniczej. Posiadał kolekcję zdjęć związanych z przemysłem i sportem lotniczym Polski międzywojennej.

Zmarł 19.X.1996 r. w Warszawie. Pochowany został na jednym z warszawskich cmentarzy.

Żonaty z inż. Hanną Jabłońską, pilotką samolotową i szybowcową. Miał syna Stanisława - pilota komunikacyjnego PLL „Lot” i American Airlines.

Odnaczony był Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi oraz Orderem Polonia Restituta V klasy.

Bibliografia: Biuletyn ARP Nr 7 z 6.VIII-7.IX.1933 r.; „Lot Polski” Nr & z VII.1933 r., s.12-13; Nr 9 z IX.1933 r., s.29-30; „Skrzydłata Polska” Nr 9-10 z IX-X.1933 r., s.317-322; Nr 25 z 7.XI.1984 r., s.15; *5 lat pracy i istnienia Klubu Lotniczego Podlaskiej Wytwórni Samolotów 1929/1934*, Biała Podlaska 19934, s.6-8, 24, 49, 72; Chwałczyk T., *Podlaskie Skrzydła*, KAW, Rzeszów 1985 r., s.48-49, 219-228 (foto); Malinowski T., *Sport samolotowy* [w:] Polskie Lotnictwo Sportowe, Almanach, KAW, Kraków 1987 r., s.61-62; Demidowicz T., *Biała Podlaska jako krajowy ośrodek przemysłu i sportów lotniczych w okresie międzywojennym* [w:] Biała Podlaska Szkice z dziejów miasta i okolic. Materiały z sesji popularnonaukowej z okazji Dni Białej Podlaskiej 26-27.VI.1999 r., Biała Podlaska 1999, s.83-85.

Informacje syna Stanisława - pilota i wnuka Stanisława Jana specjalisty ds. kontroli ruchu lotniczego, przekazane 12.VIII.2003 r.

Dubaniewicz Bronisław

Dubaniewicz Bronisław (1905-1934) por. obs., pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 11.III.1905 r. w m. Niezabudka k. Białegostoku, w rodzinie chłopskiej. Po szkole powszechnej uczył się w Państwowym Gimnazjum w Białymstoku. W czasie wojny polsko-bolszewickiej 1919-1920, brał udział, jako ochotnik, w walkach, w szeregach 201 Pułku Piechoty. Ranny w czasie jednej z bitew po okresie rekonwalescencji powrócił do nauki w wymienionym gimnazjum i w 1927 zdał maturę. Wzięty do odbycia służby wojskowej skierowany został do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Wypromowany 15.VIII.1930 r. (IV Promocja) w stopniu podporucznika obserwatora, skierowany został do służby w 42 Eskadrze Liniowej 4 Pułku Lotniczego w Toruniu. Służył jako ppor., od 14.III.1933 r. porucznik obserwator w 43 Eskadrze Towarzyszącej tego pułku.

Zginął śmiercią lotnika 15.XII.1934 r. pod Sokołowem, podczas lotu z por. J. Zacharewiczem na samolocie RWD-XIIID.

Pochowany został na cmentarzu parafialnym w Białymstoku.

Bibliografia: Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.74, poz.90; tenże, *Absolwenci Szkoły Orłąt 1925-1939*, Wyd. Retro-Art, Warszawa 2002, s.86; Popiel A., *Pamięci poległych lotników 1933-1939*, Wyd. KiŁ Warszawa 1987, s.62 (foto).

Gdomski Janusz (1927-2000) pilot szybowcowy, instruktor i organizator szybownictwa, entuzjasta lotnictwa. Jeden z „ojców” szybownictwa na Podlasiu po II wojnie światowej

Urodził się 15.VI.1927 r. w Makowie Mazowieckim w rodzinie księgarza Jana. Po szkole powszechnej uczył się w Państwowym Gimnazjum w rodzinnym mieście, gdzie uczestniczył w pracach miejscowej drużyny harcerskiej. Zafascynowany lotnictwem od najmłodszych lat w 1948 r., rozpoczął szkolenie szybowcowe w Szkole Szybowcowej w Goleniowie. Po ukończeniu podstawowego pilotażu doskonalił swoje umiejętności w Szkole Szybowcowej w Lisich Kątach k. Grudziądza. Uczestniczył w obozach zorganizowanych w Jeżowie Sudeckim i na górze Żar zdobywając kategorię „C” pilota szybowcowego. Po ukończeniu specjalistycznego I kursu w Centralnej Szkole Instruktorów Szybowcowych Powszechnej Organizacji „Służba Polsce” w Aleksandrowicach k. Bielska-Białej, zdobył uprawnienia pilota instruktora szybowcowego. Pracował jako pilot instruktor, początkowo w szkole szybowcowej w Fordonie i Ligocie Dolnej, a od 1955 r. przeniósł się na etatowego pilota instruktora do Aeroklubu Białostockiego, z którym jak się okazało związał się na stałe. Wkrótce potem został kierownikiem sekcji szybowcowej tego aeroklubu i posiadaczem dwóch diamentów do Złotej Odznaki Szybowcowej. Zainicjował w AB nowe formy szkolenia szybowcowego. Wystarał się o wyposażenie w nowy sprzęt, w tym o szybowce typu „Mucha”, „Bocian”, „Pirat”. Zorganizował dwie grupy początkowych adeptów sztuki latania na szybowcach. W celu podniesienia poziomu szybownictwa na Podlasiu zaproponował zorganizowanie corocznych zawodów o Mistrzostwo Szybowcowe Ziemi Białostockiej. Latem 1962 r., wspólnie z K. Wicinskim, był autorem nieudanej próby pobicia rekordu świata w kategorii D-2 na trasie Białystok-Włocławek-Białystok. Dzięki usilnej, 35 lat trwającej pracy szkoleniowej uczynił z sekcji szybowcowej AB jedną z najlepszych w Polsce. Był twórcą sukcesów P.P. Wojdów, U. Bocheńskiej, J. Solskiego, A. Michałowskiego. Po przejściu, w 1986 r. na emeryturę był aktywnym działaczem Klubu Seniora Lotnictwa AB. Pracował na pół etatu w Okręgowej Dyrekcji Lasów Państwowych w Białymstoku jako dyżurny sekcji

przeciwpozarowej. Ogółem wylatał ponad 3 tys. godzin na samolotach i szybowcach. O szybowcach mówił: „To poezja nieba ...”.

Zmarł 30.I.2000 r. w Białymstoku. Pochowany został w rodzinnym grobie na miejscowym cmentarzu św. Rocha.

Żonaty z Sabiną z domu Kapusta, miał syna Piotra.

Odznaczony był m.in. Złotym, Srebrnym i Brązowym Krzyżami Zasługi, Srebrnym Medalem „Za Zasługi dla obronności Kraju”, Medalem Komisji Edukacji Narodowej. Posiadał tytuł i odznakę Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego. Był laureatem wyróżnienia honorowego „Błękitne Skrzydła” 1977 i 1986 r.

Bibliografia: „Aerokluby” Nr 101 z IV.2000 r. s.5; „Skrzydłata Polska” Nr 26 z 14.XI.1982 r., s.2; Nr 12 z 8.VIII.1982 r., s.6; Nr 10 z 5.III.1978 r., s.14; Gadomski P., *Nie wszystko na sprzedaż* „Skrzydłata Polska” Nr 11 z XI.2000 r. s.56-57; Nikiciuk M., *Poezja nieba*, „Skrzydłata Polska” Nr 11 z XI.2000 r., s.57 (foto); Nikiciuk M., Puśko J.T., *Naprzeciw burzom i chmurom*, Wyd. Areoklub Białostocki, Białystok 1996, s.72-73.

Garbaszewski Janusz

Garbaszewski Janusz (1932-1969) mjr pilot samolotowy wojskowy, śmigłowcowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 30.VII.1932 r. w m. Mężenin pow. Siedlce, w rodzinie Józefa. Po szkole podstawowej uczył się prawdopodobnie w Państwowym Gimnazjum w Łosicach, gdzie zdał maturę. Zgodnie ze swoimi zainteresowaniami zdał egzamin do Oficerskiej Szkoły Lotniczej nr 5 w Radomiu im. F. Żwirki i S. Wigury. Wypromowany 17.VII.1953 r. na stopień podporucznika WP, otrzymał przydział do jednego z pułków myśliwskich. Latał na różnego typu samolotach „Jak”-11, „Jak”-18, „Jak”-23, „Mig”-15, „Lim”-1, „Lim”-2, „Lim”-5 i śmigłowcu „Mi”-2 jako młodszy, następnie starszy pilot, a później dowódca klucza. Po ukończeniu Kursu Doskonalenia Oficerów w Centrum Szkolenia Lotnictwa w 1963 r., objął wkrótce stanowisko dowódcy Eskadry 49 Pułku Śmigłowcowego w Pruszczu Gdańskim. Legitymował się nalotem ponad 1800 godzin.

Zginął śmiercią lotnika 16.IX.1969 r., podczas lotu ćwiczebnego na śmigłowcu „Mi”-2 z powodu awarii silników, na poligonie k. Mirosławca w m. Jabłonowo.

Pochowany został na Cmentarzu Centralnym w Gdańsku - Wrzeszczu, kwatera IX, rząd III, grób 8.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Został odznaczony Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi. Posiadał tytuł i odznakę pilota wojskowego I klasy.

Bibliografia: Kubacki L., *Antologia pilotów wojskowych poległych w latach 1945-2000*, wyd. II, Radom 2002, s.42 (foto); *Pamięci lotników wojskowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. J. Zielińskiego, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2003, s.358 (foto).

Gigiel Wincenty vel. Walenty

Gigiel Wincenty vel. Walenty (1942-1979) kpt pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 12.II.1942 r. w m. Żubry pow. Białystok, w rodzinie Józefa. Po szkole podstawowej uczęszczał do jednego z gimnazjów w Białymstoku. Po uzyskaniu matury w 1960 r., zgodnie ze swoimi zainteresowaniami zdał egzamin i dostał się do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Wypromowany 12.II.1964 r. na stopień podporucznika pilota Wojska Polskiego, otrzymał przydział do 10 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego Obrony Powietrznej Kraju w Łasku. Latał na samolotach odrzutowych m.in. „Mig”-15, „Lim”-2, „Lim”-5 i „Mig”-21 jako młodszy, potem starszy pilot, a od początku lat 60. dowódca klucza samolotów pościgowych. Wylatał około 1500 godzin.

Zginął śmiercią lotnika 22.III.1979 r. w czasie lotu ćwiczebnego na pozorowany atak, na samolocie „Mig”-21 PF na poligonie Nowa Dęba.

Pochowany został na cmentarzu rzymskokatolickim w Białymstoku, rząd - IX., grób 359.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odznaczony był Złotym i Srebrnym Krzyżem Zasługi. Posiadał tytuł i odznakę pilota wojskowego myśliwskiego I klasy.

Bibliografia: Kubacki L., *Antologia pilotów wojskowych poległych w latach 1945-2000*, wyd. II, Radom 2002, s.40 (foto); *Pamięci lotników wojskowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. J. Zielińskiego, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2003, s.396-397 (foto).

Gintrowski Wojciech (1902-1939) sierż., pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 4.IV.1902 r. Po szkole powszechnej uczył się zawodu. Wzięty do odbycia służby wojskowej zdecydował się na służbę zawodową. Skierowany do Szkoły Podoficerów Lotnictwa przy 3 Pułku Lotniczym Ławica - Poznań przeszedł kurs pilotażu samolotowego. Służył jako plutonowy w 211 Eskadrze Bombowej, a następnie sierżant pilot w 32 Eskadrze Rozpoznawczej. W czasie Wojny Obronnej, we wrześniu 1939 r. walczył w macierzystej eskadrze wchodzącej w skład lotnictwa Armii „Łódź” pod dowództwem kpt. M. Ryszkiewicza. Wykonał kilka lotów rozpoznawczych, m.in. 2. i 5.IX.1939 r. na rozpoznanie jednostek niemieckich w rejonie Częstochowy i Wielunia. Wraz z eskadrą został przebazowany na lotnisko Marianów k. Łukowa.

Zginął śmiercią lotnika 9.IX.1939 r. w locie operacyjnym (łąčnościovym), na trasie Marianów - Brześć n. Bugiem w walce z niemieckimi samolotami nad m. Dołha koło Międzyrzecza Podlaskiego wraz z por. obs. B. Wojciechowskim (oficerem taktycznym eskadry) i kpr strzelcem A. Bylebylem na samolocie PZL P-23 „Karaś”.

Pochowany został na cmentarzu parafialnym w Dołdze.

Śmierć załogi upamiętnia pomnik z grupą lotniczą i stojącym na cokole miniaturowym samolotem „Karaś”.

Bibliografia: Pawlak J., *Polskie Eskadry w Wojnie Obronnej Wrzesień 1939*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1991, s.166, 282-291 (foto); tenże, *Pamięci Lotników Polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.123-133, poz. 84.

Gmur Feliks (1914-1940) sierż., pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa. Uczestnik Bitwy o Wielką Brytanię

Urodził się 6.XI.1914 r. w Radzynie Podlaskim. Po szkole powszechnej uczył się zawodu w rodzinnym mieście. Wzięty do odbycia służby wojskowej, po kursie unitarnym skierowany został do służby technicznej w 6 Pułku Lotniczym we Lwowie. Tam ukończył pułkową szkołę pilotów i został pilotem wojskowym. Dalej doskonalił się w sztuce pilotażu w Szkole Podoficerów Lotnictwa w Bydgoszczy. Służył jako plutonowy pilot w 161 Eskadrze Myśliwskiej.

We wrześniu 1939 r. wziął udział w Wojnie Obronnej Polski, jako plutonowy pilot w składzie macierzystej 161 Eskadry Myśliwskiej wspierającej działania wojsk Armii „Łódź”. W walce powietrznej uszkodził niemiecki bombowiec He-111. Po klęsce wrześniowej wraz z grupą kolegów pilotów przedostał się do Rumunii. Po krótkim pobycie w jednym z pierwszych transportów żołnierzy polskich przedostał się do Francji. Przeszedł tam przeszkolenie na sprzęcie lotniczym tego kraju i wziął udział w obronie nieba Francji w jednym z kluczy. Po kapitulacji Francji, jako jeden z pierwszych, znalazł się w Wielkiej Brytanii. Po krótkim przeszkoleniu na nowym sprzęcie otrzymał 21.VIII.1940 r. przydział do 151 Dywizjonu Myśliwskiego RAF stacjonującego w North Weald. W składzie tego dywizjonu wziął udział w Bitwie o Wielką Brytanię.

Zginął śmiercią lotnika 30.VIII.1940 r., podczas lotu bojowego między m. Southend a Harlow na samolocie Hawker „Hurricane” nr R 4213.

Pochowany został na Cmentarzu Wojskowym w Epping w hrabstwie Essex, grób 2, sekcja II.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odnaczony był m.in. Medalem Lotniczym.

Bibliografia: Król W., *Polskie dywizjony lotnicze w Wielkiej Brytanii 1940-1945*, Wyd. MON, Warszawa 1976, s.68; Pawlak J., *Polskie Eskadry w Wojnie Obronnej Wrzesień 1939*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1991, s.139-249, 529; tenże: *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bello-na, Warszawa 1998, s.268, poz. 446; Zieliński J., *Lotnicy polscy w Bitwie o Wielką Brytanię. Polish Airmen in the Battle of Britain*, Oficyna Wyd. „MH”, Warszawa 2000, s.59 (foto).

Górecki Jarosław Janusz

Górecki Jarosław Janusz(1959-1988) kpt inż. pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 25.X.1959 r. w Białej Podlaskiej w rodzinie Jana Pawła i Alicji z d. Zajdel. Po szkole podstawowej zgodnie ze swoimi zainteresowaniami wstąpił do Liceum Lotniczego w Dęblinie, gdzie w 1978 r. zdał maturę. Po ukończeniu tej szkoły dostał się do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Po jej ukończeniu i wypromowaniu na stopień podporucznika inżyniera w 1982 r., otrzymał przydział do 11 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego we Wrocławiu. Służył jako młodszy, później starszy pilot. Mianowany na stopień porucznika w 1986 r., został dowódcą klucza. Latał na samolotach TS-8"\"Bies\", TS-11\"\"Iskra\" i „Mig”-21

Legitymował się nalotem ponad 500 h na samolotach odrzutowych.

Zginął śmiercią lotnika 4.III.1988 r., podczas lotu ćwiczebnego na samolocie „Mig”-21 MF w wyniku awarii silnika, nad lotniskiem we Wrocławiu.

Żonaty z Ewą Rek, pozostawił potomstwo.

Bibliografia: Kubacki L., *Antologia pilotów wojskowych poległych w latach 1945-2000*, wyd. II, Radom 2002, s.41(foto); *Pamięci lotników wojskowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. J. Zielińskiego Dom Wyd. Bellona Warszawa 2003, s.432-433; Urząd Stanu Cywilnego (USC) w Białej Podlaskiej, sygn. nr I-1384/1959.

Górski Józef Jakub (1912-1942) por. technik mechanik, pilot samolotowy wojskowy i szybowcowy, instruktor, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 24.VII.1912 r. w Białej Podlaskiej, w rodzinie Józefa. Po szkole powszechnej uczęszczał do Państwowej Średniej Technicznej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego w Brześciu n. Bugiem, gdzie zdał maturę. Będąc uczniem szkoły średniej grał w drużynie piłki nożnej „Lot”. Następnie pracował jako technik od 1932 r. w Podlaskiej Wytwórni Samolotów w Białej Podlaskiej. Wzięty do odbycia służby wojskowej, wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Wypromowany z drugą lokatą, 15.X.1937 r. (X Promocja) w stopniu podporucznika, otrzymał przydział do 142 Eskadry Myśliwskiej w 4 Pułku Lotnictwa w Toruniu. Do kwietnia 1938 r. służył na stanowisku pilota. Przeniesiony na instruktora do Wyższej Szkoły Pilotażu w Ułężu, służył do wybuchu II wojny światowej. We wrześniu 1939 r. wziął udział w Wojnie Obronnej Polski jako pilot eskadry osłaniającej Dęblin w kluczu sformowanym przez pilotów instruktorów na PZL P-7. Po 17.IX 1939 r. wraz z grupą kolegów pilotów znalazł się w Rumunii. Potem przez Grecję, Jugosławię przedostał się do Francji. Przeszedł przeszkolenie na nowym sprzęcie i był w składzie jednego z kluczy frontowych. Po kapitulacji Francji w czerwcu 1940 r. ewakuował się do Wielkiej Brytanii. Ponownie przeszkolony, tym razem na samolotach angielskich 55 OTU, skierowany został do 303 Dywizjonu Myśliwskiego Warszawskiego im. Tadeusza Kościuszki w bazie Northolt. Latał bojowo w tym dywizjonie do marca 1941 r. W kwietniu 1941 r. został przeniesiony na stanowisko dowódcy Eskadry „A” w 316 Dywizjonie Myśliwskim Warszawskim.

Zginął śmiercią lotnika 28.II.1942 r. podczas lotu bojowego, w osłonie nalotu bombowego nad Ostendą, spadając do kanału La Manche.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odnaczony był m.in. Krzyżem Walecznych, Medalem Lotniczym.

Bibliografia: Król W., *Polskie dywizjony lotnicze w Wielkiej Brytanii 1940-1945*, Wyd. MON, Warszawa 1976, s.331; Cumft O., Kujawa H.K., *Księga Lotników Polskich, Poległych Zmarłych i Zaginionych 1939-1946*, Wyd. MON, Warszawa 1989, s.276; Pawlak J., *Polskie Eskadry w Wojnie Obronnej Wrzesień 1939*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1991, s.530; także: *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.269, poz. 470.

Grochowski Józef

Grochowski Józef (1920-1995) plk. w st. spocz. pilot samolotowy sportowy i wojskowy, szybowcowy, instruktor, działacz i entuzjasta lotnictwa. Dowódca 4 Pułku Szturmowego „Kraków” w latach 1948-1949

Urodził się 21.II.1920 r. w Siedlcach. Po szkole powszechnej uczył się w Państwowym Gimnazjum im. Bolesława Prusa w rodzinnym mieście, gdzie zdał maturę. Będąc uczniem szkoły średniej przeszedł kurs pilotażu szybowcowego w Wojskowym Ośrodku Szybowcowym w Ustinowej, uzyskując kategorię „B” pilota szybowcowego. Następnie jako wyróżniający się pilot, skierowany został na kurs pilotażu silnikowego do Cywilnej Szkoły Pilotów w Świdniku k. Lublina, zdobył dyplom pilota samolotowego sportowego.

W Wojnie Obronnej Polski, we wrześniu 1939 r., walczył jako dowódca plutonu w 360 Batalionie Obrony Warszawy. W okresie wojny i okupacji pracował jako kierowca, później strażak w Miejskiej Straży Pożarowej w Siedlcach, następnie jako urzędnik w Urzędzie Skarbowym w rodzinnym mieście. Równocześnie był podoficerem w jednym z oddziałów partyzanckich Armii Krajowej, występując pod pseudonimem „Faszyna”. Z dniem 1.X.1944 r. zgłosił się na ochotnika do służby w Wojsku Polskim. Przyjęty do lotnictwa, został dowódcą plutonu w I Dywizjonie Lotniczym na Majdanku k. Lublina. Skierowany, na własną prośbę, w pierwszej połowie 1945 r. ukończył kurs pilotażu na samolotach wojskowych typu UT-2 w 9 Zapasowym Pułku Lotniczym. Latał początkowo jako dowódca załogi w 3 Pułku Lotnictwa Szturmowego. Po trzech miesiącach został skierowany na stanowisko zastępcy dowódcy eskadry w 2 Pułku Nocnym Bombowców. Dnia 9.X.1945 r. objął obowiązki dowódcy eskadry w 4 Pułku Lotnictwa Szturmowego „Kraków”. Po półtora roku służby w tym pułku, awansował na stanowisko zastępcy dowódcy ds. pilotażu. Skierowany na kurs dowódców pułków przy Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie, po jego ukończeniu z dniem 2.VI.1948 r., objął dowództwo w macierzystym pułku i sprawował tę funkcję do 15.XII.1949 r.

Z przyczyn politycznych z dniem 16.XII.1949 r. został odsunięty od stanowiska dowódcy 4 Pułku Lotnictwa Szturmowego i przesunięty do rezerwy Ministerstwa Obrony Narodowej. Z dniem 3.VIII.1951 r. został zwolniony ze

służby w lotnictwie. W latach 1952-1955 pracował jako kierownik jednego z działów w Olsztyńskim Przedsiębiorstwie Budownictwa Miejskiego. Przeszedł później do pracy w Wojewódzkim Zjednoczeniu Przemysłu Terenowego Materiałów Budowlanych w Olsztynie i pracował do sierpnia 1957 r. Powołany ponownie do wojskowej służby zawodowej w Wojsku Polskim, dzięki zabiegom grona przyjaciół, od grudnia 1957 r. objął funkcję inspektora szkolenia w powietrzu w Oddziale Szkolenia Dowództwa Wojsk Lotniczych i Obrony Przeciwlotniczej Obszaru Kraju w Warszawie. Wkrótce, bo po pół roku służby na tym stanowisku, przeniesiony został na stanowisko inspektora wyszkolenia samolotowego i działu Bezpieczeństwa i Higieny Lotu w Zarządzie Głównym Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej(ZG APRL). Sprawując to stanowisko do końca 1971 r. wykazał się dużą inwencją i nowatorstwem. Przeniesiony na stanowisko kierownika Aeroklubu Warszawskiego z dniem 7.II.1972 r. pracował na tym stanowisku do kwietnia 1985 r. Od 1974 r., zarządzał przez kilka lat ZG APRL.

Będąc od 1.I.1986 r. na emeryturze należał do czynnych członków Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa. Wylatał ogółem na samolotach i szybowcach ok. 4 tys. godzin.

Zmarł 26.VI.1995 r. w Warszawie. Pochowany został. na Cmentarzu Północnym w Warszawie - Wólka Węglowa.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odnaczony był Krzyżem Kawalerskim OOP, Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi, Krzyżem Partyzanckim, Złotym i Srebrnym „Medalem Za Zasługi dla Obronności Kraju”. Uhonorowany był tytułem i odznaką „Zasłużony Działacz Lotnictwa Sportowego” i honorowym wyróżnieniem „Błękitne Skrzydła” 1986.

Bibliografia: „Aeroklub” Nr 45 z VIII.1995 r., s.6; Nr 69 z VIII.1997 r., s.4; „Skrzydłata Polska” Nr 23 z 8.VI. 1975 r.,s.3; Nr 3 z 19.I.1986 r.,s.6; Nr 34 z 24.VIII.1986 r., s.5; Zieliński J., *Dowódcy pułków lotnictwa polskiego 1921-2000 Commanders of the Polish Air Force Wings.*, Wyd. Redakcja Czasopism WLOP, Poznań 2001, s.196-197 (foto).

Grom Piotr Paweł

Grom Piotr Paweł (1914-1980) por. inż. w st. spocz., arch., pilot samolotowy wojskowy, instruktor, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 29.VI.1914 r. w Białej Podlaskiej w rodzinie Stefana i Bronisławy z d. Krzymoska. Po szkole powszechnej uczył się w miejscowym gimnazjum. Od 1927 r. należał do Harcerskiej Drużyny Lotniczej przy PWS w Białej Podlaskiej. W 1932 r. wstąpił do Podoficerskiej Szkoły dla Małoletnich Piechoty. Następnie uczył się w Centralnej Szkole Podoficerów, którą ukończył w stopniu plutonowego pilota wojskowego. Od 1937 r. był pilotem instruktorem tej szkoły. W przededniu II wojny światowej dokonał dnia 29.VIII.1939 r. przebazowania samolotu „Fokker-VIII”, do lotniczej bazy bombowej w Małaszewiczach. We wrześniu 1939 r. wziął udział w Wojnie Obronnej Polski, dokonując przebazowania samolotów na lotnisko w Adamkowie k. Brześcia n. Bugiem. Po 17.IX.1939 r. z grupą pilotów znalazł się w Rumunii. Internowany w jednym z obozów w tym kraju, zbiegł z grupą pilotów i przez Jugosławię i Włochy przedostał się do Francji. Po ukończeniu Szkoły Podchorążych Piechoty w Guer, w bazie Polskich Sił Powietrznych w Lyon Bron wiosną 1940 r., został szefem kompanii szkolnej. Po kapitulacji Francji ewakuowany do Wielkiej Brytanii, po przeszkoleniu na samolotach brytyjskich skierowany został na pilotaż do 304 Dywizjonu Bombowego im. Ziemi Śląskiej. Po odbyciu tury lotów służył w brytyjskiej Szkole Lotniczej w Szkocji. Zdemobilizowany w 1947 r. w stopniu porucznika lotnictwa RAF podjął studia na Wydziale Architektury Uniwersytetu w Glasgow. Po ukończeniu w 1951 r. uniwersytetu i zdobyciu dyplomu inż. architekta, pracował w m. Lanark w jednej z firm budowlanych w biurze architekta. Przez cały okres pobytu w Wielkiej Brytanii utrzymywał kontakt z krajem, m.in. darował wiele pamiątek lotniczych dla Szkoły Podstawowej w Niemojkach.

Zmarł 6.XI.1980 r. podczas pobytu w Polsce w Niemojkach. Pochowany został na Cmentarzu Komunalnym (starym) w Białej Podlaskiej przy ul. Janowskiej, z pomnikiem ze skrzydłem lotniczym.

Żonaty ze Szkotką Joanną, miał dwóch synów: Jean i Sandy oraz córkę Fionę.

Odnaczony był dwukrotnie Medalem Lotniczym, Medalem brytyjskim Star of the War 1939-1945.

Bibliografia: „Skrzydłata Polska” Nr 2 z 11.I.1981 r., s.15; Sroka J., *O braciach Gromach*, „Słowo Podlasia” Nr 30 z 10.VIII.1989 r., s.11 (foto); Nr 31 z 3.VII.1989 r., s.7 (foto); Nr 32 z 10.VII.1989 r., s.11 (foto). Informacje rodziny Gromów, XI. 2003 r.

Gruszewski Dymitr Eugeniusz

Gruszewski Dymitr Eugeniusz (1942-1967) por. pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 2.I.1942 r. w m. Supraśl pow. Białystok, w rodzinie Eugeniusza. Po szkole podstawowej uczył się prawdopodobnie w Państwowym Liceum Pedagogicznym w rodzinnej miejscowości. Jako słuchacz szkoły średniej uprawiał modelarstwo, a po jej ukończeniu wstąpił do Oficerskiej Szkoły Lotniczej nr 4 w Dęblinie. Wypromowany 9.XI.1964 r. na stopień podporucznika WP, otrzymał przydział do 7 Brygady Lotnictwa Bombowego Lotnictwa Operacyjnego w Powidzu. Latał jako pilot na samolotach PO-2, TS-8 „Bies”, UTI „Mig”-15, „Mig”-15, „Lim”-1, „Lim”-2 i „IL”-28. Legitymował się nalo-tem ponad 500 godzin.

Zginął śmiercią lotnika 4.IV.1967 r. podczas lotu ćwiczebnego na samolo-cie bombowym „IL”-28, wraz z ppor. nawig. Zb. J. Giulem i radiotelegrafistą plut. J. Śliwińskim.

Pochowany został na cmentarzu prawosławnym w Supraślu, rząd 9, grób 1. Kawaler.

Posiadał tytuł i odznakę pilota wojskowego myśliwskiego II klasy.

Bibliografia: Kubacki L., *Antologia pilotów wojskowych poległych w latach 1995-2000*, Radom 2002, s.38 (foto); *Pamięci lotników wojskowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. J. Zieliń-skiego, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2003, s.343 (foto).

Grzeszczuk Władysław (1906-1939) por. mechanik lotniczy, pilot samolotowy wojskowy, szybowcowy wyczynowy, instruktor, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 14.I.1906 r. w m. Przewłoka, gm. Jabłoń w ówczesnym pow. włodawskim, guberni siedleckiej, w rodzinie Ignacego i Tekli z d. Korniluk. Po ukończeniu szkoły powszechnej w Przewłoce, uczył się w Szkole Zawodowej Metalowej w Parczewie. Powołany do wojska w 1925 r., skierowany został do 11 Pułku Myśliwskiego w Lidzie, kształcił się w szkole podoficerskiej. W 1926 r. ukończył Szkołę Obsługi Samolotów, a później w Centralną Szkołę Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy w 1928 r. Przyjęty do służby, jako podoficer zawodowy-mechanik lotniczy do 2 Pułku Lotniczego w Krakowie, uczęszczał do jednego z gimnazjum gdzie zdał maturę. Dalszą naukę kontynuował w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, kończąc ją w 1934 r. (VIII Promocja). Po powrocie do służby w macierzystym pułku, jako ppor. obserwator, odbył kurs pilotażu w Wyższej Szkole Pilotażu w Grudziądzu. Oddelegowany do Centrum Wyszkołenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie został pilotem instruktorem, a następnie oficerem do spraw oświatowo-wychowawczych.

Jego życiową pasją było szybownictwo. Na początku lat 30. wielokrotnie reprezentował Wojskowy Obóz Szybowcowy w Ustianowej na zawodach szybowcowych. Startując w IV Krajowych Zawodach Szybowcowych w Ustianowej 28.VI-12.VII.1936 r. na szybowcu „Komar” uplasował się na V m w klasyfikacji ogólnej. Był też autorem, jednego z najdłuższych przelotów na tych zawodach, osiągając odległość 159,5 km. W 1936 r. decyzją Komisji Sportowej Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej otrzymał dyplom i odznakę pilota szybowcowego kategorii wyczynowej „D” nr 259 JSTUS. Przynależność do czołówki krajowej potwierdził w VI Krajowych Zawodach Szybowcowych w Masłowie k. Kielc w 1938 r., gdzie na PWS-101 zajął VII m w klasyfikacji ogólnej. W 1938 r. powołany został do składu reprezentacji Polski na Międzynarodowe Zawody Szybowcowe, zaplanowane w 1939 r. w związku z obiadami JSTUS we Lwowie.

Zginął śmiercią lotnika 5.V.1939 r., jako uczestnik Wojskowego Obozu Szybowcowego w Ustianowej, podczas lotu na szybowcu „Orlik Olimpijski” SP-1364.

Pochowany został na Cmentarzu Rakowickim w Krakowie w kwaterze lotniczej Nr 4-1-5.

Odnaczony był Srebrną Odznaką Honorową LOPP. Był laureatem nagrody indywidualnej w szybownictwie (1938).

Bibliografia: Biuletyn ARP Nr 112 z II.1937 r., s. VII; Nr 125 z VIII.1938 r., „Skrzydłata Polska” Nr 2 z II. 1937, s.56-57; „Lot i Obrona Przeciwlotniczo-Gazowa Polski” Nr 8-9 z VIII-IX. 1938 r., s.33-34; „Skrzydłata Polska” Nr 7 z VII.1939 r., s.216; Pawlak J., *Absolwenci Szkoły Orłąt 1925-1939*, Wyd. Retro-Art., Warszawa 2002, s.134 (foto); Popiel A., *Pamięci poległych lotników 1933-1939*, Warszawa 1987, s.167-168; Tyrała P., *Kształcenie lotnicze*, Grudziądz - Dęblin 1925-1995, Dęblin - Kraków 1995, s.229-230; Informacje rodziny z XI. 2003 r.

Grzędzielski Aleksander

Grzędzielski Aleksander (1898-1961) dr inż. mechanik, konstruktor lotniczy, pedagog, popularyzator i entuzjasta techniki lotniczej

Urodził się w 1898 r. we Lwowie, w rodzinie prawnika Władysława Leona i Marii Ludwiki z d. Wolff. Po zdobyciu matury wstąpił na Wydział Mechaniczny Politechniki Lwowskiej (PLw.), którą ukończył w 1924 r. Brał udział, jako ochotnik, w wojnie polsko-sowieckiej w latach 1919-1920. Przez rok czasu był asystentem na Wydziale Mechanicznym PLw., a następnie przebywał na praktyce zagranicznej. Po powrocie do Polski w 1925 r. rozpoczął pracę jako konstruktor w Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS) w Białej Podlaskiej. W latach 1926-1927 był współkonstruktorem wraz z inż. Z. Ciołkoszem pierwszego samolotu myśliwskiego PWS-1. W latach 1927-1928 wraz z inż. A.A. Zdaniewskim-Bobkiem skonstruował interesujące samoloty łącznikowe PWS-5 i PWS-6, samoloty myśliwskie PWS-10, PWS-11, PWS-11 bis, PWS-12, dwupłatowiec szkolno-myśliwski PWS-13 i PWS-15. Ogółem w PWS, wspólnie z inż. A.A. Zdaniewskim-Bobkiem był autorem 13 projektów samolotów.

Żywo interesował się sportem, w tym tenisem ziemnym. W 1929 r. należał do inicjatorów powstania Klubu Lotniczego PWS. W latach 1930-1932 r. pełnił funkcję wiceprezesa Klubu, do 1935 r. był stałym członkiem zarządu. Podczas I Lubelsko-Podlaskich Zawodów Zimowych, w 1931 r. był kierownikiem zawodów sportowych w Brześciu nad Bugiem.

Od 1935 r. pracował w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa (IBTL) w Warszawie, gdzie w referacie dokumentacji technicznej kierował Oddziałem Płatowców. Był autorem szeregu artykułów z zakresu wytrzymałości konstrukcji lotniczych w takich czasopismach jak: „Technika Lotnicza”, „Przegląd Lotniczy”.

We wrześniu 1939 r. wraz z grupą konstruktorów PWS opuścił Polskę i znalazł się we Francji. Do wiosny 1940 r. pracował w Wytwórni Płatowców Liore Olivier (SNCA) Sud-Est w Argenteuil koło Paryża, w sekcji konstrukcyjnej inż. J. W. Jakimiuka. Następnie, poprzez Hiszpanię, Portugalię i Brazylię, dostał się w 1942 r. do Kanady. Początkowo pracował w Canadian Car and

Foundry Co Ltd. w Zakładach Turcot koło Montrealu, a potem w firmie A.V. Roe Canada Ltd. Był jednym z inicjatorów obok m.in. prof. G.A. Mokrzyckiego, inż. B. Szczeniowskiego, utworzenia w Kanadzie przy Instytucie Politechnicznym w Montrealu wyższych studiów lotniczych. Pracował tam jako wykladowca. Po rozwiązaniu placówki kierował laboratorium badań materiałów na Uniwersytecie w Toronto. Należał do członków założycieli Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Polskich w Kanadzie.

Zmarł w lipcu 1961 r. w Toronto i tam został pochowany.

Odnaczony był szeregiem odznaczeń polskich i zagranicznych w tym Krzyżem Walecznych i Srebrnym Krzyżem Zasługi.

Był członkiem zwyczajnym ARP.

Bibliografia: Biuletyn ARP Nr 6 z 15.IV-15.V.1928 r.; „Przegląd Lotniczy” Nr 7 z VII.1929 r., s.564-569; „Skrzydłata Polska” Nr 1 z I.1931r., s.11, Nr 2-3 z II-III.1931 r., s.38-39; „Technika Lotnika” Nr 10 z X.1938 r., s.375-382; Chwalezyk T., *Podlaskie Skrzydła*, Wyd. KAW, Rzeszów 1985, s.26, 31-32, tenże, z Glass A., *Samoloty PWS*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1990, s.152-155, 158-159; Glass A., *Polskie konstrukcje lotnicze (1893-1939)* Wyd. KiŁ, Warszawa 1977, s.177-178, 180-183, 190-196, 198. *Księga Inżynierów Mechaników*, Warszawa 1935, s.77, p. 148; *5 lat pracy i istnienia Klubu Lotniczego Podl. Wytw. Samolotów 1929/1934*, Biała Podlaska 1934, s.6, 9-11; Płoszajski J., *Technicy lotnictwa polskiego na Zachodzie 1939-1946*, cz. I, Londyn 1993, s.13, 31, 142-143, 147-148, 166; Prauss S., *Z Zakopanego na Stag Lane. Wspomnienia konstruktora lotniczego i pilota 1910-1970*, podał do druku, wprowadził, przepisami opatrzył E. Malak Wyd. Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław - Warszawa 1996, s.443 (nota); Wojciechowski J., *Polskie konstrukcje lotnicze 1918-1939* [w:] *Polskie Lotnictwo Sportowe. Almanach*, Kraków 1987, s.93-103.

Hadrawa Adam

Hadrawa Adam (1913-1989) mgr inż. mech., organizator przemysłu i szkolnictwa technicznego, konstruktor, pedagog, pilot szybowcowy i samolotowy, obserwator, działacz i popularyzator lotnictwa

Urodził się 1.VIII.1913 r. w m. Komarno w woj. lwowskim, w rodzinie Fryderyka i Heleny. Po ukończeniu szkoły powszechnej w Toruniu, gdzie wraz z rodzicami przeniósł się czasowo w 1921 r., uczył się w jednym z gimnazjów toruńskich. Po powrocie do Lwowa wstąpił do Państwowej Szkoły Technicznej, w której uzyskał w 1934 r. dyplom technika mechanika. Wzięty do odbycia służby wojskowej ukończył w latach 1934-1935 dywizyjny kurs podchorążych rezerwy przy 48 Pułku Piechoty w Stanisławowie. Pierwszą pracę zawodową rozpoczął w Wojskowym Obozie Szybowcowym w Ustynowej w wewnętrznej kontroli technicznej, która zajmowała się dopuszczaniem do lotu i sprawdzaniem sprzętu. We wspomnianym ośrodku przeszedł przeszkolenie szybowcowe, zdobywając kategorię „B”, następnie kategorię „C” pilota szybowcowego. Od września 1937 r., w wyniku zdania konkursu, rozpoczął pracę w Podlaskiej Wytwórni Samolotów w Białej Podlaskiej na stanowisku młodszego konstruktora. Uczestniczył w pracach zespołu inż. Czerwińskiego przy konstrukcji samolotu dwusilnikowego treningowo-bombowego PWS-33 „Wyżeł”, który na Międzynarodowym Salonie Lotniczym w Paryżu w 1938 r. zdobył tytuł mistera. Uczestniczył we wspomnianym salonie jako dyżurny technik obsługujący stoisko Państwowych Zakładów Lotniczych, gdzie eksponowany był też szybowiec rekordowy PWS-101 „Rekin”.

W wolnym czasie oddawał się działalności sportowej. W latach 1937-1939 należał do aktywnych członków Aeroklubu Podlasko-Polskiego. Zasiadał w Zarządzie tego aeroklubu, w ostatniej przed wojną kadencji władz, sprawował funkcję sekretarza. Należał do organizatorów kursu nawigatorów-obszerników dla grupy pracowników PWS w 1938 r., członków aeroklubu i był jednym z tych, którzy go ukończyli. Wiosną 1939 r. był jednym z organizatorów i uczestnikiem kursu obrony przeciwlotniczej połączonej z ostrym strzelaniem. We wrześniu 1939 r. brał udział w wewnętrznej PWS, w tym cennej dokumentacji, wyposażenia technicznego. W okresie wojny i okupacji

1939-1944, przebywał przez okres dwóch lat we Lwowie, a potem w Krakowie, uczestnicząc w ruchu oporu w szeregach Armii Krajowej. Po zakończeniu II wojny światowej w Krakowie był jednym z członków współzałożycieli Spółdzielni Pracy „Technik” Jesienią 1945 został kierownikiem planowania w Fabryce Maszyn i Sprzętu Górniczego w Rybniku. We wrześniu 1947 r. przeszedł na stanowisko dyrektora technicznego Fabryki Konstrukcji Stalowych „Sonsalla” w Chonowie, rok później został starszym projektantem w Biurze Projektów Hutnictwa „Biprohut” w Gliwicach. Równolegle z pracą zawodową podnosił kwalifikacje studiując na Politechnice Śląskiej w Gliwicach, w której w 1950 r. uzyskał dyplom inżyniera mechanika. W 1951 r. został oddelegowany do Państwowych Zakładów Lotniczych w Mielcu, wkrótce potem do Wytworni Sprzętu Komunikacyjnego (WSK) w Świdniku, gdzie kierował w latach 1951-1953 nadzorem realizacji inwestycji i koordynacji planów inwestycyjnych. W latach 1953-1959 pracował jako projektant, następnie jako główny mechanik odlewni Fabryki Samochodów Ciężarowych w Lublinie. Po ponownym powrocie do pracy w WSK Świdnik związał los z tym zakładem pracy na okres około dwudziestu lat aktywnej pracy zawodowej. Pracował jako kierownik działu postępu technicznego, od 1962 r. jako kierownik ośrodka szkolenia zawodowego. W latach 70. był dyrektorem Zespołu Szkół Zawodowych WSK Świdnik, a krótko przed przejściem na emeryturę w 1978 r. był kierownikiem w Zakładowym Ośrodku Informacji Naukowo-Technicznej i Ekonomicznej. Pełniąc funkcję dyrektora Zespołu Szkół Zawodowych przyczynił się do wzniesienia nowego gmachu szkolnego. Uczestniczył przy organizacji zaocznych studiów pedagogicznych magisterskich dla nauczycieli szkół zawodowych i technicznych przy Uniwersytecie Marii Curie-Skłodowskiej (UMCS) w Lublinie. W 1969 r., sam uzyskał stopień magistra pedagogiki.

Po II wojnie światowej należał do prężnych działaczy Stowarzyszenia Inżynierów Mechaników Polskich i Naczelnej Organizacji Technicznej. Przez wiele lat był wiceprzewodniczącym Wojewódzkiego Komitetu Wynalazczości przy Wojewódzkiej Radzie Związków Zawodowych i Oddziale Wojewódzkim

WOT w Lublinie. Był jednym z pomysłodawców założenia kroniki powojennego aeroklubu lubelskiego i Robotniczego Aeroklubu w Świdniku. Był autorem nagrodzonego „Pamiętnika inżyniera mechanika” w 40-lecie budowy PRL, który nie został opublikowany i wielu biogramów inżynierów, których także nie wydano drukiem.

Zmarł 19.VII.1989 r. w Lublinie.

Pochowany został na Cmentarzu Komunalnym przy Drodze Męczenników Majdanka, kwatery sekcja L-2-4-19.

Żonaty z Marią Biernacką, miał córkę Małgorzatę i syna Wojciecha.

Odnaczony był Krzyżem Kawalerskim OOP (1976), Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi, Złotą i Srebrną Odznaką SIMP, Złotą Odznaką Zasłużony dla WSK, Złotą Odznaką UMCS, Złotą Odznaką „Zasłużony dla Lubelszczyzny”, Odznaką „Zasłużony dla Ruchu Racjonalizatorskiego”. Posiadał również tytuł Zasłużonego Seniora SIMP.

Bibliografia: Hadrawa A., *Szybko minęły lata*, „Skrzydłata Polska” Nr 5 z 4.II.1979 r., s.18-19 (foto); Witkowski W., *Hadrawa Adam (1913-1989)* [w:] Słownik biograficzny Techników Polskich, Wyd. Federacja Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych z. 11, Warszawa 2000 s.40-41.

Hajdukiewicz Edward

Hajdukiewicz Edward (1913-1999) mjr obs. w st. spocz., pilot samolotowy, wojskowy, szybowcowy, instruktor, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 14.VI.1913 r. w Białymstoku w rodzinie rzemieślniczej. Uczęszczał do szkoły zawodowej, uprawiał modelarstwo. Wzięty do służby wojskowej, w WOS w Ustianowej w 1936 r. ukończył kurs szybowcowy, zdobywając uprawnienia pilota „B”, a następnie „C” kategorii. Kurs pilotażu samolotowego przeszedł w 4 Pułku Lotniczym w Toruniu. Służył w 42 Eskadrze Rozpoznawczej tego pułku jako kapral pilot.

Wziął udział w Wojnie Obronnej Polski w składzie, początkowo macierzystej eskadry jako kpr. pilot, a następnie w 64 Eskadrze Bombowej Lekkiej. Brał udział od 14.IX.1939 r. w bombardowaniu kolumn pancernych niemieckich kierujących się na Lwów, nieopodal Rawy Ruskiej. Po 17.IX.1939 r. przedostał się do Francji. W styczniu 1940 r. znalazł się w grupie pierwszej pilotów polskich, którzy ewakuowali się do Wielkiej Brytanii. Po przeszkoleniu, w jednym z ośrodków brytyjskich, otrzymał przydział do 300 Dywizjonu Bombowego Ziemi Mazowieckiej. Brał udział w wielu akcjach bojowych dywizjonu. W przerwie operacyjnej, po odbyciu pełnej tury lotów bojowych, był pilotem instruktorem w ośrodku w Bramcote. Był uczestnikiem pierwszego nalotu, w liczbie 1 tys. samolotów na Kolonię, w składzie swojego dywizjonu. Od 1943 r. został pilotem Ferry Command w Kanadzie. Przeprowadzał samoloty przez Atlantyk. Po zakończeniu II wojny światowej pozostał w Kanadzie. Mieszkał w Montrealu. Zajmował się handlem.

Zmarł prawdopodobnie w IV 1999 r. w Montrealu. Tam został pochowany na miejscowym cmentarzu.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odznaczony był Orderem Virtuti Militari V klasy, czterokrotnie Krzyżem Walecznych, Złotym Krzyżem Zasługi z Mieczami, dwukrotnie Medalem Lotniczym i brytyjskim Distinguished Flying Cross (DFC).

Bibliografia: „Przegląd Wojsk Lotniczych Obrony Powietrznej” nr 10 z 1992 r., s.75-76; Polak B., Hajdukiewicz E., [w:] *Kawalerowie Virtuti Militari 1792-1995. T. IV (1939-1945) cz. I*. Wyd. WSI Koszalin 1995, s.56-57; Pawlak J., *Polskie Eskadry w Wojnie Obronnej. Wrzesień 1939*, Wyd. KiŁ. Warszawa 1991, s.244-245, 314-325, 591 (foto).

Halimoniuk Stanisław (1932-1956) por., pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 12.XII.1932 r. w m. Wierchowice n.Bugiem w ówczesnym powiecie brzeskim, w rodzinie Stanisława. Lata pierwszej nauki przypadły na okres wojny i okupacji. Po zakończeniu II wojny światowej wstąpił do technikum, gdzie zdał maturę. Interesował się lotnictwem. Podjął starania by zostać pilotem. W 1951 r. ukończył Techniczną Szkołę Wojsk Lotniczych w Zamościu. Następnie wstąpił do oficerskiej Szkoły Lotniczej nr 5 w Radomiu. Po jej ukończeniu wypromowany n 2.XI.1953 r. na stopień podporucznika pilota Wojska Polskiego, rozpoczął służbę w 40 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego w Świdwinie. Latał jako młodszy pilot, następnie starszy, od połowy 1955 r. jako dowódca klucza na samolotach „Jak”-9, „Jak”-23 i „Mig”-15.

Legitymował się nalotem ponad 300 godzin na samolotach odrzutowych.

Zginął śmiercią lotnika 13.III.1956 r. podczas ćwiczebnego lotu po trasie, w składzie pary na „Mig”-15 w okolicy m. Kłopotów pow. Kołobrzeg.

Pochowany został na cmentarz komunalnym (starym) w Białej Podlaskiej.

Kawaler.

Posiadał tytuł i odznakę pilota wojskowego myśliwskiego I klasy.

Bibliografia: Kubacki L., *Antologia pilotów wojskowych poległych w latach 1945-2000*, wyd. II, Radom 2002, s.46 (foto); *Pamięci lotników wojskowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. J. Zielińskiego, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2003, s.257 (foto).

Hołubowicz Jan

Hołubowicz Jan (1948-1976) ppor. inż. pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa i techniki lotniczej

Urodził się 17.IX.1948 r. w m. Harkowicze pow. Sokółka ,w rodzinie Jana. Po szkole podstawowej uczęszczał do Liceum Ogólnokształcącego w Sokółce, gdzie uprawiał modelarstwo lotnicze. Po zdaniu matury dostał się do Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych w Oleśnicy, którą ukończył w 1969 r. Po krótkiej służbie, w służbach technicznych lotnictwa, został zakwalifikowany do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Wypromowany w 1975 r. na stopień ppor. inżyniera Wojska Polskiego, otrzymał przydział do 11 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego Poznań-Krzesiny. Latał na samolotach „Lim”-2, „Lim”-5.

Zginął śmiercią lotnika 8.X.1976 r. na samolocie „Lim”-5, w locie ćwiczebnym w szyku w składzie klucza lotniczego na małej wysokości k. m. Kłębowo niedaleko Miłosławia.

Pochowany został na cmentarzu w Harkowiczach.

Posiadał tytuł i odznakę pilota wojskowego myśliwskiego II klasy.

Bibliografia: Kubacki L., *Antologia pilotów wojskowych poległych w latach 1945-2000*, wyd. II, Radom 2002, s.47 (foto); *Pamięci lotników wojskowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. J. Zielińskiego Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2003, s.384 (foto).

Hryniewicz Lucjusz (1917-1944) sierż. nawig., pilot samolotowy wojskowy, szybowcowy, instruktor, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 19.II.1917 r. w m. Łomazy pow. Biała Podlaska. Po ukończeniu szkoły powszechnej w rodzinnej miejscowości, uczył się zawodu w Szkole Zawodowej w Białej Podlaskiej. Od 1934 r. został monterem w Podlaskiej Wytwórni Samolotów w Białej Podlaskiej. Włączył się tam w działalność Klubu Lotniczego PWS przemianowanego od 1936 r. w Aeroklub Podlaski. W 1936 r. skierowany do Wojskowego Ośrodka Szybowcowego, odbył przeszkolenie szybowcowe zdobywając kategorię „B” pilota szybowcowego. W latach 1937-1939 przeszedł przeszkolenie na samolotach turystycznych i wojskowych oraz kurs nawigatorów lotniczych w ramach Przysposobienia Wojskowego Lotniczego.

Zmobilizowany we wrześniu 1939 r. wziął udział w ewakuacji wytwórni w pionie wojskowym. Po 17.IX.1939 r. został internowany na Łotwie. Przedostał się do Szwecji, stamtąd do Wielkiej Brytanii. Wziął udział w walkach o niebo Wielkiej Brytanii, jako pilot instruktor jednego z brytyjskich dywizjonów. Od listopada 1943 r. latał jako pilot w 84 GSU w Aston Down.

Zginął śmiercią lotnika 19.VI.1944 r. podczas lotu ćwiczebnego na North American P-51D „Mustang” nr Fx 981 nad m. Strult, w wyniku rozpadnięcia się samolotu.

Pochowany został na cmentarzu Northwood, grób nr H. 455.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odznaczony został Medalem Lotniczym.

Bibliografia: Cumft O., Kujawa H.K., *Księga Lotników Polskich, Poległych Zmarłych i Zaginionych 1939-1946*, Wyd. MON, Warszawa 1989, s.291; Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.271, poz. 544.
Informacje Wł. Hryniewicza z IX.2003 r.

Iwaniuk Aleksander

Iwaniuk Aleksander (1914-1937) kpr. pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 27. III. 1914 r. w Białymstoku, w rodzinie Piotra i Katarzyny z domu Filipiuk. Po szkole powszechnej uczył się w szkole muzycznej w rodzinnym mieście. Powołany w listopadzie 1935 r. do odbycia służby wojskowej otrzymał skierowanie do 10 Pułku Ułanów Litewskich. Po przejściu szkolenia unitarnego pełnił służbę w Szwadronie Zapasowym. Skierowany na własną prośbę, po pomyślnym przejściu badań lekarskich, do korpusu lotnictwa otrzymał przydział do eskadry szkolnej 5 Pułku Lotniczego w Lidzie. Szkolił się w sztuce pilotażu na PWS-12, PWS-18.

Zginął śmiercią lotnika 14.V.1937 r. podczas lotu ćwiczebnego na samolocie PWS-18 nr 80-15 nieopodal lotniska w Lidzie.

Pochowany został na cmentarzu prawosławnym w rodzinnym Białymstoku.

Kawaler.

Bibliografia: Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.76, poz. 161; Popiel A., *Pamięci poległych lotników 1933-1939*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1987, s.110 (foto).

Jaceniak Wiktor (1922-1943) st. sierż., strzelec pokładowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 24.I.1922 r. w m. Broszków w pow. siedleckim. Po szkole powszechnej uczył się w Szkole Zawodowej w Siedlcach. Po zdobyciu zawodu mechanika-ślusarza pracował w jednym z zakładów prywatnych. Wzięty do odbycia służby wojskowej, po kursie unitarnym przeszedł przeszkolenie w specjalności strzelca pokładowy. Służył krótko w jednej z eskadr bombowych.

We wrześniu 1939 r. wziął udział w Wojnie Obronnej Polski. Po klęsce przedostał się przez Rumunię do Francji. Przeszedł tam przeszkolenie w swojej specjalności, awansował na stopień plutonowego. Po klęsce Francji ewakuował się do Anglii. Po przeszkoleniu na nowym sprzęcie, otrzymał przydział do 300 Dywizjonu Bombowego Ziemi Mazowieckiej. Latał bojowo w jednej z eskadr tego dywizjonu.

Zginął śmiercią lotnika 22.VI.1943 r. na Vickers „Wellington” nr AE 985 podczas lotu bojowego, zestrzelony wraz z całą załogą, spadł do morza.

Rodziny nie założył.

Odnaczony został Krzyżem Walecznych i Polową Odznaką Strzelca.

Bibliografia: Cumft O., Kujawa H.K., *Księga Lotników Polskich, Poległych Zmarłych i Zaginionych 1939-1946*, Wyd. MON, Warszawa 1989, s.294; Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.271, poz. 558.

Jedliczko Bolesław

Jedliczko Bolesław (1918-2000) mjr w st. spocz., mgr inż. pilot samolotowy wojskowy i szybowcowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 16.XI.1918 r. m. Sławacinek Stary k. Białej Podlaskiej w rodzinie Eugeniusza i Stefanii z d. Mikołajczaków. Po szkole podstawowej uczęszczał do Państwowego Gimnazjum Męskiego im. Józefa Ignacego Kraśzewskiego w Białej Podlaskiej, gdzie w 1939 r. zdał maturę. Jako gimnazjalista, w ramach Przysposobienia Wojskowego Lotniczego, przeszedł kurs pilotażu w Szkole Pilotów przy Podlaskiej Wytwórni Samolotów i kurs szybowcowy zdobywając kategorię „B” pilota szybowcowego. Należał też do czynnych harcerzy w tej szkole. Następnie w Cywilnej Szkole Pilotów w Świdniku k. Lublina, po przeszkoleniu został pilotem turystycznym.

Zmobilizowany we wrześniu 1939 r. wziął udział w Wojnie Obronnej Polski. Po 17. IX. 1939 r. przedostał się do Rumunii, a następnie do Francji. Przyjęty do Polskich Sił Powietrznych (PSP) w 1940 r. przeszedł przeszkolenie na sprzęcie francuskim. W czerwcu 1940 r. ewakuował się do Wielkiej Brytanii. Służył od lipca 1940 r. PSP w pionie sztabowym. W 1942 r. na własną prośbę przeszedł kurs w Szkole Pilotażu Początkowego w Hucknal, a następnie kurs pilotażu zaawansowanego w 16 SFTS w Newton. W 1943 r. odbył przeszkolenie w pilotażu myśliwskim w 58 OTU w Grangemouth. Skierowany do 302 Dywizjonu Myśliwskiego latał bojowo jako pilot, następnie jako dowódca eskadry „B”. Po wykonaniu pełnej tury lotów służył w pionie szkoleniowym PSP w Blackpod. Od marca 1945 r. skierowany został do 308 Dywizjonu Myśliwskiego. Ogółem wykonał 151 lotów bojowych. Zdemobilizowany w styczniu 1947 r. w stopniu majora PSP powrócił do Polski. W lipcu 1947 r. włączył się w działalność niepodległościową. Aresztowany, skazany został początkowo na śmierć, wyrok zamieniono później na więzienie. Wyszedł z więzienia w 1956 r., następnie został zrehabilitowany. Do lat 70. pracował w przedsiębiorstwie INCO k. Warszawy. Podnosząc kwalifikacje ukończył studia w Szkole Głównej Planowania i Statystyki.

Zmarł 14.IV.2000 r. w Warszawie.

Pochowany został na Starych Powązkach.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odnznaczony był Krzyżem Oficerskim i Kawalerskim OOP, czterokrotnie Krzyżem Walecznych, dwukrotnie Medalem Lotniczym i Odznaką pilota.

Bibliografia: Flisiński J., *Szkoły bialskie w XVII–XX wieku. Monografia I Liceum Ogólnokształcącego im. J.I. Kraszewskiego*. Wyd. Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna, Biała Podlaska 1998, s.249; Król W., *Zarys działalności polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii 1940-1945*. Wyd. KiŁ, Warszawa 1990, s.118-119 (foto); Kubuk K., „Miałem po prostu szczęście” „Skrzydłata Polska” nr 12 z 2000 r.; USC w Białej Podlaskiej, sygn. nr I/99/1923/1 rz. akt urodzenia.

Józefaciuk Walerian

Józefaciuk Walerian (1943-1972) por. pilot samolotowy wojskowy, szybowcowy, instruktor, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 11.IV.1943 r. w m. Rossosz pow. Biała Podlaska, w rodzinie Feliksa i Leokadii z d. Czeranowska. Po szkole podstawowej, którą ukończył w Wałbrzychu, uczęszczał do Technikum Samochodowego. Jako uczeń szkoły średniej przeszedł przeszkolenie szybowcowe. Po zdaniu matury, zgodnie ze swoimi zainteresowaniami zdał egzamin do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Po wypromowaniu na stopień podporucznika Wojska Polskiego w VI.1965 r. został pilotem, a następnie instruktorem 61 Lotniczego Pułku Szkolno-Bojowego w Nowym Mieście n. Pilicą. Zajmował się szkoleniem podchorążych i doskonalił sztukę pilotażu na samolotach odrzutowych i szybowcach. Legitymował się nalotem ponad 2 tys. godzin.

Zginął śmiercią lotnika 29.IX.1972 r. w czasie lotu treningowego w nocy, w trudnych warunkach atmosferycznych na samolocie „Lim”-2 koło m. Domaniewice nieopodal Nowego Miasta. Miejsce katastrofy upamiętnia pomnik ze śmigłem.

Pochowany został na cmentarzu komunalnym w Dęblinie.

Żonaty z Jadwigą z domu Wojtala, miał córkę Dagmarę i syna Pawła.

Posiadał tytuł i odznakę pilota wojskowego myśliwskiego I klasy.

Bibliografia: Kubacki L., *Antologia pilotów wojskowych poległych w latach 1945-2000*, wyd. II, Radom 2002, s.53 (foto); *Pamięci lotników wojskowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. J.Zielińskiego, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2003, s.369 (foto).

Jóźwik Roman(1948-1983) mjr, inż., pilot samolotowy wojskowy, sportowy, szybowcowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 28.III.1948 r. w Białymstoku, w rodzinie Juliana. Po szkole podstawowej uczył się w Państwowym Liceum Ogólnokształcącym w rodzinnym mieście, gdzie w 1967 r. zdał maturę. Od najmłodszych lat marzył by zostać pilotem. Jeszcze jako licealista ukończył kurs pilotażu szybowcowego. W ramach Lotniczego Przynsposobienia Wojskowego w Aeroklubie Białostockim, przeszedł kurs pilotażu i uzyskał licencje pilota samolotowego sportowego. Zdał następnie egzamin i przeszedł pozytywne badania do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Po jej ukończeniu wypromowany 3.XII.1972 r. na stopień podporucznika Wojska Polskiego, otrzymał przydział do 2 Pułku Myśliwskiego w Goleniowie. Latał jako pilot, następnie starszy pilot dowódca klucza, a w końcu został zastępcą dowódcy eskadry ds. liniowych w tym pułku.

Latał na samolotach odrzutowych m.in. SB „Lim”-2, „Lim”-5, „Mig”-21 legitymował się nalotem ponad 1100 godzin.

Zginął śmiercią lotnika 4.IX.1983 r. podczas lotu ćwiczebnego, polegającego na wykonywaniu typowych ataków do celów naziemnych na „Mig”-21 PFM, na poligonie Nadarzyce.

Pochowany został na Cmentarzu Miejskim św. Rocha w Białymstoku.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odnznaczony był Srebrnym Krzyżem Zasługi. Posiadał tytuł i odznakę pilota wojskowego myśliwskiego I klasy.

Bibliografia: Kubacki L., *Antologia pilotów wojskowych poległych w latach 1945-2000*, wyd. II, Radom 2002, s.54 (foto); *Pamięci lotników wojskowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. J. Zielińskiego, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2003, s.414 (foto); Nikiciuk M, Puśko J.T., *Na przeciw burzom i chmurom*, Wyd. Aeroklub Białostocki, Białystok 1996, s.138.
Informacje płk rez. J. Jagodzika z XI.2003 r.

Jungowski Edmund Wiktor

Jungowski Edmund Wiktor (1893-1969) kpt. obs. w st. spocz., organizator, popularyzator i entuzjasta lotnictwa

Urodził się 17.IX. 1893 r. w m. Dury w ziemi łęczyńskiej w rodzinie Hipolita. Po szkole elementarnej uczył się w Gimnazjum Męskim w Łodzi. W 1906 r. brał udział w strajku młodzieży polskiej i przeszedł do nowopowstałego polskiego gimnazjum Towarzystwa "Uczelnia", gdzie w 1913 r. zdał maturę. Następnie zdał egzamin i studiował w Wyższej Szkole Technicznej im. Hiopolita Wawelberga, Stanisława Rotwanda w Warszawie. W 1915 r. po pomyślnym przejściu konkursu został przyjęty do Technologicznego Instytutu w Petersburgu. Powołany do służby w armii rosyjskiej ukończył oficerską szkołę piechoty ze stopniem chorążego. Walczył później w jednym z rosyjskich pułków piechoty na frontach I wojny światowej. Szczęśliwie ocalony po wybuchu Rewolucji Październikowej w 1917 r. przedostał się do Polski. W dniu 11.XI.1918 r., wraz z grupą studentów Politechniki Warszawskiej (PW) brał udział w przejęciu od władz niemieckich lotniska mokotowskiego. W 1919 r. ukończył kursy lotnicze na PW i otrzymał przydział do 4 Eskadry Wywiadowczej, w której latał bojowo jako obserwator. W końcu grudnia 1920 r. został zdemobilizowany. W latach 1922-1924 pracował w jednym z banków w Warszawie.

Z dniem 1.X.1924 r. przyjął propozycję pracy na stanowisku szefa biura zarządu Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS) w Białej Podlaskiej. Równolegle sprawował funkcję członka zarządu Zrzeszenia Polskich Przemysłowców Lotniczych i był przewodniczącym Komisji Słownictwa Lotniczego przy Polskim Komitecie Normalizacyjnym.

Był jednym z animatorów życia kulturalno-oświatowego i sportowego w PWS. Odpowiadał za organizację Tygodni Lotniczych, jakie miały miejsce w Białej Podlaskiej i złoty gwiazdźście. Należał do członków zarządu powiatowego zarządu Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej w Białej Podlaskiej. Przez wiele lat był aktywnym członkiem zarządu Klubu Lotniczego PWS, sprawując m.in. funkcję skarbnika w zarządzie tego areoklubu.

Po klęsce wrześniowej 1939 r. włączył się w działalność ruchu oporu. Aresztowany przez gestapo przebywał na Pawiaku w okresie VI-XII. 1941 r. Szczęśliwie ocalony, ponownie uczestniczył w działalności konspiracyjnej w szeregach Armii Krajowej. Ranny 29.IX.1944 r. podczas próby przebijania się oddziałów AK Kampinos z okrążenia niemieckiego w rejonie Jaktorów – Żyrardów, dostał się do niewoli. Przybywał w obozie Muhlberg, Bergen-Belsen i Gross-Born. Po oswobodzeniu w lutym 1945 r. powrócił do Polski i podjął pracę w jednym z przedsiębiorstw chemicznych. Po przejściu na emeryturę w 1960 r. włączył się w działalność popularyzatorską związaną z problematyką lotnictwa, zamieszczając artykuły w czasopismach specjalistycznych takich, jak „Skrzydłata Polska” czy „Technika Lotnicza i Astronautyczna”, a także w prasie codziennej. Był autorem książki pt. *„O pionierach polskiej myśli lotniczej”*, Warszawa 1967. Zamieścił szereg cennych not o ludiach lotnictwa w Polskim Słowniku Biograficznym.

Zmarł 4.III.1969 r. w Warszawie.

Pochowany został na jednym z warszawskich cmentarzy.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odznaczony był trzykrotnie Krzyżem Walecznych, Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi, Krzyżem Niepodległości, Krzyżem Armii Krajowej, Odznaką „Za walkę o szkołę polską”.

Bibliografia: „Technika Lotnicza” Nr 8 z VIII. 1963 r., s.211-213; „Technika Lotnicza i Astronautyczna” Nr 5 z V.1969 r., s.24; Kędzierski J., *Edmund Wiktor Jungowski (1893-1969)* „Skrzydłata Polska” Nr 2 z 18.II.1970 r., s.12.

Kamińska - Czemiel Wiera

Kamińska – Czemiel Wiera (1936-1983) pilotka wyczynowa szybowcowa, samolotowa sportowa, skoczek spadochronowy, instruktor i popularyzator lotnictwa. Rekordzistka świata w przelocie prędkościowym po trasie trójkąta o obwodzie 100 km w kategorii D-2 m szybowiec „Bocian” z B. Sawoń w 1965 r.

Urodziła się 19.II.1936 r. w m. Dzierniakowo w pow. Białystok w rodzinie Czemiel. Po ukończeniu szkoły podstawowej uczęła się w Państwowym Gimnazjum w Białymstoku, gdzie w 1959 r. zdała maturę. Szkolenie szybowcowe rozpoczęła jako gimnazjalistka w 1952 r. w żeńskiej szkole szybowcowej w Lęborku uzyskując kategorię „C” pilota szybowcowego. Zatrudniona, na stanowisku referenta wyszkoleniowo-technicznego w Aeroklubie Białostockim, podnosiła dalej swoje umiejętności lotnicze. W 1953 r. ukończyła kurs skoczka spadochronowego w Nowym Targu, zdobywając uprawnienia w tej dziedzinie. W latach 1954-1955 przeszła przeszkolenie samolotowe, a następnie zdobyła uprawnienia instruktora samolotowego w Centrum Wyszkożenia Lotniczego we Wrocławiu. Jako etatowy instruktor samolotowy Aeroklubu Białostockiego od 1956 r. latała wyczynowo jako pilot samolotowy i szybowcowy. W 1956 r. wypełniła normę do Srebrnej Odznaki Szybowcowej otrzymując ją pod Nr 1039. W 1961 r. spełniła warunki do Złotej Odznaki Szybowcowej Nr 341. Trzy lata później za osiągnięcie przewyższenia i 5500 m oraz wysokości absolutnej 6800 m, na obozie w Jeżowie Sudeckim 31.XII.19964 r. uzyskała trzeci diament do Złotej Odznaki Szybowcowej. Równolegle startowała w szeregu zawodach samolotowych. W III Samolotowych Mistrzostwach Polski w 1958 r. zajęła XIV miejsce. Była uczestnikiem IV, V, i VI Samolotowych Mistrzostw Polski w latach 1959-1960 jako pilot. Za honor uważała udział w Zawodach Szybowcowych Ziemi Białostockiej w latach 1963-1964. W dniu 19.VII.1965 r. ustanowiła rekord świata z pasażerką B. Sawoń, w kategorii D-2 w przelocie prędkościowym po trasie trójkąta 100 km o długości Krywłany-Gródek-Sokółka-Krywłany, z wynikiem 87,6 km/h, na szybowcu SZD-9 „Bocian” nr SP-1876. W XI Całorocznych Zawodach Szybowcowych red. „Skrzydłata Polska” o Memoriał Ryszarda Bitnera za 1965 r. sklasyfikowana została na XIX pozycji z liczbą 11446 pkt. na ponad 380 pilotów uczestniczących w

tej oryginalnej rywalizacji. W II Ogólnopolskich Zawodach Szybowcowych Kobiet 8-15.V.1966 r. zajęła X miejsce W II Krajowych Zawodach Szybowcowych Lisie Kąty 16-30.VI.1966 r. sklasyfikowana została na XII pozycji. Wcześniej na VI Szybowcowych Mistrzostwach Ziemi Białostockiej 9-13.VI.1966 r. zajęła III miejsce zostając II wicemistrzynią ukochanej przez nią Ziemi. W 1967 r. mogła pochwalić się czwartym wynikiem w Polsce w przełocie prędkościowym po trasie trójkąta 300 km z wynikiem 72,28 km/h. W XIII Całorocznych Zawodach Szybowcowych o Memoriał Ryszarda Bitnera za 1967 r. uplasowała się na XXXIV pozycji w rywalizacji z 330 pilotami, jako trzecia z kobiet po A. Dankowskiej i P. Majewskiej. W II Krajowych Zawodach Szybowcowych Kobiet w Lisich Kątach 27.VI-7.VII.1968 r. była piąta. Równolegle z pracą zawodową i czynnym lataniem inicjowała szereg kroków mających na celu upowszechnienie lotnictwa, w tym przedsięwzięcia mającego na celu szkolenie szybowcowe młodzieży na lotnisku w Białymstoku wraz z J. Gadomskim na szybowcach „Czapla”. W plebiscycie Na Najlepszego Sportowca Białostocczyzny red. „Gazeta Białostocka” w 1964 r. zajęła III miejsce, a w 1965 r. II miejsce.

Zmarła śmiercią tragiczną 15.II.1983 r. w Białymstoku.

Pochowana została na cmentarzu miejskim św. Rocha.

Zamężna, z pilotem Janem Kamińskim, miała córkę.

Odznaczona była Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi. Uhonorowana w 1965 r. wyróżnieniem „Błękitne Skrzydła”. Posiadała też tytuł Mistrza Sportu (1965). Otrzymała również tytuł i odznakę Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego.

Bibliografia: Aerokluby Nr 90 z 1999 r., s.6 (foto); „Skrzydłata Polska” Nr 42 z 10.X.1960 r., s.3; Nr 3 z 17.I.1965 r., s.2; Nr 31 z 1.VIII.1965 r., s.2; Nr 9 z 2.III.1969 r., s.6; Nr 6 z 7.II.1965 r., s.7 (foto); Nr 31 z 1.VII.1965 r., s.2; Nr 51-52 z 19-26.XII.1965 r., s.4-5; Nr 1 z 1966 r., s.2; Nr 7 z 13.II.1966 r., s.8; Nr 23 z 5.VI.1966 r., s.2; Nr 30 z 24.VII.1966 r., s.13; Nr 28 z 10.VII.1966 r., s.8; Nr 8 z 25.II.1965 r., s.6; Nr 24 z 12.VI.1966 r.; Nr 30 z 28.VII.1968 r., s.5; Nr 39 z 26.IX.1976 r., s.2; Konieczny J.R., *Kronika lotnictwa polskiego 1945-1981*, Warszawa 1984, s.136-137; Nikiciuk M., Puśko J.T., *Naprzeciw burzom i chmurom*, Wyd. Aerokluby Białostockiego, Białystok 1996, s.59-60, 72-73, 81-82. Informacje płk rez. J. Jagodnika z XI.2003 r.

Kamiński Czesław

Kamiński Czesław (1937-1970) pilot samolotowy sportowy, szybowcowy i komunikacyjny, instruktor, entuzjasta lotnictwa

Urodził się w 1937 r. w Białymstoku. Po szkole podstawowej uczył się w jednym z gimnazjów białostockich, gdzie zdał maturę. Od najmłodszych lat interesując się lotnictwem uprawiał modelarstwo. Jako uczeń szkoły średniej ukończył kurs szybowcowy zdobywając kategorię „B”, a następnie „C” pilota szybowcowego. W latach 1953-1954 przeszedł kurs samolotowy. W 1955 r. pod kierunkiem instruktora E. Rydza, po dodatkowym przeszkoleniu, uzyskał dyplom instruktora samolotowego w Centrum Wyszkożenia Lotnictwa we Wrocławiu. Objął funkcję etatowego instruktora samolotowego Aeroklubu Białostockiego (AB) i prowadził szkolenie młodzieży. Wzięty do odbycia służby wojskowej służył trzy lata w Marynarce Wojennej. W latach 60. pracował jako instruktor etatowy AB, a następnie zawiadowca lotniska komunikacyjnego w Białymstoku. Przeszedł kurs pilotażu na samolotach komunikacyjnych. Od 1966 r. został pilotem Polskich Linii Lotniczych „Lot”. Latał na samolotach „IŁ”-14 i „IŁ”-18 na liniach krajowych i międzynarodowych. Charakteryzowany jako wysoki, przystojny, zawsze uśmiechnięty. Był lubiany i szanowany przez adeptów sztuki latania.

Zginął 28.X.1970 r. śmiercią tragiczną w wypadku samochodowym.

Pochowany został na cmentarzu miejskim św. Rocha w Białymstoku.

Żonaty z pilotką instruktorką Wierą z d. Czemieli, miał córkę.

Odznaczony był Srebrnym i Brązowym Krzyżami Zasługi.

Bibliografia: Nikiciuk M., Puśko J.T., *Naprzeciw burzom i chmurom*, Wyd. Aeroklubu Białostockiego, Białystok 1996, s.50, 56, 69-70, 81, 129, 138.

Informacje plk rez. J. Jagodzika z 2003 r.

Karpiński Adam Tadeusz

Karpiński Adam Tadeusz (1897-1939), por. obs. rez., inż. mechanik, konstruktor, pilot sportowy, wioślarz, taternik, alpinista i himalaista, popularyzator sportów lotniczych i wysokogórskich

Urodził się 16.XII.1897 r. w Turce nad Stryjem, w ówczesnej, Galicji Wschodniej, w rodzinie lekarza Stanisława i Zofii z domu Kuszpecińska. Do gimnazjum uczęszczał początkowo w Trembowli, następnie w Cieszynie, które ukończył w 1915 r. Zmobilizowany w 1916 r. do armii austriackiej, kierował działem analiz w wojskowym laboratorium chemicznym w Lublinie.

W 1918 r. wstąpił do Wojska Polskiego, służąc początkowo w Oficerskiej Szkole Obserwatorów w Warszawie, w XII Eskadrze Wywiadowczej. W jej szeregach, jako podporucznik obserwator, brał udział w wojnie polsko-sowieckiej w l.1919-1920, uczestnicząc m.in. w walkach pod Białą Podlaską. Zdemobilizowany, odbył w latach 1921-1926 studia na Wydziale Mechanicznym Politechniki Warszawskiej (PW). Już w czasie studiów dał się poznać jako uzdolniony konstruktor, organizator i działacz sportowy. W latach 1922-1923 zaprojektował i zbudował szybowiec „Akar”, na którym jego brat - Tadeusz Karpiński zajął I m w I Konkursie Ślizgowców w Białce k. Nowego Targu w 1923 r. W 1924 r. wziął udział w konkursie rozpisany przez Ministerstwo Komunikacji, projektując samolot pasażerski. W 1926 r. uczestniczył w konkursie ogłoszonym przez Podlaską Wytwórnę Samolotów (PWS) w Białej Podlaskiej przygotowując projekt samolotu szkolnego. W latach 1924-1925 kierował dwiema wyprawami szybowcowymi w okolice Babiej Góry, w celu odkrycia nowych terenów szybowcowych. W latach 1922-1924 sprawował funkcję prezesa Sekcji Lotniczej przy Kole Mechaników - Studentów PW. Uprawiał też wioślarstwo. Był w składzie zwycięskiej załogi WTW ósemek w międzyklubowych regatach rozegranych na Wiśle w lipcu 1923 r. Członkiem wyprawy wioślarzy warszawskiego AZS do Gdańska w 1924 r. Po podjęciu pracy zawodowej w Zakładach Mechanicznych E.Plage - T. Łaskiewicz w Lublinie, a następnie znanej już sobie PWS, zajmował się organizacją lotnictwa sportowego, popularyzowaniem rodzimych konstrukcji lotniczych. W 1927 r. należał do głównych założycieli Aeroklubu Akademickiego War-

szawskiego, był krótko jego pierwszym prezesem. Po przeniesieniu się na stałe, w końcu 1928 r. do Białej Podlaskiej, pracował początkowo jako konstruktor w PWS, następnie w latach 1929-1932 był kierownikiem montażu tej wytwórni. Wraz z inż. A. Bobkiem-Zdaniewskim, S. Cywińskim i S. Cymą przyczynił się do powstania w Białej Podlaskiej w 1929 r. pierwszego przyfabrycznego aeroklubu w II Rzeczypospolitej, pod nazwą Klub Lotniczy PWS. Był członkiem pierwszego Zarządu KL PWS, a następnie w latach 1930-1931 jego prezesem. Uczestniczył w powołaniu szkoły lotniczej i sekcji treningowej KL PWS. Pod okiem pilota fabrycznego PWS F. Rutkowskiego, zdobył licencję pilota sportowego I kategorii. Od 1929 r. był chronometristą Komisji Sportowej ARP w mieście Biała Podlaska. Zainicjował na samolotach klubowych, loty programowe oraz loty na trasie Biała Podlaska - Dęblin - Biała Podlaska. Przy wsparciu S. Rosenwertha - głównego udziałowca S.A. PWS, wzorując się na mityngach lotniczych w Anglii, doprowadził do zorganizowania w Białej Podlaskiej trzech imprez tego typu łącznie z organizacją lotów z pasażerami. Był przedstawicielem KL PWS w Zrzeszeniu Klubów Lotniczych, w Radzie Klubów Lotniczych, afiliowanych przy Aeroklubie Rzeczypospolitej Polskiej. Swoją osobą wzbudzał zainteresowanie, uprawiając zimą narciarstwo, a latem wioślarstwo. Przyczynił się w poważny sposób do stworzenia z miasta Białej Podlaskiej ważnego ośrodka sportów lotniczych.

Był nie tylko znakomitym organizatorem lotnictwa sportowego, ale także popularyzatorem szybownictwa, propagatorem nowych rodzimych i zagranicznych konstrukcji lotniczych. Ogłosił szereg artykułów na łamach takich czasopism jak: „Młody Lotnik”, w tym kilka artykułów o konstrukcjach powstających w PWS. Był uczestnikiem I Polskiego Kongresu Inżynierów we wrześniu 1937 r., na którym wygłosił referat pt.: *Zagadnienia przemysłu lotniczego na tle planu gospodarczego świata technicznego*.

Obok lotnictwa, drugą jego pasją był sport wysokogórski. Nazwany „ojcem polskiego himalaizmu”, pierwsze kroki stawiał w Tatrach jako student PW; dokonał szeregu wejść zimowych od Banówki aż po Nowy Wierch. Był autorem nowego typu wypraw zimowych w Tatry. W 1925 r. samodzielnie prze-

szedł część grani Tatr Zachodnich od Borowca po Tomanowy Wierch Polski. W 1928 r. wspólnie z K. Narkiewiczem-Jodko przeszedł jednym ciągiem główną grań Tatr Wysokich od Przełęczy pod Kopą po Białą Ławkę. W latach 1927-1929 dokonał wejścia na 19 szczytów w Alpach oraz zimą na szczyt Mount Blanc. Na przełomie 1933 i 1934 r. był uczestnikiem I polskiej wyprawy w Andy. Był współautorem I wejścia (nie Indian) 18.I.1934 r. ze S. Daszyńskim, S. Osieckim i W. Ostrowskim na szczyt Marcedario (6800 m) w Andach Argentyńskich. Zdobył trzy inne dziewicze pięciotysięczniki nadając jednemu z nich, na cześć swojej żony nazwę Cerro Wanda. W lutym 1934 r. wszedł samotnie na dwa sześciotysięczniki, a 7.III.1934 r. zaatakował z J. Drawskim najwyższy szczyt Ameryki – Aconcagua (6959 m) osiągając 6350 m. W 1935 r. był organizatorem nieudanej wyprawy polskiej na szczyt K-2 Czogo Ri o wys. 8.611 m., w Karakorum. W maju 1939 r. jako przewodniczący Komitetu Himalajskiego Klubu Wysokogórskiego w Warszawie, stanął na czele wyprawy w Himalaje. Wyprawa pod jego kierownictwem 2.VII.1939 r. zdobyła szczyt Nanda Devi East o 7434 m, ustanawiając ówczesny polski rekord wysokości. Osobiście, z Anglikiem S. Blake, wszedł 6.VII.1939 r. na szczyt Nanga Lapak. W wspinaczkach górskich posługiwał się sprzętem własnego pomysłu, w tym namiotem zwanym Akar-Ramada.

Zginął w nocy z 18 na 19.VII.1939 r. wraz z inż. S. Bernadzikiewiczem śmiercią himalaisty, w obozie wypadowym pod wschodnią granią szczytu Trisuli, podczas zejścia lawiny.

Żonaty z Wandą Janiną Czarnocką z domu Cumft, miał dwóch synów Jacka i Marka (1930) inż., taternika, który zginął w Tatrach w 1957 r.

Odnaczony był Orderem Virtuti Militari V klasy, dwukrotnie Krzyżem Walecznych, Polową Odznaką Obserwatora. Był członkiem honorowym KL PWS.

Bibliografia: *Księga Inżynierów Mechaników Polskich*, Warszawa 1936, s.88 poz. 235; *Ku czci poległych lotników. Księga Pamiątkowa*. Praca zbiorcza pod red. M. Romeyko, Warszawa 1933, s.181-184; „Lot Polski” Nr 6 z III.1924 r., s.3-6; Nr 7 z IV.1924 r., s.3-4, 14, Nr 2 z II.1928 r., s.474-479, Nr 4 z IV. 1928 r., s.490- 491; Nr 5 z VI.1928 r., s.558-559; Nr 7 z VII.1928 r., s.786-789; Nr 12 z XII.1928 r., s.807-815; Nr 1 z I.1929 r., s.20-23; Nr 9 z X.1929 r., s.691-692 Nr 6 z

VI.1930 r., s.15, „Młody Lotnik” Nr 3 z 1924 r., Nr 9, 13 z 1925 r., Nr 4, 12 z 1926 r., Nr 1,3 z 1927 r., Nr 4; „Orle Loty” Nr 1 z 1-15.IV.1924 r., s.21, 32, Nr 22 z 1949 r.; „Skrzydłata Polska” Nr 2-5 z 1930 r., Nr 2-3 z 1931 r.; „Taternik” Nr 12 z 1928 r., Nr 15 z 1931 r., Nr 17 z 1933 r.; Nr 21 z 1937 r.; Nr 1 z 1940 r.; Bartel R., Chojnacki J., Królikiewicz T., Kurowski A., *Z historii polskiego lotnictwa wojskowego 1918-1939*, Warszawa 1978, s.413-448; Nr 31 z 1949 r., Nr 36 z 1960 r.; „Techniczne Nowości Lotnicze” Nr 9 z 1937 r.; „Wierchy” Nr 12, 1934 r.; Nr 17 z 1947 r.; Chwałczyk T., *Podlaskie skrzydła*, KAW Rzeszów 1985, s.199-209; Chwaściński B., *Z dziejów taternictwa. O górach i ludziach*, Warszawa 1980, s.156-157, 165, 199, 204, 213; Dorawski J. K., *Człowiek zdobywa Himalaje*, Kraków 1957, s.323-344; Encyklopedia Powszechna PWN, t. II, Warszawa 1984, s.432; Encyklopedia Sportu, t. I Warszawa 1984, s.263; Kędziński J., Szczepański J. A., *Karpiński Adam Tadeusz (1897-1939)*, PSB t. XII, Wrocław - Warszawa - Kraków 1966-1967, s.97-99; Kobendza R. L., *Sekcja wioślarska AZS w Warszawie 1917-1937*, Wyd. Komisja Historyczna Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich, Warszawa 1991, s.19-20, 57-58; Krzyżan M., *Międzynarodowe Turnieje Lotnicze 1929-1939*, Warszawa 1988, s.33-41; Ostrowski W., *Na szczytach Kordylierów*, Warszawa - Lwów 1935 r., tenże, *Wyżej niż kondory*, Warszawa 1959; Malinowski T., *Sport szybowcowy* [w:] *Polskie Lotnictwo Sportowe. Almanach*, Kraków 1987, s.105-106; *Pięć lat lotnictwa sportowego w Polsce*, Warszawa 1933, s.64-65, 83-85; *5 lat pracy i istnienia Klubu Lotniczego Podl. Wyrw. Samolotów 1929/1934*, Biała Podlaska - 1934, s.5-6; *Polska Technika Lotnicza do 1939 r.*, t. I *Źródła osiągnięć*. Praca zbiorcza pod red. A. Glassa, Warszawa 1992, s.194, 209; Prauss S., *Z Zakopanego na Stąg Lane. Wspomnienia konstruktora lotniczego i pilota lata 1910-1970*. Podał do druku, wprowadził E. Malak, Zakład im. Ossolińskich, Wrocław - Warszawa - Kraków 1996, s.498; Rychter W., *Skrzydlate wspomnienia*, Warszawa 1980, s.48, 64, 67; *Wielka Encyklopedia Tatrzańska*, Poronin 1995, s.499-500; Wojsznis J., *Polacy na szczytach świata*, Warszawa 1964, s.13-90, 429-533.

Karubin Stanisław (1915-1941) sierż. pilot samolotowy wojskowy, instruktor. Uczestnik Bitwy o Wielką Brytanię. Jeden z asów polskiego lotnictwa myśliwskiego w II wojnie światowej.

Urodził się 29.X.1915 r. w m. Woźniki k. Łosic, w rodzinie Stanisława.

Po szkole powszechnej uczył się zawodu w Szkole Zawodowej w Łosicach. W ramach Przysposobienia Wojskowego Lotniczego w 1937 r., po przeszkoleniu w pilotażu silnikowym zdobył dyplom pilota samolotowego. Skierowany potem do służby w 111 Eskadrze Myśliwskiej im. Tadeusza Kościuszki 1 Pułku Lotniczego w Warszawie, latał jako kapral pilot do wybuchu II wojny światowej.

We wrześniu 1939 r. wziął udział w obronie polskiego nieba w składzie macierzystej 111 Eskadry Myśliwskiej walczącej w ramach Brygady Pościgowej. W dniu 3.IX.1939 r. w walce powietrznej zestrzelił niemiecki samolot Bf-110. Po klęsce wrześniowej w nocy z 17/18.IX.1939 r. przedostał się do Rumunii. Po kilku miesiącach dotarł do Francji. Walczył, po krótkim przeszkoleniu na samolotach francuskich w Eskadrze Myśliwsko-Obronnej 1/55 Gruppe de Chasse. Zestrzelił 3.VI.1940 r. podczas nalotu niemieckich bombowców niemiecki samolot bombowy Do-215 nieopodal lotniska Etampes. Po kapitulacji Francji został ewakuowany do Wielkiej Brytanii. Przeszedł tam przeszkolenie na samolotach brytyjskich. W dniu 2.VIII.1940 r. jako jeden z pierwszych otrzymał przydział do 303 Dywizjonu Myśliwskiego im. Tadeusza Kościuszki. Wziął udział w Bitwie o Wielką Brytanię. Był autorem jednego z pierwszych zestrzeleń w dniu 31.VIII.1940 r. samolotu Bf-109. W dniu 5.IX.1940 r. zestrzelił dwa kolejne samoloty nieprzyjacielskie typu Bf-109. Kolejnego dnia 6.IX.1940 r. nieprzyjacielski samolot bombowy He-111. Sam, zestrzelony w tej walce, będąc rannym, ratował się skokiem ze spadochronem. Kolejne zwycięstwo zanotował 30.IX.1940 r. zestrzeliwując w walce powietrznej Bf-109. W dniu 5.X.1940 r. powiększył swoje konto zwycięstw powietrznych zestrzeliwując następny myśliwiec niemiecki typu Bf-109. Po wykonaniu pełnej tury bojowej 7.III.1941 r. skierowany został do 58 OTU w Grangemorth na stanowisko pilota instruktora. Latał początkowo w tej szkole

pilotażu, a następnie przeniósł się do 55 OTU w Usworth. Ogółem zestrzelił 7 samolotów wroga (nr 25 na liście zestrzeleń polskich pilotów w II wojnie światowej).

Zginął śmiercią lotnika 12.VIII.1941 r. w czasie lotu treningowego na samolocie Hawker „Hurricane”, w wyniku zderzenia z wyniosłością terenu w Horn Crag Eskadale.

Pochowany został na cmentarzu w Castleton k. Sunderland.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odnaczony został Orderem Virtuti Militari V klasy, trzykrotnie Krzyżem Walecznych, a pośmiertnie brytyjskim Distinguished Flying Medal, Polową Odznaką Pilota.

Bibliografia: Arct B., *W podniebnej chwale*, Wyd. MON, Warszawa 1958, s.343; Cumft O., Kujawa H.K., *Księga Lotników Polskich, Poległych Zmarłych i Zaginionych 1939-1946*, Wyd. MON, Warszawa 1989, s.316-317, poz. 793420; Król W., *Polskie skrzydła nad Francją*, Wyd. KiW, Warszawa 1986, s.59, 250; Król W., *Zarys działań polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii 1940-1945*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1990, s.56-63; Pawlak J., *Polskie Eskadry w Wojnie Obronnej Wrzesień 1939*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1991, s.17-30 (foto), 537; tenże: *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.148-149, 274, poz. 674; Zieliński J., *Lotnicy polscy w Bitwie o Wielką Brytanię. Polish Airmen in the Battle of Britain*. Oficyna Wydawnicza „MH”, Warszawa 2000, s.81-82 (foto); tenże *303 Dywizjon Myśliwski Warszawski im. Tadeusza Kościuszki*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2003, s.5-6, 8-9, 11, 15, 18.

Kleczkowski Stefan (1917-1992) por. pilot samolotowy wojskowy, instruktor. Uczestnik Bitwy o Wielką Brytanię

Urodził się 2.IX.1917 r. w m. Dębów pow. Łomża. Po szkole powszechnej uczęszczał do gimnazjum w Łomży, gdzie w 1937 r. uzyskał maturę. Interesując się lotnictwem, w tym modelarstwem lotniczym, wstąpił 2.I.1938 r. do Szkoły Podchorążych Lotnictwa. Po otrzymaniu promocji 1.IX.1939 r.(XIII Promocja) przez Rumunię i Liban dotarł do Francji. Stamtąd, już w styczniu 1940 r., ewakuował się do Wielkiej Brytanii. Po przeszkoleniu w 60 TU (6. Szkole Pilotażu Wstępnego w Sutton Bridge), w sierpniu 1940 r. otrzymał przydział do 302 Dywizjonu Myśliwskiego Poznańskiego. W tej polskiej formacji lotniczej walczył w Bitwie o Wielką Brytanię od 23.IX.1940 r. W lutym 1941 r. przeniesiony został do 10 Szkoły Bombardowania i Strzelania Powietrznego na pilota sztabowego. W dwa miesiące później został pilotem instruktorem pilotażu w 16. Polskiej Szkole Pilotażu w Newton. Powrócił do bojowego latania w listopadzie 1944 r., w składzie 303 Dywizjonu Myśliwskiego Warszawskiego im. Tadeusza Kościuszki. Służył w tym słynnym dywizjonie do czerwca 1946 r. W grudniu 1946 r. zwolnił się ze służby w lotnictwie i pracował jako urzędnik.

Zmarł 4.II.1992 r. w Sihinborn (Wielka Brytania).

Pochowany został na miejscowym cmentarzu.

Żonaty, miał dzieci.

Odnaczony był Krzyżem Walecznych, Medalem Lotniczym PSP.

Bibliografia: Pawlak J., *Absolwenci Szkoły Orląt 1925-1939*, Wyd. Retro-Art, Warszawa 2002, s.231; Zieliński J., *Lotnicy polscy w Bitwie o Wielką Brytanię. Polish Airmen in the Battle of Britain*, Oficyna Wyd. MH, Warszawa 2001, s.87-239 (foto).

Kluczyński Stefan Zdzisław

Kluczyński Stefan Zdzisław (1902-1932) ppor. rez., pilot samolotowy sportowy, harcerski działacz sportowy i społeczny, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 14.II.1902 r. w Białej Podlaskiej w rodzinie Antoniego Eugeniusza i Stanisławy Józefy Korneli z domu Zahorowicz. Po ukończeniu szkoły elementarnej, uczył się w szkole zawodowej. Od 1917 r. był członkiem Polskiej Organizacji Wojskowej, a w miesiącu lutym 1919 r. brał udział w rozbrajaniu okupantów. Jako harcerz ochotnik brał udział w szeregach 205 Pułku Piechoty w wojnie polsko-bolszewickiej 1919-1920. Był dwukrotnie ranny. Po wojnie wstąpił do Państwowego Gimnazjum Męskiego im. Józefa Ignacego Kraszewskiego. Był drużynowym drużyny ZHP i sekretarzem Sodalicii Marińskiej. Po zdaniu matury i odbyciu służby wojskowej, od 1927 r. był pracownikiem administracyjnym w Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS) w Białej Podlaskiej. W 1929 r. znalazł się w gronie członków założycieli Klubu Lotniczego PWS w Białej Podlaskiej. Był też jednym z organizatorów Koła LOPP w tej wytwórni. W 1932 r. został członkiem kursu cywilnej szkoły pilotów.

Zginął śmiercią lotnika 16.X.1932 r., podczas lotu szkolnego z instruktorem pilotem K. Stefaniukiem nieopodal Białej Podlaskiej na samolocie „Hanriot”-28.

Pochowany został w grobie rodzinnym na miejscowym cmentarzu miejskim w Białej Podlaskiej.

Rodziny nie założył.

Odznaczony był im. Krzyżem Walecznych. Był członkiem honorowym KL PWS.

Bibliografia: „Skrzydłata Polska” Nr 10-11 z X-XI.1932 r. s.253; Borowy S., *Życiorysy poległych lotników*, [w:] Ku czci poległych lotników, Księga pamiątkowa, Praca zbiorowa pod naczelną redakcją M. Romeyki, Wyd. Komitetu Budowy Pomnika Ku Czcii poległych Lotników, Warszawa 1933, s.378 (foto); Flisiński J., *Szkoły białskie w XII-XX wieku. Monografia I Liceum Ogólnokształcącego im. J.I. Kraszewskiego*, Wyd. Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna, Biała Podlaska 1998, s.178, 180; Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.77, poz. 202; *5 lat pracy i instruktarszu Klubu Lotniczego Podlaskiej Wytwórni Samolotów 1929/34*, Biała Podlaska 1934, s.23, USC w Białej Podlaskiej, Akta nr 173/1932, 2 Rz.

Kolmus Józef (1935-1968) kpt., pilot samolotowy wojskowy, szybowcowy i akrobacyjny, instruktor, popularyzator i entuzjasta lotnictwa

Urodził się 12.II.1935 r. w m. kol. Kossów pow. Grodzisk Mazowiecki, w rodzinie Józefa i Heleny. Po szkole podstawowej uczył się w Liceum Bibliotekarskim, gdzie w 1955 r. zdał maturę. Od najmłodszych lat zdradzał duże zdolności humanistyczne, jednocześnie fascynował się lotnictwem, astronautyką i fantastyką. W Aeroklubie Warszawskim przeszedł kurs szybowcowy jako słuchacz ostatniej piątej klasy średniej. Zdał następnie egzamin do Oficerskiej Szkoły Lotniczej nr 4 w Dęblinie. Wypromowany na podporucznika pilota Wojska Polskiego 26.III.1959 r. otrzymał przydział do 59 Lotniczego Pułku Szkolno-Bojowego w Białej Podlaskiej. Latał początkowo jako podporucznik, następnie porucznik pilot instruktor w Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie. Jako wyróżniający się pilot, wszedł do pułkowego zespołu akrobacyjnego tzw. rombika. Rozsławiał 59 Lotniczy Pułk Szkolno-Bojowy z Białej Podlaskiej na wielu pokazach i paradach powietrznych w latach 50-60. w Polsce. W końcu lat 50. leciał w tafla samolotów odrzutowych „Lim”-2 na defiladzie lotniczej z okazji XV-lecia Polski Ludowej 22.VII.1959 r. w Warszawie. Następnie demonstrował tę taflę nad Polami Grunwaldzkimi 15.VII.1960 r. oraz we wrześniu 1960 r. na pokazach lotniczych w Łodzi. Na Centralnej Paradzie Powietrznej zorganizowanej w Warszawie z okazji XX-lecia Polski Ludowej w Warszawie 22.VII.1964 r. leciał w szyku „XX” złożonego z 26 samolotów odrzutowych „Lim”-2 pilotowanych przez pilotów instruktorów 59 Lotniczego Pułku Szkolno-Bojowego. W pokazie parady powietrznej zorganizowanej z okazji defilady Tysiąclecia Państwa Polskiego 22.VII.1966 r. leciał w grupie „1000”, napisie złożonym z 42 samolotów odrzutowych „Lim”-2.

Kontynuował swoje dawne zainteresowania humanistyczne studiując zaocznie historię na Uniwersytecie Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie. W wolnych chwilach oddawał się pasji jaką było narciarstwo. Uprawiał żeglarstwo lodowe. Legitymował się nalotem ok. 1400 godz. na 6 typach samolotów.

Zginął śmiercią lotnika 12.VIII.1968 r. w stopniu kapitana pilota instruktora, na lotnisku w Białej Podlaskiej podczas wykonywania lotu treningowego

plecowego na małej wysokości na samolocie „Lim”-2, gdy przygotowywał się do Centralnych Pokazów w Krakowie.

Pochowany został na Cmentarzu Komunalnym (starym) w Białej Podlaskiej przy ul. Janowskiej, w głównej alei.

Żonaty z Zofią z d. Huk, miał syna Adama.

Odnaczony został Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi. Był posiadaczem odznaki pilota wojkowego myśliwskiego I klasy.

Bibliografia: Kubacki L., *Antologia pilotów wojkowych poległych w latach 1945-2000*, Wyd. II Radom 2002, s.65 (foto); *Pamięci lotników wojkowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. J. Zielińskiego, Dom Wyd. Bellona Warszawa 2003, s. 351 (foto); Informacje żony Danuty z VIII.2003 r.; USC Biała Podlaska, Akta sygn. nr I-232/1968.

Kłodecki Leon (1912-1994) plk rez. mgr pedagog, pilot samolotowy wojskowy i sportowy, szybowcowy, instruktor, działacz, organizator i popularyzator lotnictwa

Urodził się 30.IV.1912 r. w m. Wiązowica pow. Grajewo, w rodzinie powstańca z 1863 r. Po ukończeniu szkoły powszechnej w 1923 r. w Suwałkach uczył się w Państwowym Gimnazjum w Grajewie, gdzie w 1931 r. zdał maturę. Będąc studentem Uniwersytetu Wileńskiego im. Stefana Batorego w latach 1931-1933 włączył się w działalność Aeroklubu Wileńskiego. Odbił przeszkolenie szybowcowe, zdobywając kategorię „B”, następnie „C”. Po przejściu pilotażu samolotowego w tym aeroklubie na „JD”-2 i „Hanriocie”-28, w 1933 roku ukończył Przynależenie Wojskowe Lotnicze, uzyskując dyplom pilota. Powołany do odbycia służby wojskowej został skierowany do Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Dęblinie. Po jego ukończeniu i zdobyciu uprawnień pilota samolotowego wojskowego i instruktora przeniesiony został do rezerwy. Ponownie powołany w stopniu chorążego, a potem podporucznika służył w 5 Pułku Lotniczym w Lidzie, a następnie 1 Pułku Lotniczym w Warszawie.

Po klęsce wrześniowej 1939 r. pozostał w kraju i włączył się w tajne nauczanie w Wysokim Mazowieckiem i działalność konspiracyjną. Aresztowany przez Gestapo z końcem 1941 r. przebywał w obozie śmierci Bogusze, skąd uciekł. Ponownie aresztowany, więziony był do lipca 1944 r. w więzieniu w Łomży. We wrześniu 1944 r. należał do organizatorów szkolnictwa w Białymstoku. Przez pewien okres pełnił obowiązki kierownika Szkoły Podstawowej w Klukowie, a następnie został sekretarzem Zarządu Okręgu Związku Nauczycielstwa Polskiego (ZNP) w Białymstoku. W 1946 r. należał do inicjatorów i organizatorów Aeroklubu Białostockiego (AB). Był jednym z pilotów instruktorów i szefem szkolenia w tym aeroklubie. W latach 1947-1949 sprawował funkcję prezesa aeroklubu. Przez następne 20 lat zasiadał w zarządzie AB i jednocześnie prowadził szkolenie. Od 1954 r. został dyrektorem ds. pedagogicznych Technikum Mechanicznego w Białymstoku. Powołał w tej szkole koło miłośników lotnictwa im. Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury. Był

jego kierownikiem i opiekunem. W tym samym roku zdobył dyplom magistra pedagogiki w Wyższej Szkole Pedagogicznej w Łodzi.

Na obszarze Białostocczyzny był inicjatorem i organizatorem wielu imprez lotniczych i spotkań czołowych pilotów Polski z młodzieżą, w tym z E. Makułą, P. Majewską, B. Arctwem. W 1974 r. był jednym z inicjatorów powstania i działaczem Klubu Seniorów Lotnictwa, członkiem Prezydium Zarządu tej organizacji i przewodniczącym do VIII.1994 r. Zorganizował „Lotniczą Izbę Pamięci” przy Aeroklubie Białostockim.

Ogółem na 27 typach samolotów i kilkunastu szybowcach wylatał około 2 tys. godzin.

Zmarł 7.VIII. 1994 r. w Białymstoku.

Pochowany został na cmentarzu miejskim św. Rocha.

Żonaty, miał dwóch synów i córkę.

Odnaczony był Krzyżem Oficerskim i Kawalerskim OOP, Medalem X-lecia Polski Ludowej, Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi, Medalem 40-lecia Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, Odznaką 1000-lecia Państwa Polskiego, Złotą Odznaką Związku Nauczycielstwa Polskiego, Odznaką Za Zasługi dla Aeroklubu PRL. Był dwukrotnym laureatem honorowego wyróżnienia „Błękitne Skrzydła” w 1977 i 1978 r.

Bibliografia: „Skrzydłata Polska” Nr 34 z 20.VIII.1966 r., s.3; Nr 52 z 5.XII.1966 r., s.18 (foto); Nr 38 z 23.IX.1973 r., s.10; Nr 13 z 26.III.1978 r., s.2-3; Nr 25 z 21.VI.1987 r., s.2; Nikiciuk M., Puško J. T., *Naprzeciw burzom i chmurom*, Wyd. Aeroklub Białostocki, Białystok 1996, s.46, 92, 98-99, 132, 138; Informacje płk rez. J. Jagodzika z XI.2003 r.

Kołodziejek Henryk

Kołodziejek Henryk (1905-1986) pplk obs. w st. spocz., pilot samolotowy wojskowy, instruktor, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 6.I.1905 r. w Siedlcach, w rodzinie nauczycielskiej. Po szkole powszechnej uczył się w Państwowym Gimnazjum im. Hetmana Żółkiewskiego w Warszawie, gdzie zdał maturę. Wzięty do odbycia służby wojskowej skierowany został do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa w Grudziądzu. Wypromowany w 1928 r. w stopniu podporucznika obserwatora, otrzymał przydział liniowy do lotnictwa morskiego. Służył w 1 Eskadrze Dalekiego Rozpoznania w Pucku, następnie przeszedł do Eskadry Bliskiego Rozpoznania. W 1934 r., na własną prośbę, przeniesiony został do 4 Pułku Lotniczego w Toruniu, gdzie przeszedł przeszkolenie pilotażowe, zdobywając dyplom pilota wojskowego. Sztukę pilotażu podniósł kończąc Kurs Wyższego Pilotażu (KWP). Służył w końcu lat 30. w stopniu kapitana jako oficer taktyczny 41 Eskadry Rozpoznawczej.

W Wojnie Obronnej Polski we wrześniu 1939 r. walczył ze swoją 41 Eskadrą Rozpoznawczą na rzecz Armii „Modlin”. Po 17.IX.1939 r. z grupą lotników przedostał się przez Rumunię do Francji. Po przeszkoleniu, na samolotach tego kraju, służył w dywizjonie szturmowym. Po upadku Francji w połowie 1940 r. został ewakuowany do Wielkiej Brytanii. Przydzielony do Szkoły Nawigatorów odbył loty szkolne. Następnie skierowany został, na własną prośbę do 18 Ośrodka Szkolenia Wstępnego, gdzie odbył przeszkolenie operacyjne. Latał jako dowódca samolotu w 301 Dywizjonie Bombowym Ziemi Pomorskiej. Z dniem 4.VII.1942 r. pełnił obowiązki tego dywizjonu do 26.IX.1942 r. Skierowany na kurs instruktorów pilotażu, służył następnie w 16 Polskiej Szkole Pilotażu w Newton, pełniąc jednocześnie funkcję dowódcy eskadry. Od 1943 r. był oficerem operacyjnym w Inspektoracie Polskich Sił Powietrznych, pełnił obowiązki szefa szkolenia.

Po zakończeniu działań wojennych i demobilizacji w 1947 r. pozostał w Wielkiej Brytanii. Pracował jako urzędnik w jednym w przedsiębiorstw.

Zmarł 21.IV.1986 r. w Londynie.

Został pochowany na jednym z podlondyńskich cmentarzy.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odnaczony był Orderem Virtuti Militari V klasy, czterokrotnie Krzyżem Walecznych, czterokrotnie Medalem Lotniczym.

Bibliografia: Pawlak J., *Polskie Eskadry w Wojnie Obronnej Wrzesień 1939*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1991, s.303-314, 540; Zieliński J. Krzystek T., *Dowódcy dywizjonów Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie. Commanders of the Polish Air Force Squadrons in the West*, Wyd. Redakcja Czasopism WLOP, Poznań 2002, s.104-105 (foto).

Komarzeniec Kazimierz

Komarzeniec Kazimierz (1909-1988) technik mechanik, pilot szybowcowy, działacz, entuzjasta lotnictwa

Urodził się w 1909 r. w Białej Podlaskiej w rodzinie Teodora i Zofii z d. Sawicka. Po szkole powszechnej uczył się w Szkole Technicznej im. Hipolita Wawelberga i Stanisława Rotwanda, którą ukończył w 1932 r. Pierwszą pracę otrzymał w Państwowych Zakładach Lotniczych Wytwórni Płatowców w Warszawie - Okęcie. Po roku przeniósł się do Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS) w Białej Podlaskiej. Pracował jako technik w Biurze Technicznym.

W 1934 r. wstąpił do Klubu Lotniczego PWS. Skierowany przez klub przeszedł kurs pilotażu szybowcowego w oddziale KLPWS w Brześciu n. Bugiem. Został pilotem szybowcowym kategorii „B”. Do 1939 r. działał w sekcji szybowcowej i sekcji budowy i konstrukcji klubu.

We wrześniu 1939 r. wziął udział w obronie wytwórni, następnie ewakuacji personelu na południowy-wschód II Rzeczypospolitej. Ranny, podczas bombardowania nieopodal miasta Równe, powrócił do Białej Podlaskiej.

W okresie 1939-1945 uczestniczył w konspiracji w szeregach Związku Walki Zbrojnej, następnie Armii Krajowej. Po zakończeniu II wojny światowej w trudnym okresie wyjechał do Gliwic, następnie do Krakowa. Prowadził tam warsztat mechaniczny i z tego się utrzymywał.

Zmarł w 1988 r. w Krakowie. Pochowany został na jednym z krakowskich cmentarzy.

Żonaty z Zofią Bartoszek. Miał córkę Danutę.

Odnaczony był Brązowym i Srebrnym Krzyżami Zasługi.

Bibliografia: *5 lat pracy i istnienia Klubu Lotniczego Podlaskiej Wytwórni Samolotów 1929/1934*, Biała Podlaska 1934, s.74,77; Relacja pisemna córki Danuty Komarzeniec zamieszkałej w Eton Fovd w Anglii z 8.IX.2003 r. [Współautor noty Sławomir Hordejuk].

Kondracki Walenty

Kondracki Walenty (1908-1994) ppor. obs. rez., tech. mech., pilot samolotowy wojskowy i sportowy, instruktor, działacz, popularyzator i entuzjasta lotnictwa

Urodził się w 1908 r. w m. Huszlew w ziemi łosickiej. Po szkole powszechnej uczęszczał do Średniej Szkoły Technicznej w Siedlcach. Po jej ukończeniu, jako technik mechanik wzięty do odbycia służby wojskowej ukończył Szkołę Podchorążych Lotnictwa Rezerwy. W 1928 r. otrzymał pracę w Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS) w Białej Podlaskiej w dziale przygotowania produkcji, następnie jako szef warsztatów. Włączył się w prace istniejącego od 1929 r. Klubu Lotniczego PWS, wchodząc wkrótce do zarządu. Od 1930 r. został kierownikiem sekcji budowy awionetek. Przeszedł przeszkolenie samolotowe i został reprezentantem klubu i miasta n. Krzną w wielu zawodach lotniczych. Występując w III Krajowym Konkursie Awionetek we wrześniu 1930 r. jako nawigator wraz z pilotem inż. W. Krasickim na samolocie PWS-50, został sklasyfikowany na XII pozycji. Wykonał wiele lotów propagandowych promujących wytwórnię i klub. Był m.in. współautorem lotów w 1930 r. wraz z pilotem inż. W. Krasickim na trasie Biała Podlaska - Warszawa oraz Warszawa - Brześć n. Bugiem - Wołkowysk. Od 1938 r. został pilotem instruktorem Ośrodka Wojskowego Przystosowania Lotniczego w Białej Podlaskiej.

We wrześniu 1939 r., zgodnie z zarządzeniem władz nadrzędnych brał udział w ewakuacji PWS i zabezpieczeniu dokumentacji. Po klęsce wrześniowej wrócił do Białej Podlaskiej i włączył się aktywnie w organizację struktur konspiracyjnych polskiego podziemia. Był w końcu 1939 r. organizatorem i szefem Oddziału Lotniczego Związku Walki Zbrojnej, następnie Armii Krajowej Obwód Biała Podlaska. Używał pseudonimów „Walenty” oraz „Łoś”. Po zakończeniu II wojny światowej wyjechał na Pomorze i zamieszkał w Bydgoszczy. Pracował w jednym z przedsiębiorstw państwowych.

Zmarł w kwietniu 1994 r. w Bydgoszczy. Pochowany został na jednym z cmentarzy w tym mieście.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odznaczony był m.in. Srebrnym Krzyżem Zasługi i Krzyżem Partyzanckim.

Bibliografia: „Słowo Podlasia” Nr 48 z 19993 r., s.7; Chwałczyk T., Glass A., *Samoloty PWS*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1990, s.64; Demidowicz T., *Biała Podlaska jako krajowy ośrodek przemysłu i sportów lotniczych w okresie międzywojennym* [w:] Biała Podlaska Szkice z dziejów miasta i okolic, Wyd. Miejska Biblioteka Publiczna, Biała Podlaska 1999, s.83-84; tenże *Podlaska Wytwórnia Samolotów w Białej Podlaskiej. W 80 Rocznice powstania*, „Podlaski Kwartalnik Kulturalny” Nr 4 z 2003 r., s.43; *5 lat pracy i istnienia Klubu Lotnictwa Podlaskiej Wytwórni Samolotów 1929/1934*, Biała Podlaska 1934, s.7, 19, 21, 48. [Współautor noty Sławomir Hordejuk].

Korbut Czesław

Korbut Czesław (1910-1993) pplk. dypl. nawig., pilot samolotowy wojskowy, instruktor i entuzjasta lotnictwa. Zastępca szefa sztabu Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii w latach 1945-1947

Urodził się 2.I.1910 r. w m. Starosielce k. Białegostoku. Po szkole powszechnej uczył się w Państwowym Gimnazjum w Białymstoku, gdzie zdał w 1928 r. maturę. Wzięty do odbycia służby wojskowej, skierowany został do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Wypromowany w 1931 r., w stopniu podporucznika obserwatora (V Promocja), otrzymał przydział do 41 Eskadry Towarzyszącej 4 Pułku Lotniczego w Toruniu, gdzie służył do 1934 r., awansując na stopień porucznika Wojska Polskiego (WP). Odkomenderowany na stanowisko wykładowcy do Centrum Wyszkożenia Lotnictwa (CWL) w Dęblinie, służył do wybuchu II wojny światowej na tym stanowisku awansując do stopnia kapitana WP.

We wrześniu 1939 r. został ewakuowany wraz z komendą CWL Nr 1 na południowy-wschód kraju. Po 17.IX.1939 r. przez Rumunię przedostał się do Francji. Przeszedł tam przeszkolenie na samolotach francuskich, ale nie zdążył wziąć udziału w walkach. Po kapitulacji Francji został ewakuowany do Wielkiej Brytanii. Po ukończeniu Szkoły Obserwatorów Nawigatorów (AONS) RAF skierowany został do 305 Dywizjonu Bombowego im. Ziemi Wielkopolskiej i Lidzkiej. Jako dowódca eskadry „A” tego dywizjonu, odbył szczęśliwie pełną turę lotów bojowych. Służył następnie jako instruktor nawigator w 18 Ośrodku Szkolenia (OTU). Przez pewien okres był oficerem łącznikowym Polskich Sił Powietrznych w Departamencie do Spraw Sprzymierzonych Sił Powietrznych Ministerstwa Lotnictwa Wielkiej Brytanii. Od stycznia 1943 r. latał bojowo jako dowódca eskadry „A” w 304 Dywizjonie Bombowym Ziemi Śląskiej. W okresie 19.XI.1943-10.IV.1944 r. był dowódcą wspomnianego 304 Dywizjonu Bombowego. Od połowy 1944 r. został skierowany do Wyższej Szkoły Lotniczej, którą ukończył (V Kurs) zostając oficerem dyplomowanym. Służył potem jako referent Wydziału Nawigacji w Dowództwie Lotnictwa Obrony Wybrzeża. Od połowy 1945 r. pełnił obowiązki szefa Wydziału Wyszkożenia i zastępcy szefa Sztabu Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii.

Po demobilizacji w 1947 r. wyjechał z rodziną do Kanady. Prowadził tam przez wiele lat farmę.

Zmarł 3.IX.1993 r. w Toronto. Pochowany został na cmentarzu polskim.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odznaczony był Orderem Virtuti Militari V klasy, czterokrotnie Krzyżem Walecznych.

Bibliografia: Król W., *Zarys działań polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii 1940-1945*, Wyd. KiŁ., Warszawa 1990, s.192, 194; Pawlak J., *Absolwenci Szkoły Orłąt 1925-1939*, Wyd. Retro-Art., Warszawa 2002, s.17; Zieliński J. Krzystek T., *Dowódcy dywizjonów Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie. Commanders of the Polish Air Force Squadrons in the West*, Wyd. Redakcja Czasopism WLOP, Poznań 2002, s.108-109 (foto); Zieliński J., *305 Dywizjon Bombowy Ziemi Wielkopolskiej i Lidzkiej im. Józefa Piłsudskiego*, Warszawa 2004, s.8.

Koryciński Józef

Koryciński Józef (1911-1941) por. obs., pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 26.XI.1911 r. w m. Łuzki w ziemi łosickiej. Po szkole powszechnej uczęszczał do gimnazjum w Siedlcach. Po zdaniu matury został wzięty do odbycia służby wojskowej. Po kursie unitarnym skierowany został do Szkoły Podchorążych Rezerwy Piechoty w Brześciu n. Bugiem, następnie do Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Dęblinie. Po uzyskaniu promocji na stopień podporucznika służył w jednej z eskadr.

We wrześniu 1939 r. wziął udział w Wojnie Obronnej Polski. Po klęsce przedostał się do Rumunii, stamtąd do Francji. W kraju tym przeszedł przeszkolenie na nowym sprzęcie, ale nie zdążył wziąć udziału w walce. Po kapitulacji Francji ewakuował się na Wyspy Brytyjskie. Po wstępnym przeszkoleniu otrzymał przydział do 301 Dywizjonu Bombowego Ziemi Pomorskiej „Obrońców Warszawy”.

Zginął śmiercią lotnika 21.III.1941 r. na Vickers „Wellington” MK I C nr L 7874, podczas lotu ćwiczebnego w pobliżu lotniska Swinderby.

Pochowany został na cmentarzu w Newark, grób nr LC 300.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odnaczony był Polową Odznaką Obserwatora i Medalem Lotniczym.

Bibliografia: „Słowo Podlasia” Nr 7 z 15-21.II.1994 r., s.7; Cumft O., Kujawa H.K., *Księga Lotników Polskich, Poległych Zmarłych i Zaginionych 1939-1946*, Wyd. MON, Warszawa 1989, s.332; Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.276, poz. 754.

Kozłowski Władysław Aleksander

Kozłowski Władysław Aleksander (1907-1942) por. technik mechanik, konstruktor, pilot samolotowy wojskowy i sportowy, działacz i entuzjasta lotnictwa

Urodził się 8.IX.1907 r. w Łosicach w pow. konstantynowskim w rodzinie Mieczysława i Stefanii z Mystkowskich. W wyniku zawieruchy wojennej po 1916 r. znalazł się z rodziną w Kaliszu. Po ukończeniu szkoły powszechnej, wstąpił do Państwowego Gimnazjum im. Tadeusza Kościuszki, w którym zdał w 1927 r. maturę. Już jako gimnazjalista budował modele samolotów, a następnie podjął się budowy samolotu własnego pomysłu. Po wstąpieniu na Wydział Mechaniczny Politechniki Warszawskiej (PW) kontynuował swoją pasję. Został konstruktorem samolotu sportowego WK-1 „Jutrzenka”, na którym pilot S. Czyżewski w I Krajowym Konkursie Awionetek 8-9.X.1927 r. zajął III miejsce. Decyzją Komisji Sportowej ARP z 1928 r. otrzymał Dyplom Pilot samolotowego sportowego Nr 13 FAI. Na przełomie 1929 i 1930 r. został konstruktorem samolotu sportowego PZL-5 z silnikiem DH „Gipsy” o mocy 84 KM. Zatrudniony jeszcze jako student w Państwowych Zakładach Lotniczych (PZL), na początku lat 30. był konstruktorem kolejnej wersji samolotu sportowego oznaczonego symbolem PZL-5 bis o prędkości 164 km/h, pułapie 3715 m. i zasięgu 530 km. Powołany do odbycia służby wojskowej ukończył Szkołę Podchorążych Rezerwy Lotnictwa. W 1934 r. opracował kolejną wersję samolotu sportowego z oznaczeniem WK-3 oblatanego przez kpt. I. Giedgowda. Pracował jako inżynier konstruktor w PZL w Warszawie do września 1939 r.

W wolnym czasie oddawał się pracy społecznej należał do grona inicjatorów powołania w 1927 r. Akademickiego Aeroklubu Warszawskiego (AAW), następnie Aeroklubu Warszawskiego (AW). Zasiadał niemal bez przerwy, od 1931 do 1939 r. w zarządzie AW, sprawując m.in. funkcje sekretarza w latach 1931-1932.

Po klęsce wrześniowej ewakuowany z personelem PZL znalazł się w Rumunii, następnie Wielkiej Brytanii. Początkowo, w stopniu por. technika ofciera, z grupą inżynierów polskich był w dyspozycji Biura Instrukcji i Tłumaczeń

powołanego od października 1940 r. przy Centrum Polskich Sił Powietrznych w Blackpool. Następnie, na własną prośbę, skierowany został na pilotaż wstępny o 15 EFTS, 3 SFTS, w końcu do 18 OTU - w Bramcote.

Zginął śmiercią lotnika 14.III.1942 r. na samolocie Vickers „Wellington” Nr 2961 podczas nocnego lotu treningowego.

Pochowany został na cmentarzu Nuneaton, grób nr 106, sekcja H.

Żonaty, miał syna.

Odznaczony był Srebrnym Krzyżem Zasługi, Medalem Lotniczym, Odznaką Honorową LOPP II stopnia (srebrną).

Bibliografia: Biuletyn ARP Nr 12 z 15.X-5.XI 1928 r.; „Lot Polski” nr 12 z XII.1928 r., s.837-840; „Lot i Obrona Przeciwołotniczo-Gazowa Polski” Nr 1 z I.1934 r., s.4; Cumft O., Kujawa H. K., *Księga Lotników Polskich Poległych, Zmarłych i Zaginionych 1939-1946*, Wyd. MON, Warszawa 1989, s.340; Dąbrowski K., *Przegląd samolotów sportowych i ich osiągnięć*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1964, s.52-53; Kryśka-Karski T., *Straty korpusu oficerskiego 1939-1945*, Londyn 1996, s.204; Konieczny J.R., *Kronika lotnictwa polskiego 1941-1945*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1981, s.51, 81; Malinowski T., *Sport samolotowy* [w:] Polskie Lotnictwo Sportowe KAW, Kraków 1987, s.50-52; Płoszajski J., *Technicy lotnictwa polskiego na Zachodzie 1939-1946*, cz. II, Londyn 1998, s.116; *XXX Aeroklubu Warszawskiego 1927-1957*, Wyd. Sport i Turystyka, Warszawa 1959, s.15, 18-19, 96-97; Tuszyński B., *Księga sportowców polskich ofiar II wojny światowej 1939-1945*, Wyd. ARS Print Production, Warszawa 1999, s.142 (foto); Wojciechowski J., *Polskie konstrukcje samolotowe*, [w:] Polskie Lotnictwo Sportowe, s.98-103; CAW Akta Personalne nr 1564; Instytut Sikorskiego LOT AV 96/26/31.

Krasnodębski Zdzisław

Krasnodębski Zdzisław (1904-1980) plk. dypl., obs. w st. spocz. pilot samolotowy wojskowy. Uczestnik Bitwy o Wielką Brytanię. Jeden z grona wybitnych pilotów lotnictwa polskiego w II wojnie światowej

Urodził się 10.VII.1904 w Woli Osowińskiej na ziemi łukowskiej w rodzinie Stanisława i Marii. Po szkole powszechnej uczył się w Korpusie Kadetów nr 1 we Lwowie, gdzie w 1925 r. zdał maturę. Mając 16 lat, walczył jako ochotnik w wojnie polsko-bolszewickiej w latach 1919-1920. W tym samym roku wstąpił do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa w Grudziądzu, po okresie trzyletniej nauki został wypromowany 15.VIII.1928 r. na stopień podporucznika obserwatora. Skierowany do służby w 11 Eskadrze Liniowej w 1 Pułku Lotniczym w Warszawie, na własną prośbę ukończył w 1930 r. kurs pilotażu w Centrum Wyszczolenia Oficerów Lotnictwa (CWOL), otrzymał dyplom pilota wojskowego. Sztukę pilotażu podniósł kończąc w 1931 r. kurs wyższego pilotażu w 2 Pułku Lotniczym w Krakowie. Służył początkowo jako pilot, następnie jako dowódca klucza, od 1935 r. dowódca 111 Eskadry Myśliwskiej w 1 Pułku Lotniczym. Od 1.I.1938 r., będąc w stopniu kapitana WP, mianowany został dowódcą III Dywizjonu Myśliwskiego.

We wrześniu 1939 r. wziął udział w Wojnie Obronnej Polski jako dowódca macierzystego III Dywizjonu Myśliwskiego w składzie Brygady Pościgowej. Był współuczestnikiem strącenia samolotu nieprzyjacielskiego w jednej z walk powietrznych.

Po klęsce wrześniowej przedostał się przez Rumunię do Francji. Po przeszkoleniu na sprzęcie francuskim walczył jako dowódca klucza lotniczego w Groupe de Chasse I/55 w osłonie bazy Chateaudun. Po kapitulacji Francji pod koniec czerwca 1940 r. dotarł do Wielkiej Brytanii. Po przeszkoleniu z dniem 2.VIII.1940 r., został organizatorem i pierwszym polskim dowódcą 303 Dywizjonu Myśliwskiego im. Tadeusza Kościuszki, wziął udział w Bitwie o Wielką Brytanię. Zestrzelony 6.IX.1940 r. podczas jednej z walk powietrznych, poparzony, ratował się skokiem ze spadochronem. Po operacji plastycznej 2.VI.1941 r. wrócił do służby. Przebywał przez kilka miesięcy w Polskiej Misji Wojskowej w Kanadzie, następnie na stażu w Dowództwie Lotnictwa

Myśliwskiego w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej. Po powrocie 23.II.1943 r. został dowódcą Stacji RAF w Heston. Od 15.X.1943 r. był komendantem 131 Polowego Portu Lotniczego, sprawował to stanowisko do 17.II.1944 r. Przydzielony do Sztabu Głównego RAF, był przedstawicielem lotnictwa w oddziałach specjalnych.

Oddelegowany z dniem 1.I.1945 r. do Wyższej Szkoły Lotniczej, po jej ukończeniu otrzymał stanowisko komendanta Stacji RAF w Newton. Był na tym stanowisku do 31.X.1947 r.

Po demobilizacji wyjechał z rodziną do Południowej Afryki, gdzie pracował jako kierowca. W 1951 r. przeprowadził się do Kanady. Pracował na stanowiskach urzędniczych w różnych instytucjach tego kraju.

Po ciężkiej chorobie zmarł 3.VIII.1980 r. w Toronto. Pochowany został na miejscowym cmentarzu polskim.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odnaczony był Orderem Virtuti Militari V klasy, trzykrotnie Krzyżem Walecznych, francuskim Croix de Guerre, brytyjskim Distinguished Flying Cross. Był członkiem Klubu Guinea Pig.

Bibliografia: „Skrzydłata Polska” Nr 36 z 7.IX.1980 r., s.2; Nr 38 z 21.IX.1980 r., s.15; Cynk J.B., *The Polish Force at War The Official History 1939-1943*, Wyd. Schiffer Military, Atgle 1998, s.164-166; Belcarz B., *Polskie Lotnictwo we Francji, 1940*, Wyd. Stratus, Sandomierz 2002, s.197-201 (foto); Król W., *Zarys działań polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii 1940-1945*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1990, s.56-57, 64, 111-112; Pawlak J., *Polskie Eskadry w Wojnie Obronnej Wrzesień 1939*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1991, s.542-543; tenże *Absolwenci Szkoły Orląt 1925-1939*, Wyd. Retro-Art, Warszawa 2002, s.58 (foto); Śliżewski G., *Stracone złudzenia. The Lost Hopes. Polskie lotnictwo myśliwskie nad Francją w 1940 r. Polish Fighters over France in 1940*, Wyd. Firma Handlowa „Panda”, Koszalin 2000, s.138-143; Zieliński J., Krzystek T., *Dowódcy dywizjonów Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie. Commanders of the Polish Air Force Squadrons in the West.*, Wyd. Czasopism WLOP, Poznań 2002, s.116-117 (foto).

Kremieniecki Aleksander

Kremieniecki Aleksander (1906-1935) por. obs., pilot samolotowy, woj-skowy i doświadczalny, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 25.III.1906 r. w Łomży w rodzinie Sergiusza i Olgi Heleny z domu Sztroman. Po szkole powszechnej uczęszczał do gimnazjum w Łomży, gdzie uzyskał maturę. Zgodnie ze swoimi zainteresowaniami wstąpił do Szkoły Podchorążych w Dęblinie. Wypromowany z IV lokatą w 1930 r. (IV Promocja) otrzymał skierowanie do 41 Eskadry Liniowej 4 Pułku Lotniczego w Toruniu. W 1932 r. ukończył kurs pilotażu w Centrum Wyszczolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie. Awansowany do stopnia porucznika WP skierowany został wkrótce na Kurs Wyższego Pilotażu. Po jego ukończeniu odkomenderowany został do Samodzielnego Dywizjonu Doświadczalnego w Warszawie - Okęcie i przydzielony do eskadry prototypów.

Zginął śmiercią lotnika 27.VII.1935 r. podczas oblotu prototypu samolotu PZL-P-23 „Karaś”, wraz z oficerem z Instytutu Badań Techniki Lotnictwa por. T. Pieniżkiem-Odrowążem i por. rez. obs. S. Kluskiem.

Pochowany został na Cmentarzu Wojskowym na Powązkach, kwatery C-16, rząd 8, grób 7.

Bibliografia: Pawlak J., *Absolwenci Szkoły Orłąt 1925-1939*, Wyd. Retro-Art, Warszawa 2002, s.88; Popiel A., *Pamięci poległych lotników 1933-1939*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1987, s.71 (foto).

Kryszczuk Franciszek

Kryszczuk Franciszek (1911-1944) kpt. nawig. pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 26.VIII.1911 r. w m. Wojnów pow. Siedlce w rodzinie nauczycielskiej. Po szkole powszechnej wstąpił do gimnazjum, gdzie zdał maturę. Wstąpił do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa w Grudziądzu. Po przeszkoleniu, służył w polskim lotnictwie bombowym. Wziął udział w Wojnie Obronnej Polski w 1939 r. Po klęsce wrześniowej przez Rumunię i Francję przedostał się do Wielkiej Brytanii. Po przeszkoleniu latał bojowo w dywizjonie bombowym. Po dodatkowym przeszkoleniu zakwalifikowany został do 1586 Eskadry Specjalnej stacjonującej w Brindisi (Włochy), z której odbywał loty nad okupowane przez Niemców kraje Europy.

Zginął śmiercią lotnika 28.XII.1944 r. na Handley Page „Halifax” nr UL 187, zestrzelony wraz z załogą podczas lotu do Polski nad m. Meretice (Czechosłowacja).

Pochowany został na brytyjskim cmentarzu wojskowym w Pradze, grób zbiorowy nr 1-7, działka 2 rząd B.

Żonaty.

Odnaczony był m.in. Krzyżem Walczących, Polową Odznaką Obserwatora.

Bibliografia: Cumft O. Kujawa H.K., *Księga Lotników Polskich, Poległych Zmarłych i Zaginionych 1939-1946*, Wyd. MON, Warszawa 1989, s.347; Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.278, poz. 839.

Kublik Stanisław

Kublik Stanisław (1935-1964) por. pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 20.II.1935 r. w m. kol. Pakaniewo pow. Bielsk Podlaski w rodzinie Franciszka. Po szkole podstawowej uczęszczał do szkoły średniej w Bielsku Podlaskim. Po uzyskaniu matury, zgodnie z zainteresowaniami wstąpił do Oficerskiej Szkoły Lotniczej nr 5 w Radomiu. Po jej ukończeniu i wypromowaniu w 1957 r. na stopień podporucznika pilota WP skierowany został do 41 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego w Marborku. Latał jako młodszy pilot, pilot, następnie starszy pilot na samolotach TS-8 „Bies”, UTI „Mig”-15, „Mig”-15, „Lim”-2. Legitymował się nalotem do 500 godzin.

Zginął śmiercią lotnika 19.II.1964 r. w locie ćwiczebnym po trasie na przechwycenie na samolocie „Lim”-2, nieopodal m. Łasin na Pomorzu.

Pochowany został na cmentarzu komunalnym w Malborku, kwatery 5C, grób 1336.

Odznaczony był m.in. Srebrnym Krzyżem Zasługi. Posiadał tytuł i odznakę pilota wojskowego II klasy.

Bibliografia: Kubacki L., *Antologia pilotów wojskowych poległych w latach 1945-2000*, Wyd. II. Radom 2002, s.62 (foto); *Pamięci lotników wojskowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. J. Zielińskiego, Dom Wyd. Bellona Warszawa 2003, s.320 (foto).

Kuć Henryk

Kuć Henryk (1913-1942) sierżant pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 10.I.1913 r. w m. Sterdyń pow. Sokołów Podlaski. Po szkole powszechnej uczył się zawodu, zdobywając kwalifikacje mechanika. Wzięty do odbycia służby wojskowej, po kursie unitarnym służył w służbach technicznych w jednej z eskadr bombowych 1 Pułku Lotnictwa w Warszawie. Po pozytywnym przyjęciu raportu przeszedł kurs pilotażu i rozpoczął stałą służbę jako kapral nadterminowy.

We wrześniu 1939 r. wziął udział w Wojnie Obronnej Polski w jednej z eskadr bombowych. Potem przez Rumunię i Francję przedostał się do Wielkiej Brytanii. Po przeszkoleniu, latał bojowo w 301 Dywizjonie Bombowym Ziemi Pomorskiej „Obrońców Warszawy”.

Zginął śmiercią lotnika 22.VII.1942 r. na Vickers „Wellington” nr 21406 podczas powrotu z wyprawy bombowej z nad Bremy zestrzelony z całą załogą.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odznaczony był dwukrotnie Krzyżem Walecznych i Polową Odznaką Pilota.

Bibliografia: Cumft O. Kujawa H.K., *Księga Lotników Polskich, Poległych Zmarłych i Zaginionych 1939-1946*, Wyd. MON, Warszawa 1989, s.350; Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.279, poz. 856.

Kulbicki Tadeusz (1897-1926) por. obs., pilot samolotowy wojskowy, wioślarz, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 11.XII.1897 r. w Łukowie, w rodzinie Waleriana i Apolonii z Machczyńskich. Po ukończeniu szkoły elementarnej uczęszczał do jednego z gimnazjum warszawskich. Jako gimnazjalista uczestniczył w działalności Polskiej Organizacji Wojskowej. W początkach 1919 r. wstąpił na ochotnika do 2 Pułku Ułanów i w czwartym szwadronie uczestniczył w wojnie polsko-bolszewickiej w latach 1919-1920. Od października 1921 r. do połowy 1923 r. studiował na Wydziale Prawa i Nauk Politycznych Uniwersytetu Warszawskiego (UW). Startował z powodzeniem w barwach Akademickiego Związku Sportowego (AZS) w wioślarstwie, zdobywając w jednej ze specjalności tytuł Mistrza Polski.

Powrócił następnie do służby wojskowej, awansując na stopień porucznika, po ukończeniu Szkoły Obserwatorów Lotnictwa w Toruniu. Służył jako dowódca kompanii w batalionie rekruckim w 1 Pułku Lotniczym w Warszawie. Jednocześnie pełnił obowiązki dowódcy kompanii w Podoficerskiej Szkole Rezerwy. Wyróżnił się podczas wielkich manewrów wojskowych w 1925 r. na Wołyniu.

Zginął śmiercią lotnika 28.I.1926 r. podczas lotu nad Warszawą.

Został pochowany na Cmentarzu Powązkowskim.

Rodziny nie założył.

Wyróżniony był Pochwałą Szefa Departamentu Lotnictwa „za wykazanie wszechstronnych i wyczerpujących wiadomości lotniczych”.

Bibliografia: Borowy S., *Życiorysy poległych lotników*, [w:] *Ku czci poległych lotników. Księga Pamiątkowa*, Praca zbiorowa pod naczelną redakcją M. Romeyki, Wyd. Komitetu Budowy Pomnika Ku Czci Poległych Lotników, Warszawa 1933, s.341 (foto); Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.78, poz. 252.

Kulbicki Walerian Waław

Kulbicki Walerian Waław (1908-1938) por. obs., pilot samolotowy woj-skowy i szybowcowy, instruktor, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 15. X. 1908 r. w m. Miastków w rodzinie Waleriana i Apolonii z Machczyńskich. Po szkole powszechnej uczył się w Państwowym Gimnazjum Męskim im. Tadeusza Kościuszki w Łukowie, gdzie zdał w 1929 r. maturę. Wzięty do odbycia służby wojskowej skierowany został do Szkoły Podchorążych Piechoty w Róźnie. Po zaliczeniu kursu unitarnego zgodnie z własnymi zainteresowaniami, otrzymał przeniesienie do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Wypromowany w sierpniu 1932 r. na stopień podporucznika obserwatora (VI Promocja) otrzymał przydział do 11 Eskadry Linowej 1 Pułku Lotnictwa w Warszawie. W rok później dzięki usilnym staraniom skierowany został do Centrum Wyszczolenia Oficerów Lotnictwa (CWOL) w Dęblinie, gdzie ukończył kurs pilotażu podstawowego. Po powrocie służył w 114 Eskadrze Myśliwskiej tego pułku. Odkomenderowany, po kolejnym roku służby, kończy pomyślnie Kurs Wyższego Pilotażu w Lotniczej Szkole Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu. Awansowany w 1935 r. na stopień porucznika WP. Przeniesiony został na pilota do 112 Eskadry Myśliwskiej, gdzie służył do końca maja 1937 r. W międzyczasie kończy kurs szybowcowy w Wojskowym Obozie Szybowcowym (WOS) w Ustianowej zdobywając kategorię „B” pilota szybowcowego. W czerwcu 1937 r. po ukończeniu kursu instruktora pilotażu przeszedł na stanowisko instruktora pilota w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Latał intensywnie i z wielkim powodzeniem.

Zginął śmiercią lotnika 25.VII.1938 r. na samolocie PWS-26, podczas lotu szkolnego nieopodal Dęblina.

Pochowany został na cmentarzu parafialnym w Łukowie.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odnaczone był m.in. Srebrnym Krzyżem Zasługi.

Bibliografia: Pawlak J., *Absolwenci Szkoły Orląt 1925-1939*, Wyd. Retro-Art., Warszawa 2002, s.108; Popiel A., *Pamięci poległych lotników 1933-1939*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1987, s.153-154 (foto).

Kulak Roman (1924-1949) ppor. nawig., działacz harcerski, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 24.IV.1924 r. w m. Bedlno k. Radzyna Podlaskiego, w rodzinie Józefa i Marianny. Po szkole powszechnej uczył się zawodu w szkole zawodowej w Radzynie Podlaskim, należał do harcerstwa. W okresie wojny i okupacji uczył się na kompletach tajnych, należał do Szarych Szeregów. Wzięty do odbycia służby wojskowej po zakończeniu działań wojennych, na własną prośbę, po okresie unitarnym skierowany został do Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Ukończył ją jako prymus. Wypromowany w stopniu starszego sierżanta podchorążego nawigatora 1.IX.1948 r., otrzymał przydział do 7 Specjalnego Pułku Lotnictwa Bombowego Nocnego w Leżnicy Wielkiej.

Zginął śmiercią lotnika 17.V.1949 r. podczas lotu ćwiczebnego po trasie prostokątnej na wysokości 400 m na bombowcu „Po”-2, z chorążym pilotem S. Czaplą.

Pochowany został na cmentarzu parafialnym w Ulanie Majoracie.

Żonaty z Wacławą Madej, miał syna Jerzego.

Bibliografia: *Pamięci lotników wojskowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. J. Zielińskiego, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2003, s.196 (foto); Informacje syna Jerzego Kulaka z 18.I.2005 r.

Kulakowski Leon

Kulakowski Leon (1909-1982) kpt. w st. spocz., pilot samolotowy wojskowy, działacz i entuzjasta lotnictwa

Urodził się 19.XII.1909 r. w Białej Podlaskiej w rodzinie Michała i Wiktorii z Kroszczyńskich. Po szkole powszechnej uczył się w Państwowym Gimnazjum im. Józefa Ignacego Kraszewskiego w Białej Podlaskiej, gdzie zdał maturę. W czasie nauki w szkole średniej brał udział w zajęciach hufca przysposobienia wojskowego i kółku modelarskim. Naukę kontynuował w Szkole Technicznej im. Hipolita Wawelberga i Stanisława Rotwanda w Warszawie, którą ukończył w 1932 r. Powołany do odbycia służby wojskowej, po kursie unitarnym, skierowany został do służby w Centrum Wyszczolenia Oficerów Lotnictwa (CWOL) w Dęblinie. Ukończył Szkołę Podchorążych Rezerwy Lotnictwa. W drugiej połowie lat 30. pracował jako technik w Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS) w Białej Podlaskiej. Należał do czynnych członków Klubu Podlasko-Polskiego.

Zmobilizowany, wziął udział w Wojnie Obronnej Polski. Przedostał się następnie do Rumunii, a stamtąd do Francji. Po przeszkoleniu na sprzęcie brytyjskim, od 1941 r. latał bojowo jako pilot w lotnictwie PSP w Wielkiej Brytanii.

Po zakończeniu II wojny światowej pozostał w Wielkiej Brytanii i pracował jako pracownik administracji.

Zmarł w lipcu 1982 r. w Wielkiej Brytanii.

Żonaty ze Szkotką, miał córkę.

Odnaczony był Krzyżem Walecznych, Medalem Lotniczym.

Bibliografia: „Słowo Podlasia” Nr 49 z 1993 r., s.7; Informacje Krystyny Kulakowskiej z Białej Podlaskiej; Relacja pisemna z 16.XII.2003 r. dr inż. Jerzego Pawlaka.
[Współautor noty Sławomir Hordejuk].

Kunka Feliks (1920-1943) kpr., pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 1.X.1920 r. w m. Wola Dubowska gmina Dubów pow. Biała Podlaska w rodzinie Kazimierza i Władysławy z d. Jarząbkowska. W 1927 r. jako mały chłopiec wraz z rodzicami wyjechał „za chlebem” do Kanady.

W przededniu II wojny światowej zmobilizowany, ukończył podoficerską szkołę lotniczą na kontynencie amerykańskim. Odpowiadając na apel o zaciąg do Polskich Sił Zbrojnych znalazł się z początkiem 1943 r. w Wielkiej Brytanii. Skierowany do 18 OTU w Finnigley, przeszedł przeszkolenie na samolotach brytyjskich.

Zginął śmiercią lotnika 22.V.1943 r. na samolocie Vickers „Wellington” nr BJ 656, podczas lotu ćwiczebnego w rejonie Winslow w Buckinghamshire wraz z załogą. Pochowany został na cmentarzu w Halton, grób 138.

Bibliografia: Crumft O., Kujawa H.K., *Księga lotników polskich Poległych Zmarłych i Zaginionych 1939-1946*, Wyd. MON Warszawa 1989, s.353-354; Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.279, poz. 874; Informacje Janiny Kołpak z Woli Dubowskiej z VIII. 2003 r.; USC w Białej Podlaskiej Akta, sygn. Nr I-369/1920/I rz.

Kurażyński Jan

Kurażyński Jan (1908-1976) plk., w st. spocz., technik mechanik lotniczy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 29. IX. 1908 r. w m. Kołczyn pow. Biała Podlaska w rodzinie chłopskiej. Uczył się w szkole powszechnej w rodzinnej miejscowości, następnie w Mariampolu. Od 1929 r. odbywał służbę wojskową w 1 Pułku Łączności w Zegrzu. Od 1935 r. pracował jako ślusarz-mechanik w lotniczych warsztatach remontowych przy 5 Pułku Lotniczym w Lidzie. W wyniku działań wojennych od października 1939 r. do 10 lutego 1940 r. pracował w warsztacie remontowym przy jednym z radzieckich pułków lotniczych. Ewa kuowany w głąb ZSRR. Od końca 1940 r. do kwietnia 1943 r. pracował w zakładzie metalowym na dalekim zapleczu ZSRR. Na wieść o organizacji Wojska Polskiego na terytorium ZSRR przybył do obozu w Sielcach n.Oką. Po stosownym przeszkoleniu, został dowódcą plutonu CKM 2 kompanii dywizyjnej piechoty 1 Pułku Piechoty. Na własną prośbę przeniesiony do obsługi samolotu łącznikowego „Po”-2 gen. Z. Berlinga. W końcu września 1943 r., na własną prośbę przeniesiony został do powstającego w m. Grigoriowskoje 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego, który otrzymał wkrótce nazwę 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”. Po ukończeniu kursu specjalistycznego mechaników lotniczych i otrzymaniu awansu do stopnia chorążego, z początkiem 1944 r. objął stanowisko technika klucza lotniczego w II eskadrze tego pułku. Sprawując to stanowisko odbył szlak aż do Berlina.

Po zakończeniu działań wojennych do lutego 1946 r. był starszym technikiem jednej z eskadr w 1 Pułku Lotniczym „Warszawa”. Następnie pracował w Lotniczych Warsztatach Remontowych jako kierownik działu remontu do lat 70. Przed odejściem na emeryturę był specjalistą technicznym w polskim lotnictwie sportowym, w stopniu pułkownika WP.

Zmarł 17.XI.1976 r. w Warszawie.

Pochowany został na Cmentarzu Północnym w Wólce Węglowej.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odnaczony był Srebrnym Krzyżem Zasługi, Krzyżem Kawalerskim OOP, Srebrnym Medalem „Zasłużony na Polu Chwały”, Medalem „Za Warszawę”,

Medalem „Za Odrę, Nysę i Bałtyk”, Medalem „Za zdobycie Berlina”, Medalem „X-lecia Polski Ludowej”, Medalami: Złotym, Srebrnym, Brązowym „Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny”, Brązowym Medalem „Za Zasługi dla Obronności kraju”, radzieckim medalem „Za zwycięstwo nad Niemcami”. Uhonorowany Odznaką Tysiąclecia Państwa Polskiego.

Bibliografia: „Skrzydłata Polska” Nr 9 z 18.VII.1982 r., s.7; „Wiraże” nr 11 z 16.III.1969 r., s.7; nr 23 z VI. 1979 r., s.20.

Lampe Roman

Lampe Roman (1913-1934) pilot szybowcowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 5. X 1913 r. w Międzyrzeczu Podlaskim. Po szkole powszechnej uczęszczał do Szkoły Handlowej w swoim rodzinnym mieście. Jako uczeń tej szkoły uprawiał modelarstwo lotnicze. W czerwcu 1933 r. będąc członkiem Klubu Lotniczego Podlaskiej Wytwórni Samolotów KL PWS uczestniczył w obozie szkoleniowym Przysposobienia Wojskowego Lotniczego w Brześciu n. Bugiem. Po przeszkoleniu został pilotem szybowcowym kategorii „B”. Zakwalifikowany do szkolenia na pilota wojskowego.

Zginął śmiercią lotnika, jesienią 1934 r. podczas lotu szybowcowego na lotnisku w Brześciu n. Bugiem.

Pochowany na cmentarzu w rodzinnym mieście.

Bibliografia: „Słowo Podlasia” Nr 7 z 15-21 II.1994 r., s.7.

Laskowski Jan (1917-1943) sierż. strzelec pokładowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 9.VII.1917 r. w Białej Podlaskiej. Po szkole powszechnej uczył się zawodu ślusarza mechanika. Praktykę przechodził w Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS) w rodzinnym mieście. Wzięty do służby wojskowej, po kursie unitarnym, zgłosił chęć pozostania w Wojsku Polskim. Skierowany na kurs podoficerski w Szkole Podoficerów zdobył specjalność strzelca. Służył przed wybuchem wojny w 65 Eskadrze Bombowej Lekkiej w stopniu starszego szeregowca. We wrześniu 1939 r. wziął udział w Wojnie Obronnej Polski w kilku wyprawach bombowych w składzie macierzystej eskadry. Po klęsce wrześniowej, przez Rumunię, przedostał się do Francji. Po przeszkoleniu na sprzęcie tego kraju nie zdążył wziąć udziału w walce. Po kapitulacji Francji ewakuował się do Anglii. Po przeszkoleniu na nowym sprzęcie awansował na stopień sierżanta PSP i walczył w składzie 305 Dywizjonu Bombowego Ziemi Wielkopolskiej im. Józefa Piłsudskiego.

Zginął śmiercią lotnika 13.I.1943 r. podczas powrotu z lotu bojowego wraz z załogą na Vickers „Wellington” MK IV, rozbijając się podczas lądowania koło Barrowby.

Pochowany został na cmentarzu w Chorlenton-Cum Hardy, grób 1484 JRC.

Żonaty.

Odznaczony był dwukrotnie Krzyżem Walecznych.

Bibliografia: Pawlak J., *Polskie Eskadry w Wojnie Obronnej Wrzesień 1939*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1991, s.247-255, 546; tenże *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.280, poz. 904.

Lewoniewski Józef

Lewoniewski Józef (1899-1933) kpt. inż. mech., pilot samolotowy wojskowy, doświadczalny, sportowy, działacz, popularyzator i entuzjasta lotnictwa

Urodził się 20.III.1899 r. w Petersburgu, w rodzinie inteligenckiej Aleksandra i Teofili z Biziuków. Po ukończeniu w 1917 r. gimnazjum, studiował na Wydziale Prawa Uniwersytetu Petersburskiego. Wzięty do odbycia służby wojskowej, służył przez krótki okres w Armii Czerwonej. Zwolniony z powodu choroby ze służby wojskowej, w maju 1919 r. przyjechał do Polski. W latach 1919-1920 uczestniczył w wojnie polsko-bolszewickiej w szeregach 1 Pułku Szwoleżerów. W 1920 r. przeszedł szkolenie w Szkole Podchorążych Kawalerii w Grudziądzu, następnie służył w 11 Pułku Ułanów, by w 1922 r. przenieść się do 3 Pułku Strzelców Konnych. Zamiłowany w lotnictwie, ukończył w latach 1923-1924 Niższą Szkołę Pilotów w Bydgoszczy i rozpoczął służbę w 1 Pułku Lotniczym w Warszawie. W 1925 r. w 2 Pułku Lotniczym w Krakowie, przeszedł przeszkolenie na samolotach myśliwskich. Po powrocie do służby w 1 Pułku Lotniczym w Warszawie, skierowany został na studia w École Supérieure d'Aeronautique de Construction Mécanique w Paryżu, którą ukończył w VII.1928 r., otrzymując dyplom inżyniera. Pracował w charakterze referenta technicznego w Departamencie Aeronautyki Ministerstwa Spraw Wojskowych. Od 1933 r. był pilotem oblatywaczem w Stacji Doświadczalnej Płatowców Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa w Warszawie. Posiadacz od grudnia 1930 r. Międzynarodowego Dyplomu Pilota Samolotowego FAI Nr 162, rozpoczął starty na samolotach Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS) w Białej Podlaskiej, w dużej mierze przyczyniając się do jej popularyzacji.

W dniach 20.VII-7.VIII.1930 r. reprezentował Polskę i PWS na Międzynarodowym Konkursie Samolotów Turystycznych w tzw. Challenge'u, startując na samolocie PWS-51 konstrukcji inż. S. Cywińskiego (nie ukończył tego konkursu z powodu awarii silnika). W III Krajowym Konkursie Awionetek, który odbył się na przełomie września i października 1930 r., startując z mech. M. Zawodniakiem na samolocie PWS-52 konstrukcji inż. Z. Ciołkosza i A. Uszackiego, zajęli IV m w klasyfikacji ogólnej. W konkursie zdobył dla PWS nagrodę regulaminową LOPP w wysokości 2 tys. zł, statuetkę Zrzeszenia

Przemysłowców Lotniczych, złoty zegarek prezesa Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej ks. J. Radziwiłła i portfel o wartości 400 złp Prezesa Komisji Lotnictwa Sportowego barona S. Rosenwertha. W listopadzie 1930 r. wraz z kpt. K. Kretowiczem wystąpił z projektem zorganizowania lotu dookoła świata na polskim samolocie PWS-52. Chcąc udowodnić realność pomysłu, w dniu 15.VIII.1931 r. z nawigatorem S. Rękawkiem, na samolocie PWS-52 odbył bez lądowania lot dookoła Polski. Trasę Warszawa - Toruń - Grudziądz - Puck - Bydgoszcz - Poznań - Kraków - Lwów - Lublin - Biała Podlaska - Warszawa wynoszącą 1.754 pokonał w ciągu 12 h i 35', ze średnią szybkością 140 km/godz. W maju 1932 r. wykonał lot długodystansowy na trasie Warszawa - Saloniki - Warszawa, o długości 4 tys. km. W dniach 12-28.IV.1933 r. był uczestnikiem I Rajdu Bałkańskiego Polskiego Lotnictwa Warszawa - Bukareszt - Sofia i z powrotem Belgrad - Zagrzeb - Praga - Brno - Kraków - Warszawa na samolocie „Lublin” R-XIII z mjr. W. Makowskim. W lecie 1933 r. pod warunkiem użycia do lotu samolotu PZL-19 z silnikiem Gipsy Major o 130 KM, a nie specjalnie przygotowanego samolotu PWS-52 uzyskał zgodę na przelot w linii prostej trasy Warszawa - Omsk o długości 3.400 km, z możliwością przedłużenia jej do Krasnojarska, celem pobicia rekordu odległościowego z 1929 r., należącego do reprezentanta Francji.

Był aktywnym działaczem Komisji Lotnictwa Sportowego i Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej, pełniąc od 1929 r. funkcję komisarza sportowego.

Zginął śmiercią lotnika w dniu 11.XI.1933 r. podczas próby bicia rekordu, na samolocie PZL-19 SP-AWH, rozbijając się nieopodal wsi Zasurskoje w rejonie Jadrina (Republika Czuwaska). Lecący z nim jako nawigator ppłk. Cz. Filipowicz, wielki entuzjasta lotnictwa został ciężko ranny.

Pochowany został na Cmentarzu Wojskowym na Powązkach w kwaterze A - 17.

Żoną z Anielą z domu Ryszczevska, nie miał dzieci.

Był rodzonym bratem gen. Zygmunta Lewoniewskiego, słynnego radzieckiego pilota polarnego.

Odnaczony był szeregiem odznaczeń, w tym Srebrnym Krzyżem Zasługi, Krzyżem Walecznych. Był członkiem zwyczajnym Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej.

Bibliografia: Biuletyn ARP Nr 4 z I.III-1.IV.1929 r., s.71-72; Nr 1 z I.XII-31.XII.1930 r.; „Lot Polski” Nr 4 z IV.1929 r., s.71-72; Nr 10 z X.1930 r., s.2-4; Nr 11 z XI.1930 r., s.2-8; Nr 1 z I.1931 r., s.24-26; Nr 10 z V.1931 r., s.8; Nr 19 z X.1931 r., s.17-18; Nr 5 z V.1933 r., s.119; Nr 9 z IX.1933 r., s.10; Nr 5 z V.1933 r., s.114; Nr 7 z VII.1933 r., s.30-31; Nr 9 z IX.1933 r., s.10; „Skrzydłata Polska” Nr 2 z VIII. 1930 r., s.3-9; Nr 3 z IX.1930 r., s.18-19; Nr 4 z X. 1930 r., s.3-6,11-15; Nr 5 z XI.1930 r., s.3; Nr 10 z X.1931 r., s.252-253; Nr 5 z V. 1932 r., s.76-79; Dąbrowski K., *Przegląd samolotów sportowych i ich osiągnięć*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1964, s.64; Glass A., *Polskie konstrukcje lotnicze 1893-1939*, Wyd. KiŁ Warszawa 1977, s.188-290; Kędzierski J., *Lewoniewski Józef (1899-1933)*, PSB, t. XVII Wrocław - Warszawa - Kraków 1972, s.256-257; Malinowski T., *Sport samolotowy* [w:] Polskie Lotnictwo Sportowe. Almanach, KAW, Kraków 1987, s.86; Pawlak J., *Przegląd lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.78, poz.276; Popiel A., *Pamięci poległych lotników 1933-1939*, Warszawa 1987, s.41-43; Rychter W., *Skrzydlate wspomnienia*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1980, s.136-138, 227; Centralne Archiwum Wojskowe (CAW) w Warszawie. Akta personalne: *Lewoniewski Józef*, t. 2444.

Liśkiewicz Gustaw

Liśkiewicz Gustaw (1922-1944) kpr. radiooperator, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 29.I.1922 r. w Łukowie w rodzinie mieszczańskiej. Po szkole powszechnej uczył się zawodu mechanika. Lotnictwem interesował się od najmłodszych lat uprawiając modelarstwo w istniejącym kółku modelarskim w tym mieście. Wzięty do odbycia służby wojskowej, skierowany został do Szkoły Podoficerów Lotnictwa, gdzie przeszedł kurs radiooperatora lotniczego. Służył jako kapral służby stałej w jednej z eskadr bombowych. We wrześniu 1939 r. wziął udział w Wojnie Obronnej Polski. Po 17.IX.1939 r. znalazł się w Rumunii. Stamtąd dotarł do Francji, gdzie przeszedł przeszkolenie na nowym sprzęcie. Po kapitulacji Francji ewakuował się do Wielkiej Brytanii. Po przeszkoleniu na brytyjskim sprzęcie, otrzymał przydział do 300 Dywizjonu Bombowego Ziemi Mazowieckiej stacjonującego w Faldingworth.

Zginął śmiercią lotnika 7.III.1944 r. na Handley Page 57 „Halifax” nr HR 657, w nocnym locie ćwiczebnym na bombardowanie w wyniku zderzenia się z innym bombowcem koło m. Haxey - Yorkshire wraz z całą załogą.

Pochowany został na cmentarzu w Newark, grób nr 317, sekcja P.

Rodziny nie założył.

Bibliografia: Cumft O., Kujawa H.K., *Księga Lotników Polskich, Poległych Zmarłych i Zaginionych 1939-1946*, Wyd. MON, Warszawa 1989, s.367; Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.281, poz. 946.

Liwierski Wiktor

Liwierski Wiktor (1911-1998) ppor. rez. spocz., pilot samolotowy wojskowy, sportowy, szybowcowy, instruktor, działacz i organizator lotnictwa

Urodził się 13.I.1911 r. w Białymstoku. Po szkole powszechnej uczył się zawodu mechanika. Przez pewien czas pracował zarobkowo w jednym z białostockich warsztatów mechanicznych. Zafascynowany od najmłodszych lat lotnictwem w 1929 r. rozpoczął pracę w Wojskowym Ośrodku Szybowcowym Ustianowej. Po zdobyciu uprawnień pilota szybowcowego kategorii „B” przeszedł dodatkowe przeszkolenie, uzyskując kategorię „C” pilota szybowcowego, następnie pilota instruktora. Latał szkoleniowo w Szkole Szybowcowej w Bezmiechowej i Ośrodku Szybowcowym LOPP w Grzegorzewie k. Wilna. W 1931 r. w ramach Wojskowego Przystosowania Lotniczego w Wilnie, ukończył kurs pilotażu silnikowego uzyskując dyplom pilota sportowego. Wzięty do odbycia służby wojskowej otrzymał przydział do 5 Pułku Lotniczego w Lidzie. Służył tam początkowo w pionie technicznym. Następnie po ukończeniu Szkoły Pilotów przy tym pułku został pilotem wojskowym. Pracował tuż przed wybuchem II wojny światowej jako etatowy pilot instruktor LOPP w Białymstoku prowadząc szkolenie szybowcowe na Pietraszach (Korkowa Góra).

Zmobilizowany w marcu 1939 r. wziął udział w Wojnie Obronnej Polski w składzie macierzystego pułku. Szczęśliwie ocalony powrócił do Białegostoku i włączył się w działalność konspiracyjną w szeregach Armii Krajowej (AK). Działal w Oddziale Lotniczym AK w strukturach wywiadu awansując na stopień podporucznika.

Po zakończeniu II wojny światowej od 30.III.1946 r. powołany został na stanowisko kierownika Oddziału Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji w Białymstoku. Sprawując to stanowisko przeprowadził akcję inwentaryzacji ocalonego sprzętu lotniczego na obszarze Podlasia. Pozyśkał kilka szybowców i inny sprzęt z myślą o powołaniu aeroklubu w rodzinnym mieście. Przejął pod zarząd lotniska Krywlany, Sokółka, Wysoka Mazowiecka i szybowisko Szelment. W dniu 14.V.1946 r. znalazł się, obok L. Kłodeckiego, J. Krzyżewskiego, B. Dobrzyńskiego, w gronie głównych inicjatorów powoła-

nia i zarejestrowania Aeroklubu Białostockiego (AB). Z dniem 8.VI.1946 r. został pierwszym kierownikiem AB pilotem i instruktorem szybowcowym i samolotowym. Na przełomie 1946 i 1947 r. zorganizował i przeprowadził pierwszy kurs teoretyczny dla adeptów latania m.in. z pomocą L. Kłodeckiego i S. Kukotko. W latach 1947-1952 prowadził szkolenie szybowcowe w AB m.in. latając na szybowcach „Salamander”, „Żuraw”. Dzięki wytężonej pracy doprowadził do wzniesienia obszernego hangaru drewnianego. W 1947 r. był głównym organizatorem i kierownikiem pierwszych pokazów lotniczych w Białymstoku, wraz z oficjalnym otwarciem hangaru z udziałem ponad 10 tys. osób.

Po rozwiązaniu Oddziału Lotnictwa Cywilnego w Białymstoku w 1952 r. przeszedł na stanowisko inspektora gospodarki samochodowej Urzędu Wojewódzkiego w Białymstoku. Na stanowisku tym pracował do osiągnięcia wieku emerytalnego.

Zmarł 25.VII.1998 r. w Białymstoku.

Pochowany został na cmentarzu św. Rocha w rodzinnym mieście.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odnaczony był Krzyżem Walcznych, Medalem za „Udział w Wojnie Obronnej Polski 1939 r.”, Medalem „Zwycięstwa i Wolności”, Srebrnym Krzyżem Zasługi. Uhonorowany tytułem i odznaką Zasłużony Działacz Lotnictwa Sportowego.

Bibliografia: „Skrzydłata Polska” Nr 50 z 13.XII.1981 r., s.36; Nr 10 z X.1998 r., s.23; Nikciuk M., Puśko J.T., *Naprzeciw burzom i chmurom*, Wyd. Aeroklub Białostocki, Białystok 1996, s.16-17, 47-48, 57; Informacje plk rez. J. Jagodzika z XI. 2003 r.

Łagoda Jerzy

**Łagoda Jerzy (1924-2001) gen. bryg. w st. spocz., pilot samolotowy woj-
skowy, akrobacyjny i sportowy, skoczek spadochronowy, instruktor, dzia-
lacz i popularyzator lotnictwa**

Urodził się 2.VI.1924 r. w Łomży w rodzinie Aleksandra i Katarzyny z d. Kuźmin. Po ukończeniu szkoły powszechnej rozpoczął naukę w Państwowym Gimnazjum im. Karola Brzostkowskiego w Suwałkach. Deportowany wraz z rodzicami w głąb ZSRR do Komi, obwód Archangielsk, zdał maturę w 1942 r. w rosyjskiej szkole średniej. Pracował jako tragarz, ślusarz, kierowca.

Na wieść o tworzeniu Wojska Polskiego zgłosił do niego akces. W dniu 30.V.1943 r. wcielony został do 2 Pułku Piechoty w tworzącej się 1 Dywizji Piechoty Wojska Polskiego im. Tadeusza Kościuszki. Po przeszkoleniu w Oficerskiej Szkole Artylerii, jako dowódca zwiadu artyleryjskiego brał udział w bitwie pod Lenino. Następnie wraz 1 DP przemierzył cały szlak bojowy, do Berlina włącznie. Dwukrotnie ranny, walczył pod Górą Kalwarią, na Wale Pomorskim i nad Odrą, awansowany na stanowisko dowódcy baterii haubic. W latach 1946-1947, w stopniu kapitana WP ukończył kurs szefów sztabów pułków artylerii w Centrum Wyszkołenia Artylerii w Toruniu. Awansowany do stopnia majora WP w czerwcu 1947 r. na własną prośbę skierowany został na kurs dowódców pułków lotniczych przy Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie. Po jego pozytywnym zaliczeniu i uzyskaniu uprawnień pilota samolotowego, z dniem 13.III.1948 r. został zastępcą dowódcy 7 Pułku Bombowców Nurkujących do spraw pilotażu. Od 3.I.1950 r. objął funkcję dowódcy eskadry szkolnej w Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie, stacjonującej na lotnisku w Białej Podlaskiej. W okresie 30.IV-21.XII.1951 r. dowodził eskadrą szkolną Oficerskiej Szkoły Lotniczej nr 5 w Radomiu. Z dniem 21.XII.1951 r. bez żadnego uzasadnienia został zwolniony z WP, bez prawa zatrudnienia, w związku ze sprawą ojca. Pracował dorywczo jako taksówkarz. Dzięki staraniom przyjaciół w maju 1952 r. został instruktorem w Lidze Lotniczej. W 1953 r. jako znany zwolennik rozwoju sportu lotniczego objął funkcję szefa wyszkolenia w Aeroklubie Warszawskim. Od 15.V.1954 r. został etatowym instruktorem i zastępcą szefa Wydziału Szkolenia Aeroklubu przy Lidze Przy-

jaciół Żołnierza Warszawa-Gocław. Rok później (od maja 1955 r.) ponownie wrócił do służby w WP na stanowisko zastępcy, a od września 1959 r. został dowódcą 7 Pułku Bombowego w Powidzu. Od 4.I.1960 r. p.o. dowódcy 15 Dywizji Lotnictwa Bombowego, w okresie 23.VI-20.VII.1961 r. był jej dowódcą. W dniu 20.VII.1961 r. oddelegowany został na studia w Wojskowej Akademii Sił Zbrojnych ZSRR im. K. Woroszyłowa w Moskwie. Po jej ukończeniu z dniem 2.IX.1963 r. został mianowany dowódcą 7 Brygady Lotnictwa Bombowego i sprawował tę funkcję do maja 1964 r. Awansowany 9.X.1968 r. do stopnia generała brygady, dowodził 2 Dywizją Lotnictwa Myśliwsko-Szturmowego w Pile do 15.VII.1970 r. Przeniesiony do Dowództwa Wojsk Lotniczych w Poznaniu był p.o. Zastępcy Dowódcy Wojsk Lotniczych do spraw techniki i zaopatrzenia. Od 1971 r. wybrany został na przewodniczącego Centralnej Komisji i Wynalazczości i Racjonalizacji i Lotnictwa. Był inicjatorem wprowadzenia nowych przepisów o wynalazczości i ochronie patentowej w wojsku. Dnia 15.X.1972 r. wyznaczony został na stanowisko zastępcy szefa Inspekcji Sił Zbrojnych do spraw Lotnictwa i Obrony Powietrznej Kraju. Po roku służby delegowany został z ramienia Ministerstwa Obrony Narodowej do prac w Sztabie Zjednoczonego Dowództwa Państw Układu Warszawskiego i służył tam jako zastępca szefa Kierunku Zachodniego. Od 18.V.1981 r. do 19.IV.1984 r. był doradcą do spraw lotnictwa Szefa Głównego Zarządu Szkolenia Bojowego WP. Przeniesiony w kwietniu 1984 r. w stan spoczynku na podstawie rozkazu personalnego MON nr 0243, zamieszkał w Podbeskidziu.

Należał do gorących zwolenników rozwoju polskiego lotnictwa wojskowego, sportowego i wielkich jego popularyzatorów. Latem 1950 r. był kierownikiem wyszkolenia na obozie przygotowawczym Lotnictwa Sportowego na obchody Święta Lotnictwa 20.VIII.1950 r. w Warszawie. Był jednym z głównych organizatorów Centralnych Pokazów Lotniczych, w tym przelotu 43 samolotów PO-2 Ligi Lotniczej w szyku tworzącym słowo „Pokój”. Od 1956 r. był do 1959 r. prowadzącym pilotem tzw. Warszawskiej Trójki na samolotach „Zlin” 26 z bocznymi Z. Dudzikiem i O. Paszycem. W dniu 10.VII.1955 r. wszedł w skład nowo ukonstytuowanej Rady Samolotowej APRL. Sprawując

różne stanowiska dowódcze był animatorem rozwoju sportów lotniczych w latach 70. i 80. Od maja 1984 r. do 1986 r. sprawował funkcję wiceprezesa AW.

Wylatał około 4000 godzin na różnych typach samolotów wojskowych i sportowych i wykonał 93 skoki spadochronowe. W dniu 7.VI.1960 r. otrzymał złotą odznakę spadochronu z 3 diamentami nr 748. Udzielał się społecznie w Bielskim Klubie Seniorów Lotnictwa, Związku Spadochroniarzy Ziemi Cieszyńskiej i Związku Sybiraków. Był inicjatorem m.in. budowy Pomnika Małego Janka (chorążego Jana Cholewy) w Ustroniu i wzniesienia Domu Polskiego Żwirki i Wigury w Cierlicku na Zaozliu w miejscu ich śmierci.

Zmarł 1.III.2001 r. w Ustroniu.

Pochowany został 7.III.2001 r. na Cmentarzu Rakowieckim w Krakowie.

Żonaty z Antoniną Teresą Gontarz, nie pozostawił potomstwa.

Odnaczony był Orderem Krzyża Grunwaldu III klasy, 2-krotnie Krzyżem Walecznych, Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski, Srebrnym Medalem „Zasłużonym na Polu Chwały”, Medalem „Za długoletnią ofiarną służbę” oraz radzieckim Orderem Wojny Ojczyźnianej I i II stopnia. Uhonorowany Złotą Odznaką Zasłużonego Działacza Kultury Fizycznej, Odznaką i tytułem Zasłużony Działacz Lotnictwa Sportowego. Posiadał tytuł i Odznakę Zasłużony Pilot Wojskowy PRL.

Był laureatem wyróżnienia honorowego red. „Skrzydłata Polska” – Błękitne Skrzydła (1985) oraz członkiem honorowym APRL (1988), prezesem honorowym Bielsko-Bialskiego Klubu Seniorów Lotnictwa.

Bibliografia: „Aerokluby” Nr 112 z 1988 r.; Nr 58 z IX.1996 r.; Nr 59 z X.1996 r., s.8; Nr 97 z XII.1999 r., s.3; Nr 4 z 2001 r., s.7; „Skrzydłata Polska” Nr 29 z 17.VII.1955 r., s.2; Nr 17 z 17.IV.1969 r., s.2; Nr 4 z 26.I.1975 r., s.2; Nr 3 z 15.I.1978 r., s.15; Nr 19 z 8.II.1983 r., s.2; Nr 17 z 22.IV.1984 r., s.2; Nr 20 z 13.V.1984 r., s.2; Nr 34 z 25.VIII.1985 r., s.8; Nr 12 z 20.III.1988 r., s.5; „Wiraże” Nr 2 z 10.I.1971 r., s.7 (foto); „Wojskowy Przegląd Lotniczy” Nr 11 z XI.1973 r., s.54 (foto); Czmur S., Wójcik W., *Generałowie w stalowych mundurach*, Wyd. Redakcja Czasopism Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej, Poznań-Warszawa 2003, s.110-112 (foto); Konieczny J.R., *Kronika lotnictwa polskiego 1945-1981*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1984, s.43-44; Miodoński Cz., Jerzy Łagoda, „Skrzydłata Polska” Nr 3 z III 2002 r., s.51 (foto); Zieliński J., *Dowodcy pułków lotnictwa polskiego w latach 1921-2000*, Wyd. Red. Czasopism Lotniczych, Poznań 2001 r., s.363-364.

Łaźniewski Seweryn Jan

Łaźniewski Seweryn Jan (1903-1939) kpt obs. pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 27.XII.1903 r. w Warszawie. Po ukończeniu jednego z gimnazjów, zgodnie ze swoimi zainteresowaniami wstąpił do szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Po jej ukończeniu i otrzymaniu promocji na stopień podporucznika obserwatora, otrzymał przydział do Dywizjonu Bombowego I Pułku Lotnictwa w Warszawie. Latał jako podporucznik, następnie porucznik obs. w 13 Eskadrze Towarzyszącej. Awansowany z dniem 15.III.1939 r. do stopnia kapitana obs. WP został dowódcą II/XIII Plutonu w składzie swojej 13 Eskadry Obserwacyjnej „Świerszcz”.

Wziął udział w Wojnie Obronnej Polski jako kpt obs. macierzystej eskadry działającej na rzecz Oddziału Wydzielonego „Suwałki”.

Zginął śmiercią lotnika 3.IX.1939 r. na RWD-14 „Czapla”, podczas lotu bojowego wraz z por. E. Chojnickiem, w walce z niemieckimi samolotami nad m. Wasilków.

Pochowany został na cmentarzu w Białymstoku w kwaterze żołnierzy 1939 r.

Odnznaczony był Polową Odznaką Obserwatora.

Bibliografia: Cumft O., Kujawa H.K., *Księga lotników polskich poległych, zmarłych i zaginionych 1939-1946*, Wyd. MON, Warszawa 1989, s.130-132; Kędzierski J., *Łaźniewski Seweryn*, „Skrzydła Polska” Nr 16 z 1980 r., s.17 (foto); Pawlak J., *Polskie Eskadry w Wojnie Obronnej Wrzesień 1939*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1991, s.341-350 (foto), 548.

Łojko Czesław (1913-1973) mgr pedagog, działacz, popularyzator i entuzjasta lotnictwa. Prezes Aeroklubu Białostockiego w latach 1957-1973

Urodził się w 1913 r. w Białymstoku. Po szkole powszechnej wstąpił do Państwowego Seminarium Nauczycielskiego Męskiego. Po jego ukończeniu pracował jako nauczyciel na obszarze woj. białostockiego. Wzięty do odbycia służby wojskowej, ukończył Szkołę Podchorążych Piechoty w Brześciu n.Bugiem. Wziął udział w Wojnie Obronnej Polski jako ppor. W okresie 1939-1945 był jeńcem jednego z oflagów na terenie Rzeszy Niemieckiej. Po zakończeniu II wojny światowej kontynuował pracę pedagogiczną jako nauczyciel, następnie kierownik jednej ze szkół. Awansowany na kuratora oświaty woj. Białostockiego, zetknął się po raz pierwszy z lotnictwem poprzez wizytację powstających w tym czasie modelarni lotniczych. W okresie odnowy wzrostu aktywności społeczeństwa przyjął w 1957 r. stanowisko Prezesa Zarządu Aeroklubu Białostockiego (AB) i sprawował je do 1973 r. W tym okresie AB otrzymał znaczne wsparcie finansowe, dzięki sprawowaniu przez prezesa funkcji Przewodniczącego Wojewódzkiego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki. Aeroklub Białostocki został wyposażony w 15 radiostacji, ciągnik, samochód dostawczy typu „Nysa”. Wzniesiony został hangar na lotnisku Krywlany. W pierwszej połowie lat 60. zasiadał w Zarządzie Głównym APRL. Był gospodarzem wielu imprez lotniczych m.in. IX Samolotowych Mistrzostw Polski, VI Szybowcowych Mistrzostw Ziemi Białostockiej. Piloci działacze i entuzjaści lotnictwa włączeni zostali w proces wychowawczy młodzieży Białostocczyzny poprzez organizację prelekcji, spotkań, wieczorków.

Zmarł 24.II.1973 r. w Białymstoku.

Pochowany został na cmentarzu miejskim św. Rocha w rodzinnym mieście.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odnaczony był Krzyżem Kawalerskim OOP, Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi, Srebrnym i Brązowym Medalem „Za Zasługi dla Obronności Kraju”. Uehonorowany został Odznaką i tytułem „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego”. Był też laureatem „Błękitnych Skrzydeł” 1971.

Bibliografia: „Skrzydłata Polska” Nr 43 z 12.X.1967 r., s.2; Nr 2 z 17.I.1972 r., s.6 (foto); Nr 10 z 11.III.1973 r., s.2; Nikiciuk M., Puško J.T., *Naprzeciw burzom i chmurom*, Wyd. Aeroklub Białostocki, Białystok 1996, s.55-56; Informacje plk rez. J. Jagodzika z XI.2003 r.

Łopatniuk Bolesław

Łopatniuk Bolesław (1899-1965) kpt. rez., inż. mech., pilot szybowcowy wyczynowy, instruktor i działacz sportowy. Jeden z pionierów polskiego szybownictwa

Urodził się 21.I.1899 r. w m. Bednarzówka, niedaleko Parczewa, w ówczesnym pow. włodawskim guberni siedleckiej, w rodzinie Daniela i Emilii. Po ukończeniu szkoły elementarnej w Parczewie, uczył się w gimnazjum klasycznym w Siedlcach, w którym zdał maturę w 1921 r. Następnie rozpoczął studia na Wydziale Mechanicznym Politechniki Warszawskiej (PW). W 1925 r. wstąpił do Sekcji Lotniczej Studentów PW. W 1926 r. przeniósł się z Warszawy do Lwowa, kontynuując studia na Politechnice Lwowskiej (PLW), którą ukończył w 1928 r. zdobywając dyplom inżyniera mechanika. W 1927 r. został członkiem Związku Awiatycznego Studentów PLW. W styczniu 1928 r. znalazł się w gronie założycieli Aeroklubu Akademickiego we Lwowie. Będąc gorącym entuzjastą szybownictwa, razem z grupą członków Akademickiego Aeroklubu Lwowskiego (AAL) w latach 1929-1930 wziął udział w pierwszych dwu wyprawach szybowcowych do Bezmiechowej. W 1930 r., pod kierunkiem Sz. Grzeszczyka, jako jeden z pierwszych w II Rzeczypospolitej uzyskał dyplom pilota szybowcowego. W 1931 r. wraz z Sz. Grzeszczykiem przyczynił się do założenia Wyczynowej Szkoły Szybowcowej zwaną Akademią Szybowcową w Bezmiechowej, którą kierował w latach 1931-1936.

W lipcu 1932 r. był jednym z głównych organizatorów i uczestników wyprawy reprezentacji polskiej na XIII Szybowcowe Mistrzostwa Niemiec w Wasserkuppe - Rhön - Rossitten. Na szybowcu SG-28 zdobył ogółem pięć nagród w grupie treningowej. W konkurencji lotów wysokościowych zajął II miejsce, natomiast w klasyfikacji na czas trwania lotów, z wynikiem ponad 9 h uplasował się na III miejscu. Podczas tych zawodów w dniu 28.VII.1932 r. dokonał pierwszego, w dziejach polskiego szybownictwa, lotu termicznego o długości 17,3 km na trasie Wasserkuppe - Rhön - Rossitten - Gesellschaft. Za ten wyczyn otrzymał Nagrodę Honorową Aeroklubu Niemiec, a przelot uznany został za rekord krajowy. Był uczestnikiem II Międzynarodowego Mityngu Lotniczego w Warszawie 24-25.V.1933 r., współautorem pokazu tzw. pociągu

powietrznego złożonego z trzech szybowców i samolotu. Dnia 30.X.1933 r. uzyskał kolejny rekord Polski w długotrwałości lotu z rezultatem 11 h i 58'.

W 1934 r. reprezentował Polskę w Międzynarodowym Zlocie w Bukareszcie w pociągu powietrznym złożonym z szybowca SG-3 i samolotu RWD-5 pilotowanego przez D. Sikorzanę. W 1934 r. ustanowił trzy dalsze rekordy krajowe; pierwszy dnia 19 czerwca na szybowcu CW-IV z pasażerem A. Załińskim rekord w długotrwałości w klasie D-2 z wynikiem 4 h i 33', drugi dnia 14 lipca w przelocie docelowo - powrotnym na szybowcu SG-28, na trasie Bezmiechowa - Lesko - Bezmiechowa o długości 12,5 km i trzeci 11 sierpnia w przelocie docelowym na szybowcu SG-3, na trasie Bezmiechowa - Ustianowa o długości 15,8 km. Brał udział w szeregu zawodach szybowcowych plasując się zawsze w czołówce. W III Krajowych Zawodach Szybowcowych 22.IX-6.X.1935 r. w Ustianowej, na szybowcu SG-3, zajął XV miejsce w grupie I-ej (mistrzowskiej). W kolejnych IV Krajowych Zawodach Szybowcowych 28.VI-12.VII.1936 r. w Ustianowej, sklasyfikowany został na VIII miejscu. W dniu 17.XII.1935 r., jako czternasty pilot w Polsce i 192 na świecie, został posiadaczem Srebrnej Odznaki Szybowcowej. Reprezentując Polskę na Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Rhön - Wasserkuppe dnia 4.VII.1937 r. na szybowcu PWS-101 SP-105, był autorem rekordowego przelotu Rhön - Hamburg o długości 351 km zajmując w tych zawodach (uznanych po II wojnie światowej, za I Szybowcowe Mistrzostwa Świata) III miejsce w klasyfikacji ogólnej, zdobywając dla Polski brązowy medal. Obok szybownictwa uczestniczył także w zawodach samolotowych. W 1933 r. wziął udział w V Krajowym Konkursie Samolotów Turystycznych 2.X.1933 r. ze startem w Warszawie. Startując w roli nawigatora z koleżanką klubową pilotką D. Sikorzaną, zajęli XVI miejsce w klasyfikacji ogólnej. W VIII Locie Południowo-Zachodniej Polski 15-16.V.1937 r. z pilotem W. Synem był IX-ty. Do 1936 r., pracował jako kierownik wspomnianej Szkoły Szybowcowej w Bezmiechowej nazwaną Akademią, następnie został pracownikiem naukowym w Instytucie Szybownictwa i Motoszybownictwa (ISiM) we Lwowie. Należał do czołowych działaczy Aeroklubu Lwowskiego (AL). Pełnił okresowo funkcje prezesa,

lub wiceprezesa, zasiadając stale w zarządzie tego aeroklubu. Problematykę szybownictwa popularyzował w wielu czasopismach fachowych, w tym w „Skrzydlatej Polsce”, „Technice Lotniczej”, „Czasopiśmie Lotniczym” (Iwowski). Był też komisarzem szybowcowym Komisji Sportowej ARP.

Zmobilizowany w sierpniu 1939 r. w stopniu por. rezerwy lotnictwa, wziął udział w Wojnie Obronnej 1939 r. W latach 1939-1945 przebywał początkowo we Francji, pracując w przemyśle lotniczym tego kraju, następnie w Anglii, gdzie zatrudniony był w Polskim Wojskowym Instytucie Technicznym. Brał m.in. udział w pracach zespołu powołanego do realizacji projektów szybowców transportowych, będąc odpowiedzialnym za szkolenie i organizację naziemną. Od 1943 r., jako kapitan pilot Polskich Sił Powietrznych (PSP) był pracownikiem Wydziału Studiów Technicznych Inspektoratu PSP. Współpracował przez okres 1941-1943 z Biurem Tłumaczeń i Wydawnictw PSP w Anglii. Po 1945 r. pozostał w Anglii, pracując w przemyśle lotniczym tego kraju. Do Polski powrócił w 1963 r. i zamieszkał z rodziną w Warszawie.

Zmarł nagle 31.VII.1965 r. w czasie krótkiego pobytu w Londynie.

W dwa lata później jego prochy zostały sprowadzone do Polski i spoczęły na Cmentarzu Wilanowskim.

Odnaczony był szeregiem odznaczeń w tym; Krzyżem Walecznych, Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi, Medalem Lotniczym, Odznaką Honorową LOPP II stopnia (srebrną). Był członkiem zwyczajnym ARP.

Bibliografia: Biuletyn Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej Nr 7 z 6.VIII-7.IX.1933 r., s.27-30; „Czasopismo Lotnicze” Nr 10 z 10.XII.1933 r., s.58-59; „Lot Polski” Nr 9 z IX.1933 r., s.29-30; „Lot i Obrona Przeciwlotniczo-Gazowa Polski” Nr 24 z 10.XII.1936 r., s.9-16; „Skrzydłata Polska” Nr 11 z XI.1931 r., s.295; Nr 8 z VIII.1932 r., s.159-161; Nr 6 z VI.1933 r., s.199; Nr 9 z IX.1933 r., s.29-30; Nr 6 z VI.1935 r., s.148; Nr 6 z VI.1937 r., s.135; Nr 2 z II.1939 r., s.53-54; Nr 7 z VII.1939 r., s.212-213; Nr 11 z XI.1937, s.299; Malinowski T., *Sport szybowcowy* [w:] *Polskie Lotnictwo Sportowe. Almanach*, Kraków 1987, s.114, 116, 131, 136-137, 141; *Mała Encyklopedia Lotników Polskich t. II* Warszawa 1988, s.68; Olejko A., *Szybowce nad Bieszczadami. Z dziejów szybownictwa na Podkarpaciu Beżmiechowa - Ustianowa 1928-1998*, Wyd. BOSZ, Lesko 1998, s.27-29, 59; Płoszajski J., *Technicy Lotnictwa Polskiego na Zachodzie 1939-1946*, Londyn 1993, s.55-56, 83-84, 96, 98, 171.

Łukaszewicz Piotr

Łukaszewicz Piotr (1930-1953) por. pilot samolotowy wojskowy, instruktor, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 20.IX.1930 r. w m. Dzibie pow. Białystok w rodzinie Józefa. Po szkole powszechnej uczył się w Państwowym Gimnazjum w Białymstoku. Jako słuchacz szkoły średniej interesował się lotnictwem, uprawiał modelarstwo lotnicze. Zgodnie z zainteresowaniami wstąpił do Oficerskiej Szkoły Lotniczej nr 4 w Dęblinie. Po jej ukończeniu 10.VII.1951 r. w stopniu sierżanta podchorążego otrzymał przydział na pilota instruktora szkoły. W 1952 r. ukończył Kurs Doskonalenia Oficerów i awansował na por. Wojska Polskiego (WP). Latał na samolotach i zajmował się szkoleniem podchorążych m.in. „UT”-2, „IL”-10. Legitymował się nalotem ok. 350 godzin.

Był też dobrym lekkoatletą i piłkarzem

Zginął śmiercią lotnika 26.III.1953 r. w godzinach rannych, podczas lotu ćwiczebnego do strefy z kpr. strzelcem R. Kostko, na samolocie „IL”-10 nieopodal m. Czemierniki.

Pochowany został na cmentarzu w Dęblinie.

Kawaler

Bibliografia: Kubacki L., *Antologia pilotów wojskowych poległych w latach 1945-2000*, wyd. II., Radom 2002, s.73 (foto); *Pamięci lotników wojskowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. J. Zielińskiego, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2003, s.220-221 (foto).

Lukaszewicz Stanisław Antoni

Lukaszewicz Stanisław Antoni (1919-1943) por. pilot samolotowy wojskowy, instruktor, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 30.V.1919 r. w m. Liszna k. Sławatycz w rodzinie Antoniego. Po szkole powszechnej uczęszczał do gimnazjum w Brześciu n. Bugiem, gdzie zdał maturę. Wzięty do odbycia służby wojskowej, ukończył w kursie przyspieszonym Szkołę Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie (XIII Promocja). Z dniem 1.IX.1939 r. został wypromowany na stopień podporucznika pilota. Po 17.IX.1939 r., przekroczył granicę polsko-rumuńską, przez Grecję, przedostał się do Francji. Po przeszkoleniu na samolotach francuskich, walczył o niebo Francji w kluczu broniącym bazy Clermont-Ferrand w Eskadrze Koolhoven kpt W. Jesionowskiego. Po kapitulacji tego kraju został ewakuowany do Wielkiej Brytanii. Po przeszkoleniu w 55 OTU w marcu 1941 r., otrzymał przydział do 317 Dywizjonu Myśliwskiego Wileńskiego stacjonującego na lotnisku Acklington hr. Northumberland, a później Ouston we wschodniej Anglii. Od grudnia 1942 r. w stopniu porucznika latał bojowo w 315 Dywizjonie Myśliwskim Dęblińskim.

Zginął śmiercią lotnika 4.IV.1943 r. w czasie lotu bojowego nad Francją, na samolocie Supermarine „Spitfire” Mk IX nr EN 124, w rejonie Rouen (Francja).

Pochowany został na Cmentarzu Wojskowym St. Saer w Rouen, działka I, grób Nr 23, rząd 4.

Odnznaczony był trzykrotnie Krzyżem Walecznych i Polową Odznaką Pilota.

Bibliografia: Belcarz B., *Polskie Lotnictwo we Francji 1940*, Wyd. Stratus, Sandomierz 2003, s.183-193 (foto); Cumft O., Kujawa H.K., *Księga Lotników Polskich, Poległych Zmarłych i Zaginionych 1939-1946*, Wyd. MON, Warszawa 1989, s.372; Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.281, poz. 971; także, *Absolwenci Szkoły Orląt 1925-1939*, Wyd. Retro-Art, Warszawa 2002, s.234; Śliżewski G., *Stracone złudzenia. The Lost Hopes. Polskie lotnictwo myśliwskie nad Francją w 1940 r. Polish Fighters over France in 1940*, Wyd. Firma Handlowa „Panda”, Koszalin 2000, s.199.

Macko Waław (1954-1995) pplk dypl. pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa. Zastępca Dowódcy Dywizji Lotnictwa Myśliwsko-Bombowego

Urodził się 25.IX.1954 r. w Łomży. Po ukończeniu szkoły podstawowej uczył się w Technikum Hydrologiczno-Meteorologicznym w Dębem, gdzie zdał maturę i zdobył tytuł technika. Wstąpił następnie do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Wypromowany 6.XII.1978 r. w stopniu podporucznika pilota, otrzymał przydział do 9 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego w Debrznie. Wkrótce został przeniesiony do 41 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego w Malborku. Służył jako młodszy pilot, pilot, następnie starszy pilot w tym pułku. W marcu 1983 r. został mianowany dowódcą klucza lotniczego, w październiku 1984 r. objął funkcję zastępcy ds. liniowych dowódcy eskadry lotniczej. W okresie wrzesień 1985 - lipiec 1988 r. studiował w Akademii Sztabu Generalnego WP Warszawa-Rembertów. Mianowany dowódcą eskadry lotniczej 32 Pułku Lotnictwa Rozpoznania Taktycznego w Sochaczewie sprawował tę funkcję do końca 1989 r. Z dniem 10.I.1990 r. pełnił obowiązki zastępcy dowódcy wspomnianego 32 PLRT. Od kwietnia 1990 r. przejął obowiązki dowódcy 6 Pułku Lotnictwa Myśliwsko-Bombowego w Pile, z dniem 26.XI.1992 r. został zatwierdzony jako dowódca tej jednostki. Z początkiem 1995 r. został mianowany zastępcą dowódcy ds. liniowych 3 Dywizji Lotnictwa Myśliwsko-Bombowego w Świdwinie.

Legitymował się nalotem ponad 1300 godzin.

Zginął śmiercią lotnika 11.VII.1995 r. na samolocie Su-22, podczas lotu ćwiczebnego.

Pochowany został na cmentarzu w Łomży.

Żonaty z Ewą. Miał dwoje dzieci – córkę Katarzynę i syna Pawła.

Odnaczony był m.in. Srebrnym Krzyżem Zasługi. Posiadał tytuł i odznakę pilota wojskowego I klasy.

Bibliografia: Zieliński J., *Dowódcy pułków lotnictwa polskiego 1921-2000. Commanders of the Polish Air Force Wings*, Wyd. Red. Czasopism WLOP, Poznań 2001, s.374-375 (foto).

Majewski Zygmunt (1903-1930) ppor. obs., pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 15.IX.1903 r. w Szczuczynie woj. Białostockie, w rodzinie Marcellego i Eleonory z d. Kielczewska. Po szkole powszechnej uczył się w Państwowym Seminarium Nauczycielskim w Łomży. Jako słuchacz ochotnik tej szkoły brał udział w wojnie polsko-bolszewickiej, w latach 1919-1920, w szeregach 60 Pułku Piechoty. Po zakończeniu działań wojennych powrócił do Seminarium, gdzie zdobył maturę i uprawnienia nauczyciela szkół powszechnych. Wzięty do odbycia służby wojskowej wstąpił w 1925 r. do Szkoły Podchorążych Piechoty. Po roku pobytu w tej szkole, na własną prośbę, przeniósł się do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa w Grudziądzu. Po jej ukończeniu w 1927 r. i wypromowaniu na stopień chorążego obserwatora (II Promocja), otrzymał skierowanie do Morskiej Eskadry Wielkosilnikowej w Morskim Dywizjonie Lotniczym. W 1929 r. odbył przeszkolenie na kursie pilotażu podstawowego w Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie. W 1929 r. odbył rejs na ORP „Wilja” do Francji, w celu zapoznania się z lotnictwem Francji z grupą najlepszych pilotów.

Zginął śmiercią lotnika 11.IV.1930 r. podczas lotu ćwiczebnego na wodnosamolowcu typu „Schreck”4-3, na skutek awarii silnika wraz z młodszym majstrem B. Łukaszykiem.

Pochowany został na cmentarzu w Pucku.

Rodziny nie założył.

Bibliografia: Borowy S., *Życiorysy poległych lotników* [w:] Ku Czei poległych lotników. Księga Pamiątkowa. Praca zbiorowa pod naczelną red. M. Romeyki, Wyd. Komitet Budowy Pomnika Ku Czei Poległych Lotników, Warszawa 1933, s.362 (foto); Pawlak J., *Absolwenci Szkoły Orląt 1925-1939*, Wyd. Retro-Art, Warszawa 2002, s. 60 (foto); tenże, *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.79, poz.296.

Makaruk Sławomir

Makaruk Sławomir (1932-1963) inż. lotnictwa, konstruktor, pilot szybowcowy wyczynowy, doświadczalny, balonowy, samolotowy sportowy, konstruktor, działacz i popularyzator sportów lotniczych

Urodził się 22.VII.1932 r. w Białej Podlaskiej, w rodzinie nauczycielskiej Jana i Marianny (Marii) z domu Bauer. Wykształcenie na poziomie szkoły średniej pobierał początkowo w Gimnazjum im. Mikołaja Kopernika w Toruniu, dokąd przeniósł się z rodzicami w lutym 1945 r. Następnie uczył się od 1948 r. w Liceum Ogólnokształcącym im. Stanisława Staszica w Warszawie, gdzie w 1950 r. uzyskał maturę. Lotnictwem interesował się od najmłodszych lat. Jeszcze w okresie pobytu w Toruniu zdobył kategorię „A” i „B” pilota szybowcowego w Aeroklubie Poznańskim pod kierunkiem pilota - instruktora L. Belińskiego. Po rozpoczęciu studiów początkowo w Szkole Inżynierskiej im. Hipolita Wawelberga i Stanisława Rotwanda, a po jej włączeniu w 1951 r. w strukturę Politechniki Warszawskiej (PW) kontynuował je na Wydziale Lotniczym tej uczelni. Podczas studiów wstąpił do Aeroklubu Warszawskiego (AW) zdobył w dniu 22.VII.1951 r. uprawnienia do Srebrnej, a rok później, w dniu 25.VII.1952 r., do Złotej Odznaki Szybowcowej. Startując w I (X) Szybowcowych Mistrzostwach Polski w Lesznie w czerwcu w 1953 r., zdobył pierwszy diament za przewyższenie osiągając wysokość 5510 m., oraz drugi za przelot docelowy na dystansie 308 km plasując się na XXII pozycji w klasyfikacji ogólnej. Na II Szybowcowych Mistrzostwach Polski w Lisich Kątach k. Grudziądza 1-17.VII.1955 r. startując na szybowcu dwumiejscowym SZD-9 „Bocian” z inż. J. Bojanowskim w kategorii D-2, sklasyfikowany został na VI pozycji. W klasyfikacji Całorocznych Zawodów Szybowcowych red. „Skrzydlatej Polski” sklasyfikowany został na V miejscu. Jako etatowy inżynier - konstruktor i pilot doświadczalny w Zakładzie Badań w Locie Instytutu Lotnictwa w Warszawie na przełomie 1955 i 1956, z grupą inżynierów (J. Bojanowski, R. Lewandowski, J. Sandauer) w Zakładzie Szybowcowym w Jeżowie Sudeckim zbudował nową wersję szybowca dwumiejscowego SZD-9 „Bocian Z”, a wiosną 1956 r. dokonał jego oblotu. Na kolejnych III Mistrzostwach Szybowcowych Polski, na przełomie maja i czerwca 1956 r., startując na „Bo-

ianie Z” z pasażerem Z. Kosteckim w klasie D-2, uplasował się na II miejscu, natomiast w klasyfikacji ogólnej zawodów na XII pozycji. W drugiej połowie 1956 r. wspólnie ze wspomnianym inż. J. Bojanowskim był konstruktorem kolejnej wersji szybowca dwumiejscowego. Szybowiec ten, nazwany „Bocian Puls” stanowił pierwszą konstrukcję z silnikiem pulsacyjnym, którego oblotu dokonał w październiku wspomnianego wyżej roku. W 1957 r. należał do grona głównych inicjatorów - pilotów szybowcowych AW odbicia lotów diamentów z przekroczeniem granicy polsko-radzieckiej. Dnia 5.V.1957 r. startując na szybowcu „A-9” uzyskał największą odległość w tej imprezie, lądując w miejscowości Szalamy (ZSRR), w ten sposób wypełnił normę na trzeci diament do swojej złotej Odznaki Szybowcowej. Na IV Szybowcowych Mistrzostwach Polski w czerwcu 1957 r. na szybowcu jednomiejscowym, w klasyfikacji ogólnej uplasował się na XX miejscu. W klasyfikacji Catorocznych Zawodów Szybowcowych o Memoriał R. Bitnera za 1957 r. znalazł się na VII pozycji. W tym samym roku podczas pobytu szkoleniowego w Jugosławii zdobył licencję pilota samolotowego. W latach 1958-1959 jako pilot doświadczalny i konstruktor dokonał oblotu prototypów następujących szybowców polskich SZD-22 „Mucha Standard” (luty 1958 r.), SZD-16 „Gil” (XI.1958 r.), SZD-19 „Zefir” (I. 1959 r.) i SZD-24 „Foka” (V. 1959 r.)

Drugą z pasji sportowych obok szybownictwa był sport balonowy. Pierwsze loty na balonie odbył w pierwszej połowie 1958 r. W czerwcu 1958 r. uczestniczył w starcie inauguracyjnym balonu „Poznań”, na którym wraz z inż. W. Nowackim i S. Mosicą odbył lot trwający 1 h i 25'. W dniu 18.XI.1959 r. uczestniczył w Konkursie Balonów Wolnych organizowanym przez Komisję Balonową Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej (APRL), zdobywając jako jeden z pierwszych po 1945 r. licencję pilota balonowego. Zwyciężył w I Krajowych Zawodach Balonów Wolnych o Memoriał ppłk. Franciszka Hynka przelatując w dniu 14.IX.1960 r. na balonie „Syrena” wraz z J. Gawęckim w barwach AW odległość 335,2 km w czasie 10 h i 58', lądując w miejscowości Charbrowo k. jeziora Łeba. Sukces powtórzył na II Krajowych Zawodach Balonów Wolnych 1.X.1961 r. zwyciężając na balonie „Syrena” wraz J. Piątkow-

skim, po odbyciu przelotu na odległość 221 km w czasie 5 h i 28' i lądując na przedmieściach Bydgoszczy. Odnosił także zwycięstwo w III Zawodach Balonowych o Puchar Międzynarodowych Targów Poznańskich na balonie „Warszawa” przelatując odległość 192,5 km. Był także autorem pierwszego, międzynarodowego powojennego sukcesu w sporcie balonowym. Na Międzynarodowych Zawodach o Nagrodę Balonu Wolnego (Trophe'endn Ballon Libre) w Groningen (Holandia) w dniu 31.X.1961 r. startując na balonie „Syrena”, odbył najdłuższy lot i zwyciężył wśród reprezentantów z 6 krajów. Jeden z najwybitniejszych polskich pilotów balonowych. Z. Burzyński określił S. Makaruka „najlepszym dzieckiem balonowym”.

W 1956 r. wszedł w skład komisji restytucyjnej Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej obok m.in. tak znanych autorytetów jak: doc. W. Humen, M. Petraszka czy gen. J. Frey-Bielecki. Na Nadzwyczajnym Walnym Zgromadzeniu APRL w dniach 16-17.XII.1956 r. wybrany został w skład Zarządu Głównego tej organizacji. W latach 1958-1959 był wiceprezesem Zarządu Głównego APRL, członkiem Komisji Rewizyjnej APRL 1959-1960, członkiem Komisji Szybowcowej i Komisji Balonowej APRL w latach 1958-1963. Zasiadał też w zarządzie AW. Był autorem kilku cennych artykułów specjalistycznych i szeregu artykułów popularyzujących szybownictwo i sport balonowy. Należał też do współautorów *Podręcznika pilota szybowcowego*.

Zginął śmiercią lotnika w wieku 31 lat, w dniu 20.IV.1963 r. podczas lotu doświadczalnego na szybowcu SZD-21 „Kobuz”, w rejonie Bielska Białej.

Pochowany został 23.IV.1963 r. na Cmentarzu Wojskowym na Powązkach.

Żonaty z inż. W. Łanecką, koleżanką z okresu studiów, szybowniczką AW, miał syna Sławomira ur. 4.X.1963 r.

W ciągu swojego krótkiego życia wylatał 204 h na szybowcach, 411 h na samolotach, odbył 83 loty balonowe, 21 prób doświadczalnych.

Odnaczony był Srebrnym Krzyżem Zasługi, pośmiertnie Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski. Posiadał tytuł Mistrza Sportu (1957).

W 1966 r. odbyły się jedyne zawody o Memoriał Sławomira Makaruka, w których zwyciężył M. Skromny, zdobywając nagrodę przechodnią w postaci statuetki Ikara ufundowanej przez rodzinę.

Bibliografia: Biuletyn ARP Nr 189 z 1952 r.; „Skrzydłata Polska” Nr 10 z X.1952 r., s.238; Nr 3 z 16.I.1954 r., s.59; Nr 5 z 21.I.1954 r., s.70; Nr 2 z 9.I.1955 r., s.13; Nr 20 z 17.VII.1955 r., s.2; Nr 30 z 24.VII.1955 r., s.8; Nr 31 z 31.VIII.1955 r., s.12; Nr 43 z 23.X.1955 r., s.11-12; Nr 18 z 29.IV.1956 r., s.3; Nr 23 z 3.VI.1956 r., s.3; Nr 24 z 10.VI.1956 r., s.3; Nr 4 z 28.I.1957 r., s.2; Nr 25 z 18.VI.1957 r., s.5; Nr 26 z 25.VI.1957 r., s.2-3; Nr 4 z 28.I.1959 r., s.2; Nr 19 z 6.V.1959 r., s.45; Nr 39 z 15.IX.1960 r., s.3; Nr 6 z 5.II.1961 r., s.3-4; Nr 10 z 5.III.1961 r., s.3-4; Nr 11 z 12.III.1961 r., s.6; Nr 34 z 20.VIII.1961 r., s.5-6; Nr 18 z 2.V.1963 r., s.2; „Technika Lotnicza” Nr 4 z IV.1962 r., s.121; Nr 8 z VIII.1963 r., s.226; Burzyński Z., *Balonem przez kontynenty*, Warszawa 1969, s.214-216; Demidowicz T., *Rodem z Podlasia. Sławomir Makaruk (1932-1963)* „Podlaski Kwartalnik” Nr 3 z 1996 r., s.12-19; tenże, *Makaruk Sławomir (1932-1963)* [w:] Słownik Biograficzny Wych. Fiz. i Sportu. „Wychowanie Fizyczne i Sport” t. XLII, Nr 1 z 1998 r., s.128-131; Konieczny J.R., *Sport balonowy* [w:] Polskie Lotnictwo Sportowe. Almanach. KAW Kraków 1987, s.343-346, 352-353; Malinowski, *Makaruk Sławomir (1932-1963)* [w:] Mała Encyklopedia Lotników Polskich 1983, s.104-107; Mikulski M., *Makaruk Sławomir (1932-1963)* PSB, t. XIX, Warszawa 1974, s.215-216; Semkowicz J., *Sporty Lotnicze* [w:] Iskier Przewodnik Sportowy, Warszawa 1976, s.630-631; *XXX lat Aeroklubu Warszawskiego 1927-1957*, Wyd. Sport i Turystyka, Warszawa 1959, s.58-60, 66-67, 74-75, 77-81; Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna w Białej Podlaskiej. Materiały o Janie Makaruku i mps pracy magisterskiej J. Szymborszyk, *Jan Makaruk Pedagog i oświatowiec (1904-1983)* UŁ, s.5-6, 21-23, 34-35.

Malczewski Eugeniusz

Malczewski Eugeniusz (1918-1972) kpt. w st. spocz., pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się w 1918 r. w Siedlcach. Po szkole powszechnej uczęszczał do Państwowego Gimnazjum im. Bolesława Prusa w rodzinnym mieście, gdzie 1937 r. zdał maturę. Przyjęty w 1937 r. do Szkoły Podchorążych Lotnictwa - (SPL) Grupa Techniczna w Bydgoszczy, po roku nauki uzyskał przeniesienie do SPL w Dęblinie, wypromowany na stopień podporucznika w 1939 r. (XIV Promocja). Po klęsce wrześniowej przekroczył granicę polsko-rumuńską. Stamtąd przez Liban dotarł do Francji. W kwietniu 1940 r. ewakuował się do Wielkiej Brytanii. W styczniu 1941 r. skierowany został na przeszkolenie do Szkoły Pilotażu Wstępnego nr 1 w Hucknall, a następnie do 55 OTU (Jednostki Zgrywania Załóg) w Usworth. Po ukończeniu szkół otrzymał w maju 1941 r. przydział 605 Dywizjonu Myśliwskiego RAF. W czerwcu 1941 r., na własną prośbę, przeniesiony został do 315 Dywizjonu Myśliwskiego Dęblińskiego. Latał bojowo w tym dywizjonie do zakończenia II wojny światowej.

Zestrzelił 1 samolot nieprzyjacielski.

Po demobilizacji swej jednostki w 1947 r. wyjechał wkrótce z Anglii do Los Angeles (USA).

Zmarł w 1972 r. w Los Angeles.

Pochowany został na jednym z tamtejszych cmentarzy.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odznaczony był m.in. Krzyżem Walecznych, Medalem Lotniczym.

Bibliografia: Pawlak J., *Absolwenci Szkoły Orląt 1925-1939*, Wyd. Retro-Art, Warszawa 2002, s.262-263 (foto).

Marcinkiewicz Henryk Abraham

Marcinkiewicz Henryk Abraham (1933-1962) por. nawig., pilot samolotowy wojskowy, akrobacyjny instruktor, popularyzator i entuzjasta lotnictwa

Urodził się 25.III.1933 r. w m. Zaściumy pow. Wilno w rodzinie Witolda. Po szkole podstawowej uczył się w Państwowym Gimnazjum w Bartoszycach, gdzie zdał w 1952 r. maturę. Zafascynowany lotnictwem od najmłodszych lat zdał egzamin i dostał się do Oficerskiej Szkoły Lotniczej nr 4 w Dęblinie. Wypromowany 25.III.1955 r. na stopień podporucznika pilota, otrzymał przydział na pilota instruktora do 59 Lotniczego Pułku Szkolno-Bojowego stacjonującego w Nowym Mieście nad Pilicą. Latał w tym pułku, przeniesionym w 1958 r. do Białej Podlaskiej i dowodzonym przez ppłk E. Sochaja, jako podporucznik, a następnie porucznik instruktor. Po ukończeniu Kursu Doskonalenia Oficerów w Centrum Szkolenia Lotniczego w 1960 r. objął funkcję nawigatora eskadry szkolno-bojowej w macierzystym pułku. Jako wyróżniający się pilot instruktor należał do zespołu akrobacyjnego tzw. „rombika” tego pułku. Latał jako zamykający. Kunszt pilotażu reprezentował na wielu pokazach sławiąc „podlaskie skrzydła”. Z zamiłowaniem uprawiał żeglarsstwo, grę w piłkę siatkową. Występował w pułkowej drużynie w tej dyscyplinie sportu.

Zginął śmiercią lotnika 1.II.1962 r. na samolocie „Lim”-2 w locie nocnym ćwiczebnym nad m. Witoroż, 8 km od lotniska Biała Podlaska.

Pochowany został na cmentarzu parafialnym w Bartoszycach.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Posiadał tytuł i odznakę pilota wojskowego myśliwskiego I klasy.

Bibliografia: Kubacki L., *Antologia pilotów wojskowych poległych w latach 1945-2000*, wyd. II. Radom 2002, s.80 (foto); *Pamięci lotników wojskowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. J. Zielińskiego, Dom Wyd. Bellona Warszawa 2003, s.306 (foto).

Martewicz Zbigniew

Martewicz Zbigniew (1945-1966) sierż. pchor., pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 27.I.1945 r. w m. Drohiczyn na Podlasiu, w rodzinie Władysława. Po szkole podstawowej uczył się w Państwowym Gimnazjum Ogólnokształcącym im. Józefa Ignacego Kraszewskiego w rodzinnym mieście, gdzie w 1964 r. zdał maturę. Zainteresowany lotnictwem od najmłodszych lat, wstąpił do Oficerskiej Szkoły Lotniczej n 4 w Dęblinie.

Zginął śmiercią lotnika 25.VIII.1966 r. podczas lotu ćwiczebnego nocnego na samolocie „Lim”-2 nieopodal m. Bąkowiec.

Pochowany został na cmentarzu parafialnym w m. Przygodzice pow. Ostrów Wielkopolski, kwatera C.

Kawaler.

Bibliografia: Kubacki L., *Antologia pilotów wojskowych poległych w latach 1945-2000*, wyd. II, Radom 2002, s.83; *Pamięci lotników wojskowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. J. Zielińskiego, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2003, s.340 (foto).

Mateuszuk Czesław Teodor

Mateuszuk Czesław Teodor (1912-1941) sierż., pilot samolotowy wojskowy, sportowy, szybowcowy, instruktor, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 1.IV.1912 r. w Białej Podlaskiej w rodzinie Józefa i Ewy z domu Prokopiuk. Po szkole powszechnej uczył się zawodu blacharza w nowouruchomionej Szkole Zawodowej przy Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS) w Białej Podlaskiej. Po jej ukończeniu w 1928 r. został pracownikiem tej wytwórni, włączył się w prace nad powstaniem przyfabrycznego klubu lotniczego. Po jego powstaniu, wiosną 1929 r., został jego członkiem. Jako jeden z pierwszych przeszedł kurs pilotażu silnikowego w klubowej Szkole Pilotów prowadzonej przez pilota fabrycznego F. Rutkowskiego. W dniu 29.V.1932 r., w czasie Święta Klubu Lotniczego PWS, pasowany został na pilota samolotowego turystycznego z herbem „Korkociąg”. Wkrótce po odbyciu kursu pilota szybowcowego zdobył kategorię „B”, a następnie „C” pilota szybowcowego. Wzięty do odbycia służby wojskowej skierowany został na przeszkolenie w Ośrodku Przystosowania Wojskowego Lotniczego w Lublinku k. Łodzi. Po jego ukończeniu, sztukę pilotażu doskonalił w Szkole Pilotów w Bydgoszczy. Jako podoficer pilot służył następnie w 1 Pułku Lotniczym w Warszawie.

We wrześniu 1939 r. wziął udział w Wojnie Obronnej Polski jako kapral pilot 212 Eskadry Bombowej, działającej w składzie Brygady Bombowej.

Po klęsce wrześniowej, z grupą pilotów z 17/18.IX.1939 r., znalazł się w Rumunii. Stamtąd po trzech miesiącach przedostał się do Francji. Znalazł się początkowo w głównej Bazie Polskich Sił Powietrznych w Lyon - Born, następnie w grupie bombowej mjr Cz. Krajewskiego. Nie zdążył wziąć udziału w walce o niebo Francji. Po kapitulacji tego kraju ewakuowany został z grupą pilotów i żołnierzy do Wielkiej Brytanii. Po przeszkoleniu na brytyjskich samolotach bombowych, otrzymał przydział do 10 Szkoły Bombardowania i Strzelania Powietrznego (BGS) w Dumfriess jako pilot instruktor.

Zmarł 6.III.1941 r. w wyniku ciężkich obrażeń odniesionych w podczas lotu ćwiczebnego na samolocie szkolno-bombowym „Whitley” Nr k. 7229 podczas śnieżyicy, rozbijając się o skały przed lotniskiem Lacharbriggs w Dumfriess.

Pochowany został na cmentarzu St. Andrews RC w Dumfriess (Szkocja), grób CK 238, działka A.

Rodziny nie założył.

Odnaczony był m.in. Medalem Lotniczym i Polową odznaką Pilotą.

Bibliografia: „Skrzydłata Polska” Nr 39 z 28.IX.1980 r., s.12; Cumft O., Kujawa H.K., *Księga Lotników Polskich, Poległych Zmarłych i Zaginionych 1939-1946*, Wyd. MON, Warszawa 1989, s.385-386, poz. 780057; Chwałczyk T., *Podlaskie Skrzydła*, KAW, Rzeszów 1985, s.46-48; Pawlak J., *Polskie Eskadry w Wojnie Obronnej Wrzesień 1939*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1991, s.551; tenże: *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s. 86, (foto), 283, poz. 1042; Pawlak J., Nowakowski W., *Brygada Bombowa Kurs Bojowy*, Wyd. MON, Warszawa 1983, s.242; USC w Białej Podlaskiej, Akta sygn. Nr I-227/1912/I rz; Relacje Wiesława i Jolanty Mateuszuków z VII. 2003 r.

Medwecki Józef (1903-1985) technik mechanik, konstruktor lotniczy, wynalazca, działacz i entuzjasta lotnictwa

Urodził się w 1903 r. w m. Zatorze na Podbeskidziu, w rodzinie urzędniczej. Szkołę elementarną ukończył w Zatorzu, gimnazjum, a następnie Wydział Mechaniczno-Techniczny Wyższej Szkoły Przemysłowej, w Krakowie. W okresie nauki w gimnazjum i w Wyższej Szkole Przemysłowej interesował się modelarstwem. Pierwszą pracę rozpoczął w 1926 r. w Wielkopolskiej Wytwórni Płatowców „Samolot” w Poznaniu, w biurze konstrukcyjnym inż. R. Bartla. Współuczestniczył, z inż. R. Bartlem i inż. Z. Nowakowskim, w opracowaniu konstrukcji samolotu szkolnego BM-4 z silnikiem Gipsy o 120 KM. Skonstruował samolot sportowy 4 miejscowy, o układzie górnołata, z silnikiem Anzani o mocy 45 KM, pod nazwą HL-2. Następnie w 1928 r., wspólnie z inż. Z. Nowakowskim, przygotował projekt samolotu dwusilnikowego, pasażerskiego MN-2 na konkurs ogłoszony przez Ministerstwo Komunikacji, który w klasie samolotów dwusilnikowych został zaopiniowany z najwyższą notą. W tym samym roku wystąpił, wspólnie ze wspomnianym inż. Z. Nowakowskim, z kolejnym prototypem samolotu sportowego MN-3 z silnikiem Cirrus o mocy 85 KM. Na przełomie 1929 i 1930 r. na zamówienie LOPP, wspólnie z Z. Nowakowskim opracował projekt kolejnego samolotu szkolno-sportowego. Samolot ten, z oznaczeniem MN-5 z silnikiem Genet o mocy 80 KM o układzie górnołata, charakteryzował się ciekawymi rozwiązaniami m.in. z zastosowaniem sterów pionowego i poziomego. W 1929 r. na koszt Wielkopolskiej Wytwórni Płatowców „Samolot” przebywał w Londynie na VII Międzynarodowej Wystawie Lotniczej. Po pożarze Wielkopolskiej Wytwórni Płatowców „Samolot”, z końcem 1931 r. przeniósł się do Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS) w Białej Podlaskiej. Przebudował tutaj samolot MN-4, który następnie przekazany został do Aeroklubu Gdańskiego. Po krótkim okresie bezrobocia został zatrudniony w Zakładach Mechanicznych „E Plage i T. Łaskiewicz” w Lublinie. W latach 1932-1934 uczestniczył w opracowaniu konstrukcji dwusilnikowego samolotu torpedowo-rozpoznawczego „Lublin” R-XX, projektu inż. J. Rudlickiego.

Obok pracy zawodowej działał w Lubelskim Klubie Lotniczym (LKS), sprawując przez okres jednego roku funkcję prezesa klubu. Od 1931 r. pracował społecznie w zarządzie Klubu Lotniczego PWS jako sekretarz. W 1934 r. powrócił do PWS, gdzie z inż. A. Wałachem przystąpił do realizacji projektu samolotu wywiadowczego, oznaczonego symbolami M-8, o składanym podwoziu i pionowym stateczniku. Jednocześnie włączył się w prace KL PWS, od 1936 r. Aeroklubu Podlaskiego, od 1938 r. Podlasko-Poleskiego Aeroklubu. Należał do zarządu tego klubu, był także członkiem Rady Miejskiej m. Biała Podlaska. Dzięki poparciu członków klubu i dyrekcji PWS zbudował wspólnie z W. Kirylukiem samolot sportowy oznaczony jako M-9. Samolot ten, o nowoczesnej sylwetce, dwumiejscowy, z silnikiem Cirrus III o mocy 85 KM, prezentowany był w czerwcu 1939 r. na Krajowej Wystawie Lotniczej we Lwowie. Po 1939 r. znalazł się początkowo we Francji, gdzie zatrudniony był w Wytwórni Płatowców Liore' Oliver w Argenteuil k. Paryża. Następnie w 1940 r. dostał się do Anglii, skąd w 1941 r. razem z dużą grupą inżynierów i techników wyjechał do Kanady. Pracował do końca II wojny światowej w biurze konstrukcyjnym Zakładów Lotniczych De Havilland. W połowie 1945 r. przeszedł do fabryki maszyn rolniczych Massey - Ferguson, pracując w biurze konstrukcyjnym tej firmy aż do odejścia na emeryturę w 1967 r. Był współtwórcą wielkości tej firmy wspólnie z inż. A. Sieńkowskim.

Zmarł w dniu 29.VII.1985 r. w Weston, w prowincji Ontario (Kanada).

Pochowany został na miejscowym cmentarzu.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odnaczony był m.in. Srebrnym Krzyżem Zasługi.

Bibliografia: „Głos Społeczny” Nr 11 z VI.1939 r., s.7; „Lotnik” Nr 3 z 5.III.1929 r., s.53-54, 67; Nr 7 z IX.1930 r., s.196-198; „Przegląd Lotniczy” Nr 6 z VI.1929 r., s.517-518; „Skrzydła Polska” Nr 3 z IX.1930 r., s.22-23; Nr 2 z 2.II.1932 r., s.36-37; Chwałczyk T., *Podlaskie Skrzydła*, Wyd. KAW, Rzeszów 1985, s.134-143; tenże, z Glass A., *Samoloty PWS*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1990, s.95-96, s.200-201, 204-205; Glass A., *Polskie konstrukcje lotnicze 1893-1939*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1977, s.214-215; Płoszajski J., *Technicy lotnictwa polskiego na Zachodzie 1939-1946*, cz. I, Londyn 1993, s.23, 30-31, 139; Wojciechowski J., *Polskie konstrukcje lotnicze 1918-1939* [w:] *Polskie Lotnictwo Sportowe, Almanach*, Kraków 1987, s.98-103.

Mich Ryszard (1917-1940) por., pilot samolotowy wojskowy, modelarz lotniczy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 3.IX.1917 r. w Łukowie. Po szkole powszechnej wstąpił do Państwowego Gimnazjum im. Tadeusza Kościuszki w rodzinnym mieście, gdzie zdał maturę. Jako gimnazjalista uprawiał modelarstwo i fascynował się lotnictwem. Należał do miejscowej drużyny harcerskiej. Zgodnie z zainteresowaniami wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Wypromowany na stopień podporucznika pilota WP w 1939 r. (XIII Promocja) nie zdążył wziąć udziału w obronie polskiego nieba we wrześniu 1939 r. Po 17.IX.1939 r. przekroczył granicę polsko-rumuńską z grupą pilotów. W końcu 1939 r. przez Palestynę i Syrię przedostał się do Francji. Skierowany na przeszkolenie do ośrodka lotniczego Blida w Afryce Północnej, latał na samolotach francuskich szkoląc się w sztuce pilotażu.

Zginął śmiercią lotnika 20.II.1940 r. podczas lotu ćwiczebnego na samolocie „Potez”-XXV, na skutek awarii silnika.

Pochowany został na cmentarzu w Blidzie.

Bibliografia: Pawlak J., *Absolwenci Szkoły Orłąt 1925-1939*, Wyd. Retro-Art, Warszawa 2002, s.235 (foto).

Michałowski Jan

Michałowski Jan (1909-1943) mjr obs. pilot samolotowy wojskowy, instruktor, entuzjasta lotnictwa. Dowódca 307 Dywizjonu Nocnego Myśliwskiego „Łwowskie Puchacze” w latach 1942-1943

Urodził się 30. VIII. 1909 r. w Białymstoku, w rodzinie urzędniczej. Po szkole powszechnej uczęszczał do Państwowego Gimnazjum im. Króla Zygmunta Augusta w rodzinnym mieście, gdzie zdał maturę. Studiował następnie do 1930 r. prawo na Uniwersytecie Warszawskim. Po przerwaniu studiów, na własną prośbę, przyjęty został do Szkoły Podchorążych Rezerwy Piechoty w Krakowie. Po ukończeniu stosownego kursu, przeniósł się do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Wypromowany w 1933 r. w stopniu podporucznika obserwatora (VII Promocja) otrzymał przydział do 11 Eskadry Liniiowej 1 Pułku Lotniczego w Warszawie. Ponownie, na własną prośbę, skierowany został na kurs pilotażu w Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa (CWOL) w Dęblinie, po którego ukończeniu w 1934 r. został pilotem wojskowym. Wyższe wtajemniczenie lotnicze podniósł następnie na stosownym Kursie Wyższego Pilotażu w Lotniczej Szkole Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu. Służył do 1936 r. jako pilot 112 Eskadry Myśliwskiej, a po tym roku przeniesiony został do Eskadry Treningowej 1 Pułku Lotniczego w Warszawie. Od marca 1937 r. był pilotem instruktorem, a następnie komendantem Ośrodka „Płock”.

We wrześniu 1939 r. wziął udział w Wojnie Obronnej Polski jako dowódca 1 Plutonu Łącznikowego Naczelnego Dowódcy Lotnictwa. Po 17.IX.1939 r. przedostał się do Rumunii, stamtąd do Francji, wreszcie Wielkiej Brytanii. Służył początkowo w brytyjskiej bazie Eastchurch. Przeszkolony na sprzecie brytyjskim m.in. 18 i 24 OTU przeniósł się z dniem 28.VI.1940 r. do stacji Bramcote. Przydzielony z dniem 1.VII.1940 r. do formułującego się 300 Dywizjonu Bombowego Ziemi Mazowieckiej. Wziął udział w wielu wyprawach bombowych nad Rzeszę Niemiecką. Po zaliczeniu pełnej tury bojowej w tym dywizjonie jako m.in. dowódca eskadry „B” z dniem 13.VII.1942 r. przejął obowiązki dowódcy 307 Dywizjonu Nocnego Myśliwskiego „Łwowskie Puchacze”.

Zginął śmiercią lotnika 21.III.1943 r. podczas lotu pokazowego na samolocie De Harilland 98 „Mosquito II” nr DZ 261, z por. radioobs. B. Szkopem, przy podejściu do lądowania na lotnisku Exeter.

Pochowany został na Higher Cementery grób ZK-177 w Exeter.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odnaczony był Orderem Virtuti Militari V klasy, czterokrotnie Krzyżem Walecznych, Srebrnym Krzyżem Zasługi, brytyjskim Distingnisheh Flying Cross.

Bibliografia: Król W., *Zarys działalności polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii 1940-1945*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1990, s.151-152; Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.284, poz. 1066; tenże, *Absolwenci Szkoły Orląt 1925-1939*, Wyd. Retro-Art., Warszawa 2002, s.123, (foto); tenże *Polskie Eskadry w Wojnie Obronnej Wrzesień 1939*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1991, s.468-469, 552; Zieliński J., Krzystek T., *Dowódcy Dywizjonów Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie. Commanders of the Polish Air Force Squadrons In the West*. Wyd. Redakcja Czasopism WLOP, Poznań 2002, s.144-145, (foto).

Milaniuk Kazimierz

Milaniuk Kazimierz (1956-1978) plut. pchor. pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 2.V.1956 r. w m. Dawidy w pow. włodawskim, w rodzinie Stanisława i Eugenii z domu Hilczuk. Po szkole podstawowej uczęszczał do Państwowego Liceum Ogólnokształcącego w Wilanowie, gdzie w 1975 r. uzyskał maturę. Realizując swoje marzenia o tym by zostać pilotem zdał egzamin i przeszedł pozytywne badania do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej (WOSL) w Dęblinie. Przeszedł przeszkolenie na samolotach TS-8" Bies", TS-11 „Iskra”, „Lim”-2.

Zginął śmiercią lotnika 27.V.1978 r. jako student III roku WOSL podczas lotu do strefy w celu wykonania figur prostego pilotażu na TS-11 „Iskra”, z instruktorem por. pilotem inż. S. Kaczorem w m. Nowy Glinnik.

Pochowany został na cmentarzu w m. Gęś.

Kawaler.

Bibliografia: Kopruckowniak A., *Liceum Ogólnokształcące w Milanowie 1945-1995*, Lublin - Milanów 1996, s.306; *Pamięci lotników wojskowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. J. Zielińskiego, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2003, s.393 (foto).

Mironczuk Ludwik (1918-1941) sierż., pilot samolotowy wojskowy, instruktor, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 25.III.1918 r. w Białej Podlaskiej. Po szkole powszechnej uczył się w szkole zawodowej w rodzinnym mieście. Po jej ukończeniu pracował jako mechanik w jednym z zakładów prywatnych. Wzięty do odbycia służby wojskowej, po kursie unitarnym, służył w 5 Pułku Lotniczym w Lidzie. Przeszedł tam kurs pilotażu wstępnego. Skierowany na kurs w Szkole Podoficerów Lotnictwa po jego ukończeniu został podoficerem służby stałej. We wrześniu 1939 r. wziął udział w Wojnie Obronnej Polski jako kapral pilot 55 Samodzielnej Eskadry Bombowej Lekkiej, działającej w ramach Brygady Bombowej. Brał udział m.in. 3.IX.1939 r. na PZL P-23 „Karaś” w udanej wyprawie bombowej na kolumny pancerne niemieckie w okolicach Radomska i Częstochowy. Wykonał kilka lotów bojowych na rozpoznanie z sierż. strzelcem W. Marczukiem. Po klęsce wrześniowej przez Rumunię i Francję, przedostał się do Anglii. Przeszedł tam przeszkolenie w 10 Szkole Obserwatorów i Nawigatorów (AONS) w Dumfries, następnie został instruktorem pilotażu w tym ośrodku.

Zginął śmiercią lotnika 27.X.1941 r. na samolocie „Botha”, podczas lotu szkolnego wraz z grupą uczniów pilotów - Czechów, spadając do morza w wyniku awarii silnika.

Kawaler.

Odnznaczony był Krzyżem Walecznych i Polową Odznaką Pilota.

Bibliografia: Cumft O., Kujawa H.K., *Księga Lotników Polskich, Poległych Zmarłych i Zaginionych 1939-1946*, Wyd. MON, Warszawa 1989, s.395, Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.284, poz. 1095; także *Polskie Eskadry w Wojnie Obronnej Wrzesień 1939*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1991, s.227-236, 553.

Miśkiewicz Feliks

Miśkiewicz Feliks (1899-1940) kpt. obs., pilot samolotowy wojskowy i sportowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 1.IX.1899 r. w Białymstoku, w rodzinie Konstantego i Marianny z domu Bielawska. Po szkole powszechnej uczęszczał do gimnazjum w Łomży, gdzie zdał maturę. W latach 1919-1920, jako ochotnik, wziął udział w wojnie polsko-bolszewickiej w szeregach 8 pułku artylerii polowej. Po zakończeniu działań wojennych zdecydował się pozostać w Wojsku Polskim i wstąpił do Szkoły Podchorążych Piechoty. Po roku nauki przeniósł się do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa w Grudziądzu. Po jej ukończeniu, z XVIII lokatą i wypromowaniu na stopień st. sierż. podchorążego, otrzymał skierowanie do 62 Eskadry Liniowej 6 Pułku Lotnictwa we Lwowie. Mianowany w listopadzie 1927 r. na podporucznika został przyjęty do 63 Eskadry Towarzyszącej tego pułku. W okresie od listopada 1934 do maja 1936 r. był adiutantem dowódcy 6 Pułku Lotnictwa. Awansowany do stopnia kapitana Wojska Polskiego, od stycznia mianowany został dowódcą 66 Eskadry Towarzyszącej i funkcję tę pełnił do lutego 1939 r.

W marcu 1939 r. przeniesiony został do 1 Pułku Lotnictwa w Warszawie na stanowisko dowódcy plutonu.

We wrześniu 1939 r. wziął udział w Wojnie Obronnej Polski jako dowódca plutonu wspomnianego pułku. Należał do aktywnych działaczy i pilotów Aeroklubu Lwowskiego.

Zginął śmiercią męczeńską - w kwietniu 1940 r. zamordowany przez NKWD w Charkowie.

Bibliografia: Pawlak J., *Absolwenci Szkoły Orłąt 1925-1939*, Wyd. Retro-Art, Warszawa 2002, s. 48 (foto); tenże *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.168, poz.146.

Modrzewski Marian Jerzy

Modrzewski Marian Jerzy (1916-1942) kpr. Strzelec pokładowy, pilot szybowcowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 24.IV.1916 r. w Białej Podlaskiej w rodzinie Mariana. Po szkole powszechnej uczył się w Szkole Zawodowej przy Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS). Po jej ukończeniu podjął pracę w PWS jako ślusarz mechanik. Włączył się w prace Klubu Lotniczego PWS, gdzie przeszedł przeszkolenie szybowcowe. Wzięty do odbycia służby wojskowej po przeszkoleniu uni-tarnym na własną prośbę, został skierowany na kurs pilotażu. Po jego ukończeniu został kapralem służby stałej w lotnictwie. We wrześniu 1939 r. wziął udział w Wojnie Obronnej Polski. Po klęsce, przedostał się z Rumunii do Francji. Po klęsce tego kraju ewakuował się do Anglii. Po przeszkoleniu na nowym sprzęcie, otrzymał przydział do 304 Dywizjonu Bombowego Ziemi Śląskiej im. ks. Józefa Poniatowskiego. Latał bojowo w tym dywizjonie wyróżniając się w wielu wyprawach bombowych.

Zginął śmiercią lotnika 12.VIII.1942 r. na Vickers „Wellington” nr Hx 384, podczas startu z lotniska Dale do kolejnej wyprawy bombowej, z całą załogą spadając do morza.

Pochowany został na cmentarzu Nework, grób 310 B, sekcja I.

Żonaty.

Odnaczony był Orderem Virtuti Militari V klasy, trzykrotnie Krzyżem Walecznych i Polową Odznaką Strzelca.

Bibliografia: Cumft O., Kujawa H.K., *Księga Lotników Polskich, Poległych Zmarłych i Zaginionych 1939-1946*, Wyd. MON, Warszawa 1989, s.398; Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.284, poz. 1095; także *Polskie Eskadry w Wojnie Obronnej Wrzesień 1939*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1991, s.285, poz. 1108.

Naleszkiewicz Jarosław (1904-1969) prof. inż. mechanik, konstruktor lotniczy, uczony, pedagog, wynalazca, pilot samolotowy wojskowy i sportowy

Urodził się 21.V.1904 r. w m. Czarnomin, k. Olhopola na Podolu, w rodzinie prawnika Alfreda i Amelii z domu Pawlikowska. Po ukończeniu w 1921 r. Państwowego Gimnazjum im. K. Marcinkowskiego w Poznaniu, studiował w latach 1921-1926 na Wydziale Mechanicznym Politechniki Warszawskiej (PW). Jako stypendysta Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej (LOPP), był w latach 1926-1927 słuchaczem Uniwersytetu Paryskiego, następnie odbył praktykę w zakładach silników lotniczych Lorraine i Hispano-Suiza. Po powrocie do Polski zatrudniony został w Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS) w Białej Podlaskiej. Początkowo objął tam stanowisko kierownika narzędziowni, później został szefem grupy konstrukcyjnej w biurze konstrukcyjnym tej wytwórni. Na przełomie 1927 i 1928 r. uczestniczył w pracach projektowo-konstrukcyjnych nad samolotem całkowicie metalowym "Stemal" VII PWS, oraz nad samolotem łącznikowym PWS-5 projektu inż. A. Zdaniewskiego-Bobka i dr inż. A. Grzędzielskiego. W 1929 r. zaprojektował swój pierwszy samolot sportowy PWS-8, przeznaczony do startu w międzynarodowych zawodach lotniczych, który wyróżniał się oryginalnym rozwiązaniem składanych skrzydeł. Następnie z inż. S. Cywińskim opracował projekt małego samolotu pasażerskiego PWS-21 oraz jego udoskonaloną wersję PWS-21 Bis. Projekty obu konstrukcji pozostały jednak w fazie prototypów. Powołany w połowie 1930 r. do odbycia służby wojskowej w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, zdobył dyplom pilota wojskowego. Wspólnie z A. Nowotnym w Dęblinie, był autorem pierwszego polskiego szybowca wyczynowego oznaczonego symbolem NN-1. Następnie z wspólnie, opracowali szybowiec przejściowy NN-2 i jego wersję rozwojową NN-2 bis. W połowie 1932 r. samodzielnie zaprojektował i sfinalizował budowę pierwszego polskiego szybowca bezogonowego, czyli tzw. latającego skrzydła JN-1 „Żabuś”. Jako znany inżynier konstruktor w 1933 r. przeniósł się do Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa (IBTL) w Warszawie. Początkowo zajmował stanowisko rzeczoznawcy, a później kontrolera konstrukcji prototypów. Po rocznym pobycie w Lubel-

skiej Wytwórni Samolotów (LWS) w Lublinie, powrócił na stanowisko kierownika Grupy Obliczeniowej w Państwowych Zakładach Lotniczych (PZL) w Warszawie. W latach 1937-1939 pracę zawodową łączył z badaniami naukowymi w dziedzinie plastyczności materiałów. W 1935 roku obronił pracę doktorską napisaną na Wydziale Mechanicznym PW pod kierunkiem prof. M.T. Hubera. Był uczestnikiem szeregu sesji i kongresów, w tym Międzynarodowej Konferencji CJNA i Międzynarodowego Kongresu Badań Materiałów w Londynie. Obok pracy zawodowej i działalności na polu nauki pasjonował się lataniem. Należał do czynnych członków Klubu Lotniczego PWS. Uzyskał w tym klubie licencję pilota sportowego, popularyzował też szybownictwo.

Po klęsce wrześniowej 1939 r. pozostał w Warszawie i włączył się w nurt pracy konspiracyjnej, pełniąc różne obowiązki, łącznie z szefem Działu Uzbrojenia w Zgrupowaniu „Stolica” ZWZ - AK. Pracował też na Wydziale Lotniczym Komendy Głównej AK i prowadził wykłady dla studentów tajnego Uniwersytetu i Politechniki Warszawskiej. Po upadku Powstania Warszawskiego 1944 r., gdzie był oficerem łącznikowym i prowadził obcojęzyczny nasłuch, przebywał w obozie w Pruszkowie, z którego zbiegł. Zmobilizowany do Wojska Polskiego w stopniu kapitana, w okresie IV. - XI. 1945 r. pełnił obowiązki polskiego zastępcy dowódcy wyszkolenia Mieszanego Pułku Lotniczego Ćwiczebno-Szkolnego w Radomiu. Zwolniony ze służby, podjął pracę wykładowcy w Politechnice Gdańskiej, w której pracował do 1957 r. Był m.in. kierownikiem Katedry Wytrzymałości Materiałów i Wyższych Zagadnień Mechaniki, a później kierownikiem Katedry Mechaniki Ustrojów Okrętowych. Uzyskał stopień doktora habilitowanego, następnie tytuł profesora nadzwyczajnego, a w 1955 r. profesora zwyczajnego. Po przejściu w 1958 r. kierownictwa Katedry Aerodynamiki i Budowy Samolotów Wojskowej Akademii Technicznej (WAT) w Warszawie, pracował w niej aż do ostatnich chwil życia. Był też prof. Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych, przewodniczącym Rady Naukowej WAT (1965-1968). Opublikował ponad 40 prac naukowych, w tym podręczniki: *Mechanika Techniczna*, Gdańsk 1948, *I Statyka*, *II Kinematyka*, *III Dynamika*, Warszawa 1952. Zaproponował nową koncepcję wytrzymałości

drewna na ściskanie i gięcie, wprowadził metodę równań całkowych do teorii drgań. Był uczestnikiem szeregu kongresów naukowych, w tym III Międzynarodowego Kongresu Budowy Mostów w Liège (1948), V Kongresu Mechaniki Stosowanej w Londynie (1948).

Zmarł 24.XII.1969 r. w Warszawie.

Pochowany został na Cmentarzu Komunalnym na Powązkach w Warszawie.

Żonaty z Anną Ciecierską, miał syna Ryszarda.

Był członkiem rzeczywistym Towarzystwa Naukowego Warszawskiego, członkiem założycielem Polskiego Towarzystwa Mechaniki Teoretycznej i Stosowanej, członkiem Polskiej Akademii Nauk i Rady Głównej Szkolnictwa Wyższego oraz Rady Naukowo - Ekonomicznej przy Ministerstwie Żeglugi i Gospodarki Wodnej. Był laureatem Państwowej Nagrody Naukowej III stopnia „za osiągnięcia w badaniu nad wytrzymałością konstrukcji drewnianych” (1952), Nagrody Naukowej Ministra Szkolnictwa Wyższego (1954), Nagrody im. Maksymiliana Tytusa Hubera za prace w dziedzinie kwantyzacji zjawisk niestateczności (1957).

Odznaczony był Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi, Medalem X. PRL.

Bibliografia: „Skrzydła Polska” Nr 1 z VII.1930 r., s.6-7; Nr 11 z 11.VII.1959 r., s.6; „Skrzydła i Motor” Nr 31 z 3.VIII.1952 r., s.489; „Technika Lotnicza i Astronautyczna” Nr 6 z 1972, s.38-39; „Życie Warszawy” Nr 1 z 1970 r.; Chwałczyk T., *Podlaskie skrzydła*, Wyd. KAW, Rzeszów 1985, s.104-117; tenże z Glass A., *Samoloty PWS*, Wyd. KiŁ Warszawa 1990, s.97-99; Glass A., *Polskie konstrukcje lotnicze 1893-1939*, Wyd. KiŁ Warszawa 1977, s.183-184; Konieczny J. R., Malinowski T., *Jarosław Naleszkiewicz (1904-1969)* [w:] *Mała Encyklopedia Lotników Polskich*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1983, s.120-126; Kędzierski J., *Naleszkiewicz Jarosław (1904-1969)*, PSB, t. XXII, Wrocław - Warszawa - Kraków - Gdańsk 1977, s.487-488; tenże Malinowski T., *Pochwała pracowitości. Jarosław Naleszkiewicz*, „Skrzydła Polska” Nr 6 z 1971 r.; Mrugała A., *Polskie samoloty wojskowe 1918-1939*, Warszawa 1972, s.320, 498; *Nagrody Państwowe w latach 1948-1955, 1964-1972*. Informator Wyd. Ossolineum Wrocław - Warszawa - Kraków - Gdańsk 1977, s.94; Śródka A., Sierawiński P., *Naleszkiewicz Jarosław* [w:] *Biogramy uczonych polskich. Materiały o życiu i działalności członków AU w Krakowie, TNW, PAU i PAN*, cz. IV Nauki Techniczne, Wrocław - Warszawa - Kraków - Gdańsk - Łódź 1988, s.229-231; Wittbrodt E., *Naleszkiewicz Jarosław (1904-1969)* [w:] *Słownik biograficzny Pomorza Nadwiślańskiego*, pod red. S. Gierszewskiego t. III, Gdańsk 1997, s.290-291; Archiwum Politechniki Gdańskiej. Teczka osobowa.

Nartowski Olimpiusz Symfroniusz

Nartowski Olimpiusz Symfroniusz (1899-1938), sierż. rez., pilot samolotowy wojskowy, doświadczalny, komunikacyjny, sportowy, instruktor, popularyzator i entuzjasta lotnictwa

Urodził się 31.X.1899 r. w Kossowie Podlaskim, w rodzinie Józefa i Stanisławy. Po szkole elementarnej, wstąpił do szkoły mechanicznej w Lublinie, którą ukończył w 1916 r. W listopadzie 1918 r., na ochotnika wstąpił do Wojska Polskiego (WP), a następnie skierowany został do Niższej Szkoły Pilotów w Bydgoszczy. Po jej ukończeniu w 1922 r. objął służbę w 1 Pułku Lotniczym w Warszawie. Po dwuletniej służbie skierowany na kurs wyższego pilotażu, gdzie zdobył licencję pilota wojskowego. Wkrótce potem ukończył kurs instruktorski w dziedzinie pilotażu. Przeniesiony, w randze sierżanta WP, na pilota doświadczalnego Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa (IBTL) w Warszawie, dokonał oblotu pierwszych prototypów polskich samolotów wojskowych. W 1930 r. przeszedł do lotnictwa komunikacyjnego w Polskich Linii Lotniczych LOT (PLL), przelatując do 1936 r. ponad pół miliona kilometrów. Obok pracy zawodowej, należał do wyróżniających się pilotów sportowych Akademickiego Aeroklubu Warszawskiego i instruktorów. Był uczestnikiem II Krajowego Konkursu Awionetek 29.X-1.XI. 1928 r., gdzie wspólnie z mechanikiem S. Praussem, startując na samolocie SP-1, zdobył IV miejsce w klasyfikacji ogólnej. Decyzją Komisji Sportowej Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej w 1928 r. otrzymał Międzynarodowy Dyplom kategorii „samolotowego” pilota samolotowego Nr 127 FAI.

Zginął śmiercią lotnika 22.VII.1938 r. w czasie lotu rejsowego na samolocie Lockheed L-14H „Super Electra” nr SP-BNG, wraz z załogą nad miejscowością Cimpulung k. Bukaresztu (Rumunia). Pochowany został na Wojskowym Cmentarzu Powązkowskim w kwaterze C16 - 1 - 8.

Odznaczony został pośmiertnie Złotym Krzyżem Zasługi.

Bibliografia: Biuletyn ARP Nr 1 z 15.XI- 31.XII.1928 r.; „Lot Polski” Nr 11 z XI.1928 r., s.749, 758-759; Nr 12 z XII.1928 r., s.837-840; Nr 1 z I.1929 r., s.35-36; „Przegląd Lotniczy” Nr 2 z XII.1928 r., s.54-61; „Skrzydłata Polska” Nr 8 z VIII.1938 r., s.231; Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.72-87, poz. 333; Popiel A., *Pamięci poległych lotników 1933-1939*, Wyd. MON, Warszawa 1987, s.151-152 (foto); Prauss S. P.,

Z Zakopanego na Stag Lane. Wspomnienia konstruktora lotniczego i pilota. Lata 1910-1970. Podał do druku, wprowadzeniem i przypisami opatrzył E. Malak, Wyd. Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław - Warszawa - Kraków 1996, s.125-126, 510; Rychter W., *Skrzydlate wspomnienia*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1980, s.75-78, 83- 84, 109-110;

Niewiadomski Stanisław

Niewiadomski Stanisław (1916-1942) st. szer. strzelec pokładowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 2.IX.1916 r. w m. Korytnica pow. Węgrów. Po szkole powszechnej i ukończeniu szkoły zawodowej pracował w zawodzie mechanika. Wzięty do służby wojskowej skierowany został na kurs podoficerski strzelców pokładowych. Po jego pozytywnym zaliczeniu otrzymał przydział do jednej z eskadr bombowych. We wrześniu 1939 r. wziął udział w Wojnie Obronnej Polski w składzie macierzystej eskadry. Po klęsce wrześniowej przebywał początkowo w Rumunii, następnie w Grecji. W połowie 1940 r. dotarł do Anglii. Po przeszkoleniu na sprzęcie brytyjskim otrzymał przydział do 301 Dywizjonu Bombowego Ziemi Pomorskiej „Obrońców Warszawy”.

Zginął śmiercią lotnika 15.IV.1942 r. na Vickers „Wellington” nr Z 1379, w locie bojowym podczas bombardowania Dortmundu, zestrzelony wraz z całą załogą przez myśliwce wroga, spadł do morza.

Żonaty.

Bibliografia: Cumft O., Kujawa H.K., *Księga Lotników Polskich, Poległych Zmarłych i Zaginionych 1939-1946*, Wyd. MON, Warszawa 1989, s.406; Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.286, poz. 1158.

Nikonow Witalis (1903-1941) kpt. obs., pilot samolotowy wojskowy, instruktor, entuzjasta lotnictwa. Dowódca 31 Eskadry Rozpoznawczej

Urodził się 28.V.1903 r. w Białymstoku. Po szkole powszechnej uczył się w miejscowym gimnazjum, gdzie w 1923 r. uzyskał maturę. Zafascynowany lotnictwem, wstąpił do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa w Grudziądzu. Po jej ukończeniu w 1928 r. z XIV lokatą (II Promocja) otrzymał przydział do 31 Eskadry Liniowej 3 Pułku Lotnictwa w Poznaniu. W 1930 r. odkomenderowany został na kurs pilotażu w Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa (CWOL) w Dęblinie. Po jego ukończeniu, rok później, odbył przeszkolenie myśliwskie na Kursie Wyższego Pilotażu w Grudziądzu. Przesunięty do 131 Eskadry Myśliwskiej służył jako podporucznik, a następnie porucznik WP. Po wypadku lotniczym w 1933 r. na PWS-10 i rekonwalescencji przeniesiony został w 1934 r. do CWOL w Dęblinie. Służył tam jako wykładowca i instruktor do września 1937 r. Awansowany do stopnia kapitana, od listopada 1938 r., objął dowództwo nad 31 Eskadrą Rozpoznawczą 3 Pułku Lotniczego Ławica - Poznań.

We wrześniu 1939 r. wziął udział w Wojnie Obronnej Polski, dowodząc macierzystą 31 Eskadrą Rozpoznawczą działającą na rzecz Armii „Karpaty”. Po 17.IX.1939 r. znalazł się w Rumunii. Stamtąd, po trzech miesiącach, dotarł do Francji. Po kapitulacji tego kraju został ewakuowany do Anglii. Po przeszkoleniu na sprzęcie brytyjskim w 58 OTU, przydzielony został w listopadzie 1940 r. do 308 Dywizjonu Myśliwskiego Krakowskiego.

Zginął śmiercią lotnika 11.I.1941 r. podczas lotu ćwiczebnego na samolocie Miles „Master” I W 7955 wraz z por. J. Wolskim, nieopodal m. Kirby Corner.

Pochowany został na Cmentarzu Bagington Parish Church Warwicks, grób 5.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odnaczony został Srebrnym Krzyżem Zasługi, Polową Odznaką Pilota.

Bibliografia: Pawlak J., *Absolwenci Szkoły Orląt 1925-1939*, Wyd. Retro-Art, Warszawa 2002, s.61 (foto); tenże *Polskie Eskadry w Wojnie Obronnej Wrzesień 1939*, Wyd. KiŁ. Warszawa 1991, s.271-282, 555 (foto).

Nosek Jerzy Michał Piotr

Nosek Jerzy Michał Piotr (1929-1955) ppor., pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 5.III.1929 r. w m. Mielnik n. Bugiem, w rodzinie Piotra. Po szkole powszechnej wstąpił do gimnazjum w rodzinnej miejscowości, gdzie zdał maturę. Interesując się od najmłodszych lat lotnictwem wstąpił do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Wypromowany 9.VII.1954 r. na stopień podporucznika pilota WP, rozpoczął służbę w 48 Pułku Lotnictwa Szturmowego w Inowrocławiu.

Zginął śmiercią lotnika 9.IV.1955 r. podczas ćwiczebnego lotu w strefie w celu doskonalenia pilotażu na średniej wysokości na samolocie „IL”-10, koło m. Parchowo nieopodal Inowrocławia.

Pochowany został na Cmentarzu Garnizonowym w Elblągu.

Kawaler.

Bibliografia: Kubacki L., *Antologia pilotów wojskowych poległych w latach 1945-2000*, Wyd. II., Radom 2002, s.85 (foto); *Pamięci lotników wojskowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. J. Zielińskiego, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2003, s.248-249 (foto).

Olczykowski Grzegorz Jerzy

Olczykowski Grzegorz Jerzy (1960-1990) mjr inż. pilot samolotowy wojskowy, instruktor, popularyzator i entuzjasta lotnictwa

Urodził się 30.III.1960 r. w Bielsku-Białej, w rodzinie wojskowego Jana i Heleny z d. Sroka. W latach 1966-1974 uczęszczał do Szkoły Podstawowej im. Ludwika Waryńskiego w rodzinnym mieście. Był wyróżniającym się uczniem, zajmując w konkursie „Najmłodszy uczeń” II miejsce w chemii i III miejsce z biologii. Należał też do szkolnej drużyny harcerskiej. W 1974 r. zdał egzamin i został słuchaczem Liceum Lotniczego w Dęblinie. Uprawiał modelarstwo i był drużynowym w hufcu ZHP istniejącym przy tym liceum. Pierwsze loty odbył latem 1976 r., w Aeroklubie Białostockim w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego na samolocie „Zlin”-24M, pod kierunkiem kpt. pilota instruktora St. Bańki. Kontynuował następnie kurs pilotażu w 1977 i 1978 r. W latach 1978-1982 był słuchaczem Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej (WOSL) w Dęblinie. Praktyki w pilotażu na samolotach odrzutowych odbył w latach 1981-1982 w 61 Pułku Lotniczym Szkolno-Bojowym w Białej Podlaskiej. Po ukończeniu WOSL 28.XI.1982 r. i wypromowaniu na stopień podporucznika pilota inżyniera, otrzymał przydział do Białej Podlaskiej. Od stycznia 1983 r. latał w 61 Pułku Szkolno-Bojowym w Białej Podlaskiej jako podporucznik pilot, a następnie porucznik pilot instruktor. Awansowany na stopień kapitana w 1987 r. został dowódcą eskadry szkolnej. W kwietniu 1990 r. w stopniu majora pilota objął funkcję nawigatora pułku. Kochał latanie i latał w opinii przełożonych „z zamięłowaniem”. W wolnych chwilach uprawiał modelarstwo, w tym okrętowe oraz fotografię. Lubił słuchać muzyki klasycznej, oglądać dobre filmy i spacerować po lesie. Ogółem legitymował się nalotem ponad 1400 godzin, w tym na samolocie odrzutowym „SBLim”-2 ponad 1200 godzin.

Zginął śmiercią lotnika 17.XII.1990 r. podczas lotu ćwiczebnego nocnego na wznowienie nawyków w trudnych warunkach meteorologicznych na SB „Lim”-2, po zgaśnięciu silnika i nieudanej próbie katapultowania się. Drugi pilot płk Jan Smolarek - dowódca 61 Pułku Szkolno-Bojowego katapultował się udanie.

Pochowany został na cmentarzu komunalnym (starym) w Białej Podlaskiej przy ul. Janowskiej.

Żonaty z Wandą Dorosz. Miał córkę Magdalenę i syna Jakuba.

Odnaczony był Brązowym Medalem „Za Zasługi dla Obronności Kraju” (1988), Medalem „Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny” (1989). Uhonorowany Złotą Odznaką „Młodzież dla Postępu” (1985) i Odznaką „Opiekun Miejsc Pamięci Narodowej” (1986). Posiadał tytuł i odznakę pilota wojskowego myśliwskiego I klasy.

Bibliografia: Kubacki L., *Antologia pilotów wojskowych poległych w latach 1945-2000*, wyd. II, Radom 2002, s.92 (foto); *Pamięci lotników wojskowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. J. Zielińskiego, Dom Wyd. Bellona Warszawa 2003, s. 440-441(foto). Informacje żony Wandy z 21.VIII.2003 r.

Ożarowski Ryszard Zbigniew

Ożarowski Ryszard Zbigniew (1933-1987) pilot samolotowy sportowy, skoczek spadochronowy, instruktor, działacz i popularyzator spadochroniarstwa

Urodził się 15.III.1933 r. w Białymstoku. Po szkole podstawowej uczył się w szkole średniej w rodzinnym mieście. Zafascynowany lotnictwem od najmłodszych lat zamierzał ukończyć Oficerską Szkołę Lotniczą. Zamiar zrealizował w inny sposób. Wzięty do odbycia służby wojskowej zetknął się ze spadochroniarstwem. Przeszedł przeszkolenie spadochronowe. Następnie skierowany został do Centrum Wyszkożenia Spadochronowego w Nowym Targu zdobywając uprawnienia instruktora spadochroniarstwa. Powrócił w listopadzie 1952 r. do Białegostoku, obejmując początkowo stanowisko etatowego instruktora spadochronowego, a następnie szefa sekcji Aeroklubu Białostockiego (AB). Debiutował zawodniczo na I Spadochronowych Mistrzostwach Polski w 1954 r. zajmując XXXI miejsce. Dał się poznać szczególnie jako znakomity organizator i szkoleniowiec. W 1952 r. był głównym inicjatorem sprowadzenia do Białegostoku wieży spadochronowej ze Śląska. W 1955 r. był w gronie głównych organizatorów II Spadochronowych Mistrzostw Polski, które odbyły się w jego rodzinnym mieście. Wśród adeptów sportu spadochronowego w Białymstoku był nazywany „ojcem”. Wyszkolił setki skoczków spadochronowych. W grudniu 1966 r. wykona swój tysięczny skok w sekcji Aeroklubu Białostockiego. W AB przeszedł kurs pilotażu silnikowego zostając pilotem samolotowym.

Był inicjatorem skoków pokazowych na obszarze woj. białostockiego, w tym skoków na Zalewie Dojlidzkim i na stadion. Pomysłodawcą i gorącym rzecznikiem współpracy z Chorągwią Białostocką Związku Harcerstwa Polskiego, czego efektem było powołanie harcerskiej drużyny spadochronowej. Efektem jego 32 lat pracy na rzecz białostockiego sportu spadochronowego, było wykonanie przez członków sekcji 56 tys. Skoków oraz zdobycie 23 odznak złotych i 3 diamentowych oraz 135 odznak spadochronowych złotych, 165 odznak spadochronowych złotych, 165 odznak srebrnych. W ocenie J. Jagodzika wieloletniego prezesa AB był „człowiekiem prawym, szlachetnym i bez-

granicznie oddanym spadochroniarstwu”. Sam jako skoczek legitymował się oddaniem ponad 2 tys. skoków ze spadochronem. Był ponadto od połowy lat 60., przez kilka lat członkiem Komisji Spadochronowej Aeroklubu Polskiego Rzeczypospolitej Ludowej.

Zmarł 8.VI.1987 r. w Kownie, na atak serca podczas pobytu z zawodnikami sekcji spadochronowej AB na Mistrzostwach Litwy.

Pochowany został na cmentarzu miejskim św. Rocha w Białymstoku.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odznaczony był Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi. Uehonorowany odznaką i tytułem Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego. Był dwukrotnym laureatem wyróżnienia honorowego red. czasopism „Skrzydłata Polska”– „Błękitne Skrzydła” w 1976 i 1985 r.

Bibliografia: „Skrzydłata Polska” Nr 46 z 14.XI.1965 r., s.7; Nr 13 z 27.III.1977 r., s.6-8 (foto); Nr 12 z VIII.1982 r., s.6; Nr 26 z 28.VI.1987 r., s.2; Górko J., *Sprintem przez historię. Z dziejów sportu w regionie północno-wschodnim*, Białystok 1996, s. 248-249; Nikiciuk M., Puśko J. T., *Naprzeciw burzom i chmurom*, Wyd. Aeroklub Białostocki, Białystok 1996, s.65-68; Informacje plk rez. J. Jagodzika z XI.2003 r.

Pacholski Czesław

Pacholski Czesław (1930-1956) pilot samolotowy sportowy, szybowcowy, skoczek spadochronowy, instruktor, entuzjasta lotnictwa

Urodził się w 1930 r. w Białymstoku w wielodzietnej rodzinie. Po szkole podstawowej uczęszczał do jednej ze szkół średnich w rodzinnym mieście. Zafascynowany lotnictwem od najmłodszych lat, przeszedł jako uczeń szkoły średniej przeszkolenie szybowcowe w Aeroklubie Białostockim (AB). Następnie został skierowany do Centrum Wyszkożenia Lotniczego we Wrocławiu, gdzie ukończył kurs samolotowy, a następnie zrobił uprawnienia instruktora. Pracował jako instruktor samolotowy w AB od 1954 r. i zajmował się szkoleniem młodzieży w ramach Przysposobienia Wojskowego Lotniczego. W ocenie J. Jagodzika: „wspaniały kolega, uzdolniony, doświadczony, odpowiedzialny lotnik”.

Zginął śmiercią lotnika 6.IX.1956 r. podczas lotu szkolnego, z uczniem Wincentym Litwiejko na samolocie „Junak”-B.

Pochowany został na cmentarzu miejskim św. Rocha w Białymstoku.

Kawaler.

Bibliografia: Informacje plk rez. J. Jagodzika z XI.2003 r.

Paduch Zygmunt (1920-1999) plk w st. spocz., pilot samolotowy wojskowy, instruktor i organizator lotnictwa. Dowódca 4 Pułku Szturmowego w latach 1954-1959 oraz 25 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego w latach 1960-1963

Urodził się 28.VIII.1920 r. w m. Sarnów pow. Łuków. Po szkole powszechnej 7-klasowej w Klesowie, gdzie przenieśli się rodzice, pracował jako robotnik m.in. przy budowie kanału Sarny. Wzięty z dniem 1.VIII.1939 r. do odbycia służby wojskowej, służył w 50 Pułku Piechoty. W szeregach tego pułku wziął udział w Wojnie Obronnej 1939 r. Wzięty do niewoli 8.X.1939 r. przebywał przez pewien okres w obozie w Małaszewiczach. Zwolniony, pracował początkowo w okresie wojny i okupacji jako kierowca, a następnie ślusarz we wspomnianym wcześniej Klesowie. Brał udział w konspiracji, a następnie walczył w jednym z oddziałów partyzanckich na terenach wschodnich Rzeczypospolitej. W sierpniu 1944 r. zgłosił się na ochotnika do Wojska Polskiego. Na własną prośbę został skierowany wkrótce do Wojskowej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Po jej ukończeniu i uzyskaniu promocji na stopień podporucznika pilota rozpoczął służbę w 5 Pułku Lotnictwa Szturmowego. Będąc dowódcą klucza lotniczego skierowany został na kurs dowódczo-sztabowy w Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie. Po jego ukończeniu, z dniem 2.XII.1949 r., mianowany został dowódcą jednej z eskadr lotniczych macierzystego pułku. Od 1952 został dowódcą 1 samodzielnej lotniczej eskadry korygowania ognia artylerii, a później dowódcą 12 samodzielnej lotniczej eskadry korygowania ogniem artylerii. W okresie od 3.VIII.1954 do 25.XII.1959 r. był dowódcą 4 Pułku Lotnictwa Szturmowego, który od 1957 r. przeformowany został w 4 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego. Po ukończeniu kursu lotniczo-taktycznego przy jednej z akademii w ZSRR w listopadzie 1960 r. mianowany został dowódcą 29 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego Olsztyn-Orneta. W styczniu 1963 r. przeniesiony został na stanowisko pomocnika dowódcy ds. pilotażu 9 Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego. Od 11.VI.1964 r. do 30.IX.1970 r. był zastępcą dowódcy wspomnianej dywizji lotniczej. Z dniem 1.III.1971 r. odkomenderowany został do pracy w lotnictwie sportowym.

W latach 1971-1977 był kierownikiem Aeroklubu Poznańskiego.

Zmarł 19.IV.1999 r. w Poznaniu.

Pochowany został na cmentarzu Junikowo k. Poznania.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odnaczony był Krzyżem Walecznych, Krzyżem Kawalerskim OOP, Złotym i Srebrnym Krzyżem Zasługi. Był pilotem wojskowym I klasy.

Bibliografia: Zieliński J., *Dowódcy pułków lotnictwa polskiego 1921-2000 Commanders of the Polish Air Force Wings.*, Wyd. Redakcja Czasopism WLOP, Poznań 2001, s.447-449 (foto).

Paszkowski Roman Wincenty

Paszkowski Roman Wincenty (1914-1998) gen. broni w st. spocz., pilot samolotowy wojskowy, działacz i entuzjasta sportów lotniczych. Dowódca Wojsk Obrony Przeciwlotniczej Kraju w latach 1968-1976

Urodził się 19.VII.1914r. w m. Gułów pow. Łuków w woj. Lubelskim, w rodzinie Wacława i Stefanii z domu Oprawskiej. Po ukończeniu szkoły powszechnej w 1925 r. wstąpił do Państwowego Gimnazjum Męskiego im. Adama Czartoryskiego w Puławach, następnie uczył się w Gimnazjum oo. Salezjanów w Sokołowie Podlaskim i Korpusie Kadetów nr 3 im. Marszałka Rydza - Śmigłego w Rawiczu, gdzie w 1934 r. zdał maturę.

W latach 1934-1936 był w Szkole Podchorążych Piechoty w Komorowie k. Ostrowi Mazowieckiej. Po wypromowaniu 15.X.1936 r. na stopień podporucznika służył w 22 Pułku Piechoty w Siedlcach, pełniąc funkcję m.in. dowódcy plutonu a potem kompanii. W Wojnie Obronnej 1939 r. wziął udział, w szeregach swego pułku, w Borach Tucholskich. Dwukrotnie ranny dostał się do niewoli. Cały okres wojny i okupacji przeżył w szpitalu, a następnie w oflagach. Szczęśliwie ocalony, wraz a kolegami przedostał się do Polski. Powołany z dniem 25.VII.1945 r. z weryfikacją w stopniu porucznika piechoty skierowany został na studia w Wyższej Szkole Oficerskiej w Rembertowie. Po jej ukończeniu skierowany został do prac w Sztabie Generalnym Wojska Polskiego. Po ukończeniu kursu przygotowawczego, następnie studiów w Akademii Nauk Politycznych w Szkole Głównej Służby Zagranicznej w Warszawie kolejno awansował na stopień majora a od 17.XI.1946 r. podpułkownika. Bezpodstawnie oskarżony, a następnie aresztowany (1951 r.) pod zarzutem współpracy z obcym wywiadem przebywał w areszcie śledczym do II. 1955 r. Zwolniony, czasowo pracował w Ministerstwie Rolnictwa. W listopadzie 1956 roku pod wpływem zabiegów środowiska oficerów WP ponownie został przyjęty do służby. Czasowo był kierownikiem Studium Wojskowego Politechniki Warszawskiej. Po ukończeniu Akademii Sztabu Generalnego w 30.IX.1957 r. w stopniu pułkownika WP został dowódcą Centralnego Stanowiska Dowodzenia Dowódcy Wojsk Lotniczych i OPL OK. Od 29 maja 1959 r. szefem sztabu nowopowołanego Dowództwa Wojsk OPL OK., a od 15 grudnia 1957 r. do-

wódcą 1 Korpusu OPL OK w Warszawie. Będąc na tym stanowisku ukończył Wyższy Kurs Wojskowy Akademii Obrony Powietrznej w Kalininie (obecne Twer). Awansowany Uchwałą Rady Państwa PRL 22.IX.1961 r. na stopień generała brygady, w niespełna rok później objął stanowisko zastępcy dowódcy do spraw szkoleniowych (liniowych) w Wojskach Obrony Powietrznej Obszaru Kraju, od marca 1963 r. noszących nazwę Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. W 1960 r. przeszedł kurs pilotażu na samolotach wojskowych m.in. na TS-8 „Bies”; „Jak”-12 i został pilotem wojskowym. Mając łączność ze środowiskiem akademickim wspomnianej Politechniki Warszawskiej, zbliżył się do problemów sportów lotniczych i działalności Aeroklubu Warszawskiego. Pracując nad organizacją nowoczesnej obrony przeciwlotniczej kraju, włączył się w prace wspomnianego aeroklubu. W latach 1964-1968 był prezesem AW w sposób widoczny przyczyniając się do umocnienia pozycji tego klubu w rozwoju sportów lotniczych. Na Zgromadzeniu Walnym Aeroklubu PRL 24.I.1965 r. został wybrany przewodniczącym Głównej Komisji Rewizyjnej i sprawował tę funkcję do 1969 r. Rozkazem MON Nr 0235 z 26.VI.1968 r. został dowódcą Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Awansowany do stopnia generała dywizji WP z dniem 9.XI.1968 r. poprosił o zwolnienie go z funkcji prezesa AW. Niemniej pełniąc naczelne stanowisko w lotnictwie polskim do 1976 r. wspierał rozwój lotnictwa sportowego. Urlopowany, we wspomnianym roku, został Ambasadorem Nadzwyczajnym i Pełnomocnym PRL w Anglii, a od 1979 r. także na Wyspach św. Tomasza i Książęcej. Po zakończeniu misji dyplomatycznej we wrześniu 1980 r., w rok później objął funkcję wojewody śląskiego i był nim do lutego 1985 r. Pożegnany oficjalnie 13.XI.1985 r. postanowieniem Prezydenta RP Nr 23 z 3.X.1989 r. został mianowany generałem broni WP. Od połowy lat 80. był Przewodniczącym Rady Ochrony Pomników Walki i Męczeństwa. Od 1987 r. rozpoczął starania, jako przewodniczący wspomnianej Rady, poseł, członek Rady Naczelnej i Zarządu Głównego Związku Bojowników o Wolność i Demokrację u władz ZSRR o pozyskanie dokumentów i upamiętnienia ofiar zbrodni w Katyniu. W dniach 16-25.IX.1982 r. przewodniczył oficjalnej delegacji polskiej, która odwiedziła

Katyń. Przy powtórnej wizycie w maju, 1988 r. wraz z rodzinami pomordowanych, przywiózł do Polski ziemię z katyńskich grobów oficerów WP.

Zmarł 16.VIII.1998 r. w Katowicach.

Pochowany został w Warszawie na Cmentarzu Komunalnym na Powązkach (dawny wojskowy).

Żonaty z Aleksandrą Zenoną Brecht, miał syna Andrzeja Romana i córkę Aleksandrę Iwonę.

Odnaczony był Orderem Virtuti Militari V klasy, Orderem Sztandaru Pracy II klasy, Krzyżem Komandorskim z Gwiazdą, Krzyżem Komandorskim i Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Złotym Krzyżem Zasługi i Medalem Edukacji Narodowej. Posiadał radziecki Order Czerwonego Sztandaru i Order Przyjaźni Narodów, bułgarski Order Zasługi. Uhonorowany był Medalem „Sprawiedliwy wśród Narodów Świata”, Medalem 50-lecia Lotnictwa Sportowego, posiadał tytuł Zasłużonego Działacza Sportowego, Odznakę Gryfa Pomorskiego, Odznaczeniem Zasłużonego Górnika PRL i członka honorowego Aeroklubu Warszawskiego.

Bibliografia: Aeroklub z VI.1970 r., s.1-3; „Skrzydłata Polska” Nr 6 z 1.II.1965 r., s.2; Nr 42 z 15.X.1967 r., s.2; Nr 21 z 25.V.1969 r., s.3; Nr 31 z 3.VIII.1969 r., s.2; Nr 37 z 13.IX.1970 r., s.3-4; Nr 50 z 11.XII.1977 r., s.9; Nr 39-40 z 25.IX - 2.X.1983 r., s.2 Nr 23 z 09.VI.1985 r., s.2; Nr 14 z 6.IV.1986 r., s.3 (foto); „Życie Warszawy” Nr 92 z 5.V.1982 r., s.1 (foto); Czmur S., Wójcik W., *Dowódcy Lotnictwa i Obrony Powietrznej. Aviation and Air Defence Commanders*, Poznań 2000, s.184-190 (foto); Czmur S., Wójcik W., *Generalowie w stalowych mundurach*, Wyd. Red. Czołpism Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2003, s.130-132 (foto).

Pawelski Gustaw

Pawelski Gustaw (1936-1998) pplk w st. spocz., pilot samolotowy wojskowy, instruktor, popularyzator i entuzjasta lotnictwa

Urodził się 25.IX.1936 r. w m. Szczytniki w pow. nowogrodzkim, w rodzinie Michała i Stanisławy. W 1941 r. wraz z matką wywieziony został na Syberię na polecenie okupacyjnych władz sowieckich. Po zakończeniu działań wojennych, w 1946 r. powrócił na Ziemię Zachodnie i Północne zamieszkując w m. Mienie pow. koszaliński. W 1953 r., na ochotnika, w wieku 17 lat zgłosił się do służby w Wojsku Polskim. Przyjęty do służby, skierowany został po roku do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Wypromowany w 1957 r. na stopień podporucznika pilota otrzymał przydział do 59 Lotniczego Pułku Szkolno-Bojowego w Białej Podlaskiej. Latał jako pilot instruktor tego pułku prowadząc szkolenie podchorążych do 1964 r. Następnie służył w stopniu kapitana, a później majora, jako pilot instruktor Oficerskiej Szkoły Lotniczej (OSL) w Dęblinie. W końcu lat 70. był wykładowcą OSL.

W stan spoczynku odszedł w 1981 r. w stopniu pplk WP.

W wolnych chwilach uprawiał z wielką pasją żeglarstwo, posiadając stopień sternika jachtowego. Lubił też żeglarstwo lodowe i narciarstwo.

Zmarł 11.IX.1998 r. w Koszalinie.

Pochowany został na cmentarzu w tym mieście.

Żonaty od 1963 r. z białczanką Wacławą z domu Korwin, miał dwóch synów - Roberta i Karola.

Odnaczony był Krzyżem Kawalerskim OOP, Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi. Posiadał tytuł i odznakę Pilota Wojskowego I klasy.

Bibliografia: Informacje żony Wacławy Pawelskiej z 18.VIII.2003 r.

Pawlak Feliks (1932-1966) mjr pilot samolotowy wojskowy, akrobacyjny instruktor, entuzjasta i popularyzator lotnictwa. Zastępca dowódcy ds. pilotażu 59 Lotniczego Pułku Szkolno-Bojowego w latach 1959-1964

Urodził się 19.XI.1932r. w Tarnowskich Górach w rodzinie Stanisława i Józefy z domu Ciuk. Po szkole podstawowej uczęszczał do państwowego gimnazjum w rodzinnym mieście, gdzie w 1950 r. zdał maturę. Od najmłodszych lat interesował się lotnictwem i marzył by zostać oficerem. Wstąpił do Oficerskiej Szkoły Lotniczej nr 4 w Dęblinie, gdzie w 1953 r. został wypromowany na podporucznika pilota WP. Jako prymus, skierowany do służby w 59 Pułku Lotniczym Szkolno-Bojowym w Nowym Mieście, służył jako pilot, a następnie starszy pilot. Po otrzymaniu awansu na stopień kapitana został dowódcą eskadry szkolnej. Funkcję tę pełnił po przebazowaniu się tego pułku 15.III.1958 r. do Białej Podlaskiej. Należał do wyróżniających się pilotów instruktorów tego pułku obok mjr J. Kozarka, kpt. Z. Grądzkiego, por. J. Bieleckiego. Był jednym z głównych pomysłodawców utworzenia „rombika” – czteroosobowego zespołu akrobacyjnego 59 Pułku Szkolno-Bojowego na samolotach „Lim”-2. Latał jako prawoskrzydłowy w zespole, w którym prowadzącym był kpt. J. Kozarek, lewoskrzydłowym por. S. Nyc, a zamykającym H. Marcinkiewicz. Był uczestnikiem parady powietrznej zorganizowanej z okazji XV-lecia Polski Ludowej 22.VII.1959 r. w Warszawie, lecąc w tafli złożonej z 64 samolotów „Lim”-2. Prezentował tafle nad polami grunwaldzkimi 15.VII.1960 r., we wrześniu 1960 r. podczas pokazów lotniczych w Łodzi. Uczestniczył również w pokazach lotniczych na Świącie Lotniczym w Białej Podlaskiej w lipcu 1960 r., w dniu 9. VIII.1960 r. na lotnisku Radawiec-Lublin. Na Paradzie Powietrznej w Warszawie, w lipcu 1964 r. z okazji XX-lecia Polski Ludowej, był współtwórcą napisu złożonego z dwóch rzymskich dziesiątek „XX” utworzonych z 26 samolotów „Lim”-2 pilotowanych przez pilotów instruktorów 59 Lotniczego Pułku Szkolno-Bojowego z Białej Podlaskiej. Leciał jako pilot nr 2 w pierwszej dziesiątce. Prezentował też kunszt pilotażu na tej paradzie, lecąc w tzw. „Jodełce” – 3 klin złożonej z 9 samolotów odrzutowych „Lim”-2 pilotowanych przez pilotów instruktorów z tego

pułku na małej wysokości. Uwielbiał loty na małej wysokości, a grupę pilotów latających na małych wysokościach w Polsce nazywano od jego imienia Felkowcami. Był wymagającym dowódcą najpierw eskadry, następnie jako zastępcą dowódcy 59 Lotniczego Pułku Szkolno-Bojowego w Białej Podlaskiej. Mówiono, że wszystko widział i wszystko wiedział. Przestrzegał regulaminów i instrukcji, zwłaszcza w sztuce wyższego pilotażu. Był uwielbianym i szanowanym dowódcą wśród pilotów instruktorów i adeptów podchorążych. Uprawiał w wolnych chwilach z wielką pasją narciarstwo. Legitymował się nalotem ponad 3 tys. godzin.

Zginął śmiercią lotnika 3.VI.1966 r. podczas lotu na oblot pogody nad lotniskiem Dęblińskim na śmigłowcu „SM”-I, pilotowanym przez mjr G. Ciastka wraz z kpt. Z. Grądzkim.

Pochowany został na cmentarzu komunalnym (starym) w Białej Podlaskiej przy ul. Janowskiej, grób Nr 94.

Żonaty z Marianną Purgał. Miał córkę Marzennę (za mężem Seliga) i syna Marka.

Był posiadaczem odznaki pilota wojskowego myśliwskiego I klasy i Odznaki Pamiątkowej OSL w Dęblinie.

Bibliografia: „Skrzydłata Polska” Nr 29 z 15.VII.1964 r., s.9; Nr 32 z 29.VIII.1964 r., s.4-5; Nr 34 z 23.IX.1964 r., s.1; Nr 49 z 7.XII.1976 r., s.8-9; Kubacki L., *Antologia pilotów wojskowych poległych w latach 1945-2000*, Wyd. II. Radom 2002, s.24 (foto); Szczypek H., *Felkowcy „Wiraże”* R 1965; *Pamięci lotników wojskowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. J. Zielńskiego Dom Wyd. Bellona Warszawa 2003, s.336-337 (foto). Informacje siostry Lidii Nestoruk i córki Marzenny Seligi z II.2004 r.

Pawlik Jacek (1970-1997) por. inż., pilot samolotowy wojskowy, instruktor, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 3.IX.1970 r. w m. Ozimek na Śląsku Opolskim, w rodzinie Andrzeja i Janiny z d. Drożdżik. Po ukończeniu szkoły podstawowej w Pilicy w 1985 r. zdał egzamin i dostał się do Technikum Hutniczego w Zawierciu. Po zdaniu matury i ukończeniu z wyróżnieniem szkoły średniej w 1990 r. oraz zdobyciu zawodu technika specjalności obróbka skrawaniem, zdecydował się na kontynuowanie studiów w Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej (WOSL) im. Janka Krasickiego w Dęblinie. Marzył o tym od najmłodszych lat. Pasjonował się lotnictwem, uprawiał modelarstwo. Rozczytywał się w literaturze o tematyce lotniczej. Zakwalifikowany na studia w WOSL, po czterech latach nauki, 18.VI.1994 r. w grupie tzw. „zero dwadzieścia sześć” został wypromowany na stopień podporucznika inż. pilota. Po otrzymaniu przydziału do 61 Lotniczego Pułku Szkolno-Bojowego w Białej Podlaskiej, latał jako podporucznik instruktor, a następnie starszy instruktor szkoląc podchorążych WOSL.

Latał z wielkim zamiłowaniem i odpowiedzialnością. Wpajał to uczniom-podchorążym. Legitymował się nalotem ok. 600 godzin. Wyznawał dewizę „jeśli coś jest dla Ciebie trudne, nie sądzę, że to jest niemożliwe”.

Zginął śmiercią lotnika 10.VI.1997 r. na samolocie TS-11 „Iskra” nr 302, w locie szkolnym na rozpoznanie wzrokowo-fotograficzne wraz z uczniem plutonowym podchorążym Pawłem Harasimem w kol. Pasięka k. Brańska.

Pochowany został na cmentarzu Komunalnym (starym) w Białej Podlaskiej przy ul. Janowskiej, aleja X.

Żonaty z Anetą Grażyną Domańską. Miał córkę Weronikę Marię.

Pośmiertnie Rozkazem Ministra Obrony Narodowej z 23.VI.1997 r. został awansowany do stopnia porucznika WP w korpusie lotnictwa. Wyróżniony był medalem „Najlepszy wśród równych” w nauce. Posiadał tytuł i odznaki pilota wojskowego myśliwskiego II klasy.

Biografia: „Słowo Podlasia” Nr 23 z 17.VI.1997 r.; „Polska Zbrojna” Nr 24 z VI.1997 r., s.18; „Wiraze” Nr 9 z IX.1993 r., s.4; Kubacki L., *Antologia pilotów wojskowych poległych w latach 1945-2000*, Wyd. II. Radom 2002, s.91 (foto); *Pamięci lotników wojskowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. J. Zielińskiego, Dom Wyd. Bellona Warszawa 2003, s.456 (foto); Informacje Janiny Pawlik (matki) i Anety Grażyny Pawlik (żony) z 21.VIII.2003 r.

Pawłowski Lesław Janusz

Pawłowski Lesław Janusz (1934-1988) inż., pilot szybowcowy, modelarz lotniczy, instruktor, organizator i entuzjasta lotnictwa

Urodził się w 1934 r. w Białymstoku. Po szkole podstawowej uczęszczał do gimnazjum w rodzinnym mieście, gdzie zdał maturę. Pracował następnie po ukończeniu kursów specjalistycznych jako nauczyciel zawodu. Od najmłodszych lat fascynował się lotnictwem i uprawiał modelarstwo. W latach 50. i 60. należał do grupy wybitnych modelarzy lotniczych w kategorii modeli redukcyjnych. W 1954 r. w XIX Ogólnopolskich Zawodach Modeli Latających odniósł zwycięstwo w kwalifikacji drużynowej wraz z kolegami reprezentując Aeroklub Białostocki (AB). W Ogólnopolskim Konkursie Modeli Redukcyjnych 15.II.1959 r. zajął II miejsce, występując z modelem samolotu „TS-8-Bies” uznał wyższość J. Kuszelika prezentującego model PWS-26. Był następnie instruktorem w sekcji modelarskiej, a później kierownikiem Modelarni Lotniczej w AB. W AB po przejściu odpowiedniego kursu został pilotem szybowcowym. W lat 60. i 70. powołał dużą liczbę modelarni. Pracując zawodowo, ukończył zawodowe studia wyższe na Politechnice Białostockiej (PB), zdobył dyplom inżyniera. Charakteryzowany jako „prawy, szlachetny i uczynny” (za J. Jagodzikiem). Spopularyzował modelarstwo na obszarze województwa białostockiego.

Zmarł 30.XII.1988 r. w Białymstoku.

Pochowany został na cmentarzu miejskim św. Rocha.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odnaczony był Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi. Posiadał Złotą Odznakę Modelarza z 3-diamentami.

Bibliografia: „Modelarz” Nr 4 z IV.1959 r., s.3; Nikiciuk M., Puśko J. T., *Naprzeciw burzom i chmurom*, Wyd. Aeroklub Białostocki, Białystok 1996, s.56, 61-62, 129, 141.

Informacja plk rez. J. Jagodzika z XI. 2003 r.

Pęczalski Mieczysław

Pęczalski Mieczysław (1887-1959) kpt. rez., inż. technolog, konstruktor, organizator procesów technologicznych w wytwórniach lotniczych, pedagog, działacz sportowy i społeczny, entuzjasta lotnictwa. Zastępca dyrektora Podlaskiej Wytwórni Samolotów ds. technicznych w latach 1935-1937

Urodził się w 1887 r. w m Brzeźnica w ówczesnej guberni piotrkowskiej w rodzinie inteligenckiej. Po ukończeniu w 1906 r. Korpusu Kadetów w Warszawie, gdzie uzyskał maturę, wstąpił na Wydział Technologiczno-Mechaniczny Politechniki w Kijowie. Po zdobyciu dyplomu inżyniera-technologa w 1912 r. odbył staż specjalizacyjny na Politechnice Wrocławskiej oraz zwiedził kilka fabryk na obszarze Niemiec i Austrii. Po powrocie został początkowo asystentem Politechniki Kijowskiej, następnie adiunktem tej uczelni. Od 1915 r. został konstruktorem, a wkrótce kierownikiem warsztatów lotniczych przy wspomnianej uczelni. Na przełomie lat 1917 i 1918, w stopniu kapitana, był w składzie Oddziału Awiacyjnego utworzonego przy I Polskim Korpusie gen. Dowbór-Muśnickiego.

Po powrocie do Polski w końcu 1918 r. objął kierownictwo Biura Technicznego w Centralnych Warsztatach Lotniczych w Warszawie. Następnie był przez pewien okres szefem Warsztatów Lotniczych w Pucku, od 1921 r. objął kierownictwo Działu Płatowcowego w Wojskowej Centrali Badań Lotniczych w Warszawie, będąc jednocześnie asystentem Politechniki Warszawskiej przy Katedrze Silników Spalinowych. Od 1923 r. włączył się w organizację Wielkopolskiej Wytwórni Płatowców „Samolot” w Poznaniu, przez okres dwóch lat był szefem wydziału technologicznego tej wytwórni. W 1925 r. przeszedł do pracy w Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS) w Białej Podlaskiej, sprawował funkcję kierownika biura technologicznego, w latach 1935-1937 był dyrektorem technicznym PWS. Od połowy 1937 r. przeszedł na stanowisko dyrektora technicznego w Państwowych Zakładach Lotniczych (PZL) - Wytwórni Płatowców nr 1 na Okęciu - Paluchu. Został też radcą w kierownictwie Zaopatrzenia Lotnictwa i rzeczoznawcą przemysłu lotniczego w Izbie Przemysłowo-Handlowej.

Pracę zawodową w organizacji wytwórni lotniczych w II Rzeczypospolitej łączył z działalnością na rzecz rozwoju sportów lotniczych. W Poznaniu był

autorem szeregu odczytów z ramienia Związku Lotników. W latach 1925-1929 był głównym organizatorem świąt klubowych Klubu Lotniczego PWS w Białej Podlaskiej, jednym z inicjatorów powołania aeroklubu w tym mieście i pierwszym prezesem KL PWS w latach 1929-1930. Był jednym z organizatorów powołania Koła Ligi Morskiej Kolonialnej w PWS i członkiem Zarządu Powiatowego w Białej Podlaskiej. Zwolennik rozwoju idei Związku Strzeleckiego „Strzelec”, był też organizatorem Oddziału ZS przy PWS. Gorąco poparł inicjatywę powołania w 1927 r. w Warszawie Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej. W 1928 r. został komisarzem Komisji Sportowej ARP i członkiem podkomisji rekordów. 14.II.1931 r. wszedł w skład Rady Naczelnej ARP. Już w latach 1919-1920 należał do składu redakcyjnego czasopisma „Polska Flota Napowietrzna”. Problematykę lotniczą popularyzował także na łamach innych czasopism, jak: „Lotnik”, „Lot Polski” i „Przegląd Lotniczy”.

Po klęsce wrześniowej 1939 r. pozostał w kraju. W okresie wojny i okupacji 1939-1945 był profesorem w Szkole Inżynierskiej Hipolita Wawelberga i Stanisława Rotwanda. Po zakończeniu II wojny światowej przez okres 7 lat pracował jako radca w Departamencie Lotnictwa Cywilnego w Ministerstwie Komunikacji. W 1952 r., zmuszony do zmiany pracy, został kierownikiem weryfikacji dokumentacji technicznej, następnie starszym kontrolerem w Biurze Konstrukcyjno-Technologicznym Sprzętu i Urządzeń dla Budownictwa w Warszawie. Kontynuując swoje przedwojenne pasje we wrześniu 1945 r., znalazł się w gronie inicjatorów reaktywowania działalności Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej i wszedł w skład Komisji Rewizyjnej ARP. Był też jednym z tych, którzy w 1947 r. doprowadzili do reaktywowania działalności Związku Polskich Inżynierów i Techników Lotniczych. Przez kilka lat pełnił funkcje przewodniczącego koła Stowarzyszenia Inżynierów Mechaników Polskich przy wspomnianym Biurze Maszyn i Urządzeń Budowlanych w Warszawie.

Zmarł 16.VI.1959 r. w Warszawie.

Pochowany został na Cmentarzu Bródnowskim.

Żonaty, miał syna i córkę.

Odnaczony był dwukrotnie Srebrnym Krzyżem Zasługi (1929, 1945), Odznaką Honorową LOPP II stopnia (srebrna), Medalem 10-lecia Polski Ludowej.

Był członkiem zwyczajnym ARP i członkiem honorowym KL PWS.

Bibliografia: Biuletyn ARP Nr 5 z I.II-I.III.1931 r.; Nr 14 z 21.VII-15.VIII.1931 r.; *Księga Inżynierów Mechaników*, Warszawa 1935, poz. 380, s.53; „Głos Społeczny” Nr 25 z 15.XI.1934 r., s. 6; Nr 5 z I.III.1935 r., s.5; Nr 21 z 30.VIII.1939 r., s.2-4; „Lot Polski” Nr 3 z III.1928 r., s.20; Nr 5 z III.1931 r., s.29-33; „Podlasiak” Nr 37 z 13.IX.1925 r., s.6; „Polska Flota Napowietrzna” Nr 1 z VIII.1919 r.; „Skrzydłata Polska” Nr 1 z I.1931 r., s.11; Nr 2-3 z II-III.1931 r., s. 48, 76-77; Nr 8 z VIII.1931 r., s.21; Nr 7 z VII.1932 r., s.140-141; Nr 5 z X.1945 r., s.25; Nr 43 z 21.X.1959 r., s.8; „Technika Lotnicza” Nr 4 z XII.1951 r., s.106; Bartel R., *Mgr inż. technolog Mieczysław Pęczalski. Wspomnienie pośmiertne*, „Przegląd Lotnictwa Cywilnego” Nr 7 z X.1959 r., s.4 (foto); Bartel R., Chojnacki J., Królikiewicz T., Kurowski A., *Z historii polskiego lotnictwa wojskowego 1918-1939*, MON Warszawa 1978, s.395, 412; *5 lat pracy i istnienia Klubu Lotniczego Podl. Wytw. Samolotów 1929/1934*, Biała Podlaska 1934, s.6, 7-8, 10-12, 72-73.

Piałucha Józef

Piałucha Józef (1916-1944) sierż. mech. pokładowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 15.I.1916 r. w m. Szpaki Stare w ziemi łosickiej, w rodzinie Kazimierza. Po szkole powszechnej uczył się zawodu kowala i mechanika. Wzięty do odbycia służby wojskowej ukończył kurs dla mechaników lotniczych, następnie Szkołę Podoficerską. Służył jako podoficer nadterminowy, później jako zawodowy.

W 1939 r. wziął udział w Wojnie Obronnej Polski w jednej z eskadr polskiego lotnictwa. Po klęsce wrześniowej przedostał się przez Rumunię do Francji. Służył w służbach technicznych Polskich Sił Powietrznych (PSP) w tym kraju. Po kapitulacji Francji z grupą żołnierzy został ewakuowany na Wyspy Brytyjskie. Po przeszkoleniu latał bojowo w jednym z polskich dywizjonów bombowych. Przeszkolony dodatkowo, został włączony od kwietnia 1944 r. do 1586 Eskadry Specjalnej, stacjonującej w Brindisi (Włochy).

Zginął śmiercią lotnika 2.IX.1944 r. na Handley Page „Halifax” nr BB 385 wraz z całą załogą, podczas lotu na pomoc Powstaniu Warszawskiemu zestrzelony przez artylerię wroga nad m. Bački Brestovae (Jugosławia).

Pochowany został na cmentarzu brytyjskim nieopodal Belgradu. Grób zbiorowy Nr 3-8, działka 6, rząd A.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odnznaczony był Krzyżem Walecznych i Medalem Lotniczym.

Bibliografia: Cumft O., Kujawa H.K., *Księga Lotników Polskich, Poległych Zmarłych i Zaginionych 1939-1946*, Wyd. MON, Warszawa 1989, s.433; Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.289, poz. 1294.

Piekarski Leszek (1938-1978) inż. budownictwa, pilot samolotowy sportowy, szybowcowy, skoczek spadochronowy, instruktor samolotowy i dżudo, popularyzator i entuzjasta lotnictwa

Urodził się w 1938 r. w Białymstoku. Po szkole podstawowej uczył się w gimnazjum w rodzinnym mieście, gdzie zdał maturę. Jeszcze jako gimnazjalista ukończył w Szkole Szybowcowej Aeroklubu Białostockiego (AB) kurs szybowcowy. Jako student Wydziału Budownictwa Politechniki Białostockiej (PB) podnosił nadal swoje kwalifikacje lotnicze. Zdobył Srebrną Odznakę Szybowcową. Po przeszkoleniu spadochronowym w Nowym Targu został skoczkiem spadochronowym. Brał udział w wielu zawodach, w tym w pokazach pokazowych spadochronowych przy Zalewie Dojlidzkim. W latach 60. przeszedł kurs silnikowy i został pilotem samolotowym. Po dodatkowym przeszkoleniu został instruktorem. Uprawiał równolegle, wyczynowo, dżudo w sekcji studentów PB. Pracując jako inżynier budownictwa, a następnie dyrektor Przedsiębiorstwa Budowlanego w Białymstoku, utrzymywał kontakt z lotnictwem. W latach 70. był kierownikiem sekcji samolotowej AB. Równocześnie jako instruktor dżudo prowadził sekcje dżudo, dochodząc do wspaniałych rezultatów. Charakteryzowany był jako „utalentowany i wymagający instruktor”. Od połowy lat 70. wspierał Klub Seniora Lotnictwa istniejący przy Aeroklubie Białostockim.

Zginął śmiercią lotnika 7.VII.1978 r. podczas lotu na PZL-104 „Wilga”, wraz z trzema innymi osobami nieopodal m. Kleosin k. Białegostoku.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odznaczony był m.in. Srebrnym Krzyżem Zasługi.

Bibliografia: Nikiciuk M., Puśko J. T., *Naprzeciw burzom i chmurom*, Wyd. Aeroklub Białostocki, Białystok 1996, s.67, 70, 84, 94, 132, 141.

Piesiak Stanisław

Piesiak Stanisław (1929-1954) chor. pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 26.X.1929 r. w m. Pieróg pow. Siedlce, w rodzinie Bolesława. Po szkole powszechnej uczył się zawodu kończąc zasadniczą szkołę zawodową. W okresie wojny i okupacji uczestniczył w konspiracji w Szarych Szeregach. Wzięty do odbycia służby wojskowej, po II wojnie światowej wyraził chęć nauki w Oficerskiej Szkole Lotniczej nr 4 w Dęblinie. Po jej ukończeniu 19.V.1953 r. i wypromowaniu na stopień chorążego pilota, otrzymał przydział do 51 Pułku Lotnictwa Szturmowego Gdańsk-Wrzeszcz. Latał na samolotach bombowych „Po”-2, „IT”-2 i „IL”-10 jako pilot 3 eskadry w tym pułku. Wykazywał duże zdolności techniczne i plastyczne

Zginął śmiercią lotnika 24.II.1954 r. podczas wykonywania ćwiczebnego lotu na zgranie załóg do lotów w szykach i emitację bombardowania celów „IL”-10 w wyniku awarii silnika wraz z radiotelegrafistą kpr. M. Wojniczem

Pochowany został na cmentarzu w m. Kotuń w pow. Siedlce.

Kawaler.

Bibliografia: Kubacki L., *Antologia pilotów wojskowych poległych w latach 1945-2000*, Wyd. II., Radom 2002, s.92 (foto); *Pamięci lotników wojskowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. J. Zielińskiego Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2003, s.230 (foto).

Pietraszko Stanisław

Pietraszko Stanisław (1906-1938) plut., pilot samolotowy, wojskowy, entuzjasta i popularyzator lotnictwa

Urodził się 9.XI.1906 r. w m. Pietraszki nieopodal Brańska, w rodzinie Michała i Barbary. Po szkole powszechnej uczył się w Państwowym Gimnazjum im. Tadeusza Kościuszki w Bielsku Podlaskim. Powołany w 1927 r. do odbycia służby wojskowej w 5 Pułku Lotniczym w Lidzie, zgłasza chęć pozostania żołnierzem zawodowym. Skierowany, po pozytywnym przejściu badań lekarskich, do Niższej Szkoły Pilotów w Bydgoszczy kończy kurs podstawowego pilotażu. Wypromowany do stopnia kaprała, przydzielony zostaje do 2 Pułku Lotniczego w Krakowie. Służy jako kapral pilot w jednej z eskadr liniowych tego pułku. Skierowany, na własną prośbę, na kurs Wyższego Pilotażu w Lotniczej Szkole Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu. Po jego odbyciu powraca do służby w Krakowie. Przeniesiony następnie do 6 Pułku Lotniczego we Lwowie, latał jako pilot w 65 Eskadrze Liniowej.

Zginął śmiercią lotnika 8.IV.1938 r. pod m. Szczytna k. Jarosławia w czasie przelotu samolotem PZL P-23B „Karaś” na trasie Lwów-Kraków.

Pochowany został na cmentarzu parafialnym w Domanowie.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Bibliografia: Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.81, poz. 386; Popiel A., *Pamięci poległych lotników 1933-1939*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1987 r., s.135-136 (foto).

Piotrowski Jan Marian

Piotrowski Jan Marian (1912-1980) por. rez., tech. mech., pilot samolotowy wojskowy i sportowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 7.IX.1912 r. w Warszawie, w rodzinie Witalisa i Marii. Szkołę Powszechną ukończył w Zdołbunowie pow. Równe (gdzie jego rodzice posiadali niewielki majątek). Następnie kontynuował naukę na Wydziale Mechanicznym w Średniej Szkole Technicznej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego w Brześciu nad Bugiem, uzyskując tytuł technika-mechanika. Po ukończeniu szkoły podjął pracę w Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS), w biurze konstrukcyjnym w dziale normalizacji, gdzie pracował do wybuchu II wojny światowej. W tym samym roku, w miesiącach luty - maj, przeszedł kolejne kursy teoretyczne oraz pilotażu w Klubowej Szkole pilotów (KL PWS). W dniu 27 maja 1934 r. prezes Klubu Lotniczego PWS inż. S. Cywiński dokonał pasowania 21 wyszkolonych pilotów. W gronie tym znalazł się Piotrkowski, który otrzymał artystycznie wykonany Dyplom i Herb - „Oblatywacz”.

Powołany w 1935 r. do odbycia służby wojskowej przeszedł wstępnie przeszkolenie na Przystosobieniu Wojskowym Lotniczym, następnie został skierowany do Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa przy Centrum Wykształcenia Lotniczego w Dęblinie. Szkołę ukończył w 1936 r. w stopniu plutonowego podchorążego-pilota rezerwy. Należał do czynnych pilotów i działaczy Aeroklubu Podlasko-Polskiego, który reprezentował na samolocie RWD-8 w V Zlocie Gwiazdzistym do Inowrocławia w 1938 r., gdzie wraz ze S. Paszkowskim zajął 16 miejsce. W tym samym roku na Zjeździe (Pilotów) Aeroklubów Lotniczych we Lwowie, znalazł się wśród 5 pilotów KL PWS wyróżnionych przez Marszałka Polski Edwarda Rydza-Śmigłego. Był jednym z pierwszych pilotów KL PWS (obok Z. Przeorskiego, A. Uszackiego, J. Wiśniewskiego oraz S. Hauschilda), którzy lądowali na „trzy punkty” na lotniskach polowych m.in. w Janowie Podlaskim, Krzewicy, Nosowie, Franopolu, Worońcu oraz Maryninie.

Od momentu wybuchu II wojny światowej do 1944 r. związany był z Białą Podlaską, pracował w Urzędzie Wodno-Melioracyjnym Regulacji Rzeki Krzyny. Pod koniec 1944 r. został powołany do wojska, gdzie w stopniu plutono-

wego sierżanta, następnie podchorążego służył w II Armii Wojska Polskiego w kancelarii sztabowej na stanowisku kreślarza Wydziału Operacyjnego.

Po II wojnie światowej pracował początkowo w Warsztatach Mechanicznych przy Rejonowym Kierownictwie Wodno-Melioracyjnym w Białej Podlaskiej. Od końca 1946 r., czyli od momentu powstania zakładu do października 1948 r., był jego pierwszym kierownikiem. W latach 50. Warsztaty Mechaniczne przekształciły się w Samodzielne Warsztaty Remontowe, następnie w Przedsiębiorstwo Remontowe Sprzętu Wodno-Melioracyjnego. Od 1953 r. pracował w Przedsiębiorstwie Remontowo-Budowlanym w Białej Podlaskiej. W 1956 r. był kierownikiem budowy Szkoły Podstawowej w Dubowie. W latach 1957-1958 był kierownikiem budowy odcinka i zbiornika Żelizna, Kanału Wieprz-Krzna. W latach 60. był kierownikiem Oddziału Urządzeń Przeladunkowych PKP w Małaszewiczach oraz pełnił funkcję Przewodniczącego Rady Zakładowej Związków Zawodowych Kolejarzy.

Był wielkim miłośnikiem myślistwa. W latach 1945-1952 był współzałożycielem i członkiem Bialskiego Powiatowego Towarzystwa Łowieckiego, następnie Koła Łowieckiego nr 15 „Ostoja” w Białej Podlaskiej, gdzie pełnił funkcję sekretarza (lata 1945-1952, 1956-1958, 1960-1963). Do ostatnich lat życia interesował się lotnictwem na południowym Podlasiu.

Zmarł 15.X.1980 r.

Pochowany został na cmentarzu komunalnym w Białej Podlaskiej, przy ul. Janowskiej.

Żonaty z Haliną Nierojczuk. Miał czworo dzieci: Jolantę, Jacka, Andrzeja i Krzysztofa.

Odnaczony był Srebrnym Krzyżem Zasługi, Medalem za „Odrę, Nysę i Bałtyk”, Medalem „Zasłużony na Połu Chwały”, Medalem „Za udział w walkach o Berlin”, Medalem „Zwycięstwa i Wolności”. Był członkiem Polskiego Związku Łowieckiego.

Bibliografia: „Słowo Podlasia” Nr 34 z 1986 r., s.7; Nr 41 z 1993 r., s.7; Nr 48 z 1993 r., s.7; Nr 3 z 1994 r., s.7; Nr 5 z 1994 r., s.7; „Skrzydłata Polska” Nr 48 z 30.XI.1980 r., s.15; Nr 11 z 16.III.1980 r., s.3-4; Chwałczyk T., *Podlaskie skrzydła*, Wyd. KAW, Rzeszów 1985 r., s.56; Chwałczyk T.,

Glass A., *Samoloty PWS*, Wyd. KiŁ. Warszawa 1990, s.73; Czarnecki J., „*Koło Łowieckie nr 15 „Ostoja” w Białej Podlaskiej. Fakty z 50-cio lecia*”, s.1, 9-10; *5 lat pracy i istnienia Klubu Lotniczego Podlaskiej Wytwórni Samolotów 1929/1934*, Wyd. Zarząd KL PWS, Biała Podlaska 1934, s.15, 24-26, 30-31, 76; Sroka J., *Z historii lotnictwa na Podlasiu*, [w:] „Słowo Podlasia”, Biała Podlaska 1986 r., Nr 8, s.13; „*Historia Klubu Lotniczego Podlaskiej Wytwórni Samolotów 1934-1938*” (maszynopis ze zbiorów Tadeusza Chwalczyka), Biała Podlaska 1939, s.4; „*VI Wojewódzki Zjazd Delegatów Polskiego Związku Łowieckiego*”, Wyd. Prezydium Wojewódzkiej Rady Łowieckiej w Lublinie, Lublin 1960, s.13; Centralne Archiwum Wojskowe sygn. III 5,t.180-181, 185-188; USC w Białej Podlaskiej Akta nr 1-2/37/2/rz. [Współautor noty Sławomir Hordejuk].

Piotrowski Łukasz (ok. 1596-1679) pedagog staropolski, mecenas, literat, entuzjasta latania

Urodził się ok. 1596 r. na Podlasiu, w rodzinie szlacheckiej. Po ukończeniu studiów na Akademii Krakowskiej został wykładowcą filozofii w Colegium Władysławowskim. Był jednocześnie prowizorem szkół nadworskich. Współpracował z M. Radzywińskim w napisaniu dziejów Akademii Krakowskiej. Praca jego pt. *Gramatiaeum Insitution Libri IV* stała się obowiązującym podręcznikiem w uczelni krakowskiej oraz we wszystkich szkołach Rzeczypospolitej szlacheckiej aż do 1777 r. Znany był z pisania sztuk teatralnych dla króla Władysława IV.

Zapisał się w historii lotnictwa jako ten, który jakoby pojawił się na skrzydłach na scenie teatru przed wspomnianym królem Władysławem IV, na jednym z przedstawień. W 1646 r. rzeczy związane z lataniem widoczne były w inscenizacji teatralnej zorganizowanej na powitanie drugiej żony króla Władysława IV - Marii Ludwiki Gonzagi w Gdańsku. Efekty lotnicze, które wtedy się pojawiły, polegały na ukazaniu tańczących orłów skrzydlatych, specjalnie podwieszonych na cienkich drutach. Przywiązanie do swojej ojczyzny zmanifestował odmową, z gronem profesorów Akademii Krakowskiej, na wierność króla Gustawa.

Przez okres 30 lat był generalnym ekonomem zwanym prokuratorem. Zasłynął z niezwyklej gospodarności i dobrej administracji. Kupił za własne środki finansowe drukarnię Piotrkowczyków i przekazał macierzystej uczelni.

Zmarł 28.VI.1679 r. w Krakowie i tam został pochowany.

Bibliografia: Romeyko M., *Zarys dziejów lotnictwa polskiego*, [w:] Ku czci poległych lotników, Księga Pamiątkowa, Praca zbiorowa pod naczelną red. M. Romeyki, Wyd. Komitetu Budowy Pomnika Ku Czci Poległych Lotników, Warszawa 1933, s.3; Wójcicki W., *Teatr starożytny w Polsce t. II*, Warszawa 1841, s.32-33.

Płodowski-Lubicz Julian Waław

Płodowski - Lubicz Julian Waław (1905-1983) mjr obs. w st. spocz., pilot samolotowy wojskowy, organizator, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 22.VIII.1925 r. w m. Łózki k. Międzyrzecza Podlaskiego, w rodzinie agronoma. Uczył się prywatnie, a następnie w szeregu szkołach ze względu na charakter pracy ojca. W 1915 r. wraz z rodzicami znalazł się w Kijowie. W końcu 1918 r., po powrocie do kraju, kontynuował naukę w jednym z gimnazjów warszawskich. W 1920 r. zgłosił się na ochotnika do wojska i wziął udział, w jednym z batalionów ochotników w walkach. Po zakończeniu działań wojennych zamieszkał z rodzicami w Grodnie, gdzie w Szkole Handlowej w 1926 r. zdał maturę. Powołany do odbycia służby wojskowej w październiku 1926 r. ukończył Szkołę Podoficerską i kurs ciężkich karabinów maszynowych. Następnie skierowany został do Szkoły Podchorążych Rezerwy Kawalerii w Grudziądzu. Po jej ukończeniu, na własną prośbę, odkomenderowany do Oficerskiej Szkoły Kawalerii w tymże mieście. W sierpniu 1929 r., na własną prośbę, przeniesiony został do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Wypromowany, z dniem 15.VIII.1931 r. w stopniu podporucznika obserwatora, otrzymał przydział do 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu. Służył w tym pułku pełniąc początkowo stanowisko oficera taktycznego 32 Eskadry Liniowej, następnie zastępcy dowódcy plutonu aerofoto i dowódcy plutonu szkoły podoficerskiej. Po skończeniu kursu specjalistycznego aerofoto w Warszawie objął stanowisko dowódcy plutonu tej specjalności. Awansowany z końcem grudnia 1937 r. do stopnia porucznika WP, sprawował funkcję oficera taktycznego 31 Eskadry Liniowej, a z dniem 1.I.1938 r. p.o. dowódcy tej eskadry. Przeniesiony w lipcu 1939 r. do 1 Pułku Lotniczego w Warszawie na stanowisko oficera taktycznego jednego z dywizjonów bombowych znalazł się w sztabie Brygady Pościgowej.

We wrześniu 1939 r. wziął udział w Wojnie Obronnej Polski jako komendant kwatery dowódcy Brygady Pościgowej płk S. Pawlikowskiego. Później walczył w improwizowanych oddziałach Wojska Polskiego na Lubelszczyźnie. Wzięty do niewoli w jednej z potyczek przez stronę niemiecką, zbiegł i powrócił do Warszawy. W październiku 1939 r. wstąpił do Związku Walki

Zbrojnej pod pseudonimem „Górny”. W kwietniu 1940 r. wszedł w skład szefostwa lotnictwa Komendy Głównej ZWZ, pełniąc funkcje kierownika działu organizacji pod ps. „Górny” lub „Pałasz”. Aresztowany w marcu 1941 r. przez Gestapo przez okres sześciu miesięcy przebywał na Pawiaku. Po kolejnej ucieczce z rąk oprawców, został skierowany do referatu lotnictwa w okręgu lubelskim. W lipcu 1942 r. ponownie wrócił do pracy w szefostwie lotnictwa Komendy Głównej AK, obejmując wkrótce funkcję szefa zrzutów lotniczych, następnie szefa operacji zrzutowych w specjalnej komórce „Syrena”. W sierpniu 1944 r. podczas Powstania Warszawskiego, w stopniu majora WP, kierował akcją przyjmowania zrzutów lotniczych, a także działem produkcji broni. Po upadku powstania, po raz trzeci zbiegł tym razem z obozu w Pruszkowie. Przedostał się do Krakowa, potem zamieszkał w Ojcowie. W styczniu 1945 r. przeniósł się do Katowic, gdzie pracował początkowo przy organizacji Urzędu Wojewódzkiego. Od marca 1946 r. był prezesem Spółdzielni „Śląsk Transport”. Od 1948 r. pracował na różnych stanowiskach w spółdzielczości m.in. w Oddziale Okręgowym Centralnego Związku Spółdzielni Mleczarskich. Działał w Klubie Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie Śląskim i samorządzie mieszkańców, w zarządzie pracowniczych ogródków działkowych i organizacjach kombatanckich.

Zmarł 19.XI.1983 r. w Jaszowcu k.Olkusza.

Pochowany został na cmentarzu w Pyrach k. Warszawy.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odnznaczony był Orderem Virtuti Militari V klasy, trzykrotnie Krzyżem Walecznych, Krzyżem Partyzanckim, Krzyżem Armii Krajowej, Warszawskim Krzyżem Powstańczym, Medalem za Udział w Wojnie Obronnej 1939 r., Medalem „Zwycięstwa i Wolności”, Medalem 30-lecia Polski Ludowej, Srebrnym i Brązowym Medalem „Za Zasługi dla Obronności Kraju”. Uhonorowany również Odznaką Grunwaldzką i Złotą Odznaką „Za Zasługi w Rozwoju Województwa Katowickiego”.

Bibliografia: „Skrzydła Polska” Nr 19 z 6.V.1984 r., s. 7 (foto);Nr 30 z 26.VII.1981 r., s.6; Nr 51-52 z 18-25.XII.1983 r., s.2; Przedpełski A., *Lotnictwo Wojska Polskiego. Zarys historii 1918-1998*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1997 r., s.227, 231-232.

Pokora Eugeniusz

Pokora Eugeniusz (1932-1995) kpt. w st. spocz., pilot samolotowy wojskowy i sportowy, szybowcowy, instruktor, działacz, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 1.I.1932 r. w Białymstoku. Po szkole podstawowej uczył się w gimnazjum w rodzinnym mieście, gdzie zdał maturę. Od najmłodszych lat fascynował się lotnictwem i lataniem. W latach 1946-1947, po przeszkoleniu został pilotem szybowcowym „C” kategorii. Od 12.X.1947 r. został etatowym pracownikiem Aeroklubu Białostockiego (AB). W 1951 r. ukończył Unifikacyjny Kurs Instruktorów Szybowcowych w Bielsku Białej. W 1952 r. podniósł kwalifikacje kończąc kurs Instruktorów Szybowcowych w Inowrocławiu. Po wypełnieniu normy do Srebrnej Odznaki Szybowcowej w 1953 r. stał się posiadaczem Złotej Odznaki Szybowcowej Nr 66. Spełnił też w tym roku warunki do Złotej Odznaki Szybowcowej z dwoma diamentami. Pracując etatowo jako pilot instruktor, przeszedł kurs pilotażu silnikowego i został pilotem sportowym samolotowym. W latach 1954-1957 podnosił kwalifikacje lotnicze jako słuchacz Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Radomiu. Wypromowany, w stopniu podporucznika, skierowany został do jednego z pułków w Warszawie. W latach 60. służył w Pułku Lotnictwa Myśliwskiego w Malborku. Przeniesiony od 1964 r. do 16.VIII.1972 r. służył jako pilot starszy, dowódca klucza, wreszcie eskadry w Pułku Lotniczym w Zegrzu Pomorskim. W sierpniu 1972 r. ze względu na stan zdrowia, na własną prośbę, przeniesiony został do Aeroklubu Łódzkiego na stanowisko szefa wyszkolenia. Pracował na tym stanowisku do 1976 r., tj. do czasu przejścia w stan spoczynku. Na emeryturze działał w Łódzkim Klubie Seniorów Lotnictwa, od 1979 r. był członkiem zarządu, a od 1995 r. przewodniczącym.

Ogółem wylatał na samolotach i szybowcach około 4 tys. godzin.

Zmarł po ciężkiej chorobie 17.X.1995 r. w Łodzi.

Pochowany został na cmentarzu w Dołach pod Łodzią.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odnaczony był Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi, Krzyżem Kawalerskim OOP, Srebrnym Medalem „Opiekun Miejsc Pamięci Narodowej”. Był pilotem wojskowym I klasy.

Bibliografia: „Skrzydłata Polska” Nr 2 z II.1996 r., s.57 (foto).

Polech Michał (1932-1999) gen. bryg. w st. spocz., pilot samolotowy wojskowy, działacz i popularyzator lotnictwa, Zastępca Dowódcy Wojsk Lotniczych ds. liniowych (1979-1986), ds. szkolenia liniowego (1986-1990)

Urodził się 9.V.1932 r. w m. Odnoga pow. Białystok, w rodzinie Mikołaja i Teolili Miruć. Uczył się w polskiej szkole powszechnej w Krugłym Lasku, następnie w zorganizowanej przez okupanta rosyjskiej szkole. W okresie wojny i okupacji, jako chłopiec, był łącznikiem w radzieckich oddziałach partyzanckich. Po zakończeniu działań wojennych uzyskał tzw. „małą maturę” w Liceum Ogólnokształcącym w Michałowie. Z dniem 24.IX.1950 r. został przyjęty do Oficerskiej Szkoły Lotniczej nr 4 w Dęblinie, a po roku nauki przeniesiony do Oficerskiej Szkoły Lotniczej nr 5 w Radomiu. Po jej ukończeniu i wypromowaniu na stopień podporucznika w dniu 30.XII.1951 r. rozpoczął służbę zawodową w 31 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego w Warszawie. Był pilotem, od maja 1952 r., dowódcą klucza lotniczego, od sierpnia 1952 r. awansowany na podporucznika WP, oficerem strzelania powietrznego pułku, od września 1953 r. dowódcą eskadry. Będąc pomocnikiem dowódcy ds. pilotażu macierzystego pułku w stopniu kapitana WP z końcem 1955 r. skierowany został na Kurs Doskonalenia Oficerów Lotnictwa w Centrum Szkolenia Lotniczego w Lipiecku (ZSRR). Po jego ukończeniu w październiku 1956 roku objął stanowisko pomocnika dowódcy ds. pilotażu 21 Samodzielnego Pułku Lotnictwa Rozpoznawczego w Sochaczewie w stopniu majora WP. Z dniem 23.I.1961 r. został zastępcą dowódcy ds. liniowych tego pułku, uzupełnił wykształcenie cywilne na poziomie średnim. Od 21.V.1963 r. pełnił obowiązki dowódcy wspomnianego pułku w stopniu podpułkownika WP. Na rozkaz Dowództwa Lotnictwa z dniem 22.X.1964 r. mianowany został dowódcą 21 Pułku Lotnictwa Rozpoznania Taktycznego w Powidzu. Na tym stanowisku był do sierpnia 1967 r., dając się poznać jako doskonały dowódca. Skierowany na studia w Wojskowej Akademii Lotnictwa im. Jurija Gagarina w Monino k. Moskwy, ukończył ją w lipcu 1971 r. jako jeden z wyróżniających się absolwentów. Odkomenderowany na stanowisko zastępcy dowódcy ds. liniowych 3 Brandenburskiej Dywizji Lotnictwa Szturmowo-Rozpoznawczego w Świdwinie, został pułkownikiem WP. Po 2 latach służby został jej dowódcą. Oddelegowany na Wyższy Kurs Akademii w Wojskowej Akademii Sztabu

Generalnego Sił Zbrojnych ZSRR im. K. Woroszyłowa. Po jego ukończeniu przejął obowiązki Zastępcy Dowódcy Wojsk Lotniczych ds. liniowych, a z dniem 7.V.1979 r. został mianowany na to stanowisko. Z dniem 22.II.1986 r. został Zastępcą Dowódcy Wojsk Lotniczych ds. szkolenia liniowego i sprawował je z dużą skutecznością do lipca 1990r. W związku ze zmianami w Wojsku Polskim, w tym w lotnictwie, po 1989 r. z dniem 10.XII.1990 r. pełnił funkcję szefa Wojewódzkiego Sztabu Wojskowego w Białymstoku. Przeniesiony z dniem 5.IX.1991 r. w stan spoczynku, w stopniu generała brygady WP.

W latach 50.i 60. należał do grona wyróżniających się pilotów wojskowych. Był uczestnikiem wielu parad lotniczych, pokazów organizowanych z okazji Święta Lotnictwa WP i świąt państwowych, w tym Wielkich Pokazów Lotniczych w Rzeszowie w sierpniu 1984 r., Defilady Tysiąclecia w Warszawie w 1966 r., w zgrupowaniu „Jodełka” złożonym z 36 samolotów „Lim”-2. Był autorem projektu zintegrowania szkolenia lotniczego i przedłużenia zawodowego personelu lotniczego oraz programu szkolenia podchorążych IV rocznika WOSL na samolotach docelowych. Ligiłymował się nalotem ponad 2800 godz., w tym 2 tys. godz. na samolotach odrzutowych. Prowadził też działalność społeczną na rzecz „małej ojczyzny”. Będąc w stanie spoczynku był radnym pow. hajnowskiego. Interesował się techniką, pasjonował myślistwem.

Zmarł 5.VII.1999 r. w Białowieży.

Pochowany został na miejscowym cmentarzu.

Żonaty z Rosjaną Tamarą Bugaj, miał dwóch synów pilotów, Andrzeja i Pawła.

Odnaczony był Krzyżem Komandorskim, Krzyżem Kawalerskim OOP, Krzyżem Partyzanckim, Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi oraz radzieckim Orderem „Czerwonej Gwiazdy”. Posiadał tytuł honorowy i odznakę „Zasłużony Pilot Wojskowy PRL”, tytuł i odznakę „Zasłużony Działacz Lotnictwa Sportowego”, odznakę i tytuł pilota wojskowego I klasy.

Bibliografia: „Aerokluby” Nr 83 z III.1999 r., s. 5; „Skrzydłata Polska” Nr 38 z 16.IX.1984 r., s.2; Chmur S., Wójcik W., *Generałowie w stalowych mundurach*, Wyd. Redakcja Czasopism WLOP i Dom Wyd. Bellona Poznań-Warszawa 2003, s.144-146 (foto); Zieliński J., *Dowódcy pułków lotnictwa polskiego 1921-2000 Commanders of the Polish Air Force Wings.*, Wyd. Redakcja Czasopism WLOP, Poznań 2001, s.477-479 (foto).

Ponikowski Antoni (1878-1949) prof. zw. miernictwa, mgr inż. budowlany, pedagog, działacz polityczny, społeczny, gospodarczy kulturalny i sportowy, entuzjasta lotnictwa. Dwukrotny Premier Rządu RP w latach 1921-1922. Rektor Politechniki Warszawskiej w latach 1921-1923-1929

Urodził się 29.V.1878 r. w Siedlcach, w rodzinie Stanisława i Apolonii z Freytagów. Uczył się początkowo w prywatnym progimnazjum Tuza, a następnie w gimnazjum rządowym w mieście rodzinnym, które w 1896 r. ukończył ze złotym medalem. Studiował najpierw na Wydziale Fizyczno-Matematycznym Uniwersytetu Warszawskiego. W 1898 r. przeniósł się na Wydział Inżynieryjno-Budowlany Warszawskiego Instytutu Politechnicznego, gdzie w 1903 r. uzyskał tytuł inżyniera budowlanego. W czasie studiów należał do tajnego stowarzyszenia studentów wspomnianego Instytutu „Zjednoczenie”, którego był przez rok prezesem. Uczestniczył też w pracach Towarzystwa Oświaty Narodowej i Towarzystwa Opieki nad Unitami. Był inicjatorem i współzałożycielem powstałego w 1899 r. chóru studenckiego „Pieśń”.

Pierwszą pracę rozpoczął w Warszawskim Okręgu Komunikacji Wodnej. Następnie na krótko oddelegowany był do prac w Ekspozyturze Krajowego Biura Melioracyjnego w Krakowie. W sierpniu 1907 r. został współzałożycielem i kierownikiem biura melioracyjnego: „Inż. inż. Stanisław Turczynowicz, Antoni Ponikowski i S-ka”. Przedsiębiorstwo to, pod zmienioną nazwą „Ponikowski A. Ostrowski E. inż. inż. Stołeczne Towarzystwo Budowlane i Melioracyjne” działało, do 1939 r. Pracę zawodową łączył z działalnością pedagogiczną. Od 1908 r. prowadził wykłady z melioracji rolnych na Wydziale Agromicznym Szkoły Komercyjnej Edwarda Rontalera, w latach 1911-1917 na Kursach Przemysłowo-Rolniczych przy Muzeum Przemysłu i Rolnictwa i wyższych Kursach Ogrodniczych Towarzystwa, Kursów Naukowych. Od listopada 1916 r. został wykładowcą muzealnictwa na Politechnice Warszawskiej (PW). Przed wybuchem I wojny światowej i w czasie trwania działań wojennych należał do Polskiego Zjednoczenia Narodowego.

Od sierpnia 1915 r. został sekretarzem Zarządu i naczelnikiem biura prezydialnego Wydziału Oświecenia Komitetu Obywatelskiego miasta Warsza-

wy. Został radnym miejskim. Od III.-VI.1917 r. został członkiem Komisji Rolnictwa i członkiem Departamentu Pracy Tymczasowej Rady Stanu Królestwa Polskiego. Od grudnia 1917 r. został ministrem Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego w gabinecie J. Kucharzewskiego. Od lutego 1918 r. pełnił funkcję kierownika rządu, wykazując duże zdolności organizacyjne.

Po odzyskaniu niepodległości przez Polskę, stanął na czele Polskiego Towarzystwa Budowlanego we Lwowie. Jednocześnie został mianowany profesorem zwyczajnym na Wydziale Inżynierii Wodnej PW. Wybrany w 1921 r. rektorem PW, wkrótce zmuszony został do zrezygnowania z tej funkcji z uwagi na powołanie go z dniem 16.IX.1921 r. na stanowisko prezesa Rady Ministrów Rzeczypospolitej Polskiej. Został równocześnie ministrem Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego. Ponownie, po przyjęciu dymisji gabinetu, z dniem 8.III.1922 r. został prezesem Rady Ministrów RP i sprawował funkcję szefa Rządu do 6.VI 1922 r.

W roku akademickim 1923/1924 pełnił funkcję rektora PW, a w dwóch kolejnych latach był prorektorem tej uczelni, kierując przez cały czas katedrą miernictwa. Od 1922 r. był kuratorem katolickiej organizacji „Juventus Christiana”. W 1923 r. został kuratorem Towarzystwa Wzajemnej Pomocy Studentów Żydów PW, a od 1932 r. kuratorem chóru studentów, które przyjęło nazwę Koło Śpiewacze Studentów PW. „Ambrosianum”. W latach 1937-1939 r. był dziekanem Wydziału Inżynierii PW.

W okresie międzywojennym był przewodniczącym Państwowej Komisji Egzaminacyjnej na mierniczych przysięgłych. Od listopada 1925 r. został też prezesem Komitetu Muzeum Przemysłu i Rolnictwa. Był współzałożycielem i prezesem Rady Organizacyjnej Izby Handlowej Polsko-Sowieckiej powstałej w 1926 r. W latach 20., był Przewodniczącym Komitetu Budowy Pomnika Chopina w Warszawie, odsłoniętego 14.XI.1926 r. Jako prezes Rady Naczelnej Zjednoczenia Polskich Związków Śpiewaczych i Muzycznych 1926-1939, położył duże zasługi w rozwoju chórów amatorskich. Od 1930 r. był posłem do Sejmu z ramienia Chrześcijańskiej Demokracji. Od 1935 r. został prezesem powstałego wówczas Stronnictwa Chrześcijańsko-Ludowego i złożył mandat poselski na znak protestu przeciwko kierunkowi zmian w II Rzeczypospolitej.

Obok fascynacji artystycznych muzyką i śpiewem, należał do entuzjastów lotnictwa i rozwoju własnego przemysłu lotniczego. W marcu 1923 r. był członkiem Komitetu Organizacyjnego Ligi Obrony Powietrznej Państwa. W latach 1923-1939 był aktywnym działaczem tej organizacji, która przyjęła nazwę Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej (LOPP). Był członkiem Rady Głównej LOPP, członkiem zarządu tej organizacji, a w latach 1925-1927 prezesem. W 1927 r. znalazł się w kręgu inicjatorów i założycieli Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej (ARP). Przez szereg lat należał do grona prężnych działaczy tej organizacji i zasiadał w składzie Rady Naczelnej ARP.

Jako zwolennik rozwoju polskiego przemysłu lotniczego w 1923 r. był jednym z inicjatorów i udziałowców powstałej w Białej Podlaskiej Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS), która zapisała piękną kartę w rozwoju rodzinnych konstrukcji lotniczych, w tym samolotów sportowych i szybowców.

Po klęsce wrześniowej 1939 r. pozostał w kraju i włączył się w prace tajnego nauczania. Wykładał na tajnych kompletach studentów Wydziału Architektury b. PW. W latach 1940-1942 prowadził zajęcia w Państwowej Szkole Budownictwa Lądowego i Wodnego w Warszawie. Współpracował też z Delegaturą Rządu na Kraj, opracowując plany odbudowy i rozbudowy szkolnictwa wyższego po wojnie. Po upadku Powstania Warszawskiego 1944 r., po pobytach w obozach przejściowych, zamieszkał w Krakowie. We wrześniu 1945 r. przeniósł się do Warszawy i wznowił wykłady z miernictwa na PW. Od 1947 r. został też dyrektorem Technicznym Kursów Kolejowych w Warszawie. Pozostawił po sobie szereg artykułów w czasopiśmie specjalistycznych. Był współautorem, wraz z J. Ausspitzem podręcznika pt.: *Miernictwo*.

Zmarł 27.XII.1949 r. w Warszawie.

Pochowany został w grobie rodzinnym na cmentarzu Powązkowskim kwatery 155, rząd VI, grób 23.

Żonaty z Karoliną z Opolskich Czerwińskich, pozostawił siedmioro dzieci: córki Annę, Martę, Ewę i Aldonę oraz synów Adama, Andrzeja i Jana.

Odznaczony był Wielką Wstęgą Orderu I klasy Polonia Restituta, Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi, Medalem 10-lecia Odzyskania Niepodległości,

Honorową Odznaką LOPP I stopnia (złotą), Jego imieniem nazwano ulicę w Warszawie na Siekierkach.

Bibliografia: *Album sterników państwa polskiego*, Warszawa 1928, s.34-35 (foto); Biuletyn ARP Nr 1 z 15.XI- 15.XII.1927 r.; „Biuletyn LOPP” I-VI.1925 r.; Nr 1 z I-VII.1928 r.; „Czy wiesz kto to jest”, pod red. ogólną S. Łoży, Warszawa 1938, s.588; Konarski S., *Ponikowski Antoni (1878-1949)*. *Polski Słownik Biograficzny* t. XXVII/3 z 114, Wyd. PAN, Wrocław - Warszawa - Kraków - Gdańsk - Łódź, 1983, s.498-501; Krasiewicz B., *Odbudowa szkolnictwa wyższego w Polsce Ludowej 1944-1948*, Wrocław 1976; passim; *50 lat Wydziału Inżynierii Budowlanej, Inżynierii Sanitarnej i Wodnej, Komunikacji, Geodezji i Kartografii Politechniki Warszawskiej 1915-1965*, Warszawa 1965, s.591-594; Świątek R., *Ponikowski Antoni* [w:] *Encyklopedia Drugiej Rzeczypospolitej*, Wyd. WP, Warszawa 1999, s.330; Walczak S., *Kronika pierwszej katedry miernictwa na Politechnice Warszawskiej 1830-1916-1961*, Warszawa 1961; passim, tenże, *Ponikowski Antoni (1878-1949)* [w:] *Słownik Biograficzny Techników Polskich*, z. 4/5 Wyd. Fed. Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych, Warszawa 1994, s.116-118; Archiwum Akt Nowych w Warszawie Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, Akta Personalne t. nr 5158; Archiwum PW Akta Personalne, t. nr 1049.

Popek Mieczysław Edmund

Popek Mieczysław Edmund (1916-1944) ppor., pilot samolotowy wojskowy, instruktor, entuzjasta lotnictwa. Jeden z wybitniejszych pilotów polskich myśliwskich w II wojnie światowej

Urodził się 30.X.1916 r. w Siedlcach. Po szkole powszechnej wstąpił do Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich, którą ukończył w 1939 r. Przydzielony do 5 Pułku Lotniczego Wilno-Lida był podoficerem pilotem 152 Eskadry. We wrześniu 1939 r. w składzie macierzystej eskadry „Walczący Kondor”, wziął udział w obronie polskiego nieba działając na rzecz Armii „Modlin”. Zestrzelony w czasie walki 10.IX.1939 r. przymusowo lądował koło Siennicy nieopodal Mińska Mazowieckiego. Szczęśliwie ocalony, dołączył później do eskadry. Po przekroczeniu granicy polsko-rumuńskiej 17.IX.1939 r. przedostał się przez Grecję do Francji. Po przeszkoleniu na samolotach francuskich walczył w kluczu obronnym miasta Cognac. Po kapitulacji Francji, z grupą kolegów pilotów, ewakuowany został w czerwcu 1940 r. do Wielkiej Brytanii. Po pomyślnym zaliczeniu przeszkolenia na sprzęcie brytyjskim, został od lutego 1941 r. pilotem 303 Dywizjonu Myśliwskiego im. Tadeusza. Kościuszki. Walczył w jego składzie do lutego 1943 r. W marcu 1943 r. zgłosił się na ochotnika do Polskiego Zespołu Myśliwskiego zorganizowanego przy 145 Dywizjonie Myśliwskim RAF, zwanego później „Cyrykiem Skalskiego”. W walkach nad Afryką Północną przestrzelił dwa samoloty nieprzyjacielskie, jeden na pewno uszkodził. Po powrocie z Afryki w przerwie operacyjnej został w stopniu chorążego pilotem instruktorem w 16 Szkole Pilotażu Wstępnego w Newton. Ogółem zestrzelił cztery samoloty nieprzyjacielskie.

Zginął śmiercią lotnika 15.I.1944 r. na samolocie Miles „Master” nr DL 941 w czasie lotu treningowego nocnego, zderzając się z innym samolotem nad lotniskiem Tollerton k. Nottingham.

Pochowany został na cmentarzu w Newark, grób Nr 319.

Odnaczony był trzykrotnie Krzyżem Walecznych, pośmiertnie Orderem Virtuti Militari V klasy.

Bibliografia: Cumft O., Kujawa H.K., *Księga Lotników Polskich, Poległych Zmarłych i Zaginionych 1939-1946*, Wyd. MON, Warszawa 1989, s.444, poz. 782474; Król W., *Zarys działań pol-*

skiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii 1940-1945, Wyd. KiŁ, Warszawa 1990, s.92-93, 100-101, 105; Pawlak J., *Polskie Eskadry w Wojnie Obronnej Wrzesień 1939*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1991, s.129-139, 563; tenże, *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.291, poz. 1353, 325-338; Śleżewski G., *Stracone złudzenia. The Lost Hopes. Polskie lotnictwo myśliwskie nad Francją w 1940 r.* Polish Fighters over France in 1940, Wyd. Firma Handlowa „Panda”, Koszalin 2000, s.204; Zieliński J., *303 Dywizjon Myśliwski Warszawski im. Tadeusza Kościuszki*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2003, s.26, 33, 35, 39, 50.

Popielewicz Mieczysław

Popielewicz Mieczysław (1915-1941) ppor. nawig. obs., pilot samolotowy wojskowy, szybowcowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 14.VIII.1915 r. w Białej Podlaskiej. Po szkole powszechnej uczęszczał do Państwowego Gimnazjum Męskiego im. Józefa Ignacego Kraszewskiego w rodzinnym mieście. Będąc gimnazjalistą przeszedł w latach 1933-1934 wstępne przeszkolenie szybowcowe w ramach istniejącego Ośrodka Przysposobienia Wojskowego Lotniczego w Białej Podlaskiej. Po ukończeniu gimnazjum w 1935 r. wzięty do służby wojskowej ukończył Szkołę Podchorążych Lotnictwa w grupie technicznej w Warszawie. Wypromowany na stopień sierżanta podchorążego, służył w pionie materiałowo-technicznym Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie. W 1938 r. odkomenderowany został, na własną prośbę, do Ośrodka Przysposobienia Wojskowego Lotniczego w Białej Podlaskiej. Przeszedł w ramach szkolenia kurs nawigatorów lotniczych i służył jako podporucznik nawigator w tym ośrodku. Wziął udział w Wojnie Obronnej Polski we wrześniu 1939 r. kierując m.in. osłoną ewakuacji PWS. Po klęsce wrześniowej 1939 r. powrócił do Białej Podlaskiej. Włączył się w prace organizacji Służba Zwycięstwu Polski, a następnie Związku Walki Zbrojnej - Armii Krajowej.

Zginął od kuli hitlerowskiej 16.VIII.1941 r., rozstrzelany z grupą oficerów WP w lasach Nadleśnictwa Grabarka k. Białej Podlaskiej.

Po zakończeniu II wojny światowej prochy jego wraz z innymi oficerami spoczęły w kwaterze na cmentarzu miejskim (starym) w Białej Podlaskiej przy ul. Janowskiej.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Bibliografia: „Słowo Podlasia” Nr 48 z 1993 r., s.7; Cumft O., Kujawa H.K., *Księga Lotników Polskich, Poległych Zmarłych i Zaginionych 1939-1946*, Wyd. MON, Warszawa 1989, s.176; Flisiński J., *Szkoły białskie w XVII-XX wieku. Monografia I Liceum Ogólnokształcącego im. J.I. Kraszewskiego*, Wyd. Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna, Biała Podlaska 1998, s.248; *5 lat pracy i istnienia Klubu Lotnictwa Podlaskiej Wytwórni Samolotów 1929/1934*, Biała Podlaska 1934, s.75.

Przeorski Zygmunt

Przeorski Zygmunt (1908-1991) pilot samolotowy sportowy, szybowcowy, działacz i popularyzator lotnictwa i turystyki

Urodził się 29.VII. 1908 r. Lubaczowie, w Galicji Wschodniej, w rodzinie Pawła i Anny. Po ukończeniu szkoły elementarnej uczęszczał do Gimnazjum w Skierniewicach, które ukończył. w 1926 r. Powołany do odbycia służby wojskowej, przebywał przez pewien czas w Szkole Podchorążych Rezerwy Artylerii w Toruniu. W 1930 r. zatrudniony został w Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS) jako pracownik administracyjno-biurowy. Był członkiem Klubu Lotniczego PWS powstałego w tej wytwórni wiosną 1929 r.

Od 1932 r. należał do zarządu KL PWS, a w latach 1933-1939 pełnił funkcję kierownika sekcji szybowcowej. W KL PWS przeszedł przeszkolenie pilotażu samolotowego i uzyskał licencję pilota sportowego FAJ Nr 294. Oddelegowany do Szkoły Szybowcowej w Biezmehowej, zdobył kategorię „C” pilota szybowcowego. W latach 1934-1939 reprezentował wielokrotnie barwy klubu PWS w zawodach lotniczych. W 1935 r., w Rajdzie Bałtyk – Beskid, zajął VIII miejsce w klasyfikacji ogólnej. W 1936 r. w VI Krajowym Konkursie Samolotów Turystycznych, w grupie juniorów wraz z nawig. H. Siedleckim został sklasyfikowany na V miejscu. Był zwycięzcą Zlotu do Gorlic oraz konkursu techniki pilotażu w II Locie Pomorskim w Toruniu, zajmując w tym konkursie w klasyfikacji ogólnej II miejsce. W 1937 r. startując z nawig. inż. B. Wiśnickim w VII Krajowych Zawodach Lotniczych obok trzech innych załóg PWS, przyczynił się do zajęcia przez reprezentację Aeroklubu Podlasko-Poleskiego IV miejsca w klasyfikacji zespołowej. Był właścicielem od 1937 r. samolotu PWS-52, na którym odbył szereg lotów propagandowych nad pow. Biała Podlaska. W 1939 r. był uczestnikiem Zlotu Samolotowego do Gdyni.

W okresie wojny i okupacji 1939-1945 był uczestnikiem ruchu oporu w strukturze Armii Krajowej, w sekcji lotniczej. Prowadził tajne szkolenie lotnicze i modelarskie. Po 1945 r. pozostał w Białej Podlaskiej, pracując m.in. w Polskim Towarzystwie Turystyczno-Krajoznawczym (PTTK). Swoje pasje

lotnicze kontynuował jako członek i działacz Wojskowego Aeroklubu w Dęblinie, następnie w Filii tego Aeroklubu w Białej Podlaskiej, sprawował przez szereg lat funkcję członka zarządu.

Zmarł 4.XII.1991 r. w Serpelicach.

Pochowany został na cmentarzu rzymskokatolickim w Białej Podlaskiej.

Żonaty z Janiną Borysiewicz, miał dwie córki Barbarę i Elżbietę oraz syna Krzysztofa.

Odznaczony był m.in. Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi i Złotą Odznaką PTTK.

Bibliografia: „Lot i Obrona Przeciwlotniczo-Gazowa Polski” Nr 21-21 z 24.X.1936 r., s.5-7.; „Skrzydłata Polska” Nr 11(145) z XI.1936 r., s.318-319; Nr 7(153) z VII.1937 r., s.175; Nr 9 z IX.1937 r., s.203; Nr 3 z III.1939 r., s.75-76; *5 lat pracy i istnienia Klubu Lotniczego Podlaskiej Wytwórni Samolotów 1929/1934*, Biała Podlaska 1934 r., s.11,13,15; Chwałczyk T., „*Podlaskie skrzydła*”, Wyd. KAW Rzeszów 1985, s.237-244; Chwałczyk T., Glass A., *Samoloty PWS*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1990 r., s.70, 72-73; Dąbrowski B., *Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów Lotniczych w Białej Podlaskiej 1929-1939*, Biała Podlaska 1996, praca mgr (mps).
Informacje syna Krzysztofa z X.2004 r.

Przesmycki Aleksander

Przesmycki Aleksander (1912-1941) sierż., mech. lotniczy, modelarz, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 9.XI.1912 r. w m. Biernaty Stare w ziemi łosickiej, w rodzinie Jakuba i Anny z Wyczółkowskich. Wychowany w patriotycznej atmosferze domu rodzinnego, od najmłodszych lat fascynował się lotnictwem i techniką lotniczą. Po szkole powszechnej uczęszczał do Szkoły Zawodowej Rzemieślniczej Stanisława Konarskiego w Warszawie, którą ukończył z nagrodą w specjalności rachunek. Uprawiał z powodzeniem modelarstwo. Po ukończeniu szkoły zgłosił się na ochotnika do służby w Wojsku Polskim. Po odbyciu kursu unitarnego, skierowany został do Szkoły Podoficerskiej Mechaników. Służył następnie jako kapral nadterminowy, a później służby stałej 5 Pułku Lotniczego w Lidzie.

We wrześniu 1939 r. wziął udział w Wojnie Obronnej Polski w macierzystej eskadrze walczącej w ramach Brygady Bombowej. Po klęsce wrześniowej przedostał się przez Rumunię do Francji. Po przejściu dodatkowego przeszkolenia, w stopniu plutonowego, był mechanikiem II Eskadry Dywizjonu Myśliwskiego GC I/145 Warszawskiego. Po kapitulacji Francji został ewakuowany jednym z transportów do Anglii. Po przeszkoleniu, skierowany został do 302 Dywizjonu Myśliwskiego Poznańskiego. Służył jako szef mechaników eskadry w tym dywizjonie.

Zginął w wypadku lotniczym 18.XII.1941 r. na lotnisku Harrowbeer, w wyniku uderzenia lądującego samolotu wraz z pilotem samolotu, którego dokonywał oglądu.

Pochowany został na cmentarzu Weston Hill w Plymouth.

Kawaler.

Bibliografia: Balcerz B., *Polskie lotnictwo we Francji w 1940 r.*, Warszawa 2002, s.307-310; Cumft O., Kujawa H.K., *Księga Lotników Polskich, Poległych Zmarłych i Zaginionych 1939-1946*, Wyd. MON, Warszawa 1989, s.449, Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.291, poz. 1378.
Informacje Zdzisławy Przesmyckiej (bratowej) z XI. 2003 r.

Prystrom Tadeusz

Prystrom Tadeusz (1937-1958) szer. pchor. pilot samolotowy wojskowy, modelarz, popularyzator lotnictwa

Urodził się 8.XII.1937 r. w Białymstoku w rodzinie Stanisława. Po szkole podstawowej uczył się w jednym z gimnazjów w rodzinnym mieście, zdobywając maturę. W 1956 r. wstąpił do Oficerskiej Szkoły Lotniczej nr 5 w Radomiu. Latem 1958 r. przeszedł szkolenie w pilotażu na samolotach odrzutowych zgodnie z programem. Od najmłodszych lat interesował się lotnictwem. Uprawiał modelarstwo w starszych klasach szkoły podstawowej i przez okres nauki w szkole średniej. Jako gimnazjalista ostatniej klasy przeszedł przeszkolenie silnikowe w ramach Przystosobienia Wojskowego Lotniczego na samolocie „Junak” 3.

Zginął śmiercią lotnika 23.VIII.1958 r. w godzinach rannych podczas lotu na strzelanie do celów naziemnych na UTI „Mig”-15, wraz z instruktorem ppor. pilotem J. Segdą nieopodal lotniska w Łasku.

Bibliografia: *Pamięci lotników wojskowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. J. Zielńskiego Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2003, s.280-281 (foto); Informacje plk rez. J. Jagodzika z XI.2003 r.

Pytlak Tadeusz Włodzimierz

Pytlak Tadeusz Włodzimierz (1918-1941) plut. pchor., pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 12.VII.1918 r. w m. Stawiska pow. Węgrów. Po szkole powszechnej uczył się w gimnazjum w Węgrowie, gdzie w 1938 r. zdał maturę. Interesując się lotnictwem od najmłodszych lat. Wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Wypromowany w 1939 r. w stopniu plutonowego podchorążego (XIV Promocja), nie zdążył wziąć udziału w Wojnie Obronnej 1939 r. Po klęsce wrześniowej przez Rumunię i Francję dotarł do Anglii. Po przeszkoleniu na sprzęcie brytyjskim w 18 OTU skierowany został do 302 Dywizjonu Myśliwskiego Poznańskiego stacjonującego na lotnisku Warmell.

Zginął śmiercią lotnika 9.IX.1941 r. na Hawker Hurricane nr E 676, podczas lotu ćwiczebnego połączonego ze strzelaniem do celów naziemnych koło m. Dorset.

Pochowany został na cmentarzu Warmell - Dorset.

Kawaler.

Bibliografia: Cumft O., Kujawa H.K., *Księga Lotników Polskich, Poległych Zmarłych i Zaginionych 1939-1946*, Wyd. MON, Warszawa 1989, s.451-452, Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.292, poz. 1398; także *Absolwenci Szkoły Orłąt 1925-1939*, Wyd. Retro Art., Warszawa 2002, s.267 (foto).

Rechnio Henryk (1923-1990) pplk nawig. w st. spocz., inż. rolnictwa, organizator i entuzjasta lotnictwa

Urodził się 13.X.1923 r. w m. Oleksianka pow. Mińsk Mazowiecki, w rodzinie Piotra i Anny z d. Dzięcioł. Po szkole powszechnej uczęszczał do Państwowego Gimnazjum w Stoczku Łukowskim. W okresie wojny i okupacji włączył się jako młody chłopiec w działalność konspiracyjną na Ziemi Łukowskiej w szeregach Armii Krajowej (AK). W sierpniu 1944 r. wstąpił w szeregi Wojska Polskiego. Walczył następnie w jednym z pułków piechoty II Armii WP. Przeszedł cały szlak wojenny, aż do Berlina, awansując na stopień podoficera. Podczas forsowania rzeki Odry został ranny. Po zakończeniu działań wojennych zgłosił chęć pozostania w wojsku i podniesienia wykształcenia. Został skierowany do Wojskowej Szkoły Lotniczej w Zamościu, którą ukończył w 1948 r. otrzymując promocję na stopień podporucznika nawigatora. Odkomenderowany do Oficerskiej Szkoły Lotniczej nr 4 w Dęblinie służył jako podporucznik, a następnie porucznik w 3 Eskadrze Wyszkożenia Podstawowego w Ułężu. Awansowany do stopnia kapitana WP w 1953 r., został przeniesiony do jednej z dwóch Eskadr Wyszkożenia Podstawowego w Białej Podlaskiej. W II poł. 1957 r. zajmował się przygotowaniem infrastruktury lotniskowej w Białej Podlaskiej do przebazowania 59 Lotniczego Pułku Szkolno-Bojowego z Nowego Miasta n/Pilicą do Białej Podlaskiej. Od 15.III.1958 r. został szefem sztabu 59 Lotniczego Pułku Szkolno-Bojowego (59 LPSzB) w Białej Podlaskiej. Awansowany wkrótce do stopnia majora nawigatora WP w lipcu 1960 r. skierowany został na Roczny Kurs Doskonalenia Oficerów specjalności wojsk lotniczych Akademii Sztabu Generalnego WP Warszawa-Rembertów. Po jego ukończeniu powrócił do macierzystego pułku i pozostawał w jego dowództwie do 1964 r. Po przeformowaniu 59 LPSzB odkomenderowany został do Jednostki Wojskowej nr 1861 w Bezwoli pow. Radzyń Podlaski na dowódcę. Pełniąc te obowiązki w I poł. lat 60. ukończył Wyższą Szkołę Rolniczą w Lublinie zdobywając tytuł inżyniera rolnictwa. Awansowany do stopnia podpułkownika nawigatora WP, jako dowódca jednostki wojsk lotniczych w Bezwoli był inicjatorem i głównym organizatorem budowy no-

wego gmachu Szkoły Podstawowej w Komarówce Podlaskiej. Szkoła ta 27.V.1973 r. otrzymała imię „Bohaterów Lotnictwa Polskiego”, sztandar oraz jako symbol samolot TS-8 „Bies”, który został umieszczony na specjalnym cokole. Pod koniec lat 60., decyzją dowództwa przeniesiony, został do Nowego Miasta i objął stanowisko zastępcy 61 LPSzB ds. organizacyjnych. Po przebazowaniu tego pułku w 1977 r. do Białej Podlaskiej znalazł się ponownie w znanym sobie wcześniej mieście. Służył w 61 LPSzB na stanowisku dowódczym do 1983 r., tj. do przejścia w stan spoczynku.

W wolnym czasie oddawał się swojej pasji, tj. grze w brydża. Uwielbiał aktywną turystykę, grę w siatkówkę.

Zmarł 2.V.1990 r. w Białej Podlaskiej.

Pochowany został na miejscowym cmentarzu komunalnym (starym) przy ul. Janowskiej.

Żonaty z Anną Teresą z domu Tracz. Miał trzech synów: Krzysztofa (ppłk dyp. WP), Andrzeja (inż. górnictwa) i Sławomira (mgr AWF).

Odnaczony został Krzyżem Kawalerskim OOP, Złotym Krzyżem Zasługi, Medalem Złotym, Srebrnym i Brązowym „Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny”, Srebrnym i Brązowym Medalem „Za zasługi dla Obronności Kraju”, Srebrnym Medalem „Opiekun Pamięci Narodowej”, Medalem 40-lecia Polski Ludowej. Uhonorowany został również szeregiem medali i odznakami pamiątkowymi, w tym Medalem „Za udział w walkach o Berlin”, Srebrną i Brązową Odznaką „Za Zasługi dla Obrony Cywilnej”, Złota Odznaką „Zasłużony Działacz Ligi Obrony Kraju”, Odznaką honorową „Za Zasługi dla Związku Byłych Żołnierzy Zawodowych”. Należał do czynnych członków i działaczy Ligi Obrony Kraju i Związku Byłych Żołnierzy Zawodowych.

Bibliografia: USC w Białej Podlaskiej Akta sygn. Nr I-275/1990; Informacje i dokumentacja żony Anny Rechnio z X.2003 r.

Romanowski Zbigniew

Romanowski Zbigniew (1915-1988) mjr rez., technik pilot samolotowy sportowy, szybowcowy, instruktor, działacz i entuzjasta lotnictwa

Urodził się w 1915 r. w Białymstoku. Po szkole powszechnej uczył się w jednej ze szkół w rodzinnym mieście. Wzięty w 1936 r. do odbycia służby wojskowej, ukończył Szkołę Podchorążych Lotnictwa Grupa Techniczna w Warszawie. W Aeroklubie Warszawskim przeszedł kurs pilotażu na samolocie RWD-8 PWS. Dodatkowo odbył praktykę specjalistyczną przy obsłudze technicznej samolotu bombowego PZL-P-37 „Łoś”. Zmobilizowany w czasie trwania Wojny Obronnej we wrześniu 1939 r. do 5 Pułku Lotniczego w Lidzie, został internowany przez Rosjan. Przebywał w obozach Letene, Ubroku, Koziełsku oraz w Griażowcu. Po zgłoszeniu się na ochotnika do walki z Niemcami po napaści tychże na Związek Radziecki przeszedł przeszkolenie w dywersji. Zrzucony w grupie wywiadowczo-dywersyjnej „Michała” (M. Arciszewskiego) koło wsi Zofiówka k. Łodzi uczestniczył w jej działalności do czasu rozwiązania się. W VIII.1944 r. wziął udział w Powstaniu Warszawskim jako fotoreporter ps. „Nowy”. Po zakończeniu II wojny światowej, szczęśliwie ocalony, pracował w jednym z przedsiębiorstw budowlanych, najpierw na terenie woj. mazowieckiego, później białostockiego m.in. przy odbudowie Pałacu Branickich. Włączył się w działalność Aeroklubu Białostockiego (AB). Po przeszkoleniu został pilotem szybowcowym i samolotowym sportowym oraz instruktorem. W latach 1961-1967 był wiceprezesem urzędującym AB, pełnił funkcję kierownika aeroklubu. W latach 80. i 90. należał do członków Zarządu Klubu Seniora Lotnictwa przy Aeroklubie Białostockim.

Zmarł 11.XI.1988 r. w Białymstoku.

Pochowany na cmentarzu miejskim św. Rocha.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odnaczony był Orderem Grunwaldu III klasy, Orderem Polonia Restituta IV i V klasy, Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi. Uhonorowany tytułem i odznaką Zasłużony Działacz Lotnictwa Sportowego.

Bibliografia: „Skrzydłata Polska” Nr 23 z 5.VI.1966 r., s.2; Nr 30 z 24.VII.1966 r., s.13 (foto); Nikiciuk M., Puśko J. T., *Naprzeciw burzom i chmurom*, Wyd. Aeroklub Białostocki, Białystok 1996, s.32-33, 57, 92; Informacje płk rez. J. Jagodzika z XI.2003 r.

Rosenwerth Stanisław

Rosenwerth Stanisław (1885-1955), dr inż., działacz gospodarczy i sportowy, strzelec rzutkowy, automobilista, kapitan reprezentacji Polski w strzelectwie sportowym i trener. Delegat Polski do Międzynarodowej Federacji Lotniczej w latach 1927-1932

Urodził się 2.II.1885 r. w m. Cieleśnica, pow. konstantynowski gub. ni siedleckiej, w rodzinie barona Henryka Rużyczki de Rosenwerth i Marii z Serwińskich. Wykształcenie, na poziomie szkoły średniej pobierał w gimnazjum w Białej (Podlaskiej), a następnie za granicą w Belgii. Studia wyższe w dziedzinie rolnictwa i ekonomii ukończył na Uniwersytecie w Halle (Niemcy), tam też uzyskał stopień naukowy doktora. Jeszcze jako student, a potem doktorant, pasjonował się sportem samochodowym i był członkiem Towarzystwa Automobilistów Królestwa Polskiego 1912-1914. Po powrocie do kraju w 1918 r., włączył się w prace władz samorządowych pow. konstantynowskiego z siedzibą w Janowie Podlaskim, inicjując m.in. rozbudowę kolejki wąskotorowej Biała Podlaska - Janów Podlaski. Jako właściciel majątku Cieleśnica, w początkach lat 20., należał do założycieli Spółki Akcyjnej SA „Hurtownia Podlaska”, przemianowanej wkrótce na Syndykat Rolniczy SA, oraz SA Podlaska Wytwórnia Samolotów (PWS) z siedzibą w Białej Podlaskiej.

Jednocześnie z dużym powodzeniem uprawiał myślistwo, zdobywając renomę znakomitego strzelca. Na I Narodowych Zawodach Strzeleckich we Lwowie w maju 1924 r., w sportowym strzelectwie myśliwskim do sztucznych gołębi (rzutków), zajął V miejsce. Na kolejnych zawodach strzeleckich, zorganizowanych we wrześniu tego roku w Lublinie, wywalczył II miejsce, ustępując jedynie K. Dareckiemu. Na III Narodowych Zawodach strzeleckich w Toruniu, w maju 1927 r., odniósł zwycięstwo w konkursie strzelań do rzutków o Mistrzostwo Warszawy. Potwierdził swoją klasę mistrzowską na kolejnych IV Narodowych Zawodach Strzeleckich w Toruniu w sierpniu 1928 r. zdobywając tytuł Mistrza Polski.

W drugiej połowie lat 20., obok uprawiania automobilizmu (w 1929 r. nieudany start na „Chryslerze” w Rajdzie Monte Carlo) i strzelectwa rzutkowego

oddadł się kolejnej pasji - lotnictwu. Będąc głównym akcjonariuszem PWS w 1927 r. należał do grona założycieli Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej (ARP). W latach 1927-1932 zasiadał w Zarządzie Głównym ARP jako jeden z wiceprezesów, członek Komisji Balotującej i Komisji Towarzyskiej ARP. Był członkiem Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej (LOPP), oraz przewodniczącym Komisji Lotnictwa Sportowego, delegatem Polski w Międzynarodowej Federacji Aeronautycznej (FAI). Sprawując powyższe funkcje, patronował szeregu ciekawym zawodom lotniczym jak: Lot Małej Ententy i Polski czy Krajowe Konkursy Awionetek, fundując nagrody pieniężne i rzeczowe. W PWS umożliwił powstanie Klubu Lotniczego, wspierając jego działalność. W wyniku rozpoczętej z początkiem lat 30. polityki etatyzacji i upaństwowienia szeregu ważnych zakładów przemysłowych, na znak protestu zrezygnował z funkcji w ARP i LOPP i popadł w ostry zatarg z organami państwa, broniąc PWS.

Ponownie włączył się w prace Polskiego Związku Łowieckiego (PZŁ). Przynależność do czołówki strzelców rzutowych potwierdził na szeregu zawodach rozegranych w latach 1933-1939. Na VIII Narodowych Zawodach Strzeleckich i Łuczniczych w Poznaniu w 1933 r. wywalczył tytuł wicemistrza Polski. W rok później, na IX Narodowych Zawodach Strzeleckich, Myśliwskich i Łuczniczych w lipcu 1934 r. zajął III miejsce w ogólnej klasyfikacji. Z dniem 31.VIII.1934 r. wszedł w skład Komisji Głównej Strzelectwa Myśliwskiego PZŁ kierowanej przez J. Regulskiego, pozostając w jej składzie aż do wybuchu II wojny światowej. Łącząc rolę działacza sportowego, trenera i zawodnika pełnił obowiązki kapitana reprezentacji Polski w sportowym strzelectwie myśliwskim. Na X Międzynarodowych Zawodach Strzeleckich, Myśliwskich i Łuczniczych w lipcu 1935 r. po raz trzeci wywalczył tytuł wicemistrza Polski. Swoją klasę mistrzowską potwierdził następnie na Międzynarodowych Zawodach Strzeleckich w Berlinie tego roku, zajmując IV miejsce, na 40 zawodników startujących. W 1936 r. odniósł duży sukces jako trener swoich synów Włodzimierza i Henryka. Na XI Narodowych Zawodach

Strzeleckich, Myśliwskich i Łuczniczych w lipcu 1936 r. pierwszy z synów wywalczył tytuł wicemistrzowski, kwalifikując się do reprezentacji Polski na Mistrzostwa Świata w Berlinie. Ponownie zabłysnął wielką klasą na I Narodowych Zawodach Strzelectwa Myśliwskiego w lipcu 1937 r., zdobywając Mistrzostwo Polski. Odnotował ponadto duży sukces osobisty jako zawodnik i kapitan reprezentacji Polski na kolejnych Mistrzostwach Świata w Łuhowicach (Czechosłowacja) w dniach 25-26.VIII.1938 r. Prowadzona przez niego reprezentacja Polski w strzelaniu rzutkowym w składzie: W. Jeziorowski, J. Kiskurno, K. Łyskowski, S. Sztukowski i W. Ziegenhirte odniosła bezapelacyjne zwycięstwo, zdobywając tytuł drużynowego mistrza świata z wynikiem 731 pkt. na 800 możliwych, zwyciężając Czechosłowację i Węgry.

W konkursie indywidualnym, J. Kiskurno sklasyfikowany został na III, S. Sztukowski - IV, K. Łyskowski - V, a S. Rosenwerth - XII miejscu. Na zawodach tych, w konkursie strzelań o drużynowe Mistrzostwo Europy, reprezentacja polski zdobyła II miejsce ustępując jedynie gospodarzom.

W okresie wojny i okupacji 1939-1945, przebywając w swoim majątku w Cieleśnicy, czynnie wspierał polski ruch oporu i wspomagał materialnie rodziny oficerów Armii Krajowej. Oskarżony bezpodstawnie w 1947 r. o niebezpieczną działalność na rzecz państwa, wyrokiem sądu otrzymał 10 lat więzienia. W lutym 1953 r. zwolniony został warunkowo ze względu na zły stan zdrowia.

Zmarł 26.XII.1955 r. w Warszawie.

Pochowany został w grobie rodzinnym na Powązkach.

Żonaty z Julią Mirską z domu ks. Światopełk-Mirskich, miał czterech synów: Andrzeja, Jerzego, Henryka i Włodzimierza.

Wszyscy synowie po 1944 r. wyemigrowali z Polski do Republiki Południowej Afryki.

Był pierwszym członkiem dożywotnim ARP, członkiem wspomagającym KL PWS i członkiem rzeczywistym PZL. Wyróżniony szeregami odznaczeń, w tym Krzyżem Walecznych (1920), Złotym Medalem PZL.

Zrehabilitowany 22.XI.1960 r.

Bibliografia: Biuletyn ARP Nr 2 z 15.XII.1927 - 15.I.1928; *Dziennik Urzędowy pow. konstantynowskiego 1920-1921*; „Gazeta Zarządu m. Biała Podlaska” Nr 11 z 31.V.1923 r.; „Lotnik i Automobilista” Nr 1 z I.1913 r., s.1-3; „Lot Polski” Nr 1 z I.1928r. s.417-420; Nr 2 z II.1928 r., s.447-448; Nr 5 z III.1931 r., s.29; Nr 5 z V.1933 r., s.16-17; „Lubelski Tygodnik Sportowy” Nr 13 z 14.XII.1924 r., s.7; „Łowiec Polski” Nr 28 z 3.XII.1927 r. s.420; Nr 2 z 5.VII.1930 r., s.551-552; Nr 23 z 10.VIII.1934 r., s.455; Nr 30 z 20.X.1934 r., s.669; Nr 23 z 10.VIII.1935 r., s.458; Nr 24 z 20.VIII.1935 r., s.478; Nr 32 z 10.XI.1935 r., s.633-634; Nr 30 z 20.X.1935 r., s.596; Nr 14 z 10.V.1936 r., s.263-267; Nr 77 z 10.VI.1936 r., s.326; Nr 21 z 20.VII.1937 r., s.417-418; Nr 26 z 10.IX.1938 r., s.385; Nr 3 z VII-VIII.1946 r., s.58; Nr 8 z VIII.1949 r., s.23; „Młody Lotnik” Nr 12 z XII.1927 r., s.275; Nr 8 z VII.1929 r., s.191; Nr 2 z II.1930 r., s.47-49; „Podlasiak” Nr 13 z 30.III.1929 r., s.2; Nr 29-30 z 27.VII.1930 r., s.5; „Przegląd Myśliwski i Łowiectwo Polskie” Nr 21 z XI.1924 r., s.5; Nr 11 z VI.1924 r., s.2-3; „Przegląd Strzelecki i Łuczniczy” Nr 11 z XI.1927 r., s.221-222; Nr 4 z VII-VIII.1934 r., s.25; „Skrzydłata Polska” Nr 4 z X.1930 r., s.15; „Sport Strzelecki” Nr 8 z VIII.1939 r., s.11; Nr 4 z I.VIII.1936 r., s.2-4; Nr 8 z VII.1937 r., s.6; Nr 9 - 10 z I.X.1937 r., s.18-19; „Stadion” Nr 22 z 29.V.1924 r., s.8-10; Nr 26 z 31.VII.1931 r., s.18; Górny B., *Monografia pow. bialskiego woj. lubelskiego*, Biała Podlaska 1939, s.295-296, 336; Demidowicz T., *Rodem z Podlasia. Stanisław Rosenwerth (1885-1955)*, „Podlaski Kwartalnik Kulturalny” Nr 4 z 1995 r., s.16-28, tenże, *Rosenwerth Stanisław (1885-1955)* „Wychowanie Fizyczne i Sport” t. XXXIX, Nr 2, 1995, s.101-103.; tenże, *Rzecz o Stanisławie Rosenwerthcie (1885-1955) nestorze strzelectwa rzutkowego II Rzeczypospolitej*, „Łowiec Polski” Nr 1 z I.1997 r., s.43; tenże, *Rosenwerth i jego Podlaska Wytwórnia*, „Skrzydłata Polska” Nr 10 z X.1997 r., s.55-56 Jasiewicz K., *Lista strat ziemiaństwa polskiego 1939-1956*, Wyd. Pomost Alfa, Warszawa 1995, s.904.

Rosnowski Michał

Rosnowski Michał (1911-1995) inż. mech., konstruktor lotniczy, pilot szybowcowy, pedagog, działacz, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 21.XI.1911 r. w miasteczku powiatowym Winnica ówczesnej guberni podolskiej, w rodzinie nauczycielskiej. Po ukończeniu w 1928 r. Gimnazjum im. Jana Długosza we Lwowie, studiował na Wydziale Mechanicznym Politechniki Lwowskiej, na której uzyskał w 1934 r. dyplom inżyniera mechanika. Od najmłodszych lat interesował się lotnictwem. W czasie studiów odbył szkolenie szybowcowe w Czerwonym Kamieniu zdobywając kategorię A i B. Kategorię „C” pilota szybowcowego uzyskał w 1934 r. w Bezmiechowej. Przez okres dwóch lat był asystentem prof. Z. Fuchsa, łącząc tę funkcję z pracą w Warsztatach Szybowcowych we Lwowie. W końcu 1937 r., wraz z inż. K. Nowickim i inż. M. Piątkiem, przeniósł się do Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS) i uczestniczył w pracach nad projektami samolotów PWS-33 „Wyżeł” i PWS-35 „Ogar”. Kierował procesem przygotowań do produkcji wspomnianych samolotów, w początkach 1939 r., wraz z inż. A. Pohoskim i inż. A. Zagórskim.

W ramach programu budowy samolotów ekonomicznych, zaprojektował dwuosobowy samolot sportowo-turystyczny PWS-40. Brał też udział w pracach nad projektami, a następnie przygotowaniem produkcji szybowca wychynowego PWS-102 „Rekin”, konstrukcji inż. W. Czerwińskiego, w Lwowskich Warsztatach Szybowcowych będących filią PWS.

Obok pracy zawodowej w PWS, brał czynny udział w życiu kulturalno-sportowym liczego środowiska techników i inżynierów miasta Biała Podlaska. Należał do prężnych działaczy i członków zarządu Klubu Podlasko-Poleskiego, powstałego z przekształcenia dawnego Aeroklubu Lotniczego PWS. Był głównym inicjatorem i organizatorem zorganizowanego w 1939 r. w Pińsku Zlotu Klubowego, połączonego z pokazami lotniczymi. Należał też do Koła Związku Polskich Inżynierów Lotniczych w Białej Podlaskiej.

Po 1939 r. znalazł się początkowo we Francji, następnie w Anglii. Pracował tam z grupą przyjaciół w przemyśle lotniczym. Po zakończeniu wojny, w

1946 r. powrócił do Polski. Początkowo zatrudniony został jako pracownik techniczny w Zakładach Mechanicznych „Zamech” w Elblągu. Następnie przeniósł się do Gdańska, gdzie był ekspertem w Polskim Rejestrze Statków. Aktywnie udzielał się jako nauczyciel akademicki w Politechnice Gdańskiej. Był organizatorem, a następnie kierownikiem Punktu Konsultacyjnego Politechniki Gdańskiej, później Politechniki Warszawskiej w Elblągu, prowadząc zajęcia dydaktyczne na tych uczelniach.

Zmarł 3.XII.1995 r. w Elblągu.

Pochowany został na miejscowym cmentarzu.

Odnaczony był szeregiem odznaczeń państwowych i resortowych, w tym Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi, tytułem i Odznaką „Zasłużony Pracownik Morza”.

Bibliografia: „Skrzydła Polska” Nr 7 z VII.1937 r., s.175; Nr 6-7 z VI-VII.1938 r., s.185-188; „Technika Lotnicza” Nr 3 z III.1939 r., s.95; „Tygodnik Powszechny” Nr 48 z I.XII.1996 r., s.6; Bartel R., Chojnacki J., Królikiewicz T., Kurowski A., *Z historii polskiego lotnictwa wojkowego 1918- 1939*, Wyd. MON, Warszawa 1978, s.436; Chwalezyk T., Glass A., *Samoloty PWS*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1990, s.47-48, 53; tenże, *Podlaskie Skrzydła*, Wyd. KAW, Rzeszów 1985, s.210-218; Glass A., *Polskie konstrukcje lotnicze 1893-1939*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1977, s.210-213; tenże, *PWS-33 „Wyzel”*, Wyd. Militaria, Warszawa 1995, s.22.

Rosinkiewicz Roman Mirosław

Rosinkiewicz Roman Mirosław (1895-1943) inż. mech., organizator produkcji w wytwórniach lotniczych, działacz sportów lotniczych

Urodził się 5.I.1895 r. we Lwowie, w rodzinie Kazimierzy i Heleny z Połonczyków. Szkołę powszechną i średnią ukończył we Lwowie, następnie studiował na Wydziale Mechanicznym Politechniki Warszawskiej, którą ukończył w 1924 r. Bezpośrednio po studiach, przez okres dwu lat pracował jako młodszy asystent w Katedrze Części Maszyn swojej uczelni. W 1926 r. objął funkcję dyrektora Wielkopolskiej Wytwórni Samolotów „Samolot” w Poznaniu po inż. P. Tułacz, którą sprawował do 1928 r., zastając następnie dyrektorem technicznym tej wytwórni do 1930 r. Na przełomie lat 1927 i 1928 był członkiem komisji zajmującej się sprowadzaniem do Polski samolotów Hanriot H-28, Spad-61, Potez XV. W Wytwórni „Samolot” kierował wdrożeniem do produkcji samolotów konstrukcji inż. R. Bartelu Berta oznaczonych BM-4 i BM-5. W 1930 r. został dyrektorem technicznym Państwowych Zakładów Lotniczych (PZL) w Warszawie. W zakładach tych nadzorował proces wdrażania do produkcji samolotów konstrukcji inż. Z. Puławskiego - samolotów wojskowych PZL P-7, PZL P-11 oraz samolotu sportowego PZL P-19.

W związku z procesem przejmowania przez państwo Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS) w Białej podlaskiej w 1934 r., skierowany został do tej wytwórni na stanowisko dyrektora technicznego, by od 1938 r. zostać dyrektorem zarządzającym.

W PWS kierował procesem wdrożenia do produkcji seryjnej samolotu RWD-8 PWS, a także samolotów PWS-33 „Wyżeł”, PWS-35 „Ogar” oraz zmodernizowanej wersji PZL P-11g „Kobuz”.

Przez cały okres działalności w PWS, a wcześniej w PZL, był czynnym członkiem Zarządu Głównego Związku Polskich Inżynierów Lotniczych, a także Aeroklubu Podlasko-Poleskiego, powstałego z przekształcenia dawnego Klubu Lotniczego PWS. Zasiadał w zarządzie tegoż Aeroklubu, od 1938 r. do wybuchu II Wojny Światowej był jego prezesem. We wrześniu 1939 r. kierował ewakuacją personelu technicznego PWS do Rumunii. W początkach 1940 r.

znalazł się we Francji, gdzie podjął pracę we francuskim przemyśle lotniczym. Pozostał w tym kraju po jego kapitulacji.

Zmarł w nieznanych okolicznościach w Tuluzie lub Londynie wiosną 1943 r.

Odnaczony był Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi. Posiadał szereg odznaczeń państwowych i resortowych.

Bibliografia: Biuletyn ARP Nr 115 z V.1937 r., s.XXI-XXII; *Czy wiesz kto to jest*. Uzupełnienia i sprostowania pod red. S. Łozy, Warszawa 1938, s.258; *Rocznik informacyjny o spółkach akcyjnych w Polsce*, Warszawa 1929, poz. Nr 284; *Rocznik Polskiego Przemysłu i Handlu*, Warszawa 1938, poz. Nr 1895; „Skrzydłata Polska” Nr 5 z V.1937 r., s.21-22; Barel R., Chojnicki J., Królikiewicz T., Kurowski A., *Z historii polskiego lotnictwa wojkowego 1918-1939*, Wyd. MON, Warszawa 1978, s.393-395, 423; Chwałczyk T., *Podlaskie skrzydła*, Wyd. KAW, Rzeszów 1985, s.215-216; Glass A., *Rosinkiewicz Roman Miroslaw (1895-1943)*, Polski Słownik Biograficzny, t. XXXI/I s.132, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk-Lódź 1989, s.89.

Roszkowski Mieczysław

Roszkowski Mieczysław (1915-2003) por. rez., inż. mechanik, pilot samolotowy, sportowy i komunikacyjny, instruktor, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 15.II.1915 r. w m. Studzieniczna, pow. augustowski. Po szkole powszechnej wstąpił do Państwowego Seminarium Nauczycielskiego, następnie przeniósł się do Państwowej Szkoły Budowy Maszyn w Grudziądzu, którą ukończył w 1934 r. W czasie nauki w tej szkole uczestniczył w pracach koła LOPP. Wzięty do odbycia służby wojskowej, ukończył kurs Szkoły Podchorążych Rezerwy Piechoty i służył w 41 Pułku Piechoty w Zambrowie.

W 1936 r. otrzymał pracę w Podlaskiej Wytwórni Samolotów w Białej Podlaskiej (PWS), pracował tam do wybuchu II wojny światowej. Należał do aktywnych członków, pilotów sportowych miejscowego Aeroklubu Podlasko-Poleskiego. We wrześniu 1939 r. wziął udział w ewakuacji PWS na tzw. przedmoście rumuńskie. Powrócił z końcem 1939 r. do swoich rodzinnych stron. Aresztowany przez NKWD wiosną 1940 r., wywieziony został wraz z rodziną na Syberię. W połowie 1943 r. na wieść o organizacji Wojska Polskiego na terytorium ZSRR zgłosił się do obozu Sielce n.Oką. Przeszkolony, na własną prośbę, został mechanikiem lotniczym. Przeszedł cały szlak wojenny od Warszawy do Berlina jako mechanik klucza lotniczego w Pułku Myśliwskim „Warszawskim”. Po zakończeniu działań wojennych podjął pracę w Polskich Liniach Lotniczych (PLL LOT), po krótkiej służbie w Samodzielnej Eskadrze Transportowej. Do 1952 r. latał jako mechanik pokładowy samolotów „Li”-2 (Douglas Dagota - 3), następnie jako szef mechaników PLL LOT. W latach 1952-1957 pełnił szereg odpowiedzialnych funkcji w Wydziale Obsługi Technicznej Samolotów. Równocześnie podnosił kwalifikacje studiując zaocznie, które sfinalizował zdobywając w 1957 r. dyplom inżyniera na Wydziale Mechanicznym Politechniki Warszawskiej. Był następnie instruktorem wyszkolenia mechaników pokładowych naziemnych w sekcji szkolenia i treningu personelu latającego PLL LOT na samolot „IT”-14 i „IL”-18. W 1959 r. został pilotem, który przeleciał 1 mln km, a w 1962 r. 2 mln km. W 1972 r. skierowany został na odpowiedzialne stanowisko w przedstawicielstwie PLL LOT w Berlinie, pracował tam do 1980 r., tj. do przejścia na emeryturę.

Należał do grona entuzjastów lotnictwa sportowego i jego popularyzatorów. Był długoletnim wykładowcą na kursach specjalistycznych, członkiem Państwowej Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej.

Ogółem wylatał 12 tys. godzin

Zmarł 2.I.2003 r. w Augustowie.

Pochowany został w grobie rodzinnym na cmentarzu w rodzinnej Studzieniczej.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odznaczony był Krzyżem Walecznych, Złotym Krzyżem Zasługi, Medalem X-lecia PRL, Medalem wojennym „Zwycięstwa za Warszawę”, Medalem „Za Odrę, Nysę i Bałtyk”, radzieckimi medalami: „Za Warszawę”, „Za Berlin” i medalem „Pobiedy”.

Bibliografia: „Skrzydłata Polska” nr 3 z III.2003 r., s.18; Nr 4 z 27 I.1980 r.,s.18-19 (foto); „Wiara” Nr 23 z 12.III.1969 r., s.7 (foto).

Rumbowicz Witold

Rumbowicz Witold (1882-1945) inż. mech., konstruktor lotniczy, wynalazca organizator wytwórni lotniczych, popularyzator, działacz, entuzjasta lotnictwa. Jeden z pionierów lotnictwa polskiego

Urodził się 5.VI.1882 r. w Wilnie, w rodzinie Bronisława i Marii z d. Wojciechowskiej. Ukończył gimnazjum w Wilnie, następnie w 1915 r. Politechnikę Lwowską. Jako gimnazjalista, a potem student, obok K. Richtmana, A., S. i K. Lubańskich, Cz. Tańskiego i E. Libańskiego, należał do inicjatorów powołania w 1910 r. Warszawskiego Towarzystwa Lotniczego „Aviata”. W latach 1910-1914 wspólnie ze wspomnianym E. Libańskim uczestniczył w budowie jednego z pierwszych polskich samolotów we Lwowie o nazwie „Jaskółka”. Następnie z T. Flegierem skonstruował szybowiec, na którym w 1912 r. W. Jędrzejewski osiągnął wysokość 20 m i przeleciał 200-300 m. Uczestniczył w pracach redakcji czasopisma „Lotnik i Automobilista”. Był autorem kilku artykułów o lotnictwie oraz niewielkiej książki pt. *Samochód i Płatowiec*, Warszawa 1913. Należał do inicjatorów i autorów wykładów o lotnictwie w Związku Nauczycielskim w Warszawie. W 1913 r. wraz z inż. Stępowskim przejął od Z. Deklera poradnię z punktem sprzedaży materiałów modelarstwa lotniczego, zwaną biurem Aero-Office. Ze wspomnianym T. Flegierem zbudował kolejny samolot sportowy, który jednakże z niewiadomych przyczyn nie wzniósł się w powietrze. Po wyjeździe w II połowie 1915 r. do Rosji, pracował do 1918 r. jako kierownik produkcji w wytwórni płatowców „Anatra” w Odessie. W styczniu 1919 r. wstąpił do I Awiacyjnego Oddziału Wojsk Polskich, w którym zajmował się sprawami organizacyjnymi i technicznymi. Przydzielony do Sekcji Żeglugi Napowietrznej Ministra Spraw Wojskowych, od sierpnia 1919 r. objął kierownictwo Centralnych Warsztatów Lotniczych (CWL). Został też członkiem Komisji do orzecznictwa w Zakładach Mechanicznych E. Plage i T. Laskiewicza w Lublinie w sprawie produkcji samolotów. W drugiej połowie 1920 r. był organizatorem i dyrektorem wydziału lotniczego w zakładach lubelskich, w poważny sposób przyczyniając się do wdrożenia produkcji licencyjnego samolotu włoskiego „Ansaldo”. W sierpniu tego roku, wspólnie z pilotem por. L. Rayskim, wykonał pierwszy polski lot

długodystansowy Turyn - Warszawa, przez Alpy do Francji, następnie do Polski na samolocie „Ansaldo” A-300, który w ten sposób sprowadzony został do Lublina. W 1923 r., wspólnie z baronem S. Rosenwerthem, prof. A. Ponikowskim i prof. C. Witoszyńskim i innymi, utworzył SA Podlaską Wytwórnę Samolotów (PWS) w Białej Podlaskiej. Jako dyrektor techniczny tej wytwórni w latach 1923-1925, był jej rzeczywistym organizatorem. Dzięki jego staraniom w krótkim czasie, bo już w lipcu 1925 r. podjęła ona seryjną produkcję licencyjnego samolotu francuskiego „Potez”-XXV. Należał do inicjatorów i współorganizatorów Tygodni Lotniczych na terenie miasta Biała Podlaska w latach 1924-1925. Zapisał się jako popularyzator lotnictwa, odbywając szereg odczytów i spotkań na terenie ówczesnego powiatu Biała Podlaska.

Po przeniesieniu się do Warszawy w 1927 r. został dyrektorem Wytwórni Maszyn Precyzyjnych „Avia”. Od 1928 r. ponownie objął kierownictwo nad CWL w Warszawie. Był inicjatorem i organizatorem pierwszej państwowej wytwórni lotniczej, powstałej poprzez przekształcenie wspomnianych warsztatów w Państwowe Zakłady Lotnicze (PZL). Jego zasługą było utworzenie nowoczesnego biura konstrukcyjnego PZL, do którego zdołał zaangażować tak wybitnych konstruktorów jak inż. J. Dąbrowski, W. Zalewski, F. Misztal czy Z. Puławski. Będąc dyrektorem naczelnym i technicznym PZL do 1934 r., zajmował się jako konstruktor kwestią nowych prototypów. Był pomysłodawcą budowy samolotu myśliwskiego PZL-24, autorem kadłuba tego samolotu ze stanowiskiem strzeleckim oraz wskaźnikiem niebezpiecznych przyspieszeń. Zajmował się popularyzacją polskiego lotnictwa za granicą, był m.in. uczestnikiem, z pilotem B. Orlńskim na PZL Ł-2, Zlotu do Bukaresztu (Rumunia) w czerwcu 1930 r., z okazji międzynarodowych pokazów samolotów myśliwskich. Należał do grona tych specjalistów lotnictwa polskiego, którzy już na początku lat 30. wskazywali na konieczność budowy nowej wytwórni. W znaczący sposób przyczynił się do uruchomienia na przełomie 1934 i 1935 Wytwórni Płatowców PZL Nr 1 w Warszawie na Okęciu-Paluchu. W latach 1935-1939 był wiceprezesem Rady Nadzorczej PZL, współorganiza-

torem Stowarzyszenia Eksportowego Przemysłu Wojennego (SEPEWE), od 1937 r. jego prezesem. Głównym pomysłodawcą, w 1936 r., uruchomienia produkcji licencyjnej samolotów PZL P-24 w Kayseri k. Ankary (Turcja). Był działaczem Zarządu Głównego Związku Polskich Inżynierów Lotniczych, Zrzeszenia Polskich Przemysłowców Lotniczych (współwłaścicielem wytwórni „Avia”), członkiem Sekcji Lotniczej w Muzeum Przemysłu i Techniki w Warszawie.

Należał w 1927 r. do grona członków założycieli Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej (ARP). Od 1931 r. był członkiem Komisji Sportowej ARP, komisarzem sportowym z prawem nadzoru nad wszystkimi zawodami lotniczymi w Polsce. W latach 1931-1932 był członkiem Rady Naczelnej ARP i pełnił funkcję wiceprzewodniczącego Komisji Sportowej ARP. Zasiadał od 1925 r. w kolegium redakcyjnym czasopisma „Lot Polski”. W 1934 r. był współorganizatorem Challenge’u w Warszawie. Ogłosił szereg artykułów specjalistycznych na łamach czasopism lotniczych, w tym art. dyskusyjny pt. *Drzewo czy metal* („Lot Polski” Nr 8 z VIII.1925 r., s.840).

We wrześniu 1939 r. ewakuował się do Rumunii, następnie do Francji. Podjął tam działalność w tajnej Polskiej Organizacji Walki o Niepodległość (kryptonim „Monika”). Był członkiem Ekspozytury wywiadu polskiego we Francji tzw. Sieci F-2 w sekcji rozpoznania lotniczego. Aresztowany w dniu 26.XII.1942 r. w Nicei przez włoską tajną policję polityczną, na skutek denuncjacji, przekazany został Niemcom. Następnie został wysłany do obozu koncentracyjnego w Buchenwaldzie.

Zmarł 18.IV.1945 r. z wycieńczenia.

Żonaty z Litą Radwańską, pozostawił potomstwo.

Odnaczony był szeregiem odznaczeń polskich i zagranicznych, w tym: Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi, Medalem „10-lecia Odzyskania Niepodległości”, Krzyżem Oficerskim Orderu Polonia Restituta, francuskim Krzyżem Kawalerskim Legii Honorowej. Był członkiem zwyczajnym ARP.

Bibliografia: Biuletyn ARP Nr 3 z 15.I-15.II.1928 r.; Nr 14 z I.VII-15.VII.1931 r.; Nr 5 z I.II-1.III.1931 r.; *Ku czci poległych lotników. Księga Pamiątkowa*. Praca zbiorowa pod naczelną redakcją M. Romeyko, Warszawa 1933, s.24, 265 (foto); „Lotnik i Automobilista” Nr 1 z I.1913 r., s.2-3; Nr 2 z II.1912 r., s.14-15; „Lotnik” Nr 3 z 16.I.1926 r., s.43; „Lot Polski” Nr 2 z II.1928 r., s.477-478; Nr 5 z 5.V.1928 r., s.3-6; Nr 8 z VIII.1925 r., s.8-10; Nr 7 z VII.1930 r., s.12; Nr 5 z III.1931 r. s.29-33; Nr 14 z VII.1931 r., s.21-22; „Podlasiak” Nr 37 z 13.IX.1925 r., s.5-6; *Rocznik Polskiego Przemysłu i Handlu*, Warszawa 1938, poz. Nr 1856; *Who is who in Central and East Europe*, Zurich 1937; Bartel R., Chojnacki J., Królikiewicz T., Kurowski A., *Z historii polskiego lotnictwa wojkowego 1918-1939*, Warszawa 1978, s.365, 392-393, 399; Cynk J.B., *Polish Aircraft 1893-1939*, London 1971; passim, Chwałczyk T., Glass A., *Samoloty PWS*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1990, s.8-10; Glass A., *Rumbowicz Witold ps. Feliks (1882-1945)*, PSB, t. XXXIII/1 z. 136, Wrocław - Warszawa - Kraków 1991, s.82-83; tenże, *Rumbowicz Witold (1882-1945)* [w:] Słownik Polskich Pionierów Techniki, Katowice 1986, s.184; Glass A., Różycka T., *Rumbowicz Witold (1882-1945)* [w:] Polski Słownik Techników Polskich z. 4/5, Wyd. Federacja Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych, Warszawa 1994, s.129-130; Jungowski E., *O pionierach polskiej myśli lotniczej*, Warszawa 1967, s.211, 226, 244, 255; *Księga SIMP. Pół wieku działalności mechaników polskich w przemyśle*, Warszawa 1963, s.82-83; Markowski M., *Okres powstania polskiej myśli lotniczej do 1918 r.* [w:] Polskie Lotnictwo Sportowe. Almanach, Kraków 1987, s.18-19; Prauss S., *Z Zakopanego na Stag Lane. Wspomnienia konstruktora lotniczego i pilota. Lata 1910-1970*. Podał do druku, wprowadzeniem i przypisami opatrzył E. Malak, Wyd. Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław - Warszawa - Kraków 1996, s.521; Tuszyński B., *Księga sportowców polskich ofiar II wojny światowej 1939-1945*, Wyd. ARS Print Production, Warszawa 1992, s.244; CAW, Akta Personalne Nr t. 6886 + 8591.

Rutkowski Franciszek

Rutkowski Franciszek (1890-1962) pilot samolotowy wojskowy, sportowy, doświadczony instruktor, entuzjasta i popularyzator lotnictwa

Urodził się 11.XII.1890 r. w m. Siemón pow. toruński, w rodzinie Mikołaja i Franciszki z d. Borkowska. Po ukończeniu szkoły powszechnej uczył się zawodu mechanika. Zmobilizowany w 1916 r. do wojska pruskiego, został skierowany do wojskowej szkoły pilotów do obsługi technicznej. Po zakończeniu działań wojennych przeszedł przeszkolenie w pilotażu w Niższej Szkole Pilotów w Bydgoszczy, następnie podjął pracę pilota oblatywacza w Wielkopolskiej Fabryce Płatowców „Samolot” w Poznaniu. Przez pewien okres był pilotem doświadczalnym w Zakładach Mechanicznych E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie. Jako jedyny pilot cywilny wziął udział w I Locie Okrężnym zorganizowanym przez Aero Club Rzeczypospolitej Polskiej we wrześniu 1922 r. na trasie Warszawa - Lwów - Kraków - Poznań - Warszawa o długości 1245 km na samolocie „Ansaldo-300”. Rajdu tego nie ukończył z powodu awarii silnika samolotu na odcinku Lwów - Kraków. Ponownie uczestniczył w II Locie Okrężnym w lipcu 1923 r., startując na samolocie „Ansaldo-300A”. W okresie od 23.VII. do 13.IX.1923 r. był uczestnikiem I Polskiego Konkursu Ślizgowców w Białce k. Nowego Targu na stokach Czarnej Góry. Odbył lot na jednym z szybowców „Lublin II” konstrukcji inż. S. Cywińskiego. Od 1925 r. przeniósł się do Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS) w Białej Podlaskiej. Jako pilot doświadczalny (oblatywacz) dokonał oblotu ok. 25 prototypów tej wytwórni, w tym samolotu PWS-4, PWS-8, PWS-50, PWS-51, PWS-52. Reprezentując barwy PWS w II Konkursie Awionetek 29.X-1.XI.1928 r. na samolocie PWS-4 zajął VI miejsce w klasyfikacji ogólnej, wygrywając konkurencję techniczną. Decyzją Komisji Sportowej w październiku 1928 r., jako jeden z pierwszych otrzymał międzynarodową licencję pilota kategorii „C” (turystycznego) Nr 120 FAI. Z chwilą powstania, wiosną 1929 r., Klubu Lotniczego Podlaskiej Wytwórni Samolotów (KL PWS) w Białej Podlaskiej przejął, na siebie prowadzenie szkoły pilotów (VI.1929-V.1930). Do sukcesów zaliczyć mógł to, że wyszkolił w tej szkole tak wybitnych przedstawicieli polskiego lotnictwa, jak inż. A.T. Karpiński, prof. inż. J. Naleszkiewicz, inż.

A. Uszacki. W okresie IV-V 1929 r., jako pilot fabryczny, przeprowadził na Powszechną Wystawę Krajową do Poznania samoloty wytwórni: PWS-4, PWS-5, PWS-20, w celu prezentacji. Reprezentując PWS i polskie lotnictwo jako jeden z pilotów w II Międzynarodowym Turnieju Samolotowym tzn. Challenge 20.VII-7.VIII.1930 r. na samolocie PWS-8. Ukończył te zawody poza konkursem, startując w barwach KL PWS. W I Międzynarodowym Miotyngu Lotniczym w Warszawie 18-19.VI.1932 r. w konkursie samolotów komunikacyjnych zajął II miejsce na samolocie PWS-24. Należał do popularyzatorów lotnictwa w miejscowym środowisku i forum krajowym. Był inicjatorem szeregu lotów propagandowych samolotami PWS. W 1931 r. był m.in. autorem przelotów wraz z kpt. Szumielem samolotem PWS-51 na trasie Biała Podlaska - Dęblin, Biała Podlaska - Kraków. Po przejściu PWS przez państwo zrezygnował z pracy pilota fabrycznego i wycofał się z lotnictwa. Po wrześniu 1939 r. prowadził w Białej Podlaskiej zakład mechaniczny i sklep.

W okresie wojny i okupacji trudnił się handlem, m.in. prowadząc sklep z butami i skórami. Po zakończeniu działań wojennych przeniósł się na Ziemię Odzyskane, pracował jako mechanik do połowy lat 60. w Zakładach Przemysłu Terenowego w Dębnie Lubuskim

Zmarł 27.III.1962 r. w Szczecinie.

Pochowany został na cmentarzu w Dębnie Lubuskim.

Żonaty z Marią Pawelską, miał dwóch synów Franciszka i Kazimierza Alfonsa vel Andrzeja i córkę Martę.

Odnaczony był Brązowym i Srebrnym Krzyżami Zasługi, Połową Odznaką Pilota i Odznaką Honorową LOPP II stopnia (srebrną).

Bibliografia: „Lot” Nr 1 z I.1923 r., s.1-7; Nr 2 z VII.1923 r., s.1-4; „Lotnik” Nr 4 z 10.V.1929 r., s.75-77; Nr 5 z 10.IV.1929 r., s.109; Nr 6 z 16.IV.1929 r., s.118; „Lot Polski” Nr 10 z X.1928 r., s.749, 758-759; Nr 12 z XII.1928 r., s. 837-840; Nr 7 z VII.1932 r., s.6; „Przegląd Lotniczy” Nr 2 z XII.1928 r., s.54-61; „Skrzydłata Polska” Nr 113 z 15.VIII.1982 r., s.7 (foto); *5 lat pracy i istnienia Klubu Lotniczego Podlaskiej Wytwórni Samolotów 1929/1934*, Biała Podlaska 1934, s.6-7, 17-18, 23; Rychter W., *Skrzydłate wspomnienia*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1980, s.42-45, 48-49, 136-138; Glass A., *Polskie konstrukcje lotnicze 1893-1939*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1977, s.177-209; Malinowski T., *Sport samolotowy* [w:] Polskie Lotnictwo Sportowe, Almanach, Kraków 1987, s.52-53, 77-78; Wojciechowski J., *Polskie konstrukcje lotnicze* [w:] Polskie lotnictwo sportowe, s.98-103; Informacje Marii Rybakiewicz z VIII-IX.2003 r.

Rybakiewicz Jerzy

Rybakiewicz Jerzy (1932-1959) ppor pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 23.VI.1932 r. w m. Hajnówka pow. Białystok, w rodzinie Konstantego. Po ukończeniu szkoły podstawowej uczęszczał do gimnazjum w rodzinnej miejscowości. Zgodnie ze swoimi młodzieńczymi zainteresowaniami wstąpił do Oficerskiej Szkoły Lotniczej nr 5 w Radomiu. Po jej ukończeniu, wypromowany na stopień podporucznika pilota WP 28.VI.1957 r., otrzymał przydział do 40 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego w Świdwinie. Latał w tym pułku na samolotach UT-2, Po-2, UTI „Mig”-15 i „Lim”-2 jako młodszy pilot, a następnie pilot.

Legitymował się nalotem ponad 300 godzin.

Zginął śmiercią lotnika 13.VIII.1959 r., podczas lotu ćwiczebnego w szyku na samolocie „Lim”-2 nieopodal m. Biały Zdrój.

Pochowany został na cmentarzu w Hajnówce.

Rodziny nie założył.

Bibliografia: *Pamięci lotników wojskowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. J. Zielińskiego Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2003, s.290 (foto).

Sacewicz Seweryn (1895-1920) por. obs. pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 19.I.1895 r. w m Łomazy pow. bialski, w rodzinie Grzegorza i Marii z d. Bessaraba. Po ukończeniu szkoły elementarnej w Lublinie wstąpił do Szkoły Mechaniczno-Technicznej Hipolita Wawelberga i Stanisława Rotwanda w Warszawie. Tam zafascynował się lotnictwem, poznał tajniki silników lotniczych. W kilka miesięcy po wybuchu I wojny światowej w 1914 r. zgłosił się na ochotnika do służby w lotnictwie. Skierowany początkowo do 1 Roty Lotniczej, wkrótce wysłany został na kurs obsługi silników lotniczych przy Instytucie Politechnicznym w Piotrogradzie. Po jego ukończeniu w październiku 1915 r. odkomenderowany do Moskiewskiej Szkoły Pilotów. Po jej ukończeniu w grudniu 1916 r. otrzymał przydział do 34 Korpusnego Oddziału Lotniczego. Walczył jako podoficer, następnie chorąży pilot do 27.XII.1917 r. Przez kilka miesięcy służył w Armii Ochotniczej Dońskiej gen. M. Aleksiejewa, później gen. A. Denikina. Od połowy 1918 r. znalazł się w lotnictwie bolszewików. W dniu 31.V.1919 r. na samolocie Sopwith 11/2 „Strutler” przeleciał do Oddziałów gen. A. Denikina. W 2 oddziale Lotniczym Armii Dońskiej walczył do stycznia 1920 r., wykonując wiele lotów bojowych. Będąc w stopniu porucznika pilota, dzięki usilnym staraniom dn. 12.I.1920 r. otrzymał zgodę o zwolnienie z lotnictwa rosyjskiego i wyjazd do Polski. Po powrocie do Odrodzonej Polski rozchorował się i dopiero w kwietniu 1920 r. zgłosił się na ochotnika do Wojska Polskiego. Po pozytywnym wniosku Oficerskiego Trybunału Orzekającego skierowany został w lipcu 1920 r. do Wyższej Szkoły Pilotów w Poznaniu. Po zaliczeniu kursu pilotażu, wziął udział w wojnie polsko-sowieckiej 1919-1920 jako por. pilot 9 Eskadry Wywiadowczej.

Zginął śmiercią lotnika 29.XI.1920 r. Wg innego źródła 11.XII.1920 r. podczas lotu szkolnego na samolocie „Bristol” F2B nr 20.32 w Łucku.

Pochowany został na Cmentarzu Wojskowym w Poznaniu w kwaterze lotników.

Żonaty.

Odznaczony był m.in. rosyjskim Krzyżem św. Jerzego IV, III i II klasy.

Bibliografia: Borowy S., *Życiorysy poległych lotników* [w:] Praca zbiorowa pod naczelną red. M. Romeyki, Wyd. Komitet Budowy Pomnika Ku czci Poległych Lotników, Warszawa 1933, s.319 (foto); Sacewicz M., Kopański T., *W służbie Jego Wysokości Imperatora Wszechrusi*; „Skrzydłata Polska” Nr 3 z III.1997 r., s.56-59 (foto); Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.28-31, poz. 88; Romejko M., *Zarys historii lotnictwa wojskowego* [w:] Ku czci poległych lotników. Księga Pamiątkowa, s.172-174.

Seremet Franciszek

Seremet Franciszek (1905-1991) technik mechanik, pilot szybowcowy, działacz i popularyzator lotnictwa

Urodził się 25.XI.1905 r. w m. Zielonka k. Rzeszowa, w rodzinie Wojciecha i Ewy z d. Kazior. Po ukończeniu szkoły podstawowej w rodzinnej miejscowości, wstąpił do Szkoły Technicznej w Rzeszowie, będącej filią warszawskiej Szkoły Technicznej Hipolita Wawelberga i Stanisława Rotwanda. Po uzyskaniu dyplomu technika, powołany został do odbycia służby wojskowej w pułku saperów stacjonującego w Modlinie. Z uregulowanym już stosunkiem wojskowym złożył podanie o przyjęcie do Podlaskiej Wytworni Samolotów (PWS) w Białej Podlaskiej. Został przyjęty do pracy w tej wytwórni i otrzymał intratną posadę w dziale studiów-prototypowni. W 1929 r. znalazł się w kręgu inicjatorów i gorących zwolenników powołania przyfabrycznego klubu lotniczego przy tej wytwórni. Jako członek KL PWS wiosną 1933 r., skierowany został w pierwszej grupie wraz z Z. Przeworskim i S. Sławińskim na kurs szybowcowy do najświeższej szkoły szybowcowej w Bezmiechowej. Po przeszkoleniu zdobył początkowo uprawnienia pilota szybowcowego kategorii „B”. Po przejściu dodatkowego przeszkolenia jesienią tego roku stał się posiadaczem legitymacji Nr 71 pilota kategorii „C”. W latach 1933-1939 był znany działaczem Klubu Lotniczego PWS, następnie Aeroklubu Podlasko-Poleskiego. Pełnił funkcję sekcyjnego w Sekcji Szybowcowej tego aeroklubu, następnie był kierownikiem taboru szybowcowego. Od 1938 r. zasiadał w zarządzie Aeroklubu Podlasko-Poleskiego.

Po klęsce wrześniowej 1939 r. pozostał w Białej Podlaskiej. Pracował jako technik w jednej z gorzelni k. Białej Podlaskiej. Był uczestnikiem konspiracji w szeregach Armii Krajowej i jako saper brał udział w akcji „tory”. Po 1944 r. włączył się w odbudowę miasta Biała Podlaska. Należał do grupy techników, którzy przyczynili się do tego, że miasto otrzymało energię elektryczną i powołano Zakład Energetyczny. W latach 1950-1952 był kierownikiem tego zakładu.

Od 1953 r. do przejścia na emeryturę pracował w Przedsiębiorstwie Gospodarki Komunalnej w Dziale Wodociągów w Białej Podlaskiej. Żywo intere-

sował się lotnictwem i wspierał wszelkie inicjatywy mające na celu powołanie aeroklubu w mieście n. Krzną.

Zmarł 16.VI.1991 r. w Białej Podlaskiej.

Pochowany został na miejscowym cmentarzu komunalnym (starym) przy ul. Janowskiej.

Żonaty z Czesławą z domu Wasilewska. Miał dwóch synów, Macieja i Jerzego i córkę Ewę.

Odnaczony był Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi oraz Krzyżem Kawalerskim OOP.

Bibliografia: Chwałczyk T., *Podlaskie skrzydła*, Wyd. Krajowa Agencja Wydawnicza, Rzeszów 1985 r., s.240; Sroka J., *Z historii lotnictwa na Podlasiu* „Słowo Podlasia” Nr 5 z 1994 r., s.7; *5 lat pracy i istnienia Klubu Lotniczego Podlaskiej Wytwórni Samolotów 1929/1934*, Wyd. Zarząd KL PWS, Biała Podlaska 1934, s.13, 36, 73-74, 77; USC w Białej Podlaskiej, Akta sygn. nr I-400/1991; Relacje i wiadomości syna Macieja Seremet z VII.2003 r.; [współautor noty Sławomir Hordejuk].

Sidoruk Bogusław Michał

Sidoruk Bogusław Michał (1955-1980) ppor. inż., pilot samolotowy wojskowy, technik geodeta, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 29.IX.1955 r. w. Białej Podlaskiej, w rodzinie Mieczysława i Władysławy Stanisławy z d. Wasilewska. Po ukończeniu w 1969 r. Szkoły Podstawowej Nr 6 w Białej Podlaskiej zdał egzamin i dostał się do Państwowego Liceum Ogólnokształcącego im. Józefa Ignacego Kraszewskiego. Po zdaniu matury w 1973 r. próbował dostać się do Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, ale nie został przyjęty. W latach 1975-1976 uczęszczał do Pomaturalnego Studium Geodezyjnego w Białej Podlaskiej, zdobywając dyplom technika geodety. Po ponownej próbie dostania się do Wyższej Szkoły Morskiej mimo zdania pozytywnie egzaminu podjął, w II połowie 1977 r. pracę w porcie gdyńskim. Powołany do odbycia służby wojskowej skierowany został do Centrum Wyszczolenia Marynarki Wojennej (CWMW) w Ustce. Po ukończeniu kursu młodszych specjalistów CWMW, za zgodą dowództwa, po raz trzeci podjął próbę dostania się do Wyższej Szkoły Morskiej (WSM). Po ponownym, pozytywnym zdaniu egzaminu oraz po porozumieniu się władz WSM przyjęty został do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Janka Krasickiego w Dęblinie. Zamiast marzeń o rejsach dalekomorskich pokochał latanie, latał z wielkim zamiłowaniem.

Obok zainteresowań dalekimi podróżami, geografią i sportem lubił tańczyć. Przez okres kilku lat tańczył w Zespole Pieśni i Tańca Powszechnej Spółdzielni Spożywców „Społem” w Białej Podlaskiej. Popularyzował folklor na wielu występach, m.in. na święcie „Sztandaru Ludu” w Białej Podlaskiej w czerwcu 1976 r.

Zginął śmiercią lotnika 22.X.1980 r. na samolocie „Lim”-2 podczas lotu ćwiczebnego, jako słuchacz ostatniego czwartego lotu po nieudanej próbie wyjścia z korkociągu nad lasem za m. Wisznice.

Pochowany został na cmentarzu komunalnym (starym) w Białej Podlaskiej, przy ul. Janowskiej.

Pośmiertnie rozkazem Ministra Obrony Narodowej z X.1980 r. mianowany został podporucznikiem WP w korpusie lotnictwa.

Rodziny nie założył.

Bibliografia: Kubacki L., *Antologia pilotów wojskowych poległych w latach 1945-2000*, wyd. II Radom 2002, s.113; *Pamięci lotników wojskowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. Zielińskiego J., Dom Wyd. Bellona Warszawa 2003, s.400-401 (foto); Flisiński J., *Szkoły Białskie w XVII-XX w. Monografia I Liceum Ogólnokształcącego im. J.I. Kraszewskiego*, Wyd. Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna, Biała Podlaska 1998, s.267-269. poz 1813; USC w Białej Podlaskiej. Akta sygn. nr I-831/1955; Informacje Władysławy Sidoruk (matki) z 21.VIII.2003 r.

Sierpiński Stanisław (1915-1939) ppor., pilot samolotowy wojskowy, pedagog, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 8.V.1915 r. w Białej Podlaskiej. Po szkole powszechnej wstąpił do Państwowego Seminarium Nauczycielskiego im. Mieczysława Brzezińskiego w Leśnej Podlaskiej. Po jego ukończeniu w 1936 r. i zdobyciu zawodu nauczyciela szkoły powszechnej, został wzięty do odbycia służby wojskowej. Po odbyciu kursu unitarnego, kształcił się na pilota w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Po jej ukończeniu i otrzymaniu promocji na pierwszy stopień oficerski (XII Promocja), został skierowany do 211 Eskadry Bombowej w 1 Pułku Lotniczym w Warszawie.

Wziął udział w Wojnie Obronnej Polski we wrześniu 1939 r., jako podchorąży pilot w macierzystej eskadrze. Wykonał kilka lotów bojowych.

Zginął śmiercią lotnika 12.IX.1939 r., wraz z por. obs. F. Kupidłowskim i całą pozostałą załogą, podczas wyprawy bombowej na kolumny pancerne wroga na PZL-37 „Łoś” w walce z myśliwcami niemieckimi w rejonie m. Mięksisz Stary - Charytany woj. Lwowskie.

Pochowany został na miejscowym cmentarzu.

Żonaty.

Odnaczony był Krzyżem Walecznych.

Bibliografia: „Słowo Podlasia” Nr 282 z 12.X.1985 r., s.7; Pawlak J., *Absolwenci Szkoły Orłąt 1925-1939*, Wyd. Retro-Art., Warszawa 2002, s.212 (foto); tenże, *Polskie Eskadry w Wojnie Obronnej Wrzesień 1939*, Wyd. KiŁ., Warszawa 1991, s.161-175, 501; Sroka J., *Leśniczy Zakład Kształcenia Nauczycieli w Leśnej Podlaskiej w latach 1916-1970*, Wyd. Podlaskie Towarzystwo Społeczno-Kulturalne, Biała Podlaska 1990, s.236-237, 253, 408-409; Cumft O., Kujawa H.K., *Księga Lotników Polskich Poległych Zmarłych i Zaginionych 1939-1946*, Wyd. MON, Warszawa 1989, s.149.

Siuda Eugeniusz

Siuda Eugeniusz (1914-1942) st. szer. strzelec pokładowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 10.XI.1914 r. w Siedlcach. Po szkole powszechnej uczył się zawodu ślusarza. Po zdobyciu stosownych uprawnień pracował w jednym z zakładów usługowych jako czeladnik, a następnie majster w rodzinnym mieście. Wzięty w 1939 r. do odbycia służby wojskowej, po kursie unitarnym służył w jednej z eskadr polskiego lotnictwa. Po klęsce wrześniowej znalazł się początkowo w Rumunii, następnie we Francji. Po kapitulacji tego kraju ewakuował się do Anglii. Przeszedł kurs dla strzelców pokładowych w jednym z ośrodków szkoleniowych, i skierowany został do 301 Dywizjonu Bombowego Ziemi Pomorskiej „Obrońców Warszawy”.

Zginął śmiercią lotnika 13.III.1942 r. na Vickers „Wellington” MK IV nr Z 1257, podczas lotu bojowego na bombardowanie Kolonii, zestrzelony przez myśliwce wroga. Spadł z całą załogą do morza.

Żonaty.

Bibliografia: Cumft O., Kujawa H.K., *Księga Lotników Polskich, Poległych Zmarłych i Zaginionych 1939-1946*, Wyd. MON, Warszawa 1989, s.476, Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.295, poz. 1532.

Skarbiński Michał (1903-1997) prof. zw. inż. mech., konstruktor, pilot samolotowy sportowy, pedagog, entuzjasta i działacz sportów lotniczych

Urodził się 10.IV.1903 r. w m. Grodziec w Zagłębiu Dąbrowskim, w rodzinie Jakuba i Marii z Krajewskich. Będąc gimnazjalistą brał udział jako ochotnik, w wojnie polsko-sowieckiej 1919-1920 r. Po ukończeniu Państwowego Gimnazjum im. Stanisława Staszica w Warszawie w 1921 r., wstąpił na Wydział Mechaniczny Politechniki Warszawskiej. Po uzyskaniu dyplomu inżyniera w 1926 r., przebywał jako stypendysta na praktykach specjalizacyjnych w wytwórniach lotniczych Francji, m.in. w wytwórni Potez i Lorraine Dietrich. Po powrocie w 1929 r. do kraju, podjął pracę w Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS) w Białej Podlaskiej na stanowisku kierownika wydziału studiów. W tym charakterze uczestniczył w pracach nad konstrukcją samolotu łącznikowego PWS-7, samolotów sportowych PWS-8 i PWS-50, samolotów szkolnych PWS-11 i PWS-12. Brał też udział we wdrożeniu do produkcji pierwszego polskiego samolotu myśliwskiego PWS-10, w pracach koncepcyjno-organizacyjnych nad prototypem samolotów transportowo-pasażerskich tej wytwórni: PWS-20 i PWS-21. W czasie pobytu w Białej Podlaskiej włączył się do prac w nowoutworzonym Klubie Lotniczym PWS. Od 28 IV 1930 r. został kierownikiem Sekcji Budowy Awionetek i członkiem Zarządu KL PWS. W tym klubie lotniczym przeszedł przeszkolenie lotnicze. W końcu 1931 r., jako specjalista do spraw organizacji produkcji lotniczej, skierowany został do Zakładów Metalowych „Lilpop Rau i Loewenstein” w Warszawie. Był tam kierownikiem odlewni staliwa, żeliwa, stopów lekkich, działu obróbki cieplnej wraz z laboratorium oraz nowej odlewni stopów magnezu dla potrzeb lotnictwa. W 1935 r. przeszedł do Państwowych Zakładów Lotniczych na stanowisko kierownika zakładu (budowy nowych samolotów bombowych PZL-37 „Łoś”, PZL-43 „Sum”, samolotów myśliwskich PZL-P-24 i PZL-50 „Jastrząb”. W 1936 r. powierzono mu stanowisko dyrektora technicznego Wytwórni nr 3 PZL w Mielcu w budowie. Na wzór nowoczesnych wytwórni lotniczych, opartych na wzorach amerykańskiego organizatora W. Clarka doprowadził do uruchomienia nowoczesnej produkcji samolotów bombowych PZL-37 „Łoś”.

W czasie Wojny Obronnej Polski we wrześniu 1939 r. ewakuował wytwórnię. Następnie powrócił do kraju w 1940 r. i włączył się w prace konspiracyjne oraz tajne nauczanie. Był początkowo zastępcą, następnie Szefem Wydziału Przemysłu Lotniczego ZWZ - AK. Wykładał oficjalnie w Państwowej Szkole Metaloznawczo-Odlewniczej II stopnia i prowadził zajęcia na tajnych kompletach studenckich Politechniki Warszawskiej (PW).

Po 1944 r. kierował sprawą przejęcia wytwórni samolotów w Mielcu i uruchomienia części zamiennych. Podjął wykłady z organizacji technologii samolotów na Wydziale Lotniczym Politechniki Łódzkiej (PŁ) zorganizowanym przez prof. Cz. Witoszyńskiego. Prowadził też wykłady z odlewnictwa. Stworzył od podstaw laboratorium i kierował Katedrą Obróbki Metali PŁ.

Od 1948 r., jako profesor nadzwyczajny, rozpoczął wykłady na Politechnice Warszawskiej (PW).

W latach 1955-1956 był dziekanem Wydziału Mechanicznego PŁ. W drugiej połowie lat 40. i przez lata pięćdziesiąte należał do głównych organizatorów polskiego przemysłu lotniczego. Dzięki swojej działalności ocalił część znacznego potencjału w postaci parku maszynowego, materiałów na cele powstających Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Polsce. Należał do grona najwybitniejszych polskich znawców spraw odlewnictwa i jego organizatorów. Był organizatorem Wydziału Odlewnictwa m.in. w Zakładach Mechanicznych „Ursus” w Warszawie. Po przyjeździe na stałe z tytułem profesora zwyczajnego na PW, doprowadził do powstania Katedry Odlewnictwa i został jej pierwszym kierownikiem.

Problematykę związaną z technologią, organizacją i konstrukcją odlewnictwa popularyzował na łamach szeregu czasopism fachowych, w tym na łamach „*Mechanika*”, „*Techniki Lotniczej i Astronautycznej*”, „*Przeglądu Odlewniczego*” i zagranicznych: „*The British Foundryman Gisserea*”. Był autorem ponad 80 prac, w tym ponad 30 w językach obcych oraz kilku znaczących pozycji książkowych, np. *Uruchomienie produkcji w odlewni*, Warszawa 1974, *Konstrukcja odlewów*, Warszawa 1957, *Oprządkowanie odlewnicze dla produkcji seryjnej*, Warszawa 1964.

Z dziedziny odlewnictwa prowadził wykłady na uczelniach Francji i Jugosławii. Brał udział w szeregu sesjach i kongresach poświęconych odlewnictwu, m.in. 37 Międzynarodowego Kongresu Odlewniczego w Brighton w 1970 r.

Zmarł 5.II.1997r. w Warszawie.

Pochowany został na Cmentarzu Powązkowskim, kwatery 94-6-2/3.

Żonaty z Marią Junoszą-Janiszewską, miał syna Jerzego.

Odnaczony był Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi, Złotą Odznaką Naczelnej Organizacji Technicznej i Stowarzyszenia Odlewników Polskich. Posiadał tytuł Zasłużonego Nauczyciela PRL. Był członkiem Komitetu Budowy Maszyn i Komitetu Hutnictwa PAN, Rady Naukowej Odlewnictwa. Doktorem honoris causa Politechniki Łódzkiej oraz członkiem Krajowej Rady Lotnictwa.

Bibliografia: „Młody Lotnik” Nr 5-6 z V-VI 1930 r., s.165, „Mechanik” Nr 1-3 z I-III 1950 r., s.31-38, Nr 7 z VII 1997 r., s.2; „Przegląd Mechaniczny” Nr 24 z 1985 r.; „Przegląd Odlewnictwa” Nr 4 z 1997 r., s.26; „Technika Lotnicza i Astronautyczna” Nr 2 z II 1970 r., s.34; Chwałczyk T., *Podlaskie skrzydła*, KAW Rzeszów 1985, s.189-198 (foto); Prauss S. P.; *Z Zakopanego na Stag Lane. Wspomnienia konstruktora lotniczego i pilota 1910-1970*, podał do druku i przypisami opatrzył E. Malak, Wyd. Ossolineum, Wrocław 1996 r., s.522; Wasilewski P., *Skarbiński Michał (1903-1997)* Słownik Biograficzny Techników Polskich z. XII Wyd Federacji Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych, Warszawa 2001, s.144-146.

Skarżyński Tadeusz Stanisław

Skarżyński Tadeusz Stanisław (1912-1944) kpt. pilot samolotowy wojskowy, transportowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 4.XI.1912 r. w m. Szczuczyn woj. białostockie w rodzinie Stanisława. Po szkole powszechnej uczęszczał do miejscowego gimnazjum, gdzie zdał maturę. Interesując się lotnictwem od wczesnych lat wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Wypromowany na stopień podporucznika pilota WP w 1939 r. (XIII Promocja), nie zdążył wziąć udziału w obronie polskiego nieba we wrześniu 1939 r. Po 17.IX.1939 r. z grupą pilotów znalazł się w Rumunii. Następnie przez Liban dotarł do Francji. Stamtąd wkrótce udał się do Wielkiej Brytanii. Po przeszkoleniu w 18 OTU na nowym sprzęcie otrzymał przydział do 304 Dywizjonu Bombowego Ziemi Śląskiej im. ks. Józefa Poniatowskiego. Latał do kwietnia 1943 r. w tym dywizjonie wykonując 40 lotów bojowych. W przerwie operacyjnej został przeniesiony do Jednostki Rozprawdzającej Samoloty (ADU).

Zginął 3.VI.1944 r. w wypadku lotniczym lecąc jako pasażer Douglas „Dakota” - 3 DC-3, nr PD 866 w wyniku błędu pilota k. Sabdon w Afryce Północnej.

Pochowany został na cmentarzu amerykańskim w Oranie (Algieria), działka G, rząd 1.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odnaczony był Krzyżem Walecznych, Medalem Lotniczym PSP, Polową Odznaką Pilota.

Bibliografia: Pawlak J., *Absolwenci Szkoły Orląt 1925-1939*, Wyd. Retro-Art, Warszawa 2002, s.240 (foto); tenże, *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.296 poz. 1542.

**Skibiński Józef Ludwik (1900-1939) kpt. dypl. obs., pilot samolotowy woj-
skowy, entuzjasta lotnictwa. Dowódca 55 Samodzielnej Eskadry Bombo-
wej Lekkiej w Wojnie Obronnej Polski we wrześniu 1939 r.**

Urodził się 2.XII.1900 r. w Monachium (Niemcy), w rodzinie Władysława i Zofii z Królikowskich. Po szkole powszechnej, podobnie jak starszy brat (późniejszy gen. Franciszek Maria S.), uczęszczał do warszawskiego gimnazjum im. Mikołaja Reja. Jako harcerz ochotnik, uczestniczył w wojnie polsko-bolszewickiej 1919-1920 r. Po zakończeniu działań wojennych, zafascynowany lotnictwem wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Wypromowany 15.VIII.1928 r. (III Promocja) na stopień podporucznika obserwatora WP otrzymał przydział do 32 Eskadry Liniowej 3 Pułku Lotniczego Poznań - Ławica. Latał jako pilot liniowy w tym pułku do 1934 r. awansując na stopień porucznika WP. Następnie służył jako pilot liniowy w 1 Pułku Lotniczym w Warszawie, podnosząc swój kunszt pilotażu i kwalifikacje. Awansowany do stopnia kapitana WP w latach 1937-1938 studiował w Wyższej Szkole Lotniczej. Po ukończeniu objął dowództwo nad 55 Samodzielną Eskadrą Bombową Lekką stacjonującą na lotnisku Lida - Lesiszczce. We wrześniu 1939 r. wziął udział w Wojnie Obronnej Polski wraz z macierzystą 55 Samodzielną Eskadrą Bombową Lekką, działającą w ramach Brygady Bombowej płk W. Hellera. Po przebazowaniu się na lotnisko polowe Marynin k. Radzyna Podlaskiego ze swoją eskadrą, w końcu sierpnia 1939 r., sprawdził się jako dowódca, dając przykład osobistej odwagi. W dniu 5.IX.1939 r. dowodził osobiście kluczem samolotów PZL P-23B „Karaś” w skutecznym ataku bombowym na oddziały pancerne i zmotoryzowane w rejonie Białego Dworu. W okresie 6-7.IX.1939 r. odbył dwa loty łącznikowe do Warszawy. W dniu 8.IX.1939 r. ciesząc się olbrzymim autorytetem załóg poprowadził wyprawę bombową złożoną z 6 samolotów PZL P-23B „Karaś” na kolumny pancerne w rejonie Ostrowi Mazowieckiej, zakończoną pełnym sukcesem.

Zginął śmiercią lotnika 10.IX.1939 r. podczas lotu na przebazowanie z lotniska Marynin na lotnisko Marianów k. Łukowa na PZL-23B „Karaś” z kpr. pilotem M. Wasiakiem i plut. mech. B. Białym.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Pochowany został na cmentarzu w Wojcieszkowie w ziemi łukowskiej.

Odnznaczony był Krzyżem Walcznych, Medalem 10-lecia Odzyskania Niepodległości, Polową Odznaką Pilotów.

Bibliografia: Cumft O., Kujawa H.K., *Księga Lotników Polskich Poległych Zmarłych i Zaginionych 1939-1946*, Wyd. MON, Warszawa 1989, s.150; Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1989, s.319 także, *Polskie Eskadry w Wojnie Obronnej Wrzesień 1939*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1991, s.227-237, 571; także, *Absolwenci Szkoły Orłąt 1925-1939*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2003, s.63 (foto).

Skopiński Stanisław (1925-1948) por. pilot wojskowy samolotowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 2.II.1925 r. w m. Roskosz pow. Biała Podlaska, w rodzinie Władysława. Po szkole powszechnej rozpoczął naukę w Państwowym Gimnazjum Męskim im. Józefa Ignacego Kraszewskiego w Białej Podlaskiej.

W okresie wojny i okupacji uczył się na tajnych kompletach. W lipcu 1944 r. zgłosił się na ochotnika do służby w Wojsku Polskim (WP). Skierowany do lotnictwa przeszedł kurs pilotażu w Oficerskiej Szkole Lotniczej WP. Wypromowany w 1946 r. na podporucznika pilota WP, otrzymał przydział do 4 Pułku Lotniczego Szkolnego w Bydgoszczy. Latał na samolocie UT-2, Po-2 i IŁ-2 jako młodszy pilot, a potem starszy pilot. Od wiosny 1948 r. był zastępcą dowódcy 3 eskadry ds. pilotażu w tym pułku. Legitymował się nalotem ponad 300 godzin.

Zginął śmiercią lotnika 11.XI.1948 r., podczas lotu do strefy na prosty pilotaż na wysokości 1000 m na samolocie IŁ-2, na skutek awarii silnika z radio-telegrafistą st. szereg. H. Krzyczkowskim.

Miejsce pochówku nieznane.

Bibliografia: *Pamięci lotników wojskowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. J. Zielińskiego, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2003, s.194 (foto).

Skrzypiński Henryk

Skrzypiński Henryk (1899-1940) kpt. pilot samolotowy wojskowy i sportowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 3.I.1899 r. w m. Pruszyňa pow. Sokołów Podlaski, w rodzinie Franciszka i Katarzyny z Roczków. Dzieciństwo i lata młodości spędził w Rosji, gdzie przebywali rodzice. Po powrocie w maju 1920 r. do Polski wstąpił na ochotnika do Wojska Polskiego (WP). Wziął udział w wojnie polsko-sowieckiej jako podoficer w 69 Pułku Piechoty. Po zakończeniu działań wojennych odkomenderowany do Wielkopolskiej Szkoły Podchorążych Piechoty w Bydgoszczy. Po jej ukończeniu otrzymał przydział do 45 Pułku Piechoty w Równem na Polesiu. W maju 1924 r. mianowany został porucznikiem WP w korpusie oficerskim piechoty. Na własną prośbę wkrótce uzyskał zgodę na skierowanie na kurs pilotażu w Niższej Szkole Pilotów w Bydgoszczy. Po jej ukończeniu uzyskał zgodę na przeniesienie się do korpusu oficerów lotnictwa i rozpoczął służbę w 4 Pułku Lotniczym w Toruniu. Następnie został pilotem w 2 Pułku Lotniczym w Poznaniu. Od września 1930 r. był oficerem łącznikowym z ramienia WP do Aeroklubu Poznańskiego (AP). Sprawując to stanowisko zainteresował się bliżej lotnictwem sportowym. Pełniąc funkcję pilota instruktora w latach 30. w Centrum Wyszczolenia Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich w Krośnie, pozostał wierny pasji pilota sportowego. Debiutował w składzie reprezentacji Polski w IV Locie Małej Ententy i Polski 23-31.VII.1930 r. startując z nawig. J. Jankowskim na samolocie „Lublin” R-VIII sklasyfikowany został na VII miejscu. W III Krajowym Konkursie Awionetek (Samolotów Turystycznych) 25.IX-6.X.1930 r. startując na samolocie RWD-2 w parze z nawig. K. Góralczykiem zwyciężył w klasyfikacji ogólnej w grupie II samolotów. Decyzją Komisji Sportowej Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej z końca 1930 r. otrzymał Międzynarodowy Dyplom pilota samolotowego kategorii „C” (turystycznego Nr 170 FAI). Reprezentując po raz kolejny polskie lotnictwo, jako jedna z dwóch załóg samolotowych z red. A. Chrzanowskim w Międzynarodowym Zlocie Gwiazdzistym do Bukaresztu (Rumunia) zorganizowanym 7-8.VI.1931 r. z okazji Kongresu FAI, zajęli III miejsce, przełatując trasę 2549 km w czasie 27 h i 52'. W drodze powrotnej z tych zawodów

pobił światowy rekord długości lotu bez lądowania w kategorii II-ej samolotów turystycznych. Trasę Jassy (Rumunia) - Poznań na RWD-2 o długości 980 km przebył bez lądowania w czasie 9 h. Wspomniany rekord jednak nie został zatwierdzony przez FAI z powodu uchybień regulaminowych.

W IV Międzynarodowym Turnieju Lotniczym Samolotów Turystycznych = Challenge 28.VIII-16.IX.1934 r. wraz z mechanikiem M. Lorencem, wśród 34 załóg na samolocie RWD-9 sklasyfikowany został na XV miejscu.

Mianowany w marcu 1939 r. komendantem Parku Lotniczego Bazy Lotniczej Nr 3 Ławica – Poznań, wziął udział w Wojnie Obronnej Polski w stopniu kapitana pilota. Wzięty do niewoli sowieckiej w II poł. września w rejonie Trembowli, przebywał początkowo w obozie w Starobielsku, następnie został przewieziony do Charkowa.

Zginął wiosną 1940 r. w Charkowie śmiercią męczeńską.

Żonaty, miał syna.

Odnaczony był Krzyżem Walcznych, Srebrnym Krzyżem Zasługi, Medalem Odzyskania Niepodległości, Medalem ARP, Odznaką wojskową pilota rumuńskiego. Był członkiem zwyczajnym ARP i posiadaczem Dyplomu Uznania ARP „Za wyczyny sportowe”.

Bibliografia: Biuletyn ARP Nr 9 z I.VIII - I.IX.1930 r.; Nr 10 z I.IX - I.X.1930 r.; Nr 1 z I.XII - 31.XII.1930 r.; Nr 11 z 16.V - 31.V.1931 r.; Nr 1 z 16.XII - 15.I.1931/32 r.; Nr 1 z 16.XII - 9.III.1932/33 r.; „Lot Polski” Nr 9 z IX.1930 r., s.3, 8-9, 34-35; Nr 10 z X.1930 r., s.2-4; Nr 11 z XI.1930 r., s.2-8; Nr 1 z I.1931 r., s.25-26; Nr 4 z IV.1932 r., s.4-5; Nr 5 z V.1932 r., s.8; Nr 7 z VII.1932 r., s.17-18; „Lot i Obrona Przeciwlotniczo-Gazowa Polski” Nr 19 z 23.IX.1934 r., s.8-9; „Przegląd Lotniczy” Nr 9 z IX.1930 r., s.690-691; Nr 7 z VII.1931 r., s.569-572; „Skrzydłata Polska” Nr 3 z IX.1930 r., s.16-17; Nr 4 z X.1930 r., s.3-6, 26; Nr 4 z IV 1932 r., s.4-5; Nr 5 z V.1932 r., s.8; Nr 7 z VII.1932 r., s.17-18; Nr 3 z III.1933 r., s.30-31; Nr 9 z IX.1934 r., s.300; Nr 10 z X.1934 r., s.318-323, 337, 355-358; Cumft O., Kujawa H.K., *Księga lotników polskich poległych zmarłych i zaginionych 1939-1946*, Wyd. MON, Warszawa 1989, s.168; Dąbrowski K., *Przegląd samolotów sportowych i ich osiągnięć*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1964, s.64; Kryśka-Karski T., *Straty korpusu oficerskiego 1939-1945*, Londyn 1996, s.381; Malinowski T., *Sport samolotowy* [w:] Polskie Lotnictwo Sportowe. Almanach, KAW, Kraków 1987, s.53, 76, 78, 80-82, 86, 96; Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.170 poz. 202; Tobolski J., *Mord w Katyniu, Kozielsku, Ostaszkowie i Starobielsku*. Lista ofiar, Instytut Wyd. PAX, Warszawa 1991, s.488; Tuszyński B., *Księga sportowców polskich ofiar II wojny światowej 1939-1945*, Wyd. ARS Print Production, Warszawa 1999, s.264 (foto).

Słonimski Stanisław

Słonimski Stanisław (1906-1994) kpt. nawig. w st. spocz., pilot samolotowy wojskowy, instruktor, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 16.V.1906 r. w m. Zawady woj. białostockie. Po szkole powszechnej uczył się w jednym z gimnazjów w Białymstoku. Przerwał naukę po trzech latach i zgłosił się na ochotnika do służby w Wojsku Polskim. Zgodnie z zainteresowaniami przyjęty został do 11 Pułku Myśliwskiego w Lidzie. Po przeszkoleniu, odkomenderowany został do Centralnej Szkoły Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy. Po jej ukończeniu w 1928 r. otrzymał przydział do 14 Eskadry Niszczycielskiej (Bombowej) 1 Pułku Lotnictwa w Warszawie. Po roku służby przeszedł kurs strzelców samolotowych w Lotniczej Szkole Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu. W latach 1929-1933 służył w tej szkole jako instruktor i szef kancelarii. Przeniesiony na zastępcę szefa eskadry w Ośrodku Szkolenia Lotniczego do Sadkowa k. Radomia, służył do 1934 r. Po uzupełnieniu wykształcenia średniego, został przyjęty do Szkoły Podchorążych dla Podoficerów w Bydgoszczy. Po półrocznym pobycie w tej szkole, został przeniesiony do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. W 1937 r. został wypromowany na stopień podporucznika (X Promocja). Na własną prośbę ukończył kurs obserwatorów lotniczych. Skierowany do 43 Eskadry Obserwacyjnej 4 Pułku Lotniczego w Toruniu, służył w stopniu podporucznika obserwatora do napaści Niemiec hitlerowskich na Polskę.

We wrześniu 1939 r. wziął udział w Wojnie Obronnej Polski w szeregach macierzystej eskadry działającej na rzecz Armii „Pomorze”. W dniu 17.IX. 1939 r. z ppor. pilotem S. Tarnowskim, odleciał z „kotła” nad Bzurą i przekroczył granicę polsko-rumuńską. W okresie listopad 1939 - czerwiec 1940 r. służył w bazie lotniczej Polskiego Inspektoratu Sił Powietrznych w Lyon - Bron. Po kapitulacji Francji ewakuował się do Anglii. Po ukończeniu kursu nawigacji w Blackpool w połowie 1941 r. i odbyciu stosownej praktyki m.in. w BGS w Dumfries, przeniesiony został do 18 OTU. Służył tam jako instruktor do czerwca 1942 r. Skierowany na własną prośbę, do 305 Dywizjonu Bombowego Ziemi Wielkopolskiej im. Józefa Piłsudskiego, latał bojowo do września 1942 r. Ranny, po rekonwalescencji, w styczniu 1943 r. został wysła-

ny na specjalistyczny kurs nawigacyjny do Szkoły Rozpoznania Lotnictwa RAF w Cranage. Po jego ukończeniu w kwietniu 1943 r. został instruktorem w 25 Szkole Pilotażu Wstępnego. Od kwietnia 1944 r. służył w bazie Polskich Sił Powietrznych Blackpool i Jurby Isle of Man jako Polish Senior Officer. Zdemobilizowany w styczniu 1944 r. pracował jako właściciel zakładu mechanicznego.

Zmarł 31.VIII.1994 r. w Blackpool.

Pochowany został na miejscowym cmentarzu.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odznaczony był m.in. trzykrotnie Medalem Lotniczym.

Bibliografia: Pawlak J., *Absolwenci Szkoły Orląt 1925-1939*, Wyd. Retro-Art, Warszawa 2002, s.184 (foto); tenże, *Polskie Eskadry w Wojnie Obronnej Wrzesień 1939*, Wyd. KiŁ., Warszawa 1991 r., s.381-388 (foto).

Smyk Witold (1914-1943) por., pilot samolotowy wojskowy, szybowcowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 10.II.1914 r. w Siedlcach w rodzinie Franciszka i Stanisławy z d. Pasternak. Po ukończeniu szkoły powszechnej w rodzinnym mieście wstąpił do Państwowego Gimnazjum Męskiego im. Józefa Ignacego Kraszewskiego w Białej Podlaskiej, w którym w 1937 r. zdał maturę. Będąc uczniem szkoły średniej brał udział w pracach kółka modelarskiego i szkolnego hufca Wojskowego Przysposobienia Lotniczego. Przeszedł przeszkolenie w pilotażu szybowcowym w Szkole Szybowcowej w Bezmiechowej i Wojskowym Ośrodku Szybowcowym w Ustinowej. Wzięty do odbycia służby wojskowej po kursie uniwersyteckim, skierowany został do Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa. Po jej ukończeniu i przeszkoleniu w 1 Pułku Lotnictwa w Warszawie, został podporucznikiem rezerwy. Zmobilizowany w czasie Wojny Obronnej ewakuował się z Bazą Lotniczą nr 1 na południowy-wschód ziem II Rzeczypospolitej. W dniach 17/18.IX.1939 r. przekroczył granicę polsko-rumuńską. Z Rumunii przedostał się do Francji. Przeszedł tam przeszkolenie na samolotach bombowych, ale nie zdążył wziąć udziału w walce. Po kapitulacji Francji ewakuował się do Wielkiej Brytanii. Po przeszkoleniu służył w 300 Dywizjonie Bombowym Ziemi Mazowieckiej w Hemswell. Brał udział w wielu wyprawach bombowych, tego dywizjonu awansując na stopień porucznika PSP.

Zginął śmiercią lotnika 3.VII.1943 r., podczas wyprawy bombowej na Vickers „Wellington” nr HF 605 wraz z załogą, zestrzelony przez niemiecki myśliwiec nocny.

Pochowany został na brytyjskim cmentarzu wojskowym w Hanowerze, grób 16, działka 10, rząd B.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odznaczony był Krzyżem Walecznych, Medalem Lotniczym i Polową Odznaką Pilota.

Bibliografia: Cumft O., Kujawa H.K., *Księga Lotników Polskich, Poległych Zmarłych i Zaginionych 1939-1946*, Wyd. MON, Warszawa 1989, s.482; Flisiński J., *Szkoły białskie w XVII-XX wieku. Monografia I Liceum Ogólnokształcącego im. J.I. Kraszewskiego, Biała Podlaska 1998*, s.248; Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.296, poz. 1567; [współautor noty Sławomir Hordejuk].

Sobania Bolesław Józef

Sobania Bolesław Józef (1940-1981) plk dypl. nawig., pilot samolotowy wojskowy, instruktor, entuzjasta lotnictwa. Dowódca 34 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego w latach 1980-1981

Urodził się 19.III.1940 r. w Janowie Podlaskim (kolonia) w rodzinie Józefa. Po ukończeniu szkoły podstawowej uczył się w Technikum Mechanizacji Rolnictwa w Kwidzynie na Pomorzu, w 1959 r. uzyskał maturę i zawód technika mechanika. Zafascynowany od najmłodszych lat lotnictwem, przeszedł badania lekarskie i zdał egzamin do Oficerskiej Szkoły Lotniczej nr 4 w Dęblinie. Po otrzymaniu promocji na stopień podporucznika pilota 25.III.1962 r. rozpoczął pierwszą służbę zawodową w 26 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego w Zegrzu Pomorskim. Od lipca 1966 r. został starszym pilotem, a od września 1968 r. dowódcą klucza lotniczego. W latach następnych, w macierzystym pułku, został zastępcą dowódcy ds. liniowych eskadry lotniczej, następnie nawigatorem eskadry lotniczej samolotów pościgowych. Jako wyróżniający się dowódca, z dniem 1.X.1974 r. skierowany został na studia do Akademii Sztabu Generalnego Wojska Polskiego Warszawa - Rembertów. Po jej ukończeniu uzyskał tytułu oficera dyplomowanego, w 12.III.1977 r. został skierowany na dowódcę eskadry w 25 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego w Słupsku. Powrócił wkrótce do swego macierzystego 26 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego, gdzie przejął obowiązki zastępcy dowódcy ds. liniowych. Po pomyślnym ukończeniu kursu dla kandydatów na dowódców pułków w Akademii Sztabu Generalnego WP w 1978 r., od 13.II.1980 r. w stopniu podpułkownika WP, przejął obowiązki dowódcy 34 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego w Gdyni - Babie Doły. Legitymował się nalotem ponad 2 tys. godz., w tym ponad 1 tys. na „Mig”-21 UM. Zwyciężył w kilku zawodach pilotów wojskowych, zdobywając tytuł Mistrza Walki Powietrznej.

Zginął śmiercią lotnika 5.VI.1981 r., podczas lotu ćwiczebnego na lotnicze rozpoznanie pogody samolocie odrzutowym „Mig”-21 UM, wskutek awarii silnika wraz z ppłk A. Leśnikiem.

Pochowany został na cmentarzu komunalnym w Gdyni Witamino, Aleja Zasłużonych Nr 59, R II.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odnaczony był m.in. Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi. Posiadał odznakę pilota wojskowego myśliwskiego I klasy. Bał laureatem wyróżnienia honorowego red. „Skrzydłata Polska” – Błękitne Skrzydła 1973 .

Bibliografia: „Skrzydłata Polska” Nr 20 z 19.V.1974 r., s.4-5 (foto);Kubacki Ł., *Antologia pilotów wojskowych poległych w latach 1945-2000*, Wyd. II Radom 2002, s.111 (foto); *Pamięci lotników wojskowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. J. Zielińskiego, Dom Wyd. Bellona Warszawa 2003, s.403-404 (foto); Zieliński J., *Dowódcy pułków lotnictwa polskiego 1921-2000 Commanders of the Polish Air Force Wings.*, Wyd. Redakcja Czasopism WŁOP, Poznań 2001, s.539-540 (foto).

Sobol Oskar Tadeusz

**Sobol Tadeusz Oskar (1907-1939) ppor. obs. rez., pilot samolotowy woj-
skowy, entuzjasta lotnictwa**

Urodził się 7.V.1907 r. w Warszawie, w rodzinie Tadeusza. Po szkole powszechnej uczęszczał do jednego z gimnazjów warszawskich, zdobywając maturę. Uprawiając modelarstwo od najmłodszych lat, zafascynowany lotnictwem, wstąpił do Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Dęblinie. Wypromowany na stopień podporucznika obserwatora rezerwy w 1937 r. otrzymał przydział do 53 Eskadry Obserwacyjnej. Zmobilizowany, wziął udział w Wojnie Obronnej we wrześniu 1939 r. w składzie macierzystej Eskadry działającej na rzecz Armii „Modlin”.

Zginął śmiercią lotnika 11IX.1939 r. na RWD-8 PWS, zestrzelony podczas przelotu z lotniska Stara Wieś k.Węgrowa na lotnisko Adamków k. Brześcia n.Bugiem przez samoloty niemieckie, z ppor. obs. S. Hudowiczem w rejonie Sokule k. Białej Podlaskiej

Pochowany został w grobie k. gajówki Styrzyniec przy drodze Sokule - Biała Podlaska.

Żonaty.

Bibliografia: Cumft O., Kujawa H.K., *Księga Lotników Polskich Poległych Zmarłych i Zaginionych 1939-1946*, Wyd. MON, Warszawa 1989, s.151; Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1989, s.131 poz. 326; także, *Polskie Eskadry w Wojnie Obronnej Wrzesień 1939*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1991, s.395-404, 572.

Sochaj Edward (1923-1994) plk w st. spocz., pilot samolotowy wojskowy, instruktor. Dowódca 59 Pułku Szkolno-Bojowego w latach 1958-1965, stacjonującego w Białej Podlaskiej

Urodził się 1.III.1923 r. w m. Stefanówka pow. Janów. Po szkole powszechnej w Cynowie uczył się zawodu. W okresie wojny i okupacji 1939-1944 miał się różnych zajęć, m.in., pracował m.in. jako mechanik. Zmobilizowany w sierpniu 1944 r. do służby w Wojsku Polskim (WP), służył początkowo w 9 Pułku Piechoty 1 Dywizji Piechoty im. Tadeusza Kościuszki. W październiku 1944 r. został skierowany do Oficerskiej Szkoły Piechoty nr 2, którą ukończył w warunkach wojennych 6.II.1945 r. Walczył jako młodszy oficer, dowódca plutonu desantu czołowego od Nysy do Mielnika. Po zakończeniu działań wojennych, z dniem 17.IV.1946 r. został zdemobilizowany. W latach 1946-1951 pracował jako urzędnik. Z dniem 2.I.1951 r., na własną prośbę, ponownie został przyjęty do służby w Wojsku Polskim (WP). Służył początkowo jako dowódca plutonu w 16 Samodzielnym Batalionie Wartowniczym. Odkomenderowany na własną prośbę, w latach 1951-1952 uczył się w Wyższej Szkole Piechoty w Rembertowie, następnie, zgodnie z kolejną prośbą przedstawioną w raporcie przeniesiony został do Oficerskiej Szkoły Lotniczej nr 4 w Dęblinie. Po ukończeniu pilotażu podstawowego, doskonalił się w wyższym pilotażu w Oficerskiej Szkole Lotniczej nr 5 w Radomiu. Po ukończeniu szkół w stopniu porucznika, otrzymał przydział do 13 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego. Służył początkowo jako starszy pilot, następnie jako dowódca klucza lotniczego. Z dniem 7.X.1954 r. mianowany został pomocnikiem dowódcy eskadry do spraw pilotażu w pułku macierzystym, od 31.VIII.1955 r. objął stanowisko dowódcy eskadry lotniczej. Przeniesiony, w październiku 1956 r. do 29 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego Olsztyn-Orneta, był dowódcą eskadry, następnie pełnił obowiązki zastępcy dowódcy pułku w stopniu majora WP. Mianowany, z dniem 28.II.1958 r. dowódcą 59 Lotniczego Pułku Szkolno-Bojowego (LPSB), stacjonującego w Białej Podlaskiej związał się od 15.III.1958 r. na okres niemal 7 lat z południowym Podlasiem. Podnosząc wykształcenie cywilne i wojskowe, w latach 1958-1965 uczynił z tego pułku

szkolnego jedną z najlepszych jednostek lotniczych w Polsce, znakomite miejsce do podnoszenia kwalifikacji przez kolejne roczniki podchorążych dęblińskiej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Janka Krasickiego. Znany był z „otwarcia” tej jednostki lotniczej w stosunku do miejscowej ludności, z organizacji świąt lotnictwa (m.in. Święta Lotnictwa w lipcu 1960 r.), wreszcie z istnienia zespołu akrobacyjnego 6-ki i 4-ki, latającego na samolotach odrzutowych „Lim”-2. Piloci instruktorzy tego pułku, na Paradzie Lotniczej 22.VII.1964 r. utworzyli szyk samolotów 26 „Lim”-2, z napisem dwóch rzymskich dziesiątek („XX”). Z dniem 5.II.1965 r. zdał obowiązki dowódcy 59 LPSB i przeszedł na stanowisko komendanta Wojskowego Ośrodka Kondycyjnego dla Personelu Latającego, przemianowanego wkrótce na Wojskowy Ośrodek Szkoleniowo-Kondycyjny w Mrągowie na Mazurach. Służył na tym stanowisku do 6.IX.1973 r., kiedy to w stopniu pułkownika przeniesiony został w stan spoczynku. Wylatał ogółem w czasie służby w lotnictwie ok. 2,5 tys. godzin.

Zmarł 27.VII.1994 r. w Mrągowie i tam został pochowany.

Żonaty z Alicją miał syna i dwie córki.

Odnaczony był Krzyżem Walecznych, Krzyżem Kawalerskim OOP, Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi. Był pilotem myśliwskim I klasy.

Bibliografia: „Skrzydła Polska” Nr 10 z X.1994 r., s.21; Zieliński J., *Dowódcy pułków lotnictwa polskiego. Commanders of the Polish Air Force Wings 1921-2000*, Wyd. Red. Czasopism WLOP, Poznań 2001, s.542-543 (foto).

Sołtysiak Tadeusz

Sołtysiak Tadeusz (1929-1955) ppor., pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa.

Urodził się 23.XII.1929 r. w Brześciu n. Bugiem, w rodzinie Ludwika. Po szkole podstawowej uczył się w Państwowym Gimnazjum im. Józefa Ignacego Kraszewskiego w Białej Podlaskiej, gdzie zdał maturę. Wzięty do odbycia służby wojskowej zgłosił chęć zostania pilotem. Skierowany do Oficerskiej Szkoły Lotniczej nr 5 w Radomiu, wypromowany 2.XI.1953 r. na stopień podporucznika Wojska Polskiego (WP). Służył w 11 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego jako młodszy, następnie starszy pilot.

Zginął śmiercią lotnika 18.VI.1955 r., podczas lotu ćwiczebnego na małej wysokości na „Lim”-1 nieopodal m. Gronowo Stare.

Pochowany został na cmentarzu komunalnym (starym) w Białej Podlaskiej przy ul. Janowskiej.

Bibliografia: *Pamięci lotników wojskowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. J. Zielińskiego Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2003, s.253 (foto).

Soszyński Leon (1924-1946 ppor., pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa)

Urodził się 26.VI.1924 r. w Białej Podlaskiej, w rodzinie Jana. Po szkole powszechnej wstąpił do Państwowego Gimnazjum w Białej Podlaskiej im. Józefa Ignacego Kraszewskiego. Naukę kontynuował na tajnych kompletach. Zgłosił się na ochotnika w lipcu 1944 r. do Wojska Polskiego (WP). Przydzielony, na własną prośbę do lotnictwa, przeszedł kurs pilotażu w Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie. Wypromowany 21.VII.1946 r. na stopień podporucznika WP, otrzymał przydział do 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego w Modlinie.

Zginął śmiercią lotnika 21.VII.1946 r., podczas lotu ćwiczebnego w chmurach, na samolocie „Jak”-9W w okolicach Otwocka.

Pochowany został na cmentarzu parafialnym w Nowym Dworze.

Posiadał odznakę pilota III klasy.

Bibliografia: *Pamięci lotników wojskowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. J. Zielińskiego Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2003, s.192-193 (foto).

Staniewicz Romuald

Staniewicz Romuald (1907-1940) por. obs., pilot samolotowy, wojskowy instruktor, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 14.IV.1907 r. w m. Sumów k. Krasnopola, w rodzinie Kazimierza i Marianny Misiukiewiczów. Po szkole elementarnej uczęszczał do Gimnazjum humanistycznego Polskiej Macierzy Szkolnej w Zambrowie, gdzie zdał maturę w 1926 r. Studiował przez okres dwóch lat prawo na Wydziale Prawnym Uniwersytetu Warszawskiego (UW). Przez pewien czas pracował w charakterze urzędnika kontaktowego w Komisariacie Rządu m. Warszawy, w wydziale paszportów. Wzięty do odbycia służby wojskowej w 1929 r., skierowany został do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Wypromowany 15.VIII.1932 r. w stopniu podporucznika obserwatora, otrzymał przydział do 54 Eskadry Liniowej w 5 Pułku Lotniczym w Lidzie. Po dwóch latach służby przeniesiony został do 53 Eskadry Towarzyszącej tego pułku. W 1937 r. przeszedł na stanowisko dowódcy plutonu szkolnego i instruktora Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie i służył jako porucznik obs. WP do końca sierpnia 1939 r.

Wziął udział w Wojnie Obronnej Polski we wrześniu 1939 r. w Plutonie Lotniczym Warszawskiej Brygady Pancerno-Motorowej. Wykonał kilka lotów bojowych, w tym lot do oblężonego przez wojska nieprzyjacielskie Lwowa.

Po 17.IX.1939 r. wzięty został do niewoli sowieckiej.

Zginął śmiercią męczeńską w kwietniu 1940 r. w okolicach Charkowa.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odnaczony był Złotym Krzyżem Zasługi, pośmiertnie Orderem Virtuti Militari V klasy.

Bibliografia: Cumft O., Kujawa H.K., *Księga Lotników Polskich Poległych, Zmarłych i Zaginionych 1939-1944*, Wyd. MON Warszawa 1989, s.151; Pawlak J., *Polskie Eskadry w Wojnie Obronnej, Wrzesień 1939*, Wyd. KiŁ Warszawa 1991, s.448-452, 573 (foto); tenże *Absolwenci Szkoły Orłąt 1925-1939*, Wyd. Retro-Art. Warszawa 2002, s. 111 (foto); Tucholski J., *Mord w Katyniu*. Lista ofiar. Warszawa 1991, s. 492; Centralne Archiwum Wojskowe, Akta personalne, sygn.14882.

Stankiewicz Kazimierz (1918-1985) kpt. w st. spocz., pilot samolotowy wojskowy, transportowy, instruktor, pedagog, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 3.III.1918 r. w m. Polaki w pow. Siedlce. Po szkole powszechnej uczęszczał do Państwowego Gimnazjum im. Stanisława Żółkiewskiego w Siedlcach, gdzie zdał maturę. W 1938 r. wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie.

We wrześniu 1939 r. wziął udział w Wojnie Obronnej Polski jako podchorąży pilot Rezerwowej Eskadry Rozpoznawczej Szkoły Podchorążych Lotnictwa. Po 17.IX.1939 r. przekroczył granicę polsko-rumuńską. Następnie, po trzech miesiącach, przedostał się przez Liban do Francji, a stamtąd w styczniu 1940 r. do Wielkiej Brytanii. Po przeszkoleniu na sprzęcie brytyjskim w 1 Szkole Pilotażu Wstępnego = (EFTA) w Hucknall w lipcu 1941 r., otrzymał skierowanie do 302 Dywizjonu Myśliwskiego Poznańskiego. Latał bojowo w tym dywizjonie do listopada 1941 r. W przerwie operacyjnej został pilotem instruktorem w 25 Szkole Pilotażu Wstępnego. W maju 1944 r. przeniesiony został na dowódcę eskadry w 639 Dywizjonie Myśliwskim RAF. Po krótkiej służbie w tym angielskim dywizjonie przeszedł do 587 Dywizjonu Lotnictwa Transportowego RAF. Rozprowadzał samoloty na kontynencie afrykańskim i azjatyckim do końca 1945 r. Po demobilizacji wyjechał do Argentyny. Po kilkuletnim pobycie w tym kraju przeniósł się do Kanady. Po uzupełnieniu wykształcenia, tj. ukończeniu studiów, został wykładowcą w College'u w Toronto.

Zmarł 6.VII.1985 r. w Toronto.

Pochowany został na miejscowym cmentarzu.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odznaczony był szeregiem medali, w tym Medalem Lotniczym.

Bibliografia: Pawlak J., *Absolwenci Szkoły Orłąt 1925-1939*, Wyd. Retro-Art, Warszawa 2002, s.241 (foto); tenże, *Polskie Eskadry w Wojnie Obronnej Wrzesień 1939*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1991, s.457-459, 573.

Stankiewicz Stanisław

Stankiewicz Stanisław (1899-1940) kpt obs., instruktor, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 27.IX.1899 r. w Białymstoku w rodzinie Hieronima i Aleksandry z d. Strzedzińska. Po szkole elementarnej uczył się w gimnazjum w rodzinnym mieście. W okresie wojny polsko-bolszewickiej 1919-1920 r. walczył jako ochotnik w 42 Pułku Piechoty, następnie 47 Pułku Piechoty Wojska Polskiego (WP). Po zakończeniu działań wojennych zgłosił akces pozostania w służbie stałej WP. Skierowany do Szkoły Podchorążych Piechoty w 1925 r., na własną prośbę, przeniósł się do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa w Grudziądzu. Po jej ukończeniu w 1925 r., w stopniu sierżanta podchorążego obserwatora, otrzymał skierowanie do 23 Eskadry Liniowej 2 Pułku Lotnictwa w Krakowie. Latał jako sierżant podchorąży, następnie starszy sierżant podchorąży do połowy 1928 r. w tej formacji. Awansowany w lipcu 1928 r. do stopnia podporucznika obserwatora, przeniesiony został wraz z całą eskadrą do 5 Pułku Lotniczego w Lidzie. Latał początkowo w 54 Eskadrze Liniowej tego pułku. Awansowany w 1932 r. do stopnia porucznika obserwatora WP służył w 56 Eskadrze Towarzyszącej do sierpnia 1937 r. Od września odkomenderowany został na stanowisko dowódcy 2 kompanii Szkoły w Batalionie Szkolnym Lotnictwa w Świeciu. W 1938 r. otrzymał awans do stopnia kapitana obserwatora WP.

W czasie Wojny Obronnej we wrześniu 1939 r., zgodnie z rozkazem, kierował ewakuacją Batalionu Szkolnego na wschód. W II połowie 1939 r. dostał się do niewoli sowieckiej i został osadzony w obozie w Kozielsku.

Zginął w kwietniu 1940 r. w Katyniu, zamordowany przez NKWD.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odnaczony był Srebrnym Krzyżem Zasługi, Medalem 10-lecia Odzyskania Niepodległości, Polową Odznaką Obserwatora.

Bibliografia: Pawlak J., *Absolwenci Szkoły Orląt 1925-1939*, Wyd. Retro-Art, Warszawa 2002, s.51 (foto).

Stańczuk Edward Tytus

Stańczuk Edward Tytus (1903-1944) mjr nawig., pilot samolotowy wojskowy, instruktor, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 15.I.1903 r. w m. Ujrzanów k. Siedlec, w rodzinie Mariana. Po ukończeniu szkoły powszechnej uczył się w Państwowym Gimnazjum w Siedlcach, gdzie zdobył maturę. Zgłosił się na ochotnika i został przyjęty do Szkoły Podchorążych Lotnictwa. Po jej ukończeniu w 1929 r. i wypromowaniu na stopień podporucznika obserwatora (III Promocja), otrzymał przydział do 41 Eskadry Liniowej 4 Pułku Lotnictwa w Toruniu. Latał jako podporucznik, a od 1932 r. porucznik WP w tej eskadrze. Od 1934 r. przesunięty został do 43 Eskadry Towarzyszącej tego pułku. Od XI.1937 r. pełnił funkcję oficera nadzoru technicznego bazy lotniczej nr 4 w Toruniu.

We wrześniu 1939 r. podczas Wojny Obronnej wziął udział w ewakuacji Bazy nr 4 na południowy-wschód. Po 17.IX.1939 r., z grupą pilotów przekroczył granicę polsko-rumuńską. W końcu 1939 r. przedostał się przez Grecję do Francji. Był tam instruktorem w jednej ze szkół pilotów. Po kapitulacji Francji ewakuował się do Wielkiej Brytanii. Po przeszkoleniu nawigacyjnym w 8 Szkole Obserwatorów i Nawigatorów (AONS) i w nr 1 Szkole Bombardowania i Strzelania Powietrznego (BGS), otrzymał przydział do 304 Dywizjonu Bombowego Ziemi Śląskiej. Od XII.1943 r. został dowódcą eskadry 17 tego dywizjonu.

Zginął śmiercią lotnika 11.IV.1944 r., na Vickers „Wellington” Mk XIV nr A 188 w czasie lotu bojowego w rejonie Zatoki Biskajskiej, zestrzelony wraz zastępcą szefa PSP ppłk. S. Poziomkiem przez myśliwce niemieckie.

Żonaty.

Odnaczony został orderem Virtuti Militari V klasy, dwukrotnie Krzyżem Walecznych, Polową Odznaką Obserwatora.

Bibliografia: Cumft O., Kujawa H.K., *Księga Lotników Polskich Poległych Zmarłych i Zaginionych 1939-1946*, Wyd. MON, Warszawa 1989, s.488 poz. 0049; Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.297 poz. 1603; także, *Absolwenci Szkoły Orłąt 1925-1939*, Wyd. Retro-Art, Warszawa 2002, s.80 (foto).

Stański Wacław

Stański Wacław (1921-1986) por. rez., pilot samolotowy wojskowy akrobacyjny, szybowcowy, skoczek spadochronowy, instruktor, sędzia, organizator i popularyzator lotnictwa

Urodził się 15.IV.1921 r. w Siedlcach wg innej wersji w m. Bezenczuk, (Rosja) w rodzinie Józefa i Natalii z Szewieliewów (Rosjanki). Po szkole powszechnej uczył się w Państwowym Gimnazjum im. Bolesława Prusa w rodzinnym mieście. Lotnictwem interesował się od najmłodszych lat. Będąc gimnazjalistą brał udział w pracach miejscowego koła modelarskiego, lekkoatleta, grał również w piłkę nożną. W 1936 r., w ramach Przysposobienia Wojskowego Lotniczego, przeszedł kurs spadochronowy pilotażu szybowcowego. Na oddzielnym kursie, w ramach Przysposobienia Wojskowego Lotniczego został pilotem szybowcowym. W 1939 r., po zdaniu matury, odbył kurs pilotażu samolotowego w Cywilnej Szkole Pilotów w Świdniku k. Lublina. Zmobilizowany do jednego z plutonów łącznikowych we wrześniu 1939 r. przeżył gorycz klęski. Po przekroczeniu granicy polsko-rumuńskiej z grupą pilotów został internowany. Po opuszczeniu Rumunii przez Grecję i Liban dotarł do Francji. Przeszedł tam przeszkolenie na samolotach francuskich, ale nie zdążył wziąć udziału w obronie nieba Francji. Ewakuowany w lipcu 1940 r. do Wielkiej Brytanii skierowany został do Szkoły Wstępnego Pilotażu (EFTS), następnie zaawansowanego. Po ukończeniu cyklu przyspieszonych szkoleń, został od IV.1942 r. pilotem 308 Dywizjonu Myśliwskiego Krakowskiego. Walczył w formacji tego dywizjonu, następnie w 302 Dywizjonie Myśliwskim Poznańskim. Po wykonaniu pełnej tury został oficerem Łącznikowym do 131 Skrzydła RAF. Ogółem wykonał 189 lotów bojowych, zestrzelił 1½ samolotów, na pewno 1 uszkodził.

W 1946 r. został zdemobilizowany w stopniu kapitana RAF. W 1947 r. po powrocie do Polski otrzymał pracę w Aeroklubie Rzeczypospolitej Polskiej. Był współorganizatorem Składnicy Materiałów Modelarskich i czynnym członkiem Aeroklubu Warszawskiego. Odsunięty od prac w lotnictwie, z końcem 1948 r. powrócił do ukochanego przez siebie lotnictwa po 1956 r. Został etatowym instruktorem początkowo w Lidze Przyjaciół Żołnierza, następnie

starszym inspektorem Wydziału Wyszkożenia Zarządu Głównego Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Był też etatowym pilotem samolotowym wywołującym skoczków kadry narodowej Polski, w tym na kolejne Spadochronowe Mistrzostwa Świata w ZSRR, Czechosłowacji, Bułgarii i USA. Pasjonował się również akrobacją samolotową, był gorącym zwolennikiem jej rozwoju w Polsce. Brał też udział w szeregu zawodach samolotowych, szybowcowych i spadochronowych jako sędzia.

W 1961 r. znalazł się w gronie głównych inspektorów i organizatorów Aeroklubu Ziemi Mazowieckiej z siedzibą w Płocku. Był długoletnim kierownikiem tego aeroklubu, członkiem zarządu i prezesem. Do przejścia w 1977 r. na emeryturę był jednym z głównych inicjatorów i organizatorów pokazów i festynów lotniczych.

Zmarł 18.VI.1986 r. w Warszawie.

Pochowany został na jednym z cmentarzy warszawskich.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odnaczony został orderem *Virtuti Militari* V klasy, trzykrotnie Krzyżem Walecznych, Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi, angielskim *Distinguished Flying Cross* (DFC), Złotym i Srebrnym Medalem „Za Zasługi dla Obronności Kraju”. Uhonorowany tytułem i Odznaką Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego, Złotą Odznaką „Za Zasługi dla Województwa Warszawskiego”.

Bibliografia: „Skrzydłata Polska” Nr 35 z 1.IX.1974 r., s.11; Nr 27 z 6.VII.1986 r., s.2; Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Wyd. Dom Bellona, Warszawa 1998, s.328-338.

Staszewski Jerzy Ignacy

Staszewski Jerzy Ignacy (1931-2005) mjr nawig., tech. mech., pilot samolotowy wojskowy, działacz, entuzjasta i popularyzator lotnictwa

Urodził się 22.IV.1931 r. w Białej Podlaskiej w rodzinie Michała Wacława i Marianny z d. Łukijańczuk. Uczył się w Szkole Powszechnej nr 3 w rodzinnym mieście. W czasie okupacji, jako chłopiec, był łącznikiem w Batalionach Chłopskich ps. Jerzyk. Po zakończeniu II wojny światowej, naukę kontynuował w Państwowym Gimnazjum im. Józefa Ignacego Kraszewskiego. Uprawiał modelarstwo lotnicze, budując modele wg własnego pomysłu. Zgodnie z zainteresowaniami, po ukończeniu dwóch klas gimnazjum, wstąpił do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Przeszkolenie lotnicze przechodził na Po-2, UTB-2 pod okiem pilota instruktora kpt. (późniejszego generała) Jerzego Łagody. Wypromowany na stopień podporucznika nawigatora, otrzymał przydział do 21 Pułku Lotniczego stacjonującego na lotnisku Ławica k. Poznania. Po krótkim okresie służby, jako porucznik pilot, został przeniesiony na instruktora do Eskadry Szkolnej w Krzywicy k. Międzyrzecza. Zwolniony z Wojska Polskiego w 1953 r z przyczyn rodzinnych, otrzymał pracę w Fabryce Przemysłu Drzewnego (Rabbiego), następnie w podlaskich Zakładach Melioracyjnych. Po ukończeniu Technikum Mechanicznego jako technik, pracował w Spółdzielni „Kierowca Mechanik”, pamiątek następnie w Przedsiębiorstwie Wodno-Melioracyjnym. W 1959 r znalazł się w gronie inicjatorów powołania aeroklubu w Białej Podlaskiej. W latach 70., przy tym przedsiębiorstwie z grupę entuzjastów lotnictwa zorganizował Izbę Tradycji i Perspektyw, gromadząc dużą ilość pamiątek mówiących o pięknej tradycji lotniczej południowego Podlasia.

W połowie lat 70., był jednym z głównych inicjatorów utworzenia Filii Aeroklubu „Szkoly Orłąt” w Białej Podlaskiej wraz z m.in. A. Mironiukiem, J. Szczepańskim. Został pierwszym kierownikiem tego aeroklubu powstałego 29.IX.1979 r. Prowadził zajęcia na pierwszym kursie szybowcowym w Krzywicy. W latach następnych przyczynił się do reaktywowania w Białej Podlaskiej Lubelsko-Podlaskich Zimowych Zawodów Lotniczych. Był pomysłodawcą założenia Aeroklubu Białkopodlaskiego. W latach 80. i 90., otoczył

opieką mogiły żołnierzy II wojny światowej na obszarze południowego Podlasia. Przyczynił się do wmurowania tablicy pamiątkowej poświęconej lotnikom VI Dywizjonu Bombowego w cerkwi prawosławnej w Nosowie k. Leśnej Podlaskiej. Doprowadził do upamiętnienia walki żołnierzy września 1939 r. pod m. Dubów, fundując pamiątkową tablicę na murach kościoła rzymskokatolickiego w Dubowie 19.IV.2004 r. Jako radny Rady Miejskiej był sprawcą nadania wielu ulicom m. Biała Podlaska imion ludzi lotnictwa w dzielnicy Wola.

Zasiadał w Zarządzie Rejonowym Związku Zawodowego Byłych Żołnierzy Zawodowych i Oficerów Rezerwy Wojska Polskiego.

Zmarł 2.II.2005 r. w Białej Podlaskiej.

Pochowany został na starym cmentarzu komunalnym przy ul. Janowskiej.

Żonaty z Danutą Elżbietą Ochrumiuk, miał córkę Irenę Danutę (po mężu Kadłubowska).

Odnznaczony był Krzyżem Kawalerskim OOP, Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi, Krzyżem Batalionów Chłopskich, Brązowym Krzyżem Zasługi z Mieczami, Odznaką Batalionów Chłopskich, Odznaką Honorową „Za Zasługi dla ZBZZ”. Był laureatem nagrody „Znak Jakości”, red. czasopisma „Wiraże” z 1987 r.

Bibliografia: Chwałczyk T., *Podlaskie skrzydła*, Wyd. KAW, Rzeszów 1985, s.60-62, 87-88; Frankowski M., Nowak A., *Na całe życie*, „Wiraże” Nr 26 z 27.VII.1986 r., s.6 (foto); Koziara E., *Jerzy Staszewski (1931-2005)*, „Gościniec Biały” Nr 1 I-II.2005, s.41 (foto); Orłowski S., *Uskrzydłone pasje Podlasia*, „Wiraże” Nr 20 z 17.V.1987 r., s.2-3; Informacje żony Danuty Elżbiety Staszewskiej z V.2005 r.; USC w Białej Podlaskiej. Akta sygn. nr I123/2005.

Stefaniuk Kazimierz

Stefaniuk Kazimierz (1905-1932) ppor. rez., tech. mech., pilot samolotowy wojskowy i sportowy, instruktor, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 7.III.1905 r. w m. Bohukały, w pow. konstantynowskim guberni siedleckiej, w rodzinie Wincentego i Rozalii z Zagórskich. Uczył się w Państwowym Gimnazjum Męskim im. Józefa Ignacego Kraszewskiego w Białej Podlaskiej, następnie od 1924 r. w Szkole Budowy Maszyn im. Hipilita Wawelberga i Stanisława Rotwanda w Warszawie, którą ukończył w 1928 r. Powołany do odbycia służby zasadniczej, zakwalifikowany został na przeszkolenie lotnicze w Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie. Ukończył kurs pilotażu jako pilot podchorąży rezerwy 9.XI.1929 r. Następnie, w charakterze technika mechanika, otrzymał pracę w Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS) w Białej Podlaskiej. Włączył się w pracę Klubu Lotniczego Podlaskiej Wytwórni Samolotów (KL PWS), istniejącego przy wytwórni od kwietnia 1929 r. Wszedł do Zarządu KL PWS, od 1932 r. został kierownikiem klubowej Szkoły Lotniczej. We wrześniu 1930 r. należał do organizatorów Tygodnia Lotniczego w Białej Podlaskiej. Był autorem lotów na samolocie PWS-4 na trasie Biała Podlaska - Dęblin - Biała Podlaska, a wraz z T. Drozdowskim lotu na samolocie PWS-51 na trasie Warszawa - Brześć n.Bugiem - Grodno - Lida - Wilno - Mołodeczno - Słonim - Biała Podlaska - Zamość - Łuck - Lwów - Lublin - Brześć. Decyzją Komisji Sportowej Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej otrzymał Międzynarodowy Dyplom pilota samolotowego kategorii „C” Nr 177 FAI. W III Krajowym Konkursie Awionetek 25.IX - 6.X.1930 r. z nawig. T. Drozdowskim na samolocie PWS-51 w grupie I-ej sklasyfikowany został na X miejscu. W IV Krajowym Konkursie samolotów Turystycznych 25.IX-1.X.1931 r. startując z tym samym nawig. na PWS-51 wycofał się przed lotem okrężnym i nie został sklasyfikowany. Był też uczestnikiem i współorganizatorem wraz z inż. M. Pęczalskim i inż. J. Rudlickim, I Lubelsko - Podlaskich Zimowych Zawodów Lotniczych 30.I-1.II.1931 r. W 1931 r. wykonywał loty na trasie Biała Podlaska - Warszawa - Biała Podlaska. W 1932 r., wspólnie z S. Gnoińskim wziął udział na PWS-50

w Mityngu Lotniczym w Warszawie, zajmując w konkurencji zlotu miejsce punktowane w pierwszej dziesiątce pilotów. W 1932 r. uczestniczył w lotach propagandowych Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej (LOPP) nad powiatem Biała Podlaska. Podczas jednego z przelotów bez lądowania odbył trasę Biała Podlaska - Piszczac - Terespol - Tucznia - Kodeń - Terespol - Łomazy - Biała Podlaska.

Zginął śmiercią lotnika 16.IX.1932 r., w czasie lotu szkoleniowego wykonując pokazową spiralę nad lotniskiem klubowym, wraz ze S. Kluczyńskim, na samolocie „Hanriot” 28.

Pochowany został za cmentarzu miejskim w Białej Podlaskiej, przy ul. Janowskiej.

Żonaty z Rozalią z domu Borkowska, miał syna Janusza.

Był członkiem honorowym KL PWS.

Bibliografia: Biuletyn ARP Nr 2 z I.I.-15.II.1931 r.; Nr 20 z I.X.-I.XI.1931; „Lot Polski” Nr 10 z X.1930 r., s.2-4; Nr 11 z XI.1930 r., s.2-8; Nr 2 z I.1931 r., s.22; Borowy S., *Życiorysy poległych lotników* [w:] Ku Czci poległych lotników. Księga Pamiątkowa. Praca zbiorowa pod red. M. Romeyki, Wyd. Komitet Budowy Pomnika Ku Czci poległych Lotników, Warszawa 1933 r., s.377-378 (foto); Chwałczyk T., *Podlaskie skrzydła*, Wyd. KAW Rzeszów 1985, s.46-48; Glass A., *Polskie konstrukcje lotnicze 1893-1939*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1977, s.186-188; Malinowski T., *Sport samolotowy* [w:] Polskie Lotnictwo Sportowe, KAW, Kraków 1987, s.53-54; *5 lat pracy i istnienia Klubu Lotnictwa Podl. Wyrw. Samolotów 1929/1934*, Biała Podlaska 1934, s.23; „Skrzydłata Polska” Nr 4 z X.1930 r., s.3-6; Nr 1 z I.1931 r., s.11; Nr 2-3 z II-III.1931 r., s.28-30, 38-41, 76-77; Nr 10 z X.1931 r., s.243; Nr 7 z VII.1932 r., s.140-141; Nr 10-11 z X.1932 r., s.253; USC Biała Podlaska. Akta sygn. nr I-72/1932 2 rz. bp.

Stepko Bohdan

Stepko Bohdan (1912-1935) plut., pilot samolotowy wojskowy i sportowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się w 1912 r. w Białej Podlaskiej. Po szkole powszechnej uczył się nauki zawodu ślusarza - mechanika. Następnie przez okres kilku lat pracował w jednym z zakładów rzemieślniczych. Wzięty do odbycia służby wojskowej, skierowany na własną prośbę do Szkoły Podoficerów dla Małoletnich w Bydgoszczy. Po jej ukończeniu i wypromowaniu na stopień kaprała został pilotem zawodowym. Skierowany do Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS) w Białej Podlaskiej do odbioru samolotów, włączył w działalność Klubu Lotniczego PWS. Po przeszkoleniu został od 1933 r. pilotem sportowym.

Zginął śmiercią lotnika latem 1935 r. podczas jednego z lotów na lotnisku w Brześciu n. Bugiem.

Miejsce pochówku nieznane.

Bibliografia: „Słowo Podlasia” Nr 7 z 15-21 II 1994 r., s.6.

Stoga Roman Wiktor

Stoga Roman Wiktor (1915-1939) ppor., pilot samolotowy wojskowy, pedagog, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 27.I.1915 r. w m. Radoryż pow. Łuków. Po szkole powszechnej uczęszczał do Państwowego Seminarium Nauczycielskiego Męskiego im. Mieczysława Brzezińskiego w Leśnej Podlaskiej. Interesując się lotnictwem, od najmłodszych lat brał udział w pracach koła modelarskiego. Posiadał również uzdolnienia artystyczne - grał na kilku instrumentach. Po jego ukończeniu w 1936 r. i zdobyciu uprawnień nauczyciela szkół powszechnych, wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Wypromowany na stopień podporucznika WP z dniem 31.VIII.1939 r. (XII Promocja), otrzymał przydział do 114 Eskadry Myśliwskiej 1 Pułku Lotniczego w Warszawie. Wziął udział w Wojnie Obronnej Polski we wrześniu 1939 r. w składzie macierzystej eskadry walczącej w Brygadzie Pościgowej.

Zginął śmiercią lotnika 6.IX.1939 r., w walce powietrznej na PZL P-11 z niemieckimi myśliwcami osłaniającymi wyprawę bombową w rejonie Koło-Konin. Szczątki pilota i samolotu odnaleziono dopiero po zakończeniu II wojny światowej.

Pochowany został na cmentarzu wojskowym w Poznaniu.

Żonaty.

Bibliografia: „Słowo Podlasia” Nr 41 z 3.X.1985 r., s.6; Cumft O., Kujawa H.K., *Księga Lotników Polskich, Poległych Zmarłych i Zaginionych 1939-1946*, Wyd. MON, Warszawa 1989, s.152; Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.132, poz. 337; tenże, *Absolwenci Szkoły Orląt 1925-1939*, Wyd. Retro-Art., Warszawa 2002, s.214 (foto); tenże, *Polskie Eskadry w Wojnie Obronnej Wrzesień 1939*, Wyd. II Wyd. KiŁ, Warszawa 1991, s.49-60, 574 (foto); Sroka J., *Leśniacy, Zakład Kształcenia Nauczycieli w Leśnej Podlaskiej 1916-1970*, Wyd. Podlaskie Towarzystwo Społeczno-Kulturalne, Biała Podlaska 1990, s.236-237, 54.

Suszczyk Mieczysław

Suszczyk Mieczysław (1914-1944) tech. mech., plut. pchor. rez., pilot samolotowy wojskowy i sportowy, popularyzator i entuzjasta lotnictwa

Urodził się 19.X.1914 r. w Rostowie n. Donem (Rosja), w rodzinie Karola i Jadwigi. Po ukończeniu szkoły powszechnej wstąpił do Średniej Szkoły Technicznej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego w Brześciu n.Bugiem. Jako słuchacz tej szkoły na Wydziale Mechanicznym w 1932 r. wstąpił do Klubu Lotniczego Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS) w Białej Podlaskiej. W okresie od 7.VI do 3.IX.1933 r. przeszedł wstępny kurs pilotażu samolotowego II stopnia w ramach Przystosowania Wojskowego Lotniczego na lotnisku Lublinek k. Łodzi. W dniu 27.V.1934 r. pasowany został na pilota sportowego KL PWS otrzymując herb „Dzidziuś”, nr legitymacji 281. Po zaliczeniu pilotażu specjalistycznego w PWS i ukończeniu w 1935 r. szkoły jako technik mechanik, otrzymał pracę w Biurze Technicznym PWS. Po kilku miesiącach pracy w dziale modyfikacyjnym i konstrukcji przeszedł do działu normalizacyjnego i przygotowawczego tegoż biura. Powołany do odbycia służby wojskowej, po odbyciu unitarnego szkolenia, skierowany został zgodnie z prośbą do Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Dęblinie. Po ukończeniu szkoły i otrzymaniu promocji na stopień plutonowego podchorążego pilota rezerwy lotnictwa w dniu 1.X.1937 r. powrócił ponownie do pracy PWS na poprzednie stanowisko. Od 1.XI.1938 r. przeszedł do pracy w Biurze Konstrukcyjnym PWS jako technik-łącznik. Od maja 1939 r. pracował jako asystent we wspomnianym Biurze Konstrukcyjnym. Należał do najaktywniejszych pilotów sportowych Aeroklubu Podlaskiego w Białej Podlaskiej, a następnie Podlasko-Poleskiego. Brał udział w II Zlocie Gwiazdzystym do Białej Podlaskiej zorganizowanym 22.VIII.1936 r., gdzie wraz z M. Supernakiem sklasyfikowany został na VIII miejscu. W dniach 16-17.VII.1938 r., reprezentując klub w IV Locie Północno-Wschodniej Polski wraz z nawig. S. Jarczyńskim, zajął XI miejsce. Należał też do przyfabrycznego Koła Związku Techników Rzeczypospolitej Polskiej nr leg. 15964. W przededniu wybuchu II wojny światowej z grupą techników, technologów znalazł się w Wytwórni Płatowców nr 2 w Mielcu. W okresie wojny i okupacji włączył się w działalność ruchu oporu

jako pracownik niemieckiej wytwórni lotniczej w Mielcu. Aresztowany 20.X.1942 r. przez gestapo pod zarzutem wywozu i dywersji 12.XII.1943 r. skazany został przez sąd niemiecki na śmierć przez rozstrzelanie.

Zginął 5.VI.1944 r. w Krakowie rozstrzelany z grupą Polaków - pracowników wytwórni.

Po II wojnie światowej w wyniku ekshumacji, został przeniesiony i pochowany na Cmentarzu Raclawickim w kwaterze lotniczej.

Żonaty z Eleonorą z domu Siniewicz. Miał dwóch synów: Zbigniewa i Sylwestra.

Odnaczony był m.in. Brązowym Krzyżem Zasługi i Odznaką Honorową LOPP III stopnia.

Bibliografia: „Skrzydła Polska” Nr 10 z X.1936 r., s.284; Nr 8 z VIII.1938 r., s.229; Chwałczyk T., *Podlaskie skrzydła*, Wyd. Krajowa Agencja Wydawnicza, Rzeszów 1985 r., s.54-56; Chwałczyk T., Glass A., *Samoloty PWS*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1990, s.72-73; Demidowicz T., *Biała Podlaska jako krajowy ośrodek przemysłu i sportów lotniczych w okresie międzywojennym* [w:] Biała Podlaska. Szkice z dziejów miasta i okolic. Wyd. Miejska Biblioteka Publiczna, Biała Podlaska 1999, s.89, 91; *5 lat pracy i istnienia Klubu Lotniczego Podlaskiej Wytwórni Samolotów 1929/1934*, Wyd. Zarząd KL PWS, Biała Podlaska 1934, s.15, 29-31, 76; [Sz. R..] *Historia Klubu Lotniczego Podlaskiej Wytwórni Samolotów 1934-1938* (mps) ze zbiorów T. Chwałczyka, Biała Podlaska 26.V.1939 r., s.3-4; Relacje i materiały Bożeny Suszczyk z Białej Podlaskiej; [Współautor noty Sławomir Hordejuk].

Suzanowicz Edward

Suzanowicz Edward (1901-1930) por., pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 2.IX.1901 r. w m. Ossowiec w woj. białostockim, w rodzinie Antoniego i Marii z Cymachowiczów. Po szkole powszechnej uczęszczał do jednego z gimnazjów w Warszawie, gdzie zdał maturę w VI.1919 r. Następnie wziął udział, jako ochotnik, w wojnie polsko-bolszewickiej 1919-1920 r. w szeregach 1 Pułku Artylerii Polowej.

Zdemobilizowany, po roku czasu powrócił do wojska, służył w Wojsku Polskim (WP). Wstąpił do Szkoły Podchorążych Piechoty w Warszawie. Po jej ukończeniu, w stopniu podporucznika WP, skierowany został do służby w 15 Pułku Piechoty. Po roku służby, na własną prośbę, skierowany został na siedmiesięczny kurs pilotażu samolotowego do 4 Pułku Lotniczego w Toruniu. Po jego pomyślnym ukończeniu, służył jako podporucznik w tymże pułku. W listopadzie 1926 r. odkomenderowany został do Morskiego Dywizjonu Lotniczego. Przeszedł specjalistyczny kurs strzelania i bombardowania w Grudziądzu.

W marcu 1930 r. po powrocie do służby w macierzystym 4 Pułku Lotniczym, służył w stopniu porucznika początkowo w 142, następnie 141 Eskadrze.

Zginął śmiercią lotnika 2.XII.1930 r., podczas lotu służbowego na samolocie „Spad”.

Pochowany został na cmentarzu w rodzinnym Ossowcu.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Bibliografia: Borowy S., *Życiorysy poległych lotników*, [w:] Ku czci poległych lotników, Księga pamiątkowa. Praca zbiorowa pod redakcją M. Remeyki, Wyd. Komitet Budowy Pomnika Ku Czci Poległych Lotników, Warszawa 1933, s.365 (foto); Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.84, poz. 480.

Szałowski Jerzy Grzegorz

Szałowski Jerzy Grzegorz (1908-1972) por. w st. spocz., pilot wojskowy, samolotowy, szybowcowy, sportowy instruktor, działacz, popularyzator i entuzjasta lotnictwa

Urodził się 8.VII.1908 r. we Lwowie, w rodzinie urzędniczej. Po ukończeniu szkoły powszechnej uczęszczał do Gimnazjum Realnego we Lwowie, w którym uzyskał maturę. Pierwszą pracę zawodową podjął w Warsztatach Szybowcowych we Lwowie. W tym czasie należał do miejscowego koła szybowcowego, zdobywając kategorię pilota szybowcowego „A” i „B”, następnie „C”. W 1928 r. przeniósł się do Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS) w Białej Podlaskiej. Zatrudniony w charakterze technika-mechanika tej wytwórni. Był aktywnym działaczem przyfabrycznego Klubu Lotniczego PWS (KL PWS). Wybrany początkowo instruktorem klubu, w latach 1932-1933 został kierownikiem Szkoły Szybowcowej i jednym z wiceprezesów zarządu klubu. W 1928 r. jako przedstawiciel KL PWS uczestniczył w zjeździe klubów i aeroklubów i Aeroklubów Rzeczypospolitej Polskiej w sprawie szybownictwa. Po przeszkoleniu w szkole lotniczej KL PWS, pod kierunkiem pilota fabrycznego F. Rutkowskiego, uzyskał w 1929 r. licencję pilota sportowego Nr 207 FAI. W latach 30. był czynnym pilotem sportowym. W 1932 r. reprezentował KL PWS, z nawig. A. Biernackim na samolocie PWS-50, w Zlocie Plakietowym do Lidzbarka. W I Locie Północno-Wschodniej Polski 1-2.VII.1933 r., startując z J. Lubańskim na samolocie PWS-50, uplasował się na III miejscu. Uczestniczył w III Lubelsko-Podlaskich Zimowych Zawodach Lotniczych rozegranych w dniach 3-5.II.1933 r., na samolocie MN-4 z obserwatorem inż. S. Hanschildem, wycofał się z powodu awarii silnika. Był autorem lotu klubowego, ze wspomnianym inż. S. Hanschildem, na trasie Biała Podlaska - Poznań - Warszawa - Biała Podlaska. Natomiast z mech. T. Drozdowskim lotu na trasie Biała Podlaska - Półwiesiek - Lidzbark - Poznań - Warszawa - Dęblin - Warszawa - Biała Podlaska. Powołany do Centrum Wykształcenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie ukończył Szkołę Podchorążych Lotnictwa (VII Promocja). Pozostał w służbie zawodowej w charakterze pilota instruktora wyższego pilotażu w Grudziądzu.

W maju 1939 r. był zastępcą dowódcy 14 Eskadry Myśliwskiej „Jaskółek” 1 Pułku Lotniczego w Warszawie. Dał się tam poznać jako znakomity pilot - instruktor wojskowy.

We wrześniu 1939 r. wziął udział w Wojnie Obronnej Polski pod znakami macierzystej jednostki lotniczej, jako zastępca dowódcy eskadry. Zestrzelony w pierwszych dniach września (4.IX.1939 r.), ranny dostał się do niewoli niemieckiej, w której przebywał do 1945 r. Po zakończeniu wojny mieszkał przez pewien czas w Anglii. W 1948 r. wyjechał do Kanady, gdzie podjął pracę w przemyśle lotniczym jako technik - mechanik.

Zmarł 8.VI.1972 r. w Toronto (Kanada).

Pochowany został na miejscowym cmentarzu polskim.

Żonaty, miał syna.

Odnaczony był dwukrotnie Krzyżem Walecznych, Połową Odznaką Pilotą, Odznaką Honorową LOPP II stopnia (srebrną).

Bibliografia: Biuletyn ARP Nr 5 z 16.III - 15.V.1932 r., s.25-27, „Lot Polski” Nr 5 z V.1932 r.; „Skrzydłata Polska” Nr 3-4 z III - IV.1932 r., s.63-65; Nr 6 z VI.1932 r., s.105; Nr 6 z VI.1933 r., s.213-215; *5 lat pracy i istnienia Klubu Lotniczego Podl.* Wynw. *Samolotów 1929/1934*, Biała Podlaska 1934, s.9, 12, 23-24, 26, 49-50, 76; Chwałczyk T., Glass A., *Samoloty PWS*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1990, s.66; Jokiel J., *Udział Polaków w Bitwie o Anglię. Album fotografii z komentarzem*, Wyd. Instytut Wyd. PAX, Warszawa 1972, s.7; Pawlak J., *Polskie Eskadry w Wojnie Obronnej. Wrzesień 1939 r.*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1991, s.50, 56, 575; Tyrała P., *Kształcenie Lotnicze Grudziądz - Dęblin 1925-1995*, Dęblin - Kraków 1995, s.229.

Szczygłowski Czesław (1902-1933) por. obs., pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 12.X.1902 r. w m. Brzostowica woj. Białostockie, w rodzinie Jana i Ludwiki z d. Mejer. Po szkole powszechnej uczył się w Państwowym Gimnazjum im. Joachima Lelewela w Wilnie, gdzie uzyskał maturę. Będąc gimnazjalistą brał udział jako ochotnik w wojnie polsko-bolszewickiej 1919-1920 r. Po zakończeniu działań wojennych zgłosił akces pozostania w służbie zawodowej w Wojsku Polskim (WP). Skierowany do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa w Grudziądzu, ukończył ją w 1926 r. Skierowany do 54 Eskadry Liniiowej 5 Pułku Lotniczego w Lidzie latał do 1930 r. Służył następnie w Eskadrze Szkolnej tego pułku, jako dowódca plutonu łączności. Awansowany na stopień porucznika WP w 1932 r., odkomenderowany został do organizującej się 53 Eskadry Towarzyszącej na lotnisku Porubanek k. Wilna. Interesował się literaturą, pisał wiersze, z powodzeniem uprawiał lekkoatletykę.

Zginął śmiercią lotnika 7.III.1933 r., w locie służbowym na samolocie „Potez”-XVA, z pilotem W. Malinowskim szczęśliwie ocalałym.

Pochowany został na cmentarzu rzymskokatolickim na Rosie w Wilnie.

Żonaty.

Odnaczony był Polową Odznaką Obserwatora.

Bibliografia: Borowy S., *Życiorysy poległych lotników* [w:] Ku Czci poległych lotników. Księga Pamiątkowa. Praca zbiorowa pod red. M. Romeyki, Wyd. Komitet Budowy Pomnika Ku Czci poległych lotników, Warszawa 1939, s.379 (foto); Pawlak J., *Absolwenci Szkoły Orląt 1925-1939*, Wyd. Retro-Art, Warszawa 2002, s.64 (foto).

Szołucha Mikołaj

Szołucha Mikołaj (1935-1966) kpt., pilot samolotowy wojskowy, akrobacyjny, instruktor, popularyzator i entuzjasta lotnictwa

Urodził się 8.V.1935 r. w m. Zabłocie gm. Kodeń pow. Biała Podlaska, w rodzinie Jana i Marii z domu Korneluk. Po ukończeniu Szkoły Powszechnej w Białej Podlaskiej przy ul. Grabanowskiej, wstąpił do Zasadniczej Szkoły Metalowo-Elektrycznej w Białej Podlaskiej przy ul. Brzeskiej. Kontynuował naukę zawodu mechanika w Państwowym Ośrodku Mechanizacji i Rolnictwa w Klonownicy. W 1953 r. wyjechał do pracy w Stoczni Gdańskiej, gdzie był przez rok kierowcą samochodowym. Rozmawiany od najmłodszych lat w lotnictwie (m.in. członek Kola Ligi Lotniczej od 1949 r.) we wrześniu 1954 r. wstąpił do Oficerskiej Szkoły Lotniczej nr 5 im. Żwirki i Wigury w Radomiu. Po ukończeniu w 1957 r. i otrzymaniu promocji na stopień podporucznika pilota, otrzymał skierowanie do Pułku Lotniczego w Debrenie na Pomorzu. Po roku, na własną prośbę, skierowany został do Technicznej Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych w Oleśnicy na Dolnym Śląsku, gdzie w styczniu 1960 r. uzyskał maturę i dyplom technika lotnictwa. Skierowany do dalszej służby w 59 Lotniczym Pułku Szkolno-Bojowym (LPSB) w Białej Podlaskiej, latał jako podporucznik, następnie porucznik pilot instruktor i dowódca klucza na samolotach „Mig”-15 i TS-8 „Bies”. W dniu 22.VII.1964 r. był uczestnikiem Parady Powietrznej w Warszawie jako pilot samolotu „Lim”-2 Nr 18 wziął udział w wykonaniu szyku złożonego z 26 pilotów instruktorów tego pułku symbolizującego rzymską dwudziestkę „XX”. Awansowany w dniu 12.X.1964 r. do stopnia kapitana po rozwiązaniu 59 LPSB, przeniósł się do pułku lotniczego w Nowym Mieście n. Pilicą. Latał jako pilot instruktor w nowej jednostce lotniczej. Wykonał ponad 1200 godzin nalotu.

Zginął śmiercią lotnika 14.V.1966 r., na samolocie TS-8 „Bies” podczas lotu ćwiczebnego, wyrzucania skoczka spadochronowego - chor. J. Szczypiorskiego.

Pochowany został na cmentarzu komunalnym w Białej Podlaskiej przy ul. Janowskiej, obok mjr F. Pawlaka

Żonaty z Lidią z domu Nikoniuk. Miał córkę Elżbietę i syna Andrzeja.

Odznaczony był Srebrnym Krzyżem Zasługi. Posiadał tytuł i Odznakę Pilot Wojskowego Myśliwskiego I klasy.

Bibliografia: „Wiraże” Nr 34 z 23.VIII.1964 r., s.5; Celek J., *Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza im. Janka Krasickiego*, Wyd. MON, Warszawa 1979, s.381; Kubacki L., *Antologia pilotów wojskowych poległych w latach 1945-2000*, wyd. II, Radom 2002, s. 108, (foto); *Pamięci lotników wojskowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. J. Zielińskiego, Dom Wyd. Bellona Warszawa 2003, s.335-336 (foto); Relacja żony Lidii Szołucha z sierpnia 2003 r.

Szymański Antoni

Szymański Antoni (1901-1988) kpt. w st. spocz., rez. pilot samolotowy wojskowy, doświadczalny i sportowy, popularyzator i entuzjasta lotnictwa

Urodził się 17.III.1901 r. w Łomżyńcu k. Łomży, w rodzinie Antoniego i Marianny z Porawskich. W 1906 r. wraz z rodzicami wyemigrował do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej. Uczęszczał tam do szkoły parafialnej. Po powrocie w 1910 r. do kraju, uczył się w szkole powszechnej, następnie w Państwowym Gimnazjum w Łomży. Powołany do odbycia służby wojskowej w 1920 r. po przeszkoleniu m.in. w Centralnej Szkole Instruktorów Piechoty w Biedrusku, brał udział w walkach w wojnie polsko-bolszewickiej. Urlopowany był czasowo po zakończeniu działań wojennych. Ponownie powołany do Wojska Polskiego, na własną prośbę w 1923 r. skierowany został do 7 Eskadry Myśliwskiej im. Tadeusza Kościuszki 1 Pułku Lotniczego w Warszawie. Po ukończeniu kursu obsługi płatowców i silników lotniczych przeszedł kurs radiotelegrafistów. W dniu 13.X.1925 r. w stopniu plutonowego przeniesiony został do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Grudziądzu w charakterze instruktora radiotelegrafisty. W kwietniu 1926 r. na własną prośbę przyjęty, został do eskadry treningowej wspomnianej Szkoły Oficerskiej, po przeszkoleniu w 1927 r. otrzymał dyplom pilota wojskowego. Służył następnie jako pilot instruktor radiotelegrafista w dziale nauk Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie do 1936 r. Ukończył w 1936 r. kurs wyższego pilotażu w Lotniczej Szkole Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu i zdał maturę w Liceum Matematyczno-Przyrodniczym w Dęblinie. W 1938 r. opracował metodę niezawodnego wyrzutu z samolotu rękawa H. (holowniczego) przeznaczoną do ćwiczeń w strzelaniu. W czasie Wojny Obronnej Polski wykonał kilka lotów bojowych, następnie wziął udział w ewakuacji Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. W nocy z 17/18.IX.1939 r. z grupą oficerów WP przekroczył granicę polsko-węgierską. Internowany został w obozie Komarno, zbiegł, a następnie podjął próbę powrotu do kraju. Aresztowany, zatrzymany został w Preszowie (Słowacja). W czasie transportu do Oświęcimia zbiegł i dotarł do Dębina. Włączył się do prac konspiracyjnych w Związku Walki Zbrojnej, później Armii Krajowej ps. Góra. Pracując jako konserwator pola

wzlotów na niemieckim lotnisku w Dęblinie do końca 1942 r., współpracował z Wywiadem Lotniczym Komendy Głównej KG Armii Krajowej. W sierpniu 1944 r. przyjechał do Lublina i otrzymał czasowo pracę w resorcie Komunikacji Pocht i Telegrafu PKWN. Wkrótce, od października tego roku, został pilotem w 9 Pułku Zapasowym w Lublinie. Awansowany do na podporucznika otrzymał przeniesienie do 15 Zapasowego Pułku Lotniczego w Zamościu, od 9.V.1945 r. został zastępcą komendanta portu lotniczego w Bydgoszczy. Oddelegowany w październiku 1945 r. do Lotniczych Warsztatów Doświadczalnych w Łodzi na pilota doświadczalnego, dokonał szeregu oblotów samolotów tej wytwórni. Już 26.X.1945 r. przetestował samolot LWD „Szpak” 2 SP-AAA, a 6.XI tegoż roku - oficjalnego oblotu tego samolotu. Przeniesiony do rezerwy w stopniu kapitana WP, został pilotem doświadczalnym łódzkiej wytwórni. W dniu 7.XII.1946 r. dokonał oblotu samolotu LWD „Szpak” 3 SP-AAD, LWD „Żak”-2 SP-AAE. W następnym 1948 r. kolejnych prototypów tej wytwórni LWD „Junak”-1, LWD „Zuch”-1 SP-BAD, LWD „Żak”-4a SP-BAE, LWD „Żak”-3 SP-AAS. Natomiast w 1949 r. LWD „Zuch”-2 SP-BAG, Piper Cub z silnikiem Minor SP-ALA, a w 1949 r. samolotu pasażerskiego, LWD „Mis” konstrukcji inż. T. Sołtyka. Oblotu ostatnich prototypów samolotów z Lotniczych Warsztatów Doświadczalnych w Łodzi dokonał w latach 1950-1951. W dniu 17.V.1950 r. wykonał pierwszy lot na samolocie LWD „Junak” 2bis. Na tym samolocie dokonał, wraz z głównym konstruktorem inż. T. Sołtykiem pomiarów prędkości na bazie, pomiarów temperatury oraz samodzielnie zachowania się podczas pełnej akrobacji. W dniu 16.V.1951 r. oblatął samolot LWD „Żuraw”. Równolegle brał czynny udział w pracach Aeroklubu Łódzkiego, gdzie w latach 1946-1951 pełnił funkcję szefa wyszkolenia. Reprezentując ten aeroklub w IX Krajowych Zawodach Lotniczych 25-27.VIII.1946 r. z nawig. J. Walińskim, zajął w klasyfikacji indywidualnej IV, a zespołowo I miejsce. W związku z likwidacją wytwórni w Łodzi, z dniem 1.VII.1951 r. został przeniesiony do Centralnego Studium Samolotów Warszawa-Okęcie, także na stanowisko pilota doświadczalnego i tam dokonał oblotu następnych prototypów polskich samolotów.

W dniu 8.II.1952 r. oblatął samolot „CSS”-13, 6.X.1953 r. - „CSS”-13, a w 1954 r. seryjny samolot myśliwski „Junak”-3, z podwoziem przednim trójkółowym. Sztukę pilotażu prezentował wraz z T. Górą na samolocie „Zuch”-2 na pokazie na Okęciu 20.VII.1952 r. W latach 1955-1959 oblatął samolot CSS-13P, „Jak”-12M i pierwszy seryjny egzemplarz samolotu TS-8 „Bies”. Na tym ostatnim typie samolotu wykonał ponad 30 lotów próbnych fabrycznych.

Piękną kartę w polskim lotnictwie sportowym zapisał w 1960 r. W dniach 13.V - 8.VI tegoż roku, wraz z inż. R. Gudelem, na samolocie PZL-102 „Kos” SP-PAM, dokonał przelotu promocyjnego na trasie Warszawa - Wiedeń - Salzburg - Zurych - Genewa - Bazylea - Reims - Loyupne - Biggin Hill - Luksemburg - Eisenach - Berlin - Poznań - Warszawa pokonując dystans 8.500 km w czasie 57 godzin. W pierwszej połowie lat 60. oblatął m.in. dwa prototypy samolotu PZL-104 „Wilga”.

Ogółem wykonał 26 prób samolotów, w tym oblatął 14 prototypów. Wylatał ogółem na 103 typach samolotów 11.640 godzin. Ostatni lot wykonał 3.IX.1967 r. Do ostatnich lat interesował się lotnictwem gdyż według niego „Lotnictwo odmładza, regeneruje siły, pozwala zachować je do późnej starości”.

Zmarł 27.IX.1988 r. w Warszawie.

Pochowany został na Cmentarzu Powązkowskim.

Żonaty, miał troje dzieci.

Odnaczony był Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski (1966), Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi, Medalami 30-lecia i 40-lecia PRL, Krzyżem Armii Krajowej. Był dwukrotnym laureatem wyróżnienia honorowego red. „Skrzydlatej Polski” – „Błękitne Skrzydła” ’76 i ’84.

Bibliografia: „Skrzydłata Polska” Nr 29 z 17.VII.1960 r., s.5-6; Nr 13 z 27.III.1977 r., s.6-8 (foto); Nr 20 z 20.V.1979 r., s.12-13; Nr 29 z 20.VII.1980 r., s.5 (foto); Nr 26 z 14.XI.1982 r., s.7; Nr 34 z 19.VIII.1984 r., s.11-13 (foto); Nr 31 z 3.VIII.1986 r., s.6; Nr 1 z I.1996 r., s. 47-53; „Skrzydła i Motor” Nr 31 z 3.VIII.1952 r., s.485-487; Konieczny J.R., Antoni Szymański „Skrzydłata Polska” Nr 13 z 28.III.1965 r., s.8 (foto); Malinowski T., Antoni Szymański (1901-1988); „Skrzydłata Polska” Nr 44 z 30.X.1988 r., s.11 (foto); Konieczny J.R., *Kronika lotnictwa polskiego 1945-1981*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1984, s.10, 25-27, 29, 38, 47, 57, 104; także, *Sport samolotowy* [w:] Polskie Lotnictwo Sportowe. Almanach, KAW Kraków 1987, s.202- 203.

Szymański Jerzy (1941-1964) ppor., pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 6.II.1941 r. w m. Konaszyn pow. Białystok, w rodzinie Józefa. Po szkole podstawowej uczęszczał do jednego z gimnazjów w Białymstoku. Zafascynowany lotnictwem, w tym modelarstwem, wstąpił do Oficerskiej Szkoły Lotniczej nr 5 w Radomiu. Wypromowany 30.III.1963 r. na stopień podporucznika WP, otrzymał, jako wyróżniający się absolwent, przydział do 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego w Mińsku Mazowieckim. Latał jako pilot jednego z kluczów tego pułku na samolotach UTI, „Mig”-15 i „Lim”-2.

Legitymował się nalotem ponad 200 godzin.

Zginął śmiercią lotnika 9.IV.1964 r., podczas lotu ćwiczebnego na przechwycenie na samolocie „Lim”-2, nieopodal wsi Prusy k. Mińska Mazowieckiego.

Pochowany został na Cmentarzu Wojskowym na Powązkach w Warszawie.

Kawaler.

Posiadał tytuł i odznakę pilota wojskowego myśliwskiego III klasy.

Bibliografia: Kubacki L., *Antologia pilotów wojskowych poległych w latach 1945-2000*, wyd. II, Radom 2002, s.107 (foto); *Pamięci lotników wojskowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. J. Zielińskiego, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2003, s.322-323 (foto).

Tański Czesław Aleksy

Tański Czesław Aleksy (1861-1942), artysta malarz, pionier modelarstwa lotniczego, konstruktor lotniczy, entuzjasta i propagator lotnictwa. Jeden z „ojców” polskiego lotnictwa

Urodził się w 1861 r. w m. Pieczyska Wielkie k. Grójca w guberni warszawskiej, w rodzinie Adama i Celiny z d. Żołdowicz. Po ukończeniu szkoły powszechnej, uczęszczał początkowo do Średniej Szkoły Kolejowej, następnie uczył się w Warszawskiej Szkole Sztuk Pięknych pod kierunkiem W. Gersona i A. Kamińskiego. Od 1883 r. jako stypendysta fundacji im. Korwin-Szymanowskiego doskonalił swój warsztat artystyczny w Akademii Sztuk Pięknych w Monachium u A. Kowalskiego-Wierusz, później w Akademii Juliena w Paryżu. Od 1885 do 1893 r. przebywał w Moskwie, pracując m.in. jako ilustrator w tygodniku „Russkij Sport”. Jako artysta malarz uczestniczył w życiu artystycznym środowiska Moskwy. Zaproszony 1893 r. przez dyrektora Stadniny Koni w Janowie Podlaskim A. Nierotha do „sportretowania koni”, zainteresował się lataniem. W ciągu pięcioletniego pobytu w Janowie zbudował model samolotu, następnie w 1894 r. „Lotnię”- szybowiec, na której wykonywał skoki z pomostu o różnej wysokości. W latach 1894-1898 pracował nad udoskonaleniem szybowca i kolejnymi wersjami samolotu, wprowadzając napęd w postaci śmigieł, a potem siłę nóg. Model takiego mięśniolotu typu „kaczki” przedstawił w grudniu w 1909 r. na wystawie prac w Warszawie. Był jednym z organizatorów, obok W. Kocent Zielińskiego i J. Łukawskiego, założonego w 1898 r. Warszawskiego Kółka Awiatycznego, którego zadaniem było propagowanie myśli lotniczej na ziemiach polskich. W latach 1905-1907 zbudował śmigłowiec napędzany przez dwa przeciwbieżne wirniki współosiowe z osią mocowaną z przodu pilota za pomocą uprząży z napędem ręcznym, a w 1909 r. za pomocą silnika Anzani 2,5 KM. W latach 1909-1912 zbudował zaprojektowany przez siebie samolot „Łątka”. Próby wzlotu podjęte w 1911 r. i 1912 r. na „Łątce” nie wypadły pomyślnie. Samolot ten, wyposażony w silnik Anzani 25 KM był oryginalnym rozwiązaniem konstrukcyjnym, z uwagi na zastosowanie zmiennego kąta nastawienia skrzydeł. W 1909 r. był inicjatorem i organizatorem pierwszej na ziemiach polskich wystawy modeli

latających w Warszawie, gdzie zaprezentował około 20 modeli swojej konstrukcji. W 1911 r. uczestniczył w podobnej wystawie zorganizowanej w Łodzi. Był autorem artykułów na temat lotnictwa w czasopismach takich jak „Tygodnik Ilustrowany”, czy „Świat”. W 1917 r. został członkiem Komitetu Organizacyjnego Polskiego Towarzystwa Żeglugi Napowietrznej, następnie członkiem założycielem wspomnianego towarzystwa. W latach 1919-1920 walczył jako ochotnik w wojnie polsko-sowieckiej. W 1921 r. znalazł się w grupie członków założycieli Aero-Clubu Rzeczypospolitej Polskiej. W latach 20. sfinalizował budowę czterech doświadczalnych modeli śmigłowca. Dzięki pomocy Ligi Obrony Przeciwlotniczej i Przeciwgazowej (LOPP), podjął się zorganizowania wystawy pod nazwą „Początki Lotnictwa Polskiego”. W maju 1938 r. na Ogólnopolskiej Wystawie Lotniczej we Lwowie, zaprezentował helikopter swojego pomysłu oraz dwa modele płatowców i trzy śmigła. Zainteresowanie lotnictwem łączył w okresie przed I Wojną Światową i w Polsce Odrodzonej, z owocną działalnością artystyczną. W latach 1906-1914 brał systematyczny udział w wystawach organizowanych w salonach warszawskich Krywulcia, Wołowskiego, Kulikowskiego. Był członkiem grupy artystycznej „Odłam”, Klubu Akwarelistów Polskich. W 1916 r. zdobył wyróżnienie na wystawie wojennej, gdzie wystawił 15 swoich pastelii. Na X-tej Wystawie Towarzystwa Sztuk „Zachęta”, w konkursie pt. Polonia, zdobył III nagrodę za obraz „Polska w roku 1914”. Działalność artystyczną kontynuował w latach 20. i 30. uczestnicząc w dorocznych wystawach wspomnianego towarzystwa „Zachęta”, grupy artystycznej „Pro-Arte” i Salonu Sztuki Cz. Gorlińskiego.

Wybuch II Wojny Światowej, następnie okupacja hitlerowska, uniemożliwiły realizację dalszych planów i zamierzeń. Ostatnie lata swojego życia spędził we wsi Olszanka k. Puszczy Mariańskiej nieopodal Skierniewic.

Zmarł 24.II.1942 r. w Olszance. Pochowany został na Cmentarzu we wspomnianej Puszczy Mariańskiej.

Żonaty z Marią Jakubowską, miał syna Tadeusza, inż. mechanika, konstruktora silników lotniczych i samochodowych, motocyklistę i automobilistę.

Zwany „polskim Lilienthałem” odznaczony był Odznaką Honorową LOPP I stopnia (złotą), II nagrodą m. st. Warszawy (1926 r.). Dyplomem honorowym za całokształt działalności artystycznej (1928 r.).

Imię Cz. Tańskiego nosi Medal przyznawany corocznie za najwybitniejsze osiągnięcia szybowcowe, ustanowiony w 1956 r. oraz Dyplom ustanowiony przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej (ARP) „Za wybitne osiągnięcia organizacyjne”. Od 1980 r. jego imieniem nazwany został Zespół Szkół w Puszczy Mariańskiej, Szkoła Podstawowa w Janowie Podlaskim i Szkoła Podstawowa Nr 6 na Osiedlu Szybowników w Fordonie, ulice w Warszawie, Gdańsku, Krakowie, Białej Podlaskiej. Od lat 90. w Janowie Podlaskim organizowane są „Dni Czesława Tańskiego”. Jego imię nosiły I i II Lotnicze Miistrzostwa Polski w lotniarstwie rozegrane w latach 1981-1982.

Bibliografia: „Lot i Obrona Przeciwlotniczo-Gazowa Polski” Nr 89 z 12.V.1935 r., s.10; „Młody Lotnik” Nr 12.X.1924 r., s.14; Nr 4-5 z I - II.1925 r., s.7-8; „Roczniki Literacko-Artystyczne” R. 1905, 1907; „Skrzydłata Polska” Nr 6-7 z I - II.1938 r., s.168-169; Nr 2 z II.1955, s.7-8; Nr 19 z V.1956 r., s.4; Nr 1 z I.1957, s.6-7; Nr 22 z 28.IV.1958 r., s.10-11; Nr 31 z VII.1966, s.8; Nr 32 z VIII.1966, s.14, Nr 33 z VIII.1966, s.18; „Sport” z IV.1911, s.4-5; „Świat” R.1909 Nr 51 i 52 z 1911; Nr 31 R. 1929; Nr 52 z 28.XII.129 r., s.17-18; „Tygodnik Ilustrowany” R.1909 Nr 51, s.1081; Arct B., *Poczet wielkich lotników*, Warszawa 1966, s.32-34; s.312; Cynk J., *Polish Aircraft 1893-1939*, London 1971; Glass A., *Polskie konstrukcje lotnicze 1893-1939*, Wyd. KiŁ Warszawa 1977, s.14-15, 51, 79-80, 335- 336, 341; Kędzierski J., *Sylwetki polskich konstruktorów lotniczych*, Cz. *Tański (1861-1942)*, „Technika Lotnicza i Astronautyczna”, Nr 4 z IV.1972 r., s.37-38; Konieczny J. R., *Zaranie lotnictwa polskiego*, Warszawa 1961, s.112-131; *Mała Encyklopedia Lotników Polskich*, t. I, Warszawa 1983, s.167-172; Markowski M., *Okres powstania polskiej myśli lotniczej do 1918 r.* [w:] *Polskie Lotnictwo Sportowe. Almanach*, Kraków 1987, s.13; Orłowski B., *Słownik Polskich Pionierów Techniki*, Katowice 1986, s.210; *Polskie życie artystyczne w latach 1890-1914* pod red. A. Wojciechowskiego, Wrocław - Warszawa - Kraków 1967, s.83-84, 88, 92, 107, 122, 158-159, 198, 218-219; *Polskie życie artystyczne w latach 1915-1939*, pod red. A. Wojciechowskiego, Wrocław - Warszawa - Kraków - Gdańsk 1974, s.19, 24, 48, 55, 67, 73-74, 86-87, 98, 111, 136, 162, 178, 187, 195, 213, 227, 248, 320, 379, 430; Smolis S., *1000 słów o modelarstwie*, Wyd. MON, Warszawa 1987, s.183-184. *Czy wiesz kto to jest. Uzupełnienia i sprostowania*, pod red. S. Łoży, Warszawa 1938, s.312; Pręgowski L., *Powstanie Polskiego Towarzystwa Żegluga Napowietrznej* [w:] *Pierwsze Kursy Lotnicze. Książka Pamiątkowa* pod red. Z. Deklera, Warszawa 1917, s.7-10; Walllis-Walfisz M., *Tański Czesław* [w:] *Allgemeines Lexikon der Boldenden Kunstler von der antike bis zur gegenwart*. Thieme Becker Kunstler Lexikon, Leipzig 1938, t. XXXII, s.434; Wincel R., *Tański Czesław Aleksy (1863-1942)* [w:] *Słownik Biograficzny Techników Polskich*, t. 4/5, Wyd. Federacja Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych, Warszawa 1994, s.151-152.

Tański Tadeusz (1892-1941) inż. mech., konstruktor silników samochodowych i lotniczych, wynalazca, motocyklista i automobilista sportowy, popularyzator techniki, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 11.III.1892 r. w Janowie Podlaskim, w rodzinie pioniera lotnictwa i artysty malarza Czesława i Marii z d. Jakubowska. Wykształcenie średnie otrzymał w latach 1902-1909 w Warszawskiej Szkole Handlowej Zgromadzenia Kupców m. st. Warszawy. W tym okresie był działaczem Polskiej Partii Socjalistycznej. Następnie w latach 1909-1913 studiował w Ecole d'Electricite Industriel de Parris im. Charliat pod kierunkiem prof. L. Lacoïn, w katedrze automobilizmu i lotnictwa. W czasie pobytu we Francji był członkiem Związku Walki Czynnej oraz prezesem Stowarzyszenia Techników Polskich we Francji. Jako pracownik francuskiego przemysłu wojskowego, w latach 1914-1918 był m.in. konstruktorem sprzężarki do silników dwusuwowych, jednego z największych na świecie silnika lotniczego o 12 cylindrach, o mocy 520 KM.

Po powrocie do Polski w 1919 r. podjął pracę w Głównym Urzędzie Zaopatrzenia Armii, a następnie Sekcji Wojsk Samochodowych przy organizowaniu oddziałów samochodowo-pancernych. Był konstruktorem około 20 lekkich samochodów pancernych na podwoziu Forda model „T”. Brał udział w wojnie polsko-sowieckiej 1919-1920. W 1921 r. był autorem dwóch interesujących projektów, ciągnika rolniczego i samochodu ciężarowego, opracowanych dla Stowarzyszenia Mechaników w Ameryce. W 1922 r., przy współpracy z inż. R. Gabeau opracował projekt pierwszego polskiego samochodu osobowego, wykonanego w różnych wersjach w Centralnych Warsztatach Samochodowych (CWS) w Warszawie, pod nazwą CWS T-1. Oryginalność konstrukcji tego samochodu polegała na możliwości zdemontowania go za pomocą jednego klucza M-10. W samochodzie CWS T-1 zastosowany był silnik czterocylindrowy, czterosuwowy, o pojemności skokowej około 3 litrów przy średnicy cylindra 90 mm i skoku tłoku 120 mm. uzyskiwał moc 61 KM przy 3000 obr./min. Silnik ten używany był ponadto do napędu wyciągarki balonowej i wojskowych pontonów. Był on ponadto konstruktorem silnika

czterocylindrowego o mocy 10 KM, siedmiocylindrowego silnika lotniczego o mocy 80-100 KM, silnika gwiazdowego T-8-1 oraz silnika małej mocy wykorzystywanego w radiostacjach wojskowych. W 1929 r. opracował nowy model silnika samochodowego oznaczonego symbolem CWS T-8, ośmiocylindrowego o pojemności 3 litry i małego silnika czterocylindrowego o pojemności skokowej 1,5 litra. Był też autorem pojazdu drogowo-szynowego i samoczynnie blokującego się mechanizmu różnicowego dużych samochodów terenowych. Sprawował funkcję rzeczoznawcy do spraw samochodowych przy Komisarzu Rządu m.st. Warszawy. Był współredaktorem i współpracownikiem takich czasopism fachowych jak „Samochód”, „Przegląd Samochodowy”, a następnie „Przegląd Samochodowy i Motocyklowy”. Był czynnym członkiem sekcji samochodowej Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej.

Pasjonował się sportem motocyklowym i samochodowym. W 1924 r. był autorem rajdu na trasie Warszawa - Paryż - Warszawa na samochodzie marki „Mathis”. Uczestniczył w wielu rajdach i wyścigach samochodowych organizowanych przez Automobilklub Polski (AP) w okresie międzywojennym. Startując m.in. na „Fiacie” 508 w Jednodniowej Jeździe Konkursowej AP w 1937 r., w której uczestniczyło 38 zawodników, zajął w klasyfikacji ogólnej XII miejsce, a w swojej klasie II miejsce, zdobył nagrodę specjalną. Należał też do czołowych motocyklistów okresu międzywojennego, był m.in. zwycięzcą wyścigu na otwarcie sezonu w 1928 r. w kategorii motocykli do 350 cm³. Charakteryzowany przez współczesnych jako niekonwencjonalna osobowość, był autorem wynalazków i konstrukcji wybiegających znacznie ponad współczesność.

W okresie wojny i okupacji 1939-1945 włączył się do pracy konspiracyjnej w strukturze Związku Walki Zbrojnej, następnie Armii Krajowej, działając pod pseudonimem „Nałęcz”. Aresztowany przez gestapo 3.VII.1940 r., wywieziony został do Oświęcimia.

Zginął śmiercią męczeńską 26.III.1941 r. w obozie koncentracyjnym

w Oświęcimiu.

Żonaty dwukrotnie, pierwszy z Marią Ślezień, miał dwie córki Barbarę i Danutę, drugi z Marią z Malewiczów, nie pozostawił potomstwa.

Odnaczony był Srebrnym Krzyżem Zasługi, Krzyżem Walecznych, Medalem 10-lecia Odzyskania Niepodległości, Medalem „Za Długoletnią Służbę”.

Bibliografia: „Automobilista Wojskowy” Nr 3 z III.1926 r., s.8-9; „Auto Technika Samochodowa” Nr 10 z 2.X.1937 r., s.574-576; Nr 11 z XI.1937 r., s.616-623; *Czy wiesz kto to jest? Uzupełnienia i sprostowania*, pod red. ogólną S. Łozy, Warszawa 1938, s.312 (foto); „Młody Lotnik” Nr 4 z IV.1930 r., s.124-125; „Przegląd Samochodowy i Motocyklowy” Nr 16 z II.1927 r., s.3-4; Nr 5 z V.1928 r., s.31; Nr 11 z XI.1928 r., s.40-46; Rychter W., *Skrzydlate wspomnienia*, Warszawa 1980, s.11-112; tenże, *Moje dwa i cztery kółka*, Warszawa 1985, s.51-51; 85, 117-119, 121-122; „Świat” Nr 30 z 26.VII.1924 r., s.17; Nr 32 z 9.VIII.1924, s.13; *Encyklopedia Warszawy*, Warszawa 1994, s. 864; Glass A., *Polskie konstrukcje lotnicze 1893-1939*, Wyd. KiŁ Warszawa 1977, s.41-47, 49; Jungowski E., *O pionierach polskiej myśli lotniczej*, Warszawa 1969, s.187-189 (foto); Kowalski A., *Słownik Polskich Pionierów Techniki*, Katowice 1986, s.210-211; Kubiawski J., *Tański Tadeusz (1892-1941)* [w:] Słownik Biograficzny Techników Polskich z. 4/5, Wyd. Federacji Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych, Warszawa 1994, s.152-154; Magnuski J., *Wozy bojowe*, Warszawa 1960, s.56; Rostocki A., Tarczyński J., *Automobilizm w Warszawie do 1939*, Warszawa 1988, s.166-168, 173; Rostocki A. M., *Poczet twórców motoryzacji* Inst. Wyd. Nasza Księgarnia, Warszawa 1980, s.254-256; Rychter W., *Dzieje samochodu*, Warszawa 1983, s.343-345; Stawecki P., *Tański Tadeusz (1892-1941)*, [w:] Encyklopedia Historii Drugiej Rzeczypospolitej, Wyd. Wiedza Powszechna, Warszawa 1999, s.453; Archiwum Dokumentacji Mechanicznej w Warszawie sygn. I-G-468; Archiwum Państwowe Muzeum Oświęcimia lista Nr IV - 8521 z 22.VIII.1969 r.

Teisseyre Jerzy Henryk

Teisseyre Jerzy Henryk (1902-1988) prof. inż. mech., konstruktor lotniczy, wynalazca, pedagog, działacz sportów lotniczych

Urodził się 26.XI.1902 r. we Lwowie, w rodzinie nauczyciela akademickiego Wawrzyńca i Janiny z d. Ostoja - Polityńska. Uczył się w VIII Gimnazjum Realnym. Jako gimnazjalista w 1918 r. brał udział w obronie Lwowa. Po zdobyciu matury w 1924 r. wstąpił na Wydział Mechaniczny Politechniki Lwowskiej. Po 5-letnich studiach w 1926 r. zdobył dyplom inżyniera mechanika. W latach 1925-1926 pracował w Wielkopolskiej Wytwórni Płatowców „Samolot”. W okresie 1926-1928 studiował aerodynamikę i mechanikę lotu na paryskiej Sorbonie, pracując ponadto w fabrykach silników lotniczych Gnome Rhone, Lorraine-Dietrich i Hispano-Suiza. Po powrocie do Polski został zatrudniony jako samodzielny konstruktor, w dziale lotniczym Zakładów Mechanicznych E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie. Na przełomie 1929 i 1930 r. z inż. M. Bartolewskim zaprojektował dla miejscowego klubu lotniczego samolot LKL-2 bis. Współuczestniczył w realizacji budowy samolotów: wywiadowczo-bombowego, pasażerskiego R-VIII, R-IX, i sportowego R-XII „Lublin”. Po przeniesieniu się w 1930 r. do Białej Podlaskiej, objął funkcję kierownika grupy obliczeniowej w biurze konstrukcyjnym Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS). Wspólnie z inż. A. Zdaniewskim-Bobkiem i inż. A. Grzędzielskim pracował nad projektami samolotów: treningowego-akrobacyjnego PWS-11, treningowego PWS-12 bis i łącznikowego PWS-6. Nadzorował szereg „dmuchań” modeli samolotów w tunelu aerodynamicznym PWS, w tym modelu powietrznej taksówki PWS-21 i samolotu pocztowo-pasażerskiego PWS-54.

Należał do grupy aktywnych działaczy sportowych Klubu Lotniczego PWS. Patronował sekcji konstruktorów - amatorów w tej wytwórni, w osobach J. Medweckiego i W. Toczółowskiego. W latach 1931-1933 zasiadał w zarządzie Klubu, będąc aktywnym członkiem Sekcji Szybowcowej, członkiem Sądu Koleżeńskiego KL PWS. Od 18.VIII.1932 r. do 29.IV.1933 r. był prezesem KL PWS. Był zwolennikiem rozwoju szybownictwa i popularyzatorem

sportów lotniczych. Dzięki jego zaangażowaniu na początku lat 30. KL PWS stał się liczącym klubem lotniczym w II Rzeczypospolitej. Był jednym z inicjatorów zbudowania własnymi siłami szybowców szkolno-przejęciowych „Czajka” i zorganizowania dwóch szybowisk klubowych k. Janowa Podlaskiego.

W związku z przejściem przez państwo PWS, w końcu 1933 r. przeniesiony został do Państwowych Zakładów Lotniczych (PZL) Warszawa-Okęcie, na stanowisko zastępcy grupy konstrukcyjnej. W lutym 1935 r. powrócił do Lublina, by podjąć pracę w Lubelskiej Wytwórni Samolotów (LWS). W wytwórni tej zatrudniony został jako kierownik biura studiów, a od 1937 r. jako naczelny konstruktor. Pracował nad budową dużego samolotu torpedoworozpoznawczego R-XX „Lublin” projektu inż. J. Rudlickiego i przekonstruowaniu samolotu LWS-4 „Żubr”. Największym jego osiągnięciem było zbudowanie nowoczesnego samolotu obserwacyjnego LWS-3 „Mewa” we współpracy ze wschodzącą gwiazdą polskiej myśli lotniczej inż. W. Fiszdonom, następnie samolotu sanitarnego LWS-2. Pierwszy z tych samolotów wzbudził duże zainteresowanie na dorocznym salonie lotniczym w Paryżu w 1938 r. Drugi natomiast wygrał Międzynarodowy Konkurs Lotnictwa Sanitarnego w Luksemburgu, zdobywając Puchar P. Raphaela dla Polski. Był autorem dwóch patentów: nr 19754 z 1934 r. i nr 22983 z 1936 r.

W okresie wojny i okupacji 1939-1945 znalazł się początkowo we Francji, gdzie pracował w Zakładach Samolotowych Dewoitine (Tuluza) w Biurze Przygotowania Produkcji, pod kierunkiem inż. Z. Ciołkosza. Po przeniesieniu się do Wielkiej Brytanii początkowo znalazł się w Polskiej Grupie Technicznej kpt. K. Dąbrowskiego, następnie został przeniesiony na etat oficera technicznego w Polskich Siłach Powietrznych (PSP). W 1941 r. uzyskał zgodę na wyjazd do Turcji. Objął tam stanowisko szefa biura konstrukcyjnego wytwórni Turk Hava Kurum Ucak Fabrikasi w Etimestgut k. Ankary. Był współkonstruktorem szybowców transportowych THK-1, wspólnie z inż. S. Rogalskim i L. Dulębą. Samolotu akrobacyjnego THK-2, samolotu sanitarnego THK-5,

pasażerskiego THK-5A, samolotu sportowo-turystycznego THK-6.

Po powrocie do Polski w końcu 1946 r., włączył się w prace nad odbudową polskiego przemysłu lotniczego. Pracował w Państwowych Zakładach Lotniczych „Fasil” we Wrocławiu jako szef produkcji. Od wiosny 1948 r. był organizatorem Wydzielonej Grupy Konstruktorów jako filii Centralnego Studium Samolotów na Psim Polu k. Wrocławia, która funkcjonowała do 1950 r. Był kierownikiem grupy konstrukcyjnej przy samolocie CSS-13 i samolotach sportowych PZL M-2 i PZL M-4. Pracował m.in. nad samolotem „Junak”-2 i samolotem akrobacyjnym. Równolegle kontynuował pracę pedagogiczną w utworzonym z jego inicjatywy w Wydziale Lotniczym Politechniki Wrocławskiej (PWr).

W latach 1949-1953 był kierownikiem Katedry Budowy Samolotu, a w latach 1954-1956 dziekanem Wydziału Mechanicznego PWr. Po rozwiązaniu Wydziału Lotniczego kierował jedną z katedr na Wydziale Mechanicznym. W latach 1964-1966 wyjechał do Ghany (Afryka), gdzie jako profesor prowadził wykłady z wytrzymałości materiałów i teorię sprężystości na Uniwersytecie Technicznym w Kumasi. Po powrocie od 1966 r. jako profesor nadzwyczajny, a następnie zwyczajny kierował Zakładem Nadwozi i Ustrojów Nośnych PWr na Wydziale Mechanicznym PWr. Wypromował 18 doktorów nauk technicznych.

Był autorem wielu artykułów specjalistycznych w czasopismach fachowych krajowych, w tym „Technika Lotnicza”, „Archiwum Mechaniki Stosowanej” i zagranicznych, w tym „American Rocet Society Journal” i szeregu podręczników: *Projektowanie Samolotu cz. 1-2*, Poznań 1952-1954, ss.423 + 309; *Dynamika układu korbowych maszyn tłokowych cz.1-2*, Wrocław 1952-1953, ss.209 + 139; interesującej książki: *Problemy i perspektywy lotnictwa* Wyd. Wiedza Powszechna, Warszawa 1958, s.272.

Zmarł 13.VI.1988 r. we Wrocławiu.

Pochowany został na miejscowym cmentarzu na Sępolnie.

Żonaty z Barbarą Dyczewską, miał syna Jerzego.

Odznaczony był Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Złotym Krzyżem Zasługi (dwukrotnie), Srebrnym Krzyżem Zasługi, Odznaką Zasłużony dla m. Wrocławia. Był członkiem zwyczajnym Wrocławskiego Towarzystwa Naukowego, członkiem Stowarzyszenia Inżynierów Mechaników Polskich i Polskiego Towarzystwa Astronautycznego, przewodniczącym oddziału Wrocławskiego w latach 1956-1964.

Bibliografia: *II Księga Inżynierów i Mechaników Polskich*, Warszawa 1936, s.105, poz. 557; *5 lat pracy i istnienia Klubu Lotniczego Podl. Wytw. Samol. 1929/1934*, Biała Podlaska 1934, s.9, 11, 72, 75; „Skrzydłata Polska” Nr 10-11 z X-XI.1932 r., s.253; „Technika Lotnicza” Nr 1 z III.1949 r., s.14 -24; Nr 2 z III - IV.1952 r., s.32-39; Nr 4 z VII - VIII.1952 r., s.104-110; Nr 8 z III.1954 r., s.168-169; Bartel R., Chojnacki J., Królikiewicz T., Kurowski A., *Z historii polskiego lotnictwa wojkowego 1918-1939*, Warszawa 1978, s.432-433; 435-436; Chwałczyk T., Glass A., *Samoloty PWS*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1990, s.104-107; Chwałczyk T., *Podlaskie skrzydła*, Wyd. KAW, Rzeszów 1985, s.144-153; Dulęba L., Glass A., *Samoloty RWD*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1983, s.66-68, 144-153, tenże, *Lotnicza działalność techników polskich w Turcji podczas II wojny światowej*, „Technika Lotnicza i Astronautyczna” Nr 7 z VII. 1981 r., s.19-23; Nr 8 z VIII.1981 r., s.13-15; Glass A., *Samolot obserwacyjny LWS-3 "Mewa"*, „Technika Lotnicza i Astronautyczna” Nr 3 z III.1973 r., s.38-40; tenże, *LWS-3 "Mewa"* Wyd. Militaria, Warszawa 1996, s.46; tenże, *Teisseyre Jerzy Henryk (1902-1988)* [w:] Słownik Biograficzny Techników Polskich z. 11, Wyd. Federacja Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych, Warszawa 2000, s.160-162; *Księga XXV-lecia Politechniki Wrocławskiej 1945-1970*, Wrocław - Warszawa - Kraków 1970, cz. 1-2, s.31- 32, 39, 50-51, 279-280, 326-327; Mosica S., *Wydzielona Grupa Konstrukcyjna CSS*, „Technika Lotnicza” Nr 2 z III-IV.1958 r., s.54; Płoszajski J., *Technicy Lotnictwa Polskiego na Zachodzie, cz. I. 1939-1946*, Londyn 1939, s.15, 70-73; Wojciechowski J., *Polskie konstrukcje samolotowe 1918-1939* [w:] *Polskie Lotnictwo Sportowe*, Almanach, Kraków 1987, s.98-103.

Toczołowski Henryk

Toczołowski Henryk (1909-1942) tech. mech., konstruktor lotniczy, wynalazca, działacz i entuzjasta lotnictwa

Urodził się w 22.II.1909 r. w m. Gumów w ówczesnej guberni łomżyńskiej, w rodzinie Hieronima i Anny z d. Oswald. Do gimnazjum uczęszczał w Wilnie, następnie w Warszawie. Uczył się w Szkole Technicznej Hipolita Wawelberga i Stanisława Rotwanda, którą ukończył w 1926 r. Pracę zawodową rozpoczął w 1926 r. w Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS) w Białej Podlaskiej jako technik w biurze konstrukcyjnym. Na przełomie lat 1930/31 zaprojektował mały dwuosobowy samolot sportowy TW-12, z silnikiem o 80 KM, który oblatał w 29.IX.1933 r. na lotnisku przyfabrycznym. Samolot ten służył do celów szkoleniowych w Klubie Lotniczym PWS (KL PWS) do 1935 r. W 1929 r. należał do grona inicjatorów powołania klubu lotniczego przy PWS. W latach 1929-1934 zasiadał w zarządzie KL PWS. Pełnił funkcję sekretarza Zarządu Klubu i kierownika sekcji sportowej. Obok pracy zawodowej i działalności społecznej w klubie, uprawiał tenis ziemny, siatkówkę, kolarstwo. Należał do inicjatorów i organizatorów szeregu imprez sportowych i rekreacyjnych organizowanych dla pracowników PWS i mieszkańców miasta Biała Podlaska. Od 1934 r. do 1937 r. zatrudniony był w Państwowych Zakładach Lotniczych (PZL) w Warszawie, następnie w Lubelskiej Wytwórni Samolotów (LWS) w Lublinie. W LWS uczestniczył w pracach przy opracowywaniu konstrukcji samolotów; sanitarnego LWS-2 i obserwacyjnego LWS-3 „Mewa” pod kierunkiem inż. J. Teisseyre. Po 1939 r. pozostał w Lublinie uczestnicząc w ruchu podziemnym, zajmował się kolportażem prasy. Aresztowany przez Niemców w lutym 1941 r., był więziony na Zamku Lubelskim. Wywieziony do obozu zagłady w Oświęcimiu.

Zginął rozstrzelany przez hitlerowców 23.IV.1942 r. w Oświęcimiu.

Żonaty z Marią Maksymiuk, miał syna Jerzego (prof. A M).

Bibliografia: „Gazeta Wyborcza” z 23.II.2003 r.; „Skrzydła Polska” Nr 2-3 z II - III.1931 r., s.38-39, 48, 76-77; Nr 1 z I.1934 r., s.27; Chwałczyk T., Glass A., *Samoloty PWS*, Warszawa 1990, s.107-108; Chwałczyk T., *Podlaskie skrzydła*, Wyd. KAW, Rzeszów 1985, s.41-43; Glass A., *Polskie konstrukcje lotnicze 1893-1939*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1977, s.214-215; *Hitlerowskie więzienie na Zamku w Lublinie 1939-1944*, Praca zbiorowa pod red. Z. Mańkowskiego, Wyd. Lubelskie, Lublin 1988, s.448 Aneks II; *5 lat pracy i istnienia Klubu Lotniczego Podl. Wytw. Samol. 1929/1934*, Biała Podlaska 1934, s.4-9. Informacje syna Jerzego z 12.II.2005 r.

Trytek Józef (1897-1966) sierż. w st. spocz., pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 25.II.1897 r. w m. Przyborów nieopodal Tarnowa, w rodzinie Marcina i Marii z d. Dziadoł. Po szkole ludowej uczył się zawodu stolarza. Zmobilizowany do armii austriackiej, po wybuchu I wojny światowej służył w jednej z eskadr lotniczych wojsk austriackich w służbach technicznych. Przypuszczać należy, że odbył wtedy wstępne przeszkolenie samolotowe. W listopadzie 1918 r. wstąpił na ochotnika w szeregi Wojska Polskiego (WP). Walczył jako podoficer zawodowy, w jednej z formacji lotniczych WP w wojnie polsko-bolszewickiej 1919-1920. Po zakończeniu działań wojennych ukończył Niższą Szkołę Pilotów w Bydgoszczy. W latach 20. służył jako podoficer pilot w 1 Pułku Lotniczym w Warszawie, awansując ze stopnia kaprała na plutonowego. W 1932 r. odkomenderowany został z ramienia Wojska Polskiego do Podlaskiej Wytworni Samolotów w Białej Podlaskiej. Służył w kontroli technicznej produkcji samolotów w tej wytwórni. Należał do członków Aeroklubu Podlaskiego, następnie Aeroklubu Podlasko-Poleskiego w Białej Podlaskiej w sekcji konstrukcji własnych.

We wrześniu 1939 r. podczas Wojny Obronnej, zgodnie z decyzją władz rządowych brał udział w ewakuacji PWS na południowy-wschód.

Po 17.IX.1939 r., i zniszczeniu większości dokumentacji, przekroczył granicę polsko-rumuńską. Stamtąd przez Węgry, Syrię i Północną Afrykę przedostał się do Francji. Służył w pionie technicznym Polskich Sił Powietrznych w tym kraju. Po kapitulacji Francji na przełomie VI i VII ewakuował się z grupą żołnierzy polskich do Wielkiej Brytanii. Od 1941 r. po przeszkoleniu na sprzęcie brytyjskim otrzymał pracę w firmie lotniczej Federated Foundries Ltd w Glasgow. Był w sekcji nadzoru produkcji wojskowej w tej wytwórni.

Po zakończeniu II wojny światowej wrócił do Polski w 1948 r. Początkowo przebywał w Bydgoszczy. Po przyjeździe do Białej Podlaskiej w połowie 1949 r. otrzymał, dzięki staraniom kolegów z byłej PWS, pracę w Za-

kładzie Energetycznym. Pracował w dziale zaopatrzenia tych zakładów, następnie został kierownikiem sekcji strażackiej.

Zmarł 12.I.1966 r. w Białej Podlaskiej.

Pochowany został na cmentarzu miejskim (starym) przy ul. Janowskiej.

Żonaty z Weroniką z d. Heldt, miał czworo dzieci (jednego syna i trzy córki, w tym Helenę i Eugenię).

Odnaczony był m.in. Medalem X-lecia Odzyskania Niepodległości i Medalem Lotniczym.

Bibliografia: Informacje córki Eugenii Przyłuskiej z 6.I.2004 r.; dr inż. J. Pawłaka z 16.XII.2003 r.; USC Biała Podlaska, Akta sygn. nr I-119/1966;[współautor noty Sławomir Hordejuk].

Urbanowicz Witold Aleksander

Urbanowicz Witold Aleksander (1908-1996) gen. bryg., obs. w st. spocz., pilot samolotowy wojskowy, dowódca, pamiętnikarz i publicysta. Uczestnik Bitwy o Wielką Brytanię. Jeden z grona najwybitniejszych pilotów polskich w czasie II wojny światowej

Urodził się 30.III.1908 r. w m. Olszanka k. Augustowa, w rodzinie Antonego i Bronisławy z d. Jurewicz. Po ukończeniu Korpusu Kadetów nr 2 w Chełmnie i uzyskaniu matury w 1930 r. wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Wypromowany 15.VIII.1932 r. w stopniu podporucznika obserwatora (VI Promocja), otrzymał przydział do 213 Eskadry Bombowej nocnego dywizjonu bombowego 1 Pułku Lotniczego w Warszawie. W 1932 r. ukończył kurs pilotażu w Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie, został pilotem wojskowym. W 1934 r. ukończył Kurs Wyższego Pilotażu w Lotniczej Szkole Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu. W okresie IV-X. 1936 r. był zastępcą dowódcy 111 Eskadry Myśliwskiej. Od października 1936 r. służył jako pilot instruktor i dowódca plutonu szkolnego w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, otrzymał przezwisko „Kobra”.

We wrześniu 1939 r. brał udział w Wojnie Obronnej Polski, w tzw. grupie dęblińskiej, wykonał 6 lotów bojowych. Po 17.IX.1939 r. z grupą podchorążych przedostał się do Rumunii, stamtąd do Francji. Dnia 27.I.1940 r. znalazł się już na terytorium Wielkiej Brytanii. Po przeszkoleniu na samolotach brytyjskich 4.VIII.1940 r., otrzymał przydział do 601 Dywizjonu Myśliwskiego RAF. Następnie walczył w 145 Dywizjonie Myśliwskim RAF. W tych dywizjonach brał udział w Bitwie o Wielką Brytanię. Zestrzelił dwa samoloty nieprzyjacielskie, 8.VIII.1940 r. „Bf”-110, 12.VIII 1940 r. „Ju”-88. Przeniesiony z dn. 21.VIII.1940 r. do 303 Dywizjonu Myśliwskiego Warszawskiego im. Tadeusza Kościuszki na stanowisko dowódcy eskadry, zanotował dwa dalsze zestrzelenia. Pełniąc obowiązki dowódcy 303 Dywizjonu Myśliwskiego od 7.IX.1940 do 21.X.1940 r., zestrzelił dziewięć następnych samolotów wroga, odnosząc ogółem 17 zwycięstw w okresie Bitwy o Wielką Brytanię. Po odbyciu pełnej tury bojowej służył w Dowództwie 11 Grupy Myśliwskiej RAF. Od 15.IX do 1.VI.1941 r. kierował organizacją, następnie został pierwszym dowódcą 1 Polskiego Skrzydła Myśliwskiego w Northolt. Potem przebywał

niemal rok w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej i Kanadzie. Wygłosił serie odczytów o lotnictwie myśliwskim. Po powrocie 27.VII.1942 r. prowadził kursy instruktorskie w dwóch ośrodkach szkolenia RAF. Z dniem 3.XI.1942 r. został zastępcą attache lotniczego przy Ambasadzie Polskiej w Waszyngtonie i był nim do września 1943 r. W okresie od 23.X do 15.XII.1943 r. walczył na Curtiss P-40 „Warhawk” w składzie 75 Dywizjonu Myśliwskiego Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych Ameryki (USAAF) na froncie chińsko-japońskim, zestrzeliwując dwa japońskie samoloty myśliwskie „Zero”, a kolejne 9 zniszczył na ziemi. Uzyskał przydomek „Polish Shark”.

Po zakończeniu lotów bojowych ukończył Wyższą Szkołę Sztabu USAAF i powrócił do Wielkiej Brytanii na stanowisko wyższego oficera sztabowego. W sierpniu 1944 r. został attache lotniczym Rządu Emigracyjnego Rzeczypospolitej Polski w Waszyngtonie i sprawował tę funkcję do lipca 1945 r. Po powrocie do Wielkiej Brytanii został zdemobilizowany. Ogółem odniósł 19 zwycięstw i zniszczył 9 samolotów na ziemi.

W 1946 r. wyjechał ponownie do Stanów Zjednoczonych, zamieszkał w Nowym Jorku. W 1995 r. otrzymał nominację na stopień generała brygady w korpusie lotnictwa. Był autorem wspomnień i opowiadań zamieszczanych w książkach: *Ogień nad Chinami* (1963), *Początek Jutra* (1966), *Latające Tygrysy* (1969), *Myśliwcy* (1970), *Świt Zwycięstwa* (1971).

Zmarł 17.VIII.1996 r.

Pochowany został na cmentarzu w Doylostown w stanie Pwnsylvania.

Żonaty, z Jadwigą miał syna Witolda.

Odnaczony był Orderem Virtuti Militari V klasy, czterokrotnie Krzyżem Walecznych, czterokrotnie Medalem Lotniczym, brytyjskim Distinguished Flying Cross, amerykańskim War Medal Cross i Distinguished Flying Cross, chińskim Krzyżem Lotniczym. Był członkiem amerykańskiego Towarzystwa Asów Powietrznych.

Bibliografia: „Skrzydłata Polska” Nr 10 z X.1994 r., s.25; Nr 8 z VII.1998 r., s.5 (foto); Nr 11 z XI.2001 r., s.60; „Skrzydła Wiadomości ze Świata” Nr 146 z VI.1995 r., s.52-52; Gotowała J., Przedpełski A., *100 lotników stulecia*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2003, s.182-183 (foto);

Czmur S., Wójcik W., *Generałowie w stalowych mundurach*, Wyd. Redakcja WLOP i Dom Wyd. Bellona, Poznań-Warszawa 2003, s.197-199 (foto); Król W., *Zarys działań polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii 1940-1945*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1990 r., s.36-37, 56-57, 61-63, 84, 143-145; Misiak J., *Kobra na łowach „Skrzydłata Polska”* Nr 5 z V.2004 r., s.44-45 (portret); Pawlak J., *Polskie Eskadry w Wojnie Obronnej Wrzesień 1939*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1991, s.580; tenże *Absolwenci Szkoły Orląt 1925-1939*, Wyd. Retro-Art, Warszawa 2002, s.113 (foto); ; Zieliński J., *Lotnicy polscy w Bitwie o Wielką Brytanię, Polish Airmen on the Battle of Britain*, Oficyna Wyd. MH, Warszawa 2001, s.207-209 (foto); Zieliński J., Krzystek T., *Dowódcy dywizjonów Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie. Commanders of the Polish Air Force Squadrons in the West*, Wyd. Redakcja Czasopism WLOP, Poznań 2002, s.224-227 (foto).

Uszacki Antoni

Uszacki Antoni (1903-1986) inż. mechanik, konstruktor lotniczy, projektant, pilot samolotowy sportowy i szybowcowy, działacz, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 23.V.1903 r. w Pułtusk, w rodzinie Kazimierza i Antoniny z Grotkowskich. Uczęszczał do Szkoły Handlowej Vetterów w Lublinie, następnie Szkoły Inżynierskiej im. Hipolita Wawelberga i Stanisława Rotwanda, której jednak nie ukończył. Był członkiem drużyny harcerskiej Z. Pułaskiego, późniejszego konstruktora samolotów PZL P-7 i PZL P-11. Należał do Polskiej Organizacji Wojskowej (POW), brał udział w rozbrajaniu Niemców w listopadzie 1918 r. Od 1919 r. pracował jako kreślarz w Biurze Technicznym Zakładów Mechanicznych E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie. Następnie został technikiem konstruktorem przy przygotowywaniu licencyjnej dokumentacji samolotów Ansaldo A 300 i Ansaldo A 1 „Ballila” do potrzeb warsztatowych. W 1924 r. powołany do odbycia służby wojskowej, otrzymał przydział do Biura Konstrukcyjnego Wojskowej Centrali Badań Lotniczych w Warszawie. Zajmował się tam konstrukcją podwozia samolotu WZ-X wg projektu inż. W. Zalewskiego. W 1926 r. w połowie przygotowywał projekt szybowca własnego pomysłu. Był też autorem lotek w postaci oryginalnych skrzydełek oporowych do samolotu budowanego na licencji francuskiej „Potez”-XXV.

Po powrocie do pracy w Zakładach Mechanicznych w Lublinie, prowadził pod kierunkiem inż. J. Rudlickiego prace konstrukcyjno-dokumentacyjne samolotu wywiadowczo-bombowego „Lublin” R-VIII. Pod koniec 1927 r., wspólnie z inż. J. Dąbrowskim skonstruował, w ramach prac Koła Miłośników Lotnictwa istniejącego przy tych zakładach, samolot sportowy DUS-III nazwany „Pta-Pta”. Po przeniesieniu się do Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS) w Białej Podlaskiej z końcem 1928 r., pracował początkowo z inż. Z. Ciołkoszem nad projektem pierwszego polskiego samolotu pasażerskiego PWS-20. Następnie wykonał udany i zrealizowany projekt samolotu rozpoznawczo-bombowego PWS-19, o podwójnym usterzeniu kierunkowym oraz niezrealizowane projekty samolotu eskortująco-patrolowego PWS-17 i samolotu towarzyszącego PWS U-6. Wspólnie z inż. Z. Ciołkoszem był autorem

samolotu sportowego PWS-52, oraz kolejnej wersji samolotu pasażerskiego PWS-54. Natomiast z inż. K. Nowickim, w latach 1938-1939, prowadził prace nad budową samolotu PWS-42 zdolnym rozwinąć prędkość 450 km/h.

Równolegle z twórczą pracą zawodową w PWS, prowadził szeroką działalność w nowopowstałym Klubie Lotniczym tej wytwórni (KL PWS).

W 1929 r. wygrał konkurs na odznakę klubową - KL PWS. Od 1932 r., pracował w zarządzie klubu zostając jednym z wiceprezesów, kierownikiem remontów, od 1934 r. kapitanem sportowym. Wytypowany przez klub na Kurs Szybowcowy w Bezmiechowej, uzyskał dyplom pilota szybowcowego kategorii „C” oraz uprawnienia instruktora. W 1932 r. pod kierunkiem pilota F. Rutkowskiego zdobył licencję pilota samolotowego w macierzystym klubie PWS.

W latach 30. wziął udział w kilkunastu zawodach lotniczych jako zawodnik i komisarz techniczny, Komisji Sportowej Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej. W III Lubelsko - Podlaskich Zimowych Zawodach Lotniczych 3-5.II.1933 r., wspólnie z Z. Dudyńskim na PWS-50, zajął VI miejsce w klasyfikacji ogólnej. W II Międzynarodowym Mityngu Lotniczym, organizowanym przez Aeroklub Warszawski w dniach 23-26.V.1932 r., na samolocie PWS-50 z mechanikiem F. Lipskim zdobył VII miejsce w Zlocie Gwiazdzistym, a w wyścigu lotniczym po trójkącie XI miejsce. W 1937 r. w parze z J. Wiśniewskim, w Krajowych Zawodach Samolotów Turystycznych, zajął IV miejsce w klasyfikacji ogólnej.

Był zwolennikiem propagowania lotnictwa, w tym szybownictwa, wśród młodzieży poprzez organizację pokazów lotniczych, organizowania kół modelarstwa lotniczego i wykonywania lotów propagandowych. Jedynie w samym tylko 1933 r. z Z. Dudyńskim, wykonał szereg lotów m.in. na trasie Lublin - Biała Podlaska - Łuck - Zamość - Sandomierz - Dęblin - Lublin, z J. Kirylukiem na trasie Biała Podlaska - Brześć n.Bugiem - Lublin - Zamość - Sandomierz - Dęblin - Warszawa - Płock - Toruń - Bydgoszcz - Grudziądz - Warszawa. W latach wojny i okupacji 1939-1944 pozostał w Białej Podlaskiej, prowadził działalność konspiracyjną w wydziale lotniczym Armii Krajowej. Był także propagatorem modelarstwa wśród dzieci i młodzieży.

W 1948 r. podjął pracę w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego (WSK) w Mielcu w charakterze kierownika Biura Przygotowania Produkcji samolotu CSS-12. W 1950 r. został przeniesiony służbowo do Fabryki Kotłów Wysokoprzężnych i Parowozowych w Sosnowcu. Następnie przeszedł do Biura Konstrukcyjnego Maszyn Górniczych na stanowisko starszego projektanta.

W 1957 r. na Politechnice Wrocławskiej uzyskał dyplom inżyniera mechanika. Jako inżynier projektant przez lata sześćdziesiąte, aż do przejścia na emeryturę w 1971 r. pracował w firmie „Separator” w Katowicach.

Zmarł 7.II.1986 r. w Sosnowcu.

Pochowany został na miejscowym cmentarzu.

Żonaty z Anną, miał dwóch synów Ryszarda i Janusza.

Wyróżniony był szeregiem odznaczeń państwowych i resortowych, w tym Srebrnym Krzyżem Zasługi „Za działalność na rzecz rozwoju polskich skrzydeł”, Honorową Odznaką LOPP I stopnia (złotą).

Bibliografia: „Lot i Obrona Przeciwlotniczo-Gazowa Polski” Nr 11 z XI.1928 r., s.749, 758-759; Nr 2 z 14.II.1934 r., s.4-5; Nr 21-22 z 24.X.1936 r., s.5-7; „Skrzydłata Polska” Nr 2-3 z II-III.1931 r., s.38-39; Nr 2 z II.1933 r., s.55-58; Nr 6 z VI.1933 r., s.215; Nr 2 z II.1934 r., s.51-54, Nr 5 z V.1936 r., s.21-22; Nr 10 z X.1936 r., s.283; Nr 11 z XI.1936 r., s.316; Nr 6 z VI 1937 r., s.135; Nr 9 z IX.1937 r., s.203; Nr 3 z III 1939 r., s.75-76; *5 lat pracy istnienia Klubu Lotniczego Podl. Wyrw. Samol. 1929/1934*, Biała Podlaska 1934, s.6, 9, 11-13, 15-16, 26-29, 31-32, 72-74, 76-77; Rychter W., *Skrzydłate wspomnienia*, Warszawa 1980, s.67; Bartel R., Chojnacki J., Królikiewicz T., Kurowski A., *Z historii polskiego lotnictwa wojskowego 1918-1939* Wyd. MON Warszawa 1978, s.433, 436; Chwałczyk T., *Podlaskie Skrzydła* Wyd. KAW Rzeszów 1985, s.118-133; tenże, z Glass A., *Samoloty PWS*, Wyd. KiŁ Warszawa 1990, s.108-111. Gajewski A., *Historia Aeroklubu Lubelskiego w okresie II Rzeczypospolitej (mps)*, Lublin 1985, s.62-77, 106-110; Glass A., *Polskie Konstrukcje Lotnicze 1893-1939* Wyd. KiŁ Warszawa 1977, s.188-190, 201-204, 209-210; Popiel A., *Uzbrojenie lotnictwa polskiego 1918 -1939*, Wyd. Sigma, Warszawa 1991, s.144-145. Relacje M. Uszackiego (wnuka) z X.1997 r.

Wajs Leopold (1934-1960) por., pilot samolotowy wojskowy, instruktor, entuzjasta i popularyzator lotnictwa

Urodził się 6.IX.1934 r. w m. Włynanka pow. Łuck, w rodzinie Edwarda. Po II wojnie światowej wraz z rodziną znalazł się w Lublinie. Po ukończeniu szkoły podstawowej uczył się w jednym z państwowych gimnazjów, gdzie w 1953 r. zdał maturę. Po pozytywnym przejściu komisji lekarskiej i zdaniu egzaminu został podchorążym pilotem Oficerskiej Szkoły Lotniczej nr 4 w Dęlinie. Wypromowany na podporucznika pilota 14.IX.1956 r., otrzymał przydział do 59 Lotniczego Pułku Szkolno-Bojowego w Białej Podlaskiej. Jako pilot instruktor 1 Eskadry tego pułku, zajmował się szkoleniem młodych podchorążych latając na JT-10, Jak-18, UTI, „Mig”-15, „Lim”-1 i „Lim”-2 oraz TS-8 „Bies”. Wylatał ponad 650 godzin.

Zginął śmiercią lotnika 1.IX.1960 r. na TS-8 „Bies” nr 1E617, podczas lotu nocnego z szer. mechanikiem J. Dąbrowskim, w wyniku zderzenia z ziemią w położeniu odwróconym niedaleko miejscowości Sitno k. Międzyrzecza Podlaskiego.

Pochowany został na cmentarzu komunalnym (starym) w Białej Podlaskiej przy ul. Janowskiej.

Żonaty z Ireną Muszyńską. Miał dwoje dzieci - córkę Ewę i syna Tadeusza.

Bibliografia: Kubacki L., *Antologia pilotów wojskowych poległych w latach 1945-2000*, wyd. II, Radom 2002, s.126 (foto); *Pamięci lotników wojskowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. J. Zielińskiego, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2003, s. 296 (foto)

Waszczuk Brunon

Waszczuk Brunon (1933-1997) tech. hutnictwa, modelarz lotniczy, instruktor, działacz i popularyzator lotnictwa

Urodził się 1.X.1933 r. w Białej Podlaskiej, w rodzinie Władysława i Zofii. Po ukończeniu szkoły podstawowej w rodzinnym mieście w 1953 r. zdał egzamin i rozpoczął naukę w Technikum Hutniczym w Stalowej Woli, gdzie w 1958 r. zdał maturę, zdobył zawód technika hutnictwa. Pierwszą pracę rozpoczął jako technik konstruktor w Hucie Stalowa Wola i pracował tam do 1966 r. Po przeniesieniu się do Białej Podlaskiej, ze względów rodzinnych, otrzymał pracę w Zakładach Remontowych Sprzętu Melioracyjnego przekształconych w 1973 r. w Przedsiębiorstwo Remontowe Sprzętu Wodno-Melioracyjnego. Pracował w tych zakładach do początków lat 90., tj. do czasu przejścia na emeryturę, jako pracownik techniczny. Od najmłodszych lat interesował się lotnictwem. Uprawiał jako harcerz modelarstwo lotnicze. Następnie zdobył uprawnienia instruktora w modelarstwie. W I połowie lat 60. był kierownikiem modelarni przy Zakładowym Domu Kultury w Stalowej Woli. Po zamieszkaniu w Białej Podlaskiej włączył się w prace nad powołaniem filii Aeroklubu Dęblińskiego w mieście nad Krzną. Wszedł w skład jej zarządu, oficjalnie powołanej 29.X.1979 r., obejmując funkcję sekretarza. Był jednym z organizatorów pokazów zorganizowanych w Białej Podlaskiej 29.IX.1979 r. W dniach 11-16.II.1980 r. był jednym z działaczy aeroklubu, którzy pomagali w organizacji Lubelskich Zimowych Zawodów Samolotowych. Przyczynił się do powołania w lutym 1980 r., sekcji modelarstwa lotniczego w filii Aeroklubu Dęblińskiego. Zapisał się też jako zwolennik nawiązania kontaktu i współpracy z Aeroklubem Białostockim. Należał do współpracowników czasopisma *Skrzydłata Polska* ogłaszając kilka artykułów o historii lotnictwa na południowym Podlasiu.

Zmarł 21.I.1997 r. w Białej Podlaskiej.

Pochowany został na cmentarzu komunalnym (starym), przy ul. Janowskiej.

Żonaty z Aliną Smotracką. Miał dwóch synów i córkę.

Odnaczony był m.in. Srebrnym Krzyżem Zasługi.

Bibliografia: „Skrzydłata Polska” Nr 45 z 11.XI.1979r., s.2; Nr 11 z 16.III.1980 r., s.3-4; Nr 19 z 11.V.1980 r., s.7; Nr 40 z 5.X.1980 r., s.5; Nr 2 z 11.I.1981 r., s.15; Chwałczyk T, *Podlaskie skrzydła*, KAW, Rzeszów 1985, s.61-62; Sroka J., *Po dwudziestu latach. Z historii na Podlasiu*, „Słowo Podlasia” Nr 5 z 1994 r., s.7. Informacje i materiały mgr Joanny Marchel z 10.IX.2003 r. [współautor noty Sławomir Hordejuk].

Waszczuk Kazimierz (1928-2001) ppor. nawig. rez., pilot szybowcowy, żeglarz, działacz harcerski i społeczny, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 27.IX.1918 r. w Białej Podlaskiej, w rodzinie Stanisława i Franciszki z d. Krupa. Uczęszczał do Szkoły Powszechnej im. Marii Konopnickiej w rodzinnym mieście, którą ukończył w 1934 r. Należał do III Białskiej Drużyny Harcerskiej im. Leopolda Lisa-Kuli. Był uczestnikiem obozu Hufca ZHP z Białej Podlaskiej zorganizowanego latem 1933 r. w Serpelicach n. Bugiem. W latach 1933-1935 uczył się zawodu w Szkole Zawodowej Wieczorowej w Białej Podlaskiej. Był tam zastępowym wspomnianej III BDH i zastępcą Hufca Przysposobienia Wojskowego istniejącego przy tej szkole. Równolegle przez rok pracował w Fabryce Przemysłu Drzewnego Raabego w Białej Podlaskiej. Od 1.IX.1935 r. podjął pracę jako praktykant w Klubie Lotniczym Podlaskiej Wytwórni Samolotów (KL PWS) w Białej Podlaskiej, uzyskując po roku uprawnienia do samodzielnej obsługi samolotów RWD 8 do lotów. Będąc członkiem KL PWS, a później Aeroklubu Podlaskiego w II połowie 1936 r. został skierowany na kurs pilotażu szybowców do Wojskowego Ośrodka Szybowcowego w Ustianowej, w ramach Przysposobienia Wojskowego Lotniczego. Po przeszkoleniu zdobył uprawnienia pilota szybowcowego kategorii „B”. Nadal uczestniczył w pracach harcerstwa prowadząc Samodzielny Zastęp Staroharcerski o specjalności żeglarskiej. W latach 1938-1939 ukończył kurs przeciwlotniczy i nawigatorów przy PWS.

W pierwszych dniach września 1939 r. wziął udział w obronie cywilnej PWS, następnie w ewakuacji PWS na południowo-wschód ówczesnej Rzeczypospolitej. Po 30.IX.1939 r. powrócił z grupą pracowników do Białej Podlaskiej. W okresie wojny i okupacji 1939-1944 pracował jako monter w Warsztatach Kolejowych Biała Podlaska - Małaszewicze. Włączył się równocześnie w prace konspiracyjne, jako członek Szarych Szeregów ps. „Wilk” lub „Strażak”. Ukończył konspiracyjny kurs instruktora i został członkiem Komendy Hufca tej organizacji na miasto Biała Podlaska. Wziął udział w wielu akcjach dywersyjno-sabotażowych pod kryptonimem „tory” niemal do końca 1941 r. Po aresztowaniu kierownika powiatowego „Szarych Szeregów”, współprac-

wał na rzecz wywiadu lotniczego AK. W początkach lipca wszedł w skład oddziału partyzanckiego działającego pod dowództwem kpt St. Chmielewskiego ps. „Lech”. Uczestniczył w okresie 20.VII-8.VIII.1944 r. w akcji „Burza”. Po rozwiązaniu oddziału podjął z początkiem 1945 r. pracę w Zakładach Przemysłu Drzewnego jako robotnik. Po przeszkoleniu został kierownikiem suszarni drewna, a od 1966 r. mistrzem w zawodzie stolarz galanterii drzewnej. W latach 1967-1972 pracował w Tyskich Zakładach Przemysłu Terenowego w Tychach. Po powrocie w 1972 r. do Białej Podlaskiej ponownie podjął pracę w dawnych zakładach noszących nazwę Białskie Fabryki Mebli i pracował tam do 1978 r., tj. do czasu przejścia na emeryturę. W latach 1945-1950, w chwilach wolnych od pracy zawodowej, udzielał się w ZHP-Hufiec Biała Podlaska. Prowadził kino „Związkowiec” i istniejący przy nim Dyskusyjny Klub Filmowy. Był jednym z członków orkiestry dętej w Białej Podlaskiej.

Był członkiem Związku Zawodowego Pracowników Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego.

Zmarł 27.I.2001 r. w Katowicach.

Pochowany został na cmentarzu komunalnym w Białej Podlaskiej przy ul. Janowskiej.

Żonaty dwukrotnie. Pierwszy raz z Beatą Zieńczuk, miał syna Krzysztofa, drugi raz z Filomeną Mucha, nie miał dzieci.

Odznaczony był m.in. Srebrnym Krzyżem Zasługi, Złotym i Srebrnym Krzyżami ZHP, Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski. Uhonorowany Odznaką i tytułem Harcmistrza RP.

Bibliografia: „Harcerstwo” Nr 10 z 1993 r., s.22; XX-lecie Hufca harcerzy w Białej Podlaskiej 1918-1938. Jednodniówka Wydana dla uczczenia Jubileuszu. Biała Podlaska 1938, s.40; Jarzembowski K., *Ul Zboże. Lubelska Chorągiew Szarych Szeregów 1939-1944*; „Słowo Podlasia” Nr 4 z 24.I.1985 r., s.9; Nr 5 z 3.II.1985 r., s.10; Duński S., *Jak organizowały się Szare Szeregi na Podlasiu 1939-1941 do walki z okupantem hitlerowskim*, Toruń 1982., s.2-7 mps.; Zapiski autobiograficzne K. Waszczuka w posiadaniu rodziny; Informacje syna Czesława Waszczuka z VIII.2003 r.

Wdziękoński Andrzej

Wdziękoński Andrzej (1962-1987) ppor inż., pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 11.II.1962 r. w Łomży, w rodzinie Jerzego. Po szkole podstawowej, zgodnie z zainteresowaniami wstąpił do Liceum Lotniczego w Dęblinie. Po jego ukończeniu dostał się do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w tym mieście. Po jej ukończeniu w 1985 r., i wypromowaniu na stopień podporucznika inżyniera WP otrzymał przydział do 7 Pułku lotnictwa myśliwsko-szturmowego Marynarki Wojennej. Latał jako młodszy pilot, a następnie pilot na samolotach odrzutowych TS-11 „Iskra”, SB „Lim”-2, „Lim”- 2, „Lim”- 6. Legitymował się nalotem ok. 400 godzin na samolotach odrzutowych, w tym ponad 230 godzin na „Lim”-6.

Zginął śmiercią lotnika 30.V.1987 r. w locie ćwiczebnym w chmurach na „Lim”-6 bis nieopodal Łęborka.

Pochowany został na cmentarzu w Dęblinie.

Żonaty.

Posiadał tytuł i odznakę pilota wojskowego II klasy.

Bibliografia: Kubacki L., *Antologia pilotów wojskowych poległych w latach 1945-200*, Wyd. II, Radom 2002, s.130 (foto); *Pamięci lotników wojskowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. J. Zielińskiego Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2003, s.428 (foto).

Wierzba Włodzimierz

Wierzba Włodzimierz (1936-1961) ppor. nawig., pilot samolotowy wojskowy, instruktor, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 18.II.1936 r. w m. Mielnik pow. Siemiatycze, w rodzinie Elia-sza. Po ukończeniu szkoły podstawowej uczęszczał do państwowego gimnazjum w Drohiczynie, gdzie zdał w 1954 r. maturę. Zafascynowany lotnictwem, zdał do Oficerskiej Szkoły Lotniczej nr 4 w Dęblinie. Wypromowany 2.IV.1957 r. na stopień podporucznika, został pilotem instruktorem. Skierowany na Kurs Doskonalenia Oficerów, ukończył go 10.VI.1960 r. Służył jako nawigator i operator radiolokacyjnego systemu lądowania RSL-5 kompanii UL DDL 45 Pułku Lotniczego Myśliwskiego OPL w Babimoście. Skierowany, na własną prośbę, przeszedł kurs pilotażu w Wojskowym Ośrodku Szkolenia Ogólnokształcącego 59 Lotniczego Pułku Szkolno-Bojowego stacjonującego w Białej Podlaskiej m.in. na UTT Mig-15, „Mig”-15 i „Lim”-1.

Wylatał ponad 204 godz.

Zginął śmiercią lotnika 10.VIII.1961 r. na samolocie „Lim”-1, podczas podchodzenia do lądowania na lotnisku w Białej Podlaskiej po powrocie ze strefy.

Pochowany na Cmentarzu Prawosławnym w Białej Podlaskiej przy ul. Te-rebelskiej, grób 31/61.

Zonaty.

Bibliografia: Kubacki L. *Antologia pilotów wojskowych poległych w latach 1945-2000*, wyd. II Radom 2002, s.127 (foto); *Pamięci lotników wojskowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. J. Zielińskiego, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2003, s.302 (foto).

Wilczyński Jerzy Henryk

Wilczyński Jerzy Henryk (1907-1981) kpt. obs. w st. spocz., pilot samolotowy wojskowy, instruktor, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 18.II.1907 r. w Siedlcach. Po ukończeniu szkoły powszechnej uczył się w Państwowym Gimnazjum im. Stanisława Żółkiewskiego, gdzie zdał w 1927 r. maturę. Interesując się lotnictwem wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa. Po jej ukończeniu w 1929 r. otrzymał przydział do 42 Eskadry Liniowej 4 Pułku Lotnictwa w Toruniu. Latał w tym pułku do grudnia 1934 r., w 1933 r. otrzymał awans na stopień porucznika WP. Przeniesiony w stan spoczynku, w marcu 1939 r. został zmobilizowany do 5 Pułku Lotniczego w Lidzie. Był wyznaczony na dowódcę plutonu obrony przeciwlotniczej lotniska w Lidzie. W II połowie września, zgodnie z rozkazem, ewakuował się wraz z oddziałami Bazy Lotniczej nr 5 na Łotwę. Po trzech miesiącach dotarł przez Szwecję do Francji. W okresie V-VI. 1940 r. był dowódcą plutonu obrony przeciwlotniczej lotniska Le Bourget. Po kapitulacji Francji ewakuował się do Wielkiej Brytanii. Po przeszkoleniu, na kursie strzelców samolotowych w ośrodku nr 4 BGS, od lipca 1941 r. został instruktorem strzelania powietrznego w 18 OTU. Od grudnia 1941 r. był oficerem seniorem w nr 6 AACU. Po roku służby w tym ośrodku, odkomenderowany na kurs oficerów administracyjnych. Po jego ukończeniu został adiutantem 309 Dywizjonu Myśliwsko-Rozpoznawczego Ziemi Czerwińskiej. Funkcję tę pełnił do grudnia 1943 r. W okresie XII. 1943 - IV. 1944 r. był adiutantem 300 Dywizjonu Bombowego Ziemi Mazowieckiej. Przeniesiony na adiutanta zastępcy szefa Naczelnego Wodza ds. lotniczych, pełnił tę funkcję do grudnia 1945 r. Po II wojnie światowej był do końca 1947 r. referentem Wydziału Lokacji i kierownikiem kancelarii głównej Dowództwa Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii.

Zmarł w kwietniu 1981 r. w Londynie.

Pochowany został na jednym z podlondyńskich cmentarzy.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odnaczony był dwukrotnie Medalem Lotniczym

Bibliografia: Pawlak J., *Absolwenci Szkoły Orłąt 1925-1939*, Wyd. Retro-Art, Warszawa 2002, s. 81-82 (foto).

Winkler Czesław (1911-1939) plut., pilot samolotowy wojskowy bombowy, instruktor, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 3.VII.1911 r. w Białce k. Białej Podlaskiej, w rodzinie Władysława i Bronisławy. Po ukończeniu szkoły powszechnej w 1925 r. uczył się zawodu mechanika. Od najmłodszych lat interesował się lotnictwem. Wzięty do odbycia służby wojskowej, po odbyciu okresu unitarnego skierowany został do Szkoły Podoficerskiej Lotnictwa w Bydgoszczy. W 1933 r. został kapralem nadterminowym lotnictwa. Służył jako kapral, następnie plutonowy instruktor pilot w 213 Eskadrze Ćwiczebno-Bombowej 1 Pułku Lotnictwa w Warszawie, od jesieni 1938 r. w bazie bombowej Małaszewicze k. Terespoła n. Bugiem.

Zginął 3.IX.1939 r., podczas bombardowania bazy Małaszewicze przez lotnictwo niemieckie.

Pochowany został w mogile zbiorowej k. twierdzy Brześć n. Bugiem. Pamiątkowa tablica znajduje się na grobie rodziców na cmentarzu komunalnym (starym) w Białej Podlaskiej przy ul. Janowskiej.

Rodziny nie założył.

Bibliografia: „Słowo Podlasia” Nr 35 z 31.VIII.1989 r., s.9 (foto); Cumft O., Kujawa H.K., *Księga Lotników Polskich, Poległych Zmarłych i Zaginionych 1939-1946*, Wyd. MON, Warszawa 1989, s.160; Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.123-134, poz. 390; tenże, *Plonące bazy - wrzesień 1939*, Wyd. Retro-Art, Warszawa 2005, s.147-158 (foto); Informacje Ewy Popławskiej z domu Winkler z 18.VIII.2003 r.

Witoszyński Czesław Maciej

Witoszyński Czesław Maciej (1875–1948) prof., inż. mech., przedsiębiorca, hydrodynamik i aerodynamik, uczony, działacz społeczny i gospodarczy, teoretyk i entuzjasta lotnictwa

Urodził się 24.II.1875 r. w m. Horoszki Małe w pow. konstantynowskim ówczesnej guberni siedleckiej, w rodzinie Adama i Honoraty z d. Szumer. Do szkoły elementarnej uczęszczał w Chlebczynie, po przeniesieniu się rodziców do Krzepic w ziemi częstochowskiej, wstąpił do gimnazjum filologicznego w Częstochowie, które ukończył w 1893 r. Studiował początkowo matematykę na Wydziale Fizyczno-Matematycznym Uniwersytetu Petersburskiego, następnie mechanikę na Wydziale Mechanicznym Politechniki w Leodium (Liege), którą ukończył z odznaczeniem w 1899 r., uzyskując dyplom inżyniera mechanika. Po powrocie do kraju otrzymał początkowo pracę jako konstruktor w fabryce maszyn i konstrukcji stalowych S.A. „Borman i Szwede” w Warszawie. W 1907 r. wspólnie z W. Brandlem, założył Warsztaty Mechaniczne SA „Witoszyński - Brandel” specjalizujące się w produkcji pomp, które z dużym powodzeniem funkcjonowały do 1915 r. W okresie 1905-1915 pracę konstruktora łączył z działalnością dydaktyczną jako wykładowca w Szkole Mechaniczno-Technicznej im. Hipolita Wawelberga i Staniaława Rotwanda oraz na Wydziale Technicznym Towarzystwa Kursów Naukowych w Warszawie. Prowadził pionierskie w swoim charakterze wykłady z zakresu mechaniki maszyn, statystyki wykresłej i konstrukcji stalowych. Był jednym z inicjatorów narodzin w latach 1908-1909 Kursów Wieczorowych dla Techników. W 1915 r. należał do współorganizatorów Politechniki Warszawskiej (PW), kierując powstaniem Wydziału Budowy Maszyn i Elektrotechniki, którego w latach 1915/1920 został pierwszym dziekanem. W roku akademickim 1920/1921 objął oddzielną Katedrę Hydrauliki i Aerodynamiki PW. Swoje zainteresowania badawcze hydrodynamiką przeniósł na studia w dziedzinie aerodynamiki. Był jednym z inicjatorów powołania Koła Inżynierów przy PW. Dzięki swojej pozycji w Polskim Towarzystwie Żeglugi Napowietrznej, w roku akademickim 1920/1921 doprowadził do utworzenia Sekcji Lotniczej na Wydziale Mechanicznym PW. W dużym stopniu wpłynął na

przekształcenie w 1921 r. Wydziału Techniczno-Naukowego Sekcji Żeglugi Napowietrznej Ministerstwa Spraw Wojskowych w Instytut Badań Technicznych Lotnictwa. W 1920 r. został członkiem założycielem Akademii Nauk Technicznych w Warszawie, od 1923 r. jej sekretarzem generalnym i przewodniczącym Wydziału III (Mechaniki). Należał do animatorów Towarzystwa Naukowego Warszawskiego nauk technicznych, zostając członkiem rzeczywistym Wydziału VI Towarzystwa. W 1921 r., obok prof. H. Czopowskiego, był inicjatorem powołania Warszawskiego Towarzystwa Politechnicznego.

W 1923 r. był obok S. Rosenwertha, A. Ponikowskiego i W. Rumbowicza, F. Sommera i I. T. Czerwińskich i innych współzałożycielem fabryki SA Podlaska Wytwórnia Samolotów (PWS) w Białej Podlaskiej. W 1925 r. zorganizował, według swojego pomysłu, niewielkie laboratorium aerodynamiczne przy PW z jednym tunelem aerodynamicznym o średnicy strumienia 1 m. W 1926 r. doprowadził do wzniesienia przy ul. Nowowiejskiej w Warszawie Instytutu Aerodynamicznego, największego i ukochanego przez siebie dzieła. W bezpośredni sposób przyczynił się do powstania laboratoriów aerodynamicznych przy Politechnice Lwowskiej, Szkole Samochodowo-Lotniczej w Warszawie aerodynamicznego, tunelu aerodynamicznego przy PWS w Białej Podlaskiej. W 1934 r., jako dyrektor Instytutu Aerodynamicznego, sfinalizował jego rozbudowę tworząc z tej placówki naukowo-badawczej przodujący instytut tego typu na świecie. Zainicjował w Polsce badania z zakresu aerodynamicznego ośrodka nie lepkiego i nieściśłego, przeprowadził podstawowe badania nad teorią strumieni i ukształtowania tuneli aerodynamicznych, rozwinął teorię śmigła w aspekcie właściwości aerodynamicznych.

Był nie tylko świetnym organizatorem nauk technicznych, ale także uznanym wykładowcą PW, światowej sławy naukowcem, teoretykiem nauk lotniczych, twórcą m.in. nowej metodyki pomiarów w locie. Otaczał opieką młodych konstruktorów PW w osobach S. Rogalskiego, J. Drzewieckiego, S. Wigury, słynnych twórców samolotów RWD. Współuczestniczył w budowie samolotów RWD-6, RWD-9 i RWD-19. Kierował projektami budowy polskich samolotów w latach 1922-1923. W dużej części, dzięki swojemu uporowi i

ludziom mu sprzyjającym, zmienił stosunek sfer rządowych do nauki. Przyczynił się do rozwoju badań naukowych i powstania rodzimych konstrukcji lotniczych, w tym takich samolotów jak PZL-P 11, PZL-P 24, PZL-P 37 „Łoś”, tzw. płata polskiego, czy hamulców aerodynamicznych. Jako naukowiec wprowadził polską aerodynamikę na forum międzynarodowe. Na Kongresie Mechaniki Stosowanej w Innsbrucku w 1921 r. w referacie pt.: *Strahlerweiterung und Strahlablenkung* zaprezentował teoretyczne ujęcie przepływu powietrza w tunelu aerodynamicznym o obiegu zamkniętym. Na Międzynarodowym Kongresie Mechaniki Stosowanej w Delft w 1924 r. wystąpił z tezą zatytułowaną: *Modification di Principe de Circulation* w poważny sposób wzbogacając teorię siły nośnej N. Żukowskiego poprzez dodanie teorii potencjału warstwy nieciągłej. Obecność w nauce europejskiej potwierdził następnie w pracy opublikowanej także w 1924 r. w Paryżu pod tytułem: *La me'canique des profils d'aviation*, gdzie rozwinął swoje założenia teoretyczne w kwestii podstawowych warunków opływu płata nośnego w zależności od profilu. Uczestniczył, wraz ze swoimi uczniami w dwóch kolejnych Międzynarodowych Kongresach Mechaniki Stosowanej w Sztokholmie (1930) i Cambridge (1934). Reprezentował naukę polską na V Międzynarodowym Kongresie Żeglugi Powietrznej w Hadze w 1930 r., Kongresie Volty w Rzymie w 1935 r. poświęconym dużym prędkościom. Był współautorem obszernej pracy zbiorowej zatytułowanej: *Aerodynamic Theory* a wydanej pod red. W.F. Duranda w 1935 r. W początkach 1939 r. zgłosił referat pt. *Streamline Visualisation* na Kongres Nauk Lotniczych w USA. Zaproponował nową metodę obserwacji niektórych typów przepływu oraz przepływów w tunelu aerodynamicznym na granicy swobodnych strumieni. Na forum krajowym zainicjował i wydał w latach 1927-1939 siedem kolejnych zeszytów naukowych pod wspólnym tytułem: *Prace Instytutu Aerodynamicznego*. Stworzył polską szkołę aerodynamiki w osobach S. Neumarka, J. Bondera, J. Bukowskiego, J. Szymańskiego, W. Wolibnera i innych. Jej kontynuatorami pośrednio w okresie II wojny światowej i w okresie powojennym byli: Sz. Grzeszczyk, F. Misztal, S. Rogalski, W. Fiszdon, F. Janik, J.M. Thompson z Uniwersytetu Ann Arbor (USA).

Nazwany „wielkim protektorem lotnictwa” i „duchowym ojcem” zwycięstw polskich w Challengeach 1932 i 1934 r., należał do niestrudzonych działaczy lotniczych. Zasiadał w komitetach redakcyjnych takich czasopism lotniczych jak: „Młody Lotnik”, „Skrzydłata Polska”, „Lot Polski”, „Przegląd Lotniczy”. Był głównym inicjatorem powołania w 1925 r. i redaktorem naczelnym tego ostatniego wydawnictwa. Wchodził w skład prezydium Komitetu Stołeczno-Wojewódzkiego i Zarządu Głównego LOPP, był członkiem Komisji Naukowej i Komisji Lotnictwa Sportowego Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej (ARP). Od 1932 r. przewodniczył jury Polskiemu Komitetowi Szybowcowemu i Sekcji Lotniczej Muzeum Przemysłu i Techniki w Warszawie. Był działaczem Aeroklubu Warszawskiego, przewodniczącym szeregu zawodów lotniczych, w tym III Krajowego Konkursu Awionetek w 1930 r., Ogólnopolskich Zawodów Modeli Latających w 1932 r., także doradcą Instytutu Technicznego Lotnictwa, Państwowych Zakładów Lotniczych i Polskiego Komitetu Energetycznego.

Po klęsce wrześniowej 1939 r. pozostał w Warszawie. Pracując nadal jako dyrektor Instytutu Aerodynamicznego pod zarządem okupacyjnym umożliwił przetrwanie tej placówki, aż do wybuchu Powstania Warszawskiego w 1944 r. Wykładał w latach 1939-1944 maszynoznawstwo z projektowaniem w Szkole Technicznej II stopnia i na tajnych kompletach Politechniki Warszawskiej. Po klęsce powstania znalazł się czasowo w obozie w Pruszkowie.

We wrześniu 1945 r. przeniósł się na stałe do Łodzi, gdzie podjął pracę naukowo-dydaktyczną na Politechnice Łódzkiej (PŁ). Dzięki swojej inicjatywie przekształcił łódzkie Lotnicze Warsztaty Doświadczalne w swoisty ośrodek naukowo-badawczy. Uczestniczył w pracach przy konstrukcji pierwszych samolotów LWD-„Junak”, „Zuch”. Był budowniczym tunelu aerodynamicznego o średnicy 1,5 m dla LWD.

W roku akademickim 1946/1947 doprowadził do uruchomienia Oddziału Lotniczego na Wydziale Mechanicznym PŁ. W tym okresie, pod jego kierunkiem ukończono częściową odbudowę Instytutu Aerodynamicznego w Warszawie. Głosił zasadę na pozór paradoksalną: „że lepiej uczyć się na własnych błędach”.

dach niż trawić życie na poprawianiu lub powtarzaniu cudzych” („Technika Lotnicza” Nr 5 z IX - X.1958, s.123 - 126).

Zmarł 13.IX.1948 r. w Łodzi.

Pochowany został na Cmentarzu Powązkowskim w Warszawie, kwatery 222 - I - 18/19.

Żonaty z Wiktorią Marczak, miał córkę Teodorę.

Był laureatem nagrody m. Łodzi (1935) i m. Warszawy w dziedzinie nauki (1936). Imię jego nosi jedna z ulic w Warszawie w dzielnicy Gocław i w Białej Podlaskiej.

Był członkiem założycielem Polskiego Towarzystwa Żeglugi Napowietrznej (1917), członkiem zwyczajnym ARP, członkiem honorowym Związku Polskich Inżynierów i Techników Lotniczych, członkiem korespondentem Polskiej Akademii Umiejętności (PAU) członkiem Towarzystwa Naukowego Warszawskiego, Towarzystwa Wojskowo-Technicznego, członkiem zwyczajnym Towarzystwa Naukowego we Lwowie, członkiem rzeczywistym Institute of the Aeronautical Sciences w USA. Doktorem honoris causa Politechniki Gdańskiej.

Odnaczony był szeregiem odznaczeń, w tym Orderem Polonia Restituta III, IV i V klasy, Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi. Uhonorowany Odznaką Honorową LOPP I stopnia (złotą).

Bibliografia: Biuletyn ARP Nr 1 z 15.XI - 15.XII.1927 r., s.417 - 418; „Czasopismo Techniczne” Nr 22 z 25.IX.1924 r., s.277 - 281, Nr 23 z 10.XII.1924 r., s.295-297; *Dziesięciolecie Polski Odrodzonej 1918-1928*, Warszawa 1928, s.11-114, 131- 32; *Czy wiesz kto to jest?* pod red. ogólną S. Łoży, Warszawa 1938, s.807; *Księga Inżynierów i Mechaników Polskich*, Warszawa 1936, s.68, poz. 801; „II Tydzień Lotniczy Jednodniówka” 6-13.IX.1925, s.8-16; „Lot” Nr 1 z X.1929 r., s.6-9; Nr 3 z XII.1921, s.5-8; R 1926 r., s.94-100; Nr 1 z I.1922 r., s.3-5; Nr 2/3 z II-III.1922 r., s.5-9; „Lot Polski” Nr 1 z I.1928 r., s.417-420; Nr 21 z VI.1925 r., s.10-11; Nr 24 z IX.1925 r., s.5-6; Nr 27 z XII.1925, s.3-4; Nr 9 z IX.1934 r., s.14; Nr 8-9 z VIII-IX.1938 r.; „Młody Lotnik” Nr 3 z XI.1924 r., s.14; Nr 10-11 z VII-VIII.1925 r., s.8-9; Nr 12 z IX.1925 r., s.4-5; Nr 13 z XI.1925 r., s.10-11; Nr 12 z XII.1926 r., s.13-14, 17; Nr 6 z VI.1926 r., s.10; Nr 2 z II.1928 r., s.46; Nr 10 z X.1927 r., s.232; Nr 11 z XI.1927 r., s.139; Nr 6 z VI.1927 r., s.150; Nr 12 z XII.1928 r., s.257; Nr 12 z XII.1926 r., s.2; Nr 5 z V.1927 r., s.113-116; Nr 1 z I.1930 r., s.29-30; „Przegląd Lotniczy” Nr 6 z I.X.1925 r., s.37-44; Nr 7 z I.X.1925 r., s.45-47, 50; „Skrzydłata Polska” Nr 2 z VIII.1930 r., s.26; Nr 6 z VI.1931 r., s.141; Nr 7 z VII.1932 r., s.140; Nr 1 z I.1933 r., s.32-33; Nr 8 z VIII.1933r., s.301; Nr 3 z III.1934 r., s.88; Nr 55 z V.1934 r., s.1-2; Nr 6-7 z VI - VII 1938 r.,

s.168 - 171; Nr 2 z 7.I.1959 r., s.3; Nr 14 z 6.IV.1975 r., s.12 (foto); „Techniczne Nowości Lotnicze” Nr 6 z VI.1936 r., s.134-135; „Technika Lotnicza” Nr 10 z X.1938 r., s.286-287; Nr 11 z XI.1938 r., s.415-416; Nr 21 z IX.1948 r., s.1-2; Bukowski J., *Czesław Witoszyński, Studium Biograficzne*. „Kwartalnik Historyczny Nauki i Techniki” R I, Nr 1 z 1956 r., s.109-157; Bukowski J., *Biografia, sylwetka uczonego* [w:] Cz. Witoszyński, *Prace wybrane*, Warszawa 1957, s.13-40; Demidowicz T., *Instytut Aerodynamiczny w Warszawie „Przegląd Lotniczy” Aviation Revue* Nr 1 z 1999 r., s.8-9; *Encyklopedia Warszawy*, Warszawa 1994 r., s.963, *Encyklopedia Powszechna PWN*, Wyd. III, t. IV, Warszawa 1987, s.738; Glass A., tenże, *Witoszyński Maciej Czesław* [w:] *Słownik Polskich Pionierów Techniki*, Katowice 1986, s.22-223; tenże, *Polskie konstrukcje lotnicze 1893-1939*, Wyd. KiŁ Warszawa 1977, s.47-51; tenże, *Witoszyński Czesław Maciej (1875-1948)* [w:] *Słownik Biograficzny Techników Polskich*, z. 6, Wyd. Federacja Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych, Warszawa 1995, s.167-169; Jungowski E., *O pionierach polskiej myśli lotniczej*, Warszawa 1967, s.162, 212, 256-257; Mała Encyklopedia Lotnicza, *Ilustrowany Słownik Lotniczy*, Warszawa 1938, s.244, 475-476; Olszewski E., *Polityka Warszawska w latach 1915-1965*, „Życie Szkoły Wyższej” Nr 7/82, 1965, s.3-23; *50 lat wydziału mechanicznego Politechniki Warszawskiej 1915-1965*, Warszawa 1968, s.38-59; Malinowski T., *Sport szybowcowy* [w:] *Polskie Lotnictwo Sportowe Almanach*, KAW, Kraków 1987, s.110-112; Jankowerny W., Jasińska M., *Bibliografia publikacji pracowników PW 1915-1965*, Warszawa 1992, s.63, 109, 113, 129-132, 200-201, 204, 222; Śródka A., Szczawiński P., *Witoszyński Czesław Maciej* [w:] *Biogramy uczonych polskich. Materiały o życiu i działalności członków AU w Krakowie TNW, PAU, PAN*, cz. IV. Nauki Techniczne, Wrocław - Warszawa - Kraków - Gdańsk - Łódź 1988, s.392-396; Teisseyre J., *Problemy i perspektywy lotnictwa* Wyd. WP, Warszawa 1958, s.35 - 37; *XXX-lecie Aeroklubu Warszawskiego 1927-1957*, Warszawa 1959, s.96-100.

Archiwum Akt Nowych w Warszawie. Akta Zespołu Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, sygn. 6650; Archiwum Polskiej Akademii Nauk w Warszawie, sygn. III - 41, Spuścizna naukowa Czesława Witoszyńskiego.

Woch Zbigniew Antoni

Woch Zbigniew Antoni (1914-1944) por. nawig., pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 19.XI.1914 r. w m. Swory w pow. Biała Podlaska, w rodzinie chłopskiej. Po szkole powszechnej uczęszczał do Państwowego Seminarium im. Mieczysława Brzezińskiego w Leśnej Podlaskiej. Interesując się od najmłodszych lat lotnictwem, uprawiał modelarstwo, na bieżąco wertował strony ówczesnych czasopism lotniczych: „Lot Polski” i „Skrzydłata Polska”, znajdujące się w szkolnej bibliotece. Po ukończeniu w 1933 r. szkoły i zdobyciu uprawnień nauczycielskich szkół powszechnych, wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Wypromowany na stopień podporucznika, latał w jednej z eskadr. W składzie macierzystej eskadry wziął udział w Wojnie Obronnej Polski we wrześniu 1939 r. Po 17.IX.1939 r. znalazł się początkowo na Litwie, następnie na Łotwie. Internowany, osadzony został przez Rosjan w jednym z obozów. Po podpisaniu układu Sikorski-Majski, w II połowie 1941 r. razem z grupą polskich lotników i marynarzy przybył na Wyspy Brytyjskie. Po przeszkoleniu na sprzęcie brytyjskim, otrzymał przydział do 300 Dywizjonu Bombowego Ziemi Mazowieckiej. Latał bojowo w składzie tego dywizjonu, uczestniczył w wielu wyprawach bombowych, awansował na stopień porucznika nawigatora Polskich Sił Powietrznych.

Zginął śmiercią lotnika 25.IV.1944 r. na Avro „Lancaster” nr LM 486 wraz z całą załogą podczas powrotu z wyprawy bombowej nad Karlsruhe. Samolot zestrzelony spadł do morza.

Żonaty.

Odnaczony został Polową Odznaką Obserwatora.

Bibliografia: „Słowo Podlasia” nr 41 z 3.X.1985 r., s.5; Cumft O., Kujawa H.K., *Księga Lotników Polskich, Poległych Zmarłych i Zaginionych 1939-1946*, Wyd. MON, Warszawa 1989, s. 539, poz. 9780; Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s. 304, poz. 1876; Sroka J., *Leśniacy, Zakład Kształcenia Nauczycieli w Leśnej Podlaskiej 1916-1970*, Wyd. Podlaskie Towarzystwo Społeczno-Kulturalne, Biała Podlaska 1990, s. 236-237, 242, 244, 254, 273 (foto).

Wojnarowicz Franciszek

Wojnarowicz Franciszek (1908-1935) ppor. obs., pilot samolotowy wojskowy, instruktor i entuzjasta lotnictwa

Urodził się 23. III. 1908 r. w m. Wola Zasławska pow. Łuków, w rodzinie Antoniego i Franciszki z Popieluchów. Po szkole elementarnej uczęszczał do Państwowego Gimnazjum im. Króla Władysława Jagiełły w Płocku, gdzie w 1929 r. zdał maturę. Wzięty do odbycia służby wojskowej, przeszedł wstępne przeszkolenie w Szkole Podchorążych Piechoty. Zgodnie ze swoimi zainteresowaniami przeniósł się następnie do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Po jej ukończeniu w sierpniu 1932 r. i promocji na stopień podporucznika obserwatora (VI Promocja), otrzymał przydział do 32 Eskadry Linowej 3 Pułku Lotnictwa w Poznaniu. Rok później, na własną prośbę przeszedł kurs pilotażu podstawowego w swoim pułku. Odkomenderowany do Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu, ukończył w 1934 r. Kurs Wyższego Pilotażu. Po krótkim okresie służby, jako pilot myśliwski w macierzystym pułku i wyróżniający się w służbie podwładny, został skierowany w marcu 1935 r. na kurs instruktorów pilotażu w Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie.

Zginął śmiercią lotnika 25. IV. 1935 r. w czasie lotu szkolnego, z uczniem ppor. artylerii B. Wołkowiczem na samolocie PWS-14 nr 57-7, na skutek awarii silnika pod m. Masów.

Pochowany został na cmentarzu parafialnym m. Tuchowicz pow. Łuków.

Bibliografia: Pawlak J., *Absolwenci Szkoły Orłąt 1925-1939*, Wyd. Retro-Art., Warszawa 2002, s.114, (foto); Popiel A., *Pamięci poległych lotników 1933-1939*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1987, s.65 (foto).

Wolański Czesław (1912-1940) por. obs. pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 17.I.1912 r. w Łomży, w rodzinie Ludwika i Wiktorii z d. Urbanowska. Po szkole powszechnej uczył się w Korpusie Kadetów nr 3, gdzie zdał maturę. Zgodnie z zainteresowaniami wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa. Wypromowany w sierpniu 1934 r. (VIII Promocja), otrzymał skierowanie do 34 Eskadry Liniowej 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu-Ławicy. Służył w tej jednostce do końca 1935 r. jako pilot. W latach 1936-1939 latał jako pilot podporucznik, od 1938 r. porucznik WP w 33 i 39 Eskadrach Towarzyszących.

We wrześniu 1939 r. ewakuował się z rzutem powietrznym Bazy Lotniczej nr 3 na południowy wschód kraju. Prawdopodobnie 18.IX.1939 r. dostał się do niewoli sowieckiej w rejonie Trembowli. Wiosną 1940 r. został wywieziony do Katynia.

Zginął wiosną 1940 r. śmiercią męczeńską w Katyniu.

Bibliografia: Pawlak J., *Absolwenci Szkoły Orląt 1925-1939*, Wyd. Retro-Art, Warszawa 2002, s.114; tenże, *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.171 poz. 259.

Wrona Józef (1916-1939) kpr. nadter., pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 16.VIII.1916 r. w m. Grabianów pow. Siedlce. Po ukończeniu szkoły powszechnej uczył się w Państwowym Gimnazjum im. Bolesława Prusa w Siedlcach. W 1935 r. przerwał naukę i wstąpił jako ochotnik do Wojska Polskiego (WP), otrzymał przydział do Szkoły Podoficerskiej Żandarmerii w Grudziądzu. Na własną prośbę skierowany został do lotnictwa. Po przejściu badań został przydzielony na kurs szkolenia podstawowego w 5 Pułku Lotniczym w Lidzie. Po pomyślnym ukończeniu szkolenia podstawowego, po roku czasu, odkomenderowany został do Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu na wyższy kurs pilotażu. Po ukończeniu kursu służył i szkolił się w 51 Eskadrze Liniowej.

Zginął śmiercią lotnika 10.VII.1939 r., podczas lotu kontrolnego na samolocie PZL P-23B „Karaś”.

Pochowany został na cmentarzu parafialnym w Siedlcach.

Bibliografia: Pawlak J., *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 1998, s.86, poz. 574; Popiel A., *Pamięci poległych lotników 1933-1939*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1987, s.183-184 (foto)

Zakrzewski Aleksander (1934-1992) plk dypl. w st. spocz., pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa. Dowódca 41 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego w latach 1972-1974

Urodził się 25.II.1934 r. w m. Adamki pow. Radzyń Podlaski. Lata jego wczesnego dzieciństwa przypadły na okres wojny i okupacji. Po szkole podstawowej kontynuował naukę w szkole średniej uzyskując w 1953 r. tzw. „małą maturę”. Dnia 28.IX.1953 r. rozpoczął naukę w Oficerskiej Szkole Lotniczej nr 5 w Radomiu. Wypromowany 9.VI.1956 r. na stopień podporucznika, rozpoczął służbę zawodową w 29 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego Olsztyn - Orne-ta. Został wkrótce starszym pilotem, a od września 1960 r. dowódcą klucza lotniczego. W międzyczasie, w latach 1957-1958 zdał maturę. Służąc w pułku macierzystym w latach następnych awansował, został szefem strzelania powietrznego, następnie dowódcą eskadry. Skierowany na Kurs Doskonalenia Kierowniczego Personelu Latającego przy Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dę-blinie, po jego ukończeniu w 1966 r. objął obowiązki zastępcy dowódcy ds. liniowych 41 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego w Malborku. W okresie 15.XII.1967-30.IX.1971 r. był zastępcą dowódcy tego pułku. Oddelegowany na studia w Akademii Sztabu Generalnego Warszawa-Rembertów, ukończył je w 1974 r., został oficerem dyplomowanym. Rozkazem Dowódcy Lotnictwa z dnia 25.VII.1974 r. został dowódcą 41 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego. W kwietniu 1974 r. został awansowany na stanowisko inspektora bezpieczeństwa lotów w Dowództwie 4 Pomorskiej Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego w Malborku, sprawował te obowiązki do marca 1980 r. Od VII.1981 do I.1983 r. był szefem Centrum Dowodzenia Bojowego Lotnictwa Myśliwskiego Armii Lotniczej.

W 1988 r., został szefem Centrum Dowodzenia Bojowego Lotnictwa My-śliwskiego Wojsk Lotniczych Frontu. W związku ze zmianą sytuacji w kraju po 1989 r. został zwolniony z tych obowiązków, pozostał do 20.II.1990 r. w dyspozycji Dowódcy Wojsk Lotniczych. Przeniesiony w stan spoczynku, w stopniu pułkownika dyplomowanego WP.

Zmarł 1.VI.1992 r. w Malborku.

Pochowany został na miejscowym cmentarzu.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odnaczony został m.in. Krzyżem Kawalerskim OOP, Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi. Posiadał odznakę pilota wojskowego klasy mistrzowskiej.

Bibliografia: Zieliński J., *Dowódcy pułków lotnictwa polskiego 1921-2000 Commanders of the Polish Air Force Wings.*, Wyd. Redakcja Czasopism WLOP, Poznań 2001, s.651-652 (foto).

**Zalewski Czesław (1941-1981) technik włókiennik, pilot szybowcowy wy-
czynowy, instruktor, działacz i popularyzator lotnictwa. Mistrz Szybow-
cowy Ziemi Białostockiej w 1966, 1968-1969**

Urodził się 15.III.1941 r. w Białymstoku. Po zakończeniu działań wojennych ukończył szkołę podstawową. Następnie uczył się w Technikum Włókienniczym, gdzie w 1960 r. zdał maturę. Jako słuchacz szkoły średniej włączył się w prace Aeroklubu Białostockiego (AB). W 1956 r. przeszedł w nim wstępne przeszkolenie szybowcowe. W 1958 r. wypełnił normę do Złotej Odznaki Szybowcowej, którą otrzymał z nr 212. W tym samym roku zdobył pierwszy diament do Złotej Odznaki Szybowcowej za przelot docelowy z wynikiem 320 km. Pasję latania kontynuował w latach 60. Zwyciężył w VI Szybowcowych Mistrzostwach Ziemi Białostockiej 9-13.VI.1966 r. na lotnisku Krywlany. W Krajowych Zawodach Szybowcowych Lisie Kąty k. Grudziądza 16-30.VI. 1966 r. uplasował się na XI pozycji. Rok wcześniej, w XI Całorocznych Zawodach Szybowcowych o Memoriał Ryszarda Bitnera, sklasyfikowany został na 32 pozycji z liczbą 9390 pkt. W 1967 r. zdobył drugi diament do Złotej Odznaki Szybowcowej, był sklasyfikowany jako VI pilot szybowcowy Polski w przelotach otwartych. Startując po raz kolejny w VIII Szybowcowych Mistrzostwach Ziemi Białostockiej 29.VI.-14.VII.1968 r. był najlepszy. Sukces swój powtórzył zwyciężając na lotnisku w Krywlanach w IX Szybowcowych Mistrzostwach Ziemi Białostockiej w czerwcu 1969 r. Został w ten sposób posiadaczem specjalnego Pucharu Przechodniego ufundowanego przez Wojewódzką Radę Narodową w Białymstoku. Latał społecznie jako pilot instruktor Aeroklubu Białostockiego.

Zmarł 17.XI.1981 r. w Białymstoku.

Pochowany został na cmentarz miejskim św. Rocha.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odnaczony był Srebrnym Krzyżem Zasługi, Odznaką Zasłużony dla Białostoczczyzny.

Bibliografia: „Skrzydłata Polska” Nr 7 z 13.II.1966 r., s.8; Nr 28 z 10.VII.1966 r., s.8; Nr 30 z 24.VII.1966 r., s.13; Nr 31 z 4.VIII.1968 r., s.2; Nr 7 z 18.II.1968 r., s.6; Nr 49 z 6.XII.1981 r. s.2; Nikiciuk M., Puśko J.T., *Naprzeciw burzom i chmurom*, Wyd. Aeroklub Białostocki, Białystok 2002, s.71, 74-75, 135-144.

Zalish Tadeusz

Zalish Tadeusz (1920-1969) inż. budowy dróg, pilot samolotowy sportowy, akrobacyjny, szybowcowy, instruktor, popularyzator i entuzjasta lotnictwa. Mistrz Szybowcowy Ziemi Białostockiej w 1964 r.

Urodził się w 1920 r. w Białymstoku. Po szkole powszechnej uczył się w jednej ze szkół średnich w Białymstoku. Zafascynowany, od najmłodszych lat uprawiał modelarstwo. Będąc uczniem klasy przedmaturalnej w 1938 r. przeszedł kurs pilotażu w Szkole Szybowcowej Wileńskiego Okręgu Kolejowego LOPP w Auksztagirach. Wzięty do odbycia służby wojskowej, ukończył Szkołę Podchorążych Lotnictwa Grupa Techniczna w Warszawie.

W okresie wojny i okupacji 1939-1945 uczestniczył w tajnych kompletach Politechniki Warszawskiej i konspiracji. Po zakończeniu II wojny światowej ukończył studia techniczne o specjalizacji budowy dróg i został inżynierem.

W latach 40. i 60. pracował przy budowie i odbudowie polskich kolei żelaznych, m.in. przy linii kolejowej Białystok-Warszawa Wileńska. Równocześnie podnosił kunszt pilotażu, zdobył uprawnienia pilota samolotowego i instruktora szybowcowego. Czas urlopów wykorzystywał na latanie i szkolenie młodzieży. Zdyscyplinowany, doskonały lotnik, wspaniały gawędziarz, odpowiedzialny i wymagający. Wnosił wiele nowatorskich rozwiązań do szkolenia. Osiągał też dobre rezultaty w lataniu wyczynowym. W 1959 r. wypełnił normę do Złotej Odznaki Szybowcowej i zdobył pierwszy do niej diament (nr odznaki 232) na przelot docelowy o długości 355 km. W 1963 r. zdobył drugi diament za przelot otwarty o długości 502 km. Startując w IV Szybowcowych Mistrzostwach Białostoczczyzny w 1964 r., odniósł zwycięstwo zostając Mistrzem Białostoczczyzny. Kunszt pilotażu prezentował też w pilotażu samolotowym. W rywalizacji klubowej w akrobacji samolotowej w maju 1961 r. zajął II miejsce na samolocie CSS-13. W Polskich Kolejach Państwowych, znany był jako ten z inżynierów, który podpisywał dokumenty piórem z zielonym atramentem.

Zginął śmiercią tragiczną 15.VI.1969 r.

Pochowany został na cmentarzu miejskim św. Rocha w Białymstoku.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odnaczony był Złotym i Srebrnym Krzyżem Zasługi.

Bibliografia: Nikuciuk M., Puško J. T., *Naprzeciw burzom i chmurom*, Wyd. Aeroklub Białostocki, Białystok 1996, s.17, 71-73, 83, 131, 144; Informacje plk rez. J. Jagodzika z XI.2003 r.

Zbucki Zygmunt Tomasz (1914-1996) kpt. obs. w st. spocz..., pilot samolotowy wojskowy, instruktor, entuzjasta lotnictwa

Urodził się 18.I.1914 r. w m Zbuczyn k. Siedlec, w rodzinie Jana i Janiny z d. Matejko. Po szkole powszechnej w Zbuczynie wstąpił do prywatnej szkoły ojców Marianów w Skórcu. Po wystąpieniu z seminarium po czterech latach nauki, uczył się w gimnazjum w Łukowie, gdzie w 1934 r. zdał maturę. Złożył następnie podanie do Szkoły Oficerów Piechoty w Ostrowi Mazowieckiej - Komorowo, po zdaniu egzaminów został przyjęty. Wypromowany w 1937 r. na stopień podporucznika, otrzymał skierowanie do służby w 80 Pułku Piechoty w Słonimiu. Złożył raport o skierowanie do Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie. Skierowany na kurs obserwatorów lotniczych ukończył zadowalająco w maju 1939 r. Rozpoczął następnie służbę w 51 Eskadrze Rozpoznawczej 5 Pułku Lotniczego w Lidzie.

We wrześniu 1939 r. wraz ze swoją eskadrą wziął udział w obronie polskiego nieba, prowadząc działania na rzecz Samodzielnej Grupy Operacyjnej „Narew”. Wykonał 6 lotów bojowych, był uczestnikiem wyprawy bombowej na stację kolejową Biała Piska 4.IX.1939 r. i bombardowania kolumny pancernej nieprzyjaciela pod Różanem 6.IX.1939 r. Po 17.IX.1939 r. z grupą pilotów przekroczył granicę polsko-rumuńską. Internowany, wkrótce zbiegł i poprzez Maltę dostał się do Francji. Po wyszkoleniu otrzymał przydział do dywizjonu francuskiego. Po kapitulacji Francji przedostał się do Wielkiej Brytanii. Po kursie specjalistycznym latał w Eskadrze RAF do zadań specjalnych nr 1419 S.D. Następnie służył w innych jednostkach brytyjskich. Po usilnych prośbach w marcu 1941 r. skierowany został do 304 Dywizjonu Bombowego Ziemi Śląskiej im. Ks. Józefa Poniatowskiego. Po wykonaniu pełnej tury bojowej był pilotem instruktorem w 18 OTU w Bramcote. W listopadzie 1941 r. odkomenderowany do 305 Dywizjonu Bombowego Ziemi Wielkopolskiej i Lidzkiej, gdzie wykonał pełną turę lotów bojowych. Od IX.1942 do IV.1943 r. służył jako pilot nawigator w 18 OTU. W maju 1943 r. otrzymał przydział do Polskiej Eskadry „C” do Zadań Specjalnych w 138 Dywizjonie RAF. Wykonał 16 lotów specjalnych, w tym kilka nad okupowaną Polską. Był potem oficerem

łącznikowym PSP brytyjskiego Ministerstwa Lotnictwa. Od stycznia 1944 do stycznia 1945 r. latał bojowo w 216 Dywizjonie RAF stacjonującym w Kairze. Z początkiem 1945 r. dostał skierowanie, po usilnych staraniach, do polskiego 300 Dywizjonu Bombowego Ziemi Mazowieckiej i wykonał szereg trudnych lotów. Po ukończeniu II wojny światowej służył przez okres 2,5 roku w RAF. W 1948 r. zwolnił się ze służby i wraz z rodziną wyjechał do Kanady. Tam, po kupieniu farmy, zajmował się sadownictwem.

Zmarł 9.VIII.1996 r. w Grimsby i tam został pochowany.

Żonaty z Janiną Roganowicz, miał dwóch synów - Bolesława i Ryszarda.

Odnaczony był Orderem Virtuti Militari V klasy, czterokrotnie Krzyżem Walecznych, brytyjskim Distinguished Flying Cross (DFC).

Bibliografia: Dmowski R., *Kpt. nawigator Zygmunt Zbucki Pro memoria „Szkice Podlaskie”* R. 1999, s.263-266; Pawlak J., *Polskie Eskadry w Wojnie Obronnej Wrzesień 1939 r.*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1991 r., s.323-336, 588; Zieliński J., *305 Dywizjon Bombowy Ziemi Wielkopolskiej i Lidzkiej*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2004 r., s.8.

Zdaniewski-Bobek August Alfred

Zdaniewski-Bobek August Alfred (1902-1988), mgr inż., mechanik, konstruktor lotniczy, wynalazca, artysta fotografik, pilot szybowcowy, działacz i entuzjasta lotnictwa

Urodził się 21.IX.1902 r. w m. Frysztak w Galicji Wschodniej, w rodzinie nauczycielskiej. Szkołę powszechną ukończył we Frysztaku, gimnazjum w Jaśle. W latach 1918-1919 jako ochotnik brał udział w walkach o Lwów, był ranny. Następnie uczęszczał na Wydział Mechaniczno-Techniczny do Wyższej Szkoły Przemysłowej w Krakowie, którą ukończył w 1923 r. Pierwszą pracę zawodową rozpoczął w Zakładach Mechanicznych E. Plage, T. Laśkiewicz w Lublinie, jako pomocnik konstruktora i kreślarz. W 1924 r. objął stanowisko zastępcy kierownika, następnie był kierownikiem biura konstrukcyjnego Wielkopolskiej Wytwórni Płatowców „Samolot” w Poznaniu. Był współkonstruktorem pierwszego polskiego samolotu sportowego SP-1 projektu inż. P. Tułacza. Zastosowano w tym samolocie szereg oryginalnych rozwiązań, m.in. dotyczących połączenia zastrzałów skrzydłowych i kulowego połączenia skrzydeł. W 1927 r. podjął pracę w Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS) Spółka Akcyjna w Białej Podlaskiej, jako samodzielny konstruktor, następnie kierownik jednego z dwu biur konstrukcyjnych PWS. Był autorem 31 projektów różnego typu samolotów PW, w tym samolotu sportowego PWS-4, za który otrzymał nagrodę LOPP, samolotu szkolnego PWS-16, samolotu szkolno-treningowego PWS-26. Wspólnie z inż. A. Grzędzielskim opracował projekty samolotów PWS-5, PWS-6 (łącznikowe) i PWS-10 (wojskowo-myśliwskiego), a także samolotu treningowo-akrobatycznego PWS-11, PWS-12, PWS-12 „Bis” i innych. Był także współkonstruktorem samolotu sportowego PWS-50, wg wstępnego projektu inż. W. Makowskiego. Przy współpracy z prof. Cz. Witoszyńskim przyczynił się do powstania pierwszego przy tej wytwórni samolotów w Polsce tunelu aerodynamicznego. Był autorem sześciu tzw. profili płata nośnego samolotu oraz wspólnie z inż. J. Teisseyre oryginalnego opuszczanego usterzenia pionowego samolotu.

W II połowie lat 30. będąc organizatorem biura fabrykacji, a od 1936 r. dyrektorem technicznym przyczynił się do unowocześnienia produkcji PWS.

Był autorem niezrealizowanych projektów samolotów rodziny „Sęp” (Z-17, Z-18, Z-47) także „Zetów” (Z-36, Z-37, Z-49), z których np. Z-36 miał osiągać szybkość 600 km/h.

Obok pracy zawodowej, większość wolnego czasu przeznaczal na działalność w powstałym w 1929 r. Klubie Lotniczym PWS (KL PWS). Należał do komitetu organizacyjnego KL PWS. Przez okres 12 lat zasiadał w jego zarządzie, pełnił m.in. funkcję kierownika technicznego, kierownika sekcji szybowcowej, kierownika sekcji technicznej.

Był popularyzatorem sportów lotniczych, w tym szybownictwa i modelarstwa w środowisku społeczności miasta Białej Podlaskiej. Należał do głównych inicjatorów powołania sekcji szybowcowej w klubie, oraz poszukiwania pól szybowcowych na terenie południowego Podlasia. Po zdobyciu kwalifikacji pilota szybowcowego, uczęszczał na zajęcia pilotażu lotniczego, którego nie ukończył z przyczyn zdrowotnych.

W latach 30. był komisarzem technicznym Komisji Sportowej Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej. Był też działaczem Związku Polskich Inżynierów Lotniczych, sekretarzem koła tej organizacji od 1936r. w Białej Podlaskiej.

W 1939 r. był współautorem, wraz z inż. Z. Cymą projektu budowy nowych zakładów PWS pod Białą Podlaską.

W okresie wojny i okupacji 1939-1945, po opuszczeniu Białej Podlaskiej, przebywał przez kilka miesięcy we Lwowie, by powrócić do Jasła, w którym przebywał do lata 1944 r.

W 1945 r. otrzymał pracę jako kierownik Delegatury Ministerstwa Przemysłu na Ziemiach Zachodnich do oszacowania majątku. W II połowie 1946 r. powrócił do Krakowa, gdzie w Akademii Górniczo-Hutniczej obronił pracę magisterską na Wydziale Komunikacji i uzyskał dyplom magistra inż. mechanika. Następnie pracował jako kierownik techniczny w Państwowej Szkole Samochodowej w Krakowie. Po odrzuceniu przez Instytut Lotnictwa w Warszawie oferty współpracy, ukończył kurs dla reżyserów w Instytucie Filmowym w Krakowie. Od 1946 do 1947 r. pracował jako reżyser i operator w Wytwórni

Filmów Oświatowych w Łodzi. W latach 1947-1949 kierował fabryką wyrobów metalowych „Zemper” w Krakowie. Zaś w latach 1950-1953 był szefem wydziału inwestycji w Instytucie Obrabiarek w Batowicach i Obróbki Skrawaniem w Krakowie. Od 1954 do 1968 r. zatrudniony był w Biurze Projektów Przemysłu Naftowego w Krakowie, początkowo jako kontroler, następnie jako główny projektant. Uczestniczył w pracach przy projektowaniu i budowie Mazowieckich Zakładów Rafineryjnych i Petrochemicznych w Płocku.

W 1968 r. przeszedł na emeryturę osiedlając się na stałe w Krakowie.

Zmarł w 31.V.1988 r. w Krakowie.

Pochowany został na jednym z cmentarzy w Krakowie.

Żonaty od 1939 r., miał syna.

Odnaczony był Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi, Medalem Niepodległości. Był członkiem Związku Polskich Artystów Fotografików.

Bibliografia: „Lotnik” Nr 3 (108) z 5.III.1929 r., s.52-53, 61; Nr 6 (111) z 16.VI.1929 r., s.118-127; „Młody Lotnik” Nr 11 (49) z XI.1928 r., s.231-235; Nr 4 (66) z IV.1930 r., s.124; *5 lat pracy istnienia Klubu Lotniczego Podl. Wyrw. Samol. 1929-34*, Biała Podlaska 1934, s.5-6, 9, 12-13, 18, 74-77; „Przegląd Lotniczy” Nr 5 z V.1929 r., s.391-394; „Skrzydłata Polska” Nr 5 z V.1937 r. s.21-22; Nr 19 z 6.V.1959 r., s.10; Nr 32 z 7.VIII.1988 r., s.2; Chwałczyk T., *Podlaskie skrzydła*, Wyd. KAW, Rzeszów 1985, s.92-103; Bartel R., Chojnacki J., Królikiewicz T., Kurowski A., *Z historii polskiego lotnictwa wojskowego 1918-1939*, Wyd. MON, Warszawa 1978, s.431-432, 436, 448; Chwałczyk T., Glass A., *Samoloty PWS*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1990, s.30-31, 111-113, 140-145, 150-162, 176-177, 184, 196; Glass A., *Polskie konstrukcje lotnicze 1893-1939*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1976, s.179-183, 186-187, 190-200; tenże, *Zdaniewski (Bobek) August Alfred (1902-1988)* [w:] *Słownik Biograficzny Techników Polskich*, z. 9, Wyd. Federacji Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych, Warszawa 1998, s.177-178; Wojciechowski J., *Polskie konstrukcje lotnicze 1918-1939* [w:] *Polskie Lotnictwo Sportowe. Almanach*, Kraków 1987, s.98-103.

Zych-Płodowski Zdzisław

Zych-Płodowski Zdzisław (1892-1927) ppłk doc. dr inż. mechanik, pilot samolotowy wojskowy, teoretyk i popularyzator lotnictwa, w tym szybownictwa

Urodził się 16.XII.1892 r. w m. Petrykozy w pow. sokołowskim, w rodzinie Stanisława i Wandy Szpadkowskiej. Uczył się w 8 klasowym Gimnazjum Filologicznym im. Tadeusza Radlińskiego w Siedlcach, które ukończył w 1908 r. Następnie był słuchaczem w Szkole Technicznej Hipolita Wawelberga i Stanisława Rorwanda w Warszawie. W latach 1912-1914 studiował na Ecole d'Aeronatique Supérieure w Paryżu, zdobywając dyplom inżyniera mechanika. W czasie pobytu we Francji ukończył w 1913 r. Szkołę Podoficerską Drużyn Strzeleckich w Paryżu. We wrześniu 1914 r. wstąpił do 1 Pułku Legionów Polskich, brał udział w szeregu walkach tej formacji. W okresie od XI.1916 do VI.1917 r. ukończył Oficerską Szkołę Artylerii w Rembertowie, uzyskując pierwszy stopień oficerski. Internowany w sierpniu 1917 r. w Beniaminowie, po wyzwoleniu, w marcu 1918 r. objął funkcję starszego referenta w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i instruktora Polskiej Organizacji Wojskowej (POW) miasta Warszawy. W XI. 1918 r. odkomenderowany z POW do lotnictwa, wziął udział w zajęciu lotniska na Mokotowie. Na krótko został dowódcą I Ruchomego Parku Lotniczego w Warszawie. W wojnie polsko-sowieckiej 1919-1920 r., na ochotnika wstąpił do artylerii i walczył jako oficer I baterii IV Dywizjonu Artylerii Konnej, odznaczając się w obronie Płocka. W latach 1920-1921 odbył kurs pilotażu w Niższej Szkole Pilotów w Bydgoszczy, następnie w Wyższej Szkole Pilotów w Grudziądzu, zdobywając dyplom pilota wojskowego. Mianowany w XI. 1921 r. kierownikiem Wojskowej Centrali Badań Lotniczych (WCBL), równolegle prowadził pracę dydaktyczno-wychowawczą na Politechnice Warszawskiej z dziedziny teorii konstrukcji samolotów i mechaniki lotu. W 1926 r. awansowany na zastępcę dyrektora IV Departamentu Aeronautyki Ministerstwa Spraw Wojskowych. Należał do kręgu działaczy Ligi Obrony Przeciwpowietrznej Państwa (LOPP). Był członkiem Jury Konkursowego na projekt samolotu wojskowego ogłoszonego przez Ministerstwo Komunikacji w 1925 r. Od lipca 1926 r. sprawował

funkcję skarbnika Zarządu Głównego tej organizacji. Był członkiem komitetu redakcyjnego czasopism: „Lot Polski” i „Przegląd Lotniczy”, działu technicznego „Przeglądu Lotniczego”. Autorem szeregu artykułów z dziedziny teorii lotu i konstrukcji lotniczych oraz artykułów popularyzujących szybownictwo na łamach czasopism „Lot” i „Lot Polski”. W ramach Biblioteki przyjaciół LOPP wydał dwie swoje prace i pierwsza: *O lotnictwie w ogólności*, Warszawa 1923, drugą: *O budowie płatowca*, Warszawa 1925.

Zginął śmiercią lotnika 11.V.1927 r. na samolocie „Spad” pod Warszawą. Pochowany został 14.V.1927 r. na cmentarzu wojskowym na Powązkach w Alei Zasłużonych.

Żonaty, miał syna.

Odnaczony był Orderem Virtuti Militari V klasy, czterokrotnie Krzyżem Walecznych, Odznaką Honorową LOPP I stopnia (złotą), Odznaką I Brygady Legionów „Za Wierną Służbę”, Krzyżem Niepodległości, dwukrotnie austriackim Medalem Waleczności, pośmiertnie Złotym Krzyżem Zasługi.

Bibliografia: Biuletyn LOPP Nr 4 z V.1925 r.; *Ku czci poległych lotników. Księga Pamiątkowa*. Praca zbiorowa pod naczelną red. M. Romeyko, Warszawa 1933 r., s.119, 346; „Lot” Nr 3 z XII.1921 r., s.17-18; Nr 1 z I.1922 r., s.9-10; Nr 2-3z II-III.1921 r., s.9-12; Nr 2 z II.1923 r., s.4-7; Nr 10 z VII.1924 r., s.5-7; Nr 12/13 z IX-X.1924 r., s.14-15; Nr 14 z XI.1924 r. s.6-8; „Lot Polski” Nr 16 z I. 1925 r., s.10-12; Nr 17 z II.1925 r., s.10-12; Nr 18 z III.1925 r., s.10-13; Nr 23 z VIII.1925 r., s.11-13; Nr 24 z IX.1925 r., s.19-20; Nr 1 z I.1926 r., s.13; Nr 6 z VI.1927 r., s.146-147 (foto); Demidowicz T., *Z lotniczych tradycji Podlasia. Plk pilot doc. inż. mechanik Zdzisław Zych-Płodowski (1892-1927)*, „Szkice Podlaskie” z. 11, 2003, s.169-173; Glass A., *Zych-Płodowski Zdzisław(1893-1927)* [w:] Słownik Biograficzny Techników Polskich z. 9, Wyd. Federacja Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych, Warszawa 1998, s.184-185; *Mała Encyklopedia Lotnictwa. Ilustrowany Słownik Lotniczy*, Warszawa 1938, s.497 (fot.); Prauss S.P., *Z Zakopanego na Stag Lane. Wspomnienia konstruktora lotniczego i pilota. Lata 1910-1970*. Podał do druku, wprowadzeniem i przypisami opatrzył E. Malak, Wyd. Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław-Warszawa-Kraków 1996, s.84, 85, 533; Bartel R., Chojnacki J., Królikiewicz T., Kurowski A., *Z historii polskiego lotnictwa wojskowego 1918-1939*, Wyd. MON, Warszawa 1978, s.431-432, 587; *Polska technika lotnicza do r. 1939*, t. I Źródła osiągnięć, Warszawa 1992, s.91, 98, 109, 127, 147; Sławiński Z., *Lotnisko Mokotów w Warszawie*, Warszawa 1981, s.54-55; Centralne Archiwum Wojskowe Akta Personalne t. 9610.

Zyskowski Aleksander

Zyskowski Aleksander (1912-1937) por. obs., pilot samolotowy wojskowy, szybowcowy, entuzjasta lotnictwa. Prymus VII Promocji Dęblińskiej Szkoły Orląt z 1933 r.

Urodził się 29. IV. 1912 r. w m. Ossowiec pow. Szczuczyn woj. białostockie, w rodzinie Sylwestra i Kamili z Adasiewiczów. Po szkole powszechnej uczęszczał do Państwowego Gimnazjum w Grajewie, gdzie w 1930 r. zdał maturę. Wzięty do odbycia służby wojskowej, odbył kurs unitarny w szkole Podchorążych Piechoty w Różanie. Interesując się od lat najmłodszych lotnictwem na własną prośbę przeniesiony został do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Po jej ukończeniu w sierpniu 1933 r., jako prymus i wypromowany na stopień podporucznika obserwatora (VII Promocja), otrzymał przydział do 32 Eskadry Liniowej 3 Pułku Lotnictwa w Poznaniu. Po krótkiej służbie w tym pułku, odkomenderowany został na kurs szybowcowy do Wojskowego Ośrodka Szybowcowego w Ustianowej. Następnie, dzięki swoim staraniom, w 1934 r. uzyskał zgodę na odbycie kursu pilotażu podstawowego w Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie. Ukończył w 1935 r. Kurs Wyższego Pilotażu Lotniczego w Lotniczej Szkole Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu. Przeniesiony został na pilota 133 Eskadry Myśliwskiej, gdzie służył do 1936 r. Awansowany na stopień porucznika WP, przeszedł do służby jako pilot 132 Eskadry Myśliwskiej. Latał intensywnie i z zamiłowaniem rokując zrobienie kariery wojskowej.

Zginął śmiercią lotnika 7.V.1937 r. na samolocie PZL P-11c nr 8-140 podczas ćwiczeń walki powietrznej, zderzając się z samolotem PZL-P-11c nr 8-66 pilotowanym przez ppor. W. Kujawskiego nad m. Pilewsk.

Pochowany został na Cmentarzu wojskowym w Poznaniu w kwaterze lotniczej.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Wielokrotnie wyróżniany i nagradzany.

Bibliografia: Pawlak J., *Absolwenci Szkoły Orląt 1925-1939*, Wyd. Retro-Art, Warszawa 2002, s.129 (foto); Popiel A., *Pamięci poległych lotników 1933-1939*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1987, s.109 (foto).

Żmigrodzki Zbigniew

Żmigrodzki Zbigniew (1910-1977) kpt. obs. rez., pilot samolotowy wojskowy, entuzjasta lotnictwa

Urodził się w 1910 r. w Białej Podlaskiej. Po szkole powszechnej uczył się w Państwowym Gimnazjum Męskim im. Józefa Ignacego Kraszewskiego, w rodzinnym mieście, gdzie w 1934 r. zdał maturę. Jako gimnazjalista występował bardzo udanie w szkolnej drużynie w strzelectwie sportowym. Wzięty do odbycia służby wojskowej, przeszedł przeszkolenie unitarne w 34 Pułku Piechoty, następnie skierowany do Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa. Zmobilizowany, wziął udział w Wojnie Obronnej Polski w składzie 56 Eskadry Obserwacyjnej jako ppor. pilot, działającej na rzecz Armii „Karpaty”, wykonał kilka lotów bojowych na rozpoznanie. Po 17.IX.1939 r. przekroczył granicę polsko-rumuńską. Po trzymiesięcznym pobycie przedostał się do Francji. Przeszedł przeszkolenie na sprzęcie lotniczym francuskim, nie zdążył wziąć udziału w obronie nieba Francji. Po kapitulacji Francji ewakuował się z grupą pilotów do Wielkiej Brytanii. Latał po przeszkoleniu jako Ferry Pilot w Camble od X.1940 do VI. 1941 r. Na przełomie VII i VIII 1941 r. rozpoczął służbę w 306 Dywizjonie Myśliwskim Toruńskim jako porucznik pilot. Latał bojowo w tym dywizjonie do I. 1942 r. Od III. 1942 r. do XI.1943 r. służył w 285 Dywizjonie Myśliwskim RAF. Przeszedł następnie do 303 Dywizjonu Myśliwskiego Warszawskiego im. Tadeusza Kościuszki i walczył w jego składzie do września 1944 r. Mianowany kapitanem służył od IX. 1944 do V. 1945 r. w 317 Dywizjonie Myśliwskim Wileńskim. Zestrzelił na pewno jeden samolot, dwa uszkodził. Zdemobilizowany, pozostał w Wielkiej Brytanii i pracował jako urzędnik w jednym z przedsiębiorstw.

Zmarł 8.I.1977 r. w Londynie.

Pochowany został na jednym z podlondyńskich cmentarzy.

Żonaty, pozostawił potomstwo.

Odnaczony był dwukrotnie Krzyżem Walecznych i Medalem Lotniczym.

Bibliografia: Flisiński J., *Szkoły białskie w XVII-XX wieku. Monografia I Liceum Ogólnokształcącego im. J.I. Kraszewskiego*, Wyd. Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna, Biała podlaska 1998, s.248; Matusiak W., *306 Dywizjon Myśliwski Toruński*, Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2003, s.17-18, 23; Pawlak J., *Polskie Eskadry w Wojnie Obronnej Wrzesień 1939 r.*, Wyd. KiŁ, Warszawa 1991, s.404-412, 590.

Żmijewski Jan (1929-1957) por. pilot samolotowy wojskowy

Urodził się 22.IX.1929 r. w m. Jedwabne pow. Łomża, w rodzinie Władysława. Po szkole podstawowej uczył się w gimnazjum w Łomży. Zafascynowany lotnictwem wstąpił do Oficerskiej Szkoły Lotniczej nr 4 w Dęblinie. Po jej ukończeniu w 1952 r. i wypromowaniu na stopień podporucznika pilota WP, otrzymał skierowanie do Samodzielnego Samolotowego Pułku Lotniczego w Warszawie. Latał jako młodszy pilot, później starszy, a wreszcie dowódca klucza eskadry łącznikowej.

Legitymował się nalotem ponad 1000 godzin na samolotach Po-2, An-2, SM-1 i Jak-12.

Zginął śmiercią lotnika 4.XI.1957 r. podczas lotu rozpoznawczego z uczestnikami kursu oficerów na samolocie „Jak”-12, w wyniku zderzenia z innym samolotem w okolicach Giżycka.

Pochowany został na Cmentarzu Powązkowskim w Warszawie.

Bibliografia: *Pamięci lotników wojskowych 1945-2003*, Praca zbiorowa pod red. J. Zielińskiego Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2003, s.274 (foto).

Żukowski Antoni (1913-2004) por. w st. spocz., mech. lotniczy, tłumacz, pilot samolotowy sportowy, szybowcowy i akrobacyjny, instruktor, popularyzator turystyki lotniczej

Urodził się 30.V.1913 r. w m. Sokółka, w rodzinie chłopskiej Jana i Zofii. Po szkole powszechnej uczył się w jednym z gimnazjów warszawskich.

W 1932 r. wstąpił do Aeroklubu Warszawskiego (AW). Skierowany do Szkoły Szybowcowej Polichno-Pinczów przeszedł przeszkolenie szybowcowe. Następnie, w ramach Przysposobienia Wojskowego Lotniczego na lotnisku Lubliniec k. Łodzi, zaliczył kurs pilotażu silnikowego. Umiejętności w pilotażu doskonalił, kończąc kurs akrobacji na samolocie RWD-10. Zawodowo pracował w Polskich Liniach Lotniczych Lot jako mechanik osprzętu lotniczego.

W okresie Wojny Obronnej Polski we wrześniu 1939 r. ewakuował drogą powietrzną samolot RWD-13 do Bukaresztu. Z Rumunii przedostał się do Francji, gdzie przeszedł przeszkolenie na sprzęcie tego kraju. Po dostaniu się do w czerwcu 1940 r. do Wielkiej Brytanii i po przejściu kursu doszkalającego został osprzętowcem w 300 Dywizjonie Bombowym Ziemi Mazowieckiej. Po roku służby przeniesiony został na stanowisko instruktora osprzętu lotniczego do polskiej Szkoły Lotniczej nr 16 w Halton i do zakończenia wojny zajmował się szkoleniem.

Po demobilizacji w 1947 r. Polskich Sił Powietrznych powrócił do kraju, gdzie włączył się w prace nad wznowieniem działalności Aeroklubu Warszawskiego. Do 1950 r. był pilotem instruktorem. Negatywnie zweryfikowany w latach 1950-1956 został odsunięty od lotnictwa. Lataniem pasjonował się nadal, zostając w 1962 r. właścicielem samolotu Piper Cub SP-AMB. Pracował zawodowo jako kierownik zespołu tłumaczy z języka angielskiego w Przedsiębiorstwie Handlu Zagranicznego „Chemadex”. Brał udział w wielu zawodach, w tym w I Warszawskich Zawodach Samolotowych 22-24.IX.1962 r. Propagował w latach 1962-1980 turystykę lotniczą na różnego rodzaju pokazach, festynach i lotach zorganizowanych m.in. do Jugosławii. Był też autorem lotu dookoła Polski na trasie Warszawa-Gdańsk-Poznań-Lubin-Opole-Bielsko Biała-Kraków-Nowy Targ-Lublin-Białystok-Sokółka-Warszawa. W 1977 r.

reprezentował barwy AW w Pomorskim Samolotowym Rajdzie Dziennikarzy i Pilotów na swoim samolocie. W końcu lat 90. był znanym działaczem Stowarzyszenia Lotników Polskich w kraju.

Zmarł 27.IX.2004 r. w Warszawie.

Pochowany został w grobie rodzinnym na Cmentarzu Bródnowskim.

Żonaty, miał syna Romana.

Odnaczony był dwukrotnie Medalem Lotniczym, Złotym i Srebrnym Krzyżami Zasługi.

Bibliografia: „Skrzydłata Polska” Nr 40 z 7.X.1962 r., s. 2; Nr 39 z 28.IX.1980 r., s. 11; Nr 5 z 30.I.1983 r. s. 3, 7 (foto); Nr 2 z II.1997 r., s. 17; Nr 10 z X.2004 r., s. 12.



1. Abramczuk Tadeusz (1924-1985)
2. Amanowicz Stanisław (1935-1969)
3. Augustyniuk Józef Eugeniusz (1937-1962)
4. Bartoszek Zdzisław (1915-1951)
5. Bażanow Jerzy (1925-1996)
6. Białous Edward (1908-1934)
7. Biernacki Antoni (1896-1957)
8. Brojek Ryszard (1950-1996)
9. Bułaka Lucjan (1918-1982)
10. Chmielewski Henryk (1932-1955)
11. Ciołkosz Maria Zbysław (1902-1960)
12. Cyma Zygmunt (1901-1962)
13. Cywiński Stanisław (1884-1939)
14. Czerwieński Wacław (1902-1988)
15. Daszkowski Aleksander (1901-1977)
16. Dąbrowski Gustaw Stanisław (1904-1931)
17. Deszyński Wincenty Piotr (1908-1934)
18. Dorosz Stanisław (1908-1943)
19. Drozdowski Tadeusz (1906-1996)
20. Dubaniewicz Bronisław (1905-1934)
21. Gadomski Janusz (1927-2000)
22. Garbaszewski Janusz (1932-1969)
23. Gągół Wincenty vel. Walenty (1942-1979)
24. Gintrowski Wojciech (1902-1939)
25. Gmur Feliks (1914-1940)
26. Górecki Jarosław Janusz (1959-1988)
27. Górski Józef Jakub (1912-1942)
28. Grochowski Józef (1920-1995)
29. Grom Piotr Paweł (1914-1980)
30. Gruszeński Dymitr Eugeniusz (1942-1967)
31. Grzeszczuk Władysław (1906-1939)
32. Grzędziński Aleksander (1898-1961)
33. Hadrawa Adam (1913-1989)
34. Hajdukiewicz Edward (1913-1999)
35. Halimoniuk Stanisław (1932-1956)
36. Hołubowicz Jan (1948-1976)
37. Hryniewicz Lucjusz (1917-1944)
38. Iwaniuk Aleksander (1914-1937)
39. Jacenik Wiktor (1922-1943)
40. Jedniczek Bolesław (1918-2000)
41. Józefaciuk Walerian (1943-1972)
42. Józwicki Roman (1948-1983)
43. Jungowski Edmund Wiktor (1893-1969)
44. Kamińska - Czemieli Wiera (1936-1983)
45. Kamiński Czesław (1937-1970)
46. Karpiński Adam Tadeusz (1897-1939)
47. Karubin Stanisław (1915-1941)
48. Kleczkowski Stefan (1917-1992)
49. Kluczyński Stefan Zdzisław (1902-1932)
50. Kolmus Józef (1935-1968)
51. Kłodecki Leon (1912-1994)
52. Kołodziejek Henryk (1905-1986)

53. Komarzeniec Kazimierz (1909-1988)
54. Kondracki Walenty (1908-1994)
55. Korbut Czesław (1910-1993)
56. Koryciński Józef (1911-1941)
57. Kozłowski Władysław Aleksander (1907-1942)
58. Krasnodębski Zdzisław (1904-1980)
59. Krzemieniecki Aleksander (1906-1935)
60. Kryszczuk Franciszek (1911-1944)
61. Kublik Stanisław (1935-1964)
62. Kuć Henryk (1913-1942)
63. Kulbicki Tadeusz (1897-1926)
64. Kulbicki Walerian Waclaw (1908-1938)
65. Kułak Roman (1924-1949)
66. Kułakowski Leon (1909-1982)
67. Kunka Feliks (1920-1943)
68. Kurażyński Jan (1908-1976)
69. Lampe Roman (1913-1934)
70. Laskowski Jan (1917-1943)
71. Lewoniewski Józef (1899-1933)
72. Liśkiewicz Gustaw (1922-1944)
73. Liwerski Wiktor (1911-1998)
74. Łagoda Jerzy (1924-2001)
75. Łaźniewski Seweryn Jan (1903-1939)
76. Łojko Czesław (1913-1973)
77. Łopatniuk Bolesław (1899-1956)
78. Łukaszewicz Piotr (1930-1953)
79. Łukaszewicz Stanisław Antoni (1919-1943)
80. Macko Waclaw (1954-1995)
81. Majewski Zygmunt (1903-1930)
82. Makaruk Sławomir (1932-1963)
83. Malczewski Eugeniusz (1918-1972)
84. Marcinkiewicz Henryk Abraham (1933-1962)
85. Martewicz Zbigniew (1945-1966)
86. Mateuszuk Czesław Teodor (1912-1941)
87. Medwecki Józef (1903-1985)
88. Mich Ryszard (1917-1940)
89. Michałowski Jan (1909-1943)
90. Milaniuk Kazimierz (1956-1978)
91. Mironczuk Ludwik (1918-1941)
92. Miśkiewicz Feliks (1899-1940)
93. Modrzewski Marian Jerzy (1916-1942)
94. Naleszkiewicz Jarosław (1904-1969)
95. Nartowski Olimpiusz Symfroniusz (1899-1938)
96. Niewiadomski Stanisław (1916-1942)
97. Nikonow Witalis (1903-1941)
98. Nosek Jerzy Michał Piotr (1929-1955)
99. Olczykowski Grzegorz Jerzy (1960-1990)
100. Ożarowski Ryszard Zbigniew (1933-1987)
101. Pacholski Czesław (1930-1956)
102. Paduch Zygmunt (1920-1999)
103. Paszkowski Roman Wincenty (1914-1998)
104. Pawelski Gustaw (1936-1998)

105. Pawlak Feliks (1932-1966)
106. Pawlik Jacek (1970-1997)
107. Pawłowski Lesław Janusz (1934-1988)
108. Pęczalski Mieczysław (1887- 1959)
109. Piałucha Józef (1916-1944)
110. Piekarski Leszek (1938-1978)
111. Piesiak Stanisław (1929-1954)
112. Pietraszko Stanisław (1906-1938)
113. Piotrowski Jan Marian (1912-1980)
114. Piotrowski Łukasz (ok.1596-1679)
115. Płodowski-Lubicz Julian Waław (1905-1983)
116. Pokora Eugeniusz (1932-1995)
117. Polech Michał (1932-1999)
118. Ponikowski Antoni (1878-1949)
119. Popek Mieczysław Edmund (1916-1944)
120. Popielewicz Mieczysław (1915-1941)
121. Przecorski Zygmunt (1908-1991)
122. Przesmycki Aleksander (1912-1941)
123. Prystrom Tadeusz (1937-1958)
124. Pytlak Tadeusz Włodzimierz (1918-1941)
125. Rechnio Henryk (1923-1990)
126. Romanowski Zbigniew (1915-1988)
127. Rosenwerth Stanisław (1885-1955)
128. Rosnowski Michał (1911-1995)
129. Rosinkiewicz Roman Mirosław (1895-1943)
130. Roszkowski Mieczysław (1915-2003)
131. Rumbowicz Witold (1882-1945)
132. Rutkowski Franciszek (1890-1962)
133. Rybakiewicz Jerzy (1932-1959)
134. Sacewicz Seweryn (1895-1920)
135. Seremet Franciszek (1905-1991)
136. Sidoruk Bogusław Michał (1955-1980)
137. Sierpiński Stanisław (1915-1939)
138. Siuda Eugeniusz (1914-1942)
139. Skarbiński Michał (1903-1997)
140. Skarżyński Tadeusz Stanisław (1912-1944)
141. Skibiński Józef Ludwik (1900-1939)
142. Skopiński Stanisław (1925-1948)
143. Skrzypiński Henryk (1899-1940)
144. Słonimski Stanisław (1906-1994)
145. Smyk Witold (1914-1943)
146. Sobania Bolesław Józef (1940-1981)
147. Sobol Oskar Tadeusz (1907-1939)
148. Sochaj Edward (1923-1994)
149. Sołtysiak Tadeusz (1929-1955)
150. Soszyński Leon (1924-1976)
151. Staniewicz Romuald (1907-1940)
152. Stankiewicz Kazimierz (1918-1985)
153. Stankiewicz Stanisław (1899-1940)
154. Stańczuk Edward Tytus (1903-1944)
155. Stański Waław (1921-1986)
156. Staszewski Jerzy Ignacy (1931-2005)

157. Stefaniuk Kazimierz (1905-1932)
158. Stepko Bohdan (1912-1935)
159. Stoga Roman Wiktor (1915-1939)
160. Suszczyk Mieczysław (1914-1944)
161. Suzanowicz Edward (1901-1930)
162. Szałowski Jerzy Grzegorz (1908-1972)
163. Szczygielski Czesław (1902-1933)
164. Szolucha Mikołaj (1935-1966)
165. Szamański Antoni (1901-1988)
166. Szymański Jerzy (1941-1964)
167. Tański Czesław Aleksy (1861-1942)
168. Tański Tadeusz (1892-1941)
169. Teisseyre Jerzy Henryk (1902-1988)
170. Toczolowski Henryk (1909-1942)
171. Trytek Józef (1897-1966)
172. Urbanowicz Witold Aleksander (1908-1996)
173. Uszacki Antoni (1903-1986)
174. Wajs Leopold (1934-1960)
175. Waszczuk Brunon (1933-1997)
176. Waszczuk Kazimierz (1928-2001)
177. Wdziękoński Andrzej (1962-1987)
178. Wierzba Włodzimierz (1936-1961)
179. Wilczyński Jerzy Henryk (1907-1981)
180. Winkler Czesław (1911-1939)
181. Witoszyński Czesław Maciej (1875-1948)
182. Woch Zbigniew Antoni (1914-1944)
183. Wojnarowicz Franciszek (1908-1935)
184. Wolański Czesław (1912-1940)
185. Wrona Józef (1916-11939)
186. Zakrzewski Aleksander (1934-1992)
187. Zalewski Czesław (1941-1981)
188. Zalisz Tadeusz (1920-1969)
189. Zbucki Zygmunt Tomasz (1914-1996)
190. Zdaniewski-Bobek August Alfred (1902-1988)
191. Zych-Plodowski Zdzisław (1892-1927)
192. Zyskowski Aleksander (1912-1937)
193. Żmigrodzki Zbigniew (1910-1977)
194. Żmijewski Jan (1929-1957)
195. Żukowski Antoni (1913-2004)

AAL	Akademicki Klub Lwowski
AAS	Air Army School = Szkoła Uzbrojenia Lotnictwa
AACU	Ant Aircraft Cooperation Unit = Jednostka Współpracy z Obroną Przeciwlotniczą
AB	Aeroklub Białostocki
ACU	Army Cooperation Unit = Jednostka Lotnictwa Współpracy z Armią
ADU	Aircraft Delivery Unit = Jednostka Rozprowadzająca Samoloty
AGS	Air Gunner School = Szkoła Strzelania Powietrznego
AK	Armia Krajowa
ANS	Air Navigation School = Szkoła Nawigacji Powietrznej
AONS	Air Observer Navigator School = Szkoła Obserwatorów i Nawigatorów
APP	Aeroklub Podlasko-Poleski
APRL	Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej
ARP	Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej
ATA	Air Transport Auxiliary = Pomocnicza Służba Rozprowadzania Samolotów
AW	Aeroklub Warszawski
AZS	Akademicki Związek Sportowy
BGS	Bomber and Gunner School = Szkoła Bombardowania i Strzelania Powietrznego
chor.	chorąży
CEFIS	Central Empire Flying Instruction School = Centralna Szkoła Imperialna Instruktorów Pilotażu
CWMW	Centrum Wyszkożenia Marynarki Wojennej
CFS	Central Flying School = Centralna Szkoła Pilotażu
CIBLL	Centralny Instytut Badań Lotniczo-Lekarskich
CWL	Centrum Wyszkożenia Lotnictwa
CWOL	Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa
CWS	Centralne Warsztaty Samochodowe
DB	Dywizjon Bombowy
DM	Dywizjon Myśliwski
DFC	Distinguished Flying Cross = Zaszczytny Krzyż Lotniczy
doc.	docent
dypl.	dyplomowany
EAAS	Elementary Air Army School = Wstępna Szkoła Uzbrojenia Lotniczego
FAJ	Federation Aeronautique Internationale = Międzynarodowa Federacja Lotnicza
EFTS	Elementary Flying Training School = Szkoła Wstępnego Pilotażu
FTS	Flying Training School = Szkoła Pilotażu
gen.	generał
gm.	gmina

GSU	Grup Suport Unit = Jednostka Wsparcia Grupy
IBTL	Instytut Badań Technicznych Lotnictwa
inż.	inżynier
ISTUS	Międzynarodowy Komitet Badań nad Lotnictwem Bezsilnikowym
ITL	Instytut Techniki Lotniczej
ITS	Instytut Techniki Szybowcowej
KL PWS	Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów
kpr.	kapral
kpt.	kapitan
LOPP	Liga Obrony Powietrznej Państwa i Liga Obrony Powietrznej i Przeciwlotniczej
LESB	Lotniczy Pułk Szkolno-Bojowy
LSSiB	Lotnicza Szkoła Strzelania i Bombardowania
LWS	Lubelska Wytwórnia Samolotów
m.	miejsowość
mjr	major
mech.	mechanik
MON	Ministerstwo Obrony Narodowej
nawig.	nawigator
obs.	obserwator
OOP	Order Odrodzenia Polski
OSL	Oficerska Szkoła Lotnicza
OPLOK	Obrona Przeciwlotnicza Obszaru Kraju
OTU	Operational Training Unit = Jednostka Zgrywania Załóg
pil.	pilot
pchor.	podchorąży
plut.	plutonowy
por.	porucznik
ppor.	podporucznik
PLw.	Politechnika Lwowska
PLL „Lot”	Polskie Linie Lotnicze „Lot”
PLM	Pułk Lotnictwa Myśliwskiego
płk	pułkownik
ppłk	podpułkownik
POW	Polska Organizacja Wojskowa
prof.	profesor
PW	Politechnika Warszawska
PWS	Podlaska Wytwórnia Samolotów
PSP	Polskie Siły Powietrzne
PWLot	Przysposobienie Wojskowe Lotnicze
PZL	Państwowe Zakłady Lotnicze
rez.	rezerwy
RAF	Royal Air Force = Królewskie Siły Powietrzne
SFTS	Secondary Flying Training School = Szkoła Pilotażu Podstawowego

sierż.	sierżant
SPL	Szkoła Podchorążych Lotnictwa
SPRL	Szkoła Podchorążych Rezerwy Lotnictwa
SZD	Szybowcowe Zakłady Doświadczalne
tech.	technik
TOSWL	Techniczna Szkoła Oficerska Wojsk Lotniczych
TSWL	Techniczna Szkoła Wojsk Lotniczych
USC	Urząd Stanu Cywilnego
USAAF	Unitet States Army Air Force = Siły Powietrzne Stanów Zjednoczonych
WCBL	Wojskowa Centrala Badań Lotniczych
WKP	Wyższy Kurs Pilotażu
WOS	Wojskowy Ośrodek Szybowcowy
WOSL	Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza
WP	Wojsko Polskie
w st. spocz.	w stanie spoczynku
WSL	Wyższa Szkoła Lotnicza
WSP	Wyższa Szkoła Pilotażu
WSW	Wyższa Szkoła Wojenna
ZSRR	Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich
ZWZ	Związek Walki Zbrojnej

ID. 1
lot

ISBN 83-916055-3-I