

Jerzy KUCK

 Państwowa Wyższa Szkoła Techniczno-Ekonomiczna w Jarosławiu
 e-mail: jerzy.kuck@pwste.edu.pl
 ORCID: 0000-0001-9836-7457

DOI: 10.55676/asi.v3i1.15

HISTORIA I WSPÓŁCZESNOŚĆ LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO W MAŁOPOLSCE

HISTORY AND MODERNITY OF TRANSPORT AVIATION IN MAŁOPOLSKA

Streszczenie

Celem opracowania była analiza powstania i rozwoju oraz funkcjonowania lotnictwa w Małopolsce, ze szczególnym uwzględnieniem lotnictwa transportowego od momentu jego powstania do czasów obecnych. Dokonując analizy i charakterystyki tego lotnictwa, z jednoczesnym przedstawieniem zadań, pokazano jego specyfikę oraz miejsce i wpływ na funkcjonowanie sił zbrojnych oraz gospodarki narodowej. Zaprezentowane zostały również sylwetki samolotów, ich charakterystyka, zadania i możliwości. W podsumowaniu zastosowano jedną z metod badawczych – syntezę, która pozwoliła na przedstawienie wniosków generalizujących – podsumowujących działalność lotnictwa, w tym szczególnie lotnictwa transportowego stacjonującego na terenie Małopolski.

Słowa kluczowe: lotnictwo transportowe, desantowanie, „Akcja Serce”, pomoc humanitarna

Abstract

The aim of the study is to analyze the origin, development and functioning of aviation in Małopolska, with particular emphasis on transport aviation from its inception to the present. By analyzing and characterizing this aviation, its specificity, place and impact on the functioning of the armed forces and the national economy were shown by simultaneous presentation of tasks. The silhouettes of aircraft and their characteristics as well as tasks and their capabilities were also presented. In the summary, one of the research methods was used – a synthesis, that allowed to present generalizing conclusions summarizing the activities of aviation, especially transport aviation stationed in Małopolska.

Keywords: transport aviation, landing, “Heart Action”, humanitarian aid

1. WSTĘP

Marzenia człowieka o lataniu od wieków rozpałały wyobraźnię wielu wizjonerów na całym świecie. Konstruktorzy podejmowali pierwsze kroki mające na celu budowę statków powietrznych, a pasjonaci „szaleńcy” wznosili się w przestworza, chcąc latać jak ptaki. W literaturze znajdujemy wzmianki, że już w 1250 r. angielski mnich, badacz i filozof Roger Bacon był przekonany, że można latać za pomocą urządzeń lżejszych od powietrza. Znany jest również mit o Dedalu i Ikarze, którzy na skrzydłach z ptasich piór umocowanych przy pomocy wosku podjęli próbę wzniesienia się w przestworza.

Za największego geniusza, który projektował maszyny latające, uważany jest żyjący w XV w. Leonardo da Vinci – włoski renesansowy malarz, architekt, filozof, muzyk, pisarz, odkrywca, matematyk, mechanik, anatom, wynalazca i geolog. Prowadził badania i realizował projekty urządzeń do latania napędzanych machającymi skrzydłami. Dążył do poznania anatomii ptaków i tajemnicy ich utrzymywania się w powietrzu. W XVII w. kolejni wizjonerzy próbowali wykonać praktyczny lot na skrzydłach – jednak bez powodzenia.

Pierwsze loty za pomocą urządzeń (balonów) lżejszych od powietrza przeprowadzili w 1783 r. bracia Etienne i Joseph Montgolfier ze zbudowaną własnoręcznie kulą o średnicy 11 metrów. Do balonów z czasem dołączyły sterowce wypełnione gorącym powietrzem, a następnie łatwopalnym wodorem.

Na początku XX w. swoje początki miało lotnictwo. Dzięki badaniom młody uczonek Stefan Drzewiecki stał się w dziejach nie tylko polskiego lotnictwa, ale także na miarę światową, twórcą teorii lotu mechanicznego. Tym samym położył naukowe podwaliny, z których korzystało wielu przyszłych pionierów, konstruktorów lotnictwa.

17 grudnia 1903 r. w Kitty Hawk w Północnej Karolinie (USA) samolot kierowany przez Orville’a Wrighta wzniósł się w powietrze i wykonał pierwszy kilkusekundowy lot. I od tego wszystko się zaczęło.

Na lata 1909–1911 przypadają początki organizacji lotnictwa wojskowego na świecie. Gdy Louis Blériot 25 lipca 1909 r. samolotem własnej konstrukcji jako pierwszy przeleciał nad kanałem La Manche, sztaby generalne i ministerstwa wojny we Francji, Włoszech, Wielkiej Brytanii, Niemczech i Rosji postanowiły wykorzystać lotnictwo jako nowy rodzaj groźnej broni.

Polacy uczestniczyli w budowie i wykorzystaniu lotnictwa w okresie, gdy Polska była jeszcze pod zaborami. Po odzyskaniu niepodległości nastąpiło przejęcie od zaborców lotnisk i samolotów na nich stacjonujących. Znaczny rozwój polskiego lotnictwa rozpoczął się jednocześnie z kształtującą się państwowością, z reguły wyprzedzając możliwości organizacyjne, finansowe i szkoleniowe państwa. Tutaj trwa spór między Krakowem a Poznaniem, gdzie jako pierwsze odrodziło się polskie lotnictwo wojskowe.

Osobiście stawiam na Kraków i skłaniam się do przyjęcia argumentacji, że rację mają ci, którzy przyjmują za potwierdzenie fakt, jaki miał miejsce w nocy z 31 października na 1 listopada 1918 r. To właśnie wtedy ukazał się rozkaz podpisany przez brygadiera Bolesława Roję, nakazujący oficerom narodowości polskiej obejmować dowodzenie

w swoich jednostkach. Na podstawie tego rozkazu kapitan Roman Florer objął dowodzenie i tym samym Rakowice w Krakowie stały się pierwszym polskim lotniskiem wojskowym. Datę 31 października 1918 r. przyjmuje się za datę powstania polskiego lotnictwa wojskowego.

Obecnie, kiedy od tej daty mija 100 lat rozwoju i funkcjonowania lotnictwa polskiego, podejmowane są próby jego analizy i oceny. Lotnictwo zapisało się w pamięci wielu Polaków zarówno w kraju, jak i poza jego granicami. O walorach polskiego lotnictwa szczególnie podczas drugiej wojny światowej napisano wiele książek. Utrwalone dzieje powstania i funkcjonowania lotnictwa w Małopolsce w różnych okresach możemy także znaleźć, czytając poźółtkę kartki książek, kronik i archiwalnej dokumentacji, która pozostaje niemyym świadkiem minionych wydarzeń. Wydarzeń radosnych, szczęśliwych, ale i często smutnych, niejednokrotnie tragicznych.

W opracowaniu wykorzystano analizy i oceny działalności lotnictwa w Małopolsce z uwzględnieniem sześciu okresów jego funkcjonowania, które obejmują 100 lat. Zasadniczym celem opracowania była analiza powstania i rozwoju oraz funkcjonowania lotnictwa w Małopolsce, ze szczególnym uwzględnieniem lotnictwa transportowego od momentu jego powstania do czasów współczesnych. Celem pomocniczym było ustalenie, jakie kolejne zmiany organizacyjne i etatowe (sprzęt i wyposażenie) przechodziło lotnictwo transportowe i w jaki sposób realizowało potrzeby zabezpieczenia wojsk i gospodarki narodowej. Drugim celem pomocniczym była popularyzacja osiągnięć specyficznej roli lotnictwa, czyli transportu.

W materiale zaproponowano następującą hipotezę badawczą: Lotnictwo w okresie 100 lat na terenie Małopolski przechodziło różnorodne zmiany (przeobrażenia), realizowało trudne i ważne zadania. W szczególności lotnictwo transportowe od chwili powstania zabezpieczało szkolenie wojsk powietrznodesantowych i specjalnych, podejmowało działania mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa w czasie transportu ładunków i pasażerów. Świadczyło usługi na rzecz gospodarki narodowej, pomocy humanitarnej, transplantologii. Jednostki lotnicze stacjonujące w Małopolsce kultywują tradycje bohaterskich pilotów, uczestników bitew pierwszej i drugiej wojny światowej.

W opracowaniu zastosowano następujące metody badawcze: analizę, poprzez którą zebrano i uporządkowano materiały opisowe i graficzne z dostępnych pozycji książkowych, dokumentów normatywnych, rozkazodawczych, instrukcji, publikacji oraz kronik jednostek lotnictwa transportowego stacjonujących w Małopolsce, wysłuchanie opinii: żołnierzy zawodowych, ekspertów, rezerwistów, pracowników wojska (resortu obrony narodowej), związanych z lotnictwem transportowym. W materiale wykorzystano także syntezę, która w postaci wniosków generalizujących została wykorzystana w zakończeniu opracowania.

2. POWSTANIE I FUNKCJONOWANIE LOTNICTWA W WALCE O NIEPODLEGŁOŚĆ

W Małopolsce obchodzimy 100 lat aktywnej, profesjonalnej, lotniczej działalności, w tym 70 lat lotnictwa transportowego. Zarówno działalność lotnictwa wojskowego, jak i cywilnego w obszarze i na rzecz środowiska Krakowa oraz całej Małopolski ciągle się rozwija, przynosi oczekiwane efekty na wielu płaszczyznach, m.in. w działalności gospodarczej, obronności oraz bezpieczeństwie.

Za początki lotniska w Krakowie można przyjąć okres, kiedy to po raz pierwszy na błoniach rakowickich zaprezentował się samolot wojska austriackiego „Etrich o Taube”. Lotnictwo wojskowe zaczęło się rozwijać w Krakowie od 1912 r., powstało pole wzlotów i drewniane hangary. Gdy w 1914 r. rozpoczęła się pierwsza wojna światowa, na terenie lotniska w Rakowicach bazowały jeszcze jednostki lotnicze Austro-Węgier. W listopadzie 1916 r. powołano do życia Polskie Towarzystwo Żeglugi Napowietrznej z założeniem, aby przy jego pomocy mogło powstać przyszłe lotnictwo wojskowe. W grudniu 1917 r. ze składu armii rosyjskiej nastąpiło wydzielenie Polaków w celu utworzenia II Korpusu Polskiego. Uzyskano także pozwolenie na formowanie eskadry lotniczej i spolonizowanie 14 Rosyjskiego Oddziału Lotniczego. Na wieść o samorzutnie tworzącej się jednostce lotniczej – Polskiego Oddziału Awiacyjnego z Odessy i frontu rumuńskiego przybył personel latający, gromadzono sprzęt i zapasy.

Analizując ten okres, należy wspomnieć zamiar sformowania lotnictwa na Syberii oraz Eskadrę Lotniczą 4 Dywizji Strzelców generała Żeligowskiego. Eskadra ta przechodziła różne koleje losu. Po nawiązaniu łączności z armią generała Iwaszkiewicza pod Lwowem udała się z dywizją pod Stanisławów, by wziąć udział w walkach z Ukraińcami. Eskadra ta, realizując działania bojowe, uniknęła rozbrojenia i stała się jedyną polską formacją na Wschodzie, która przybyła do Polski z licznym i doborowym personelem¹.

We Francji już na początku pierwszej wojny światowej powstawały polskie oddziały wojskowe. Formacje ochotnicze były początkowo wcielane do pułków francuskich. Lotnictwo Armii Polskiej we Francji w 1919 r. liczyło: 88 pilotów i uczniów-pilotów, 3 obserwatorów, 2 oficerów technicznych oraz 100 mechaników i uczniów-mechaników. Władze francuskie oddały do dyspozycji generała Hallera 7 kompletnych eskadr samolotów zapasowych².

Lotnictwo polskie rozwijało się jednocześnie z kształtującą się państwowością polską, z reguły wyprzedzając możliwości organizacyjne, finansowe i szkoleniowe państwa. W tym okresie polskie formacje powstawały na terenach zagranicznych. Polacy, którzy tam służyli, po odzyskaniu przez nasz kraj niepodległości w 1918 r., stanowili trzon powstałego w tym czasie lotnictwa polskiego. Sprzęt, który używano w budujących się dopiero polskich formacjach lotniczych, pochodził z arsenału państw, w których

¹ *Ku Czci Poległych Lotników. Księga Pamiątkowa*, praca zbiorowa pod redakcją majora dypl. pilota Mariana Romejki, Wydawnictwo Komitetu Budowy Pomnika Poległych Lotników, nakład Lucjana Złotnickiego, Warszawa 1933, s. 55.

² Tamże, s. 51–55.

formacja ta powstawała. Były to zdobycze z terenów wyzwolonych, m.in. na lotniskach w: Krakowie, Warszawie, Lwowie i Poznaniu-Ławicy oraz z zakupów realizowanych poza granicami kraju.

Jeszcze przed zakończeniem wojny, tj. 31 października 1918 r. wojsko austriackie oddało władzę w ręce Polskiej Komisji Likwidacyjnej. Polacy objęli dowodzenie na lotnisku w Rakowicach, rozbroili austriackich lotników i zorganizowali posterunki obronne. Tym samym Rakowice stały się pierwszym polskim lotniskiem wojskowym, choć na froncie zachodnim trwały jeszcze walki i nie istniało formalnie państwo polskie³. Polacy przejęli od Austriaków to lotnisko wraz ze sprzętem lotniczym (ok. 50 samolotów, głównie szkolnych) z zapasami paliwa, smarów i częściami zamiennymi oraz dobrze wyposażone warsztaty. Na Rakowicach w Krakowie z rozkazu kapitana Florera utworzono pierwszą eskadrę na ziemiach polskich.

W 1919 r. do Polski przybyła armia generała Józefa Hallera. Dysponowała ona świetnie wyposażonymi eskadrami, szkołą pilotów i parkiem lotniczym. Zadaniem oficerów francuskich była pomoc w szkoleniu polskich lotników. Eskadry nie zostały użyte do działań wojennych.

W sierpniu 1921 r. w Rakowicach pod Krakowem z rozbrojonych oddziałów austriackich powstał 2 Pułk Lotniczy, który na trwałe wpisał się w historię miasta. W jego skład wszedł jeden dywizjon wywiadowczy w sile dwóch eskadr. W latach 1919–1920 lotnisko w Rakowicach stanowiło znaczący ośrodek szkoleniowy, zaspakajający potrzeby remontu lotniczego. W lipcu 1922 r. w skład 2 Pułku Lotniczego weszła także 8 Eskadra Lotnicza sformowana w Warszawie. Eskadra ta wcześniej brała udział w działaniach wojennych na froncie wschodnim. W skład pułku wszedł także II Ruchomy Park Lotniczy powstały w listopadzie 1918 r. z zakładów austriackiej 10 Kompanii Lotniczej oraz Dywizjon Zapasowy 2 Pułku Lotniczego. Początkowo na wyposażeniu pułku były samoloty wywiadowcze S. V. A., a następnie A. 303-3, A. 300-2, a od roku 1925 – A. 300-4. Używane samoloty produkcji włoskiej z powodu wad konstrukcyjnych były przyczyną licznych katastrof lotniczych. Ostatecznie krakowski pułk otrzymał samoloty Potez XV, co pozwoliło złożyć przełożonym meldunek o zakończeniu jego formowania w dniu 27 maja 1925 r.⁴



Rys. 1. Samolot liniowy Potez XV produkowany w Polsce na licencji francuskiej

Źródło: fot. W. Sankowski.

³ J. Kuck, *Lotnictwo transportowe. XX-lecie Krakowskiego Oddziału Stowarzyszenia Seniorów Lotnictwa Wojskowego RP*, wyd. 2, Amagraf, Krosno 2015, s. 17–18.

⁴ *Ku Czci Poległych Lotników...*, dz. cyt., s. 248.

W okresie 1929–1930 eskadry liniowe przeobrażają się na nowy typ samolotów – Breguet XIX i mogą stacjonować w nowo zbudowanym żelazno-betonowym hangarze. Zły stan techniczny odziedziczonego sprzętu (zwłaszcza samolotów i silników) i braki w wyszkoleniu załóg powodowały liczne wypadki lotnicze, często kończące się śmiercią lotników. Wypadki te najliczniej występowały w latach 1918–1933. Dopiero po wyposażeniu polskiego lotnictwa w sprzęt krajowej produkcji w okresie 1933–1939 ilość zdarzeń spowodowanych np. urwaniem skrzydła czy wadami technicznymi samolotów i silników znacznie się zmniejszyła. W tym też okresie każdy wypadek lotniczy był ewidencjonowany i szczegółowo badany przez komisję złożoną ze specjalistów lotniczych. Wyniki dochodzeń przedstawiano w protokołach. Przyczyny wypadków klasyfikowano według kryteriów:

- spowodowane przez załogę;
- kontrolę techniczną;
- obsługę stanu;
- czynnik rozkazodawczy;
- silnik i osprzęt;
- płatowiec i jego osprzęt;
- warunki atmosferyczne i inne;
- niewyjaśnione⁵.

3. PRZYGOTOWANIE LOTNICTWA W OKRESIE MIĘDZYWOJENNYM ORAZ JEGO FUNKCJONOWANIE W CZASIE KAMPANII WRZEŚNIOWEJ W MAŁOPOLSCE I POZA GRANICAMI POLSKI

W latach 1936–1937 w 1, 2, 3 i 4 Pułku Lotniczym utworzono dywizjony myśliwskie. W roku 1938 w związku z kryzysem polsko-litewskim 21 i 22 Eskadra Liniowa (Bombowa) z lotniska Rakowice-Czyżyny odleciały na lotnisko w Lidzie. Tutaj wykonane zostały wspólne loty z polskimi „Karasiami”, przelatując wzdłuż granicy polsko-litewskiej. Kolejnym zadaniem, jakie wyznaczono 2 Pułkowi Lotniczemu, było działanie podczas zajmowania Zaolzia⁶. Polskie lotnictwo wojskowe w 1939 r. było zorganizowane w sześciu pułkach, które bazowały na lotniskach przy większych miastach: 1 Pułk Lotniczy na lotnisku Okęcie w Warszawie, 2 Pułk Lotniczy w Rakowicach koło Krakowa, 3 Pułk Lotniczy w Ławicy koło Poznania, 4 Pułk Lotniczy w Toruniu, 5 Pułk Lotniczy w Lidzie i Wilnie oraz 6 Pułk Lotniczy w Skniłowie we Lwowie.

Przed wybuchem drugiej wojny światowej w 2 Pułku Lotniczym szczególną uwagę skupiono na prowadzeniu zajęć z rozpoznania samolotów, szczególnie niemieckich oraz zintensyfikowano naukę języka niemieckiego⁷. W lecie 1939 r. realizowano przedsięwzięcia związane z pełną gotowością bojową. Ustawiono także dwie zasadzki w pobliżu granicy niemieckiej na odcinku zachodnim. Zasadzki realizował dywizjon

⁵ A. Popiel, *Pamięci poległych lotników 1933–1939*, WKiŁ, Warszawa 1987, s. 5–6.

⁶ Tamże, s. 89.

⁷ Tamże, s. 92.

myśliwski składający się z 121, 122 i 123 eskadry. Samoloty zostały rozmieszczone na lotniskach koło Wielunia i w Aleksandrowicach koło Bielska-Białej. Przed wybuchem drugiej wojny światowej 121 i 122 eskadra z lotniska Rakowice-Czyżyny zostały przebazowane nocą z 30 na 31 sierpnia na lotnisko polowe w Balicach.

Rankiem 1 września 1939 r. niemieckie lotnictwo zaatakowało Polskę, jednostki Luftflotte dowodzone przez generała lotnictwa Aleksandra Löhra z 4 Floty Powietrznej zaatakowały krakowskie lotnisko, na którym nie było już polskich samolotów. Podczas startu do lotu bojowego nad Balicami pojawiła się niespodziewanie grupa nieprzyjaciela wracająca z Krakowa. Dowódca Dywizjonu Myśliwskiego, kapitan pilot Mieczysław Medwecki, tuż po starcie został zestrzelony przez Ju-87 pilotowanego przez sierżanta Franka Neuberta z I/StG 2 „Immelmann”. Był to pierwszy poległy w czasie drugiej wojny światowej pilot polski. Podchorąży Władysław Gnyś, startujący w kluczu kapitana Medweckiego, wymanewrował atakujących go Niemców i kontynuował lot. W rejonie Olkusza napotkał wracającą z Krakowa eskadrę Dornierów Do-17E z KG 77. Zestrzelił dwa bombowce wroga, które rozbiły się w rejonie wsi Żurada. Były to pierwsze zwycięstwa powietrzne odniesione przez polskiego pilota podczas drugiej wojny światowej. Po południu pierwszego dnia wojny dywizjon przebazowano na lotnisko polowe Igołomia (25 km na wschód od Krakowa). 6 września 1939 r. wojska niemieckie zajęły lotnisko Rakowice-Czyżyny i przystąpiły przy pomocy polskich jeńców do naprawy pasa startowego. Już w dniu następnym lotnisko było gotowe do przyjęcia niemieckich samolotów, które zostały wykorzystane do wojny przeciwko Polsce. Wkrótce lotnisko to stało się kluczową (strategiczną) bazą lotniczą Luftwaffe. W 1941 r. Niemcy dokonali technicznej modernizacji lotniska, przygotowując go do zbliżającego się ataku na Związek Sowiecki. W latach 1942–1944 na lotnisku stacjonowały różne niemieckie pułki.

Gdy w Polsce pierwszego września 1939 r. wybuchła wojna, piloci poszczególnych dywizjonów lotniczych prowadzili rozpoznanie lotnicze i starali się zapewnić skuteczną osłonę własnych wojsk. Ulegli jednak przeważającym siłom Luftwaffe. Po zakończeniu bohaterskiej, ale nierównej walki w kraju polscy lotnicy przez Słowację, Węgry i Rumunię przedostawali się na Zachód, aby tam dalej kontynuować służbę. W pierwszym okresie głównie udawali się do Francji, gdzie w oparciu o umowę polsko-francuską rozpoczęto organizację czterech dywizjonów myśliwskich. Jednym z nich był 2 Dywizjon Myśliwski Krakowsko-Poznański, w którym na dowódcę wyznaczono majora pilota Mieczysława Mümlera, byłego dowódcę poznańskiego dywizjonu myśliwskiego z lotnictwa Armii „Poznań”.



Rys. 2. Spitfire z 308 Dywizjonu

Źródło: <https://rozrywka.dziennik.pl/jegostrona/militaria/galeria/463195,spitfire-w-barwach-dywizjonu-308-u-boku-orlikow.html> [dostęp: 10.05.2022].

Po klęsce Francji polskich lotników ewakuowano głównie drogą morską do Wielkiej Brytanii, gdzie od maja 1940 r. powołano Polskie Siły Powietrzne. W ich skład wszedł 308 Dywizjon Myśliwski „Krakowski” (formowany we wrześniu). Dywizjon ten kontynuował tradycje krakowskiego Dywizjonu Myśliwskiego 2 Pułku Lotniczego w Krakowie, który w Wojnie Obronnej Polski w 1939 r. walczył w składzie Armii „Kraków”. Personel dywizjonu pochodził głównie z 2 Pułku Lotniczego.

Polacy w czasie drugiej wojny światowej z hitlerowskim okupantem walczyli na wszystkich frontach. Także na terenie ZSRR, z inicjatywy Związku Patriotów Polskich, Wojsko Polskie napotykało na różne ograniczenia. Dotyczyły one głównie sfery materiałowo-technicznej oraz kadrowej. Te ograniczenia uwidoczniły się szczególnie w czasie tworzenia załóżków lotnictwa polskiego⁸. W kwietniu 1944 r. sformowano 2 Pułk Nocnych Bombowców oraz 103 Samodzielną Eskadrę Łącznikową. Decyzją dowództwa Armii Polskiej w ZSRR 2 Pułk Nocnych Bombowców na początku kwietnia 1944 r. otrzymał nazwę „Kraków”.



Rys. 3. Samolot Po-2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków” w czasie drugiej wojny światowej

Źródło: T. Królikowski, *Polski samolot i barwa*, MON, Warszawa 1981.

W 1944 i 1945 r. ruszyła na ziemi polskie ofensywa Armii Czerwonej. Niemcy wycofując się z lotniska, dokonali poważnych zniszczeń. Wyszadzili zabudowania lotniska tak, że nie powróciło ono już nigdy do dawnej świetności. Po wycofaniu z krakowskiego

⁸ Cz. Grzelak, H. Stańczyk, S. Zwoliński, *Bez możliwości wyboru. Wojsko Polskie na Froncie Wschodnim*, Rytm, Warszawa 1993, s. 89–96.

lotniska niemieckiej Luftwaffe 18 stycznia 1945 r. do końca września tegoż roku lotnisko znajdowało się pod kontrolą Armii Czerwonej, będąc przyfrontową bazą dla jej samolotów walczących na południowym odcinku frontu (wzdłuż tzw. Czarnej Orawy)⁹.

4. POWSTANIE, ROZWÓJ ORAZ FUNKCJONOWANIE LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO W MAŁOPOLSCE

Po drugiej wojnie światowej Balice były bazą Sekcji Lotniczej Wydziałów Politechnicznych AGH oraz Aeroklubu Krakowskiego. Sekcja zakończyła działalność w 1949 r., a na lotnisku pozostał tylko aeroklub, który w 1952 r. został przeniesiony na lotnisko w Pobiedniku Wielkim. Lotnisko Balice po rozbudowie zostało zajęte przez jednostki lotnictwa wojskowego, przeniesione z lotniska Rakowice-Czyżyny. Rozkazem org. nr 019 utworzono 2 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego. Na miejsce stacjonowania pułku wyznaczono lotnisko Rakowice-Czyżyny. Pułk wszedł w skład 1 Brandenburskiej Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego, a po jej rozwiązaniu w październiku 1946 r. stał się samodzielnym pułkiem myśliwskim podporządkowanym bezpośrednio Dowództwu Lotnictwa Wojska Polskiego.

W październiku 1947 r. na krakowskim lotnisku stacjonowało 35 samolotów: 28 samolotów typu Jak-9, 3 typu Jak-9W, 3 typu UT-2, 1 typu Po-2¹⁰. W grudniu 1948 r. 2 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego liczył 88 oficerów, 34 podoficerów i 270 szeregowców¹¹. 26 lipca 1955 r. na mocy rozkazu Dowództwa Wojsk Lotniczych i dowódcy 7 Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego zapadła decyzja o przebazowaniu 2 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego OPL z lotniska Rakowice-Czyżyny na lotnisko Balice. Z początkiem 1955 r. 2 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego został wyposażony w samoloty MiG-15 i MiG-15bis. W lipcu 1957 r. nastąpiły kolejne zmiany podporządkowania i 2 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego został włączony w skład 1 Korpusu Obrony Przeciwlotniczej Kraju. W tym okresie charakter zadań i warunki ich wykonania podyktowały potrzebę posiadania w składzie sił powietrznych następujących rodzajów lotnictwa: bombowego, myśliwsko-bombowego, szturmowego, myśliwskiego, rozpoznawczego, transportowego, pomocniczego i sanitarnego.

Niemal wszystkie rodzaje lotnictwa po pierwszej wojnie światowej zaczęły rozwijać się bardzo szybko. W przypadku lotnictwa transportowego jako środka komunikacji szczególnie burzliwy postęp nastąpił po drugiej wojnie światowej, gdy zastąpiło ono duże morskie pasażerskie statki. Konstrukcja samolotu transportowego jest pochodną przeznaczenia i możliwości dostępnych rozwiązań mikroelektroniki i inżynierii materiałowej. Rozmieszczenie i liczba silników wynika z:

- uzyskania jak najmniejszej asymetrii ciągu w przypadku wyłączenia jednego z silników;
- łatwego dostępu w czasie obsługi i wymiany;

⁹ K. Wielgus, *Rakowice Czyżyny - lotnisko Krakowa. Od „Ogrodu dla Lotników” do lotniczego parku Kulturowego*, seria „Acta Aeronautica”, Muzeum Lotnictwa Polskiego, Kraków 2002, s. 30.

¹⁰ CAW, 507.3/A.57, Sprawozdanie z wyszkolenia bojowego 2 plm za miesiąc październik 1947 roku.

¹¹ WAW, 1482.70.2583, Rozkaz 2 plm nr 031 z 1 XII 1948 przedstawiający stan personelu pułku na dzień 1 XII 1948.

- zabezpieczenia wlotu przed możliwością zasysania zanieczyszczeń z ziemi oraz zminimalizowania prawdopodobieństwa uszkodzeń kadłuba odłamkami silnika w przypadku jego uszkodzenia.

W samolotach transportowych przeznaczonych dla wojska, które służą do przewozu pojazdów bojowych, desantów spadochronowych, zastosowane są różne rozwiązania konstrukcyjne, np. wzmocnione podłogi, składane siedzenia dla żołnierzy czy specjalne palety i kontenery pozwalające przewozić ładunki.

Rodowód 13 Pułku Lotnictwa Transportowego wywodzi się z byłego 713 Pułku Lotnictwa Transportowego 6 Armii Lotniczej radzieckich sił powietrznych. Zasadniczym zadaniem 13 Pułku Lotnictwa Transportowego w okresie drugiej wojny światowej było dostarczanie na linię frontu amunicji, broni, ładunków wybuchowych, materiałów szkoleniowo-propagandowych, artykułów medycznych oraz transport ludzi, głównie rannych. W grudniu 1944 r. jednostka posiadała pełne uzupełnienie etatowe w ludziach i sprzęcie bojowym. Według ówczesnego etatu bojowego pułk liczył 33 pilotów, 11 nawigatorów, 32 samoloty typu Po-2 przystosowane do transportu.



Fot. 1. Samolot Po-2 LNB w Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie

Źródło: <https://www.polot.net/content/samoloty/css-13/histor20.jpg> [dostęp: 10.05.2022].

Rozformowanie 13 Samodzielnego Pułku Lotnictwa Transportowego w 1945 r. uzasadniane było brakiem zapotrzebowania na tak dużą jednostkę lotniczą przeznaczoną do wykonywania zadań transportowych. Dopiero w 1963 r. powołano jednostkę transportową i dyslokowano ją na terenie Krakowa. Był to 55 Pułk Lotnictwa Transportowego, który został powołany Zarządzeniem Szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego nr 03/org. z dnia 04.01.1963 r. Następnie wydany został rozkaz szczegółowy nr 040 z dnia 29.04.1963 r. Dowódcy Lotnictwa Operacyjnego. Na dowódcę pułku został wyznaczony pułkownik pilot Aleksander Milart.



Rys. 4. Samolot An-2 w polskiej armii

Źródło: T. Królikowski, *Polski samolot i barwa*, MON, Warszawa 1981.

W skład 55 Pułku Lotnictwa Transportowego weszła w pełnym składzie bojowym eskadra 36 Specjalnego Samodzielnego Pułku Lotniczego Warszawa. Trzy dni później 7 czerwca 1963 r. przybyła załoga wraz z samolotem Li-2¹² z Oficerskiej Szkoły Lotniczej z Dębłina.



Fot. 2. Samolot transportowy Li-2 konstrukcji radzieckiej z okresu II wojny światowej

Źródło: https://www.google.pl/?gws_rd=ssl#q=li-2 [dostęp: 10.05.2022].

System organizacji dwueskadrowej istniał do końca 1969 r., kiedy to powróciła z przeszkolenia w ZSRR grupa personelu latającego i technicznego na samoloty An-12. Od stycznia 1970 r. powstała trzecia eskadra lotnicza mająca na stanie etatowym właśnie te samoloty.

¹² Li-2 (ros. Ли-2) – samolot transportowy konstrukcji radzieckiej z okresu przed drugą wojną światową. Po zakupie licencji na produkcję samolotu komunikacyjnego Douglas DC-3 w biurze konstrukcyjnym Borysa Lisunowa dokonano adaptacji projektu. Pod koniec 1939 r. uruchomiono jego produkcję w Wytwórni Lotniczej nr 84 w Chimkach pod Moskwą. Na początku 1941 r. zmieniono oznaczenie maszyny na Li-2. Ogółem wyprodukowano do 1947 r. ok. 3000 sztuk samolotu w różnych odmianach, najwięcej – w wersji transportowej Li-2G (Li-2T). Załoga – 3 osoby, prędkość maksymalna – 300 km/h, ciężar – 7750 kg, zasięg – 2500 km, długość – 20 m, prędkość przelotowa – 245 km/h, rozpiętość skrzydeł – 29 m.

Po powstaniu 55 Pułku Lotnictwa Transportowego do jego podstawowych zadań należało:

- desantowanie skoczków spadochronowych 6 Pomorskiej Dywizji Powietrznodesantowej z samolotów An-2 i Li-2;
- loty na fotografowanie – samoloty Li-2;
- loty dyspozycyjne i przewóz ładunków na korzyść jednostek lotniczych i innych rodzajów wojsk;
- przewozy towarów poza granice kraju jako loty czarterowe;
- zabezpieczanie „manewru lotniskowego” pułków lotniczych i związków taktycznych.

W 1964 r. do wykonywania zadań do jednostki wojskowej przybyli: kapitan pilot Henryk Hała i kapitan Wacław Korzeń, który objął stanowisko technika klucza samolotów Ił-14¹³ oraz kapitan Józef Blejzyk na stanowisko technika samolotu Ił-14.



Fot. 3. Ił-14 – radziecki samolot pasażersko-transportowy

Źródło: <https://www.google.pl/search?q=i%C5%82+14&biw=1261&bih=509&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&sqi=2&ved=OCiABEIkEahUKewiyi6-B5LzIAhVMiS w KHTueBYg&dpr=1#imgrc=82-z8XmOq-8-T3M%3A> [dostęp: 10.05.2022].

17 marca 1966 r. do ZSRR wyjechała grupa żołnierzy krakowskiej jednostki w celu przeszkolenia się na nowy typ samolotu An-12B. Po zakończeniu instruktażu i otrzymaniu na wyposażenie tego typu samolotu krakowscy piloci zostali przeszkoleni w powietrzu pod okiem instruktorów. We wrześniu 1967 r. zmieniona została struktura organizacyjna 55 Pułku Lotnictwa Transportowego. Jednostka wojskowa przeszła

¹³ Ił-14 (ros. Ил-14) – radziecki samolot pasażersko-transportowy z 1950 r. zaprojektowany w biurze konstrukcyjnym Iljuszyna. Początkowo produkowano 18-miejscową wersję Ił-14P, a w roku 1956 powstała wersja Ił-14M z przedłużonym o 1 metr kadłubem i większą ilością miejsc pasażerskich. Produkowano także wersje transportowe (Ił-14G i Ił-14T) oraz desantową Ił-14D. Ogółem w latach 1954–1960 zbudowano 1112 sztuk. Samolot jest wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji metalowej, krytym blachą. Podwozie samolotu z kołem przednim, chowane w locie. Usterzenie klasyczne, 2 silniki tłokowe w układzie podwójnej gwiazdy ASz-82 o mocy 1900 KM. Śmigła czteropłatowe. Rozpiętość skrzydeł – 31,7 m, długość – 21,3 m, wysokość – 7,8 m, masa startowa – 12 850 kg, prędkość maksymalna – 430 km/h, prędkość przelotowa – 300 km/h, zasięg – 1000 km.

na nowy etat Nr 6/491¹⁴. W jej składzie służyło: 226 oficerów, 227 podoficerów zawodowych oraz 467 żołnierzy służby zasadniczej. Rozkazem Ministra Obrony Narodowej Nr 025 z dnia 30 IX 1967 r. 55 Pułk Lotnictwa Transportowego otrzymał swą pierwotną nazwę z 1944 r. – 13 Pułk Lotnictwa Transportowego (13 PLTr). Był to powrót do tradycji wojennych 713 Pułku. Minister Obrony Narodowej ustanowił doroczne święto jednostki na 23 sierpnia.



Fot. 4. Samolot Antonow An-12B na lotnisku w Balicach

Źródło: Kronika 13 PLTr.

W celu zwiększenia możliwości przewozowych pułku konieczny stał się zakup nowych samolotów transportowych. Pod uwagę brano cztery typy samolotów: An-12, An-22, An-24 i An-26. Ostatecznie wybrano samoloty typu An-26¹⁵, między innymi z uwagi na duży zasięg oraz przystosowanie do wykonywania lotów desantowych. Samoloty te dysponują tylną rampą ułatwiającą załadunek i rozładunek sprzętu oraz wykonywanie desantu.

¹⁴ Zgodnie z nową strukturą organizacyjną 13 Pułk Lotnictwa Transportowego składał się z trzech eskadr. W skład pierwszej eskadry pod dowództwem mjr. pil. Tadeusza Gila weszły 2 samoloty An-12. W skład drugiej eskadry pod dowództwem mjr. pil. Floriana Domala włączono 4 samoloty Il-14 i 6 samolotów Li-2. Natomiast w skład trzeciej eskadry pod dowództwem kpt. pil. Edwarda Haryszyna weszło 18 samolotów An-2. Druga eskadra poza wykonywaniem lotów transportowych miała również wykonywać loty aerofotogrametryczne.

¹⁵ Samolot An-26 (górnopłat) o konstrukcji całkowicie metalowej półskorupowej z klasycznym usterzeniem. Może zabrać 30 skoczków spadochronowych lub 24 nosze, lub do 5500 kg ładunku. W tylnej części kadłuba drzwi ładunkowe otwierane w locie do zrzutów desantowych. Podwozie chowane w locie. W wariantcie z silnikiem odrzutowym (umieszczony w prawej gondoli silnika) służy jako pomocniczy do startu, w szczególności w klimacie gorącym i na lotniskach położonych wysoko. Służy także do wytwarzania dodatkowego ciągu w przypadku awarii silnika głównego. Prototyp An-26 wykonał pierwszy lot w 1969 r. Został wyprodukowany w liczbie około tysiąca sztuk. W roku 1981 do produkcji weszła wersja ulepszona An-26B. Wersja rozwojowa fotogrametryczna An-30 powstała w 1974 r. Wersja An-32 z silnikami o znacznie większej mocy – w 1977 r. W 1972 r. dla 13 PLTr, stacjonującego w 8 Bazie Lotniczej w Krakowie, zakupiono 12 samolotów An-26: załoga – 5 osób (dwóch pilotów, radiooperator, inżynier pokładowy, nawigator), napęd – 2 turbośmigłowe silniki AI-24T oraz pomocniczy (wersja) silnik odrzutowy RU-19A, rozpiętość – 29,20 m, długość – 23,80 m, wysokość – 8,60 m, powierzchnia nośna – 75,00 m², prędkość maksymalna – 540 km/h, prędkość przelotowa – 435 km/h, prędkość minimalna – 165 km/h, pułap – 7700 m, zasięg – 1100 km z maks. ładunkiem, z ładunkiem 2 ton – 2550 km.



Rys. 5. Samolot An-26

Źródło: Kronika 13 PLTr.

5. STRUKTURA, ZADANIA I FUNKCJONOWANIE LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO W MAŁOPOLSCE W LATACH 1972–2000

Rok 1972 dla 13 PLTr był bardzo ważny. Po zakończeniu przeszkolenia teoretycznego odbywało się szkolenie w powietrzu na samolotach An-26. Do końca 1972 r. eskadra została całkowicie wyposażona w samoloty An-26. Piloci i nawigatorzy systematycznie podnosili swoje kwalifikacje. Większość załóg szybko osiągnęła możliwość lądowania w następujących warunkach: podstawa chmur 60 metrów przy widzialności 800 metrów i tylko przy wykorzystaniu systemu ILS. Takie opanowanie rzemiosła pozwoliło na loty na daleką Syberię – Nowosybirsk, do Afryki – Kair oraz do wszystkich krajów Europy.

Nieodłączną rolę lotniczego działania było szkolenie poligonowe: wykonywano zarówno loty szkolne, jak również loty desantowe na korzyść 6 Pomorskiej Dywizji Powietrznodesantowej. Loty desantowe wykonywano zarówno w dzień, jak i w nocy. Przeciętnie w ciągu dnia desantowano około 600 skoczków. Na polecenie dowództwa opracowano kilka wariantów lotów z pocztą po kraju. Wybrano chyba najtrudniejszy, który polegał na tym, że od poniedziałku do piątku co noc sześć samolotów latało do Warszawy z: Krakowa, Wrocławia, Poznania, Szczecina, Gdańska i Rzeszowa. Transportowały pocztę, a przy okazji kosmetyki, prasę, duże sumy pieniędzy, waluty obce, kurczęta z Budapesztu. To były loty wynikające z porozumienia między Dowództwem a PLL LOT „Cargo”.

Stan wojenny rozpoczął się dla 13 PLTr alarmem ogłoszonym 12 grudnia 1981 r. około godziny 20.00. Rozpoczęto ściąganie do pracy w sobotę kadry pułku, równocześnie wezwano kadrę 6 Pomorskiej Dywizji Powietrznodesantowej, którą to samoloty An-26 w dniach 12–13 grudnia 1981 r. transportowały do Warszawy.

W 1982 r. w 13 PLTr szkolona była grupa 43 libijskich pilotów i nawigatorów, którzy byli przeszkalani na samoloty transportowe Ił-14. Szkolenie to rozpoczęło się w maju 1982 r. Za szkolenie lotnicze odpowiadała 3 eskadra lotnicza.

W 1985 r. 13 PLTr otrzymał imię podpułkownika pilota Stanisława Jakuba Skarżyńskiego¹⁶, który został patronem jednostki na mocy rozkazu ministra obrony.

W 1987 r. nastąpiła reorganizacja pułku i z trzech eskadr lotniczych utworzono dwie eskadry lotnicze:

- pierwsza eskadra – samoloty An-26 i An-12B;
- druga eskadra – samoloty An-2 i Ił-14.

W 1987 r. odbyła się III Pielgrzymka Ojca Świętego Jana Pawła II do Ojczyzny. Papież przebywał w Polsce w dniach 8–14 czerwca na zaproszenie Rządu i Episkopatu Polski Rzeczypospolitej Ludowej. Żołnierze 13 PLTr brali udział w przygotowywaniu i zabezpieczeniu tego wydarzenia. W roku 1987 w pułku rozpoczęły się loty w ramach tzw. „akcji lotów na ratunek”. Loty te były realizowane dla Kliniki Kardiochirurgii Śląskiej Akademii Medycznej w Zabrze, gdzie doktor Zbigniew Religa rozpoczynał pierwsze operacje przeszczepu (transplantacji) serca. Samoloty 13 PLTr były coraz częściej „podrywane” w powietrze w celu przewiezienia dawcy serca. Były to loty o różnych porach doby i na różne lotniska. Z zasady samolot startował z Krakowa i leciał do Katowic, gdzie zabierał samochód-sanitarkę i wraz z drugim zespołem lekarskim leciał tam, gdzie był dawca serca. Wraz z nim powracał do Katowic i oczekiwał na operację. Następnie odwoził dawcę do punktu, skąd był zabrany i powracał do Krakowa.



Fot. 5. Doktor Zbigniew Religa z zespołem transplantacyjnym Kliniki Kardiochirurgii Śląskiej Akademii Medycznej w Zabrze w samolocie 13 Pułku Lotnictwa Transportowego

Źródło: Kronika13 PLTr.

¹⁶ Podpułkownik pilot Stanisław Jakub Skarżyński – żarliwy patriota, wspaniały lotnik, bohaterski oficer Wojska Polskiego. Ukoronowaniem lotniczych osiągnięć Skarżyńskiego był samotny przelot nad Atlantykiem. Przedsięwzięcie było niesłychanie śmiałe, ale też ryzykowne i niebezpieczne. Kapitan pilot Skarżyński zdecydował się dokonać przelotu na małym, jednomiejscowym samolocie sportowo-turystycznym, który nie posiadał koniecznych przyrządów pokładowych i urządzeń ratowniczych. Był to RWD-5 bis, seryjna odmiana samolotu dalekiej turystyki RWD-5. Silnik DH Gipsy „Major” o mocy 130 KM rozwijał prędkość maksymalną 210 km/godz. Start do rajdu nastąpił 27 kwietnia 1933 r. z Warszawy, przez Poznań, Lipsk, Frankfurt nad Menem, Lyon. Skarżyński doleciał do Saint Louis w Senegalu. W nocy 7 maja 1933 r. po zatankowaniu 700 litrów benzyny na lotnisku Saint Louis w Senegalu samolot sportowy RWD-5bis o numerze rejestracyjnym SP-AJU wystartował do lotu nad południowym Atlantykiem. Bez łodzi ratunkowej, spadochronu i radia, za to w odświętnej marynarce – w 1933 r. kapitan Stanisław Skarżyński jako pierwszy Polak przeleciał nad Atlantykiem. W polskim samolocie RWD-5bis ważącym niespełna 450 kilogramów RWD-5bis (najmniejszym samolotem, jaki do tej pory pokonał Atlanty) pokonał 3852 kilometry z Saint Louis w Afryce Zachodniej do Maceió w Brazylii. Po 18 godzinach samotnego lotu pilot osiągnął Przylądek Saint Roque na wybrzeżu Brazylii i wylądował w Maceió, witany owacyjnie przez grupę polonii brazylijskiej.

W 1988 r. Armenię nawiedziło silne trzęsienie ziemi. W gruzach legły setki osiedli ludzkich. Znaczna część budynków zapadła się pod ziemię. Tysiące ludzi zginęło pod gruzami (około 40–45 tysięcy), kilkanaście tysięcy przed nadchodzącą zimą pozostało bez dachu nad głową, bez środków do życia, wielu w stanie bardzo ciężkim było uwięzionych pod gruzami domów. Pomoc kierowana była z całego świata. Brakowało przede wszystkim lekarstw, środków opatrunkowych i szpitali. W międzynarodowej akcji pomocy dla ofiar kataklizmu uczestniczyła również Polska. Na terenie całego kraju zorganizowane zostały liczne zbiórki pieniędzy i darów. Jedną z takich zbiórek zorganizowali żołnierze 13 PLTr.



Fot. 6. Polska pomoc humanitarna dla ofiar kataklizmu w Armenii

Źródło: Kronika 13 PLTr.

W styczniu 1991 r. żołnierze 13 PLTr wzięli udział w zabezpieczeniu Rajdu Paryż–Dakar. 22 grudnia 1991 r. na trasie Anneville–Ambourville we Francji został przeprowadzony wielki rajd – maraton samochodowy. W zawodach, które zastąpiły słynny rajd „Paryż–Dakar”, startowało 143 samochody osobowe i 141 ciężarówek. Główny organizator imprezy Thierry Sabi no Organisation podpisał umowę na wynajęcie do obsługi rajdu trzech polskich samolotów wojskowych An-26 wraz z załogami. Samoloty An-26 dotarły do Paryża 25 grudnia 1991 r., skąd wyruszyły do Afryki. Krakowskie samoloty obsługując rajd Paryż–Kapsztad, służyły organizatorom jako powietrzny szpital, baza dla dziennikarzy oraz ich środek łączności ze światem. Łączna długość rajdu wynosiła 12 427 kilometrów. Dzięki wykorzystaniu samolotów do wykonywania lotów czarterowych Wojska Lotnicze i Obrony Powietrznej ponosiły tylko część kosztów związanych z utrzymaniem tych samolotów.

W 1993 r. ze służby w pułku wycofane zostały ostatnie egzemplarze samolotów typu Ił-14. W tamtym czasie były to najstarsze samoloty znajdujące się na wyposażeniu Wojska Polskiego. Po zdemontowaniu na lotnisku w Balicach skrzydeł jeden Ił-14 przekazany został do Muzeum Lotnictwa w Krakowie.

Śmigłowce i samoloty Bryza w 13 PLTr zabezpieczały pielgrzymki Papieża Jana Pawła II do ojczyzny, partnerstwo dla pokoju oraz 80. rocznicę powstania lotnictwa polskiego. Śmigłowce te przybyły do Krakowa z 47 Szkolnego Pułku Śmigłowców, stacjonującego w Nowym Mieście nad Pilicą.



Fot. 7. Śmigłowiec Mi-2 w 13 PLTr

Źródło: Kronika 13 PLTr.

W czerwcu 1999 r. odbyła się kolejna pielgrzymka Jana Pawła II do ojczyzny. W mszy świętej koncelebrowanej przez Papieża z 13 PLTr pod kierownictwem majora Józefa Jagosa uczestniczyło 25 osób. Wiele osób z pułku wzięło również udział w mszy świętej w Krakowie oraz w uroczystościach pożegnania Papieża na lotnisku 17 czerwca 1999 r.

W 1999 r. Polska przystąpiła do Sojuszu Północnoatlantyckiego. 13 PLTr był jedną z pierwszych polskich jednostek wojskowych realizujących zadania zlecone przez NATO. Na mocy rozkazu Dowódcy Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej żołnierze 13 PLTr brali udział w operacjach pod kryptonimami „Allied Harbour” i „Eagle Eye”. Celem operacji „Allier Harbour” było niesienie pomocy uchodźcom z Kosowa, po rozpadzie Jugosławii. W tym celu przez Dowództwo NATO został utworzony most powietrzny.



Rys. 6. Symbole przystąpienia Polski do NATO

Źródło: Kronika 13 PLTr.

Na podstawie „Planu zamierzeń organizacyjnych i dyslokacyjnych Sił Zbrojnych RP na lata 2000–2001” 29 listopada 2000 r. dowódca 3 Korpusu Obrony Powietrznej (rozkaz nr PF-84 z dnia 29.11.2000 r.) polecił do 31 grudnia 2000 r. rozformować 13 Pułk Lotnictwa Transportowego oraz sformować 8 Bazę Lotniczą i 13 Eskadrę Lotnictwa Transportowego.

6. PRZEFORMOWANIE 13 PUŁKU LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO NA 13 ESKADRĘ LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO I 8 BAZĘ LOTNICZĄ

Decyzja o rozformowaniu 13 PLTr była konsekwencją realizowanego programu modernizacji Wojska Polskiego. Zgodnie z jego założeniami struktury polskiej armii miały być kompatybilne ze strukturami armii państw Sojuszu Północnoatlantyckiego. Zmiana struktur organizacyjnych w Wojskach Lotniczych i Obrony Powietrznej obejmowała między innymi utworzenie eskadr lotniczych i baz lotniczych w miejsce istniejących dotychczas pułków lotniczych. Rozwiązanie 13 PLTr było zatem elementem wprowadzanych zmian organizacyjnych w polskim lotnictwie wojskowym. 15 sierpnia miała miejsce historyczna chwila w życiu 13 Eskadry Lotnictwa Transportowego (13 eltr). O godzinie 15.25 wylądował pierwszy z zamówionych w Hiszpanii samolotów CASA C-295M (nr 011). Nowy, niebieski nabytek zakołował na płytę postojową, gdzie zajął honorowe miejsce.



Fot. 8. Samolot CASA C-295 nr 011. Pierwszy samolot tej serii w Krakowie
Źródło: Kronika 13 eltr.

Na nowych samolotach CASA załogi w 2004 r. poleciały z pomocą humanitarną do miejscowości Bam i Kerman w Iranie (po trzęsieniu ziemi) i do Sudanu (klęska głodu). W 2005 r. załogi eskadry transportowały ekipy ratownicze PSP oraz ładunki leków, odzieży, koców, namiotów i żywności do Bagram w Afganistanie, do Bacau w Rumunii (po klęsce powodzi), do Islamabadu w Pakistanie (po trzęsieniu ziemi).



Fot. 9. Pomoc humanitarna dla Afganistanu w 2005 r.
Źródło: Kronika 13 eltr.

Funkcjonowanie krakowskiej jednostki nie odbyło się bez kłopotów i wypadków. Do najtragiczniejszych należy zaliczyć katastrofę lotniczą wojskowego samolotu CASA C-295 M nr 019, która wydarzyła się 23 stycznia 2008 r., o godzinie 19:07, podczas podchodzenia do lądowania na lotnisku wojskowym 12 Bazy Lotniczej w Mirosławcu. Samolot przewoził oficerów Sił Powietrznych uczestniczących w 50 Konferencji Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych RP na trasie Warszawa–Okęcie–Powiź–Poznań–Krzesiny–Mirosławiec–Świdwin–Kraków–Balice. W wyniku uderzenia samolotu w ziemię, w następstwie odniesionych rozległych obrażeń wielonarządowych, śmierć na miejscu poniosły wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie samolotu: czterech członków załogi i 16 pasażerów.



Fot. 10. Samolot An-26 w towarzystwie samolotów transportowych Bryzy i CASY
Źródło: Kronika 8 BLTr.

Perspektywy doposażenia Sił Powietrznych na lata 2009–2018 wynikały ze zgłoszonych potrzeb związanych ze zobowiązaniami sojuszniczymi Polski oraz koniecznością zabezpieczenia transportu lotniczego, w tym na rzecz przebywających za granicą kontyngentów wojskowych. Na podstawie Rozkazu Dowódcy 3 Skrzydła Lotnictwa Transportowego z dnia 21 grudnia 2009 r. zostały powołane do działania: Komponent Lotniczy oraz Grupa Obsługi, które podlegały Dowódcy 8 Bazy Lotniczej. Na dowódcę Komponentu został wyznaczony podpułkownik pilot Krzysztof Cur. Do zadań utworzonego Komponentu należała: realizacja zadań (dowóz zaopatrzenia i rotacje) na rzecz Polskich Kontyngentów Wojskowych, przewóz (ewakuacja) rannych i porażonych, realizacja szkolenia lotniczego personelu latającego. Do zadań Grupy należała natomiast: naziemna obsługa statków powietrznych, usuwanie niesprawności statków powietrznych i agregatów sprzętu techniki lotniczej, realizacja szkolenia specjalistycznego personelu technicznego, utrzymanie wysokiego poziomu sprzętu techniki lotniczej i naziemnej obsługi statków powietrznych, realizacja zabezpieczenia technicznego operacji lotniczych. W założeniach nowa struktura miała pozwolić na sprawne przekształcenie 8 Bazy Lotniczej na nową jednostkę wojskową, tj. 8 Bazę Lotnictwa Transportowego, której zadania i obowiązki zostały rozszerzone.

7. NOWE STRUKTURY LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO NA LOTNISKU W BALICACH, W TYM 8 BAZY LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO W OKRESIE OD 2011 R. DO CZASÓW OBECNYCH

8 Baza Lotnictwa Transportowego (8 BLTr) przeznaczona jest do zabezpieczenia i realizacji zadań transportu lotniczego na korzyść jednostek wojskowych RSZ RP oraz dla Polskich Kontyngentów Wojskowych, zabezpieczenia logistycznego Regionalnego Ośrodka Dowodzenia i Naprowadzania, 3 Grupy Poszukiwawczo-Ratowniczej oraz sojusznicznych sił wzmocnienia w ramach wsparcia państwa gospodarza (HNS) w okresie pokoju, kryzysu i wojny. Zgodnie z planem przydziałów gospodarczych 8 BLTr zabezpiecza około 30 jednostek i instytucji wojskowych. Baza posiada na wyposażeniu 16 samolotów C-295M CASA i 8 samolotów M-28 B/PT *glass cockpit*. Zakupione w Hiszpanii samoloty CASA C-295M to najnowocześniejsze polskie samoloty transportowe. W 8 BLTr udowodniły wielokrotnie swoją przydatność podczas misji wykonywanych w rejonach niebezpiecznych poza granicami kraju. Dzięki nowoczesnym systemom nawigacyjno-pilotażowym maszyny są w stanie latać niemal w każdych warunkach pogodowych, w dzień i w nocy, praktycznie w dowolnym rejonie świata. Do głównych zadań 8 BLTr należy:

- szkolenie lotnicze;
- zabezpieczenie logistyczne lotów i bieżącej działalności pododdziałów bazy i jednostek wojskowych przydzielonych na zaopatrzenie gospodarcze;
- zabezpieczenie bieżących potrzeb remontowych i obsług technicznego sprzętu bojowego;
- współudział w realizacji zadań z zakresu ratownictwa lotniczego;
- realizacja zadań ochrony i obrony kompleksu lotniskowo-koszarowego Kraków-Balice;
- przyjęcie i zabezpieczenie logistyczne sił i środków państw sojusznicznych;
- zabezpieczenie wizyt delegacji zagranicznych.



Fot. 11. Defilada lotnicza z okazji Święta Wojska Polskiego

Źródło: Kronika 8 BLTr.

Zgodnie z programami wyższych przełożonych 8 kwietnia 2016 r. w 8 BLTr odbyły się ćwiczenia „Santana-16”. Ich tematem było planowanie współdziałania i zabezpieczenia zadań transportu lotniczego na korzyść jednostek poszczególnych RSZ.



Fot. 12. Dowódca płk pil. Krzysztof Cur z pilotami 8 BLTr
Źródło: Kronika 8 BLTr.



Fot. 13. Dowódca płk pil. Krzysztof Cur z pilotami, personelem technicznym i zabezpieczenia lotów 8 BLTr
Źródło: Kronika 8 BLTr.



Fot. 14. Dowódca płk pil. Krzysztof Cur wśród personelu żeńskiego 8 BLTr

Źródło: Kronika 8 BLTr.

Zmiany w funkcjonowaniu 8 BLTr są zauważalne niemal na każdym kroku. Takim przykładem może być znaczny wzrost liczby kobiet wykonujących zadania jeszcze do niedawna wyłącznie zarezerwowane dla mężczyzn. Kobiety w mundurach w 8 BLTr pracują na różnych stanowiskach: personelu lotniczego, służby inżynieryjno-lotniczej, służby finansowej, logistyki, wojskowej służbie zdrowia i administracji. Sympatyczne i urodziwe kobiety w mundurach cechuje: profesjonalizm, duża wiedza i solidne wykonywanie obowiązków na zajmowanych stanowiskach.

Tradycyjnie 8 BLTr otrzymała kolejne zadanie, które wiązało się z zabezpieczeniem pielgrzymki Papieża Franciszka do Polski. Kilkumiesięczne przygotowania i profesjonalna praca stanu etatowego 8 BLTr przyniosły zamierzony efekt – Papież wylądował na lotnisku w Balicach i udał się na Światowe Dni Młodzieży.



Fot. 15. Delegacja żołnierzy 8 BLTr na spotkaniu z Ojcem Świętym

Źródło: Kronika 8 BLTr, fot. T. Warczak.

Tylko z 8 BLTr 250 żołnierzy i pracowników oraz około 300 żołnierzy z innych jednostek zabezpieczało ŚDM na terenie Balic. Delegacja żołnierzy z bazy spotkała się z Ojcem Świętym.

Nie tylko uroczystościami żył personel 8 BLTr. W celu poprawy bezpieczeństwa oraz kwalifikacji personelu latającego został zakupiony i zamontowany symulator samolotu CASA. Od 8 września 2017 r. Wojsko Polskie jest trzecim na świecie właścicielem symulatora lotów samolotu CASA C-295M. To właśnie 8 BLTr przyjęła symulator samolotu CASA C-295M – *Full Flight Simulator* (FFS) wyprodukowany przez kanadyjską firmę CAE i przekazany przez Airbus Defence and Space.



Fot. 16. Symulator samolotu CASA C-295M

Źródło: fot. J. Kuck.

Oficjalnego podpisania protokołu przekazania dokonali dowódca bazy wz. płk Grzegorz Kot oraz menadżer projektu Airbusa S&D Javier Lobillo Vielá. Dostawa dla 8 BLTr symulatora jest następstwem umowy podpisanej przez MON.

7 maja 2018 r. w 100. rocznicę lotnictwa wojskowego oraz 85. rocznicę przelotu samolotem polskiej konstrukcji RWD-5 bis przez Ocean Atlantycki płk. pil. Skarżyńskiego żołnierze i pracownicy 8 BLTr ufundowali pamiątkową tablicę.



Fot. 17. Tablica pamiątkowa wmurowana w Kościele Garnizonowym pw. Św. Agnieszki

Źródło: fot. J. Kuck.



Fot. 18. Spotkanie syna patrona z dowódcą 8 BLTr płk. pil. Pawłem Bigosem – 85. rocznica wyczynu patrona 8 BLTr płk. pil. Skarżyńskiego

Źródło: fot. J. Kuck.

8. ZAKOŃCZENIE

W opracowaniu przedstawiono najważniejsze przedsięwzięcia realizowane przez lotnictwo wojskowe w Małopolsce, które ze względów bezpieczeństwa można było zaprezentować. Na początku dokonano analizy zawitych i niejednokrotnie trudnych losów działalności lotnictwa od momentu odzyskania przez Polskę niepodległości. Następnie przedstawiono kolejne obszary, co pozwoliło przenieść się w tamte czasy, pokazać wysiłek lotników krakowskich w pierwszej i drugiej wojnie światowej oraz okresie powojennym. Analiza zadań i działalności lotnictwa funkcjonującego na małopolskiej ziemi z rozbiciem na poszczególne lata i przedsięwzięcia objęła okres 100 lat. W jej wyniku podjęto próbę ustalenia korzyści, jakie uzyskano dla sił zbrojnych, gospodarki narodowej oraz społeczeństwa. Ponadto, ustalono, jaki wpływ na bezpieczeństwo wewnętrzne i narodowe miało lotnictwo transportowe Małopolski.

Potwierdziła się hipoteza robocza, która zakładała, że lotnictwo w okresie 100 lat na terenie Małopolski zmieniało się, realizując różnorodne zadania. W szczególności lotnictwo transportowe zapewniało zabezpieczenie szkolenia wojsk powietrznodesantowych i specjalnych, w tym stacjonujących na terenie Małopolski, odpowiadało za bezpieczeństwo w czasie lotów ładunków i pasażerów. Było związane z wieloma obszarami funkcjonowania gospodarki narodowej, pomocy humanitarnej, transplologii. To z krakowskiego lotniska małopolscy piloci, współpracując z personelem medycznym Kliniki Chirurgii Naczyniowej Uniwersytetu Jagiellońskiego, brali czynny udział w „Akcji Serce”, ratując życie wielu potrzebującym. Kadra i pracownicy wojska z Balic zabezpieczali liczne wizyty delegacji państwowych, w tym pielgrzymki papieskie. Dysponowali zdolnościami do realizacji zadań w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowych i współuczestniczyli w zwalczaniu klęsk żywiołowych. To właśnie w jednostkach stacjonujących na terenie Rakowic i Balic kultywowano tradycje bohater-skich pilotów, uczestników bitew pierwszej i drugiej wojny światowej.

Zastosowane metody badawcze (analiza) pozwoliły na zebranie i uporządkowanie materiałów opisowych i graficznych z dostępnych pozycji książkowych, publikacji oraz kronik jednostek lotnictwa wojskowego stacjonujących na lotnisku w Rakowicach-Czyżynach i Balicach.

Użycie metody badawczej, czyli syntezy, pozwoliło na wypracowanie wniosków generalizujących, tj.:

- polscy naukowcy i pasjonaci lotnictwa wnieśli znaczący wkład w rozwój światowego lotnictwa;
- cechą charakterystyczną rozwoju polskiego lotnictwa, w którym udział wzięli konstruktorzy, menadżerowie oraz dowódcy, było to, że kształtowało się jednocześnie z rozwojem naszej państwowości;
- polski przemysł lotniczy, polski inżynier i robotnik w istniejących uwarunkowaniach nie mogli dać krajowemu lotnictwu nowoczesnego sprzętu bojowego do skutecznej walki z najeżdźcą;
- polski lotnik bohatersko brał udział w nierównym boju. Mimo przestarzałego sprzętu, na słabo uzbrojonym samolocie ofiarnie walczył z nieprzyjacielem, który posiadał znaczną przewagę, dysponując nowoczesnym sprzętem lotniczym, większą szybkością samolotów i ich znaczną siłą ognia;
- w ostatecznym rozrachunku do wybuchu drugiej wojny światowej zabrakło czasu na pełną realizację ambitnych lotniczych planów. Główne kierunki rozwoju lotnictwa realizowane były w zakresie, na jaki pozwalała kondycja odradzającej się polskiej gospodarki;
- we wrześniu 1939 r. lotnicy z Małopolski wykonali swój obowiązek, mimo braku odpowiedniego sprzętu oraz odpowiednio skutecznego systemu dowodzenia;
- swoją skuteczność polscy piloci wykazali nad Francją, Anglią i Niemcami czy ZSSR, gdzie latali na sprzęcie, który był porównywalny ze sprzętem nieprzyjaciela;
- polskie lotnictwo w swoich szeregach miało znakomitych pilotów, którzy okryli się nieśmiertelną chwałą w walkach nad Francją, Anglię czy Niemcami;
- do głównych zadań, które realizowało i nadal realizuje lotnictwo transportowe, należy zaliczyć: przewóz desantów (desantowanie) powietrznych, przewóz wojsk, sprzętu bojowego, środków materiałowych i innych ładunków, przewóz grup specjalnych, przewóz (ewakuacja) rannych i chorych;
- lotnictwo transportowe w kolejnych latach przechodziło ciągłe zmiany organizacyjne i etatowe (sprzęt i wyposażenie), związane z nowymi potrzebami zabezpieczenia wojsk i gospodarki narodowej;
- koloryt lotnictwa transportowego w Małopolsce wzmacnia realizacja zadań związanych z zabezpieczeniem pielgrzymek: papieża Jana Pawła II oraz papieża Franciszka w ramach Światowych Dni Młodzieży;
- działanie lotnictwa transportowego z Małopolski spotkało się z niezwykłym uznaniem i szacunkiem, w szczególności dotyczyło to zadań ratujących ludzkie życie, niosąc pomoc humanitarną poszkodowanym w klęskach żywiołowych, kataklizmach, katastrofach i powstałych w wyniku konfliktów zbrojnych oraz związanych z zabezpieczeniem Polskich Kontyngentów Wojskowych;

- zaangażowanie i wysiłek krakowskich lotników samolotów transportowych widać najlepiej w zabezpieczeniu wieloletniej „Akcji Serce” oraz komercyjnej obsłudze rajdów Paryż–Dakar;
- jednostki lotnicze stacjonujące w Małopolsce kultywują tradycje bohaterskich pilotów, uczestników bitew pierwszej i drugiej wojny światowej. Patronem 8 Bazy Lotnictwa Transportowego jest pułkownik pilot Stanisław Jakub Skarżyński.

Działalność lotnictwa transportowego jest bardzo bogata i różnorodna. W opracowaniu przedstawiono tylko najważniejsze przedsięwzięcia, do których autorowi udało się dotrzeć, przez co stało się możliwym umieszczenie ich w tym opracowaniu.

BIBLIOGRAFIA

Artykuły i monografie

2 Pułk Lotniczy Kraków 1919–1929, wydano staraniem Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P., Kraków 1929.

Barcz K., Warszawski D., *An-26*, Kagero, Lublin 2006.

Bereszka J., *Materiały i dokumenty do historii LLP. 13 Pułk Lotnictwa Transportowego w latach 1944–1945*, Poznań 1979.

Bocheński S., *Etat lotny, czyli o pułkowniku pilocie Czesławie Kurczynie*, DRUKPOL, Kraków 2006.

Cumft O., Kujawa H.K., *Księga lotników polskich poległych, zmarłych i zaginionych 1939–1946*, MON, Warszawa 1989.

Cynk J.B., *Sily lotnicze Polski i Niemiec. Wrzesień 1939*, Biblioteczka Skrzydlatej Polski, Warszawa 1989.

Dulemba L., Glass A., *Samolot RWD*, WKiŁ, Warszawa 1983.

Dziwoki J., *Długi lot do domu majora pilota Antoniego Tomiczka*, Katowice 2014.

Glass A., Chmielewski R., *Jak zostać lotnikiem*, WKiŁ, Warszawa 1963.

Gretzyngier R., Matusiak W., Zieliński J., *Asy lotnictwa polskiego*, Bellona, Warszawa 2012.

Grzelak Cz., Stańczyk H., Zwoliński S., *Bez możliwości wyboru. Wojsko Polskie na Froncie Wschodnim*, Rytm, Warszawa 1993.

Jaworski J., *Główne problemy i uwarunkowania rozwoju lotnictwa polskiego w latach 1945-1955. Skrypt do użytku wewnętrznego Akademii Sztabu Generalnego WP*, Warszawa 1985.

Kasprzycki R., *Rakowice-Czyżyny w latach 1921-1955*, Księgarnia Akademicka, Kraków 2010.

Kasza W., *Samolot transportowy An-26*, MON, Warszawa 1983.

Kisielewski W., *Upiór Atlantyku*, KAW, Warszawa 1975.

Koliński I., *Lotnictwo Polski Ludowej 1944-1947*, MON, Warszawa 1987.

- Konieczny J.R., *Samolot transportowy An-12*, MON, Warszawa 1973.
- Królikiewicz T., *Polski samolot i barwa*, MON, Warszawa 1981.
- Król W., *Polskie dywizjony lotnicze w Wielkiej Brytanii 1940–1945*, MON, Warszawa 1982.
- Król W., *Zarys działań polskiego lotnictwa we Francji 1940*, WKiŁ, Warszawa 1988.
- Król W., *Zarys działań polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii 1940–1945*, WKiŁ, Warszawa 1990.
- Krzemiński Cz., *Polskie lotnictwo wojskowe 1945–1980*, WKiŁ, Warszawa 1989.
- Krzemiński Cz., *Pułki Ludowego Lotnictwa Polskiego 1943–1945*, WKiŁ, Warszawa 1981.
- Kubacki L., *Antologia pilotów wojskowych poległych w latach 1945–2000*, MarkPrint, Radom 2002.
- Kuck J., *100 lat lotnictwa wojskowego w Małopolsce*, Armagraf, Krosno 2018.
- Kuck J., *Lotnictwo transportowe. XX-lecie Krakowskiego Oddziału Stowarzyszenia seniorów lotnictwa Wojskowego Rzeczypospolitej Polskiej*, Armagraf, Krosno 2016.
- Ku Czcii Poległych Lotników Księga Pamiątkowa*, praca zbiorowa pod redakcją majora dypl. pilota Mariana Romejki, Wydawnictwo Komitetu Budowy Pomnika Poległych Lotników, nakład Lucjana Złotnickiego, Warszawa 1933.
- Kujawa K., *Księga lotników Polskich poległych, zmarłych i zaginionych w latach 1939 – 1946*, t. I: *Polegli w kampanii wrześniowej, pomordowani w ZSRR i w innych okolicznościach podczas okupacji*, wyd. II popr. i uzupełn., MON, Warszawa 1989.
- Kutzer J., *308 Dywizjon Myśliwski „Krakowski”*, Łódzkie Zakłady Graficzne Sp. z o.o., Łódź 2011.
- Makowski T., *Samolot transportowy EADS-CASA C-295*, Bellona–Agencja Wydawnicza CB, Warszawa 2004.
- Makowski T., Wojdalski W., *Samoloty transportowe i komunikacyjne świata*, Sigma Not, Warszawa 1992.
- Milart A., *Pod niebem Dębłina*, KOSSLWRP, Kraków 2007.
- Monis M., *Historia 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków”*, MON, Warszawa 1956.
- Moskwa P., *Czterowiersze dywizjonowe, „Skrzydła”* grudzień 1976.
- Pawlak J., *Polskie eskadry w Wojnie Obronnej 1939*, WKiŁ, Warszawa 1982.
- Popiel A., *Pamięci poległych lotników 1933–1939*, WKiŁ, Warszawa 1987.
- Sikora P., *Asy polskiego lotnictwa*, Alma-Press, Warszawa 2014.
- Skarżyński S., *Na RWD-5 przez Atlantyk*, Aeroklub RP, Warszawa 1934.
- Sojka K., *Historia krakowskiego lotniska*, Agencja Wydawnicza MS Marta Stęplewska, Kraków 2014.
- Wielgus K., *Rakowice Czyżyny - lotnisko Krakowa. Od „Ogrodu dla Lotników” do lotniczego parku Kulturowego*, seria „Acta Aeronautica”, Muzeum Lotnictwa Polskiego, Kraków 2002.

Dokumenty

CAW, 507.3/A.57, Sprawozdanie z wyszkolenia bojowego 2 plm za miesiąc październik 1947 roku.

Kronika 308. Dywizjonu Myśliwskiego „Krakowskiego”, k. 74.

Kroniki: 13. Pułku Lotnictwa Transportowego, 13. Eskadry Lotnictwa Transportowego i 8. Bazy Lotnictwa Transportowego.

WAW, 1482.70.2583, Rozkaz 2 plm nr 031 z 1 XII 1948 przedstawiający stan personelu pułku na dzień 1 XII 1948.