

## **Jak doszło do odkryć dużej ilości nieznanych zwycięstw powietrznych, uzyskiwanych z wojennego lotniska w Dzierznicy, we wrześniu 1939 r.**

### **I - OPOWIEŚCI MOJEJ MAMY.**

Na wstępie się przedstawię. Nazywam się Czesław Kazecki. Urodziłem się w znaku Raka, 14 lipca 1948 roku, w niewielkiej wiosce Kokoszek, w gminie Nekla, w ówczesnym powiecie średzkim (obecnie : pow. Września). A oto jak zaczęło się moje zainteresowanie lotnictwem i wojennym lotniskiem w Dzierznicy, które było oddalone od mego rodzinnego domu o 1,5 km w linii prostej - na południowy zachód, a 2 km - jadąc drogą. Zanim jeszcze zacząłem chodzić do szkoły podstawowej do Nekli, moja mama - Cecylia (z domu Wojtczak) - wielokrotnie pokazywała mi gdzie owe lotnisko wojenne się znajdowało, także gdy wozila mnie nieraz tam na swym rowerze, jeżdżąc m. in. do Giecza i Chłapowa.

W chwili wybuchu wojny - mama miała niecałe 19 lat (ur. w 1920 roku). Przez pierwsze 4 dni wojny - setki razy widziała z pobliza swego domu startujące na pełnej mocy silników polskie samoloty myśliwskie, do powietrznych bojów z niemiecką super potężną Luftwaffe, często przelatujące na różnych wysokościach nad pobliżem jej domu (tak po starcie, jak też i podchodzące do lądowań z pól Kokoszek czy znad lasu Stroszek). Były ich różne ilości - 1, 2, 3, 4 czy niekiedy nawet i 5 albo jeszcze więcej. Bywało, że któryś km dalej (nad rejonem stacji kolejowej w Nekli, nad lasami Nekli - Nekieli - Barczyzny - nad okolicą Gierłatowa - Zasutowa - Gąsiorowa - Podstolic - wzbijały się nagle w górę, usiłując atakować jakieś formacje nieprzyjacielskich bombowców, przelatujących codziennie w różnych ilościowych grupkach i grupach (a także i pojedynczo) - zarówno nad linią kolejową z Poznania do Wrześni czy nad obszarami leśnymi Nekli i Czarniejewa, a niekiedy jeszcze inaczej - znad Giecza czy Dominowa w kierunku Miłosławia - Wrześni - Słupcy czy może i Konina. Przez pierwsze 3 dni wojny, nasze samoloty obierały kierunek lotu w stronę Poznania, to nad Wrześnię, czasem na Środę lub też w różne inne strony od Dzierznicy. 4 września - latały już nieco inaczej, mniej przelatując nad domem mamy, niż wcześniej. Zdarzało się, że różni ludzie - przynosili też niekiedy informacje o jakimś to zestrzeleniu niemieckiego samolotu, ale raczej z daleka od Kokoszek (a mama z biegiem lat - pozapominała owe miejsca - gdyż nie widziała ich na swoje oczy). Samego momentu jakiegoś zestrzelenia niemieckiego samolotu nie zdołała zaobserwować (gdyż na widok niemieckich bombowców wołała się chować do swego domu), poza przypadkiem - niestety zestrzelenia naszego polskiego samolotu w pierwszy dzień wojny, w porze już poobiedniej (około godz. 15.00). Była akurat świadkiem przelotu nieprzyjacielskiego pojedynczego samolotu dwu silnikowego z podwójnym statecznikiem pionowym (a więc typu Dornier Do-17), lecącego na wysokości ~ 1.5 km - znad okolic Kostrzyna - poprzez poblize Stroszek - w kierunku Chwalibogowa. Z Dzierznicy wystartował jeden polski samolot myśliwski, usiłując dość szybko osiągnąć pułap jego lotu. W locie wznoszącym - przeprowadzonym z wielką "wirtuozerią" - usiłował się do niego zbliżyć na stosunkową bliską odległość - już nad polami Kokoszek. Gdy wreszcie miał do niego odległość ~ 100 metrów, (a był dość "śmigły" w swym pościgu niczym jaskółka, by za moment oddać swą pierwszą serię ogniową), wtedy strzelec pokładowy niemieckiego samolotu dał stosunkowo dłuższą serię ze swych km-ów - a nasz samolot - jakby trafiony, zrobił nieco spóźniony unik gwałtownego skrętu w lewo (a stało się to nad domem mojej mamy - Cecylii Wojtczak, przy skrzyżowaniu dwóch dróg : z Targowej Górki do oddalonej o 3 km Nekli i tzw. "napoleońskiej" drogi z Gułtów - poprzez Stroszki do Gąsiorowa i Podstolic), po czym zrezygnował ze swej walki, bardzo szybko oddalając się w stronę stacji kolejowej w Nekli, a następnie po dalszym skręcie w lewo - na kierunek Stroszek oraz

Biskupie zwanej "Wiśniówką". Polski samolot - znad Kokoszek - cały czas leciał z dość dużym zwisem lewego płata w dół i wykonywał co rusz to mniejsze czy większe tzw. górki. Wyraźnie było widać, że albo może być ranny pilot, albo samolot jest nie w pełni już sterowny. Ową historię mama opowiadała mi mnóstwo razy. W latach 70 - tych nie było jednak wzmianki o takowym zestrzeleniu, jedynie płk nawig. w stanie spoczynku - Adam Kurowski - bardzo mgliście podawał, że na zasadzce w Gułtowach - kpr. pil. Kroczyński miał ponoć całkowicie rozbić przy lądowaniu swego P-11c, co później okazało się informacją nieprawdziwą. Ponadto mama wielokrotnie mi mówiła, że od pierwszych godzin wybuchu wojny - jej niemieccy sąsiedzi, zawsze z rana wynosili ze swego domu białe prześcieradła, pościele i pierzyny, celem sygnalizacji dla niemieckich samolotów, że tutaj mieszkają Niemcy. Podobnie było wszędzie, jak m. in. w Gulczewie, gdzie o ponad 1 km na północ - w ukryciu wysokich drzew - stały nasze "Karasia" - gdzie właścicielem majątku był Niemiec (być może nawet zmuszony siłą do lojalności wobec Polski i Polaków).

## II - DZIECIŃSTWO - WYCHOWYWANY PRZEZ DZIADKA NA ŚWIEŻYM POWIETRZU I SŁONECZNYCH ŁAKACH.

Gdy byłem małym dzieckiem (2-3 do 7 lat), w latach 1950 - 1951 do 1955 - mój dziadek Kazimierz Wojtczak, począwszy od wiosny do października, we wszystkie ładniejsze i cieplejsze dni zabierał mnie ze sobą na wiele łąk - po kolei w różnych miejscowościach (Kokoszki, Stępocin, Gąsiorowo, Gierłatowo, Zasutowo), gdzie pilnował od rana do wieczora stada krów u różnych rolników, gdyż po wojnie nie mógł znaleźć innej pracy. Ze znanstwem pokazywał mi wszystkie przelatujące na bardzo niskich wysokościach samoloty, zwłaszcza na trasach przelotowych Poznań - Warszawa (dziennie od kilku - kilkunastu do nieraz nawet i kilkudziesięciu). Określał je jako : górnopłaty i dolnopłaty, jednopłaty i dwupłatowce, samoloty jedno i dwu silnikowe, jednomiejscowe, dwumiejscowe i wielomiejscowe, cywilne i wojskowe, z napędem tłokowym i odrzutowym, jako samoloty myśliwskie, zwiadowcze, szturmowe i bombowe, ze stałym i z chowanym podwoziem, ze skrzydłem prostokątnym, trapezowym, eliptycznym i skośnym, jako samoloty sanitarne, szkolne, sportowe (w tym holownicze dla szybowców), łącznikowe, kurierskie, transportowe, pasażerskie itp. Dziadek w I Wojnie Światowej był żołnierzem polskim we Francji, głównie jako obserwator samolotów, mając do dyspozycji lornetkę polową oraz lornetę nożycową, peryskopową. Uczył mnie, jak za pomocą małej, krótkiej linijki (na długości wyciągniętej ręki) - określać odległość do samolotów (a także określania wysokości lotu samolotów). Pokazywał mi pierwsze samoloty odrzutowe na niebie (Jaki-23 z lotnisk z Krzesin - od 1953 r. i z Ławicy - od końca 1953 r., samoloty Mig-15, bombowce Il-28 (polskie i radzieckie - tu wskazując na ich czerwone gwiazdy - które to jako nowoczesne samoloty - robiły czasem dość duże wrażenie nawet i na dziadku). Obiecywał mi wciąż - że na moją Pierwszą Komunię - sprezentuje mi lornetkę, jak tylko otrzyma rentę i spłatę z Francji, gdzie przez wiele lat w okresie międzywojennym był górnikiem. Ponadto dziadek - który w okresie II Wojny Światowej mieszkał w dwu różnych miejscowościach blisko Środy, w tym w Dębiczku, niedaleko lotniska Luftwaffe (a w 1945 roku lotniska wojennych sił powietrznych ZSRR) - setki razy opowiadał mi o owym lotnisku (wielekrotnie także i mój ojciec - Franciszek, mieszkający w Murzynowie Kościelnym i w Bardzie, który to zaraz po wojnie - za pomocą wynajętego wozu konnego a czasem nawet i tylko rowerem - ścigał na złom mnóstwo elementów sprzętu lotniczego, porzuconego po wojnie na lotnisku w Mącznikach i w innych miejscach ziemi średzkiej (czynił tak do końca lat 50 tych : pamiętam jeszcze swe zabawy m. in. z tylnymi statecznikami czy fragmentami skrzydeł niemieckich samolotów, zanim ostatecznie one poszły na sprzedaż w punktach skupu złomu).

### III - SZKOŁA PODSTAWOWA W NEKLI - 1955-1962 R.

Gdy zacząłem uczęszczać do szkoły podstawowej w Nekli (lata 1955-1962), to przy ładnej i cieplejszej pogodzie, całymi godzinami przebywałem na świeżym powietrzu, wypatrując na niebie samolotów i ciągnących się za nimi białymi smugami kondensacyjnymi. Wielką atrakcją były od czasu do czasu przeloty nowoczesnych samolotów lotnictwa wojskowego ZSRR, takich jak : MiG-15, MiG-17, Jak-25, Mig-19S, a z początkiem lat 60 tych Jak-27R (od 1967 r. - były to już także i Jaki-28R), Jł-28, Tu-16 - z lotniska w Powidzu (zaraz po tzw. Powstaniu Poznańskim - w okresie lata 1956 roku). W owych latach 50. i 60 tych - według informacji radiowych - a także roznoszonych ustnie, parokroć dochodziło do tzw. przesilen natury politycznej zarówno w Polsce, w Europie oraz na świecie, gdzie rozchodziły się także "szemrane" - bardzo niepokojące wiadomości. I tak - podczas tzw. Powstania Czerwcowego w Poznaniu - mój ojciec - który codziennie dojeżdżał pociągiem do Poznania (pracował jako strażnik przemysłowy w zakładach POMET) - tego dnia nie dojechał do pracy, gdyż trasą z Wrześni nie jeździły żadne pociągi. W następnych jednak dniach zaobserwował dość duży ruch w powietrzu nad Poznaniem i wzdłuż rzeki Warty - radzieckich samolotów - zarówno myśliwskich (odrzutowych), szturmowych a nawet i bombowców (i to latających w większości bardzo nisko i w sposób demonstracyjny, przez większość godzin dnia). Z opowieści innych ludzi z okolic Środy - wynikało nagle pojawienie się na lotnisku w Mącznikach - całego pułku radzieckich samolotów szturmowych typu Ił-10. Następnie przyszedł słynny październik 1956 roku. Gdy tylko rozpoczęła się pierwsza lekcja, kilka minut po godzinie 8.00 - trasą E-8, w kierunku Warszawy - rozpoczął się przejazd radzieckiej kolumny wojskowej liczącej całe setki różnego typu i rodzaju pojazdów wojskowych, głównie jednak przewożących wojsko (niczym tabory Cyganów). Widok był ciekawy, interesujący a zarazem i dość intrygujący. Gdy skończyły się 4, może 5 lekcji - setki owych samochodów jechały dalej. Na drugi dzień - koledzy z Nekli - mówili o przejeździe minimum może 1000 pojazdów, jeśli nawet nie więcej. Na lotnisku w Mącznikach - wylądowało sporo radzieckich śmigłowców, zarówno transportowych, bojowych jak i łącznikowych. Nad ową super potężną kolumną wojskową (nie mającą jakby "końca" - od czasu do czasu pojawiał się jakiś pojedynczy śmigłowiec Mi-1 lub Mi-4, a także i jakiś klucz myśliwskich "15 tek" czy może "17 tek" (MiG-15 lub MiG-17), względnie rozpoznawczy Jł-28 ze zbiornikami paliwa na końcówkach płatów swego skrzydła. Podobne przeloty - w kierunku Wrześni - odbywały się nad linią kolejową do Warszawy. Wg informacji "książkowych" z ostatnich lat - radzieckie śmigłowce zablokowały wpierw 2 poznańskie lotniska : Ławicę i Krzesiny - "neutralizując" ich pasy startowe poprzez lądowania na ich początkach i końcach, oraz na środku. W ten oto sposób odcięli możliwość startu do Warszawy (na konsultacje do stolicy, w tym w ambasadzie ZSRR), ówczesnemu Z-cy Dowódcy WL i OPL OK - gen. pil. Janowi Frej - Bieleckiemu (D-cą Wojsk Lotniczych był Rosjanin - gen. Turkiel), który podpadł bardzo poważnie Rosjanom, gdy komuś miał mówić, że będzie kazał polskiemu lotnictwu "zbombardować radzieckie kolumny czołgowe, przygotowujące się do wjazdu do Warszawy". Rosjanie następnie podobną metodą zajęli 2 inne polskie lotniska wojskowe, robiąc na nich sztaby wojskowe (główny : ogólnie - wojskowy na lotnisku w Łęczycy i sztab lotniczy na lotnisku w Łasku). Lotnisko wojskowe w Sochaczewie - z samolotami Ił-28, w tym Ił-28R - zostało także zablokowane na dwu kierunkach osi pasa startowego - przez dużą liczbę radzieckich czołgów oraz artylerii przeciwlotniczej, ustawionych poza opłotowaniem lotniska. Stało się jednak na tym, że czołgi radzieckie dotarły do Błonia i tam się zatrzymały. Kilka dni później 23 października - wybuchło tzw. Powstanie Węgierskie (trwające do 10 listopada, gdzie cały świat mógł zobaczyć, co może się stać z każdym krajem w Europie Środkowo - Wschodniej, które nie podporządkuje się woli Moskwy. Ciekawostką jest fakt - że w 1956 roku na każdym radzieckim lotnisku w Polsce - stacjonował nie jeden pojedynczy

pułk lotnictwa bojowego, lecz aż 3 pułki - tworzące dywizje lotnicze (lotnictwa myśliwskiego, rozpoznawczego, szturmowego, bombowego, transportowego oraz śmigłowców łącznikowo - transportowych i bojowych) - tworząc jedną armię lotniczą. Liczebność wojsk radzieckich w Polsce w owym czasie - była większa od naszego LWP. W tymże październiku, marynarka wojenna ZSRR - zablokowała także wszystkie polskie porty wojenne, zaś nad naszym Wybrzeżem - latały przez kilka dni bez przerwy - w demonstracyjny sposób - na niskiej wysokości i w dużych ilościach samoloty odrzutowe z czerwonymi gwiazdami. Na szczęście - owe dni grozy szybko przeminęły i powoli wojska radzieckie zaczęły się wycofywać z rejonu Warszawy. Inny rok bardzo wielkich napięć - to okres pomiędzy 4 czerwca do 9 listopada 1961 roku, zwany kryzysem berlińskim - epizodem zimnej wojny, której efektem była budowa muru berlińskiego. W tym to okresie w dość widoczny sposób można było zaobserwować na niebie Krzesin, a zwłaszcza Powidza, wzmożony proces intensywnego szkolenia lotniczego i dość duże grupy samolotów bombowych Il-28 na niebie Nekli. Zwiększona była niż dotąd ilość zauważanych samolotów na niebie z obu tych lotnisk, nie wyłączając nawet i sobót, w których dotąd nie odbywały się loty. Ponowna sytuacja pojawiła się w październiku 1962 roku, podczas tzw. kryzysu kubańskiego. Na lotnisku w Powidzu momentalnie wzrosła ilość bombowców Il-28 o drugie tyle samolotów (z dotychczasowej liczby 30 paru do minimum 60 - ciu), po czym nastąpił ich odlot w kierunku zachodnim, a więc do NRD. Nad Powidzem zrobiło się na pewien czas zupełnie cicho i spokojnie. Po jakimś czasie - owe samoloty w większych grupach zaczęły wracać do Powidza, przelatując jak zwykle z kierunku zachodniego - nad Kokoszkami. Kolejny kryzys międzynarodowy miał miejsce w czerwcu 1967 roku (słynna 6. dniowa agresja Izraela na kraje arabskie, gdzie zostały w owych dniach zupełnie zniszczone bardzo duże liczebnie siły powietrzne państw arabskich, dysponujące stosunkowo nowoczesnymi samolotami radzieckiej produkcji). Niedługo po owym wydarzeniu, nastąpiły dość poważne zmiany w taktyce działań lotniczych i zupełnie inny rodzaj lotów szkoleniowych - odbywanych niż dotąd z lotnisk w Powidzu oraz z Krzesin, niż było to do tej pory. Wzrosła także ilość lotów koszących na niskiej wysokości. Samoloty latały teraz inaczej niż dotąd, np. bombowce to już tylko pojedynczo a nie grupowo, zaś na wszystkie lotniska niebawem wkroczyły dość duże ekipy budowlane, wpięrow wykonując obwałowania ziemne dla samolotów i dość dużo je rozśrodkowując na lotnisku, a niebawem przystąpiono do budowy solidnych betonowych schrono - hangarów, także mocno rozśrodkowanych. Odpowiedzią Układu Warszawskiego na owe poczynania Izraela - były niezwykle potężne manewry wojskowe w miesiącu wrześniu 1967 roku (z udziałem Armii Radzieckiej i Narodowej Armii Ludowej NRD, w tym jak nigdy dotąd - z wielkimi siłami lotniczymi. Na niebie Krzesin a zwłaszcza Powidza - widać było dużo ciekawych rzeczy (użyto tutaj nowoczesne samoloty myśliwskie - bombowe Su-7, wielką ilość zwinnych szturmowych Lim-6bis, a wysoko w górze dominowały myśliwce typu Mig-21). Il-28 - latały m. in. jako cele powietrzne do zwalczania przez lotnictwo myśliwskie (w końcowej fazie manewrów, z lotniska w Powidzu - odleciała znad Wrześni w kierunku Wrocławia zwarta i elegancko uformowana duża grupa bombowców Il-28 - w ilości 27 samolotów). Nieco później - już tak liczne ugrupowania nie były już wykonywane - ostatnim razem - jedynie przy treningach do szyku "Orzeł" - przed defiladą w dniu 22 lipca 1969 roku : wcześniej były to bardzo liczne treningi przed defiladą na dzień 22 lipca - w 1961 roku w Gnieźnie i w 1964 roku w Warszawie - z 16. bombowcami, oraz przed Defiladą Tysiąclecia w 1966 roku - także 22 lipca - z 33 - ma samolotami Il-28, a w latach 1958 i innych - z dużą ilością Il-28 w kilku różnych miastach w Polsce, w tym m. in. w Poznaniu i w Warszawie. Podczas manewrów w 1967 roku pojawiały się też samoloty lotnictwa wojskowego ZSRR, m. in. Jaki-27R i transportowe Any-12 oraz duże ilości śmigłowców, także radzieckich. Po raz pierwszy szło zaobserwować blokowanie (ochronę i obronę - w tym - w rejonie pomiędzy Wrześnią a Neklą) lotniska w Powidzu przez

samoloty myśliwskie (przez poddźwiękowe, bardzo zwrotne Limy-5 i naddźwiękowe Su-7 oraz MiGi-21, a później - "zmasowane ataki lotnicze" na to lotnisko Powidz - m. in. przez Limy-6 bis (działające z Ławicy).

Odnosnie okolic Kokoszek i Nekli - warto tu jeszcze wspomnieć o lądowaniach szybowców oraz śmigłowców w najbliższej okolicy. Otóż gdy byłem w 1. lub 2. klasie (lata 1956 lub 1957), to idąc pieszo do domu po lekcjach - widziałem 2 szybowce (Mucha 100 lub "Osa") - jak na zakręcie drogi z Nekli do Kokoszek (w miejscu - gdzie obecnie jest radar samochodowy - napędzany energią wiatrową i słoneczną - ten pierwszy, po prawej - jadąc do Kokoszek), stały już przygotowane po demontażu (do transportu) - do ich włożenia na specjalne wózki transportowe do przewozu na lotnisko w Kobylnicy. Lądowały one na stosunkowo małym polu - od drogi z Nekli do stacji kolejowej, a wytraciły swą prędkość pod górką - przy drodze do Kokoszek. Zdarzały się też lądowania na dużych polach w pobliżu Podstolic i innych, jak m. in. na polu pomiędzy Kokoszkami a stacją kolejową w Nekli, z południowej strony nasypu kolejowego (gdzie obecnie są 2 stawy po wyrobisku żwirowni). Były to szybowce Mucha Standard oraz SZD-24 "Foka" - jak ten z pobliża Kokoszek. Ściągano je z pól - za pomocą samolotów typu PZL-101 "Gawron" (w latach 50. - głównie przez dwupłatowe CSS-13). Szybowców lądowało znacznie więcej - nie o wszystkich szło się jednak dowiedzieć, czy też je zobaczyć (czasami dopiero w ich locie odlotowym na swe lotniska). Jeśli chodzi o śmigłowce, to w latach 60 tych (~ 1965-1966) widziałem lądowanie dwóch Mi-4A (radzieckich wojskowych), w polu Zasutowa, ~ 100 m na północny - zachód od obecnego skrzyżowania świetlnego trasy szybkiego ruchu nr 92 z drogą do Podstolic i do stacji kolejowej w Podstolicach.

Natomiast w latach już 80 tych (w 1982 r.), w miesiącu lutym - wylądował przymusowo wojskowy śmigłowiec Mi-2, w polu Kokoszek (należącym obecnie do Pana Wojciecha Szymkowiaka), niedaleko stawku z wodą - otoczonym zewsząd wierzbami. Śmigłowiec ten należał do 2. Brandenburskiej Dywizji Lotnictwa Myśliwsko - Bombowego w Pile i odbywał po południu przelot z lotniska w Babimoście do Powidza. W rejonie Kokoszek wleciał jednak w obszar gęstej mgły i lot z tego powodu został przerwany. Lądowanie nastąpiło w odległości ~ 150 m na płn. - zach. od domu moich rodziców. Jego załoga - po załatwieniu drogą radiową w Powidzu samochodu z grupką wartowników, nocowała w domu mojego ojca oraz w domu Szymkowiaków. Owym śmigłowcem miałem lecieć do Powidza, po skończonych dwu tygodniowych ćwiczeniach lotniczo - wojskowych, lecz w ostatniej chwili otrzymałem polecenie przesiadki do samolotu transportowego An-26 i w ten sposób ominęła mnie owa przygoda zawitania do swego domu prosto z powietrza (zwyczajny pech). Wpierw ominęła mnie (w końcówce lat 80) - jeszcze większa możliwość i okazja. Otóż miałem odbyć w Powidzu prawie że godzinny lot dzienny na średniej wysokości - naddźwiękowym, dwumiejscowym samolotem MiG-21UM. Siedziałem już 15 minut w drugiej kabinie (instruktora) pozapinany pasami, lecz pilot wciąż nie miał zgody na start, po czym przyszła decyzja, że tego lotu nie będzie. Na samym już końcu lotów, lot taki odbył mój kolega Edek. Było mu co zazdrościć. Tutaj spotkała mnie jedna z największych pechowych chwil na tymże lotnisku.

#### IV - LATA TECHNIKUM WE WRZEŚNI 1962-1967.

Dziadek - zgodnie z obietnicą - na początku lat 60 - tych kupił mi lornetkę pryzmatyczną, z którą nie rozstawałem się po przyjściu ze szkoły. Nawet lekcje z nią odrabiałem na świeżym powietrzu przy niedużym stoliku, aby nie przegapić niespodziewanych przelotów samolotów, zwłaszcza odrzutowych. Zaś ciekawych przelotów

nigdy nie brakowało (na niebie z lotniska Powidz - począwszy od września 1956 roku pojawiała się sporo samolotów myśliwskich typu Lim-2 (z 38. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego OPL - będącego w Powidzu do połowy 1958 roku), a z dniem 4 lipca 1957 roku - ponad 30 tu samolotów bombowych Jł-28). Zdarzały się chwile, gdy szło niekiedy zaobserwować dość dużą ich grupę, w asyście samolotów Lim-2, zaś w latach 1958 - 1962 - dość liczne grupy samolotów Jł-28 (jednego razu aż 5 eskadr tych samolotów - w łącznej ich ilości 60 - ciu bombowców na raz, bowiem w okresie letnim - wszystkie bombowce były na letnim obozie w Powidzu, w tym na organizowanych parokroć zawodach lotniczych w lotnictwie bombowym). Mając już lornetkę - bardzo szybko wypatrzyłem te wszystkie miejsca i rejony na niebie swej miejscowości, skąd mogłem teraz obserwować strefy podchodzenia do lądowań samolotów MiG-15, 8 sztuk MiG-19P (od jesieni 1958 r. - o następujących nr bocznych : 714, 724, 728, 1011, 721, 723, 726, 1008), a nieco już później Limy-5 z Krzesin oraz niebawem po swych startach Jły-28 (bądź to podchodzące do lądowań znad rejonu Czarniejewa - Radomic - przy wschodnim kierunku wiatru), z lotniska Powidz. Gdy latały Jły-28, to tzw. strefa przy lotniskowa miała długość 30 - 40 km, a wyjątkowo do 50 km na zachód - od zachodniej osi pasa startowego - a więc rozciągała się nie tylko po rejon Czarniejewa - Nekli i Kokoszek, ale czasem po rejon Pobiedzisk - Kostrzyna a wyjątkowo nawet nad okolicę Kobylnicy - Swarzędza. Owe bombowce - po swym dość długim starcie - wykonywały skręty w lewo, zgrabnie łącząc się w klucze trójkowe, a niekiedy w małe, cztero samolotowe rombiki, nie tylko nad Neklą , ale i nad polami Kokoszek. Często też zdarzały się przeloty koszące z południowej strony wiaduktu kolejowego w Kokoszkach, w kierunku Wrześni (nawigator - kpt. Stanisław Bardowski miał bowiem żonę z Kokoszek - Panią Sułkowską). Przy bardzo przezroczystym powietrzu, zwłaszcza pod wieczór - szło nawet zaobserwować wykonujące nad lotniskiem w Ławicy (przez samoloty Lim-2 oraz Lim-5) - figury akrobatyczne wyższego pilotażu (pomimo 40 km odległości) oraz podchodzące do lądowań z korytarzy i tras powietrznych : Warszawa - Łódź - Poznań, Warszawa - Poznań czy Wrocław - Poznań - dość duże samoloty pasażerskie. W 1956 roku - przez wiele dni w okresie letnim - z lotniska w Mącznikach - latał 53. Pułk Lotnictwa Szturmowego na samolotach Jł-10 (z Ławicy - przebazowany następnie do Piły), wykonując z reguły skręty w lewo tuż nad moim domem. O ile w latach 1959 - 1962 - największą atrakcją na niebie był widok od 6 do 8 sztuk naddźwiękowych samolotów MiG-19P z Krzesin (w sierpniu 1956 roku eskadry radzieckich Mig-19S z Powidza), to z dniem 5 listopada 1962 roku samolotów MiG-21F-13. Otóż w poniedziałkowy ranek 5.XI., wpieryw na niskiej wysokości przeleciał radziecki samolot UTI MiG-15, a po pół godzinie później, na wysokości niecałego 0,5 km - pierwszy samolot ze skrzydłem delta. Nie miał on żadnych znaków przynależności państwowej ani też taktycznego numeru burtowego (wyposażony był w zbiornik paliwowy pod kadłubem oraz w 2. pod skrzydłowe wyrzutnie do samonaprowadzających się pocisków rakietowych R-3S. Do późnego popołudnia - w regularnych odstępach czasowych 20 minut, przeleciało nad rejonem mego domu 20 - 24 tych nowoczesnych wtedy samolotów. Tego dnia - jeden raz w tygodniu, do technikum jeździłem pociągiem na popołudniową zmianę, na warsztaty praktyczne. W Krzesinach były wtedy tylko 4 MiGi-21F-13 : 2015, 2016, 2017 i 2018. W następne dni (wtorek - piątek) - przeleciało ich ~ dalszych 80 - ciu może sztuk, na pułapie wyższym, ze względu na wyższe chmury warstwowe lub ich brak. W krótkim czasie można było zaobserwować ich w granicach 12-16 sztuk - w paru grupkach - po 4 samoloty na raz. Gdyby to były samoloty z Krzesin - to jedynie po 4 ich egzemplarze w ciągu jednej godziny. Obserwowałem je podczas przerw lekcyjnych, ewentualnie z okna podczas lekcji (gdzie nie raz miałem uwagi, że chyba będę przeniesiony z owego okna w inne miejsce). Były to ostatnie też dni tzw. kryzysu kubańskiego (być może owe samoloty leciały do NRD z międzylądowaniem - celem uzupełnienia paliwa w Krzesinach - gdzie ich dostawa do NRD - odbywała się już od lata 1962 r., z dniem zaś 6 listopada - na lotnisku w Krzesinach

rozpoczęły się loty szkoleniowe na 4 samolotach, które przyleciały z Modlina 22. X. 1962 r. Na dobre zaś loty na samolotach Mig-21 z Krzesin (8 egz.), zaczęły odbywać się z początkiem roku 1963, gdy 11 stycznia - przyleciały bezpośrednio z ZSRR 4 dalsze samoloty: 2020, 2023, 2024 i 2307. Dostawy następnej - większej partii samolotów MiG-21, w nowszej jej wersji PF (z celownikiem radiolokacyjnym) do Krzesin - nie szło zaobserwować w powietrzu, ze względu na ich przyjazd (~ 20 samolotów) transportem kolejowych w skrzyniach, gdzie wpierw musiano je zmontować, dokładnie sprawdzić i dopiero je oblatywać w powietrzu, a potem rozesłać drogą powietrzną do innych jednostek na inne lotniska wojskowe w Polsce.

Od 1964 roku, na polskim niebie (na odległościach rzędu do max. 200 km), w ładne pogodne dni z przejrzystym powietrzem - szło przez lornetkę zaobserwować coraz to więcej lotów na dużych wysokościach samolotów MiG-21 ze smugami kondensacyjnymi, m. in. nad rejonem Debrzna (od 1963 r.), Wrocławia, Łęczycy, Łasku (czasem też MiGi-21 z Krzesin - odbywały loty wysokościowe z zapasowego swego lotniska z Kąkolewa, położonego pomiędzy Poznaniem a Babimostem), zaś w okresie miesięcy letnich (maj - sierpień) - po zachodzie słońca - smugi na niebie szło zobaczyć - nawet nad tak odległymi lotniskami jak : Chojna oraz Kluczewo koło Stargardu Szczecińskiego - z lotnisk lotnictwa ZSRR a nawet z Goleniowa (oczywiście - w tamtych latach miejsca lotnisk wojskowych w Polsce otoczone były ścisłą tajemnicą wojskową ; a już szczególnie te radzieckie, jednakże te polskie z samolotami odrzutowymi - były już mi o tyle znane, o ile udawało się - coś o nich dowiedzieć się - od znajomych (z których ktoś z rodziny miał jakiegoś żołnierza noszącego mundur lotniczy - a więc nie było to wcale aż takie trudne). Nawet szło ustalić typy samolotów - gdy mówili - że są tam E-7 czy E-7A - a więc mówili oni o samolotach MiG-21PF, mimo iż zapierali się, że nie znają takiej nazwy jak MiG-21). Nieco rzadziej były widoczne smugi samolotów typu Lim - nad takimi lotniskami jak : Babimost (Limy-5), stosunkowo jednak często z Piły (Limy 2, Limy-5M, Limy-6 bis) - gdzie ich smugi kondensacyjne pod wieczór - innego jednak rodzaju od tych po samolotach MiG-21- były dość dobrze widoczne samym tylko gołym okiem, bez użycia lornetki. Wyjątkowo natomiast już z Mirosławca oraz z Bydgoszczy (tu dopiero od 1964 roku, po pojawieniu się Su-7BM a potem Su-7BKŁ). Natomiast tylko raz, -2, -3 razy w roku - udawało się zaobserwować jakieś smugi nad Modlinem (w kierunku zachodnim), a już zupełnie wyjątkowo rzadko nad Sochaczewem - raz może na rok (i to tylko do kwietnia 1963 roku - gdyż wtedy rozpoznawcze Ily-28 przyleciały na stałe już do Powidza), gdy czasem latały stamtąd Ily-28 na dużych pułapach - w kierunku zachodnim (później gdy były Limy - to już nie szło nic stamtąd zaobserwować). Natomiast dość częste były loty samolotów Mig-21F-13 z pobliza Łęczycy, nad rejonem Targowej Górki - po zachodnią stronę lotniska w Krzesinach, gdzie po wykonaniu bardzo dużego skrętu w lewo - za rejonem pomiędzy Jarocinem a Pyzdrami - zaczęły "gubić" swe smugi, zniżając się do powoli do lądowania. Z pozostałych już, tych bardzo oddalonych lotnisk na odległościach 200 - 300 km - nie szło nigdy (ewentualnie raz może na kilka lat - np. z Garz) - zaobserwować żadnych smug kondensacyjnych (nawet z najdłuższymi dniami w takich miesiącach jak : maj - sierpień), a więc nad Mińskim Mazowieckim, Mierzęcicami w rejonie Katowic, Malborkiem, nad Babimi Dołami w Gdyni, nad Słupskiem (gdzie były tylko MiGi-19), nad Zegrzu Pomorskim, nad radzieckim Bagiczem koło Kołobrzegu czy Garz w NRD blisko Świnoujścia (musiałaby to być lornetka o dużym przybliżeniu (15-16-18-20-21-22-24-25-26-28-30 x oraz o dużej średnicy obiektów, rzędu 70-75-80-85-90-100-110 mm - a niestety takich w latach 60. nie było, a jedynie : 6x30, 8x30, 8x40, 7x50 i 11x40, a nieco później - 10x50 i 12x40 - ja miałem 11x40 oraz potem drugą - 8x30 - używaną do wstępnych obserwacji nieba z powodu jej dużego pola widzenia : 150 m - na odległość 1 km.

Nad rejonem Kokoszek były następujące stałe trasy przelotowe samolotów wojskowych lotnictwa ZSRR ; z ZSRR do NRD (gdzie były dość często wprowadzane duże ilości takich typów samolotów - jak coraz to nowsze warianty MiG-21, Su-7 (a w późniejszych czasach : Jak-28 R, MiG-23, MiG-27, MiG-29, Su-17, Su-27) a kolejno były wycofywane : Jak-25, MiG-17, MiG-19, Il-28 a później MiG-21, Jak-27R, Jak-28R, Su-7, a nawet i Su-17. Jeśli chodzi o przeloty do NRD - to odbywały się one przez wiele godzin dnia, po 4 samoloty w ciągu godziny, przy pięknej, bezchmurnej pogodzie, dość często w soboty lub w poniedziałki. Powroty - także odbywały się podobnie, jednak wtedy dość często leciały z reguły dwie grupki samolotów stosunkowo blisko siebie - po 4 samoloty, a więc na raz po 8 ich "sztuk" - zawsze jednak tylko jednego typu. Jest też możliwe, że w latach 50. oraz jeszcze i na początku lat 60 - tych - niektóre typy samolotów, jak : Jak-23, MiG-15, MiG-17, MiG-19, MiG-21 - mogły jechać transportami kolejowymi (wojskowymi w skrzyniach), jakie codziennie przejeżdżały przez Neklę, m. in. do NRD (nie było dnia, by nie przewożono w tę czy w drugą stronę pojazdów wojskowych, czołgów, wyrzutni rakiet taktycznych i operacyjnych, wszelkiego innego sprzętu wojskowego do NRD - ów sprzęt był dobrze zamaskowany, nawet i czołgi - gdzie nie szło ustalić ich typu, natomiast do ZSRR - już bez jakiegokolwiek kamuflażu, bez nakryć i brezentów (jedynie na samochodach- stawianych prawie pionowo, pod kątem ~ 40 stopni jeden po drugim - były tektury na ich przednich szybach). Ponadto w kierunku zachodnim codziennie przewożono olbrzymie ilości najróżnorodniejszych cystern. Takich linii jak ta przez Neklę - było razem cztery (jedna wiodła z Obwodu Kaliningradzkiego przez północną część Polski, druga przez Toruń i Piłę, a czwarta - przez Kalisz i Ostrów Wlkp.). Ponadto przelatywało dużo samolotów transportowych - w pierw An-12 (tworzących tzw. mosty powietrzne), następnie olbrzymie An-22, a na końcu Il-76. Dwie inne trasy przelotowe wiodły z Obwodu Kaliningradzkiego w rejon Legnicy - poprzez okolicę Kokoszek, Nekli i Giecza (na lotniska : Stara Kopernia - a więc "Żagań", Krzywa, Szprotawa, Legnica) samolotów MiG-17, MiG-21, Su-7, a później Su-17 i Su-24, i dla śmigłowców - na niskich pułapach lotu (w pierw w małych ilościach Mi-1, Mi-3, a potem w bardzo dużych : Mi-4, Mi-6, a później - Mi-10K - te pojedynczo, Mi-8, Mi-9, Mi-17, Mi-24, a wyjątkowo nawet pojedyncze Mi-26) - m. in. na lotnisko Wschowa - Łysiny, samolotów transportowych : An-2, An-8, An-14, An-12, zaś później An-22, Il-76 (od niskich pułapów po średnie i wyższe). Druga trasa przelotowa - głównie dla MiG-21 i Su-7 - wiodła z Obwodu Kaliningradzkiego poprzez radiolatarnię w Grudziądzu - Gniezno - rejon Podstolic - Gąsiorowa - radiolatarnię w Trzebnicy - do CSRS (i z powrotem). Kolejna trasa wiodąca przez Kokoszek i Neklę była od lotniska w Brzegu, gdzie po swym starcie na zachód, samoloty skręcały w prawo i obierały kurs północny 360 stopni (w danym dniu lotnym jednakże zdarzało się, że pojedynczo lecący samolot wykonywał lot w przeciwnym kierunku, a więc południowym - 180 stopni, lecąc jednak na dużym pułapie lotu, w przeciwieństwie do kilku - kilkunastu - dwudziestu paru innych, lecących lotem koszącym nad ziemią (w pierw Jly-28, potem Jaki-27R, Jaki-28R, a na końcu - wyłącznie na dużych pułapach MiGi-25 oraz MiGi-23, niekiedy z prędkościami naddźwiękowymi i to często w nocy, gdzie szyby w oknach drżały silniej niż od polskich MiGów-21). Przeloty samolotów lotnictwa wojskowego ZSRR były kontrolowane przez m. in. 7 super potężnych stacji radiolokacyjnych wczesnego wykrywania - zamontowanych stacjonarnie na najwyższym wzniesieniu w powiecie wrzesińskim - w Sokołowie (po wschodniej stronie drogi z Wrześni do Gniezna ; nie było tam jednak radaru na kierunek Ukrainy) wraz z innymi, dodatkowymi, mniejszymi stacjami rlok. określającymi m. in. wysokości i odległości do samolotów. W latach 60 tych i 70 tych - na najwyższym wzniesieniu ziemi średzkiej - w Górznie niedaleko Targowej Górki i Giecza - umieszczane były identycznego typu stacje rlok. wczesnego ostrzegania "dużej mocy" (te z Sokołowa miały bezpośrednie połączenie z Moskwą), wraz z



paroma mniejszymi. Gdy nad rejonem Nekli - Kokoszek - odbywały się przeloty samolotów wojskowych ZSRR - to z lotnisk z Krzesin i z Powidza na czas 1 godziny lub i dłużej - były przerywane loty, a gdyby owe przeloty trwały przez kilka godzin, lub przez cały dzień - wówczas na obu polskich lotniskach odwoływano wszystkie loty (samoloty radzieckie zawsze miały pierwszeństwo, podobnie jak polskie samoloty wojskowe w stosunku do polskiego lotnictwa cywilnego, które to mogły dopiero przelatywać trasą Poznań - Warszawa - gdy nie latały nad rejonem Nekli żadne samoloty odrzutowe z obydwu tych lotnisk. Samoloty pasażerskie czy inne - latały wówczas wydłużoną trasą z Poznania - przez Łódź do Warszawy, albo omijały czasem strefy lotów - lecąc z Poznania poprzez Gniezno i inne im podane miejscowości - do Warszawy.

Nad Kokoszkami wiodła też stała trasa przelotowa dla samolotów odrzutowych z Krzesin - na niskich pułapach lotu dla : Jak-23, Mig-15 (Lim-1, Lim-2), MiG-19P oraz Lim-5, a na dużych pułapach dla MiG-19 i MiG-21 - m. in. podczas lotów z prędkościami naddźwiękowymi oraz dla dość często powracających Jł-28 z kierunków zachodnich, w tym z NRD, zaś pomiędzy Kokoszkami a Stępocinem czy nad Targową Górką - dla samolotów MiG-21- w trudniejszych warunkach atmosferycznych wg systemu radiolokacyjnego lądowania RSL (radiolokacyjnego systemu lądowania). Inna trasa przelotowa - dla samolotów i śmigłowców lotnictwa wojskowego - w kierunku zachodnim - m. in. do Krzesin, Kąkolewa, Babimostu i NRD - przebiegała nad Targową Górką (a w kierunku wschodnim - na lotnisko koło Łęczycy, do Łodzi, Tomaszowa Mazowieckiego, Nowego Miasta nad Pilicą, ewentualnie do Radomia, Dębina, Świdnika, Mielca). Już po roku 2000 - nad Kokoszkami i Neklą - przez kilka lat - samoloty MiG-21 - a na końcu już tylko samoloty TS-11"Iskra" - po swym starcie - odbywały loty koszące znad rejonu Kórnik - Środy Wlkp. - przelatując potem nad Modliszewem w stronę Rogowa (i dalej) a do lądowań także podchodziły znad okolicy Nekli, poprzez Kokoszki - w stronę Kórnik. Nad samą Neklą - przez wiele lat była trasa przelotowa z Warszawy do Poznania - w tym też i na lotnisko do Kobylnicy, głównie jednak na Ławicę - dla samolotów i śmigłowców cywilnych i wojskowych, w tym sanitarnych, łącznikowych, aeroklubowych, kurierskich, transportowych, pasażerskich i innych (zdarzały się tu nawet takie perełki jak : wodnosamoloty, łodzie latające, amfibie powietrzne, samoloty z przypiętymi nartami, motoszybowce, ULMy, wiatrakowce, motolotnie, motoparalotnie, lotnie - jako super rzadkość, balony, sterowce). Ponadto były jeszcze inne trasy przelotowe, jak z Kobylnicy oraz z Ławicy do Powidza i w kierunku powrotnym (jednego razu - widziałem nawet lecącego Lima-5 - pomiędzy Kokoszkami a Neklą - dość nisko, z wypuszczonym swym podwoziem - zapewne w przelocie z Powidza na Ławicę). Z Kokoszek - przy bardzo przejrzystym powietrzu szło zaobserwować dziesiątki szybowców, samolotów sportowych i skoczków spadochronowych z lotniska sportowego w Kobylnicy, a w późniejszych latach - dziesiątki skoczków spadochronowych z lotnisk - wpraw ze Słupi Wielkiej koło Środy, potem z Mącznik koło Środy Wlkp., a po 2000 r. - z lotniska w Bednarach. W latach 50.-60.-70.-80.- na niebie Kokoszek i Nekli można było zaobserwować całe dziesiątki szybowców w powietrzu, a także na hoku za samolotami - odbywających przeloty do Leszna Wlkp.(i odwrotnie), do rejonu Inowrocławia (i w przeciwnym kierunku - gdzie czasami bywały ich przygodne lądowania w polu, w tym i na terenie gminy Nekla). Sporo było też przelotów nad okolicą Kokoszek i Nekli szybowców z Kobylnicy (i wiele lądowań przygodnych koło Nekli jak i na jej gminnych polach). Szybowce zostały wyparte całkowicie z niebieskiego nieba niebawem po wyjściu wojsk ZSRR z Polski, w tym wpraw - całkowicie ich lotnictwa. Wtedy to, zniknęło wiele starych tras lotniczych a pojawiły się zupełnie nowe, zwłaszcza dla samolotów pasażerskich (które to od prawie już 30. lat - zupełnie dominują na polskim niebie, także i nad Ziemią Nekli). Nad rejonem lasów rozciągających się od Nekli - po Wagowo - była tzw. strefa pilotażu - wpraw dla samolotów

typu Lim, dość krótko dla MiG-19P, a od 1963 roku - powiększona dla Mig-21. Później takowa strefa znajdowała się od rejonu Wagowa - po Psary - dla MiG-21 i TS-11 "Iskra" dla samolotów z Krzesin. Nad rejonem Psar - w latach 80. - była strefa pilotażu dla Su-20, przeniesiona następnie w rejon Chwalibogowa - Miłosławia - po okolicę Mystek. W latach 60. a potem 70.- 80.- 90. i w kilka lat po roku 2000 - cały rejon pomiędzy Wrześnią - Jarocinem - Pleszewem - okolicą Kalisza a Koninem - służył do odbywania lotów na bardzo niskich wysokościach lub niskich (do 100 - 200 - 500 - metrów a także i koszących, poniżej 100 m - wpraw dla Ił-28, następnie Limów i MiG-21, a potem dla TS-11 "Iskra", a na końcu dla Su-20 i Su-22 z lotniska w Powidzu. Jeszcze inna - była nad lasami Targowej Górki i Mystek, dla Su-20 i Su-22 z Powidza - które to w tą strefę wlatywały od strony Nekli oraz dla MiG-21 z Krzesin, w której raz uległ awarii silnika samolot myśliwsko - bombowy Su-20 - w Małej Górcie - nr boczny 6254, w dniu 14.lipca 1993 roku, niedaleko cmentarza w Targowej Górcie. W latach 90. - 2000 kilka - parokrotnie szło zaobserwować lądowania i starty samolotów : m. in. MiG-21, MiG-23, Su-20, Su-22 - z nowo oddanego do użytku Drogowego Odcinka Lotniskowego (DOL) Września, gdzie samoloty - po swym starcie w kierunku zachodnim - skręcały zaraz znad Targowej Górki w prawo, kierując się nad Neklę. W latach 50 tych - średnio rocznie szło zaobserwować ponad 2000 - do ~ 3000 samolotów, a więc ~ nieco mniej niż 10 dziennie (w wakacje 3 x tyle), zaś w latach 60 - tych - za pomocą lornetki - w granicach 4-6 tysięcy, a więc średnio kilkanaście dziennie, a w czasie wakacji - przy wielokrotnych ich liczbach dziennych w granicach 50-100, średnio ponad 30 - w jeden wakacyjny dzień (z lotniska w Powidzu, gdzie od kwietnia 1963 roku Ił-28 latały z reguły 5 razy w tygodniu, a wyjątkowo przy którejś z sobót - aż 6 razy, - przy 2 - 3 dziennych wylotach Iłów - była to liczba nieraz przekraczająca 60 tzw. samolotolotów, zaś z lotniska w Krzesinach - przy lotach jednej eskadry MiG-21 czy Lim-5 - podczas z reguły odbywanych 4 - 5 wylotów każdego samolotu na jednej zmianie lotnej - w granicach 40 do ~ 60-ciu samolotolotów). Na niebie Kokoszek i Nekli szło w owych latach dostrzec dużo ciekawych rzeczy, jak m. in.: pierwszy radziecki śmigłowiec Mi-1 już w 1955 roku, polskie SM-1 - od 1956 roku, parokrotne starty alarmowe w latach 50 tych, wykonane całością sił pułku myśliwskiego z Krzesin - gdzie na niebie znad Czerlejna, Gułtów - nad Kokoszkami pojawiała się wielka chmara samolotów Lim-2, czasem na bardzo dużym pułapie lotu (około 40 na raz smug kondensacyjnych na niebie, rozprzestrzenionych na dużej szerokości lub długości nieba), przeloty samolotów sportowych - holujące nie tylko 2, lecz nawet i 3 szybowce, bombowce Ił-28 - holujące na długiej, 400. metrowej linii - biały rękaw (worek) strzelecki, "ataki" od tylnej półsfery - na lecące pojedynczo nad Kokoszkami (od strony lotniska z Krzesin) Ił-28 - przez Limy-2 z Krzesin, zwarte lub dość mocno rozproszone duże grupy bombowe, czy długi sznur lecących pojedynczo owych bombowców, wielokrotnie podczas lotów nocnych - wyłącznie tylko pojedynczych samolotów Ił-28 - przy ich skrętach w lewo o 180 stopni - nad rejonem Barczyzny - Nekli - Kokoszek - włączany był reflektor do lądowania umieszczony na lewym silniku, czasem podczas lotów nocnych nad lotniskiem w Powidzu zrzucane były bomby błyskowe - celem wykonania nocnych zdjęć z Ił-28R, niekiedy były przeloty Lim-2 całą swą eskadrą na małej wysokości, wykonywane beczki przez pojedyncze Limy, zarówno w locie poziomym jak i wznoszącym, "ataki powietrzne" Limów jednej grupki na drugą, "swobodne polowania" Limów i inne jeszcze ciekawe ćwiczenia lotnicze, odbywane w najróżniejszych przedziałach wysokości : czasem nawet jednocześnie na niskim pułapie i dużo wyższym, bądź na "średnim" i bardzo wysokim, a także na bardzo niskim i bardzo wysokim, lub z jednoczesnym udziałem samolotów Lim-5 latających nisko i MiGów-21 latających bardzo wysoko. Czasami się zdarzały jedno dniowe czy kilku dniowe przyloty samolotów z innych lotnisk - jak np. SB Lim-1A, -2A - z Sochaczewa, krążących w powietrzu nad rejonem mego domu (wyczekujących na coś w powietrzu, czy może na wolny pas do lądowania w Powidzu, czasami akurat nad moim

domem przelatywały Su-7, startujące z Powidza, a bywały też przyloty do Krzesin - samolotów MiG-21 z Mierzęcic czy z Wrocławia i loty z Krzesin - odbywane 5 - a czasem i 6 razy w tygodniu, zamiast 2-3x (z reguły : 3x). A zatem, nie brakowało w żadnym roku przeróżnych atrakcji na niebie rejonu Nekli. Natomiast zanotowany w Kokoszkach dzienny rekord ilości zaobserwowanych statków powietrznych (i to tylko w godzinach od 12.00 do 22.00 - w miesiącu październiku, w pierwszą niedzielę, około roku 2010, gdy były super warunki przejrzystego powietrza, a za każdym samolotem pasażerskim była widoczna smuga kondensacyjna) - wyniósł ponad 400 statków powietrznych, przy posługiwaniu się dwoma lornetkami - wstępnego ich wykrywania za pomocą lornetki 10x50 z szerokim polem widzenia oraz lornetą na statywie 25x100 - do dalekich ich obserwacji (pod wieczór i o zachodzie słońca - na odległości przekraczające 400 km - a więc przelatujące nad terenem Niemiec - w latach 60. można było dostrzec o takowej porze też duże już ich ilości - w korytarzu powietrznym nad wschodnią stroną NRD, natomiast zaledwie po kilka dziennie w polskich korytarzach : z Pragi - przez Łódź do Moskwy, oraz w korytarzu z Moskwy do NRD - które to korytarze były oddalone na odległościach 90-110 km od mojego miejsca obserwacji a za większością samolotów - lecących nieco niżej - nie tworzyły się smugi kondensacyjne - więc praktycznie można było je dostrzec dopiero przed wieczorem).

## V - WSTĘPNE ZAINTERESOWANIE SIĘ LOTNISKIEM WOJENNYM W DZIERZNICY.

Wracając do początków zainteresowań lotniskiem wojennym w Dzierznicy. Otóż do domu moich rodziców - dość często przychodzili na tzw. pogawędki starszy ode mnie o ponad 10 lat Józef Menes ze swą siostrą Stanisławą. Mieszkali oni u pana Czesława Kaczmarzkiego, razem ze swą mamą (byli oni z pierwszego jej małżeństwa), o dwa domy dalej (bliżej jednak linii kolejowej do Warszawy). Otóż ów lubiany także przeze mnie Józek - będąc na urlopie z wojska (był on w Warszawie kierowcą wojskowym wożącym generała), w jedną z wrześniowych niedziel 1956 roku - przyniósł ze sobą trzy ówczesne tygodniki, którymi chciał także - oprócz mego ojca i dziadka zainteresować i mnie. Były to : "Motor", "Żołnierz Polski" oraz 38 (272) nr "Skrzydlatej Polski" z 16 września 1956 r. z artykułem Adama Kurowskiego "WRZESIEŃ 1939", gdzie w 3. odcinku, na str.11 były podane informacje o wojennym, polowym podstawowym lotnisku "koło Nekli". Owe tygodniki bardzo mnie zainteresowały, nawet i "Motor" (gdyż były tam zdjęcia mego ulubionego samochodu M-20 Warszawa, którym to służbowo jeździł mój wujek z Poznania - a brat mego ojca, gdzie tym autem nieraz mnie podwoził do Nekli - skąd musiałem już wracać tylko na piechotę). Otrzymywane kieszonkowe pieniążki od rodziców, a zwłaszcza od dziadka - przeznaczałem odtąd jedynie na owe czasopisma. Cieszyłem się każdym kupionym numerem. Od 1959 roku już je prenumerowałem u listonosza. W latach 60.- zaczęły się pojawiać coraz częściej wzmianki i artykuły o lotnictwie z 1939 roku, w tym też i o lotnisku w Dzierznicy. Zacząłem też - począwszy od owego roku kupować co ciekawsze książki omawiane na łamach "Skrzydlatej", w tym pierwsze (wydaną wprawdzie w 1962 pod tytułem "Lotnictwo polskie w 1939 roku") książki byłego Szefa Sztabu Lotnictwa Armii "Poznań" Adama Kurowskiego, gdzie było przedstawiane lotnisko w Dzierznicy. Do 1967 r. było ich kilka (a ponadto książki takich autorów jak : Wacław Król, Kazimierz Sławiński, a bywało że i innych, z jakimiś wzmiankami o lotnictwie Armii "Poznań"). W owych publikacjach była podawana tylko ogólna ilość 10 - ciu zwycięstw powietrznych za okres 3 dni wojny dla wszystkich lotnisk dyonu myśli. III/3, a żadne blisko Dzierznicy, Wrześni i Gniezna (podawane były jedynie okolice Poznania z 4 - ma zestrzeleniami oraz Kalisza - z 5. zestrzeleniami, 1.- "gdzieś nad Wielkopolską" oraz 1 samolot w dniu 4 września - gdy główne lotnisko miało już być koło Kleczewa i nic więcej). W owych latach przyjmowałem to za prawdę, gdyż od swej mamy też nie dowiedziałem się niczego więcej - gdzie one były

zestrzeliwane (mama nie będąc naocznym świadkiem ich zestrzeleń - to w latach 60. - już nie pamiętała o informacjach od innych ludzi z 1939 roku. Ojciec i dziadek - także takowe ustne wieści zupełnie pozapominali (coś, czego nie widziało się na swe oczy - to niestety dość szybko ulega zapomnieniu). Gdyby więc w owych artykułach czy książkach - był choćby wymieniony jeden jakiś zestrzelony samolot blisko Wrześni czy Gniezna - na pewno bym to zaczął wyjaśniać z kolegami ze swego wrzesińskiego 5. letniego Technikum Elektroenergetycznego (z Wrześni, z Gniezna, Słupcy, rejonu Jarocina i z wielu innych miejscowości powiatu wrzesińskiego czy z innych powiatów). Jeżdżąc pociągiem do Wrześni - miałem też mnóstwo kolegów i znajomych tak z Kostrzyna jak i z jego okolic, a nawet z Poznania. Od 3 klasy technikum - rozpocząłem też uprawianie kolarstwa. Oj, gdzie ja swym nowiutkim "Huraganem" nie jeździłem (bywało, że w okolicach Witkowa, Czarniejewa, Gulczewa, stacji kolejowej w Czarniejewie, Słupcy - skąd obserwowałem loty bombowców Jł-28, czy w okolicy Środy (w pobliże lotniska w Mącznikach - obserwując tam loty samolotów rolniczych, a także i z innego pobliskiego tam miejsca - z okolicy jakby Jarosławca (po zachodniej stronie drogi z Nekli do Środy) - starty i lądowania takich samych samolotów. Czasem jechałem i nieco dalej, gdyż nawet w okolicy Kórnik - obserwując loty MiGów-21, czy w okolicę Kostrzyna, Paczkowa i Sarbinowa - zerkając od czasu do czasu przez zabieraną w plecaczku swą lornetkę na samoloty, szybowce i skoczków spadochronowych z lotniska w Kobylnicy (oczywiście z daleka od innych ludzi i przejeżdżających pojazdów - często zmieniając swe miejsca zatrzymań) - a czasem - przy okazji imprez lotniczych - przyjeżdżałem na lotnisko sportowe w Nałęczu pod Gnieznem. Z reguły w owe podróże wybierałem się tylko podczas wakacji. Gdybym to wówczas miał świadomość - odnośnie rzeczywistej historii poznańskiego dywizjonu myśliwskiego taką jak mam teraz, to jeżdżąc owym wyścigowym rowerem - zebrałbym informacje (uzyskiwane w dwu dekadach lat 80. i 90.) - w czasie znacznie krótszym (tylko przez okres 2-3 lat), uzyskując mnóstwo dobrych i pewnych danych. Owe niewiarygodnie wielkie swe możliwości jakie istniały przede mną - zaprzepaściłem zupełnie, ślepo wierząc w prawdziwość informacji podawanych przez ówczesne książki (co mnie w owych latach do 1967 roku "zgubiło" i "wyprowadziło w pole"). Po zdaniu matury, przez 3 miesiące pracowałem w biurówcu zakładów "Tonsil" produkujących głośniki - na stanowisku inspektora BHP.

## VI - SZKOŁA LOTNICZO WOJSKOWA W LATACH 1967-1969.

W nocy z dnia 27/28 września wyjechałem z Wrześni pociągiem do Oleśnicy Śląskiej, do 2 letniej szkoły wojskowo - lotniczej (nowo utworzonej pomaturalnej Szkoły Chorążych Personelu Technicznego Wojsk Lotniczych, do kończącej już kształcenie 3 letniej TOSWL). Ze względu na ukończone technikum Mechaniczno - Elektryczne - otrzymałem przydział do plutonu uzbrojenia lotniczego samolotów MiG-21. Drugi pluton szkolił przyszłych specjalistów płatowca i silnika, także na ten sam typ samolotu. W szkole w Oleśnicy - widziałem dużo różnych ciekawych rzeczy - wprawdzie budowę lotniska wraz z licznymi obwałowaniami dla ukrycia samolotów (z bitumicznym pasem startowym, z którego później przez cały okres lata w 1968 roku startowały samoloty MiG-21PFM z Wrocławia), około 30 różnych samolotów zgromadzonych na terenie lotniska - tuż przy szkole, w tym m. in.: Limy (1,2,5), 2łły-28, Mig-19P, MIG-21F-13, samoloty z napędem tłokowym oraz kilka śmigłowców. Niebawem do szkoły został sprowadzony nowy samolot MiG-21PFM, po wypadku lotniczym - po lądowaniu. Nad szkołą, w korytarzu lotniczym z Pragi do Warszawy i Moskwy latały dość ciekawe samoloty pasażerskie. Duży ruch powietrzny był też na trasie lokalnej z Warszawy do Wrocławia. Innymi "atrakcjami" - były dość częste loty radzieckich samolotów rozpoznawczych Jak-28R, które wykonywały nad lotniskiem dość często fotografowania dzienne i nocne - te ostatnie - przy pomocy urządzeń rozbłyskowych. Ponadto

było tam dość dużo przelotów samolotów radzieckich, zaś szczególnie na któryś dzień przed tzw. inwazją na Czechosłowację w nocy z 20/21 sierpnia 1968 roku (były to przeloty - nawet o dziwo Mig-17, lecz już w dużych ilościach - w sposób demonstracyjny - na niskich wysokościach - MiG-21 oraz Su-7. Robiło to wielkie wrażenie. W ową noc - dla mojej kompanii - gdzie oprócz 2 plutonów kadetów były 3 plutony podchorążych przedostatniego rocznika - po godz. 22.00 został ogłoszony alarm nocny. Tym razem była to bardzo ciekawa noc. Wymarsz nastąpił na lotnisko, które to do godziny 4.00 rano - obeszliśmy ze wszystkich jego stron. Po godzinie 23.00 - słychać było w powietrzu daleki odgłos samolotów turbośmigłowych (An-12). Leciały one w regularnych odstępach czasowych co 3 minuty, na niezbyt wcale dużej wysokości może 800 - 1000 - a nie więcej niż 1200 m (zapewne aby nie były zbyt szybko dostrzegane przez czechosłowackie stacje radiolokacyjne), a zarazem by nie potrzebowały się wzbijać w górę nad terenem górzystym południowej Polski i gór już Czechosłowacji). Leciały one od strony Wrześni (i lotniska w Powidzu). Do chwili skończenia alarmu - o godz. 4.00 rano, naliczyłem ich ponad 80. Zanim zasnąłem - przeleciało ich jeszcze kilka, do ~10 - ciu. Rano, po normalnej pobudce o godz. 6.00 - podczas przemarszu na śniadanie (około godz. 7.00) - znów leciały - tym razem już dwie zwarte grupy tych samolotów. Jedna na wysokości 500 - 600 m, zaś druga na pułapie około 1500 m. Razem : 40 transportowych maszyn oraz 2 dodatkowe, lecące po bokach niższej grupy, na niskim pułapie (~ 200 m). Grupa lecąca wyżej - mogła być oddalona o niecały 1 km na zachód od tej lecącej poniżej. Po południu - znów był przelot 20 An-12, tym razem na pułapie wyższym, 2000 m, a po nim - kilku jeszcze pojedynczych samolotów tego samego typu. I na tym owe "atrakcje" się skończyły. Będąc już na lotnisku w Powidzu - świadkowie zdarzeń mówili o minimum 130 samolotach An-12, które to wylądowały tam jeszcze za dnia i były mocno "poupychane" (blisko jeden drugiego, pod kątem do krótszego pasa startowego oraz na dość szerokiej drodze kołowania, po obu jej stronach). Ostatnimi zaś laty - można się doczytać z jednej z książek, że z lotniska radzieckiego w Bagiczu - gdzie były MiGi-21, do inwazji na CSRS - startowało stamtąd minimum 30 Aenów-12 (polskie samoloty transportowe startowały m. in. z Krakowa i Wrocławia, zaś część z nich - miała też przylecieć na krótko do Powidza). Tak wielkiej armady samolotów na raz - to już więcej się nie widziało (jedynie po 40 na raz An-22 lecących do NRD i tyle samo w pobliżu - lecz na wyższym pułapie Jłów-76. Natomiast wcześniej - w 1965 roku - podczas wielkich manewrów UW (Układu Warszawskiego) - "Burza Październikowa" - nad terenem NRD miało brać udział ~ 600 samolotów transportowych (a może wykonały one łącznie 600 samolotolotów ?), to już z lotniska w Powidzu - nie uczestniczyło ich więcej jak może ze 60 sztuk (odbywały one loty z Powidza do Krakowa jak i bezpośrednio do NRD, przelatując nad rejonem Stępocina - Targowej Gorki, a później z powrotem. W miesiącu sierpniu 1969 roku byłem na dwutygodniowej praktyce ze swoim plutonem na lotnisku we Wrocławiu, gdzie były samoloty MiG-21PFM. Po nominacji na stopień młodszego chorążego (w sobotę 6 września 1969 roku) - w niedzielę rano - pociągami przez Wrocław - Poznań - przyjechałem do Nekli i mając niecałe 2 km ze stacji - przyszedłem pieszo do domu w Kokoszkach, ubrany na galowo. W najbliższych dniach września - odbyłem parę wyjazdów do Poznania - gdzie obszedłem wszystkie księgarnie - kupując dużo lotniczych książek, zwłaszcza w antykwariatach, gdzie były jakieś wzmianki o poznańskim dywizjonie myśliwskim. Na niebie rejonu Kokoszek i Nekli - przez 1 tydzień : 21-28 września - obserwowałem manewry wojskowo - lotnicze o kryptonimie "Odra - Nysa", gdzie uczestniczyły w nich samoloty z lotnisk w Powidzu i z Krzesin oraz lotnictwa wojskowego ZSRR, z dużą ilością samolotów transportowych An-12 oraz bardzo potężnych An-22, śmigłowców Mi-6 oraz bojowe śmigłowce nowego typu Mi-24. Ze zdziwieniem oglądałem też przeloty radzieckich bombowców (i nosicieli lotniczych torped wodnych) typu Tu-14. Ponadto brały w nich udział samoloty z NRD i CSRS - gdzie na niebie szło zaobserwować w dużych ilościach MiGi-21 i Su-7. Z defilady wojskowo -

lotniczej we Wrocławiu - w dniu 28 września - powracały do Powidza samoloty Ił-28. W dniu 7 października - z kolejowym biletem wojskowym - udałem się do DWL w Poznaniu - celem skierowania mnie stamtąd do dalszej służby wojskowej (zawodowej) do 21. Pułku Lotnictwa Rozpoznania Taktycznego i Artyleryjskiego w Powidzu. Do Powidza przyjechałem 8 października, gdzie otrzymałem do dnia 12 października włącznie (podobnie jak i inni moi koledzy ze szkoły) - 4 dni czasu wolnego (dzień 12.X. - był świętem WP) na przywiezienie wszystkich swych mundurów, pobranych w Oleśnicy - przed swą nominacją.

## VII - ZAWODOWA SŁUŻBA WOJSKOWA W NOWO UTWORZONYM PUŁKU LOTNICZYM W POWIDZU WRAZ Z NAJNOWOCZEŚNIEJSZYMI SAMOLOTAMI W POLSCE MIG-21R.

W poniedziałek 13 października przyjechałem na lotnisko w Powidzu do swej jednostki wojskowej nr 1295, gdzie przez cały dzień oprowadzał mnie po nim jeden wyznaczony sierżant - opisując ustnie i pokazując po kolei wszystkie tam obiekty - w tym w szczególności podporządkowane i współdziałające z 21. pułkiem. Moja 1. eskadra rozpoznawcza samolotów Mig-21R znajdowała się w rozśrodkowanej strefie pułku w północno - wschodniej części lotniska, na północ od drogi kołowania samolotów i także na północ od wschodniego krańca głównego pasa startowego o długości 3515 m i szerokości 60 m (z osią startu na zachód - 287 stopni a na wschód - 107 stopni). W mojej eskadrze był wtedy jeszcze niepełny stan samolotów : 2 SB Limy-2 z urządzeniem AGD (nawigacyjnym, stosowanym na MiG-21), 3 MiGi-21R (z dwu serii produkcyjnych z niewielkimi zmianami, 14-tej : 1422 i 1423 oraz 1- z 17 serii : 1705 oraz 4 wypożyczone z Goleniowa (z 2. PLM) MiGi-21PFM - z dwu różnych serii (z małymi zmianami) : 03, 09 oraz 5703 i 5709. Przez okres 2 - 3 miesięcy szkoliłem się w obsłudze tych samolotów i uczestniczyłem w przyjmowaniu dwu następnych : MiG-21R 1706 z lotniska w Malborku i dwumiejscowej wersji MiG-21US nr boczny 5141 (prawidłowy numer tego samolotu powinien być : 4151) z lotniska w Modlinie. Były to zarazem moje pierwsze loty samolotem An-2 odbywane z Powidza. Po zdaniu egzaminów - zostałem dowódcą klucza uzbrojenia samolotów rozpoznawczych MiG-21R i szkolno - bojowych MiG-21US. W dniu 16 kwietnia 1970 roku, po południu, przyleciało z ZSRR - 8 nowych samolotów MiG-21R, z minimalnymi zmianami w stosunku do samolotów wcześniejszych (z namalowanymi dopiero później polskimi szachownicami i nr 19. serii : jako 1909, 1911, 1912, 1913, 1914, 1915, 1916, 1917), które przyleciały bez jakichkolwiek znaków przynależności państwowej, w wariantcie myśliwskim, z pod kadłubowym zbiornikiem paliwowym i umieszczonymi na zewnętrznych belkach bombowych - wyrzutniami APU-13 M1 do odpalania samonaprowadzających się pocisków rakietowych R-3S. W późniejszych latach (wpierw w 1972 r.) - przez okres ponad pół roku lub i dłużej - latały jeszcze 3 MiGi-21R z Sochaczewa - minimalnie zmodernizowanej wersji, a jeszcze później MiG-21PF z Mińska Mazowieckiego - wyposażony w nieduże urządzenie elektroniczno - radiowe - za pomocą którego pilot w swym locie na rozpoznanie wzrokowe, mógł natychmiast przysyłać zakodowane, zaszyfrowane liczbowo meldunki z powietrza odnośnie zaobserwowanego na ziemi sprzętu wojskowego, w postaci np. czołgów, transporterów opancerzonych, wyrzutni rakietowych, ładunków jądrowych itp. Potem był jeszcze dodatkowy MiG-21US i 2 nowsze MiGi-21UM (w tym o numerze taktycznym 6508, zaś ostatni był wyposażony w hydraulicznie podnoszony do góry luk techniczny - wyposażenia elektronicznego). W pułku znajdowały się następujące typy samolotów - w drugiej eskadrze : Limy-5R, SB Limy-1,-2, -1art, -2 art, UTI MiG-15 art, An-2, Jak-12A, Jak-12M. W trzeciej zaś eskadrze - przybyłej zaraz po nowym roku 1970 z Piły, z rozwiązanego tam 53. PLSz - były rozpoznawcze Limy-2R (i to w dużej, ponad etatowej ilości). Nieco później z II eskadry wycofano Limy-5R, a dodano na krótki czas śmigłowiec SM-2 a na

dłuższy czas - samoloty szkolno - treningowe TS-8 "Bies". Po wycofaniu za któryś rok z III eskadry samolotów typu Lim-2R (które przekazano do grupy konserwacji samolotów w Oleśnicy Śląskiej), dostarczono do niej zmodernizowaną wersję samolotów korygowania ogniem artylerii (z peryskopem na osłonie kabiny i z 600 litrowymi zbiornikami paliwa) typu SB Lim-2A. Do czasu stanu wojennego, w wypadkach i katastrofach uubyły następujące samoloty w jednostce : 2 Limy-2R (nr 1330 oraz nr 120 - które zderzyły się w chmurach podczas bardzo dalekiego podejścia na oś pasa startowego (we wschodniej stronie lotniska w Powidzu), o godz. 10.45 (podczas lotu po trasie Powidz - Poddębice - Krotoszyn - Powidz nad chmurami) - w dniu 21. września 1970 roku. Limy te - spadły na ziemię i rozbiły się w pobliżu miejscowości Helenów, 15 km na północ od Konina. 26 maja 1971 - w katastrofie - podczas wykonywania manewru samolotem SB Lim-2A - nr 1007, nad lasem w Nadarzewicach, na bardzo niskiej wysokości - zginęło dwóch młodych lotników ; pilot i nawigator. Dnia 26.V.1980 r. w poniedziałek, pod wieczór utracony został MiG-21R nr taktyczny 1914. Pilot szczęśliwie katapultował się z dużej wysokości pomiędzy Trzemesznem a okolicą Osińca (na pld. - wsch. od Gniezna), zaś samolot jakby samoczynnie "wylądował" w polu ~ 3 km na południe od Niechanowa (~ 200 parę metrów na zachód od drogi z Witkowa do Gniezna), niewiele się nawet uszkadzając, lecz niebawem uległ spaleniowi po wybuchu na nim pożaru. W sierpniu 1982 roku - przy lądowaniu na krótszym pasie startowym - w wyniku bardzo silnego uderzenia samolotu o beton - swe podwozie momentalnie stracił Lim-5R z drugiej eskadry (w które to samoloty była ona znów wyposażona (przyczyną tego wypadku była bardzo wysoka temperatura powietrza - ponad 30 stopni Celsjusza, co powodowało błędną wzrokową ocenę wysokości lotu samolotu (samoloty wówczas "spadały" na beton z większych nieco wysokości - zamiast poprawnie lądować). Natomiast od czasu gdy czynne już było lotnisko w Powidzu (od końca czerwca 1956 roku), to zdarzyły się w dwu przypadkach katastrofy samolotów typu MiG-15 w 38.PLM (24.I.1957 r.- dwumiejscowy UTI MiG-15 - który zaczął skrzydłem o drzewo w miejscowości Witkówek, w pld. stronie Witkowa, a 18.IX.1957 r. - Lim-2 - w okolicy Solca Kujawskiego, w locie nocnym). Natomiast w drugiej już jednostce, wyposażonej do końca 1977 roku - w samoloty Il-28 - nastąpiła w siedmiu przypadkach - utrata ośmiu Il-28, w których to zginęło 24 lotników, a uratowało się zaledwie dwóch - jeden pilot i jeden nawigator, jednakże dodatkowo zginęło 2 techników z personelu technicznego - zabranych do kabiny nawigatora oraz strzelca pokładowego jako "pasażerów". Owe katastrofy zdarzyły się : 1.VIII.1957 r. w okolicy Wólki (przed Strzałkowem) - gdzie zginęło 4 lotników, 9.IX.1959 r. - w locie nocnym - w miejscowości Kociałkowa Górka (pomiędzy Iwnem a Pobiedziskami) - gdzie zginęło także 4 lotników. W dniu 22.IV.1960 r.- niebawem po swym nocnym starcie - spadł na ziemię w Mierzewie trzeci z kolei już Il-28, z przyczyn nie do końca wyjaśnionych (nocny stróż z Gorzykowa twierdził - że widział pożar jednego z dwu silników). W dniu 18.XII.1961 r. - przy zderzeniu się w zachodnim rejonie Strzałkowa dwu samolotów (przy bardzo nisko świecącym słońcu - podczas wykonywania manewru łączenia się 3 bombowców w jeden klucz samolotów) zginęło 5. lotników (z pierwszego bombowca - uratował się w powietrzu nawigator ; Il-28 nr burtowy 110 spadł we wschodniej stronie Strzałkowa, przy torze kolejowym ze Strzałkowa na lotnisko Powidz, zaś drugi samolot z nr 4 - spadł w odległości 4 km od wschodniego pasa startowego. Szósty z kolei bombowiec - nr burtowy 40 - został utracony w dniu 10.IV.1964 r., w locie podczas ćwiczeń lotnictwa UW, nad rejonem czechosłowackiej Pragi, gdy już w nocy uderzył w jego tylną część samolot z CSRS - MiG-19PM - uratował się wówczas jedynie polski pilot. Siódma katastrofa nastąpiła w dniu 4.IV.1967 r., podczas lotu koszącego, w wyniku niepotrzebnej brawury pilota - który wcześniej latał na myśliwskich Limach-2 (na pld. - wsch. od Wrześni - w polu PGR, 1,5 km na zachód od Bieganowa (poblize Zielińca i Gozdowa) a 19 km na pld. - zach. od swego lotniska. Na kilkadziesiąt sekund przed katastrofą - odprowadzałem wzrokiem ten bardzo nisko lecący samolot nad Wrześnią (z nr burtowym 21),

z nieco jej południowej strony (na ~ 30 m wysokości) z okna na najwyższym piętrze budynku Technikum Mechaniczno - Elektrycznego. Ósma katastrofa nastąpiła zaraz po nocnym starcie rozpoznawczego Jla-28R o nr 67 - z ćwiczebnego lotniska zapasowego w Pieniężnicy (w zachodnim rejonie lotniska), w dniu 24.I.1969 r. Dnia 31 stycznia 1966 roku - Li-2 z 33. PLRO - odbywający tego dnia lot po trasie : Powidz - Łask - Bydgoszcz - Piła - Krzesiny - Powidz (z lądowaniem na lotniskach), o godz. 14.47 wystartował z Krzesin i niestety - z powodu awarii dwu silników - lądował na otwartym polu, w terenie przygodnym, we wschodniej strefie lotniska (gdzie samolot poważnie został uszkodzony - a później został już skasowany). Jednakże pierwszym utraconym samolotem w Powidzu - był przy końcu sierpnia 1956 roku - radziecki myśliwski naddźwiękowy MiG-19S, który uległ spaleniowi - we wschodniej strefie lotniska, w chwilę po rozruchu dwóch jego silników (pilot się uratował z tego pożaru).

## VII A - NOWE KSIĄŻKI O LOTNISKU WOJENNYM W DZIERZNICY.

W latach 70 tych - ukazało się kilka różnych książek takich autorów jak : Kazimierz Sławiński, Adam Kurowski, Wacław Król i Rajmund Szubański, gdzie było już podawane nieco więcej szczegółów niż dotąd o III/3 DM (m. in., że 3 najbliższe zestrzelone niemieckie samoloty skończyły swój lot w następujących rejonach : blisko Kostrzyna, Gniezna i Kórnik, a ponadto wg książki płk. pil. Wacława Króla - w pierwszym dniu wojny zestrzelono w locie bojowym odbytym z lotniska w Dzierznicy - 2 Heinkel-111. Ucieszyły mnie takie informacje, choć na razie nie byłem skłonny, by po swojemu jakoś je sprawdzić. W tamtych latach nie było też na to i czasu, z powodu bardzo intensywnego szkolenia lotniczego z lotniska w Powidzu, bowiem minimum trzy razy w tygodniu odbywały się loty w trakcie jednego tygodnia.

Przez kilka miesięcy odbywało się też szkolenie pilotów z Sochaczewa w 1972 roku na samolotach Mig-21R, gdzie nie było mnie w domu nieraz po 12-13 godzin (loty głównie odbywały się w poniedziałki, środy i piątki, zaś Ily-28 - latały we wtorki, czwartki i soboty ; od połowy 1974 roku - w owe dni latały także Su-20 - przez dwa lata tylko 6 egzemplarzy (z nr bocznymi od 01 do 06), a potem dalszych 20 sztuk ; wszystkich jednak Su-20 było 27 egz. - gdyż został dostarczony później 1 samolot z ZSRR w ramach rekompensaty za utracony samolot z nr 01, z wadą fabryczną silnika. Jeśli chodzi zaś o urlopy - to tutaj w dużej mierze "dyrygowała" nimi moja żona, ponadto w owych latach : 1974 i 1978 urodziły się też dwie córki : Izabela i Magdalena. Po wyszkoleniu pilotów z Sochaczewa, 1. eskadra pułku rozpoczęła loty zwiadowcze (w NATO nazywane szpiegowskimi), nad rejonem wód Bałtyku, odbywane w zupełnie innych godzinach niż zwykłe loty szkoleniowe, w domu nie było mnie przez 5 dni tygodnia, właśnie przez owe specjalne loty o kryptonimach : "Beryl", "Argon", "Neon", "Krypton" i innych. Taki lot był pod ścisłą kontrolą DWL (Dowództwa Wojsk Lotniczych) i Sztabu Generalnego WP. Musiały dla niego być przygotowane minimum 2-3 lotniska zapasowe, zaś na takich lotniskach jak : Malbork, Goleniów, (Świdwin a nawet i Debrzno) oraz na lotniskach OPK : koło Gdyni, w Słupsku, w Zegrzu Pomorskim - piloci musieli w tym czasie - podczas lotu naszego samolotu nad Bałtykiem - przebywać w kabinach swych MiGów, oczekując rozkazu startu do lotu bojowego (wszystkie samoloty na parach dyżurnych były uzbrojone w pociski bojowe). Ponadto w gotowości do natychmiastowego startu były też samoloty zarówno w NRD jak i radzieckie : z Bagicza koło Kołobrzegu, z lotniska w Chojnej i z Kluczewa (z rejonu Stargardu Szczecińskiego) i z NRD - z lotniska w Garzu, położonego o kilka km na pld. - zach. od Świnoujścia. Nie było roku - by nad Bałtykiem nie robiło się "gorąco" i bardzo groźnie. Nasz samolot - (zupełnie bezbronny, nie uzbrajany nigdy w jakiegokolwiek pociski rakietowe) - bardzo często był "przeganiany" wręcz



przez całe "watahy" myśliwców NATO, a któremu to na pomoc i na ratunek - momentalnie zjawiało się kilka do kilkunastu samolotów polskich, radzieckich i z NRD. Jednego razu podczas podobnej nocnej "kotłowniny" nad Bałtykiem ; 23.III.1973 r. - utracony został w niewyjaśnionych do dziś okolicznościach samolot polski MiG-19P ze Słupska. W internecie jest podane, że mógł go pomyłkowo zestrzelić NRDowski jakiś MiG - jakoby MiG-19 - które w NRD zostały jednak wycofane kilka lat wcześniej (a może był to MiG-21?). Na wolne dni, przez wiele lat - gdy odbywały się cały czas tego typu loty specjalne - nie można było liczyć. Zdarzały się też - na szczęście sporadycznie - loty nocne z soboty na niedzielę, loty w niedzielę (podczas jakichś pokazów lotniczych czy akurat rozpoczynających się ćwiczeń wojskowych). Tego typu loty - zaobserwowałem jeszcze we wcześniejszych latach (z Krzesin i z Powidza) a także i z Ławicy - gdy bywały pojedyncze przeloty różnych wersji samolotów Lim, w tym nawet nietypowego Lim-5M - gdy byłem uczniem w technikum. Również i na "zupełnie wolne urlopowe dni" - też nie miałem co liczyć, ze względu na inne niż moje - plany urlopowe swej żony - Aleksandry, nauczycielki ze Szkoły Podstawowej Nr 3 im. Ludowego Lotnictwa Polskiego w Witkowie, gdzie do dziś stoi tam jako pomnik na postumencie - samolot TS-8"Bies" - z mojego rozpoznawczego pułku. Lata siedemdziesiąte - obfitowały podobnie jak niektóre wcześniejsze - w szereg napięć a nawet i tragedii - a więc : grudzień 1970 roku i rok 1976 (Ursus i Radom). Powoli narastał jednakże kolejny już konflikt. Dość dziwna rzecz nastąpiła przed I wizytą w Polsce Papieża Polaka - Jana Pawła II, na któryś dzień przed jego wizytą. Otóż z Obwodu Kaliningradzkiego - w kierunku lotnisk radzieckich w Legnicy - zarówno w dzień jak i w nocy - nad rejonem Nekli i Giecza - przeleciała tak olbrzymia ilość śmigłowców - jak nigdy dotąd - niektórzy oceniali ich liczbę na około 150 - a inni na około 200. Było to zastanawiające i budziło to pytania : po co, dlaczego i w jakim celu ?

## VII B - LATA STANU WOJENNEGO (1981-1983) I NASTĘPNE.

Po latach 70 tych, nastąpiła bardzo trudna dekada lat osiemdziesiątych. W roku 80 tym - na cały okres cieplejszych i dłuższych dni (lipiec - październik) - lotnisko w Powidzu miało być ponoć gruntownie remontowane. Pod takim pozorem zostały z niego przebazowane wszystkie samoloty z dwu jednostek lotniczych : 21. PLRTiA - 1. eskadra z samolotami MiG-21 - została przebazowana do Sochaczewa, zaś drugą i trzecią - z samolotami SB Lim-2A - przeniesiono na zapasowe lotnisko do Bednar, natomiast dwie eskadry samolotów Su-20 z sąsiedniej, głównej, wiodącej jednostki lotniczej (z 7. Brygady Lotnictwa Bombowo - Rozpoznawczego) przerzucono do Bydgoszczy. W roku następnym było podobnie, za wyjątkiem lotniska w Sochaczewie, gdyż cały 21. pułk lotniczy był całością od początku kwietnia do 30 października w Bednarach. W owych dwu latach - remont lotniska w Powidzu był pozorowany, gdyż jedynie co tam się działo, to przy odpowiedniej pogodzie latano żywicą ubytki betonu na pasach startowych za pomocą specjalnego jeszcze spoiwa. W ten oto sposób - w 1980 roku - 4 główne lotniska w Polsce były "wolne" (a w 1981 roku - aż 7 z nich, położonych w tzw. "garnizonach leśnych" - do których należał i Powidz) - na nagłe i niespodziewane lądowanie całych setek samolotów i śmigłowców lotnictwa wojskowego nie tylko z ZSRR ale także z NRD i z CSRS. W owych dwu latach, przez kilka miesięcy - odbywały się różne ćwiczenia i manewry wojsk UW - tak w Polsce, a w jeszcze większym stopniu i zakresie dookoła Polski (z bardzo silnymi siłami lotniczymi) oraz odbywał się duży ruch w powietrzu nad Polską - samolotów transportowych i bojowych oraz śmigłowców radzieckich - lądujących tylko na swoich lotniskach. Z naszych - nie chcieli jednakże wcale skorzystać. W dniu 13 grudnia, po godz. 1,30 w nocy został ogłoszony alarm dla całego garnizonu Powidz. Był on o tyle ciekawy i niezwykły, że niebawem ogłoszono, że o godz. 6.00 - wszyscy bez wyjątku mają być obecni przy telewizorach jakie znajdowały się na

lotnisku, głównie na terenie koszar. Już wieczorem 12 grudnia - po Witkowie rozchodziły się pogłoski o przejazdach wojskowych kolumn drogowych przez Gniezno, rozdzielających się na kierunek Bydgoszczy i Inowrocławia oraz przez Strzałkowo i Słupcę - do Warszawy. Zaskoczenia aż zbytniego nie było, gdyż codziennie od paru dni w radiu, w porannych wiadomościach były informacje, że "wg wysoko postawionych osób w USA" - gen. Jaruzelskiemu "nie pozostało nic więcej" jak ogłoszenie "stanu wyjątkowego". Odtąd przez dziesiątki dni wszyscy żołnierze zawodowi nie rozstawali się ze swą bronią osobistą typu TT wz. 33 lub P-64, przyjeżdżając tylko na czas ~ 8 godzin nocnych celem przespania się w domu. Na lotnisku dominowały co drugi dzień alarmy w przygotowywaniu klucza (4 MiG-21R) lub pary samolotów celem uzbrojenia ich w 2 wyrzutnie niekierowanych pocisków rakietowych UB16-57U z 32. pociskami odłamkowymi S-5M (kalibru 57 mm). W jednostce sąsiedniej - przygotowywano w ten sposób samoloty Su-20, z załadowanymi 192. takimi pociskami (6 wyrzutni UB-32 z 32. pociskami każda). Natomiast tuż przed zmrokiem lub już w nocy - należało podwiesić po 2 bomby oświetlające. Każdego, kto próbował się zapytać w jakim to ma być celu - czekała tak straszliwa reprymenda, że już więcej nie ośmielił się zadawać tego typu pytań. Na owo pytanie - po co ? - warto tutaj zajrzeć do internetu, gdzie 13 grudnia 2018 r. znalazł się następujący felieton: Stanisław Michalkiewicz - "Suwerenna decyzja Jaruzelskiego"? Gówno prawda" ! (20',31"). Otóż jest tam wspomniane, że w drugim wariantcie stanu wojennego (w tzw. "ostrzejszym" stanie wojennym) - "przewidziana była blokada miast z użyciem artylerii i lotnictwa". Na szczęście do tego nie doszło, jak również i do jakiegokolwiek startu z takim uzbrojeniem polskich samolotów. Przy końcu 1982 roku - po samoloty MiG-21 przyleciała ekipa techniczna z Sochaczewa celem przyjęcia ich do swej jednostki. Z Powidza odleciały one pod koniec grudnia i na początku nowego roku (w połowie stycznia). W pierwszej eskadrze pozostał się tylko jeden samolot SB Lim-2 oraz jedna "Iskra" - przyjęta z Tomaszowa Mazowieckiego, a zaczęły przybywać samoloty Lim-6bis, przyjmowane m. in. z Piły i z Mirosławca. W grudniu 1982 roku rozpoczęło się przeszkalanie pułku na samoloty Lim-6bis, uzyskiwane z paru jednostek lotniczych. Nieco później były też przyjmowane - głównie z Piły - samoloty TS-11"Iskra"bisDF. Gdy piloci osiągnęli na szturmowych Limach wymagany poziom wyszkolenia - w lecie 1983 roku - rozpoczęły się rotacyjne, całodzienne dyżury bojowe 3 eskadr lotniczych (od świtu do zmroku), celem zapobiegania ewentualnym ucieczkom samolotami z Polski na Zachód (choć oczywiście takich sformułowań nigdy nie użyto). W stanie wojennym takowych było kilka, w tym jedna - wcześniejsza - zakończona tragicznie ucieczka pilota na samolocie cywilnym An-2, który to został zestrzelony na 7 km przed Austrią do której uciekał, a pilot zaraz po wyjściu z kabiny rozbitego Aena - otrzymał serię pocisków z czechosłowackiego samolotu szkolno - bojowego typu L-39 Delfin. Rozkazu jego zestrzelenia nie mógł wydać minister obrony CSRS a jedynie z Polski. Nadszedł on dosłownie w ostatniej chwili. Owe pary dyżurne (dwu samolotów plus dwu dodatkowych, zapasowych) - były do kwietnia 1986 roku, przy czym, nigdy nie nastąpił jakikolwiek wylot "typu bojowego", więc całe owe przedsięwzięcie było po prostu jakby niepotrzebne, nieprzydatne i na wyrost. Niebawem przyszła decyzja z MON - o rozwiązaniu do końca roku - 21. pułku.

Po teoretycznym zniesieniu stanu wojennego w Polsce (wiele jego przepisów obowiązywało dalej) - można już było nieco swobodniej się poruszać. Bardzo napięta była sytuacja międzynarodowa w latach 1984 i 1985, na szczęście do żadnego konfliktu pomiędzy UW a NATO - nie doszło. W połowie owej dekady lat, w 1986 roku - nastąpiła nieco mniejsza już intensyfikacja lotów niż dotąd i rozpoczął się proces likwidacji kilku pułków lotniczych w Polsce. W połowie roku 1986 - przyszła (po wcześniejszej, "szemranej" zapowiedzi) - już w postaci oficjalnej - ostateczna decyzja i rozkaz o rozwiązaniu 21. Pułku Lotnictwa Myśliwsko - Bombowego w Powidzu. Z pierwszej i z trzeciej eskadry - zostały

przekazane do innych jednostek lotniczych 4 samoloty szkolno - treningowe TS-11"Iskra"bisDF, wyposażone w lotniczy aparat fotograficzny (z których dwa były w mojej pierwszej eskadrze, z tego jeden przyjęty kilka lat wcześniej z Piły). Odtąd nie było już żadnych lotów, jedynie raz na 3 miesiące - zakonserwowane samoloty Lim-6bis - 30 parę sztuk i kilka samolotów szkolnych SB Lim-2 i -2M, musiały mieć oblot w powietrzu. Teraz miałem już dużo większą "swobodę" i więcej czasu wolnego. Pełniąc służbę wojskową w 21. pułku, dwukrotnie uzyskałem w dość trudnych konkursach z wiedzy teoretycznej i praktycznej tytuł Mistrza Techniki Lotniczej w specjalności uzbrojenia lotniczego (organizowanych na szczeblu całości Wojsk Lotniczych, lotnictwa Wojsk Obrony Powietrznej Kraju oraz lotnictwa Marynarki Wojennej), wpierw w Pile, a następnie w Oleśnicy Śląskiej, dwukrotnie uzyskałem pierwsze miejsce w owym konkursie pod nazwą "Stalowy Wawrzyn", jako najlepszy technik lotniczy uzbrojenia samolotów naddźwiękowych (w dalszej i ostatniej fazie tego konkursu - celem wyłonienia Mistrza Techniki Lotniczej - gdzie startowali zwycięzcy : z obsługi samolotów naddźwiękowych, poddźwiękowych i obsługi uzbrojenia śmigłowców - nie został wyłoniony nikt jako główny zwycięzca - z powodu braku każdemu z nich kilku punktów - owe konkursy odbywały się w Oleśnicy Śląskiej. Będąc pierwszy raz na takowym konkursie w Modlinie - uzyskałem 3 miejsce jako technik uzbrojenia lotniczego w kategorii samolotów naddźwiękowych.

## VII C - PIERWSZE NIESPODZIEWANE OKRYCIA ODNOŚNIE 1939 ROKU.

W lecie 1986 roku - mój ojciec pojechał do Dzierznicy i spotkał się z kilkoma tamtejszymi mieszkańcami. Dowiedział się od nich bardzo dużo ciekawych rzeczy o wojennym lotnisku z 1939 roku. W kolejnej tam wizycie - pożyczył komuś kilka książek odnośnie 1939 roku i dyonu myśli. III/3, które to nieraz kupowałem w paru egzemplarzach, aby je mieć na jakąś wymianę na inne, czy do sprzedania znajomym. Prosił też ojca, bym i ja też się pokazał. Przyjechałem tam w którąś niedzielę - drugim już swym samochodem - nowym Trabantem (pierwszego, Fiata 126p - kupiłem w maju 1975 roku, po szczęśliwym wylosowaniu terminu szybszego kupna). Usłyszałem tam dość szokującą dla mnie wiadomość, że piloci poznańskiego dywizjonu z lotniska w Dzierznicy zestrzelili w 4 dniach wojny kilkadziesiąt samolotów, a drugie tyle z zasadzek, co razem może być zbliżone do ~ 100. Mówili, że to co jest podawane w książkach czy książeczkach - jest to zaledwie ~ 1/5, a może tylko 1/6 czy nawet 1/7 wszystkiego - co powinno być tam przedstawione. Wymieniali mi lotniska zasadzek nie podawanych w książkach : jak Mączniki pod Środą, Śnieciska (byłe lotnisko szkolne), Płaczki za Środą, Puszczykowo Zaborze za Kostrzynem, Iwno - Libatrowo przed Kostrzynem, Żydowo, parę zasadzek koło Gniezna (a zwłaszcza z południowej strony), Kobylnica (jej nieużywana część po wojnie z południowej strony, bliżej Swarzędza), Biedrusko, Tulce, "Pobiedziska" (Bednary). Prosił mnie też, by im kupować książki o lotnisku w Dzierznicy i o lotnikach tego dywizjonu z walk we Francji, w Bitwie o Anglię oraz na innych frontach II Wojny Światowej, co powoli zacząłem spełniać. Odtąd w co drugą niedzielę - tam się pojawiałem. Wpadłem na pomysł, aby wszystko sobie zapisywać z ich opowieści. W sierpniu mając urlop, od żony dostałem 2 tygodnie "wolnego" (w drugiej połowie miesiąca - był wyjazd nad morze - do Ustki). Do Kokoszek przywiozłem w bagażniku Trabanta rower, którym teraz zacząłem po kolei objeżdżać wszystkie okoliczne miejscowości. Rozpocząłem od rejonu Środy (już Wielkopolskiej) i tamtejszych zasadzek. Nie zawsze za pierwszym razem wszystko szło gładko. Przy sobie zawsze miałem wszystkie swe dokumenty wojskowe, gdzie je przedstawiałem u napotykanym ludzi - lecz czasami to nie zastałem kogoś w domu z kim mógłbym się spotkać i coś się dowiedzieć (szpital, wyjazd, zmiana zamieszkania, niekiedy w wyniku jakiejś choroby - była słaba np. już pamięć, zanik mowy, niedosłyszenie itp.). Zdążyłem jedynie zajrzeć co do niektórych podanych mi osób,

mieszkających stosunkowo blisko Dzierznicy, a więc w Gieczu, w miejscowości Poświętno, w Stępcinie, we Wrześni. Zacząłem też od wszystkich najstarszych mieszkańców Kokoszek, następnie Stroszek, potem byłem w Gułtowach, w Targowej Górcie, w Górznie, przy stacji w Nekli, w Karolewie, Biskupicach, Nowojewie. Gdy wyczerpały się już owe tu możliwości - rozpoczynałem poszukiwania świadków zdarzeń lotniczych ze wszystkich pozostałych miejscowości z gminy Nekla, gdzie adresy poszczególnych ludzi podawał mi ojciec. W stosunkowo krótkim czasie - uzyskałem dość dużo różnego typu i rodzaju informacji o zdarzeniach z bliskich okolic Dzierznicy, z 1939 roku. Tak minęły mi pierwsze miesiące poszukiwań za pomocą roweru i samochodu Trabant, w bliskim rejonie Środy Wlkp. i Nekli oraz okolic Wrześni, przez które to cały czas przejeżdżałem autem, jadąc do domu swych rodziców.

## VIII - DRUGA JEDNOSTKA WOJSKOWA W POWIDZU (1987-1991).

Po rozwiązaniu z dniem 31 grudnia mojego pułku, znalazłem się w 46. Polowych Warsztatach Lotniczych w Powidzu (JW nr 4045), w tzw. Grupie Konserwacji Samolotów typu Lim (wszystkich wersji), z początku z tymi pozostawionymi w Powidzu, a później przybywającymi z innych jednostek lotniczych w Polsce. Co jakiś czas owe Limy, w tym dwumiejscowe ich wersje - były przekazywane do Lotniczych Zakładów Remontowych do Bydgoszczy (pojedyncze ich egzemplarze, czasem 2 - 3 - 4 różne samoloty na raz), gdzie były następnie - po odpowiednim ich przygotowaniu - sprzedawane do różnych muzeów świata, prywatnych kolekcjonerów i hobbystów lotniczych na Zachodzie, w tym i do USA - także też i do dalszego latania (wszędzie za dolary). W Bydgoszczy była wtedy najwspanialsza księgarnia (i najnowocześniejsza w Polsce), gdzie bez trudu i bez znajomości można było kupować bardzo deficytowe książki w Polsce, w tym lotnicze i to po kilka egzemplarzy, z czego za każdym razem korzystałem. Owych wylotów do Bydgoszczy samolotem An-2 - w najbliższych paru latach było dość dużo (samoloty Lim - były oblatywane raz na 3 miesiące przez pilotów z Babimostu - z 45. PLM-B, a także odbywały przez nich przeloty do Bydgoszczy). W następnych latach - podczas swych urlopów - jeździłem to rowerem, to czasami autem - do rejonu Kostrzyna, lotniska w Bednarach, na którym to byłem wcześniej wielokrotnie, w tym samolotem An-2 oraz po okolicach Gniezna - gdzie miałem tam teściów. Potem przyszła kolej na takie miejscowości jak Swarzędz, Zieliniec - gdzie mieszkał mój wujek, a brat mego ojca, Tulce, rejon stacji kolejowej Krzesiny i poblize lotniska wojskowego w Krzesinach - gdzie jeździłem wyłącznie w mundurze. Do Żydowa i okolic - to wielokrotnie jeździłem autem - lekko zbaczając z trasy Witkowo - Nekla czy Gniezno - Nekla. Przez któryś rok cieszyłem się już zebrany duży swym materiałem. Lecz to dopiero był początek. Nie było takiej podróży i wizyty, z której to nie przywoziłem nowych informacji, ewentualnie nowych potwierdzeń, tego co już wcześniej zdołałem się dowiedzieć. Liczba informacji o coraz to nowych punktach pobojowisk niemieckich samolotów stale rosła i coraz to bardziej się wydłużała. Cały czas zastanawiałem się - kiedy będzie kres owego ich uzyskiwania, lecz na to wcale się nie zanościło, a przynajmniej w najbliższych jeszcze paru latach. Podczas kilku festynów lotniczych - organizowanych na lotnisku w Powidzu, w tym przez 46.PWL - z okazji okrągłej rocznicy jego powstania - będąc w mundurze - zagadywałem spotykanych najstarszych ludzi (70-80 kilka lat) o sprawy lotnicze z Września 1939 roku. Tym sposobem z całych setek ludzi na lotnisku - zawsze "wyłowilem" - kilku świadków zdarzeń z tamtych lat, spisując ich relacje i informacje do zeszytu (gdzie inaczej owych ludzi bym nie spotkał). Podobnie też było na pierwszym AIR SHOW - na lotnisku w Ławicy, w 1991 roku, gdzie przy MiGu-21PFM z symbolem "czarnego kruka" - udało mi się spotkać jednego z byłych żołnierzy obsługi naziemnej dyonu III/3 z lotniska w Dzierznicy, od którego to - przy spisywaniu w notesiku jego relacji i informacji - też trochę nowych rzeczy

się dowiedziałem. Na tego typu imprezach - mundur mi zawsze pomagał i przynosił korzyści, o czym to się przekonywałem już dużo wcześniej.

A teraz krótka historia 46. Polowego Warsztatu Polowego. Na lotnisko w Powidzu - przybył z Modlina, z początkiem 1959 roku. W 1963 roku, po rozwiązaniu 15. Dywizji Lotnictwa Bombowego w Powidzu stał się już jednostką samodzielną, podporządkowaną pod DLO (Dowództwo Lotnictwa Operacyjnego), a nieco później - pod WL (Wojska Lotnicze). 46. PWL wykonywał przeglądy techniczne samolotów Jł-28 (w tym z lotnictwa Marynarki Wojennej i z innych mniejszych jednostek - mających na wyposażeniu te samoloty), An-2, Jak-12, później Su-7 z Bydgoszczy, od 1975 r. - samolotów Su-20 a w latach 1996-1999 - Su-22 i cały czas Any-2. Ponadto wykonywano tam bardziej skomplikowane obsługi techniczne po 200 godz. nalogu, remonty profilaktyczne samolotów oraz naprawy samolotów (jak m.in. uszkodzone Iły-28, śmigłowiec Mi-4M czy Su-7U z Powidza - który uległ awarii podwozia przy kołowaniu na start, Su-20 - na którym - niebawem po wylądowaniu - zostało schowane podwozie i szereg innych samolotów - po różnych zdarzeniach w powietrzu i na ziemi, jak niewielkie zderzenie z ptakiem, z jakimś samochodem czy z inną przeszkodą na lotnisku). Na 6-ciu samolotach Su-7BM - montowano po dwie dodatkowe zewnętrzne belki nośne do bomb i przenoszenia wyrzutni pocisków raketowych - tak jak było to na samolotach nowszego wariantu Su-7BKŁ. W ten sposób powstała wersja Su-7BMK. Wykonywano prace, obsługi i naprawy także na innych typach statków powietrznych jak na śmigłowcach SM-1, SM-2, Mi-4, Mi-2, CSS-13, cywilnych Jak-12, PZL-101"Gawron", Zlin-42, Zlin-142, sanitarnych - m. in. S-13, L-200"Morawa". Kasowano też od 1973 roku Jły-28 na złom. Będąc w PWL - jednego razu - w 1990 roku dowódca tej jednostki pytał się, czy byłby ktoś chętny na podróż służbową do Modlina swoim autem, bo nie zawsze można było zamówić samolot An-2 na takową usługę powietrzną. Zgłosiłem się na ochotnika. Dysponowałem już wtedy samochodem Renault R11, z bardzo oszczędnym silnikiem Diesla. Do wykonania była prosta czynność zawiezienia do Modlina 1-2 skrzyneczek i powrót. Z domu wyjechałem rano, po godz. 8.00, zaś od godz. 9.00 - gdy już szło zastać ludzi przy domach - to zatrzymywałem się w danych miejscowościach - gdzie w 1939 roku były jakieś lotniska lotnictwa Armii "Poznań" - albo przy pierwszym domu w danej miejscowości - celem spytania się - kto mógłby mi udzielić jakichś informacji lub do sołtysa, który podawał mi nazwiska i adresy, nry domów - a czasem - gdy była to starsza i samotna osoba - podjeżdżałem tam samochodem z jakimś jego synem, córką czy wnukiem. Będąc w mundurze - ludzie mi ufali i nie bali się - jak to nieraz bywało - wizyty kogoś obcego. Do godz. 21.00 (przy najdłuższych dniach), wizytowałem rejon do Kutna a potem już jechałem do celu, nigdzie się nie zatrzymując. Noc - przesypiałem w jakimś wyznaczonym mi miejscu, a na drugi dzień po załatwieniu sprawy - rozpoczynałem sprawdzenia terenu od okolicy miejscowości Iłów - po rejon Kutna, a gdy robił się zmierzch - to już jechałem tylko do Witkowa. Drugi raz odbyłem podobną podróż do WZŁ (Wojskowych Zakładów Lotniczych) nr 4 w Warszawie, nieco na wschód od lotniska w Babicach (Bemowie). Owych podróży do Modlina odbyłem w późniejszych latach 90 tych, od 1995 roku (z nowej swej już JW 1441) do około 10 - ciu i to zawsze w okresie najdłuższych i najcieplejszych dni. Również i stamtąd zebrane przeze mnie materiały były także dość rewelacyjne, jak te z ziemi poznańskiej. Podobnie jak w swoich okolicach, także i tam nawiązywałem kontakty z miejscowymi historykami, prowadząc z nimi telefoniczną lub listowną wymianę informacji korzystną dla obu stron. Będąc zawsze w swym lotniczym mundurze, nigdy nie musiałem długo przedstawiać celu swej wizyty. Jeśli ktoś np. koniecznie chciał - to pozwalałem mu zapisywać nr rejestracyjny swego samochodu i moje nazwisko i adres domowy. Z reguły prosiłem o rozmowę na dworze, gdzie mogłem się lepiej zorientować na swych wojskowych mapach 1:200000, 1:100000, jakie kupowałem wtedy w księgarniach (czasami kupowałem je po kilka egzemplarzy i sprzedawałem je ludziom, którzy

byli nimi zainteresowani - z czego się oni cieszyli). Ponadto woziłem też kompas oraz jakąś lornetkę, która czasami też się przydawała. Podróżując w ten sposób - tak po Wielkopolsce oraz po rejonie byłej bitwy nad Bzurą - zawsze miałem też przy sobie książki - najczęściej z kolorowymi sylwetkami polskich i niemieckich samolotów (a także te o III/3 dyonie celem porównań czy wychwycenia różnych informacji oraz swoje artykuły czy artykułiki prasowe, zwłaszcza te ze swoim zdjęciem, lub napisane o mnie - jako o tropicielu historii poznańskiego dyonu myśliwskiego). To wszystko miałem też na wypadek, gdybym "wpadł" nieoczekiwanie w ręce jakiegoś ciekawskiego milicjanta, co raz mi się zdarzyło w Gębarzewku, gdzie przez ponad godzinę czasu - panu pułkownikowi - musiałem opowiadać całą historię lotnictwa Armii "Poznań", w tym całego rejonu ziemi gnieźnieńskiej, zanim mi pozwolił zebrać informacje od swego ojca (a które to były bardzo istotne odnośnie zasadzki myśliwskiej w Gębarzewku, którą to stosunkowo późno wytropiłem w porównaniu do wielu innych). Będąc w PWLu - jednego roku otrzymałem podczas letniego urlopu domek letniskowy na czas 2 tygodni dla swej 4 - osobowej rodziny. Z Witkowa przywiozłem zaraz też swój rower, na którym to przez ten cały czas jeździłem po całych okolicach Powidza, a nawet po wschodniej stronie jeziora Powidzkiego, w takich miejscowościach jak : Anastazewo, Budziszewo, Siernicze, Naprusewo, Ostrowite, Przecław, Izdebno, Szyszłowo, Stara Olszyna, Marcew i inne, gdzie owe podróże także były rewelacyjne. Podczas mego pobytu w PWL-u, Grupa GKS, pod sam koniec przekształciła się w Grupę Kasacji Samolotów Lim (następujących wersji : Lim-6bis, Lim-6bisR, Lim-5, Lim-5R, Lim-6M, Lim-6MR, SB Lim-2, SB Lim-2M, SB Lim-2A, UTI MiG-15) - gdzie pocięto na złom - kilkadziesiąt samolotów ściągniętych do Powidza. Po zdaniu ich resztek (~ 12 - tu Lim-6bis i SB Lim 2, -2A ) w styczniu 1991 roku w Bazie Statków Powietrznych w Mierzęcicach, nastąpiło rozwiązanie owej GKS. Jeśli chodzi o wypadki i zdarzenia lotnicze, to w 46. PWL znane jest jedno przymusowe lądowanie terenowe - po oblocie po pracach okresowych (w tym na silniku) - samolotu An-2, w miesiącu sierpniu, w roku 1990 a może o rok wcześniej : w 1989, który to samolot wylądował w polu, na rżysku po skoszonym zbożu - bez żadnych innych następstw, po wschodniej stronie jeziora Powidzkiego i po usunięciu awarii silnika - stamtąd pomyślnie wystartował. Będąc w PWLu - wpadłem na pomysł, by zapytać się żołnierzy zasadniczej służby wojskowej, gdy pełniłem w koszarach służbę oficera dyżurnego (raz na miesiąc) - z prośbą - by na urlopach i przepustkach spytali się swych dziadków i starszych wujków w rodzinie (mieszkających w 1939 roku w Wielkopolsce), o sprawę "lotniczego Września". Z reguły, co 30 - 50 ty żołnierz - przynosił mi później jakieś wiadomości wstępne, czy też i wykluczające - które też były dość istotne, lub już mi znane. Dobrze było i to.

## IX - TRZECIA JEDNOSTKA LOTNICZA W POWIDZU I ÓWCZESNA "SUPER TECHNIKA" LOTNICZA (1991 - 2000).

Niebawem swe miejsce na lotnisku Powidz znalazłem w pierwszej eskadrze 7. Pułku Lotnictwa Bombowo - Rozpoznawczego, gdzie musiałem się przez okres 2 miesięcy przeszkalać na samoloty Su (Su-20, Su-20R i Su-22UM3K). Odtąd byłem tam technikiem uzbrojenia tych samolotów. Pierwszym zadaniem jakie otrzymałem do wykonania - było schowanie w jedno miejsce wszystkich belek specjalnych do tzw. spec podwieszeń, a więc do przenoszenia taktycznych bomb atomowych, bowiem było już pewne, że wraz z wyprowadzką z Polski wojsk radzieckich - już nigdy nie uzyskamy od nich takiego uzbrojenia (takowe bomby i zapalniki były dotąd przywożone z Białorusi specjalnymi samolotami transportowymi typu An-26). Na lotnisku było zabronione używanie takiego określenia jak : bomba atomowa czy jądrowa, czy bomba A, można było jedynie mówić : podwieszenie specjalne, uzbrojenie specjalne, ładunek specjalny itp. Mogły też być one przetransportowane z lotniska Stara Kopernia koło Żagania za pomocą śmigłowców lub z magazynów jądrowych

blisko Kołobrzegu. W połowie roku, w czerwcu, w pogodny popołudniowy sobotni dzień - nieoczekiwanie na niebie pojawiło się ~ 40 samolotów Tu-22M, ze skrzydłami o zmiennej rozpiętości, lecących ze smugami kondensacyjnymi nad Witkowem (zapewne mogły też być dobrze widoczne i z rejonu Nekli), w grupkach od 4 do 6-8 maszyn. Leciały one jakby od strony Legnicy. Na drugi dzień - po południu, w niedzielę - także około 40 sztuk, zaś w poniedziałek - przed południem - również kolejny raz 40 samolotów tego typu. Tym razem sprawiały wrażenie - jakby wystartowały z lotniska w Brzegu, bowiem nad rejonem Wrześni - po nabraniu odpowiednio dużej wysokości, dopiero zaczęły się zza ich silników - wydobywać smugi kondensacyjne. Leciały one tym razem w grupkach po 6 i 8 do 12 samolotów. Kierunek ich lotu - wskazywał na Obwód Kaliningradzki. Przez owe 3 dni - był to wielki pokaz siły bojowej lotnictwa wojskowego ZSRR, któremu dość trudno było pogodzić się z wyprowadzką z Polski i powolnym rozwiązaniem już Układu Warszawskiego. W sierpniu - tego czy może już następnego roku, nastąpiła seria odlotów samolotów radzieckich z Polski. W tych dniach - nie odbywano żadnych lotów z Powidza i z Krzesin, ze względu na zapowiadany (na lotnisku w Powidzu) ich całkowity odlot z Polski. Nad Witkowem przeleciała - przy bezchmurnej, pięknej, popołudniowej pogodzie - z tego co zdołałem zobaczyć - zwarta grupa radzieckich Su-24 - w ilości ponad 25. bombowców (na pułapie rzędu 2000 metrów), a na jej końcu, w odstępnie ~ 100 metrów - pojedynczy naddźwiękowy samolot pionowego startu i lądowania typu Jak-141. Odlatywały one do Obwodu Kaliningradzkiego.

W owym 1991 roku - tak szczęśliwie się złożyło, że żołnierze zawodowi, mający dotąd zniżkę na pociągi w wysokości 50 % - przez cały 1991 rok - mogli jeździć za darmo. Wykorzystywałem to w sposób maksymalny, jeżdżąc do Warszawy, m. in. do CBW (Centralnej Biblioteki Wojskowej), do WIH (Wojskowy Instytut Historyczny) w Rembertowie - gdzie miałem znajomego pana kapitana z Witkowa, do innych centralnych bibliotek i instytucji, gdzie uzyskiwałem dane natury historycznej. Ponadto otrzymałem też od Pana Arkadiusza Krupki z Tarnowskich Gór (gdy byłem u niego parę razy w domu przebywając przez okres ~ tygodnia na lotnisku w Mierzęcicach) - adresy do następujących byłych pilotów dywizjonu : Pana Włodzimierza Gedymina - w Warszawie, który następnie przeprowadził się do Pułtuska, Pana Mirosława Nowaka z Warszawy, Pana Romualda Żerkowskiego z Piotrkowa Trybunalskiego, Pana Jana Malińskiego z Ostrzeszowa. Pan Maliński dał mi adres Pana Tomasza Gabriela w Ostrowie Wlkp., zaś Pan Gabriel - adres do Pana Leona Skarbeckiego do Poznania. Pana Gedymina odwiedziłem około 4x, w większości już w Pułtusk, w tym jeden raz - gdy przyleciałem Anem-2 na lotnisko Bemowo w Warszawie i szybko załatwiłem tam sprawy służbowe. Parę też razy byłem u Pana M. Nowaka, który jednak niebawem zmarł (zaś powodu przedwczesnej śmierci Pana Floriana Kortusa w Warszawie - nie zdążyłem już złożyć u niego wizyty). U Pana T. Gabriela byłem 3x, zaś u Pana L. Skarbeckiego - byłem w latach 90. - ponad 10 razy. W owym 1991 roku - gdzie ja to nie byłem : w muzeach bitwy nad Bzurą w Sochaczewie, w Kutnie, w jakimś ośrodku kulturalnym w Łowiczu, w Krośniewicach, w Kole, w Turku, w Koninie, Słupcy. Jeździłem pociągami z Nekli do Poznania, a stamtąd : do Kórnik, Środy Wlkp., Sulęcinka, Jarocina, Śremu, Ostrowa Wlkp., do Kalisza, z Poznania do Obornik, Szamotuł, do Buku, Stęszewa, Puszczykowa, Mosiny, Grodziska Wlkp., Opalenicy, Nowego Tomyśla, Wolsztyna, Wronek, Murowanej Gośliny, do Gniezna - wysiadając na przystankach kolejowych i stacjach po kolei - począwszy od Ligowca a kończąc na Pierzyskach, w Trzemesznie, w Mogilnie, w Inowrocławiu. Lecz niestety - urlop i wolne soboty szybko minęły i okazało się, że nie byłem w wielu miejscowościach, które chciałem odwiedzić, zaś w niedziele - to nie mogłem wstępować to miejskich ośrodków kultury, do lokalnych i regionalnych redakcji, do bibliotek, księgarni, a jedynie mogłem się spotykać z już nieco

zaprzyjaźnionymi lokalnymi historykami (dobre było i to) lub sprawdzić jakąś niedużą wioskę czy inną małą miejscowość (im była większa - tym trudniej się ją sprawdzało - a przynajmniej - przy jednorazowej tam wizycie). Bardzo często jeździłem w mundurze, a to dlatego - że czekając na dworcach kolejowych - delikatnie zagadywałem o pomoc w udzielaniu mi informacji o 1939 roku - co przynosiło nieraz pozytywne efekty. W pociągach wyszukiwałem najstarsze osoby (70-90 letnie), co także dawało czasem dobre rezultaty. Te niesprawdzone miejscowości, jak np. Pniewy, Sieraków, Międzychód, Obrzycko, Kościan, Gostyń, Borek Wlkp., Dolsk, Książ Wlkp., Pleszew i mnóstwo innych na ziemi poznańskiej - niestety - już nigdy nie doczekały się moich w nich wizyt (odkładane były na później, zaś po roku 2000 - dobry czas na takie przyjazdy już minął (liczba świadków zdarzeń lotniczych z 1939 roku tak zmalała, że już takie wyprawy w teren

były mało opłacalne i nie przynosiły - poza sporadycznymi tylko przypadkami - jakichś większych korzyści). A więc były już większe nakłady finansowe (nie było już żadnych zniżek na bilety kolejowe, czy autobusowe jak wcześniej), zaś benzyna też nie była aż taka tania, jeśli owe podróże by były na odległości do 100 - 150 km w jedną (czy choćby w obie strony), zwłaszcza odbywane często. I niestety, nieubłagany upływ czasu sprawił, że wielu tajemnic i zagadek Września 1939 roku nie udało się wychwycić z różnych przyczyn i powodów, m. in. z moich ograniczonych możliwości kupna dodatkowego paliwa, a żona tutaj nie potrafiła mi owych potrzeb w tym zakresie zaspokoić.

Wracając do swej nowej a zarazem już ostatniej jednostki lotniczej. W latach 1982 - do końca 1999 roku - był to 7. Pułk Lotnictwa Bombowo - Rozpoznawczego. Posiadał 3 eskadry lotnicze - dwie wyposażone w samoloty Su-20, Su-20R, Su-22UM3K oraz trzecią - mającą samoloty Su-22 i Su-22UM3acK. Ponadto tam jeszcze były: 2 TS-11"Iskra"bisDF, 2-3 An-2, 2 śmigłowce Mi-2.

W 1992 r. wiosną - w miesiącach kwiecień - maj - czerwiec - zostałem skierowany do COSSTWL (Centralnego Ośrodka Szkolenia Specjalistów Technicznych Wojsk Lotniczych) w Oleśnicy Śląskiej, celem przeszkolenia na samoloty Su-22, w tym na Su-22UM3K.

Stosunkowo często jeździłem teraz trasą z Gniezna do Oleśnicy i do Gniezna (w większość sobót i niedziel). Jadąc w mundurze, delikatnie zagadywałem spotykanych najstarszych ludzi pomiędzy Gnieznem a Krotoszynem, o zdarzenia z 1939 roku. I tutaj zdołałem uzyskać trochę różnych informacji - których bym nie uzyskał innymi metodami działania.

Po skończeniu kursu - jako technik uzbrojenia - obsługiwałem w swej eskadrze samoloty tak podczas dni technicznych (i raz w miesiącu przy gruntowniejszych sprawdzeniach samolotów : Dni Techniki Lotniczej) oraz podczas lotów, najczęściej na poligon lotniczy w Nadarzycach, odbywanych z reguły 3 - 4 razy w tygodniu - gdzie samoloty pułku odbywały podczas jednego dnia lotów w granicach 80 - do max. ~ 120 tzw. samolotolotów (gdy na start było wyciąganych maksymalnie do 24.Su). Następnie, podczas lotów byłem bardzo często wyznaczany jako kontroler samolotów wszystkich wersji Su, już po odbyciu lądowania, celem stwierdzenia zużycia w locie wszystkich środków uzbrojenia lotniczego, w tym : pocisków rakietowych, bomb i amunicji lotniczej. W przypadku gdy zobaczyłem, że są pozostałości tych lotniczych środków rażenia - to skierowywałem dany samolot w kierunku bezpiecznym na lotnisku i nakazywałem pilotowi wyłączyć silnik, po czym przez radiotelefon powiadamiałem Dyżurnego Inżyniera Startu (DISa) o przyjazd samochodem holowniczym typu Star 266 w odpowiednio wyposażonej w potrzebne narzędzia obsługowe - ekipie uzbrojenia, celem rozbrojenia samolotu i sholowania go na CPPS (centralną płaszczyznę postoju samolotów). Czynności te były wykonywane już od wielu lat, gdyż we wcześniejszych latach, na niemalże wszystkich lotniskach w Polsce - dochodziło do niezamierzonych odpaleń pocisków rakietowych i amunicji lotniczej, m.in. także po przylocie



samolotu z poligonu lotniczego. Dlatego tak ważną czynnością było zawsze ustawianie samolotu w bezpiecznym kierunku na lotnisku - niejednokrotnie w stronę dużego lasu.

W połowie lat 90 tych, zostałem przeniesiony na tzw. Stanowisko Techniczne Elaboracji Pocisków Raketowych dla samolotów Su-20 i Su-22. Była tam sprawdzana co ściśle określony czas sprawność i gotowość do użycia następujących pocisków raketowych : samonaprowadzających się typu R-3S dla Su-20, samonaprowadzających się R-60MK dla Su-22M4 oraz Ch-25 i Ch-29 (obydwa naprowadzane wiązką laserową Su-22M4). Po ich sprawdzeniu - i zakonserwowaniu - były wywożone na tzw. bomboskład, do magazynów uzbrojenia lotniczego, względnie po rozkonserwowaniu i sprawdzeniu - transportem kołowym były przywożone na CPPS, celem zamontowania ich na samolotach. Na samoloty Su-20, bardzo często były przywożone tzw. szkolne pociski R-3U, służące do szkolenia w namierzaniu celu powietrznego podczas lotu szkoleniowego lub do kontroli pilota przy ćwiczebnym odpalaniu owych bojowych R-3S oraz szkolne - też klasy powietrze - powietrze - UZR-60 dla samolotów Su-22M4.

Na miejscu swej dalszej służby wojskowej, około 10 razy swoim samochodem odbyłem dwu dniowe podróże służbowe do Modlina, raz przywożąc jedną skrzyneczkę z przyrzędem do jego tam legalizacji, a następnym razem - zabierając ją stamtąd. Za każdym razem - w obydwie strony - wyszukiwałem miejsca byłych lotnisk z 1939 roku oraz miejsca pobojowisk samolotów zarówno polskich i niemieckich. Na owych podróżach raczej nie zarabiałem (miałem wracane pieniądze tak jak za koszt biletu kolejowego, za dzienne wyżywienia oraz za nie korzystanie z hotelu), ale też i nie traciłem przy tym. W końcu, aby wszystko wyjaśnić w "drobnych szczegółach" - to zabrakło mi już tylko jednego wyjazdu - gdzie chciałem wykręcić z drogi do miejscowości Żdźary (owe lotnisko połowe odstawiałem zawsze "na później", i niestety, nie zdążyłem go już sprawdzić i wyjaśnić), z południowej strony Turka. 7.PLB-R - został rozwiązany z dniem 31 grudnia 1999 roku, a ostatnia jego , pożegnalna zbiórka - odbyła się w pierwszej połowie stycznia 2000 roku. I to było też moje pożegnanie ze służbą wojskową. Pełniąc służbę wojskową w tej ostatniej jednostce - co roku - począwszy od 1991 roku - brałem udział w corocznych zawodach sportowych - w biegach na orientację (wg mapki). Odbywały się one w różnych miejscach Polski, jednak od 1994 czy 1995 roku - tylko w rejonie Krakowa. Moje najlepsze uzyskane tam miejsca (na szczeblu Wojsk Lotniczych) - w swojej grupie wiekowej - to drugie i dwa razy trzecie, za każdym jednak razem - w klasyfikacji drużynowej - zespół z lotniska w Powidzu przywoził z tych zawodów jak nie 1., to 2., a ostatecznie 3. miejsce. Powroty z Krakowa zawsze były samolotami An-26, po dość długiej nieraz trasie, gdyż ów samolot najpierw lądował w najbardziej odległym Świdwinie, w Mirosławcu, Pile a następnie w Powidzu.

## X - RÓŻNE INFORMACJE ZWIĄZANE ZE SŁUŻBĄ WOJSKOWĄ NA LOTNISKU POWIDZ (I Z LOTNISKIEM W POWIDZU).

Strona

1

Podczas mej służby wojskowej na lotnisku w Powidzu, w sąsiedniej, wiodącej jednostce lotniczej - wydarzyły się następujące katastrofy lotnicze (tutaj wymienię wpieryw jej nazwy : 7.Pułk Lotnictwa Bombowego (z Il-28 - w Powidzu od 04.VII.1957 r. - do 05. IV. 1963 r.), 7.Brygada Lotnictwa Bombowego (od 06.IV. 1963 r. do 1968 r. - z Il-28 i Il-28R), 7.Brygada Lotnictwa Rozpoznawczo - Bombowego (z Il-28, Il-28R, Il-14E - 1968-1973), 7.Brygada Lotnictwa Rozpoznania Operacyjnego (z Il-28, Il-28R, Il-14E, Su-20 - 1973-1976), 7.Brygada Lotnictwa Bombowo - Rozpoznawczego (z Il-28, Il-28R, Su-20 - 1976-1982), 7.Pułk Lotnictwa Bombowo-Rozpoznawczego (z Su-20 i Su-22 - 1982-1999 r.). Pierwszą była katastrofa Ila-28 nr burtowy 9 (z dużego pułapu lotu - 11.000 m) - w

miejsowości Pakość koło Inowrocławia (1,5 km na południe od Pakości i 50 km na płn. - wsch. od lotniska, w dniu 11.XII.1969 r., z której nikt się nie uratował.

Druga na samolocie Il-28E nr burtowy 27 - nastąpiła w nocy (po północy) 6.VI.1975 r. nad poligonem morskim w Zatoce Puckiej. Nasz samolot - nie powinien już o tej godzinie znaleźć się w tym rejonie, bowiem po godzinie 24.00 ta strefa była zajęta przez ćwiczące lotnictwo, marynarkę wojenną i artylerię plot. Armii ZSRR i niestety doszło tam do zestrzelenia polskiego samolotu rakietą przeciwlotniczą nowego typu, z rejonu Jastrzębiej Góry. Polski samolot - paląc się w powietrzu - wodował na płytkiej wodzie tej zatoki (4 km od linii brzegowej, na wysokości miejscowości Swarzewo) - a jego załoga poniosła śmierć lotniczo - marynarską. Na lotnisku w Powidzu - pod groźbą opuszczenia szeregów WP - zakazano mówić o fakcie zestrzelenia tego samolotu przez stronę radziecką (była to największa tajemnica wojskowa lotniska Powidz, do lat "okrągłego stołu"). Na samolotach Su-20 wydarzyły się 4 katastrofy : 16.IV.1974 r.- w ZSRR - podczas lotu szkoleniowego, 3.II.1976 r. - samolotu nr 01- w miejscowości Nieświastów (gdzie obecnie tam jest w pobliżu lotnisko Aeroklubu Konińskiego) koło Kazimierza Biskupiego, 22.V.1978 r.- nr 6263 - w nocy, w locie odbyтым z zapasowego lotniska w Bednarach - samolot uległ rozbiciu w miejscowości Pawłowo Kolonia, w obszarze okolic Czerniejewa i Gniezna. Ostatnia katastrofa wydarzyła się 31.V.1995 r.- na samolocie nr 6134 - w pobliżu Trzemeszna. Jeśli chodzi o awarie samolotów Su, to było ich łącznie 6. Wydarzyły się one w dniach : samolotu Su-7U nr 513 - 16.III. 1982 r. - w okolicy Konina - gdzie piloci katapultowali się w powietrzu. Natomiast na Su-20 - były to przypadki całkowitej utraty samolotu przy następujących datach : 18.VIII.1980 - nr 6130 (zgaśnięcie silnika przy odpalaniu pocisku S-24 na poligonie w Solcu Kujawskim), 7.IX.1987 - nr 03 (a później : 4243) - z powodu nagłej awarii silnika w chwilę po starcie - w zachodniej części lotniska, 13.VI.1988 r. - nr 6130 (nad wodą Zatoki Puckiej - gdzie pilot nie wykonał natychmiastowego skrętu po odpaleniu swego pocisku R-3S do bomby oświetlającej i został zestrzelony inną rakietą R-3S - wystrzeloną z następnego Su-20), 01.VIII.1990 r. - nr 6251 (gdzie do silnika nad poligonem w Nadarzewicach - wpadły dwie łuski z działka - z pierwszego samolotu - dowodzącego tą parą), 14.VII.1993 - nr 6254 - blisko Targowej Gorki w gminie Nekla. W dwu przypadkach utrata samolotów nastąpiła nad poligonami lotniczymi. Także w dwu przypadkach nastąpiła awaria silnika (wpierw w chwilę po starcie - w zachodniej strefie lotniska w Powidzu - na samym lotnisku, oraz w strefie pilotażu nad rejonem Targowej Górki). Natomiast jedna awaria zdarzyła się nad rejonem Bałtyku i Zatoki Puckiej - gdzie jeden samolot został - w wyniku popełnionego błędu pilotażowego - zestrzelony pociskiem rakietowym R-3S, wystrzelonym z drugiego Su-20. Natomiast w dniu 13.III.1978 r. byłem naocznym świadkiem wypadku lotniczego, gdzie startujący kursem wschodnim 107 stopni - samolot nr 6137 - był już chwilę w powietrzu, lecz za moment przerwał swój start i zaraz kapotował w odległości ~ 0,5 km na wschód od pasa głównego. Samolot ten - po wyprostowaniu jego przegiętego w jedną stronę statecznika pionowego (w 46.PWL) - został przetransportowany do COSSTWL w Oleśnicy Śląskiej jako pomoc szkoleniowa. Ponadto było parę uszkodzeń samolotów typu SB Lim-2art., śmigłowca Mi-4M - odbywającego loty z Powidza, samolotów An-2 (w tym na innych lotniskach), kapotaż przy lądowaniu w Powidzu przy bocznym wietrze - Aena-2 z Piły, dwu Jak-12 - uszkodzonych przez jesienny huraganowy wiatr o hangar, jedna poważniejsza awaria w locie MiG-21R - który po swym szczęśliwym wylądowaniu - przez ponad 3 miesiące stał w hangarze przy naprawie instalacji elektrycznej. Pozostałe tu wymienione samoloty - po naprawach czy remoncie - powróciły później do swej służby powietrznej. Z lotniska Powidz - w pierwszej połowie lat 80. - wydarzyła się utrata jednego samolotu Lim-6bis - gdy przez jedno lato bazował tutaj 45.PLM-B z Babimostu. Ostatnia katastrofa natomiast miała miejsce dnia 13.VI.2001 r., w locie nocnym, na samolocie dwumiejscowym Su-22UM3K, przy lądowaniu podczas nagłego

nadejścia mgły (tuż przed pasami startowymi), we wschodniej stronie lotniska. Łącznie we wszystkich katastrofach na lotnisku Powidz (bądź samolotów z lotniska w Powidzu na innych lotniskach) - zginęło w latach 1957-2001 - aż 41. lotników plus jako 42. - pilot czechosłowackiego MiGa-19. W 38.PL.M - zginęło 3 pilotów na UTI MiG-15 i Lim-2, w 7.pułku (brygadzie) - 30 lotników na Ił-28, w tym w dwu przypadkach : na Ił-28R oraz Ił-28 E (w 10-ciu samolotach typu Ił-28), 4. - na Su-20, w tym jeden pilot na Su-20 w ZSRR, 2 pilotów na Su-22UM3K, 2 lotników z 21.PRTiA na SB Lim-2art (a więc: na Ił-28 - 30 tu lotników (z tego 2 techników), na samolotach z rodziny MiG-15 - 5ciu lotników, na Su-20 - 4 pilotów, w tym jeden w ZSRR, a na Su-22 - 2. piloci a ponadto jeden czeski pilot na MiG-19). Dwie katastrofy miały miejsce poza terytorium Polski, zaś dwie z innych lotnisk (zapasowych: w Pieniężnicy i w Bednarach). W owych nieszczęsnych zdarzeniach - razem zostało utraconych 17 polskich samolotów - w tym - 10 bombowców dwusilnikowych, 4 samoloty z rodziny Su, 3 - z rodziny MiGa-15 oraz 1Su-20 w ZSRR - za którego potem Polska musiała zapłacić, a także - jako 19 ty - jeden dwusilnikowy czeski samolot myśliwski.

Na lotnisku w Powidzu - lądowały wszystkie typy samolotów odrzutowych eksploatowanych w Polsce, za wyjątkiem : Jak-17, UTI Jak-17 (Jak-17W), Jak-23, Lim-6 (natomiast lądowały na nim Limy-5M). A więc były to wszystkie samoloty z rodziny MiG-15 w tym: MiG-15, S-102 (z CSRS), MiG-15bis, MiG-15 UTI, CS-102 (produkcji czechosłowackiej), SB Lim-1, SB Lim-2, SB Lim-2M, Lim-1, Lim-2, Lim-2R, UTI MiG-15art, SB Lim-1art, SB Lim-2art, SB Lim-2A (z peryskopem na pierwszej kabinie i z 600 litrowymi zbiornikami paliwa), z rodziny MiG-17: MiG-17, MiG-17PF, Lim-5, Lim-5R, Lim-5P, Lim-5M, Lim-6bis, Lim-6bisR, Lim-6M, Lim-6MR, MiG-19P, MiG-19PM, MiG-21F-13, MiG-21PF, MiG-21SPS, MiG-21PFM, MiG-21PFMN, MiG-21M, MiG-21MF, MiG-21R, MiG-21bis, MiG-21U, MiG-21US, MiG-21UM, MiG-23MF, MiG-23UB, MiG-29, MiG-29UB, Ił-28, Ił-28A, Ił-28R, U Ił-28 (S Ił-28), Su-7BM (Su-7BMK), Su-7U, Su-22M4, Su-22UM3K, TS-11 Iskra (różne wersje jednomiejscowe, w tym głównie TS-11"Iskra"bis DF), Iskra 200BR, TS-11R, I-22 Iryda, Jak-40, Tu-134A, Tu-154M (są tutaj wymienione te typy - które rzadziej lub częściej przylatywały z różnych powodów i przyczyn na lotnisko w Powidzu).

Samoloty z napędem tłokowym : Li-2T, Ił-12T, Ił-12D, Ił-12B, Ił-14T, Ił-14P, VEB Ił-14, CSS-13, Jak-11, Jak-18, TS-8"Bies", Jak-12R, Jak-12M, Jak-12A, An-2 (m. in.: T, TD, P), PZL-104 "Wilga" 35 oraz inne, w tym cywilne.

Samoloty z napędem turbośmigłowym : An-12B, An-24W, An-26, An-28, M-28 Bryza-1 i jej inne wersje, PZL-130 Orlik (różne wersje) i inne, w tym z innych rodzajów lotnictwa i wojska.

Śmigłowce : Mi-1, SM-1, SM-2, Mi-4A, Mi-4ME, Mi-2 (różnych wersji), Mi-8 (różnych wersji), Mi-6A, Mi-14PS, Mi-14PŁ, Mi-17, Mi-24D, Mi-24W, W-3 Sokół, W-3RM Anakonda, W-3 Huzar, W-3PL Głuszc, SW-4 Puszczyk i inne z innych rodzajów wojska i lotnictwa.

---

Samoloty odrzutowe bazujące na lotnisku w Powidzu (te które są znane) :

Tu-16 i MiG-19S (z ZSRR w 1956 r.), UTI MiG-15, Lim-1, Lim-2, Lim-2R, SB Lim-1, SB Lim-2, SB Lim-2M, UTI MiG-15art, SB Lim-1art, SB Lim-2art, SB Lim-2A, Lim-5R, Lim-6bis, Lim-6bisR, Lim-6M, Lim-6MR, TS-11"Iskra"bisDF, MiG-21R, MiG-21PFM-4 egz. i MiG-21PF - 1 egz. (wypożyczone czasowo), MiG-21US, MiG-21UM, Ił-28, Ił-28A, Ił-28R, Ił-28E, Ił-28U, Su-20, Su-20R, Su-7U, Su-22M4, Su-22M4R, Su-22UM3K.

Samoloty tłokowe : Jak-11, TS-8"Bies", Jak-12M, Jak-12A, UJak-12, An-2T, An-2TD, Li-2T i w wersji szkolnej do bombardowań, Ił-14E - 1 egz.

Turbośmigłowe: An-28, M-28, C-130 Hercules.

Śmigłowce : SM-2, Mi-2, Mi-8, Mi-17, W-3 "Sokół".

---

Samoloty lotnictwa wojskowego ZSRR - jak m. in.: Tu-16 (2 eskadry z 20 - ma samolotami łącznie - 1956 rok), MiG-19S (1956 r. - 1 eskadra), Ił-28, Ił-28R, Jak-27R (celem prezentacji do zakupu przez Polskę), An-12B (bardzo duże ilości), An-14 Pszczółka (pojedyncze przyloty do 21.PLRTiA), An-22 (z transportem 2 Su-22), MiG-21SMT (lądowanie dwóch samolotów w trudnych warunkach atmosferycznych), UTI MiG-15 (przy dostawie MiG-21R), MiG-27 (prezentacja celem kupna przez Polskę), MiG-25 (wpierw lądowanie 1-go samolotu z Brzegu podczas trudnych warunków atmosferycznych a później przylot kilku dalszych z Krzywej), Ił-76 T, Ił-76TD (z transportem 2 Su-22) a być może i innych (w tym zapewne transportowych - w 1956 roku).

Samoloty z innych państw UW : MiG-21MF oraz An-26 z Czechosłowacji (1987 r.) oraz Su-22M4 z Czech.

Parokrotne lądowania i starty (tylko nocne) - ukraińskiego An-124 Rusłana, w latach 90 tych.

W latach 90. - lądowania samolotów bojowych : F-15, F-16 oraz specjalnych E -3 Sentry (AVACS), tankowców powietrznych KC-130, transportowych C-130, C-141, C-5A, C-17 i innych (typu VIP - jak m. in. MCDONNELL DOUGLAS DC-10/MD-11, LOCKHEED L-1011 TRISTAR), a później : F-18, F-35, F-22 z USA (w tym także kilku typów śmigłowców bojowych, transportowych - a nawet bardzo dużych - tzw. latających wagonów z silnikami umieszczonymi w środkowej i tylnej części śmigłowca). Ponadto wiele typów samolotów bojowych, szkolno - bojowych i transportowych oraz typu VIP - z krajów NATO, w tym m. in. ze Szwecji, Francji, z Niemiec, Wielkiej Brytanii, Włoch, Czech i innych.

---

Loty z lotniska w Powidzu można podzielić na :

- loty z lądowaniem na betonowych pasach startowych, , bitumicznych oraz trawiastych,
- dzienne i nocne (w tym na : wieczornie - nocne, przed północą, o północy, po północy, przed świtem), oraz na dziennie - nocne, zaś dzienne na : odbyte o świcie, loty ranne, ranno - przedpołudniowe, przedpołudniowe, południowe, popołudniowe, zmrokowo - wieczorne,
- wg rodzaju pogody : w zwykłych warunkach atmosferycznych w dzień lub w nocy (D-ZWA, N-ZWA), w trudnych warunkach atmosferycznych (D-TWA, N-TWA) oraz przy minimum pogody,
- loty na poligon wojskowy (lotniczy poligon wojskowy) : na strzelanie z działek, z rakietowych pocisków niekierowanych, kierowanych, zrzut bomb,
- lot na strzelanie do celu powietrznego (m. in. celu holowanego, w tym - rękawa strzeleckiego),

- lot holowniczy - rękawa strzeleckiego,
- lot na poligon morski - m. in. celem strzelania z pocisków rakietowych klasy P-P, zrzut bomb, strzelanie do celu morskiego,
- lot do strefy pilotażu (ćwiczenia w płaszczyźnie poziomej, w płaszczyznach poziomych i pionowych),
- loty na rozpoznanie (w tym wzrokowe),
- loty szpiegowskie wobec krajów NATO,
- loty pojedyncze i grupowe, zespołowe (parą, kluczem, eskadrą, w szyku, w dużej grupie),
- loty szkoleniowe (np. loty po kręgu, lot szkolny, na wznowienie nawyków), treningowe, ćwiczebne,
- lot typu bojowego (z pary dyżurnej),
- loty na małych wysokościach, w tym - koszące, na średnich wysokościach, na dużych i bardzo dużych, na max. pułap samolotu,
- różne obloty samolotu (techniczny - po pracach okresowych, po wymianie silnika, po remoncie, celem oblotu busoli, po naprawie uszkodzeń, po 3 miesiącach na konserwacji,
- odbywane nad lądem (w tym w rejonie górskim) i nad morzem,
- loty po wyznaczonych trasach (trójkątnych, prostokątnych, wielokątnych, po liniach łamanych itp.),
- przeloty na inne lotniska, przebazowanie samolotu,
- loty z prędkością poddźwiękową oraz naddźwiękową,
- loty na przechwycenie celu powietrznego oraz jako cel powietrzny dla innych samolotów,
- loty nad terytorium Polski i innych państw,
- loty o charakterze demonstracyjnym (tzw. pokaz siły),
- lot o charakterze tajnym, specjalnym, wyjątkowym,
- loty w celu przygotowania do pokazów, defilad oraz podczas pokazów i defilad, czy parad lotniczych,
- loty z radiolokacyjnym systemem lądowania (wg RSL),
- loty wg systemu lądowania USL,
- loty bez widoczności ziemi (w chmurach, pomiędzy warstwami chmur, nad chmurami, w zasłoniętej kabinie),
- loty podczas ćwiczeń, manewrów lotniczych, wojskowych,
- loty kontrolne z instruktorem, loty szkolne z uczniem, instruktażowe,
- lot alarmowy na dyżurze (na parze dyżurnej),
- alarmowe wyjście spod uderzenia,
- lot na walkę powietrzną,
- lot na zwykły, średni lub wyższy pilotaż,
- lot na rozpoznanie pogody,
- lot pokazowy,
- lot jako zapasowy samolot w powietrzu (dla innych samolotów), np. na defiladzie lotniczej,
- lot towarzyszący, asekuracyjny, obserwacyjny, osłonowy, ubezpieczający inny (inne) samolot,
- lot ratunkowy - celem odnalezienia samolotu - którego pilot stracił orientację przestrzenną,
- lot poszukiwawczo - ratowniczy - celem odnalezienia pilota po katapultowaniu,
- loty doświadczalne (m. in. na MiG-21R - z którego zdemontowano wszystkie podwieszenia zewnętrzne (4 belki nośne bombowe i belkę podkadłubową do zbiornika paliwowego), oraz odbywane na innych samolotach, w tym z ITWL, czy z 45. Eskadry Doświadczalnej z Modlina - wykonywane z lotniska Powidz,
- loty usługowe,
- loty specjalistyczne, badawcze, porównawcze,

- loty transportowe (przewóz żołnierzy, pilotów, osób i sprzętu, tylko sprzętu, loty pustych samolotów (docelowy i po wykonaniu zadania na innym lotnisku),
- loty we współdziałaniu z innymi rodzajami lotnictwa, z wojskami naziemnymi, z marynarką wojenną,
- loty na desantowanie, do odbycia skoków spadochronowych dla personelu lotnego,
- loty w warunkach ciszy radiowej,
- loty podczas zakłóceń radioelektrycznych,
- loty na tzw. "rozgon" - celem osiągnięcia największego pułapu lotu i prędkości maksymalnej,
- loty na największy zasięg,
- lot pożegnalny pilota (samolotu),
- lot z niedużą prędkością - mniejszą niż przelotowa,
- lot kurierski - m. in. z workami pieniędzy dla jednostek wojskowych, z tajną pocztą wojskową itp.

## XA - TAJEMNICE I CIEKAWOSTKI Z LOTNISKA W POWIDZU.

A teraz będzie kilka różnych tajemnic i ciekawostek związanych z lotniskiem w Powidzu, które nie zawsze są podawane w publikacjach książkowych, prasowych czy w internecie. Otóż w połowie lat 60 tych - pojedynczy bombowiec Il-28 - zrzucił nad jeziorem Powidzkim z dużej wysokości - imitacyjną bombę atomową, która wybuchła na wysokości około 2 km - nad Kosewem, po czym jej "grzyb" - wiatr zaczął przenosić na wschodni skraj lotniska. Cała kadra zawodowa - była wtedy zgromadzona na owym pokazie - w Powidzu. W połowie lat 70 tych - zrobiono inny pokaz - bardzo krótkiego startu - z raketowymi przyspieszaczami raketowymi SPRD-110 zaprezentowany na samolocie (z Bydgoszczy) typu - Su-7 BKŁ. Start ten odbył się w kierunku wschodnim. Rozbieg i wznoszenie samolotu było imponujące. Po zrzucie ich na murawę lotniska - z południowej strony pasa startowego - pomimo dość grubych ścian - były one bardzo mocno spłaszczone, poobijane i zniekształcone od kilku uderzeń o ziemię, a straż pożarna ponad godzinę gasiła mnóstwo ognisk pożarów wyschniętej już trawy lotniska. Nie odbył się natomiast żaden takowy start na samolotach MiG-21, z użyciem SPRD-99 (nieco mniejszych), mimo iż instalacje elektryczne ich zapłonu i zrzutu - cały czas były sprawdzane i zawsze musiały być sprawne. Z chwilą pojawienia się nowych jakichś samolotów na lotnisku - cały czas one były prezentowane tak na różnych lotniskach w Polsce, jak i podczas lotów w powietrzu. Jeden MiG-21R - lub czasem dwa egzemplarze (z podwieszonymi pod kadłubem zasobnikami rozpoznawczymi : typu R - do rozpoznania radioelektrycznego w dzień i w nocy oraz typu D - do wykonywania dziennych zdjęć fotograficznych - przez okres pierwszej połowy lat 70 tych - były prezentowane na różnych polskich lotniskach : m. in. na Ławicy, w Krzesinach, w Dęblinie, w Radomiu, w Babich Dołach, w Świdwinie, w Goleniowie. Za każdym razem - ekipa techniczna do 1.-2. tych samolotów (celem ich obsługi technicznej) odbywała lot samolotem transportowym An-2 lub An-12 albo An-26. Gdy pojawiły się już (od czerwca 1974 r.) Su-20, to już w następnych latach zaczęto tego typu wystawy i pokazy w locie wykonywać na lotnisku w Powidzu. Zaczęto wprawdzie od wystaw samolotów rozpoznawczych i bombowych, a z każdym rokiem je wzbogacając o nowe typy samolotów i ich rodzaje. I tak - oprócz samolotów rozpoznawczych - prezentowano myśliwskie, myśliwsko - bombowe, szturmowe, transportowe i śmigłowce. Następnie były one prezentowane w podstawowych wariantach uzbrojenia, a w dalszych latach - ze wszystkimi możliwymi wariantami uzbrojenia. Gdy pojawiły się takie samoloty jak MiG-21bis, a zwłaszcza MiG-23 i MiG-29 - to rozpoczęto na ich bazie (po pierwszej wprawdzie wystawie tylko na Su-20) - ekstra wystawy - samolotów nosicieli taktycznych bomb atomowych, takich jak : Su-7BKŁ, Su-20, MiG-21PFMN (jedna

ich eskadra - była wpierw w Debrznie, a potem przeniesiona do Goleniowa), MiG-21bis (gdzie w Polsce mogły być ewentualnymi jej nosicielami tylko 2 eskadry, MiG-23, MiG-29 oraz Su-22UM3K - to uzbrajano tylko 1 samolot Su-20, a pozostałe stały nieuzbrojone. Atomowe miny - mogły być zrzucone do wody przez śmigłowce Mi-14PL. Natomiast zakupione Su-22M4 - nie posiadały już takiej instalacji, a jedynie tylko do zwykłych bomb. Na owe wystawy przylatywał zawsze Minister Obrony Narodowej w otoczeniu generalicji. Samoloty - owe nosiciele i jedno owe "podwieszenie specjalne" były pilnowane przez całe kordony żołnierzy z WSW (kilkudziesięciu z Warszawy i z Powidza). Pierwsza takowa prezentacja była tylko na samolocie Su-20 (z imitacyjną ćwiczebną bombą JAB-500). O tym żeby tam podejść na odległość bliższą niż 100 metrów - nie było mowy i takiej możliwości. Nie wolno było oddalać się od swego samolotu, zaś przy podejściu do niego generałów z LLP a następnie generałów z innych rodzajów broni LWP - należało oddalić się od swego samolotu, we wskazane inne miejsce. Można było dopiero podejść do samolotu - na dany rozkaz, po odejściu już polskich generałów. Później - od lat 90. - owe wystawy samolotów - zamieniono na zloty dowódców pułków i innych samodzielnych jednostek lotniczych, mających na swym wyposażeniu jakieś samoloty, za każdym jednak razem - było to połączone z wystawami samolotów z pełnymi wariantami uzbrojenia. Podczas przylotu na Okęcie - najważniejszych osób z ZSRR - na minimum godzinę były przerywane loty w Powidzu. Gdyby taki przelot odbywał się pomiędzy Warszawą a Berlinem, to piloci zawsze podczas ponad godzinnej przerwy - byli wzywani do domku pilota, z którego nie mogli się oddalać, zaś o ile na samolotach byłyby podwieszone jakieś pociski rakietowe czy podłączona amunicja a nawet podwieszone jakieś bomby - wszystko to musiało być zdemontowane lub rozłączone. Podczas przylotu na lotnisko - najwyższych władz partyjnych, rządowych i wojskowych - posiadaną broń należało zdać do magazynku uzbrojenia w swej eskadrze. Na lotnisku w Bednarach - nie wolno było się zbliżać na odległość 1 - 1,5 km do samolotu z Warszawy. Przy takowym samolocie było mnóstwo żołnierzy z WSW, ponadto patrolowali oni całe przestrzenie lotniska do 1,5 km od samolotu. Gdy 3 czerwca 1997 roku na lotnisku w Powidzu lądowały samoloty z 7. Prezydentami (z Polski i z sąsiednich krajów) z okazji milenium śmierci św. Wojciecha - głównego Patrona Polski i archidiecezji gnieźnieńskiej, to na lotnisku w Powidzu - na wszystkie wartownie weszło po paru oficerów BOR, celem zdjęcia wartowników z posterunków, zabrania im amunicji i jej schowania w pancernej szafie.

W październiku 1973 roku (16.X.) - na lotnisku w Powidzu - odbyła się ściśle tajna operacja przylotu 12 tu samolotów MiG-21F-13 (802, 803, 807, 811, 812, 2007, 2008, 2009, 2018, 2019, 2023 i 2024) z Goleniowa. Ostatni dyżur pełniły one tam 13. X. W hangarze 21.PLRTiA - po kolei usuwano na nich numery burtowe oraz polskie szachownice i przystępowano do ich demontażu - celem włożenia głównych ich zespołów na specjalne wózki transportowe, przywiezione przez radzieckie Any-12. Pierwszy rzut sześciu samolotów An-12 odleciał do Syrii w dniu 18 października, zabierając 4 rozmontowane samoloty. Samoloty An-12 - były w barwach Aeroflotu, pomimo że pochodziły z wojskowego pułku lotnictwa transportowego na Litwie. Na ich kadłubach oraz statecznikach - z bliskiej odległości widoczne były dość słabo zamalowane czerwone gwiazdy z obwódką. Ponadto wszystkie miały w tylnej części kadłuba stanowisko strzeleckie z dwoma działkami. Dwa dni później - 5 kolejnych samolotów zabrało 4 samoloty, a ostatnie 4 Any - z 4 MiGami - odleciały z Powidza 21 października. Samoloty radzieckie przelatywały nad Wrocławiem i Pragą a następnie lądowały na radzieckim lotnisku pod Budapesztem. Dalszy ich lot przebiegał trasą łamaną do Syrii (tam dopiero polscy piloci i personel naziemny (i pozostały) - dowiedzieli się, gdzie będą lądować. Po zmontowaniu samolotów - były one oblatywane w Syrii w dniach od 24. X. do dnia 08.XI.1973 roku. Owa dostawa wiązała się ściśle z

wybuchem wojny Jom Kippur w dniu 6.X.1973 r. Dzień przed lądowaniem Polaków - izraelskie samoloty F-4 Phantom - zniszczyły jednego radzieckiego An-12. MiGi-21 w wersjach : MF (z ZSRR), M - z NRD, F-13 (licencyjne Aero S-106) z CSRS - były tam montowane od dnia 9 października. Zatem jeśli ktoś zaobserwował lądowanie w Powidzu 12 tu "efek" - to już nigdy ich nie zaobserwował podczas startu ani w locie. Po prostu gdzieś tajemniczo one zniknęły i "wyparowały" na zawsze.

Inne dość ciekawe zdarzenie (a zarazem bardzo tajemnicze) miało miejsce w piątek, w pierwszej połowie grudnia 1973 roku ( przy jednej z wymienionych tu trzech dat : 2.XII, ewentualnie 9.XII., a najpóźniej - a zarazem mniej jakby prawdopodobnej : 16. XII. - (data prawidłowa - jest podana w jednej z książeczek z serii Ekspres Reporterów : nr 5/84 - Jan Tetter - "Zwykle zjawisko nadprzyrodzone"). Otóż w godz. pomiędzy 17.00 a 18.00 - nad polskimi lotniskami takimi jak m. in.: Babimost, Ławica, Krzesiny, Powidz, Łęczycza, Sochaczew, Dęblin - przelatywało świecące różnymi kolorami dość duże UFO, a przy lotniskach - leciało z niedużą prędkością. Widziane było także nad stacją kolejową w Nekli oraz nad Witkowem. Gdy akurat byłem w domku pilota na ciepłej herbatce (było wtedy dość mroźno) - za moment dowiedziałem się od kolegów - którzy akurat byli przy samolotach, że widzieli UFO, które z nad tzw. bliższej radiostacji do lądowania samolotów (położonej 400 m na zachód od pasa startowego) - skrzyło na północ - przelatując następnie nad 3. pułkiem, znikając za drzewami - jakie rosły z północnej strony domku pilota. 3. Pułk Zaopatrzenia w Powidzu był jednostką wojskową znajdującą się po północnej stronie drogi z Powidza do Witkowa. Na jednym lądującym samolocie Lim-6bis - przestały chwilowo działać urządzenia radiowe, natomiast na dwu innych - podchodzących do lądowania z okolic Mielżyna i Gorzykowa - samoczynnie w kabinie pilota włączyła się czerwona lampka z sygnałem "Niebezpieczeństwo". Z pewnymi kłopotami w powietrzu - oba te samoloty jednak pomyślnie wylądowały. Dalsze już loty zostały wtedy przerwane i zakończone. W rejonie jednak 3. pułku - dwaj wartownicy pełniący służbę - nagle i nieoczekiwanie zasłabli i zemdleli, musiał do nich być wzywany lekarz, który dał im zastrzyk. W poniedziałek, w Powidzu zjawiała się niespodziewanie specjalna komisja z DWL - celem dokładnego wyjaśnienia owych spraw z UFO - które jednak zostały zaraz utajnione. Po tygodniu czasu - Polskie Radio - podało o nim pierwsze, niezbyt dokładne informacje, zaś przy sobocie, w dzienniku telewizyjnym o 19.30 - pojawiły się relacje mieszkańców Lublina. Nie mówiono jednak nic o przelotach nad lotniskami. Podano to dopiero we wspomnianej tu książeczce (lecz tylko tyle, że takowe UFO przelatywało wprawdzie nad lotniskami wojskowymi w Wielkiej Brytanii) a ponadto, że przy owym przelocie nad rejonem Radziejowa Kujawskiego - nagle zaczęły spadać - już jako martwe - setki ptaków z rodziny krukowatych, podczas gdy inne - nie.

Od początku lat 70. - corocznie w maju - MiGi-21R - odbywały przeloty - w rejon lotnisk polskiego Wybrzeża (Debrzno, Świdwin) - celem opalania pocisków R-3S nad poligonem morskim w Ustce oraz do Goleniowa (latem) - celem lądowania na tzw. DOL w Kliniskach, po wschodniej stronie Szczecina (inne typy samolotów - także, czasem jednak na innych - wytypowanych w danym roku tego typu odcinkach dróg (zwłaszcza co dopiero nowo wybudowanych). Jeśli chodzi o przeloty ćwiczebne do innych krajów UW - to największą ilość razy odbywały je do NRD Ily-28. Rozpoznawcze MiGI-21- raz tylko wykonały (na czas blisko 2 tygodni) przelot do NRD, na lotnisko nosicieli bomb typu A - MiG-21SMT (których to także w owych latach 70.- Rosjanie mieli 3 pułki w północno - zachodniej Polsce). Gdy leciałem samolotem An-2 nad terenem NRD - to każde miasto i miasteczko było garnizonem wojskowym, zaś na poligonach wojskowych i przy lasach - widać było dziesiątki czołgów, transporterów opancerzonych, taktycznych i operacyjnych pocisków raketowych, artylerii raketowej, dział polowych itp. Bardzo dużo było też tam lotnisk wojskowych z samolotami



typu MiG i Su - nowszych wersji niż w Polsce, a także duże ilości śmigłowców wojskowych (najnowsze wersje samolotów wcale nie były w NRD, ani w Obwodzie Kaliningradzkim czy w Polsce - lecz na Ukrainie ; polskie lotnictwo otrzymywało zawsze nieco później jakąś nieco także starszą wersję samolotu od tej jakie dostawało lotnictwo NRD - które i tak miało zawsze nieco gorsze wersje od samolotów radzieckich w NRD). Jedno lotnisko od drugiego było w odległości co 50 km od siebie, a nawet i mniejszej. W latach 70. (i późniejszych 80.) - dla samolotów wojskowych lotnictwa ZSRR - nie istniały żadne granice państwowe. I tak - bombowce Su-24 - swobodnie latały z Ukrainy po rejon Zamościa, samoloty z Obwodu Kaliningradzkiego - nad rejonem Mazur i Warmii, z lotniska w Garz - nad rejonem Świnoujścia (w tym co ciekawe - Ily-28 - holowały jeszcze w połowie lat 80. - jakieś specjalne cele powietrzne - innego typu i rodzaju niż samoloty "powidzkie" (w Polsce - owe Ily-28 zostały wycofane w 1979 roku). Samoloty z NRD (radzieckie i niemieckie) - latały nad zachodnimi stronami Polski, gdyż w NRD - w danym przedziale czasowym dnia - mogły latać zaledwie z co trzeciego lub czwartego lotniska, gdyż inaczej - to zderzałyby się ze sobą w chwilę po startach czy przy lądowaniach. Ponadto MiGi-21R oraz Su-20 - były jeden raz (w czasie jednego tygodnia) - w Czechosłowacji, a czeski pułk z MiG-21MF i An-26 - był z rewizytą latem 1987 roku. Na lotnisko w Powidzu - przyleciały też dwa dodatkowe samoloty - po utracie dwóch z Powidza - w 1964 - czechosłowacki Ił-28 (za Iła staranowanego nad Pragą) oraz Su-20 nr boczny 7125 (po 2 latach eksploatacji w siłach powietrznych ZSRR) - jako rekompensata za samolot z nr bocznym 01, utracony w wyniku wady fabrycznej silnika). W owych latach 70. i 80.- niebo było już dla nowych radzieckich bardzo szybkich i o dużo większym zasięgu samolotów już za małe i za "ciasne" tak nad NRD jak i nad Polską. W NRD samoloty mogły zatem latać następująco : w godz. 6.00-12.00, 12.00-18.00, 18.00-24.00, 24.00-6.00, ewentualnie na trzy zmiany lotne w innych godzinach. Z lotniska w Garz - loty odbywały się także i przy niedzieli, choć mniej intensywnie niż w pozostałe dni tygodnia.

Jeśli chodzi o plany zakupu w Polsce nowych samolotów wojskowych dla ówczesnego Ludowego Lotnictwa Polskiego - to w połowie lat 70 - tych, w 21.PLRTiA - nieoficjalnie mówiono o zakupie w ZSRR - bezpilotowych samolotów rozpoznawczych (które obecnie nazywają się dronami) konstrukcji Ławoczkina. Z jakichś jednak powodów - do tego nie doszło. W nieco późniejszych latach 80 - tych, 7.brygada - miała mieć na swym wyposażeniu najszybsze samoloty z ZSRR, rozwijające prędkość maksymalną = 3Ma, a więc przekraczającą 3000 km na godzinę - typu MiG-25RB, mające 5 lotniczych dużych aparatów fotograficznych oraz wyposażenie do rozpoznania elektronicznego a także stację radiolokacyjną obserwacji bocznej i dopplerowską stacją nawigacyjną, gdzie szereg pokryw dielektrycznych skrywało anteny odbiorcze i nadawcze. Samolot ten powstał na bazie ciężkiego myśliwca przechwytyjącego MiG-25 z dwoma silnikami, o maksymalnej masie startowej ponad 33000 kg. Jego promień działania taktycznego wynosił 1130 km, a pułap 24400 m. Druga wersja tego samolotu - to wariant zwiadu elektronicznego, bez kamer fotograficznych. Być może z powodu trudności ekonomicznych Polski w tamtym okresie czasu - zrezygnowano z kupna tych niezwykle drogich wówczas samolotów. Z krajów UW - jedynie zakupiła je Bułgaria - w ilości 6 egzemplarzy. Inne nie zrealizowane w Polsce projekty - to zakup samolotów myśliwskich o zmiennej geometrii skrzydeł MiG-23 dla PLM w Krzesinach oraz samolotów szturmowych typu Su-25 dla 45.PLM-Sz (później : 45.PLM-B) w Babimoście. Mając do wyboru : MiG-27, Su-22 i Su-25 - Polska zdecydowała się na zakup tylko samolotów Su-22 - w nowszym wariantcie niż otrzymały Węgry - Su-22M4 (Węgry - otrzymali Su-22M3, natomiast Czechosłowacja - wpięrow uzyskała myśliwsko - szturmową wersję MiGa-23 (MiG-23BN) a następnie Su-22M4.

Nad lotniskiem w Powidzu - parokroć w latach 80.- przelatywały na stosunkowo niskim pułapie lotu (do 2000 m) pojedynczo lub w parze dość wielkie bombowce typu Tu-22 (jakby wracały one z NRD). Jednego razu - pojedynczy Tu-22 - był przechwytywany w locie - wg informacji z internetu - przez samoloty myśliwskie MiG-21 z Krzesin. W tamtych latach - bardzo często na dość dużym pułapie lotu (w latach 80. i 90.) - pojedynczo nadlatywały nad lotnisko Powidz Su-22 z Piły (na około 8000 m), a na dużym pułapie - MiGi-21R z Sochaczewa - podlatując nad rejon Gniezna - po czym wykonywały skręt w lewo - nad Wrześnię - i powracały na swe lotnisko - "gubiąc" nad rejonem Koła swe smugi kondensacyjne. Na lotnisko w Powidzu - przez około 250-300 dni w roku - przylatywały różne samoloty i śmigłowce tak z lotnictwa wojskowego, jak i nieco rzadziej z lotnictwa cywilnego, a bywało - że i w niedziele - od minimum 1 - go do kilku, bywało że kilkunastu, a wyjątkowo - do kilkudziesięciu samolotów transportowych i śmigłowców. Najczęściej były to Any-2 i Jaki-12 oraz typu : Li-2, Il-14, Lim-5, TS-8 "Bies", TS-11 "Iskra", PZL-104 "Wilga", An-26, SM-1, SM-2, Mi-2, Mi-8. Parokroć się zdarzało, że Ily-28 oraz MiGi-21R (z trzema podwieszonymi zbiornikami paliwa po 490 litrów nafty lotniczej) - wykonywały lot po trasach z Powidza przez CSRS i NRD - do Polski. Jednego razu - MiG-21 z powodu awarii busoli - wylądował przymusowo w Czechosłowacji, gdzie zaraz wysłano polską ekipę naprawczą Aenem-2. Jeśli chodzi o minimalne naruszanie granic państwowych - to piloci ZSRR - mieli na to zezwolenia - natomiast polscy - to byli zmuszani do lądowań na terenie ZSRR - bywało że i z późniejszymi konsekwencjami karnymi. W latach stanu wojennego - za te same przewinienia - za które były wcześniej reprimendy ustne - teraz były dość już dotkliwe kary, zwłaszcza finansowe. Gdy jeden z pilotów Su-20 - położył swą legitymację PZPR w stanie wojennym - natychmiastowo został zwolniony z wojska. Np. - gdy pomyłkowo została namalowana źle szachownica na samolocie - to dawniej on z nią latał do następnych 100 godzinnych prac okresowych czy pracach po jednym roku eksploatacji, a po 13 grudnia 1981 roku - były już za to surowe kary. Jeszcze surowiej zostali ukarani żołnierze zawodowi - gdy jeden z samolotów Su-22 - był w 1984 roku oblatywany w powietrzu po montażu i sprawdzeniu - bez namalowanych na nim szachownic (i bez numeru burtowego).

Na początku lat 90.- w Powidzu rozpoczęły się specjalne ćwiczenia pod ogólnym kryptonimem tzw. "wyjścia spod uderzenia", gdzie z dwóch pasów startowych oraz z dość szerokiej drogi kołowania - startowały sposobem alarmowym wpierw tylko Su-20 a później także i Su-22M4. Start odbywał się w jednym kierunku, a po chwili, gdy były już wolne wszystkie trzy pasy - w przeciwną stronę. Wywoływało to wielkie wrażenie, nawet na zapraszanych gościach z NATO i z USA. Przed lądowaniem był zawsze pokaz tzw. minowania lotniska z zasobników rozpoznawczych Su-20 - typu KKR-1, z zamontowanymi tam nabojami błyskowymi do wykonywania nocnych zdjęć (typu FP-100 - które nieraz używano do fotografowania lotniska w nocy) oraz bardzo krótkiego lądowania samolotu Su-20 - wg specjalnej, opracowanej metody (z wypuszczonym już spadochronem hamującym - jeszcze przed dotknięciem betonowego pasa kołami podwozia samolotu). Nad pasem startowym pokazywano także lot tych samolotów na pułapie tylko kilkunastu metrów, a czasem poniżej nawet 10 ciu. Loty koszące nad pasem wykonywali też bardzo często piloci Mig-21R, a bywało - że i instruktorzy pilotażu z DWL, przylatujący na starszych wersjach : MiG-21PFM. Owi instruktorzy wielokrotnie dawali też pokazy swego wielkiego kunsztu pilotażu, czasem nawet i na samolotach Lim-5, względnie na dwumiejscowych MiG-21US lub nowszej ich wersji - UM. Lotnisko w Powidzu - przez cały okres działania - gdy stacjonowały na nim samoloty odrzutowe miało 3 zapasowe lotniska : z bitumicznym pasem startowym w Bednarach, z którego korzystały wpierw Ily-28 (w latach 60 tych - jednego razu odbywały stamtąd loty, wykonując skręty w lewo nad stacją kolejową w Nekli, po czym

kierowały się do lądowania w Bednarach). Drugie lotnisko - trawiaste znajdowało się we Wschowie (Wschowa - Łysiny), jako wspólne z lotnictwem ZSRR. Iły lądowały tam zimą, gdy było twarde podłoże. Zdarzyło się, w 1971 roku, że jedna załoga pomyliła ośnieżone pola, lądując na innym - ale niezbyt odległym, po czym stamtąd wystartowała i lądowała już we właściwym miejscu. Było to zarazem jedyne w Polsce takie lądowanie w polu i start - za co jednak pilot został ukarany (a w zasadzie - za owe uratowanie samolotu - to powinien być wyróżniony). Lotnisko "Wschowa" - należało także do 21.PLM-B w Powidzu, jednakże Limy-6bis na nim nie lądowały. Za to lądowania się odbyły na samolotach SB Lim-2art, w pierwszej połowie lat 70. - na poniemieckim lotnisku trawiastym, zapasowym w Goli, koło Gostynia - właśnie dla tego typu samolotów. MiGi-21R (a także i SB Limy) - parokroć lądowały na różnych zapasowych lotniskach jak : Okonek, Wdzydze, Konarzyny i inne, położone w północnej części Polski.

Lata 90 te to olbrzymia ilość zagranicznych wizyt na powidzkim lotnisku a zarazem i specjalnych pokazów lotniczych dla zapraszanych gości, głównie z NATO z udziałem takich polskich samolotów jak MiG-21MF oraz MiG-21bis, MiG-23, MiG-29, Su-20, Su-20R, Su-22, w tym w wersji Su-22R oraz śmigłowców bojowych Mi-24. Oprócz pokazów wyjścia spod uderzenia - były też pokazy lądowań i startów z DOL Września i wcześniejsze pokazy krótkich lądowań na krótszym pasie startowym w Powidzu. Potem przyszła kolej na wizyty różnych ciekawych i nowoczesnych samolotów z poszczególnych krajów NATO, m. in.: F-15, F-16, F-18, AJS-37 Viggen ze Szwecji a także biorące udział w ćwiczeniach lotniczych - takie jak m.in.: Mirage-200 z Francji, MiG-21MF i Su-22M4 z Czech, Tornado IDS z Niemiec i inne, w tym typu AVACS, tankowce powietrzne, samoloty transportowe C-5A Galaxy, C-17, C-141, C-130 Hercules i inne samoloty transportowe i pasażerskie dla VIP-ów.

Z lotniska w Powidzu (a także i z innych lotnisk) - odbyłem ponad 300 lotów następującymi samolotami : An-2 (najwięcej) - paroma wersjami jak An-2T, An-2TD, An-2 Salonka, An-2 z aparaturą telemetryczną, An-26, An-12, Il-14 paru odmian, Jak-40, Jak-12M, Jak-12A, PZL-104 "Wilga", PZL-101 "Gawron" - aeroklubowy, śmigłowiec Mi-8. Większość lotów - stanowiły przeloty z jednego lotniska na drugie, czasem z jakimś międzylądowaniem (np. przy przelocie z Krakowa do Powidza - z lądowaniem na lotnisku koło Łęczycy), loty celem obsługi technicznej samolotu na jego prezentacji pokazowej na danym lotnisku, loty odbyte w celu przyjęcia innych samolotów do swej eskadry (jak MiG-21R, MiG-21US, MiG-21UM, TS-11"Iskra", samolotów z rodziny SB Lim, Lim-6bis, z rodziny Lim-5, Lim-6M - w niektórych przypadkach były to loty na ich zdanie do Bazy Statków Powietrznych w Mierzęcicach, loty w celu przekazania samolotów MiG-21 do remontu w Dęblinie a później - w celu ich przyjęcia z remontu, loty do Bydgoszczy celem przekazania samolotów z rodziny Lim oraz TS-11 do remontu (a potem ich odbiór oraz na przekazanie samolotów typu Lim - celem ich sprzedaży do krajów zachodnich). Dość dużo było lotów podczas przebazowań ćwiczebnych na inne lotniska, w tym na zapasowe, celem zabezpieczenia obsługi technicznej podczas dziennych lub nocnych przelotów (jednorazowych) na inne lotniska (np. do Krzesin, Piły, Babimostu, Mirosławca), loty w celu obsługi samolotów na DOL, na lotniska nadmorskie - celem ćwiczenia związanego z odpalaniem pocisków rakietowych klasy P-P typu R-3S, celem obsługi samolotów MiG-21R - podczas paru Zawodów Rozpoznawczych (w Bydgoszczy, w Pile), w celu przewozu jakiejś dokumentacji oraz aparatury do legalizacji (do Modlina i do Radomia). Czasami się zdarzało, że lot An-2 do Dęblina przebiegał następująco : wpierw do Piły, potem do Modlina, następnie do Balic (Bemowa) w Warszawie, potem do Dęblina a na końcu do Radomia, albo lot do Babimostu był z międzylądowaniem w Krzesinach lub na Ławicy. Podobnie było w lotach

samolotami An-26, gdzie lecąc do Goleniowa - lądował jeszcze w Świdwinie czy na lotnisku zapasowym Wdzydze. Bywały też loty dość smutne - na pogrzeby lotników - głównie na lotnisko dywizji pilskiej - do Piły (m. in. pilota z 6.PLM-Sz, który dnia 04.VIII.1976 r. wykonując manewr podejścia do lądowania na samolocie Lim-6bis z południowej strony lotniska w Pile - lecąc pod słońce - zderzył się z radzieckim śmigłowcem wojskowym Mi-8, który wykonywał nie zgłoszony służbie polskiego ruchu lotniczego lot na trasie Nadarzyce - Legnica - gdzie zginął m. in. radziecki generał ze swą żoną. Służąc w lotnictwie wojskowym - przebywałem na następujących lotniskach wojskowych : Oleśnica Śląska, Wrocław - Strachowice, Poznań - Krzesiny oraz Ławica, Kąkolewo (zapasowe), Bednary (zapasowe), Piła, Mirosławiec, Debrzno, Konarzyny (zapasowe - położone na pñ. od Człuchowa i nieco dalej - także na północ od Debrzna - na którym to - podczas ćwiczeń lotniczych -spędziłem tam 2 tygodnie), Świdwin, Zegrze Pomorskie - z pielgrzymką papieską, Goleniów, Wdzydze (zapasowe) - międzylądowanie, Babie Doły (Gdynia), Pruszcz Gdański, Malbork, Bydgoszcz, Modlin, Sochaczew, Babice (Bemowo) w Warszawie, Okęcie, Łęczyca, Nowe Miasto nad Pilicą (międzylądowanie), Łask (przekazanie samolotu Lim-6bis), Radom, Dęblin, Kraków - Balice, Mierzęcice. Jako pasażer - odbywałem loty w różnych porach dnia i nocy, we wszystkich porach roku, na różnych wysokościach - od 100-200 m - po 600 m do 6000 m. Parokroć - na wysokościach lotu koszącego - kilka - kilkanaście m nad korytem rzeki Noteć znad Ujścia, na pñd. od Piły - po Bydgoszcz, oraz nad Wisłą - pomiędzy Włocławkiem a Płockiem. Owe loty były we wszystkich wariantach pogodowych, w tym podczas strasznej burzy z wyładowaniami piorunów. Nad rejonem Nekli oraz Kokoszek i Targowej Górki - odbyłem około dziesięciu przelotów następującymi samolotami: An-2 (loty na Ławicę, do Krzesin, do Babimostu, do NRD (oraz powrotne), Il-14 - Ławica - Okęcie, Jak-40 - Okęcie - Ławica, An-26 - Powidz - Ławica, An-26 - Kraków - Mirosławiec - Powidz (lot nad Kokoszkami). Dwa razy - podczas przelotu An-2 nad swym rodzinnym domem - ów An - pokiwał skrzydłami, a jednego razu - na początku lat 90. - gdy odbywałem lot jedynie z jednym pilotem i mechanikiem pokładowym po trasie Powidz - Bydgoszcz - Piła (gdzie powysiadali na nich inni pasażerowie) - po czym odbyłem lot do Kąkolewa, a po kilkunastu minutach - na lotnisko w Powidzu. Z nad Dzierznicy - An został naprowadzony na mój dom, po czym pilot wykonał skręt w lewo - robiąc okrąg w kierunku na byłe już zabudowania pana Cz. Kaczmarek (zmarł on w 1987 r.) i pana Cz. Woźniaka, po czym parokroć jeszcze samolot "pomachał" skrzydłami na wysokości ~ 100 metrów. Czułem się wtedy bardzo szczęśliwy.

Będąc na lotnisku w Powidzu - widziałem kilka rozbitych i uszkodzonych samolotów. Pierwszym z nich - były szczątki rozbitego pod Inowrocławiem Ił-28, umieszczone w hangarze 7.brygady. Następnymi były dwa wraki samolotów Lim-2R- przywiezione z okolicy Konina, potem - SB Lima-2art z okolic Nadarżyc. W 1976 r. - wrak rozbitego Su-20, a w dniu 26.V.1980 r. - wrak MiGa-21R. Później były to dwa rozbite Su-20 - w 1987 r. na terenie lotniska i w 1993 r. - samolot koło Targowej Górki - w którym to miejscu byłem po wypadku. W drugiej połowie lat 80. - pod 46. PWL był wrak Lima-6bis - z którego pilot z Babimostu katapultował się blisko Słupcy. Ponadto - widziałem wrak Su-7U nr 513. Na moich oczach - uległo uszkodzeniu kilka samolotów, m.in.: 08.I.1971r. - SB Lim-2Art nr 7045 - przy lądowaniu, 20.III.1974 r. samolot SB Lim-2Art nr 8020 - przed wkołowaniem po locie na płaszczyznę postojową samolotów - z powodu uszkodzenia hamulców kół, UTI MiG-15Art nr 3501 - uszkodzony przy lądowaniu 08.X.1976 r. W dniu 13.III.1978 na moich oczach uległ wypadkowi podczas startu Su-20. Następny wypadek - tym razem podczas lotu samolotu Lim-5R - widziałem w sierpniu 1982 roku - przy lądowaniu na krótszym pasie startowym, gdzie samolot - po stracie swego podwozia - sunął z tysiącami iskier pół kilometra po betonie, a następnie skręcił w prawo - pędząc po nawierzchni trawiastej jeszcze z 200

metrów. Także na mych oczach zdarzyła się dość groźnie wyglądająca awaria hamulców kół samolotu Lim-5R - na lotnisku w Pile, podczas rozgrywanych tam Zawodów Rozpoznawczych. Otóż pilot swego Lima - błyskawicznie schował sposobem awaryjnym przednie koło podwozia - ratując samoloty MiG-21- przed uderzeniem w nie, w tym "moje" dwa MiGi-21R. Ów Lim - po paru godzinach został już naprawiony. Ponadto widziałem też sporo rozbitych wraków samolotów na innych lotniskach, m. in. w Pile (Limy), w Świdwinie - Limy, w Debrznie - kilka MiGów-21M, w Malborku - parę MiG-21MF (jednego widziałem nawet z okna An-2, rozbitego w polu, na zachód od lotniska - lecąc akurat z Goleniowa do Malborka - a następnie już do Powidza). Jednego razu - przy lądowaniu nocnym w Powidzu - doszło raz w latach 70 tych - do zapalenia się opon samolotu SB Lim-2 - z mojej eskadry, na środku pasa startowego, zaraz po jego wylądowaniu. Kilka samolotów, w tym MiGi-21R - dostały zaraz z powietrza drogą radiową - nakaz lądowania w Krzesinach. Na drugi dzień - z samego rana - wysłany został An-2 z personelem technicznym - po ich odbiór (w celu wylotu do Powidza). Awarie kół podwozia podczas lądowań - zdarzały się niemal każdego roku, tak na Limach, MiGach, czy samolotach z rodziny Su. Dnia 08.IX.1972 r. na samolocie An-2 z 2 BDLM-Sz z Piły - doszło przy jego lądowania z bocznym wiatrem - do kapotażu i uszkodzenia samolotu. Miał on odbyć lot usługowy po trasie : Piła - Powidz - Babimost - Nadarzyce - Babimost - Piła, który zakończył się w Powidzu (w swej plecowej pozycji - leżał tak przez wiele godzin - celem dokładnego zbadania tego wypadku przez specjalnie powołaną komisję z DWL z Poznania. Nie wszystkie wypadki lotnicze czy uszkodzenia samolotów widziałem na swoje oczy, jak m. in. uszkodzenie samolotu SB Lim-2Art nr 6021 z JW 1295 (21PLRTiA) z Powidza, w dniu 29 maja 1989 roku - podczas lądowania na drodze kołowania lotniska Świdwin. W dniu 6 lipca 1977 r. - podczas opadów gradu i silnej turbulencji w locie - uszkodzone zostało pokrycie samolotu An-2 nr 4 z 21.PLRTiA, po którym to locie samolot ten musiał iść zaraz do naprawy. Natomiast 26.X.1971r.- na lotnisku Babie Doły - podczas kołowania przy zbyt mocnym naciśnięciu hamulców kół - stanął w pozycji pionowej An-2 nr 1 z 7.BLR-B z Powidza, gdzie miał potem wymianę śmigła. Podczas lotu śmigłowca Mi-4M, odbytego w dniu 21.06.1976 r.- z powodu awarii instalacji hydraulicznej - po przymusowym lądowaniu terenowym w pobliżu miejscowości Rejowiec (8 km na pñ. - wsch. od Murowanej Gośliny), był następnie ściągany do Powidza - do 46. PWL za pomocą samochodu holowniczego, gdzie dopiero widziałem uszkodzenia przedniej jego części oraz przedniego podwozia.

## XI - NA EMERYTURZE.

Przez pierwsze dwa - trzy - cztery lata, gdy tylko gdzieś jechałem samochodem - to jeszcze "tu i ówdzie" się zatrzymywałem, aby ewentualnie coś dogłębniej zbadać odnośnie niektórych lotnisk i punktów pobojowisk. I mimo - iż już się wydawało, że niewiele nowego teraz będzie można się dowiedzieć - to się okazało, że jeszcze czasem wyskakują jakieś poważniejsze odkrycia i to bardzo blisko, np. - Witkowa. Otóż na podstawie jednej skromnej informacji londyńskiej - udało się dopiero na dobre ustalić, gdzie naprawdę znajdowało się lotnisko wyjściowe 33.EO (a więc, że ani nie w Żydowie - co już było mi znane od wielu lat - ani nie w Gębarzewku (tam było pierwsze lotnisko w dniu 1 września - tylko pierwszego plutonu tejże eskadry, a nie całej eskadry), a faktycznie było ono przy parku w Niechanowie. Od czasu do czasu - udawało się jeszcze uzyskać jakieś nieco drobniejsze informacje i potwierdzenia rzeczy już mi znanych, lecz powoli kurczyły się możliwości zbierania nowych informacji w tej dziedzinie. Zacząłem też pisać różne artykuły na temat innego ujęcia tego całego tematu. I tutaj zaczęły mnie spotykać różne trudności i przeciwności losu. Z reguły - im lepiej przygotowałem takowe publikacje - tym szybciej były one odrzucane w danych redakcjach w Poznaniu, Wrześni, Środzie Wlkp., w Swarzędzu, Gnieźnie, w Pobiedziskach,

w Słupcy. A działo się to za przyczyną, że w poszczególnych redakcjach odnajdywano takie źródłowe pozycje książeczkowe jak : "tygryski" z 1975 roku, lub książeczkę A. Kurowskiego czy także trzecią z 1975 r. - niedużą książkę R. Szubańskiego i byłem już tam na pozycjach zupełnie straconych i przegranych (a zwłaszcza - gdy potrafili odszukać książki J. Pawlaka). Zaś w Poznaniu - zdołano nawet dotrzeć do najnowszych publikacji z Niemiec - M. Emmerlinga czy Jerzego B. Cynka - jedynie je uważając za najbardziej pewne i wiarygodne źródła informacyjne (gdzie wg pierwszego autora - w 4 pierwszych dniach wojny - Luftwaffe utraciła jedynie 4 samoloty jako zestrzelone nad rejonami Wielkopolski, z tego dwa jako zniszczone a dwa jako uszkodzone, a wg drugiego - "aż 9" samolotów - a więc już "karkołomnie dużo", gdyż ponad dwukrotnie więcej, podczas gdy w latach 1961-1962 - płk A. Kurowski podawał już ich 11, a później nieco więcej). Nie pozostało mi nic - jak czekać na jakieś "lepsze czasy", które to teraz się dla mnie już skończyły w tych oto sprawach. Musiałem się też zająć opieką nad moją mamą, która w roku 2005 - miała już 85 lat. Od tego roku byłem przy niej już codziennie, a nie jak dotąd było, że 2-3-4 dni w tygodniu. Żebym się na wsi nie nudził - miałem tam laptopa, gdzie słuchałem pięknych włoskich piosenek, a nawet stworzyłem dwie internetowe bardzo długie składanki (po przeszło 1000 piosenek) - jak: Czesław Kazecki - "Klasyczne piosenki włoskie o miłości" oraz drugą, też z włoskimi piosenkami - "Klasyczne piosenki z imionami" (niestety - pewną ich część już mi skasowano). Przebywając na wsi - nie miał mnie kto podszkolić z pisania na komputerze, gdyż miałem dość słaby lub tylko chwilowy kontakt ze swymi córkami mieszkającymi w Gnieźnie jak i z wnukami. Mogłem się w tym zakresie - lekko tylko podszkolić dopiero po śmierci swej mamy (zmarła w maju 2017 roku w Witkowie, mając 96 i pół roku).

W latach 2000-2016 - niemalże co roku w miesiącu wrześniu (a czasem i przed 11 listopada - czy w dniu 8 maja - w rocznicę zakończenia wojny z Niemcami) - przyjeżdżałem do Gimnazjum im. Henryka Sucharskiego w Gieczu z prelekcją historyczną o wojennym lotnisku w Dzierżnicy - niekiedy przywożąc na wystawę - mnóstwo książek ze słowem Dzierżnica - czy o poznańskim Dywizjonie Myśliwskim z 1939 roku, lub o Wrześniowym lotnictwie. W Gimnazjum tym - przez wiele lat - pomagał mi w komputerowym krótkim opracowaniu historii wojennego lotniska w Dzierżnicy (tekst w internecie : Czesław Kazecki - "Polowe wojenne lotnisko w Dzierżnicy" oraz w ponad 200. opracowywanych zdjęciach satelitarnych byłych lotnisk lotnictwa Armii "Poznań" z okresu - ostatnie dni sierpnia 1939 r. - 17 wrzesień 1939 r.) - wykładowca informatyki - Pan Andrzej Szewczyk, za co chciałbym bardzo podziękować oraz Pani Dyrektor Gimnazjum - Danucie Zieleń, także dziękując za pomoc oraz za miłe pamiątkowe laurki za moje wykłady natury regionalno - historycznej. Do biblioteki gimnazjalnej - na przestrzeni kilkunastu lat - dostarczyłem sporo książek i książeczek o byłym lotnisku w Dzierżnicy i o pilotach myśliwskich dyonu III/3 - walczących na wielu frontach II Wojny Światowej, aby dzieci i młodzież szkolna mogły dowiedzieć się czegoś więcej. Ponadto chciałbym tu złożyć podziękowania Wójtowi Gminy Dominowo - Panu Krzysztofowi Pauterowi (który na przełomie lat 90./2000 kilka - był Dyrektorem Gimnazjum w Gieczu) - za otrzymaną piękną statuetkę podczas koncertu mikołajkowego w grudniu 2019 r. - za swe badania historyczne odnośnie wojennego lotniska w Dzierżnicy.

Przebywając w Kokoszkach - lubiłem jak dawniej - obserwować na niebie wszystkie samoloty, ale także i nisko latające nad okolicą Starczanowa - stacji kolejowej w Nekli i nad samą Neklą -motolotnie. Na przełomie lat 90./2000 (może i 2000 parę), począwszy od około 1995 roku - przez kilka lat z rzędu - podczas corocznie organizowanych w Nekli dni rozpoczynającego się lata, Dni Nekli oraz w okresie nekielskich, zawsze bardzo uroczystych Dożynek sierpniowych (czasem i organizowanych na początku września) - można było się przelecieć motolotnią, która startowała z dużej łąki pomiędzy działkowym osiedlem w Nekli a

Starczanowem (przy tej ostatniej tu miejscowości), z południowej strony drogi. Motolotnia latała zawsze - gdy była już skoszona trawa na łące p. Adama Chromińskiego z Nekli, 2-3 razy w roku. Jej pilotem był p. Lech Molewski z Aeroklubu Poznańskiego (1954 - 21.V.2005 r. - w którym to dniu zginął śmiercią lotnika na swej motolotni - w nieszczęsnym splocie zdarzeń) - a który to był ojcem polskiego motolotniarstwa. Chętni do lotów widokowych - zapisywali się w kolejce, w nekielskim NOKu. Pan Molewski - przylatywał do Nekli - w zależności od potrzeb i długości kolejkowej listy.

Przyjeżdżając do swej mamy w Kokoszkach - kilkakrotnie po 2000 roku obserwowałem tzw. Złoty Dowódców Lotniczych Jednostek Wojskowych na Krzesinach. Najciekawszy zawsze był pierwszy dzień, gdy nad domem mej mamy - pojawiały się klucze (4 samolotów) MiG-21 (wycofanych z końcem 2003 roku), MiG-23 (też niebawem wycofanych), MiG-29, a od roku 2007 - F-16 - toczących "walki powietrzne" na niebie między sobą, "broniące" lotnisko Powidz - lub też "zwalczające" bombowce typu Su-22. Po nich - już w sposób "spokojny" - przelatywały samoloty szkolno - treningowe, szkolne, specjalnego przeznaczenia, transportowe, śmigłowce - w tym nie oglądane na co dzień z lotnictwa Marynarki Wojennej i ratownicze (wszystkie - jakby "po sznurku" przelatywały prawie nad domem mojej mamy, lub minimalnie nieco na południe). Po dwóch dniach - odlatywały już na swe macierzyste lotniska, gdzie z owych ponad 50 ciu statków powietrznych - szło już tylko zauważyć ponad 30 - ci. W tamtych latach - przełomu XX i XXI wieku, działo się dużo ciekawych spraw na niebie okolic Nekli i Kokoszek. I tak - w jedną piękną sobotę lata - gdy za stodołą mego dawniejszego sąsiada z Kokoszek, p. Wojciecha Szymkowiaka został wyłożony jeden ze znaków do odszukania z powietrza, to nad nim i poblizem domu mojej mamy - przeleciało na bardzo niskiej wysokości - ponad 50 tzw. ULMów (czyli ultra lekkich samolotów), a po nich także ponad 50 motolotni). Następny punkt do odszukania był w Dzierznicy, zaś przy niedzieli - w Dzierznicy oraz w Gieczu. W gminie Dominowo kilkakroć były organizowane przy okazji m. in. Dożynek - mini festyny lotnicze, z lotami widokowymi śmigłowca Mi-2 i wzloty balonem na uwięzi. Nad grodziszczkiem w Gieczu, przez dłuższy czas - mnóstwo lotów do badań archeologicznych wykonywał śmigłowiec Mi-2. W soboty, niedziele i w święta - z lotniska w Mącznikach - po rejon Górzna i Gieczu - latały motolotnie, motoparalotnie, a czasem pokazywały się też stamtąd - także i kolorowe, piękne balony. Z prywatnego lotniska we Wrześni - przy rondzie z południowej strony autostrady A-2 i po wschodniej stronie drogi do Jarocina - nieraz szło zobaczyć górnopłatowe Cessny, ULMy, wiatrakowce, małe śmigłowce, motoszybowce, motolotnie, motoparalotnie, balony itp. Nad rejonem Nekli - Kokoszek - po zupełnie innych trasach lotniczych niż kiedyś - codziennie lata sporo samolotów prywatnych, sportowych, ULMów, a także i nad autostradą A2- pomiędzy Gieczem a Wrześnią - z lotniska w Żernikach koło Tulec. Po roku 2000 - stosunkowo częstym widokiem na niebie Nekli - są przeloty w różne kierunki (w zależności od wiatru) - uroczych i kolorowych balonów na ogrzewane powietrze, bywało - że nawet i po dwa na raz (w latach 60. - po 4 lub 3 blisko siebie - jednakże wtedy - wypełnianych gazem lżejszym od powietrza). Nad Kokoszkami dość często latają takie samoloty transportowe jak : An-28, M-28 Bryza oraz C-130 Hercules z Powidza. Gdy bywałem w końcowych latach 70. w Kokoszkach, to dość często widywałem startujący z Gułtów (w stronę Stroszek) samolot rolniczy An-2R (aż do początku lat 90 tych). Inne lądowiska samolotów rolniczych An-2R - znajdowały się : w dwu różnych miejscach w Żydowie (na południowy wschód od parku oraz z południowej strony parku (gdzie po kolei były tam dwa samoloty rolnicze) i w północnej okolicy Działynia, na północny - zachód od Gniezna). Natomiast lądowiska śmigłowców rolniczych Mi-2R - były w Iwnie, w Kołaczkowie pomiędzy Wrześnią a Pyzdrami oraz także w Kołaczkowie - na płn. - wsch. od Witkowa.

Od około roku 2008 - może 2009 - corocznie w piątki - przy bliskiej dacie 1 czerwca i Dnia Dziecka - na lotnisku w Powidzu były organizowane wielkie festyny lotnicze, wystawy różnych statków powietrznych - w tym z USA oraz większe czy mniejsze pokazy lotnicze. Wraz z zawsze organizowaną z Powidza wycieczką do Radomia - jeździłem tam na wszystkie pokazy lotnicze Air Show - tak w latach 90. jak i po roku 2000. Po śmierci mamy - mieszkam na stałe w Witkowie, gdzie przynależę do Stowarzyszenia Seniorów Lotnictwa Wojskowego RP.

Mając już dużo lepsze lornetki niż kiedyś : takie jak 20x60, 15x70, 20x80 i 25x100 a także mniejsze - o dużej jasności i o dużym, szerokim polu widzenia - w pogodne, wyżowe dni - gdy tworzyły się za większością samolotów pasażerskich smugi kondensacyjne (w miesiącach wakacyjnych - tworzyły się one na większych wysokościach za dnia - a dopiero przy zachodzie słońca lub też z rana - w "masowy" sposób za wszystkimi samolotami), to bez większego trudu byłem w stanie zaobserwować ponad 100 samolotów dziennie, a bywało że i ponad 200 na całym niebie (w promieniu ponad 200 km za dnia i 300-400 km wieczorem czy w nocy na odległości 150-200 km). Po roku 2000 - dość często się zdarzało, że duże samoloty pasażerskie - przylatujące z północnych krajów Europy do Poznania - po wykonaniu skrętu w prawo - nad rejonem Nekli i Kokoszek - wchodziły nad okolicą Gułtów - na długą - 30 km ścieżkę do lądowania na lotnisku w Ławicy. Z owej dość dłuższej ścieżki schodzenia - korzystał co 10-20 lądujący w Poznaniu duży samolot komunikacyjny (większość z nich podlatywała nad okolicę Gułtów - znad rejonu Czempinia i Środy Wlkp.). Natomiast zasadnicza, podstawowa ścieżka lądowania długości 15 km - rozpoczyna się od rejonu Zalasewa, w południowej stronie Swarzędza. W nocy - samoloty pasażerskie - włączają swe reflektory do lądowania - na ~ 50 km przed Poznaniem (te lecące z Warszawy - poprzez okolicę Kokoszek i Nekli - włączają reflektory nie tylko nad rejonem Kokoszek - ale i nad Wrześnią, a nawet już nad Słupcą). Zdarzało się też często - przy dużej ilości lądowań nocnych na lotnisku w Ławicy - że i Fy-16 włączały swe reflektory z dużej odległości (dobrze były one widoczne gołym okiem nawet z rejonu Pleszewa - Jarocina). W okresie od 8 listopada 2006 roku do 12 grudnia 2008 r. - do Krzesin przyleciało z USA 48 samolotów najnowszej generacji typu F-16 Jastrząb, w wersjach F-16C i F-16D (dwumiejscowe). 16 samolotów zostało skierowanych potem na lotnisko w Łasku. Nad niebem Nekli owe samoloty F-16 zaczęły latać zupełnie innym stylem i sposobem niż było to dotąd (po starcie z Krzesin - są praktycznie niezauważalne już na bardzo dużym pułapie lotu). Można je dopiero zobaczyć - w ich locie powrotnym - podczas podchodzenia do lądowań znad Gniezna czy Wrześni, Miłosławia, Nekli lub Kostrzyna - nad rejonem Kokoszek, Stępocina i Targowej Górki. Natomiast z owych podanych tu trzech miejscowości - są doskonale widoczne na nocnym niebie, gdyż posiadają bardzo silne migające światła pozycyjne (i to nawet bez lornetki). W nocy - latają one w składzie pary, lub nawet dwu par na raz - co nie zdarzało się wcześniej - przy innych typach samolotów, jak Limy, MiGi czy Su. Bardzo dużo zmieniło się też i na niebie Powidza. Ostatnie samoloty odrzutowe bazujące tam na stałe Su-22 - odleciały na początku 2008 roku do Świdwina. W nowo powstałej bazie (z dniem 1 lipca 2010 r.: 33. Baza Lotnictwa Transportowego (utworzonej z 33. Bazy Lotniczej) w jej skład weszły m. in.: 14. eskadra lotnictwa transportowego - sformowana w Powidzu w 2007 roku (z samolotami M-28 i C-130 Hercules), 2. eskadra lotnictwa transportowo - łącznikowego - mająca samoloty An-28 oraz śmigłowce W-3 i Mi-2 a także 7. eskadra działań specjalnych - utworzona z dniem 1 stycznia 2010 r. - mająca w swym składzie śmigłowce W-3 "Sokół", Mi-8 i Mi-17. Od dnia 1 kwietnia - 2007 roku - funkcjonuje w Powidzu 3. Skrzydło Lotnictwa Transportowego (3.SLRr) - z podległą jej 14. eskadrą lotnictwa transportowego w Powidzu i 33. Bazą Lotniczą w Powidzu utworzoną - 31 stycznia 2008 roku. Inne eskadry lotnicze oraz



bazy lotnicze - podległe pod 3. Skrzydło Lotnictwa Transportowego - znajdują się na innych lotniskach, jak w Krakowie, Bydgoszczy oraz Wrocławiu.

Będąc po roku 2000 niejednokrotnie w Kokoszkach - wielokrotnie stamtąd obserwowałem też ćwiczenia i manewry lotnicze NATO (z Krzesin i z Powidza), dość częste loty (z Niemiec) samolotów typu AVACS (Boeing E-3 Sentry) - które znad okolicy Śremu rozpoczynały (lećąc pojedynczo w ilości do 10 ciu) - skręt w lewo - zbliżając się niemal po rejon nieba nad Neklą - po czym kierowały się nad okolicę Pobiedzisk - Kobylnicy - i odlatywały do Niemiec. Owe AVACSy, jak też i amerykańskie tankowce powietrzne typu Boeing KC-135 Stratotanker - co roku lądowały po kilkakroć w Powidzu. Dość dużo pojawia się też różnych amerykańskich samolotów transportowych oraz śmigłowców (w tym nowoczesnych typu bojowego) - przelatujących nad ziemią nekelską (m. in. celem lądowania w Powidzu) - co jest zjawiskiem bardzo powszechnym, a nie jak kiedyś - wyjątkowym. Raz na kilka lat - szło też zaobserwować podczas przelotu nad Kokoszkami (z Warszawy do Berlina) - pojedynczy samolot VIP z USA, lecący na pułapie nieco niższym niż samoloty pasażerskie, bez jakiegokolwiek ruchu w powietrzu innych samolotów pasażerskich - w czasie ponad jednej godziny. Na lotnisku Powidz - także nieraz działo się dużo ciekawych rzeczy - jak m. in. ostatnimi laty - wielodniowe loty amerykańskich samolotów F-15, przez szereg dni lata - odbywane nisko nad ziemią loty parą - 2. transportowych C-130 z USA, śmigłowców z USA - dwusilnikowych - tzw. latających wagonów oraz samolotów pionowego startu typu Bell Boeing V-22 Osprey a także supernowoczesnych F-22 (biorących udział w paradzie lotniczej w Warszawie w 2018 roku), czy F-35 - które za kilka lat mają być w Polsce (latały one przez kilka dni w 2019 roku), czy różne inne samoloty państw NATO. W roku 2019 - odbył się z Powidza trzykrotny trening samolotów i śmigłowców przed paradą wojskowo - lotniczą w Katowicach, z bardzo dużą ilością polskich statków powietrznych widzianą na raz.

A teraz na zakończenie - chciałbym wymienić nazwiska niektórych świadków zdarzeń lotniczych z 1939 roku (głównie naocznych świadków zestrzeleń niemieckich samolotów z dni 1-4 września 1939 roku) - z setek takowych spotkanych w latach 1980. - 1990., - 2000 kilka - na terenie Wielkopolski, którym zawdzięczam swe zebrane i opracowywane materiały o lotniczym Wrześniu 1939 roku na obszarze m. in. ziemi poznańskiej, konińskiej i kaliskiej. Poginęły mi już (lub zawieruszyły się wśród setek stron wstępnych relacji i notatek ich nazwiska), setki kartek (oraz liczne zeszyty czy notatniki z ich nazwiskami) - zbieranymi na przestrzeni ponad 35 lat. Oto niektórzy z nich (nikt już z nich nie żyje : Pan Józef Lepczyk z Dzierznicy, Aniela Wojewodziec ze Stępocina (w 1939 r.- mieszkanka Dzierznicy), Antoni Wiśniewski ze Swarzędza (brat Anieli Wojewodziec) - człowiek będący chodzącą encyklopedią wiedzy o zestrzelonych samolotach z 1939 roku, Kazimierz Szafranski - Dzierznica, Piotr Matuszak - Dzierznica, Antoni Nowakowski z Psar Małych (w 1939 r. - zamieszkały w Dzierznicy), Antoni Szuba - Dzierznica, Zofia Sołtysiak z Giecza (w 1939 r. - Dzierznica), Stanisław Rejmaniak - Giecz, Henryk Rydian z Poświętna (w 1939 r. - Dzierznica), Stefan Jóźwiak - Kokoszki, Władysław Jóźwiak - Kokoszki, Stefan Mielcarek - Kokoszki, Maria Mielcarek - Kokoszki, Maria Woźniak - Kokoszki, Franciszek Kaźmierczak - Nekla (członek tajnego stowarzyszenia w Nekli pod nazwą Straż Obywatelska), Bolesław Kaźmierczak - Nekla, Edward Głębocki - Nekla, Zofia Matuszak - Nekla, Stanisław Chromiński (żołnierz 57PP z Poznania) - Nekla, Cecylia Lesińska - Stępocin, Henryk Rozdzielski - Stępocin, Stanisława Białoń - Stępocin, Stanisław Bandosz (w 1939 r. - Stroszki) - Kostrzyn a w latach 90.-Nekla, Helena i Stefan Czerniak - Stroszki, Franciszek Borsz -Starczanowo, S. Taberski - Targowa Górka, pan Krotofil z Raławek, Stanisław Gorzyca z Chłapowa, pan Waliszka z Biskupic (koło Giecza), pan J. Szewczyk - Opatówko,

Marian Kwasek - Graby (człowiek - który 4.IX.- uszkodził, a nawet faktycznie zestrzelił trój silnikowy samolot transportowy Junkers Ju-52/3m), Stanisław Musielak z Czeszawa, Weronika Nowak - Środa Wlkp., Stanisław Malepczak - Luboń, Kazimierz Adamczak - Rosnówko, Jan Cybel -przypadnie spotkany w pociągu, Józef Gabrielski - Swarzędz, Marian Kmieciak - Mączniki, Władysław Patoka - Września.

Wszystkim tutaj wymienionym świadkom zdarzeń z owego pamiętnego Września 1939 roku - a także byłym pilotom myśliwskim z lotniska wojennego w Dzierznicy, setkom spotkanych ludzi - którzy udzielali mi informacji na przestrzeni lat 80., 90., i po roku 2000 - chciałbym tu bardzo serdecznie podziękować za wszelką pomoc, cierpliwość, zrozumienie i życzliwość - jakiej mi udzielali.

Ze względu na fakt - że w latach wcześniejszych (w tym w 1939 r.) istniała pisownia miejscowości DZIERZNICA - bez kropki - w celu ujednolicenia jej nazwy - w niniejszym opracowaniu jest podawana tylko taka. Prawidłowa jednak obecna jej nazwa - to DZIERŻNICA.

