

# Świdnickie tradycje lotnicze





Publikacja jest współfinansowana  
przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego  
w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego  
Województwa Lubelskiego na lata 2007-2013.

Wydana została w ramach projektu  
*Rajd samolotowy Polska – Litwa im. Generała Tadeusza Góry.*



WOJEWÓDZTWO  
LUBELSKIE

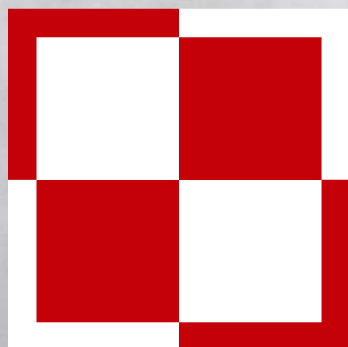
UNIA EUROPEJSKA  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO





**Świdnickie  
tradycje  
lotnicze**







# **Świdnickie tradycje lotnicze**

Publikacja jest współfinansowana  
przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego  
w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2007-2013.  
Wydana została w ramach projektu *Rajd samolotowy Polska – Litwa im. Generała Tadeusza Góry*.



**PROGRAM  
REGIONALNY**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



**WOJEWÓDZTWO  
LUBELSKIE**

**UNIA EUROPEJSKA  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO**



Gmina Miejska  
Świdnik



Powiat Świdnicki  
w Świdniku



Rejon Solecznicki



Aeroklub Świdnik

Świdnik 2010





## Spis treści



### **9    Generał brygady pilot Tadeusz Góra. Zasłużony dla Miasta Świdnika**

- 11    Narodziny pasji
- 12    Światowy rekord
- 14    A więc wojna!
- 14    Bitwa o Anglię
- 18    Odznaczenia
- 19    Kolejny rekord
- 21    Znowu w mundurze
- 22    Czas na śmigłowce
- 24    Uhonorowany
- 30    Ostatni lot

### **33   Powstanie Szkoły Pilotów LOPP i historia świdnickiego lotniska**

### **49   Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego PZL „Świdnik”**



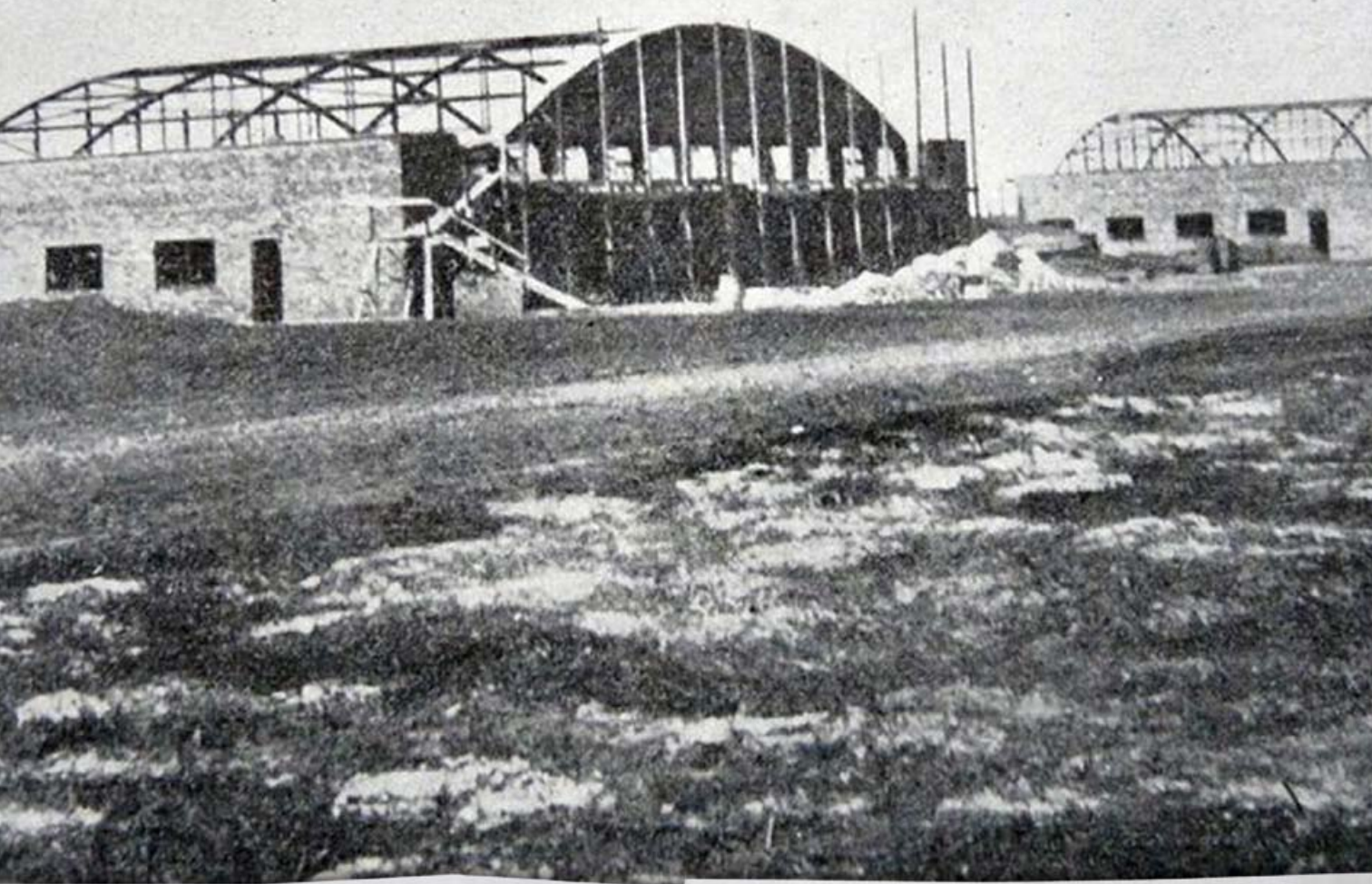
### **60   Brigadier General Pilot Tadeusz Góra a great honour for the town of Świdnik**

### **70   The establishment of the Pilots' School of the LOPP and the history of Świdnik airport**



### **61   Brigados pilotas generolas Tadeušas Gura (Tadeusz Góra). Nusipelnęs Svidniko miestui**

### **71   Lakūnų mokylos LOPP ir Svidniko aerodromo susikūrimo istorija**

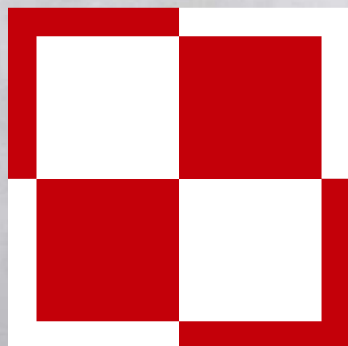






„...Serdeczna myśl i polskie serce również tu zostaną jako walor moralny. Będzie on stale towarzyszył wszystkim lotnikom, uczącym się tutaj, zdobywającym swe sprawności lotnicze w czasie pokoju i będzie również /.../ wśród chmur zwycięstw. Zwycięstw w boju. Niechaj to piękne dzieło, które tu powstało, będzie przykładem mądrej, przewidywającej, obywatelskiej myśli państwowej i przykładem twardej, silnej woli, która umie swe zamierzenia realizować.”<sup>1</sup>

Fragment przemówienia Marszałka Edwarda Śmigłego-Rydza, 1939 r.







**Generał brygady**  
**pilot Tadeusz Góra**

**Zasłużony dla Miasta Świdnika**







Tadeusz Góra urodził się 19 stycznia 1918 w Krakowie w rodzinie Bronisławy (*de domo* Wiszniewska) i Jana Góry, legionisty, potem oficera piechoty. Z Krakowa ojciec przeniesiony został do Struja. Tutaj Tadeusz Góra rozpoczął naukę w szkole powszechnej. IV klasę szkoły powszechnej ukończył jednak w Zamościu, dokąd jego

ojciec otrzymał kolejne przeniesienie. W 1929 r. rozpoczął naukę w gimnazjum im. Hetmana Jana Zamoyskiego. Jednak kolejna zmiana miejsca pracy ojca, który objął stanowisko inspektora straży granicznej, spowodowała, że dwie następne klasy ukończył w gimnazjum w Struju, a IV w Nowym Targu, dokąd ojca przeniesiono w 1932 r.

## Narodziny pasji

Tadeusz Góra wspominał, że uczucie do awiacji zrodziło się właśnie w Nowym Targu, dzięki pierwszemu kontaktowi z lotnictwem – podczas zlotu awionetek, pilot jednej z nich zaproponował chłopcu przelot nad miastem. W 1933 r., po

przejściu ojca na emeryturę, rodzina przeniosła się do Wilna. Rok później, w 1934 r., Tadeusz Góra wstąpił do Aeroklubu Wileńskiego i rozpoczął szkolenie szybowcowe. Szkolenie praktyczne na szybowisku Grzegorzewo koło Wilna rozpoczął

Uczeń gimnazjum (na zdjęciu w środku).







24 czerwca 1934 wraz z dwudziestoma kolegami, szkółcą się na szybowcach „Wrona” i „CWJ”. W efekcie zdobył swój pierwszy szybowcowy sukces, uzyskał podkategorię A. Wszystkie wolne chwile spędzane na lotnisku nie pozostały bez wpływu na szkolną naukę. Młody pilot musiał powtarzać VI klasę gimnazjalną i eksternistycznie podchodzić do tzw. małej matury. Otrzymał skierowanie na kurs szybowcowy w Bezmiechowej, gdzie w 1935 r. uzyskał kolejne szybowcowe „szlify”: podkategorie B i C. Bez-

miechowa stała się jego ukochanym miejscem. Spędzał tutaj każde wakacje. Tu objawił się jego nieprzeciętny talent do latania. W 1936 r. w Łucku rozpoczął w ramach PW Lotniczego szkolenie w pilotażu samolotowym, mając zamiar wstąpić do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. 13 maja 1937 wykonał w Bezmiechowej lot na długotrwałość. Utrzymał się w powietrzu przez 18 godzin. W sierpniu tego samego roku wygrał V Krajowe Zawody Szybowcowe w Inowrocławiu, startując na szybowcu SG-3 bis.

## Światowy rekord

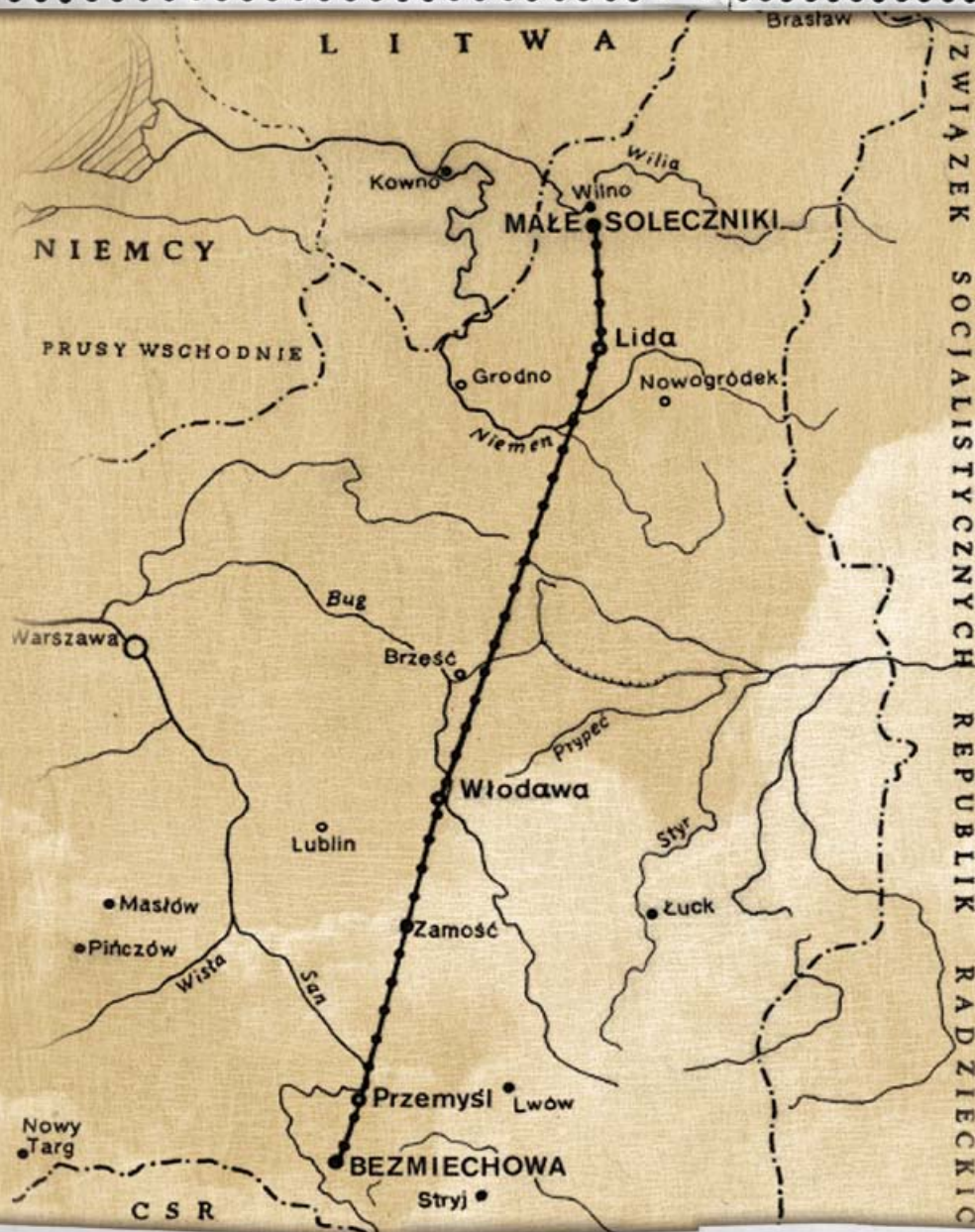
Po tych sukcesach porwał się na nieprawdopodobny wyczyn. 18 maja 1938 pilot Góra wystartował z Bezmiechowej na szybowcu PWS-101 (nr rej. SP-1004) w lot „na obiad, do mamy”. Wylądował w majątku hrabiego Platera w Małych Solecznikach, nieopodal rodzinnego Wilna. W nieprzerwanym locie pokonał odległość 577,8 km. Wynikiem tym ustanowił nowy rekord Polski, odbierając palmę pierwszeństwa... swojemu instruktorowi. Za pokonanie bariery pięciuset kilometrów, jako pierwszy pilot na świecie wyróżniony został Medalem Lilienthala, przyznanym mu przez Międzynarodową Federację Lotniczą (FAI) 7 stycznia 1939. Wiosną 1939 r., startując na swoim ulubionym „Kubusiu” (szybowcu PWS-101), wziął udział w Międzynarodowym Zlocie Szybowcowym we Lwowie (konkurs ISTUS), zajmując 2. miejsce. Latem, tym razem na szybowcu „Orlik”, wykonał 304-kilometrowy docelowy przelot z szybowiska Polichno koło Kielc do Bydgoszczy.

Tadeusz Góra jeszcze przed wojną latał również na samolotach. Były to m.in. Harriot-28, RWD-8, MN-5, PZL-5, BM-4, RWD-10, RWD-13, RWD-17, Praga Bebi oraz motoszybowiec „Bąk”.

Tadeusz Góra przy szybowcu PWS-101 po przelocie z Tęgorz na Żar.







Awers i rewers Medalu Lilienthala.





Przy samolocie Spitfire na dyżurze bojowym (T. Góra w kamizelce). ►

## A więc wojna!

Ostatnie wakacje przed wojną, w 1939 r., spędził w Polichnie, latając jako pilot holujący szybowce. I to tam zastał go wybuch wojny. Na szkolnym samolocie RWD-8 ewakuował się do Łucka. Po wejściu do miasta wojsk sowieckich został zatrzymany, jednak szczęśliwie udało mu się zbiec do Włodzimierza Wołyńskiego, a stamtąd

do Równego. Sowiecki komendant miasta wydał mu przepustkę na powrót do Wilna. Późną jesienią przeniósł się do Kowna, gdzie w działającym nadal polskim konsulacie otrzymał paszport. Z zamiarem wstąpienia do lotnictwa Armii Polskiej ruszył do Francji, skąd po klęsce Francuzów, ewakuował się do Anglii.

## Bitwa o Anglię

Przydzielony do brytyjskiej jednostki lotniczej otrzymał 26 sierpnia 1940, a pierwszy lot na samolocie „Magister” (nr L. 8052) wykonał z instruktorem 3 września 1940. W czasie szkolenia latał również na samolotach: Fairey Battle i Fairey

Swordfish, Harvard, Heston, Queen Bee (wersja legendarnego dwupłatowego samolotu Tiger Moth) oraz Shark.

Po odbyciu przeszkolenia, Tadeusz Góra – już w stopniu angielskiego sierż. pil. (odpowiednik polskiego starszego szeregowego) skierowany został do 316 „Warszawskiego” polskiego dywizjonu myśliwskiego. Swoją pierwszy lot w barwach dywizjonu wykonał 14 października 1941 na samolocie Hurricane (nr Z-27507). 18 listopada wykonał pierwszy lot bojowy na samolocie Spitfire Mk V. 10 kwietnia 1942, w locie trwającym 1 godz. 45 min., zaliczono mu uszkodzenie w powietrznym pojedynku pierwszego samolotu Focke-Wulf Fw 190, a 3 czerwca 1942 uzyskał nad Le Havre pierwsze pewne zwycięstwo, zestrzeliwując samolot Fw 190.

Na początku 1943 r. Tadeusz Góra przebywał w Szkole Podchorążych Piechoty i Kawalerii Zmotoryzowanej w Szkocji. Po jej ukończeniu został awansowany na podporucznika.

Po przydzieleniu do jednostki szkoleniowej (T. Góra siedzi pierwszy z lewej).









Dyplom oficerski.

Dywizjon 316 przebrojono z samolotów Spitfire Mk V na szybsze samoloty Mustang. Podporucznik Góra pierwszy lot na tym typie samolotu wykonał 20 kwietnia 1944, wkrótce po zakończeniu kolejnej tury lotów bojowych objął dowództwo eskadry 316 dywizjonu.





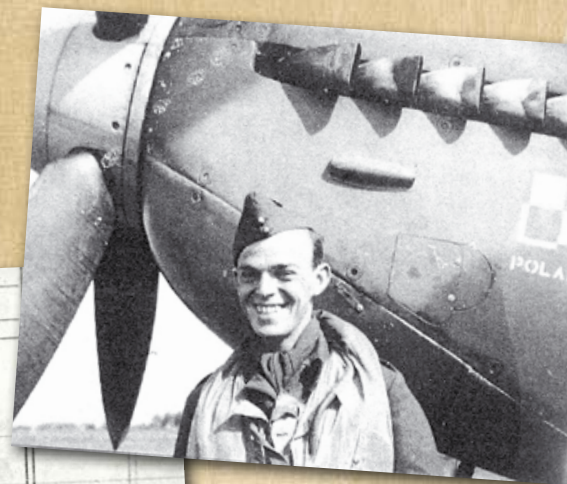


Od czerwca do października 1944 r. zniszczył z powietrza dwie lokomotywy w okolicy Bremen oraz uszkodził niemiecki okręt podwodny. Tadeusz Góra wykonał też 28 lotów na przechwycenie niemieckich pocisków odrzutowych V-1. Jedną z takich „latających bomb” zniszczył w ostatni dzień lipca roku 1944.

Swoją ostatni lot operacyjny wykonał 22 października 1944 nad wyspą Helgoland, a ostatni lot pod angielskim niebem: 14 listopada 1946 na

samolocie Mustang. Tadeusz Góra latał również na amerykańskich samolotach Hellcat II i Corsair IV (w marcu i kwietniu 1945 r. były to przeloty m.in. do Tuluz i Kairu).

Pilot T. Góra przy samolocie Spitfire.



| PILOT<br>(2) | NIGHT       |              | DAY         |                  |                  | NIGHT       |                  |                   |
|--------------|-------------|--------------|-------------|------------------|------------------|-------------|------------------|-------------------|
|              | DUAL<br>(3) | PILOT<br>(4) | DUAL<br>(5) | 1ST PILOT<br>(6) | 2ND PILOT<br>(7) | DUAL<br>(8) | 1ST PILOT<br>(9) | 2ND PILOT<br>(10) |
| 05.35        |             | 6.35         |             |                  |                  |             |                  |                   |
| 0.25         |             |              |             |                  |                  |             |                  |                   |
| 1.30         |             |              |             |                  |                  |             |                  |                   |
| 2.05         |             |              |             |                  |                  |             |                  |                   |
| 1.40         |             |              |             |                  |                  |             |                  |                   |
| 1.55         |             |              |             |                  |                  |             |                  |                   |
| 2.25         |             |              |             |                  |                  |             |                  |                   |
| 0.40         |             |              |             |                  |                  |             |                  |                   |
| 2.10         |             |              |             |                  |                  |             |                  |                   |
| 0.25         |             |              |             |                  |                  |             |                  |                   |
| 1.20         |             |              |             |                  |                  |             |                  |                   |
| 1.50         |             |              |             |                  |                  |             |                  |                   |
| 0.40         |             |              |             |                  |                  |             |                  |                   |
| 0.40         |             |              |             |                  |                  |             |                  |                   |

|    |        |
|----|--------|
| 77 | 725.05 |
| 59 | 103.10 |

1 ME 109 destroyed

316 INDCFE

Dziennik lotów; strona ze zdjęciem z fotokaemu – zestrzelenie samolotu Bf 109.



Dekoracja Krzyżem Walecznych przez gen. Sosnkowskiego (T. Góra stoi przy lewej ręce generała).

## Odznaczenia

Po zakończeniu wojny Tadeusz Góra został zdemobilizowany w stopniu polskiego porucznika i angielskiego kapitana. Za wojenny wysiłek otrzymał Krzyż Srebrny Orderu Virtuti Militari, trzykrotnie Krzyż Walecznych oraz odznaczenia brytyjskie: „1939-45 Star”, „Air Crew Europe Star & Clasp” oraz „Defence War Medal 1939-45”. W okresie wojny na samolotach bojowych Tadeusz Góra wykonał ogółem 883 loty w łącznym czasie 1062 godz. 20 min.

Do Polski Tadeusz Góra powrócił w roku 1948. Podjął pracę instruktora, a następnie szefa wykszolenia w Szkole Szybowcowej Żar koło Żywca.



Demobilizacja.





## Kolejny rekord

Rok później, w 1949 r., podczas pierwszych w powojennej Polsce międzynarodowych zawodów szybowcowych na Żarze, Tadeusz Góra wystartował jako reprezentant Polski.

W tym samym roku, jako trzeci pilot w Polsce, otrzymał Złotą Odznakę Szybowcową za spełnione warunki: przelot (577,8 km Bezmiechowa–Małe

Soleczniki, 18 maja 1938) oraz przewyższenie (3602 m, Jelenia Góra, 1 listopada 1948).

23 lipca 1950 osiągnął na Żarze przewyższenie 5038 m, spełniając ostatni brakujący warunek (dwa spełnił przed wojną: przelot 577,8 km do Solecznik i przelot docelowy 304 km na trasie Polichno–Bydgoszcz) do Złotej Odznaki Szybowcowej z Trzema Diamentami, którą otrzymał 15 listopada 1950. Ten komplet szybowcowych diamentów zdobył jako pierwszy Polak, a drugi pilot na świecie.

4 grudnia 1953 Tadeusz Góra uzyskał uprawnienia pilota doświadczalnego szybowcowego i samolotowego II klasy i został oblatywaczem w Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym w Bielsku-Białej. Następnie do 1957 r. był szefem wyszkolenia Aeroklubu Bielsko-Bialskiego, który 3 kwietnia 1958 nadał mu godność członka honorowego. Tytuł Zasłużonego Mistrza Sportu nadano Tadeuszowi Górze 25 września 1955. Utytułowany mistrz rok później startował w Szybowcowych Mistrzostwach Świata we Francji, gdzie zajął 24. miejsce.



T. Góra w karykaturze Ałaszewskiego.



Dyplom diamentowej odznaki szybowcowej nr 1.







## Znowu w mundurze

Do służby w lotnictwie wojskowym powrócił w 1957 r. w stopniu kapitana pilota i pełnił ją przez 15 lat. Skierowany został na 3-miesięczny kurs teorii w Oficerskiej Szkole Lotniczej w Radomiu, a następnie odbył przeszkolenie w pilotażu samolotów odrzutowych. Otrzymał przydział do 62. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego w Poznaniu. Był dowódcą klucza, eskadry i szefem strzelania pułku, latając na samolotach odrzutowych MiG-15 i MiG-17.

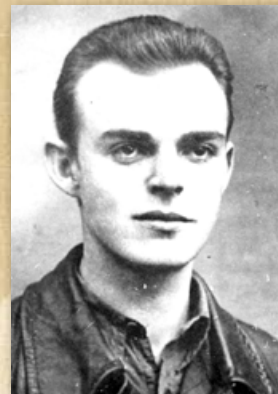
W 1959 r. na własną prośbę przeszedł do Modlina, celem przeszkolenia na samolotach nadźwiękowych MiG-19.

30 czerwca 1960, tuż po starcie na myśliwcu MiG-19 (nr boczny 739), uszkodzeniu uległy oba silniki. Kapitan Góra nie użył katapultowanego fotela, lecz po mistrzowsku wylądował na lotnisku, korzystając ze swego doświadczenia szybowcowego. Samolot doznał niewielkich uszkodzeń,

a jego pilot otrzymał od lekarza 3 dni zwolnienia, które mu się przydało, bo mógł pójść... na ryby. Dwa tygodnie później Tadeusz Góra oblatywał naprawionego feralnego MiG-a.

W wojsku Tadeusz Góra nie zaniechał latania na szybowcach, bijąc kolejne rekordy. W 1962 r. zdobył tytuł Mistrza Polski, zwyciężając na szybowcu „Mucha-Standard” w XVII Mistrzostwach w Lesznie. Dwa lata później, w 1964 r., wykonał na szybowcu „Foka” swój najdłuższy przelot: od zachodniej granicy Polski do Hrubieszowa, pokonując odległość 630 km. Poprawił w ten sposób swój własny przedwojenny rekord nagrodzony Medalem Lillienthala.

Za zasługi w lotnictwie sportowym wyróżnił w 1966 r. Tadeusza Górę Aeroklub Polski, przyznając mu Złoty Medal Aeroklubu oraz tytuł i odznakę Zasłużony Działacz Lotnictwa Sportowego.

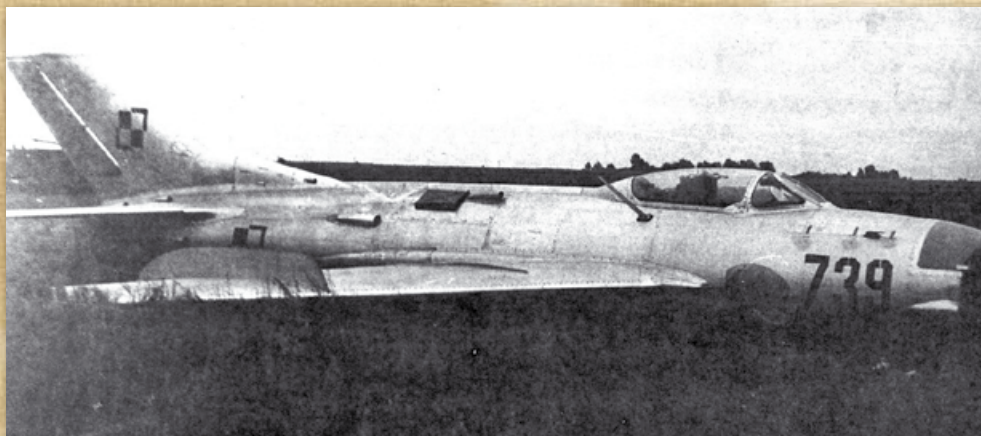


Po powrocie do armii.

◀ Po przeszkoleniu na odrzutowcach.

MiG-19 po „szybowcowym” lądowaniu.

Szybowcowy Mistrz Polski.





## Czas na śmigłowce

Na samolotach odrzutowych latał do 1971 r. Rok później, w stopniu podpułkownika pilota I klasy, przeszedł na wojskową emeryturę. Nie zerwał jednak z lataniem, lecz postanowił sprawdzić się na śmigłowcach.

W 1977 r. w Świdniku rozpoczął szkolenie na śmigłowcach; rok później uzyskał uprawnienia instruktorskie. W WSK-PZL „Świdnik” pracował jako instruktor i kierownik lotów. Od wiosny 1979 do jesieni 1981 r. szkolił na śmigłowcach w Libii. Swoją ostatnią lot na śmigłowcu wykonał 1 czerwca 1987, mając 69 lat.

Tadeusz Góra wylatał łącznie około 10 tys. godz. (6 tys. na samolotach, 2200 na szybowcach i 1700 na śmigłowcach).



Szkolenie na śmigłowcach.









## Uhonorowany

Z okazji 80. urodzin, 19 stycznia 1998, Rada Miasta Świdnik nadała Tadeuszowi Górze tytuł Zasłużony dla Miasta Świdnika. W 2001 r. otrzymał godność Honorowego Mieszkańca Miasta i Gminy Lesko – w tej gminie położona jest ukochana przez pilota Bezmiechowa. Hymnem szkoły podstawowej w Bezmiechowej stała się piosenka Leona Sęka do muzyki Jacka Szczygły *Na skrzydłach nocy*.

*Na skrzydłach nocy, na skrzydłach dnia  
szybowiec krąży ponad nami,  
jak marzeń twoich starszy brat  
zapamiętany – wspominany.*

Przy tablicy w Bezmiechowej, upamiętniającej miejsce startu do rekordowego przelotu szybowcowego.



*Nad górą Słonne wiedzie szlak  
i wciąż podziwiasz jak w oddali  
znad Bezmiechowej leci w świat  
na wiatru niespokojnej fali.*

*Tadeusz Góra  
w słońcu i chmurach  
ścigał diamenty, tęsknoty i sny.*

*Ku źródłom tęczy  
z marzeń chłopięcych  
za jego cieniem poszybuj ty.*

*Szybowiec biały  
jak klucz żurawi  
wśród kumulusów znajduje szlak.  
Głęboką nocą  
między gwiazdami  
do celu zmierza człowiek-ptak.*

*Na skrzydłach nocy, na skrzydłach dnia  
zmagał się z wichrem i przestrzenią,  
samotny lotnik, pilot nasz  
chciał sprostać swemu przeznaczeniu.*

*Nad górą Słonne wiedzie szlak...  
startuje, walczy o medale,  
znad Bezmiechowej leci w świat  
szybciej i wyżej, i najdalej.*



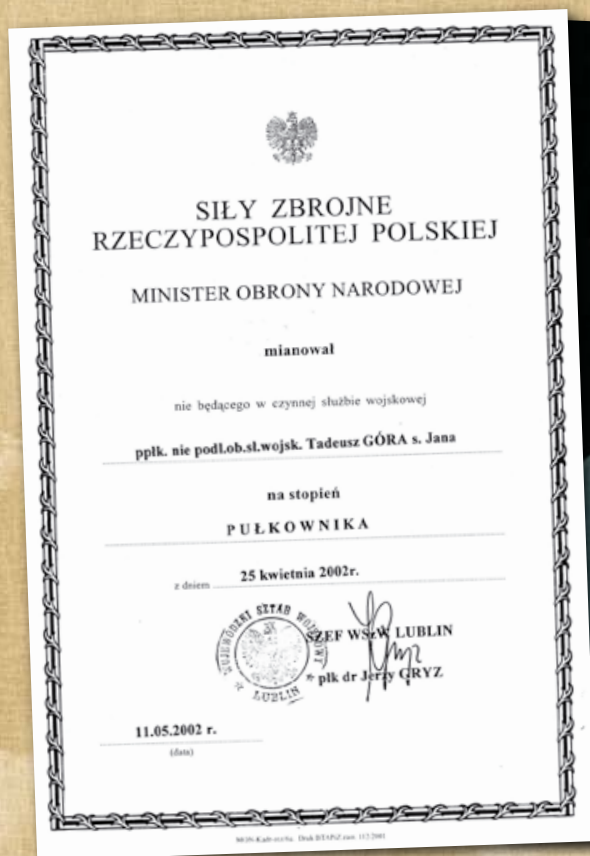


Minister Obrony Narodowej w 2002 r. mianował Tadeusza Górę na stopień pułkownika.

W Święto Lotnictwa, 28 sierpnia 2004, oficjalnie otwarto w Bezmiechowej Akademicki Ośrodek Szybowcowy Politechniki Rzeszowskiej, nadając mu imię płk. pil. Tadeusza Góry. Na uroczystości obecny był Tadeusz Góra, który podkreślił:

„Ilekoć przyjeżdżam do Bezmiechowej, zawsze jestem wzruszony i szczęśliwy”.

Obfity w uroczystości był dla Tadeusza Góry rok 2006. W dniu 88. rocznicy urodzin, 19 stycznia, odznaczony został Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski.



Nominacja na stopień pułkownika.

Udekorowany Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski.



Natomiast 24 maja 2006 w Małych Solecznikach na Litwie odświeżono na ścianie budynku szkoły podstawowej tablice w języku polskim i litewskim upamiętniające miejsce lądowania po rekordowym przelocie szybowcowym.

Niecały miesiąc później, 14 czerwca 2006, odsłonięta została tablica umieszczona w Alei Gwiazd Polskiego Lotnictwa dęblńskiej „Szkoły Orłąt” – Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych. Fundatorem tablicy było m.in. miasto Świdnik. Wyruty na tablicy tekst informuje, że „Płk pil.

Tadeusz Góra, ur. 19 I 1918 r. w Krakowie” to „pierwszy zdobywca Medalu Lilienthala, pilot myśliwski PSP w Wielkiej Brytanii, Kawaler Orderu Virtuti Militari, Zasłużony dla Miasta Świdnika”.

29 października 2006 wręczono Tadeuszowi Górze Wyróżnienie Honorowe „Dedal”, przyznane na wniosek świdnickiego Klubu Seniorów Lotnictwa za wieloletni instruktorski wysiłek w szkoleniu polskich pilotów, w uznaniu „osiągnięć na polu kształcenia i wychowania młodzieży lotniczej”.

Tablice pamiątkowe w Małych Solernikach.

W 1938 ROKU Z SZYBOWISKA W BEZMIECHOWEJ  
WYSTARTOWAŁ NA SZYBOWCU PWS-101 PILOT  
DEUSZ GÓRA, KTÓRY POKONAWSZY ODLEGŁOŚĆ 577,8 km  
LĄDOWAŁ W MAŁYCH SOLECNIKACH. ZA TEN WYCZYN  
DZYNARODOWA FEDERACJA LOTNICZA (FAI) PRZYZNAŁA  
DEUSZOWI GÓRZE – JAKO PIERWSZEMU PILOTOWI  
ŚWIECIE - NAJWYŻSZE WYRÓŻNIENIE SZYBOWCOW  
MEDAL LILIENTHALA.

ROCZNICĘ PRZELOTU, TABLICĘ NINIEJSZĄ ODSŁ  
W OBECNOŚCI PRZEDSTAWICIELI WŁADZ REJO  
GOLECZNIICKIEGO I MIASTA ŚWIDNIKA, KTÓRE  
REUSZ GÓRA JEST ZASŁUŻONYM MIESZK

zniki, 24 maja 2006 r.

1938 METŲ GEGUŽES 18 D. IŠ BEZMECHOVOS  
AERODROMO SKLANDYTUVU PWS-101 PAKILO  
TADEUŠ GŌRA, KURIS, ĮVEIKęs 577,8 KILOMETRŲ  
ATSTUMĄ, NUSILEIDO ŠALČININKĖLIUOSE.  
UŽ ŠI PASIEKIMĄ TARPTAUTINĖ LAKŪNŲ FEDERACIJA  
(FAI) TADEUŠUI GŌRAI - PIRMAJAM IŠ LAKŪNINKŲ  
PASAULYJE - ĮTEIKĖ AUKŠČIAUSIĄ SKLANDYTŲŲ  
APDOVANOJIMĄ

LILIENTHALIO MEDALI.

RYDŽIO 68-UJŲ METINIŲ PROGA ŠIĄ PAMINKLI  
ENTĄ KARTU ATIDENGĖ ŠALČININKŲ RAJONO  
NIKO MIESTO, KURIO NUSIPELNUSIU PILIEČIU  
DEUŠ GŪRA, VALDŽIOS ATSTOVAI.

neliai, 2006 m. gegužės 24d.





Tadeusz Góra prywatnie hodował pszczoły, zakładał pasieki. Taką pasiekę miał również na swojej działce nad jeziorem Piaseczno, gdzie przebywał w okresie wakacyjnym. Miodem obdarowywał znajomych. Pytany o powód zainteresowania pszczołami, mawiał: „one przecież też latają”.

1 lutego 2007 na Zamku Królewskim w Warszawie odbyła się prapremiera filmu biograficznego *Dziennik pilota Góry*, w reżyserii Adama Ustynowicza, z muzyką Jana Kantego Pawluśkiewicza. Film był później emitowany w Programie 1 Telewizji Polskiej oraz w TV Polonia. Po projekcji filmu, jego bohater, Tadeusz Góra, jak zawsze skromnie, a przy tym dowcipnie skomentował: „Film piękny, tylko aktor marny”. Twórca filmu znakomicie ukazał wielkie zamiłowanie bohatera do latania. W jednej ze scen Tadeusz Góra opowiada o swojej

pasji, nagle – obserwując kątem oka lądowanie parolotni – przerywa i mówi: „pięknie wylądował”. A potem spostrzega, że przecież mówi do kamery: „Przepraszam, ale nie mogłem się powstrzymać”. 15 sierpnia 2007, w Święto Wojska Polskiego, Tadeusz Góra otrzymał od Prezydenta RP Lecha Kaczyńskiego nominację na stopień generała brygady w stanie spoczynku. Do otrzymania stopnia generała przyczyniło się wiele osób i instytucji, m.in. Kluby Seniorów Lotnictwa z całej Polski, postowie Ziemi Lubelskiej, władze wojskowe oraz burmistrz Świdnika.

Gdy Tadeusz Góra dowiedział się o tej nominacji, powiedział: „Wielu moich dowódców, kolegów zasłużyło na ten stopień. Ja nie zasłużyłem”. Uroczystość wręczenia nominacji generalskiej odbyła się 1 października 2007 w Świdniku

Na działce w Piasecznie wśród ukochanych pszczoł.

Na planie zdjęciowym filmu *Dziennik pilota Góry*.





Po uroczystości wręczenia nominacji generalskiej w Świdniku.







z udziałem Ministra Obrony Narodowej, Dowódcy Sił Powietrznych RP, delegacji Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie, przedstawicieli Politechniki Rzeszowskiej, wójta Bezmiechowej, delegacji szkół i instytucji, władz państwowych, wojewódzkich, powiatowych i miejskich oraz przyjaciół i kolegów nominowanego. Tego dnia miała premierę monografia autorstwa Tadeusza Chwałczyka *Medalowe wloty*, poświęcona osobie Tadeusza Góry.

Po uroczystości generał brygady Tadeusz Góra, spytany o radę dla młodych lotników, powiedział: „Kariere można zrobić w lotnictwie, jeśli się kocha latanie”.

Rok 2008 był rokiem jubileuszu 80-lecia medalowego przelotu na trasie Bezmiechowa–Małe Soleczniki. Z tej okazji zorganizowano w maju uroczystości w miejscu startu oraz tydzień później, 24 maja 2008, w miejscu lądowania Tadeusza Góry. W obchodach, w Polsce i na Litwie, wzięło udział liczne grono miłośników lotnictwa. Poczta Polska wydała okolicznościową kartę pocztową, a przez cały rok korespondencja wychodząca z Urzędu Miasta Świdnik znakowana była okolicznościowym stemplem.

W roku 2009 powiat świdnickim wraz z gminą Świdnik przygotowały projekt *Rajd samolotowy Polska – Litwa im. Generała Tadeusza Góry*, który zaplanowany został na maj roku następnego.

Z upominkiem od burmistrza Świdnika z okazji 90-lecia urodzin.







## Ostatni lot

Generał Tadeusz Góra, opatrzony olejami świętymi przez ks. Sławomira Mazurka, zmarł po ciężkiej chorobie we własnym mieszkaniu 4 stycznia 2010 o godz. 7.15.

8 stycznia wyruszył w swój ostatni lot... Tego dnia na uroczystości pogrzebowe do Świdnika przybyli przedstawiciele środowisk lotniczych, władze państwowe i wojskowe, delegacje szkół lotniczych, rodzina, przyjaciele i koledzy Tadeusza Góry.

Mszę św. żałobną w kościele pw. NMP Matki Kościoła w Świdniku odprawił oraz homilię wygłosił ks. Tadeusz Płoski, biskup połowy Wojska Polskiego, któremu towarzyszył lubelski biskup pomocniczy Artur Miziński, dominikanin o. Orczykowski, lubelski kapelan lotników ks. Krzysztof Czerwiński, duszpasterze wojskowi oraz księża ze świdnickich parafii.

W swoim przemówieniu biskup Płoski powiedział: „Dziękujemy dziś dzielnemu generałowi pilotowi za wkład, który wniósł w to, abyśmy mogli żyć w wolnym kraju oraz wędrować po przetartych przez niego niebieskich szlakach. Dziękujemy za to wszystko, co uczynił dla polskiego szybownictwa, polskiego lotnictwa i dla nas wszystkich. Wszystkie pokolenia lotników miały w nim przykład, autorytet oraz niezmienną życzliwość i przyjaźń”.

List od Prezydenta RP Lecha Kaczyńskiego odczytał doradca z Biura Bezpieczeństwa Narodowego płk Marek Paterek. Po nim głos zabrał szef sił powietrznych kraju gen. Andrzej Błasik, a na-

stępnie prorektor Politechniki Rzeszowskiej prof. Marek Orkisz i burmistrz Waldemar Jakson, który słowami *Psalmu 23* pożegnał Tadeusza Górę w imieniu wszystkich mieszkańców Świdnika. Okolicznościowy wiersz *Na śmierć Tadeusza Góry legendy polskiego lotnictwa* wygłosiła autorka, poetka Anna Magdalena Mróz z Warszawy:

*Kochałeś skrzydła wiatru – dar Niebieskiej Pani  
Bezcenne trzy diamenty ze skarbnicy nieba,  
Podziwiał Twoje loty... błękit roześmiany  
O kunszcie pilotażu każdy anioł śpiewał...*

*Umilkła harfa niebios, przestrzeń poczerwiała  
Czas chłonał błękit duszy spod zastępych powiek,  
Mijały kruche chwile... u kresu konania  
Drżał medal Lilienthala... i wierni druhowie...*

*Nadleciał Pan Zastępów, Przybysza powitał  
Skrzydłami zaśpiewały błękitne anioły,  
Bóg wskazał im dowódcę, polskiego Lotnika  
Na piersi krzyż Virtuti ... gapą uwieńczony ...*

Podczas drugiej części obrzędów, na cmentarzu komunalnym, przy dźwiękach orkiestry wojskowej, salutów karabinowych oraz warkotu nisko przelatujących śmigłowców, złożono w alei zastużonych trumnę przykrytą biało-czerwoną flagą. Tadeusz Góra był wielce zasłużony dla Polski. To jedna z najbarwniejszych postaci światowego lotnictwa, a przy tym człowiek niezwykle

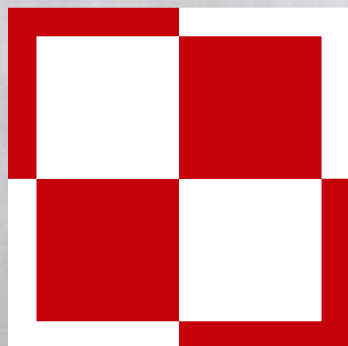




skromny i życzliwy, który nie uważał się za kogoś wyjątkowego. Tak w swoim felietonie, nadanym po pogrzebie na antenie Radia Maryja, powiedział starosta świdnicki Mirosław Król: „Kochał

wszystko, co lata, to była jego pasja. Ale nie sztuką jest mieć pasję, sztuką jest tą pasją służyć Polsce i ludziom. To się generałowi Górze udało i za to był ceniony”.









# **Powstanie Szkoły Pilotów LOPP i historia świdnickiego lotniska**



Po śmierci por. pil. Franciszka Żwirki i inż. Stanisława Wigury, którzy 11 września 1932 zginęli w katastrofie lotniczej w okolicach Cieszyńska, dotychczasowy „Komitet Ufundowania Samolotów dla por. Żwirki i Polskiego Zespołu na Challenge 1934”, przekształcił się w „Centralny Komitet Fundacji ku Czcii ś.p. por. Żwirki i ś.p. inż. Wigury przy Zarządzie Głównym LOPP i Aeroklubie Rzeczypospolitej Polski”. Sukces Polski w Challenge’u 1934 r. – zgodnie z regulaminem – w lutym 1935 r. przyznawał Aeroklubowi RP prawo do zorganizowania następnych zawodów w roku 1936. Jednak w 1935 r. Aeroklub zrezygnował z udziału w kolejnych zawodach Challenge International des Avions de Tourisme (Międzynarodowe Zawody Samolotów Turystycznych Challenge) oraz z ich organizacji. Z powodu tej rezygnacji Centralny Komitet Fundacji postanowił przekazać zadeklarowane sumy na cele rozbudowy lotnictwa. Najpilniejszym zadaniem była intensyfikacja szkolenia pilotów wszystkich kategorii, zaś dotychczasowe hasło „Budujemy samoloty na Challenge” zostało zastąpione przez – „Dajmy samoloty naszej młodzieży, uczmy się sami latać” (w wersji skróconej – „Uczmy się latać”).<sup>2</sup>

W ramach tej akcji podjęto prace m.in. nad utworzeniem nowych szkół lotniczych Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Pracownicy Komunalnych Kas Oszczędności (KKO) zobowiązali się do sfinansowania zakupu terenu, budowy lotniska, a także szkoły pilotów, hangarów, war-

sztatów, budynków administracyjnych oraz do nabycia 13 samolotów. Na ten cel zebrali 730 tys. zł.<sup>3</sup> Przewidywany koszt miał wynieść około 1 mln zł. Szkoła słusznie zatem nosiła nazwę ufundowanej przez pracowników KKO. Oprócz nich, ciężar sfinansowania budowy szkoły pilotów w Świdniku spoczął również na społeczeństwie Lubelszczyzny i Podlasia. Banki natomiast otrzymały od ministra Kwiatkowskiego zakaz składania datków na LOPP.<sup>4</sup>

W styczniu 1937 r. gen. pil. Rayski stwierdził, że najodpowiedniejszym miejscem do budowy lotniska byłby Lublin, który został wymieniony w sprawozdaniu z działalności LOPP za rok 1937.<sup>5</sup> Być może o wyborze miejsca pod lotnisko zadecydował sentyment gen. Leona Berbeckiego, prezesa Zarządu Głównego LOPP, który urodził się na Kalinowszczyźnie w Lublinie.

Na lokalizację szkoły wybrano teren sąsiadujący ze świdnickim lasem. W 1937 r. kupiono od Zgromadzenia Sióstr Miłosierdzia św. Wincentego a Paulo (szarytki) 146 ha gruntów.<sup>6</sup> Już jesienią tego roku rozpoczęto budowę Szkoły Pilotów Cywilnych LOPP im. Marszałka Śmigłego-Rydza.<sup>7</sup> Wyznaczone na kupionym obszarze lotnisko miało w 1939 r. wymiary 800 x 750 m.<sup>8</sup> Niwełację terenu wykonała ludność wołyńskich wsi specjalizująca się w tego typu pracach. Rozpoczęto budowę zabudowań i urządzeń szkolnych, kierownictwo budowy sprawował inż. Jarosz.

W powstanie i wyposażenie szkoły zaangażowało się całe województwo, którego wojewoda



Znak LOPP.





Jerzy Albin de Tramecourt był przecież również prezesem Lubelskiego Okręgu Wojewódzkiego LOPP. Społeczeństwo Lubelszczyzny postanowiło ufundować dla szkoły, za kwotę 100 tys. zł<sup>9</sup>, Eskadrę Samolotów Ziemi Lubelskiej i Podlaskiej, złożoną z samolotów szkolnych i treningowych. W tym celu od 1937 r. prowadzone były zbiórki funduszy i jak informowała prasa, „w wyniku tej ofiarności w pierwszych 3 miesiącach zbiórki zebrano około 20 000 zł, co pozwoliło Zarządowi Okręgu (LOPP – przyp. P.R.J.) zamówić samoloty dla Szkoły”.<sup>10</sup>

Wczesną wiosną 1938 r. przystąpiono do wykończenia, zmontowanych jesienią 1937 r., dwóch hangarów i budowy gmachu administracyjnego. 10 kwietnia 1938 odbył się w Lublinie zjazd 40 delegatów, pracowników KKO z całej Polski, którzy obradowali nad sprawą dalszej ofiarności pracowników KKO na cele związane ze Szkołą Pilotów LOPP im. Marszałka Śmigłego-Rydza. Dzięki nim, na specjalne życzenie Marszałka Śmigłego-Rydza<sup>12</sup>, powstał Komitet Fundacji Szkoły Pilotów LOPP w Lublinie, budowanej w Świdniku. W obradach wziął udział były wice-

Poświęcenia samolotu „Wilga”  
dokonuje ks. Marian Juszczyk.





Mapa lotnisk RP z 1938 r. z zaznaczonym lotniskiem Świdnik.<sup>11</sup>







minister Dolanowski, prezes KKO, przedstawiciele Zarządu Głównego LOPP oraz Komitetu Żwirki i Wigury z mjr. S. Skarżyńskim i mjr. A. Wojdygą. Po zakończeniu rozmów, uczestnicy udali się autobusem do Świdnika, by zobaczyć budowę szkoły.

Pomimo tego, że do wybudowania pozostały jeszcze internat, budynek administracyjny i schron przeciwlotniczo-gazowy, 29 czerwca 1938 nastąpiło oficjalne otwarcie pierwszego kursu pilotażu, w którym uczestniczyło 24 uczniów.<sup>13</sup>

Uroczystość, w której wzięli udział przedstawiciele KKO i LOPP, z prezesem Brytą i gen. Berbeckim, zakończono pokazem akrobacji samolotu RWD-17, lotami pasażerskimi i skokiem spadochronowym z samolotu RWD-8.<sup>14</sup>

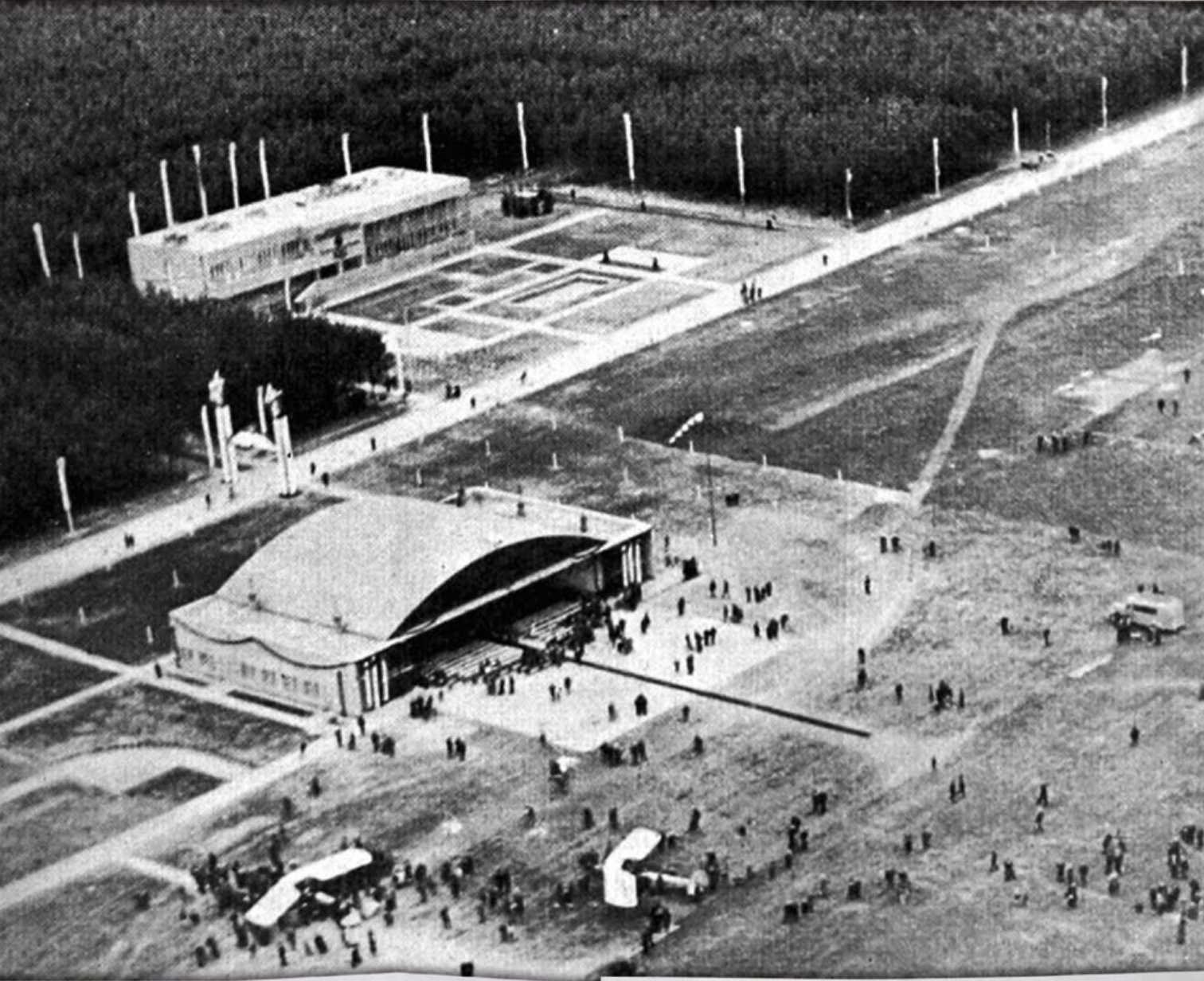
W lutym 1939 r. rozegrano tu VI Lubelsko-Podlaskie Zimowe Zawody Lotnicze. Uczestniczyło w nich dwadzieścia zakwalifikowanych załóg, a także dwie biorące udział poza konkursem. Warunki pogodowe były bardzo trudne. Na zawodach tych obecny był także – jako obserwator w zakładzie Aeroklubu Wileńskiego – Tadeusz Góra.<sup>15</sup> W kwietniu 1939 r. odbyła się uroczystość poświęcenia i przekazania Szkole Pilotów LOPP samolotu RWD, nazwanego „Wilga”, ufundowanego przez mieszkańców powiatu garwolińskiego.

Ważnym wydarzeniem dla regionu, mającym zarazem wymiar symboliczny i moralny dla całego kraju, okazała się uroczystość otwarcia i poświęcenia, powstałej w niespełna dwa lata,

Szkoły Pilotów Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej oraz nadania jej imienia Marszałka Edwarda Śmigłego-Rydza. O randze zdarzenia zdecydowały nazwiska uczestników oraz fakt odnotowania go w licznych artykułach prasowych i uwiecznienia na filmie w „Tygodniku Dźwiękowym” Polskiej Agencji Telegraficznej.<sup>16</sup>

Uroczystość odbyła się w niedzielę 4 czerwca 1939, pierwszego dnia obchodów Dni Lublina, Zamościa i Lubelszczyzny, i zgromadziła około 10 tys. osób. Uczestniczyli w niej m.in. minister komunikacji płk Juliusz Ulrych, wiceministrowie Władysław Korsak i Julian Piasecki, jako delegaci Prezydenta RP gen. Kazimierz Piotr Schally i mjr Józef Hartman, wojewoda Jerzy de Tramecourt, dowódca OK 2 gen. bryg. Mieczysław Smorawiński, prezydent Lublina Bolesław Liszkowski, starostowie powiatów Lubelszczyzny, wielu włościan z okolic Świdnika, delegacja Związku Nauczycielstwa Polskiego z prezesem Zygmuntem Nowickim, 1500 przedstawicieli Komunalnych Kas Oszczędności – fundatorów szkoły, oraz Marszałek Edward Śmigły-Rydz, którego przywitano hymnem państwowym i żywiołową owacją. Znamienitego gościa powitał wojewoda, a raport złożył mu komendant szkoły kpt. pil. Adam Prodan.

Przy dźwiękach marsza generalskiego, Marszałek przeszedł przed frontem wojska, kompanią honorową i sztandarem lubelskiego pułku piechoty oraz orkiestrą dętą, znajdującymi się obok hangaru.







W hangarze tym między dwoma samolotami ustawiono ołtarz polowy, przy którym Mszę św. celebrował ks. rektor infulat Kruszyński. Msza św. zakończona została odśpiewaniem hymnu *Boże, coś Polskę*, po czym ks. rektor dokonał poświęcenia hangarów i szkoły. Głos zabrali kolejno: przewodniczący komitetu zajmującego się zbiórką funduszy na rzecz budowy szkoły Franciszek Świderski, prezes

związku pracowników KKO, oraz prezes Zarządu Głównego LOPP gen. broni Leon Berbecki, który podziękował Marszałkowi za wyrażenie zgody na nadanie szkole jego imienia.

Wreszcie przemówił sam Marszałek Edward Śmigły-Rydz. Podziękował wszystkim, którzy przyczynili się do powstania szkoły, a wyrażając wdzięczność za nadanie Szkole Pilotów LOPP jego imienia, powiedział: „Z całego serca dziękuję

◀ Widok na lotnisko w Świdniku w dniu otwarcia szkoły pilotów.<sup>17</sup>

W hangarze, pierwszy z lewej kpt. pil. Adam Prodan.





wszystkim tym, którzy przyczynili się w sposób ofiarny i w tak niejednokrotnie duże trudności wywołującym życiu codziennym, do powstania tej szkoły pilotów. (...) Mury te stanęły na fundamencie wysiłku ofiarnego, na datkach i ofiarności pracowników kas komunalnych. (...) Równocześnie zwracała się tu ich serdeczna myśl i ku tej szkole, ku powstającemu dziełu biło gorące patriotyczne serce polskie.

Ofiarny grosz zmieniał się w element siły materialnej, która tu zostaje i będzie służyła Ojczyźnie. Serdeczna myśl i polskie serce również tu zostaną jako walor moralny. Będzie on stale towarzyszył wszystkim lotnikom, uczącym się tutaj, zdobywającym swe sprawności lotnicze w czasie pokoju i będzie również (...) wśród chmur zwycięstw. Zwycięstw w boju. Niechaj to piękne dzieło, które tu powstało, będzie przykładem mądrej, przewidującej, obywatelskiej myśli państwowej i przykładem twardej, silnej woli, która umie swe zamierzenia realizować<sup>18</sup>

Po wygłoszeniu przemówienia Marszałek wraz ze świtą przeszedł na lotnisko, gdzie odbyło się przekazanie dwóch samolotów: jeden ufundowany został przez Związek Ziemian, a drugi przez Związek Nauczycielstwa Polskiego.<sup>19</sup> Natomiast młodzież szkół średnich przekazała trzy ciężkie karabiny maszynowe typu Browning wz. 30. Uroczystość zakończyły pokazy lotnicze: akrobacje, przelot eskadry bojowej w kluczu i czwórkami oraz skoki spadochronowe.





Zajęcia w szkole pilotów.

Marszałek zwiedził budynki szkoły pilotów i po śniadaniu w szkole udał się do Lublina na inne uroczystości. Pozostający w Świdniku goście mieli okazję zobaczyć szkołę i jej otoczenie oraz podziwiać 13 samolotów ofiarowanych szkole. Były to polskie konstrukcje RWD-8 (m.in. „Wilga” przekazana 16 kwietnia 1939 przez ludność powiatu garwolińskiego, a także „Wawrzyniak”), RWD-13 oraz RWD-17 (SP-BOC, nr fabr. 271, zbudowany w 1938 r. i noszący wdzięczną nazwę „Granatowy żołnierz”).

Na lotnisku w Świdniku znajdował się też od końca 1938 r. samolot „Bellanca” - Warszawa, na którym

bracia Bolestaw i Józef Adamowiczowie przelecieli z USA przez Atlantyk, lądując 29 czerwca 1934 we Francji, a 2 lipca 1934 w Warszawie. Samolot – jako historyczny eksponat – został odkupiony przez LOPP. Jednak 9 września 1939 uległ zniszczeniu podczas bombardowania lotniska.<sup>20</sup> Na frontonie szkoły umieszczone były znak LOPP oraz napis:

IMIENIA MARSZAŁKA  
EDWARDA ŚMIGŁEGO RYDZA  
SZKOŁA PILOTÓW L. O. P. P.  
FUNDACJI PRACOWNIKÓW  
KKO W POLSCE

◀ Marszałek Śmigły-Rydz przechodzi przed frontem kompanii honorowej.



Oprócz głównego budynku szkoleniowego z częścią hotelową (po prawej stronie), na infrastrukturę składały się dwa hangary, basen przeciwpożarowy (służący również do kąpieli) oraz stacja paliw (podziemne zbiorniki paliwa i urządzenia do jego tankowania). Była to w ówczesnej Polsce największa i najlepiej wyposażona szkoła lotnicza tego typu, odznaczała się „b. estetycznym, europejskim wyglądem”.<sup>21</sup>

Kadrę szkoły tworzyli m.in.: komendant szkoły kpt. pil. Adam Prodan<sup>22</sup>, szef pilotów kpt. Stanisław Śledziejewski<sup>23</sup>, instruktorzy szkolenia lotniczego ppor. Wiesław Kawczyński, Krawczyk, Olejniczak, por. Roman Nartowicz<sup>24</sup>, Radzik oraz Adolf Stempkowski.<sup>25</sup> Szkolenia ogólnowojskowe

prowadził sierż. Stówik, a funkcję kierownika technicznego pełnił por. Piasecki.

Prace budowlane przy obiektach szkoły prowadzono jeszcze po rozpoczęciu przez nią działalności. Otwarcie lotniska w Świdniku odciążało inne lubelskie lotniska – wcześniej z powodu przeciążenia wprowadzony został w Lublinie zakaz lądowania samolotów, a LOPP i Aeroklub Lubelski nie były w stanie szkolić wszystkich chętnych kandydatów na pilotów i spadochroniarzy. Po otwarciu szkoły pilotów do Świdnika przeniósł się Aeroklub Lubelski, który miał tutaj swoją siedzibę aż do 1952 r., a więc do czasu, gdy rozpoczęto budowę WSK.





## II wojna światowa

W ostatnich dniach pokoju na lotnisku wykopano rowy przeciwlotnicze. Lotnisko nadal funkcjonowało. 2 września 1939 komendant Policji Państwowej powiatu lubelskiego napisał w raporcie do starosty lubelskiego: „Donoszę, że w dniu 2 września o g. 8.30 był nalot samolotów niemieckich na lotnisko w Świdniku. Skutki nalotu: 6 osób zabitych, z czego 2 wojskowych, 3 cywilnych zatrudnionych przy pracy i 1 kobieta pracująca obok lotniska, 9 osób rannych, hangar uszkodzony i nowo budowany budynek na lotnisku. W lesie spadło ok. 100 bomb. W kolonii Franciszków upadło 50 bomb, 5 niewypałów. Strat w ludności nie było. Biuro kolejowe nie uszkodzone. Linia telefoniczna pomiędzy Świdnikiem a Lublinem przerwana. Prowadzi się wywiady w kierunku ustalenia tożsamości osób zabitych”.

Z materiałów niemieckich wynika, że lotnisko w Świdniku było celem ataków samolotów Luftwaffe przez dwie soboty: 2 i 8 września 1939. 2 września celem niemieckiego bombardowania stała się Lubelska Wytwórnia Samolotów. Część samolotów bombardujących Lublin zrzuciła ładunek bomb nad lotniskiem w Świdniku. Zginęło trzech żołnierzy, a kilkunastu zostało rannych – wszyscy byli żołnierzami-rezerwistami Bazy Lotniczej nr 3 z Poznania. Decyzją komendanta szkoły kpt. pil. Adama Prodana, rannych przewieziono konnymi furmankami do Kazimierzówki i ulokowano w szpitaliku szarytek. Kilku poszkodowanych zmarło i zostało pocho-

wanych bezimiennie na cmentarzu parafialnym. Żołnierzy zabitych na lotnisku zabrala karetka z Wojskowego Szpitala Okręgowego nr 2 w Lublinie.<sup>26</sup> Podczas tego pierwszego bombardowania zniszczono jeden samolot RWD-8.

Z polskich publikacji dowiadujemy się, że bomby spadły na lotnisko w Świdniku również 7 i 9 września.

9 września trzynaście niemieckich samolotów zbombardowało pole wzlotów, hangar, szkołę pilotów i pobliski las. Po zrzuconiu bomb, ostrzelano z niskiego lotu samoloty, stojące na obrzeżu lotniska, zapalając je i niszcząc. Spalone zostały dwa samoloty PZL-23 „Karaś” i jeden LWS-4 „Żubr” oraz prawdopodobnie jeden PZL-37 „Łoś” i siedem samolotów RWD-8, a kilka zostało uszkodzonych.<sup>27</sup> Ponadto podczas bombardowania lotniska zginęło ośmiu żołnierzy, a trzynastu rannych odwieziono do Kazimierzówki. Należeli oni do eskadry zapasowej nr 3 i kompanii portowej. Sołtys w Świdniku zajął się pogrzebem zabitych.<sup>28</sup> Szczątki ofiar poległych podczas bombardowania lotniska znajdują się na świdnickim cmentarzu parafialnym w mogile opatrzonej tabliczką: „Trzech nieznanych poległych na lotnisku Świdnik 2-IX-1939 r. Cześć ich pamięci”.

Tuż obok znajduje się inna mogiła: „Siedmiu żołnierzy poległych za ojczyznę. Cześć ich pamięci. Adampol 8.09.1939 r.”.

6 września Doświadczalne Warsztaty Lotnicze w Warszawie ewakuowały znajdujące się





w wytwórni samoloty sportowe (m.in. najnowsze samoloty RWD-8 i RWD-13) przez Świdnik do Stanisławowa, a stamtąd 14 września do Bukaresztu.<sup>29</sup>

9 września o godz. 4.30, zgodnie z rozkazem gen. Regulskiego, personel Bazy nr 3, kwaterujący na lotnisku w Świdniku, wyruszył do Łucka. W związku z tym Jerzy Orzechowski otrzymał rozkaz zlikwidowania eskadry i odesłania samolotów wraz z pilotami jako uzupełnienie jednostek frontowych. 10 września na odprawie w DOK Lublin zapadła decyzja, że Baza ma wyruszyć w nocy z 10 na 11 września 1939. Stan Bazy w tym czasie wynosił około 400 żołnierzy i oficerów, w tej liczbie było około 30 pilotów. Lotnisko w Świdniku zostało zbombardowane przez Niemców 11 września, ale samoloty eskadry ocalały dzięki rozproszeniu i zamaskowaniu ich poza terenem lotniska. Zabrała je Brygada Pościgowa, która od kilku dni stacjonowała na lubelskim węźle lotnisk. Zniszczone podczas kampanii wrześniowej i zajęte przez Niemców lotniska polskie w niedługim czasie zostały odbudowane i zaczęły być wykorzystywane przez Luftwaffe.

1 stycznia 1940 lotnisko Irena w Dęblinie stało się siedzibą szkoły pilotażu Flugzeugführerschule A/B 21. Stacjonował tu pułk szkoleniowy Flieger-Ausbildungs-Regiment 21 (FAR 21). Jednym z lotnisk szkoleniowych tej jednostki stało się właśnie lotnisko w Świdniku. Szkolenie prowadzono m.in. na samolotach Arado Ar 96. W maju 1941 r., na krótko przed zbliżającym się atakiem niemieckim na Związek Sowiecki, szkoła została rozwiązana, a podległe jej jednostki włączono do innych jednostek szkoleniowych.

W czerwcu 1941 r. Kampfgeschwader 54 „Totenkopf” (KG 54) stacjonował w miejscowości Izbicko na Opolszczyźnie. Sztab pułku oraz dwa dywizjony w liczbie ponad 70 samolotów Junkers Ju-88 oczekiwały w stanie pogotowia na kolejne zadania. Jednostki szkoleniowe pułku oraz jednostki uzupełnień stacjonowały w tym czasie w Lagerlechfeld, w okolicach Augsburga. Rozpoczęty 17 czerwca przerzut samolotów na lotnisko w Świdniku zakończył się następnego dnia. Zdecydowaną większość stanowiły bombowce Ju-88 A5.

Uczestnik tamtych wydarzeń zanotował:

„21 czerwiec 1941

0 godz. 21 na rozbiegu uszeregowano dywizjony. Dowódcy ogłosili »Odezwę Fuhrera do żołnierzy frontu wschodniego«. Wszelkie wątpliwości w tym momencie zostały rozwiane, a żołnierze zdali sobie sprawę z ciężkich zadań, które w najbliższym czasie miały ich czekać. Noc nie przyniosła zbyt wiele snu. Do północy trwały dyskusje na temat przyszłych zadań. Przybyli kurierzy Luftfloty, do-





starczając rozkazy zadań wraz z opisami celów. W celu zapewnienia panowania w powietrzu i zredukowania zagrożenia nad polem walki, pierwszym celem stały się wrogie lotniska w najbliższej okolicy.

22 czerwiec 1941

Jeszcze w trakcie zmroku pomiędzy godziną 2.34 a 3.09 wystartowała na pierwsze zadanie I./54 w liczbie 23 Ju88 przeciwko sowieckim lotniskom Kamień Koszyrski, Kołki i Janówka. Następnie około 3.15 wystartowała II./54, aby zaatakować lotniska Wielick, Kołki i Łuck. Pierwsza grupa zrzucała w ataku nurkującym 44 bomby SC-250 i 220 bomb SD-50 pomiędzy stojące na lotniskach samoloty. U celu napotkano 3 Rata (I-I6 Iszak) i sześć I-I53 (Polikarpow), które jednak nie oddały strzału. Wszystkie samoloty wróciły z powrotem do Świdnika bez strat. (...)

O 7.50 do trzeciego zadania na start wyszło dwanaście Ju88 z I./54. Z 42 bombami SC-250 i 120 bombami SD-50 wystartowało ponownie przeciwko lotniskom w Janówce i Kołkach. Przy tej okazji z całą pewnością zlikwidowano w Janówce 5 do 6, a w Kołkach około 30 samolotów. W okolicy lotniska Kołki zaatakowały Rata i dwa trafione Ju88 musiały lądować na lotnisku w Świdniku »na brzuchu«. »<sup>50</sup>

Z powodu drastycznie wysokich cen w dużych miastach w czasie okupacji niemieckiej przybływały do Świdnika w poszukiwaniu pracy osoby nawet z Warszawy i okolic.<sup>31</sup> Na lotnisku powiększono teren pola wzlotów i wybudowano pas betonowy oraz urządzono skład bomb. Z tego

okresu pochodzą zachowane do XXI w. resztki betonowego pasa startowego. W lesie Rejkowizna zbudowany został magazyn bomb, do którego wiodła bocznicą kolejowa.

W dniach 10-20 lipca 1944 front przebiega przez Świdnik.

„Niemcy uciekają, z wściekłością strzelają do cywilów. Nam też grozi niebezpieczeństwo. Chowamy się w schronie wykopanym w ziemi około stu dwudziestu metrów od naszego gospodarstwa. Przebywamy tam kilka dni i nocy. Widzimy Niemców plądrujących nasze gospo-





**darstwo. Zabierają dwa konie z wozem i uciekają w kierunku Lubli-  
na. Nas na szczęście nie znaleźli.**"<sup>32</sup>

W lipcu 1944 r., w obliczu nadciągających wojsk sowieckich i polskich, Niemcy zaorali teren lotniska, pozostawiając jedynie wąski pas startowy, a następnie wysadzili w powietrze budynek szkoły i hangary.

„Mija kilka dni i na pobliskiej szosie pojawiają się sowieckie i polskie czołgi oraz samochody z polskimi żołnierzami, a także polska piechota i konne tabory wchodzące w skład Armii Polskiej utworzonej w Związku Radzieckim w 1943 r. z deportowanych na daleki wschód mieszkańców dawnych polskich Kresów Wschodnich. Witamy ich kwiatami, częstujemy mlekiem i chlebem. Wyzwolenie. Radość ogromna, ale moja radość została zmaćcona wypowiedzią najstarszego brata Mieczysława (był żołnierzem AK), który usłyszawszy ode mnie, że witaliśmy żołnierzy sowieckich kwiatami, powiedział z goryczą, że należało powitać ich granatami, bo czeka nas, niestety, niewola, tym razem bolszewicka. Były to prorocze słowa, ale ja ich jeszcze nie rozumiałem, podobnie jak i ogromna większość Polaków.”<sup>33</sup>

Lotnisko zostało zajęte w lipcu 1944 r. przez wkraczające wojska i od tego czasu było wykorzystywane przez sowieckie lotnictwo. Nie tylko do celów ściśle związanych z toczącą się

na dal wojną, ale także w celach politycznych i niestety również w związku z prowadzeniem prześladowań.

Niektórych osadzonych w areszcie NKWD w Lublinie przy ul. Chopina, 11 sierpnia 1944 wywieziono transportem lotniczym z lotniska w Świdniku do ZSRR.

Świdnickie lotnisko pojawia się we wspomnieniach sowieckich żołnierzy. Wiosną 1945 r. przebywał wraz ze swoim pułkiem na lotnisku w Radawcu pilot Jurij Aleksiejewicz Kot. Wspomina on: „Po wylądowaniu wszystkich samolotów zapoznaliśmy się z lotniskiem Radawiec Duży. (...) W tej wsi ulokowały się jednostki 654-go batalionu obsługi lotnisk. W ziemiankach ulokowali się technicy. 20-ty Sewastopolski Pułk razem z Pułkiem Smitienki, niedawno połączony z naszą dywizją, wylądował na lotnisku Świdnik (na wschód od Lublina). Tam też znajduje się sztab dywizji i 679-go batalionu obsługi lotnisk.”<sup>34</sup>

Lotnisko – z pewnością w Świdniku – pojawia się również w materiałach dotyczących innego sowieckiego pilota, Iwana Kirsanowa, Bohatera Związku Radzieckiego, dowódcy eskadry 20. Gwardyjskiego Sewastopolskiego Pułku Lotnictwa Bombowego.







Fragment muru szkoły pilotów.

## Po wojnie

14 sierpnia 1946 na świdnickim lotnisku, podczas dużej uroczystości, reaktywowano Aeroklub Lubelski. Przybyłych gości powitał syn, zamordowanego przez Niemców, przedwojennego wojewody lubelskiego, Jerzy de Tramecourt, absolwent szkoły Pilotów LOPP.

Zademonstrowano pierwszy powojenny samolot „Szpak-2”, wykonano loty szybowcowe i skoki

spadochronowe, a pokaz pilotażu zaprezentowały samoloty wojskowe z Dębłina.

W 1947 r. na betonowej podłodze zburzonego przedwojennego hangaru postawiono nowy, drewniany hangar,<sup>35</sup> który stoi w tym miejscu do dziś. Po szkole pilotów pozostał jedynie fragment muru – wkomponowany w pomnik odsłonięty 5 czerwca 2009 z okazji 70. rocznicy otwarcia Szkoły Pilotów LOPP w Świdniku.



Drewniany hangar stojący w miejscu przedwojennego.





# **Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego PZL „Świdnik”**



Droga ze Świdnika do Lublina,  
1957 r.

Powojenna historia miasta związana jest z dziejami Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego. W ramach Planu Sześcioletniego, realizowanego w latach 1950-1955, zamierzano zmienić charakter regionu, dotąd prawie wyłącznie rolniczego, w przedwojennej strategii gospodarczej Rzeczypospolitej Polskiej przewidzianego jako zaplecze aprowizacyjne dla Centralnego Okręgu Przemysłowego. Pamięć o rozwoju przedwojennej Polski miały przyćmić ambitne przedsięwzięcia wielkiego uprzemysłowienia Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Kilka inwestycji zlokalizowano na Lubelszczyźnie.<sup>36</sup> Władze państwowe podjęły decyzję o lokalizacji i budowie przedsiębiorstwa lotniczego pod Lublinem wraz ze wzniesieniem od zera osiedla robotniczego. W ten sposób przystąpiono do odbudowy polskiego przemysłu lotniczego. Fabryka, nosząca nazwę Zakładu Nr 5 w Świdniku, miała być pierwszą wytwórnią

lotniczą zbudowaną w powojennej Polsce od podstaw. Początkowo w Świdniku miały być produkowane samoloty „Junak-2” (opracowane w łódzkich LWD przez inż. T. Sołtyka) i CSS-13 (na podstawie radzieckiej licencji „Po-2”), a także nadwozia autobusów i samochodów pożarniczych.<sup>37</sup> O lokalizacji zdecydowało położenie przy odbudowywanym lotnisku, bliskość Lublina i stacji kolejowej. Umożliwiało to łatwe wybudowanie bocznic kolejowej do zakładu. Korzystny był też układ linii wysokiego napięcia, a Adam pol położony był na skraju lotniska. Nie bez znaczenia był też fakt, że po II wojnie światowej w Lublinie nadal przebywało wielu doświadczonych, przedwojennych pracowników Lubelskiej Wytwórni Samolotów, a w nieodległej Białej Podlaskiej – Podlaskiej Wytwórni Samolotów.

W sierpniu 1949 r. do małej, letniskowej wioski zaczęli przybywać pierwsi pracownicy budowa-



Śmigłowiec SM-4 „Łątka”.





ni. Rozpoczęto wyręb lasu, plantowanie terenu i wykopy. Aby umożliwić przejazd dla transportu kołowego, zapoczątkowano budowę drogi w kierunku szosy z Lublina do Piask, dzisiejszej al. Lotników Polskich.

W historycznym już dziś Zarządzeniu Ministra Przemysłu Maszynowego z 1949 r. czytamy: „Należy wykopać 2 ha kartofli i wykarczować pobliski las, należący do miejscowych rolników, gdyż tereny te są niezbędne do zbudowania osiedla robotniczego”. Jako jednego z pierwszych wyrugowano Jana Kondraciuka. Na jego gruntach zbudowane zostało, jako osiedle „A”, tymczasowe zaplecze socjalno-mieszkalne pracowników przedsiębiorstw wykonawczych, baraki murywane, z założeniem funkcjonowania na około 10 lat, które stoją jednak do dzisiaj.

Był to początek zakładu i późniejszego miasta. Podjęto rządową decyzję o budowie zakładów lotniczych. Od maja 1950 r. istniała dykcja budowy WSK. Na stanowisko dyrektora Dykcji Budowy Zakładu WSK powołano w maju 1950 r. inż. Konrada Białego.

Wiosną 1950 r. podjęli pracę pierwsi budowniczo- wie ze Społecznego Przedsiębiorstwa Budowlanego w Lublinie, które w owym czasie prowadziło na Lubelszczyźnie wiele inwestycji, np. budowę FSC w Lublinie.

Do Świdnika postanowiono przenieść wyposażenie poniemieckiej wytwórni lotniczej, zbudowanej na podpoznańskim lotnisku Krzesiny. W pierwszej połowie 1950 r. przetransportowano stalowe

elementy konstrukcji hangarów i hal fabrycznych. Największe nasilenie prac budowlanych mia- ło miejsce w latach 1950-1953. Pierwsze hale zbudowano w latach 1950-1952 z konstrukcji przeniesionych z Krzesin, zaś w 1953 r. oddano do użytku podstawowe obiekty produkcyjne, pomocnicze i usługowe.<sup>38</sup>

W oparciu o uchwałę Rady Ministrów, Minister Przemysłu Ciężkiego wydał 14 grudnia 1950 zarządzenie, w którym powołał do życia z dniem 1 stycznia 1951 Wytwórnię Sprzętu Komunikacyj- nego Nr 5, podlegającą Centralnemu Zarządowi Przemysłu Komunikacyjnego.

Pracę w wytwórni znaleźli mieszkańcy najbliższych miejscowości, wśród nich byli również tacy, którzy

Śmigłowiec SM-1.







Śmigłowiec SM-2. ►



WSK „Dudek”.



WSK „Gil”.

pracowali już w przemyśle lotniczym (np. w LWS, PWS, WSK „Mielec” „Okęcie” „Wrocław” „Rzeszów”), ale przybywali tutaj, często z nakazem pracy, Polacy ze wszystkich zakątków kraju.

W 1951 r. wytwórnia otrzymała nowe założenia produkcyjne, obejmujące uruchomienie, na licencji radzieckiej, produkcji metalowego samolotu myśliwskiego MiG-15 z silnikiem odrzutowym. Głównym technologiem WSK został mgr inż. Konrad Biały, fachowiec z przedwojenną praktyką. To on kierował uruchomieniem produkcji lotniczej zakładu. Pod koniec 1952 r. Centralny Zarząd Przemysłu Sprzętu Komunikacyjnego dokonał zmian w strukturze produkcji zakładu, w wyniku których zakład stał się kooperantem Mielca, wykonując elementy MiG-15 (noszącego w Polsce nazwę Lim-1: Licencyjny myśliwiec-pierwszy).

Jednak już w 1954 r. na mocy porozumienia z ówczesnym ZSRR wytypowano świdnicki zakład do uruchomienia własnych produktów finalnych. W 1956 r. zakład opuściły pierwsze cztery śmigłowce SM-1 zmontowane z części sprowadzonych ze Związku Radzieckiego. Pierwszy całkowicie w Polsce zbudowany śmigłowiec został oblatany 22 marca 1957 przez Janusza Ochaliaka.

28 września 1957 odbyła się uroczystość nadania wytwórni imienia słynnego polskiego konstruktora lotniczego inż. Zygmunta Puławskiego.

Produkcję SM-1 kontynuowano do 1965 r., budując łącznie 1594 sztuki śmigłowców. W latach 1961-1963 wyprodukowano 86 śmigłowców udoskonalonego typu SM-2 (pięciomiejscowy,

o szerszym kadłubie). 78 sztuk trafiło do wojska, 5 wyeksportowano do ówczesnej Czechosłowacji, jeden do Rumunii, jeden używany był w Instytucie Lotnictwa w Warszawie, a jeden SP-SAP pozostał w Świdniku.

W 1961 r. podjęto prace nad nowym, lekkim śmigłowcem SM-4 „Łątka”. Pracami kierował szef wydziału konstrukcji prototypów mgr inż. Jerzy Kotliński. Trzyosobowy śmigłowiec był nowoczesną konstrukcją, przedsięwzięcie doprowadzono do etapu prac naziemnych, ale w wyniku m.in. kłopotów z silnikiem dalszych prac nad tym śmigłowcem zaniechano. Później próbowano jeszcze powrócić do projektu, zastosowano nową jednostkę napędową (SM-4T). Po dalszych zmianach konstrukcyjnych doszło do powstania zupełnie nowego śmigłowca, który otrzymał nazwę SM-5 „Jaszczurka”. Do jego realizacji jednak również nie doszło. Zdobyte doświadczenia zaowocowały rozpoczęciem produkcji kolejnego modelu śmigłowca Mi-2 (SM-3) na licencji uzyskanej od Związku Radzieckiego. Pierwszy egzemplarz Mi-2 zbudowany w Świdniku został oblatany 4 listopada 1965. Produkcja seryjna została podjęta w roku 1967. Śmigłowiec produkowano w wielu wersjach, również w uzbrojonej – dla eskadr śmigłowców bojowych lotnictwa wojskowego.

Modyfikacją Mi-2 był śmigłowiec „Kania”, w którym – z myślą o rynku zachodnim – zastosowano amerykańskie silniki Allison oraz nowoczesne wyposażenie radioelektroniczne







PZL W-3 RM „Anakonda” w służbie Marynarki Wojennej RP. ►

firmy Bendig King. Pierwszy lot prototypu odbył się 3 czerwca 1979. Do roku 1998 sprzedano około 5,5 tys. Mi-2 w około 25 różnych wersjach, i jak dotąd jest to najpopularniejszy świdnicki śmigłowiec.

16 listopada 1979 po raz pierwszy wzniósł się w powietrze śmigłowiec W-3 „Sokół”. „Sokół” jest pierwszym śmigłowcem zaprojektowanym i zbudowanym od podstaw w Świdniku. To oryginalna polska konstrukcja autorstwa świdniczanina inż. Stanisława Kamińskiego, głównego konstruktora. W listopadzie 1991 r. po 10-letniej przerwie wznowiono program konstruowania lekkiego, jednosilnikowego, wielozadaniowego śmigłowca PZL SW-4. Pierwszy oblot prototypu odbył się 29 października 1996. Występuje w wariantach: szkolnym, pasażersko-transportowym, ewakuacji medycznej/sanitarnym, patrolowym i wojskowym. Od początków produkcji wszystkich śmigłowców różnych typów i wersji powstało w WSK ponad 7400 sztuk.

Świdnicka wytwórnia realizowała działalność lotniczą również w innych obszarach: w latach 1972-1977 prowadzono produkcję wyczynowego szybowca SZD-30 „Pirat”. Szybowców tego typu wyprodukowano w Świdniku 430 sztuk.

PZL „Świdnik” jest producentem jednomiejscowego szybowca PW-5, skonstruowanego w Zespole

Naukowo-Badawczym Lotniczych Konstrukcji Kompozytowych przy Politechnice Warszawskiej. Konstrukcją produkowaną w zakładach PZL „Świdnik” jest dwuosobowy szybowiec PW-6. Zakład był również wytwórcą motolotni PZL ML-1, jedynej tego typu konstrukcji posiadającej krajowy certyfikat (wydany 17 czerwca 1993). Produkcja motolotni została przekazana innemu wytwórcy.

Drugim obok lotnictwa profilem produkcyjnym WSK stała się produkcja motocykli. Do końca lat 80. XX w. powstało w Świdniku ponad dwa miliony jednośladów. Od 1967 r. WSK produkowało ponadto pompy i sprzęgła do samochodów ciężarowych Jelcz i autobusów Berliet, chłodnie, odkuwki, wózki inwalidzkie, naczepy-chłodnie, przyczepy samochodowe.

PZL „Świdnik” – dostosowując się do wymogów gospodarki rynkowej – przeszedł od połowy lat 90. zasadniczą transformację. 1 stycznia 1996 PZL „Świdnik” przekształcono w spółkę akcyjną. Właścicielem większości akcji została Agencja Rozwoju Przemysłu. Najważniejszym partnerem przemysłowym, a od sierpnia 2009 r. właścicielem fabryki jest koncern Agusta Westland – włoski wytwórca śmigłowców, dla którego zakład produkuje kadłuby trzech typów maszyn: A109 „Power”, A119 „Koala” i AB139.









<sup>1</sup> *Wielki dzień Lublina*, „Wiarius” – Organ podoficerów Wojska Łądowego i Marynarki Wojennej”, 1939, nr 24, s. 767.

<sup>2</sup> Por. Zygmunt Kozak, *Działalność „Komitetu Żwirki i Wigury”*, „Biuletyn Wojskowej Służby Archiwalnej”, 1999, nr 22.

<sup>3</sup> *Otwarcie dwóch nowych szkół pilotażu LOPP*, „Skrzydłata Polska”, czerwiec 1939, s. 173.

<sup>4</sup> Zob. *Pamiętniki generała broni Leona Berbeckiego*, Wydawnictwo „Śląsk”, Katowice 1959, s. 222.

<sup>5</sup> Zygmunt Kozak, op.cit.

<sup>6</sup> *Piętnastolecie L.O.P.P.*, praca zbiorowa, Wydawnictwo Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, Warszawa 1938, s. 185.

<sup>7</sup> Ibidem.

<sup>8</sup> *Otwarcie dwóch nowych szkół pilotażu LOPP*, op.cit., s. 173.

<sup>9</sup> Ibidem, s. 186.

<sup>10</sup> *448 tys. zł. po stronie wpływów przewidyuje budżet L.O.P.P. na rok 1938*, „Głos Lubelski”, 29 kwietnia 1938, s. 5.

<sup>11</sup> *Piętnastolecie L.O.P.P.*, op. cit., s. 139.

<sup>12</sup> Por. *Budowa szkoły pilotów L.O.P.P. w Świdniku*, „Głos Lubelski”, 10 kwietnia 1938, s. 7.

<sup>13</sup> *Otwarcie pierwszego kursu pilotażu*, op.cit.

<sup>14</sup> Ibidem.

<sup>15</sup> Por. Tadeusz Chwątzyk, *Skrzydłata na nartach*, Oficyna Wydawnicza „Echo”, Warszawa 2007, s. 54-56.

<sup>16</sup> „Tygodnik Dźwiękowy” Polskiej Agencji Telegraficznej, nr 1939/5.

<sup>17</sup> Fotografia ta zamieszczona została w książce Witolda Rychtera, *Skrzydłate wspomnienia*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1980, s. 323.

<sup>18</sup> *Wielki dzień Lublina*, op.cit.

<sup>19</sup> Do zakupienia samolotu związek zobowiązał się w maju 1937 r., kiedy nastąpiło rozliczenie z LOPP składek wnoszonych przez jego członków. Był to samolot RWD 8a z napisem „Ufundowany przez Związek Nauczycielstwa Polskiego”, por. *Skrzydłaty dar od nauczycieli*, „Głos Nauczycielski”, 11 czerwca 1939, nr 37.

<sup>20</sup> Jerzy Pawlak, *Płonące bazy – wrzesień 1939*, Wydawnictwo „Retro-Art”, Warszawa 2004, s. 49.

<sup>21</sup> *Otwarcie dwóch nowych szkół pilotażu L.O.P.P.*, op.cit., s. 173.

<sup>22</sup> Kpt. pil. Adam Prodan, oficer lotnictwa, ur. 24 kwietnia 1897 w Czerniowcach (obecnie Ukraina). Uczestnik wojny polsko-bolszewickiej w 1920 r. jako oficer z Pułku Piechoty Legionów. Po zakończeniu działań wojennych zgłosił się na kurs pilotażu i w 1925 r. został przeniesiony do korpusu oficerów lotnictwa w stopniu porucznika. Przydzielony do 1 Pułku Lotniczego w Warszawie, pełnił funkcję szefa pilotów w nowo formowanej 14 Eskadrze Niszczycielskiej. Z uwagi na wiek przeniesiony został do

szkolnictwa i prawdopodobnie od 1937 r. był komendantem Przy-sposobienia Wojskowego Lotniczego w Świdniku. We wrześniu 1939 r., po ewakuacji do Rumunii, dowodził grupą lotników, którzy mieli być ewakuowani do Francji. Po przedostaniu się do Anglii, skierowany został jako pilot do 10 AOS w Dumfries w Szkocji. Zmarł 24 stycznia 1942 śmiercią naturalną. Pochowany został na cmentarzu św. Andrzeja w Dumfries, sekcja A, grób nr 244. Za udział w wojnie polsko-sowieckiej odznaczony był dwukrotnie Krzyżem Walecznych oraz Krzyżem Niepodległości.

<sup>23</sup> W latach 1918-1921 pilot 1 Eskadry Wywiadowczej – pododdziału lotnictwa rozpoznawczego Wojska Polskiego II RP. Do Świdnika przybył z rodziną z Torunia. Jego córka Stanisława Śledziejewska-Osiczko była „królikiem doświadczalnym” w nazistowskim obozie w Ravensbrück.

<sup>24</sup> W czasie wojny pilot 316 Dywizjonu Myśliwskiego „Warszawskiego”.

<sup>25</sup> Z informacji pozyskanych od Remigiusza Gadacza: Adolf Stempkowski z powodu stanu zdrowia przeszedł w 1938 r. na emeryturę i został przyjęty do pracy jako instruktor w Aeroklubie Gdańskim na lotnisku Rumia-Zagórze. W kwietniu 1939 r. przybył do Świdnika, gdzie był instruktorem prawdopodobnie do 24 sierpnia 1939. Z chwilą ogłoszenia mobilizacji został powołany do Bazy Lotniczej nr 6 z przydziałem do Pierwszego Ośrodka Szkolenia Lotniczego 6 Bazy Lotniczej Łwów. Z tym ośrodkiem ewakuował się samolotem do Rumunii.

<sup>26</sup> Jerzy Pawlak, op.cit., s. 45.

<sup>27</sup> Andrzej Glass, *Wrzesniowe straty 1939 – polskie samoloty*, cz. 1, Wydawnictwo „Mirage Hobby”, Warszawa 2001, s. 69.

<sup>28</sup> Jerzy Pawlak, op.cit., s. 54.

<sup>29</sup> Za: Andrzej Glass, *Ewakuacja polskich samolotów cywilnych do Rumunii*, „Aerotechnika Lotnicza”, 1990, nr 8.

<sup>30</sup> Siegfried Radtke, *Kampfgeschwader 54: von der Ju 52 zur Me 262 – Eine Chronik nach Kriegstagebüchern, Dokumenten und Berichten 1935-1945*, Schild Verlag, Munich 1990.

<sup>31</sup> Por. relacja Stefana Kujawskiego, luty 2009.

<sup>32</sup> Ryszard Kreglicki, *Moje szkolne lata*, w: *Wspomnienia słuchaczy Towarzystwa Warszawskiego Uniwersytetu Trzeciego Wieku im. Fryderyka Chopina w Warszawie*.

<sup>33</sup> Ibidem.

<sup>34</sup> [http://lit.lib.ru/k/kot\\_j\\_a/text\\_0010.shtml](http://lit.lib.ru/k/kot_j_a/text_0010.shtml)

<sup>35</sup> Za: E. F. Rybak, Jerzy Gruszczyński, *Historia zakładów PZL-Świdnik S.A.*, Lampart, 2001, s. 7.

<sup>36</sup> Marcin Dąbrowski, *Lubelski lipiec 1980*, Lublin 2000, s. 41.

<sup>37</sup> E. F. Rybak, Jerzy Gruszczyński, op.cit., s. 7.

<sup>38</sup> Ibidem, s. 8.



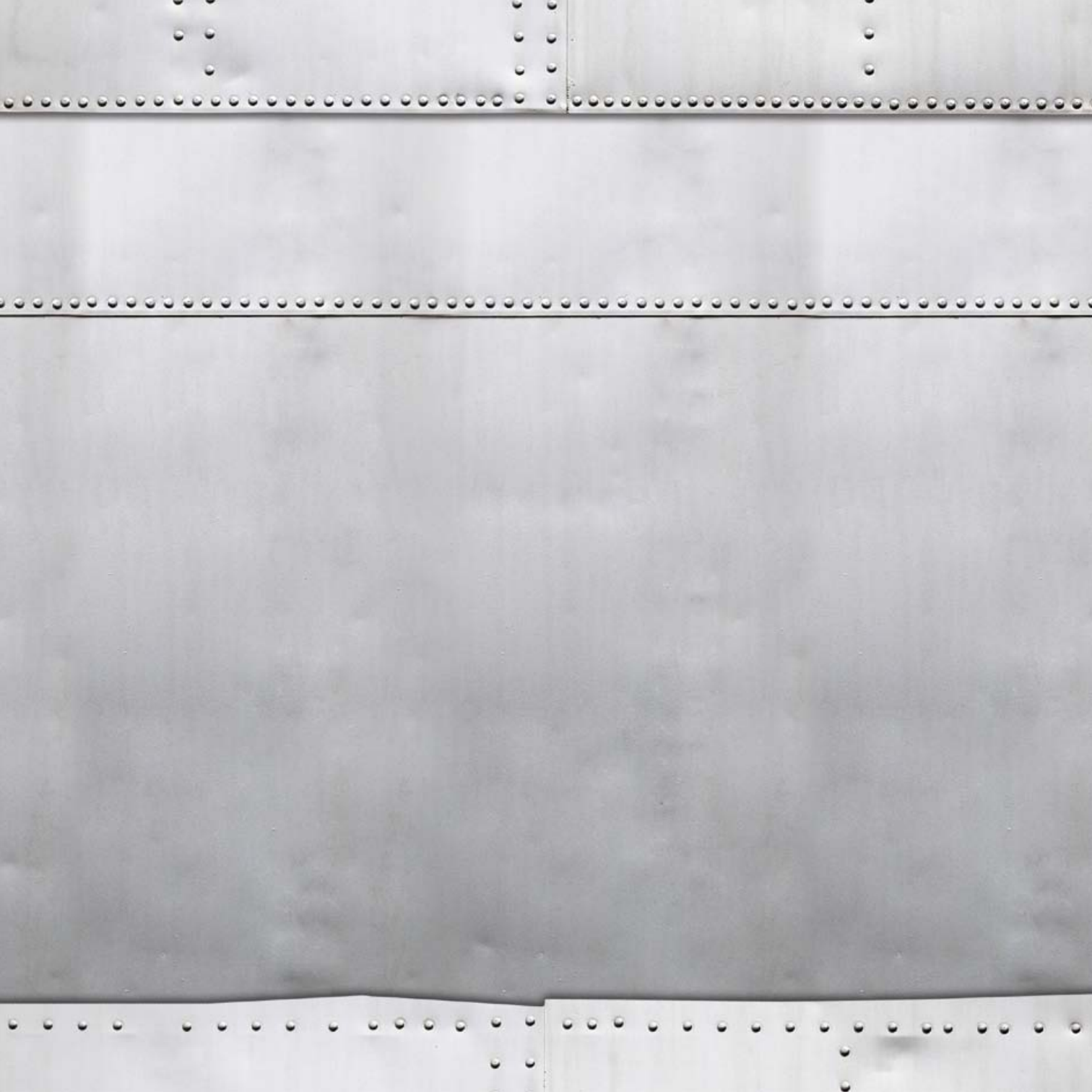


„...A cordial thought and the Polish heart will stay here as well, for they both constitute a moral asset. The asset which will accompany all the pilots studying here and gaining new skills in the time of peace, but also /.../ in clouds of victories - victories in battle. Let this great work become a model of a wise, far-sighted, civic thought, and an example of the indomitable strong will which succeeds in fulfilling its dreams.”<sup>1</sup>

A fragment of the speech by the Commander-in-chief of the Polish Army, Marshall E. Śmigły-Rydz, 1939

„Nuoširdžios mintys ir širdys čia liks kaip moralinis grožis. Jis lydės visus čia besimokančius lakūnus, kurie savo įgytus gebėjimus panaudos taikos metu ir bus jie /.../ tarp pergalių debesų. Pergalių kovoje. Lai šis čia įgyvendintas menas bus gražus, protingos, išvalgios pilietinės minties pavyzdys ir pavyzdys tvirtos, stiprios valios, kuri sugeba pasieki savo tikslus.”<sup>1</sup>

Vyriausiojo Lenkijos armijos vado Maršalkos E. Smiglo-Ridzo prakalbos ištrauka, 1939







**Brigadier General Pilot Tadeusz Góra  
a great honour for the town of Świdnik**

**The establishment of the Pilots' School of the LOPP  
and the history of Świdnik airport**



**Brigados pilotas generolas Tadeušas Gura  
(Tadeusz Góra). Nusipelnęs Svidniko miestui**

**Lakūnų mokylos LOPP  
ir Svidniko aerodromo susikūrimo istorija**



## Brigadier General Pilot Tadeusz Góra a great honour for the town of Świdnik

Tadeusz Góra was born on 19 January 1918 in Cracow. His parents, were Bronisława (nee Wiszniewska) and Jan Góra. A participant in legionary combat, subsequently Captain of the 20<sup>th</sup> Infantry Regiment, transferred to the 53<sup>rd</sup> Kresy Rifles Infantry Regiment in Stryi. It was in Stryi where Tadeusz Góra began his education at State school. His father was transferred to the 9<sup>th</sup> Infantry Regiment in Zamość, where Tadeusz completed four years of public school. In 1929 he became a 1<sup>st</sup> year student of Hetman Jan Zamoyski Secondary School. A year later he returned with his parents to Stryi, where his father was appointed Inspector of the Border Guard, and in the meantime Tadeusz completed his 2<sup>nd</sup> and 3<sup>rd</sup> year at secondary school. Following his father's transfer to the Border Guard in 1932, Tadeusz Góra attended the 4<sup>th</sup> year of the local secondary school.

Nowy Targ was the place of his first flight as a casual passenger during a sports aircraft rally. In 1933 his father retired and settled with his family in Vilnius. At the turn of 1933/34 Tadeusz Góra joined the Vilnius Aero Club and enrolled on a theoretical gliding course. On 24 June 1934, together with twenty other students, he started practical training in the glider airport in Grigiškės

near Vilnius. He took lessons on gliders "Wrona" and "CWJ", obtaining subcategory A. His intense engagement in flying activity was the reason he had to repeat the 6<sup>th</sup> year at secondary school and take final examinations extramurally.

In 1935 in Bezmiechowa he obtained subcategories B and C. In subsequent years, he spent each holiday flying in that "gliding academy." He wanted to enter the School of Air Cadets in Dęblin, and therefore, in 1936 – as part of the Air Regiment – he began aircraft pilot training in Lutsk. On 13 May 1937 in Bezmiechowa he performed a time test flight, staying in the air for 18 hours. In August the same year, piloting an SG-3 bis glider, he won the 5<sup>th</sup> National Gliding Championship in Inowrocław.

On 18 May 1938 he took off from Bezmiechowa in a PWS-101 glider (reg. No. SP-1004) for a flight ending in landing in Šalčininkėliai near Vilnius, covering a distance of 577.8 km, setting a new record for Poland. For breaking the barrier of five hundred kilometres in free flight he was awarded the Lilienthal Medal by the Fédération Aéronautique Internationale (FAI) on 7 January 1939 – the first pilot in the world to receive this medal. In spring 1939, taking off in a PWS-101 glider in the International Gliding Race in Lviv (the IS-





## Brigados pilotas generolas Tadeušas Gura (Tadeusz Góra). Nusipelnęs Svidniko miestui

Tadeušas Gura gimė 1918 m. sausio 19 d. Krokuvoje Bronislavos ir Jano Guros šeimoje. Dalyvavo legionų kovose, vėliau buvo 20-ojo pėstininkų pulko kapitonu Krokuvoje. Po to perkeltas į 53-ąją Paribio šaulių pėstininkų pulką vietovėje Strij. Čia pradėjo mokslą pagrindinėje mokykloje. Jo tėvą perkėlus į Zamoscio pėstininkų 9-ąją pulką, Tadeušas ten baigė IV klasę. 1929 m. pradėjo lankyti Hetmano Jano Zamoyiskio gimnazijos I klasę. Po metų kartu su tėvais sugrįžo į Striją, kur tėvas tapo Pasienio sargybos administratoriumi, o Tadeušas baigė II ir III gimnazijos klasę. 1932 m. tėvą perkėlus į Novi Targ pasienio sargybą, Tadeušas Gura ten lankė IV gimnazijos klasę. Vietovėje Novi Targ pirmą kartą pikilo į orą, kaip eilinis keleivis sportinių avionečių sąskrydžio metu. 1933 m. tėvui išėjus į pensiją, kartu su šeima apsigyveno Vilniuje. Ten Tadeušas Gura 1933/34 m. įstojo į Vilniaus aeroklubą ir lankė teorinį sklandytuvų Kursą. 1934 m. birželio 24 d. kartu su 12 draugų pradėjo praktinius užsiėmimus Grigiškių sklandytuvų aerodrome netoli Vilniaus. Mokėsi sklandytuvu „Vrona“ ir „CVJ“. Įgijo A kategorijos laipsnį. Dėl intensyvaus skraidymo reikėjo pakartoti IV gimnazijos klasę ir išlaikyti taip vadinamą „mažą abitūrą“.

1935 m. vietovėje Bezmiechova įgijo kategorijas B ir C. Vėlesnių metų atostogas leido toje „sklandymo akademijoje“. Ketino įstoti į Karininkų aviacijos mokyklą Demblinė, todėl 1936 m. Karinės oro aviacijos dėka pradėjo lėktuvų pilotažo apmokymus Ludzke. 1937 m. gegužės 13 d. atliko ilgalaikį skrydį išsilaikydamas ore 18 valandų. Tų pačių metų rugpjūtį sklandytuvu SG-3 bis tapo 5-ųjų šalies sklandytuvų rungtyniu Inovroclave laimėtoju. 1938 m. gegužės 18 d. sklandytuvu PVS-101 (nr. SP-1104) iš Bezmiechovos pakilo skrydžiui į Mažuosius Šalčininkus netoli Vilniaus. Įveikęs 577,8 km įtvirtino naują Lenkijos rekordą. Už 500 km atliktą laisvąjį skrydį, kaip pirmas pasaulyje pilotas buvo apdovanotas Lilenthalio medaliu. Medalį skyrė Tarptautinė aviacijos federacija (FAI) 1939 m. sausio 7 d.

1939 m. pavasarį dalyvaudamas Tarptautiniame sklandytuvų sąskrydyje Lvove (konkurse ISTUS) skraidydamas PVS-101 sklandytuvu laimėjo II vietą. Tų pačių metų vasarą „Orliku“ nuskrido iš Polichno netoli Kielcų į Bidgoščį. Įveikė 304 km. Prieš karą Tadeušas Gura skraidė lėktuvais – Harriot-28, RWD-8, MN-5, PZL-5, BM-4, RWD-10, RWD-13, RWD-17, Praga Bebi bei motosklaidytuvu „Bąk“.





TUS Championship), he came second. In summer the same year, piloting an "Orlik" glider, he covered a distance of 304 km from Polichno near Kielce to Bydgoszcz.

In the pre-war period Tadeusz Góra also piloted aircraft – among others, the Harriot-28, the RWD-8, the MN-5, the PZL-5, the BM-4, the RWD-10, the RWD-13, the RWD-17, Praga Bebi and the "Bąk" motorglider.

In the summer months of 1939 he was a towing pilot at the glider airport in Polichno. He was there when war broke out. He evacuated in the RWD-8 school aircraft, landing in Lutsk, where he was detained when Soviet troops came to the town. He managed to escape and force his way to Volodymyr-Volynskyi. He also reached Rivne, and there a Soviet commanding officer of the town gave him a permit for his parents' return to Vilnius. In October and November he worked in repair plants. Then he set out to Kovno, where, after three weeks of waiting, he obtained a passport in the still-open Polish consulate, and subsequently a visa to France, where he intended to join the Air Force of the Polish Army under the command of Gen. Sikorski. When the German-French front line collapsed, with the rank of private, he evacuated from a military base in Lyon to England.

On 26 August 1940 he was engaged by the British Air Force unit – AACU No. 2. On 3 September 1940 he performed his first flight on a "Magister" aircraft (No. L. 8052) together with Sgt. Instr. Goy.

During training he flew the following aircraft – "Queen Bee", "Fairey Swordfish", "Fairey Battle", "Shark", "Heston", "Harvard." He completed advanced training with OC Training Wing 61 OTU in Heston.

Having completed training, Tadeusz Góra, with the rank of Sgt. Pilot (equivalent to Polish Senior Private), was seconded to the 316 RAF 316 Polish Fighter Squadron, and he performed his first flight there in a "Hurricane" aircraft (No. Z-27507) on 14 October 1941. On 18 November 1941 he performed his first military flight (patrol over a convoy) in "Spitfire Mk V" aircraft – in the squadron under the command of Aleksander Gabszewicz, who later became general.

On 10 April 1942, in a flight lasting 1 h 45 min., his first Focke Wulf Fw – 190 aircraft suffered minor damage in an air combat, and on 3 June 1942 he won the first full victory, shooting down an FW-190 aircraft above Le Havre.

From 11 January to 26 March 1943 Tadeusz Góra studied at the Infantry Cadet and Motorised Cavalry Academy in Scotland; after graduation he was promoted to Second Lieutenant.

On 13 May 1943 Second Lieutenant Góra destroyed in a fight a Me-109 G aircraft, and on 27 August 1943 he shot down the second aircraft of this type, and on 4 September 1943, during an indirect escort of the American formation of "Flying Fortresses" in Lille, in a fight with an aircraft recognised as an FW-190, he presumably damaged it. After the war, as a result of the veri-





1939 m. atostogų metu skraidė sklandytuvu Polichno. Ten buvo užkluptas karo. Evakuavosi mokykliniu lėktuvu RWD-8 į Ludzką. Sulaikė jį tarybinė armija. Vėliau jam pasisėkė pabėgti ir pasiekti Vlodzimiežą Volinską. Pasiekė Ruvną, o ten miesto sovietinis komendantas davė leidimą grįžti pas tėvus į Vilnių. Spalį ir lapkritį dirbo pataisos įstaigoje. Vėliau išvyko į Kauną. Ten po trijų savaitių dar veikiančiame Lenkijos konsulate gavo pasą, po to vizą išvykimui į Prancūziją. Ten siekė įstoti į gen. Sikorskio Lenkijos armijos aviaciją. Žlugus vokiečių-prancūzų frontui, iš Lyono bazės evakuavosi į Angliją.

1940 m. rugpjūčio 26 d. buvo paskirtas į Britų aviacijos padalinį – AACU nr.2. Pirmą skrydį lėktuvu „Magyster“ (nr. L. 8052) atliko 1940 m. rugsėjo 3 d. su instr. sieržantu Goy. Apmokymų metu skraidė šiais lėktuvais: „Queen Bee“, „Fairey Swordfish“, „Fairey Battle“, „Shark“, „Heston“, „Harvard“. Tobulinosi skraidydamas Training Wing 61 OTU Hestone.

Tadeušas Gura, įgijęs sieržanto laipsnį, buvo paskirtas į Lenkijos aviacijos naikintuvų pulką 316 RAF. Ten pirmą skrydį atliko lėktuvu Hurricane (nr Z-27507) 1941 m. spalio 14 d. 1941 m. lapkričio 18 d. atliko pirmą kovos skrydį (patrol over convoy) lėktuvu „Spitfire Mk V“ – aviacijos brigadoje, kuriai vėliau vadovavo generolas Aleksandras Gabšėvičius.

1942 m. balandžio 10 d. skrydyje, trunkančiame 1 val. 45 min., kovos metu apgadino lėktuvą Foché Wulf Fw-190, o 1942 m. birželio 3 d. virš

Le Hawre patyrė pirmą laimėjimą numušdamas lėktuvą Fw-190.

Nuo 1943 m. sausio 11 d. iki 26 d. Tadeušas Gura mokėsi karininkų pėstininkų ir motorizuotoje kavalerijos mokykloje Škotijoje. Įgijo jaunesniojo leitenanto laipsnį.

1943 m. gegužės 13 d. jaunesnysis leitenantas Gura kovos metu sunaikino lėktuvą Messerschmitt Bf-109, 1943 m. rugpjūčio 27 d. sunaikino antrą to paties tipo lėktuvą, o 1943 m. rugsėjo 4 d. amerikiečių rikiuotės „skraidančios tvirtovės“ virš Lille betarpiško eskorto metu kovoje su lėktuvu Fw-190 tikriausiai buvo sunaikintas. Po karo tyrinėjant Vokietijos nuostolius patvirtinta, kad lėktuvas Me-109 buvo „tikrai sunaikintas“. Nuo 1942 m. balandžio mėn. iki 1943 m. rugsėjo mėn. kovų metu Tadeušas Gura apnaikino arba sunaikino penkis vokiečių lėktuvus.

Skrydžių dienynas; puslapyje nuotrauka – lėktuvo Me-109 sunaikinimas. Aviacijos pulkas 316 lėktuvus „Spitfire-Mk V“ perginklavo į greitesnius lėktuvus „Mustang“. Jaunesnysis leitenantas Gura pirmą skrydį šio tipo lėktuvu atliko 1944 m. balandžio 20 d. Baigęs kovos skrydžius ir pailsėjęs grįžo į aviacijos pulką 316 ir ėmė vadovauti eskadronui. Skaidydamas lėktuvu „Mustang“ nuo 1944 m. birželio iki spalio sunaikino du garvežius netoli Bremeno ir apnaikino povandeninį vokiečių laivą. Tadeušas Gura atliko 28 skrydžius siekdamas išgaudyti „skraidančias bombas“ V-1; vieną iš jų sunaikino 1944 m. liepos 30 d. Paskutinį 40-ąjį skrydį atliko (virš priešų teritorijos jų atliko net





fication of data on losses on the German side, the aircraft was identified as an Me-109 and classified as "destroyed for sure."

In the period from April 1942 to September 1943 Tadeusz Góra shot down or damaged in air fights 5 German aircrafts.

316 Squadron was rearmed, replacing "Spitfire Mk V" aircraft with fast "Mustang" planes. Second Lt. Góra flew for the first time in this type of aircraft on 20 April 1944. Having completed the next round of military flights, after a vacation, he returned to 316 Squadron, taking command of the squadron.

Operating "Mustang", in the period from June to October 1944, he destroyed in an air raid two locomotives in the proximity of Bremen, and damaged a German submarine. Tadeusz Góra made 28 flights to intercept German V-1 "flying bombs"; one such bomb he destroyed on 31 July 1944. He performed his final, 49<sup>th</sup>, operational flight (yet he performed as many as 109 flights on the territory of the enemy) on 22 October 1944 over Heligoland, and his last flight in England in a "Mustang" aircraft on 14 November 1946. He also flew a "Hellcat-II" and a "Corsair-IV" (in March and April 1945 he flew, among other destinations, to Toulouse and Cairo).

After the end of the war he was discharged from service in the rank of Polish Lieutenant and English Captain. For his military efforts Tadeusz Góra was awarded the Silver Cross of Virtuti Militari Order, three times the Cross of Valour and British

distinctions "1939-45 Star", "Air Crew Europe Star & Clasp," "Defence War Medal 1939-45."

At the time of the war, Tadeusz Góra performed overall 883 flights, which took 1062 hours 30 minutes in total.

Tadeusz Góra came back to Poland in 1948, starting in the profession of instructor, and then head instructor at the Żar Glider School near Żywiec. A year later, in 1949, during the first in the post-war Poland international glider championship in Żar, Tadeusz Góra represented Poland. The same year, as the third pilot in Poland, he was awarded the Gold Glider Distinction (conditions: flight covering a distance of 577.8 km from Bezmiechowa to Šalčininkėliai on 18 May 1938 and 3602 m elevation over Jelenia Góra on 1 November 1948). On 23 July 1950 he reached over Żar 5038 m elevation, thereby fulfilling the final condition (he met the other two before the war: a flight covering a distance of 577.8 km from Bezmiechowa to Šalčininkėliai, and a destination flight of 304 km: Polichno-Bydgoszcz) to be awarded the Gold Glider Distinction with Three Diamonds, which he received on 15 November 1950. He was the first pilot in Poland, and the second in the world, to obtain the full set of glider diamonds.

On 4 December 1953 he obtained the licence of 2<sup>nd</sup> class test pilot and started working as a test pilot in the Glider Experimental Department in Bielsko-Biała. Then he was a head of the training unit in the Bielsko-Biała Aero Club, which





109!) 1944 m. spalio 22 d. virš Helgolando salos, o paskutinį skrydį Anglijoje lėktuvu „Mustang“ – 1946 m. lapkričio 14 d. Taip pat skraidė lėktuvais „Hellcat-II“ ir „Corsair-IV“ (buvo tai skrydžiai atlikti 1945 m. balandį ir kovą į Tuluzą ir Kairą). Pasibaigus karui, buvo demobilizuotas Lenkijos leitenanto ir Anglijos kapitono laipsniais. Už pastangas karo metu Tadeušas Gura buvo apdovanotas Orderio Virtuti Militari sidabro kryžiumi, tris kartus Kovotojų kryžiumi bei Britų apdovanojimais: „1939-45 Star“, „Air Crew Europe Star & Clasp“, „Defence War Medal 1939-45“.

Karo metu Tadeušas Gura kariniais lėktuvais bendrai atliko 883 skrydžius per 1062 val. ir 20 min. Į Lenkiją Tadeušas Gura grįžo 1948 m., ėjo instruktoriaus pareigas, o vėliau apmokymų vadovo pareigas Žaro sklandytuvų mokykloje, netoli Živco. Po metų (1949 m.), pirmą kartą pokario Lenkijoje įvykusiose sklandytuvų rungtynėse, Tadeušas Gura atstovavo Lenkijos valstybei. Tais pačiais metais jis, kaip trečias Lenkijos lakūnas, buvo apdovanotas Sklandytuvų aukso ordinu (sąlygos: 577,8 km skrydis Bezmiechova – Mažiejai Šalčininkai 1938 m. gegužės 18 d. bei viršytas Jelenia Gura 3602 m aukštis 1948 m. lapkričio 1 d.). 1950 m. liepos 23 d. viršijo vietovėje Žar 5038 m, taip pildydamas paskutinę sąlygą (dvi sąlygos buvo įskaitytos prieš karą: 577,8 km Bezmiechova – Šalčininkai ir 304 km skrydis Polichno – Bidgoščius) gauti Sklandytuvų auksinį orderį su trimis deimantais, kuriuo buvo apdovanotas 1950 m. lapkričio 15 d. Tai buvo pirmas lenkas ir

antras lakūnas pasaulyje laimėjęs Sklandymo deimantų komplektą.

1953 m. gruodžio 4 d. įgijo II klasės eksperimentinio piloto teises ir tapo Bielsko Bialos sklandytuvų eksperimentinės įstaigos lakūnu bandytoju. Iki 1957 m. buvo Bielsko Bialos aeroklubo apmokymų vadovu, kur 1957 m. balandžio 3 d. gavo garbės nario vardą.

1955 m. rugsėjo 25 d. Tadeušas Gura gavo nusipelnusio sportui čempiono vardą. Po metų dalyvavo Pasaulio sklandytuvų čempionate Pracūzijoje ir laimėjo 24 vietą. 1957 m. kaip lakūnas kapitonas sugrįžo į aviacijos karinę tarnybą. Radomo aviacijos karo mokykloje išklaušė 3-jų mėnesių teoretinį kursą, o vėliau atliko reaktyvinių lėktuvų pilotažo apmokymus. Buvo paskirtas į Poznanės medžioklinės aviacijos 62-ąjį pulką ir pradėjo skraidyti reaktyviniais lėktuvais MiG-15, o vėliau MiG-17. Vadovavo eskadronui ir oro šaudymo pulkui. 1959 m. savanoriškai išvyko į Modliną, norėdamas pereiti apmokymus viršgarsiniais lėktuvais MiG-19.

1960 m. birželio 30 d. pakilus naikintuvu MiG-19 (nr. 739) sugedo abu varikliai. Kapitonas Gura nepanaudojo katapultinio fotelio, bet turėdamas puikią sklandytuvininko patirtį, meistriškai nusileido aerodrome. Gavęs trijų dienų gydytojo atleidimą galėjo nueiti... žvejoti. Po dviejų savačių vėl skraidė pataisytu MiG-19.

Kariuominėje Tadeušas Gura nenustojė sklandyti ir 1962 m. Lešno XVII čempionate laimėjo Lenkijos čempiono titulą, skrisdamas sklandytuvu





on 3 April 1958 pronounced him an honourable member.

The title of Meritorious Master of Sport was conferred on Tadeusz Góra on 25 September 1955. A year later he took part in the World Gliding Championships in France, ranking 24<sup>th</sup>. He resumed service in the air forces in 1957, in the rank of Captain Pilot. He was sent on a 3-month theoretical course at the Air Force Academy in Radom, and subsequently completed training in the range of jet plane pilotage. He was engaged by the Polish 62<sup>nd</sup> Fighter Regiment in Poznań, where he started flying the jet planes MiG-15, and later MiG-17. He was a vee formation commander, a squadron commander, and an air-shooting commander.

In 1959, at his own request, he left for Modlin to complete training with the supersonic aircraft MiG-19.

On 30 June 1960, after taking off in an MiG-19 fighter (side No. 739) both engines were damaged. Captain Góra did not make use of the ejection seat, but expertly landed the airplane, drawing on his experience in gliding. The doctor gave him 3 days' leave, which he made a good use of and went ... fishing. Two weeks later he performed test flights in the unlucky MiG.

When in the army, Tadeusz Góra did not give up gliding, and in 1962 he received the title of the Master of Poland by winning, in a "Mucha-Standard" glider, the 17<sup>th</sup> Championships in Leszno. Two years later, in 1964, in a "Foka"

glider he completed his longest flight – from the western Polish border to Hrubieszów, covering a distance of 630 km. Thereby he improved his own pre-war record, for which he was awarded the Lillienthal Medal.

He continued piloting jet planes up to 1971. In 1972 he was discharged from the army in the rank of 1<sup>st</sup> Class Second Lt. Pilot, and retired from the army. In 1977, as a civil pilot, he started training on helicopters in Świdnik; a year later he obtained an instructor's licence. He performed his last flight by helicopter on 1 June 1987, at 69. In "PZL-Świdnik" he worked as instructor and flight coordinator. In the period from spring 1979 to Autumn 1981 he provided training on helicopters in Libya.

Tadeusz Góra's total time of flying amounted to approx. 10 thousand hours, of which 6 thousand in aircraft, 2200 in gliders and 1700 in helicopters. On the occasion of his 80<sup>th</sup> birthday, 19 January 1998, the Town Council of Świdnik bestowed on Tadeusz Góra the title of "a great honour for the town of Świdnik". In 2001 he received the title of "Honourable Citizen of the Town and Commune of Lesko" – Bezmiechowa is located in this commune.

In 2002 the Minister of National Defence conferred on Tadeusz Góra the title of Colonel.

In August 2004 the newly-erected Academic Gliding Centre of the University of Technology in Bezmiechowa was given the name of col. pilot Tadeusz Góra.





„Mucha-Standard“. Po dviejų metų, 1964 m., sklandytuvu „Foka“ atliko savo ilgiausią skrydį: nuo vakarų Lenkijos sienos iki Hrubiešovo įveikdamas 630 km. Tokiu būdu pagerino savo prieš karą pasiektą rekordą, apdovanotą Lilenthalo medaliu. Reaktyviniais lėktuvais skraidė iki 1971 m. 1972 m. palaisvintas iš kariuomenės, pirmos klasės jaunesnysis pulkininkas lakūnas išėjo į karininko pensiją. 1977 m. kaip civilinis lakūnas Svidnike pradėjo organizuoti sraigtasparnių apmokymus; po metų tapo instruktoriumi. Savo paskytinį skrydį atliko 1987 m. birželio 1 d., turėdamas 67 metus. Dirbo „PZL-Svidnik“, kaip instruktorius ir skrydžių vadovas. Nuo 1979 m. pavasario 1981 m. rudens vedė apmokymus sraigtasparniais Libijoje. Tadeušas Gura bendrai išskraidė 10 000 valandų, iš kurių 6 000 lėktuvais, 2 200 sklandytuvais ir 1 700 sraigtasparniais.

1998 m. sausio 19 d. 80-ojo gimtadienio proga Svidniko miesto taryba Tadeušui Gurai suteikė nusipelnusio Svidniko miestui titulą. 2001 m. gavo „Lesko miesto ir valsčiaus garbės gyventojų vardą“ – tame valsčiuje yra Bezmiechowa.

2002 m. Valstybės apsaugos ministras Tadeušui Gurai suteikė pulkininko laipsnį. 2004 m. rugpjūčio mėnesį pulkininko lakūno Tadušo Guros vardas buvo suteiktas naujai pastatytam Žešovo politechnikos akademiniam sklandytuvų centrui Bezmiechovoje.

Turtingi iškilnių Tadeušui Gurai buvo 2006 metais. 88-ojo gimtadienio proga, sausio 19 d. buvo apdovanotas Lenkijos atgimimo ordino kryžiumi.

2006 m. gegužės 24 d. Mažiuosiuose Šalčininkuose Lietuvoje ant mokyklos sienos atidengta atminimo lenta lenkų ir lietuvių kalbomis, įamžinanti nusileidimo vietą po rekordinio skrydžio 1938 m. Po mėnesio, 2006 m. birželio 14 d. atidengta lenta patalpinta Demblino „Erelių mokyklos“ (Aukštesnioji oro pajėgų karo mokykla) Lenkijos aviacijos žvaigždžių alėjoje. Atmintinės lentos rėmėjas Svidniko miestas. Lenta informuoja, kad „pulkininkas pilotas Tadeušas Gura gimė 1918 m. sausio 19 d. Krokuvoje“ tai „Pirmasis Lilenthalio medalio laimėtojas, naikintuvų PSP pilotas Didžiojoje Britanijoje, orderio Virtuti Militari kavaličius, nusipelnęs Svidniko miestui.“

2006 m. spalio 29 d. Tadeušui Gurai įteiktas garbės pagyrimas „Dedal“ už ilgametį instruktoriaus darbą mokant Lenkijos lakūnus.

2007 m. vasario 1 d. Varšuvos karalių rūmuose įvyko biografinio filmo „Lakūno Guros dieno-raštis“, kurį režisavo Adamas Ustinovičius pirmoji premjera. Filmą buvo rodomas Lenkijos televizijos pirmojoje programoje bei TV Polonia. Pagrindinis filmo veikėjas Tadeušas Gura, kaip visada kukliai ir su jumoru komentavo: „Filmas nuostabus, tik aktorius netikęs“.

2007 m. rugpjūčio 15 d., Lenkijos kariuomenės dieną, Lenkijos Respublikos prezidentas Lechas Kačinskis Tadušui Gurai suteikė brigados generolo laipsnio nominaciją. Šią nominaciją siūlė daugelis asmenų ir institucijų (Lenkijos aviacijos seniorų klubai, Liublino krašto parlamentariai, karininkai, Svidniko burmistras).





The year 2006 was for Tadeusz Góra full of ceremonies. On his 88<sup>th</sup> birthday, 19 January, he was awarded the Commander Cross of the Order of Polonia Restituta.

On 24 May 2006 in Šalčininkėliai, Lithuania, a plaque on the wall of a primary school, in Polish and Lithuanian versions, was unveiled, to commemorate the place of landing after the record glider flight in 1938.

Less than a month later, on 14 June 2006, a plaque was placed in the Polish Aviation Star Avenue of Dęblin's Polish Air Force Academy (also known as the "Young Eagles' School"). The board was funded, among others, by the town of Świdnik. The inscriptions on the plaque states that "Col. Pilot Tadeusz Góra, born on 19 January 1918 in Cracow" is „the first winner of the Lilienthal Medal, a fighter aircraft pilot in the Polish Air Force in Great Britain, Chevalier of Virtuti Militari Order, a great honour for the town of Świdnik."

On 29 October 2006 Tadeusz Góra was presented with the honourable distinction "Dedal" for his many years of efforts in training Polish pilots.

On 1 February 2007, in the Royal Castle in Warsaw a biographical movie under the title "Dziennik pilota Góry" [*The Journal of Pilot Góra*] directed by Adam Ustynowicz had its world premiere. The movie was later shown in the 1<sup>st</sup> Programme of Polish Television and TV Polonia. The main protagonist, Tadeusz Góra, commented on this in his way – modestly and at the same time

wittily: "Beautiful movie, but the actor playing me was lame."

On 15 August 2007, on the Day of the Polish Army, Tadeusz Góra was nominated by the President of the Republic of Poland, Lech Kaczyński, to the rank of Brigadier General ret. Many people and institutions contributed to the nomination (among others, Aviation Senior Clubs from the whole of Poland, MPs from the Lublin Region, military authorities and the Mayor of Świdnik, who collectively lobbied for it. The ceremony during which the rank of general was conferred on him was held on 1 October 2007 in Świdnik, with the participation of the Minister of National Defence, the Commander of the Air Force of the Republic of Poland, delegation of the Polish Air Force Academy in Dęblin, representatives of the Rzeszów University of Technology, the head of the Bezmiechowa commune, and delegations from schools and institutions, State, Voivodeship, District and municipal authorities, as well as friends and colleagues of General Tadeusz Góra. On that day the monograph was written by Tadeusz Chwaczyk entitled "Medalowe wzloty" [*Flights deserving medals*], dedicated to Tadeusz Góra. After the ceremony the newly nominated Brigadier General, asked for advice to young pilots, said: "You can make a career in aviation if you love flying."

General Tadeusz Góra died on 4 January 2010, at 7:15 a.m.





Nominacijos įteikimo iškilnės įvyko 2007 m. spalio 1 d. Svidnike, dalyvaujant: Krašto apsaugos ministrui, Lenkijos Respublikos oro pajėgų vadui, Demblino aukštesniosios oro pajėgų karo mokyklos delegacijai, Žešovo politechnikos atstovams, Bezmiechovas viršaičiui, mokyklų ir institucijų delegacijoms, valstybės vaivadijos, apskrities ir miesto valdžioms bei generolo Tadeušo Guros draugams ir bičiuliams. Tą dieną įvyko Tadeušo

Chvalčiko monografijos „Medaliniai skrydžiai“, skirtos Tadeušui Gurai, premjera. Po nominacijos iškilnių brigados generolas Tadeušas Gura, paklaustas ką patartų jauniems lakūnams, atsakė: „Karjerą aviacijoje galima padaryti, jeigu tik myli skraidyti“.

Generolas Tadeušas Gura mirė 2010 m. sausio 4 d. 7 val. 15 min.



## The establishment of the Pilots' School of the LOPP and the history of Świdnik airport

After the death of Lt. Pilot Franciszek Żwirko and Eng. Stanisław Wigura in a plane crash near Cieszyń on 11 September 1932, the "Committee for Funding Aircraft for Lt. Żwirko and the Polish Team on Challenge 1934" changed its name to the "Central Committee for the Foundation in Honour of the late Lt. Żwirko and the late Eng. Stanisław Wigura at the Management Board of LOPP and the Aero Club of the Republic of Poland." In February 1935 Poland's success in Challenge 1934 in accordance with the rules and regulations – granted the Aero Club of the Republic of Poland the right to organise the next championships in 1936. However, in 1935 the Aero Club of the Republic of Poland withdrew from the next championships "Challenge International des Avions de Tourisme" (International Tourist Plane Championships Challenge) and their organisation. Because of the resignation the Central Committee for the Foundation decided to transfer the declared amounts to the development of aviation. The most urgent task was the intensification of training for pilots of all categories, and the previous slogan "We build Challenge aircraft" was replaced by "Let's give aircraft to the young people, let's learn how to fly" (shortened version – "Let's learn how to fly").<sup>3</sup>

Part of this initiative was work aimed at creating new aviation schools for the Airborne and Antigas Defence League (LOPP). Employees of Communal Savings Funds (KKO) undertook to finance the purchase of land, building of an airport, and a pilot school, along with hangars, warehouses, administration buildings. They also decided to buy 13 airplanes and collected PLN 730 thousand for these purposes<sup>5</sup>. The cost of the entire undertaking was estimated at around PLN 1 million. The school was therefore rightly named after its founders, the employees of KKO. Apart from them, the financial burden connected with the establishment of the pilots' school in Świdnik, was shared by residents of the Lublin and Podlasie regions. Minister Kwiatkowski, however, prohibited banks from making donations to the LOPP.<sup>7</sup> In January 1937, Pilot Gen. Rayski decided that the most suitable place for a future airport would be Lublin – the city mentioned in the report from the activity of LOPP for 1937.<sup>8</sup> The decisive factor here might have been fond feelings of Gen. Leon Berbecki, the Chairman of the Main Board of LOPP, who was born in Lublin in the Kałinowszczyzna district.

The terrain selected for school's location neighboured the Świdnik forest. In 1937 146 hectares





## Lakūnų mokylos LOPP ir Svidniko aerodromo susikūrimo istorija

Po lakūno leitenanto Francišeko Žvirkos ir inž. Stanislovo Viguros mirties, kurie žuvo 1932 m. rugsėjo 11 d. lėktuvo katastrofoje netoli Ciešino, tuometinis „Lėktuvų komiteto fondas leitenantui Žvirkaui ir Lenkijos gruputei Challenge 1934 m.“ persiformavo į „Fondo centrinį komitetą leitenanto Žvirkos ir inž. Viguros garbei prie LOPP ir Lenkijos Respublikos aeroklubo centro valdybos“. 1935 m. vasarį Lenkijos laimėjimas Challenge 1934 m. remiantis reglamentu suteikė Lenkijos Respublikos aeroklubui teisę suorganizuoti kitas rungtynes 1936 m. 1935 m. Lenkijos aeroklubas atsisakė dalyvauti „Challenge International des Avions de Tourisme“ (Turistinių lėktuvų tarptautinės rungtynės Challenge) ir jas organizuoti. Tai lėmė, kad centrinis fondo komitetas nesprenėdė lėšas skirti aerodromo statybai. Svarbiausia užduotis buvo visų kategorijų lakūnų intensyvus apmokymas, o esamas šūkis „Konstruojame lėktuvus Challenge“ pakeistas šūkiu „Duokime lėktuvus mūsų jaunimui, mokykimės skraidyti patys“ (sutrumpintas variantas – „Mokykimės skraidyti“).<sup>2</sup>

Tos akcijos dėka imtasi Oro ir priešdujinės apsaugos organizacijos naujų mokyklų kūrimo darbų. Komunalinių taupymo kasų (KKO) darbuotojai įsipareigojo finansuoti sklypo pirkimą,

aerodromo, lakūnų mokyklos, angarų, dirbtuvių, administracinių pastatų statymą bei 13 lėktuvų nupirkimą. Tam tikslui surinkta 730 000 zł.<sup>3</sup> Numatytos išlaidos apie 1 milijonas zlotų. Taigi mokyklos rėmėjas – Komunalinių taupymo kasų darbuotojai. Be jų, Svidniko lakūnų mokyklą finansavo Liublino bei Palenkės vaivadijų visuomenė. Bankams buvo uždrausta finansuoti LOPP.<sup>4</sup>

1937 m. sausį lakūnas generolas Rayski nutarė, kad tinkamiausia vieta aerodromo statymui yra Liublinas. Ta vieta nurodyta ir LOPP veiklos ataskaitoje 1937.<sup>5</sup> Galbūt aerodromo vietos parinkimą lėmė LOPP valdybos pirmininko gen. Leono Berbeckio, kuris gimė Liubline, sentimentai.

Mokyklai parinkta vieta palei Svidniko mišką. 1937 m. iš šv. Vincento a Paulo vienuolių organizacijos nupirktas 146 ha žemės plotas.<sup>6</sup> Tų pačių metų rudenį pradėti Maršalkos Smiglo-Ridzo lakūnų mokyklos LOPP statybos darbai.<sup>7</sup> 1939 m. aerodromo dydis buvo 800x750 m.<sup>9</sup> Statyb vietės niveliacijos darbus atliko kaimų gyventojai. Pradėtiems statybos darbams vadovavo inž. Jarošas.

Mokyklos atidarymą ir įrengimą rėmė visa vaivadija, kurios vaivada Ježi Albin de Tramecourt, Liublino apskrities LOPP visuomenės





of land were bought from the St. Vincent de Paul Congregation of Sisters of Mercy (sisters of charity).<sup>9</sup> It was already in the autumn of the same year that construction of the Marshal's Rydz-Śmigły School of Civil Pilots commenced.<sup>10</sup> The size of the airport amounted to 800 by 750 metres in 1939.<sup>11</sup> The leveling of the terrain had been carried out by residents of Volhynia villages who specialised in works of this kind. Under the supervision of engineer Jarosz, the construction of buildings and training facilities finally began. The entire voivodeship became involved in building and equipping the school. After all, the Voivode, Jerzy Albin de Tramecourt, was also the chairman of the Lublin Voivodeship District of LOPP. The local community decided to devote a sum of PLN 100 000<sup>12</sup> to buy a "Squadron of Airplanes for the Lublin and Podlasie Region", composed of training machines.

In order to achieve this, from 1937 onwards funds were raised and, as the press reported, *"owing to this generosity, during the first 3 months of the initiative around PLN 20 000 have been collected, which allowed the District Board (LOPP note by PR) to purchase airplanes for the School."*<sup>13</sup> In the early spring of 1938 construction workers set about finishing two hangars, assembled in the autumn of 1937, and building an administration edifice.

On 10 April 1938 Lublin hosted a convention of 40 KKO worker delegates who came from all over Poland to discuss their further financ-

ing for the purposes related with the Marshal E. Śmigły-Rydz Pilots' School of the LOPP. Owing to them, with the wish of Marshal Śmigły-Rydz taken into account, a Committee of the Foundation of Pilots' School of the LOPP in Lublin, built in Świdnik was created. Among participants in the proceedings were: former Vice-Minister Dolanowski, the Chairman of KKO, representatives of the Board of LOPP and the Committee of Żwirko and Wigura with Major Stanisław Skarżyński and Major A. Wojdyga. After the debate, they went by bus to Świdnik to see the school construction site.

Despite the fact that a dormitory, administration building and an air-raid/gas shelter had not been built yet, on 29 June 1938 the first aviation course was officially opened for 24 students.

The ceremony, in which representatives of KKO and LOPP, with chairman Bryła and General Berbecki, ended with a presentation of aerobatics by an RWD-17 airplane, passenger flights, and a parachute jump off an RWD-8 aircraft.

In February 1939 the 6<sup>th</sup> Winter Aircraft Contest of the Lublin-Podlasie Region was organised there. Its participants were twenty crews who had qualified for the contest, and two non-competing teams. Weather conditions were very difficult. Tadeusz Góra took part in the contest as a spectator, in the crew of the Wilno Aero Club. In April 1939 a ceremony took place during which an RWD aircraft was consecrated and donated to the Pilots' School of the LOPP. The aircraft by the name

Map of Polish airports from 1938  
with Świdnik airport marked<sup>14</sup> ►









of "Wilga" („Oriole") was donated by residents of the Garwolin district. An event important for the region, and symbolic and morale-building for the entire country, turned out to be the ceremony of opening and consecration of the Pilots' School of the Airborne and Antigas Defence League established within less than two years and giving it the name of Marshal Edward Śmigły-Rych. The significance of this event was indicated by the names of its participants and it being covered in many press articles, as well as recorded on a film tape by the "Sound Weekly", produced by the Polish Telegraphic Agency.<sup>17</sup>

The ceremony took place on Sunday, 4 June 1939, which commenced the celebrations of the "Days of Lublin, Zamość, and the Lublin region", and attracted around 10 thousand people. Persons who honoured this event with their presence were,

View of the airport on the day of the opening of the Pilots' School<sup>18</sup>



among others, the Minister of Transport, Colonel Juliusz Ulrych, Vice-Ministers Władysław Korsak and Piasecki, Presidential delegates, General Kazimierz Piotr Schally and Major Józef Hartman, Voivode Jerzy de Tramecourt, commanding officer of the 2<sup>nd</sup> Corps District, Brigadier General Mieczysław Smorawiński, Mayor of Lublin Bolesław Liszkowski, heads of districts from the Lublin region, many peasants from the vicinity of Świdnik, a delegation from the Polish Teachers' Union with its chairman Zygmunt Nowicki, 1500 representatives of Communal Savings Funds – the founders of the school – and, finally, the Commander in Chief of the Polish Army, Marshal Edward Śmigły-Rydz, who was greeted with the national anthem and a massive round of applause. The Voivode welcomed the Marshal, and the school's commanding officer, Captain Pilot Adam Prodan, gave him a report.

To the sounds of the General's March, the Marshal reviewed the troops, the guard of honour, and the banner of the Lublin infantry regiment, along with the brass band standing beside the hangar. Inside the hangar, between two airplanes, was placed a field altar by which mitered prelate Vice-Chancellor Kruszyński celebrated Holy Mass. The ceremony ended with everyone singing the anthem "God save Poland", after which the Reverend Kruszyński consecrated the hangars and the school.

The floor was then taken by: head of the committee collecting funds for the school, Franciszek





pirmininkas, nusprendė mokyklai dovanoti „Liublino ir Palenkės krašto lėktuvų eskadrą“, kurią sudarė mokykliniai ir treningo lėktuvai už 100 000 zł<sup>10</sup>.

Tuo tikslu nuo 1937 m. buvo organizuojamos rinkliavos, apie kurias informavo spauda: „*per 3 rinkliavos mėnesius surinkta 20 000 – zł, už kuriuos LOPP valdyba mokyklai užsakė lėktuvus*“<sup>11</sup> 1938 m. ankstyvą pavasarį pradėti 1937 m. rudenį pastatytų administracinių patalpų baigiamieji darbai.

1938 m. balandžio 10 d. įvyko Lenkijos KKO darbuotojų 40 delegatų suvažiavimas, kurio metu tartasi dėl tolesnio Maršalko Smiglo-Ridzo lakūnų mokyklos LOPP finansavimo. Maršalkos Smiglo-Ridzo pageidavimu įsteigtas statomo Svidnike Liublino lakūnų mokyklos LOPP rėmimo fondas.<sup>12</sup> Suvažiavime dalyvavo buvęs ministro pavaduotojas Dolanovskis, KKO pirmininkas, LOPP centro valdybos atstovai bei Žvirkos ir Vigūros komitetas kartu su majorais Stanislavu Skaržinskiu ir A. Vojdiga. Po suvažiavimo jo dalyviai autobusu nuvyko į Svidniką apžiūrėti naujos mokyklos statybą.

Nors reikėjo pastatyti bendrabutį, administracijos pastatą, priešdujines ir priešlėktuvines slėptuves, 1938 m. birželio 29 d. įvyko oficialus pirmo pilotazo Kurso atidarymas, kurio metu dalyvavo 24 mokiniai.<sup>14</sup>

Šventė, kurioje dalyvavo KKO ir LOPP atstovai su pirminiku Brila ir generolu Berbeckiu, pasibaigė lėktuvo RWD-17 akrobatiniu skraidymu,

keleivių skraidinimu ir parašiutininkų šokinėjimais i lėktuvo RWD-8.<sup>15</sup>

1939 m. vasarį įvyko Liublino – Palenkės lakūnų VI žiemos rungtynės. Dalyvavo 12 užsikvalifikavusių įgulų ir dvi įgulos dalyvavo svečių teisėmis. Oro sąlygos buvo labai nepalankios. Rungtynėse dalyvavo Vilniaus aeroklubo stebėtojas Tadeušas Gura.<sup>16</sup> 1939 m. balandį įvyko lėktuvo „Vilga“, kurį padovanojo Garvolino apskrities gyventojai, pašventinimo ir įteikimo iškilmės.

Lakūnų mokyklos LOPP, įsikūrusios per dvejus metus, atidarymo ir pašventino bei Maršalko Edvardo Smiglo-Ridzo vardo suteikimo iškilmės buvo visam regionu svarbus įvykis ir simbolinis bei moralinis įvykis visam kraštui. Apie įvykių svarbą liudija pavardės užfiksuotos įvairiuose straipsniuose ir įamžintas Lenkijos telegrafijos agentūros filme „Savaitės atgarsiai“.<sup>17</sup>

Šventė įvyko 1939 m. birželio 4 d., sekmadienį, „Liublino, Zamoscės ir Liublino krašto dienų“ pirmąją dieną. Į šventę atvyko apie 10 tūkst. žmonių. Joje dalyvavo komunikacijos ministras pulkininkas Juliušas Ulrichas, viceministrai Vladislavas Korsakas ir Piaseckis, Lenkijos Respublikos prezidento atstovai, generolas Kazimiežas Piotras Schally ir majoras Juzefas Hartmanas, vaivada Ježis de Tramecourt, 2-ojo būrio vadas Miečislavas Smoravinskis, Liublino prezidentas Boleslovas Liškovskis, Liublino apskričių ir Svidniko kaimyninių savivaldybių vadovai, Lenkijos mokytojų delegacija su pirmininku Zigmuntu Novickiu, 1 500 Komunalinio taupymo kasų

◀ Svidniko aerodromas lakūnų mokyklos atidarymo dieną<sup>18</sup>





Świdorski, and the chairman of the KKO workers' union and of the LOPP's Board, Lieutenant-General Leon Berbecki, who expressed his gratitude to the – Marshal for giving his consent to name the school after him.

Eventually, the Commander-in-Chief himself addressed the assembled, thanking all persons who had contributed to the establishment of the Pilots' School of the LOPP. He also thanked for naming the school after him and said: *„I want to express my earnest gratitude to all who have so generously supported the establishment of this pilots' school, despite numerous daily life difficulties they might have endured. /.../ These walls stand on a strong foundation made of the joint effort, funding, and generosity of the Communal Savings Fund's workers. /.../ At the same time, their fond thoughts turned towards this place and the school, and it was for this new monument that their warm, patriotic, Polish hearts beat. Therefore, each penny has become an element of material strength which will remain within these walls to serve the Fatherland. A cordial thought and the Polish heart will stay here as well, for they both constitute a moral asset. The asset which will accompany all the pilots studying here and gaining new skills in the time of peace, but also /.../ in clouds of victories – victories in battle. Let this great work become a model of a wise, far-sighted, civic thought, and an example of the indomitable strong will which succeeds in fulfilling its dreams.”*<sup>19</sup>

Having delivered the speech, the Marshall and his retinue went to the airport, where two airplanes were officially handed over to the school: one of them funded by the Landowners' Union, the other by the Polish Teachers' Union.<sup>20</sup> A delegation of secondary school pupils donated three heavy Browning machine guns, the WZ. 30 model. The culmination of the event was an aircraft show – aerobatics, a flight of a combat squadron in the vee formation and, in fours, parachuting.

*Marshall Rydz-Śmigły visited the school's premises, and, after breakfast, went to Lublin to attend other ceremonies. The guests who stayed in Świdnik could take the opportunity to see the school and its surroundings, as well as admire the newly-acquired 13 airplanes. These were a Polish RWD-8 (e.g. „Wilga” donated by the residents of the district of Garwolin on 16 April 1939, and “Wawrzyniak”), and RWD-13, and RWD-17 constructions (SP-BOC, factory number 271, built in 1938, gracefully named “Navy blue soldier”).*

Since the end of 1938, Świdnik airport had also housed a plane called „Bellanca” – Warsaw, on which brothers Bolesław and Józef Adamowicz flew from the USA over the Atlantic, landing in France on 29 June 1934, and then, on 2 July 1934, in Warsaw. Being of historic value, the plane was repurchased by the LOPP, but eventually destroyed during the bombing of the airport on 9 September 1939.<sup>21</sup>





atstovų (mokyklos rėmėjų) bei Lenkijos kariuomenės vyriausiasis vadas Maršalka Edvardas Smiglas-Ridzas, kuris buvo sutiktas giedant valstybinį himną ir audringomis ovacijomis. Maršalką pasveikino vaivada, o raportavo mokyklos komendantas pilotas kapitonas Adamas Prodanas.

Grojanč generolo maršą, Maršalka praėjo pro išsirikiavusius ties angaru kariuomenę, garbės sargybą ir Liublino pėstininkų pulką bei pučiamųjų okestrą.

Angaroje tarp dviejų lėktuvų buvo lauko altorius, kur šv. Mišas atnašavo kun. rektorius Infulatas Krušinskis. Mišos užbaigtos himnu bei angarų ir mokyklos pašventinimu.

Šventėje kalbėjo: rinkliavos mokyklos statybai komiteto pirmininkas Francišekas Sviderskis, KKO darbuotojų pirmininkas bei LOPP centro valdybos pirmininkas generolas Leonas Barbeckis, kuris padėjo Maršalkai už sutikimą suteikti mokyklai jo vardą.

Galiausiai kalbėjo vyriausiasis kariuomenės vadas. Jis padėjo visiems, kurie prisidėjo prie mokyklos įkūrimo. Dėkodamas Lakūnų mokyklai LOPP už jo vardo suteikimą pasakė: „*Nuoširdžiai dėkoru visiems, kurie pasiaukojimai prisidėjo prie lakūnų mokyklos įkūrimo. /.../ Mokykla pastatyta aukojimosi ir komunalinių darbuotojų kasų pastangomis. /.../ Mokyklos statybą lydėjo nuoširdžios mintys ir lenku širdžių karštas patriotizmas. Aukotas grašis pasikeitė į materialinės jėgos elementą, kuris*

*čia liks ir tarnaus Tėvynei. Nuoširdžios mintys ir širdys čia liks kaip moralinis grožis. Jis lydės visus čia besimokančius lakūnus, kurie savo įgytus gebėjimus panaudos taikos metu ir bus jie /.../ tarp pergalių debesų. Pergalių kovoje. Lai šis gražus čia įgyvendintas menas bus gražus, protingas, išvalgias pilietinės minties pavyzdys ir pavyzdys tvirtos, stiprios valios, kuri sugeba pasiekti savo tikslus”.*

Po savo kalbos Maršalka su savo palyda nuėjo į aerodromą, kur įvyko dviejų lėktuvų perdavimas. Vieną padovanojo Kraštiečių draugija, o kitą Lenkijos mokytojų draugija. Vidurinių mokyklų jaunimas perdavė 3 kulkosvaidžius Browning wz. 30. Šventę užbaigė lėktuvų pasirodymai: akrobatika, kovos eskadrono skrydžiai, šuoliai su Maršalka Ridzas aplankė pilotų mokyklos pastatą ir po pusryčių nuvyko į Liubliną į kitas šventes. Svidnyke likę svečiai galėjo aplankyti mokyklą ir jos aplinką, žavėtis mokyklai padovanotais lėktuvais. Tai buvo RWD-8, RWD-13 bei RWD-17 (SP-BOC, nr. 271, pagamintas 1938 m.).

Svidniko aerodrome nuo 1938 m. buvo lėktuvas „Bellanca“, kuriuo iš Amerikos per Atlantą skrido broliai Boleslavas ir Juzefas Adamovičiai, kurie nusileido 1934 m. birželio 29 d. Prancūzijoje, o 1934 m. liepos 2 d. Varšuvoje. Šį istorinį eksponatą LOPP nusipirko. Šis lėktuvas buvo sunaikintas aerodromo bombordavimo metu 1939 m. rugsėjo 9 d.<sup>20</sup>





The frontage of the school included LOPP's emblem and the following inscription:

THE MARSHAL EDWARD ŚMIGŁY RYDZ  
PILOTS' SCHOOL OF THE LOPP  
FUNDED BY EMPLOYERS  
OF KKO IN POLAND

Apart from the main training facility with a hotel section (on the right), the infrastructure comprised of 2 hangars, a fire-fighting reservoir (which could also be used as a swimming pool), and a fuel station (underground fuel tanks and fuelling devices). At the time, it was the largest and best equipped aviation school in Poland, characterised by *"a very aesthetic, European design."*<sup>22</sup>

The personnel composed of, e.g.: the school's commanding officer, Captain Pilot Adam Prodan<sup>24</sup>, Chief Pilot, Captain Stanisław Śledziejewski<sup>25</sup>,

Pilot Training Instructors: Pilot Officer Wiesław Kawczyński, Krawczyk, Olejniczak, Lieutenant Roman Nartowicz<sup>26</sup>, Radzik and Adolf Stempkowski.<sup>27</sup> Responsible for general military training was Sergeant Słowik, and the function of technical manager was fulfilled by Lieutenant Piasecki.

Construction works at the school's facilities were being carried out even after its opening.

Opening the airport in Świdnik relieved other airports in the region – earlier, in Lublin, due to congestion, a ban on air transport was even imposed, while the LOPP and the Lublin Aero Club could not manage to train all candidates for pilots and parachutists. After the school in Świdnik commenced its activity, the Lublin Aero Club moved there and stayed until 1952, when the construction of the Transportation Equipment Factory (WSK) began.

## World War II

During the last days of peace anti-aircraft trenches were dug. The airport was still operating. On 2 September 1939, the Commanding Officer of the State Police of the Lublin district wrote in a report for the Head of the Lublin District: „I announce that on 2 September at 8.30 am. there was an air raid by German aircraft on the airport in Świdnik. The results of the air raid: 6 killed, of which 2 military men, 3 civilians employed and 1 woman working near the airport; 9 injured; a hangar and

*a newly-constructed building at the airport damaged. Around 100 bombs were dropped. 50 bombs, 5 misfires, fell in Kolonia Franciszków. No casualties were recorded. The railway office was not damaged. Telephone lines between Świdnik and Lublin were disconnected. Interviews are being conducted to determine the identity of those killed."*

German resources indicate that the airport in Świdnik was the target of Luftwaffe aircraft'





Mokyklos fasadą puošė LOPP ženklas ir užrašas:

KKO DARBUOTOJŲ FONDO  
MARŠALKOS  
EDVARDO SMIGLO RIDZO  
LAKŪNŲ L. O. P. P.  
MOKYKLA LENKIJoje

Šalia pagrindinio didaktinio pastato su bendrabučiu (dešinėje) buvo du angarai, priešgaisrinis baseinas (tarnavęs ir maudymuisi) bei degalinė (požemiuose degalų cisternos ir jų pylimo įranga). Tuometinėje Lenkijoje buvo didžiausia ir geriausia įrengta lakūnų mokykla, pasižymėjusi „labai estetiška, europietiška išvaizda“.<sup>21</sup> Mokyklos darbuotojai: mokyklos komendantas lakūnas kapitonas Adamas Prodanas<sup>22</sup>, pilotų

vadovas kapitonas Stanislovas Sledziejewskis<sup>23</sup>, skraidymo mokymo instruktoriai jaunesnysis leitenantas Vieslavas Kavčinskis, Kravčikas, Olejničakas, leitenantas Romanas Nartovičius<sup>24</sup>, Radzikas bei Adolfas Stempkovskis.<sup>25</sup> Bendrus kariuomenės apmokymus vedė seržantas Slovikas, o techninio vadovo pareigas vykdė leitenantas Piaseckis.

Statybos darbai prie mokyklos objektų buvo vykdomi dar po jos atidarymo.

Svidniko aerodromo atidarymą trukdė kiti Liublino aerodromai – anksčiau dėl perkrovimo Liubline buvo uždrausta nusileisti lėktuvams, o LOPP ir Liublino aeroklubas nebuvo pajėgūs apmokyti visų kandidatų į lakūnus ir parašutininčius. Atidarius Svidniko lakūnų mokyklą, į čia persikėlė Liublino aeroklubas, kurio būstinė čia išliko iki 1952 m.

## II PASAULINIS KARAS

Paskutinėmis taikos dienomis iškasti priešlėktuviniai grioviai. Aerodromas toliau funkcionavo. 1939 m. rugsėjo 2 d. Liublino apskrities valstybinės policijos komendantas atskaitoje Liublino seniūnui rašė: „Pranešu, kad rugsėjo 2 d. 8 val. 30 min. Svidniko Aerodromą puolė vokiečių lėktuvai. Antskrydžio pasekmės: 6 asmenys užmušti, tarp jų 2 karininkai, 3 civiliai darbuotojai ir 1 netoli aerodromo dirbanti moteris, 9 asmenys sužeisti, angaras ir aerodrome nau-

*jai statomas pastatas apnaikinti. Miške nukrito apie 100 bombų. Franciškų kolonijoje nukrito 50 bombų, 5 nesprago. Žuvusių žmonių nėra. Geležinkelių kontora neliesta. Tarp Svidniko ir Liublino nutraukta telefonų linija. Aiškinamasi dėl žuvusiųjų žmonių tapatybės.“*

Vokiečių medžiagos leidžia teigti, kad Svidniko aerodromas buvo lėktuvų Luftwaffe atakos tikslas per du šeštadienius: 1939 m. rugsėjo 2 ir 8 dienomis.





attacks on two Saturdays – 2 September and 9 September 1939.

So the Lublin Aircraft Factory became the target of German bombing on 2 September. A part of aircraft bombing Lublin dropped bombs above the airport in Świdnik. 3 soldiers were killed, and several were injured – all of them were soldiers – reservists from Air Base No. 3 from Poznań. By virtue of the decision of the Commanding Officer of the School, Captain Pilot Adam Prodan, the injured were transported on horsewagons to Kazimierzówka and admitted to the hospital run by the Daughters of Charity. Some unknown injured died and were buried at the parish cemetery. The soldiers killed at the airport were taken by ambulance from the Military District Hospital No. 2 in Lublin.<sup>29</sup> During the first bombing, one RWD-8 aircraft was destroyed.

Polish publications inform us that bombs were dropped on the airport in Świdnik also on 7 and 9 September.

On 9 September thirteen German aircraft bombed the landing area, a hangar, the pilots' school and a neighbouring forest. After bombs had been dropped, aircraft located on the periphery of the airport were shot at from low altitude, which set on fire and destroyed them. Two of the PZL – 23 Karaś aircraft, one of the LWS-4 Żubr aircraft, and probably one of the PZL-37 Łoś and seven of the RWD-8 aircraft were destroyed and several were damaged.<sup>32</sup> Moreover, during the bombing of the airport, eight soldiers were

killed, and thirteen were injured and transported to Kazimierzówka. They were members of reserve squadron No. 3 and a port company. The Municipality Head of Świdnik presided over the funeral of those killed.<sup>33</sup>

The remains of those who died during the bombing of the airport are situated at the parish cemetery in Świdnik in the grave with a plaque: *"Three unknown killed at the airport Świdnik 2 September 1939. In honour of their memory"*.

Nearby there is another grave: *"Seven soldiers killed for their homeland. In honour of their memory. Adam pol 8 September 1939"*.

On 6 September the Experimental Aeronautical Workshops evacuated sports aircraft located in the manufacturing plant (i.e. the latest RWD-8 and RWD-13 aircraft) through Świdnik to Stanisławów, and from there to Bucharest on 14 September.<sup>34</sup>

On 9 September, pursuant to the order of Gen. Regulski, at 4:30 am, the staff of Base No. 3 quartered at the airport in Świdnik set out for Lutsk. Therefore Jerzy Orzechowski received an order to liquidate the squadron and to send aircraft with pilots as reinforcements for front-line units. On 10 September at a meeting in DOK in Lublin the decision was made that the base was to set out at the night of 10 to 11 September 1939. At that time there were 400 soldiers and officers at the base, of which 30 were pilots. The airport in Świdnik was bombed by Germans on 11 September but the aircraft of the squadron survived due





Rugsėjo 2 d. vokiečių lėktuvų bombordavimo tikslas buvo Liublino lėktuvų gamykla. Dalis lėktuvų bomborduojančių Liubliną, numetė krovinius ant Svidniko aerodromo. Žuvo 3 kareiviai, keliolika buvo sužeistų – visi jie Poznanės aviacijos bazės nr. 3 rezervos kareiviai. Piloto kapitono Adomo Prodana sprendimu, visi sužeistieji buvo arklių traukiamais vežimais pervežti į Kazimiežuvkos ligninę. Keli nukentėję mirė ir buvo palaidoti bevardžiame parapijos kapanių kape. Aerodrome žuvusius kareivius greitai pagalba nugabeno į Liublino apskrities karo ligninę nr. 2.<sup>26</sup> Vykusio pirmojo bombordavimo metu buvo sunaikintas lėktuvas RWD-8. Iš spaudos sužinome, kad Svidniko aerodrome bombos krito rugsėjo 7 bei 9 dienomis.

Rugsėjo 9 d. vokiečių lėktuvai subombordavo išskridimų lauką, angarą, lakūnų mokyklą ir netoli esanti mišką. Numetus bombas, buvo apšaudyti, sudeginti ir apgadinti aerouosto pakraščiuose stovintys lėktuvai. Sudeginti du lėktuvai PZL-29 ir vienas LWS-4 bei vienas PZL-37 ir šeši lėktuvai RWD-8, o keli buvo apgadinti.<sup>27</sup> Be to, aerodromo bombordavimo metu žuvo aštuoni kareiviai, o trylika sužeistųjų nuvežta į Kazimiežuvką (Kazimierzówka). Jie priklausė atsarginiam eskadronui nr. 3 ir uosto kuopai. Svidniko seniūnas rūpinosi žuvusiųjų laidotuvėmis.<sup>28</sup>

Neatpažinti žuvusiųjų palaikai palaidoti parapijos kapanių kape. Ant kryžiaus patalpintoje lentelėje rašo: „*Trys nežinomi žuvusieji Svidni-*

*ko aerodrome 1939 m. rugsėjo 2 d. Garbė jų atminimui*“.

Netoliese yra kitas kapas: „Septyni kareiviai, žuvę už tėvynę. Garbė jų atminimui. Adampolis, 1939 metų rugsėjo 8 d.“

Rugsėjo 6 dieną Bandomųjų lėktuvų gamykla evakuavo esančius gamykloje sportinius lėktuvus (tarp kitko naujausius RWD-8 ir RWD-13) į Stanislavovą per Svidniką, o iš ten rugsėjo 14 d. į Bukareštą.<sup>29</sup>

Rugsėjo 9 d., laikantis gen. Regulskio įsakymo, 4 val. 30 min. Svidniko aerodrome esantis Bazės nr. 3 personalas, iškeliaavo į Lucką. Todėl Jęzis Ożechovskis (Jerzy Orzechowski) gavo įsakymą likviduoti eskadroną ir išsiųsti lėktuvus kartu su lakūnais, taip papildant dalinius fronte. Rugsėjo 10 d. nuspręsta, kad bazė turi išsikraustyti 1939 m. rugsėjo 10/11 naktį. Bazę tuo metu sudarė apie 400 kareivių ir karininkų, iš jų apie 30 pilotų. Svidniko aerodromą vokiečiai subombordavo rugsėjo 11 d., bet eskadrono lėktuvai išliko todėl, kad buvo užmaskuoti, išsklaidant juos už aerodromo ribų. Juos paėmė Seklių brigada, kuri jau keletą dienų lokalizavosi Liublino aerodrome.

Rugsėjo kampanijos metu sunaikinti ir vokiečių užimti Lenkijos lėktuvai greitai buvo atstatyti, ir Luftwaffe pradėjo juos naudoti. 1940 m. sausio 1 d. Demblino aerodromas Irena tapo Flugzeugführerschule A/B 21 pilotažo mokyklos būstine. Čia apsistojo Flieger-Ausbildungs-Regiment 21 (FAR 21) mokomoji kuopa. Vienas iš





to their dispersion and camouflage outside the airport. The Pursuit Brigade, which was stationed at the airport centre in Lublin, took them away. The Polish airports destroyed during the September Campaign and occupied by the Germans were soon reconstructed and started to be used by the Luftwaffe. On 1 January 1940 the Irena airport in Dęblin became the headquarters of the pilots' school Flugzeugführerschule A/B 21. A training regiment Flieger-Ausbildungs-Regiment 21 (FAR 21) was stationed there. The airport in Świdnik became one of the training airports of this unit. Training was conducted, among others, on aircraft Arado Ar.96. In May 1941, shortly before an approaching German attack on the Soviet Union, the school was dissolved and units subordinate to it were incorporated into other training units. In June 1941 Kampfgeschwader 54 (KG 54) "Totenkopf" 54 was stationed in Izbicko in the Opole region. The regiment staff and two squadrons consisting of 70 aircraft Junkers Ju-88 waited on standby for further missions. Training units of the regiment and draft units were stationed at that time in Lagerlechfeld, near Augsburg. On 17 June aircraft started to be redeployed to the airport in Świdnik. It finished the next day. Ju-88 A5 bombers were in the majority.

A participant in those events noted:

*„21 June 1941*

*At 9 pm. squadrons were lined up on the runway. The commanders announced >>The Fuhrer's proclamation for soldiers of the Eastern front<<. All*

*doubts were taken away then and soldiers realised the difficult tasks that they were to face soon. Night did not bring much sleep. Discussions about future actions lasted till midnight. Messengers of the Air Fleet arrived delivering orders with descriptions of targets. In order to ensure dominance in the air and to reduce the threat above the battlefield, enemy airfields in the immediate surroundings became the first target.*

*22 June 1941*

*Before the break of dawn, between 2:34 and 3:09, I./54 with the number 23 Ju88 started to complete its first task to attack Soviet airfields in Kamin-Kashyrskiy, Kołki and Janówka. Then, about 3:15 II./54 started to attack airports in Wielick, Kołki and Lutsk. The first group dropped in dive-bomb raids 44 SC-250 bombs and 220 SD-50 bombs between the aircraft stationed in the airfields. They met at the destination 3 Rata (I-16 Iszak) and six I-153 (Polikarpov), which nevertheless did not fire any shots. All aircraft came back to Świdnik, not suffering any loss./.../*

*At 7:50 twelve Ju88 from I./54 were ready to take off. With 42 SC-250 bombs and 120 SD-50 bombs once again attacked the airfields in Janówka and Kołki. Using this opportunity 5 to 6 aircraft were destroyed with full certainty in Janówka and about 30 in Kołki. Near the airfields in Kołki they attacked Rata and two hit Ju88 had to touch down in the airfield in Świdnik >>by belly landing<<<sup>35</sup>*

During the German occupation, due to dramatically high prices in large cities, even people from





mokomųjų to dalinio aerodromų buvo Svidniko aerodromas. Apmokymai vedami tarp kitko su lėktuvu Arado Ar.96. 1941 m. gegužės mėn., artėjant vokiečių puolimui į Sovietų Sąjungą, mokyklos veikla buvo nutraukta, o jai pavaldūs daliniai perduoti kitiems mokomiesiems daliniams.

1941 m. birželio mėn. Kampfgeschwader 54 (KG 54) „Totenkopf“ 54. buvo apsistojęs Opolės esėje, Izbicko vietovėje. Pulko štabas ir dvi aviacijos brigados su virš 70 lėktuvų Junkers Ju-88 buvo pasiruošę būsiamiems žygiams. Mokomieji ir papildomieji pulko daliniai buvo apsistoję Lagerlechfelde, netoli Augsburgo. Birželio 17 d. pradėtas lėktuvų siuntimas į Svidniko aerodromą, kitą dieną baigtas. Daugiausia buvo bombonešijų Ju-88 A5.

Įvykių dalyvis užrašė:

„1941 m. birželio 21 d.

21 valandą aikštėje išsiriкиavusi aviacijos brigada. Vadai paskelbia >> Fuhrero atsišaukimą į rytų fronto kareivius <<. Visos abejonės šiuo momentu buvo išspręstos, o kareiviai suvokė, kad artimiausiu metu jų laukia labai sunkios užduotys. Naktį nebuvo daug miegota. Iki pusiaunakčio diskutuota apie būsimas užduotis. Atvyksta Luftfloto pasiuntiniai, pateikia užduočių įsakymus ir jų vykdymo tikslų aprašymus. Artimiausią apylinkių priešų aerodromai tapo pirmuoju tikslu, redukuojančių antskrydžių grėsmės kovos lauke.

1941 m. birželio 22 d.

Buvo dar prietema. Tarp 2 val. 34 ir 3 val. 09 min. pirmajai užduočiai startavo I./54 su 23 Ju88. Stoją kovon su sovietiniais aerodromais Kamien Koširski, Kalki ir Januvka (Kamień Koszyrski, Kołki i Janówka). Vėliau, apie 3 val. 15 min. startavo II./54 atakuodamas aerodromus Wielick, Kalki ir Luck (Wielick, Kołki i Łuck). Pirmąją grupę nardomasios atakos metu numetė 44 bombas SC-250 ir 220 bombas SD-50 ant aerodrome stovinčių lėktuvų Tikslu vietoje sutikti trys Rata (I-16 Iszak) ir šeši I-153 (Polikarpow), kurie nešaudė. Visi lėktuvai į Svidniką grįžo nenukentėję./.../

7 val. 50 min. trečią užduotį atlikti išėjo Ju88 z I./54. su 42 bombomis SC-250 ir 120 bombų SD-50. Vėl puolė aerodromus Januvka ir Kalki. Januvkoje sunaikino 5 ar 6, o Kolkuose apie 30 lėktuvų. Kalkų apylinkėse atakavo Rata, todėl apšaudyti du Ju88 buvo priversti nusileisti >>ant pilvo<< Svidniko aerodrome“<sup>30</sup>

Vokiečių okupacijos metu į Svidniką ieškodami darbo traukė žmonės net iš Varšuvos ir jos apylinkių, nes miestuose pragyvenimas buvo labai brangus.<sup>31</sup> Aerodrome buvo padidintas skrydžių laukas, nutiestas betoninis kelias ir įrengtas bombų sandėlis. Iš tų laikų iki XXI a. išliko betoninės starto juostos dalys. Reikowiznos (Rejkowizna) miške buvo pastatytas bombų sandėlis, į kurį vedė geležinkelio šaka.

1944 m. liepos 10-20 d. per Svidniką traukia frontas. „Vokiečiai bėga, iš pykčio apšauda ci-





Warsaw and its environs would come to Świdnik in search of work.<sup>36</sup> The airport's flight terrain was expanded and supplemented with a concrete runway and a bomb storage facility. The remains of the runway have survived to modern times. In the Rejkowizna forest a bomb warehouse was built, along with an accompanying side-track.

Between 10 and 20 July 1944 the front line reached Świdnik. *„The Germans are running away and shooting at civilians with ferocity. We are endangered too. We took shelter in a dug-out 120 metres from our farm. We've spent a few days and nights here. Germans plundered our farm. They took horses with the carriage and headed for Lublin. Fortunately, they haven't found us.”*<sup>37</sup>

In July 1944, as the Soviet and Polish armies approached, Germans ploughed the airport's terrain, leaving only a narrow runway, and then blew up the school and hangars.

*„A couple of days have passed and now we can see Soviet and Polish tanks, cars with Polish soldiers, as well as Polish infantry and horse convoys of carts being part of the Polish Army created in the Soviet Union in 1943 by people deported from the former Eastern Borderlands. We greet them with flowers and treat them to bread and milk. Liberation. Great rejoicing indeed, although my feelings have been disturbed by what my oldest brother Mieczysław (a soldier of the Home Army) said about the Soviets when he heard that greeted the Soviet soldiers with flowers: that we should have welcomed them with grenades, rather*

*than with flowers, as Poland was in for another period of enslavement, this time under the Bolsheviks. These words turned out to be prescient, but I didn't understand them at the time, neither did the majority of Poles”*

The airport was taken over in July 1944 by the approaching armies, and used by Soviet aircraft. Not only for war-related purposes, but for political ones as well, and, unfortunately, often serving the persecution of Poles.

Some of the prisoners held in the NKVD arrest in Lublin on Chopina Street were, on 11 August 1944, were transported by plane from Świdnik airport to the Soviet Union.

The airport also runs through Soviet soldiers' memories. In the spring of 1945, Pilot Jurij Aleksiejewicz Kot and his regiment spent some time there. *„After all the planes had landed, we went on to see Radawiec Duży airport. /.../ It was in this village that the 654<sup>th</sup> battalion took its positions. The dug-outs were taken by technicians. The 20<sup>th</sup> Sevastopol Regiment, together with Smitienko's Regiment, which had just joined our division, landed at the Świdnik airport (to the east of Lublin). The headquarters of the division and the 679<sup>th</sup> battalion were located there too.”*

An airport, most probably the one in Świdnik, may also be found in the materials regarding another Soviet pilot, Ivan Kirsanov, endowed with the title of the Hero of the USSR, who was the commander of the 20<sup>th</sup> Guardian Sevastopol Regiment of Bomber Aircraft.





*vilius. Mums irgi nesaugu. Slepiamės bunkeryje netoli mūsų ūkio, apie 120 metrų po žeme. Ten praleidžiame kelias naktis ir dienas. Matome vokiečius, kurie naikina mūsų ūkius. Paima du arklius bei vežimą ir bėga link Liublino. Laimei, mūsų nesurado."*<sup>32</sup>

1944 m. liepos mėnesį sovietų ir lenkų kareivių akivaizdoje vokiečiai uždarė aerodromo plotą, palikami tik siaurą starto juostą, vėliau susprog-dino mokyklą ir angarus.

*„Po kelių dienų kelyje pasirodo tarybiniai ir lenkų tankai bei mašinos su lenkų kareiviais, taip pat lenkų pėstininkai ir arklių taborai, pri-klausantys Lenkijos armijai, susikūrusiai 1943 m. Sovietų Sąjungoje iš senųjų Lenkijos pakraščių gyventojų. Pasveikiname juos su gėlėmis, vai-šiname pienu ir duona. Išvadavimas. Didžiulis džiaugsmas, bet jis buvo sudrumstas vyriausiojo brolio Miečislavo (buvusio AK kareivio) pasi-sakymu. Jis išgirdęs, kad mes sovietų kareivius sveikiname su gėlėmis, su karteliu pasakė, jog juos reikėjo pasveikinti su granatomis, nes, deja, laukia mūsų nelaisvė, šįkart bolševikinė. Buvo*

*tai pranašiški žodžiai, kurių aš, kaip ir daugelis kitų lenkų, dar nesupratau."*<sup>33</sup>

Aerodromas užimtas 1944 m. birželio mėn. ir naudojamas sovietinių kareivių ne tik karo tiks-lais, bet ir politiniais bei persekiojimo tikslais. Svidniko aerodromą prisimena sovietų kareiviai. 1944 m. vasarį su savo pulku Radovco aerodrome buvo pilotas Jurijus Aleksejevičius. Jis prisimena: „Nusileidus visiems lėktuvams, susipažiname su Radaviec Duži (Radawiec Duży) aerodromu. /.../ Tame kaime apsistojo 654-tojo batalijono lėktuvų aptarnavimo padalinys. Žeminėse apsi-gyveno technikai. Sevastopolio 20-tas pulkas kartu su Smitenkos pulku, neseniai susijungusiu su mūsų divizija, nusileido į Svidniko aerodromą (į rytus nuo Liublino). Ten taip pat buvo 679-ojo batalijono lėktuvų aptarnavimo divizijos štabas."<sup>34</sup>

Tikriausiai Svidniko aerodromas minimas šal-tiniuose, kurie liečia kitą sovietų pilotą, Ivaną Kirsanovą, Tarybų Sąjungos herojų, Sevastopolio bombų aerodromo pulko, gvardijos eskadrono 20. vadą.



## After the war

On 14 August 1946, during a big celebration, Świdnik airport witnessed the reactivation of the Lublin Aero Club. The guests were welcomed by Jerzy de Tramecourt, a graduate of the Pilots' School of the LOPP, and the son of the Lublin Voivode who had been killed by the Germans. The guests could see a presentation of the first post-war airplane, Szpak 2, as well as glider flights, parachute jumps, and a demonstration of piloting performed by a military aircraft from Dęblin.

In 1947, in place of the concrete floor which was part of the destroyed pre-war hangar, a new, wooden hangar, was built which stands there to this day.

The only remains of the School of Pilots is a fragment of the wall which has been incorporated into the monument, and unveiled on 5 June 2009 to commemorate the 70<sup>th</sup> anniversary of opening of the Pilots' School of the LOPP in Świdnik.

## THE "PZL-ŚWIDNIK" TRANSPORTATION EQUIPMENT FACTORY (WSK)

The post-war history of our town is connected with the WSK. In accordance with the 6-year Plan implemented in the years 1950-1955, the authorities intended to change the region's profile, which, up to that time, had mostly been an agricultural one. The pre-war economic strategy of the Republic of Poland planned it would become a provisioning background for the Central Industrial District. These were going to be surpassed, however, by the ambitious undertakings aimed at the large-scale industrialisation of the People's Republic of Poland. The Lublin region had been chosen as a place for several investments. The authorities decided to allocate a site near Lublin for an aircraft company accompanied by a completely new housing estate for workers. In this way the restoration of the Polish aircraft industry began. A facility

by the name "Factory No. 5 in Świdnik" was going to be the first aircraft manufacturing plant in Poland built from scratch. Originally, Junak-2 (designed by engineer T. Sołtyk in LWD in Łódź) and CSS-13 airplanes (based on the Soviet license Po-2), as well as bus bodyworks and fire-engines, were included in the production plans. The factors determining the placement of the factory were: the location of the newly-rebuilt airport in the vicinity of Lublin, and of a railway. This in turn facilitated the construction of a side-track connected to the plant. Another advantageous element was the structure of a high voltage line, and Adampol was located at the margins of the airport. Equally important was the fact that many experienced, pre-war employers of the Lublin Aircraft





## Pokaris

1946 m. rugpjūčio 14 d. Svidniko aerodrome didelių iškilmių metu buvo reaktivuotas Liublino aerodromas. Atvykusius svečius pasveikino pilotų mokyklos LOPP absolventas Ježis de Tramecourt (Jerzy de Tramecourt) – prieškarinio Liublino vadvadas, žuvusio nuo vokiečių rankos, sūnus. Pristatytas pirmasis pokario lėktuvas Špak 2 (Szapak 2), įvyko sklandytuvų skrydžiai ir šuoliai parašiotu,

o pilotažo pasirodymą atliko kariniai lėktuvai iš Demblino. 1947 m. prieškarinio angaro vietoje pastatytas naujas medinis angaras,<sup>35</sup> kuris yra šioje vietoje ir šiandien.

Iš pilotų mokyklos liko tik sienos fragmentas, kuris buvo įkomponuotas į paminklą, atidengtą 2009 m. birželio 5 d. Svidniko lakūnų mokyklos LOPP atidarymo 70-ųjų metinių proga.

## SVIDNIKO KOMUNIKACINĖS ĮRANGOS GAMYKLA

Miesto pokario istorija yra susijusi su Komunikacinės įrangos gamyklos istorija. Realizuojant šešiametį 1950–1955 m. planą, siekta pakeisti regiono pobūdį. Žemės ūkio regionas turėjo tapti Apskrities pramonės centro užnugariu. Tai buvo numatyta priškarinėje Lenkijos Respublikoje. Prieškarinės Lenkijos atminimą turėjo malšinti ambicingų pramonės įmonių steigimas Lenkijos Liaudies Respublikoje. Kelios investicijos buvo lokalizuotos Liublino žemėje.<sup>36</sup> Valstybės valdžios nusprendė statyti aviacijos įmones kartu su darbininkų gyvenvieta netoli Liublino. Tokiu būdu buvo pradėta atstatinėti Lenkijos aviacijos pramonė. Fabrikas, kuris vadinosi Svidniko įmonė nr. 5 turėjo būti pokarinėje Lenkijoje pirmą lėktuvų gamyklą. Pradžioje čia turėjo būti gaminami lėktuvai Junak – 2 ir CSS – 13 (tarybinės licencijos Po-2 pagrindu), taip pat autobusų ir gaisrinių kėbulai.<sup>37</sup> Gamyklos lokalizaciją nulėmė atstatomas aerodromas,

Liublinas ir geležinkelio stotis. Tai palengvino geležinkelio išsišakojimo nutiesimą. Palankus buvo ir aukštosios įtampos linijos išsidėstymas, ir aerodromo pakraštyje esantis Adampolis. Reikšmingas buvo faktas, jog po II pasaulinio karo Liubline pasiliko daug patyrusių prieškarinės Liublino gamyklos darbuotojų, o netolimoje Bialoje Podlaskėje (Biała Podlaska) – Podlaskės lėktuvų gamyklos darbuotojų.

1949 m. rugpjūčio mėnesį į mažą kaimelį pradėjo plaukti pirmi statybininkai. Pradėti miško kirtimo darbai, teritorijos tvarkymas bei griovių kasimas. Nutiestas kelias iš Liublino į Piaskus, kuris davė pradžią dabartinei Lenkijos lakūnų alėjai.

Mašinų pramonės ministro potvarkyje iš 1949 m. skaitome: „reikia iškasti 2 ha bulvių ir iškirsti vietos ūkininkams priklausančią mišką, nes tie plotai yra būtini darbininkų gyvenvietės statybai.“ Pirmasis buvo iškeldintas Janas





Factory still resided in Lublin, and in nearby Biała Podlaska – home of the Podlasie Aircraft Factory. In August 1949 the first construction workers arrived in a small summer village. They started clearing the forest, dividing the land and excavating. In order to facilitate car transportation, works on the construction of a road joining the road from Lublin to Piaski (today's Lotników Polskich St.) were initiated.

A historic resolution issued by the Minister of Heavy Industry in 1949 stated: "2 hectares of potato field shall be dug and the nearby forest, belonging to local farmers, cleared, as they are necessary for the construction of a workers' housing estate." Jan Kondraciuk was one of the first ejected from his own land, which served as the site for housing estate "A", a temporary socio-residential background for the employees of the executive companies, and a complex of masonry barracks (which would function for only 10 years, but have remained until modern times).

This is how the history of the company and the town began. The Government passed a decision to establish an aircraft company. The building site's management existed from May 1950. Engineer Konrad Biały was appointed the chairman of the Management Board of the WSK Plant Construction. In the spring of 1950, builders from the Community Construction Company in Lublin, which at the time was responsible for many investments in the Lublin region, started working, for example, the construction of FSC in Lublin.

The equipment of the former German aircraft factory, located at Krzesiny airport near Poznań, was moved to Świdnik, in the first half of 1950 the steel elements of the structure of hangars and manufacturing halls. The construction works reached their peak in the years 1950-53. The first halls were built in the years 1950-52 from the structures brought from Krzesiny, and in 1953 basic production, aid, and service entities started functioning.

Pursuant to a Resolution of the Council of Ministers, on 14 December 1950 the Minister of Heavy Industry, passed a directive which, as of 1 January 1951, called into being the Transportation Equipment Factory (WSK) No. 5, being part of the Central Board of the Transport Industry.

The personnel of the plant were mostly recruited from the residents of the surrounding towns and villages. Some of them had already worked in the aircraft industry (e.g. in LWS, PWS, WSK Mielec, Okęcie, Wrocław, Rzeszów), but a considerable number of people from all over Poland came there following a work order.

In 1951 the plant received new production policies, including the start of the Soviet-licensed production of the Mig-15 fighter plane supplied with a jet engine. The person appointed as the main technologist of the WSK was engineer Konrad Biały, MSc, a specialist with pre-war experience. He managed the opening of aircraft production in the plant. At the end of 1952 the Central Board of the Transportation Machines Industry introduced changes to the plant's production struc-





Kondraciukas. Jo laukuose pastatyta gyvenvietė „A“, vykdomųjų įmonių darbininkų laikinasis, socialinis-gyvenamasis užnugaris, mūriniai barakai, kurie turėjo funkcionuoti apie 10 metų, bet stovi ir šiandien.

Buvo tai įmonės ir vėlesnio miesto pradžia. Valdžios nuosprendė statyti aviacijos įmones. Nuo 1950 m. gegužės egzistavo statybos direkcija. Įmonės direktoriaus pareigas ėjo inž. Konradas Biali (Konrad Biąły).

1950 m. pavasarį pradėjo darbą Liublino visuomeninės statybinės įmonės, kuri vadovavo daugeliui institucijų, pirmi statybininkai.

Į Svidniką nuspręsta pernešti vokiečių lėktuvų gamyklą, kuri buvo Kšėsiniuose (Krzesiny) netoli Poznanės aerodromo. 1950m. pirmoje pusėje pertransportuoti metalinių konstrukcijų elementai. Labiausiai įtemptų statybos darbų metai buvo 1950-53. Pirmosios halės pastatytos 1950-52 metais iš konstrukcijų atvežtų iš Kšėsinių, o 1953 m. naudojimui atiduoti pagrindiniai produkcijos, pagalbiniai ir paslaugų objektai.<sup>38</sup> Remiantis ministrų tarybos potvarkiu Sunkiosios pramonės ministras 1950 m. gruodžio 14 d. pateikė direktyvą, kurios pagrindu 1951 m. sausio 1 d. pradėjo veikti Komunikacijos, įrangos gamykla nr. 5 pavaldi Komunikacijos pramonės centrinei valdybai.

Darbą gamykloje surado apylinkės gyventojai, tarp jų buvo anksčiau dirbusių aviacijos pramonėje (pvz.: LWS, PWS, WSK Mielec, Okęcie, Wrocław (Wrocław), Žešuve (Rzeszów)), bet

daug buvo ir priverstų čia dirbti žmonių iš visos Lenkijos.

1951 metais gamykla gavo naują gamybos planą, į kurį pagal sovietinius įgaliojimus buvo įtraukta metalinio naikintuvo su turboreaktyviniu varikliu Mig-15 gamyba. Pagrindiniu technologu tapo specialistas su dar prieškarine patirtimi – mgr. inž. Konradas Bialy (Konrad Biąły). Jis buvo atsakingas už aviacijos gamybos atidarymą ir veiklą. Į pabaigą 1952 metų Komunikacijos įrangos gamyklos Centro valdybos skyrius įvedė struktūrinius gamyklinius pakeitimus. Jie gamino detales Mig-15 (Lenkijoje pavadino Lim-1: Pirmu įgaliotu naikintuvu) ir tapo Mielco (Mielec) gamyklos kooperatyvu.

Tačiau jau 1952 metais Svidniko gamykla, gavusi buvusios Sovietų Sąjungos sutikimą ir leidimą išrinko į paleidimą savus galutinius produktus. 1956 metais gamykla paleido pirmus keturis sraigtasparnius SM-1, surinktus iš atvežtų iš buvusios Sovietų Sąjungos detalių. Pirmas visišškai sudėliotas sraigtasparnis buvo pašventintas 1957 metų kovo 22 dieną Janušo Ochalskio (Janusz Ochalski).

1957 metais rugsėjo 28 dieną įvyko gamyklos vardo įteikimo ceremonija. Gamykla gavo žymaus Lenkijos lėktuvų konstruktoriaus inž. Žygimanto Paulausko (Zygmunt Puławski) vardą. Gamykla pagamino 1594 sraigtasparnius SM-1, jų gamybinė linija tęsėsi iki 1965 metų. 1961 – 1963 metais buvo pagaminta 86 patobulinti SM-2 (penkiaviečiai, su platesniu lėktuvo





ture, as a result of which the company became a subcontractor of Mielec, assembling elements for the Mig-15 (its Polish name was Lim-1: Licencyjny myśliwiec pierwszy – The first licenced fighter plane).

However, in the spring of 1954 the Świdnik plant, on the basis of an agreement with the former USSR, was selected as the construction site for its own finished products. In 1956 the first four SM-1 helicopters left the assembly line made from parts brought from the USSR. The first, entirely Polish helicopter was tested on 22 March 1957 by Janusz Ochalski.

28 September 1957 there was a ceremony naming the plant after the famous Polish aircraft constructor, engineer Zygmunt Puławski.

The production of the SM-1 continued until 1965, with a total number of 1594 helicopters built. In the years 1961-1963, 86 helicopters of the improved SM-2 type (5 seats, broader fuselage) were produced. 78 of them went to the army, and 5 exported to the former Czechoslovakia, 1 to Romania, 1 was used in the Aircraft Institute in Warsaw, while one, of the SP-SAP type, remained in Świdnik.

In 1961 began the work on a new, light helicopter, "SM-4 Łątka". The management of the project was commissioned to the chief of the prototype construction department, engineer Jerzy Kotliński, MSc. Although this three-seat helicopter incorporated a number of modern solutions, due to problems with the engine the project was cancelled at the groundwork stage. There were subsequent

attempts to restart it with a new propulsive unit (SM-4T). After further changes made to the construction, an entirely new helicopter was devised and given the name "SM-5 Jaszczurka". This project, however, also never managed to leave the designers' desks. The experience gained hitherto led to the production of another model of the Mi-2 (SM-3), based on a licence received from the Soviet Union. A test-flight of the first machine of this type built in Świdnik took place on 4 November 1965. Mass production commenced in 1967. The machine had various versions, also an armed one intended for the squadron of combat helicopters belonging to military aircraft.

A modified variant of the Mi-2 was a helicopter called Kania, in which – being intended for the Western market – the American "Allison" engines was used, along with modern radio-electronic equipment produced by the Bendig King company. The prototype had its initial flight on 3 June 1979. Up to 1998 around 5,5 thousand of 25 versions of the Mi-2 were sold, making it the most popular helicopter manufactured in Świdnik.

16 November 1979 was the day when the W-3 Sokół machine climbed into the air for the first time. The Sokół was the first machine entirely designed and built in Świdnik. It was an original Polish construction designed and prepared by a resident of Świdnik, engineer Stanisław Kamiński who was its main designer. In November 1991, after a 10-year break, the programme of assembling the light, single-engine, multi-task "PZL SW-4" helicopter





priekiu). 78 vienetai pateko į armiją, 5 vienetai buvo išsiųsti į buvusią Čekoslovakiją, 1 vienetas buvo naudojamas Varšuvos aviacijos institute, 1 vienetas SP – SAP liko Svidnike.

1961 metais buvo pradėtas darbas ties nauju lengvu sraigtasparniu SM-4 Lontka (Łątka). Visus darbus prižiūrėjo prototipų konstrukcijos vadybininkas mag. inž. Jurgis Kotlinski (Jerzy Kotliński). Trivietis sraigtasparnis buvo naujoviška konstrukcija, bet projektas buvo įgyvendintas tik teritorijoje, nes atsirado nesklandumų su variklio veikla, vėliau buvo jo atsisakyta. Vėliau dar buvo bandoma grįžti prie projekto, buvo panaudotas naujas varomosios jėgos (SM-4T) vienetas. Po vėlesnių konstrukcinių pakeitimų buvo sukurtas visiškai naujas sraigtasparnis, kuris pavadintas SM-5 Jaščurka (Jaszczurka). Bet šio projekto taip pat nepavyko įgyvendinti. Įgytos patirties dėka prasidėjo kito sraigtasparinio modelio Mi-2 (SM-3) gamyba su leidimu, įgytu nuo Sovietų Sąjungos. Pirmasis egzempliorius Mi-2 pagamintas Svidnike buvo pašventintas 1965 metų lapkričio 4 dieną. 1967 metais buvo pradėta masinė gamyba. Gaminta visokių versijų sraigtasparnius, taip pat ginkluotus – armijos aviacijos eskadronams.

Modifikuotasis Mi-2 buvo sraigtasparnis Kania, kuriame – atsižvelgiant į Dakarų rinką – buvo panaudoti Amerikos varikliai Allison ir bendrovės Bendig King šiuolaikinė radijo elektroninė įranga. Pirmojo prototipo skrydis įvyko 1979 metų birželio 3 dieną. Iki 1998 m.

parduota apie 5,5 tūkst. Mi-2, 25-ių skirtingų versijų ir iki šiol tai populiariausias Svidniko sraigtasparnis.

1979 metų lapkričio 16 dieną pirmą kartą pakilo į orą sraigtasparnis W-3 Sokul (Sokół). Sokul tai pirmas sraigtasparnis suprojektuotas ir pastatytas Svidnike nuo pagrindų. Tai originali lenkiška konstrukcija, autorius – Svidniko gyventojas inž. Stanislovas Kaminskis (Stanisław Kamiński), pagrindinis konstruktorius. 1991 metų lapkričio mėnesį, po 10 metų pertraukos, buvo atnaujinta nesunkaus, vieno variklio, daugiafunkcinio sraigtasparnio PZL SW-4 statybų programa. Prototipo pirmasis skrydis įvyko 1996 metų spalio 29 dieną. Galimi variantai: mokyklinis, keleivių transporto, medicininės evakuacijos/sanitarinis, patrolinis ir karinis. Nuo pat pradžios įvairiausių sraigtasparnių tipų ir versijų gamybos pagaminta daugiau nei 7400 vienetų.

Svidniko gamykla užsiiminėjo aviacijos veikla ir kitose srityse: 1972-1977 metais buvo vykdoma aukštos kokybės sklandytuvo gamyba SZD-30 Piratas (Pirat). Svidnike šios rūšies sklandytuvų buvo pagaminta 430 vienetų.

„PZL – Świdnik“ tai vienviečio sklandytuvo PW-5 gamintojas, pastatytas Mokslinių Tyrimų Aviacijos Kompozitinių Darinių Komplexas (Zespół Naukowo Badawczy Lotniczych Konstrukcji Kompozytowych) prie Varšuvos technikos universiteto (Politechnika Warszawska). Konstrukcija gaminama „PZL



was resumed. Its prototype had its first flight test on 29 October 1996. Variants of these machines comprise: training, passenger-transport, medic evacuation/sanitary, patrol and military version. Since production of all types and versions of helicopters began, the WSK has manufactured over 7400 machines.

The plant in Świdnik was also present in other areas related to planes, e.g. in the years 1972-1977 the company produced a professional glider "SZD-30 Pirat". Their overall number reached 430. PZL-Świdnik is a manufacturer of a single-seat glider "PW-5", designed by members of the Science-Research Group of Aircraft Composite Constructions at the Warsaw University of Technology. Another machine made in Świdnik is a two-seater glider, the "PW-6", and a powered hang-glider, "PZL ML-1", which is notable for being the only construction that received a national certificate, on 17 June 1993. The production of this model has been taken over by another manufacturer.

Apart from aviation, the second profile of the company is the production of motorcycles. By the end of the 1980s' over 2 million of these one-track vehicles had left the plant in Świdnik. Beginning from 1967 the WSK has also manufactured pumps and clutches for "Jelcz" trucks and "Berliet" buses, refrigerators, forgings, wheelchairs, semitrailer refrigerators, and car trailers.

Since the 1990s', adjusting to the requirements of the market economy, PZL Świdnik has undergone a considerable transformation. On 1 January 1996 the company was turned into a joint-stock company. The holder of the majority of shares became the Industrial Development Agency. Its largest industrial partner and, since August 2009 the owner of the company, is the Agusta Westland concern – an Italian helicopter manufacturer, for which the plant in Świdnik is producing fuselages for three models: the A109 Power, the A119 Koala, and the AB139.





– Swidnik” gamyklose yra dvivietis sklandytuvus PW-6. Gamykla taip pat gamina parasparnius PZL ML-1, vienintelė tokios rūšies konstrukcija, kuri turi nacionalinį sertifikatą, išleistą 1993 metų birželio 17 dieną. Sklandytuvų gamyba buvo perduota kitam gamintojui.

Motociklų gamyba tapo šalia aviacijos antra produkcijos linija. Dar nepasibaigus XX a. 8-ajam dešimtmečiui, Svidnike buvo jų pagaminta apie du milijonus. Nuo 1967 metų WSK gamino Jelcz sunkvežimių ir autobusų Berliet simbolius ir sankabas, šaldymo kameras, atka-

lus, invalido vežimėlius, šaldytuvus, priekabas. „PZL – Svidnik” 90-aisiais metais, prisitaikydami prie rinkos ekonominės padėties, perėjo transformaciją. 1996 metų sausio 1 dieną „PZL – Svidnik” tapo uždara akcine bendrove. Dalgumą jos akcijų įgijo Gamybos Plėtros Agentūra. Svarbiausiu pramonės partneriu, o nuo 2009 metų rugpjūčio mėnesio savininku, tapo koncernas (teisiškai nepriklausomų įmonių grupė) Augusta Westland – itališkas sraigtasparnių gamintojas, kuriam įmonė gamina trijų rūšių korpusus šiems įrenginiams: A109 Power, A119 Koala ir AB139.





<sup>1</sup> Wielki dzień Lublina, Wiarus – organ podoficerów wojska lądowego i marynarki wojennej [*The big day of Lublin, Veteran – the organ of non-commissioned officers of land forces and navy*], No. 24/1939, p. 767.

<sup>2</sup> Cf. Zygmunt Kozak, Działalność „Komitetu Żwirki i Wigury” [*The Activity of the Żwirko and Wiguro Committee*], Biuletyn Wojskowej Służby Archiwalnej [*Bulletin of Military Archive Service*], No. 22 of 1999.

<sup>3</sup> The opening of two new pilotage schools of LOPP, Skrzydlata Polska [*Winged Poland*], June 1939, p. 173.

<sup>4</sup> Vide Memoirs of the Lieutenant General Leon Berbecki, Wydawnictwo „Śląsk” [*Publishing House "Silesia"*], Katowice 1959, p. 222.

<sup>5</sup> Zygmunt Kozak, *op. cit.*

<sup>6</sup> The 15<sup>th</sup> anniversary of L. O. P. P., joint work, Wydawnictwo Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej [*Publishing House of the Management of Airborne and Antigas Defence League*], Warsaw 1938, p. 185.

<sup>7</sup> *Ibidem*.

<sup>8</sup> The opening of two new pilotage schools of LOPP, Skrzydlata Polska [*Winged Poland*], June 1939, p. 173.

<sup>9</sup> *Ibidem*, s. 186.

<sup>10</sup> PLN 448 thousand on the side of receipts is planned in the budget of L.O.P.P. for the year 1938, Głos Lubelski [*The Lublin Voice*] 29 April 1938, p. 5.

<sup>11</sup> The 15<sup>th</sup> anniversary of L. O. P. P., *op. cit.*, p. 139.

<sup>12</sup> Cf. The construction of the pilots school L. O. P. P. in Świdnik, Głos Lubelski [*The Lublin Voice*], 10 April 1938, p. 7.

<sup>13</sup> The opening of the first pilotage course, *op. cit.*

<sup>14</sup> *Ibidem*.

<sup>15</sup> Cf. Tadeusz Chwątzyk, Skrzydła na nartach [*Skiiing wings*], Oficyna Wydawnicza Echo [*Echo Publishing House*], 2007, p. 54–56.

<sup>16</sup> „Tygodnik Dźwiękowy” Polskiej Agencji Telegraficznej PAT [*“Sound Weekly” of the Polish Telegraphic Agency*], No. 1939/5.

<sup>17</sup> The photograph was placed in the book by Witold Rychter, Skrzydlate wspomnienia [*Winged Memories*], Wydawnictwa Komunikacji i Łączności [*Transport and Communication Publishers*], Warsaw 1980, p. 323.

<sup>18</sup> Wielki dzień Lublina, Wiarus – organ podoficerów wojska lądowego i marynarki wojennej [*The big day of Lublin, Veteran – the organ of non-commissioned officers of land forces and navy*], No. 24/1939, p. 767.

<sup>19</sup> The Union committed itself to buy the aircraft in May 1937, when the contributions paid by its members were settled with LOPP. This was the RWD 8a aircraft with an inscription “Founded by the the Polish Teachers’ Union” – cf. Skrzydlaty dar od nauczycieli [*A winged gift from teachers*], Głos Nauczycielski [*Teachers Voice*], No. 37, 11 June 1939.

<sup>20</sup> Jerzy Pawlak, Płonące bazy – wrzesień 1939 [*Burning bases – September 1939*], Retro-Art, Warsaw 2004, p. 49.

<sup>21</sup> The opening of two new pilotage schools of LOPP, Skrzydlata Polska [*Winged Poland*], June 1939, p. 173.

<sup>22</sup> Captain, pilot Adam Prodan, an Air Force officer, born on 24 April 1897 in Chernivts (presently, Ukraine). The participant of the Polish-Soviet War in 1920 as an officer of the second Legions Infantry Regiment. After military actions had been finished, he signed up for a pilotage course and in 1925 he was transferred to the corps of the Air Force officers as a lieutenant. Assigned to the 1<sup>st</sup> Air Regiment in Warsaw, he acted as a chief of pilots in the newly-formed 14<sup>th</sup> Destroyer Squadron. Due to his age, he was transferred to training unit and was the commanding officer of the Air Defence Training in Świdnik probably since 1937. In September 1939, after evacuation to Romania, he commanded a group of pilots intended for evacuation to France. Once he had reached England, he was sent to 10 AOS in Dumfries, Scotland, as a pilot. He died on 24 January 1942 of natural causes. He was buried at the St. Andrew’s cemetery in Dumfries, section A, grave No. 244. He was decorated with the Cross of Valour twice and the Cross of Independence for the participation in the Polish-Soviet War.

<sup>23</sup> In the years 1918–1921 a pilot of the 1<sup>st</sup> Reconnoitre Squadron – a subdivision of the reconnoitre Air Force of the Polish Army of the second Polish Republic. He arrived with his family in Świdnik from Toruń. His daughter, Stanisława Śledziejewska-Osiczko was “a guinea pig” in a Nazi camp in Ravensbrück.

<sup>24</sup> During the war a pilot of the “City of Warsaw” Fighter Squadron No. 316.

<sup>25</sup> Based on information provided by Remigiusz Gadacz, Stempkowski due to his health condition retired in 1938 and was employed as an instructor in the Gdańsk Aero Club at the airport in Rumia-Zagórze. In April 1939 he was he was transferred to Świdnik, where we was an instructor probably till 24 August 1939. Once mobilisation had been announced, he was called up to the Air Base No. 6 with the assignment to the 1<sup>st</sup> Centre of Air Training of the 6<sup>th</sup> Lvov Air Base. He was evacuated with this centre by plane to Romania.

<sup>26</sup> Jerzy Pawlak, *op. cit.*, p. 45.

<sup>27</sup> Andrzej Glass, Wrzesniowe straty 1939 – polskie samoloty, cz. I [*September losses 1939 – Polish aircraft, part I*], Mirage Hobby 2001, p. 69.

<sup>28</sup> Jerzy Pawlak, *op. cit.*, s. 54.

<sup>29</sup> According to Andrzej Glass, Ewakuacja polskich samolotów cywilnych do Rumunii [*Evacuation of Polish civilian planes to Romania*], Aero/Technika Lotnicza 1990, No. 8.

<sup>30</sup> Siegfried Radtke, Kampfgeschwader 54: von der Ju 52 zur Me 262 – Eine Chronik nach Kriegstagebüchern, Dokumenten und Berichten 1935–1945, Schild Verlag, Munich 1990.

<sup>31</sup> Cf. report by Stefan Kujawski, February 2009.

<sup>32</sup> Ryszard Kreglicki, *op. cit.*

<sup>33</sup> *Ibidem*.

<sup>34</sup> [http://lit.lib.ru/k/kot\\_j\\_a/text\\_0010.shtml](http://lit.lib.ru/k/kot_j_a/text_0010.shtml)

<sup>35</sup> According to E. F. Rybak, Jerzy Gruszczyński, Historia zakładów PZL-Świdnik S.A. [*The history of PZL-Świdnik S.A.*], Lampart 2001, p. 7.

<sup>36</sup> Marcin Dąbrowski, Lubelski Lipiec 1980 [*Lublin July*], Lublin 2000, p. 41.

<sup>37</sup> E. F. Rybak, Jerzy Gruszczyński, *op. cit.*, p. 7.

<sup>38</sup> *Ibidem*, p. 8.





<sup>1</sup> Didžioji diena Liubline, Wiarus – sausumos ir jūrų laivyno kariuomenės leidinys, nr. 24/1939, p. 767. (Wielki dzień Lublina, Wiarus – organ podoficerów wojska lądowego i marynarki wojennej, nr 24/1939, s. 767.)

<sup>2</sup> Leit. Zigmuntas Kozakas, „Žirkos ir Viguros komiteto“ veikla, Karo tarnybos archyvo komiteto archyvas, 1999 m., 22 nr. (Por. Zygmunt Kozak, Działalność „Komitetu Żwirki i Wigury“, Biuletyn Wojskowej Służby Archiwalnej, nr 22 z 1999 r.)

<sup>3</sup> Pilotazo LOPP dviejų naujų mokyklų atidarymas, Sparnuotoji Lenkija, 1939 m. birželis, 173 p. (Otwarcie dwóch nowych szkół pilotażu LOPP, Skrzydlata Polska, czerwiec 1939, s. 173.)

<sup>4</sup> Generolo Leono Berbeckio Vide dienoraščiai, leidykla: „Śląsk“, Katowicos, 1959, 222 p. (Vide Pamiętniki generała broni Leona Berbeckiego, Wydawnictwo „Śląsk“, Katowice 1959, s. 222.)

<sup>5</sup> Zigmuntas Kozakas, *cit.*

<sup>6</sup> LOPP penkiolikmetis, grupinis darbas, leidykla LOPP, Varšuva, 1938, 185 p. (Piętnastoletcie L. O. P. P, praca zbiorowa, Wydawnictwo Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, Warszawa 1938, s. 185.)

<sup>7</sup> *Ibidem.*

<sup>8</sup> Pilotazo LOPP dviejų naujų mokyklų atidarymas, Sparnuotoji Lenkija, 1939 m. birželis, 173 p. (Otwarcie dwóch nowych szkół pilotażu LOPP, Skrzydlata Polska, czerwiec 1939, s. 173.)

<sup>9</sup> *Ibidem*, 186 p.

<sup>10</sup> Biudžetas LOPP nu mato 448 tūkst. zł. 1938 m., Liublino balsas, 1938 m. balandžio 29 d., 5 p. (448 tys. zł. po stronie wpływów przewidyje budżet L.O.P.P. na r. 1938, Głos Lubelski, 29 kwietnia 1938 r., s. 5.)

<sup>11</sup> LOPP penkiolikmetis, *cit.*, 139 p. (Piętnastoletcie L. O. P. P, *op. cit.*, s. 139.)

<sup>12</sup> Plg. Svidniko lakūnų LOPP statyba, Liublino balsas, 1938 m. balandžio 10 d., 7 p. (Por. Budowa szkoły pilotów L. O. P. P. w Świdniku, Głos Lubelski, 10 kwietnia 1938 r., s. 7.)

<sup>13</sup> Pilotazo pirmojo kurso atidarymas, *cit.*

<sup>14</sup> *Ibidem.*

<sup>15</sup> Plg. Tadeušas Chvalčikas, Slidžių sparnai, leidykla: Aidas, 54-56 p. (Por. Tadeusz Chwałczyk, Skrzydła na nartach, Oficyna Wydawnicza Echo, s. 54-56.)

<sup>16</sup> Lenkijos telegrafijos agentūros filmas „Savaitės atgarsiai“ („Tygodnik Dźwiękowy“ Polskiej Agencji Telegraficznej PAT nr 1939/5.

<sup>17</sup> Ši nuotrauka patalpinta Vitoldo Richterio knygoje „Sparnuoti prisiminimai“, leidykla: Susisiekimo ir komunikacijos, Varšuva, 1980, 323 p. (Fotografia ta zamieszczona została w książce Witolda Rychtera, Skrzydlate wspomnienia, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1980, s. 323.)

<sup>18</sup> Didžioji Liublino diena, Wiarus – kariuomenės ir jūrų laivyno jaunesniųjų karininkų leidinys, nr. 24/1939, 767 p. (Wielki dzień Lublina, Wiarus – organ podoficerów wojska lądowego i marynarki wojennej, nr 24/1939, s. 767.)

<sup>19</sup> Nupirkti lėktuvą sąjunga įsipareigojo 1937 m. gegužės mėn., kai buvo pateikta LOPP nario mokesčio ataskaita. Tai buvo lėktuvas RWD 8a su užrašu „Lenkijos mokytojų draugijos dovana“ – plg. Sparnuotoji mokytojų dovana, Mokytojų balsas, 1939 m. birželio 11 d., 37 nr. (Skrzydlaty dar od nauczycieli. Głos Nauczycielski, nr 37, 11 czerwca 1939 r.)

<sup>20</sup> Ježis Pavliakas, Liepsnojančios bazės, 1939 m. rugsėjis, Retro-Art, Varšuva, 2004, 49 p. (Jerzy Pawlak, Płonące bazy – wrzesień 1939, Retro-Art, Warszawa 2004, s. 49.)

<sup>21</sup> Pilotazo LOPP dviejų naujų mokyklų atidarymas, Sparnuotoji Lenkija, 1939 m. birželis, 173 p. (Otwarcie dwóch nowych szkół pilotażu LOPP, Skrzydlata Polska, czerwiec 1939, s. 173.)

<sup>22</sup> Kpt. lakūnas Adamas Prodanas, aviacijos karininkas, g. 1897 m. balandžio 24 d. Černiuvuose (Ukrainoje). Dalyvavo lenkų kare su bolševikais 1920 m. kaip 2-ojo pėstininkų pulko narys. Po karo išėjo pilotažo kursą ir 1925 m., įgijęs leitenanto laipsnį, perkeltas į aviacijos karininkų korpusą. Paskirtas į Varšuvos 1-ąją aviacijos pulką buvo naujai formuojamo 14-ojo naikintuvų eskadrono vadovu. 1939 m. rugsėjį evakuotas į Rumuniją vadovauja evakuuojamų į Prancūziją lakūnų grupei. Atsidūrė Anglijoje, buvo nukreiptas dirbti lakūnų į 10 AOS Dumfries Škotijoje. Mirė natūralia mirtimi 1942 m. sausio 24 d. Palaidotas šv. Adriejaus kapinėse, sekcijoje A, kape nr. 244. Už dalyvavimą kare su sovietais buvo 2 kartus apdovanotas Kovingųjų kryžiumi ir Nepriklausomybės kryžiumi. <sup>23</sup> 1918-1921 buvo 1-ojo žvalgybos eskadrono lakūnu. Į Svidniką atvyko su šeima iš Torunės Jo dukra Stanislaava Sledziejevska-Osičko (Stanisława Sledziejewska-Osiczko) buvo „bandomuoju trišiu“ nacių stovykloje Ravensbrücke (Ravensbrück).

<sup>24</sup> Karo metu naikintuvų divizijos 316 lakūnas.

<sup>25</sup> Z informaciją pozyskančią od Remigijusza Gadacza, Stempkowski z powodu stanu zdrowia przeszedł w 1938 roku na emeryturę i został przyjęty do pracy jako instruktor w Aeroklubie Gdańskim na lotnisku Rumia-Zagórze. W kwietniu 1939 roku został przeniesiony do Świdnika, gdzie był instruktorem prawdopodobnie do 24 sierpnia 1939 roku. Z chwilą ogłoszenia mobilizacji został zmobilizowany do Bazy Lotniczej nr 6 z przydziałem do I Ośrodka Szkolenia Lotniczego 6 Bazy Lotniczej Łwów. Z tym ośrodkiem ewakuował się samolotem do Rumunii.

<sup>26</sup> Andžėjus Glass, 1939 m. rugsėjo pradžiai – Lenkijos lėktuvai, I d., Mirage Hobby 2001, 69 p. (Andrzej Glass, Wrześniowe straty 1939 – polskie samoloty, cz. I, Mirage Hobby 2001, s. 69.)

<sup>27</sup> Andžėjus Glass, 1939 m. rugsėjo pradžiai – Lenkijos lėktuvai, I d., Mirage Hobby 2001, 69 p. (Andrzej Glass, Wrześniowe straty 1939 – polskie samoloty, cz. I, Mirage Hobby 2001, s. 69.)

<sup>28</sup> Ježis Pavliakas, *cit.*, 54 p. (Jerzy Pawlak, *op. cit.*, s. 54.)

<sup>29</sup> Už Andžėjų Glassą, Lenkijos lėktuvų evakuacija į Rumuniją, 1990, 8 nr. (Za Andrzej Glass, Ewakuacja polskich samolotów cywilnych do Rumunii, Aero/Technika Lotnicza 1990, nr 8.)

<sup>30</sup> Siegfried Radtke, Kampfgeschwader 54: von der Ju 52 zur Me 262 – Eine Chronik nach Kriegstagebüchern, Dokumenten und Berichten 1935-1945, Schild Verlag, München 1990.

<sup>31</sup> Plg. Stefano Kujavskio pranešimas, 2009 m. vasaris, (Por. relacja Stefana Kujawskiego, luty 2009.)

<sup>32</sup> Rišardas Krenglickis, *cit.* (Ryszard Kreglicki, *op. cit.*)

<sup>33</sup> *Ibidem.*

<sup>34</sup> [http://lit.lib.ru/k/kot\\_j\\_a/text\\_0010.shtml](http://lit.lib.ru/k/kot_j_a/text_0010.shtml)

<sup>35</sup> Už E. F. Ribaką, Ježį Gruščinskį, Svidniko įmonių istorija, Lampart, 2001, 7 p. (Za E. F. Rybak, Jerzy Gruszczyński, Historia zakładów PZL-Świdnik S.A., Lampart 2001, s. 7.)

<sup>36</sup> Marcinas Dombrowskis, Liublino Liepa 1980, Liublinas, 2000, 41 p. (Marcin Dąbrowski, Lubelski Lipiec 1980, Lublin 2000, s. 41.)

<sup>37</sup> E. F. Ribakas, Ježis Gruščickis, *cit.*, 7 p. (E. F. Rybak, Jerzy Gruszczyński, *op. cit.*, s. 7.)

<sup>38</sup> *Ibidem*, 8 p.



Wydawca Petit sk na zlecenie Starostwa Powiatowego w Świdniku  
ul. Niepodległości 13, 21-040 Świdnik  
[www.powiat.swidnik.pl](http://www.powiat.swidnik.pl)

**Koordinacja** Wydział Rozwoju Starostwa Powiatowego w Świdniku

**Zespół Redakcyjny** Piotr R. Jankowski, Eryka Lorenc, Grzegorz Newlacił, Michał Piotrowicz, Małgorzata Śliwińska

W publikacji wykorzystano materiały udostępnione dzięki uprzejmości Urzędu Miasta Świdnik oraz rodziny Tadeusza Góry:

- tekst *Generał brygady pilot Tadeusz Góra – Zasłużony dla Miasta Świdnika* opracowany na podstawie wspomnień Tadeusza Góry i materiałów należących do jego rodziny
- fragmenty książki *Kartki z historii Świdnika*, Piotr R. Jankowski, Wydawnictwo Olech, Świdnik 2009

**Fotografie** Archiwa: rodziny Tadeusza Góry, PZL „WSK-Świdnik” (AgustaWestland Świdnik), Stowarzyszenia Form Świdnika, Urzędu Miasta Świdnik oraz Alfred Grabowski, Piotr R. Jankowski, Jan Mazur i Sławomir Socha  
Medal Lilienthala – Grzegorz Nadolny  
© iStockphoto.com – Tim Messick, Dale Robins  
© Dreamstime.com – Doffdog

**Tłumaczenia** Na język litewski – Biruta Wojczulis  
Na język angielski – Agnieszka Rydz

**Nakład** 3000 egz.

**Korekta** Anna Paprocka

**Projekt graficzny i skład** Amadeusz Targoński  
[www.targonski.pl](http://www.targonski.pl)

**Druk** Petit Skład–Druk–Oprawa  
[www.petit.lublin.pl](http://www.petit.lublin.pl)

ISBN 978-83-6144-36-6

Publikacja jest współfinansowana przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2007-2013.  
Wydana została w ramach projektu *Rajd samolotowy Polska – Litwa im. Generała Tadeusza Góry*



PROGRAM  
REGIONALNY  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



WOJEWÓDZTWO  
LUBELSKIE

UNIA EUROPEJSKA  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO







**POWIAT ŚWIDNICKI W ŚWIDNIKU**

[www.powiat.swidnik.pl](http://www.powiat.swidnik.pl)

**GMINA MIEJSKA ŚWIDNIK**

[www.swidnik.pl](http://www.swidnik.pl)

**AEROKLUB ŚWIDNIK**

[www.aeroklubswidnik.com.pl](http://www.aeroklubswidnik.com.pl)

**REJON SOLECZNICKI**

[www.salcininkai.lt/index.php/pl](http://www.salcininkai.lt/index.php/pl)

„...Serdeczna myśl i polskie serce również tu zostaną jako walor moralny. Będzie on stale towarzyszył wszystkim lotnikom, uczącym się tutaj, zdobywającym swe sprawności lotnicze w czasie pokoju i będzie również /.../ wśród chmur zwycięstw. Zwycięstw w boju. Niechaj to piękne dzieło, które tu powstało, będzie przykładem mądrej, przewidującej, obywatelskiej myśli państwowej i przykładem twardej, silnej woli, która umie swe zamierzenia realizować.”

Fragment przemówienia wygłoszonego przez Marszałka Edwarda Śmigłego-Rydza na otwarcie Szkoły Pilotów LOPP, 1939 r.



Gmina Miejska  
Świdnik



Powiat Świdnicki  
w Świdniku



Rejon Solecznicki



Rok założenia 1952

Aeroklub Świdnik

ISBN 978-83-61144-36-6



9 788361 144366

