

Wypadki lotnicze wielkopolskich lotników w latach 1919-1936 w świetle prasy polskiej.

The aviation accidents of the airmen of Greater Poland in the years 1919-1936 in the light of the Polish press.

Streszczenie:

Artykuł porusza zagadnienie wypadków lotniczych lotników stacjonujących w okresie 1919-1936 na terenie Wielkopolski w świetle ówczesnej prasy polskiej. Lotnictwo wojskowe jako nowy rodzaj broni wzbudzało wielkie zainteresowanie społeczeństwa, które z uwagą przyglądało się dokonaniom polskich lotników. Wielu młodych adeptów przeplaciło życiem zdobywanie umiejętności lotniczych, co nie umknęło opinii prasy polskiej. Słowa kluczowe: Ławica, Poznań, III Pułk Lotniczy, prasa polska, lotnictwo.

Abstract:

The article discusses the issue of aviation airmen's accidents stationed in the period 1919-1936 in Greater Poland in the light of the Polish press of that time. Military aviation as a new type of weapon aroused great public interest, which carefully watched the achievements of Polish pilots. Many young adepts paid their lives to acquire aviation skills, which has not escaped the opinion of the Polish press.

Keywords: Ławica, Poznań, III Pułk Lotniczy, Polish press, aviation.

W tym roku mija setna rocznica odzyskania przez Polskę niepodległości, jest to również setna rocznica powstania polskiego lotnictwa. Pierwsze zajęte przez Polaków lotnisko znajdowało się na Rakowicach w Krakowie. Miało to miejsce 31 października 1918 r. Już drugiego listopada powstał pierwszy Oddział Lotniczy Lwowa, którego personel wykonał 5 listopada 1918 r. pierwsze loty bojowe w odrodzonej Ojczyźnie¹.

II wojna światowa zapisała chwalebne karty polskich skrzydeł, ukazując wspaniałą postawę polskiego lotnika. Okres ten jednak przyćmił czas, kiedy tak naprawdę II Rzeczpospolita wyszkoliła szpony swoich orłów, którzy swój kunszt lotniczy ukazali w dziejowych zmaganiach 1939-1945 r. Jednak wyszkolenie najwyższej jakości pilotów i

¹ W. Matusiak, T. J. Kopański, *Wywalczona niepodległość*, [w:] Historia Lotnictwa w Polsce, red. P. Zalewski, Bełchatów 2014 ss. 34-36.

nawigatorów nie obyło się bez bolesnych strat dla polskiego lotnictwa. Wiadomości o tych tragediach trafiały na łamy gazet polskich, informując na bieżąco swoich czytelników o tragicznych skutkach tych wypadków. Pomimo tych licznych ofiar sami lotnicy w swoim hymnie śpiewali :

A JEŚLI Z NAS, KTOŚ PADNIE
 WŚRÓD SZALEŃCZYCH JAZD.
 CZERWIĘSZY BĘDZIE KWADRAT,
 NASZ LOTNICZY ZNAK.
 ZNÓW PEŁNY GAZ !
 BO CÓŻ, ŻE SPADŁA KTÓRAŚ Z GWIAZD,
 GDY CAŁA WNET ESKADRA
 POMKNIE NA SZLAK !²

Niniejszy artykuł ma na celu przybliżenie wypadków lotniczych, jakie miały miejsce w Poznaniu od początku przejęcia tamtejszego lotniska przez polskie oddziały powstańcze i w czasie działalności III Pułku Lotniczego, aż do roku 1936 w świetle prasy polskiej. Wybór tych dat skrajnych podyktowany został faktem ukazania skali poświęcenia polskich lotników od początku działalności polskiego lotnictwa na Ławicy, aż po decyzję podjęcia modernizacji lotnictwa, zatwierdzonej dnia 13 października 1936 r.³

Powstanie artykułu możliwe było dzięki wydanej publikacji z roku 1933, pt. „Ku czci poległych lotników” oraz pozycji z roku 2014 autorstwa Adama Popiela, pt. „Wypadki śmiertelne w Lotnictwie Polskim”, dzięki którym możliwe stało się skonfrontowanie informacji o pierwszych tragicznych wypadkach w Poznaniu z informacjami zawartymi w ówczesnej prasie polskiej.

Polskie początki na Ławicy

Wraz z wybuchem Powstania Wielkopolskiego rozpoczętego w Poznaniu, ważną rolę odgrywało opanowanie lotniska na Ławicy. Wyczyn ten został dokonany 6 stycznia 1919 r. po kilkunastominutowej wymianie ognia⁴. W ręce oddziałów powstańczych przeszła doskonale urządzona baza lotnicza z około 400 samolotami. Pierwsze polskie samoloty nad

² <http://teksty.wywrota.pl/tekst/47659-piesn-wojskowa-hymn-lotnikow-polskich.html> aktualizacja 12.02.2018

³ A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1918-1939*, Warszawa 1972, s. 47.

⁴ K. Hoff, *Skrzydła Niepodległej. O Wielkopolskim Lotnictwie w Okresie Drugiej Rzeczypospolitej*, Poznań 2005, ss. 13-14.

niebem Wielkopolski pojawiły się 7 stycznia 1919 r.⁵. Oddziały lotnicze sformowane w Wielkopolsce brały udział w walkach na froncie wschodnim (walki z Ukraińcami w 1919 r., a następnie w czasie wojny polsko-sowieckiej), gdzie ponosiły straty w sprzęcie i ludziach. Jednak do śmiertelnych zdarzeń dochodziło również na zapleczu, gdzie wyszkoleni byli nowi adepci sztuki latania. W połowie kwietnia 1919 r. powołano Oficerską Szkołę Aeronautyczną, która działała do 1921 r.⁶. Wraz z zakończeniem działań wojennych lat 1919-1920, Naczelne Dowództwo decyzją z dnia 18 stycznia 1921 r. przeszło na tzw. „stopę pokojową”, czego wynikiem było zmniejszenie liczby eskadr z 19 do 13. Zadaniem, jakie postawiono przed tworzonymi pułkami lotniczymi było, m.in. utrzymanie i podnoszenie gotowości bojowej pododdziałów, szkolenie rekrutów, systematyczna rozbudowa infrastruktury wojskowej⁷.

Pierwszym dowódcą 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu został ppłk. pil. Aleksander Serednicki⁸, który z dniem 29 sierpnia 1921 r. wydał rozkaz organizacyjny. W skład poznańskiego pułku weszły: III Lotniczy Batalion Uzupelnień pod dowództwem ppłk. pil. Jana Kieżuna⁹, VII Dywizjon Wywiadowczy pod dowództwem kpt. pil. Franciszka Wiedena¹⁰ (1;5;10 eskadra), V Dywizjon Myśliwski pod dowództwem kpt. pil. Władysława Kralewskiego (13, 15 eskadra)¹¹.

Wypadki lotnicze na zapleczu frontu wojny polsko-sowieckiej

Pierwszy wypadek śmiertelny na Ławicy miał miejsce 4 czerwca 1919 r. podczas drugiego lotu tego dnia Bohdana Daszkiewicza pochodzącego z Kępna (gimnazjum Ostrów). Lotnik w czasie lądowania uległ wypadkowi. Odwieziony do szpitala, umarł po godzinie¹².

⁵ W. Matusiak, T. J. Kopański, *Wywalczona niepodległość*, [w:] *Historia Lotnictwa w Polsce*, s. 35.

⁶ M. Sulkowski, *Oficerska Szkoła Aeronautyczna w Toruniu*, [w:] *Artyleria polska. Historia–teraźniejszość–przyszłość*, Toruń 2007, ss. 60–65.

⁷ W. J. Kozak, J. Grzyb, *Rodowód i historia 3 Pułku Lotniczego*, Poznań, 1995, s.28.

⁸ Aleksander Serednicki (1886-1926) brał udział w wojnie polsko-sowieckiej, prowadził pierwszy polski grupowy przelot przez Alpy [w:] http://bequickorbedead.com/article_detail/virtuti_militari-pilots-serednicki-aleksander-plk-pil/ aktualizacja 12.02.2018.

⁹ Jan Kieżun (1890-1970) brał udział w I wojnie światowej, wojnie polsko-sowieckiej. Po wojnie objął obowiązki komendanta bydgoskiej Szkoły Pilotów. W dniu 1 sierpnia 1939 roku powołany na szefa lotnictwa Armii Warszawa. W czasie wojny działał w konspiracji. Zmarł w Bydgoszczy. [w:] http://bequickorbedead.com/article_detail/virtuti_militari-pilots-kezun-jan-plk-pil/ aktualizacja 6.02.2018.

¹⁰ Franciszek Wieden (1891-1944) walczył z ukraińcami w 1919 roku, następnie w czasie wojny polsko-sowieckiej. Po wybuchu II wojny światowej przedostał się przez Rumunię na Zachód, gdzie zmarł w Wielkiej Brytanii 30 września 1944 roku w Blackpool [w:] http://bequickorbedead.com/article_detail/virtuti_militari-pilots-wieden-wieden-franciszek-plk-pil-aer-inz/ aktualizacja 6.02.2018.

¹¹ J. Pawlak, *Polskie eskadry lotnicze w latach 1918-1939*, Warszawa 1989, s. 196.

¹² *Śp. Bohdan Daszkiewicz*, „Polska Flota Napowietrzna” 1919, nr 1, s. 33.

Swój nieszczęśliwy lot wykonywał na samolocie Rumpler C.I¹³ nr 1/17¹⁴. Miesiąc później na Ławicy miał miejsce kolejny wypadek, gdy w czasie lotu zginął Bolesław Szczepański na samolocie Albatros D.III¹⁵ nr 1926/16¹⁶.

4 lutego 1920 r. w Poznaniu doszło do trzeciego wypadku, w którym śmierć poniósł kapitan pilot Wiktor Lang. Wypadek miał miejsce na samolocie szkolnym Aviatik C.III¹⁷. Samolot krótko po starcie runął na ziemię z wysokości 7 metrów, grzebiąc pod sobą porucznika i instruktora Ławickiej Szkoły Lotniczej. Strata ta dla wielkopolskiego lotnictwa była ogromna. Ten młody zaledwie 25-letni pilot posiadał doświadczenie bojowe wyniesione z czasów I wojny światowej i walk w czasie Powstania Wielkopolskiego, podczas których trafił do niewoli, jednak dzięki przebiegłości udało mu się przez Bawarię i Wiedeń wrócić do Poznania, a swoją podróż opisał w broszurze, pt. „Ucieczka oficera lotnika z niemieckiej niewoli”¹⁸.

Z końcem maja 1920 r. na Ławicy miała miejsce następna katastrofa z udziałem lotnika 3 Pułku Lotniczego. Podczas szkolenia szeregowych kompanii aeronautycznej podporucznik Józef Banaszak, manewrując przy balonie, został poderwany do góry i z wysokości kilkunastu metrów rzucony o ziemię. Pomimo interwencji lekarskiej zmarł tego samego dnia w szpitalu¹⁹.

Prawie miesiąc później (25 czerwca 1920 r.) w szkole lotniczej na Ławicy doszło do kolejnego tragicznego wypadku. Por. pil. Stanisław Zieliński, wykonując samodzielny lot szkolny na samolocie Rumpler C.I, zginął²⁰.

¹³ Rumpler C.I był to niemiecki płatowiec, którego produkcja rozpoczęła się w 1915 roku. Po zaborcach Polacy przejęli 21 egzemplarzy tego typu, zaś z części zmontowano jeszcze około 6 sztuk. Służyły one głównie w Wojskowej Szkole Lotniczej w Warszawie oraz w Wyższej Szkole Lotniczej w Poznaniu. Przez polski personel uważany był za niebezpieczny i trudny w pilotażu. [w:] K. Chołoniewski, W. Bączkowski, *Samoloty wojskowe obcych konstrukcji 1918-1939*, T. 1, Warszawa 1987, ss. 2-4.

¹⁴ A. Popiel, *Wypadki śmiertelne w Lotnictwie Polskim 1918-1939*, Chmielów 2014, s. 16.

¹⁵ Albatros D-III niemiecki samolot myśliwski. Uzbrojony w dwa karabiny maszynowe. Osiągał prędkość 175 km/h i pułap 5500 metrów. [w:] A. Morgała, dz.cyt., s. 72.

¹⁶ A. Popiel, dz.cyt., s. 20.

¹⁷ Aviatik C.III jego produkcję rozpoczęto w Miluzie (Alzacja) pod koniec 1915 roku. Lotnictwo polskie uzyskało kilka zdobycznych egzemplarzy. Prawdopodobnie dwa z nich używane były przez Wyższą Szkołę Lotniczą. Jego prędkość maksymalna dochodziła do 160 km/h, osiągał on pułap 4500 metrów. [w:] K. Chołoniewski, W. Bączkowski, dz. cyt., s. 11.

¹⁸ Wiktor Lang, „Polska Flota Napowietrzna” 1920, nr 2, s. 3; Wiktor Lang [w:] *Ku czci poległych lotników. Księga pamiątkowa*, red. M. Romeyko, Warszawa 1933, s. 307;

¹⁹ Józef Banaszak [w:] *Ku czci...*, s. 309.

²⁰ Zieliński Stanisław (1897-1920) walczył w czasie I wojny światowej na froncie wschodnim w składzie wojsk rosyjskich w szeregach pierwszego, potem drugiego korpusu polskiego, więziony w ukraińskim więzieniu zdołał uciec, po czym wstąpił do 2 pułku strzelców wielkopolskich, skąd na własną prośbę przeniesiony do lotnictwa [w:] *Ku czci...*, ss. 310-311.

Ostatni wypadek lotniczy w roku 1920 na lotnisku w Ławicy miał miejsce z końcem listopada. Podczas lotu służbowego na samolocie Rumpler C.I zginął absolwent szkoły lotniczej w Krakowie ppor. pilot Eugenjusz Oczykowski²¹.

Wypadki lotnicze w Poznaniu w latach 1921-1926

Po zakończeniu walk o suwerenność i granice w 1921 r. polskie lotnictwo wojskowe posiadało 122 samoloty, w tym 67 czynnych. W ciągu 1921 r. eskadry bojowe sformowano w trzy pułki lotnicze, w tym w Warszawie, Krakowie i Poznaniu. Stojący wówczas na czele polskiego lotnictwa gen. Gustaw Macewicz koncentrował główne wysiłki nad wyszkoleniem personelu, którego nie starczało nawet na tak małe liczebnie lotnictwo²².

Szkolenie to jednak związane było z wypadkami. Do pierwszego tragicznego zdarzenia na Ławicy w 1921 r. doszło 27 kwietnia. Z samego rana podchorąży Jerzy Józefowicz, podczas lotu na wysokości do 800 metrów, uległ wypadkowi. Silnik spowodował zapalenie się gazownika, co doprowadziło do zapłonu zbiornika z benzyną. Poparzony pilot nie był w stanie opanować maszyny, która runęła na ziemię, grzebiąc pilota²³.

Do kolejnego wypadku w tym roku doszło 4 czerwca. W wyniku złych warunków atmosferycznych załoga w składzie porucznik obserwator Mieczysław Daniecki i porucznik pilot Stefan Berezowski zabłądziła i lądowała przymusowo na terenie Niemiec w miejscowości Drezdenko nad Notecią. Obserwatort 14 eskadry w czasie kapotażu maszyny został ranny w głowę i zmarł w szpitalu 6 czerwca 1921 r²⁴.

W drugim tygodniu sierpnia (12.08.1921 r.), kiedy całe społeczeństwo wracało myślami do tragicznych wydarzeń sprzed roku, kapral pilot Józef Kukliński uległ śmiertelnemu wypadkowi w trakcie lotów w poznańskiej szkole lotniczej²⁵.

Do grona pierwszych ofiar w okresie pokojowej organizacji polskich sił powietrznych dołączył również starszy szeregowy pilot Ludwik Darowny. Był on młodym pilotem, który na ochotnika wstąpił do wojsk lotniczych. Początkowo był uczniem Szkoły Pilotów. Zginął 27 sierpnia 1921 r. w czasie ostatniego lotu ćwiczebnego na samolocie Albatros B II²⁶ koło Mogilna²⁷. Miał on zaledwie 21 lat²⁸.

²¹ *Ku czci...*, ss. 318-319.

²² J. B. Cynk, *Siły lotnicze Polski i Niemiec. Wrzesień 1939*, Warszawa 1989, s. 15.

²³ *Tragiczny wypadek na lotnisku*, „Goniec Wielkopolski” 1921, nr 82, s. 3; *Ku czci...*, s. 320.

²⁴ A. Popiel, dz.cyt., s. 62.

²⁵ *Ku czci...*, s. 322.

²⁶ Albatros B II niemiecki nieuzbrojony samolot wielozadaniowy, którego produkcję rozpoczęto w 1914 roku. W rękach polskich znalazło się 14 sztuk tych samolotów, a z zapasów części zmontowano dodatkowo w

Spokojny czas roku 1922 został przerwany 13 stycznia roku następnego, kiedy to rozpoczęła się czarna seria wypadków w Poznaniu. O godzinie 13.30 samolot Bristol²⁹, pilotowany przez kapitana pilota Eugeniusza Łuszkowskiego, z którym w locie ćwiczebnym uczestniczył porucznik obserwator Jan Szunejko, wpadł w korociąg, który doprowadził do upadku samolotu. Kapitan pilot poniósł śmierć na miejscu, natomiast porucznik trafił w ciężkim stanie do szpitala wojskowego³⁰.

Z początkiem marca 1923 r. do gazet trafiła informacja o wypadku, jaki miał miejsce na Ławicy w czasie startu samolotu Foker D VII³¹ pilotowanego przez porucznika pilota Karola Biedę. W wyniku utraty szybkości samolot spadł na ziemię. Porucznik przeżył wypadek, jednak w stanie beznadziejnym ze złamaną nogą, silnie uszkodzonymi oczami i głową został odwieziony do szpitala³². Pomimo natychmiastowej pomocy zmarł on po 5 godzinach³³.

W drugiej połowie czerwca 1923 r. gazety poinformowały o kolejnej śmierci pilota. W czasie lotu ćwiczebnego pilota chorążego Romana Marcinkiewicza samolot miał awarię, w wyniku której doszło do eksplozji benzyny i upadku samolotu. Wypadek przeżył mechanik, odnosząc lekkie obrażenia. W pogrzebie pilota towarzyszyły na miejsce wiecznego spoczynku dwa samoloty³⁴.

Dnia 10 sierpnia 1923 r. doszło do następnego wypadku śmiertelnego. Porucznik pilot Stanisław Korab-Kowalski, wykonując swój pierwszy lot po opuszczeniu Wyższej Szkoły Pilotażu w Grudziądzu, na samolocie „Bristol” około godziny 10.30 wzniósł się na wysokość 200-300 metrów, gdzie jak twierdziły gazety: (...) *chcąc się widocznie popisać się przed starymi pilotami, wykonał skręt o jakies 30 stopni pochylenia*. W tym momencie pilot musiał stracić kontrolę nad samolotem, który wykonując dwa płaskie koła spadł na ziemię, grzebiąc pod sobą porucznika Kowalskiego. Towarzyszący mu ordynans Wołoczko wyleciał z

warsztatach na Ławicy jeszcze 10 sztuk. Jego prędkość maksymalna wynosiła 100-110 km/h, a pułap osiągał wysokość 3000-3500 metrów, [w:] K. Chołoniewski, W. Bączkowski, dz. cyt., s. 11.

²⁷ *Ku czci...*, s.322.

²⁸ *Urząd Stanu Cywilnego*, „Goniec Wielkopolski” 1921, nr 186, s. 2.

²⁹ Bristol Fighter F2B samolot wywiadowczy. Jego załoga składała się dwóch osób. Uzbrojony był w dwa karabiny maszynowe i możliwość podłączenia bomb. Jego szybkość dochodziła do 201 km/h, a pułap wynosił 6700 metrów [w:] A. Morgała, dz.cyt., s. 72.

³⁰ *Katastrofa lotnicza*, „Goniec Wielkopolski” 1923, nr 10, s. 3; *Poznań*, „Orędownik Ostrowski” 1923, nr 5, s. 2.

³¹ Fokker D VII samolot myśliwski. Uzbrojony w dwa karabiny maszynowe. Jego pułap wysokości dochodził do 6000 metrów, a prędkość do 189 km/h [w:] A. Morgała, dz.cyt., s. 72.

³² *Katastrofa lotnicza w Ławicy*, „Goniec Wielkopolski” 1923, nr 54, s. 2; *Poznań. Katastrofa lotnicza*, „Słowo Pomorskie” 1923, nr 56, s. 5.

³³ *Poznań*, „Dziennik Bydgoski” 1923, nr 55, s. 4.

³⁴ *Znowu ofiara lotnicza*, „Goniec Wielkopolski” 1923, nr 139, s. 2.

maszyny jeszcze w powietrzu, zabijając się na miejscu. Porucznik Kowalski w wyniku wypadku odniósł wewnętrzne obrażenia i miał urwaną nogę³⁵. Liczne wypadki na Ławicy zwróciły uwagę prasy, która twierdziła, że: (...) *niepokoją opinię i wzbudzają wśród naszego społeczeństwa poważne refleksje*³⁶.

Kolejną stratą dla personelu poznańskiego lotniska był wypadek, jaki miał miejsce 25 września 1923 r. W godzinach przedpołudniowych, porucznik pilot Adam Świda wraz z mechanikiem szeregowcem Józefem Zachościm, wzniosł się na samolocie typu Bristol. Na wysokości około 60 metrów silnik samolotu zaczął działać nieprawidłowo i pomimo prób opanowania sytuacji przez pilota, runął na ziemię. Mechanik doznał złamania nogi i silnego potłuczenia, natomiast pilot zginął na miejscu³⁷. Według relacji „Gońca Wielkopolskiego”, podawanej dwa dni po katastrofie, mechanik nie odzyskał przytomności³⁸.

Zdarzały się również wypadki, w których pilot zdołał uniknąć śmierci. 12 lutego 1924 r. na lotnisku w Ławicy zapalił się karburator (gaźnik) startującego samolotu typu Albatros B.II. Na szczęście kapral pilot Ignacy Żmuda zdążył posadzić maszynę, którą ogarnął ogień, doprowadzając do zupełnego spalenia. W tej sytuacji lotnictwo polskie nie straciło życia pilota³⁹.

W październiku jednak pilot Żmuda nie dał rady uratować siebie i towarzysza lotu z grożącego im niebezpieczeństwa. Samolot typu „Bristol”, pilotowany przez Żmudę, który wykonywał ten lot z porucznikiem obserwatorem Janem Wajdą z 4 pułku lotniczego, wpadł na wysokości około 40 metrów w korkociąg, z którego pilotowi nie udało się już wyjść⁴⁰.

Na ilość wypadków w dużej mierze wpłynęła jakość samolotów. W latach 1922-1924 eskadry wywiadowcze uzbrojono w przechodzone samoloty produkcji angielskiej typu Bristol Foghter F.2B o małej wartości szkoleniowej, natomiast eskadry myśliwskie wyposażono w samoloty produkcji niemieckiej typu Fokker D VII⁴¹.

W wyniku podjętych decyzji w latach 1924-1925 rozpoczęto systematyczne szkolenie personelu we wszystkich dziedzinach lotnictwa. W 1925 r. zwiększono szkolenie w

³⁵ *Dwie katastrofy lotnicze*, „Dziennik Bydgoski” 1923, nr 185, s. 3.

³⁶ *Poznań. Znowu katastrofa lotnicza w Ławicy*, „Goniec Wielkopolski” 1923, nr 182, s. 3.

³⁷ *Nowa katastrofa lotnicza w Poznaniu*, „Słowo Pomorskie” 1923, nr 221, s. 1; *Katastrofa lotnicza w Ławicy*, „Goniec Wielkopolski” 1923, nr 220, s. 1.

³⁸ *Katastrofa lotnicza w Ławicy*, „Goniec Wielkopolski” 1923, nr 220, s. 2.

³⁹ *Pożar samolotu na lotnisku w Ławicy*, „Lotnik: organ Związku Lotników Polskich” 1924, nr 2, s. 5.

⁴⁰ *Katastrofa lotnicza w Biedrusku*, „Goniec Wielkopolski” 1924, nr 251, s. 3.

⁴¹ K. Hoff, dz.cyt., s. 77.

Grudziądzu, Poznaniu i Bydgoszczy, w wyniku czego objęto nauką około 250 pilotów i ponad 100 obserwatorów⁴².

26 marca 1925 r., podczas jednego z takich szkoleń, miał miejsce kolejny wypadek na Ławicy. W czasie podchodzenia do lądowania samolotu Potez XV⁴³ maszyna odmówiła posłuszeństwa, w wyniku czego runęła na ziemię, doprowadzając do śmierci ppor. Walentego Marchlewskiego i porucznika Szyszkowskiego. Jak ocenił „Goniec Wielkopolski”, straty materialne wyniosły 90 tysięcy złotych za maszynę, nieoceniona jednak była strata dwóch przeszkolonych pilotów⁴⁴.

Z końcem listopada 1925 r. kolejny wypadek na Ławicy zabrał z szeregów Lotnictwa Polskiego dwóch śmiałków, w tym jednego kawalera orderu Virtuti Militari. Na samolocie typu Potez wykonywali lot porucznik pilot Czesław Przeworski z porucznikiem obserwatorem Tadeuszem Strehlem. Samolot wpadł w korkociąg, z którego pilotowi nie udało się wyjść i z wysokości około 200 metrów spadł na ziemię⁴⁵.

Pod koniec kwietnia 1926 r. nad lotniskiem w Ławicy doszło do kolejnej katastrofy podczas lotu na samolocie typu Henriot XIV⁴⁶, pilotowanym przez porucznika pilota Stefana Ostrowskiego wraz z uczniem pilotem porucznikiem Kielbasińskim. Około godziny 18 zaczęli podchodzić do lądowania, jednak samolot zaczął wirować, prawdopodobnie ze względu na błędy kierującego i spadł na ziemię, grzebiąc obu pilotów. Pilot Ostrowski poniósł śmierć na miejscu, natomiast uczeń w stanie ciężkim trafił do szpitala⁴⁷.

Częste wypadki lotnicze, jakie miały miejsce w Polsce w roku 1926, spowodowały reakcje przedstawicieli prasy, którzy pisali: *Lotnictwo nie należy do „bezpiecznych i łatwych” fachów. Wszędzie, niestety, zdarzają się pożałowania godne wypadki. Ale takich masowych samobójstw, jakie zna Polska – nie spotykamy nigdzie na Zachodzie... Dzień po dniu Poznań, Toruń, Warszawa... Niezadługo zbraknie nam lotników- i aparatów zbraknie!*⁴⁸.

Maj 1926 r. stanowił również swego rodzaju przełom w historii II Rzeczypospolitej, który przełożył się również na sytuację w lotnictwie polskim. W wyniku zamachu stanu do

⁴² J. B. Cynk, dz.cyt., s. 23.

⁴³ Potez XV samolot produkcji francuskiej; jego uzbrojenie składało się z trzech karabinów maszynowych z możliwością podłączenia bomb. Jego prędkość maksymalna dochodziła do 202 km/h, a pułap wynosił 6000 metrów. [w:] A. Morgała, dz.cyt., ss. 168-172.

⁴⁴ *Poznań. Katastrofa lotnicza*, „Goniec Wielkopolski” 1925, nr 73, s. 2.

⁴⁵ *Straszna katastrofa lotnicza w Ławicy*, „Goniec Wielkopolski” 1925, nr 271, s. 2.

⁴⁶ Henriot HD-14 pierwsze egzemplarze tego samolotu pojawiły się w Polsce w 1924 roku. Ten typ samolotu wykorzystywany był od początku w pułkach i wojskowych szkołach lotniczych, będąc maszyną używaną do wstępnego pilotażu. Jego prędkość maksymalna dochodziła do 116 km/h, osiągając pułap 4000 metrów [w:] A. Morgała, dz.cyt., ss. 290-294.

⁴⁷ *Katastrofa lotnicza w Ławicy*, „Goniec Wielkopolski” 1926, nr 97, s. 3; *Katastrofa lotnicza*, „Kurjer Warszawski” 1926, nr 115, s. 6.

⁴⁸ *Nowa żaloba*, „Kurjer Warszawski” 1926, nr 116, s. 6.

władzy doszedł Marszałek Polski Józef Piłsudski. Decydując o najważniejszych kwestiach w Wojsku Polskim uznał on, że rolą lotnictwa w możliwej wojnie będzie wspieranie oddziałów lądowych, nie widząc szans na samodzielną rolę tej formacji. Podjęcie tej decyzji osłabiło znacząco rozwój lotnictwa polskiego⁴⁹.

Wypadki lotnicze w Poznaniu w latach 1926-1936

W grudniu 1927 r. do prasy polskiej trafiła informacja o śmierci porucznika pilota Ferdynanda Pichlera odznaczonego Krzyżem Walecznych. Zmarły 20 grudnia porucznik pilot, pochowany został w godzinach rannych 24 grudnia z honorami wojskowymi na cmentarzu wojskowym w Poznaniu⁵⁰. Porucznik Ferdynand Pichler uległ wypadkowi lotniczemu 24 września 1927 r. nad lotniskiem Ławica, wpadając w korkociąg⁵¹.

Śmierć na lotników czekała nie tylko w powietrzu, lecz również na ziemi. W kwietniu 1928 r., w czasie wprawiania w ruch motoru jednego z samolotów, obracające się śmigło uderzyło w głowę instruktora lotniczego kapitana Mariana Siódę, zabijając go na miejscu⁵².

Do wypadków lotników 3 Pułku Lotniczego dochodziło również poza bazą. 22 maja 1928 r. przyleciał na lotnisko IV Pułku Lotniczego w Toruniu samolot Potez XVII⁵³, pilotowany przez sierżanta pilota Zygmunta Kliksa, z porucznikiem Janem Szemejką jako obserwatorem. Podchodząc do lądowania na wysokości 50 metrów wpadł w korkociąg i spadł na znajdującą się w pobliżu lotniska strzelnicę im. Bolesława Chrobrego⁵⁴.

Z końcem lipca 1928 r. kolejny wypadek zabrał 32 eskadrze lotniczej dwóch wybitnych lotników. Do całego zdarzenia doszło na polach majątku Zbiesk pod Kaliszem w godzinach wieczornych kiedy 32 eskadra, w liczbie 7 samolotów, podchodziła do lądowania. Samolot Potez XV o numerze 24080 pilotowany był przez kapitana pilota Gustawa Smerczaka (dowódca eskadry) i kaprała obserwatora Władysława Schneidera. Obaj piloci zginęli na miejscu⁵⁵.

Obfity w tragiczne wypadki rok 1928 na Ławicy zamknięty został katastrofą pod koniec października 1928 r. Porucznik pilot Władysław Kusiński, na wiadomość o mającej

⁴⁹ J. B. Cynk, dz.cyt., ss. 25-27.

⁵⁰ *Zgon porucznika-pilota*, „Goniec Wielkopolski” 1927, nr 295, s. 3.

⁵¹ *Katastrofa Lotnicza w Ławicy*, „Goniec Wielkopolski” 1927, nr 221, s. 3.

⁵² *Pleszew*, „Goniec Wielkopolski” 1928, nr 102, s. 3.

⁵³ Potez XVII samolot produkcji francuskiej, będący typem pośrednim pomiędzy Potezem XXV i Poteza XV. Pierwsze samoloty tego typu nadeszły do Polski w 1927 roku. [w:] A. Morgała, dz.cyt., ss. 172-181.

⁵⁴ *Katastrofa lotnicza w Toruniu*, „Słowo Pomorskie: 1928, nr 119, s. 1; *Tragiczna śmierć lotników pod Toruniem*, „Goniec Wielkopolski” 1928, nr 119, s. 2.

⁵⁵ *Katastrofa samolotowa pod Kaliszem*, „Goniec Wielkopolski” 1928, nr 175, s. 2.

nastąpić inspekcji pułkownika Jerzego Kossowskiego z departamentu lotnictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych, postanowił oblecieć maszyny. Wzbiwszy się w powietrze na samolocie myśliwskim SPAD 61 C1⁵⁶ rozpoczął tzw. imelman (start amerykański, polegający na nagłym prawie że poziomym wzlocie z przejściem w tzw. beczkę, czyli obrót dookoła osi podłużnej samolotu)⁵⁷. W tym momencie samolot wpadł w korkociąg i z wysokości około 100 metrów spadł i rozbił się zupełnie. Porucznik pilot Kusiński był przydzielony z 11 pułku lotniczego w Lidzie do Poznania, w celu specjalnego przeszkolenia⁵⁸.

Władze lotnicze w 1929 r., realizując wytyczne Głównego Inspektoratu Sił Zbrojnych, podane w 1926 r. przystąpiły do organizacji tak zwanego „lotnictwa bliskiego wsparcia”. W okresie od listopada 1934 r. do października 1937 r. powstały trzy eskadry towarzyszące, wchodzące w skład IV Dywizjonu Towarzyszącego pod dowództwem majora pilota Romana Rutkowskiego⁵⁹.

W 1929 r. doszło do kolejnego tragicznego wypadku z udziałem pilota 3 Pułku lotniczego poza bazą. W czasie lądowania pod Jaktorowem (powiat Chodzież), w trakcie ćwiczeń wojskowych, samolot pilotowany przez plutonowego Romana Linzenbartha z towarzyszącym mu podporucznikiem obserwatorem Bronisławem Roguckim, z powodu awarii silnika zawadził o drzewo i straciwszy równowagę spadł. Lotnicy zginęli w wyniku wybuchu benzyny, znajdującej się w samolocie⁶⁰. Ciało zmarłego podporucznika Roguckiego odprowadzili na dworzec ksiądz prałat Wilkan z księdzem Podolińskim, skąd miało zostać eskortowane do Krakowa. Trumna tragicznie zmarłego podporucznika wieszona była na karawanie w kształcie samolotu. Pogrzeb pilota odbył się natomiast w Poznaniu. Odprawiono mszę świętą za spokój duszy obu tragicznie zmarłych lotników, po czym orszak z kroczącą na czele orkiestrą wojskową i honorową kompanią udał się na cmentarz garnizonowy, gdzie pochowano pilota⁶¹.

12 listopada 1929 r. w trakcie kręcenia na lotnisku w Ławicy zdjęć do filmu, pt. „Gwieździsta eskadra”, osnutego na tle bohaterskich walk eskadry kościuszkowskiej we Lwowie, doszło do wypadku. 3 pułk lotniczy, który na potrzeby powstającego filmu użyczył

⁵⁶ SPAD 61 stanowił rozwój samolotu SPAD-81 C1, który był standardowym myśliwcem Francuskich Sił Powietrznych. Ten typ był wariantem eksportowym. Na samolocie tym kapitan pilot Bolesław Stachoń w czasie odbioru kolejnego samolotu na lotnisku fabrycznym we Francji pobił w maju 1926 roku światowy rekord wznoszenia na 6000 metrów w czasie 14 minut 38 sekund. [w:] A. Morgała, dz.cyt., s. 85.

⁵⁷ *Katastrofa Lotnicza w Ławicy*, „Goniec Wielkopolski” 1928, nr 248, s. 1.

⁵⁸ *Śmiertelny lot*, „Słowo Pomorskie” 1928, nr 250, s. 11.

⁵⁹ K. Hoff, dz.cyt., s. 75.

⁶⁰ *Nieszczęście z samolotem pod Chodzieżą*, „Goniec Wielkopolski” 1929, nr 190, s. 3; *Tragiczna śmierć 2 lotników w katastrofie samolotowej pod Chodzieżą*, „Dziennik Bydgoski” 1929, nr 191, s. 2; *Samolot i dwaj lotnicy splonęli*, „Ilustrowany Kuryer Codzienny” 1929, nr 225, s. 12.

⁶¹ *Na żalobnym samolocie. Eksportacja zwłok tragicznie zmarłych*, „Kurier Poznański” 1929, nr 382, s. 6.

swoich samolotów i wyraził zgodę na udział oficerów tego pułku w realizacji produkcji, stracił dwóch oficerów w wypadku. Jak informowały gazety, do katastrofy doszło, gdy w powietrzu znajdowało się 5 samolotów polskich i 5 przemalowanych na sowieckie. Do jednego z samolotów polskich, ścigającego nieprzyjaciela podlegał samolot, z którego robiono zdjęcia i z niewiadomych przyczyn zderzył się z nim. Po uderzeniu samolot, w którym lecieli por. Biliński i ppor. Lipiński spadł na ziemię, grzebiąc obu lotników. Drugi samolot biorący udział w kolizji zdołał wylądować, a lotnik odniósł tylko nieznaczne rany⁶².

14 listopada 1929 r. na pierwszej stronie „Słowa Pomorskiego” zamieszczono informację o tym wypadku. Przyczyną katastrofy było zderzenie się w powietrzu z samolotem typu Spad, pilotowanym przez porucznika pilota Eugeniusza Wyrwickiego. Porucznik Wyrwicki, pomimo uszkodzeń samolotu, zdołał wylądować⁶³.

Kolejnym lotnikiem, który zginął w czasie lotu służbowego był Czesław Laskowski, wykonujący lot 28 stycznia 1930 r. samolocie Spad 61⁶⁴. Na wysokości 900 metrów wykonał tzw. beczkę i będąc zawieszonym: *na plecach i w tej pozycji 300 metrów leciał na dół*. Samolot wpadł w korkociąg, z którego pilot postanowił ratować się skokiem ze spadochronu, jednak w wyniku zbyt późnego otwarcia czapy spadochronu uderzył z całym impetem na ziemię. W wyniku upadku doznał złamania nóg, obojczyka i podstawy czaszki. Pomimo natychmiastowej pomocy: *bohater przestworzy, na rękach sanitariuszy zamknął oczy na zawsze*. Kapral Laskowski już raz zdołał się uratować skokiem ze spadochronu, tym razem jednak metoda ta nie pozwoliła ocalić jego życia⁶⁵.

W okresie od 1925 r. na wyposażenie eskadr wywiadowczych trafiały samoloty francuskiej produkcji typu Potez XV. Od 1927 r. pojawiały się już egzemplarze Potez XXVII, aby z końcem 1930 r. rozpoczęło się zastępowanie ich Potezami XXV⁶⁶.

8 czerwca 1931 r. podczas ćwiczeń lotniczych w miejscowości Grupa koło Grudziądza porucznik Stanisław Kostrzewski z 3 pułku lotniczego w Poznaniu zginął w czasie ostrego strzelania do tarcz ziemnych. Lecąc samolotem Spad obniżył się tak nisko, że lewym skrzydłem zawadził o drzewo. Pilot zginął na miejscu, a maszyna uległa doszczętnemu zdruzgotaniu. Zwłoki pilota zostały przewiezione do Poznania i tam pochowane⁶⁷.

⁶² *Straszliwa tragedia powietrza w Poznaniu*, „Ilustrowany Kuryer Codzienny” 1929, nr 312, s. 10.

⁶³ *Katastrofa lotnicza w Ławicy*, „Słowo Pomorskie” 1929, nr 263, s. 1.

⁶⁴ *Ku czci...*, s. 362.

⁶⁵ *Tragiczna śmierć bohatera przestworzy*, „Goniec Wielkopolski” 1930, nr 24, s. 3; *Katastrofa samolotowa pod Poznaniem*, „Dziennik Bydgoski” 1930, nr 24, s. 2.

⁶⁶ K. Hoff, dz.cyt., s. 77.

⁶⁷ *Nieszczęście lotnicze pod Grudziądem*, „Goniec Wielkopolski” 1931, nr 133, s. 33; A. Popiel, dz.cyt., s. 177.

W tym samym miesiącu Poznań ponownie odczuł skutki śmiertelnego wypadku lotniczego. 20 czerwca popołudniu w czasie lotu ćwiczebnego eskadry myśliwskiej złożonej z 3 samolotów, dwa z nich zderzyły się na wysokości 2 tys. metrów i runęły na ziemię. Kapral pilot Czesław Napierała spadł na ziemię wraz z samolotem i zginął na miejscu, natomiast porucznik pilot Zanoziński ratował się skacząc ze spadochronu, jednak próba dokonana na zbyt małej wysokości (gazeta podawała 25 metrów) spowodowała, że spadochron się nie otworzył, a pilot: (...) *spadł na ziemię, doznając złamania obu nóg, żeber, i ciężkich obrażeń wewnętrznych*. W stanie bardzo ciężkim odwieziono go do szpitala⁶⁸. Porucznik pilot Kazimierz Zanoziński zmarł w Warszawie 27 października 1932 r⁶⁹.

W kolejnym roku, w czasie lotu treningowego, zginął również podchorąży rezerwy Mikołaj Szenkler, lecąc na samolocie Potez XV. Pilot znalazł się w korkociągu, z którego starał się uratować skacząc ze spadochronu, jednak zaplątał się w linki sterów ogonowych i wraz z samolotem runął na ziemię. Tragedią w tym wydarzeniu był fakt, jak podawała gazeta, że pilot prawdopodobnie zdając sobie sprawę z niemożliwości uratowania maszyny i wyprowadzenia jej z korkociągu: (...) *musiał widocznie puścić dźwignię sterową i zajęty wyskakiwaniem z samolotu nie miał już czasu zmniejszyć szybkości. Na wysokości około 150 m. maszyna wyszła z korkociągu sama i na pełnym gazie runęła prawie prostopadle na lotnisko*⁷⁰.

W pierwszym kwartale 1931 r. pojawiły się na wyposażeniu pułku polskie samoloty myśliwskie PWS-10, a następnie kolejne maszyny krajowej produkcji: PZL P-7, a w 1936 r. PZL P-11. Polskie konstrukcje zastąpiły samoloty produkcji francuskiej Spad 61 C1, które w eskadrach pojawiły się jesienią 1925 r⁷¹.

18 sierpnia 1932 r. około godziny 9 rano rozpoczęły się loty ćwiczebne 131 eskadry. W czasie lotu na wysokości od 300 do 400 metrów nad ziemią jeden z samolotów PWS-10⁷² zapalił się w powietrzu i zaczął opadać na ziemię. Po upadku samolot, jak relacjonowała gazeta, odbił się i wrył się w ziemię kilkanaście metrów dalej, a cały samolot objął płomień. Sam pilot (...) *przywiązany skórzanymi pasami do siedzenia, niczem żywa pochodnia wyrzucony został z samolotu, przyczem rozbił sobie głowę o pień ściętej na polu wierzby*. Natychmiastowej pomocy udzielił palącemu się pilotowi kowal zatrudniony w 3 pułku

⁶⁸ *Za dużo katastrof w lotnictwie wojskowym*, „Goniec Wielkopolski” 1931, nr 142, s. 3.

⁶⁹ A. Popiel, dz.cyt., s. 179.

⁷⁰ *Tragiczny lot ćwiczebny młodego oficera*, „Goniec Wielkopolski” 1931, nr 262, s. 3.

⁷¹ K. Hoff, dz.cyt., s. 77.

⁷² PWS-10 polski samolot zaprojektowany przez A. Grzędzielewskiego i A. Zdaniewskiego. Był to pierwszy seryjny myśliwiec produkcji polskiej. W okresie przejściowym 1931-1933 samoloty te stanowiły najliczniejszą grupę maszyn, składających się na wyposażenie eskadr myśliwskich. [w:] A. Morgała, dz.cyt., ss. 97-100.

lotniczym Jańczyk, który (...) *własnymi rękoma zaczął rwać ziemię, którą mógłby zgasić palące się ciało pilota*⁷³.

Tragedia ta nie była jednak ostatnią, jaka dotknęła 131 eskadrę w tym miesiącu. Oddając ostatni hołd pilotowi Pietraszkiwiczowi plutonowy pilot Florian Nowak w czasie podnoszenia samolotu, z którego opuszczono na mogiłę wiązaną kwieciami zderzył się w powietrzu z kapralem Wacławem Bidaszem. Oba samoloty zapaliły się momentalnie, po czym opadły na pobliskie pola. Kapral Bidasz spłonął w samolocie, natomiast plutonowy Nowak, odnosząc ciężkie obrażenia na całym ciele, zmarł w drodze do szpitala⁷⁴.

We wrześniu natomiast, w czasie przebywania 3 pułku lotniczego na ćwiczeniach w okolicach Nowogródka doszło w miejscowości Dworzec do katastrofy lotniczej, w której zginął kapitan pilot Józef Piasecki⁷⁵. Lot wykonywał na samolocie Potez XXV. Przyczyną wypadku była awaria silnika⁷⁶.

W kolejnym roku do katastrofy doszło 13 lipca w miejscowości Murowana Goślina, w czasie odbywania ćwiczeń nocnych w tropieniu samolotów za pomocą reflektorów z ziemi, doszło do katastrofy lotniczej. Samolot pilotowany przez porucznika Stefana Wierucza spadł z wysokości około 1000 metrów, roztrzaskując się na drzazgi. Pilot wraz z obserwatorem podporucznikiem Zygmuntem Orłowskim przeżyli upadek, jednak zmarli po kilku minutach⁷⁷. Przyczyną katastrofy okazało się oślepienie z ziemi światłem reflektora⁷⁸.

Kolejna katastrofa zdarzyła się prawie rok później 5 lipca 1934 r. w czasie ćwiczeń wojskowych 3 pułku lotniczego na polach pomiędzy Fabianowem, a Plewiskami w pewnym momencie porucznik pilot w czasie próbnego ataku na samolot kaprała Malarowskiego zanadto się zbliżył, w wyniku czego doszło do zderzenia w powietrzu, po czym oba samoloty spadły. Porucznik pilot Gustaw Langer zginął na miejscu, natomiast kapral pilot Malarowski zdążył wyskoczyć za pomocą spadochronu i oprócz wstrząsu nie odniósł poważniejszych obrażeń⁷⁹.

Znów w historii 3 pułku doszło do sytuacji, że w wyniku pogrzebu pilota pułk tracił kolejnego. Po uroczystościach pogrzebowych porucznika Langnera PWS-10, pilotowany przez kaprała Jerzego Walentiej, z wysokości 50 metrów runął na ziemię. Ciężko ranny pilot

⁷³ *Samolot spłonął w powietrzu nad Poznaniem*, „Dziennik Bydgoski” 1932, nr 190, s. 6.

⁷⁴ *Dwaj lotnicy spłonęli w samolotach na pogrzebie zabitego pilota*, „Dziennik Bydgoski” 1932, nr 193, s. 9.

⁷⁵ *Tragiczny zgon lotnika*, „Dziennik Bydgoski” 1932, nr 206, s. 6.

⁷⁶ A. Popiel, dz.cyt., s. 196.

⁷⁷ *Nieszczęście lotnicze pod Poznaniem*, „Słowo Pomorskie” 1933, nr 161, s. 6; *Katastrofa lotnicza pod Poznaniem*, „Dziennik Bydgoski” 1933, nr 161, s. 2.

⁷⁸ A. Popiel, dz.cyt. s. 210.

⁷⁹ *Straszna katastrofa lotnicza pod Poznaniem*, „Dziennik Bydgoski” 1934, nr 152, s. 9.

zmarł w trakcie transportu do szpitala⁸⁰. Według ustaleń, przyczyną wypadku było wykonanie przez pilota podciągnięcia w skręcie, w wyniku czego pilot przeszedł w lot nurkujący i zderzył się z ziemią⁸¹.

Kolejny rok przyniósł 3 pułkowi katastrofę lotniczą już 14 stycznia, podczas lotu ćwiczebnego nad Ławicą, samolot 25-letniego kaprała pilota Władysława Lemańskiego wpadł w korkociąg i runął na ziemię. Pilot zginął na miejscu⁸².

Następny wypadek wydarzył się 22 maja w godzinach popołudniowych. Samolot pilotowany przez kaprała Mieczysława Zalewskiego, spadł z wysokości 100 metrów w wyniku awarii silnika. Pilot zmarł po kilku minutach wskutek odniesionych ran⁸³. Zalewski leciał samolotem PZL P-7⁸⁴.

Ostatni wypadek w roku 1935 miał miejsce w październiku w czasie mistrzostw armii w Szkole Lotniczej Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu. Podporucznik Józef Szymański z 3 pułku lotniczego w Poznaniu, będąc jednym z czołowych kandydatów do tytułu mistrza armii, w czasie wykonywania ewolucji akrobatycznych na niewielkiej wysokości, wpadł w korkociąg. Lotnik zginął we wraku samolotu⁸⁵.

W roku 1936 natomiast, doszło do jednego wypadku lotniczego, jednak w jego wyniku zginęło aż trzech lotników. Zdarzenie miało miejsce 7 maja w trakcie ćwiczeń w miejscowości Skoki w powiecie wągrowieckim. Dwa samoloty Potez XXV zderzyły się w powietrzu, przy czym jeden runął na ziemię od razu grzebiąc dwóch lotników, składających się na załogę tego samolotu, natomiast drugi samolot wylądował, lecz wskutek nierówności terenu skapotował. Jeden z pilotów zdecydował się wyskoczyć na spadochronie (50 metrów), który nie rozłożył się, w wyniku czego lotnik zginął. W tym tragicznym wypadku zginęli sierżant pilot Leon Ozorkiewicz, podporucznik obserwator Janusz Śliwiński, starszy sierżant Franciszek Adamczyk. Jedynie pilot plutonowy Aleksander Lubiejewski przeżył kraksę. Jak informowała gazeta, umierający lotnicy zostali namaszczeni olejami świętymi od przybyłego na miejsce zdarzenia miejscowego proboszcza⁸⁶. Jako przyczynę tego wypadku stwierdzono zbyt silny wiatr⁸⁷.

⁸⁰ *Nowa katastrofa samolotowa*, „Dziennik Bydgoski” 1934, nr 155, s. 7.

⁸¹ A. Popiel, dz.cyt., s. 226.

⁸² *Katastrofa samolotowa pod Poznaniem*, „Dziennik Bydgoski” 1935, nr 14, s. 2.

⁸³ *Katastrofa samolotowa w Poznaniu*, „Dziennik Bydgoski” 1935, nr 121, s. 9.

⁸⁴ A. Popiel, dz.cyt., s. 240.

⁸⁵ *Dramatyczny finał walk powietrznych o mistrzostwo armji w Grudziądzu*, „Dziennik Bydgoski” 1935, nr 244, s. 8.

⁸⁶ *W skokach zderzyły się dwa samoloty*, „Dziennik Bydgoski” 1936, nr 109, s. 2.

⁸⁷ *Wstrząsająca katastrofa lotnicza pod skokami*, „Kurjer Bydgoski” 1936, nr 109, s. 2.

Podsumowanie

Poznań w okresie II Rzeczypospolitej stanowił bazę dla 3 Pułku Lotniczego. Pułk istniał do 24/25 sierpnia 1939 r. Wówczas, przygotowując się do wojny z Niemcami, jego zadania przejęła Baza Lotnicza nr 3 pod komendą majora pilota Witolda Rutkowskiego. Eskadry 31;32;34 przemianowano na „rozpoznawcze”, natomiast 33 i 36 na „obserwacyjne”. Utrzymano nazwy 131 i 132 eskadra Myśliwska⁸⁸. Lotnicy polscy przed czekającym ich zadaniem obrony kraju, a następnie walkami o jego odzyskanie, mieli za sobą setki wylatanych godzin i groby kolegów, którzy w codziennym trudzie służby w lotnictwie zginęli w walce o najwyższe umiejętności w pilotażu. W tym roku przypada 100-lecie powołania lotnictwa polskiego. Wspominając poległych w walkach o suwerenność i wolność Polski z lat 1918-1921 i z okresu II wojny światowej pamiętajmy o tych, którzy ginęli w pokojowym okresie II RP w niebezpiecznej służbie lotnictwa.

⁸⁸ K. Hoff, dz.cyt., s. 80.