

# Lotnisko polowe na polach koło cmentarza pekińskiego w Klimontowie

Autor: Administrator  
11.11.2011.  
Zmieniony 06.05.2012.

Lotnisko polowe na polach koło cmentarza pekińskiego w Klimontowie istniało w okresie 31.08.1939-03.09.1939 r. Prawdopodobnie wcześniej lotnisko było wykorzystywane do działań w czasie tzw. kryzysu zaolziańskiego (jesienią 1938 r.).

fZ dostępnych materiałów źródłowych wynika, iż z końcem września 1938 r. z lotniska Klimontów koło Sosnowca, operowały trzy eskadry bombowe wyposażone w samoloty PZL P.23 Karaś. Wykonywały one misje bojowe nad Śląsk Cieszyński. Historyk Robert Kowalski z Polskiego Towarzystwa Historycznego, Oddział w Nowym Targu na forum Klimontowa pisze: „Z moich informacji wynika, że lotnisko musiało być duże i bezpieczne, skoro zdecydowano się przesunąć tu blisko 30 maszyn PZL P.23 Karaś. Stanowiły one wyposażenie I Dywizjonu Bombowego w składzie 21 i 22 esk. liniowa oraz 24 esk. rozpoznawczą. Głównym zadaniem lotnictwa bombowego – wg założeń dowództwa SGO „Śląsk” - polegało przede wszystkim na wykryciu i zniszczeniu stanowisk artylerii czechosłowackiej. Maszyny z Eskadry Rozpoznawczej wykonywały loty zwiadowcze zarówno w rejonie pogranicza, ale także w głębi terytorium Republiki Czechosłowackiej. To stąd najprawdopodobniej startowały do wspólnej defilady powietrznej jak miała miejsce nad Cieszynem 2 października 1938 r. Stąd wystartowała maszyna, która w wyniku awarii rozbiła się po czeskiej stronie (….) Ostatnio znalazłem informację, iż w czasie powstań śląskich lotnisko w Klimontowie już funkcjonowało.” Tak obecnie wygląda teren po dawnym lotnisku polowym: Przechodząc do kwestii udziału lotniska w kampanii wrześniowej 1939 r. wiadomo, iż jego obsadę stanowił II pluton z 26 Eskadry Obserwacyjnej Armii Kraków, który dysponował 3 samolotami Lublin R-XIIID i 1 RWD-8. Rankiem 1 września personel plutonu został zaalarmowany przez przelatujące samoloty niemieckie. Wkrótce ze sztabu armii nadeszło potwierdzenie od ppłk. Felicjana Sterby. Po otrzymaniu dyspozycji w sztabie GO Śląsk por. Król zwołał na godz. 8.00 odprawę dla personelu plutonu. W materiałach źródłowych (Jerzy Pawlak: Polskie Eskadry w Wojnie Obronnej 1939 odnośnie działalności 26 Eskadry Obserwacyjnej) dotyczących II plutonu czytamy: "W tym dniu (tj. 1.IX ) II/26 pluton wykonał trzy zadania na korzyść 23 Dywizji Piechoty:

- ppor. Łapa i kpr. Duda wystartowali o godz. 9.00 i mieli niskim lotem rozpoznać lotnisko Gliwice i okolice lotniska. W rejonie Mikołowa na skutek silnego ostrzału z ziemi samolot zapalił się a kpr. Duda z najwyższym wysiłkiem wylądował rozbijając "Era" ("Er" - to w ówczesnym żargonie lotniczym R-XIII "Lublin") na terenach gdzie było nasze wojsko; ranny ppor. Łapa po opatunku w szpitalu w Sosnowcu powrócił około godz. 14 wraz z pilotem do Klimontowa. Powrót nastąpił przy pomocy taksówki, której kierowca w zamian za obietnicę zatankowania samochodu do pełna zgodził się przywieźć pilotów oraz zdemontowany karabin maszynowy do Klimontowa. Samolot, który był poważnie uszkodzony, został odwieziony koleją do naprawy w 2 Bazie Lotniczej w Krakowie.

- por. obs. Konikowski i ppor. pil. Czyżowski mieli wykonać to samo zadanie lecz na wysokości 1200 m. Niestety lotnicy ci zostali zestrzeleni podczas ataku na niemiecką kolumnę samochodową 84 IR (8 ID). Por. Konikowski ranny dostał się do niewoli a ppor. pil. Czyżowski zginął.” W Miejskim Ośrodku Kultury w Orzeszu jest gablota poświęcona zestrzelonej załodze. Prawdopodobnie sytuacja ta – chociaż niezbyt rzetelnie – została opisana w książce ówczesnego żołnierza Wehrmachtu Ericha Mende (poźniejszy niemiecki prawnik i polityk, wicekanclerz i minister ds. wewnątrzniemieckich w latach 1963–1966) pt. "Das verdammte Gewissen" ("Przekłęte sumienie") opisującej zestrzelenie samolotu w dniu 1 września 1939 w Ornontowicach miejscowości w pobliżu Gliwic, w której to czytamy: „Gdy osiągnęliśmy drogę w Ornontowicach ogień otworzyła polska artyleria, jej ogień leżał dokładnie w naszych liniach. Także w sąsiedniej kompanii por. Schlablitz nastąpiły wybuchy. Co najmniej trzy baterie, 10, 5 i 15 cm wstrzeliwały się w nasz batalion. W tym samym czasie przeleciał nad naszymi liniami pierwszy polski samolot rozpoznawczy na bardzo niskim pułapie. Po kilku seriach z naszego sprzężonego działka musiał przymusowo lądować. Pilot polski porucznik wyszedł z tego bez szwanku.”

- Była jeszcze jedna załoga z tym samym zadaniem tj. rozpoznanie lotniska w Gliwicach. W dniu 2 września 1939 r. posiadali już tylko dwa samoloty: R-XIIID RWD-8. Tego samego dnia dowódca plutonu por. S. Król wraz z kpr. Talagą poleciał w rejon walk by przekazać do sztabu meldunek o kierunku marszu szybkich jednostek nieprzyjaciela. Za jakiś czas w tym samym dniu ta sama jednostka wystartowała ponownie. Chcąc zrzuć meldunek została mylnie ostrzelana przez własne oddziały. Z uszkodzoną pompą paliwową z trudem wrócili do lotniska. Dnia 3 września lotnicy wysłani po uzupełnienia do Krakowa rankiem rozdzielili się. Kpr. Talaga powrócił RWD-8 na lotnisko w Klimontowie, zaś kpr. Duda został przetransportowany samolotem na lotnisko Pasternik, gdzie pobrał R-XIIID ze stanu Bazy Lotniczej 6 Pułku Lotniczego ze Lwowa. Tego dnia Pluton II/26 zmienił zgodnie z wcześniejszymi rozkazami miejsce postoju. Po powrocie kpr. Talagi rozpoczęto rankiem ewakuację do Balic. Gdy w Klimontowie około 8.00 wylądował kpr. Duda z nowym R-XIIID, oczekiwał na niego łącznik-motocyklista pozostawiony przez por.

Króla, który przekazał mu rozkaz odlotu na nowe lotnisko. Po dołączeniu do jednostki Pluton II/26 dysponował dwoma sprawnymi R XIII oraz łącznikowym RWD 8. Pan Jerzy Fauszowicz - mieszkaniec ul. Szczytowej na Sielcu, który pamięta lotnisko polowe a mający w czasie wybuchu wojny 8 lat, wspomina także pościg dwóch polskich samolotów za niemieckim na początku wojny (niestety Niemiec uciekł). Z tego co udało mi się dowiedzieć pod koniec sierpnia 1939 r. w przygotowaniu polowego lotniska pomagali klimontowscy harcerze. We wrześniu 1939 za udział w obsłudze lotniska i udostępnianie lotnikom swojej kuchni Niemcy rozstrzelali kilku mieszkańców Klimontowa - spoczywają oni na cmentarzu pekińskim przy polach, które były polowym lotniskiem. Otwartym pozostaje pytanie: skąd Niemcy wiedzieli o tej pomocy? Poniżej zdjęcie grobu mieszkańców Klimontowa: Władysława Wąsowicza, Otylii Wąsowicz, Piotra Rodka i Franciszka Sadowskiego zamordowanych za pomoc w obsłudze lotniska przez wkraczających Niemców w 1939 r. W dniu agresji sowieckiej 26 Eskadra wchodziła w skład lotnictwa Armii Karpaty w rejonie "przyczółka rumuńskiego". Zakończyła działania bojowe 17 września dwoma lotami rozpoznawczymi w rejon Lwowa. Jeden samolot wykonał lot łącznikowy. 18 września wobec nielotnej pogody i agresywnej postawy miejscowych Ukraińców dowódca eskadry kazał spalić pozostałe 4 samoloty i ewakuować się rzutem kołowym przez Kutry do Rumunii. Lista miejsc stacjonowania II plutonu z 26 Eskadry Obserwacyjnej w czasie kampanii wrześniowej i okresie bezpośrednio ją poprzedzającym przedstawia się następująco:

Rakowice (25.8. - 31.8.1939)

Klimontów (31.8.- 3.9.1939)

Pasternik (3.9.1939)

Pobiednik (3.9. - 4.9.1939)

Krzczonów (4.9. - 7.9.1939)

Szczucin (7.9.1939)

Mielec (7.9. - 8.9.1939)

Werynia (8.9.1939)

Medyka (8.9. - 10.9.1939)

Podhorce (10.9. - 12.9.1939)

Zaniemyśl (12.9. - 13.9.1939)

Denysów (13.9. - 14.9.1939)

Zagwóźdź (14.9. - 18.9.1939).

W skład plutonu II/26 wchodził i stacjonował w Klimontowie (w okolicznych domach a oficerowie w kamienicy nr 11) niżej wymienieni: dowódca plutonu: por. obs. Stanisław Król (ur. 06.08.1911 r. w Lasku - zm. 06.05.1987 r. w Toronto). W 1930 r. ukończył Gimnazjum Klasyczne i rozpoczął studia prawnicze na Uniwersytecie Jagiellońskim. Wkrótce jednak porzucił te studia i wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, którą ukończył jako podporucznik obserwator w sierpniu 1934 r. Otrzymał przydział liniowy do 2 Pułku Lotniczego w Krakowie. W 1937 r. został dowódcą II/26 Eskadry Towarzyszącej. We wrześniu 1939 r. walczył w 26 Eskadrze towarzyszącej, która wspierała działania Armii Kraków a potem Karpaty. (W okresie w okresie 31.08.1939-03.09.1939 stacjonował na lotnisku polowym w Klimontowie). Po klęsce kampanii wrześniowej przez Rumunię i Francję dotarł do Wielkiej Brytanii. 19 grudnia 1939 r. rozpoczął szkolenie w 10 Szkole Obserwatorów Armii w Eastbourne, potem w Prestwick. W sierpniu 1940 r. skierowano go do 301 Dywizjonu Bombowego "Ziemi Pomorskiej", gdzie wykonał pełną turę lotów bojowych. We wrześniu 1941 r. przeniesiono go do 138 Special Duties Squadron i tam został przeszkolony do wykonywania lotów specjalnych na ciężkich samolotach bombowych Halifax. Był nawigatorem a jednocześnie dowódcą załogi samolotu Halifax L-9612, która z ekipą skoczków (m.in. Jan Piwnik-Ponury) w nocy z 7 na 8.11.1941 r. wykonała pierwszy lot specjalny do Polski. W drodze powrotnej z powodu braku paliwa załoga przymusowo wylądowała w Szwecji, gdzie została internowana. Niebawem jednak Stanisław Król powrócił do Wielkiej Brytanii. W kwietniu 1943 r. został dowódcą polskiej eskadry przy 138 Dywizjonie, następnie dowodził 1586 Polską Eskadrą Specjalnego Przeznaczenia. W dn. 15.06.1944 r. został odznaczony Złotym Krzyżem Orderu Wojennego Virtuti Militari nr 30. Wykonał 29 lotów specjalnych do okupowanej Polski. W okresie od 01.11.1944-25.03.1945 r. był oficerem łącznikowym w Brytyjskich Okupacyjnych Siłach Powietrznych w 1 Grupie. Osiągnął stopień ppłk dypl. nawig. Po demobilizacji wyemigrował do Kanady, gdzie pracował w różnych zawodach. Ponadto odznaczony Srebrnym Krzyżem Orderu Wojennego Virtuti Militari, 4 razy Krzyżem Walecznych, Distinguished Service Oeder, Distinguished Flying Cross. Szef mechaników: mł. majster wojsk. plut. Jan Makowski - urodził się 2 lutego 1911 r. w Krakowie, zmarł 17 stycznia 1978 r. W 1924 r. ukończył 7-klasową szkołę powszechną w Krakowie. W latach 1927-1928 pracował w Fabryce Mebli Giętych Bracia Tarab w Krakowie. W okresie 20.10.1930-19.03.1932 r. uczęszczał do Szkoły Mechaników Lotniczych LOPP w Lygnówce pod Lwowem. W okresie 04-30.04.1932 r. służył w Batalionie Lotniczym w Poznaniu. W okresie 30.04.1932-09.1939 r. służył w 2 Pułku Lotniczym w Krakowie (jako mechanik lotniczy w 26 Eskadrze Towarzyszącej). Wybuch wojny zastał go w Klimontowie k. Sosnowca. Internowany w Rumunii (20.09.1939-09.01.1940). W okresie 09.01.1940-22.02.1940 służył w Polskich Siłach Powietrznych we Francji. W dniu 22.02.1940 r. został przeniesiony do Anglii,

gdzie służył w RAF (26.03-05.08.1940). W okresie 05.08.1940-14.06.1946 r. służył w polskim 301 Dywizjonie Bombowym jako mechanik lotniczy. Odznaczony m.in. Krzyżem Zasłużonych i Medalem Lotniczym. W 1945 r. uzyskał stopień st. sierżanta. Po powrocie do kraju w okresie 05.03.1947-15.09.1951 r. pracował jako mechanik w Zakładach Przemysłu Tytoniowego w Krakowie. Potem w okresie 19.09.1955-24.06.1955 r. pracował w Spółdzielni Pracy Komunikacyjno-Warsztatowej, a od 25.06.1955 w Spółdzielni Pracy &quot;Mechanika&quot;; jako ślusarz-mechanik. Piloci:

ppor. pil. rez. Zygmunt Czyżowski, ur.27.06.1911 r., absolwent Uniwersytetu Jagiellońskiego, ukończył kurs pilotażu w CWL-1 w Dęblinie, mianowany ppor. rez. pil w 1937 r. Zmobilizowany w sierpniu 1939 r. do 2 pl w Krakowie, brał udział w kampanii wrześniowej 1939 r. jako pilot 26 eskadry obserwacyjnej, przydzielonej do dyspozycji dowódcy lotnictwa armii &quot;Kraków&quot;;. II pluton przydzielony został do dyspozycji dowódcy GO &quot;Śląsk&quot;; na lotnisko Klimontów koło Sosnowca. 1.IX.1939 r. wystartował na samolocie R.-XIII/D &quot;Lublin&quot;; wraz z por.obs. Janem Konikowskim z zadaniem rozpoznania niemieckiego lotniska w rejonie Gliwic. Podczas lotu nad Mikołowem samolot został zestrzelony przez niemiecką obronę przeciwlotniczą. Obserwator został ranny, dostał się do niewoli, pilot Zygmunt Czyżowski zginął. Początkowo pochowany na cmentarzu w Mikołowie, staraniem rodziny, po wojnie ekshumowany został na cmentarz Bródnowski w Warszawie.kpr. pil. Andrzej Duda &ndash; We wrześniu 1939 r. ewakuował się do Rumunii, następnie powrócił do kraju. Zaprzysiężony w AK, działał pod pseudonimem "Jarosz". Zmarł 30.01.1986 r. w Krakowie.

kpr. pil. Józef Talaga &ndash; Pozostał w kraju. Zaprzysiężony w ZWZ-AK, w którym działał pod pseudonimem "Lister". Zmarł 23.04.1989 r. w Skawinie. kpr. pil. Gerard Twardoch (ur. 11.02.1916 r. - zg.16.10.1942 r.) brał udział jako pilot w 26 Eskadrze obserwacyjnej w Wojnie Obronnej w 1939 r.

Potem przedostał się do Anglii, gdzie otrzymał przydział do 304 db w Talbenny. W dn. 16.10.1942 r. na samolocie Vickers Wellington nr R 1413 wystartował z zadaniem patrolowania zatoki Biskajskiej i zwalczania niemieckich okrętów podwodnych. Podczas lotu nadano dwukrotnie SOS o ataku niemieckich myśliwców. Samolot został zestrzelony do morza a cała załoga w składzie: F/O (pil.) Stanisław Targowski, Sgt (pil.) Gerard Twardoch, F/O (naw.) Tadeusz Oleś, Sgt (rtg.) Zygmunt Piechowiak, Sgt (strz.) Władysław Młynarski, Sgt (strz.) Franciszek Kubacik zginęła. Odznaczony Srebrnym Krzyżem Orderu Virtuti Militari i 3 razy Krzyżem Walecznych. Obserwatorzy:

por. obs. Jan Konikowski &ndash; absolwent Szkoły Podchorążych Lotnictwa z 1934 r. - VIII promocja z 64 lokatą, po II wojnie światowej był pilotem w PLL LOT. W 1949 r. brał udział (wraz z &ndash; kpt. Mieczysławem Sadowskim (ówczesny szef personelu latającego na Okęciu) i kpt. Tomaszem Tomaszewskim w uprowadzeniu rejsowego samolotu z Katowic do Gdańska na Bornholm Na pokładzie oprócz rodzin pilotów, które weszły na pokład w czasie międzylądowania w Łodzi, znajdował się wysokiej rangi funkcjonariusz Ministerstwa Bezpieczeństwa Publicznego. Historia ta została przedstawiona w filmie dokumentalnym emitowanym przez telewizję TVN &quot;Ucieczka na Bornholm&quot;; z 2003 r. reż. W. Bockenheimer. W opisie filmu czytamy: "Przygotowania przebiegały w całkowitej konspiracji. Sadowski i Tomaszewski ustalili plan &ndash; do rejsowej Dakoty lecącej z Katowic do Gdańska miał wsiąść jako pasażer Tomaszewski. Żona Sadowskiego oraz żona Tomaszewskiego, która kupiła bilet na panieńskie nazwisko, z dwójką małych synów czekały na lotnisku w Łodzi. Tam przewidziano międzylądowanie dla dotankowania paliwa. Jego zapas był niezbędny, by dolecieć na Bornholm. Wystartowali rano 19 grudnia. Sadowski musiał w plan ucieczki wtajemniczyć drugiego pilota. Jan Konikowski znał Sadowskiego jeszcze przed wojną. Bez wahania zgodził się na ucieczkę. Ale niepewny był nawigator. Piloci postanowili najdłużej jak się da utrzymywać go w przekonaniu, że lot odbywa się zgodnie z planem. Nawigator, który zajmował się głównie łącznością radiową, miał osobne pomieszczenie tuż za kabiną pilotów. Sadowski i Tomaszewski starali się nie wpuszczać go do kokpitu (&hellip;)." Dalsze losy Jana Konikowskiego pozostają nieznane.por. obs. Jan Prażmowski &ndash; ur. 27.11.1911 r. w Węgrzicach koło Krakowa. Egzamin dojrzałości zdał w 1932 r. W okresie 1932-35 uczył się w Szkole Podchorążych w Ostrowii Mazowieckiej. Ukończył ją w stopniu podporucznika i został przydzielony do 22 Pułku Piechoty w Piotrkowie Trybunalskim. W 1938 r. powołany na kurs obserwatorów w Dęblinie a po jego ukończeniu przydzielony do 2 p. lotn. Kraków w 26 Eskadrze Obserwacyjnej. W kampanii wrześniowej &ndash; jak pisał &ndash; brał udział w lotach rozpoznawczych od Zawiercia do Igołomii, następnie z armią Karpaty do Kut do 20.09.1939. W dniu 21.09.1939 r. przekroczył z eskadrą granicę z Rumunią w Kutach po czym został internowany. W październiku wrócił do Polski, brał udział w zorganizowaniu przerzutów na Węgry. Z końcem kwietnia 1940 r. otrzymał rozkaz z 5 DOK Kraków przedostania się na Węgry. W maju 1940 r. poprzez Jugosławię i Grecję (Pireus ) przedostał się do Francji. Po upadku Francji z Bayonne trafił do Anglii. Po przeszkoleniu w Talbenny trafił do bazy w Tale w Walii, gdzie na samolotach Wellington służył w 304 Dywizjonie Bombowym, brał udział w nalotach na Niemcy i w zwalczaniu łodzi podwodnych. Do Ojczyzny powrócił w 1947 r., gdzie pracował w różnych zakładach jako pracownik fizyczny i umysłowy. W okresie Stalinowskim był krótko uwięziony. W 1957 r. powołany do Ludowego Wojska Polskiego do Szkoły Podchorążych w Radomiu. W tymże roku został wysłany do Wietnamu jako przedstawiciel wojskowej misji rozjemczej. W 1967 r. przeszedł na emeryturę w stopniu majora. Odznaczony Virtuti Militari V klasy w 1943 r., 3 razy Krzyżem Walecznych w 1944 r., 3 razy Medalem Lotniczym w 1944 r.

Zmarł w dn. 21.09.1995 r. w Warszawie. ppor. obs. rez. Mieczysław Łapa &ndash; ur. 30.03.1907 r. w Wieliczce. W 1926 r. ukończył liceum a następnie kurs administracji samorządowej. W okresie od 1 kwietnia 1934 do 20 sierpnia 1939 r. pracował w Urzędzie Gminy Liszki koło Krakowa jako sekretarz samorządu gminnego. Po udziale w kompanii wrzesniowej przedostał się do Wielkiej Brytanii, gdzie służył w 301 Dywizjonie Bombowym jako obserwator (wcześniej 19 września 1939 znalazł się w Rumunii a 19 listopada 1939 r. we Francji).

Uszczegóławiając: w dn. 22 lutego 1940 r. trafił do "CW Lotn" w Anglii - chodzi tu prawdopodobnie o pobyt w RAF Eastchurch, gdzie trafił początkowo cały personel PSP. Dnia 13 maja 1940 r. trafił do Air Observer Navigation School w Prestwick. 19 sierpnia 1940 r. jako obserwator (nawigator) trafił do 301 DB (loty na 3 miejscowych Fairey Battle a później Wellingtonach). 20 marca 1941 r. awansował do stopnia porucznika

1 września 1941 r. odszedł do dowództwa PSP w Londynie jako oficer administracyjny (ewidencja personelu).

2 marca 1942 r. awansowany do stopnia kapitana. 1 grudnia 1944 r. trafił do dowództwa Transport Command.

10 stycznia 1945 r. przeszedł kurs odświeżający dla personelu latającego jako nawigator.

25 kwietnia 1945 r. wrócił do 301 Dywizjonu, który wówczas był już Dywizjonem Transportowym.

Jego łączny nalot na maszynach wielosilnikowych to 300 godzin.

Brał udział m.in. w bombardowaniach Bremy, Kolonii, Mannheim, Kilonii, Hamburga. Odznaczony Krzyżem Virturi Militari V klasy nr 9047 i Krzyżem Walecznych. Jego numer ew. RAF to 76784 a ostatni stopień RAF F/Lt. Był członkiem Stowarzyszenia Lotników Polskich. Zmarł w dn. 23.12.1981 w Leeds. Jeśli wiesz coś więcej na temat lotniska lub pilotów &ndash; napisz na adres klimontow@op.pl Dziękuję p. Zenonowi Dudkowi za pomoc merytoryczną w przygotowaniu artykułu. Ponadto korzystałem z pomocy: p. D. Prażmowska, p. R. Kowalski, p. B. Belcarz, p. J. Pawlak, p. P. Jefferies, p. P. Sikora, p. W. Grudniak, p. R. Gadacz. Źródła:

- B. Belcarz: 26 Eskadra Obserwacyjna Armii Kraków w działaniach wrzesniowych 1939 roku [w]: Środkoeuropejskie Dziedzictwo Lotnicze, MLP Kraków 2005

- O. Cumft, H.K. Kujawa: Księga Lotników Polskich Poległych Zaginionych i Zmarłych 1939-1946, wyd. MON 1989,

- J. Pawlak: Polskie eskadry w Wojnie Obronnej 1939, wyd. WKiŁ, Warszawa 1982

- J. Pawlak: Polskie eskadry w latach 1918-1939, wyd. WKiŁ, Warszawa 1989

- J. Zieliński, T. Krzystek: Dowódcy dywizjonów Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie, wyd. Poznań 2002,

Polecam też strony:<http://www.gos.fora.pl/historia,36/lotnisko-polowe-w-klimontowie-kolo-sosnowca,365.html>

[http://brzoza.wzks.uj.edu.pl:8080/~leb31/praca/index.php?option=com\\_content&task=view&id=48&Itemid=53](http://brzoza.wzks.uj.edu.pl:8080/~leb31/praca/index.php?option=com_content&task=view&id=48&Itemid=53)

[http://pl.wikipedia.org/wiki/26\\_Eskadra\\_Obserwacyjna](http://pl.wikipedia.org/wiki/26_Eskadra_Obserwacyjna)

<http://www.dws.org.pl/viewtopic.php?f=59&t=15314>

[http://www.polishairforce.pl/\\_promocjaxiii.html](http://www.polishairforce.pl/_promocjaxiii.html)

<http://jarekobi.republika.pl/r13.html>

<http://www.filmpolski.pl/fp/index.php/4218469>

<http://304squadron.blogspot.com/2010/02/more-casualties.html>

<http://forum.valka.cz/viewtopic.php/t/63643>

<http://eksploratorzy.com.pl/viewtopic.php?f=87&t=616>