



PULK LOTNICZY W BABIMOŚCIE

KALENDARIUM

6.07.1957 r.	Powołanie 45 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego w Babimoście (Jednostka Wojskowa 5037). Dowództwo obejmuje mjr pil. Tadeusz Abramczuk .
10.10.1957 r.	Przebazowanie samolotów z 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego Warszawa do Babimostu pod dowództwem por. pil. Jana Malickiego.
21.06.1959 r.	Otwarcie Ośrodka Wczasów Niedzielnym nad jeziorem Liny.
1959 r.	Dowódcą zostaje mjr pil. Jan Malicki .
21.07.1961 r.	Lądowanie Jurija Gagarina na lotnisku w Babimoście. Nadanie kosmonaucie tytułu Honorowego Pilota 45 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego Obrony Przeciwlotniczej.
1963 r.	Dowództwo obejmuje mjr pil. Henryk Lis .
9.07.1966 r.	Otwarcie Garnizonowego Klubu Oficerskiego (obecnie Gminny Ośrodek Kultury).
6.09.1967 r.	Osiedle mieszkaniowe uzyskuje tytuł najpiękniejszego w Ludowym Wojsku Polskim.
listopad 1969 r.	45 PLM zostaje włączony do Dowództwa Wojsk Lotniczych i zmienia przeznaczenie na pułk myśliwsko-szturmowy.
19.12.1969 r.	Dowódca Pułku ppłk pil. Henryk Lis dokonuje pierwszego wylotu na samolocie Lim-6.
30.05.1970 r.	Pokaz lotniczy przed Ministrem Obrony Narodowej Szwecji Sven Anderssonem i Ministrem Obrony Narodowej PRL gen. broni Wojciechem Jaruzelskim.
22.08.1970 r.	Dowódcą zostaje ppłk dypl. pil. Jerzy Radwański .
14.06.1971 r.	Jednostka gości grupę oficerów Armii ČSRS, którzy przybyli na rekonesans w związku z ćwiczeniami „TATRY-71”.
31.06.1971 r.	Przebazowanie do Hradec Kralove.
20.04.1972 r.	Pułk babimojski gości delegację Królestwa Norwegii oraz Ministra Obrony Narodowej PRL gen. broni Wojciecha Jaruzelskiego.
16.05.1972 r.	Żeńska drużyna Organizacji Rodzin Wojskowych z Babimostu startuje w zawodach sportowo-obronnych o mistrzostwo 2 Dywizji Lotnictwa Szturmowo-Rozpoznawczego i zajmuje 1 miejsce na 5 startujących drużyn.
20.08.1972 r.	Pododdział z naszego pułku pod dowództwem por. Adama Tomeckiego bierze udział w uroczystej odprawie wart przed Grobem Nieznanego Żołnierza.
18.12.1972 r.	Stanowisko dowódcy objął ppłk dypl. pil. Bronisław Galoch .
30.06.1973 r.	Zakończenie prac budowlanych w ośrodku wypoczynkowym „Liny”.
29.05.1976 r.	Płk dypl. pil. Eugeniusz Brodalka przejmuje obowiązki dowódcy pułku.
31.05.1976 r.	Przebazowanie do Kąkolewa z powodu remontu lotniska.
13-15.09 1976 r.	Udział w ćwiczeniach „Tarcza-76”. Wizyta lotników z NRD.
3-4.11.1976 r.	Oddanie do użytku nowo wybudowanego obiektu dla posterunku radiotechnicznego „Górki”.

12.04.1979 r.	Wizyta w Babimoście pierwszego polskiego kosmonauty pplk. Mirosława Hermaszewskiego.
9.01.1979 r.	Dowództwo obejmuje mjr Janusz Kamiński .
12-22.06.1979 r.	Wspólne szkolenie z żołnierzami z NRD na lotnisku Babimost.
4.09.1982 r.	Dowódcą zostaje plk pil. Stanisław Lejko .
9.07.1983 r.	Przebazowanie na lotnisko w Kąkolewie.
1987 r.	Dowództwo obejmuje plk pil. Mirosław Kasper .
1988 r.	Przemianowanie jednostki na 45 Lotniczy Pułk Szkolno-Bojowy.
17.01.1988 r.	Zdobycie po raz trzeci, już na własność Pucharu Przechodniego Dowódcy Wojsk Lotniczych za uzyskanie wysokich wyników w zakresie bezpieczeństwa latania.
1990 r.	Dowództwo obejmuje plk pil. Alfred Hajduła .
1992 r.	Likwidacja 45 Lotniczego Pułku Szkolno-Bojowego.
22.08.1992 r.	Ostatnia zbiórka ze sztandarem pułku, który pożegnano a następnie przekazano do Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie.
20.03.1992 r.	Utworzenie Komendy Obsługi Lotniska Babimost (KOL). Jej pierwszym komendantem zostaje pplk Andrzej Stokowiec .
23.03.1995 r.	Komendę obejmuje mjr inż. Jerzy Zbieralski .
Czerwiec-lipiec 1995 r.	Na lotnisku bazują samoloty i śmigłowce Armii Amerykańskiej w ramach ćwiczeń „Dwa orły”.
10-23.07.1996 r.	Ćwiczenia żołnierzy wojsk NATO. Lądowanie na lotnisku największego amerykańskiego samolotu transportowego „Galaxy” z żołnierzami i sprzętem bojowym.
31.12.1999 r.	Rozformowanie Komendy Obsługi Lotniska JW 2784 Babimost.
1.01.2000 r.	Utworzenie Komendy Lotniska nr 2 jako JW 3293. Komendantem pozostaje mjr inż. Jerzy Zbieralski, a po nim kolejno pplk Andrzej Włodarczak i mjr Witold Sypniewski .
8.05.2003 r.	Wizyta Prezydenta RP Aleksandra Kwaśniewskiego na Ziemi Babimojskiej.
10-30.10.2003 r.	Na terenie garnizonu Babimost odbywają się ćwiczenia 1 korpusu niemiecko-holenderskiego. Podczas ćwiczeń wizytę złożył następca tronu holenderskiego książę Willem-Alexander van Oranje.
31.12.2004 r.	Całkowita likwidacja Jednostki Wojskowej w Babimoście.



Pamiątkowy medal i odznaka pułkowa

LOT W NIEZNANE



SBLim-2. Fot. Jacek Waszczuk

Słoneczny dzień 10 października 1957 r. Ląduję wraz z kilkoma innymi młodymi pilotami pod dowództwem porucznika Jana Malickiego w miasteczku Babimost na Ziemiach Odzyskanych. Co mnie tu czeka? Gdzie los mnie przyznał? Rozkaz mnie tu przywiódł. Może kolejny przywróci do Warszawy, gdzie spędziłem kilka ostatnich lat? Jeszcze nie wiem, że przeżyję tu kilkadziesiąt lat mojego życia, tu założę rodzinę, a lotnisko będzie często moim drugim domem. Teraz jednak wysiadam z Lima-2, ze mną lądują koledzy. Razem przeszliśmy szkołę lotniczą w Radomiu, potem naukę w stolicy, a teraz stajemy na wąskim pasie betonu między jeziorami i lasami. Na lotnisku czeka na nas porucznik Ryszard Pomorski z dwoma żołnierzami – wojskowi pionierzy na tej ziemi. Po chwili dojeżdżamy do miasteczka. Mijamy niskie domki z okiennicami, ruiny ratusza. Na bruku ulic dudnią nasze samochody – to jakby zapowiedź zmian. Już niedługo senny Babimost obudzi huk silników samolotów, a rytmiczny stukot żołnierskich butów i warkot samochodów wiozących wojsko na lotnisko będzie tu codziennością.

Odnajdujemy nowe budynki koszar. Umeblowanie sztabu to poniemieckie sprzęty przywiezione z opuszczonej jednostki w Międzyrzeczu. Cóż, dobre i to na początek. Odbieram klucze do pierwszego własnego mieszkania – małej kawalerki. Co za radość po latach życia w koszarach. Nie wszyscy mają tyle szczęścia. Muszą szukać kwater u miejscowych – a oni bardzo nieufnie przyglądają się obcym.

O poranku 12 października 1957 r. transportem kolejowym docierają żołnierze obsługi naziemnej oraz sprzęt i samochody. Zaludniają się koszary. Rusza codzienna służba. Nauka, loty, ale i wspólne życie na osiedlu. Już w kwietniu 1958 r. jednostka liczy 158 żołnierzy – w tym 71 oficerów, 17 podoficerów i 70 szeregowców. Dysponujemy siedemnastoma samolotami Lim-2, trzema UT Mig-15 i jednym Jak -11. Takie są skromne początki jednostki w Babimoście.



Dowódca klucza uzbrojenia ppor. Ryszard Pomorski i żołnierze służby zasadniczej na stojance - jesień 1958 r.

Babimost w 1957 roku

Jeszcze w Warszawie poinformowano nas, że nowy pułk stacjonuje w małym miasteczku. Nie spodziewaliśmy się, że aż tak małym. Babimost liczy nieco ponad 2 tysiące mieszkańców. Obok dwóch okazałych kościołów oraz skupionych wokół nich niskich dziewiętnastowiecznych domów widać budynki koszar i kilka bloków mieszkalnych. Na obecnym placu Kopernika pasą się kozy. Dużą część miejscowości zajmują opuszczone cmentarze: ewangelicki i żydowski. Nadal w wielu miejscach straszą ruiny zburzonych w 1945 roku budynków. Uliczki są ciemne, jedynie gdzieś w kącie widać błask gazowych latarni rozświetla mrok. Wokół rozpościerają się pola i łąki.

Lotnisko

Jego budowę rozpoczęto już w 1945 roku. Początkowo przeznaczone było dla lotnictwa sił zbrojnych ZSRR. Tylko względy oszczędnościowe naszego wschodniego sąsiada sprawiły, że Babimost przez następnych kilkadziesiąt lat nie żył w cieniu czerwonej gwiazdy. Pod planowany pas wykarczowano las, wyburzono zabudowania sierocińca. Kolejno przybywały drogi kołowania, stojanki – jak z rosyjska nazywano „parkingi” dla samolotów, stanowisko dowodzenia, hangar, w którym przeprowadzano naprawy samolotów, wieża kontroli lotów, magazyny i bomboskład.

W późniejszych latach wielkim nakładem środków wybudowano podziemne stanowisko dowodzenia i 14 schronów, a także domek pilota. Po kolejnych przebudowach nasz pas startowy ma już 2500 m długości i szerokość 60 m. Równoległe do niego położony jest trawiasty pas awaryjny.



Lotnisko w Babimoście od strony Nowego Kramaska.

Pułk

Pułk składał się z 3 eskadr lotniczych i jednej eskadry technicznej zajmującej się naprawami samolotów. W eskadrach było po około 120 żołnierzy – pilotów i obsługi technicznej - techników oraz mechaników o specjalnościach: eksploatacja silnika i płatowca, radia, osprzętu i uzbrojenia samolotu. Oprócz tego funkcjonowały bataliony łączności oraz zaopatrzenia. Dywizjon dowodzenia lotami, kompania wartownicza i pluton straży pożarnej. Służba wysokościowo-ratownicza zajmowała się przygotowaniem pilotów do awaryjnego opuszczenia samolotów w szczególnych przypadkach – czyli katapultowania, albo skoku przez burtę. W okresie rozkwitu jednostki służyło tu około **1200 żołnierzy** służby zasadniczej oraz zatrudniano blisko 200 pracowników cywilnych.



Przysięga młodego rocznika 1958 r.



Pamiątka z ćwiczeń wojskowych , tzw. „tygodnia wojny”.
Piloci i służby techniczne na tle samolotu Lim-2. 24 czerwca 1958 r.



Dowódcy pułku - od lewej:
Jan Malicki, Henryk Lis,
Jerzy Radwański i Bronisław Galoch
podczas uroczystej zbiórki



Samoloty

Początkowo w pułku latały myśliwce Lim-2, następnie Lim-5 oraz wyposażone w stację radiolokacyjną Lim-5P. Od 1969 roku mieliśmy samoloty myśliwsko-szturmowe Lim-6 produkowane w WSK – Mielec na licencji radzieckiego MiG – 17. Wykorzystywaliśmy też polskie samoloty szkolno-treningowe TS-8 Bies i TS-11 Iskra oraz 2 samoloty transportowe An-2, tzw. „Antki”. Ogólna liczba samolotów na wyposażeniu jednostki dochodziła do 70.



Pilot Henryk Piękoś w samolocie Lim-2.
Początek lat sześćdziesiątych



Eskadra lotnicza przygotowuje samoloty do lotów. Samoloty Lim-6 w kamuflażu wojsk myśliwskich



Samolot szkolno-treningowy TS-11 Iskra



„Start zezwalam” – kierownik lotów
Zdzisław Mogilnicki przy radiostacji

Szkolenie pilotów miało na celu **przygotowanie do walki** powietrznej z wrogiem. Zaczynaliśmy zawsze od zajęć teoretycznych z bardzo wielu przedmiotów – jak choćby regulaminów wykonywania lotów, eksploatacji sprzętu lotniczego, nawigacji, strzelania, bombardowania. Po zdaniu egzaminów ćwiczyliśmy na prymitywnych wówczas symulatorach. Kiedy i tam wykazaliśmy się odpowiednimi umiejętnościami, przychodził czas na praktyczne ćwiczenia. Walki powietrzne, strzelania, bombardowania oraz loty na rozpoznanie obiektów naziemnych, loty koszące i przeloty na obce lotniska. Musieliśmy znać do perfekcji topografię terenu w promieniu 300 kilometrów, obsługiwać samolot z zawiązanymi oczami, a nawet odbywać lot w zasłoniętej kabinie – bez widoczności. Obowiązywała też umiejętność posługiwania się alfabetem Morse’a, (to się przydawało też do „tajnej” korespondencji z piękną babimojszczanką, którą wtedy poznałem).



Lotnicy przy samolocie An-2, który służył do skoków spadochronowych. Na zdjęciu od lewej: pilot Antoni Hołub, mechanik Wiesław Kłosowicz, szef służby – Zenon Skobiej, starszy mechanik Andrzej Skiba – po wykonaniu pięćsetnego skoku spadochronowego, mechanik Henryk Piędak, pilot Jan Bednarczyk

Wszyscy piloci musieli raz w miesiącu przechodzić trening na katapultce naziemnej i przynajmniej raz w roku oddać **skok ze spadochronem**. Podczas takich ćwiczeń doszło kiedyś do niebezpiecznej sytuacji. Kilku pilotów wyskoczyło z naszego „Antka”. Mieli wylądować na lotnisku. Jednak silny wiatr zniósł ich na drzewa obok lotniskowych magazynów. Wszyscy wylądowali wśród drzew, oprócz pechowca, którego siła podmuchu wbiła między konary. Cudem nie stracił przyrodzenia. Miał na koncie pięć tysięcy bezpiecznych startów i lądowań, a o największe niebezpieczeństwo otarł się, wykonując teoretycznie łatwiejszy skok ze spadochronem.

Podczas lotów zdobywaliśmy także kolejne uprawnienia do latania w dzień i w nocy w zwykłych i w trudnych warunkach atmosferycznych, aż w końcu przy minimum pogodowym. Były też loty na wznowienie nawyków u tych z nas, którzy mieli dłuższą przerwę w lataniu. Szkolenie prowadziło do automatyzacji czynności. Niemal podświadomego działania w sytuacjach trudnych. Bycie pilotem wymagało nie tylko żelaznego zdrowia, dużej sprawności intelektualnej, ale także umiejętności podejmowania decyzji w sytuacjach nieprzewidzianych.

Obok pasa stał pomalowany w czarno-białe kwadraty samochód zwany „kraciatką”, z którego podczas ćwiczeń komenda wydawał kierownik lotów. Służbę pełnił tam też dyżurny nawigator i skrupulatnie zapisujący czas spędzony w powietrzu chronometrarzysta.

Loty nie mogły się odbywać bez wielu służb naziemnych – mechaników obsługujących samolot, uzupełniających paliwo i tlen, podłączających ładowanie tzw. „elektro-gazu”, oraz straży pożarnej.



Kierownik lotów podczas pracy.

Obok - stanowisko dyżurnego kierownika lotniska na wieży



„Kwadrat” w którym pracowały służby kierujące lotami, a piloci oczekiwali na swój start

Żeby pilot mógł trafić na oś pasa, rozstawione były dwie radiolatarnie. „Dalsza” - DRL, najczęściej w odległości czterech kilometrów od progu pasa. Po kolejnych trzech kilometrach „bliższa” - BRL. Przy niej stała latarnia lotniskowa KNS nadająca sygnałem Morse’a pierwszą i ostatnią literę kryptonimu lotniska. Babimost miał kryptonim „TRAKTOR”, a więc migła „TR”.



Tablica przyrządów w II kabinie samolotu SB Lim

W nocy była bardzo przydatna. Samoloty wyposażono w automatyczny radiokompas (ARK) odbierający sygnał z radiolatarni „dalszej”, której wskazania na tablicy przyrządów pilota zawsze pokazywały kierunek na lotnisko, a dokładnie na „dalszą”. Bezpieczeństwo lotów wspomagał też, zwłaszcza w gorszych warunkach meteorologicznych, radiolokacyjny system lądowania (RSL) usytuowany na lotnisku obok drogi startowej oraz system świetlny. System świetlny składał się ze świateł usytuowanych na progu, krawężniach i końcu drogi startowej. Do kontroli radarowej samolotów w powietrzu służyła stacja radiolokacyjna systemu RSL z praktycznym zasięgiem obserwacji do 60 km i stacja radiolokacyjna wraz z wysokościomierzem usytuowana na tzw. górkach, o zasięgu do 200 km. Ta ostatnia służyła również do wykrywania obcych samolotów i naprowadzania na nie naszych myśliwców. Pilot podchodząc do lądowania w trudnych warunkach, często nic nie widzi, nawet końcówek skrzydeł swojego samolotu. Wskazania przyrządów jak zbawienie prowadzą go na oś pasa.



Piloci

Babimojscy piloci byli wszechstronnie wyszkoleni, przechodząc przez wszystkie rodzaje lotnictwa: myśliwskie, myśliwsko-szturmowe, myśliwsko-bombowe aż do pułku szkolno-bojowego. Reprezentanci jednostki brali udział w zawodach lotniczych. W 1973 r. kapitan Zdzisław Mogilnicki zajął I miejsce, zdobywając **błękitne skrzydła pilota – zwiadowcy** podczas Centralnych Taktyczno-Bojowych Zawodów Rozpoznania Powietrznego Sił Zbrojnych PRL. Dużym sukcesem było też zwycięstwo kapitana Pawła Jaworowicza - mistrza Polski w **akrobacjach lotniczych samolotów odrzutowych** oraz majora Stanisława Michalaka – **Mistrza Rozpoznania Powietrznego** Lotnictwa Myśliwsko-Szturmowego w 1978 r. W zawodach tych należało wykazać się niezwykłą wszechstronnością – rozpoznaniem celów i strzelaniem z rakiet oraz działek do celów naziemnych, rozpoznaniem portów morskich i okrętów, a także uniknięciem zestrzelenia przez okręty wojenne.

W 1972 r. nasze umiejętności prezentowaliśmy przed Ministrem Obrony Narodowej Norwegii Alfem Forstervollfem i Ministrem Obrony Narodowej PRL gen. broni Wojciechem Jaruzelskim. Goście obejrzeni pokaz lotniczy na temat „wyprowadzenie pułku spod uderzenia”. Zostało ono wykonane pomyślnie. W ciągu 4 minut 40 sekund 24 samoloty Lim-6 i 24 samoloty Mig-21 wystartowały z lotniska i znalazły się w powietrzu.



Piloci: Alfred Hajduła i Józef Jabłonowski przy swoich maszynach oraz Romuald Feliński w powietrzu.

**W latach 1977 – 1991
wylaniano tzw. Pilota Roku.
Byli nimi:**

- 1977 r. – Stanisław Michalak
1978 r. – Zdzisław Mogilnicki
1979 r. – Ryszard Michałowski
1980 r. – Jan Czop
1981 r. – Tadeusz Ptak
1982 i 1984 – Józef Jabłonowski
1983 r. – Stefan Szlęzak
1985 i 1986 r. – Jacek Kawa
1987 r. – Jerzy Wawrzyniak
1988 r. – Leszek Jędrzejak
1989 r. – Edward Nodźak
1990 r. – Ryszard Piś
1991 r. – Mirosław Prokop



Piloci: Jan Czop, Mirosław Kasper, Stanisław Michalak



Pierwszy rząd od lewej:

**Jan Czop, Jerzy Sobiech, Edward Chyra, Edward Cieniata;
drugi rząd: Józef Para, Edward Kwiatkowski, Jan Ożóg**



**Wyróżnienie pilota Tadeusza Ptaka medalem "Zasłużony Pilot PRL" po przymusowym lądowaniu w polu.
Od lewej: Marian Węgrzyn, Janusz Konieczny, Eugeniusz Brodalka, Dowódca Wojsk Lotniczych gen. Tadeusz
Krepki, Tadeusz Ptak, Janusz Kamiński, Kazimierz Stagraczyński, Anatol Soroczyński, Krzysztof Kolano**



Alarmy



Pilot Romuald Feliński przed załadunkiem bomb –
lotnisko w Babimoście - 1983 r.

Syreny w środku nocy budziły nas na **alarm**. W pośpiechu jechaliśmy na lotnisko. Startowaliśmy parą lub całym kluczem w poszukiwaniu wrogiego obiektu. Czasami był to pozorujący wroga **bombowiec radziecki**. Choć ciężki, to bardzo szybki. W dodatku miał sposób na nasze urządzenia radarowe. Rozsypywał za sobą pocięte paski folii aluminiowej, które zakłócały pracę radarów.

Innym razem ogłoszono alarm w ciągu dnia. Szukaliśmy podejrzanego obiektu. Wznosiliśmy się coraz wyżej - już wskazówka wysokościomierza pokazywała 10, 11, 14 tysięcy metrów nad ziemią. Wyciskaliśmy z limów maksymalną szybkość 1000 kilometrów na godzinę i udało się odnaleźć cel – balon wywiadowczy wrogiego państwa. Strzelaliśmy, jednak był za wysoko. Z wysokości 16 kilometrów fotografował nasze obiekty. W tych zimnowojennych czasach zagrożenie konfliktem zbrojnym było realne, więc nasze zadania traktowaliśmy bardzo poważnie.



Najczęściej alarmy były tylko sprawdzaniem naszej gotowości bojowej, choć bywały naprawdę gorące sytuacje, jak choćby podczas kryzysu kubańskiego w 1962 roku, kiedy wojna światowa wisiała na włosku. Wtedy przez trzy miesiące utrzymywano pełną gotowość bojową całego pułku.

**Bardzo ważna czynność przed lotami -
ustawienie ujednoliconego czasu dla
wszystkich pilotów. Było to podstawą oceny
przy lotach trasowych i wyjściach na czas**



Przebazowania

Nasze szkolenie sprawdzano nie tylko na stałym lotnisku, ale także w warunkach zbliżonych do frontowych. W tym celu wyjeżdżaliśmy na przebazowania, gdzie ćwiczyliśmy uderzenia naziemne, różne manewry, lądowania na drogowych odcinkach lotniskowych (DOL), czyli na autostradzie. To były ciekawe wyzwania. Silnych przeżyć doznawaliśmy podczas strzelania prawdziwymi raketami i niszczenia celów prawdziwymi bombami. Taki lot przebiegał z precyzją co do sekundy. Trzeba było cały czas być bardzo skupionym, aby nie popełnić jakiegoś błędu, który mógłby się skończyć wypadkiem.



Na poligonie w Żaganiu – 1976 r.

W pierwszym rzędzie od lewej: Eugeniusz Brodalka, Jan Ożóg, Stefan Rogalski, Jan Czop, Nowicki.



Lato 1989 r. w Kąkolewie. Instruktorzy z podchorążymi. Od lewej instruktorzy: Stefan Tobolczyk, Stanisław Michalak, Tomaszewski, Zbigniew Rogalski, Zdzisław Frydrych, Kałużny, Kulczycki, Romuald Feliński, Janusz Rojewski, Jerzy Wawrzyniak.



Szkolenie przyszłych pilotów i żołnierzy służby zasadniczej

Przez cały okres istnienia pułku szkoliliśmy młodych pilotów, trafiających do nas po wstępnym przygotowaniu w Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie. Podchorążowie, którzy do nas przychodzili, „ledwo trzymali się powietrza”. Ćwiczyli wyłącznie w dobrych warunkach pogodowych. Pierwsze loty odbywały się „po kręgu” dookoła lotniska, a w tylnej kabinie, za sterami siedział doświadczony instruktor.



Przed lotem na samolocie SB Lim-2,
piloci Wacław Nawrocki, Jan Czop



Eskadra w komplecie
– 1983 r. Obok
podchorążych
Wacław Nawrocki,
Roman Blicharz
i Janusz Rojewski,
Edward Nodżak



Żołnierze podczas przysięgi

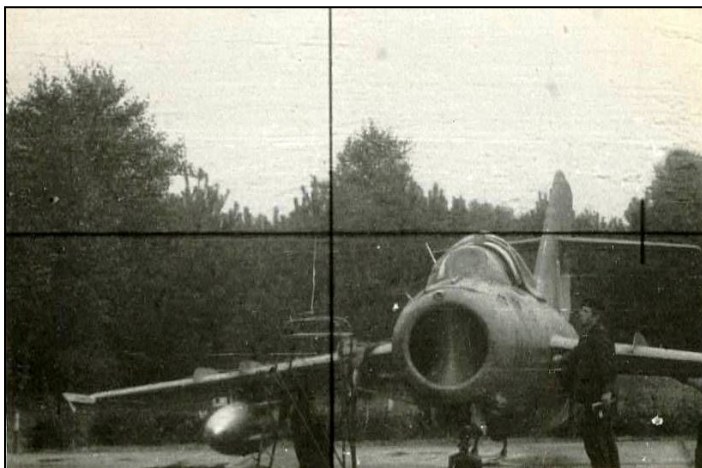
Pierwszy samodzielny wylot wieńczyło tzw. **laszowanie**. Młody pilot meldował się u instruktora. Potem nachylał się przed samolotem, a koledzy kleпали go w odpowiednie miejsce poniżej pasa. Z czasem podchorążowie zdobywali kolejne umiejętności. Po dwóch latach szkolenia wracali do szkół oficerskich. Zdawali kolejne egzaminy i zasilali kadrę lotnisk wojskowych w całej Polsce. Młodzi piloci mieszkali w internacie przy ulicy Gagarina, gdzie obecnie znajduje się Gminny Ośrodek Zdrowia.

Wiosną i jesienią trafiało do naszego pułku kilkudziesięciu rekrutów z obowiązkowego wówczas poboru. W ciągu kilku tygodni wypełnionych musztrą i nauką zamieniali się w żołnierzy, których przyjeżdżające na **przysięgę** rodziny nie mogły rozpoznać. Uroczystość ta była dużym wydarzeniem. Już od rana z pociągów, autobusów i samochodów wylewały się tłumy gości z całego kraju. Po przysiędze następował wspólny posiłek i zwiedzanie koszar. W ciągu tych lat przewinęło się

przez jednostkę wiele tysięcy rekrutów, odbywających u nas zasadniczą służbę wojskową, szkolących się w zakresie obsługi samolotów czy też zdobywających uprawnienia na prowadzenie samochodów ciężarowych.



Podniebny paintball



Zdjęcie z fotokarabinu zrobione na ziemi podczas kalibrowania urządzenia

Szkolenie pilotów, choć bardzo trudne i często żmudne, bywało czasami podobne do zabawy dorosłych chłopców. Ekscytujące były **ćwiczenia w strzelaniu do celu**. Samolot ciągnął na 300-metrowej stalowej linii brezentowy rękaw o długości 9 m. Piloci strzelali pociskami pomalowanymi na różne kolory. Po zakończeniu ćwiczenia wór zrzucano nad lotniskiem. Liczono ilość przestrzelin w poszczególnych kolorach. Dzięki temu łatwo było ocenić celność strzałów poszczególnych

pilotów. Widać było lotniczy kunszt bez względu na to, co kto miał na pagonach.

Lubiłem **walkę powietrzną**, gdzie amunicję zastępował fotokarabin. Przydawały się umiejętności dynamicznego, ale precyzyjnego wchodzenia w wiraże, bezki i pętle. Niezwykle ważna była odporność na przeciążenia, wzrastającego wówczas do 8 g. Oznacza to, że ciało pilota ważyło osiem razy więcej niż na ziemi. Momentami w oczach robiło się ciemno. Wszystko po to, aby trafić wroga, a samemu nie dać się zestrzelić. Po wywołaniu zdjęć skrzyżowane linie wskazywały domniemane trafienia pocisków.

Wypadki

Młodzi piloci z istic ułańską fantazją wznosili się w przestrzeń powietrzną. Zwykle wszystko przebiegało zgodnie z procedurami. Spełniało się stare życzenie: "tyle lądowań ile startów". Niekiedy jednak zawodził sprzęt lub popełnialiśmy błędy. Każdy z pilotów otarł się o niebezpieczeństwo. Dlatego musieliśmy umieć reagować błyskawicznie. Podejmować czasami trudne decyzje.

Zdarzyło się kiedyś, że pewien pilot – marzyciel – zapomniał wypuścić podwozie i wylądował całkiem bezpiecznie **„na brzuchu”**. Niestety samolot zaczął się palić. Na pasie jeszcze długo widniał ślad tego przyziemienia. Innemu z nas zaraz po starcie pokazał się dym w kabinie. Zameldował o tym. Z "kraciatki", od kierownika lotów, dostał polecenie katapultowania się. Postanowił jednak wylądować, bo szkoda mu było drogiego samolotu. Mimo słabej widzialności przyrządów i pełnych paliwa zbiorników udało mu się bezpiecznie usiąść na pasie.

Pewnego letniego dnia jednemu z pilotów przyszła ochota **rozhuścić żaglówki** znajomych wpływających na jezioro Błędno w Zbąszyniu. Podleciał nisko, a potężny podmuch z silnika nie tylko je rozbijał, ale nawet jedną przewrócił. Przygoda skończyła się szczęśliwie, była jednak przestrogą dla innych wirtuozów lotniczego fachu. Starsi piloci wspominają, że jeden z nich tak lubił niskie loty, że po wylądowaniu „przywiózł” ze sobą gałązki zahaczone na skrzydle. Były to jednak sporadyczne sytuacje, zasadą było przestrzeganie procedur, czego dowodem były nagrody



Zdjęcie ze szczęśliwego lądowania Tadeusza Ptaka na polu trafiło do prasy

za bezpieczeństwo lotów.

7 maja 1981 r. lecieliśmy kluczem na rozpoznanie w rejon Morąga. W drodze powrotnej w jednym z samolotów zgasł silnik. Pilot nie miał wyboru. Próbował się katapultować, ale nie oddzieliła się osłona kabiny, a to uniemożliwiło katapultowanie. Tylko dzięki swoim umiejętnościom wylądował na polu wśród lasów w rejonie Wolsztyna. Ten samolot nie nadawał się już do latania, ale stał się pomnikiem babimojskich lotników, który upamiętnia jednostkę na ul. Wolsztyńskiej.

Kiedyś ćwicząc wykonywanie korkociągów, załoga miała kłopoty z wyprowadzeniem TS – 11 „Iskra”. Pilotom pozostawała tylko katapulta. Wyuczona na pamięć komenda: ”nóżki na podnóżki”, wyprost – gdyż tylko w tej pozycji kręgosłup wytrzymywał tak

silne przeciążenie, zrzucenie dźwigni osłony kabiny. Ładunek trotylu wystrzelił lotników razem z fotelami i spadochronami w przestrzeń. W momencie **katapultowania** następuje zwykle krótka utrata przytomności. Potem już opadanie na spadochronie. Niepewność co do miejsca lądowania, gdyż sterowanie okrągłą czaszą było bardzo ograniczone. W tym wypadku wszystko skończyło się szczęśliwie.

Podczas rutynowych nocnych lotów za rozpędzonym na pasie samolotem jednego z pilotów zobaczyliśmy snop iskier. Silnik płonął. Samolot był już w takiej fazie startu, że nie mógł się zatrzymać. Pilot podjął jedyną słuszną decyzję. Wzniósł się na wysokość około 900 metrów. Wykatapultował się. Jak później opowiadał – kiedy opadał na spadochronie zobaczył w dole jasną plamę i wiedząc, że jest w okolicy Jeziora Linie **pomyślał, że co prawda nie rozbil się w samolocie, ale utopi się w jeziorze**. Na szczęście jasna plama okazała się polem. Z lotniska ruszył za nim sanitarką kierownik lotów z lekarzem. Z ogromną radością odnaleźli go wracającego pieszo szosą kargowską.

Mieliśmy u nas kiedyś lądowanie awaryjne pilota z Powidza, który podczas ćwiczeń na poligonie w Żaganii zderzył się z jastrzębiem. Ptak przebił osłonę kabiny. Długa kość ze skrzydła wbiła mu się w oko. Druga utkwiała na szczęście w węzle krawata, który ochronił tchawicę. Kabina była cała we krwi. Pilot stracił oko, ale życie ocalał.

Nie zawsze jednak nasza odwaga, czasem brawura znajdowała szczęśliwy finał. W marcu 1959 r. dwaj młodzi piloci tak zaangażowali się w walkę powietrzną, że jeden z nich nie zdążył wyprowadzić samolotu z przewrotu i zderzył się z ziemią. To tragiczne zdarzenie pozostało na zawsze w naszej pamięci.

W maju 1961 roku pilot wystartował do lotu nocnego. Na wysokości 50 m doszło do awarii silnika. Podczas przymusowego lądowania wzdłuż osi pasa kilkakrotnie zderzył się z ziemią. Następnie przeleciał nad Jeziorem Wojnowskim. Uderzył w skarpę nad wodą po stronie Kolesina. Pilot zginął, a samolot został doszczętnie zniszczony.

Kolejna katastrofa wydarzyła się w maju 1967 roku, również podczas nocnych lotów. Pilot miał wykonać zadanie na małej wysokości, jednak samowolnie obniżył lot poniżej bezpiecznego pułapu. Zahaczył o drzewa, a następnie rozbil się w odległości 1 km od Sulechowa. Czy przyczyną była chęć zaimponowania dziewczynie, która, jak wspominają jego koledzy mieszkała w tej okolicy, pozostanie już tajemnicą.

Inna tragedia wydarzyła się rankiem 3 maja 1984 r. Podczas startu do lotu szkoleniowego po kręgu na samolocie SBLim-2M młody pilot przedwcześnie poderwał samolot z drogi startowej przy zbyt małej prędkości i gwałtownie zwiększał wysokość. Nastąpił przechył na prawą stronę. Z wysokości 20 m samolot runął na ziemię. Obaj lotnicy - podchorąży i instruktor zginęli, a samolot uległ całkowitemu zniszczeniu.

Aby uhonorować tych z nas, którzy stracili życie wykonując obowiązki służbowe, wmurowaliśmy tablicę pamiątkową na obelisku, przy którym spotykamy się z okazji Święta Lotnictwa.



Obelisk na Skwerze
Wojska Polskiego
w Babimoście

✈ Eskadry techniczne

Mechanicy dbali o dobre przygotowanie samolotów. Każda usterka była zgłaszana dowódcy eskadry technicznej. Samolot nie mógł ponownie wystartować bez usunięcia nieprawidłowości. Panowała zasada: ufaj i sprawdzaj. Pilot przed startem miał obowiązek obejść samolot i skontrolować jego przygotowanie. Nawet niewielki z pozoru błąd, jak choćby narzędzie pozostawione w kabinie, mógł być przyczyną wypadku lub katastrofy lotniczej. Do zadań mechaników należało też uzupełnianie paliwa. Podczas lotów zużywano go ogółem około 100 ton. W samolocie musiał być po każdym locie uzupełniany tlen. Przed startem podłączano zasilanie zewnętrzne z baterii akumulatorów zwanej „teleżką”.

✈ Piękno latania

Codzienna ciężka służba znajdowała rekompensatę w przeżywaniu podczas lotu uczucia nieskrępowanej wolności. Zachwytu dla niespotykanych na ziemi zjawisk atmosferycznych. Nigdy nie zapomnę widoku chmur podświetlonych blaskiem księżyca. **Fajerwerków piorunów** w chmurze mijanej na wysokości 10 tysięcy metrów. Lotu pomiędzy cumulonimbusami, lub w nich. To dopiero były przeżycia.

W czasach kiedy nie było nowoczesnych urządzeń radiolokacyjnych, znaliśmy rejon lotniska na pamięć. Gdy wracaliśmy do Babimostu, najlepszy punkt orientacyjny stanowiło Jezioro Kuźnickie. Jego cypel dokładnie wskazywał kierunek podejścia do lądowania. Potem mijano się Jezioro Błądno obok Zbąszynia wyglądające z powietrza jak kropla wody. W nocy wzrok przyciągała stacja PKP

w Zbąszynku oświetlona jak lotniskowiec. Od zachodu kierunek podpowiadały mosty na Odrze. Jej linia brzegowa przypominająca z powietrza grzebień. Te punkty były bardzo ważne, gdyż przy słabej widzialności wspomagały pilotów w drodze na lotnisko.



Wizyty kosmonautów



Jurij Gagarin wysiada z samolotu na lotnisku w Babimoście



Dowódca Jan Malicki (drugi od prawej) wita kosmonautę (pierwszy od lewej)



Powitanie Jurija Gagarina na lotnisku w Babimoście

Dużym wydarzeniem w monotonii naszej służby było lądowanie na babimojskim lotnisku pierwszego kosmonauty Jurija Gagarina. Miało to miejsce 21 lipca 1961 roku.

Na płycie lotniska wydzielono sektory, w których zgromadzili się oficerowie z rodzinami, fotoreporterzy i oficjalni goście. Dziewczynka ubrana w strój regionalny wręczyła kosmonaucie kwiaty, a ówczesny dowódca – mjr Jan Malicki wygłosił mowę powitalną. Gagarinowi nadano tytuł **Honorowego Pilota Jednostki Wojskowej 5037**. Wręczono odznakę pilota wojskowego, zwaną „gapą”. Wkrótce jedną z ulic na osiedlu wojskowym nazwano jego imieniem. Wizyta trwała krótko, gdyż gość był oczekiwany na wielkim wiecu na stadionie w Zielonej Górze. Mimo deszczowej pogody wzdłuż całej trasy przejazdu czekały na niego tłumy, a Gagarin pozdrawiał wiwatujących z otwartej limuzyny.



Tablica upamiętniająca wizytę Gagarina, która została wmurowana w płytę lotniska w dziewiątą rocznicę tego wydarzenia. Jej replika znajduje się w Izbie Pamiątek Regionalnych w Babimoście



Mirosław Hermaszewski na spotkaniu z uczniami babimojskiej szkoły

W 1979 roku Babimost odwiedził pierwszy polski kosmonauta – Mirosław Hermaszewski. Spotkał się z oficerami, a także z młodzieżą. Podzielił się wrażeniami z tego historycznego lotu. Opowiadał, że jedno okrążenie Ziemi trwało 90 minut, więc co 90 minut przeżywał noc i dzień. Afrykę przelatywał w 12 minut, a Polskę w 90 sekund. Wspominał też, że w lodówce radzieckiej rakiety kosmicznej czekała na niego niespodzianka - *polski bigos!*



Oficerowie podczas czynu społecznego przy domku pilota na lotnisku



Działalność na rzecz środowiska lokalnego

W miarę upływu czasu wojsko coraz częściej integrowało się z miastem i okolicą. Kadra oficerska opodatkowała się na rzecz budowy szkoły, a żołnierze pomagali przy jej wznoszeniu. Również przedszkole oraz sala wiejska w Nowym Kramsku wybudowane zostały z dużym udziałem żołnierzy. W czasach kiedy wolontariat nazywano „czynami społecznymi”, wszyscy stawiali się do pracy na rzecz osiedla i miasta. Kroniki jednostki odnotowują wiele takich inicjatyw. Z okazji 25-lecia LWP żołnierze przepracowali ponad 25 tysięcy godzin. Organizacja Rodzin Wojskowych poświęciła 1000 godzin na upiększanie osiedla. Żołnierze bardzo ofiarnie oddawali krew i, jak wynika z zapisów w kronice, tylko na przestrzeni 10 lat 4722 żołnierzy oddało 1695 litrów tego cennego daru.



Pochód pierwszomajowy w 1977 r. prowadzą Naczelnik Gminy Kazimierz Szymański i Dowódca Jednostki Wojskowej Eugeniusz Brodalka



Rozrywki



Bal maskowy w klubie garnizonowym



Na Linach

Nie samą służbą żyje żołnierz. W nowo wybudowanym klubie garnizonowym spotykaliśmy się na dancingach, balach karnawałowych i występach profesjonalnych artystów np. Orkiestry Reprezentacyjnej Wojska Polskiego, czy Zespołu Estradowego Wojsk Lotniczych "Eskadra". Oglądaliśmy nawet sławną aktorkę Mieczysławę Ćwiklińską w głośnej sztuce "Drzewa umierają stojąc" wystawianej na naszej scenie przez warszawski teatr. Piękne, nowe kino dbało o aktualny repertuar. Zagospodarowano też teren nad jeziorem Linie, jak potocznie mówi się do dziś „na Linach”, gdzie całymi rodzinami wycieczaliśmy w letnie dni.



Piloci przy ognisku na Linach



Zajęcia dla dzieci z okazji powitania wiosny prowadzone w Garnizonowym Klubie Oficerskim przez jego kierownika Tadeusza Dubiela



Osiedle



Szpaler oficerów krzyżujących kordziki uświetnia ślub kolegi.
Obok: chór – 1969 r.



Obok pierwszych bloków dobudowywano kolejne. Powstały sklepy Wojskowej Centrali Handlowej i klub oficerski. Ponieważ w latach 50 i 60 w nielicznych sklepach nie można było kupić warzyw ani owoców wyznaczono teren pod około 60 ogródków, które wkrótce stały się oazami zieleni i dawały swoim właścicielom obfite plony. Wielką atrakcją dla dzieci stanowił plac zabaw z basenem. Cały teren był bardzo zadbane i zasłużył do wygrania konkursu na najpiękniejsze osiedle w Ludowym Wojsku Polskim.

Nasze żony, rzucone przez los z dala od bliskich, skupiły się wokół stowarzyszenia **Organizacja Rodzin Wojskowych**. Panie kupiły wspólną pralkę „Frania”, którą wypożyczano do domów. Podobnie korzystano z maszyny do szycia.

Organizowano opiekę nad dziećmi na placu zabaw. Wieczorami pełniono dyżury, podczas których czytano dzieciom, aby ich rodzice mogli wyjść na tak modny wówczas dancino do klubu garnizonowego. Urządzaliśmy zabawy dochodowe, a zarobione pieniądze przeznaczaliśmy na wycieczki dla dzieci. ORW przygotowywało też bale dla dzieci, korowody przebierańców i kuligi. Mieliliśmy także chór, który „srebrnych skrzydeł nosił miano, śpiewał tam gdzie mu kazano”.



Drużyna Blokowych
Oddziałów Samoobrony -
Janina Rajewicz, Krystyna
Badysiak, Zdzisława
Pomorska, Irena
Dobrowolska, Katarzyna
Gieruła, Maria Paciejewska

Wobec częstych przebazowań zorganizowano tzw. **Blokowe Oddziały Samoobrony** – drużyny pań, które szkoliły się w strzelaniu na wypadek konieczności obrony osiedla. Umiejętności te na szczęście przydały się tylko podczas ogólnopolskich zawodów, gdzie nasza reprezentacja zajmowała wysokie pozycje, a nawet w 1972 r. zwyciężyła.



Osiedlowy sklep Wojskowej
Centrali Handlowej przy ulicy
Gagarina. Na zdjęciu od lewej:
Irena Dobrowolska, Bożena
Sobolewska, Krystyna
Wartalska, Stanisława
Kamińska, Alicja Kowal



Odejście do cywila

Ten moment był zawsze bardzo wzruszający. Piloci na pożegnanie odbywali ostatni lot. Najczęściej na „dwusterze” – razem z przełożonym. Robili duży krąg w rejonie lotniska. Nawiązywali łączność z punktami dowodzenia. Dziękowali za współpracę i za ubezpieczanie lotów. Zarówno piloci, jak i oficerowie, i podoficerowie służb naziemnych byli uroczystie żegnani w Sali Tradycji Pułku. Odchodząc do cywila, mieliśmy satysfakcję, że nasz trud wspomagał równowagę sił wojsk przeciwnych obozów, dzięki czemu w Europie utrzymywał się pokój.



Pożegnanie pilotów

– Stefan Tobolczyk, Józef Jabłonowski,
Jerzy Wawrzyniak, Ryszard Piś



Uroczyste wręczenie nagród

– Tadeusz Świerkowski, Tadeusz
Skrzypek, Kazimierz Wojtkowski



Odejście do cywila

– Mieczysław Niczyporuk, Zdzisław
Mogilnicki, Zbigniew Pluchciński,
Jan Bednarczyk, Jerzy Gwóźdź,
Stefan Rogalski, Bogdan Pągowski



Jeden z ostatnich lotów w Babimóście – styczeń 1992 r.



Rozformowanie pułku

Racją bytu naszego pułku było współdziałanie dla utrzymywania równowagi na granicy dwóch systemów militarnych – Układu Warszawskiego i NATO. Po przemianach w latach 1989–1990 i upadku socjalizmu demokratyczna Rzeczpospolita nie miała już wrogów za zachodnią granicą. Kiedy zniknęło widmo wojny, dla oszczędności rozwiązano kilkanaście pułków, m.in. jednostkę w Babimóście. Decyzja o likwidacji była dla wielu z nas związana z przejściem do cywila, a dla młodszych wojskowych z przeniesieniem do innych jednostek. Nasze wysłużone limy odleciały w swój ostatni lot jeszcze w lutym 1992 r. Wiele z nich skończyło swój los na złomowisku, ale niektóre znalazły nabywców w kraju oraz w USA i do dziś zobaczyć je można na pokazach lotniczych.



Luty 1992 r. – uroczyste pożegnanie samolotów. Wśród obecnych m.in.: Ignacy Dobrowolski, płk Konieczny, gen. Macioła, płk Mikrut, Burmistrz Babimostu Bernard Radny, Nadleśniczy Stanisław Daszkiewicz, Alfred Hajduła, Zygmunt Wolek, ks. Edward Napierała, Stanisław Gasztyk, Marek Nitschke, Andrzej Świątczak



Ostatnie samoloty Lim-6 odlatują z lotniska w Babimoście. Za sterami Jacek Gocał i Romuald Feliński

W sierpniu 1992 r. odbyła się ostatnia zbiórka ze sztandarem pułku, który uroczystie pożegnano a następnie przekazano do Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie. Wśród wielu gości obecny był generał Jerzy Gotowała. Jego przemówienie poruszyło wszystkich:

„Po raz ostatni stajecie na szorstkim jak lotnicza służba betonie lotniska Babimost pod sztandarem swojego pułku. Właśnie dziś, 22 sierpnia 1992 roku sławny 45 Pułk Szkolno-Bojowy Wojsk Lotniczych Obrony Powietrznej Kraju kończy swoją służbę na straży powietrznych granic Rzeczypospolitej. W bogatej jego historii od pamiętnego lipca 1957 roku zawarte są lata rzetelnej pracy i służby wielu lotniczych pokoleń. Wykonując codzienne zadania szkoleniowo-bojowe piloci pułku za sterami swoich maszyn spędzili w powietrzu ponad 100 tysięcy godzin. Rekordziści, do których należy zaliczyć m.in. ppłk. pil. Jana Czopa i ppłk. pil. Stanisława Michalaka legitymują się liczbą 4500 spędzonych w powietrzu godzin. Szkoląc młodych adeptów lotniczego rzemiosła, absolwentów Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej przygotowano ponad 250 z nich do poziomu I klasy pilota wojskowego, a 15 do klasy mistrzowskiej.

Z jednostki wywodzą się wysokiej klasy, znani lotnicy, m.in. płk dypl. pilot Jerzy Radwański, płk dypl. pilot dr Bronisław Galoch i płk dypl. pilot Eugeniusz Brodalka. W ramach wykonywania dodatkowego zadania szkolenia podchorążych 3 i 4 rocznika Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej pułk wyszkolił ponad 300 kandydatów na pilotów wojskowych.

Ofiarną służbą i pracą w bardzo trudnych warunkach lotniczej rzeczywistości na trwale do kart historii jednostki wpisali się żołnierze służb technicznych, łączności i ubezpieczenia lotów, kwatermistrzowskich, a także wierni towarzysze lotniczej codzienności – pracownicy cywilni. W uznaniu zasług i wielu wspaniałych osiągnięć w służbie Minister Obrony Narodowej pięciokrotnie wyróżnił pułk medalem za osiągnięcia w służbie wojskowej. Żołnierze pułku zawsze prezentowali wysoki poziom wyszkolenia bojowego i dyscypliny oraz nie szczędzili trudu w doskonaleniu lotniczego rzemiosła.(...)”



Przelot samolotów z Poznania podczas uroczystości pożegnania sztandaru - 22 sierpnia 1992 r.



Dalsze losy jednostki



Przysięga 15.07.2000 r. z udziałem Kompanii Reprezentacyjnej Wojsk Lotniczych z Poznania. Pododdziały witają Dowódcę Jerzy Zbieralski i Zastępcę Dowódcy Witold Sypniewski

Po likwidacji pułku MON postanowił wykorzystywać istniejącą infrastrukturę i specjalistyczny sprzęt, tworząc nową jednostkę 2784. Jej zadaniem było utrzymanie w pełnej sprawności technicznej i bojowej lotniska oraz koszar. W koszarach pozostało około 150 żołnierzy zawodowych, a także blisko 350 pojazdów. Przeprowadzono tu ćwiczenia spadochronowe reprezentacji wojska polskiego, szkolenie kierowców służby zasadniczej na kategorię „C”. W 1995 roku przybył na przebazowanie pułk lotnictwa transportowego z Krakowa, następnie odbywały się ćwiczenia jednostek z Inowrocławia, Poznania i Powidza. W 2003 roku przez ponad miesiąc gościliśmy przedstawicieli wojsk NATO. Ćwiczyli tu żołnierze holenderscy, niemieccy i amerykańscy.

Wielu z nas pamięta przylot największego amerykańskiego samolotu transportowego - Galaxy. W latach 1998-2002 szkoliliśmy żołnierzy poborowych dla jednostek 3 Korpusu Obrony Powietrznej we Wrocławiu.



Samolot transportowy Galaxy na lotnisku w Babimoście. Z jego ładowni wyjechały m. in. 4 śmigłowce. Samolot poruszał się po pasie na 28 małych kółkach

Kolejne lata to szkolenie wojsk inżynierskich - saperów oraz chemików. Przetransportowano do Babimostu specjalistyczny sprzęt. Zużyto tony materiałów wybuchowych. Ćwiczenia przeprowadzono z korzyścią dla miasta. Żołnierze wykarczowali drzewa i równali drogi. Po decyzji z 31.12.2004 r. o całkowitej likwidacji jednostki nastąpiło przekazywanie sprzętu do innych pułków. Ministerstwo upomniało się też o samolot, który ustawiony był jako pomnik na terenie koszar. Dzięki wspólnym działaniom płk. Eugeniusza Brodalki, ppłk. Jerzego Zbieralskiego, mjr. Witolda Sypniewskiego oraz Burmistrza Babimostu Bernarda Radnego udało się uzyskać zgodę na pozostawienie samolotu w Babimoście. Został ustawiony na skwerku upamiętniającym babimojskich lotników.

Związek Żołnierzy Wojska Polskiego

Coraz liczniejsze grono emerytowanych wojskowych zawiązało w 1981 r. koło Związku Byłych Żołnierzy Zawodowych i Oficerów Rezerwy Wojska Polskiego. Przejęliśmy opiekę nad symbolami lotniczymi pozostałymi po jednostce. Przygotowaliśmy ekspozycję upamiętniającą pułk w Izbie Pamiątek Regionalnych w Bibliotece Publicznej w Babimoście. Nasza organizacja, przemianowana ostatnio na Związek Żołnierzy Wojska Polskiego, podejmuje działania na rzecz integracji środowiska na terenie Babimostu. W tym celu organizujemy obchody Święta Lotnictwa Polskiego. Wystawiamy poczet sztandarowy na uroczystościach państwowych obchodzonych w naszej gminie. Wspólnie świętujemy jubileusze. Dbamy też o osoby samotne lub będące w potrzebie. Często po prostu spotykamy się, aby wspominać dawne czasy, kiedy nad babimojskim niebem z hukiem przelatywały srebrne limy.



Obchody rocznic małżeńskich i jubileuszy urodzinowych członków związku – 14.09.2012 r. I rząd od lewej: Teresa i Aleksander Szepelak, Halina i Tadeusz Budzik, Jadwiga i Antoni Supiński, Józef i Katarzyna Gieruła, Leonard Pukiński; II rząd: Stefan Janiak, Marian Schuster, Marian i Teresa Ostrowscy, Zbigniew Godoń, Tadeusz i Jolanta Ptak, Dyrektor BS Siedlec Eleonora Rybarczyk z małżonkiem, Burmistrz Babimostu Bernard Radny, z tyłu: Andrzej Skiba, Zastępca Burmistrza Zbigniew Woźniński, Piotr Tomczyk



Uroczystość z okazji Święta Lotnictwa i 55 Rocznicy Powstania 45 Pułku Lotniczego - 25.08.2012 r. Od lewej: Stanisław Grzybowski, Józef Gieruła, Antoni Supiński, Zenon Pajchrowski, Alfred Hajduła, Andrzej Skiba, Tadeusz Ptak, Dowódca III Bazy Lotnictwa Taktycznego z Poznania Jacek Pszczoła, z-ca dowódcy 5 Lubuskiego Pułku Artylerii z Sulechowa Jacek Wera, Henryk Małycha, Zbigniew Godoń, Eugeniusz Brodalka

Wspomnieniami i zdjęciami wykorzystanymi w tekście podzielili się: płk dypl. pil. Eugeniusz Brodalka, ppłk pil. Jan Czop, ppłk pil. Alfred Hajduła, ppłk pil. Zdzisław Mogilnicki, ppłk Ryszard Pomorski, ppłk Tadeusz Świerkowski, ppłk Stefan Tobolczyk, mjr inż. Tadeusz Budzik, mjr pil. Romuald Feliński, mjr pil. Józef Jabłonowski, mjr Zbigniew Kociemba, mjr pil. Henryk Piękoś, mjr pil. Stefan Rogalski, mjr pil. Tadeusz Skrzypek, mjr Witold Sypniewski, st. chor. sztab. Józef Gieruła, st. chor. sztab. Antoni Supiński, st. chor. Zenon Pajchrowski, chor. sztab. Zbigniew Godoń, chor. Andrzej Skiba, p. Irena Dobrowolska, p. Waław Hołyś, p. Karolina Kasperska, pilot Piotr Ozóg, p. Katarzyna Sobczyk, p. Jacek Waszczuk. **W podpisach pod zdjęciami zostały pominięte stopnie wojskowe ponieważ ustalenie wielu z nich jest niemożliwe.**

Bibliografia:

Józef Zieliński, *Dowódcy pułków lotnictwa polskiego 1921-2000*, Poznań 2001;
 Józef Zieliński, *Polskie lotnictwo wojskowe 1945-2010*, Warszawa 2011;
 Kroniki Jednostki Wojskowej 5037 oraz jednostek 2784 i 3293

ROZMIESZCZENIE OBIEKTÓW W BRYŁY JEDNOSTCE LOTNICZEJ W BABIMOŚCIE

LEGENDA:

1. Sztab
2. Bloki koszarowa
3. Żeba chorub
4. Kartoniera
5. Kasyno oficerskie
6. Stojnka zohieretokuch.
7. Zhavrat-hota
8. Biuro praprusht
9. Lazhria, fizyien, posta
10. Hala zrofonta
11. Barak-infarant
12. Kofhonnria
13. Stiaž p. roz.
14. Magazyn sebr.-tu sznikamio
15. Magazyn maudunony
16. Magazyn žymrošicovny
17. Marazhat samochodny
18. PKT - punkt kontroli tech. (poj.)
19. Punkt diajn. kad. akum. takieria.
20. MDS
21. Magazyn czepici zam.
22. Punkt obsk. poj. mech.



23. NAK (biost. adm. koszar)
24. Magazyn NAK
25. Chłanria
26. Stizadica
27. Boisko sportowe
28. myjka samochodowa (osir)