



Andrzej Olejko¹

**Czy Lotnictwo Polskie w czasie II wojny światowej
naprawdę na to sobie zasłużyło? Marcin Kruszyński,
„Polskie lotnictwo wojskowe w czasie
II wojny światowej”, Wydawnictwo Instytutu Pamięci
Narodowej, Warszawa 2024, ss. 302**

Jak śpiewał onegdaj Wojciech Młynarski – „róbmy swoje”, jednak „róbmy swoje” dobrze, z dala od bylejakości. 80. rocznica zakończenia II wojny światowej, którą obchodzimy w 2025 r., jest z pewnością dla wielu historyków bodźcem do stworzenia nowych opracowań, prezentujących tematykę tego światowego konfliktu przez pryzmat rocznicowy bądź z perspektywy najnowszego stanu badań... czasem jednak tylko po to, by zaistnieć na „zawodowej fali czymś wyjątkowym”, niestety. Biorąc w ręce monografię *Polskie lotnictwo wojskowe w czasie II wojny światowej* autorstwa Marcina Kruszyńskiego, wykładowcy Lotniczej Akademii Wojskowej w Dęblinie, jak i Instytutu Historii Uniwersytetu w Siedlcach, dyrektora tegoż i przez lata naczelnika Oddziałowego Biura Badań Historycznych Instytutu Pamięci Narodowej (IPN) w Lublinie oraz pracownika Centrali IPN, zakładałem, że będzie to coś nowego na niwie historii Lotnictwa Polskiego. Po dogłębnej lekturze podjąłem decyzję podzielenia się swymi uwagami na jego temat z czytelnikami.

Tematyka działań wojennych z lat 1939–1945 jest tak bogata, że w literaturze przedmiotu można się zatopić na lata. Właśnie do takich należy literatura związana z dziejami Lotnictwa Polskiego doby II wojny światowej. Jednakże o ile autorzy zdecydowanej większości opracowań

¹ Prof. nadzw. dr hab. Andrzej Olejko, Wydział Ekonomii i Zarządzania, Państwowa Akademia Nauk Stosowanych im. ks. Bronisława Markiewicza w Jarosławiu, ul. Czarnieckiego 16, 37-500 Jarosław, nr ORCID: 0000-0002-2405-5781.

z tematyki lotniczej, zajmujący się nią profesjonalnie, starają się sięgać do nieznanych dotąd źródeł archiwalnych oraz wzbogacać je literaturą pokazującą tak zwany najnowszy stan badań, o tyle autor recenzowanego opracowania stworzył dzieło nad wyraz wyjątkowe pod wieloma względami. Zanurzając się w kolejne stronicie jego opracowania, zauważyłem, że mamy do czynienia z niezwykle, niespotykaną dotąd periodyzacją dziejów, jak i nad wyraz nieproporcjonalnym podejściem do poszczególnych podokresów II wojny światowej.

Recenzowane opracowanie ma 302 strony i zostało skonstruowane w sposób nieproporcjonalny i nieprofesjonalny. Okresowi poprzedzającemu wybuch działań wojennych w 1939 r. i Kampanię Wrześniową (obowiązuje też inne nazewnictwo walk na ziemiach polskich w 1939 r.) autor poświęcił ponad 110 stron, a przecież nie obejmuje on wydarzeń z lat II wojny światowej. Dalsze ponad 70 stron zajęło autorowi przedstawienie wydarzeń z dziejów polskich skrzydeł z lat 1939–1940 wraz z okresem Battle of Britain. I tyleż samo stron autor poświęcił wydarzeniom z lat 1941–1945. W opracowaniu brak opisu wydarzeń z ostatniego roku wojny – 1945! Swoistym fenomenem jest ujęcie najważniejszych wydarzeń z okresu II wojny światowej, najchlubniejszych kart z historii Lotnictwa Polskiego z lat 1940–1945, na tych 70 stronach w formie niebywale wybiórczej i bez zastosowania proporcji do wcześniejszych rozdziałów. W blisko 30-stronicowym zakończeniu autor starał się zaprowadzić czytelnika do ponurego świata „Polski Ludowej” oraz zaprezentował powojenny los płk. Szczepana Ścibiora, ofiary systemu komunistycznego, którego doczesne szczątki pochowano na terenie Lotniczej Akademii Wojskowej w 2019 r. Zapomniał jednak o innych ofiarach minionego systemu, jak i o lotniczym, statystycznym np. resume.

W tym miejscu czytelnicy zainteresowani tematyką lotniczą, w tym ludzie nauki i pasjonaci nią się zajmujący, dostają pokaz niebywałego podejścia do dziejów polskiego lotnictwa wojskowego, gdyż luki same rzucają się w oczy. Na koniec rodzi się zawodowe pytanie: **gdzie autor umieścił rolę Lotnictwa Polskiego na froncie wschodnim lub w Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich (ZSRR), jak kto woli?**

Naturalnie w czasach współczesnych odwoływanie się do okresu minionego jest *passee*, ale są autorzy, którzy potrafią stanąć nad takimi uprzedzeniami². Ten trend eliminowania „wschodnich skrzydeł” jest typowy dla pewnych środowisk historyków z „roczników ustrojowego przełomu”. Pokazuje on zachwianie proporcji, jak i brak wyważonych

² P. Rapiński, *Niegościnne niebo. 4 Mieszana Dywizja Lotnicza 1944–1945*, Oświęcim 2019.

sądów. Zapytam ponownie: co spowodowało, że autor wyeliminował z historii Lotnictwa Polskiego lata 1943–1945 na froncie wschodnim? Przypomnę, że w „Szkole Orląt” doby niepodległej III RP uroczyste obchody święta Lotnictwa Polskiego w ramach Ogólnopolskiej Konferencji Naukowej „100 lat polskiego lotnictwa wojskowego” odbyły się 23 sierpnia 2018 r. – w dniu... święta lotniczego obchodzonego w Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej do 1989 r.!

Z faktami się nie dyskutuje! „Niechciane skrzydła”, które nomen omen zaczynały swój szlak bojowy pod... Lublinem, były i są częścią historii Lotnictwa Polskiego! Eliminując ten okres dziejów lotnictwa, ubliża się dokonaniom tych, którzy szli do Polski – bez względu na to, czy z Zachodu czy ze Wschodu i kogo mając za sojusznika. Rozumiem, że z punktu widzenia „bezpieczeństwa zawodowego” lepiej było ten drażliwy okres pominąć, by nie narazić się Ministerstwu Obrony Narodowej jako resortowemu zwierzchnikowi dęblińskiej uczelni. W efekcie otrzymaliśmy „okaleczone dzieło”, pokazujące tylko wycinkowy tok rozumowania autora. Mógłbym to zrozumieć, gdyby chodziło o „prasę ulotną” bądź „dziennikarskie fanaberie”, ale recenzowane opracowanie nie jest z tego gatunku. Pojawia się więc pytanie, czym w takim razie jest, bo monografią naukową z pewnością nie!

Kolejne pytanie nasuwa się po analizie bibliografii selektywnej, bo zaiste taką ona jest. Nie ma w niej w ogóle odniesień do zasobów archiwalnych poświęconych opisywanej tematyce. W tej materii można użyć określenia: w ogóle nie ma źródeł archiwalnych – gdyż umieszczenie w tekście na s. 85 archiwalnego przypisu 21 jest kpina w żywe oczy z każdego czytelnika zapoznającego się z recenzowanym opracowaniem. Londyński Instytut Polski & Muzeum gen. Sikorskiego ma w swych zbiorach tysiące dokumentów z tematyki polskiego lotnictwa wojskowego doby II wojny światowej. Czemu służy ww. wstawka źródłowa, skoro innych po niej brak? Nawet odniesień do zbiorów Wojskowego Biura Historycznego Centralnego Archiwum Wojskowego w Warszawie.

Pisać każdy może – to prawda, czyż jednak pisząc recenzowane opracowanie o tematyce lotniczej, nie należy mieć za sobą dorobku z tej dziedziny? Prac, które pokazałyby pióro, warsztat, jak i spojrzenie autorskie na „skrzydlatą tematykę”? Lotniczy dorobek autora należy do „wyjątkowych” i nad wyraz skromnych³. Nie ma w nim monografii „lotni-

³ M. Kruszyński, *Szczepan Ścibior*, Warszawa 2019; idem, *Pulkownik Pilot Szczepan Ścibior, komendant dęblińskiej Szkoły Orląt w latach 1947–1951. Biblioteczka podchorążego*, Dęblin 2019 (razem z Tomaszem Osińskim, Markiem Szczodrakiem, Moniką Gąsczyk i Emilią Ryczkowską); *Szkoła Orląt. Spełnione marzenia*, Dęblin 2020 (razem z Anną Borysewicz i Martą Serafin); *100 lat polskiego lotnictwa wojskowego*, red. Mar-

czych”, nie ma tematyki związanej ze szkoleniem lotniczym, z techniką lotniczą, z wojennymi dziejami absolwentów „Szkół Orląt”. Redagowanie obcych tekstów w ramach tomów pokonferencyjnych być może wystarcza, by mienić się badaczem historii polskich skrzydeł. Jednak recenzowane opracowanie przeczy takiej tezie.

W XXI w. w świecie najnowszych technologii dotarcie na Wyspy Brytyjskie, a następnie kwerenda we wspomnianym londyńskim instytucie jest niezbędna, by wniesć do nauki coś nowego własnym piórem. Autor we wstępie zaprezentował się jako wykładowca, a ponadto poddał swoje „dzieło” opinii aż trzech recenzentów, a zatem nie jest to dziennikarskie dzieło o wszystkim i o niczym, lecz opiniowane opracowanie naukowe! Skoro mowa o recenzentach, to swoimi recenzjami zaakceptowali oni poziom opracowania, przyłożywszy rękę do tego, by ujrzało ono światło dzienne. Otrzymaliśmy opracowanie z tematyki historii codzienności Polski XX w. wzbogacone sporymi elementami historii polskiego lotnictwa. Nie zaś odwrotnie! W dobrym tonie jest, by za opracowaniem z tematyki lotniczej idącym do druku stało grono recenzentów – **samodzielnych pracowników naukowych** zajmujących się tematyką lotniczą, niezależnie spoglądających na przedstawione im do recenzji dzieło, nie zaś osoby zajmujące się inną tematyką. W gronie recenzentów rzeczonoego opracowania jest co prawda jeden samodzielny pracownik naukowy z dobrym piórem, lecz... niezajmujący się tematyką lotniczą! Pozostali opiniodawcy to dwaj doktorzy, z których jeden pracuje razem z autorem. Gdzie jest zatem niezależne i profesjonalne spojrzenie recenzenta? Nowy trend w polskiej nauce pokazuje, że recenzje w wykonaniu doktorów, w czym gustuje Instytut Pamięci Narodowej, są brane pod uwagę jako niezależne. Tak zwana „koleżeńska recenzja” jest tutaj zjawiskiem występującym powszechnie, czego dowodem niech będzie grono recenzentów, skądinąd niezłego, albumowego opracowania autorstwa Krzysztofa Busse⁴. Recenzenci tegoż opracowania również nie specjalizują się w historii lotnictwa! A może w kraju nie ma historyków wojskowości, samodzielnych pracowników nauki zajmujących się problematyką lotniczą? To pytanie z gatunku retorycznych – są badacze w mundurach i specjaliści cywilni w tej materii. Na wspomniany aspekt może nie zwracać uwagi zwykły czytelnik, dla którego może nie być recenzentów, byleby książka była dobra, jednak w tym przypadku do-

cin Kruszyński, Marcin Paluch, Adam Radomyski, Dęblin 2018; *95 lat Szkoły Orląt na tle rozwoju lotnictwa polskiego*, red. Marcin Kruszyński, Tomasz Osiński, Marcin Paluch, Dęblin 2020.

⁴ K. Busse, *Uzariania radomskich skrzydeł. Szkoła Podchorążych Lotnictwa w Sadkowie koło Radomia (1937–1939)*, Radom–Warszawa 2024.

brano recenzentów z przypadku, zaś książka... cóż o tym poniżej „zstąpiwszy do głębi”.

Jedna piąta recenzowanego opracowania zawiera obraz rzeczywistości politycznej, gospodarczej, jak i obrazy z historii społeczeństwa polskiego opisywanego okresu. Czytelnik dostaje ich tak dużą dawkę, że właściwa treść książki zaczyna się w nich rozmywać. Obszerne cytowanie z opracowań pod redakcją daje z kolei obraz typowego „rozpychacza tekstu” obcym piórem, bez własnego szerokiego osądu i odniesienia się do źródeł archiwalnych. Poziom pisarski jest czymś zupełnie innym od ekranowej bądź studyjnej złotoustości oraz słownego populizmu i zobowiązuje do trzymania się naukowych standardów.

Recenzowane opracowanie M. Kruszyńskiego pełne jest luk tematycznych, jak i błędów, nad czym należy się teraz pochylić:

1. s. 13–14 – autor zaprezentował zgodnie z „legionowym etosem” postać ppor. Janusza de Beaurain jako czołowej postaci rodzącego się polskiego lotnictwa. Słowa jednak nie znajdziemy na temat polskich lotników, w tym komendanta szkoły lotniczej w Wiener Neustadt, gdzie miał szkolić ten oficer bardziej zacnych od niego. Zapis o tym, że na burcie jednego z samolotów „prawdopodobnie znajdował się kwadrat z białą-czerwoną szachownicą” w Fliegerkompanie 3. wieje stanem badań tematycznych z lat Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, jak i nieśledzeniem najnowszego stanu badań. Autor słowem nie wspomniał o Marianie Gawle – twórcy tegoż znaku, jak i o „ojcu polskich skrzydeł” Stefanie Bastyrze, który wraz z por. Januszem de Beaurain tworzył pierwszą załogę polskiego Lotnictwa Wojskowego. Notabene nie tylko autor o nim zapomniał. Stefan Bastyr, pierwszy lotnik wojskowy II Rzeczypospolitej, skrzydlaty obrońca Lwowa – wykonawca pierwszego lotu bojowego z 5 XI 1918 r., charyzmatyczny dowódca podczas obrony Lwowa w latach 1918–1920, twórca nowoczesnej taktyki lotniczej, do dziś jest... na marginesie tradycji Sił Powietrznych III RP i żadna z jednostek lotniczych nie ma go za patrona! Fotografie obu lotników pojawiają się, co prawda, na s. 22, lecz bez jakiegokolwiek komentarza, kim byli i czego dokonali, tak jakby każdy czytelnik, w tym młody podchorąży „Szkół Orląt”, z wypowiedzi tak popularnych „internetowych tuzów” miał znać ich twarze i dokonania, skoro szerszej ich prezentacji brak.
2. zapisy ze s. 14–15 o korzeniach polskiego Lotnictwa Wojskowego mają wartość gazetową! Brak odwołania się do wieloletnich badań prof. Stanisława Januszewskiego⁵, które pokazują najnowszy stan

⁵ S. Januszewski, *Pionierzy. Polscy pionierzy lotnictwa 1647–1918*, Wrocław 2017.

wiedzy na temat początków polskiego lotnictwa, obnaża stan wiedzy autora na temat opisywanej tematyki. Brak źródłowego spojrzenia także na popularną historię powstania lotniczej szachownicy⁶ czy też na wersję szerszą, naukową⁷.

3. s. 17 – zapisy na temat ilości i typów przejętego w 1918 r. na lotniskach w Hureczku, Lwowie, Krakowie czy Lublinie sprzętu latającego prezentują stan niebywalej ogólnikowości. Brak liczb, typów, jak i nazwisk ludzi, którzy ryzykując własne życie, tworzyli stan „zarania polskich skrzydeł” w 1918 r.
4. s. 18 – lotnisko w Ławicy zostało zdobyte przez powstańców wielkopolskich, nie zaś „odzyskane”, bo wtedy musiałyby wcześniej być straconym. Zwroty w stylu „awiacja” czy „aeroporty” kierują myśli czytelnika językowo bardziej w stronę zaboru rosyjskiego i nie mają nic wspólnego z zaborem niemieckim w 1919/1920 r., gdzie obowiązywała niemiecka nomenklatura. Zwrot „10 lutego 1929 r. władze polskie odebrały bazę w Pucku – tam później stworzono centralę lotnictwa morskiego” pokazuje, że mamy naukowe novum. Do polskiej historiografii od tego momentu trafił zwrot w stylu „centralę lotnictwa morskiego”, jakiego nie ma w źródłach archiwalnych – ani polskich ani niemieckich. W ramach post scriptum autor mógłby zaglądnąć do opracowań poświęconych historii polskiego lotnictwa morskiego, szczególnie tych po roku 2010⁸, czego jednak nie zrobił.
5. s. 19 – w gronie samolotów Lotnictwa Polskiego z roku 1920 pojawia się... Bolieta. W historii lotnictwa polskiego samolotu takiego nie było.
6. s. 20 – w zestawieniu ośrodków szkoleniowych powstającego lotnictwa polskiego autor nie wymienił Morskiej Szkoły Pilotów w Pucku.
7. s. 23 – plan miasta Lwowa, znany piszącemu te słowa, widać jednak ma swe tajemnice przed autorem recenzowanego opracowania. 5 XI 1918 r. celem pierwszego w dziejach polskich skrzydeł lotu bojowego i nalotu bombowego był... dworzec Persenkówka, nie zaś okolice Dworca Głównego ostrzelanego z powietrza, co błędnie opisano w recenzowa-

⁶ A. Olejko, *Prawdy i półprawdy z okresu narodzin lotnictwa polskiego wojkowego 1918–1920 – polska symbolika lotnicza w świetle najnowszych badań* – por. <https://www.infolotnicze.pl/2013/11/07/prawdy-i-polprawdy-z-okresu-narodzintwa-polskiego-wojkowego-1918-1920-polska-symbolika-lotnicza-w-swietle-najnowszych-badan>.

⁷ A. Olejko, *Mity i legendy w polskiej historii wojskowości*, t. 1, red. W. Caban, J. Smoliński przy współpracy J. Żaka, Kielce 2014.

⁸ A. Olejko, *Lotnictwo morskie II Rzeczypospolitej*, Warszawa 2010; J. Andrychowski, M. Konarski, A. Olejko, *Polskie lotnictwo morskie 1920–1946*, Łódź 2021; A. Olejko, M. Konarski, J. Wróbel, *Lotniczy Puck 1911–1950*, Rzeszów 2012.

- nym opracowaniu. Autor nie sięgnął do opracowań polskich i ukraińskich badaczy wnoszących do nauki najnowszy stan badań⁹.
8. s. 24–25 – autor podał poprawnie, że „formacja”, jaką była 4 Dywizja Strzelców Polskich, posiadała swą eskadrę lotniczą. Jednak dywizja nie jest formacją. Autor nie poszedł za ciosem, by rozszerzyć wątek por. Ludmiła Rayskiego, który tę eskadrę stworzył, i nie sięgnął do materiału źródłowego poświęconego Rayskiemu zdeponowanego w Wojskowym Biurze Historycznym – Centralnym Archiwum Wojskowym.
 9. s. 25 – obszerny cytat za opracowaniem P. Sikory (*Bitwy polskiego lotnictwa 1918–1945*, Warszawa 2016) pokazuje, że autor nie sięgnął do oryginału cytowanych wspomnień znanych już od ponad... 20 lat.
 10. s. 25–26 – w tekście nie wstępuje żaden zapis o eskadrach I Grupy Lotniczej na Froncie Litewsko-Białoruskim! Zapis w stylu „uczestnictwo eskadr w natarciu na Mińsk” rodzi pytanie: jakich eskadr?
 11. s. 27 – zapis „nie ma żadnych wzmianek dotyczących wykorzystania samolotów” w nawiązaniu do rozkazu z 6 VIII 1920 r. oraz dalszy komentarz autora dowodzi, że w Wojskowym Biurze Historycznym – Centralnym Archiwum Wojskowym nie ma teczek z zasobami archiwalnymi dotyczącymi działań lotniczych z sierpnia 1920 r. pod Warszawą i nie tylko. Są i należy tylko po nie sięgnąć.
 12. s. 29 – z zapisów na niej czytelnik nie dowie się, o jakim sprzęcie latającym autor pisze, jakie typy samolotów zostały użyte w sierpniu i dalszych miesiącach 1920 r. w zwycięskich bataliach pod Warszawą, Białymstokiem czy nad Niemnem. Liczby i typy samolotów są tu niezbędne. Autor podał liczbę 14 eskadr jako występujących w Lotnictwie Polskim w lecie 1920 r., zaś źródła archiwalne mówią wraz z Ruchomymi Parkami Lotniczymi o...20!
 13. do s. 32 próżno szukać jakichkolwiek wzmianek na temat użycia lotnictwa w walkach w powstaniu wielkopolskim, nad Śląskiem, Beskidami, w Galicji Wschodniej oraz szczególnej roli „ławickiej zdobyczy” i eskadr wielkopolskich, a przecież bez „wielkopolskich skrzydeł” nie byłoby realnej wówczas siły Lotnictwa Polskiego!
 14. s. 33 – stan wiedzy autora na temat „ojcostwa” lotniczej szachownicy zatrzymał się na latach 30. XX w., kiedy to pojawił się „mit o poruczniku Stecu”. Autorem czerwono-białej szachownicy Lotnictwa Polskiego był jednak Marian Gaweł, który jako pierwszy w austro-węgierskim lotnictwie namalował ją na swym samolocie!

⁹ A. Olejko, *Gapa z zielonym wieńcem czyli z szachownicą przeciwko tryzubowi. Pierwsza wojna polskich skrzydeł 1918–1919*, Tarnowskie Góry 2020.

15. wklejka po s. 35 – osobną, słabą stroną recenzowanego opracowania są podpisy pod fotografiami. Pominę fakt, że zdecydowana większość ilustracji pochodzi z Narodowego Archiwum Cyfrowego (NAC), które ma świetną bazę ikonograficzną. Lecz czy nie warto zagłębić się w arcybogie zbiory ikonograficzne Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie?
16. s. 40, 71 – stosowanie litery „P” przy wszystkich produkcjach Państwowych Zakładów Lotniczych – PZL – jest powszechne. Autor opracowania poświęconego historii polskiego lotnictwa powinien wiedzieć, że „P” dotyczyło konstrukcji inż. Zygmunta Puławskiego nie zaś innych wychodzących z tej samej „stajni”, jak – właściwie – PZP 23 „Karaś” czy też PZL 37 „Łoś”, pomijając poszczególne wersje. W dokumentach archiwalnych, co prawda, występuje sporadycznie i pisownia z „P”, ale to należy wyjaśnić.
17. s. 42 – z toku rozumowania autora wynika, że w Bydgoszczy szkolono tylko mechaników lotniczych – Szkoła Mechaników Lotniczych. Gdzie jest zatem Bydgoska Szkoła Pilotów bądź Szkoła Pilotów w Bydgoszczy gdzie narodziło się np. lotnictwo Policji¹⁰?
18. s. 44 – autor zaprezentował typy samolotów używanych do szkolenia w „Szkole Orląt”, gubiąc na zakrętach myślowych typy podstawowych (!) samolotów tam używanych: Bartel BM-4, BM-5 czy też PWS-14, PWS-16 oraz PWS-26.
19. s. 46 – Janusz Meissner, wybitny instruktor pilotażu „Szkół Orląt”, wielokrotnie wykladał w swych wspomnieniach swój pogląd na system szkolenia. Jednakże w przypisie nr 39 tego materiału źródłowego nie znajdziemy.
20. s. 52 – czytelnicy, jak i badacze „świata skrzydeł” wiedzą, co znaczy ARP – i LOPiP – czy jednak komuś, kto dopiero wchodzi w te rejonny badawcze, nie należy wytłumaczyć znaczenia tych skrótów?
21. s. 53 – Warto autora zapytać, gdzie istniała Wyższa Szkoła Szybownicza przed 1939 r. i czy rzeczywiście taka istniała?
22. s. 55 – w wyliczance rekordowych przelotów pilotów Lotnictwa Polskiego zgubił się autorowi... Bolesław Orliński, ikona lotnictwa polskiego, i jego dokonania w 1926 r. na trasie Warszawa–Tokio–Warszawa, jak i podczas National Air Races z 1931 r. w Cleveland w Stanach Zjednoczonych Ameryki (USA).
23. s. 56 – wbrew zapisowi autora „trudno znaleźć jakąś większą miejscowość w Polsce, w której ta dwójka [Franciszek Żwirko i Stani-

¹⁰ A. Olejko, K. Musielak, *Lotnictwo Policji czyli... o „granatowych pilotach” i „niebieskim lotnictwie”*, Warszawa 2021.

- ślaw Wigura] nie patronowałyby ulicy lub skwerowi”, na terenie III Rzeczypospolitej, w tym na Lubelszczyźnie i na Podlasiu, nazwy poświęcone ww. lotnikom z grona „latających legend” II RP – występują rzadko. Np. takiej ulicy nie ma w Siedlcach.
24. s. 59 – każdy czytelnik recenzowanego opracowania chciałby znać znaczenie słowa „Żwirkowisko” w Cierlicku Górnym – tak myślę. Tam w 1932 r. w katastrofie lotniczej zginął „legendarny duet” Żwirko i Wigura. Zwrot „nieopodal Cieszyzna” w ustach historyka starającego się pisać o dziejach Lotnictwa Polskiego trąci myśzką.
 25. s. 62 – w skrupulatnym wymienianiu patentów lotniczych gdzieś autorowi umknęli inż. Jerzy Rudlicki z.... Lublina oraz modele samolotów typu PWS z Podlaskiej Wytwórni Samolotów z leżącej nieopodal – w skali mapy – Białej Podlaskiej.
 26. s. 63 – warto się pochylić nad stylem dużej części opracowania i nad nazewnictwem karasi (s. 63, 71, 97) czy łosi i karasiów (s. 95) czy też „dywizjonu kruków” (s. 96, 98) z zapytaniem w tle, jak redaktor i sam autor mogli przeoczyć te wyjątkowo „gazetowe zwroty”?
 27. w kwestii ocen postaci gen. Ludomiła Antoniego Rayskiego: autor nie dotarł do jego biografii¹¹, jak i do nieopublikowanej do dziś rozprawy doktorskiej mu poświęconej na Uniwersytecie Rzeszowskim w 2016 r.
 28. s. 65 – autor wyeksponował postać gen. Józefa Zająca jako dowódcy Lotnictwa i Obrony Przeciwlotniczej, nie podając jednak, po kim tę funkcję on przejął. Ponadto w bibliografii selektywnej recenzowanego opracowania nie pojawiła się biografia tegoż oficera¹².
 29. w recenzowanym opracowaniu nie ma publikacji autorstwa prof. Edwarda Malaka, przez lata zgłębiającego tematykę historii techniki lotniczej II Rzeczypospolitej¹³.
 30. s. 66 – autor nie zaprezentował roli Lotnictwa Polskiego w kryzysie zaolziańskim 1938 r. opisanym w literaturze fachowej i nie ocenił jego zdolności „za pięć dwunasta”.
 31. s. 66 – należało wyjaśnić czytelnikowi, dlaczego zakupione u sojuszników w 1939 r. samoloty myśliwskie i bombowe nie dotarły do Rzeczypospolitej, a skoro już „znajdowały się na statkach w pobliżu Danii”, to dlaczego skierowano je na Morze Czarne.

¹¹ J.W. Wypiórkiewicz, Z.W. Kowalewski, S.M. Kozak, *Efendi*, Warszawa 2018.

¹² J. Majka, *Generał Józef Zająć. Legionista, lotnik, naukowiec*, Rzeszów 2012.

¹³ E. Malak, *Administrowanie w lotnictwie polskim 1926–1939 mieniem państwowym w warunkach postępu technicznego*, Toruń 2005; *Prototypy samolotów bojowych i zakłady lotnicze. Polska 1930–1939*, Warszawa 2011; *Dzieło generała Rayskiego. Etos inżyniera*, Warszawa 2013; *Dzieło generała Rayskiego. Technika i zarządzanie*, Warszawa 2015.

32. s. 70 – autor w składzie niemieckiego lotnictwa morskiego wg stanu z 1939 r. użył zwrotu „Dwieście sztuk”. W żadnym z opracowań niemiecko-, jak i polskojęzycznych ta liczba nie występuje!¹⁴.
33. s. 72 – po lekturze przypisu nr 3 na s. 71 – „ponad pięćdziesiąt maszyn myśliwskich” w Brygadzie Pościgowej – nie ma konkretów, ile ich znajdowało się w składzie pięciu eskadr myśliwskich.
34. s. 76 – w opisywaniu walk Lotnictwa Polskiego podczas Kampanii Wrześniowej 1939 r., owego „czasu polskiej klęski”, warto było przytoczyć choć krztynę podnoszących na duchu w postaci zwycięstw zupełnie zapomnianego por. pil. Władysława Gnysia.
35. s. 77 – zapis z 1 IX 1939 r. – „ostrzelano bazę Morskiego Dywizjonu Lotniczego” wnosi, że w zasadzie nic się nie stało skoro ostrzelano ją. W rzeczywistości było zupełnie inaczej, jednak recenzowane opracowanie tego nie opisuje.
36. s. 78 – na temat zniszczonego samolotu Lotnictwa Polskiego na tej stronie znajdującego się na umieszczonej fotografii czytelnik powinien wiedzieć co ma przed oczyma.
37. s. 80 – „legendarny Czerwony Baron (Manfred von Richthoffen) rozpoczął dzieje bitewnego lotnictwa”... *O tempora o mores!* Może dla świata show biznesu, jak i filmu ten zacytowany zwrot jest właściwy, lecz aby zrozumieć, jak zwrot ten jest zastosowany na wyrost, należało sięgnąć do czterech tomów pokonferencyjnych z lat 2015–2018, które ukazały się jako pokłosie międzynarodowych konferencji naukowych w Szymbarku-Gorlicach¹⁵, gdzie międzynarodowy zespół autorów zaprezentował najnowszy stan badań w kwestii, kto „rozpoczynał dzieje bitewnego lotnictwa”.
38. s. 82 – czy aby na pewno lotnisko dęblińskie bombardowane od 2 IX 1939 r. – przez kogo – mając na myśli jednostki Luftwaffe? – miało znaczenie strategiczne?
39. s. 85 – chlubę „Szkole Orląt” przyniosły w roku 1939 setki jej wychowanków. Autor powinien wytłumaczyć w swym opracowaniu, na

¹⁴ A. Olejko, *Bałtyckie niebo 1939. Niemieckie lotnictwo morskie w Kampanii Wrześniowej*, Tarnowskie Góry 2024.

¹⁵ *Lotnictwo w przelamaniu gorlickim*, red. A. Olejko, A. Kharuk, Gorlice 2015; *Od Gorlic po Kaukaz, Lewant, Alpy i Adriatyk. Lotnictwo na Froncie Wschodnim, nad Bałkanami i na Bliskim Wschodzie 1914–1918*, red. A. Olejko, G. Artl, P. Korzeniowski, Rzeszów 2016; *Na skrzydłach Wielkiej Wojny 1916–1917. Z historii lotnictwa nad „zapomnianymi” frontami, czyli od Frontu Wschodniego po Alpy, Siedmiogród i Macedonię*, red. A. Olejko, H. Potempa, M. Plavec, Zabrze 2018; *Skrzydła zwycięzców, skrzydła pokonanych, skrzydła niepodległości 1918*, red. A. Olejko, P. Mrozowski, D. Mechin, B. Ciglić, Zabrze – Tarnowskie Góry 2019.

- czym polega jego skrót myślowy prowadzący do rocznika ppor. pil. Franciszka Kornickiego oraz do roli, jaką odegrał w plebiscycie brytyjskich mediów na najlepszego pilota broniącego Wysp Brytyjskich w latach II wojny światowej. Dlaczego? Gdyż tylko specjaliści wiedzą, jaka jest różnica pomiędzy historią tego pilota w 1939 r.¹⁶ a sławą międzynarodową u schyłku życia¹⁷.
40. s. 87 – od kilkunastu lat w podręcznikach do historii w szkołach III Rzeczypospolitej każdego stopnia, w tym i na Lubelszczyźnie, znajdują się informacje o „trzecim agresorze” i o słowackiej agresji na Polskę w 1939 r. Autor na stronach jego opracowania nie wspominał choćby zdaniem o tak ważnym protagoniście, jak... trzeci agresor, w kontekście lotniczym szczególnie¹⁸.
41. s. 88 – z treści recenzowanego opracowania wynika, że kolumny pancerne wroga atakowało lotnictwo polskie na trasie Piotrków–Radomsko. Na trasie Radomsko–Piotrków czytelnik powinien widzieć, że był to XVI Korpus Armijny Wehrmacht, zaś Korpusy Pancerne w Wehrmachcie to była pieśń przyszłości.
42. s. 91 – w dobie najnowszych technologii z pewnością łatwo jest ustalić, z jakiej jednostki lotniczej był samolot typu PWS-26 na zmieszczonej fotografii.
43. s. 94 – przełomowy dla historii Lotnictwa Polskiego podczas Kampanii Wrześniowej 1939 r. był rozkaz o jego organizacji z 10 IX 1939 r., którego próżno szukać na stronach recenzowanego opracowania.
44. s. 100 – agresja sowiecka na ziemie polskie 17 IX 1939 r. w dobie III Rzeczypospolitej jest bardzo gruntownie badana przez polskich historyków¹⁹, w tym badaczy z Instytutu Pamięci Narodowej. Co zatem stanęło na przeszkodzie, że autor nie przedstawił lotniczych epizodów z tego okresu historii polskiego Lotnictwa Wojskowego?
45. s. 103 – ile samolotów Lotnictwa Polskiego w 1939 r. przeleciało na terytorium Republiki Łotwy i Litwy? Dziś można na to pytanie odpowiedzieć. Dlaczego tej liczby nie ma w recenzowanym opracowa-

¹⁶ P. Rapiński, *Skrzydlate gronostaje. Lwowskie eskadry myśliwskie w czasie pokoju i wojny*, Tarnowskie Góry 2021.

¹⁷ <https://dzieje.pl/aktualnosci/franciszek-kornicki-zwyciezyl-w-plebiscycie-telegrapha-na-bohatera-wystawy-na-stulecie>.

¹⁸ A. Olejko, *Słowacja na kursie bojowym. Słowacja 1939–1945*, Tarnowskie Góry 2024.

¹⁹ Np. C. Grzelak, *Kresy w czerwieni 1939. Agresja Związku Sowieckiego na Polskę*, Warszawa 2008.

- niu. Nie podano też liczby samolotów polskich, jakie znalazły się na terytorium Królestwa Rumunii lub Królestwa Szwecji.
46. s. 104 – naloty Luftwaffe na Warszawę w 1939 r. są tematem powszechnie znanym. Czy jednak nie warto przeanalizować ikonografii w recenzowanej pracy z zapytaniem: jaki samolot Luftwaffe znajduje się na fot. 15?
47. s. 105 – „Ostatni samolot niemiecki Polacy zestrzelili 1 października 1939 r. nad Helem”. Ani zbiory Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, ani archiwalia Bundes Militäarchiv w Freiburgu tego zdarzenia nie potwierdzają!
48. s. 105 – skoro autor uwzględnił straty Lotnictwa Polskiego, jak i słowackiego, a z tego wynika, że było ono wrogiem w 1939 r., to mógłby choć podać dane internetowe, do których dostęp jest najłatwiejszy, skoro do opracowań książkowych nie sięgnął.
49. s. 115 – autor w ramach opisu Battle of Britain z 1940 r. wspomina o cudzoziemskich ochotnikach, jacy chcieli się bić w ramach Royal Air Force. Jakich polskich ochotników konkretnie autor miał na myśli w tym populistycznym zwrocie?
50. s. 117 – autor nie podał, że gen. Stanisław Ujejski jednak był też komendantem od 1937 r. Centrum Wyszczolenia Lotnictwa nr 1 w Dęblinie.
51. s. 119 – zwrot „specjalne statki zabierały grupki polskich lotników” jest zaskakujący, jak i wiele innych z recenzowanego opracowania. Czym były owe wspomniane „jednostki specjalne”? Czy np. statek s/s „Oksywie” był jednostką „specjalną” czy też „morską łajbą”, którą do życia w Pireusie przywróciła grupa podchorążych ze „Szkoły Orląt” starających się za wszelką cenę dostać na terytorium francuskie?
52. s. 126 – w pracy nie zastosowano nazw własnych – np. przy nazwie Fokszanynie nie podano rumuńskiego brzmienia Focșani.
53. s. 127 – autor nieco sarkastycznie podszedł do roli Steve'a Mc-Queena w filmie pt. „Wielka ucieczka”. Kto ją jednak zorganizował ze Stalag Luft III Sagan, w ramach „polskiego akcentu”, tego autor nie podał, jak i nie wspomniał, jacy polscy lotnicy stracili w niej życie.
54. s. 128 – ilu lotników Lotnictwa Polskiego znalazło swą śmierć w dołach śmierci w ZSRR? Te dane badaczom tematyki lotniczej są znane, lecz w recenzowanym opracowaniu tej informacji brak²⁰.
55. s. 135 – w kwestii podpisów pod fotografiami – żadnego komentarza!

²⁰ J. Pawlak, *Ostatnie lądowanie*, Warszawa 1994.

56. s. 139 – nie jest prawdą, że „uczono się obsługi głównie jednostek typu Caudron CR. 714”! Co to są jednostki CR. 714? To typy samolotów myśliwskich nie zaś jednostki lotnicze. Autor nie wspomniał w tym stylu o „jednostkach” Kolohoven FK 58, Bloch MB 151/152, Dvoitine 520 czy też Curtiss 75. Nie ma ich na s. 141, zaś jak z mgły pojawiają się kilka stron dalej jako wtrącenie do francuskiej klęski.
57. s. 145 – „Brylowali zaś Brytyjczycy, którzy w tym czasie mieli na swym koncie sto sześćdziesiąt zniszczonych samolotów niemieckich” – archiwalia Royal Air Force (RAF) nie potwierdzają tych strat!
58. s. 149 – gdzie jeszcze oprócz afrykańskiej Blidy szkolili się lotnicy polscy w 1940 r. w afrykańskim klimacie? Z recenzowanego tekstu tego dowiedzieć się nie można.
59. s. 156 – wyraziste sądy autora przekonają każdego, że w roku 1940 rozpoczęła się lotnicza Bitwa o Anglię. Która zaś lotnicza i dlaczego o pierwszej z lat 1915–1918 autor nie wspomniał?
60. s. 157 – kolejne novum w dziejach lotnictwa (!) – „prawie dziewięćdziesięciu przedstawicieli tej nacji” – Czechów wzięło udział w bitwie o Anglię w 1940 r. Historycy czescy²¹ podają inne dane od wyżej zacytowanych.
61. s. 160 – kogo z polskich pilotów jako pierwszych „zaszeregowano do RAF”? Autor tego nie podał.
62. s. 164 – dlaczego autor nie wspomniał słowa o Chain Home, który był „oczami RAF” w 1940 r. podczas Battle of Britain?
63. s. 167 – ile było faz Battle of Britain? W tej kwestii należy czytelnika odesłać do fachowej literatury przedmiotu²² bądź do dorobku piśmarskiego najlepszych badaczy historii Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie Roberta Gretzyngiera, Wojciecha Matusiaka, Piotra Sikory czy też idącego ich śladem Grzegorza Śliżewskiego. Z lektury recenzowanego opracowania to jasno niestety nie wynika.
64. s. 168–169 – autor przywołał słynne przemówienie Winstona Churchilla z 20 VII 1940 r. Każdy znający te słowa o późniejszych „nielicznych” ma świadomość, jaką rolę odegrały w roku 1940. Czy były to jednak słowa premiera brytyjskiego czy też skądś je on zapożyczył – to trzeba wyjaśnić czytelnikom.

²¹ Np. J. Rajlich, *Na nebi hrdého Albionu ve službách britského letectva 1940–1945*, část 1 (1940), Praha 1999; tenże, *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve Velké Británii 1940–1945. 6. část (1945–1946)*, Cheb 2005.

²² Np. J. Zieliński. R. Gretzyngier, W. Matusiak, *Lotnicy polscy w Bitwie o Anglię*, Warszawa 2015.

65. s. 169 – z informacji autora wynika, że w Bitwie o Anglię walczył jeden Słowak. Słowackie źródła tego nie potwierdzają!
66. s. 170 – autor dał do zrozumienia, że dywizjony Polskich Sił Powietrznych były pierwszymi złożonymi z obcokrajowców, jakie weszły do Battle of Britain w roku 1940. Czy jednak tak było rzeczywiście?
67. s. 172 – autor zarzucił Arkademu Fiedlerowi konfabulowanie w opisywaniu dziejów 303. Dywizjonu Myśliwskiego im. Tadeusza Kościuszki „Warszawskiego”. A. Fielder nie był historykiem. Jego popularyzatorskie pióro miało do tego prawo jako kierujące się przesłaniem „ku pokrzepieniu serc” z roku 1940.
68. s. 173 – Dywizjon Myśliwski jako tworzony nie był formacją! Formację jako sztyk przyjmował zaś w locie. Wie to każdy, kto lata i zajmuje się „historią skrzydeł”.
69. s. 176 – dlaczego autor nie podał informacji, kto z polskich lotników w 1969 r. był konsultantem w filmie „Battle of Britain”, a kto z niemieckiej strony?
70. s. 178 – autor podał, że 24 VIII 1940 r. sierż. (Sgt) Antoni Głowacki zestrzelił pięć samolotów Luftwaffe, czego po nim nie dokonał żaden z jego rodaków. Rzecz powszechnie znana! Jednak ilu pilotów RAF miało taki sam wynik i kto osiągnął wynik od niego lepszy – tego w recenzowanym opracowaniu już nie znajdziemy.
71. s. 179 – dyskusja na temat ilości zestrzelonych samolotów w 1940 r. przez polskich pilotów stale trwa w środowisku historyków lotnictwa. Czy nie warto było w przypisie podać innych danych, że nie wspomnę o źródłach archiwalnych?
72. s. 181 – por. Witold Urbanowicz od 7 IX 1940 r. dowódca 303. Dywizjonu Myśliwskiego im. Tadeusza Kościuszki „Warszawskiego”, z pewnością byłby zaskoczony, spoglądając na swą fotografię z podpisem: Josef František!
73. s. 190 – dywizjony bombowe 304. „Ziemi Śląskiej” i 305. „Ziemi Wielkopolskiej i Lidzkiej” miały swych patronów, których autor nie podał. A przecież to jako precyzja powinno cechować pióro lotniczego badacza.
74. s. 193 – czy w przypadku walk polskich lotników nad Afryką Północną w składzie 112. Squadronu Myśliwskiego RAF, tzw. „Shark Fighter”, nie należało wspomnieć o innych brytyjskich jednostkach, jak i o Royal Canadian Air Force, w których także walczyli Polacy?
75. s. 195, 196 – autor wymienił jedynie dwa rodzaje operacji lotniczych „Sweep” i Circus”. Dlaczego nie wymienił kolejnych ich rodzajów – ponad 15 – to jest jego tajemnicą. Spolszczenie na operacja „Cyrk

- 127” jest błędne – w literaturze fachowej stosuje się nazewnictwo oryginalne – „Circus 127”.
76. s. 198 – autor podał, że „niektórzy odmawiali udziału w lotach nad Francję”. Naturalnie chodzi o lotników – jeśli tak było, to należało podać przykłady takiej niesubordynacji. Zapis o „pretorianinach” i „młokosach” jest w bardzo słabym stylu i pokazuje „gramatyczne nowatorstwo”, jak i wymaga uźródłowienia.
77. s. 200 – użycie zwrotu „myśliwce Jankesów” wymaga zarówno podania, jakie to były samoloty, jak i z jakich jednostek amerykańskich pochodziły.
78. s. 201–202 – w przypadku bombardowań niemieckiej III Rzeszy przez lotnictwo alianckie autor nie sięgnął do podstawowej pozycji prof. Marka Andrzejewskiego²³, a nie podając statystyk tych bombardowań, przedstawił ich przebieg w dziennikarskim, bardzo słabym stylu.
79. po s. 206 – pomimo uważnej lektury całego tekstu nie można w nim natrafić na jakikolwiek zapis o... roli polskiego lotnictwa w Battle of Atlantic. Tym samym bojowe karty z dziejów 304. Dywizjonu Bombowego Ziemi Śląskiej im. Księcia Józefa Poniatowskiego i 307. Dywizjonu Myśliwskiego Nocnego Lwowskiego („Lwowskich Puchaczy”) nie zostały czytelnikowi przybliżone wraz z przykładami tak bohaterstwa, jak i poniesionych strat.
80. s. 209 – opis pustynnego kontredansu 145. Squadronu Myśliwskiego RAF, jak i jego Flight C pojawia się w książce w zarysie i z błędami: na fot 35 – dowódca „Cyrku Skalskiego” nie siedzi na skrzydle, lecz stoi jako piąty z lewej strony, zaś zapis na s. 211 – „strącono aż trzy jednostki” – pokazuje wyjątkową składnię zastosowaną przez autora. Zwrot jednostki mógłby pasować do armii lądowej, jak i do okrętów Marynarki Wojennej bądź handlowej, jednak w zacytowanej formie brzmi po prostu śmiesznie. Na s. 212 autor zamieścił fotografię z enigmatycznym zapisem „Cyrk Skalskiego”. Twarze lotników na zamieszczonej fotografii wymagają opisu zaś przybliżenie ich czytelnikowi to kwestia szacunku wobec niego, tym bardziej że są to polskie „latające legendy” z 1943 r.
81. s. 214–215 – autor opisał stratę, jaką poniósł „Cyrk Skalskiego” w postaci zestrzelenia por. Mieczysława Wyszkwoskiego. Był to na tyle ważny wypadek – jedyna strata – że aż prosiło się zacytować jego wersję tego wydarzenia. Znajduje się ona w jego wspomnieniach,

²³ M. Andrzejewski, *Kto sieje wiatr... Alianckie bombardowania Trzeciej Rzeszy. Wybrane zagadnienia*, Gdańsk 2016.

- lecz autor do nich nie dotarł, choć są powszechnie dostępne w bibliotekach.
82. s. 217 – nie należy tworzyć nowego nazewnictwa jednostek lotniczych, skoro stare, właściwe, oparte na materiale źródłowym jest poprawne. W latach 1919–1920 w Lotnictwie Polskim istniała polsko-amerykańska 7. Eskadra Myśliwska im. Tadeusza Kościuszki i ta nazwa jest właściwa, nie zaś ta użyta przez autora.
 83. s. 224 – w recenzowanym opracowaniu nazewnictwo samolotów, o jakich pisze autor, jest zaprezentowane w sposób fatalny, z wieloma przeinaczeniami. Np. na ww. stronie czytelnik dowiaduje się o „hurricane'ach II”. Właściwa pisownia to Hawker „Hurricane” Mk. II. Styl narracji jest kolejną słabą stroną recenzowanego opracowania.
 84. s. 225 – autor, prezentując samoloty służbowe gen. Władysława Andersa, nie ujął samolotów dyspozycyjnych Naczelnego Wodza Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie gen. Kazimierza Sosnkowskiego, jak i nie opisał historii lotniczego sztandaru oraz wątków religijnych na nim zawartych, w tym tych „kresowych”.
 85. s. 228 – kwestia pomocy lotniczej dla okupowanego kraju w recenzowanym opracowaniu to zapisy w stylu wikipedycznym. Autor nie podał, gdzie na ziemiach polskich przeprowadzone były operacje zrzutowe z pomocą dla polskiego podziemia i gdzie żołnierze Polskiego Państwa Podziemnego mogli liczyć na aliancką pomoc z powietrza.
 86. s. 230 – w kwestii zrzutów do okupowanego kraju „Cichociemnych” autor podał liczbę 302 zrzuconych na spadochronach. Ilu z nich startowało z bazy lotniczej w Południowych Włoszech i gdzie mieścił się ich ośrodek szkoleniowy – tego z tekstu się nie dowiemy.
 87. s. 234 – autor, opisując operację „Wildhorn” – „Most”, nie podał, gdzie pod Lublinem miała miejsce operacja „Most” I i gdzie należy szukać jej śladów w terenie. Podobnie rzecz się ma z lokalizacją operacji „Most” II i III w terenie. Tu również pojawia się sensacyjny zapis „305 Dywizjonu 1586 Eskadry”. Jest to kolejny pokaz ignorancji ze strony autora, jak i całego zespołu przygotowującego recenzowane opracowanie do druku. Nie zauważono na etapie jej składu sklejki dwóch niezależnych nazw jednostek. Wskutek tego powstało takie novum, jak zacytowałem. I jeszcze jeden detal – brytyjska wersja C-47 „Skytrain” to „Dakota”. To ją użyto podczas ww. operacji, nie zaś wersji C-47.
 88. s. 238–241 – komentowania kwestii lotniczej pomocy dla powstania warszawskiego zaprezentowanej przez autora recenzowanego opracowania bez historycznych detali – daty, miejsca strat, statystyki

- zrzutowe – nie podejmie się żaden zawodowy historyk, a historyk lotnictwa szczególnie!
89. s. 242 – autorowi opisującemu operację zrzutową z 18 IX 1944 zgubiły się gdzieś straty poniesione w niej przez lotnictwo amerykańskie w rejonie Warszawy i nie tylko.
90. s. 244 – w tym miejscu autor kończy swe rozważania na temat udziału Polskiego Lotnictwa Wojskowego w II wojny światowej. Brak wydarzeń z roku... 1945, kończącego II wojnę światową. Chciałbym wiedzieć – i z pewnością nie tylko ja – dlaczego.
91. s. 245–273 – w ramach zakończenia zapisy na stronach wieńczących recenzowane opracowanie poświęcone są represjom, jakie spadły na lotników polskich, którzy zdecydowali się na powrót do „ludowej rzeczywistości”. Historia płk. Szczepana Ścibiora wymaga choćby tabeli z zamieszczeniem nazwisk innych oficerów, którzy spotkali się z podobnymi represjami ze strony władzy ludowej. A było ich kilkudziesięciu!

A skoro co roku do Lotniczej Akademii Wojskowej w Dęblinie zgłasza się „mnóstwo młodych ludzi, którzy pragną związać się na całe życie z szeroko rozumianym Lotnictwem”, to rodzi się pytanie: jakim sposobem i na podstawie jakiej literatury tworzy się im w „Szkole Orłąt” „kręgosłup moralny”? Bo z pewnością za pomocą takiej literatury, jak recenzowane opracowanie nie.

Na koniec należy zadać sobie pytanie: Czy naprawdę musiało spotkać *Polskie lotnictwo wojskowe II wojny światowej*, jak i jego czytelników takie podsumowanie ich dziejów, jak to zaprezentowane w recenzowanym opracowaniu? Wraz z podpytaniem zaczerpniętym ze słów hetmana Wielkiego Koronnego i Kanclerza Wielkiego Koronnego Jana Zamoyskiego, w lotniczym wymiarze: jacy będą i jaki kręgosłup moralny będą mieli oficerowie Sił Powietrznych Rzeczypospolitej, mając za sobą takie podchorążackie „lotnicze chowanie”?

Kończąc recenzję opracowania autorstwa M. Kruszyńskiego pt. *Polskie lotnictwo wojskowe w czasie II wojny światowej*, które przypomina festiwal błędów, wybiórczych sądów i rozczarowań, w ramach *Kiss for the good night – zapowiadającego kontynuowanie znajomości* z tematyką lotniczą II wojny światowej, należy dodać słowa arcybiskupa Marcela Lefebvre – *Musicie dużo czytać. By poznać prawdę*. A na sam koniec warto odnieść się do arcymądrych słów wyśpiewanych onegdaj przez Ryszarda Rynkowskiego o błędach i o... gorze na Lotniczej Akademii Wojskowej w Dęblinie, nucąc słowa hymnu sanockiego I Liceum Ogólnokształcącego im. Komisji Edukacji Narodowej w Sanoku z końca lat 90. – *Tradycją KEN-u bogatsi*.