

<https://doi.org/10.12797/RM.01.2020.07.09>

WOJCIECH MAZUR¹

„JEDENASTKA”: KONSTRUKCJA I RE-KONSTRUKCJE PAMIĘCI SAMOLOTU-SYMBOLU

Słowa kluczowe: pamięć kulturowa, lotnictwo wojskowe, samolot myśliwski, upamiętnienie

Nasza kultura przyzwyczała nas do wizerunku „jedenastki”
jako romantycznej maszyny przedwojennej Polski,
ale nie zapominajmy, że to był myśliwiec.

(z wpisu w serwisie Facebook²)

Truizmem byłoby twierdzenie, że pamięć jest zawodna, zmienna w czasie i często maist przeszłości, do której odtworzenia pretenduje, odnosi się raczej do terażniejszości – ciągu zmiennych w czasie, nieustannie następujących po sobie „tu i teraz”. Refleksja ta towarzyszy badaczom niemal od zarania naukowych dociekań poświęconych problematyce pamięci. Już uważany nie bez racji za jednego z pionierów nowoczesnej ich fazy francuski socjolog Maurice Halbwachs zauważył:

Pamiętanie jest w bardzo dużym stopniu rekonstrukcją przeszłości dokonaną za pomocą danych zaczerpniętych z terażniejszości, na dodatek rekonstrukcją

¹ Dr hab.; Uniwersytet Jagielloński w Krakowie; ORCID: 0000-0002-3524-4094; woj.mazur@uj.edu.pl.

² https://www.facebook.com/piotr.piotr.9212301/?__tn__=%2CdkCH-R-R&eid=ARDTJ6XoHHm_c3K2Kfuqp_jrz-43L2y_o9MeJC4w8jSHF6YZ0hTVc36pnlrJly81xfZf24v1S0A1nd8f&hc_ref=ARTQI7Gjq4-qrdOhoMym8o4rE6uecnFgB_Vnjpv2rao-ulX-7MtsnDFj3rf5j4anbE&fref=nf&hc_location=group (wpis z 16 II 2020; dostęp 8 VI 2020).

poprzedzoną innymi rekonstrukcjami ze wcześniejszych okresów, w których obrazy przeszłości zostały już wypaczone³.

Prezentowany szkic poświęcony jest takim właśnie zakorzenionym w przeszłości, ale zależnym od terażniejszości rekonstrukcjom pamięci, głównie w zbiorowym, a przede wszystkim – by odwołać się do znanego rozróżnienia Aleidy Assmann – kulturowym jej wymiarze⁴. Pamiętanym i upamiętnianym podmiotem nie będą tu jednak ani wydarzenia, ani ich cykl, ani też pewien konkretny okres przeszłości, ale artefakt o najzupełniej materialnym charakterze: samolot. Dokładniej zaś – polski samolot myśliwski PZL.11, jeden z najczęściej chyba przywoływanych, zarówno w literaturze, jak i w szerszym jeszcze publicznym dyskursie o symbolach osiągnięć myśli technicznej Drugiej Rzeczypospolitej, a także toczonych we wrześniu 1939 roku powietrznych bojów. Budzący silne emocje niemy świadek-współuczestnik sukcesu i klęski; jedyny zachowany do dziś polski samolot wojskowy z okresu wrześniowych zmaganiań. Relikt czasu, który przeminął, ale wciąż trwa w kolejnych rekonfiguracjach pamięci – minionej, a przecież w tym wypadku najdosłowniej dotykanej.

Można zaryzykować tezę, że samoloty wojskowe należą do tej grupy wytworów kultury, które szczególnie często utrwalane są w pamięci. Świadczą o tym choćby liczne wzmianki w spisanych nierzadko po kilkudziesięciu latach wspomnieniach czy też zbierane przez badaczy relacje świadków przywołujących lotnicze aspekty wydarzeń z okresu wczesnego niekiedy dzieciństwa. Tym bardziej dziwić może, iż badacze problematyki pamięci po podobne odniesienia sięgają rzadko, właściwie incydentalnie, nawet w przypadku samolotów o niekwestionowanie ikonicznym wręcz charakterze, jak brytyjski myśliwiec z okresu drugiej wojny światowej Supermarine Spitfire⁵.

³ M. Halbwachs, *Das kollektive Gedächtnis*, Frankfurt am Main 1985, s. 31, cyt. za: A. Erll, *Kultura pamięci. Wprowadzenie*, przeł. A. Teperek, Warszawa 2018, s. 37.

⁴ Chodzi tu rzecz jasna o pamięć zbiorową i pamięć kulturową. Na temat wspomnianego rozróżnienia zob. A. Assmann, *Między historią a pamięcią. Antologia*, red. nauk. M. Saryusz-Wolska, Warszawa 2013, s. 55–56.

⁵ Oczywiście nie dotyczy to wzmiankowanej już literatury wspomnieniowej, a szczególnie wspomnień samych lotników. W ich przypadku nacechowane często osobistą emocją wypowiedzi poświęcone samolotom są z oczywistych przyczyn bardzo liczne. Zob. np. M. Francis, *The Flyer. British Culture and the Royal Air Force 1939–1945*, Oxford – New York 2008 (zwłaszcza podrozdział „Men and Machines”, s. 165 i n.); *Spitfire: The*

PZL.11 został zbudowany kilka lat wcześniej od przyszłego bohatera bitwy o Anglię. Polska konstrukcja powstawać zaczęła z początkiem roku 1931, jako kontynuacja serii podobnych maszyn z charakterystycznie wygiętym „mewim” skrzydłem, od schyłku poprzedniej dekady projektowanych przez młodego inżyniera Zygmunta Puławskiego. Nowy samolot bardzo wczesnie został „sierotą” – Puławski zginął w katastrofie samolotu-amfibii własnej konstrukcji 21 marca 1931 roku, a jego dzieło kontynuował dawny współpracownik, inżynier Wsiewołod Jakimiuk. Pierwsza prototypowa „jedenastka”, jak niebawem określony miał zostać nowy samolot, wzniosła się w powietrze kilka miesięcy później, w sierpniu 1931 roku. Prace nad uzyskaniem wersji produkcyjnej potrwały jednak jeszcze dłuższy czas – myśliwce PZL.11a do eskadr polskiego Lotnictwa Wojskowego trafiły dopiero na przełomie roku 1934 i 1935. Większą ich partię (50 maszyn) oraz licencję na wytwarzanie zakupił dla swych potrzeb także sojusznik rumuński⁶.

Równolegle kształtowały się podstawowe elementy przekazu, który przez następne dziesięciolecia miał wpływać na pamięć o tej konstrukcji. Tworzyły go, do pewnego stopnia niezależnie, choć w wyraźnym związku: władze państwowe i ich propagandowe agendy oraz sam producent, z władzami tymi powiązany zresztą pod względem zarówno własności, jak i zarządu, tj. Państwowe Zakłady Lotnicze (PZL). Ich działania ułatwiane były przez utrzymującą się w okresie międzywojennym fascynację lotnictwem, wciąż jeszcze owianym romantycznym nimbem ekscytującej nowości, stanowiącej zarazem doskonały sprawdzian siły woli i charakteru, jak również

Autobiography: The Plane and the Men that Saved Britain in 1940 in Their Own Words, red. J.E. Lewis, London 2010. Stosunkowo często, szczególnie – choć nie tylko – w Niemczech, eksploatowana jest też tematyka bombardowań lotniczych i upamiętniania ich ofiar (zob. J. Arnold, *The Allied Air War and Urban Memory: The Legacy of Strategic Bombing in Germany*, Cambridge, MA – New York 2011; J. Gortat, *Niemiecka polityka pamięci wobec ofiar wojny powietrznej*, Łódź 2015; tam też dalsze wskazówki bibliograficzne). Już jednak w stanowiącym swoiste podsumowanie stanu badań tomie *British Cultural Memory and the Second World War* (London – New York 2014) opracowanym przez Lucy Noakes i Juliette Pattison odniesień do lotnictwa (a tym bardziej samolotów jako takich) brak właściwie w ogóle.

⁶ Z oczywistych względów pominięto tu szczegóły dotyczące rozwoju konstrukcji. Na ten temat zob. A. Glass, T. Kopański, T. Makowski, *PZL P.11*, cz. 1, Gdynia 1997; W. Mazur, *PZL.11*, Warszawa 2013; idem, *PZL.11A/C/G*, Warszawa 2019.

technicznych zdolności w szczególnie trudnej, ale i wyjątkowo ważnej dziedzinie⁷.

Już pierwsza publiczna prezentacja samolotu, dokonana 19 czerwca 1932 roku podczas zorganizowanego w stolicy przez Aeroklub Warszawski Międzynarodowego Meetingu Lotniczego, zgromadziła tłumy widzów, zyskując też odpowiednią oprawę medialną.

Nad lotniskiem huczą znów dwa potężne silniki i dwa stalowe ptaki, łudząco w sylwetce do sokoła podobne, współzawodniczą w igraniu z niebezpieczeństwem: to myśliwce „PZL” („Puławski” 8 i 11)

– relacjonowała ówczesna prasa⁸. W następnych miesiącach w licznych notatkach i artykułach prasowych nagłaśniano, nierzadko w bardzo emocjonalnym tonie, kolejne prezentacje, meetingi i konkursy z udziałem „jedenastki” – m.in. w Szwajcarii, Portugalii czy USA – akcentując prawdziwe, a niekiedy też sztucznie wykreowane sukcesy oraz tuszując lub przemilczając niepowodzenia. Z kolei producent w szeroko dystrybuowanych materiałach marketingowych starał się utrwać obraz „jedenastki” jako zwrotnego samolotu myśliwskiego o wielkiej prędkości maksymalnej i zapewnianej przez odpowiednie ukształtowanie „mewiego” skrzydła doskonałej widoczności z kabiny pilota. Część prezentowanych danych i ocen była dyskusyjna lub wręcz niezgodna z rzeczywistością. Zostały one jednak z aprobatą przyjęte przez opinię, a umieszczenie ich z czasem w pracach popularyzatorów i historyków lotnictwa na wiele dziesięcioleci ukształtowało przyjęty i powielany w zbiorowej pamięci wizerunek „jedenastki”⁹.

Wizerunek ten o istotne elementy uzupełniony został w efekcie powietrznych walk z września 1939 roku. U progu drugiej wojny światowej kierownictwo polskich sił zbrojnych zdawało sobie sprawę, że stanowiące

⁷ Na ten temat zob. np. J.J. Corn, *America's Romance with Aviation, 1900–1950*, New York 1983; P. Fritzsche, *A Nation of Flyers. German Aviation and the Popular Imagination*, Cambridge, MA – London 1992; *The Airplane in American Culture*, red. D.A. Pisano, University of Michigan 2003; S.W. Palmer, *Aviation Culture and the Fate of Modern Russia*, Cambridge, MA – New York 2006.

⁸ T.K., *50.000 widzów na lotnisku warszawskim*, „Polska Zbrojna” 1932, nr 170, s. 2.

⁹ Na przykład w eksportowym katalogu *Etablissements Nationaux d'Aeronautique – Varsovie. National Aircraft Factory – Warsaw, 1934/1935* najnowszy wariant wersji „jedenastki” (PZL.11c) zaprezentowano – odpowiednio podwyższając osiągi – z silnikiem Bristol Mercury VIS2, który nigdy zapewne nie został zamontowany w tym typie samolotu.

wciąż podstawę rodzimego lotnictwa myśliwskiego samoloty PZL.11 są przestarzałe. Podobne opinie formułowali też specjaliści zagraniczni. Z oczywistych względów nie informowano jednak o tym społeczeństwa. Tym większym wstrząsem okazały się rezultaty starcia z Luftwaffe, w którym polskie lotnictwo, mimo heroicznych niekiedy wysiłków, dość szybko przestało się liczyć jako poważny przeciwnik. Jednak bardzo ostre początkowo głosy krytyczne, dotyczące także samolotów PZL.11, wobec dramatycznych wydarzeń lat następnych z czasem osłabły. Po zakończeniu wojny, zarówno w kraju, jak i na emigracji, opinie o „jedenastce” formułowano oględnie.

Samolot P.11 [...] rozwijał maksymalną szybkość [...] 350 km/g, w rzeczywistości jednak największa szybkość jego w czasie walki nie przekraczała 300 km/g. [...] Oba te typy [drugim był nieco starszy PZL.7a – dop. W.M.] w roku 1939 były już przestarzałe i zbyt powolne

– stwierdzali autorzy wydanej w Londynie w roku 1951 części pierwszej pierwszego tomu monumentalnego wydawnictwa *Polskie Siły Zbrojne w drugiej wojnie światowej*¹⁰.

Samolot P.11, wprowadzony do linii w roku 1935, rozwijał maksymalną prędkość [...] ok. 300–350 km/h. [...] Oba te typy w 1939 r. były przestarzałe

– informował w łudząco podobnej frazie w wydanym w Warszawie w roku 1962 opracowaniu *Lotnictwo polskie w 1939 roku* Adam Kurowski¹¹.

W tym okresie, począwszy od schyłku lat 50., władze próbowały wpływać na kształt zbiorowej pamięci o wydarzeniach drugiej wojny światowej przez masowo dystrybuowane wydawnictwa, w których narracja historyczna przeplatała się z treściami o charakterze ideologicznym. Do młodego zwłaszcza pokolenia, które historią tej wojny było żywo zainteresowane, ale jej samej pamiętać już nie mogło, skierowana była między innymi seria wydawnicza „Żółtego Tygrysa”. W ramach ukazującego się od roku 1957 cyklu treści dotyczące lotniczych walk z września 1939 roku z dość oczywistych względów pojawiały się incydentalnie. Sposób ich przedstawiania

¹⁰ *Polskie Siły Zbrojne w drugiej wojnie światowej*, t. 1: *Kampania wrześniowa 1939*, cz. 1: *Polityczne i wojskowe położenie Polski przed wojną*, Londyn 1951, s. 188.

¹¹ A. Kurowski, *Lotnictwo polskie w 1939 roku*, Warszawa 1962, s. 22–23.

dobrze jednak może zilustrować fragment tomiku *Sowy nadlećą o świcie* z roku 1970. Jego autor, Medard Krzycki, wyjaśniał czytelnikom:

Mimo sprawności organizacyjnej i pełnego przygotowania rzeczywiste możliwości bojowe brygady [złożonej głównie z samolotów PZL.11 Brygady Pościgowej, przeznaczonej do obrony Warszawy – dop. W.M.] są niewielkie na tle powierzzonego jej zadania. Na to jednak ani pułkownik Pawlikowski ze swym sztabem, ani piloci w dywizjonach nie mieli już zasadniczego wpływu. Korzenie słabości lotnictwa myśliwskiego tkwiły znacznie głębiej, sięgały do wieloletniej krótkowzrocznej działalności naczelnych władz wojskowych, do zacofania przemysłu, do fałszywej orientacji politycznej ludzi, którzy kierowali państwem i wbrew oczywistym potrzebom, a także docierającym z Rzeszy sygnałom o prowadzonych przygotowaniach wojennych, nie zatroszczyli się w porę o należyte przygotowanie własnych sił zbrojnych do obrony kraju¹².

Trudno jednoznacznie określić, na ile ta retoryka, charakterystyczna dla okresu rządów Władysława Gomułki, ale spotykana i później, w której podkreślano męstwo „szarego żołnierza”, odpowiedzialnością za wrześnieją klęskę obciążając „fałszywie zorientowane politycznie” kierownictwo państwa, oddziaływała na zbiorową pamięć. Po latach dawni czytelnicy serii, z sentymentem zwykle wspominając ówczesne lektury, zapewniają, że sprawnie odsiewali przenikające je treści ideologiczne¹³. Można jednak

¹² M. Krzycki, *Sowy nadlećą o świcie*, Warszawa 1970, s. 9. Kolejne poświęcone omawianej tematyce tomiki serii to *Krakowskie skrzydła* (Warszawa 1974) i *Poznańskie skrzydła* (Warszawa 1975) autorstwa Wacława Króla. Pozbawione już nachalnej propagandy, krytycznie odnosiły się do poczynań wojskowego kierownictwa II RP. „Produkcja kosztownych łosi, samolotów wysokiej klasy, ale nie przystosowanych do tych zadań, jakie miały później spełniać na polu walki, pochłoneła w poważnym stopniu moc wytwórczą krajowego przemysłu lotniczego. Myśliwcy trenowali na swych jedenastkach i siódmkach, a tymczasem cykl prac nad nowymi modelami samolotów, które miały je zastąpić, przedłużał się wręcz katastrofalnie. W dowództwie lotnictwa zbyt późno zorientowano się, jakie konsekwencje może pociągnąć za sobą kilkuletnia luka w dostawach nowego sprzętu do eskadr myśliwskich. Próby wyjścia z pogłębiającego się impasu, podejmowane już w warunkach jawnego zagrożenia ze strony Niemiec, zakończyły się fiaskiem” – stwierdził autor, uczestnik wrześniejących myśliwskich bojów (*Krakowskie skrzydła*, op. cit., s. 4). Podobne tezy, choć ze swej istoty stanowiące uproszczenie, w głównym nurcie dyskursu powtarzane są także współcześnie.

¹³ Zob. przykładowo dyskusję na ten temat na jednym z największych polskich forów internetowych poświęconych historii: <http://www.historycy.org/index.php?showtopic=60796> (dostęp 12 VI 2020).

wątpić, czy istotnie w każdym przypadku operacja ta była w pełni efektywna. W każdym razie teza, iż główną przyczynę, dla której Luftwaffe na wrześniowym niebie 1939 roku przeciwstawiono jedynie przestarzałe myśliwce PZL.11, stanowiły błędy polskiego kierownictwa, a przede wszystkim lotniczych władz, jest do dziś utrzymywana. Zastrzec jednak trzeba, że została ona sformułowana niemal natychmiast po klęsce wrześniowej – propagandziści okresu PRL-u jedynie ją wykorzystali, nasączając treściami ideologicznymi, zaś we współczesnym dyskursie treści te już oczywiście nie występują.

Co interesujące, choć przywoływane w tych publikacjach dane wskazujące wyraźnie niższą niż w enuncjacjach przed wojny maksymalną prędkość „jedenastek” były jak się wydaje znacznie bliższe rzeczywistości (co dziwić nie powinno, gdyż oparto je głównie na relacjach użytkowników maszyn), to w późniejszym okresie korektę zignorowali zarówno historycy, jak i inni autorzy wypowiedzi na temat tych samolotów. Już z początkiem lat 70. prędkość tę, w przypadku samolotów myśliwskich stanowiącą jeden z najistotniejszych parametrów, ponownie określać zaczęto jako 340–375 km/h czy nawet 390 km/h. W formułowanych opiniach inaczej też niż uprzednio zaczęto rozkładać akcenty, oczywiście – przynajmniej w roku 1939 – mankamenty „jedenastki” starając się równoważyć wskazywaniem jej zalet i podkreśleniem dobrego wyszkolenia polskich pilotów¹⁴. Nadal publikowane wspomnienia tych ostatnich oddziaływały natomiast ambiwalentnie, ostatecznie jednak przyczyniając się raczej do wzmocnienia otaczającej „jedenastkę” legendy niż do jej rozwiania. Siłą rzeczy znajdowało w nich wyraz rozczarowanie faktem, że broń, którą przyszło walczyć polskim lotnikom, nie okazała się wystarczająco skuteczna. Jednak to opisy odnoszonych za sterami „jedenastek” sukcesów, przedstawiane często plastycznie i emocjonalnie, musiały zdecydowanie silniej przemawiać do wyobraźni czytelnika – i to one z pewnością silniej oddziaływały na kształt kulturowej pamięci. Rozbudzana przy tej okazji duma narodowa i uczucia

¹⁴ K. Cieślak, *Samolot myśliwski PZL P-11*, Warszawa 1972, s. 16; A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1918–1939*, Warszawa 1972, s. 139. Oceniano więc: „Myśliwiec P.11 był w 1939 r. już samolotem przestarzałym. Osiągami i siłą ognia ustępował większości samolotów niemieckich, przewyższał je natomiast zwrotnością, co stawiało go w korzystniejszej sytuacji w walce kołowej. Sukcesy odniesione na myśliwcach P-11 były przede wszystkim wynikiem lepszego wyszkolenia polskich pilotów” (K. Cieślak, *Samolot myśliwski...*, op. cit., s. 16).

patriotyczne w pewnym sensie miały współgrać z hasłem „Polak potrafi”, którym niebawem zaczęły szermować władze – choć oczywiście w założeniu miało ono kierować myśli ku przyszłości, nie zaś przeszłości¹⁵.

Taki stan rzeczy wynikał zapewne z rosnącego dystansu czasowego, szerszego dostępu do literatury (w tym także wspomnieniowej) i materiałów archiwalnych, stopniowego przepracowywania wojennej traumy, a być może też zainicjowanej z początkiem dekady korekty polityki historycznej władz, które zaczęły dopuszczać bardziej zniuansowane opinie na temat zdecydowanie krytycznie zwykle ocenianego uprzednio dorobku Drugiej Rzeczypospolitej¹⁶.

¹⁵ Na przykład Tadeusz H. Rolski o próbach przechwycenia niemieckich maszyn naruszających granice Polski u progu wojny pisał następująco: „Wyciągaliśmy z »Jedenastki« wszystko, co mogła dać, »duszac« ją do granic wytrzymałości, wypatrywaliśmy oczy aż do bólu – wszystko na próżno. Nasze samoloty nie dysponowały ani dostateczną prędkością wznoszenia się, nie mówiąc już o poziomej, ani pułapem”. Kilkadziesiąt stron później przedstawił opis stoczony już we wrześniu 1939 roku, beznadziejnej na pozór walki, z której »jedenastkom» udało się wyjść cało, wręcz w roli moralnych zwycięzców – swoistą metaforę ówczesnej powietrznej kampanii: „Zaraz też zobaczyłem 2 nasze »Jedenastki« w nerwowych skrętach, nad którymi pastwiły się 3 Messerschmitty-109. Nasi piloci prawie nie strzelali, gdyż przytłoczeni przewagą nieprzyjaciela, górującego nad nimi nie tylko liczbą, ale przede wszystkim prędkością i uzbrojeniem, nie mogli zająć pozycji do strzału. Messerschmitty zaś atakowały jeden przez drugiego. Nalatywały z góry, biły krótkimi seriami, i [...] wzbijały się ponownie w górę, żeby powtórzyć atak. [...] Zdawało się, że żadna siła nie wybawi naszych od śmierci. Gdyby nawet chcieli odejść, to Messerschmitty dopędzą ich natychmiast i zestrzelą jak kaczki. [...] Nie wiedziałem, którzy z kolegów znajdowali się w zwijających się jak w ukropie »Jedenastkach«, ale czułem wraz z nimi wszystko, co oni czuli, a każdy zryw pracującego na najwyższych obrotach silnika, każde szarpnięcie sterów zmęczonego do granic wytrzymałości płatowca odczuwałem jak dotkliwy ból. [...] Jedna z »Jedenastek« [...] dała nura do ziemi i zdołała się wymknąć. Sytuacja zaś naszego pilota, który pozostał w akcji, stała się jeszcze gorsza. [Messerschmitty] jeden za drugim w kolejce atakowały szarpiącą się w konwulsyjnych skrętach »Jedenastkę«. Jakim cudem wciąż trzymała się w powietrzu, nie umiałem sobie wytłumaczyć. [...] Musiałem natychmiast włączyć się do walki. [...] Jeszcze 600 m, jeszcze 500... Nie mogę już opanować nerwów. Biorę kierunek na najbliższego i naciskam spust Browningów. Jedna seria, druga, trzecia... Potem do drugiego, jedna, druga. Masz bandyto!... I jeszcze raz, i jeszcze!... Niemcy zgłupieli. Wszystkie 3 Messerschmitty zadarły nosy w górę i odleciały na zachód. [...] Odnieśli wrażenie, że atakuje ich kilka samolotów, a mając prawdopodobnie paliwo i amunicję na ukończeniu nie chcieli podejmować walki z nowym przeciwnikiem. Oswobodzona »Jedenastka« poleciała czym prędzej w dół i na wschód” (T. Rolski, *Uwaga, wszystkie samoloty!*, Warszawa 1974, s. 11, 43–44).

¹⁶ R. Habielski, *Przeszłość i pamięć historyczna w życiu kulturalnym PRL. Kilka uwag wstępnych*, [w:] *Polityka czy propaganda. PRL wobec historii*, red. P. Skibiński, T. Wiścicki,

Zauważalna od lat 80. minionego stulecia intensyfikacja badań nad dziejami lotnictwa wojskowego Drugiej Rzeczypospolitej zaowocowała między innymi opracowaniami monograficznymi na temat samolotu PZL.11 oraz jego wykorzystania, także podczas kampanii polskiej 1939 roku. Obszerne wzmianki poświęcono maszynie również w pracach o charakterze syntetycznym. Powstałe publikacje po dziś dzień stanowią podstawę wiedzy dotyczącej tej problematyki. Wiedzę tę wzbogacono zresztą o wiele interesujących informacji, coraz częściej uzyskiwanych dzięki analizie źródeł o proveniencji archiwalnej. Mimo to ustalone w latach 70. XX wieku generalne oceny samego myśliwca i odegranej przezeń roli nie uległy już poważniejszej korekcie¹⁷.

Tę ostatnią uwagę należy jednak opatrzyć kilkoma dodatkowymi komentarzami. Po pierwsze – kolejny zwrot w polityce historycznej, który dokonał się po odzyskaniu przez Polskę pełnej suwerenności w roku 1989, oraz coraz większy dystans czasowy od wydarzeń rozgrywających się w latach 30. spowodowały, że silniej niż uprzednio zaczęto zwracać uwagę na emocjonalne i symboliczne znaczenie PZL.11. I tak na przykład znakomity historyk lotnictwa Andrzej Glass poświęcony temu myśliwcowi fragment swej pracy dotyczącej polskich konstrukcji lotniczych zakończył następująco:

„Jedenastka” bądź „Puławszczak”, tak bowiem piloci nazywali samoloty PZL P.11, stał się symbolem bohaterskiej walki polskich lotników we wrześniu 1939 r. z przeważającymi siłami hitlerowskiego najeźdźcy¹⁸.

Po drugie – podjęte w oparciu o źródła strony niemieckiej próby rewizji czy wręcz destrukcji zakorzenionej w zbiorowej pamięci opinii na temat polskich pilotów myśliwskich z września 1939 roku, którym hart ducha i wyszkolenie pozwoliły na stawienie czoła Luftwaffe mimo jej licznej przewagi i wyższości sprzętu, zostały odrzucone, a w znacznym

Warszawa 2009, s. 107–108. Oczywiście w żadnym wypadku nie oznacza to, że autorzy wspomnianych w tekście publikacji świadomie realizowali tę politykę.

¹⁷ Przykładowo Andrzej Morgała w wartościowej syntezie *Samoloty wojskowe w Polsce 1924–1939* (Warszawa 2003, s. 65–66) niemal dokładnie powtórzył wcześniejszą o 31 lat ocenę Krzysztofa Cieślaka (zob. przypis 14).

¹⁸ A. Glass, *Polskie konstrukcje lotnicze do 1939 r.*, t. 2, Sandomierz 2007, s. 224.

stopniu – zignorowane¹⁹. W konsekwencji dalszemu utrwaleniu uległ obraz, za którego kwintesencję można uznać następujący fragment „wrześniowej” relacji porucznika pilota Witolda Łokuciewskiego:

Pod sobą widzę lecącego Messerschmitta. Oddaję gwałtownie ster. [...] Silnik wyje na pełnej mocy. Wibrują skrzydła, drży kadłub. Mam już Niemca na celowniku. [...] Ucieka, ale drugi włazi mi na ogon. [...] Przewracam samolot przez skrzydło. W dole ktoś z kolegów wykańcza innego Niemca. [...] To już drugi. Jak się później okazało, nie drugi, lecz trzeci. W powietrzu jest 18 „jedenastek” i 17 „Messerschmittów”. Ogarnia nas szal radości. Mamy jeszcze amunicję i benzynę. Możemy walczyć dalej! Ale Niemcy nie chcą się bić. Formują szyk i odlatują na północ. Gonić ich nie możemy – toż oni mają ponad sto kilometrów przewagi szybkości. Z mieszanymi uczuciami zwycięzców, z których zakpiono – zbieramy się [...] i lecimy do Warszawy²⁰.

W narracji kreślonej przez historyków lotnictwa natomiast taką opinię:

We wrześniu 1939 r. polscy myśliwcy zadali Luftwaffe bardzo poważne straty. [...] Osiągnięcia bojowe polskich myśliwców, walczących w 1939 r. na samolotach P.11 z posiadającym znacznie nowocześniejszy sprzęt agresorem, należy ocenić bardzo wysoko²¹.

Po trzecie – pojawili się autorzy skłonni uznawać, że narracja na temat lotnictwa wojskowego II RP została w okresie PRL-u skażona przez ideologicznie motywowane działania propagandowe, winna więc zostać poddana rewizji czy też wręcz – zdemistyfikowana. Wedle „zdemistyfikowanej” wersji PZL.11 aż do przełomu roku 1938 i 1939 „był samolotem spełniającym wszelkie standardy”, a statusu tego pozbawiony został dopiero w ostatnich

¹⁹ Próbę taką podjął niemiecki historyk polskiego pochodzenia Marius Emmerling, dowodząc, że polska literatura dotycząca walk powietrznych z września 1939 roku została oparta głównie na czysto subiektywnych i spisywanych często po długim czasie wspomnieniach, w efekcie czego „powstały liczne legendy gloryfikujące polskiego lotnika”, które „nie mają wiele wspólnego z rzeczywistym przebiegiem wydarzeń” (M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską 1939*, cz. 1: *Jagdflieger*, Gdynia 2002, s. VIII).

²⁰ *Wrzesień 1939. My i oni. Relacje i wspomnienia lotników polskich i niemieckich*, red. L. Kosiński, D. Majsak, Lublin 1994, s. 63.

²¹ A. Glass, T. Kopański, T. Makowski, *PZL P.11*, cz. 2, Warszawa 1997, s. 43.

miesiącach przed wybuchem wojny przez najnowsze myśliwce niemieckie i brytyjskie²².

Takie postawienie sprawy, choć z punktu widzenia reguł warsztatu historyka nieuprawnione, zostało zaaprobowane przez część odbiorców przekazu. Wzmacnia ono bowiem dumę z osiągnięć Drugiej Rzeczypospolitej, sugerując, że utrata przez nią czołowej pozycji w technologicznym wyścigu międzywojennego dwudziestolecia nastąpiła raczej skutkiem nie-szczęśliwego zbiegu okoliczności niż własnej systemowej słabości. Ostatecznie neutralizuje więc istotny element pokłękowej traumy, winą za jego zaistnienie obciążając realizujących ideologiczne dyspozycje historyków – odwołując do pewnej formy pamięci kulturowej, a zarazem dążąc do kolejnej jej rekonfiguracji.

To jednak w przypadku tekstu prezentowanego jako naukowy oznacza mieszanie dwóch odmiennych porządków – i jako takie trudne jest do zaakceptowania. Rację bowiem zdaje się mieć Krzysztof Zamorski, który zwrócił uwagę na niebezpieczną tendencję w postrzeganiu przeszłości. Jak bowiem stwierdził:

To historyk, odnosząc się do pamięci [...], jest w stanie uchwycić różnicę między nią a tym, co sam może dostrzec, badając dzieje. To historyk, zdając sobie sprawę z tego, czym jest pamięć, jakie czynniki na nią oddziałują, jest w stanie spojrzeć na badany przez siebie wycinek dziejów z nieco innego punktu widzenia, uwzględniający różne pamięci dotyczące tego samego wydarzenia. Niestety, to, co dawniej traktowane było jako antyhistoria, w gruncie rzeczy stało się dzisiaj dla wielu historią *sensu proprio*. W efekcie wiele osób [...] nie dostrzega, że pamięć historyczna nie jest historią²³.

Niemal do ostatnich lat XX wieku nośniki pamięci o samolocie PZL.11 miały głównie tradycyjną, pisemną formę²⁴. Poświęcone mu teksty bywały co prawda ilustrowane (choć na przykład seria „Żółtego Tygrysa” ilustracji nie zawierała), jednak poligraficzne ograniczenia sprawiały, że przynajmniej w przypadku zdjęć ich czytelność bywała ograniczona. Do pewnego stopnia

²² T. Pawłowski, *Lotnictwo lat 30. XX wieku w Polsce i na świecie. Wybrane zagadnienia*, Warszawa 2011, s. 223.

²³ *Głos w dyskusji „Wybrane problemy metodologii i metodyki badań”*, „Pamięć i Sprawiedliwość” 2012, nr 2, s. 16.

²⁴ Szerzej na temat nośników pamięci: M. Golka, *Pamięć społeczna i jej implanty*, Warszawa 2009, s. 67 i n.

kompensowały to rysunki czy plany – szczególnie dokładne w przypadku wydawnictw przeznaczonych dla modelarzy, jak „Mały Modelarz” (w którym samolot myśliwski PZL P.11c w opracowaniu Leszka Komudy po raz pierwszy zaprezentowany został w numerze 2 w 1959 roku; kolejne prezentacje miały miejsce w latach 1970, 1980, 1986, 2003 i 2014) czy „Plany Modelarskie” (numer 91 z roku 1979). Efekty prac podjętych w oparciu o te materiały (a niekiedy gotowe, przeznaczone do sklejanego zestawu) w postaci modeli czy makiet prezentowane były następnie czy to wąskiemu kręgowi rodziny i znajomych, czy to szerszej publiczności – podczas wystaw modelarskich. W Muzeum Lotnictwa Polskiego (w latach 1967–1970: Muzeum Lotnictwa, w latach 1971–1982: Muzeum Lotnictwa i Astronautyki) znalazł się także unikatowy, jedyny do dziś zachowany egzemplarz samolotu PZL.11c – wykonany w jesieni roku 1935 uczestnik wrześniowych walk, w trakcie wojny eksponowany w Muzeum Lotnictwa w Berlinie, a po jej zakończeniu odzyskany. Jednak przeprowadzona z początkiem lat 60. renowacja maszyny miała charakter prowizoryczny, a sam myśliwiec nie był szczególnie wyróżnionym elementem ekspozycji²⁵.

Znaczącą zmianę przyniosły tu lata 90. XX wieku i okres po nich następujący. Gruntownie i pieczołowicie odnowiony samolot PZL.11c, uznany teraz za najcenniejszy z eksponatów, stał się centrum ekspozycji MLP²⁶. Zakończony w roku 1996 remont silnika maszyny umożliwił ponowne jego uruchomienie. Podczas zorganizowanych w roku 2018 w Radomiu pokazów lotniczych („Air Show”) zaprezentowane zostało kołowanie samolotu po pasie startowym. Podobne demonstracje były następnie powtarzane – zawsze wywołując żywe reakcje widzów, którzy w ten sposób zyskali możliwość dostownie „wsłuchania się w głos” niemego dotychczas „świadka historii”²⁷.

²⁵ A. Glass, T. Kopański, T. Makowski, *PZL P.11*, cz. 1, s. 26. Wcześniej, w roku 1957, wspomniana maszyna eksponowana była na wystawie lotniczej pod warszawskim Arsenałem, zaś w latach 1964–1967 znajdowała się w ekspozycji poprzednika MLP, Ośrodka Ekspozycji Sprzętu Lotniczego Aeroklubu PRL w Krakowie.

²⁶ „*Muzeum to takie miejsce, gdzie pamięć będzie wieczna...*” [Rozmowa z dyrektorem MLP Krzysztofem Radwanem], <https://dlapilota.pl/wiadomosci/dlapilota/muzeum-takie-miejsce-gdzie-pamiec-bedzie-wieczna> (dostęp 12 VI 2020).

²⁷ <https://www.youtube.com/watch?v=00R2jIR436I>; https://www.youtube.com/watch?v=WYEFgXNR_N4 (dostęp 12 VI 2020). Podjęte też zostały prace nad repliką samolotu PZL.11. Na razie jednak jedynym materialnym ich efektem pozostaje makietka umieszczona w roku 2018 przed budynkiem rektoratu Lotniczej Akademii Wojskowej w Dęblinie

Prace restauracyjne ułatwiły też sporządzenie szczegółowej dokumentacji fotograficznej muzealnego egzemplarza PZL.11c. Część wykonanych w kolorze zdjęć (194 fotografie) wykorzystano następnie w opublikowanym w roku 2006 dwujęzycznym (polsko-angielskim) wydawnictwie albumowym, w którym zaprezentowano między innymi wiele detali konstrukcji trudno dostrzegalnych lub wręcz nieosiągalnych dla odwiedzających muzeum²⁸. Stopniowe, zauważalne od dłuższego już czasu przesuwanie się zainteresowania odbiorców ze słowa pisanego ku obrazom spowodowało, że także w innych wydawnictwach prezentacji fotografii i rysunków samolotu PZL.11 poświęcono znacznie większą niż przed kilkudziesięciu laty uwagę. Wynikało to z postępu technik reprodukcji materiałów ikonograficznych i większej dostępności tych materiałów – odnajdowanych w archiwach (co raz częściej także zagranicznych²⁹) lub nabywanych na serwisach aukcyjnych, gdzie pojawiać zaczęły się zdjęcia pochodzące z kolekcji prywatnych (w tym także niemieckich), wobec znacznego popytu osiągając zresztą niekiedy bardzo wysokie ceny. Przede wszystkim jednak stanowiło to odpowiedź na oczekiwania nabywców, domagających się nieustannie publikacji nowych, najlepiej nieznanych dotąd fotografii. Oczywista wydaje się więc konstatacja, że właśnie obraz w coraz większym stopniu kształtuje teraz pamięć kulturową.

Za trafne trzeba zatem uznać spostrzeżenie polskiego socjologa Mariana Golki:

Nośniki pamięci zmieniają też swoją wymowę. Każda epoka ma odmienny stosunek do różnych środków komunikowania i to, co w przeszłości uchodziło za

(<http://samolotyhistoryczne.org/>; <https://aviation24.pl/component/k2/item/4156-historyczny-samolot-w-szkole-orlat-stanal-przed-palacem-jablonowskich-w-deblinie>; dostęp 13 VI 2020). Zestaw materialnych pozostałości „wrześniowych” PZL.11 wzbogacają natomiast zintensyfikowane jeszcze w ostatnich latach terenowe poszukiwania szczątków tych maszyn. Zob. np. <http://wizna1939.eu/index.php/145-szczatki-samolotu-pzl-p-11c-por-okrzei-odnalezione>; <https://muzeum-ak.pl/wydarzenia/odnaleziono-samolot-por-wac-lawa-krola/> (dostęp 13 VI 2020).

²⁸ G. Szymanowski, J. Hoffmann, *PZL P.11c*, Lublin 2006.

²⁹ Jest to ułatwiane przez rosnącą szybko łatwość podróżowania i komunikacji. Sam autor artykułu, poszukując kilka lat temu w jednym z archiwów francuskich fotografii dotyczących historii polskiego lotnictwa wojskowego, natknął się na kilkusobową ekipę rosyjską (co wedle informacji pracowników archiwum nie było sytuacją wyjątkową), interesujące kopie zdjęć samolotu PZL.11 otrzymał z Portugalii, innej zaś maszyny użytkowanej przez lotnictwo wojskowe II RP – z Brazylii.

ważny nośnik, po latach może tę pozycję stracić. Można odnieść wrażenie, że na naszych oczach maleje rola pisma na rzecz obrazu, a bibliotek i muzeów na rzecz zasobów Internetu³⁰.

Należy jednak zauważyć, iż biblioteki, muzea, a także archiwa starają się, nierzadko z sukcesem, dostosowywać do zachodzących zmian. Jak wspomniano, w przypadku samolotu PZL.11 większość dostępnych i powielanych w internecie informacji czy obrazów pochodzi z zasobów tych właśnie instytucji – nośników pamięci. Co więcej, zasoby te coraz częściej udostępniane są w postaci cyfrowej, on-line. Znakomicie ułatwia to dostęp do nich, wyszukiwanie treści oraz zapoznawanie się z nimi³¹. Sytuacja ta przyczynia się też do określenia na nowo pozycji eksperta, którym w rozpatrywanym przypadku był z reguły historyk lotnictwa. Dotychczas odgrywał on rolę swoistego mediatora, który wyszukiwał i krytycznie analizował często trudno dostępne treści, a następnie upowszechniał wyniki swych badań. Teraz, wobec znacznie szerszego dostępu do informacji i powszechnej tendencji do kwestionowania autorytetów, nierzadko pochopnie, bez merytorycznej podstawy, jego pozycja uległa zachwianiu, a jego opinie bywają podważane – nierzadko na podstawie wiedzy przypadkowej, ułamkowej, bezkrytycznie przyjętej – choć pozbawionej kontekstu³². Raz jeszcze można tu przywołać celne uwagi Golki:

W społeczeństwie informacyjnym [...] pamięć społeczna znajduje się poza pamięcią jednostek. [...] Brak umiejętności selekcji informacji, ich redukowania i użytkowania powoduje, że osoby żyjące w społeczeństwie informacyjnym

³⁰ M. Golka, *Pamięć społeczna...*, op. cit., s. 71.

³¹ W przypadku samolotu PZL.11 za szczególnie istotne można uznać zasoby Narodowego Archiwum Cyfrowego, zdigitalizowane zasoby ikonograficzne i archiwalne MLP czy dostępną on-line prasę z okresu międzywojennego – w tym przede wszystkim czasopisma o tematyce lotniczej.

³² Oczywiście tendencje po temu istniały i wcześniej, sam zaś proces ma zasadniczo charakter obiektywny. Jak zauważyła Barbara Szacka, „zdobywana przez historyka wiedza albo pozostaje hermetyczna i ograniczona do garstki specjalistów, albo jest upowszechniana i popularyzowana i w ten sposób wchodzi w obręb szeroko rozumianej pamięci zbiorowej. Jeżeli nie czyni tego sam historyk, robią to inni ludzie, którzy odwołując się do zgromadzonych przez niego informacji, wykorzystują je wybiórczo dla zaspokojenia społecznych potrzeb” (B. Szacka, *Czas przeszły, pamięć, mit*, Warszawa 2006, s. 24). W tym przypadku należy więc unikać ocen wartościujących, a w każdym razie zachowywać przy ich formułowaniu daleko posuniętą ostrożność.

wcale nie muszą dysponować większą wiedzą niż ludzie niemający dostępu do środków przekazu. [...] Internet może zastąpić pamięć jednostkową, jednak nie zastąpi myślenia. [...] Członek społeczeństwa informacyjnego, choć ma dostęp do mnogości informacji, nie zawsze jest więc człowiekiem dobrze poinformowanym. Łatwiej mu dotrzeć do informacji niż ją wyselekcjonować, zrozumieć czy wykorzystać. Chyba nie ma zbyt wiele przesady w powiedzeniu, że Internet jest nośnikiem niepamięci³³.

Ta ostatnia konstatacja szczęśliwie prawdziwa jest tylko częściowo. Choć w społeczeństwie informacyjnym istotnie nasila się diagnozowany już przed laty przez Andrew Keena „kult amatora”³⁴, to równocześnie ukształtowały się tu przestrzenie, którym trudno odmówić wartości merytorycznej. Pamięć o samolocie myśliwskim PZL.11 budowana jest więc między innymi przez dyskusje oraz materiały dostępne na forach internetowych – szczególnie o profilu historycznym, historyczno-wojskowym lub modelarskim³⁵, w serwisie społecznościowym Facebook (gdzie istnieją na przykład dość liczne i aktywne grupy „Sympatycy samolotu PZL P.11” oraz „Sympatycy Lotnictwa II RP”³⁶) czy przez filmy publikowane w serwisie YouTube, w którym można znaleźć bardzo liczne materiały dotyczące tej maszyny: od recenzji zestawów modeli do sklejania, instrukcji dotyczących wykonywania takich modeli czy prezentacji efektów podjętych nad nimi prac (także w postaci modeli z własnym napędem, zdolnych do lotu), poprzez montaż zdjęć, a niekiedy także fragmentów kronik filmowych (czasem, po uzupełnieniu o dodatkowy komentarz i sekwencje filmowe przybierających postać bliską filmom dokumentalnym³⁷), aż po sceny walk powietrznych z udziałem polskich myśliwców – czy to zrealizowane w grze komputerowej, np. „IL 2 Sturmovik 1946”, czy w postaci specjalnie przygotowanych animacji opatrzonych komentarzem, np. grupy BDF Film³⁸. Należy podkreślić,

³³ M. Golka, *Pamięć społeczna...*, op. cit., s. 116–117.

³⁴ A. Keen, *Kult amatora. Jak internet niszczy kulturę*, przeł. M. Bernatowicz, K. Topolska-Ghariani, Warszawa 2007.

³⁵ Np. Forum Historycy.org, Forum o wojnach światowych DWS.org.pl, Forum PWM (Polska Witryna Modelarska).

³⁶ 13 czerwca 2020 roku ta pierwsza liczyła 3751 członków, druga – 3820 członków.

³⁷ Np. https://www.youtube.com/watch?v=9zS_WdWHJq0 (dostęp 13 VI 2020).

³⁸ https://www.youtube.com/watch?time_continue=4&v=4rPNUWtTVXI&feature=emb_logo (dostęp 13 VI 2010). Samoloty PZL.11 pojawiły się w kilku innych grach komputerowych – nie tylko symulacyjnych, ale i strategicznych, jak „Panzer Corps” z roku 2011. Pojawiają się także w grach planszowych – na przykład w wydanej przez Biuro Edukacji

że wszystkie właściwie te przedsięwzięcia stanowiły efekt zainteresowań i patriotycznej postawy ich realizatorów, stając się hołdem oddawanym jednemu z najbardziej znanych produktów przemysłu lotniczego Drugiej Rzeczypospolitej – obrońcy polskiego nieba podczas trudnej wrześniowej próby, oraz ludziom, którzy zasiadali wówczas za sterami tych samolotów. Raz jeszcze bowiem wypada podkreślić, że myśliwiec PZL.11, choć w istocie stał się świadkiem tragicznej klęski, w następnych dziesięcioleciach przeobrażał się stopniowo w symbol uporczywej walki i bohaterskiego oporu: „bez wątpienia symboliczny samolot w historii lotnictwa polskiego”³⁹. Ale nie zapominajmy, że to był myśliwiec.

BIBLIOGRAFIA

- The Airplane in American Culture*, red. D.A. Pisano, University of Michigan 2003.
- Arnold J., *The Allied Air War and Urban Memory: The Legacy of Strategic Bombing in Germany*, Cambridge, MA – New York 2011.
- Assmann A., *Między historią a pamięcią. Antologia*, red. nauk. M. Saryusz-Wolska, Warszawa 2013.
- British Cultural Memory and the Second World War*, red. L. Noakes, J. Pattison, London – New York 2014.
- Cieślak K., *Samolot myśliwski PZL P-11*, Warszawa 1972.
- Corn J.J., *America's Romance with Aviation, 1900–1950*, New York 1983.
- Emmerling M., *Luftwaffe nad Polską 1939*, cz. 1: *Jagdflieger*, Gdynia 2002.
- Erll A., *Kultura pamięci. Wprowadzenie*, przeł. A. Teperek, Warszawa 2018.
- Etablissements Nationaux d'Aeronautique – Varsovie. National Aircraft Factory – Warsaw, 1934/1935*.
- Francis M., *The Flyer. British Culture and the Royal Air Force 1939–1945*, Oxford – New York 2008.
- Fritzschke P., *A Nation of Flyers. German Aviation and the Popular Imagination*, Cambridge, MA – London 1992.
- Glass A., *Polskie konstrukcje lotnicze do 1939 r.*, t. 2, Sandomierz 2007.
- Glass A., Kopański T., Makowski T., *PZL P.11*, cz. 2, Warszawa 1997.
- Glass A., Kopański T., Makowski T., *PZL P.11*, cz. 1, Gdynia 1997.

Publicznej Instytutu Pamięi Narodowej grze „111”, której fabuła osadzona została w realiach toczonyj w pierwszych dniach września 1939 roku przez Brygadę Pościgową bitwy powietrznej nad Warszawą.

³⁹ Fragment wpisu redakcji czasopisma „Super Model Magazyn Modelarski” w serwisie społecznościowym Facebook, <https://www.facebook.com/Kagero.SM/photos/a.225273307529541/1996696767053844/?type=1&theater> (dostęp 13 VI 2020).

- Głos w dyskusji „Wybrane problemy metodologii i metodyki badań”, „Pamięć i Sprawiedliwość”* 2012, nr 2, s. 11–27.
- Golka M., *Pamięć społeczna i jej implanty*, Warszawa 2009.
- Gortat J., *Niemiecka polityka pamięci wobec ofiar wojny powietrznej*, Łódź 2015.
- Habielski R., *Przeszłość i pamięć historyczna w życiu kulturalnym PRL. Kilka uwag wstępnych*, [w:] *Polityka czy propaganda. PRL wobec historii*, red. P. Skibiński, T. Wiścicki, Warszawa 2009, s. 87–115.
- Halbwachs M., *Das kollektive Gedächtnis*, Frankfurt am Main 1985.
- Keen A., *Kult amatora. Jak internet niszczy kulturę*, przeł. M. Bernatowicz, K. Topolska-Ghariani, Warszawa 2007.
- Król W., *Poznańskie skrzydła*, Warszawa 1975.
- Król W., *Krakowskie skrzydła*, Warszawa 1974.
- Krzycki M., *Sowy nadleć o świecie*, Warszawa 1970.
- Kurowski A., *Lotnictwo polskie w 1939 roku*, Warszawa 1962.
- Mazur W., *PZL.11A/C/G*, Warszawa 2019.
- Mazur W., *PZL.11*, Warszawa 2013.
- Morgała A., *Samoloty wojskowe w Polsce 1924–1939*, Warszawa 2003.
- Morgała A., *Polskie samoloty wojskowe 1918–1939*, Warszawa 1972.
- Palmer S.W., *Aviation Culture and the Fate of Modern Russia*, Cambridge, MA – New York 2006.
- Pawłowski T., *Lotnictwo lat 30. XX wieku w Polsce i na świecie. Wybrane zagadnienia*, Warszawa 2011.
- Polskie Siły Zbrojne w drugiej wojnie światowej*, t. 1: *Kampania wrześniowa 1939*, cz. 1: *Polityczne i wojskowe położenie Polski przed wojną*, Londyn 1951.
- Rolski T., *Uwaga, wszystkie samoloty!*, Warszawa 1974.
- Spitfire: The Autobiography: The Plane and the Men that Saved Britain in 1940 in Their Own Words*, red. J.E. Lewis, London 2010.
- Szacka B., *Czas przeszły, pamięć, mit*, Warszawa 2006.
- Szymanowski G., Hoffmann J., *PZL P.11c*, Lublin 2006.
- T.K., *50.000 widzów na lotnisku warszawskim*, „Polska Zbrojna” 1932, nr 170, s. 2.
- Wrzesień 1939. My i oni. Relacje i wspomnienia lotników polskich i niemieckich*, red. L. Kosiński, D. Majsak, Lublin 1994.

Netografia

- „Muzeum to takie miejsce, gdzie pamięć będzie wieczna...” [Rozmowa z dyrektorem MLP Krzysztofem Radwanem], <https://dlapilota.pl/wiadomosci/dlapilota/muzeum-takie-miej-sce-gdzie-pamiec-bedzie-wieczna> (dostęp 12 VI 2020).
- https://www.facebook.com/piotr.piotr.9212301/?__tn__=%2CdkCH-R-R&eid=ARDTJ6XoHHm_c3K2Kfuqp_jrz-43L2y_o9MeJC4w8jSHF6YZ0hTVc36pnlrJly81xfZf24v1S0A1nd8f&hc_ref=ARTQl7Gjq4-qrdOhoMym8o4rE6uecnFgB_Vnjpv2rao-ulX-7MtsnDFj3rf5j4anbE&fref=nf&hc_location=group (wpis z 16 II 2020 r.; dostęp 8 VI 2020).
- <http://www.historycy.org/index.php?showtopic=60796> (dostęp 12 VI 2020).
- <https://www.youtube.com/watch?v=00R2jIR436I> (dostęp 12 VI 2020).
- https://www.youtube.com/watch?v=WYefgXNR_N4 (dostęp 12 VI 2020).
- <http://samolotyhistoryczne.org/> (dostęp 13 VI 2020).

<https://aviation24.pl/component/k2/item/4156-historyczny-samolot-w-szkole-orlat-stanal-przed-palacem-jablonowskich-w-deblinie> (dostęp 13 VI 2020).

<http://wizna1939.eu/index.php/145-szczatki-samolotu-pzl-p-11c-por-okrzej-odnalezione> (dostęp 13 VI 2020).

<https://muzeum-ak.pl/wydarzenia/odnaleziono-samolot-por-waclawa-krola/> (dostęp 13 VI 2020).

https://www.youtube.com/watch?v=9zS_WdWHJq0 (dostęp 13 VI 2020).

https://www.youtube.com/watch?time_continue=4&v=4rPNUWtTVXI&feature=emb_logo (dostęp 13 VI 2010).

<https://www.facebook.com/Kagero.SM/photos/a.225273307529541/1996696767053844/?type=1&theater> (dostęp 13 VI 2020).

THE PZL-11: CONSTRUCTION AND RE-CONSTRUCTIONS OF HOW AN AERONAUTICAL SYMBOL IS REMEMBERED

Abstract: The PZL-11 fighter plane, almost immediately after its creation in the early 30s of the 20th century, became recognized in Poland to be one of the greatest achievements of native technological know-how; evidence that in a very short period of time it had attained a world-class level. In September 1939, a little dated, it fought the Luftwaffe. After WW2 it was exploited by the historical politics of the ruling communist party: presented as evidence of the failure of the preceding capitalist system. Over time, however, it has become a symbol of persistent struggle against foreign aggression and of heroic resistance, becoming a significant element of Polish cultural heritage.

Keywords: cultural memory, military aviation, fighter aircraft, commemoration