

LUDZKA PAMIĘĆ JAKO ŹRÓDŁO HISTORYCZNE – WSPOMNIENIA Z OFICERSKIEJ SZKOŁY LOTNICZEJ W DĘBLINIE

Historia, najogólniej biorąc, to nauka humanistyczna i społeczna, która zajmuje się badaniem przeszłości, a w znaczeniu ścisłym badaniem działań i wytworów ludzkich, aż do najstarszych poświadczonych pismem świadectw (w odróżnieniu od prehistorii, archeologii, antropologii lub historii naturalnej). Wynikiem badań historycznych jest opis dziejów (historiografia). Któż więc pisze historię? Ludzie – władcy, dowódcy, politycy, pisarze, artyści oraz my wszyscy, którzy uczestniczymy w działaniu, rozwoju, nadawaniu kształtu i znaczenia instytucji, w których pracujemy. Historycy kiedyś dokonają interpretacji i oceny tych działań. Na historię Szkoły Orłąt, jedynej w swoim rodzaju szkoły lotniczej w Polsce, złożył się trud ludzi, którzy w niej i dla niej pracowali, służyli, żyli. Historia ta bazuje na ważnych dokumentach, fotografiach, a także wywiadach i wspomnieniach. Te ostatnie często dotyczą szczególnych wydarzeń, ale nie mniej ważne są te, które opisują dzień powszedni – pełne uczuć, wiary, marzeń, są okazją do przedstawienia społeczeństwu ludzi w lotniczych mundurach oraz ich dokonań. Ten prywatny wymiar dokumentów może ułatwić właściwą interpretację badanych faktów. Dlatego tak ważne są wspomnienia z czasu minionego.

Mając na uwadze temat niniejszego artykułu, warto zastanowić się przez chwilę nad pierwotnym twórcywm historii, jakim niewątpliwie jest pamięć, ta zdolność umysłu do przechowywania śladów minionych zdarzeń, dzięki której powstają wizje przeszłości. To właśnie zawartość naszej pamięci ma decydujący wpływ na to, kim jesteśmy. Tworzymy opowieści o przeszłości, opierając się na własnej wiedzy, odwołujemy się do pamięci innych ludzi oraz jej zbiorowych ujęć. Bez względu na to, jakie źródła badamy, odwołujemy się zawsze do pamięci. W procesie nadawania jej formy – spisywania wspomnień czy też prowadzenia pamiętnika – ulega ona przekształceniom i przeobrażeniom.

Pamięć to jeden z najistotniejszych czynników kształtujących rozwój człowieka oraz świadomość własnego istnienia, co pozwala na odkrycie prawdy o sobie i rzeczywistości. Ukształtowana pamięć, świadoma, to znakomite źródło historyczne, chociaż warto podkreślić, że nie każde wspomnienia mają taką samą jakość merytoryczną i literacką. Niektóre z nich to niezwykle cenne świadectwa dotyczące konkretnych sytuacji, zdarzeń, podejmowanych decyzji, a nawet i ich konsekwencji społecznych. Inne to wspomnienia osobiste, wpisujące się często w losy większej grupy ludzi i dla historyka powinny one mieć znaczenie równie decydujące jak pozostałe dokumenty. Wspomnienia przedstawione poniżej mają wartość, którą rzadko posiada dokument urzędowy – przede wszystkim pozwalają na zrozumienie motywacji, jakimi kierowała się dana osoba (autor wspomnień), podejmując określone decyzje, wybierając sposób działania czy sposób życia. To niezwykle cenna wiedza. A jednak do dziś trwają dyskusje nad wartością wspomnień jako źródła dla historyka. Zdaniem niektórych historyków i socjologów trudno jest odróżnić przeżywanie w czasie opisywanych faktów od współczesnej świadomości i poglądów środowiska. Podkreślano również fakt, że wspomnienia spisane tuż po wydarzeniach są bardziej wiarygodne niż te spisane po latach, choć dla wielu autorów wspomnienia bez względu na wszelkie niedoskonałości warsztatowe są bezcennym materiałem poznawczym. Często ułatwiają interpretację faktów, a zdarza się też, że to właśnie wspomnienia pozwalają poznać sposób, w jaki ich autor funkcjonował w swoim środowisku, jak postrzegał innych, jak sam był postrzegany. Z punktu widzenia na przykład socjologii to ważny temat badawczy, pozwalający na uzyskanie w ich toku cennych wyników naukowych.

Przenosząc się w świat wspomnień, składając tym samym głęboki ukłon w stronę kobiet pilotek, warto podkreślić, że w niemal stuletniej historii polskiego lotnictwa wojskowego pojawiały się kobiety, które pilotowały samoloty w ciężkich warunkach wojny, ale również i takie, które w trudnych latach powojennych pokonały wiele przeciwności, by osiągnąć upragniony cel – zdobyć wymarzony zawód i wykonywać go przez długie lata. Jedną z nich jest Bronisława Halina Kamińska-Dudek – pilotka polskiego lotnictwa powojennego. Pani podpułkownik, 11 lutego 2018 roku odeszła do Niebieskiej Eskadry.

Dzięki swoim talentom, a także autentycznej pasji latania i ogromnej determinacji wytrwała i jako jedna z zaledwie czterech kobiet w polskim lotnictwie powojennym

ukończyła dęblińską Szkołę Orłąt¹. Po czym przepracowała w tym niełatwym zawodzie wiele lat, do samej emerytury, pełniąc rolę instruktora – pilota, dowódcy załogi samolotu. Przeszła na emeryturę po długoletniej służbie pilota wojskowego, i nadal podkreśla, jak mocno związana jest z „lotniczą rodziną”². Jej postawa, działalność i zawodowa biografia to najpiękniejszy przykład dla młodych adeptek lotnictwa, mimo że dziś jest ono całkiem inne.

Wspomnienia wykorzystane w poniższym artykule są rozproszone i pochodzą z różnych lat jej życia zawodowego. Może to zwiększa ich autentyczność? Często mają one charakter wspomnień wywołanych, kiedy z okazji różnych jubileuszy, rocznic, świąt była proszona o wywiad czy artykuł do lotniczych periodyków (np. „Wiraże”, „Lotnicza Polska”)³. Niewątpliwie jednak stanowią one znakomite źródło historyczne, uzupełniające niejako spisaną i nadal tworzoną historię naszego lotnictwa wojskowego i dęblińskiej uczelni lotniczej.

Jakiego rodzaju źródłem są jej wspomnienia? Pani Bronisława pisze o swoim życiu w społeczności uczelnianej, a potem zawodowej – lotniczej – w latach 1949–1979⁴. Opowiada o troskach dnia codziennego, o trudach, o swoich sukcesach zawodowych oraz przeciwnościach piętrzonych przed nią przez niektórych zwierzchników. Opisuje też warunki, w jakich żyli podchorążowie, samoloty, na których się szkolili. Przy czym w zasadzie nie dokonuje interpretacji faktów, nie wyraża ocen. Pisze o faktach i zdaje się je rozumieć z pozycji osoby świadomej swojego wyboru. Tak więc socjologowie znajdą tam materiał do badań nad relacjami społecznymi, w tym równouprawnieniem płci, historycy lotnictwa – nad przebiegiem i znaczeniem ważnych wydarzeń w polskim lotnictwie, a dydaktycy – nad szkoleniem lotniczym.

Jubileuszowe refleksje pani Bronisławy rozpoczynają słowa:

Urodziłam się pod szczęśliwą gwiazdą, bowiem przyszłam na świat w roku ważkiego wydarzenia, jakie miało miejsce w dęblińskiej Szkole Orłąt – w roku pierwszej promocji oficerskiej. Pewnie to ciepły dębliński wiatr zwiastun dobrej nowiny,

¹ Cztery kobiety w stalowych mundurach z lotniczymi odznakami na piersi – gapami to: siostry Irena i Wirginia Sosnowskie, Bronisława Kamińska-Dudek i Zofia Dziewiszek-Andrychowska. Siostry Sosnowskie zostały promowane w 21 czerwca 1945 r.) oraz Rozkazem Naczelnego Dowódcy Wojska Polskiego Nr 450 z dnia Bronisława Kamińska-Dudek i Zofia Dziewiszek-Andrychowska (promowane 15 lipca 1951 r.). Archiwum Lotniczej Akademii Wojskowej [dalej: Archiwum LAW], Rozkazy Oficerskiej Szkoły Lotniczej Nr 4, sygn. Archiwum LAW 4/2009/173, 4/2009/210; 4/2009/220.

² J. Ziółkowski, *Te wspaniałe kobiety*, Toruń 2003, s. 167.

³ Tamże, s. 175; B.H. Dudek, *W tęsknocie za lataniem*, „Wiraże” 1998, nr 20, s. 12.

⁴ Tamże; B.H. Dudek, *Jubileuszowe refleksje*, [w:] Prace konkursowe „Moja służba w «Szkole Orłąt»”, Dęblin 2006, s. 12–16, 17–24.

przyleciał do Męciny i opowiedział niemowlęciu o tym, co wydarzyło się w świecie ludzi-ptaków, bo gdy tylko już potrafiłam samodzielnie myśleć, gdy się nauczyłam czytać i pisać, zaczęłam snuć abstrakcyjne marzenia o lataniu. Ziściła je dęblińska Szkoła Orłąt⁵.

Kiedy zapoznajemy się ze wspomnieniami pani Bronisławy dotyczącymi życia i służby w lotnictwie, niemal w każdym z nich odnajdujemy pasję – o lataniu mówi, że to sens życia. A przecież nie mogło i nie było łatwo; latać pragnęła od zawsze, od dziecka. Jak sama podkreśla, fakt, że dziewcząt bezwzględnie nie przyjmowano do szkoły lotniczej, nie stanowił większej przeszkody. Prośba jaką skierowała do prezydenta, była niezwykle czytelna i zdecydowana⁶. Uzyskała aprobatę i pomoc. W styczniu 1949 roku w Lublińcu został zorganizowany w ramach organizacji „Służba Polsce” pierwszy po wojnie teoretyczny kurs dla junaczek – entuzjastek latania, a w czerwcu – pierwszy żeński kurs szybowcowy w Lęborku. Oba kursy ukończyła z wyróżnieniem i 2 sierpnia 1949 roku zgłosiła się w Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie⁷.

W szkole było ciężko: szkolenie, egzaminy, surowe wymogi dyscypliny, musztra, żadnej taryfy ulgowej. Wśród rekrutów były tylko dwie kobiety: Bronisława i Zosia⁸. Ten wstępny okres służby wojskowej niewiele miał wspólnego z marzeniami o lataniu. Ale nie to było istotne. Najważniejsze, że nigdy nie porzuciła marzenia, nie zrezygnowała, nie popadła w kompleksy i nie dała się pokonać żadnym przeciwnościom. To właśnie ona była wśród swojego rocznika pierwszym uczniem, którego dopuszczono do pierwszego samodzielnego lotu. I jak sama wspomina, było to jedno z najpiękniejszych przeżyć:

Najpiękniejsze chwile przeżywałam podczas pierwszego lotu. Trwała wówczas rywalizacja między trzema eskadrami samolotów podstawowych o wypuszczenie pierwszego ucznia samodzielnie. Tym pierwszym uczniem byłam ja. Doskonale zdaję sobie sprawę z tego, że ten wybór zawdzięczam w dużej mierze instruktorowi Hofmanowi oraz dowództwu eskadry, którzy nie szczędzili wysiłku, aby mnie odpowiednio wyszkolić i przygotować do samodzielnego lotu. Ale był to zarazem z

⁵ Tamże, s. 12.

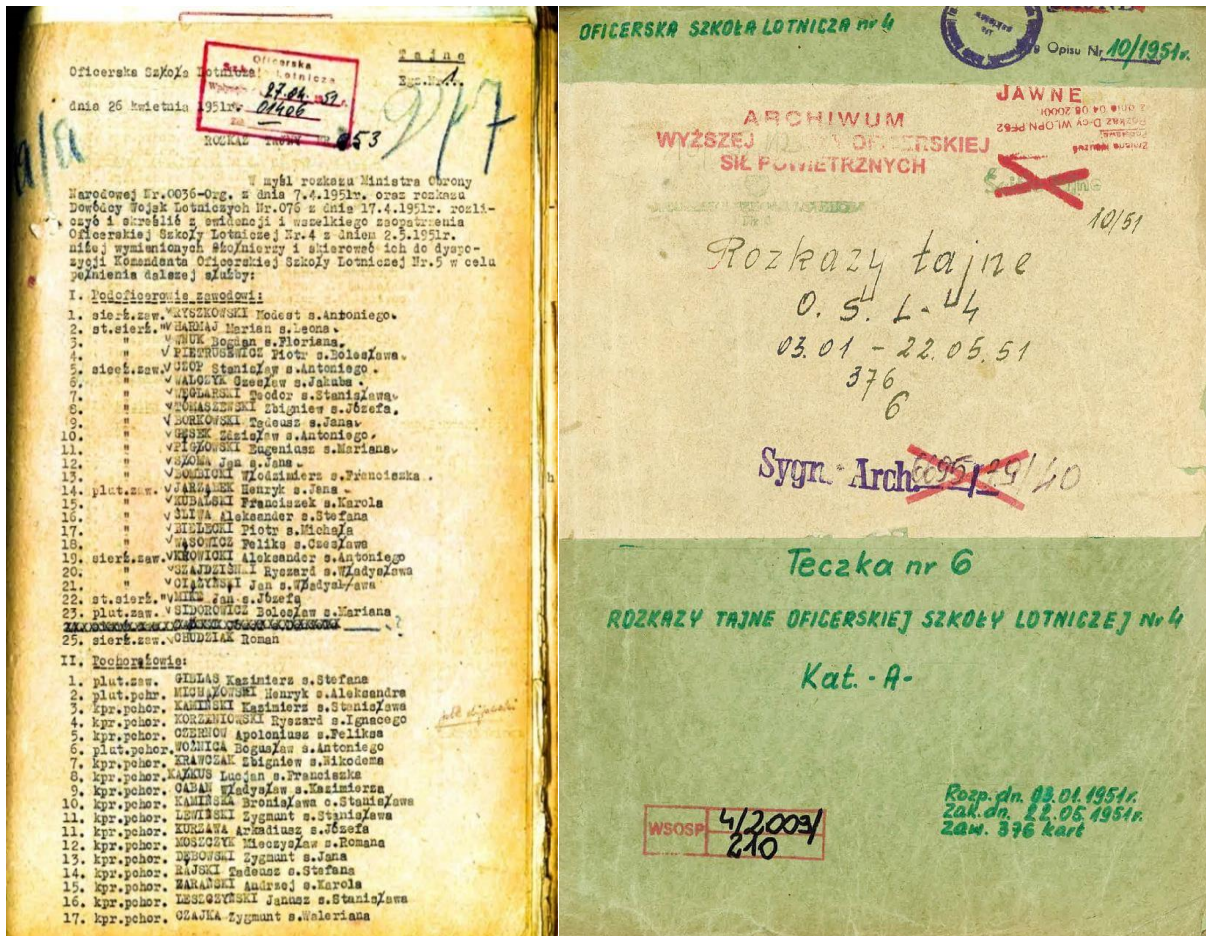
⁶ „Pisząc podanie do prezydenta, powoływałam się (intuicyjnie) na równouprawnienia kobiet w Związku Radzieckim. Publikacje prasowe donosiły, że w Związku Radzieckim lotniczki wykonywały w czasie wojny zadania bojowe w charakterze pilotek wojskowych”. J. Ziółkowski, dz. cyt., s. 170, przyp. 76.

⁷ Tamże, s. 170–171.

⁸ Zosia – ppłk pil. Zofia Dziewiszek-Andrychowska, 5 września 1949 r. przyjęta do Oficerskiej Szkoły Lotniczej, razem z Bronisławą Haliną Kamińską szkoli się w jednej grupie u instruktora ppor. pil. Hofmana. Zob. T. Dalecki, *Mistrzyni podniebnej żonglerki*, Warszawa 1976, s. 111.

mojej strony dowód, że potrafię latać, potrafię radzić sobie w powietrzu nie gorzej od mężczyzn⁹.

Spójrzmy na dokumenty źródłowe z tego okresu; są to rozkazy dzienne, zarządzenia komendanta Oficerskiej Szkoły Lotniczej, skorowidze – pomocnicze informatory do ksiąg ewidencyjnych, do których wpisuje się podoficerów i szeregowych jednostki, oraz księgi ewidencyjne.



Fot. 1. Rozkaz Oficerskiej Szkoły Lotniczej

Źródło: Archiwum Lotniczej Akademii Wojskowej w Dęblinie,
sygn. 4/2009/210, s. 277.

Niewiele znajduje się tu informacji na temat kobiet – pilotek. To podstawowe dane osobowe, adnotacje dotyczące przydziału do pododdziałów, daty i przyczyny odejścia, numery rozkazów i jednostek, zarządzenia podpisane przez komendanta Oficerskiej

⁹ B. Dudek, *Egzamin wytrwałości. Wspomnienia oficera*, „Skrzydłata Polska” 1964, nr 33, s. 17.

Szkoły Lotniczej¹⁰ dotyczące codziennego lotniczego życia, w tym również bezpieczeństwa, kontroli, szkolenia i przeszkolenia. W rozkazie komendanta Oficerskiej Szkoły Lotniczej nr 053 z 27 kwietnia 1951 roku odnajdujemy zapis:

W myśl rozkazu Ministra Obrony Narodowej Nr 0036-Org. z dnia 7.4.1951 r. oraz rozkazu Dowódcy Wojsk Lotniczych Nr 076 z dnia 17.4.1951 r. rozliczyć i skreślić z ewidencji i wszelkiego zaopatrzenia Oficerskiej Szkoły Lotniczej Nr 4 z dniem 2.5.1951 r. niżej wymienionych żołnierzy i skierować ich do dyspozycji Komendanta Oficerskiej Szkoły Lotniczej Nr 5 w celu pełnienia dalszej służby.

II. Podchorążowie:

10. kpr. pchor. Kamińska Bronisława c. Stanisława¹¹.

W roku 1951 Bronisława Dudek ukończyła Oficerską Szkołę Lotniczą. W swych wspomnieniach opisuje ważne wydarzenie i towarzyszące mu emocje:

Jest 15 lipca 1951 r. W Oficerskiej Szkole Lotniczej odbywa się promocja kolejnego rocznika podchorążych. Stoję na uroczystej zbiórce wraz z moimi kolegami pilotami z radomskiej eskadry myśliwskiej. Oczekujemy na akt promocji. Wszyscy przeżywamy silne emocje. Jesteśmy dumni i szczęśliwi, że udało się nam dobrać do mety, ale ja nie czułam się w pełni usatysfakcjonowana. Oczekiwałam na wywołanie mojego nazwiska z mieszanymi uczuciami. Obok głębokiego szacunku i wdzięczności, jaką żywiłam dla moich dęblińskich nauczycieli i wychowawców, zwłaszcza tych, którzy mnie przeszkalali na UT-2 – wyleciałam samodzielnie pierwsza z trzech eskadr – czułam żal do radomskich przełożonych za to, że byłam tu traktowana po macoszemu. Radom nie chciał szkolić na myśliwcach kobiet. W przeciwieństwie do kolegów nie ukończyłam pełnego programu obowiązującego na

¹⁰ Zgodnie z rozkazem dowódcy lotnictwa WP nr 61 z 17 maja 1946 r. Wojskowa Szkoła Pilotów (WSP) w Dęblinie została przemianowana na Oficerską Szkołę Lotniczą. Podstawową jednostką szkoły stała się nowo utworzona kompania szkolno-przygotowawcza, kształcąca podchorążych pod względem ogólnowojskowym i teoretyczno-specjalistycznym. Zakres szkoleniowy dęblińskiej szkoły lotniczej od wiosny 1945 r. był bardzo rozległy. Do podstawowych zadań należało szkolenie pilotów, nawigatorów, strzelców pokładowych i strzelców radiotelegrafistów. W kolejnych latach rozszerzano działalność dydaktyczną, pilotów kształcono przez dwa lata, nawigatorów – przez trzy. Od marca 1947 r. eskadrę szkolenia zaawansowanego, nazwaną 1. eskadrą myśliwską, przeniesiono na lotnisko Radom, 2. eskadrę szkolną pozostawiono w Dęblinie. W 1951 r. na bazie radomskiej eskadry zorganizowano Oficerską Szkołę Lotniczą nr 5, której zadaniem było szkolenie od podstaw pilotów samolotów odrzutowych. W Dęblinie pozostała Oficerska Szkoła Lotnicza nr 4 – szerzej na ten temat zob. J. Celek, *Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza im. Jana Krasickiego. Dzieje dęblińskiej Szkoły Lotniczej*, Warszawa 1979; tenże, *Skrzydłata szkoła*, Poznań 2000; *90 lat Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych*, „Lotnictwo” 2015, wyd. specjalne, s. 7–9.

¹¹ Archiwum LAW, Rozkazy Oficerskiej Szkoły Lotniczej Nr 4, sygn. Archiwum LAW 4/2009/210, s. 277.

Jak-9 przed promocją, nadal czekała mnie walka o myśliwce i ta świadomość wpływała przygnębiająco na moje samopoczucie¹².

25 sierpnia 1951 roku niewiele ponad miesiąc od promocji oficerskiej, odbyły się w Warszawie Centralne Pokazy Lotnicze¹³, w których wzięła udział kobieca trójka pilotek wojskowych: Irena Sosnowska¹⁴, Zofia Dziewiszek i Bronisława Dudek – trzy pilotki, wychowane w dęblińskiej szkole, trzy kobiety w wojskowych samolotach. Pragnienie udowodnienia przełożonym, że kobiety potrafią wykonywać również te zadania, które są zaliczane do najtrudniejszych, potrafią zdać egzamin z zespołowej akrobacji nie gorzej od mężczyzn, było gorącym dopingiem. Ten pierwszy publiczny występ został wysoko oceniony przez zwierzchników wojskowych, jak i kolegów lotników. Pociągnął za sobą kilka kolejnych – w Centralnych Pokazach Lotniczych w latach 1953, 1956 i 1957¹⁵. Po tych ostatnich Bronisława Kamińska-Dudek otrzymała pisemne podziękowania od ówczesnego ministra obrony narodowej Mariana Spychalskiego, wyrażającego uznanie za osobisty wkład w poważny sukces osiągnięty przez Ludowe Lotnictwo Polskie¹⁶.

Codziennosc życia pilota wojskowego jest jednak zupełnie inna. To wiele problemów, których rozwiązywanie wymagało wprost niebywałej wytrwałości. Z determinacją walczyła o swoje marzenia i plany. Dzięki pomocy życzliwych kolegów udało się. Ukończyła program i otrzymała świadectwo oraz tytuł pilota myśliwca. Pozostała w Radomiu, gdzie już jako instruktor szkoliła grupy podchorążych pilotów na samolotach przejściowych typu Jak-11 i samolotach szkolnych Jak-18¹⁷.

¹² B.H. Dudek, *Egzamin wytrwałości...*, s. 12.

¹³ W połowie lipca, na lotnisku w Podlodowie, kobieca trójka pilotek wojskowych rozpoczęła ćwiczenia do Centralnych Pokazów Lotniczych organizowanych z okazji Święta Lotnictwa. Zgodnie z wytycznymi pilotki miały wystąpić z zespołową akrobacją na samolocie UT-2. Zob. B.H. Dudek, *Jubileuszowe refleksje*, s. 12–16.

¹⁴ Płk rez. pil. Irena Sosnowska-Karpik razem z siostrą Wirginią po egzaminach z teorii i badaniach lotniczych, zostały uczniami Wojskowej Szkoły Lotniczej WP w Zamościu. 2 stycznia 1945 r. rozpoczęły szkolenie teoretyczne, 28 stycznia złożyły przysięgę wojskową. Na początku marca 1945 r. zostały przeniesione na lotnisko polowe wchodzące w skład Wojskowej Szkoły Pilotów w Dęblinie, przemianowanej później na Oficerską Szkołę Lotniczą, gdzie zaczęły loty szkolne. 21 czerwca 1945 r. Szef Sztabu Generalnego WP gen. broni Władysław Korczyński promował je do stopnia chorążego. Irena została instruktorem na samolocie UT-2, przeszła przez wszystkie stopnie dowodzenia, aż do stanowiska zastępcy dowódcy pułku do spraw pilotażu. Zob. B.H. Dudek, *Wychowanki „Szkoły Orłąt” siostry Sosnowskie*, [w:] Prace konkursowe „Moja służba w «Szkole Orłąt»”, s. 25–27; T. Dalecki, *Orlice*, Warszawa 1982, s. 107–108; J. Ziółkowski, dz. cyt., s. 136–166.

¹⁵ B.H. Dudek, *Jubileuszowe refleksje*, s. 13–16.

¹⁶ T. Dalecki, dz. cyt., s. 270–271.

¹⁷ J. Ziółkowski, dz. cyt., s. 183.

WOJSKO POLSKIE
OFICERSKA SZKOŁA LOTNICZA
Nr 5
ŚWIADECTWO

Nr. 65

chor. KAMIŃSKA Bronisława, urodzony 19 października 26 r.
urodził w czasie od 1. V. 1911 r. do 29. 08. 1911 r.

KURS PILOTAŻU NA SAMOLOTACH MYŚLIWSKICH

na podstawie egzaminów końcowych otrzymał następujące oceny:

1. Piłotaż	dobrze	14. Aerofotogrametria	dobrze
2. Wyszakolenie polityczne	b. dobrze	15. Maskowanie	b. dobrze
3. Samoloty	dobrze	16. Maszyna	b. dobrze
4. Silniki	dobrze	17. Wyszakolenie strzeleckie	b. dobrze
5. Taktyka	b. dobrze	18. Sportochroniarstwo	b. dobrze
7. Nawigacja powietrzna	b. dobrze	19. Administracja	-
8. Bombardowanie	b. dobrze	20. Higiena lotnicza	b. dobrze
9. Strzelanie powietrzne	dobrze	21. Gimnastyka	b. dobrze
10. Łączność lotnicza	b. dobrze	22. Regulamin	b. dobrze
11. Meteorologia	b. dobrze		
12. Topografia	dobrze		
13. Chemia Wojskowa	b. dobrze		

Zgodnie z rozkazem Szkoły Nr. 06 z dnia 14 stycznia 1912 r.
chor. Kamińska Bronisława został uznany

za absolwenta kursu pilotażu na samolotach myśliwskich

Zas Komendant OSL Nr 5
do Spraw Politycznych
(-) MARIANOWSKI sier.
Szef Wydz. Wpł.
(-) POLSKIE kap. oba.
Komendant OSL Nr 6
(-) SZKIDZKI ppłk pil.
Radom, dnia 15. I. 1912 r.

Fot. 2. Świadectwo ukończenia Oficerskiej Szkoły Lotniczej
jako pilot samolotów myśliwskich

Źródło: J. Ziółkowski, *Te wspaniałe kobiety*, Toruń 2003, s. 195.

We wspomnieniach Bronisława Halina Kamińska opisuje swoje pierwsze spotkanie z podchorążymi:

Przyjmując pierwszą grupę do szkolenia – ośmiu podchorążych – odczuwałam pewien niepokój. Bo uczyć latać to jeszcze nie wszystko. Zdawałam sobie sprawę z tego, że męska ambicja jest nieraz urażona, gdy kobieta zostaje przełożonym lub dowódcą. Przekonałam się jednak, że niepotrzebnie się martwiłam. W początkowym okresie szkolenia często korzystałam z rad starszych kolegów – doświadczonych instruktorów – później już sama dawałam sobie radę¹⁸.

Współpraca z uczniami układała się bardzo dobrze, co więcej, sukcesy jakie odnosiła w szkoleniu podchorążych, sprawiły, że zyskała sympatię i uznanie przełożonych oraz kolegów. Za swoją pracę instruktora otrzymała wiele nagród

¹⁸ B.H. Dudek, *Jubileuszowe refleksje*, s. 12–13; T. Dalecki, dz. cyt., s. 269.

i pochwał. W radomskiej Szkole Lotniczej zdobywała doświadczenie, a praca przynosiła jej wiele satysfakcji. Jak sama podkreśla, w eskadrze otaczała ją atmosfera sympatii i uznania¹⁹. Czy można tu mówić o płci słabej? Jedna z trzech w tym okresie pilotów kobiet latających na nowoczesnych maszynach potrafiła przekonać swoją pracą zawodową i postawą w życiu prywatnym o słuszności równouprawnienia kobiet, co więcej – potrafiła wzbudzić szacunek do płci uważanej za słabszą. Była już wtedy żoną pilota Józefa Dudka i matką dwóch córeczek²⁰.

W roku 1966 Bronisława Dudek z całą rodziną przeniosła się do Krakowa, otrzymała pracę w Balicach, w jednostce lotnictwa transportowego, gdzie po przeszkoleniu i zdobyciu uprawnień dowódcy załogi wykonywała bardzo wiele zadań. Jako pani kapitan cieszyła się znakomitą opinią: „wzorowa, zdyscyplinowana, sumienna, dobrze lata, wcale nie gorsza, a nawet przewyższająca wielu mężczyzn, bardzo koleżeńska. Praca jest dla niej nieprosta, bo stale musi przedzierać się wśród rogatych, męskich charakterów”. Taką ocenę wystawił naszej pilotce dowódca 13. Pułku Lotnictwa Transportowego w latach 1963–1973 płk pil. Aleksander Milart w wywiadzie udzielonym „Echu Krakowa” w roku 1967²¹.

Z całego okresu swojej służby pani Dudek najmilej wspomina Balice. Dowodziła tu załogami samolotów transportowych, szkoliła także, jako instruktor, młodych pilotów na samolotach Ił-14. Była dla nich wzorem. I jak zwykle przeżywała każdy lot, bo przecież każdy był inny, inne też były warunki atmosferyczne, a pilot musi być przygotowany na każdą sytuację, na każdą możliwość, ponieważ urządzenia mogą zawieść. Czy przydawała się tu kobieca intuicja? Szczegółowe opisy lotów prezentowane w licznych lotniczych periodykach są świadectwem jej pasji, poświęcenia i hartu ducha.

Swój ostatni pożegnalny lot Bronisława Dudek odbyła 18 grudnia 1979 roku i dzień w którym została pożegnana, przeżyła bardzo boleśnie²². Musiała rozstać się z mundurem, z ludźmi, którym – jak sama mówiła – zawdzięczała tak wiele. I gdyby raz jeszcze mogła dokonać wyboru, wybrałaby ten sam zawód.

Z pewnością wspomnienia, dzienniki, listy czy autobiografie to ważne i cenne źródła historyczne. Uwzględnienie tak różnych świadectw pozwala na lepsze poznanie

¹⁹ Tamże, s. 12–13.

²⁰ J. Ziółkowski, dz. cyt., s. 186.

²¹ Tamże, s. 187, przyp. 111; J. Zieliński, *Dowódcy pułków lotnictwa polskiego 1921–2012*, Warszawa 2015.

²² J. Ziółkowski, dz. cyt., s. 189.

przeszłości, stwarza możliwość zrozumienia motywów postępowania jednostek, a nawet pewnych grup społecznych, o których niewiele wiemy i których często nie rozumiemy. Dodatkowo biograficzny charakter wspomnień wynikający z faktu, że są one związane z losem konkretnych jednostek, stanowi o ich wartości dla badaczy, dla których tematem badań jest biografistyka.

Warto tu podkreślić, że we współczesnych badaniach naukowych obserwujemy wzrost zainteresowania literaturą pamiętnikarską, obejmującą dzienniki, pamiętniki, wspomnienia, autobiografie. Każdy z tych gatunków posiada właściwe sobie cechy, odróżniające go od pozostałych, każdemu przyświeca inna intencja, ale ich doniosła wartość poznawcza utrzymuje niezmiennie wysoki horyzont oczekiwań i potrzeb dzięki różnorodności informacji dostarczanych przez tę gałąź piśmiennictwa. Źródło historyczne jest surowcem, z którego kronikarz konstruuje wiedzę o przeszłości. To właśnie źródła historyczne – znaki ludzkiej obecności i pamięci – pozwalają historykowi wypełniać jego powołanie, pisać o przeszłości, uprawiać historiografię.

Historię tworzą ludzie, zatem w rozważaniach nad teoretycznymi i praktycznymi zagadnieniami historii historiografii, metodologii historii, historii idei i dziejów najnowszych należy podnieść refleksję nad sposobami kreacji bohaterów, konstruowaniem narracji biograficznych i ich typologią oraz podstawami źródłowymi w zakresie współczesnej biografistyki. Są to cechy warsztatu naukowego, które mają pomóc w gruntownym i rzetelnym przedstawieniu życia i działalności interesujących nas osób. Biografistykę wpisują w zakres swoich zainteresowań różne dyscypliny naukowe, jednak najbliższej związana jest z historią. Jest ona w historiografii różnie postrzegana. Niektórzy badacze zwracają uwagę na jej olbrzymią rolę także dla całej humanistyki. Inni odrzucają jej wymowę dla badań historycznych, przedkładając badania nad dziejami pojedynczych ludzi nad badania nad społeczeństwem i grupami ludzkimi. Zachowanie tego typu zasobów pamięci ludzkiej, posiadających charakter dokumentów osobistych czy autobiograficznych, umożliwiających poznanie obszarów świadomości oraz sylwetek osób, które stały się przedmiotem badania, daje szansę, a nawet pewność sukcesu badawczego.

Pozwolę sobie wyrazić nadzieję, że zaprezentowane w niniejszym artykule fragmenty wspomnień pani podpułkownik pilot, mimo że wrywkowe i fragmentaryczne, pozwalają na konstatację, iż pamięć ludzka przywołująca wspomnienia (spisane lub mówione) jest jednym ze źródeł historii – nawet mimo swej niedoskonałości i uleganiu różnym czynnikom modyfikującym.