



Historia lotnictwa od początku jego powstania pisana jest krwią lotników

Od autora

*M*arzenia człowieka o lataniu od wieków rozpałały wyobraźnię wielu romantyków i wizjonerów na całym świecie. To szaleńcy, pasjonaci, często właśnie wizjonerzy podejmowali pierwsze kroki mające na celu budowę statków powietrznych. Dzięki nim można było wznieść się w przestworza i latać jak ptaki. Już w 1250 roku angielski mnich, badacz i filozof Roger Bacon był przekonany, że można latać za pomocą urządzeń lżejszych od powietrza. Do najstarszych znanych opowieści o lataniu należy mit o Dedalu i Ikarze, którzy na skrzydłach z ptasich piór umocowanych przy pomocy wosku podjęli próbę wzniesienia się w przestworza, co jednak, jak powszechnie wiadomo, w przypadku Ikarza zakończyło się tragicznie. W Polsce pozytywną baśniową postacią był „latawiec”, piękny młodzieniec ze złotym warkoczem, wykonujący loty dzięki skrzydłom przypiętym do pleców.

Największym geniuszem pomysłów na latanie był żyjący w XV wieku Leonardo da Vinci – włoski renesansowy malarz, architekt, filozof, muzyk, pisarz, odkrywca, matematyk, mechanik, anatom, wynalazca i geolog. Prowadził badania i realizował projekty urządzeń do latania napędzanych machającymi skrzydłami. Dążył do poznania anatomii ptaków i tajemnicy ich utrzymywania się w powietrzu.

W XVII wieku pojawili się kolejni wizjonerzy, do których zaliczyć można: Łukasza Piotrowskiego – konstruktora skrzydła dla sztuki teatralnej czy Władysława IV, Titiusa Liviusa Boratiniego, który próbował wykonać praktyczny lot na skrzydłach – jednak bez powodzenia. To on, wykorzystując prowadzone doświadczenia, skonstruował duży aparat latający zwany „latającym smokiem”.

Pierwsze loty za pomocą urządzeń (balonów) lżejszych od powietrza przeprowadzili w 1783 roku bracia Etienne i Joseph Montgolfier ze zbudowaną własnoręcznie kulą o średnicy 11 metrów. Ich pierwszymi pasażerami ze względu na bezpieczeństwo były: kogut, kaczka i owca. Pierwszymi ludźmi, którzy polecili balonem byli Jean-François Pilatre de Rozier i markiz François Laurent d'Arlandes.

Do balonów z czasem dołączyły sterowce wypełnione gorącym powietrzem, a następnie łatwopalnym wodorem. Na początku XX wieku swoje początki zanotowało lotnictwo – wyposażone w silniki parowe. To wtedy niemal równolegle projektowanie lotów zaczęła wspierać nauka, w tym szczególnie wiedza dotycząca praw aerodynamiki. Dzięki swoim badaniom młody uczonek **Stefan Drzewiecki** stał się w dziejach nie tylko polskiego lotnictwa, ale także na miarę światową, twórcą teorii lotu mechanicznego. Tym samym położył naukowe podwaliny, z których korzystało wielu przyszlých pionierów, konstruktorów lotnictwa.

W dniu **17 grudnia 1903 roku** w Kitty Hawk w Północnej Karolinie (USA) samolot kierowany przez **Orville'a Wrighta** wzniósł się w powietrze i wykonał pierwszy kilkusekundowy lot. I od tego wszystko się zaczęło. Możliwością latania szybko zainteresowało się także i wojsko, dostrzegając w samolotach ukryty potencjał bardzo groźnej broni na ówczesnym polu walki.



Początki organizacji lotnictwa wojskowego na świecie przypadają w zasadzie na lata 1909–1911. Gdy Louis Blériot 25 lipca 1909 roku samolotem własnej konstrukcji, jako pierwszy przeleciał nad kanałem La Manche, Sztaby Generalne i Ministerstwa Wojny we Francji, Włoszech, Wielkiej Brytanii, Niemczech i Rosji postanowiły wykorzystać lotnictwo jako nowy rodzaj groźnej broni. Od tego okresu notuje się burzliwy rozwój lotnictwa i jego zastosowanie do celów militarnych.

Polacy uczestniczyli w budowie i wykorzystaniu lotnictwa w okresie, gdy Polska była jeszcze pod zaborami. Wojskowe Siły Powietrzne Rzeczypospolitej narodziły się w Galicji. Lotnisko w Rakowicach powstało w 1912 r., gospodarzem były wojska austro-węgierskie. W latach 1912–1915 na lotnisku powstały pierwsze zabudowania lotnicze. Po odzyskaniu niepodległości nastąpiło przejście od zaborcy lotnisk i samolotów na nich stacjonujących. Znaczny rozwój polskiego lotnictwa rozpoczął się jednocześnie z kształtującą się państwowością, z reguły wyprzedzając możliwości organizacyjne, finansowe i szkoleniowe państwa.

To w nocy z 31 października na 1 listopada 1918 roku ukazał się rozkaz podpisany przez brygadiera Bolesława Jerzego Roję, nakazujący oficerom narodowości polskiej obejmować dowodzenie w swoich jednostkach. **Na podstawie tego rozkazu kapitan Roman Antoni Florer objął dowodzenie i tym samym Rakowice w Krakowie stały się pierwszym polskim lotniskiem wojskowym. Datę 31 października 1918 roku przyjmuje się za datę powstania Polskiego Lotnictwa Wojskowego.**

Obecnie, kiedy od tej daty mija 100 lat rozwoju i funkcjonowania lotnictwa polskiego, podejmowane są próby jego analizy i oceny. Lotnictwo zapisało się w pamięci wielu Polaków zarówno w kraju, jak i poza jego granicami. O walorach polskiego lotnictwa szczególnie podczas drugiej wojny światowej napisano wiele książek. Utrwalone dzieje powstania i funkcjonowania lotnictwa w Małopolsce w różnych okresach możemy także znaleźć, czytając poźółkłe kartki książek, kronik i archiwalnej dokumentacji, która pozostaje niemym świadkiem minionych wydarzeń. Wydarzeń radosnych, szczęśliwych, ale i często smutnych, niejednokrotnie tragicznych.

Analiza i utrwalenie tych zdarzeń to nasza powinność i obowiązek. Wśród tych zdarzeń są czyny radosne, wesołe, bohaterskie i zwyczajne – na chwałę tym, co dokonali tych wielkich rzeczy. Smutne i tragiczne ku przestrodze dla nas i przyszłych pokoleń. Najbardziej trwałe wspomnienia są przede wszystkim w pamięci tych, co oddali lotnictwu swoje młodzińcze lata, serce i siły, które pozostają świadkiem jego rozwoju i dokonań. Czerpanie z nich wzorców, stosowanie się do dobrych rad powinno pozwolić unikać wielu niepowodzeń i niepotrzebnych kłopotów, czasem ofiar – dzisiaj i w przyszłości.

W zasadniczej części opracowanie swym podstawowym zakresem obejmuje powstanie i rozwój oraz funkcjonowanie lotnictwa w Małopolsce, ze szczególnym uwzględnieniem lotnictwa transportowego od momentu jego powstania do czasów współczesnych.

Przeprowadzona analiza funkcjonowania lotnictwa na terenie Małopolski objęła okres po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w 1918 roku. Następnie analizowano okres międzywojenny oraz drugiej wojny światowej z uwzględnieniem funkcjonowania lotnictwa zarówno na wschodzie jak i na zachodzie, a mającego powiązania z Małopolską. Związki te najczęściej wynikają z faktu uczestnictwa personelu lotniczego w walkach na różnych frontach w czasie drugiej wojny światowej.



Zebrane materiały i analizy oraz syntetyczne wnioski zostały przygotowane przez członka Zarządu Krakowskiego Oddziału Stowarzyszenia Seniorów Lotnictwa Wojskowego RP Jerzego Kuck, który jednocześnie jest wykładowcą uczelni wojskowych i cywilnych. Stopień pułkownika osiągnął, pracując przez 31 lat w Wojsku Polskim. Wykonywał różne zadania w jednostkach i instytucjach wojskowych, w tym 10 lat w jednostkach lotniczych. Praca, szczególnie w instytucjach Sztabu Generalnego WP i departamentach MON, pozwoliła nabyć umiejętności szerszego spojrzenia na znaczenie lotnictwa, w tym lotnictwa transportowego. Podjęcie się takiego tematu stanowiło duże wyzwanie. Głównym celem opracowania jest ustalenie roli i znaczenia oraz wpływu lotnictwa transportowego z Małopolski w siłach zbrojnych i gospodarce narodowej.

Oprócz nieodpartej przyjemności wynikającej z pracy nad zagadnieniami lotnictwa transportowego, dodatkowym argumentem jest fakt zamieszkiwania autora monografii w historycznym, pięknym, znanym z tradycji lotniczych mieście Krakowie. Tradycji od lat pielęgnowanych przez wojskowe jednostki lotnicze, Krakowski Klub Seniorów Lotnictwa i Krakowski Oddział Stowarzyszenia Seniorów Lotnictwa Wojskowego RP, którego autor jest aktywnym Członkiem Zarządu. Swój udział w propagowaniu lotniczych tradycji oraz eksponowaniu sprzętu i wyposażenia lotniczego ma także Muzeum Lotnictwa Polskiego, które znajduje się na terenie byłego lotniska Kraków-Czyżyny i Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie. Z historią lotniczą możemy się także zapoznać w Muzeum Armii Krajowej w Krakowie im. generała Emila Fieldorfa „Nila” i Prywatnym Muzeum Przyjaźni Polsko-Amerykańskiej Hell’s Angel w Wadowicach prowadzonym przez Zygmunta Krausa.

W celu przeprowadzenia analizy i oceny działalności lotnictwa w Małopolsce zaproponowano następującą hipotezę roboczą: Lotnictwo w okresie 100 lat na terenie Małopolski przeżyło różnorodne zmiany (przeobrażenia), realizowało trudne i ważne zadania. W szczególności lotnictwo transportowe zabezpieczało szkolenie wojsk powietrznodesantowych i specjalnych, podejmowało działania mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa w czasie transportu ładunków i pasażerów. Świadczyło usługi na rzecz gospodarki narodowej, pomocy humanitarnej, transplantologii. Jednostki lotnicze stacjonujące w Małopolsce kultywują tradycje bohaterskich pilotów, uczestników bitew pierwszej i drugiej wojny światowej.

W opracowaniu zastosowano następujące metody badawcze:

- **analizę**, poprzez którą zebrano i uporządkowano materiały opisowe i graficzne, z dostępnych pozycji książkowych, dokumentów normatywnych, rozkazodawczych, instrukcji, publikacji oraz kronik jednostek lotnictwa transportowego stacjonujących w Małopolsce,
- **wysłuchanie opinii, sądów**: żołnierzy zawodowych, ekspertów, rezerwistów, pracowników wojska (resortu obrony narodowej), związanych z lotnictwem transportowym,
- **syntezę**, która w postaci wniosków generalizujących została zrealizowana w zakończeniu opracowania.

Zastosowane metody swym zakresem objęły sześć obszarów badawczych:

- **pierwszy** obejmował ustalenie, jak powstało lotnictwo i funkcjonowało na ziemiach polskich w okresie pierwszej wojny światowej będących pod zaborami i jak zostało wykorzystane w walce o niepodległość,
- **drugi** objął przygotowanie lotnictwa w okresie międzywojennym oraz jego działanie w Małopolsce w czasie Kampanii Wrześniowej i poza ówczesnymi granicami Polski,
- **w trzecim** przeprowadzona analiza objęła powstanie, rozwój i funkcjonowanie lotnictwa transportowego w Małopolsce,



- **czwarty** objął funkcjonowanie lotnictwa transportowego w Małopolsce w latach 1972–2000, z rozbiem na poszczególne podokresy,
- **w piątym**, obejmującym lata 2001–2010, dokonano analizy, w jaki sposób nastąpiło przeformowanie 13. Pułku Lotnictwa Transportowego na 13. Eskadrę Lotnictwa Transportowego i 8. Bazę Lotniczą,
- **w szóstym** ustalono, jak funkcjonują nowe struktury lotnictwa transportowego na lotnisku w Balicach, w tym 8. Bazy Lotnictwa Transportowego w okresie od 2011 roku – do czasów współczesnych.

W Małopolsce obchodzimy 100 lat aktywnej, profesjonalnej, lotniczej działalności, w tym 70 lat lotnictwa transportowego. Zarówno działalność lotnictwa wojskowego, jak i cywilnego w obszarze i na rzecz środowiska Krakowa oraz całej Małopolski ciągle się rozwija, przynosi oczekiwane efekty na wielu płaszczyznach działalności gospodarczej, obronności oraz bezpieczeństwa. Poszczególne obszary badawcze są zgodne z sześcioma obszarami tematycznymi.

W pierwszym obszarze tematycznym przedstawiono historię lotnictwa. Opisano początki lotnictwa i polskich lotników oraz ich udział w pierwszej wojnie światowej, jak i w walkach o niepodległość.

Drugi obszar tematyczny objął budowę i funkcjonowanie lotnictwa polskiego w okresie międzywojennym oraz działania polskiego lotnictwa w Kampanii Wrześniowej i po jej zakończeniu. W obszarze tym przedstawiono sylwetki wybranych bohaterskich pilotów, którzy walczyli w bitwie o Anglię. Z tymi pilotami autor książki miał zaszczyt kilkakrotnie spotkać się osobiście. Niestety dołączyli już do „Niebieskiej Eskadry”, pozostając w naszej pamięci.

W trzecim obszarze dokonano analizy lotnictwa transportowego, w tym samolotów transportowych, z uwzględnieniem ich budowy i elementów składowych. Wskazano także rodowód 13. Pułku Lotnictwa Transportowego – w okresie drugiej wojny światowej. Kolejno omówiono powstanie i organizację 55. Pułku Lotnictwa Transportowego i przeformowanie go na 13. Pułk Lotnictwa Transportowego oraz wyposażenie w samoloty: An-12, Ił-14, An-2 i An-26.

Czwarty obszar tematyczny obejmuje funkcjonowanie lotnictwa transportowego w Małopolsce w latach 1972–2000 z rozbiem na podokresy działalności 13. Pułku Lotnictwa Transportowego, w których przedstawiono funkcjonowanie jednostki, w tym:

- szkolenie polskich pilotów, nawigatorów, techników, radiotelegrafistów i personelu obsługi na potrzeby lotnictwa transportowego,
- szkolenie libijskich pilotów,
- działalność bieżąca, pomoc humanitarna, w tym dla ratowania życia pod nazwą „Akcja Serce”,
- zabezpieczenie rajdów: Paryż – Dakar i Paryż – Kapsztad,
- zabezpieczenie pielgrzymek do Polski papieża Jana Pawła II,
- katastrofę pod Bejrutem w 1977 roku i jej skutki,
- konflikty polityczne, stan wojenny i ucieczkę z Polski załogi samolotu An-2 wraz z rodzinami do Wiednia,
- dowódców 55. i 13. Pułku Lotnictwa Transportowego, dowódców eskadr i pilotów roku,
- współpracę międzynarodową lotnictwa transportowego, w tym zadania lotnictwa transportowego w strukturach NATO.



Piąty obszar tematyczny obejmuje lata 2001–2010, to jest: przeformowanie 13. Pułku Lotnictwa Transportowego na 13. Eskadrę Lotnictwa Transportowego, a następnie na 8. Bazę Lotniczą. Do najważniejszych przedsięwzięć analizowanych w tym okresie możemy zaliczyć:

- przyjęcie samolotów CASA C-295M i przeszkolenie personelu latającego oraz technicznego w Hiszpanii,
- udział krakowskich lotników wojskowych w realizacji międzynarodowej pomocy humanitarnej,
- organizację uroczystości z okazji Święta Lotnictwa Polskiego i Wojska Polskiego oraz świąt Wielkiejnocy, Bożego Narodzenia i Nowego Roku w Balicach i Krakowie.

Opisana została także katastrofa samolotu CASA C-295M oraz wnioski, jakie należy wdrożyć dla zapewnienia bezpieczeństwa w przyszłości.

Ostatni, **szósty obszar tematyczny** obejmuje okres od 2011 roku – nowe struktury lotnictwa transportowego na lotnisku w Balicach, utworzenie 8. Bazy Lotnictwa Transportowego oraz przedsięwzięcia:

- obchody 70 rocznicy śmierci patrona jednostki wojskowej w Balicach pułkownika pilota Stanisława Jakuba Skarżyńskiego,
- zabezpieczenie wylotu Jurka Owsiaka – Szefa Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy – do Afganistanu,
- krwiodawstwo, „Akcja serce” i wizyta Stowarzyszenia Transplantacji Serca oraz spełnienie marzeń chorego chłopca Oliwiera w 8. Bazie Lotnictwa Transportowego,
- pożegnanie polskiego kontyngentu do wsparcia misji wojsk francuskich w Republice Środkowoafrykańskiej (MISCA),
- „pożegnanie” samolotów An-2 i An-26,
- uroczyste obchody „Dni Pamięci” poległych żołnierzy Wspólnoty Brytyjskiej,
- ewakuację obywateli ukraińskich pochodzenia polskiego, mieszkańców objętej walkami wschodniej Ukrainy do Polski,
- wspólne spotkanie żołnierzy Wojska Polskiego i Armii Izraelskiej w ramach programu „Świadkowie w mundurach” oraz podróż historyczno-wojskową do Izraela – wizytę w Muzeum Yad la-Shiryon w Latrun,
- udział w uroczystościach odsłonięcia pomnika upamiętniającego „Żołnierzy Wyklętych” w Morawicy koło Krakowa,
- przygotowanie i zabezpieczenie „Światowych Dni Młodzieży”.

Okres 100 lat był analizowany w poszczególnych obszarach tematycznych chronologicznie. Ponieważ część przedsięwzięć realizowanych w kolejnych latach odbywała się cyklicznie, dlatego wybrano tylko te z nich, które ze względu na swoją specyfikę, w tym udział przełożonych, delegacji czy zaproszonych gości miały duże znaczenie dla lotnictwa w Małopolsce.

Lotnictwo transportowe nie mogłoby efektywnie funkcjonować bez jednostek i organizacji, którym świadczy usługi lub z których samo korzysta. Taka symbioza wpływa korzystnie na efektywność funkcjonowania tego lotnictwa oraz umożliwia bezpieczne wykonywanie lotów. Dlatego lotnictwo transportowe współpracuje między innymi z:

- Międzynarodowym Portem Lotniczym im. Jana Pawła II Kraków-Balice,
- 1. Regionalnym Ośrodkiem Dowodzenia i Naprowadzania,
- Regionalnym Centrum Informatyki Kraków,



- Centrum Operacji Specjalnych – Dowództwem Komponentu Wojsk Specjalnych,
- 6. Brygadą Powietrznodesantową.

Serdeczne podziękowania pragnę przekazać tym wszystkim, którzy w jakiegokolwiek formie przyczynili się do powstania niniejszego opracowania. Dzięki życzliwości wielu pasjonatów lotnictwa stało się możliwe pozyskanie tak licznych i ciekawych materiałów źródłowych. Ogromne wyrazy wdzięczności kieruję do tych, którzy całkowicie bezinteresownie poświęcili swój czas, włożyli mnóstwo pracy, energii i zapału przy zebraniu materiałów. Szczególne podziękowania za okazaną pomoc i wszechstronne wsparcie składam Zarządowi Krakowskiego Oddziału Stowarzyszenia Seniorów Lotnictwa Wojskowego RP z Prezesem Stowarzyszenia pułkownikiem pilotem Stanisławem Wojdyłą, zastępcą Prezesa podpułkownikiem pilotem Stefanem Gładyssem, Sekretarzem podpułkownikiem magistrzem Januszem Oraczewskim, podpułkownikiem pilotem Szczepanem Kurpiszem.

Dziękuję także majorowi pilotowi Tomaszowi Pigule, który wzbogacił to opracowanie ciekawymi opowiadaniem dotyczącymi służby w 13. Pułku Lotnictwa Transportowego i majorowi pilotowi Tomaszowi Gościńskiemu autorowi kroniki pierwszej eskadry, rysunków i projektów odznak. Podziękowania kieruję również do pułkownika pilota Czesława Kurczyny za przekazane materiały fotograficzne i literaturę. Specjalne podziękowania należą się podpułkownikowi Władysławowi Berkowskiemu, który nie szczędził mi krytycznych, a zarazem cennych uwag, z których skwapliwie skorzystałem i co w mojej ocenie pozytywnie wpłynęło na to opracowanie. Dziękuję także mojej żonie Teresie, która pomagała mi w gromadzeniu materiałów, ich segregowaniu, analizie oraz wszelkich korektach przy tworzeniu opracowania. Bardzo dziękuję Józefowi Zielińskiemu, autorowi wielu interesujących książek o lotnictwie za udostępnienie zdjęć do tej monografii.

Podziękowania kieruję również do dowódców 8. Bazy Lotnictwa Transportowego, Regionalnego Ośrodka Dowodzenia i Naprowadzania, Regionalnego Centrum Informatyki Kraków, Prezesa Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków-Balice, kadry, pracowników i rzeczników prasowych jednostek i instytucji. To dzięki ich życzliwości i pomocy przekazane materiały opisowe i graficzne pozwoliły na przeprowadzenie analizy zakresu działań oraz specyfiki funkcjonowania przedstawionych w opracowaniu jednostek i instytucji.

Podziękowanie za przekazane materiały, przygotowane w celu napisania książki o 55 i 13. Pułkach Lotnictwa Transportowego, która nie powstała z powodu odejścia autora do Niebieskiej Eskadry, przekazuję żonie pułkownika pilota Wojciecha Ochockiego.

Serdeczne podziękowania kieruję także do autorów zdjęć, kronik, opracowań i słownych przekazów: Edwarda i Haliny Wyrobów, Zygmunta Krausa, Roberta Springwalda, Leszka Mańkowskiego, Mariana Władysława Orczykowskiego, Mariana Łobody, Macieja Nojka, Grzegorza Pałki, Zbigniewa Czarnoty, Andrzeja Głowni, Marka Kiełpińskiego, Jana Zająca, Beaty Romek, Marioli Gołębiowskiej, Pauliny Szkudlarz-Popławskiej, Tomasza Kozłowskiego, Mirosława Cyryla Wójtowicza, Zenobii Białas-Świerad, Adriana Bojczuka, Luizy Wawrzyniak, Jakuba Stypczyńskiego, Piotra Łysakowskiego, Władysława Barana, Dawida Pałki, Filipa Modrzejewskiego, Zbigniewa Moszczańskiego, Sławomira Bergela, Anny Żuchowskiej, Zenona Włodek, Kazimierza Drozdowicza, Władysława Ksepko, Tadeusza Bogdanów, Wojciecha Gawryłuka, Lecha Kawika, Aleksandra Milarta, Benedykta Siemaszko, Stanisława Niedźwiedzkiego, Eugeniusza Pawłaka, Leona Ćwikły, Jana Szymika, Adama Sobieraja, Stanisława Steczka, Andrzeja Strojka, Szymona Strojca.



Pragnę również wyrazić wdzięczność Pani Danucie Kaźmierczak za wsparcie i nieocenioną pomoc przy redagowaniu angielskojęzycznych fragmentów publikacji oraz Panu Maciejowi Penarowi – właścicielowi wydawnictwa Armagraf za przygotowanie niniejszej książki do druku, co wiązało się z kilkutygodniową wyteżoną pracą, często po kilkanaście godzin na dobę, przy korekcie i składzie tekstów oraz opracowaniu graficznym.

Dziękuję wszystkim, dzięki którym opracowanie to mogło powstać.

Działalność Lotnictwa Wojskowego na terenie Małopolski w okresie 100 lat od jego powstania jest bardzo bogata i różnorodna. Opracowanie to jest próbą, w której dokonano analizy i oceny najważniejszych przedsięwzięć w mijającym 100-leciu, przez co stało się możliwym umieszczenie ich w tej monografii. Autor ma świadomość, że nie wszystko udało się zidentyfikować, a tym samym przeprowadzić analizy i opisać. Te zdarzenia czekają jeszcze na identyfikację i opis. Może w kolejnym opracowaniu, przy następnej rocznicy?

Dlatego jeszcze raz dziękuję tym wszystkim, którzy przyczynili się do powstania tej monografii. Gorąco proszę o przesyłanie nowych, nieznanych, niepublikowanych materiałów na adres: jerzy_ku@yahoo.com.

Oczekiwaniem i pragnieniem autora jest, aby ta monografia mogła przybliżyć zakres działalności i osiągnięcia 100 lat lotnictwa wojskowego w Małopolsce oraz przedstawić tych, którzy lotnictwo wojskowe i cywilne kochają, poświęcili i nadal poświęcają mu znaczną część swojego życia.