

LOTNICTWO ARMII „ŁÓDŹ”

Piotr Rapiński

LOTNICTWO ARMII „ŁÓDŹ”

Recenzja:

Prof. dr hab. Przemysław Waingertner

Konsultacja:

Mateusz Walasek

Projekt okładki:

Wojciech Miatkowski

Skład:

Tomasz Kuc

© Copyright by Księży Młyn Dom Wydawniczy, Łódź 2018

Drogi Czytelniku

Książka, którą trzymasz w dłoni, jest efektem pracy m.in. autora, zespołu redakcyjnego, grafików i wydawcy. Prosimy, abyś uszanował ich pracę.

Nie kopiuj większych fragmentów, nie publikuj ich w internecie. Cytując fragmenty, nie zmieniaj ich treści i podawaj źródło ich pochodzenia.

Dziękujemy.

ISBN 978-83-7729-437-6

KSIĘŻY MŁYN Dom Wydawniczy Michał Koliński

90-345 Łódź, ul. Księży Młyn 14

tel./faks 42 632 78 61, 42 630 71 17, 602 34 98 02

infolinia: 604 600 800 (codziennie 8-22, także sms), gg 414 79 54

www.km.com.pl; e-mail: biuro@km.com.pl

Łódź 2018. Wydanie 1

Spis treści

Wstęp	7
Rozdział 1. Wyposażenie, organizacja i miejsce lotnictwa wojskowego w siłach zbrojnych II RP. Od narodzin do kampanii wrześniowej	12
Początki lotnictwa polskiego	12
Lotnictwo polskie w czasach płk. Lévêque'a i gen. Ostoi-Zagórskiego	37
Lotnictwo polskie za czasów gen. Rayskiego i gen. Zająca	53
Rozdział 2. Działania lotnictwa Armii „Łódź”	77
III/6 Dywizjon Myśliwski	80
32 Eskadra Rozpoznawcza	106
63 Eskadra Obserwacyjna	119
66 Eskadra Obserwacyjna	132
10 Pluton Łącznikowy	142
Eskadra Korpusu Ochrony Pogranicza	151
11 Eskadra Bombowa	158
12 Eskadra Bombowa	165
Rozdział 3. Ludzie lotnictwa Armii „Łódź”	173
Bohdan Arct	174
Eugeniusz Ebenrytter	184
Antoni Falukiewicz	189
Czesław Głowczyński	203
Tadeusz Koc	209
Franciszek Kornicki	216
Józef Zubrzycki	230
Zakończenie	239
Bibliografia	242
Ilustracje	251

Wstęp

Armia „Łódź” była jednym z kilku związków taktycznych, których zadaniem była obrona Polski przed niemiecką agresją. W jej skład, według pierwotnych założeń, miały wejść 10, 12, 22, 28 i 30 Dywizja Piechoty, dwie brygady kawalerii, dwa pułki artylerii ciężkiej, zmotoryzowany dywizjon artylerii ciężkiej, dwa bataliony ckm, zmotoryzowana kompania artylerii przeciwpancernej, dywizjon lotnictwa myśliwskiego, dwie eskadry liniowe, eskadra łącznikowa, dwie eskadry towarzyszące, dywizjon artylerii przeciwlotniczej, dwa pociągi pancerne, pułk kawalerii Korpusu Ochrony Pogranicza, kompania czołgów lekkich TK, kompania balonowa, cztery bataliony Obrony Narodowej, a także rezerwowa dywizja piechoty. W rzeczywistości siły, którymi rozporządzał gen. Juliusz Rómmel stojący na czele armii, były zdecydowanie skromniejsze. Oprócz wymienionych wyżej jednostek w skład armii wszedł również 301 Batalion Czołgów Vickers¹. Cel, który wymienione jednostki miały zrealizować z rozkazu marsz. Edwarda Rydza-Śmigłego, nie należał do najłatwiejszych.

Dowodzona przez weterana wojny polsko-bolszewickiej gen. Rómmla Armia „Łódź” miała za zadanie:

1. *Oddziałami osłonowymi osłonić kierunki Łódź i Piotrków.*
2. *Przeciwstawić się obronnie z wykorzystaniem możliwości przeciwnatarć siłami skoncentrowanymi armii na odcinku armii. Bezwzględnie utrzymać rejony Łódź i Piotrków.*
3. *Na lewym skrzydle utrzymać łączność z armią „Kraków” i nadzorować kierunek Radomsko².*

Zdaniem dowódcy armii, siły, jakie przydzielono do wykonania tych zadań, były zbyt szczupłe wobec postawionych przed nim zadań. Według gen. Rómmla, do obrony takiego pasa działania potrzeba było co najmniej sześciu dywizji, wraz z całą „bronią pomocniczą”³.

1 Dowódca armii, gen. Juliusz Rómmel, błędnie podaje ilość jednostek lotniczych, które weszły w skład Armii „Łódź”, błędna jest również numeracja eskadr. J. Rómmel, *Za honor i Ojczyznę*, Warszawa 1958, s. 11–12.

2 Tamże, s. 11.

3 Tamże, s. 13.

Niestety gen. Rómmel nie otrzymał wszystkich przydzielonych mu początkowo sił. W toku walk w skład Armii „Łódź” weszły cztery dywizje piechoty (10, 28, 30 i 2 DP – ta ostatnia dotarła 2 września), Wołyńska i Kresowa Brygada Kawalerii, jeden pułk artylerii ciężkiej, jeden batalion ckm, dywizjon myśliwski, jedna eskadra liniowa, dwie eskadry towarzyszące, pluton łącznikowy, dwa pociągi pancerne, pułk kawalerii KOP, kompania czołgów lekkich TK oraz cztery bataliony Obrony Narodowej⁴.

Przeciwko Armii „Łódź” walczyły dwie niemieckie armie wchodzące w skład Grupy Armii „Południe” dowodzonej przez gen. Gerda von Rundstedta. Były to 8 i 10 Armia, dowodzone przez gen. Johanna Blaskowitza i gen. Waltera von Reichenaua⁵. W szeregach 8 Armii walczyły cztery dywizje piechoty oraz pułk zmotoryzowany SS Leibstandarte „Adolf Hitler”. W skład 10 Armii wchodziło 6 dywizji piechoty, 2 dywizje piechoty zmotoryzowanej oraz 5 dywizji pancernych. Jednostki niemieckie miały dodatkowo wsparcie lotnicze ze strony 4 Floty Powietrznej.

Niemcy byli nie tylko liczniejsi, ale również lepiej wyposażeni – dysponowali znacznie większą liczbą czołgów i samolotów, które pod wieloma względami górowały nad sprzętem wykorzystywanym przez Wojsko Polskie. Siły skierowane na teren działania Armii „Łódź” były tak duże ze względu na powierzenie jej obrony szczególnie ważnego odcinka. Jej zadaniem było zablokowanie najkrótszej drogi od zachodniej granicy II RP do Warszawy. Pomimo niemieckiej przewagi żołnierze polscy stawili zdecydowany opór agresorowi, uniemożliwiając mu wtargnięcie pomiędzy Armie „Kraków” i „Poznań”, a także skutecznie opóźnili marsz Niemców na Warszawę. Niestety 6 września gen. Rómmel opuścił walczące oddziały i udał się do stolicy, gdzie zaczął przygotowywać jej obronę. Opuszczenie walczącej armii wynikało z poważnych strat zadanych polskiemu oddziałom przez Niemców, ich szybkich postępów oraz przełamania polskiego frontu. Dowodzenie resztkami opuszczonej przez gen. Rómmla armii objął gen. Wiktor Thommée, który początkowo dowodził tylko GO „Piotrków”.

Pod dowództwem gen. Thommée resztki Armii „Łódź” wycofały się do Twierdzy Modlin, której obrona trwała aż do 29 września, gdy wobec kapitulacji stolicy dalsza walka oblężonej fortecy stała się bezcelowa. W obronie twierdzy udział wzięło ok. 40 tys. polskich żołnierzy, wspieranych przez siedem tankietek TK-3 oraz pociąg pancerny.

Niestety do tej pory brak dokładnego opracowania poświęconego działalności lotnictwa armijnego na odcinku Armii „Łódź”. Istnieją wprawdzie na rynku wydawniczym pozycje poświęcone działalności poszczególnych jednostek, np. III/6

4 Tamże, s. 11–12.

5 J. Wróblewski, *Armia Łódź*, Warszawa 1975, s. 11–12.

Dywizjonu Myśliwskiego, czy poszczególnych eskadr, jednakże w pracach tych próżno szukać informacji na temat 63 i 66 Eskadry Obserwacyjnej czy 10 Plutonu Łącznikowego. Prace te chwilami budzą nieco wątpliwości, choćby z tego powodu, że nie wszystkie stwierdzenia są w nich poparte odpowiednimi przypisami. Za przykład może posłużyć książka Piotra Sikory, który nie podaje źródeł informacji odnośnie st. szer. pil. Prymusa Grygołowicza-Kusztelisa⁶ czy omyłkowego ostrzeżenia polskiego bombowca lądującego na lotnisku w Aleksandrowie Łódzkim⁷. Wiele niejasności wprowadza również praca Łukasza Łydźby pt. *III/6 Lwowski Dywizjon Myśliwski*, choćby z powodu przyjętego przez jej autora systemu liczenia zwycięstw ściśle powiązanego z pracami Mariusa Emmerlinga, który w swoich ustaleniach opiera się wyłącznie na – najdelikatniej mówiąc – nieobiektywnej dokumentacji niemieckiej. Wątpliwości nasuwa również opis składu poszczególnych zasadzek oraz przebiegu niektórych potyczek z lotnictwem niemieckim i sowieckim. W swojej pracy przyjąłem zasadę, że staram się przedstawić w miarę możliwości wszelkie dostępne źródła, i tym samym umożliwić czytelnikowi podjęcie decyzji, która wersja jest jego zdaniem bliższa prawdy.

Skoro już o źródłach mowa, to dotarcie do nich nie jest proste. Relacje łódzkich lotników są rozrzucone po wielu pracach. Jedną z nich jest książka Adama Kurowskiego pt. *Bijcie się z nami Messerschmitty*⁸, ale ich wspomnienia można znaleźć również w książkach zawierających wspomnienia poznaniaków. W łódzkich księgarniach i bibliotekach jest spory problem z dostępem do podstawowej literatury – w zasadzie bez większych trudności udało mi się w ten sposób zdobyć tylko wspomnienia Franciszka Kornickiego, natomiast praktycznie niedostępna jest praca Tadeusza Kotza wydana w 2005 r. w Toronto⁹. Co gorsza wielu braków w literaturze nie udało się również uzupełnić za pośrednictwem popularnych serwisów aukcyjnych.

W tej sytuacji z pomocą przyszedł mi pan Ł. Łydźba, który zrobił bardzo wiele dla upamiętnienia „łódzkich” lotników z kampanii wrześniowej. Wiele dokumentów dotyczących lotnictwa Armii „Łódź” znajduje się w Londynie (i tu również mogłem liczyć na pomoc m.in. pana Ł. Łydźby), ale istnieją również źródła do tej pory niewydane i niepublikowane. Do tej ostatniej kategorii można zaliczyć choćby biografię Antoniego Falukiewicza czy relację jednego z mechaników z lwowskiego dywizjonu myśliwskiego, które stanowią część prywatnych zbiorów.

Niezwykle ciekawe materiały dotyczące działalności 32 Eskadry Rozpoznawczej znajdują się w Szkole Podstawowej im. 32 Eskadry Rozpoznawczej Lotnictwa

6 P. Sikora, *Bitwy polskiego lotnictwa 1918–1945*, Warszawa 2016, s. 83.

7 Tamże.

8 A. Kurowski, *Bijcie się z nami Messerschmitty*, Warszawa 1969.

9 T. Kotz, *Błękitne niebo i prawdziwe kule*, Toronto 2005.

Armii „Łódź” w Walichnowach. Wielką skarbnicą wiedzy o lotnikach z tej jednostki są państwo Zofia i Tadeusz Borkowie, emerytowani nauczyciele szkoły w Walichnowach, dzięki którym patronem tamtejszej szkoły została 32 Eskadra.

Do niedawna najlepszym źródłem informacji o historii lotnictwa Armii „Łódź” był mjr. pil. F. Kornicki, z którym wiosną 2016 r. udało mi się nawiązać kontakt listowny. Pan major mimo sędziwego wieku wciąż wiele pamiętał z czasów, gdy jako pilot 162 Eskadry Myśliwskiej brał udział w wojnie obronnej. Oprócz niego żyją również mieszkańcy miejscowości, gdzie stacjonowały polskie jednostki, którzy pamiętają owe tragiczne wrześniowe dni i pojedynki naszych samolotów z niemiecką Luftwaffe. Do wielu z nich udało się dotrzeć, porozmawiać, a przez to lepiej poznać realia tamtych tragicznych dni.

W całej pracy starałem się przestrzegać przyjętych obecnie form zapisu nazw poszczególnych samolotów. Wyjątek stanowią przytaczane w tekście cytaty pochodzące z różnych źródeł. Oczywiście zdaję sobie sprawę, iż w niektórych miejscach mogą znajdować się błędy lub różnego rodzaju niedopowiedzenia wynikające ze zbyt optymistycznego traktowania źródeł lub posiłkowania się starszymi opracowaniami. Wszelka krytyka, tak długo jak jest to krytyka merytoryczna, jest mile widziana i słuszna, a obrażanie się o wykazanie błędów byłoby nie na miejscu. W ostatnich latach wydanych zostało kilka prac dotyczących przygotowań lotnictwa polskiego do wybuchu wojny. Pozycje te w większości przypadków nie były mi znane w momencie przystępowania do pracy nad niniejszą książką i zapewne zmieniłyby nieco moje postrzeżenie stanu polskiego lotnictwa w przededniu wybuchu II wojny światowej¹⁰. Warto odnotować również nieliczne nowe opracowania poruszające kwestię działań lotnictwa myśliwskiego w kampanii wrześniowej¹¹, jednakże część z nich nie podaje choćby w przybliżeniu źródeł informacji i nie znajduje potwierdzenia w dokumentach, do których dotarłem.

Na koniec pragnąłbym podziękować osobom, bez których nie zdołałbym stworzyć pracy: pani prof. dr hab. Marii Nartonowicz-Kot, panu prof. nadzw. dr. hab. Przemysławowi Waingertnerowi, recenzentowi panu prof. nadzw. dr. hab. Jackowi Pietrzakowi oraz innym członkom kadry naukowej UŁ: prof. nadzw. dr. hab. Witoldowi Jarno, prof. dr. hab. Kazimierzowi Badziakowi, a także uczestnikom seminarium magisterskiego, moim przyjaciółom i znajomym niewymienionym w tym miejscu z imienia i nazwiska.

10 Por. W. Mazur, *Lot ku burzy. Polska w przygotowaniach mocarstw Zachodu do wojny powietrznej marzec – sierpień 1939 roku*, Kraków 2017; A. Stachula, *Przygotowania lotnictwa i obrony powietrznej do wojny w 1939 roku w okresie od 24 marca do 31 sierpnia*, Legnica 2014.

11 Por. P. Sikora, *Bitwy polskiego lotnictwa 1918 – 1945*, Warszawa 2016.

Osobne podziękowania należą się ludziom, którzy udzielili mi daleko idącej pomocy. W pierwszym rzędzie chciałbym podziękować panu majorowi Franciszkowi Kornickiemu, którego listy i wspomnienia stały się nie tylko niezwykle ważnym źródłem, ale również inspiracją do dalszych badań. Serdeczne podziękowania należą się również państwu Zofii i Tadeuszowi Borkom, którzy stoją na straży pamięci o lotnikach poległych w Walichnowach. Wielką pomoc okazał mi również pan Piotr Matwiej, roztaczający opiekę nad Salą Tradycji Lotnictwa Polskiego, mieszczącą się w Łodzi w podziemiach kościoła pw. Matki Boskiej Zwycięskiej przy ul. Łąkowej. Bardzo wiele wsparcia okazał mi pan Ł. Łydzba. Chciałbym również podziękować innym osobom, które okazały mi wiele serca: Wojciechowi Zmyślonemu, Tomaszowi Kopańskiemu, Arkadiuszowi Bieleckiemu, Kajetanowi Zakrzewskiemu, Kazimierzowi Olszewskiemu, Jerzemu Wypiórkiewiczowi, mieszkańcom Walichnowów oraz pracownikom tamtejszej Szkoły Podstawowej im. 32 Eskadry Rozpoznawczej Lotnictwa Armii „Łódź”, a także mieszkańcom wsi Sokolniki Parcela, Czerchów, Modlna, Wola Wężykowa i Orchów.

ROZDZIAŁ 1.

WYPOSAŻENIE, ORGANIZACJA I MIEJSCE LOTNICTWA WOJSKOWEGO W SIŁACH ZBROJNYCH II RP. OD NARODZIN DO KAMPANII WRZEŚNIOWEJ

Początki lotnictwa polskiego

Pierwszym wielkim konfliktem, w którym lotnictwo zostało użyte na szerszą skalę, była I wojna światowa. Samolot jako środek walki zadebiutował jednak już wcześniej, podczas wojny włosko-tureckiej w 1911 r. Włosi dysponowali wtedy pięcioma samolotami różnych typów i dwoma sterowcami¹. Podczas I wojny światowej nastąpił dalszy rozwój konstrukcji wykonywanej początkowo z płótna i strun fortepianowych. Dzięki rozwojowi techniki pojawiły się samoloty wyposażone w karabin maszynowy połączony z synchronizatorem, który pozwalał na prowadzenie ognia przez tarczę śmigła. Także podczas I wojny światowej opracowano pierwsze zasady prowadzenia walki powietrznej oraz organizacji jednostek lotniczych. Doszło również do podziału samolotów wykorzystywanych przez wojsko na różne typy, w zależności od wykonywanych zadań: myśliwskich, bombowych, szturmowych, rozpoznawczych itd.

Wielka Wojna była również okresem, kiedy po raz pierwszy w historii pojawiło się określenie „as myśliwski” odnoszące się do pilota, który zapisał na swoim koncie odpowiednią ilość zestrzeleń. Wśród nich nie brakowało również Polaków. Listę wybitnych pilotów austro-węgierskich otwiera np. hauptman Godwin Brumowski² z 35 potwierdzonymi i ośmioma prawdopodobnymi zwycięstwami

1 W. Bączkowski, *Samoloty bombowe I wojny światowej*, Warszawa 1986, s. 7.

2 M. O'Connor, *Air aces of the Austro-Hungarian Empire 1914–1918*, Falcon Field 1986, s. 13–15. Wprawdzie o narodowości G. Brumowskiego trudno ferować jednoznaczne wyroki, gdyż po zakończeniu I wojny światowej przebywał w Holandii, to jednak młodość spędzona w Wadowicach i polskie nazwisko mogą sugerować, iż miał polskie korzenie i być może posługiwał się językiem polskim.

powietrznymi. To właśnie z Cesarsko-Królewskiej Armii wywodził się pilot, który wykonał pierwszy lot w polskim lotnictwie wojskowym³, Stefan Bastyr. Asem Kaiserlich-Königliche Luftfahrtruppen⁴ był m.in. Franciszek (Franz) Peter⁵, który po zakończeniu I wojny światowej włączył się w budowanie sił powietrznych odrodzonego państwa polskiego. Warto podkreślić, że F. Peterem nie kierowały żadne sentymenty czy wcześniejsze związki z Polską. Rozpoczynając służbę w odradzającym się Wojsku Polskim, nie znał języka polskiego⁶.

Polacy służyli również po drugiej stronie barykady. W siłach zbrojnych carskiej Rosji służył Donat Makijonek, który zapisał na swoje konto siedem zestrzeleń pewnych i jedno prawdopodobne⁷. Inny Polak z zaboru rosyjskiego, Jerzy Borejsza, był jednym z pierwszych lotników, którzy wykorzystywali samolot do przerzucania własnych agentów za linie przeciwnika⁸.

Po zakończeniu I wojny światowej w Polsce funkcjonowało kilka rządów roszcujących sobie prawo do występowania w imieniu ogółu, na terenie kraju wciąż znajdowały się oddziały niemieckie i austriackie. Równolegle, a nawet wcześniej od władz cywilnych, powstawały polskie formacje wojskowe, a wśród nich polskie lotnictwo.

Jako pierwszy próbę formowania polskich jednostek lotniczych działających u boku zaborców podjął Komendant Legionów – Józef Piłsudski, który oddelegował do lotnictwa austriackiego oficera 5 Baterii Legionów ppor. Janusza de Beauraina⁹. Plan komendanta zakładał wyszkolenie w austriackich szkołach lotniczych grupy oficerów i podoficerów, którzy następnie odbyliby praktykę frontową w austriackich eskadrach. Po odbyciu praktyki mieli trafić do nowej jednostki, podporządkowanej już bezpośrednio dowództwu Legionów.

Pierwsze kroki w celu zrealizowania planu podjął ppor. J. de Beaurain, który zgłosił się do dowódcy lotnictwa austro-węgierskiego, gen. Milana Uzelaca. Generał wyraził zgodę na zaproponowane przez polskich oficerów rozwiązanie. Jako pierwszy do austriackiej szkoły lotniczej trafił ppor. J. de Beaurain.

Generałowi M. Uzelacowi warto poświęcić nieco więcej miejsca. Ten austro-węgierski wojskowy był z pochodzenia Chorwatem. Jego ojcem był drobny rolnik z miejscowości Svarca. W latach późniejszych generał miał często opowiadać o tym, jak jego ojciec jadał *cebule tak jak inni jedzą jabłka i ziemniaki wprost*

3 S. Pietrusiński, *Lwowskie loty*, „Lotnictwo z szachownicą”, 2002, nr 1, s. 13.

4 Cesarsko-Królewskie Siły Powietrzne, w skrócie K.u.K. Luftfahrtruppen.

5 *Franz Peter*, <http://www.theaerodrome.com/aces/austrhun/peter.php>, [dostęp 24 X 2014].

6 S. Pietrusiński, dz. cyt., s. 16.

7 P. Rapiński, *Polscy lotnicy w armii carskiej podczas I wojny światowej*, <http://historykon.pl/polscy-lotnicy-w-armii-carskiej-podczas-i-wojny-swiatowej/>, [dostęp 24 X 2014].

8 Tamże.

9 J. Pawlak, *Polskie eskadry w latach 1918–1939*, Warszawa 1989, s. 23.

z ziemi¹⁰ oraz że *stary dobry cesarz Franciszek Józef* dał synowi kogoś takiego szansę na zostanie oficerem¹¹. Generał M. Uzelac miał często okazywać bardzo ciepły stosunek do cesarza także po zakończeniu Wielkiej Wojny.

Kariere wojskową rozpoczął w Technicznej Akademii Wojskowej, którą ukończył w stopniu porucznika 18 sierpnia 1888 r. Następnie służył w garnizonach w mieście Pola, a później w Trieście, gdzie podjął studia w akademii morskiej. Po ich ukończeniu M. Uzelac uzyskał stopień porucznika marynarki handlowej. 1 listopada 1898 r. został awansowany do stopnia kapitana 2 klasy¹², a dwa lata później przeniesiono go do sztabu generalnego wojsk inżynieryjnych w Klagenfurcie. W 1908 r. M. Uzelac został awansowany do stopnia majora.

Jedną z jego największych pasji było lotnictwo. Wśród najbardziej znanych pionierów awiacji, z którymi kontaktował się M. Uzelac, można wymienić choćby Franza Hinterstoissera, austriackiego pioniera lotnictwa, jednego z twórców austriackiego aeroklubu. Zainteresowanie „statkami powietrznymi cięższymi od powietrza” szybko przerodziło się w nową pasję. Major M. Uzelac był jednym z pierwszych oficerów w ówczesnej Austrii, którzy dostrzegli możliwości bojowe drzemiące w nowince technicznej, wcześniej postrzeganej tylko jako sport dla młodych i bogatych¹³.

Szansa dla wizjonerów, takich jak przyszły dowódca sił powietrznych Austro-Węgier, nadarzyła się, gdy grupa postępowych i myślących nowoczesnymi kategoriami oficerów skupiona wokół Franciszka Ferdynanda i Konrada von Hötzendorfa rozpoczęła reformę c.k. armii. 24 kwietnia 1912 r. 45-letni wówczas M. Uzelac został mianowany dowódcą Luftschiffer-Abteilung, załączka austro-węgierskich sił powietrznych.

Pomimo niewątpliwych zasług, jakie dla rozwoju ówczesnego lotnictwa wnosili tacy ludzie jak M. Uzelac, wśród wyższych wojskowych dominował pogląd, iż lotnictwo może odgrywać tylko rolę obserwacyjną i wskazywać cele dla artylerii. Podobna opinia dominowała także w dowództwie francuskim¹⁴. Pomysł obserwowania pozycji nieprzyjaciela z powietrza nie był koncepcją nową. Według niektórych opracowań, podczas wojny burskiej Anglicy używali wielkich latawców do wynoszenia w powietrze swoich obserwatorów¹⁵. W trakcie I wojny światowej stało się jasne, że lotnictwo, które do tej pory pełniło głównie funkcje zwiadowcze, zaczyna odgrywać coraz większą rolę w toczonych walkach. Nic więc

10 G. Jewison, J.C. Steiner, *Emil (Milan) Uzelac*, [http://www.austro-hungarian-army.co.uk/biog/uzelac.htm#Emil \(Milan\) Uzelac](http://www.austro-hungarian-army.co.uk/biog/uzelac.htm#Emil%20(Milan)%20Uzelac), [dostęp 26 X 2014].

11 Tamże.

12 Tamże. *On the 1st of November 1898 he attained the rank of Hauptmann 2nd class.*

13 Tamże.

14 T. Goworek, *Samoloty myśliwskie pierwszej wojny światowej*, Warszawa 1981, s. 7.

15 Tamże, s. 7.

dziwnego, że również w Legionach Polskich pojawiły się osoby, które chciały rozwinać ten nieistniejący do tej pory w polskiej armii rodzaj sił zbrojnych.

Po ukończeniu szkoły lotniczej w Wiener Neustad ppor. J. de Beaurain trafił do 34 Eskadry służącej na froncie włoskim. Na miejscu nawiązał kontakt z innymi polskimi oficerami służącymi w tej jednostce, m.in. z por. Stefanem Bastyrzem¹⁶. Niestety w wyniku kryzysu przysięgowego projekt zorganizowania polskiej jednostki lotniczej u boku Austro-Węgier nie doszedł do skutku.

Według niektórych opracowań nie był to jednak koniec wątku lotniczego w historii Legionów, gdyż J. Piłsudski miał planować ucieczkę z miejsca internowania w Magdeburgu w celu przedostania się do polskich jednostek powstających w Rosji. W cały plan mieli być wtajemniczeni lotnicy z grupy powstałej wokół por. J. de Beauraina, zamiar nie doszedł jednak do skutku¹⁷.

Kolejnym ważnym momentem w historii rodzącego się lotnictwa było powstanie Polskiego Towarzystwa Żeglugi Napowietrznej, stworzonego w Warszawie 5 grudnia 1916 r. Pismo skierowane do Tymczasowej Rady Stanu z prośbą o legalizację nowego towarzystwa podpisali: Zdzisław ks. Lubomirski (prezydent miasta stołecznego Warszawy), Józef Piłsudski (komendant Legionów, członek Rady Stanu), a także generał hr. Szeptycki, inż. Stanisław Patschke (rektor politechniki), dr Józef Brudziński (rektor uniwersytetu i prezes Rady Miejskiej), inż. Zygmunt Chmielewski (burmistrz miasta stołecznego Warszawy), inż. Michał Łempicki (były poseł do Dumy, członek Rady Stanu), Franciszek ks. Radziwiłł (naczelnik Milicji Miejskiej, członek Rady Stanu), Artur Śliwiński (wiceprezes Rady Miejskiej, członek Rady Stanu), inż. Zygmunt Dekler (redaktor „Lotnika i Automobilisty”), Teodor Toeplitz (ławnik magistratu miasta stołecznego Warszawy), Eugeniusz Śmiarowski (adwokat przysięgły, radny miejski), Michał Sokolnicki (doktor filozofii), Ludwik Pręgowski i Stanisław Hempel¹⁸.

Według pierwotnych zamysłów, PTŻN miało w przyszłości stać się załącznikiem lotnictwa wojskowego. Niestety, wskutek sprzeciwu niemieckiego gubernatora gen. Hansa Hartwiga von Beselera, władze niemieckie wyraziły zgodę tylko na zorganizowanie kursów lotniczych. W kursach organizowanych przez PTŻN wzięło udział prawie 80 słuchaczy, w tym 24 członków Legionów¹⁹.

Pomimo wielu ograniczeń nałożonych przez okupanta niemieckiego PTŻN okazało się bardzo ważnym czynnikiem w upowszechnianiu zainteresowania lotnictwem wśród cywilów i wojskowych. Słuchaczem kursów mógł być bowiem każdy, kto ukończył 17 lat i posiadał wykształcenie: [...] *6 klas szkoły realnej*,

16 J. Pawlak, dz. cyt., s. 23.

17 Tamże, s. 23–24.

18 L. Pręgowski, *Powstanie Polskiego T-wa Żeglugi Napowietrznej*, [w:] *Pierwsze kursy lotnicze. Książka pamiątkowa*, red. Z. Dekler, Warszawa 1917, s. 8.

19 J. Pawlak, dz. cyt., s. 24.

lub 7 klas gimnazjum, lub szkół równorzędnych. Zarządowi przysługiwało prawo czynienia wyjątków od tego cenzusu, z czego też Zarząd w kilkunastu wypadkach skorzystał, mając na widoku inne kwalifikacje słuchaczy, przeważnie lotnicze lub mechaniczne²⁰.

Zajęcia w pierwszej polskiej szkole lotniczej odbywały się w poniedziałki, środy i piątki od godz. 7 rano do godz. 10 wieczorem, w gmachu Miejskiej Szkoły Rzemieślniczej, mieszczącej się przy ul. Nowowiejskiej 27²¹. Kurs kończył się nieobowiązkowymi egzaminami, do których przystąpiła zdecydowana większość słuchaczy. Sesja egzaminacyjna rozpoczęła się 21 maja 1917 r. od egzaminu z meteorologii i aerodynamiki, następnie odbyły się egzaminy z aerodynamiki i aerostatyki (22 maja), aerostatyki i telegrafu bez drutu w zastosowaniu do lotnictwa (30 maja), wytrzymałości materiałów i aerostatyki (24 maja), meteorologii, aerodynamiki i silników spalinowych (25 maja), silników spalinowych i aerodynamiki (26 maja), budowy płatowców, silników spalinowych i telegrafu bez drutu w zast. do lotnictwa (30 maja)²².

Warto podkreślić, że egzaminy odbywały się publicznie przy udziale delegatów Komendy Legionów, członków kuratorium oraz innych osób interesujących się kursami lotniczymi. Kadra pedagogiczna kursów lotniczych, organizowanych przez PTŻN stała na wysokim poziomie. Oprócz wymienionych przedmiotów odbywały się również zajęcia z prawa lotniczego prowadzone przez prof. Feliksa Ochimowskiego, wybitnego polskiego prawnika, członka Towarzystwa Naukowego Warszawskiego. Biorąc pod uwagę okoliczności, w jakich powstały kursy lotnicze organizowane przez PTŻN, trzeba podkreślić, że były to pierwsze regularne kursy dla przyszłych oficerów lotnictwa prowadzone na ziemiach polskich.

Wcześniej na terenach zaboru rosyjskiego również pojawiały się różne grupy i stowarzyszenia, których celem była popularyzacja lotnictwa, np. Towarzystwo Aviatów z siedzibą w Warszawie, nie zorganizowały one jednak ogólnodostępnych kursów lotniczych, które kończyłyby się egzaminami. Kursy lotnicze zorganizowane przez PTŻN zasługują więc na palmę pierwszeństwa i można śmiało nazwać je pierwszą szkołą lotniczą w Polsce. Na podkreślenie zasługuje również fakt, iż w stosunkowo krótkim czasie udało się zorganizować nie tylko same kursy, ale również kadre pedagogiczną, wśród której przeważali profesorowie i inżynierowie. Wśród ludzi nauki pojawiali się również wojskowi, co jednoznacznie wskazuje na charakter pierwszej polskiej szkoły lotniczej, która była ukierunkowana na szkolenie pod kątem przydatności absolwentów dla lotnictwa wojskowego.

20 Z. Dekler, *Pierwsze Polskie Kursy Lotnicze*, [w:] *Pierwsze kursy lotnicze. Książka pamiątkowa*, red. Z. Dekler, Warszawa 1917, s. 13.

21 Tamże.

22 Tamże, s. 15.

Tab. 1. Program wykładów kursów lotniczych organizowanych przez Polskie Towarzystwo Żeglugi Napowietrznej²³

Przedmiot	Prowadzący
Silniki spalinowe	prof. inż. Karol Taylor
Aerodynamika	inż. aeron. ppor. January Bolesławski
Aerostatyka	inż. aeron. Michał Król
Budowa płatowców	inż. aeron. Michał Król
Wytrzymałość materiałów	prof. inż. Adolf Winawer
Meteorologia aeronautyczna	dr nauk fizycz. Władysław Gorczyński
Telegraf bez drutu w zastosowaniu do lotnictwa	prof. inż. Stanisław Sikorski
Historia lotnictwa z uwzględnieniem lotnictwa polskiego	inż. Zygmunt Dekler
Prawo lotnicze	prof. mecenas Feliks Ochimowski
Budowa samochodu (sic!)	inż. aeron. Jan Kawecki
Higiena lotnictwa	dr Władysław Osmolski
Ratownictwo	dr Władysław Osmolski

Szybki rozwój lotnictwa następował także w Rosji. Pierwszymi regularnymi, całkowicie polskimi jednostkami w Imperium Rosyjskim były powstałe po rewolucji lutowej jednostki lotnicze działające w ramach I Korpusu Polskiego dowodzonego przez gen. Józefa Dowbora-Muśnickiego. W ramach I Korpusu zorganizowano I Polski Oddział Awiacyjny dowodzony przez kpt. pil. Zygmunta Studzińskiego. Początkowo I POA dysponował jednym nieuzbrojonym samolotem Nieuport.

Dzięki wsparciu polskich kolejarzy do jednostki sprowadzono dwa transporty pełnowartościowego sprzętu lotniczego. W wyniku napływu sprzętu doszło do zorganizowania nowej jednostki nazwanej Awiacją I Korpusu Polskiego. Jej dowódcą został kpt. pil. Piotr Abakanowicz. Jednostki te uległy jednak rozproszeniu wraz ze sprzętem, w wyniku rozbiora korpusu przez Niemców.

Podobne jednostki lotnicze powstały także w innych częściach Rosji. Przy działającym na południu Rosji II Korpusie Polskim powstał utworzony w Kamieńcu Podolskim I Polski Awiacyjny Oddział Bojowy, na wyposażeniu którego znajdowały się cztery całkowicie sprawne samoloty. Jednostką dowodził rtm. pil. Jan Grochowalski. I PAOB został jednak rozbity przez Niemców pod Kaniewem razem z II Korpusem w dniach 10–11 maja 1918 r.

Kolejną polską jednostką lotniczą w Rosji był II Polski Oddział Awiacyjny zorganizowanych w Jassach na Bukowinie. Do II POA dołączyła eskadra

23 Tabela przygotowana w oparciu o materiały zawarte w Z. Dekler, *Pierwsze Polskie Kursy Lotnicze*, dz. cyt., s. 14. Nazwy przedmiotów i stopnie naukowe prowadzących jak w oryginale.

dowodzona przez kpt. pil. Piotra Niżewskiego. Po połączeniu jednostek II POA dysponował czterema sprawnymi samolotami. Również i tej jednostce nie udało się uniknąć rozbrojenia. W maju 1918 r. Polacy zostali otoczeni przez kawalerię niemiecką i rozbrojeni. Poszczególni żołnierze wrócili do kraju lub zbiegli na Kuban²⁴.

Formowanie polskiej jednostki lotniczej miało miejsce również w Odessie, gdzie powstał Polski Oddział Awiacyjny, w skład którego weszli Polacy zatrudnieni w odeskim parku lotniczym, fabryce samolotów „Anatra” oraz słuchacze znajdującej się w mieście szkoły lotniczej²⁵. Jednostka dysponowała dziewięcioma samolotami oraz dużą grupą wyszkolonych lotników.

Polacy zostali rozbrojeni przez austriackie władze okupacyjne 18 kwietnia 1918 r. Polscy lotnicy nie chcieli przekazywać broni i sprzętu Austriakom, dlatego też podjęli decyzję o przekazaniu zabezpieczonego sprzętu władzom Odessy. Dowództwo wojsk austriackich zareagowało jednak szybciej i ustawiło warty przy budynkach zajmowanych przez Polaków, zagarniając większość broni i sprzętu.

Kolejna polska jednostka lotnicza działająca w Rosji powstała w październiku 1918 r. przy Oddziale Wojsk Polskich na Kubaniu. Dowództwo nad polskimi lotnikami objął por. pil. Waldemar Narkiewicz. Po przekształceniu Oddziału Wojsk Polskich w 4 Dywizję Strzelców Polskich jednostka przyjęła nazwę I Awiacyjny Oddział Wojsk Polskich. Po przejściu 4 Dywizji do Odessy jednostka otrzymała trzy zużyte samoloty. Mimo to polscy piloci od marca 1919 r. zaczęli prowadzić loty rozpoznawcze i bojowe pod egidą dowództwa francuskich wojsk interwencyjnych w Odessie²⁶. W kwietniu 1919 r. jednostka przeszła do Rumunii, w rejon Braile, gdzie otrzymała zaopatrzenie i uzupełnienia. Następnie lotnicy przenieśli się do Czerniowiec, skąd trafili do Brześcia nad Bugiem i weszli w skład rodzącego się Wojska Polskiego jako 10 Eskadra Lotnicza²⁷.

W historii polskich skrzydeł nie można również pominąć polskich jednostek lotniczych powstających przy armii polskiej we Francji. Początkowo plany tworzenia polskich jednostek wojskowych w tym kraju nie przewidywały formowania jednostek lotniczych. Wobec nacisków ze strony samych żołnierzy i przybywających do Francji ochotników do polskiego wojska do formowania jednostek lotniczych jednak doszło. Sztandar broni lotniczej przekazał sam prezydent Francji, Raymond Poincaré²⁸.

24 J. Pawlak, dz. cyt., s. 24.

25 Tamże. Była to pierwsza szkoła lotnicza w Rosji. Ukończył ją m.in. Jerzy Borejsza (1889–1975), znany przedwojenny lotnik.

26 Tamże, s. 25.

27 Tamże.

28 Tamże.

Pierwsi Polscy ochotnicy zgłaszający się do jednostek lotniczych trafili do szkół lotniczych w lipcu 1918 r. Po ukończeniu szkoły w Dijon kursantów skierowano do szkoły wyższego pilotażu w Pau, a część do Biscarosse, gdzie zdobywali wyszkolenie bojowe z zakresu strzelania powietrznego. W okresie późniejszym w Pau powstał Polski Obóz Lotniczy. Dowodzenie nad obozem objął kpt. pil. Jerzy Kossowski. W wyniku dalszych nacisków, przed wyjazdem do Polski, Błękitna Armia otrzymała od władz francuskich siedem pełnych eskadr i park lotniczy. Niestety skromne polskie kadry nie pozwalały na obsadzenie wszystkich stanowisk Polakami, wobec czego wraz z Błękitną Armią do Polski przybyło wielu oficerów francuskich.

Armia gen. Hallera dysponowała sześcioma eskadrami wywiadowczymi i jedną eskadrą myśliwską. Według ówczesnych standardów na każdą eskadrę przypadało od 6 do 8 samolotów oraz kilka maszyn zapasowych, a także od 8 do 10 samochodów. Błękitna Armia była najlepiej wyposażoną w sprzęt lotniczy polską jednostką wojskową. Z Błękitną Armią przybyli także oficerowie i instruktorzy francuscy. Było to wielkie wsparcie dla rodzącego się polskiego lotnictwa. Dzięki nim utworzono działającą w Bydgoszczy Francuską Szkołę Pilotów. W sprawozdaniu z działalności tej szkoły czytamy:

Z końcem maja 1920 r. w okresie największego rozwoju przeniesiono Szkołę do Dębli. Transportacja i zainstalowanie się na nowym miejscu zajęły blisko miesiąc, w ciągu którego szkoła była zmuszona zawiesić swą działalność. Po przybyciu do Dębli rozpoczął się okres wytężonej pracy nad usunięciem potęgujących się z każdym dniem braków, jak te: dostatecznej ilości hal warsztatowych, ubikacji mieszkalnych, hangarów, wodociągów, światła elektrycznego itd. Wielkie oddalenie lotniska od stacji kolejowej, przy równoczesnym braku większych zbiorników benzynowych, nie pozwoliło na normalne zaopatrywanie Szkoły w ten tak niezbędny dla wyszkolenia materiał²⁹.

Ostatecznie jednak siedzibą Francuskiej Szkoły Pilotów stała się Bydgoszcz, gdzie szkoła została przeniesiona w sierpniu 1920 r., z obawy przed nadciągającą nawałą bolszewicką³⁰. W sumie we Francuskiej Szkole Pilotów udało się wyszkolić 45 lotników, przy czym dwóch ukończyło szkołę w trybie przyśpieszonym – ukończyli tylko kurs pilotażu. Pozostali odbyli jeszcze kurs doskonalący, dlatego też w sprawozdaniu z działalności do wszystkich przedstawionych w nim obliczeń przyjęta została liczba 43 absolwentów³¹. Jako pierwszy działalność rozpoczął kurs pilotażu, gdyż wskutek opóźnień kurs doskonalący rozpoczął działalność

29 *Francuska Szkoła Pilotów 1919–1920. Historia Szkoły, Organizacja, Działalność w świetle cyfr*, Bydgoszcz 1921, s. 5.

30 Tamże, s. 6.

31 Tamże, s. 32.

szkoleniową dopiero we wrześniu 1919 r. Podczas kursu doskonalącego piloci latali na francuskich Nieuportach, które zgodnie z przyjętym we Francuskiej Szkole Pilotów nazewnictwem zgrupowane były w tzw. Dywizjonie Nieuportów. Szkolenie podstawowe z zakresu pilotażu odbywało się na samolotach Caudron, w ramach tzw. dywizjonu latania³².

Francuska Szkoła Pilotów zakończyła funkcjonowanie w wyniku połączenia jej z istniejącą w Krakowie Szkołą Niższego Pilotażu. Połączenie to nastąpiło w grudniu 1920 r. Jednakże jak zauważyli autorzy sprawozdania poświęconego szkole pilotów:

Faktycznie jednak działalność Szkoły istnieje nadal, potęgując się w nowo powstałej, dla której Francuska Szkoła Pilotów była podwaliną, wnosząc bezcenne skarby w materiałach technicznych, wyszkolonym i fachowym personelu oraz ustalonej i celowej organizacji³³.

Nie bez znaczenia były również jednostki, które powstały w wyniku rozprężenia panującego w armiach niemieckiej i austro-węgierskiej. Już w ostatnich dniach października 1918 r. polscy oficerowie opanowali podkrakowskie lotnisko Rakowice. W kolejnych dniach w ręce Polaków wpadło położone pod Lwowem lotnisko Lewandówka, a także położone pod Przemyślem lotnisko Hureczko, które opanowano 2 listopada. 5 listopada w polskie ręce dostało się lotnisko w Lublinie, a najpóźniej opanowanym lotniskiem było lotnisko mokotowskie w Warszawie, które odebrano Niemcom dopiero 14 listopada 1918 r. Warto podkreślić, że było to najstarsze polskie lotnisko. W sumie na opanowanych w kraju lotniskach Polakom udało się przejąć około 200 samolotów, z czego tylko ok. 12 maszyn nadawało się do lotów³⁴.

Poza jednostkami powstałymi w wyniku przejęcia lotnisk opuszczanych przez zaborców i oddziałami sformowanymi na emigracji rodzące się polskie lotnictwo dysponowało również wieloma jednostkami, które powstały doraźnie, w trakcie walk. Taki był rodowód jednostek lotniczych powołanych samorzutnie na terenie Galicji, gdzie trwały walki z Ukraińcami. Eskadry tworzone na terenie Galicji osiągnęły gotowość bojową już na początku listopada 1918 r. S. Pietrusiński trafił do eskadry działającej na lotnisku w Lewandówce 17 listopada. W chwili jego przybycia na lotnisku dowodził por. pil. Stefan Bastyr.

Wsiedliśmy na samochód i po kilkunastu minutach meldowałem się już u porucznika pilota Stefana Bastyra, który dowodził lwowskim lotnictwem.

Znajdowali się tam wówczas następujący lotnicy: por. pil. Stefan Bastyr, por. pil. Stefan Stec, por. pil. Eugeniusz Roland, por. obs. Janusz de Beaurain, por. obs.

32 W. Sankowski, *Szkolne Nieuporty*, „Lotnictwo z szachownicą”, 2002, nr 1, s. 4.

33 *Francuska szkoła pilotów...*, s. 7.

34 K.A. Tarkowski, *Lotnictwo polskie w wojnie z Rosją sowiecką 1919–1920*, Warszawa 1991, s. 13.

Władysław Toruń, por. obs. Adam Tiger, akademik Józef Otowski, który dowodził obroną lotniska. Tak wyglądała obsada pierwszego bojowego lotniska polskiego na dzień 5 listopada 1918 roku.

W tym dniu odbył się pierwszy w odrodzonej Polsce bojowy lot na maszynie z polskimi znakami i polską załogą, którą stanowili: pilot Stefan Bastyr i obserwator Janusz de Beaurain³⁵.

25 listopada 6 Eskadra została wzmocniona przez 3 Eskadrę Bojową. Obie połączone jednostki utworzyły Lwowską Grupę Lotniczą, której dowódcą został por. S. Bastyr. Lwowska Grupa Lotnicza kontynuowała działalność w grudniu. Działania prowadzone na początku grudnia 1918 r. S. Pietrusiński opisał jako spokojne:

Loty nasze w tym czasie były dość szablonowe. Należało oblecieć cały Lwów i zanotować na mapie pozycje ukraińskiej artylerii i ewentualne ruchy wojsk, które jednak były bardzo nieznaczne. Wszystkie baterie nanosiłem sobie na mapę i tylko co każdy lot porównywałem ze stanem faktycznym. Po locie, który trwał około dwóch godzin, byłem praktycznie wolny, nie licząc dni, gdy miałem służbę oficera inspekcyjnego³⁶.

W dalszym fragmencie S. Pietrusiński wspomina o wprowadzeniu do lwowskich eskadr nowego znaku rozpoznawczego lotnictwa polskiego – białoczerwonej szachownicy, która jest używana do dzisiaj. Znak wywodził się od oznaczenia, jakie na swoim samolocie umieścił służący w armii austro-węgierskiej por. S. Stec. W okresie wcześniejszym polskie oznaczenia nosiły samoloty jednostek podlegających I Korpusowi Polskiemu, dowodzonemu przez gen. Józefa Dębora-Muśnickiego, w którym znaki lotnictwa carskiego zamalowano kolorem białym i czerwonym³⁷.

Kolejnym sposobem znaczenia samolotów polskich był tzw. sposób krakowski. Krakowskie znaki rozpoznawcze składały się z czerwonej litery „Z” umieszczonej na białym polu³⁸, choć niektóre źródła wspominają również o stosowaniu białoczerwonej swastyki, która jednak nie przyjęła się. Zupełnie odmienne oznaczenia stosowano w jednostkach powstających w Warszawie na Polu Mokotowskim. Przyjęto tam oznaczenia w kształcie tarcz podzielonych na dwa pola w barwie białej i czerwonej³⁹.

Wyposażone w nowe znaki przynależności państwowej eskadry lwowskie kontynuowały walki z Ukraińcami do 19 grudnia 1918 r., w okresie późniejszym warunki atmosferyczne uniemożliwiły dalszą działalność lotnictwa. W tym czasie

35 S. Pietrusiński, dz. cyt., s. 13.

36 Tamże, s. 14.

37 T.J. Kowalski, *Godło i barwa w lotnictwie polskim 1918–1939*, Warszawa 1981, s. 15.

38 Tamże, s.15–16.

39 Tamże, s. 18.

Polacy wykonali 28 lotów bojowych i kilka łącznościowych. Wraz z wykonanymi jeszcze w listopadzie lotami⁴⁰ w trakcie walk o Lwów wykonano 93 loty bojowe. Jeden z ówczesnych lotów tak wspominał S. Pietrusiński:

W tym czasie latałem prawie stale z sierż. Cagaskiem. Był to pierwszorzędny pilot, tak zwany pewniak, spokojny i odważny. Był on zawodowym podoficerem austriackim, rodowitym Czechem. Nigdy nie dowiedzieliśmy się, co go skłoniło do lądowania u nas. Miał wszystkie najwyższe odznaczenia austriackie, był wzorowym podoficerem [...].

W tym czasie miałem dosyć zagadkowe zdarzenie. Poleciałem z moim Cagaskiem na zwykły lot okrężny. Gdyśmy go już kończyli i mieli lądować, mój Cagasek zamiast lądować poleciał dalej w stronę Ukraińców. Zdenerwowało mnie to i krzyczę do niego, by lądował. A on dalej leci, przelatuje linie i zabiera gaz, jakby chciał lądować. W tej chwili przypominam sobie, że przed odlotem przyszła wiadomość o wkroczeniu wojsk czeskich na Śląsk Cieszyński. Włosy mi stanęły na głowie, przecież mój Cagasek jest rodowity Czech, czy też on nie pragnie razem ze mną lądować u Ukraińców? Nachylam się przez niego i dodaję pełny gaz, mój Cagasek znów go zamyka, dodaję gazu jeszcze raz i krzyczę mu do ucha, że ma natychmiast wracać na lotnisko. Pokręcił głową, dodał gazu i spokojnie wrócił na lotnisko⁴¹.

Nie do przecenienia jest rola, jaką w tworzeniu polskiego lotnictwa odegrał Poznań. Narodziny polskiego lotnictwa w dawnym zaborze pruskim przypadają na dziewiąty dzień powstania wielkopolskiego, kiedy to powstańcy opanowali lotnisko Ławica oraz Halę Zeppelina na Winiarach, gdzie zdobyto prawie 200 samolotów niemieckich⁴².

Działania lotnicze podczas powstania wielkopolskiego rozpoczęły się w ostatnich dniach grudnia 1918 r., kiedy to dowódca niemieckiego lotniska we Frankfurcie nad Odrą meldował kanclerzowi o niepokojach w Wielkopolsce oraz wprowadzonym w związku z tym stanem podwyższonej gotowości na lotnisku we Frankfurcie, na którym czekały już gotowe do lotu samoloty kurierskie. Ponadto na 30 grudnia 1918 r. Niemcy planowali przeprowadzenie demonstracji siły, polegającej na skierowaniu nad Poznań dziesięciu samolotów⁴³.

Na początku stycznia 1919 r. w rękach niemieckich znajdowała się już tylko Die Fliegerstation Posen-Lawitz, gdzie kwaterował Flieger Reserve Abteilung nr 4 wzmocniony grupami z różnych oddziałów niemieckich oraz grupami

40 W listopadzie 1918 r. Polacy wykonali 65 lotów bojowych; K.A. Tarkowski, dz. cyt., s. 14.

41 S. Pietrusiński, dz. cyt., s. 14–15.

42 *Zdobycie Ławicy*, <http://27grudnia.pl/o-powstaniu/najwazniejsze-bitwy/zdobycie-lawicy.html>, [dostęp 2 XI 2014]

43 M. Niestrawski, *Lotnictwo na Froncie Wielkopolskim w okresie autonomii Wielkopolski (styczeń – wrzesień 1919 r.)*, <https://www.infolotnicze.pl/2012/08/07/lotnictwo-na-froncie-wielkopolskim-w-okresie-autonomii-wielkopolski-styczen-wrzesien-1919-r/>, [dostęp 2 XI 2014].

cywili⁴⁴. 5 stycznia 1919 r. Polacy przedstawili Niemcom propozycję kapitulacji. Większość Niemców była skłonna ją przyjąć, pod warunkiem iż Polacy pozwolą załodze lotniska na wymarsz z pełnymi honorami⁴⁵, na co jednak powstańcy się nie zgodzili.

6 stycznia 1919 r. powstańcy po raz kolejny zażądali bezwarunkowej kapitulacji, a gdy niemiecki garnizon stacji lotniczej odmówił złożenia broni, polska artyleria otworzyła ogień. Po półgodzinnym szturmie lotnisko wpadło w polskie ręce. W trakcie walk poległ jeden powstaniec. Po stronie niemieckiej również padł jeden zabity. Oprócz tego obrońcy mieli jeszcze kilkunastu rannych⁴⁶.

Pomimo wielkiego sukcesu, jakim było opanowanie lotniska i zdobycie znacznych ilości sprzętu lotniczego, inicjatywa w powietrzu wciąż należała do Niemców, którzy dzień po utracie kontroli nad Ławicą skierowali nad stację lotniczą klucz bombowców Gotha G.IV, które zbombardowały lotnisko, nie wyrządzając jednak większych szkód – w wyniku nalotu zniszczony został tylko drewniany barak⁴⁷. Kolejny nalot miał miejsce 8 stycznia, jednakże wówczas na formację niemieckich bombowców oczekiwała już sprawna obrona przeciwlotnicza, która zmusiła jednego z napastników do awaryjnego lądowania.

W odpowiedzi władze powstańcze zdecydowały o aresztowaniu dowódcy niemieckiego V Korpusu Armijnego, który miał zostać zwolniony pod warunkiem, że nie dojdzie do kolejnych nalotów na miasto. Polskie ultimatum zostało dodatkowo wsparte akcją podjętą przez przebywających w Poznaniu polskich lotników, wśród których był również sierż. Wiktor Pniewski. Zorganizował on grupę lotników, która obsadziła sześć samolotów LVG C.V. Każdy samolot zabrał na pokład sześć 25-kilogramowych bomb. 9 stycznia 1919 r. Polacy dotarli do Frankfurtu. Celem nalotu było lotnisko, które bombardowano przez godzinę⁴⁸. W nalocie wzięli udział Józef Mańczak, Damazy Kortylewicz, Zygmunt Rosad, Wojciech Biały, Jan Kasprzak oraz prowadzący całą formację W. Pniewski⁴⁹.

Uwięzienie gen. Fritza von Bocka-Pollacha doprowadziło do zakończenia nalotów na Poznań, jednakże niemieckie samoloty były często widywane nad mniejszymi miastami i wsiami w rejonie frontu polsko-niemieckiego⁵⁰. 9 stycznia 1918 r. Niemcy ostrzelali Polaków w Czarnkowie, a 17 stycznia zbombardowali

44 W. Pniewski, *Zajęcie Ławicy 6 stycznia 1918 roku przyczyniło się do szybkiego rozwoju lotnictwa Polski (zdobyto 300 samolotów, które były warte 200 mln marek)*, http://www.nasza-wielkopolska.eu/Wiesci_z_regionu/Historia_Wielkopolski/Powstanie_Wielkopolskie_1918r.html, [dostęp 2 XI 2014].

45 R. Nawrot, *Ławica – początek polskiego lotnictwa*, [w:] *Powstanie Wielkopolskie. Zeszyt 4*, red. K. Szaładziński, s. 2.

46 M. Romeyko, dz. cyt., s. 63.

47 M. Niestrawski, dz. cyt., s. 1.

48 R. Nawrot, dz. cyt., s. 3.

49 Tamże.

50 M. Niestrawski, dz. cyt., s. 1.

Czempiń. W wyniku nalotu zerwany został tor kolejowy, a jeden niemiecki urzędnik kolejowy zginął. 18 stycznia niemieckie aeroplany zauważono nad Aleksandrowem Kujawskim i Włocławkiem⁵¹.

Jeszcze w styczniu dowódcą lotnictwa wielkopolskiego został gen. Gustaw Macewicz, który zdecydował o wysłaniu do Warszawy kilkudziesięciu samolotów zmontowanych z materiałów przejętych na lotnisku w Ławicy⁵². W oparciu o przejęty sprzęt powołano do życia 1, 5, 10, 13 i 15 eskadrę. Jednostki te pozostawały na froncie polsko-niemieckim aż do zawarcia pokoju, a następnie skierowano je na wschód do walki z bolszewikami i Ukraińcami⁵³. W jednostkach tych używano Albatrosów C-5, C-10 i D-3, DFW C-5, AEG C-4, Helberstadtów CL-2 i CL-5.

Proces zjednoczenia lotnictwa nastąpił dopiero jesienią 1919 r., kiedy to z lotnictwa krajowego, wielkopolskiego i podlegającego Błękitnej Armii gen. J. Hallera utworzono w miarę jednolite lotnictwo wojskowe. W dniu 24 września 1919 r. z zajmowanego do tej pory stanowiska Inspektora Wojsk Lotniczych i szefa Sekcji Żeglugi Napowietrznej odwołano ppłk. Hipolita Łossowskiego. Nowym Inspektorem Wojsk Lotniczych został gen. G. Macewicz⁵⁴.

Rozwiązaniem problemu sprzętu miało być zorganizowanie licencyjnej produkcji samolotów myśliwskich Ansaldo A-1 Balilla – dzieła inżynierów zatrudnionych w Societa Ansaldo Torino, oraz wywiadowczych A-300 produkowanych przez Savoia Verduzzio Ansaldo Genova. Produkcją samolotów w kraju miały zajmować się Zakłady Mechaniczne Plage i Laśkiewicz z siedzibą w Lublinie⁵⁵.

Dyrekcja firmy bardzo chętnie skorzystała z przedłożonej przez władze oferty, mimo braku doświadczenia w produkcji samolotów. 14 lutego 1920 r. Główny Urząd Zaopatrzenia armii podpisał z właścicielami zakładów umowę na wyprodukowanie w sumie trzystu samolotów, stu myśliwców A-1 i dwustu maszyn wywiadowczych A-300. Myśliwce miały otrzymać silniki SPA 6A 220 KM, zaś maszyny wywiadowcze silniki Fiat A-12 o mocy 300 KM⁵⁶. 17 lutego 1920 r. umowa została potwierdzona przez gen. dyw. Józefa Leśniewskiego, ministra spraw wojskowych.

5 marca 1920 r. przedstawiciel Aeronautica Ansaldo podpisał w Warszawie umowę na dostawy silników dla lubelskiej fabryki. Za budowę samolotów miał odpowiadać inż. Witold Rumbowicz, który zapisał się w historii jako niezbyt zdolny organizator. Jego nazwisko wiązało się również z kilkoma innymi nieudanymi przedsięwzięciami, które w pierwszej połowie lat 20. zakończyły się

51 Tamże.

52 *Księga pamiątkowa 3-ego Pułku Lotniczego 1919–1928*, Poznań 1928, s. 16.

53 Tamże, s. 16–17.

54 K.A. Tarkowski, dz. cyt., s. 41–42.

55 H. Mordawski, *Polskie lotnictwo wojskowe 1920–1939. Od tryumfu do tragedii*, Wrocław 2011, s. 103–104.

56 Tamże, s. 104.

spektakularnym fiaskiem i poważnymi stratami finansowymi. W. Rumbowicz wypłynął ponownie na początku lat 30. jako reprezentant Państwowych Zakładów Lotniczych w Bukareszcie, szczególną rolę odegrał podczas uzgadniania warunków zamówienia przez Rumunię pięćdziesięciu samolotów PZL P.11b⁵⁷.

Oprócz tego sprowadzano również samoloty niemieckie pamiętające czasy I wojny światowej. Sporym powodzeniem wśród pilotów cieszyły się Fokkery D VII, jednym ze szczęśliwych posiadaczy takiej maszyny był Adam Haber Włyński, którego maszyna została wyróżniona specjalnym godłem i nazwą wyróżniającą Bi-Ba-Bo⁵⁸.

Na początku roku 1919 wciąż prowadzono działania przeciwko wojskom Ukrainy Naddniestrzańskiej, w których brały udział jednostki wchodzące w skład IV Grupy Lotniczej. IV Grupa składała się z 2 Eskadry Lotniczej bazującej w Lublinie oraz skierowanej na południe 3 Eskadry Lotniczej z Warszawy. Dowódcą 2 Eskadry był mjr. Jerzy Syrokomla-Syrokowski. W skład grupy miała wejść również 8 Eskadra, która do Brześcia dotarła 7 kwietnia 1919 r., ale do końca miesiąca nie wykonała żadnego lotu na swoich zużytych samolotach⁵⁹. O wielkim pechu mogła mówić 2 Eskadra. Po odejściu mjr. J. Syrokomli-Syrokowskiego dowództwo nad jednostką objął por. Wiktor Robotycki, któremu na stanowisku dowódcy jednostki nie powiodło się najlepiej. W marcu 1919 r. eskadra straciła dwa samoloty, a końcu kwietnia w wyniku pożaru pociągu utraciła całe posiadane wyposażenie lotnicze⁶⁰.

Wojna polsko-ukraińska zakończyła się latem 1919 r., gdy wojska ukraińskie dowodzone przez gen. Michaiła Omelianowicza-Pawlenkę zostały przez Polaków wyparte za Zbrucz. Powrót na tereny Ukraińskiej Republiki Ludowej doprowadził do znacznego spadku morale, tym bardziej że na tereny URL wkraczała już Armia Czerwona. W tej sytuacji Ukraińcy podjęli kolejną próbę kontruderzenia i wyparcia Polaków z opanowanych przez nich ziem. Oddziały ukraińskie uderzyły na kierunku Trybuchowce i Buczacze⁶¹. Celem ofensywy było odbudowanie ducha w wojskach ukraińskich i odzyskanie części utraconych wiosną ziem.

Polacy w większości przypadków nie tylko nie dali się zaskoczyć, ale zdołali zdobyć część terenów kontrolowanych przez nieprzyjaciela, jednakże Ukraińcom udało się odnieść kilka lokalnych sukcesów. Pierwsze niepowodzenia wojsk polskich zostały zignorowane przez polskie dowództwo, co doprowadziło do pogorszenia się sytuacji ogólnej na froncie. W tej sytuacji pomyślnie wieści z frontu, na którym do ofensywy przeszły trzy korpusy ukraińskie, wywołały u władz

57 K. Cieślak, *Samolot myśliwski PZL P-11*, Warszawa 1973, s. 4–5.

58 T.J. Kopański, *Fokker DVII Bi-Ba-Bo*, „Lotnictwo z szachownicą”, 2002, nr 1, s. 24–25.

59 K.A. Tarnowski, dz. cyt., s. 18.

60 Tamże.

61 M. Klimecki, *Wojna polsko-ukraińska*, Warszawa 2000, s. 227.

ukraińskich wybuch entuzjazmu⁶². Już po pierwszych, lokalnych jeszcze sukcesach Ukraińcy powierzyli władzę nad państwem Jewhenowi Petruszewiczowi, który mianował nielubianego w ukraińskiej armii gen. Aleksandra Grekowa na wysokie stanowisko służbowe.

Przeciwko przemianom politycznym, które nastąpiły we władzach ukraińskich, ostro wypowiadali się tamtejsi socjaldemokraci, jak również ataman Semen Petlura. Tymczasem wojska nieprzyjaciela zaczęły szybko spychać wojska polskie na zachód. Jednocześnie na tyłach wojsk polskich uaktywniła się ukraińska partyzantka⁶³. W tak niesprzyjających warunkach Polacy wycofali się na linię rzeki Gniła Lipa i górnego Styru⁶⁴.

Ukraińska operacja zaczęta była jednak ostatnim zrywem armii nieprzyjaciela. Po pierwszych sukcesach Polacy zdołali nie tylko utrzymać się na nowej pozycji obronnej, ale również przeprowadzili skuteczną kontrofensywę, w wyniku której udało się zakończyć konflikt. W trakcie wojny polsko-ukraińskiej lotnictwo odegrało rolę pomocniczą. Wykorzystywano je głównie do prowadzenia rozpoznania lub pojedynczych ataków na oddziały nieprzyjaciela.

Działania polskiego lotnictwa podczas wojny polsko-bolszewickiej pod wieloma względami były podobne do tych podejmowanych podczas konfliktu polsko-ukraińskiego. Wynikało to m.in. ze słabości sił powietrznych nieprzyjaciela. Wprawdzie na niebie pojawiały się samoloty przeciwnika, jednakże maszyny z czerwoną gwiazdą nie były zbyt liczne. Co więcej, podczas toczącej się na wielkich obszarach wojny manewrowej nie mogło dochodzić do takich walk jak te, które pamiętali weterani I wojny światowej walczący we Francji w latach 1914–1918.

Choć polskie lotnictwo było w o wiele lepszej sytuacji niż lotnictwo rosyjskie, to w trakcie wojny polskie jednostki ponosiły ciężkie straty, wynikające często z braku odpowiednio wyszkolonej kadry, działań bojowych, a także błędów pilotów czy chociażby usterek zużytego sprzętu lotniczego. Dowodzący lotnictwem gen. G. Macewicz w chwili obejmowania dowództwa nad polskim lotnictwem, które nie zostało uznane za osobny rodzaj sił zbrojnych, a jedynie za jedną z „broni”, dysponował pokaźnymi siłami, szacowanymi przez historyków na 233 samoloty⁶⁵. Jednocześnie nieustannie starano się pozyskać nowe samoloty i nowych pilotów lub doprowadzić maszyny znajdujące się już w polskich rękach do stanu umożliwiającego użytkowanie.

Wiele jednostek nie dysponowało żadnym samolotem (8 Eskadra Lotnicza, 11 Eskadra lotnicza, I Ruchomy Park Lotniczy, IV Ruchomy Park Lotniczy), w naprawach znajdowało się stale bardzo wiele samolotów. Wprawdzie niektóre

62 Tamże, s. 228.

63 Dowódcą jednego z takich oddziałów był o. Andriej Bandera, ojciec Stefana Bandery. Tamże, s. 230.

64 K.A. Tarnowski, dz. cyt., s. 24.

65 Wg stanu z końca lutego 1919 r. K.A. Tarnowski, dz. cyt., s. 25–26.

z nich kierowano do eskadr, ale jak pokazuje przykład 11 Eskadry samoloty te nie zawsze docierały do jednostek drogą powietrzną, np. wiosną 1919 r. stworzona w Warszawie 11 Eskadra otrzymała swój jedyny samolot kolejną, gdyż wymagał on gruntownego remontu⁶⁶.

W trakcie działań wojennych trwało formowanie kolejnych eskadr. Często nowe jednostki działały przez kilka tygodni, by potem połączyć się w jedną dużą eskadrę, dysponującą liczbą samolotów pozwalającą na prowadzenie lotów. Ciekawym przykładem takiego przebiegu wypadków mogą być potyczki toczące się na froncie północnym wiosną 1920 r., kiedy to przeciwko działającej w rejonie wsi Żodzin pod Borysowem 13 Eskadry Wywiadowczej pojawił się cały dywizjon myśliwski dowodzony przez rosyjskiego asa I wojny światowej Aleksieja Szyrinkina⁶⁷.

„Szyrinkinowcy” z 4 Dywizjonu dysponowali znaczną liczbą francuskich Nieuportów. Dla porównania polska eskadra dysponowała formalnie sześcioma samolotami DFW C.V oraz jednym Helberstadtem Cl. II, przy czym zdolne do lotu były zwykle jedynie dwie-trzy maszyny⁶⁸. Wprawdzie 13 Eskadra Wywiadowcza została wzmocniona przez 14 Eskadrę, jednakże 4 Dywizjon Myśliwski walczący po stronie rosyjskiej dowodzony był przez wybitnego dowódcę i pilota, który był również dobrym taktikiem. Działania nieprzyjaciela polegały na oczekiwaniu na pojawienie się polskich samolotów w pobliżu stacji kolejowej Pryjaminsko, gdzie stacjonował pociąg, na którym dodatkowo rozkładano balon obserwacyjny mający zwabić Polaków.

Po kilku nierozstrzygniętych starciach 1 maja 1920 r. nad Pryjaminskiem czterech bolszewickich myśliwców poważnie uszkodził polskiego DFW C.V z 14 Eskadry. Za sukces ten A. Szyrinkin został doceniony przez samego Lwa Trockiego, który uhonorował dowódcę 4 Dywizjonu 50 tysiącami rubli oraz pamiątkowym pistoletem⁶⁹.

Nie był to jedyny sukces grupy dowodzonej przez Aleksieja Szyrinkina. 14 maja 1920 r. zestrzelił on inny samolot z 14 Eskadry. Za sterami pechowej maszyny siedzieli bardzo doświadczeni lotnicy, sierż. pil. Władysław Bartkowiak i pchor. obs. Józef Klicze. Do nieszczęśliwego lotu doszło dopiero po południu, rano Polakom udało się odnieść niewielki sukces. Podczas ataku rosyjskiej wyprawy bombowej na polskie lotnisko ppor. Stefan Pawlikowski uszkodził SPAD-a VII pilotowanego przez Nikołaja Pietrowa⁷⁰.

66 T. Pawłowski, *Lotnictwo lat 30. XX wieku w Polsce i na świecie. Wybrane zagadnienia*, Warszawa 2011, s. 23.

67 Aleksiej Dimitrowicz Szyrinkin, ur. 8 marca 1897 (Nytwa, kraj permski), zm. 8 lutego 1938 (Moskwa).

68 T.J. Kopański, *Walka powietrzna na bolszewickim froncie*, „Lotnictwo z szachownicą”, 2001, nr 3, s. 22.

69 Rosjanie zameldowali, iż polski samolot został przez nich zestrzelony, co nie było prawdą. Polska załoga zdołała dolecieć na poważnie uszkodzonym samolocie do Borysowa, gdzie nieprzyjaciel zaprzestał ataków. Tamże, s. 22–23.

70 Tamże, s. 23.

Utrata maszyny pilotowanej przez sierż. W. Bartkowiaka wynikała z błędów, jakie popełnili eskortujący go piloci myśliwscy S. Pawlikowski i pchor. Władysław Turnowski. Polacy zamiast skupić się na osłanianiu maszyny W. Bartkowiaka, najpierw zaatakowali bolszewicki balon, a później wdali się w walkę z myśliwcami nieprzyjaciela. Zamieszanie wykorzystał A. Szyrinkin, który ostrzelał maszynę W. Bartkowiaka, w wyniku czego polski samolot stanął w ogniu. Po powrocie na lotnisko S. Pawlikowski i W. Turnowski zameldowali, iż Helberstadt został zestrzelony ogniem artylerii przeciwlotniczej nieprzyjaciela⁷¹.

W trakcie walk zdarzały się także przypadki, gdy piloci nieprzyjaciela dezertowali. Za przykład może posłużyć chociażby Piotr Abakanowicz, w trakcie I wojny światowej pilot armii carskiej. Po rewolucji październikowej próbował przedostać się do Francji. Aresztowany podczas próby przekroczenia granicy został zwolniony z więzienia pod warunkiem dołączenia do rodzącego się sowieckiego lotnictwa. Trafił do jednostki dowodzonej przez A. Szyrinkina i 1 maja 1920 r. przedostał się na polską stronę frontu na pokładzie jednego z rosyjskich myśliwców⁷².

Przytoczone powyżej opowieści dotyczą jedynie wąskiego wycinka działań lotniczych prowadzonych podczas wojny polsko-bolszewickiej w 1920 r., zapoczątkowanych polską ofensywą z marca i kwietnia, jak również podczas tzw. wyprawy kijowskiej, gdy wraz z wojskami polskimi na wschód posuwały się również jednostki lotnicze. Najlepiej znaną polską jednostką lotniczą z tego okresu jest 7 Eskadra, w której służył m.in. kpt. Merian Cooper, którego dziadek brał udział w bitwie pod Savannah i był świadkiem śmierci polskiego bohatera narodowego Kazimierza Pułaskiego⁷³.

W 1915 r. przyszły kapitan Wojska Polskiego zaciągnął się do amerykańskiego Korpusu Wojsk Łączności, w którym zdobył odznakę pilota. Już jako porucznik pilot w 1917 r. otrzymał rozkaz wyjazdu do Francji, gdzie trafił do eskadry wyposażonej w siedem rozsypujących się dwupłatowców De Havilland. 26 września 1918 r. eskadra M. Coopera osłaniała francuską ofensywę pod Argonny. W trakcie lotu Amerykanie zostali przechwyceni przez ponad dwadzieścia niemieckich myśliwców. Jednemu z niemieckich pilotów udało się poważnie uszkodzić samolot M. Coopera, który stanął w ogniu.

Pilot spodziewał się, że jego obserwator – ppor. Edmund Leonard – nie żyje, dlatego też poparzony wy dostał się z kabiny i przeszedł na skrzydło, chcąc wyskoczyć z płonącego samolotu i tym samym skrócić swoje cierpienia. Jednakże przygotowując się do skoku, zauważył, że E. Leonard nie zginął. Pilot wrócił do

71 Tamże.

72 P. Brojek, *Piotr Abakanowicz – pilot i narodowiec zamęczony we Wronkach*, <http://www.prawy.pl/historia/1417-piotr-abakanowicz-pilot-i-narodowiec-zameczony-we-wronkach>, [dostęp 10 XII 2014].

73 J. Ciosek, *O Amerykanach w obronie Lwowa i Kresów Wschodnich*, <http://www.lwow.home.pl/amerykanie/amerykanie.html>, [dostęp 10 XII 2014].

kabiny i sterując niepoparzonymi łokciami i kolanami rzucił maszynę do lotu nurkowego w celu ugazania płomieni. Gdy pożarł zgasł, M. Cooper wylądował na łące. Chwilę potem obok amerykańskiego lotnika wylądował niemiecki pilot, który zmusił Amerykanów do lądowania⁷⁴.

W niemieckiej niewoli M. Cooper pozostał do końca wojny. Po jej zakończeniu został przedstawiony do wysokiego odznaczenia amerykańskiego, jednakże odmówił jego przyjęcia, tłumacząc, że inni piloci z jego eskadry bardziej na nie zasłużyli. Jako żołnierz zwycięskiej armii M. Cooper poczuł się niepotrzebny. Ze względu na rodzinną tradycję po wybuchu wojny polsko-bolszewickiej trafił do Polski, gdzie zaoferował marszałkowi Józefowi Piłsudskiemu sprowadzenie do polskiej armii amerykańskich ochotników, którzy mieli stanowić bardziej doświadczoną kadre niż pochodzący z różnych armii zaborczych polscy oficerowie⁷⁵.

We Francji udało się zwerbować siedmiu ochotników. Do końca wojny do polskiej armii dołączyło ich 18. Dowództwo nad amerykańsko-polską jednostką lotniczą objął Cedric Errol Fauntleroy, weteran eskadry dowodzonej przez najwybitniejszego amerykańskiego asa I wojny światowej, Edwarda Rickenbackera⁷⁶. Wszystkie samoloty wykorzystywane przez jednostkę otrzymały godła opracowane przez Eliotta Chessa, jednego z ochotników. Insygnia opracowane przez Amerykanina funkcjonowały w Polskich Siłach Powietrznych aż do rozformowania Dywizjonu Kościuszkowskiego⁷⁷.

Wraz z kilkoma innymi eskadrami Eskadrę Kościuszkowską skierowano na południe frontu w rejon Lwowa, gdzie po sukcesach odniesionych podczas

74 L. Olson, S. Cloud, *Sprawa honoru. Dywizjon 303 Kościuszkowski. Zapomniani bohaterowie II wojny światowej*, Warszawa 2004, s. 35–36. Zupełnie inaczej zestrzelenie M. Coopera przedstawia jego biograf Mark Cotta Vaz, który twierdzi, że M. Cooper wyskoczył z płonącego samolotu bez spadochronu. Wersja przedstawiona w *Sprawie honoru*, jest o wiele bardziej prawdopodobna. Co więcej, autor *Szalonego życia Meriana Coppera, twórcy King Konga* w dalszej części swojej pracy powtarza wersję znaną ze *Sprawy honoru*. M. Cotta Vaz, *Szalone życie Meriana Coopera, twórcy King Konga*, Kraków 2010, s. 24.

75 L. Olson, S. Cloud, dz. cyt., s. 39.

76 Edward „Eddie” Vernon Rickenbacker – ur. 8 X 1890 w Columbus w stanie Ohio, zmarł 27 VII 1973 r. w Szwajcarii. Najwybitniejszy amerykański myśliwski I wojny światowej. Pochodził z rodziny szwajcarskich emigrantów. W trakcie walk we Francji zestrzelił 26 samolotów nieprzyjaciela. Został odznaczony Kongresowym Medalem Honoru, siedmiokrotnie otrzymał Krzyż za Wybitną Służbę (Distinguished Service Cross). Przed wybuchem II wojny światowej pełnił funkcję prezesa Eastern Airlines i administrował torem wyścigowym w Indianapolis. W 1942 r. brał udział w tajnej misji na Nowej Gwinei, podczas której pilotowany przez niego bombowiec B-17 uległ wypadkowi. Wraz z sześcioma ocalałym z katastrofy E. Rickenbacker przeżył 24 dni na tratwie ratunkowej. *Edward Rickenbacker*, <http://www.theaerodrome.com/aces/usa/rickenbacker.php>. [dostęp 11 XII 2014].

77 L. Olson, S. Cloud, dz. cyt., s. 40. Obecnie godło Dywizjonu 303, przez autorów *Sprawy honoru* nazywane go konsekwentnie „dywizjonem Kościuszkowskim”, znajduje się na kilku specjalnie oznaczonych MiG-29, na których pojawiają się portrety niektórych pilotów Dywizjonu 303. Jednym z uhonorowanych w ten sposób pilotów jest np. Eugeniusz Chorbaczewski, którego wizerunek znajduje się na statecznikach MiG-29 o numerze 114. Samolot stacjonuje w 23 Bazie Lotnictwa Taktycznego w Mińsku Mazowieckim. A. Goławski, *MiG-29 nr 114 już w bazie*, <http://lotniczapolska.pl/MiG-29-nr-114-juz-w-bazie,32871>, [dostęp 11 XII 2014].

wyprawy kijowskiej Polacy musieli stawić czoło słynnej armii dowodzonej przez Siemiona Budionnego. Autorzy *Sprawy honoru* stwierdzają:

Latając od świtu do ciemnej nocy, zaliczając jedną misję po drugiej, amerykańscy i polscy piloci odwrócili sytuację – teraz to oni przyprawiali Kozaków o strach. Z wysokości dwustu metrów ręcznie zrzucali bomby na kozackie oddziały, a potem ostrzeliwali je z karabinów maszynowych w locie nurkowym, wychodząc z niego kilkanaście metrów nad ziemią. Po rozproszeniu oddziału gonili uciekających i ostrzeliwujących się Kozaków. Nierzadko samoloty, którym udało się wrócić na lotnisko, były podziurawione kulami⁷⁸.

W skład jednostki oprócz wspomnianych już wcześniej C. Fauntleroya wchodzili również: kapitanowie Arthur H. Kelly z Richmond w Wirginii, Edward Corsi z Brooklynu, porucznicy Edwin Noble i Edmund P. Graves (obaj z Bostonu), Carl Clark z Tulsy w Oklahomie, Kenneth O. Sherwsbury z Charleston w Zachodniej Wirginii, Eliot W. Chess z El Paso w Teksasie oraz George W. Crawford z Wilmington w Delaware⁷⁹. Wchodząca w skład Legionu Amerykańskiego 7 Eskadra im. Tadeusza Kościuszki była często nazywana Eskadrą Latających Jankesów.

Szczęście nie zawsze sprzyjało polskim i amerykańskim lotnikom. Pech spotkał również M. Coopera. Pilotowany przez Amerykanina Ansaldo A-1 Balilla został zestrzelony podczas jednego z rutynowych ataków. Samolot został trafiony w zbiornik paliwa, pilot nie zdążył już uruchomić zbiornika zapasowego i został zmuszony do awaryjnego lądowania⁸⁰. Podczas przyziemienia samolot M. Coopera trafił na rów, wskutek czego pilot wyleciał z kabiny samolotu. Nastąpiło samoczynne uruchomienie się spadochronu, który spowalniał pilota starającego się opuścić miejsce kraksy. Na dodatek podczas upadku M. Cooper stracił truzicnę, którą zawsze zabierał ze sobą na wypadek dostania się w ręce Sowietów⁸¹.

Wszystko to sprawiło, że Amerykański oficer trafił do niewoli. Jednym z pierwszych oficerów, którzy przesłuchiwali lotnika, był Izaak Babel, który w *Dzienniku 1920* wspominał spotkanie z M. Cooperem jako pierwszy od dłuższego czasu kontakt ze starą europejską kulturą. Obawiając się, iż żołnierze nieprzyjaciela mogą chcieć zabić amerykańskiego oficera, bez chwili wahania aresztowany podał fałszywe nazwisko – Frank Moshair.

Frank Moshair. Lotnik, strącili go, Amerykanin, bosy, ale elegancki, szyja jak kolumna, olśniewająco białe zęby, uniform brudny, zaoliwiony. Pyta mnie ze strachem, czy to przestępstwo, że ktoś walczy z Rosją sowiecką. Górą nasi. Ach, jak

78 L. Olson, S. Cloud, dz. cyt., s. 41.

79 M. Cotta Vaz, dz. cyt., s. 86.

80 Tamże, s. 90–91.

81 Tamże, s. 91–93.

zapachniało Europą, kawą, cywilizacją, siłą, starą kulturą, kłębią się myśli, patrzę zachłannie. List majora Faunt-le-Roya – w Polsce niedobrze, brak konstytucji, bolszewicy są silni, socjaliści w centrum uwagi, ale nie u władzy⁸².

Obawy, które odnośnie niewoli żywił M. Cooper, nie były pozbawione podstaw. Izaak Babel opisał wiele przypadków, gdy Rosjanie znęcali się nad polskimi jeńcami. W wielu przypadkach niewola oznaczała śmierć. Lakoniczny zapis z 17 VIII 1920 r. nie pozostawia żadnych wątpliwości.

Jeńcy są wszyscy rozebrani. Dowódca szwadronu przerzucił już cudze spodnie przez tęg siodła. Szeko rozkazuje zwrócić je. Jeńców ubierają, byle zbyć. Oficerska czapka. „Dziewięciu ich było”. Osaczają ich brudne wyzwiska. Chcą ich zabić. Łysy, kulejący Żyd w kalesonach nie może nadążyć za końmi, straszny wyraz twarzy, to na pewno oficer, naprzykrza się, że nie może chodzić, są pełni zwierzęcego strachu, godni żalości, nieszczęśni ludzie, polscy proletariusze, inny Polak – przystojny, spokojny z baczkami, w trykotowym swetrze, trzyma się z godnością, nasi dopytują się, czy to aby nie oficer. Chcą ich wziąć na szable. Żyd jest szczególnie zagrożony⁸³.

Pomimo tych budzących grozę praktyk stosowanych przez żołnierzy Armii Czerwonej, M. Cooper zdołał przeżyć. Trafił do obozu jenieckiego pod Moskwą, gdzie jeńcy pracowali przy budowie linii kolejowej. Dzięki wsparciu przebywającej w Moskwie pracownicy Czerwonego Krzyża Marguerite Harrison lotnikowi udało się uciec z niewoli i przedostać się na Łotwę. Po krótkim pobycie w Rydze Amerykanin wrócił do Polski, gdzie odebrał wysokie polskie odznaczenie, a potem wrócił do swojego kraju, gdzie zaczął robić karierę jako filmowiec⁸⁴.

Przytoczone powyżej epizody lotnicze z czasów wojny 1920 r. dobrze obrazują wygląd ówczesnej wojny w powietrzu oraz to, jak polskie władze wojskowe widziały działania lotnictwa. Wojna 1920 r. uwidoczniała możliwości lotnictwa oraz jego potencjał w walce z dużymi jednostkami, korzystającymi głównie z transportu konnego, w dużej mierze niedysponującymi specjalistyczną bronią przeciwlotniczą. Niestety doświadczeń tych polskie władze wojskowe nie umiały wykorzystać, co zemściło się na polskiej armii we wrześniu 1939 r., gdy miejsce rozpraszanych atakami lotniczymi kawalerzystów z Armii Konnej S. Budionnego zajęli polscy ułani. Czy jednak za niedopatżenia i błędy popełnione przez władze wojskowe należy winić dowództwo lotnictwa, stanowi temat na osobne rozważania. Moim zdaniem jednoznacznie negatywna ocena działań lotnictwa w wojnie 1920 r., której autorem jest Krzysztof Tarkowski, jest podyktowana przede wszystkim przytłaczającą klęską we wrześniu 1939 r.:

82 I. Babel, *Dziennik 1920*, Warszawa 1998, s. 69.

83 Tamże, s. 162.

84 L. Olson, S. Cloud, dz. cyt., s. 43.

Zdaniem autora ogólna ocena działań lotniczych w wojnie 1919–1920 wypadła negatywnie. Wygrana wojna doprowadziła do zaniedbań, które w efekcie były jedną z głównych przyczyn niepowodzeń we wrześniu 1939 r. Pozytywny jest jedynie wniosek, że lotnicy wojny polsko-sowieckiej wyszkolili godnych siebie następców, skoro znaleźli się między nimi tacy wspaniali piloci, jak Skalski, Urbanowicz i wielu, wielu innych⁸⁵.

W chwili zakończenia działań polskie lotnictwo było zmęczone po długich i ciężkich bojach, toczonych nieprzerwanie od 1918 r., ale wciąż gotowe do walki. Szczególnie celnie o sytuacji panującej wówczas w polskim lotnictwie wypowiada się Hubert Mordawski, który stwierdza:

[...] polskie lotnictwo nadal było zdolne do ewentualnego kontynuowania walki. Na posiadaną liczbę samolotów miało pełną obsadę personelu latającego i naziemnego. Dysponowało również zapasem paliwa, bomb (głównie poniemieckich) i amunicji do karabinów maszynowych, choć wszystko to w bardzo ograniczonych ilościach. Istniał natomiast poważny problem dalszego zaopatrywania w samoloty. Jednak sytuacja pod tym względem nie wyglądała beznadziejnie⁸⁶.

Jednocześnie przechodząc na stopę pokojową, polskie lotnictwo musiało ograniczyć ilość eskadr, a także używanego w nich sprzętu. W sumie w trakcie walk toczonych w latach 1918–1921 Polacy stracili, zużyli lub zlikwidowali ponad 500 samolotów, zaś przez wszystkie jednostki Wojska Polskiego, łącznie z eskadrą lotnictwa morskiego w Pucku, przeszło niemal 900 maszyn⁸⁷.

Oprócz tego w skład polskiego lotnictwa wchodziły także wojska balonowe, które początkowo funkcjonowały jako trzy grupy aeronautyczne, po dwie kompanie każda. Jesienią 1920 r. istniejące kompanie przemianowano na dywizjony⁸⁸.

Wielkim problemem dla polskiego lotnictwa było stworzenie podstaw własnego przemysłu lotniczego. Podejmowane przez władze polskie próby stworzenia fabryk lotniczych od podstaw w oparciu o istniejące zakłady przemysłowe również nie były najszcześniejszym rozwiązaniem. Wszelkie wady takich rozwiązań widać na przykładzie opisywanej powyżej firmy Plage i Laśkiewicz, która nie posiadając żadnego doświadczenia w budowie samolotów, otrzymała intratny rządowy kontrakt na dostawy dla wojska.

W tej sytuacji podstawowym źródłem pozyskiwania nowych samolotów dla polskiej armii stały się zakupy zagraniczne. Wprawdzie w trakcie wojny najważniejszym dostawcą sprzętu lotniczego pozostawała Francja, jednakże znaczne ilości maszyn pozyskano również z Wielkiej Brytanii, Włoch, a także z Austrii i Niemiec.

85 K.A. Tarkowski, dz. cyt., s. 125.

86 H. Mordawski, dz. cyt., s. 12.

87 T. Pawłowski, dz. cyt., s. 23.

88 T.J. Kowalski, dz. cyt., s. 9.

Tab. 2. Samoloty pozyskane przez Wojsko Polskie w latach 1918–1921⁸⁹

Miejsce pochodzenia przejętych maszyn	Liczba pozyskanych maszyn	Sposób uzyskania
Królestwo Polskie i Małopolska	217	przejęte po zaborcach
Poznańskie	100	zdobyte na lotnisku Ławica
Francja	161	zakup
Włochy	115	zakup
Austria i Niemcy	88	zakup
Wielka Brytania	137	zakupione przez rząd polski i podarowane przez angielskiego króla

Po zakończeniu działań wojennych podstawowym dostawcą sprzętu wojskowego stała się Francja. Wynikało to nie tylko z bliskich kontaktów politycznych pomiędzy Polską a Republiką Francuską, ale także z faktu, iż począwszy od stycznia 1923 r. stanowisko opuszczone przez gen. G. Macewicza objął francuski lotnik, wcześniej oficer saperów, płk. François-Léon Lévêque.

Pełniącemu do tej pory funkcję dowódcy polskiego lotnictwa gen. G. Macewiczowi należy wystawić bardzo dobrą ocenę. Obejmował on dowództwo nad stosunkowo młodym, niemającym długich i chlubnych tradycji rodzajem broni, który w odrodzonym państwie polskim powstawał pod wieloma względami samorzutnie, w oparciu o aktywne działania poszczególnych oficerów i żołnierzy. Mimo to zdołał nie tylko zorganizować sprawnie działające siły powietrzne, które odegrały wielką rolę w wojnie 1920 r., ale także rozbudował polskie lotnictwo do 20 eskadr.

Już w czasach gen. G. Macewicza podejmowano pierwsze próby stworzenia polskiego przemysłu lotniczego, który początkowo miał opierać się na montażu samolotów z części porzuconych przez zaborców i zdobytych w boju. Jednym z pierwszych zbudowanych w ten sposób samolotów była kopia niemieckiego Rolanda CL-2. Przy budowie samolotu popełniono szereg błędów, wykorzystano niewłaściwe materiały, wreszcie przed prezentacją samolotu władzom państwowym nie przeprowadzono odpowiednich oblotów. Wszystkie te zaniechania zaowocowały spektakularną kraksą, w wyniku której zginęli obaj członkowie załogi. Świadkiem tych wydarzeń był ówczesny Naczelnik Państwa, Józef Piłsudski, który był pod silnym wrażeniem obserwowanego wypadku⁹⁰.

Jednocześnie po zakończeniu działań wojennych należało przeprowadzić reorganizację armii i przejść na stany pokojowe. Początkowo w ramach demobilizacji nie zmieniono liczby eskadr w lotnictwie, jednakże część oficerów mogła

⁸⁹ Na podstawie T. Pawłowski, dz. cyt., s. 23.

⁹⁰ K.A. Tarnowski, dz. cyt., s. 124–125.

ubiegać się o uzyskanie płatnego urlopu przyznawanego w celu załatwienia spraw osobistych. W lotnictwie wielu oficerów wykorzystało płatne urlopy do zakończenia przerwanej przez wojnę edukacji. W gronie studentów znaleźli się: mjr pil. Ludomił Rayski, por. obs. Alfred Gürtler, por. obs. Tadeusz Janiszewski, kpt. pil. Władysław Konopka, por. obs. Kazimierz Kubala, ppor. obs. Czesław Łagoda, ppor. obs. Walenty Marchlewski, por. obs. Aleksander Seńkowski, ppor. obs. Mieczysław Serdecki, ppor. obs. Tadeusz Uszyński i ppor. pil. Roman Zaleski⁹¹. W nowej sytuacji rząd zmusił armię do ograniczenia wydatków w celu ratowania budżetu państwa polskiego. Dlatego od 11 I 1921 r. Ministerstwo Spraw Wojskowych zlikwidowało swoje misje zakupów działające w Austrii i we Włoszech. Nadal funkcjonować miała jedynie Polska Misja Wojskowa we Francji, która zachowała bazę transportową w Cherbourgu, skąd kierowano do kraju zakupiony już wcześniej sprzęt, w tym również niewielkie ilości samolotów.

Pierwsze próby urealnienia stanów osobowych polskiego lotnictwa podjęto 18 I 1921 r., kiedy to wydano rozkaz, w myśl którego zmniejszono liczbę eskadr z 19 do 12. W ciągu miesiąca bez przeprowadzania zmian strukturalno-organizacyjnych pozostawiono jedynie najsilniejsze eskadry, które miały najliczniejsze stany osobowe i były najlepiej wyposażone w sprzęt.

Jednocześnie podjęto decyzję o połączeniu najsłabszych eskadr. W wyniku tych działań dwanaście najsłabszych jednostek zastąpiono sześcioma nowymi eskadrami. Powołano również do życia dywizjony lotnicze, których siedziby znajdowały się w Warszawie (I Dywizjon Lotniczy), Łucku (II Dywizjon), Lwowie (III Dywizjon), Brześciu nad Bugiem (IV Dywizjon), Bydgoszczy (V Dywizjon), Krakowie (VI Dywizjon) i Grudziądzu (VII Dywizjon). Niestety mimo połączenia eskadr nie udało się zorganizować odpowiednich sił, które pozwoliłyby na stworzenie silnych dywizjonów – aż trzy dywizjony dysponowały zaledwie jedną eskadrą. Były to dywizjony II, VI i VII. Nieco lepiej, choć nie do końca, wyglądała sytuacja w III i V Dywizjonie, które dysponowały dwiema eskadrami. Trzema eskadrami dysponowały jedynie dywizjon warszawski i brzeski⁹².

W tym kontekście uzasadnione wydaje się stanowisko wielu ówczesnych lotników, którzy byli niezadowoleni z likwidacji ich macierzystych eskadr. Wśród pilotów dominował pogląd, iż dotychczasowe eskadry powinny zostać za wszelką cenę utrzymane. Lotnicy uważali, że utrzymanie wszystkich istniejących eskadr pozwoli na stworzenie w przyszłości silnych wojsk lotniczych. Formowanie słabych dywizjonów, dysponujących pojedynczymi eskadrami, stawiało pod znakiem zapytania sens przeprowadzonej reformy, pozwoliło jednak na uzupełnienie stanów osobowych poszczególnych eskadr. Według raportów z lutego 1921 r.

91 Tamże, s. 14.

92 Tamże, s. 17.

w całym lotnictwie wojskowym służyło wówczas 140 pilotów, 66 obserwatorów, 8 strzelców pokładowych, 283 mechaników i 240 kierowców.

W tym okresie działania prowadziła jeszcze 16 Eskadra Wywiadowcza, która działała w ramach lotnictwa Litwy Środkowej podlegającego formalnie „zbuntowanemu” generałowi Lucjanowi Żeligowskiemu. Początkowo generał odnosił się niezbyt przychylnie do wizji wzmocnienia jego sił jednostkami lotniczymi. Dopiero po długich naleganiach zgodził się na propozycję Szefa Lotnictwa 2 Armii rtm. Buckiewicza, by do Wilna skierować jedną z eskadr stacjonujących w pobliskiej Lidzie.

Największą trudność stanowiły jednak nie przenosiny i przemianowanie poszczególnych eskadr, ale kłopot ze znalezieniem odpowiednich kadr. Problem z odpowiednią obsadą personalną nie był nowy. W trakcie wojny polsko-bolszewickiej (od maja 1919 do października 1920 r.) przeszkolenie lotnicze odbyło jedynie 176 kandydatów na pilotów, zaś szkolenie ukończyło zaledwie 115 absolwentów. Znacznie gorzej wyglądała sytuacja z obserwatorami – w Szkole Oficerskiej Obserwatorów Lotniczych na trzech krótkich kursach szkolenie odbyło zaledwie 71 osób. Nie najlepiej wyglądało również szkolenie mechaników.

W cywilu byli oni najczęściej rzemieślnikami, gorzej lub lepiej wykwalifikowanymi ślusarzami, kowalami czy stolarzami, bardzo rzadko wykształconymi mechanikami. Po krótkim przeszkoleniu w wojsku zdecydowana większość z nich nie miała ani wystarczającej wiedzy, ani kwalifikacji, aby dobrze funkcjonować jako mechanicy lotniczy. W rezultacie najgorzej było z obsługą, konserwacją i naprawą silników lotniczych, nieco lepiej z utrzymaniem płatowców⁹³.

Mimo to mechanicy lotniczy byli stosunkowo najliczniejszą grupą żołnierzy działających w ramach sił powietrznych. Według cytowanego H. Mordawskiego było ich ponad 500. Większość z nich ukończyła szkoły obsługi lotniczej, gdzie zdobyli podstawowe informacje dotyczące konserwacji i naprawy uszkodzonego sprzętu lotniczego.

Jednocześnie trwały prace, których celem było przeprowadzenie reorganizacji armii po zakończeniu wojny z Rosją. Na czele komisji odpowiedzialnej za przeprowadzenie częściowej demobilizacji stał gen. Tadeusz Rozwadowski. W toku prac komisja wyliczyła, że etatowy stan sił zbrojnych nie powinien przekraczać 223,5 tys. żołnierzy. Według tych wyliczeń wojska aeronautyczne, a więc lotnictwo wraz z wojskami balonowymi, miało liczyć 6467 żołnierzy, czyli 2,9% ogółu sił lądowych⁹⁴.

Najgłośniej przeciwko tym planom zaprotestował Józef Piłsudski, według którego etat Wojska Polskiego był stanowczo za niski. Marszałek doprowadził

93 H. Mordawski, *Polskie lotnictwo wojskowe 1918–1920. Narodziny i walka*, Wrocław 2009, s. 361.

94 Tenże, *Polskie lotnictwo wojskowe 1920–1939...*, s. 21.

do zawarcia sojuszu politycznego i wojskowego z Francją, dlatego też zabiegał, aby Wojsko Polskie było jak najliczniejsze. Wizyta Piłsudskiego w Paryżu była uważana przez Polaków za wielki sukces. Polska delegacja, w skład której oprócz marszałka Piłsudskiego wchodził również gen. Kazimierz Sosnkowski oraz Eustachy Sapieha, zamieszkała w apartamentach hotelu Crillon. Wieczorem 3 lutego na cześć Polaków odbył się uroczysty bankiet w Pałacu Elizejskim⁹⁵.

W następnych dniach Sapieha rozmawiał z przedstawicielami Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Sosnkowski dyskutował z francuskim sztabem generalnym, natomiast Piłsudski odwiedzał pola wielkich bitew z pierwszej wojny światowej. Piątego lutego złożył wizytę w Saint-Cyr, gdzie udekorował marszałka Focha najwyższym polskim odznaczeniem wojskowym – Orderem Virtuti Militari – który odpiął od własnego mundurku. Tego wieczoru był gościem władz Paryża, które wydały wspólnie przyjęcie w Hôtel de Ville. Następnego dnia pojechał do Verdun, gdzie odznaczył marszałka Pétaina, a wieczorem wyjechał do Polski⁹⁶.

Podczas gdy marsz. Piłsudski zwiedzał pola bitew i odznaczał francuskich marszałków polskimi orderami, osamotniony generał K. Sosnkowski toczył batalię z Francuzami. Nie był on najlepszym kandydatem na stanowisko głównego negocjatora porozumienia wojskowego pomiędzy rządem francuskim a odrodzonym państwem polskim. Najbardziej znanym i cenionym polskim oficerem we Francji był wówczas gen. Rozwadowski, który jako szef Sztabu Generalnego miał o wiele większe możliwości wywarcia odpowiedniego wpływu na francuskich wojskowych. Co więcej miał już pewien obraz tego, na jak silną armię może pozwolić sobie Polska. Jak zauważył H. Mordawski:

Niewątpliwie gen. Sosnkowski chciał jak najlepiej: pragnął uzyskać od Francji maksimum pomocy, ofiarując w zamian relatywnie skromne zaangażowanie Polski. Strona francuska była bezwzględna i dobrze zadbała o interesy własnego kraju⁹⁷.

Obie strony zobowiązywały się do udzielenia sobie pomocy w razie agresji ze strony Niemiec, jednakże szczególnie ważne były zobowiązania francuskie w przypadku ponownego wybuchu konfliktu pomiędzy Polską a jej wschodnim sąsiadem. Francuzi zobowiązywali się do zablokowania ewentualnego ataku ze strony Niemiec, a także do udzielenia Polsce pomocy w obronie przed armią rosyjską, przy czym sami Francuzi uznawali, że konwencja nie nakłada na Paryż obowiązku podjęcia akcji wojskowej⁹⁸. Co gorsza, dla obrony przed Niemcami i Rosją Francja narzuciła Polakom obowiązek utrzymywania bardzo rozbudowanej armii, liczącej 30 dywizji piechoty oraz dziewięć brygad kawalerii, a także

95 R.M. Watt, *Gorzka chwala. Polska i jej los*, Warszawa 2005, s. 160.

96 Tamże.

97 H. Mordawski, *Polskie lotnictwo wojskowe 1920–1939...*, s. 24.

98 R.M. Watt, dz. cyt., s. 161.

proporcjonalnej liczby jednostek saperских, artyleryjskich, pancernych i aeronautycznych⁹⁹.

Należy jednak podkreślić, że Francuzi nie czuli się zbyt zobowiązani do wspierania polskiego wysiłku zbrojnego podczas wojny polsko-bolszewickiej i dosyć niechętnie przekazywali Polsce sprzęt potrzebny do wystawienia wojsk aeronautycznych proporcjonalnych do nadmiernie rozbudowanych sił lądowych. Zorganizowanie takich sił wymagało wielu samolotów, których brak był również silnie odczuwalny. Zamówione jeszcze w czasie wojny samoloty docierały z dużymi opóźnieniami. Na przykład najlepsze myśliwce I wojny światowej – Fokkery D. VII – zaczęły trafiać do kraju dopiero po zakończeniu działań wojennych. Co gorsza, podobny los spotkał znaczną część sprzętu zamówionego zagranicą¹⁰⁰.

Lotnictwo polskie w czasach płk. Lévêque'a i gen. Ostoi-Zagórskiego

Lata 1921–1923 nie należały do najlepszego okresu polskiego lotnictwa. Dostępny sprzęt pozwalał jedynie na prowadzenie bieżących szkoleń. Myśliwcy ćwiczyli loty trójkami i prowadzenie walki powietrznej, nie realizowano jednak żadnych zadań z zakresu szkolenia taktyczno-bojowego¹⁰¹. Wśród pilotów narastało przekonanie, że lotnictwo wojskowe jest czymś z pogranicza sportu i wojska, poza tym przyjęty sposób szkolenia nudził lotników, zwłaszcza tych, którzy służyli już w czasie wojny.

Niestety, morale personelu latającego znacznie się obniżyło, były liczne przypadki łamania dyscypliny formalnej i lotniczej (w powietrzu). Zaczęło kwitnąć nieróbstwo, kartografajstwo i pijaństwo. Narastały przesady. W 1923 roku straty osobowe lotnictwa były większe niż w wojennym 1919 roku. Wszystko nie budowało lotnictwu autorytetu wśród kierownictwa MSWojsk, Sztabu Generalnego i Ścisłej Rady Wojennej¹⁰².

Mimo to lotnictwo rządzone przez francuskiego sapersę, weterana walk m.in. w Tonkinie i bitwy pod Verdun, przeżywało bardzo ważny okres swojego istnienia. Upowszechniło się wtedy użycie francuskiego sprzętu lotniczego. Pod wieloma względami stało to w sprzeczności z deklaracjami głoszonymi przez samego płk. Lévêque'a, jednakże w ówczesnej sytuacji był to najlepszy możliwy wybór.

W 1923 r. Polska dysponowała 120 samolotami wojskowymi. Eskadry wywiadowcze uzbrojone były w samoloty Bréguet XIV, Bristol F.2B Fighter, SVA-10 i A-300, a myśliwskie w Ansaldo A-1 Balilla, SPAD 13C1 i niemieckie Fokker

99 H. Mordawski, *Polskie lotnictwo wojskowe 1920–1939...*, s. 24.

100 H. Mordawski, *Polskie lotnictwo wojskowe 1918–1920...*, s. 362.

101 Tenże, *Polskie lotnictwo wojskowe 1920–1939...*, s. 51.

102 Tamże.

DVII. Jak widać dominowały samoloty francuskie (SPAD i Bréguet) oraz włoskie (SVA-10, A-300 oraz A-1 Balilla). Samoloty francuskie stały na o wiele wyższym poziomie technicznym, poza tym były na tyle prostymi konstrukcjami, iż bez większych problemów można było przystąpić do ich budowy w Polsce.

Opracowany przez płk. Lévêque'a plan rozbudowy polskiego lotnictwa zakładał, iż do 1927 r. Polska powinna dysponować 50 eskadrami, wyposażonymi zgodnie z etatem w 572 samoloty. Koszty planu przyjętego przez F. Lévêque'a szacowano na 319 mln franków. Planu jednak nie chciał zatwierdzić szef Sztabu Generalnego, jak również minister spraw wojskowych gen. Sosnkowski. Warunkiem rozpoczęcia planu miało być uruchomienie obiecanej Polsce kredytu¹⁰³.

Lotnictwo miało zostać oparte na sprzęcie francuskim. Planowano zakup samolotów liniowych Potez XVA2, myśliwskich Nieuportów 19L i ciężkich bombowców Farman F-60, jak również silników lotniczych Lorraine-Dietrich o mocy 400 KM i Hispano-Suiza 300 KM. Liniowe Potezy XVA2 miały być budowane w Polsce na francuskiej licencji. Było to rozwiązanie sensowne, gdyż zakładało, że firmy nabiorą doświadczenia w budowie samolotów na francuskich licencjach i w ciągu kilku lat zdołają stworzyć własne biura konstrukcyjne, które przystąpią do projektowania nowych typów samolotów.

O ile propozycja rozpoczęcia budowy samolotów liniowych Potez XVA2 była bardzo dobrym posunięciem Polaków, o tyle sprowadzanie samolotów Farman F-60 było decyzją nie do końca przemyślaną. Gdy realizacja zamówienia na bombowce F-60 zaczęła się przeciągać (przyjęto ją dopiero pod koniec 1925 r.), nowy dowódca lotnictwa zdecydował się nadal brnąć w zamawianie francuskich ciężkich bombowców. Ostatecznie jednak zdecydowano się sprowadzać samoloty F-68BN4 Goliath.

Początkowo planowano zamówić jedynie 32 maszyny tego typu w wersji bombowca nocnego¹⁰⁴. Już na samym początku sprawy zamówienia ciężkich bombowców pojawiły się trudności, które powinny stanowić ostrzeżenie dla strony polskiej. Francuzi nie wyrazili zgody na zamontowanie w dostarczanych Polsce bombowcach silników Austro-Daimler, zamiast których proponowano montaż silników Daimler, których jednak wytwórnia nie posiadała. Ostatecznie samoloty otrzymały stosowane również przez Francuzów silniki Gnôme-Rhône Jupiter 9Ab o mocy 420 KM¹⁰⁵.

Pierwsze samoloty odebrano 16 sierpnia 1926 r., dostawy zakończyły się 25 października. Jednakże wraz ze sprowadzeniem Goliathów pojawił się nowy

103 Tamże, s. 57.

104 A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce 1924–1939*, Warszawa 2003, s. 151.

105 Tamże.

problem. Polskie lotniska nie dysponowały hangarami, które pozwalałyby na przechowywanie samolotów tej wielkości.

Samolotów tego typu było wówczas w Polsce aż 32. Przystosowywano je zarówno do szkolenia skoczków spadochronowych, jak i do rozpylania środków owadobójczych. Skoki z potężnego Farmana umożliwiało zamontowanie na dolnych skrzydłach specjalnych podestów. Skakanie z kadłuba uniemożliwiało przekątny pręt kratownicy, który tkwił w drzwiach znajdujących się w kadłubie. Pręt ów był usuwany jedynie podczas postoju na ziemi. Rozwiązanie tego problemu pojawiło się dopiero na początku 1928 r. W jednym z Goliathów należących do Grudziądzkiej Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania (LSSiB) zamontowano specjalną ramę umożliwiającą likwidację owego pręta¹⁰⁶.

Były to jednak samoloty zupełnie nieprzydatne również jako samoloty szkolne. Potwierdzenie tej tezy może stanowić przykład przytoczony przez Andrzeja Morgałę:

Podczas jednego ze świąt państwowych trzy samoloty z 212 ENN startujące z Pola Mokotowskiego przy silnym wietrze z niesprzyjającego kierunku nie mogły dotrzeć nad Pałac Sasaki. Znoszone, dryfowały na południe, wykonując niezamierzony przelot do Dębłina, gdzie lądowały wprost z linii lotu. Zbyt mała moc silników powodowała, że nie spełniały wzajemnie roli zabezpieczenia lotu samolotu, jak zazwyczaj w układzie dwusilnikowym. W przypadku przerwania pracy przez jeden silnik, drugi nie był w stanie pociągnąć samolotu, co powodowało konieczność przymusowego lądowania. Mimo tak niesprzyjających warunków eksploatacji i mających miejsce kilku wypadków, w których rozbito samoloty, zanotowano na Farmanach tylko jeden wypadek śmiertelny. Na P-21 w Dęblinie zginął wówczas uczeń obserwator, który podczas przymusowego lądowania nieroztropnie pozostał w przodzie kadłuba¹⁰⁷.

Jakby tego było mało, wprowadzone w 1928 r. na wyposażenie jednostek bombowych Goliathy były już wówczas samolotami przestarzałymi. W tej sytuacji i tak konieczny był zakup bombowców Fokker F-VIIIm3W, które zaczęły docierać do Polski w 1929 r. Z tego, w jakim stanie są sprowadzone do Polski Goliathy, zdawano sobie sprawę już w 1927 r., kiedy zaczęto szukać następców dla tych maszyn. O wiele lepszą inwestycją okazały się myśliwskie SPAD-y, które zastąpiły Nieuporty 19L.

Pierwsze samoloty Blériot SPAD S-61C1 trafiły do Polski w 1925 r. Według kolejnego planu rozwoju lotnictwa, opracowanego przez gen. Włodzimierza Zagórskiego, Polska potrzebowała aż 300 maszyn tego typu, przy czym 60 miało znajdować się w rezerwie. W sumie do kraju sprowadzono aż 256 SPAD-ów. W chwili wprowadzania tych samolotów do jednostek myśliwskich cieszyły się

106 Tamże, s. 152.

107 Tamże, s. 153.

one dobrą opinią. S-61C1 miał zgrabną sylwetkę, miał także wiele zalet: był szybki i zwrotny, szybkość wznoszenia była całkiem dobra.

Samoloty tego typu miały również wady: trudno było wyprowadzić je z korkociągu. Samolot miał również tendencje do wpadania w korkociąg płaski, zdarzało się także, iż dochodziło do urwania skrzydeł w locie¹⁰⁸. Na 31 wypadków śmiertelnych na SPAD-ach S-61C1 aż w siedmiu przypadkach przyczyną nieszczęścia było urwanie skrzydeł w locie. Na jaw wychodziły również wady konstrukcyjne, które były przyczyną aż czterech wypadków śmiertelnych.

Mimo to na samolotach tego typu ustanowiono kilka rekordów – np. pierwszy polski międzynarodowy rekord wznoszenia na wysokość 6000 metrów osiągnięty w czasie 14 min 38 s przez kpt. pil. Bolesława Stachonia¹⁰⁹.

Jednakże najlepsze spośród trzech zamówionych przez płk. F. Lévêque'a modeli samolotów były Potezy XVA2. Samoloty te były używane aż do 1936, a nawet do 1937 r., co dobitnie świadczy o ich wytrzymałości i możliwościach. Należy podkreślić, iż były to jedne z lepszych dwupłatowców istniejących w tym czasie nie tylko w Europie, ale również na świecie. Znaczna część samolotów tego typu używanych w polskich jednostkach była wyprodukowana w polskich zakładach, co również świadczy o roli, jaką odegrały one w polskim lotnictwie. W trakcie kampanii wrześniowej używano również niewielkiej liczby zmodyfikowanych Potezów XXVIIA2 i XXVA2/B2, będących de facto rozwinięciem wersji XVA2.

Podstawowa wersja Poteza – XVA2 była pierwszym tak licznie budowanym w Polsce samolotem bojowym. Maszyn tego typu powstało aż 135. Wrażenie robi również ilość wyprodukowanych w Polsce zmodyfikowanych XXVIIA2, których zbudowano aż 155. Samolotów wersji XXVA2/B2 zbudowano w Polsce jeszcze więcej – 275 kompletnych i 25 w częściach¹¹⁰. Dla porównania opisywanych powyżej SPAD-ów S-61C1 zbudowano w Polsce tylko 10. W szczytowym okresie nasycenia jednostek lotniczych samolotami Potez w eskadrach znajdowało się 150 maszyn tego typu¹¹¹. Potezy jednak, podobnie jak wszystkie inne samoloty, miały pewne wady.

Potezy zostały przyjęte z zainteresowaniem w jednostkach. Były pierwszymi nowymi samolotami pozbawionymi wad niefortunnych samolotów Ansaldo. Produkcowane w kraju pod fachowym nadzorem nie ustępowały oryginalnym egzemplarzom francuskim. Prawidłowe w locie odznaczały się spowolnioną reakcją sterów, były zbyt stateczne jak na samoloty bojowe. Silnik dysponował zbyt małą nadwyżką mocy. Samolot miał za długi rozbieg i mierne wznoszenie. Kabina pilota była ciasna,

108 Tamże, s. 17.

109 Tamże, s. 18.

110 A. Morgała, dz. cyt., s. 97–107.

111 Tamże, s. 98.

a usytuowanie obserwatora narażało go na przeciągi i wdychanie spalin. Pod względem osiągnięć samolot nie przedstawiał się rewelacyjnie¹¹².

Samoloty tego typu sprowadzane do Polski już za rządów następnego dowódcy sił powietrznych, gen. Włodzimierza Ostoi-Zagórskiego, odegrały jednak ważną rolę propagandową. W przeciwieństwie bowiem do innych maszyn, przynajmniej część z nich sprowadzono do Polski drogą powietrzną. Informacje na ten temat pojawiły się w polskiej prasie pod koniec czerwca 1925 r. O planowanym przelocie informowała za pośrednictwem Polskiej Agencji Telegraficznej m.in. „Polska Zbrojna”:

W połowie lipca r. b. zostaną sprowadzone z Paryża do Polski zakupione we Francji wojskowe aparaty lotnicze systemu „Potez-XV-A2”. Eskadra, złożona z 12-u aparatów, wyleci z lotniska Etampés (pod Paryżem), udając się przez Cazaux (pod Bordeaux) – Pau – Madryt – Lizbonę – Madryt – Barcelonę – Istres (pod Marsylią) – Turyn – Udine – Wiedeń – Kraków do Warszawy.

Na każdym aparacie prócz lotnika znajdować się będzie mechanik, którego pieczy będzie powierzona sprawność aparatu.

Przelotowi towarzyszyć będzie na aparacie lotniczym szef Departamentu IV Żeglugi Powietrznej gen. bryg. Zagórski, który zawczasu wyjechał do Paryża, by w swoje ręce ująć organizację przelotu.

Zamierzony na tak dużą skalę circuit wojskowych lotników polskich wywołał już wielkie zainteresowanie zagranicy, które się między innymi ujawniło w zaproszeniu lotników polskich przez poszczególne organizacje lotnicze państw zaprzyjaźnionych do przelotu przez te państwa.

Przelot na przestrzeni ogólnej długości niemal 5000 km przysporzy naszym lotnikom niewątpliwie bardzo wiele wiedzy i rutyny fachowej, tym bardziej że liczyć oni będą musieli niemal wyłącznie na własne siły przy ewentualnych naprawach uszkodzonych części aparatów¹¹³.

Trasa przelotu polskiej eskadry była na bieżąco śledzona przez polską prasę. Cytowana powyżej „Polska Zbrojna” zamieszczała krótkie wzmianki informujące o osiągnięciu przez polskie samoloty kolejnych punktów docelowych. Zdarzały się także sprostowania, z których wynikało, że Polska Agencja Telegraficzna nie jest najlepiej poinformowana odnośnie do planowanej trasy i terminów przybycia polskiej eskadry do poszczególnych miast. Zdarzało się, że rozbieżności w datach i terminach były znaczne. Na przykład w niewielkiej notce z 2 lipca 1925 r. informowano, że podana wcześniej za pośrednictwem PAT informacja o dotarciu polskiej eskadry do Lizbony jest błędna, gdyż lotnicy dotrą do stolicy Portugalii dopiero w połowie lipca¹¹⁴.

112 Tamże.

113 Przelot lotników polskich nad Europą, „Polska Zbrojna”, 1925, nr 176, s. 8.

114 Kronika wojskowa. W sprawie przelotu nad Europą, „Polska Zbrojna”, 1925, nr 179, s. 5.

Celem przelotu było nie tylko stworzenie wizji silnego i sprawnie działającego polskiego lotnictwa, ale również przedstawienie gen. W. Ostoi-Zagórskiego w możliwie jak najbardziej pozytywnym świetle. Gen. Zagórski był postacią bardzo kontrowersyjną. Objęcie stanowiska szefa Departamentu IV Żeglugi Powietrznej było dla niego powrotem do regularnej służby wojskowej w Wojsku Polskim. W czasie, gdy nie służył w wojsku, W. Zagórski wziął udział w stworzeniu fabryki amunicji „Pocisk”. Choć przedsiębiorstwu nadano charakter firmy prywatnej, to jednak zostało stworzone przez władze rządowe¹¹⁵.

Biograf gen. Zagórskiego stwierdza również, że nie cieszył się on zbyt dużą popularnością w kręgach piłsudczykowskich, które próbowały zdezawuować go na łamach prasy. Może to tłumaczyć sens publikowania niektórych not prasowych dotyczących przelotu polskiej eskadry nad Europą. Za przykład niech posłuży krótka notka opublikowana w „Polsce Zbrojnej”:

„Morning Post” donosi, że gen. Zagórski przyleciał do Londynu z Paryża, pilotując osobiście aparat bez mechanika.

W drodze popsuł się motor, gen. Zagórski więc zmuszony był do lądowania. Osobiście jednak naprawił motor i odleciał w dalszą drogę do Londynu¹¹⁶.

Podobne notatki prasowe miały służyć zapewne stworzeniu pozytywnego wizerunku gen. W. Zagórskiego. Jednakże w warunkach nieustannej nagonki na dowodzącego lotnictwem generała nie przynosiły one wymiernych rezultatów. Niechęć wobec W. Zagórskiego wynikała z jego powiązań w wywiadzie austro-węgierskim. Jeszcze przed wybuchem I wojny światowej objął on kontrolę nad trzema ekspozyturami austriackiego wywiadu, których zadaniem było prowadzenie działań szpiegowskich na terenie Imperium Rosyjskiego¹¹⁷. Pomiedzy kierującym pracą placówek wywiadowczych w Krakowie, Przemyślu i Lwowie Zagórskim a J. Piłsudskim zaczęło dochodzić do tarć po wybuchu I wojny światowej. J. Piłsudski dążył do zachowania niezależności, zaś reprezentujący władze austriackie W. Zagórski starał się ukrócić niezależność Komendanta, co stało się zarzewiem sporu.

Do jego eskalacji doszło w momencie, gdy W. Zagórski poinformował swoich zwierzchników, że celem Piłsudskiego jest utworzenie przy pomocy Austro-Węgiei niepodległego państwa polskiego, w którym odgrywałby on najważniejszą rolę. Raport, w którym padły słynne słowa *Piłsudskiemu bzdurzy się niepodległa Polska*¹¹⁸, po jedenastu latach od powstania, już w niepodległej Polsce, stał się podstawą do oskarżenia jego autora o brak patriotyzmu.

115 P. Kowalski, *Generał brygady Włodzimierz Ostoja-Zagórski (1882–1927). Biografia*, Toruń 2007, s. 131.

116 *Kronika wojskowa. Przygoda gen. Zagórskiego*, „Polska Zbrojna”, 1925, nr 180, s. 6.

117 M. Romeyko, *Przed i po maju*, Warszawa 1967, s. 207–208.

118 Tamże, s. 210.

Gen. Zagórski na miarę swoich ograniczonych możliwości zaczął jednak rozwiązywać problemy polskiego lotnictwa wojskowego, które w czasie pokoju znalazło się w „położeniu kopciuszka”¹¹⁹. Dzięki szybkiemu przyswojeniu sobie zasad pilotażu i sprowadzeniu nowych maszyn, które miały zastąpić samoloty wykorzystywane podczas wojny polsko-bolszewickiej, nowy dowódca zyskał sobie poparcie lotników. Kolejnym krokiem W. Zagórskiego było skierowanie lotnictwa do udziału w wielkich manewrach przeprowadzonych w 1925 r. na Wołyniu i Pomorzu.

Zdaniem niektórych historyków była to kosztowna prezentacja metod walki stosowanych przez polskie lotnictwo podczas wojny z bolszewikami. Odmienne zdanie w tej kwestii prezentuje jednakże M. Romeyko, który w swojej pracy *Przed i po maju* stwierdza:

Ogromne znaczenie miało też inne posunięcie Zagórskiego: zbliżenie lotnictwa do wojsk lądowych. Od czasów wojny lotnictwo było oderwane od głównych rodzajów broni, żyło własnym życiem, właściwie bez celu. Teraz wyrwano je z tego odosobnienia, wskazano właściwe przeznaczenie, wciągnięto do współpracy z armią lądową. Po raz pierwszy od czasów wojny 1918–1920 roku kilka eskadr lotniczych wzięło w 1925 roku udział w wielkich manewrach na Wołyniu i Pomorzu. Lotnictwo ocknęło się z marazmu nieprzydatności i niewykorzystania – widziało siebie ponownie na „polu bitwy” jako broń potrzebną i cenioną¹²⁰.

Manewry doprowadziły do wepchnięcia lotnictwa w obręb piechoty i artylerii, wykluczając samodzielność sił powietrznych jako niezależnego rodzaju sił zbrojnych. Lotnictwo wojskowe nadal traktowano jako sprawną formację łącznikową, zdolną do przekazywania meldunków i utrzymywania łączności pomiędzy walczącymi oddziałami. Takie podejście przyczyniło się do późniejszego nadmiernego rozwoju nienadających się do walki lekkich maszyn, których produkcja i eksploatacja pociągała za sobą znaczne koszty, które – co warto podkreślić – można było przeznaczyć na rozwój innych rodzajów jednostek lotniczych. Gen. Zagórski był jednym z pierwszych oficerów, którzy przyczynili się do takiego postrzegania lotnictwa – nie będąc lotnikiem, nie potrafił on docenić potencjału, jaki drzemał w prymitywnych jeszcze samolotach wojskowych. Niestety jego śladami podążyli także jego następcy, którzy żyli zwycięstwem w wojnie polsko-bolszewickiej.

Bardzo pozytywnie należy natomiast ocenić inne działania W. Zagórskiego. Był on bowiem jednym z inicjatorów powołania do życia dęblińskiej Szkoły Orłąt. M. Romeyko ujął to w nieco przesadny sposób:

119 Tamże, s. 212.

120 Tamże, s. 214.

Zagórski sięgnął i głębiej, do podstaw organizacji lotnictwa, zapewniając mu własną kadre zawodową przez stworzenie Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie (początkowo w Grudziądzu). Powstał własny korpus osobowy lotnictwa, entuzjastycznie powitany w jednostkach¹²¹.

Powstanie wyspecjalizowanego ośrodka doprowadziło do stworzenia podwalin pod dalszy rozwój i rozbudowę lotnictwa wojskowego. Szkoła w Dęblinie stała się jednym z symboli polskiego lotnictwa, a w początkowym okresie swojego istnienia umożliwiała szybkie uzupełnienie braków personalnych w jednostkach lotniczych¹²². Kolejnym ważnym elementem systemu szkolenia było powołanie do życia Centralnej Szkoły Mechaników Lotniczych, która początkowo działała przy Niższej Szkole Pilotów w Bydgoszczy, a później została przeniesiona do Warszawy, gdzie kuratelę nad nią przejęły Centralne Warsztaty Lotnicze. Rozbudowa szkoły mechaników była o tyle ważna, że w przypadku wprowadzania do użytkowania nowego typu płatowca Centralna Szkoła Mechaników Lotniczych prowadziła doraźne kursy, których celem było zapoznanie wykwalifikowanych mechaników z nowymi maszynami¹²³.

Kolejną niezaprzeczalną zasługą gen. Zagórskiego jako dowódcy było przygotowanie lotnictwa do działań w warunkach konfliktu zbrojnego. Sprawdziło się to w warunkach przeprowadzonego przez J. Piłsudskiego i jego zwolenników zamachu majowego, podczas którego siły powietrzne odegrały dużą rolę. Należy podkreślić, iż działo się to pomimo odsunięcia gen. Zagórskiego od kierowania lotnictwem na krótko przed rozpoczęciem zamachu majowego. W. Zagórski został pozbawiony urzędu wskutek dochodzenia prowadzonego przez Wojskowy Sąd Okręgowy w Warszawie. Rozpoczęło się ono 29 kwietnia 1926 r. Pierwsze kroki w tej sprawie podjęto jednak już w marcu. Oskarżenie dotyczyło nieprawidłowości w zakupie sprzętu lotniczego¹²⁴, jednakże biorąc pod uwagę dotychczasową działalność gen. Zagórskiego, można zaryzykować stwierdzenie, iż był to po prostu wynik nawarstwiających się od dłuższego czasu spraw, które tworzyły wokół szefa Departamentu Żeglugi Powietrznej nieprzyjemną atmosferę.

Pierwszym elementem, który złożył się na negatywny obraz gen. Zagórskiego, była jego „czarna legenda” stworzona przez obóz piłsudczykowski i samego marszałka. Kolejną kwestią było nie do końca przemyślane kupowanie sprzętu lotniczego i zatargi personalne, które znajdowały odbicie na łamach prasy. Należy zaznaczyć, że publikacje wynikały z nie do końca jasnych powiązań gen.

121 Tamże.

122 Tamże, s. 142.

123 Tamże, s. 143.

124 Tamże, s. 160.

Zagórskiego z przemysłem wojskowym. Ponadto dowódca lotnictwa lubił zlecać różne zadania ludziom, których znał, a którzy często starali się wykorzystać tę znajomość do poprawy swojego bytu. Za przykład może posłużyć historia inż. Kułakowskiego, który za cenę 100 tys. zł miał przeprowadzić reorganizację Centralnych Zakładów Lotniczych. Całą sprawę nagłośnił „Robotnik”, którego informatorami okazali się oficerowie Departamentu Żeglugi Powietrznej: L. Rayski i por. Mrówka, którego M. Romeyko ocenia następującymi słowami:

*Por. Mrówka był przyjacielem Rayskiego jeszcze w gimnazjum w Krośnie. Był to człowiek uczciwy, lecz o ptasim mózgu; pozostawał pod wpływami Rayskiego*¹²⁵.

Bezpośredni atak na gen. Zagórskiego został przypuszczony przez redakcję „Robotnika” 18 lutego 1926 r., w „demaskatorskim” artykule *Rozrzutna gospodarka w lotnictwie wojskowym*. Nieznany z imienia i nazwiska autor oskarżał gen. Zagórskiego o niekorzystne rozporządzenie pieniędzmi podatników. Dowodem na to miało być podpisanie nowych zamówień z „Francopolem”, zakupienie licencji na samoloty Breguet XIX, które zdaniem autora tekstu:

*[...] nigdy u nas nie będą wykonywane z powodu braku warunków, na co zwracano mu, bezskutecznie, uwagę*¹²⁶.

Dowódcę lotnictwa krytykowano praktycznie za każdy aspekt jego działalności – począwszy od zakupu mocniejszych niż używane do tej pory Lorraine-Dietrich silników Gnôme-Rhône Jupiter – które są zdaniem dziennikarza gorsze, bo zużywają więcej benzyny. Dowódcy lotnictwa dostało się również za zakup metalowych samolotów myśliwskich SPAD, które zdaniem autora tekstu prasowego mimo iż droższe od drewnianych, to nie mają lepszych właściwości lotniczych. Na koniec gen. Zagórskiego oskarżono o nadmierne zadłużanie państwa oraz o chęć oddania produkcji kapitałowi zagranicznemu. Skrytykowano również sprowadzenie części zakupionych samolotów drogą lotniczą:

*Gen. Zagórski zorganizował i wykonał rajd lotników polskich po Europie, który kosztował dużo pieniędzy i parę zniszczonych maszyn. Przejazd dylizansem z Paryża do Warszawy za króla Jana III trwał 16 dni, a lotnikom polskim z gen. Zagórskim na czele na przelot tej przestrzemi potrzeba było 3-ch tygodni. Koniec tego przedsięwzięcia był, że gen. Zagórski wrócił udekorowany orderami, a Europa z politowaniem patrzyła na bezmyślne tracenie pieniędzy*¹²⁷.

Artykuł kończył się komentarzem nie pozostawiającym złudzeń co do niechęci, jaką autor darzył gen. Zagórskiego:

*Oto bilans niespełna 1 ½ rocznej gospodarki gen. Zagórskiego*¹²⁸.

125 M. Romeyko, *Przed...*, s. 218. Tekst w przypisie.

126 *Rozrzutna gospodarka w lotnictwie wojskowym*, „Robotnik. Centralny Organ PPS”, 1926, nr 49 (2849), s. 3.

127 Tamże.

128 Tamże.

Kolejny artykuł poświęcony lotnictwu wojskowemu i jego pogarszającej się, jakoby w wyniku działalności gen. Zagórskiego, sytuacji pojawił się już w dniu następnym. Tym razem dziennikarze zatrudnieni w redakcji „Robotnika” opisywali Warsztaty Lotnicze istniejące na Mokotowie:

A trzeba wiedzieć, że Warsztaty Lotnicze w Mokotowie to nie jakiś mały zakład reperacyjny. Pracuje tam 520 ludzi. Oprócz reperacji starych aparatów, montują tam i wytwarzają nowe aparaty. Dość wspomnieć, że od roku 1924 wypuszczono 131 nowych aparatów rozmaitych typów, przy czym polska wynalazczość znajduje tam pełne poparcie¹²⁹.

[...] I oto obecnie w tej tak pomyślnie rozwijającej się i z pożytkiem dla Państwa pracującej placówce polskiej grozi poważne załamanie. Likwiduje się już dział śmigieł, dział, który może poszczycić się tym, że dostarczał śmigła nie tylko dla kraju, ale i dla zagranicy. Z tego działu zwolniono już siedmiu ludzi. Zapowiedziane dalsze redukcje pracowników w całej fabryce zostały wstrzymane dzięki interwencji naszych posłów w Ministerjum Wojny – tow. Barlickiego, Jaworowskiego i Żuławskiego. Nie uniknięto jednak ograniczenia czasu pracy. W celu zapobieżenia redukcji osobowej pod naciskiem robotników i za ich zgodą Zarząd, zamiast ograniczenia liczby pracowników, zmniejszył ilość dni roboczych do trzech w tygodniu.

[...] Byłoby jeszcze pół biedy, żeby robotnicy mieli tę pewność, że stan taki niedługo potrwa, że jest podyktowany chwilowymi względami oszczędnościowymi, a nie jest początkiem ograniczenia działalności Państwowych Zakładów Lotniczych na rzecz przedsiębiorstw prywatnych. Robotnicy nie mają jednak pewności, czy obawy te nie są bezpodstawne. Zarząd Zakładów Zapowiada już dalsze redukcje.

Powstają też nowe firmy prywatne budowy aeroplanów. Na Okęciu zaczęło już funkcjonować Francusko-Polskie Towarzystwo budowy samolotów i samochodów, na Bielanach, przed pół rokiem powstała fabryka śmigieł. Fabryki te mają gorsze warunki pracy (z wyjątkiem dyrektorów!) niż warsztaty wojskowe. Nowo powstałe fabryki liczą tylko na dostawy wojskowe. Chodzi obecnie o to, czy kapitaliści, zainteresowani w tych nowo powstałych przedsiębiorstwach, nie wykorzystają swoich wpływów w Rządzie w celu zniszczenia warsztatów mokotowskich i zmuszenia robotników tych warsztatów do pracy na gorszych warunkach w fabrykach prywatnych¹³⁰.

W tym samym numerze „Robotnika” pod ogniem krytyki ze strony dziennikarzy znalazły się również fabryki „Pocisk” i „Starachowice”, które zdaniem autorów tekstu miały przynieść poważne straty dla budżetu państwa. Ofiarą personalnego ataku stał się gen. Michaelis. Wprawdzie formalnie nie atakowano

129 Z *Warszawskich Centralnych Zakł. Lotniczych w Mokotowie*, „Robotnik. Centralny Organ PPS”, 1926, nr 50 (2850), s. 2.

130 Tamże.

osobiście gen. Zagórskiego, ale fakt jego zaangażowania w powstawanie przemysłu zbrojeniowego w kraju był powszechnie znany. Doniesienia o wykrytych nieprawidłowościach i próbach wyłudzenia pieniędzy z budżetu podpierano wypowiedziami posłów:

Sprawozdawca pos. Kościatkowski zobrazował prace Centr. Zarządu Wytw. Wojsk., wskazał na wadliwe strony organizacji tej instytucji, następnie zaś omówił umowy zawarte z Pociskiem i Starachowicami, podkreślając straty, które powyższe instytucje przynoszą Skarbowi Państwa.

[...] Stało się to z tytułu pobranych, a niewyprodukowanych zaliczek. Jednocześnie należy nadmienić, że prócz umowy z Rządem Starachowice zawarły umowę z francuską firmą Schneider i Wickers, na mocy której powyższa firma miała monopol na dostarczanie maszyn francuskich, oraz mając przedstawicieli swych w dyrekcji, posiadała prawo weta przy budowie i produkcji. Stało się to przyczyną powolnego rozwoju Starachowic.

Co do Pocisku, to dyrekcja tej spółki otrzymuje 10 proc. czystego zysku, obliczonego od ogólnej sumy kosztów produkcji. Oczywiście dyrekcji musi zależeć na wykazaniu najwyższych cen. Celem osiągnięcia większych zysków zakłady amunicyjne Pocisk przedstawiały Ministerjum fałszywe wykazy kosztów robocizny i produkcji.

Charakterystyczne, że w parę miesięcy po zawarciu umowy z Pociskiem, ówczesny podsekretarz stanu w Min. Spr. Wojsk. Gen Michaelis znalazł się w gronie dyrektorów tego przedsiębiorstwa¹³¹.

Do sprawy powrócono w następnym numerze, w którym donoszono o powołaniu do życia komisji sejmowej, która miała zbadać wykryte nieprawidłowości. Wnioskodawcą był poseł Pączek, który często publikował artykuły na łamach „Robotnika”. Ostatecznie dzięki poparciu posłów PSL „Wyzwolenie” doprowadzono do uchwalenia wniosku, przy czym duży nacisk położono na jego szybkie przyjęcie¹³².

Biorąc pod uwagę wypadki, jakie miały miejsce po publikacjach na łamach „Robotnika”, trudno nie zgodzić się z przytoczoną wcześniej opinią M. Romeyki. Kierujący Departamentem Żeglugi Powietrznej gen. Zagórski wysłał do mieszkania por. Mrówki jednego z oficerów w celu zabrania jakichś dokumentów. Por. Adama Mrówki nie było jednak w mieszkaniu. W tej sytuacji gen. Zagórski nakazał wkroczyć i zabrać potrzebne materiały. Przeglądając zabrane z mieszkania A. Mrówki dokumenty, W. Zagórski natrafił na rękopis „donosu”, który posłużył redakcji „Robotnika” do stworzenia oskarżycielskich artykułów¹³³.

131 Z dziejów naszego „przemysłu wojennego”, „Robotnik. Centralny Organ PPS”, 1926, nr 50 (2850), s. 1.

132 Z dziejów naszego przemysłu wojennego. Przyjęcie wniosku tow. Pączka, „Robotnik. Centralny Organ PPS”, 1926, nr 51 (2851), s. 2.

133 M. Romeyko, *Rayskie czasy lotnictwa polskiego*, Londyn 1949, s. 36–37.

Jednym z nich był niepodpisany tekst *Zza kulis lotnictwa wojskowego*, opublikowany w środę 24 lutego 1926 r. W tekście A. Mrówkę przedstawiono jako bohaterskiego lotnika, który padł ofiarą niechęci przełożonego.

W związku z artykułem umieszczonym w „Robotniku” z d. 18 b.m. p.t. „Rozrzutna gospodarka w lotnictwie wojskowym”, a zawierającym szereg zarzutów pod adresem szefa lotnictwa, ten ostatni wezwał do siebie kapitana Mrówkę, oskarżając go o dostarczenie prasie materiałów do rewelacji.

*W rezultacie kap. Mrówka, jeden z najdzielniejszych lotników polskich, został aresztowany pod zarzutem zdrady tajemnic wojskowych*¹³⁴.

Por. Mrówka, absolwent Politechniki Lwowskiej, już wcześniej został usunięty ze stanowiska kierownika Referatu Budowlanego w Wydziale Zaopatrzenia Technicznego Departamentu Żeglugi Powietrznej, miał więc dodatkowy (oprócz przyjaźni z L. Rayskim) powód do zemsty na swoim przełożonym. Gen. Zagórski, gdy natrafił na obciążające A. Mrówkę dokumenty, zdecydował się powiadomić o zaistniałej sprawie żandarmerię wojskową, która aresztowała por. Mrówkę. Przyjaciel L. Rayskiego został jednak zwolniony po przesłuchaniu, które odbyło się 23 lutego 1926 r. Niemal natychmiast obaj z L. Rayskim, wspierani dodatkowo przez ppłk. inż. Januarego Grzędzińskiego – pełniącego wówczas funkcję sekretarza Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej Państwa – rozpoczęli współpracę z dwoma posłami PPS-u, Marianem Malinowskim i Marianem Zyndramem-Kościąłkowskim.

Tymczasem na łamach „Robotnika” nadal drażono temat nieprawidłowości w lotnictwie wojskowym. Sprawa ucichła dopiero po tekście opublikowanym 26 lutego 1926 r., w którym przedstawiono działania podjęte przez posłów M. Malinowskiego i M. Zyndrama-Kościąłkowskiego. Warto wspomnieć, iż gazeta przedstawiła ich jako obrońców polskiego przemysłu lotniczego¹³⁵.

Całe zamieszanie z tekstami publikowanymi w „Robotniku” stało się wstępem do kolejnego ataku na gen. Zagórskiego. Tzw. „Afera Francopolu” miała ostatecznie pogрузić dowódcę lotnictwa, jednakże, jak zauważył M. Romeyko:

„Frankopol” ma oznaczać świnstwa Zagórskiego, ale poza tym puszczone w obieg słówkiem żadna inna akcja nie następuje: ani sądowa, ani honorowa. Nigdy nie ośmielono się wytoczyć Zagórskiemu sprawy o udział we „Frankopolu”, ani przed, ani po maju. Źródło tej akcji jest znane; pochodziło od należącego do „sprzysiężenia” pułkownika Rayskiego, któremu sekundował podpułkownik Abczyński z Korpusu Kontrolerów. Rayski jest jak najlepiej poinformowany o sprawie „Frankopolu”, on to bowiem powinien być ponosić odpowiedzialność za umowę, którą

134 *Zza kulis lotnictwa wojskowego*, „Robotnik. Centralny Organ PPS”, 1926, nr 55 (2855), s. 4.

135 *W sprawie rozrzutnej gospodarki w lotnictwie wojskowym*, „Robotnik. Centralny organ PPS”, 1926, nr 57 (2857), s. 1.

zawierał osobiście z przedstawicielami spółki w charakterze zastępcy szefa Departamentu Lotnictwa do spraw materiałowych. Rayski wie dokładnie, że Zagórski nigdy nie prowadził żadnych pertraktacji, że nigdy nie bywał na posiedzeniach zarządu. Mimo wszystko, mimo całej perfidii „chwyt” z „Frankopolem” nie udał się, pozostawiając co prawda – zwłaszcza u niewtajemniczonych, a więc w tej „uczciwej opinii publicznej” – pewien zapaszek, że „coś” było...¹³⁶

Kolejnym krokiem było podanie do wiadomości publicznej przez dziennikarza Wojciecha Stpiczyńskiego, na łamach tygodnika rewolwerowego¹³⁷ „Głos Prawdy”, informacji o rzekomej agenturalnej przeszłości W. Zagórskiego. Publikacja prasowa zakończyła się podaniem W. Stpiczyńskiego do sądu. Początkowo dowódca lotnictwa domagał się nawet, aby kroki w tej sprawie podjął ówczesny minister spraw wojskowych gen. Lucjan Żeligowski, ten jednak odmówił, wskazując, iż zarzuty odnoszą się do okresu przed rozpoczęciem przez gen. Zagórskiego służby w Wojsku Polskim.

W tej sytuacji W. Zagórski musiał dochodzić swoich praw, składając w sądzie pozew cywilny, który został jednak oddalony. Wyrok sądu przyczynił się do poważnego wzburzenia nie tylko w wojsku, ale również w całym społeczeństwie. Nagonka na gen. Zagórskiego zbiegła się w czasie z podobną akcją wymierzoną przeciwko gen. Rozwadowskiemu. Interwencję, której celem było przerwanie tych karygodnych działań odbijających się negatywnie na morale armii, podjęli gen. Marian Kukiel oraz płk. Władysław Anders:

Do ostrego zbiorowego wystąpienia starszych oficerów doszło w końcu marca czy na początku kwietnia podczas posiedzenia Koła Oficerów Sztabu Generalnego, na którym generał Kukiel i pułkownik Anders, poparci przez licznie zebranych oficerów Sztabu Generalnego, wystąpili z protestem przeciwko akcji bijącej w morale wojska, przeciwko obniżaniu prestiżu starszych dowódców [...], apelując do najwyższych przełożonych wojska, by znaleźli środki ukrócenia tej rozkładowej roboty¹³⁸.

Co do tego, iż cała „afera Zagórskiego” była szyta grubymi nićmi, nie pozostawili wątpliwości jej inicjatorzy. Jak wspominał przedmajową rzeczywistość J. Grzędziński:

Zaatakowałem Miedzińskiego za losy interpelacji sejmowej w sprawie lotnictwa. Była ona tak rzetelnie opracowana, że gen. Zagórski powinien był się położyć ostatecznie.

Owoc naszej wspólnej z Rayskim, iście mrówczej (bo robionej w mieszkaniu kpt. Mrówki) pracy – interpelacja – dawała pełny obraz bluffu lotniczego; już poza skandalem Francopolu – demaskowała cały ten kostium poliszynela przeróżnych typów

136 M. Romeyko, *Przed...*, s. 217.

137 Tamże, s. 220.

138 Tamże, s. 221–222.

według gustu gen. Zagórskiego; samoloty bez hangarów, rajdy bez sensu – i przedstawiała całe niebezpieczeństwo takiej reklamarskiej gospodarki w lotnictwie. U Miedzińskiego w mieszkaniu omawiałem różne dodatkowe argumenty. Kościatkowski miał w tej sprawie przemawiać.

W rezultacie Zagórski ocalał, a co najważniejsze, że gospodarki w lotnictwie z ramienia rządu bronił gen. Norwid. Zgadnij, Jezu, kto cię bije...

I to wówczas, gdy Wojtek Stpiczyński 17 marca wygrał wreszcie proces z Zagórskim, w którym przecież oskarżał nie mniej i nie więcej jak o prowadzenie wywiadu austriackiego w Legionach przeciwko legionistom i mimo że Zagórski został zawieszony w czynnościach po tym wyroku¹³⁹.

Ostatecznym efektem zabiegów podejmowanych przez środowiska wrogie gen. Zagórskiemu było doprowadzenie do jego dymisji, która nastąpiła 18 marca 1926 r. Tymczasowo dowodzenie nad lotnictwem miał przejąć płk. pil. Jerzy Borejsza. Na stanowisko szefa Departamentu Żeglugi Powietrznej planowano powołać płk. pil. Aleksandra Serebnickiego. Pechowo dla spiskowców płk. A. Serebnicki uważany był za człowieka niezwykle prawego, który w razie podjętego przez piłsudczyków przewrotu może stanąć po stronie rządu. W tej sytuacji kontrolę nad lotnictwem pozostawiono w rękach J. Borejszy.

Gen. Zagórski pozostał w Warszawie i zapowiadał, że jeszcze wróci na opuszczone stanowisko. Jego zapowiedzi okazały się prawdziwe. Wcześniej jednak na krótko władzę nad lotnictwem objął L. Rayski, który przejął dowodzenie 7 maja.

Gdy 12 maja 1926 r. rozpoczęły się tzw. wypadki majowe, zamachowcy bardzo liczyli na przejęcie lotniska mokotowskiego. Przewidując możliwe niepokoje w kraju, Minister Spraw Wojskowych wydał rozkaz odwołujący płk. pil. Rayskiego z funkcji szefa Departamentu Żeglugi Powietrznej. Władzę nad lotnictwem ponownie objął gen. Zagórski, który gdy tylko odebrał rozkaz ministra, udał się taksówką na lotnisko mokotowskie, gdzie przejął dowodzenie nad lotnictwem z rąk oniemiałego L. Rayskiego.

Wystarczyła minutowa rozmowa, by wyprosił z gabinetu dowódcy na Mokotowie pułkownika Rayskiego, właśnie tego, który należąc od dawna do spisku, miał „pociągnąć” za sobą całe lotnictwo. Ta od dawna przygotowywana przez niego impreza zakończyła się fiaskiem. Z trudem zapewnił sobie pomoc dwóch czy trzech oficerów legionowych, z którymi po ustąpieniu z fotela dowódczego cichaczem opuszczał Mokotów.

Kiedy w godzinę później generał Zagórski wyszedł z dowództwa i ukazał się na Polu Mokotowskim wśród oficerów 1 pułku lotniczego, zgotowano mu entuzjastyczne powitanie. Lotnicy byli szczęśliwi, widząc dawnego i lubianego dowódcę

139 J. Grzędziński, *Maj 1926*, Paryż 1965, s. 15.

ponownie na czele lotnictwa. Oczywiście nie zdawali sobie sprawy z istotnych powodów tej nieoczekiwanej zmiany¹⁴⁰.

Jednostki lotnicze pozostały wierne legalnemu rządowi i przystąpiły do walki, którą kierował gen. Zagórski. Pod wieczór 12 maja 1926 r. na Mokotów przybył 1 Pułk Artylerii Przeciwlotniczej, który wzmocnił garnizon lotniska. Jednocześnie gen. Zagórski zamknął warszawskie lotnisko dla ruchu lotniczego, nakazał również wzmocnienie obrony naziemnej. Mógł przy tym liczyć na pomoc dowódcy 1 Pułku Lotniczego, płk. pil. inż. Antoniego Buckiewicza – przed 1918 r. służącego w armii Imperium Rosyjskiego, oraz jego zastępcy ppłk pil. dr Leona Lorii – byłego żołnierza Legionów Polskich¹⁴¹.

Oprócz tego gen. Zagórski nakazał podlegającym mu siłom prowadzenie lotów rozpoznawczych w rejonie Warszawy. Około godz. 21.00 na lotnisku mokotowskim wylądował samolot 2 Pułku z Krakowa, na pokładzie którego przybył do stolicy gen. Stanisław Haller. Jednocześnie do gen. Zagórskiego dotarł rozkaz przełożonych, w myśl którego miał on sprowadzić do stolicy posiłki lotnicze. W tym celu zwrócił się m.in. do 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu dowodzonego przez płk. pil. Sergiusza Abzółtowskiego.

W sztabie 3 Pułku panował chaos. Do Poznania zaczęły już napływać informacje o wydarzeniach mających miejsce w stolicy, jednakże jednostki lotnicze nie zostały poinformowane o przejęciu dowodzenia nad lotnictwem przez gen. W. Zagórskiego. Nadchodzące z Warszawy rozkazy podpisywane przez niego wywoływały więc zrozumiałe zdziwienie. Po latach tak majowe wypadki wspominał M. Romeyko:

*Kilkanaście minut później jestem u dowódcy pułku; jest bardzo zaniepokojony: – Chwała Bogu, żeś przyjechał; może będziesz mógł coś wyjaśnić. Dzieją się rzeczy niesamowite. Dziś w nocy otrzymałem depezę radiową, żeby natychmiast wystać do Warszawy cały dywizjon uzbrojony w bomby. Powariowali, czy co? Ale tego już zupełnie nie pojmuję: rozkaz podpisał Zagórski. Skąd Zagórski? Przecież lotnictwem dowodzi Rayski? Jeszcze przedwczoraj otrzymałem rozkazy podpisane przez Rayskiego. Jak mam to rozumieć? Czy mam taki rozkaz wykonać? Na wszelki wypadek postawiłem twój dywizjon w stan pogotowia. Ale nie chcę go wystać. Do kogo mam się zwrócić po wyjaśnienie? Gdyby był jeszcze Sosnkowski, pojechałbym do niego, ale on zostawił w zastępstwie Hausera. Czego mam oczekiwać od tej starej austriackiej dupy? Co ty sądzisz o tym wszystkim?*¹⁴²

12 maja o godz. 23.30 wojska rządowe przejęły kilka samolotów pasażerskich Junkers F-13 należących do przedsiębiorstwa „Aerolot”. Za rekwizycję maszyn

140 M. Romeyko, *Przed...*, s. 224.

141 H. Mordawski, *Polskie lotnictwo wojskowe 1920–1939...*, s. 162.

142 M. Romeyko, *Przed...*, s. 254.

oraz mobilizację ich załóg odpowiadał płk. Borejsza. Już 13 maja rząd Wincentego Witosa wraz z prezydentem Wojciechowskim wycofał się do Belwederu, co uniemożliwiło legalnym władzom korzystanie z cywilnych i wojskowych sieci łączności, utrzymywano za to kontakt z lotniskiem mokotowskim, na którym znajdowała się bardzo silna radiostacja, zapewniająca stałą łączność z pułkami lotniczymi w Poznaniu, Toruniu, Krakowie i Lwowie. To właśnie tą drogą przekazywano rozkazy i odbierano informacje w sprawie kierowania posiłków do Warszawy.

Po stronie zamachowców jawnie zaangażowali się płk. Rayski oraz płk obs. inż. Beaurain, ppłk inż. J. Grzędziński, ppłk pil. inż. Zdzisław Zych-Płodowski, kpt. pil. Bogdan Kwieciński, kpt. obs. Zygfryd Piątkowski. Do grona wspierających Piłsudskiego dołączył również kpt. pil. inż. Wacław Makowski, który wprowadził samolot Bréguet XIV. Ostatnim z godnych wspomnienia oficerów lotnictwa, którzy poparli Piłsudskiego, był por. pil. Bolesław Sadowski z Oficerskiej Szkoły Lotnictwa w Grudziądzu.

13 maja lotnictwo rządowe przystąpiło do bombardowania oddziałów piłsudczykowskich, jednocześnie gen. Zagórski wydał rozkaz, w myśl którego do stolicy miały wyruszyć posiłki dla wiernego rządowi lotnictwa. Wsparcie miały zapewnić pułki z Poznania, Krakowa i Torunia. Jako pierwsza dotarła eskadra z Krakowa, w skład której wchodziło sześć samolotów Potez XV. Wsparcie z Poznania dotarło dopiero 14 maja, przy czym klucz trzech Potezów XV A2 dowodzony przez por. pil. Tadeusza Kurdziela lądował w Dęblinie¹⁴³.

Loty w celu bombardowania wojsk wiernych marsz. Piłsudskiemu rozpoczęły się o godz. 4.10, kiedy to maszyna z 1 Pułku Lotniczego zrzuciła bombę na pozycje 7 Pułku Ułanów. Do kolejnego nalotu doszło o godz. 5.30, gdy zbombardowano koszary 1 Pułku Szwoleżerów. O godz. 6.00 celem nalotu stała się piechota maszerująca w kierunku ul. Ułańskiej. Bombardowania nie były zbyt celne, co więcej, wiele bomb nie eksplodowało¹⁴⁴.

Również tego dnia z Warszawy samolotami ewakuowano do Poznania dwóch ministrów rządu Wincentego Witosa, byli to Jan Piechocki i Stanisław Osiecki, którzy mieli przygotować grunt pod ewakuację rządu do stolicy Wielkopolski. Misja ta nie przyniosła jednak wymiernych skutków¹⁴⁵. Do innych zadań lotnictwa sił rządowych należało polowanie na tzw. „gołębiarzy”, czyli najczęściej osoby cywilne, które z dachów pobliskich budynków ostrzeliwały Belweder. Zadanie zwalczania tych „snajperów” powierzono załogom samolotów liniowych, które lecąc bardzo nisko nad dachami, ostrzeliwały je z broni maszynowej¹⁴⁶.

143 H. Mordawski, *Polskie lotnictwo wojskowe 1920–1939...*, s. 164–165.

144 Tamże, s. 165.

145 W. Witos, *Moje wspomnienia*, cz. II, Warszawa 1990, s. 274.

146 Tamże.

W trakcie wypadków majowych lotnictwo odpowiadało za utrzymanie łączności pomiędzy legalnym rządem a idącymi mu na pomoc oddziałami wojskowymi, pojedyncze załogi skierowano do powstrzymywania idących na Warszawę wojsk wiernych J. Piłsudskiemu¹⁴⁷. Wykorzystano przy tym techniki stosowane podczas wojny polsko-bolszewickiej, które należy uznać za, eufemistycznie mówiąc, mało skuteczne.

O wiele bardziej sensowne okazało się skierowanie jednostek lotniczych do działań na terenie miasta stołecznego Warszawy, przy czym w wyniku tych akcji straty poniosła także ludność cywilna. Nie był to jednak jedyny problem, ponieważ w wyniku prowadzenia aktywnych działań bojowych lotnictwo już po pierwszym dniu walk *wykażało nadmierne zużycie*¹⁴⁸. W trakcie walk okazało się także, że uzasadnione są próby wykorzystania w charakterze bombowców samolotów cywilnych. Z czterech komunikacyjnych Junkersów zarekwirowanych przez wierne rządowi oddziały wojskowe jeden został wykorzystany bojowo do przeprowadzenia ataków na linię kolejową Białystok – Łapy¹⁴⁹.

Przewrót majowy był bardzo cennym doświadczeniem dla polskiego lotnictwa wojskowego. Okazało się bowiem, że lotnictwo – nawet działające samodzielnie – może skutecznie utrudniać przemarsz wojsk, a nawet doprowadzić do poważnych przerw w ruchu kolejowym. Planowano również przeprowadzić naloty, których celem miało być zlikwidowanie węzła kolejowego w Dęblinie, ostatecznie jednak plan ten został odrzucony¹⁵⁰. Przy okazji walk w stolicy sprawdzono w „warunkach bojowych” możliwość wykorzystania samolotów pasażerskich jako improwizowanych bombowców. Cywilne Junkersy F-13 spisywały się w tej roli całkiem nieźle.

Lotnictwo polskie za czasów gen. Rayskiego i gen. Zająca

Już po przejściu władzy (26 maja 1926 r.), marsz. Piłsudski wezwał do siebie szefa sztabu generalnego i rozkazał opracowanie nowego planu mobilizacyjnego. Wcześniej, obowiązujący przed 1924 r., J. Piłsudski uważał za bliski zdrady stanu. Jeśli chodzi o lotnictwo, to nakazał zaprzestanie formowania nowych eskadr. Zdaniem marszałka należało skupić się na uzupełnianiu brakującego personelu i sprzętu w istniejących wówczas 28 eskadrach¹⁵¹. Była to decyzja całkowicie słuszna, jednakże dalsze zmiany (rozformowanie 35 i 36 Eskadry Wywiadowczej,

147 E. Malak, *Administrowanie w lotnictwie polskim 1926–1939*, Toruń 2004, s. 43.

148 Tamże.

149 Tamże, s. 44.

150 H. Mordawski, *Polskie Lotnictwo Wojskowe 1920–1939...*, s. 167.

151 Tamże, s. 208.

117 i 118 Eskadry Myśliwskiej oraz II Dywizjonu Lotniczego w Toruniu) należy uznać za nie do końca przemyślane.

Wprawdzie do pełnych stanów osobowych brakowało 24% oficerów pilotów, 51% podoficerów pilotów, 36% oficerów obserwatorów i 11% mechaników¹⁵², jednakże nie były to liczby, których nie dałoby się uzupełnić przy zachowaniu formowanych jednostek. Zaprzeszanie formowania nowych eskadr należy uznać za tym bardziej kontrowersyjne, że uzupełnienia dla już istniejących jednostek kształciły się w powołanej przez gen. Zagórskiego szkole lotniczej w Grudziądzu oraz innych placówkach na terenie całego kraju. Co więcej, wobec ciągłego napływu nowych samolotów istniała możliwość przyspieszenia szkoleń lub dalszej rozbudowy placówek pracujących na potrzeby lotnictwa. Bardzo realną szansą było również tymczasowe choćby skierowanie do jednostek liniowych części oficerów pracujących w dowództwie lotnictwa. Pozwoliłoby to nie tylko na poznanie prawdziwej sytuacji w terenie, ale również na uzyskanie nowych doświadczeń i umiejętności ludziom, którzy w przyszłości mieli stać się następcami płk. L. Rayskiego.

Braki wśród wyspecjalizowanego personelu były szczególnie dotkliwe, jednakże problem stanowiło również obsadzenie stanowisk, na których ewentualne wakaty można było uzupełnić żołnierzami z poboru. Niedobory kierowców, radiotechników, specjalistów foto, rusznikarzy i zbrojmistrzów sięgały od 60 do 70% w zależności od jednostki¹⁵³. Winą za taki stan rzeczy należy obarczać jednak nie tylko ekipę generała Władysława Sikorskiego i W. Zagórskiego. Problem ze stanami osobowymi lotnictwa był znany od chwili zakończenia wojny polsko-bolszewickiej. W jego rozwiązaniu nie pomogły polsko-francuskie rozmowy wojskowe, w wyniku których polska gospodarka została obciążona odpowiedzialnością za utrzymanie wielkiej armii, przejadającej pieniądze i nieposiadającej odpowiedniego zaplecza przemysłowego.

W tym kontekście oskarżenia kierowane pod adresem oficerów rządzących lotnictwem przed majem 1926 r. nie do końca są słuszne. Owszem, gen. Zagórski zakupił wiele samolotów, często przestarzałych, ale zrzucenie całej winy na oficera, który dopiero wchodził w świat lotnictwa, jest nie do końca sprawiedliwe, tym bardziej że jego miejsce na stanowisku szefa Departamentu Żeglugi Powietrznej objęła równie kontrowersyjna postać.

Następca gen. Zagórskiego, L. Rayski, doczekał się liczego grona obrońców i przeciwników. Wśród tych pierwszych warto wspomnieć Wacława Subotkina i Jerzego Wypiórkiewicza. Do grona przeciwników L. Rayskiego można natomiast śmiało zaliczyć choćby M. Romeykę czy Adama Kurowskiego,

152 Tamże, s. 210–211.

153 Tamże.

który we wrześniu 1939 r. pełnił funkcję zastępcy dowódcy lotnictwa Armii „Poznań”.

L. Rayski przejął stanowisko zajmowane do tej pory przez gen. Zagórskiego już 16 maja, kiedy to jego poprzednik został aresztowany i osadzony w znajdującym się na wileńskim Antokolu Pałacu Suszków, gdzie w latach 20. znajdowało się Wojskowe Więzienie Śledcze nr 3. Oprócz dowódcy lotnictwa aresztowani zostali m.in. gen. Rozwadowski oraz gen. Jaźwiński.

Pierwsze akcje przeciwko gen. Zagórskiemu podjęto już 16 maja 1926 r., kiedy to oddział żandarmerii na rozkaz ppłk. Mieczysława Piątkowskiego przeszukał mieszkanie generała. Żandarmi natrafili jedynie na dokumenty dotyczące ciągnącej się jeszcze sprawy przeciwko dziennikarzowi W. Stpiczyńskiemu. O przeszukaniu nie poinformowano generała. Jednocześnie wskutek nacisków marszałka Piłsudskiego gen. Daniel Konarzewski wydał rozkaz aresztowania W. Zagórskiego.

Odsunięty od władzy W. Zagórski został aresztowany 21 maja. Początkowo aresztowany generał przebywał w Warszawie, a 25 maja o godz. 23.30 został wraz z eskortą i innymi aresztantami skierowany do Wilna. W więzieniu W. Zagórski przebywał prawie 15 miesięcy. Można powiedzieć, że sam podpisał na siebie wyrok śmierci, stwierdzając, że jest w posiadaniu dokumentów obciążających marsz. Piłsudskiego.

Gen. Zagórskiego zwolniono z więzienia 6 sierpnia 1927 r. O godz. 19.45 przybył do stolicy. Ostatni raz widziano go na Dworcu Wileńskim w towarzystwie grupy oficerów, wśród których był m.in. mjr. Zygmunt Wenda, który miał poinformować W. Zagórskiego, że jest wolny¹⁵⁴. Według oficjalnej wersji wydarzeń gen. Zagórski został zawieziony do jednej z warszawskich łaźni, a następnie ślad po nim zaginął. Istnieje wiele hipotez i opinii odnośnie rzeczywistego biegu wypadków. Jedyną pewną rzeczą pozostaje fakt, iż gen. Zagórskiego po raz ostatni widziano, gdy w towarzystwie grupy oficerów z bliskiego otoczenia marsz. Piłsudskiego wsiadał do rządowego Cadillaca 24¹⁵⁵.

Na usunięciu lub spacyfikowaniu gen. Zagórskiego mogło zależeć wielu ludziom. W gronie zainteresowanych usunięciem tego oficera można wymienić choćby marszałka Piłsudskiego, dawnych oficerów I Brygady Legionów Polskich czy następcę gen. Zagórskiego na stanowisku szefa Departamentu Żeglugi Powietrznej, płk. L. Rayskiego. Oficjalnym zakończeniem sprawy było podanie informacji o dezercji gen. Zagórskiego, który miał jakoby uciec do Ameryki Południowej. Za zaginionym generałem wydano list gończy. Kwestia ewentualnej ucieczki gen. Zagórskiego i jego dalsze losy pozostają tajemnicą, której zapewne jeszcze długo nie uda się rozwiązać.

154 P. Kowalski, dz. cyt., s. 199.

155 Tamże, s. 201.

W momencie obejmowania po raz drugi w swojej karierze dowodzenia nad lotnictwem wojskowym płk. Rayski miał pod sobą znaczne siły, na które składały się 32 eskadry: 20 eskadr obserwacyjnych, 12 eskadr myśliwskich, a oprócz tego armia dysponowała ilością sprzętu pozwalającą na sformowanie jeszcze dwóch eskadr bombowych¹⁵⁶. Według płk. Romeyki:

Lotnictwo polskie za Zagórskiego w r. 1926 było drugą z rzędu potęgą lotniczą w Europie. Pierwszą była Francja, ale drugą była Polska. Nikt w Europie ani jakościowo, ani ilościowo podówczas nie mógł się mierzyć z lotnictwem polskim! Prawda, że podówczas lotnictwo wojskowe w Europie było w upadku; Niemcy nie mieli w ogóle lotnictwa, a Rosja dopiero zaczynała¹⁵⁷.

Należy jednak podkreślić iż szybka rozbudowa lotnictwa doprowadziła do sytuacji, w której nie wszystkie jednostki dysponowały pełnymi stanami osobowymi. Dla wielu zamówionych przez gen. Zagórskiego samolotów brakowało po prostu odpowiednich hangarów, inne szybko utraciły swoje walory w wyniku postępu technicznego, nieodpowiedniej konserwacji czy złego użytkowania.

Jeśli mowa o samym gen. Zagórskim, to nie był on postacią kryształową, zarzucano mu niegospodarność, członkostwo w radzie nadzorczej firmy, która realizowała zamówienia dla wojska w czasie, gdy był generałem w służbie czynnej, jednakże nie można nie zgodzić się z cytowanym już wielokrotnie M. Romeyką, który pisze:

Nigdy, nigdy i nikt Zagórskiemu tego nie udowodnił i nigdy o to nie był on oskarżony przez nikogo¹⁵⁸.

L. Rayski, noszący przydomek „Efendi”, służbę w odradzającym się Wojsku Polskim rozpoczął w stopniu porucznika. Po zakończeniu wojny polsko-bolszewickiej został awansowany do stopnia majora. Zdaniem M. Romeyki wynikało to z faktu, iż ówczesny por. Rayski był uważany za legionistę, przy czym w ustach płk. Romeyki określenie to nabiera pejoratywnego wydźwięku¹⁵⁹.

W 1922 r. L. Rayski został awansowany do stopnia podpułkownika. W 1924 r. gen. Zagórski, który uważał ppłk. Rayskiego za *dobrego lotnika*¹⁶⁰, doprowadził do awansowania swojego późniejszego następcy do stopnia pełnego pułkownika. Awans wynikał również z ukończenia rocznego kursu doszkolenia organizowanego przez Wyższą Szkołę Wojenną. Nie był to jednak koniec wojskowej edukacji płk. Rayskiego, który w kolejnych latach ukończył kursy oficerskie we Francji (w latach 1925–1926), a później w Warszawie (1934–1935).

156 M. Romeyko, *Rayskie czasy...*, s. 66.

157 Tamże, s. 67.

158 Tamże.

159 Tamże, s. 10.

160 Tamże.

Płk. Romeyko dosyć autorytatywnie stwierdza jednak, że również i to nie świadczyło zbyt dobrze o L. Rayskim, gdyż ten miał dostać się na kursy we Francji, bo miał być jedynym oficerem w stopniu pułkownika, który w tym okresie dysponował ważnym paszportem. Autor *Rayskich czasów lotnictwa polskiego* pomija jednak fakt, iż L. Rayski był wówczas postacią coraz lepiej znaną w świecie lotniczym, brał bowiem udział w przelocie dookoła Morza Śródziemnego, w którym towarzyszył mu mechanik sierż. Leonard Kubiak. Nie była to pierwsza tego typu impreza, podczas której płk. Rayski odnosił sukcesy. Już w 1922 r. wziął udział w I Międzynarodowych Zawodach Lotniczych w Zurychu, gdzie otrzymał nagrodę specjalną w określonym locie alpejskim.

Dokonania sportowe stanowiły tylko część aktywności płk. Rayskiego, który na co dzień pracował w Departamencie IV Żeglugi Powietrznej. Jego kariera w resorcie rozpoczęła się w 1921 r., gdzie jak podaje W. Subotkin, apologeta L. Rayskiego, pełnił on obowiązki zastępcy gen. Lévéque'a¹⁶¹.

Szybka kariera L. Rayskiego miała zdaniem M. Romeyki wynikać z konfliktów pomiędzy oficerami z dawnej armii rosyjskiej a ich kolegami, którzy karierę wojskową rozpoczęli w armii austriackiej. L. Rayski, określany czasami jako „Turek”, miał być kandydatem kompromisowym, a jego nazwisko miało wypłynąć w wyniku niewinnego żartu gen. Macewicza, który w prześmiewczy sposób miał skomentować niechęć oficerów dawnej armii rosyjskiej do pochodzącego z Legionów płk. de Beauraina¹⁶². Trudno powiedzieć na ile jest to prawdopodobne, biorąc pod uwagę autentyczną niechęć, jaką darzył „Efendiego” płk. Romeyko.

W wyniku przeprowadzonych po zamachu majowym reorganizacji w strukturze Ścisłej Rady Wojennej, powołania do życia Generalnego Inspektoratu Sił Zbrojnych oraz przemianowania Sztabu Generalnego na Sztab Główny, do grona najważniejszych ludzi w lotnictwie zaliczony został również mjr. pil. M. Romeyko, który objął stanowisko referenta lotnictwa w Oddziale III Sztabu Generalnego¹⁶³.

Zmiany zaprowadzone przez marszałka Piłsudskiego w wojsku stopniowo prowadziły do regresu polskiej armii. Wskazują na to zgodnie M. Romeyko i cytowany wielokrotnie H. Mordawski. Piłsudski nie posiadał kwalifikacji pozwalających mu na kierowanie nowoczesną armią, a także nie chciał zgodzić się na dopuszczenie do głosu innych oficerów. Sytuacja ta odbijała się negatywnie na stanie całej armii, w tym również lotnictwa. Piłsudski nie był zbyt lubiany przez lotników, którzy jednak darzyli go szacunkiem jako naczelnego wodza i jednego z twórców polskiej niepodległości. Stosunek lotników do marszałka po latach wspominał M. Romeyko:

161 Tamże, s. 21

162 Tamże, s. 12.

163 H. Mordawski, *Polskie lotnictwo wojskowe 1920–1939...*, s. 179.

Minąłbym się z prawdą, twierdząc, iż marszałek był w lotnictwie niepopularny. Minąłbym się również z prawdą utrzymując, iż był on popularny. Lotnictwo pamiętało go jako byłego naczelnika państwa, naczelnego wodza i zachowywało należny mu szacunek. Wycofanie się z życia politycznego i z wojska uznawano za decyzję człowieka, który poczuł się zmęczony ciężką na nim odpowiedzialnością. Lotnicy wyczuwali, że była w nim jakaś „obcość”, że jako człowiek starej daty nie mógł znaleźć zrozumienia dla młodej, dynamicznej broni, zaledwie wychodzącej z powi-jaków, a pretendującej do wielkiej przyszłości¹⁶⁴.

Wśród lotników panowało przekonanie, że Piłsudski podczas wojny polsko-bolszewickiej słabo interesował się lotnictwem, a poza tym wśród przesądnych lotników panowało przekonanie, że Piłsudski przynosi pecha:

Pozostawiło ono swe piętno również w świadomości lotników, którzy, rzecz powszechnie znana, hołdują przesądom. Zrodziło się w nich przeświadczenie, że Piłsudski przyniósł pecha lotnictwu. To przeświadczenie narastało i chociaż nie ujawnione, mocno zakorzeniło się w opinii lotników. Po prostu woleli... unikać marszałka, nie starali się go zapraszać. Być może i Piłsudski, zachowując w pamięci przykre wspomnienie, nie miał ochoty ponawiania wizyt. W każdym razie w lotnictwie dawał się wyczuwać brak przywiązania do marszałka¹⁶⁵.

Zgoła odmienną wizję podejścia Piłsudskiego do lotnictwa przedstawiał w swoich publikacjach tworzonych już po zakończeniu kampanii wrześniowej L. Rayski. Pozostaje jednak faktem, iż lotnictwo było przez cały okres dwudziestolecia międzywojennego traktowane jako broń pomocnicza, co znajdowało wyraz m.in. w szkoleniu nowych kadr lotniczych. Bardzo rzadko zdarzały się przypadki, gdy pilotem zostawało się od razu po przyjściu do wojska. Praktykę tego rodzaju stosowano głównie w przypadku osób, które odbyły kurs pilotażu, nim trafiły do wojska. Wszyscy inni musieli najpierw przejść odpowiednie szkolenie w innych rodzajach sił zbrojnych (piechocie, kawalerii itp.). Było to rozwiązanie pozwalające na uzyskanie ogólnego obrazu sił zbrojnych. Podobnego modelu próżno jednak szukać w innych armiach świata. Co więcej, na początku lat 30. Szkoła Podchorążych w Dęblinie dawała tylko dyplom obserwatora lotniczego. Nauka pilotażu była zarezerwowana dla wybranych kandydatów – oficerów z poszczególnych pułków lotniczych¹⁶⁶.

Młodych oficerów obserwatorów, którzy deklarowali chęć dalszego szkolenia, traktowano w wielu jednostkach niechętnie – jako intruzów lub chorobliwie ambitnych narwańców, którzy nie wiedzą, o co proszą. W przypadku innego wyszkolonego jeszcze przed wybuchem wojny pilota myśliwskiego przedwojenny

164 M. Romeyko, *Przed...*, s. 240–241.

165 Tamże, s. 242.

166 W. Urbanowicz, *Ogień nad Chinami. Wojenne wspomnienia dowódcy Dywizjonu 303*, Kraków 2007, s. 11.

model szkolenia, obejmujący obowiązkową służbę w innych rodzajach wojsk, przyczynił się do nabycia pewnych przydatnych w późniejszym życiu umiejętności. Innym powodem, dla którego przyjęto taki, a nie inny sposób szkolenia przyszłych pilotów, mogła być chęć wcześniejszego odsunięcia od pilotażu wszystkich kandydatów nienadających się na pilotów. Dalsze szkolenie pilotów, zwłaszcza zaś pilotów myśliwskich, było bardzo trudne i wymagało nie tylko odpowiednich umiejętności, ale również pewnych predyspozycji fizycznych.

Za jednego z najlepszych nauczycieli w polskim lotnictwie wojskowym w okresie przedwojennym uchodził Leopold Pamuła. Był on wzorem do naśladowania dla młodych lotników, nie tylko jako wzór pilota, ale również jako doskonały oficer, którego natura obdarzyła ułańską wręcz fantazją. L. Pamuła był znany m.in. z tego, iż podczas wykonywania niezwykle złożonych akrobacji lotniczych potrafił rozebrać się do naga w ciasnej kabinie myśliwca¹⁶⁷. Innym zadaniem, jakie stawiano przed przyszłymi pilotami myśliwskimi, było strzelanie do niewielkiego woreczka wyrzucanego z kabiny szkolnego dwupłatowca na spadochronie.

Jeśli natomiast chodzi o szkolenie i funkcjonowanie lotnictwa liniowego i bombowego, za czasów L. Rayskiego wprowadzono wiele na pierwszy rzut oka dziwnych zwyczajów. Za jeden z nich można uznać choćby fakt, iż w samolotach z wieloosobową załogą, np. w PZL.23 Karaś, dowódcą załogi był zazwyczaj obserwator, który posiadał najwyższy stopień. Pilotami byli często zawodowi podoficerowie, np. w stopniu kaprała. Choć może się to wydawać nie do końca zrozumiałe, to jednak system ten funkcjonował nie tylko w polskiej armii, ale również w niemieckiej Luftwaffe, przy czym u Niemców w powietrzu całą załogą dowodził pilot maszyny. Na ziemi dowodzenie odzyskiwał obserwator.

Funkcjonowanie tego systemu w praktyce w barwny sposób opisał cytowany wcześniej W. Urbanowicz, który swoją karierę w lotnictwie rozpoczął od służby w dywizjonie bombowców nocnych wchodzącym w skład 1 Pułku Lotniczego w Warszawie. Po latach późniejszy dowódca słynnego Dywizjonu 303 tak wspominał treningowy lot wykonywany zimą na trójsilnikowym Fokkerze:

Naszym pilotem był plutonowy Paszkowski, stary wyga, poza tym stateczny człowiek i do tego żonaty. Obliczyliśmy kurs lotu, zadzwoniliśmy na stację meteorologiczną.

[...] Wleźliśmy do kabin. Paszkowski wypróbował silniki i dał znak ręką, że kołuje na start. Przed nami rozpościerała się szaroniebieskawa, zaśnieżona płaszczyna lotniska.

Pełny gaz. Z rur wydechowych trysnęły fioletowe płomienie, trzy silniki ryknęły jak stado żubrów. Fokker potoczył się po zamrożonej ziemi i po chwili oglądaliśmy

167 J. Zumbach, *Ostatnia walka. Moje życie jako lotnika, przemytnika i poszukiwacza przygód*, Warszawa 2016, s. 57.

już Warszawę z góry, upstrzoną milionami świateł. Stasio jako dowódca załogi stał obok pilota i nawigował, a ja według rozkazu wyglądałem z górnej wieżyczki, trzymając się karabinów maszynowych; trenowałem się jako strzelec pokładowy¹⁶⁸.

Na miano kontrowersyjnego zasługuje również dążenie L. Rayskiego do skupienia całego przemysłu lotniczego w ręku państwa. Z jednej strony, prowadziło to do konsolidacji fabryk pracujących na rzecz lotnictwa i umożliwiała wprowadzanie jednolitych typów nowych maszyn, z drugiej strony, nie wpływało pozytywnie na rozwój polskiej myśli technicznej. Dla porównania warto dodać, że państwa uznawane za potencjalnych przeciwników Wojska Polskiego dysponowały kilkoma biurami projektowymi działającymi przy różnych firmach lotniczych. W przypadku Niemiec każda firma miała swoich projektantów, którym wyznaczano konkretne zadania do zrealizowania. Podobnie wyglądała sytuacja w ZSRR, gdzie wokół największych konstruktorów skupiała się grupa inżynierów, która miała służyć im pomocą i wsparciem, przy czym biura projektowe tworzone m.in. z inżynierów aresztowanych przez NKWD¹⁶⁹.

W tym kontekście niezrozumiała i szkodliwa wydaje się walka z firmą Doświadczalne Warsztaty Lotnicze, która wytwarzała głównie projekty samolotów sportowych i turystycznych. Samoloty produkowane przez DWL odnosiły również sukcesy sportowe. Sportowe RWD-9 zajęły dwa pierwsze miejsca w międzynarodowych zawodach Challenge 1934, ich rozwinięciem był udany samolot turystyczny RWD-13 z 1935 r., zbudowany w liczbie ok. 100 sztuk i eksportowany na małą skalę. W tym samym roku na zamówienie Ministerstwa Komunikacji zbudowano dwusilnikowy samolot komunikacyjny RWD-11.

Walka pomiędzy wytwórniami a władzami państwowymi reprezentowanymi przez ówczesnego gen. Rayskiego toczyła się przez lata. Doprowadziło to ostatecznie do powołania sądu honorowego, na czele którego stanął gen. Dreszer. Jednym z sędziów w sprawie był płk. Romeyko, który po latach, już na emigracji, tak wspominał ówczesne wydarzenia:

Po cichu o inż. Wędrychowskim i jego towarzyszach nie mówił inaczej, jak „złodzieje”. Ale po cichu. Jawnie nie reagował, udawał obojętnego. Pewnego razu pozwolił sobie (przed procesem honorowym, gdy jeszcze nikt o sprawie nie wiedział!) „poinformować” w Aeroklubie prezesa Aeroklubu, księcia Janusza Radziwiłła, mówiąc mu „poufnie”: „To złodzieje”. Nie oczekiwał należytej riposty: „a po cóż im pan w takim razie rękę podaje?” (Przy każdym spotykaniu się bowiem, Rayski, jak gdyby nic nie zaszło, podawał im rękę). Zmyty, obrócił się na miejscu, nastąpił jedną nogą własną drugą, powiedział sobie „przepraszam” i odszedł¹⁷⁰.

168 Tamże, s. 14.

169 M. Sołonin, *Na uspiionych lotniskach*, Poznań 2009, s. 252–253.

170 M. Romeyko, *Rayskie czasy...*, s. 33.

Poważnym utrudnieniem i błędem ze strony L. Rayskiego, jeśli chodzi o poziom przyszłych kadr lotnictwa, było natomiast zwalnianie wielu starszych oficerów, którzy byli czasami określane jako „kondotierzy”. Wyraźnie uprzedzony do sprawującego przez 13 lat urząd dowódcy lotnictwa, M. Romeyko przedstawia to jako formę walki z ewentualną konkurencją. Trudno powiedzieć, na ile jest to realistyczny pogląd, bowiem gdy w 1939 r. L. Rayski ostatecznie zrezygnował z kierowania lotnictwem wojskowym, jego miejsce na stanowisku zajął gen. Józef Zając, który wcześniej dowodził jednostką piechoty.

Wśród zwolnionych oficerów byli zarówno bardzo doświadczeni żołnierze, jak również twórcy polskiej myśli wojskowej w dziedzinie lotnictwa: płk. Buckiewicz, Borejsza, Perini, Malczewski, Abzółtowski, Kossowski czy jeden z pierwszych dowódców późniejszej Szkoły Orłąt płk. Florer. Warto skupić się zwłaszcza na płk. Abzółtowskim, którego M. Romeyko charakteryzuje w następujący sposób:

Płk szt. gen. Abzółtowski – były szef lotnictwa armii gen. Hallera, były szef lotnictwa Naczelnego Wodza. Głęboki teoretyk wojskowy, a szczególnie lotniczy. Bardzo płodny pisarz lotniczy. Twórca piśmiennictwa wojskowego lotniczego. Już w roku 1921 wydał swą pierwszą „Taktykę lotnictwa”. Redaktor wielu regulaminów lotniczych. Twórca polskiej myśli operacyjnej lotniczej. Najważniejsze zagadnienia natury państwowej znajdowały bardzo trafne ujęcie w jego dziełach (o ile mu pozwalamo je drukować!). Wysoce wykształcony oficer sztabu generalnego: jeden z bardzo nielicznych w całym lotnictwie polskim! Zlikwidowany ze służby czynnej – jako dowódca 3 pułku lotniczego – w wieku lat 39. Powód: kondotier, albowiem „Sergiusz”, albowiem prawostawny, albowiem Moskal¹⁷¹.

Na ocenę kwestii zwolnienia tych doświadczonych oficerów wpływa również sposób, w jaki go przeprowadzono. M. Romeyko nie pozostawił na L. Rayskim suchej nitki, należy jednak pamiętać, iż był on, najdelikatniej mówiąc, uprzedzony do późniejszego generała.

Gdy postanowił „wylać” na emeryturę starszych od siebie oficerów, zabrakło mu i odwagi cywilnej i wreszcie – do pioruna – decyzji i woli dowódcy! Starat się do ostatniej chwili wykazać, że wszystko to dzieje się „poza nim”, bez jego wiedzy. Starat się zamaskować swe działanie, gdy na jego wniosek, podpisany przez niego, mieli odejść na emeryturę płk Buckiewicz, Abzółtowski i Kossowski. Wezwał płka Buckiewicza i mówił długo o jego zadaniach na nowym stanowisku inspektora lotnictwa; za kilka tygodni – dziennik personalny z emeryturami. Tydzień przed emerytalnym dziennikiem zawezwał płka Abzółtowskiego, który był dowódcą pułku, oznajmiając mu, że ma otrzymać dowództwo grupy. Zapytywał więc, jaką grupę woli: krakowską czy poznańską? Był bardzo „ucieszony”, gdy Abzółtowski poprosił o poznańską¹⁷².

171 Tamże, s. 23.

172 Tamże, s. 33.

Gen. Rayskiemu należy jednak oddać sprawiedliwość – najwięcej do powiedzenia, również w kwestiach personalnych, miał w Wojsku Polskim po przewrocie majowym marsz. Piłsudski, który był, zwłaszcza pod koniec życia, człowiekiem szczególnie trudnym we współpracy. Sam M. Romeyko wielokrotnie przytacza opowieści i informacje świadczące o tym, że przekonanie marszałka do zmiany zdania lub podjęcia decyzji w jakiejś sprawie, która nie budziła jego zainteresowania, było szczególnie trudne. Należy również podkreślić, iż wielu czołowych specjalistów, w tym m.in. płk Abżółtowski i Kossowski, nie utraciło kontaktu z lotnictwem.

Co więcej płk Kossowski został zatrudniony na bardzo dobrze płatnym etacie w Centrum Badań Technicznych, o czym wspomina sam M. Romeyko. Jednakże zdaniem autora *Rayskich czasów lotnictwa polskiego*, miał to być wynik groźby, jaką pod adresem L. Rayskiego skierował płk Kossowski:

Z śp. płk. Kossowskim udało mu się niezupełnie. Na kilka dni przed wypchaniem na emeryturę Kossowski jakimś trafem zwałchał o tym i w Departamencie Lotnictwa wobec jednego z przyjaciół Rayskiego tak oświadczył: „Nu, cóż, nabiję mordę...” Nazajutrz został zawezwany przez Rayskiego. Długo tłumaczył mu Rayski, iż przy „obecnych” zmianach, część starszych i zastużonych oficerów musi wypocząć. Obawia się, że spotkać to może i Kossowskiego – wbrew woli jego, Rayskiego! – który go tak wysoce ceni! Zapytuje go tedy, czy na ten wypadek nie zgodziłby się przyjąć bardzo odpowiedzialnego stanowiska pilota doświadczalnego przy Centrum Badań Technicznych. Stanowisko przy tym bardzo wysoko płatne: miałby więc emeryturę i wysoką gażę¹⁷³.

L. Rayski okazał się „nie taki straszny, jak go malują” – gdyż wiedząc o problemach finansowych płk. Kossowskiego, nie tylko wystąpił z propozycją znalezienia mu dobrze płatnej pracy, ale również umożliwił mu utrzymanie kontaktu z lotnictwem i pracę na bardzo odpowiedzialnym stanowisku. Czy było to wynikiem zakamuflowanej groźby? Trudno powiedzieć, można natomiast stwierdzić z pełną odpowiedzialnością, że gdyby gen. Rayski nie chciał pomóc płk. Kossowskiemu, to by tego nie zrobił.

Sprzęt, który został odziedziczony po gen. Zagórskim, był bardzo nierówny. W swojej pracy *Słowa prawdy o lotnictwie polskim 1919–1939* L. Rayski pisze wprost, bez zbędnych ozdobników:

Na szefa przychodzi Zagórski (czerwiec 1924).

Cóż robi?

Robi olbrzymie zakupy.

[...] Zagórski kupił jeszcze 250 płatowców myśliwskich Blériot – Spad 61 i 50 płatowców myśliwskich Blériot – Spad 51.

¹⁷³ Tamże.

[...] *Miał więc 300 płatowców myśliwskich.*

A ilu miał pilotów myśliwskich?

Okolo 50

Może tłumy kandydatów czekały w ogonku?

Nie. Dlaczego? Dla tej prostej przyczyny, że Spady rozlatywały się w powietrzu.

Gen. Zagórski bowiem kupując, nie zażądał próby statycznej. Współczynnik bezpieczeństwa miał być, jak dla wszystkich samolotów myśliwskich – 13. Okazało się, że jest 6 ½.

Kiedyż się to okazało? Już za czasów mego szefostwa. Jeden po drugim zabijali się myśliwcy na Spadach. Naturalnie „winien był Rayski”. Kazałem zrobić próbę statyczną. Wynik był wstrząsający¹⁷⁴.

Przerażony wynikami prób, zdecydował o wprowadzeniu zakazu wykonywania akrobacji do czasu wprowadzenia nowych, zastępczych typów samolotów – produkowanego w Polsce PWS-10 i produkowanego na licencji francuskiej Wibault¹⁷⁵. Grupa samolotów przejściowych pomiędzy SPAD-ami a nowoczesnymi myśliwcami typu „P” była dosyć liczna. W jej skład wchodziły zarówno maszyny produkowane przez wytwórnię PWS, jak również włoskie Fiaty.

Inną próbą stworzenia alternatywy dla niezbyt dobrych SPAD-ów było wykorzystanie doświadczeń czechosłowackich. Współpraca na gruncie lotniczym pomiędzy Warszawą a Pragą rozpoczęła się w czerwcu 1927 r., kiedy to w ramach rewizyty przybyła do Pragi polska eskadra dowodzona przez L. Rayskiego. Podczas wizyty Polacy, poszukujący następcy dla SPAD-ów, zwrócili uwagę na świetnie zapowiadający się samolot myśliwski Avia BH-33. Wobec wielu wypadków z udziałem SPAD-ów, zapadła decyzja o zakupie 50 myśliwców oraz licencji na produkcję w Polsce.

Optymalnym rozwiązaniem problemów myśliwców SPAD było wprowadzenie myśliwców PWS-10, zaprojektowanych przez inż. Aleksandra Grzędzielskiego i Augusta Zdaniewskiego. Ogółem wyprodukowano 80 maszyn tego typu, przy czym część z nich miała trafić na eksport. Jako pierwsi zainteresowanie wyrazili Rumuni, jednakże po awaryjnym lądowaniu egzemplarza wysłanego na Międzynarodowy Mityng w Bukareszcie strona rumuńska wycofała się ze złożonej wcześniej oferty. Kolejnym odbiorcą miało być jedno z państw środkowoamerykańskich, przy czym niektóre źródła wskazują na Honduras¹⁷⁶, jednakże również i ta oferta została odrzucona. Dopiero oferta złożona przez firmę portugalską została sfinalizowana. Maszyny zakupione przez Portugalczyków zostały następnie przerzucone do Hiszpanii, gdzie zasiliły szeregi lotnictwa frankistów. W Polsce PWS-y stopniowo wycofywano z eskadr, w miarę napływu nowych myśliwców

174 L. Rayski, *Słowa prawdy o lotnictwie polskim 1919–1939*, Londyn 1948, s. 22.

175 L. Rayski błędnie podaje nazwę jako Vibeau. Tamże.

176 Tamże, s. 39.

PZL P.7. Ostatnie PWS-y skierowano w 1938 r. do Szkoły Wyższego Pilotażu w Ułężu, kilka egzemplarzy trafiło również do Dębłina¹⁷⁷.

Biorąc pod uwagę taki stan rzeczy, trudno zgodzić się z M. Romeyką, który twierdził, iż sprzęt zakupiony przez gen. Zagórskiego był dobrej jakości i służył jeszcze przez wiele lat – potwierdzenie znajduje jednak teoria o zapale, z jakim przyjęto wprowadzenie zakupionych myśliwców SPAD – piloci byli zainteresowani poznaniem nowego typu myśliwca, jednakże po licznych katastrofach stało się jasne, że jego dalsze użytkowanie nie wyjdzie polskiej armii na dobre. W całej sprawie najbardziej pokrzywdzony został L. Rayski, na którego spadło odium krytyki.

Wobec poważnych problemów ze sprowadzaniem z zagranicy sprzętem, L. Rayski zdecydował się doprowadzić do sytuacji, w której podstawowym dostawcą sprzętu lotniczego dla polskiego wojska będą polskie zakłady przemysłowe. W tym celu za sprawą płk. Rayskiego rozpoczęła się budowa Państwowych Zakładów Lotniczych na Paluchu pod Warszawą. Zakłady te stały się najważniejszą polską firmą lotniczą – głównie za sprawą utalentowanych inżynierów, którzy w zakładach PZL stworzyli nowoczesne (jak na początek lat 30.) myśliwce PZL P.7 i PZL P.11.

Należy podkreślić, iż modernizację i produkcję nowych typów samolotów myśliwskich poważnie utrudniały problemy z odpowiednimi silnikami. Trudności te zaistniały począwszy od 1935 r., kiedy to na celowniku przełożonych gen. Rayskiego znalazła się odpowiedzialna za produkcję silników lotniczych firma Skoda, z którą współpracę rozpoczęto w 1927 r. Według relacji dowódcy lotnictwa w firmie pracowali głównie Polacy, a jedynym Czechem był buchalter. Mimo to na początku 1935 r., na żądanie gen. Felicjana Sławoja-Składkowskiego, rozpoczęła się kontrola fabryki, w której zdaniem generała miało dochodzić do poważnych nadużyć:

– Co się u was dzieje? Jakie porządki! Dyrektor Skody, Heine, ożenił się ze swoją maszynistką, jedną z jej siostr wydał za głównego buchaltera Polaka, drugą za buchaltera Czecha. Jakże tam robią kanty!

Zbladłem. Oczywiście nie bywałem w sypialni Heinego i buchalterów. Kto wie? Kazałem zbadać paszporty, pozbierać dokumenty.

Okazało się, że dyrektor Heine żonaty jest od lat 15 z panią X., buchalter Polak – od wieków z panią Y., nie mającą nic wspólnego z panią Heine, buchalter zaś Czech jest wdowcem¹⁷⁸.

Pomimo korzystnego dla firmy rozwiązania wątpliwości gen. Składkowski doprowadził do jej nacjonalizacji. Koszt przejścia zakładów zamknął się w kwocie

¹⁷⁷ Tamże.

¹⁷⁸ L. Rayski, dz. cyt., s. 25.

ok. 11 milionów ówczesnych złotych. Dla porównania warto dodać, że w 1935 r. całkowity koszt budowy jednego myśliwca PZL P.11 wraz z uzbrojeniem i wyposażeniem wynosił 171 500 zł. Nacjonalizacja zakładów nie doprowadziła jednak do usprawnienia procesu produkcji, wprost przeciwnie – na czele fabryki produkującej silniki lotnicze stanął inżynier chemik, specjalista od drożdży, „niejaki Broga”¹⁷⁹. Krótko po przejęciu zakładów Skody przez państwo na granicy udaremnilo wywóz szczegółowych planów technicznych pochodzących z zakładów Plage i Laśkiewicz. Sukces polskiego kontrwywiadu zaowocował wzmocnieniem kontroli. Wkrótce ofiarą całej sytuacji stał się nowy członek kierownictwa zakładów Skody:

*Pewnego dnia Bróg został zatrzymany przez organy bezpieczeństwa na ulicy w Warszawie pod zarzutem, iż od dłuższego czasu opuszczał wytwórnię, niosąc wypchaną tekę. Stwierdzono, że teka zawierała plik dokumentów nie związanych z pracą Broga w wytwórni: dotyczyły bieżących i przyszłych planów fabrykacji. Składały się na nie przeważnie tajne pisma dowództwa lotnictwa do Skody, które powinny być przechowywane w fabryce w sposób szczególnie pieczołowity*¹⁸⁰.

Celem L. Rayskiego od samego początku jego działalności jako dowódcy lotnictwa było doprowadzenie do sytuacji, w której produkcję samolotów i wyposażenia lotniczego prowadzą polskie zakłady działające w oparciu o polskie projekty. Była to koncepcja bardzo ambitna, udało się ją jednak zrealizować.

Polskie lotnictwo wojskowe w latach 30. opierało się na skądinąd słusznym założeniu, że w warunkach, w jakich przyszło działać, należy do minimum ograniczyć różnorodność silników i innych elementów wyposażenia poszczególnych samolotów. Dlatego też samoloty myśliwskie PZL P.7 i P.11, lekkie bombowce rozpoznawcze PZL.23 Karaś i średnie bombowce PZL.37 Łoś używały podobnych pod względem konstrukcyjnym silników. W przypadku konfliktu zbrojnego, podczas którego konieczne byłoby korzystanie z oddalonych od pokojowych miejsc stacjonowania i doraźne naprawy samolotów, było to rozwiązanie korzystne. Obsługa naziemna mogła bowiem skutecznie utrzymać gotowość bojową nawet kilku jednostek operujących z tego samego lotniska, co więcej, w razie braku części zamiennych można było poprosić o pomoc sąsiadów z innej jednostki.

Gen. Rayski oskarżany jest często o nieprzygotowanie lotnictwa polskiego do wojny z Niemcami. Jego oponenti zapominają jednak, iż generał dwukrotnie podawał się do dymisji, zdając sobie sprawę z dysproporcji pomiędzy niemiecką Luftwaffe i sowieckimi Wojenno-Wozdusznymi Siłami a siłami polskimi.

Informacje na temat siły lotnictwa nieprzyjaciela pojawiały się m.in. na łamach czasopisma „Podchorąży. Organ Szkół Podchorążych”. W numerze z lipca

179 Tamże, s. 26.

180 Tamże.

1936 r. nieznanymi z imienia pchr. L. Bieńkowski podawał dokładne szacunki odnośnie do liczebności lotnictwa poszczególnych państw europejskich. Ze zrozumiałych przyczyn najwięcej miejsca poświęcił lotnictwu niemieckiemu, sowieckiemu, francuskiemu, angielskiemu, czechosłowackiemu i włoskiemu. Autor artykułu *Zbrojenia lotnicze w Europie* wstępnie oszacował liczebność Luftwaffe na 60 pułków, 360 eskadr, 3700 samolotów¹⁸¹. Lotnictwo sowieckie L. Bieńkowski oceniał na co najmniej 3700 samolotów podzielonych pomiędzy 77 dywizjonów i 83 samodzielne eskadry¹⁸².

Jakie kroki podjęto w celu zniwelowania tej przewagi? Budżet polskiego lotnictwa był ograniczony, co zmuszało władze lotnictwa do ostrożnego wydatkowania dostępnych środków. Mimo to w prasie dominowały entuzjastyczne komentarze:

Niemcy wydały pół miliarda marek na lotnictwo – Francja trzy miliardy franków, Anglia przewiduje dodatkowe kredyty na rozbudowę lotnictwa w sumie 120 milionów funtów. Buduje się szereg nowych eskadr, lotnisk – przemysł lotniczy pracuje pełną parą. Oto stała nuta, która obija się o nasze uszy, wywołując rozmaite refleksje.

A my? Oczywiście miliardów nie wydajemy na lotnictwo, bo ich nie mamy. Tym niemniej budujemy go i rozbudowujemy.

Nie hipontyzujemy się cyframi, bo porównania budżetowe wyjdą zawsze na naszą niekorzyść. To nie przesądza jeszcze o naszej wartości, bo nie zawsze jest lepszy ten, co ma liczniejsze lotnictwo i większy budżet lotniczy. Może nigdzie indziej „jakość” nie odgrwa tak dominującej roli jak w lotnictwie¹⁸³.

Niestety rzeczywistość ostatnich lat przed wybuchem wojny nie wyglądała tak idyllicznie, jak chciałby tego autor tekstu zamieszczonego na łamach „Podchorążego”. Polskie lotnictwo wojskowe dysponowało przestarzałymi typami samolotów rozwijającymi niskie prędkości maksymalne w porównaniu z wprowadzanymi do użytku maszynami niemieckimi i sowieckimi. Podejmowane próby modernizacji lotnictwa i wprowadzenia nowych typów maszyn rozбивały się o brak odpowiednich silników (kwestia wspomnianego wcześniej silnika Foka) i środków na wdrożenie opracowywanych prototypów do masowej produkcji.

Mimo poważnych trudności finansowych gen. Rayski zdołał jednak doprowadzić do końca projekt nowego samolotu myśliwskiego PZL P.50 Jastrząb, który miał rozwijać prędkość maksymalną rzędu ok. 500 km/h. Gdyby nie słabe osiągi prototypu, do produkcji seryjnej trafiłby zapewne również samolot pościgowy

181 L. Bieńkowski, *Zbrojenia lotnicze w Europie*, „Podchorąży. Centralny Organ Szkół Podchorążych”, 1936, nr 20 (90), s. 10.

182 Tamże, s. 11.

183 A. Wojtyga, *Idziemy naprzód!*, „Podchorąży. Centralny Organ Szkół Podchorążych”, 1936, nr 20 (90), s. 4.

PZL.38 Wilk, na którym z braku silników Foka zamontowano sprowadzone z zagranicy silniki Ranger. Warto zaznaczyć, iż samolot PZL.38 z silnikami Ranger osiągał prędkość maksymalną 465 km/h, o 100 km/h więcej niż PZL P.11. Na dodatek Wilk dysponował potężnym uzbrojeniem – czterema km kal. 7,7 mm i działkiem kal. 20 mm.

Gen. Rayski wielokrotnie domagał się zwiększenia wydatków na lotnictwo, przy czym często spotykał się z niezrozumieniem lub jawnym utrudnianiem pracy departamentu. Do tej kategorii można zaliczyć skierowanie do pracy w Departamencie Lotnictwa na bardzo odpowiedzialne stanowisko oficera z piechoty.

Gen. Zając trafił do dowództwa lotnictwa w 1936 r., po śmierci gen. Gustawa Orlicza-Dreszera, który zginął w wypadku lotniczym. Początkowo nic nie wskazywało na to, że miejsce zwolnione przez zmarłego generała zajmie gen. Zając, który na początku 1936 r. objął stanowisko dowódcy VI Okręgu Wojskowego we Lwowie. Sam gen. Zając tak po latach wspominał objęcie stanowiska:

W Warszawie zostałem przyjęty najpierw przez Kasprzyckiego, który zapowiedział mi, że mam objąć stanowisko inspektora obrony powietrznej państwa po śp. Dreszerze. Byłem tym trochę zaskoczony, gdyż w gazetach już pisano, że ma nim być albo gen. Buckardt-Bukacki, albo gen. Bortnowski, o mnie nikt nie wspominał¹⁸⁴.

O wyznaczeniu gen. Zająca na nowe stanowisko zadecydować miał gen. Edward Rydz-Śmigły, który uważał, że przekazanie stanowiska J. Zającowi pozwoli na wprowadzenie większej systematyczności do pracy resortu. Liczono, że na nowym stanowisku gen. Zając będzie *prowadził robotę dobrze i tanio*¹⁸⁵.

Inspektor Obrony Powietrznej Państwa dysponował szeregiem uprawnień, wśród których nie było jednak prawa do inspekcjonowania jednostek lotniczych, co zdaniem gen. Zająca stanowiło poważny problem. W sprawie tej konsultował się z M. Romeyką, który miał stwierdzić, iż początkowo inspektor miał dysponować takimi uprawnieniami, jednakże interwencję w tej sprawie podjął ktoś z ministerstwa¹⁸⁶, przy czym we wspomnieniach gen. Zająca pojawia się dosyć jednoznaczna sugestia, że „tym kimś” miał być gen. L. Rayski.

J. Zając rozpoczął swoją pracę na stanowisku inspektora od wykorzystania zaległego urlopu, podczas którego zaznajomił się z polską i obcojęzyczną literaturą dotyczącą kwestii obrony przeciwlotniczej. Następnie wziął udział w ćwiczeniach organizowanych w pobliżu Lwowa, w których – co warto nadmienić – miał wcześniej dowodzić jedną ze stron. Zapoznał się również z *aparaturami lotniczymi, jakie wówczas były u nas w użyciu*¹⁸⁷.

184 J. Zając, *Dwie wojny. Mój udział w wojnie o niepodległość i w obronie powietrznej Polski*, Londyn 1964, s. 77.

185 Tamże.

186 Tamże, s. 78.

187 Tamże, s. 80.

W okresie późniejszym gen. Zając podjął również naukę pilotażu, przy czym latał jedynie na prostszych i mniej skomplikowanych samolotach PWS-26, Lublin R.XIII i RWD-14b Czapla. Sam generał tak po latach wspominał swoją naukę:

Pamiętam, że dnia 15 października 1937 r., gdy byłem obecny na promocji podchorążych lotnictwa na podporuczników, na której [...] był obecny także Generalny Inspektor Sił Zbrojnych, przyznałem się i wobec niego i wobec oficerów lotnictwa do pierwszych odbytych samodzielnych lotów, co przyjęto ze zdziwieniem i sympatią.

Jakkolwiek moja nauka pilotażu nie była mile widziana przez niektórych lotników, to jednak uważałem ją niejako za mój obowiązek, a poza tym poezję życia mego i własną satysfakcję, bo przecież do latania trzeba dobrego stanu zdrowia, zdolności fizycznych i... umysłowych.

[...] W r. 1939, po wykonaniu samodzielnych lotów na maszynach wojskowych P.W.S.26, R.13 i „Czapli”, zostałem także pilotem wojskowym III klasy. To wszystko oczywiście nie dawało mi kwalifikacji prawdziwego lotnika, bo przecież nie umiałem prowadzić takich maszyn, jak „Karaś”, „Łoś” czy P.11, ani też nie przeszedłem szkoły obserwatora lotniczego¹⁸⁸.

W związku z poważnymi trudnościami sprzętowymi w polskim lotnictwie, m.in. brakiem nowoczesnych myśliwców, następca gen. Rayskiego zdecydował się na podjęcie próby uzupełnienia braków zakupami zagranicznymi, co dodatkowo ograniczało środki finansowe dostępne w budżecie lotnictwa. Była to decyzja błędna, gdyż polski przemysł był już gotowy do rozpoczęcia produkcji seryjnej nowych myśliwców PZL P.50 Jastrząb. Planowano sprowadzenie francuskich myśliwców Morane Saulier 406, brytyjskich Hawker Hurricane i Supermarine Spitfire. Braki sprzętowe w lotnictwie liniowym zamierzano uzupełnić poprzez zakup brytyjskich lekkich bombowców Fairey Battle. O ile jednak zakup brytyjskich Hurricane'ów i Spitfire'ów można uznać za sensowne rozwiązanie, o tyle francuskie MS 406 nie były zbyt udaną konstrukcją. Decyzja o odsunięciu na boczny tor polskich konstrukcji była tym dziwniejsza, że sam gen. Zając wspominał po latach przekazanie mu stanowiska dowódcy lotnictwa następującymi słowami:

W dniu 23 marca 1939 roku zostałem wezwany do marszałka Śmigłego i otrzymałem od niego rozkaz objęcia w razie wojny stanowiska Naczelnego Dowódcy Lotnictwa i Obrony Przeciwlotniczej. Decyzję tę przyjąłem z mieszanymi uczuciami. Do dowodzenia lotnictwem nie czułem się jeszcze dostatecznie przygotowany. Wolałbym oczywiście dowodzić jednostkami wojska naziemnego, ale w tych warunkach nie mogłem wybierać sobie stanowiska, które by mi bardziej odpowiadało. [...] Otrzymując rozkaz marszałka Śmigłego, znałem siłę rozbudowanego lotnictwa

188 Tamże, s. 142.

niemieckiego, jak również byłem zorientowany w ewentualnych metodach jego działania, co do czego mieliśmy dość dokładnie wiadomości naszego wywiadu. Zdawałem sobie sprawę z możliwości naszego własnego lotnictwa, znacznie słabszego nie tylko liczebnie, lecz także technicznie od lotnictwa niemieckiego. Po pobycie moim we Francji i W. Brytanii w r. 1938 rozumiałem także, że nie możemy liczyć na wielką pomoc sprzymierzeńców w razie wojny w 1939 r. Jeszcze w połowie 1938 r., w specjalnym raporcie dla Gen. Inspektora Sił Zbrojnych przedstawiłem tę sytuację, stwierdzając, że nasze lotnictwo w obecnym stanie w razie wojny nie będzie dłużej istniało niż dwa tygodnie, a przy sprzyjających warunkach, w razie mniej intensywnych działań, najwyżej cztery tygodnie¹⁸⁹.

Biorąc pod uwagę bardzo realistyczną ocenę działań polskiego lotnictwa, dziwi fakt, iż następca gen. Rayskiego nie zdecydował się na podjęcie działań, które jego poprzednik postulował już od dawna – tzn. natychmiastowe rozpoczęcie masowej produkcji samolotów wszystkich typów, a wobec trudności z wdrożeniem nowych płatowców masową modernizację wykorzystywanych w lotnictwie od początku lat 30. myśliwców P.11 do wersji Kobuz. Tymczasem gen. Zając zdecydował się przyjąć inną taktykę:

W tym też dniu zameldował się u mnie gen. Kalkus. Z nim omówiłem następujące sprawy: 1) przyspieszenia i uregulowania gotowości bojowej w lotnictwie w obecnym jego stanie; 2) przyspieszenia produkcji personalnej, a co za tym idzie, skrócenie szkolenia (w myśl moich poprzednich wniosków), aby jak najprędzej mieć drugie załogi przynajmniej dla samolotów myśliwskich (zastanawialiśmy się wówczas nad tym, jak powiększyć wydajność pracy bojowej przy małej ilości samolotów, jaką rozporządzaliśmy; jedna z koncepcji polegała na zapewnieniu podwójnej obsługi dla samolotów, zwłaszcza myśliwskich, które wtedy będą mogły wykonywać większą ilość lotów, przynajmniej przez pewien czas); 3) zbadania sprawy produkcji sprzętu lotniczego w tym sensie, by ewentualnie zaniechać dalszej produkcji średnich bombowców, a zwrócić główną uwagę na produkcję myśliwców, względnie ich zakup¹⁹⁰.

Taktyka przyjęta przez gen. Zająca budzi poważne wątpliwości. Po pierwsze, tworząc podwójne obsady dla samolotów myśliwskich generał nie brał pod uwagę czynnika strat w sprzęcie – co z tego, że mielibyśmy nawet po czterech pilotów na jedną maszynę, podczas gdy brakowałoby myśliwców? Po drugie, zamiast wydawać pieniądze na przyspieszone szkolenie nowych kadr lotniczych, warto było zainwestować te środki w stworzenie sprawnej sieci dozoru, która znacznie usprawniłaby działanie lotnictwa myśliwskiego, które posiadając dokładne wiadomości o ilości i kursie nieprzyjacielskich wypraw bombowych, byłoby w stanie

189 Tamże, s. 192.

190 Tamże, s. 193.

skuteczniej zwalczać ataki nieprzyjaciela. Najwięcej wątpliwości budzi natomiast trzecie zagadnienie omawiane przez gen. Zająca z gen. Władysławem Kalkusem.

Chodzi mianowicie o zakup samolotów myśliwskich i wstrzymanie produkcji średnich bombowców Łoś. Decyzja ta doprowadziła do sytuacji, w której w pierwszych dniach września wiele nowoczesnych bombowców zostało zniszczonych na ziemi, ponieważ nie trafiły na czas do eskadr wchodzących w skład Brygady Bombowej. Jednostki te musiały wyruszyć w bój uzbrojone w znacznie wolniejsze i przenoszące mniej bomb Karasie, które łatwo padały łupem niemieckich Messerschmittów Bf 109 i Bf 110.

Decyzja ta jest tym bardziej kontrowersyjna, że w zakładach PZL trwała produkcja znacznie nowocześniejszych od PZL P.11 myśliwców PZL P.24, które przeznaczano tylko na eksport.

Tab. 3. Sprzedaż polskich samolotów za granicę¹⁹¹

Ilość	Typ	Kraj przeznaczenia
50	PZL P.11	Rumunia
50	PZL P.24	Turcja
12	PZL P.24	Bułgaria
24	PZL P.24	Grecja
12	PZL.23 Karas	Bułgaria
36	PZL.43 Czajka	Bułgaria

Ogółem zagranicę sprzedano 136 samolotów myśliwskich. Nawet jeśli odejmiemy od ogólnej liczby sprzedanych samolotów 50 PZL P.11, to wciąż pozostaje prawie 86 nowoczesnych myśliwców, z których wiele było wyposażonych w o wiele silniejsze uzbrojenie strzeleckie niż dwa lub w niektórych przypadkach cztery karabiny maszynowe kal. 7,92 mm, jakimi dysponowały PZL P.11. Oczywiście nie wszystkie samoloty wyeksportowano w okresie, gdy na czele resortu lotnictwa stał gen. Zając, jednakże nie musiał on szukać samolotów myśliwskich zagranicą. Wystarczyło zablokować dalszą produkcję eksportową prowadzoną przez PZL bądź przynajmniej ograniczyć eksport z uwagi na napiętą sytuację międzynarodową.

Niestety, działań tych nie podjęto i w chwili wybuchu wojny polskie lotnictwo wojskowe nie dysponowało odpowiednimi siłami zdolnymi do powstrzymania Niemców. Natomiast za wielką zasługę gen. Zająca należy uznać dyslokację jednostek bojowych na lądowiskach polowych, co pozwoliło na uniknięcie zniszczenia własnych jednostek lotniczych w wyniku nieprzyjacielskiego bombardowania.

191 A. Kurowski, dz. cyt., s. 18.

Podsumowując krótki okres sprawowania rządów w polskim lotnictwie wojskowym przez gen. J. Zająca, należy zaznaczyć, iż był on człowiekiem zupełnie nieprzygotowanym do pełnienia tak odpowiedzialnej funkcji, jak ta, którą wyznaczył mu marsz. Edward Rydz-Śmigły. Jestem skłonny również zaryzykować tezę, iż to, co gen. Zajac odziedziczył po gen. Rayskim, nie zostało w żaden sposób rozwinięte czy „naprawione”. Gen. Zajac, pomimo doświadczeń maja 1926 r., nie zdecydował się na zmobilizowanie załóg Polskich Linii Lotniczych „Lot”, gdzie w 1939 r. służyło kilka cywilnych samolotów Lockheed L-14 Super Electra, które można było szybko i tanio przerobić na pełnowartościowe bombowce. Amerykanie i Brytyjczycy używali tych samolotów (w wersji wojskowej, znanej jako Lockheed Hudson) m.in. do zwalczania okrętów podwodnych. Niestety Electry wchodzące w skład floty powietrznej PLL „Lot” nie zostały zmobilizowane, a szkoda, bo nawet w wrześnieowych warunkach mogły odnieść znaczne sukcesy w nękanii kolumn zaopatrzeniowych i pancernych nieprzyjaciela.

Gen. J. Zajac nie wywiązał się również z zadania stworzenia silnych sił myśliwskich. Obejmując resort, nie potrafił doprowadzić do końca rozpoczętych jeszcze za gen. Rayskiego projektów PZL.38 Wilk, przemianowanego potem na PZL.48 Lampart, i PZL P.50 Jastrząb. Co gorsza gen. Zajac nie był w stanie doprowadzić nawet do przejęcia przez armię idących na eksport myśliwców PZL P.24 czy modernizacji choćby części przestarzałych PZL P.11c do wersji Kobuz. Zamiast tego zamierzał sprowadzić do Polski dużą liczbę zupełnie nieznanymi polskim lotnikom myśliwców francuskich i angielskich. Pomijając niezbyt dobre osiągnięcia francuskiego myśliwca, samoloty brytyjskie można by uznać za dobre rozwiązanie problemu modernizacji polskiego lotnictwa. Pozostają jednak bardzo ważne kwestie, które zazwyczaj są pomijane przez autorów piszących na temat prób modernizacji polskiego lotnictwa w przededniu wojny.

Biorąc pod uwagę ogół zagadnień dotyczących lotnictwa i jego działań w trakcie wojny, a więc m.in. konieczność napraw, konserwacji i uzupełniania strat, nie są to kwestie, które można by pomijać. W przypadku wprowadzenia samolotów z importu, polski przemysł nie był w stanie w trakcie działań wojennych rozpocząć natychmiastowej produkcji silników wykorzystywanych w samolotach francuskich i brytyjskich. Polscy mechanicy nie znali silników francuskich i brytyjskich, podobnie jak specyfiki płatowców, co uniemożliwiało lub utrudniałoby naprawianie sprzętu lotniczego uszkodzonego w trakcie działań wojennych.

Amunicja do broni pokładowej myśliwców sprowadzanych przez gen. Zająca nie była produkowana w Polsce, a zbrojmistrzowie nie znali brytyjskich i francuskich działek i karabinów maszynowych wykorzystywanych w lotnictwie. Po przyjęciu na uzbrojenie tych typów samolotów należałoby więc albo wyszkolić mechaników i cały personel naziemny, albo przezbroić je na polskie karabiny

maszynowe i działka. Nie było to jednak zadanie proste, gdyż po pierwsze – samoloty są budowane z myślą o konkretnych zestawach wyposażenia i zmieniienie jednego elementu wymaga dosyć zaawansowanych prac konstrukcyjnych. Po drugie, takie modyfikacje lub szkolenia wymagały czasu, którego w trakcie konfliktu zbrojnego mogło po prostu nie być. Wreszcie znany jest przykład sprowadzonego dla Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku hydroplanu Cant Z. 506, który dotarł do Polski bez uzbrojenia, co czyniło ten skądinąd nowoczesny i bardzo groźny na polu walki samolot bezużyteczną kupą żelastwa¹⁹².

Do grona „wspaniałych” decyzji gen. Zająca można również zaliczyć decyzję o zakupie 100 samolotów Fairey Battle¹⁹³, które miały zastąpić polskie Karasie. Było to wyrzucanie pieniędzy w błoto. Jak zauważył Tymoteusz Pawłowski:

P.23 „Karaś” był szybki, dobrze uzbrojony (dwa stanowiska obronne nie zawsze były w bombowcach dwusilnikowych) i przenosił niemal tonę bomb (tyle, ile wiele ówczesnych bombowców dwusilnikowych). Te nowoczesne dolnopłaty [...] nie miały latem 1939 roku zbyt dużej konkurencji wśród samolotów liniowych, a nawet lekkich bombowców pola walki. Samoloty liniowe wykorzystywane były przede wszystkim we Francji i ZSRS. We Francji były to głównie archaiczne ANF Les Mureaux 117 uzupełnione przez Potezy 39 (a nawet antyczne 25) oraz dziwaczne Breguety 270. [...] Podobnie było u Sowieców, którzy używali dwupłatowych maszyn konstrukcji Polikarpowa: R-5 oraz R-Z. W sierpniu 1939 roku po raz pierwszy użyto następcy rozwiedczikow Polikarpowa – samolotów R-10, dosyć podobnych do polskich Karasi. W Niemczech – aż do końca 1940 roku – najlepszym samolotem rozpoznawczym był Henschel Hs 126, Brytyjczycy z kolei używali do zadań rozpoznawczych Hawkerów Audaxów, wymieniając je pośpiesznie w 1939 i 1940 roku na Westlandy Lysandery. Wsparcie na polu walki zapewniały im w latach 1939–1940 Fairey Battle, Bristole Blenheimy oraz Vickersy Wellesleye – wszystkie nieco szybsze od Karasi (nie na tyle jednak, aby uniknąć niemieckich myśliwców)¹⁹⁴.

Podsumowując, należy podkreślić, iż polskie lotnictwo wojskowe powstało w wyniku połączenia kilku diametralnie różnych koncepcji i od samego początku swojego istnienia nie stanowiło monolitu zdolnego do stania się niezależnym rodzajem sił zbrojnych, tak jak marynarka wojenna czy wojska lądowe. Przez wiele lat w łonie Departamentu Lotnictwa ścierały się różne koncepcje rozbudowy i wykorzystania lotnictwa, co miało odzwierciedlenie w polityce zakupów sprzętu zagranicznego, a później w gorączkowym tworzeniu przemysłu lotniczego. Co więcej, na ogólny stan tego przemysłu nie miał wpływu dowodzący lotnictwem

192 J. Pertek, *Wielkie dni małej floty*, Poznań 1976, s. 66.

193 W. Bączkowski, *Lekki samolot bombowy Fairey Battle*, Warszawa 1989, s. 6.

194 T. Pawłowski, *Lotnictwo lat 30. XX wieku w Polsce i na świecie. Wybrane zagadnienia*, Warszawa 2011, s. 222–223.

gen. Rayski, ale jego przełożeni, którzy wykorzystując zależność lotnictwa od wojsk lądowych bądź to wypychali do lotnictwa oficerów znajdujących się na działaniach piechoty, ale niemających pojęcia o lotnictwie, bądź to zmuszali dowódcę lotnictwa do podejmowania szkodliwych decyzji. Do tych należy zdecydowanie zaliczyć decyzję o usunięciu zasłużonych oficerów i teoretyków, takich jak wspomniany wcześniej i wielokrotnie cytowany płk. S. Abżółtowski.

Obserwujący całość zagadnień lotniczych oficerowie mówili potem o „rayskich” czasach lotnictwa polskiego, tudzież o rzekomej odpowiedzialności gen. Rayskiego za klęskę wrześniową. Były to jednak często wypowiedzi o podłożu politycznym. Za taką należy uznać wypowiedź gen. Władysława Sikorskiego, który miał stwierdzić, że gen. Rayski doprowadził do sytuacji, w której lotnictwo wojskowe było mniejsze, niż w momencie przejścia przez niego resortu po gen. Zagórskim¹⁹⁵.

Biorąc pod uwagę przytaczane przez L. Rayskiego argumenty, należy inaczej spojrzeć również na rewelacje płk. M. Romeyki, który w każdej publikacji starał się przedstawić L. Rayskiego w jak najczarniejszych barwach. Co prawda M. Romeyko nie zawsze myli się w swoich ocenach, jednakże jeśli chodzi o L. Rayskiego, płk Romeyko jest po prostu uprzedzony do generała, którego obwinia o całe zło w lotnictwie. Na tym tle należy sobie zadać pytanie o moralność samego M. Romeyki, który widząc „wszystkie grzechy gen. Rayskiego”, wciąż pozostawał w lotnictwie wojskowym i nie zdecydował się choćby na podjęcie jakiejś bardziej zdecydowanej manifestacji swojego sprzeciwu wobec polityki następcy gen. Zagórskiego.

Skoro bowiem odsądzany (po wojnie) od czci i wiary przez M. Romeykę gen. L. Rayski razem ze swoim przyjacielem por. Mrówką potrafił zdecydować się na podjęcie jakichś działań prowadzących do poprawy nagannej, jego zdaniem, sytuacji w Departamencie Żeglugi Powietrznej, dziwi, że na podobne kroki nie zdecydował się M. Romeyko. Czyżby autorowi wielu prac wydanych jeszcze przed wybuchem wojny zabrakło odwagi na zdecydowany sprzeciw wobec gen. L. Rayskiego, którego obwiniano o „całe zło” w lotnictwie? Tymczasem L. Rayski miał swoich przełożonych, którzy jak widać to na przykładzie zakładów „Skoda” nie zawsze znajdowali zrozumienie dla sytuacji panującej w lotnictwie. M. Romeyko przegrał proces sądowy, który wytoczył mu już po zakończeniu II wojny światowej gen. Rayski. Wyrok niezależnego emigracyjnego sądu przyznał rację gen. Rayskiemu, co więcej, sąd nakazał zniszczenie wszystkich egzemplarzy szkalującej generała pracy *Rayskie czasy lotnictwa polskiego*¹⁹⁶.

Gdzie więc leżały przyczyny słabości lotnictwa polskiego w kampanii wrześniowej? Zdecydowanie nie w przyjętym sposobie szkolenia, który również został dopracowany przez gen. Rayskiego. W moim przekonaniu największą winę

195 L. Rayski, dz. cyt., s. 23.

196 J. Wypiórkiwicz, dz. cyt., s. 17.

za stan lotnictwa ponoszą przełożeni gen. Rayskiego, którzy nie potrafili wyczuć odpowiedniego momentu na zmianę polityki finansowej państwa, a jeśli chodzi o lotnictwo wojskowe to po prostu nie mieli zrozumienia dla zagadnień niezbędnych dla jego funkcjonowania. Co więcej, każdy sukces odniesiony przez polskich lotników, a było ich przecież niemało, utwierdzał władze państwowe w przekonaniu, że polskie lotnictwo jest wystarczająco silne. O ile jednak głośno mówiono i komentowano sukcesy polskich skrzydeł, takie jak: kilkusetapowy przelot płk. Bolesława Orlińskiego z Warszawy do Tokio (1926), zwycięstwo w Zawodach Challenge w 1932 r. odniesione przez Franciszka Żwirkę i Stanisława Wigurę czy dwa wspaniałe przeloty Stanisława Skarżyńskiego (nad Afryką i przelot nad Atlantykiem), o tyle mało lub niewiele mówiono o katastrofach i wypadkach. Wśród tych ostatnich można wymienić choćby tragiczną śmierć Józefa Lewoniewskiego, który latem 1933 r. zginął w katastrofie lotniczej pod Kazaniem, czy tragiczną śmierć gen. G. Orlicza-Dreszera.

Taka polityka władz prowadziła do przekonania, że polskie lotnictwo jest silne i w razie ewentualnego konfliktu będzie w stanie zapewnić odpowiednie wsparcie wojskom lądowym, a także zapewnić bezpieczeństwo cywilom. Nie bez wpływu na kształt lotnictwa pozostała również działalność gen. Zagórskiego, którego z kolei ostro krytykuje gen. Rayski. Nie jest to do końca uzasadnione stanowisko, gdyż choć sposób i fakt posiadania udziałów w firmach produkujących na potrzeby wojska, gdzie dokonywano zamówień na sprzęt wojskowy, stawia gen. Zagórskiego w zdecydowanie złym świetle, to jednak miał on pewne niezaprzeczalne zasługi. Choć gen. Zagórski jest często uznawany, w najlepszym razie, za osobę nieuczciwą, jestem bliższy uznaniu go raczej za nieco naiwnego amatora, który nie do końca znając się na lotnictwie, działał nieudolnie, ale w dobrej wierze.

Nie bez znaczenia pozostaje również fakt, iż w okresie „panowania” gen. Rayskiego obeszło się bez większych zmian w zakresie funkcjonowania pułków lotniczych. W skład każdego pułku wchodziło kilka (w zależności od pułku) eskadr różnego przeznaczenia (myśliwskie, liniowe i towarzyszące). Organizacja ta była pod wieloma względami odwzorowaniem modelu francuskiego i nie została zmieniona zarówno przez gen. Rayskiego, jak i jego następcę J. Zajacę. Jedyną różnicą pomiędzy okresem dowodzenia przez gen. Zagórskiego i gen. Rayskiego było wprowadzenie obowiązku zdobycia tytułu obserwatora lotniczego, w czym niektórzy autorzy widzą echa kariery lotniczej dowódcy¹⁹⁷. System ten miał swoje dobre i złe strony, przy czym biorąc pod uwagę ogólny poziom wykształcenia polskich lotników względem choćby pilotów angielskich, pozwalał on na lepsze przystosowanie się do trudów służby lotniczej i dokładniejsze poznanie

197 Tamże, s. 27.

wielu typów maszyn. Wiedza ta okazała się bardzo przydatna podczas wojny, gdy piloci często musieli zmieniać sprzęt, na którym latali, lub opanowywać nowe, nieznanie wcześniej typy płatowców.

Łączona z nazwiskiem gen. Zagórskiego „afery Francopolu” nie została nigdy do końca wyjaśniona, należy jednak zwrócić uwagę na fakt, o którym wspomina gen. Rayski – w Polsce po zakończeniu wojny polsko-bolszewickiej nie było fabryk zdolnych do pokrycia zapotrzebowania materiałowego lotnictwa. Firma Plage i Laśkiewicz nie miała możliwości realizacji kontraktów, a jednak takiej realizacji się podjęła¹⁹⁸. Również inne zakłady nie były w stanie podjąć produkcji na masową skalę, przynajmniej na początku lat 20.¹⁹⁹, w latach 30. z kolei wiele z nich doświadczyło poważnych trudności, które zmusiły władze państwowe do interwencji i przejęcia firm²⁰⁰.

Na tym tle bardzo negatywnie prezentuje się niechęć władz lotniczych do firmy DWL, przy czym w moim przekonaniu opowieści o gen. Rayskim rozpowiadającym, że władze firmy to „złodzieje”²⁰¹, są nie do końca prawdziwą wizją M. Romeyki. Biorąc pod uwagę stan innych zakładów, próby zwalczania dobrze prosperującej firmy mogły wynikać z obawy o to, iż jeśli w przyszłości będzie miała problemy, władz nie będzie stać na jej ratowanie. Przyczyny konfliktu pomiędzy L. Rayskim a władzami DWL sam generał tłumaczy nie do końca legalnymi sposobami zdobywania benzyny lotniczej przez firmę²⁰² oraz wadliwymi konstrukcjami, które miały być przyczyną wielu katastrof²⁰³. Kwestia ta budzi jednak poważne wątpliwości, jeśli bowiem samoloty RWD rozlatywały się w powietrzu, to dlaczego samoloty RWD-8 odniosły tak ogromny sukces międzynarodowy? Możliwe więc, że gen. Rayski nieco zazdrościł sukcesu firmie konkurencyjnej wobec PZL i dlatego niechętnie spoglądał na DWL.

Nie bez znaczenia dla stanu polskiego lotnictwa pozostawała również postać najważniejszego oficera w polskiej armii, Józefa Piłsudskiego, który choć był wybitnym politykiem i charyzmatycznym przywódcą, nie miał zrozumienia dla techniki w wojsku. Istotne były również poglądy na rolę polskiego lotnictwa i dosyć prześmiewczy stosunek do jakiegokolwiek techniki, jaki za sprawą J. Piłsudskiego funkcjonował w polskim wojsku. Bezpośrednio po zakończeniu wojny

198 L. Rayski, dz. cyt., s. 16.

199 Tamże.

200 Tamże, s. 17.

201 M. Romeyko, *Rayskie czasy...*, s. 33.

202 Według wspomnień gen. L. Rayskiego, władze zakładów miało pokątnie skupować paliwo lotnicze od aeroklubów i jednostek wojskowych. Za to poważne przewinienie odpowiedzialność miał ponieść jeden z dyrektorów firmy, Jerzy Wędrychowski, którego usunięcia domagały się bezskutecznie władze lotnicze. Trudno jednak powiedzieć, czy faktycznie gen. Rayski używał pod adresem firmy określenia „złodzieje”, poza tym wiele zależy od kontekstu, w jakim miałyby pojawić się to sformułowanie. L. Rayski, dz. cyt., s. 48.

203 Tamże, s. 50.

polsko-bolszewickiej uważano, że skoro myśliwce rosyjskie nie atakowały polskiej piechoty, to wydawanie pieniędzy na myśliwce jest wyrzucaniem ich w błoto. Dominował pogląd, że dla lotnictwa nie ma rzeczy niewykonalnych, a piloci polecą nawet na „latających trumnach” i bez osłony myśliwców. Wśród dowódców dominowały poglądy, iż jeśli jedna załoga zostanie utracona podczas wykonywania zadania, to będzie się wysyłać kolejne, aż zadanie zostanie wykonane²⁰⁴. Co gorsza oficerowie i wyżsi dowódcy zupełnie nie rozumieli, jak działa lotnictwo. Za przykład tej tezy może posłużyć przytoczony przez M. Romeykę cytat:

Požerski: Nu ja tyż był na wojnie, tyż widział lotników.

Piłsudski: No i co? Strzelał Pan?

Požerski: Nieraz bywało idę z baterią, a tu lotnik. To ja komendę: W kanawu jejo; i ot stanęła armata rakiem, a wtedy po aeroplanu – pierwoje i walić!

Piłsudski: I co zestrzelił Pan?

*Požerski: Zestrzelić, nie zestrzelił, ale zdrowo nastraszył... Zaraz odleciał!*²⁰⁵

Przytoczona powyżej wymiana zdań pomiędzy marsz. J. Piłsudskim a gen. Olgierdem Pożerskim (pełniącym m.in. obowiązki dowódcy Obszaru Warownego „Wilno”) dobitnie świadczy o poziomie wiedzy wojskowej i technicznej dominującym w polskiej armii po zamachu majowym. Należy zaznaczyć, że gen. Pożerski, znany gawędziarz, był bardzo lubiany przez J. Piłsudskiego, który często zasięgał opinii generała w sprawach budzących wątpliwości człowieka, który do swojej śmierci w 1935 r. wywierał wielki wpływ na polską politykę i armię. Według M. Romeyki przytoczona rozmowa miała miejsce w 1929 r. Bardzo możliwe, że nie pozostała ona bez wpływu na wspomniany wcześniej rozkaz marszałka, dotyczący ograniczenia roli lotnictwa. Po śmierci marszałka J. Piłsudskiego nie było lepiej. Gen. Edward Rydz-Śmigły kładł duży nacisk na morale – według przyszłego marszałka i Wodza Naczelnego, żołnierz o wysokim morale jest w stanie pokonać lepiej uzbrojonego i wyszkolonego przeciwnika, bo ma większą chęć do walki i tym samym nadrabia wszelkie niedostatki²⁰⁶.

W tej sytuacji żądania gen. Rayskiego o przyznanie większego budżetu na rozbudowę lotnictwa lub przedstawianie planów jego rozbudowy nie mogło trafić na podatny grunt. Wszystko to zaowocowało takim, a nie innym stanem polskiego lotnictwa wojskowego we wrześniu 1939 r. Mimo to polscy lotnicy zdołali zadać hitlerowskiej Luftwaffe i lotnictwu sowieckiemu poważne straty. Winę za taki stan rzeczy ponosi jednak nie gen. Zagórski czy gen. Rayski, ale gen. Zająć, który w tracie swojej krótkiej kariery na stanowisku dowódcy lotnictwa zdołał zaprzepaścić dorobek trzynastoletniej kadencji swojego poprzednika.

204 Tamże, s. 122.

205 M. Romeyko, *Przed...*, s. 406.

206 K. Tarkowski, dz. cyt., s. 123.

ROZDZIAŁ 2.

DZIAŁANIA LOTNICTWA ARMII „ŁÓDŹ”

W wojnie obronnej 1939 r. polskie lotnictwo zostało podzielone na dwa zasadnicze człony. Pierwszy z nich stanowiło lotnictwo armijne, które zostało podporządkowane poszczególnym armiom. Drugi człon stanowiło lotnictwo dyspozycyjne, pozostające pod kontrolą Naczelnego Wodza. W skład tego ostatniego wchodziły dwie brygady: Brygada Bombowa – wyposażona w samoloty PZL.37 Łoś i PZL.23 Karaś, oraz Brygada Pościgowa, której zasadniczym zadaniem było zwalczanie niemieckich wypraw nad Warszawę.

Lotnictwo Armii „Łódź” jest tematem bardzo interesującym. W ciągu 17 dni walk piloci, strzelcy pokładowi i członkowie personelu naziemnego prowadzili walkę nie tylko z Luftwaffe, ale również z lotnictwem sowieckim. W walce tej, mimo wielkiej dysproporcji sił, Polacy zdołali odnieść wiele sukcesów. Niestety z powodu bardzo rozbieżnych i trudnych do zinterpretowania relacji praktycznie niemożliwe jest ustalenie ostatecznej liczby zwycięstw powietrznych odniesionych przez lotnictwo tej jednostki bojowej.

Dowódcą lotnictwa Armii „Łódź” był płk Wacław Iwaszkiewicz, zaś jego najbliższym współpracownikiem ppłk Mateusz Iżycki. Oficerom tym podlegały: III/6 Dywizjon Myśliwski, 32 Eskadra Rozpoznawcza, 63 Eskadra Obserwacyjna, 66 Eskadra Obserwacyjna i 10 Pluton Łącznikowy. Według pierwotnych zamysłów w skład sił powierzonych płk. Iwaszkiewiczowi miała wejść jeszcze 31 Eskadra Rozpoznawcza¹, która wspólnie z 32 ER miała działać z węzła lotniskowego Tuszyn. Niestety w związku z zagrożeniem południowej granicy 31 ER dowodzona przez kpt. Witalisa Nikonowa została przydzielona do Armii „Karpaty”.

Oprócz jednostek lotniczych do Armii „Łódź” planowano wprowadzić również dywizjon artylerii przeciwlotniczej, kompanię balonową²,

1 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie obronnej 1939*, Warszawa 1982, s. 156.

2 J. Rómmel, *Za Honor i Ojczyznę*, Warszawa 1958, s. 12.

7 Kompanię Lotniskową (61, 62 i 63 Pluton Ochrony Lotnisk, 6 i 62 Pluton Lotniskowy), 61 Stację Meteorologiczną, 6 Sekcję Radiołączności oraz 2 Ruchomy Park Materiałowy³. Z wymienionych jednostek przyłączono jedynie kompanię balonową, niestety w źródłach brak informacji na temat jej działań, wyposażenia i personelu. Nieznany jest los 7 Kompanii Lotniskowej, 61 Stacji Meteorologicznej i 6 Sekcji Radiołączności. Na podstawie jednej z relacji wiadomo, że 2 Ruchomy Park Materiałowy, mobilizujący się w krakowskim 2 Pułku Lotniczym, nie dotarł⁴. Poza tym do działań bojowych dowództwo wykorzystало również znajdujący się na lotnisku Lublinek Ośrodek Przesposobienia Wojskowego Lotniczego⁵, z którego na potrzeby wojska wykorzystano jeden samolot. Jego nieznaną z nazwiska załoga⁶ została 2 września zestrzelona przez własne oddziały.

Ogólna liczba maszyn wykorzystanych przez lotnictwo Armii „Łódź” wyniosła ok. 48 samolotów różnych typów, w tym 22 samoloty myśliwskie PZL P.7 i P.11, 10 lekkich bombowców PZL.23 Karaś, 7 samolotów obserwacyjnych RWD-14b Czapla, 7 samolotów obserwacyjnych R-XIII Lublin, 3 samoloty łącznikowe RWD-8 oraz jeden samolot nieustalonego typu wykorzystany do wspomnianego wyżej lotu 2 września⁷.

Oprócz tego jednostki lotnicze Armii „Łódź” dysponowały nieustaloną liczbą samolotów łącznikowych RWD-8⁸. Samoloty te wykorzystywano do różnych celów – głównie do lotów łącznikowych i rozpoznawczych, nie przedstawiały one jednak żadnej wartości bojowej i w przypadku ataku wrogiego myśliwca nie miały większych szans na wydostanie się spod ognia.

Z liczby 48 samolotów bojowych utracono 18 myśliwców, 8 lekkich bombowców, 10 samolotów obserwacyjnych, 6 samolotów łącznikowych oraz jeden samolot nieznanego typu. W sumie straty w sprzęcie wyniosły 43 samoloty, co stanowi 87,5% stanu początkowego. Lotnicy z Armii „Łódź” zdołali ewakuować do Rumunii 4 samoloty myśliwskie, 2 lekkie bombowce i 5 samolotów obserwacyjnych. W toku walk większość jednostek nie otrzymała żadnych uzupełnień. Wyjątek stanowiły 10 Pluton Łącznikowy oraz 63 EO, które w sumie otrzymały 4 dodatkowe maszyny. Ponadto lotnikom z III/6 Dywizjonu Myśliwskiego udało się w toku działań wojennych wyremontować kilka samolotów poważnie uszkodzonych w walkach z Luftwaffe. Nie zmienia to jednak faktu, iż jednostka poniosła ciężkie straty w sprzęcie.

3 F. Kornicki, *Zmagania. Autobiografia pilota myśliwskiego*, Sandomierz 2009, s. 74–75.

4 Tamże, s. 75.

5 W. Iwaszkiewicz, *Sprawozdanie z działalności lotnictwa Armii „Łódź”*, IPMS, Lot.A.II.6/1f-3, s. 8.

6 Tamże.

7 Tamże.

8 L. Łydzba, *Lwowski III/6 Dywizjon Myśliwski*, Poznań 2011, s. 73.

Straty w ludziach w poszczególnych eskadrach lotnictwa Armii „Łódź” kształtują się w sposób następujący, w III/6 Dywizjonie Myśliwskim straty wyniosły 5 zabitych, 5 rannych oraz nieznaną liczbę zaginionych w transportach członków obsługi naziemnej, w 32 ER – 13 zabitych, 13 zaginionych i 7 rannych, w 63 EO – 2 zabitych i 5 rannych, w 66 EO – 4 zabitych, 9 zaginionych i 3 rannych, 10 PŁ utracił co najmniej 2 zaginionych. Niestety przedstawienie dokładnych wyliczeń odnośnie do procentowej wielkości strat jest niemożliwe wskutek braku dokładnych informacji na temat liczebności poszczególnych eskadr. Na pierwszy rzut oka widać jednak, że największe straty poniosła 32 Eskadra wyposażona w samoloty PZL.23 Karaś. Możliwe jest natomiast oszacowanie strat personelu latającego.

W sumie stan osobowy w wymienionych jednostkach wynosił 115 żołnierzy i oficerów. Z tej liczby poległo 20 lotników, a 6 zostało rannych. Nieznany pozostaje los czterech. Ogółem straty w personelu latającym wyniosły 30 osób, co stanowi 26,08% stanu początkowego. Biorąc pod uwagę duże straty w sprzęcie, liczby te wskazują jednoznacznie na duże umiejętności polskiego personelu latającego, który przystępując do walki na zdecydowanie gorszych samolotach, w niesprzyjających warunkach był w stanie uniknąć niepotrzebnych strat własnych. Pozwoliło to na odbudowanie potencjału polskiego lotnictwa najpierw we Francji, a później w Wielkiej Brytanii, gdzie Polskie Siły Powietrzne były jednymi z najliczniejszych⁹.

Oprócz jednostek działających w ramach lotnictwa Armii „Łódź” w jej pasie działania znalazły się również jednostki wchodzące w skład Brygady Bombowej, a w okresie późniejszym lotnictwo Armii „Poznań”. Jednakże poza dwiema eskadrami z szeregów Brygady Bombowej działania tych jednostek nie zostały wzięte pod uwagę, gdyż nie miały większego wpływu na przebieg walk powietrznych nad Łodzią i okolicami. Co więcej, z szeregów III/6 Dywizjonu wyłączony został Klucz Eskadry Korpusu Ochrony Pogranicza, w skład którego weszło trzech pilotów wyposażonych w trzy myśliwce PZL P.7 oraz grupa personelu naziemnego. Działania tego niewielkiego oddziału również zostały ujęte w pracy, ponieważ wyłączenie trzech myśliwców znajdujących się zapasach 6 Pułku Lotniczego poważnie osłabiło III/6 Dywizjon, którego straty nie mogły zostać uzupełnione poprzez sprowadzenie choćby jednego myśliwca ze Lwowa, gdzie znajdowała się siedziba pułku.

Ocena działalności bojowej lotnictwa Armii „Łódź” jest zadaniem szczególnie trudnym. Nie sposób bowiem ustalić dokładnej liczby zwycięstw powietrznych, ilości bomb zrzuconych przez 32 ER czy dokładnej liczby lotów rozpoznawczych

9 T.H. Rolski, *Uwaga wszystkie samoloty!*, Warszawa 1974, s. 294.

przeprowadzonych przez 63 i 66 EO. Praca niniejsza stanowi w zasadzie jedynie próbę wstępnego zasygnalizowania problemu, jakim jest działalność lotnictwa nad ziemią łódzką i okolicami podczas kampanii wrześniowej. Wiele kwestii zostało jedynie zasygnalizowanych, wiele godnych przybliżenia postaci, które przewinęły się przez łódzkie lotnictwo armijne, zostało jedynie wspomnianych. Wszystko to skutecznie uniemożliwia podjęcie próby jednoznacznej oceny wysiłku zbrojnego sił dowodzonych przez płk. Iwaszkiewicza.

Na podstawie zebranych materiałów zarysowuje się jednak obraz niewielkiej grupy dzielnych lotników, którzy z wielkim poświęceniem i męstwem spełnili powierzone im rozkazy w skrajnie niekorzystnych warunkach. Już ten cząstkowy obraz pozwala stwierdzić, iż lotnictwo Armii „Łódź” całkowicie spełniło pokładane w nim nadzieje – jego działania nie zmieniły obrazu kampanii wrześniowej, bo zmienić go nie mogły. Wojna obronna została przegrana na ziemi i w powietrzu – ta ostatnia klęska była pod wieloma względami spowodowana tym, że polscy żołnierze strzelali do wszystkich samolotów – także własnych. Mimo to piloci eskadr obserwacyjnych i rozpoznawczych wykonywali kolejne loty na bliskie i dalekie rozpoznanie, a myśliwcy startowali na przechwytywanie wrogich wypraw. W walkach tych ponosili często ciężkie straty – jednak następnego dnia w powietrze ponownie podrywały się samoloty z biało-czerwoną szachownicą na kadłubach.

Można zaryzykować stwierdzenie, iż to właśnie aktywnej działalności III/6 Dywizjonu Myśliwskiego, a nie licznej mniejszości niemieckiej¹⁰, zawdzięcza Łódź to, iż nie była bombardowana przez niemiecką Luftwaffe we wrześniu 1939 r. Niestety dla większości łódzian kwestie obrony powietrznej i działalności lotnictwa polskiego w rejonie miasta wciąż pozostają sprawami zupełnie nieznanymi. Być może badania historyczne pozwolą na szybką zmianę tego stanu rzeczy.

III/6 Dywizjon Myśliwski

Historia III/6 Dywizjonu Myśliwskiego jest stosunkowo krótka. Jednostka powstała w wyniku sformowania 161 i 162 Eskadry Myśliwskiej. Od samego początku dowodzenie nad całością sprawował mjr pil. Stanisław Morawski. Decyzja o sformowaniu dwueskadrowego dywizjonu myśliwskiego w ramach 6 Lwowskiego Pułku Lotniczego zapadła w lipcu 1937 r. i stanowiła ostatnią część

10 A. Ossowski, *Niemieckie samoloty nad Łodzią*, www.uml.lodz.pl/get.php?id=154, [dostęp 3 V 2016]

reorganizacji polskich pułków lotniczych¹¹. Dowódcą nowego dywizjonu został mjr pil. Stanisław Morawski, zaś personel pochodził w większości z poznańskiej 133 EM, która pod koniec października 1937 r. została rozwiązana, zaś większość jej personelu i sprzętu przesunięto na lotnisko Skniłów koło Lwowa.

Dowódcą nowej 161 EM został por. pil. Tadeusz Jeziorowski¹². Wyposażenie eskadry stanowiły początkowo samoloty PZL P.7 przejęte ze zlikwidowanej 133 EM, jednakże wkrótce samoloty te zostały przekazane do 151 EM z Wilna. W zamian za nie 161 Eskadra otrzymała samoloty PZL P.11c¹³.

Podobnie wyglądały początki 162 eskadry, która dostała samoloty PZL P.7 po 143 EM z Torunia. Dowódcą nowej eskadry został por. pil. Bernard Groszewski, który na stanowisku tym wziął udział w wojnie obronnej. Personel 162 EM pochodził początkowo głównie z 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu, a z czasem do jednostki zaczęły napływać uzupełnienia złożone z absolwentów Szkoły Podchorążych Lotnictwa z Dębłina.

Przekazany do 162 EM sprzęt był w bardzo złym stanie technicznym. Nieco lepiej, choć nie do końca, wyglądała sytuacja w 161 EM, która otrzymała fabrycznie nowe samoloty myśliwskie. Niestety PZL P.11 ze 161 EM nie miały zamontowanych karabinów maszynowych – producent spóźnił się z dostawą¹⁴. W celu utrzymania jakiejś ciągłości w korzystaniu ze sprzętu, dowództwo obu eskadr w porozumieniu z mechanikami postanowiło stopniowo remontować wyeksploatowane myśliwce P.7, tak by obie eskadry miały na czym latać. Mł. majster woj. Józef Zubrzycki wspominał po latach:

P-7 otrzymane ze 143 eskadry zostały postawione przeze mnie do generalnej naprawy, w czym pomogli nam pracownicy Parku Lotniczego, oddając do lotu po dwa do trzech samolotów miesięcznie na prośbę dowódcy dywizjonu mjr. pil. Stanisława Morawskiego¹⁵.

Cały dywizjon uzyskał gotowość bojową w lutym 1938 r. Jako pierwsza gotowość bojową uzyskała 161 EM¹⁶, która po przebrojeniu na nowe myśliwce wydała samoloty PZL P.7, odziedziczone po dawnej poznańskiej 133 EM, do wileńskiego III/5 Dywizjonu Myśliwskiego¹⁷. Pierwszą przeprowadzoną na dużą skalę wspólną akcją 161 i 162 EM była koncentracja na lotnisku Hutniki

11 Ł. Łydźba, *III/6 Lwowski Dywizjon Myśliwski*, Poznań 2011, s. 13. J. Pawlak, *Polskie eskadry w latach 1918–1939*, Warszawa 1989, s. 343–344.

12 Tadeusz Jeziorowski – ur. 15 XI 1908, zm. 4 IX 1939. W 1921 r. odznaczony Krzyżem Walecznych za walki z bolszewikami. K. Waluś, H. Waluś, *Odnaka Ofiarnych Obywatelskiego Komitetu Obrony Państwa 1920 roku*, „Biuletyn Numizmatyczny”, 2010, nr 4 (360), s. 273.

13 Ł. Łydźba, dz. cyt., s. 13.

14 Tamże, s. 15.

15 J. Zubrzycki, *Uzupełnienia do 161 Eskadry Myśliwskiej*, „Skrzydła Polska”, 1980, nr 22 (1508), s. 15.

16 Tamże. J. Zubrzycki podaje, że eskadra była gotowa do walki w listopadzie 1937 r.

17 Tamże.

koło Brodów, przeprowadzona w drugiej połowie marca 1938 r. Koncentracja sił powietrznych stanowiła ważny element pokazu siły, jaki polskie władze zafundowały rządowi litewskiemu w związku z incydem granicznym z 11 marca, w wyniku którego poległ polski żołnierz Korpusu Ochrony Pogranicza, Stanisław Serafin. Wydarzenia te, które przez stronę litewską opisywane są jako „incydent z Transinkai”¹⁸, doprowadziły do zgromadzenia wzdłuż granicy z Litwą znacznych sił lotniczych.

III/6 Dywizjon przebywał w Hutnikach razem z kilkoma innymi jednostkami lotniczymi, zaś po przyjęciu polskiego ultimatum przez Litwę powrócił do Lwowa¹⁹. Kolejne działania rozpoczęto w kwietniu 1938 r., kiedy to jednostka została wyznaczona do patrolowania przestrzeni powietrznej południowo-wschodnich rubieży II RP. Jednocześnie obowiązywał program szkolenia i doskonalenia bojowego²⁰.

W czerwcu 1938 r. dywizjon został skierowany na manewry do Hutnik. Niestety przy okazji intensywnego doszkalania personelu latającego nie obeszło się bez ofiar. Jedną z nich był kpr. pil. Stefan Antkowiak ze 162 EM. Jego PZL P.7 noszący numer 6.88 podczas próbnego startu alarmowego na wysokości 80–100 m wyłamał się z szyku i po chwili runął na ziemię, tracąc wcześniej sterowność²¹. W wyniku uderzenia o ziemię myśliwiec eksplodował. Pomimo wysiłków personelu naziemnego pilota nie udało się uratować.

Zdaniem jednego z ówczesnych pilotów III/6 Dywizjonu Myśliwskiego, Janusza Żurakowskiego, przyczyną katastrofy był błąd prowadzącego trójkę, w której leciał kpr. Antkowiak:

W roku 1937 jako podporucznik zostałem przydzielony do 161 Eskadry Myśliwskiej we Lwowie. I znów byłem świadkiem śmiertelnego wypadku. Trójka PZL z sąsiedniej eskadry startowała w szyku. Dowódca po starcie zaczął wykonywać zakręt na zbyt małej prędkości, lewy samolot klucza, chcąc trzymać się w szyku, jeszcze bardziej zmniejszył prędkość i samolot wpadł w korkociąg. Było zbyt nisko, aby samolot z korkociągu wyprowadzić i pilot zginął na miejscu²².

W sierpniu dywizjon został przerzucony do Błędowa, gdzie odbył szkolenie z zakresu strzelania ostrą amunicją, zwane szkołą ognia. Następnie jednostka została częściowo skierowana na lotnisko Monasterzyska koło Buczacza, gdzie zadaniem eskadry było polowanie na sowieckie i czechosłowackie samoloty. Jako pierwsza w zasadzce koło Buczacza przebywała 161 EM, którą następnie

18 R.A Vitas, *The Polish – Lithuanian crisis of 1938. Events surrounding the ultimatum*, http://www.lituanus.org/1984_2/84_2_03.htm, [dostęp 5 IV 2016].

19 Ł. Łydzba, dz. cyt., s. 15.

20 Tamże.

21 J. Pawlak, *Polskie eskadry w latach 1918–1939*, Warszawa 1989, s. 345.

22 J. Żurakowski, *Korkociąg*, „Lotnictwo LAI”, 1993, nr 23, s. 33.

zmieniła 162 EM. Obie eskadry nie odniosły wówczas żadnych sukcesów. Prawdopodobnie wówczas podczas lotu patrolowego problemy techniczne ze swoim myśliwcem miał Tadeusz Koc. On sam wspominał po latach:

Zadanie: wejść na wysokość 3000 metrów, zacząć akrobacją i prowadzić ją przez dalsze 10 minut – bez przerwy.

Przede mną poleciał mój dobry kolega [...] wykonał swoje zadanie, wrócił, wylądował, wyszedł z maszyny i zemdlał. Ja lecę po nim, pytam, czy paliwa jest wystarczająco dużo na wykonanie zadania. – O tak, Janusz był tylko pół godziny w powietrzu – odpowiadają z obsługi. Wsiadłem do samolotu, przywiązałem się mocno pasami, no i w górę! Na 3000 metrów daję gaz i robię pierwszą beczkę. Nagle – co to?! – zamiast regularnej pracy silnika słyszę słabnące kichanie, śmigło obraca się coraz wolniej.

[...] Jestem około 50 km od lotniska, wokół pola i łąki. Rzuciłem okiem w lewo i w prawo – jest pode mną duży kawał łąki, równy jak stół, dobre miejsce do lądowania. Lekki zakręt, obniżam się, żeby lepiej sprawdzić teren, a tu niespodzianka, bagno i woda. [...] Skręciłem 90 stopni w lewo wzdłuż zaoranych pól. Samolot dość mocno uderzył podwoziem w ziemię – szczęśliwie dla mnie – odbił się w górę podskakując 50 metrów ponad całkiem sporym jeziorkiem, muskając lekko zaorane pole po drugiej stronie jeziora, potoczył się kilkanaście metrów i zatrzymał się.

[...] Włączyłem stację radiową, wołałem lotnisko; jest połączenie, odpowiedziałem, w jakiej jestem sytuacji, określając mniej więcej miejsce niespodziewanego lądowania. Nie upłynęło 15 minut i widzę, jak leci w moją stronę nasz myśliwski samolot – włączyłem znowu radio – woła mnie.

[...] Upłynęło może 2 godziny, widzę, jedzie w moją stronę nasza ciężarówka z 6-cioimi ludźmi obsługi i co ważniejsze – beczką benzyny²³.

W tym czasie w 6 Pułku Lotniczym pojawiły się radiostacje N2L/M, które nie były zbyt dobrym rozwiązaniem problemu łączności. Radiostacja ta ważyła prawie 40 kg i zapewniała niezbyt dobrą łączność głosową na odległość 30 km²⁴. Sprzęt ten nie był do końca przystosowany do warunków lotniczych, jednakże w porównaniu z kompletnym brakiem radiostacji był to i tak spory postęp.

Podczas długich lotów patrolowych piloci i obsługa techniczna lepiej poznawali swoje samoloty, co umożliwiło lepsze ich wykorzystanie w warunkach zbliżonych do bojowych²⁵. Okres ten był jednak niezwykle wyczerpujący dla załóg, dlatego też w drugiej połowie października jednostka powróciła na lotnisko Skniłów. W dniu 1 grudnia dowodzenie nad 161 EM objął kpt. pil. Władysław

23 T. Kotz, *Błękitne niebo i prawdziwe kule*, Toronto 2005, s. 11–12.

24 K. Chołoniewski, J. Koszewski, *Polska radiotechnika lotnicza 1918–1939*, Piekary Śląskie 2009, s. 197.

25 Między innymi poprzez opanowanie techniki lotów z bardzo małą prędkością pilotom III/6 Dywizjonu Myśliwskiego udało się wydłużyć prawie dwukrotnie czas lotu patrolowego. J. Żurkowski, dz. cyt., s. 33.

Szcześniewski²⁶, zaś dotychczasowy dowódca eskadry został mianowany oficerem taktycznym dywizjonu²⁷.

Wiosną 1939 r. dywizjon został wyznaczony do wystawienia czterosamolotowego klucza, który utworzył tzw. 1 Eskadrę KOP. W skład jednostki wchodziła na zmianę piloci 161 i 162 EM. Pierwsza grupa pilotów z III/6 Dywizjonu rozpoczęła służbę w marcu. Prawdopodobnie wówczas doszło do wydarzenia opisywanego przez niektóre opracowania – klucz polskich myśliwców z III/6 Dywizjonu Myśliwskiego miał dokonać przechwycenia sowieckiego myśliwca I-16, który prowadził formację bombowców SB-2 wysłanych do Czechosłowacji²⁸.

W maju 1939 r. w skład klucza wszedł ppor. pil. Jan Dzwonek, który zachęcany przez kolegów przyozdobił swoją „jedenastkę” wizerunkiem kolorowego indyka. Lotnicy zaproponowali dowództwu dywizjonu, aby ten emblemat stał się godłem jednostki, jednakże dowódca dywizjonu mjr. Morawski i kpt. Szcześniewski nie wyrazili zgody na umieszczenie godła na innych samolotach dywizjonu²⁹, zaś godłem dywizjonu pozostał uskrzydłony gronostaj³⁰, który w 161 EM miał skrzydła koloru czerwonego, a w 162 EM koloru niebieskiego³¹.

W połowie czerwca do dywizjonu przyjętych zostało siedmiu podchorążych pilotów, absolwentów Szkoły Podchorążych w Dęblinie, oraz szczęściu pilotów absolwentów Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich. Kolejne dwa miesiące upłynęły na szkoleniu młodych lotników, które jednak nie we wszystkich eskadrach lwowskiego dywizjonu przebiegało tak samo. O wiele więcej lotów wykonywali piloci 161 EM. Franciszek Kornicki, pilot 162 EM, wspominał po latach:

Sądziłem, że w obu eskadrach zorganizują nam intensywne szkolenie bojowe i tak właśnie było w 161, ale 162 była w tym dość powolna i chaotyczna. Mieliśmy jedno duże ćwiczenie bliskiej ostony lekkich bombowców i jedno przechwytywanie. Resztę stanowiły walki kołowe i loty w szyku, ale niestety żadnego strzelania do celów latających. Było mniej więcej dwa razy tyle pilotów co samolotów, więc kolejka do latania była długa³².

Monotonny tok szkolenia został przerwany rankiem 24 sierpnia, gdy dywizjon bazował na lądowisku w Lubitowie. Radiotelegrafista 161 EM, Antoni Fałukiewicz, wspominał:

Loty rozpoczęły się punktualnie o godz. 6.00 rano w dniu 24 sierpnia 1939 r.

26 W dostępnych źródłach pojawia się także zapis nazwiska Szcześniewski.

27 Ł. Łydźba, dz. cyt., s. 19.

28 W. Szewczyk, *Samoloty z którymi walczyli Polacy*, Warszawa 1997, s. 31.

29 Ł. Łydźba, dz. cyt., s. 20.

30 J. Pawlak, dz. cyt., s. 343.

31 Tamże, s. 346.

32 F. Kornicki, dz. cyt., s. 70–71.

Startował samolot ciągnący za sobą rękaw, do którego pozostałe maszyny strzelały z ostrej amunicji o innym kolorze, tzn. pociski były malowane farbą. [...] Ja pełniłem przez cały czas dyżur przy radiostacji nadawczo-odbiorczej na zmianę ze swoim szefem st. sierż. Władysławem Wirskim. Było ustalone tak, że radiostacja co dwie godziny parzyste łączyła się z radiostacją statą w Pułku na 10 minut, dla otrzymania rozkazów lub innych poleceń, a pozostałe godziny pracowała w łączności z pilotami.

[...] Przy pierwszym połączeniu z radiostacją pułkową o godz. 8.00 został wezwany dowódca dywizjonu, który otrzymał rozkaz natychmiastowego powrotu do Pułku całego dywizjonu z powodu mobilizacji. Odlot maszyn do Lwowa miał nastąpić natychmiast³³.

Z Lubitowa do Lwowa dywizjon dotarł 25 sierpnia. Na miejscu oczekiwali już rezerwiści, od których 26 sierpnia dowódca dywizjonu, mjr. Morawski, odebrał przysięgę, a następnie rozpoczęło się pakowanie rzutu kołowego dywizjonu do pociągu, którym 28 sierpnia żołnierze 6 Pułku dotarli do Łodzi. Dywizjon został skierowany na obsadzone koniczyną lądowisko Widzew-Ksawerów³⁴, znajdujące na terenie majątku należącego do Jana Hersego³⁵. Początkowo kontakty pomiędzy rodziną właściciela a lotnikami układały się dobrze, jednakże dziwne zachowanie nastoletniego kuzyna właściciela doprowadziło do wzrostu nieufności pomiędzy żołnierzami a gospodarzami³⁶.

Po przybyciu na miejsce rzut kołowy, dowodzony przez ppor. rez. tech. Kazimierza Derenia, doprowadził lądowisko do stanu używalności i przygotował je na przyjęcie samolotów. Rzut powietrzny opuścił lotnisko Skniłów 30 sierpnia, a następnie skierował się na lotnisko Basiówka pod Lwowem. Następnie 31 sierpnia odleciał do Dębina, gdzie po uzupełnieniu paliwa i zjedzeniu obiadu lotnicy odlecieli do majątku Widzew-Ksawerów. Lądowanie 22 samolotów dywizjonu wieczorem 31 sierpnia odbywało się przy zapalonym stogu siana, który miał oświetlać lądowisko³⁷. Niestety nie zapobiegło to nieszczęśliwemu wypadkowi – maszyna pilotowana przez ppor. pil. Kazimierza Rębalskiego została uszkodzona podczas lądowania³⁸. Uszkodzenia były na tyle poważne, iż samolot został transportem drogowym odesłany do zakładów PZL w Warszawie w celu przeprowadzenia remontu³⁹.

Przyjęcie rzutu powietrznego nie zakończyło aktywności personelu naziemnego III/6 Dywizjonu Myśliwskiego. Mechanicy ze 162 EM, dowodzeni przez st. majstra

33 A. Falukiewicz, *Biografia 1919–1994*, ze zbiorów Piotra Matwieja, s. 21.

34 Chodzi o folwark Widzew położony nieopodal Ksawerowa pomiędzy Pabianicami a Łodzią.

35 Ł. Łydźba, s. 22.

36 A. Falukiewicz, dz. cyt., s. 24.

37 J. Malinowski, *Tak zaczęła się dla mnie Druga Wojna Światowa*. Wywiad. Rozmowę prowadziła W. Mroczek, gazeta o nieustalonym tytule ze zbiorów Ł. Łydźby.

38 A. Falukiewicz, dz. cyt., s. 24.

39 Ł. Łydźba, dz. cyt., s. 25.

woj. Karola Surmę, przystąpili do modyfikowania silników PZL P.7, które dzięki temu były w stanie rozwinać prędkość równą nowocześniejszym PZL P.11⁴⁰.

Dzień 1 września 1939 r. zaczął się dla żołnierzy III/6 Dywizjonu Myśliwskiego o godz. 5.00. Nad lotniskiem pojawiły się dwa niemieckie bombowce Heinkel He 111. Dowódca 161 EM, kpt. Szczesniewski, miał zapytać Józefa Zubrzyckiego, znajdującego się w pobliżu polskich myśliwców przygotowujących się do startu alarmowego, czy przelatująca maszyna jest polskim bombowcem Łoś, jednakże J. Zubrzycki zaprzeczył⁴¹. W tej sytuacji mjr. Morawski rozkazał poderwać klucz alarmowy, w skład którego wchodził pil. Marian Trzebiński, pchor. pil. Wiesław Choms i kpr. pil. Feliks Gmur.

Nastąpił natychmiastowy start trzech myśliwców. W chwili startu kpr. pil. Gmur miał otworzyć ogień do Henschla Hs 126, który wyskoczył z przyziemnej mgły. Niemiecki samolot miał momentalnie stanąć w ogniu i spaść w pobliżu Pabianic⁴². Jako jedyny dopadł nieprzyjaciela kpr. Gmur, który posłał jednej z maszyn kilka celnych serii. Po uporaniu się z niemieckim samolotem rozpoznawczym kpr. Gmur miał dołączyć do ppor. Trzebińskiego i pchor. Chomsa, którzy ścigali niemieckie bombowce, początkowo rozpoznane jako Heinkle He 111. Okazało się jednak, że Polacy mają przed sobą jednego⁴³ Dorniera Do 17P z eskadry dalekiego rozpoznania 3.(F)/123. Dornier miał ostrzelać pociąg stojący na stacji w Dobroniu, a następnie został zaatakowany przez kpr. Gmura i skrył się w chmurach.

40 K. Surma, *Moje wspomnienia z kampanii wrześniowej 1939 r.*, odpis ze zbiorów Jerzego Wypiórkiewicza, s. 3.

41 M. Bułat, *Józef Zubrzycki*, wywiad zarejestrowany w 2002 r., udostępniony w serwisie youtube.com, w dn. 22 I 2014.

42 Tamże. Relacja J. Zubrzyckiego nie znajduje potwierdzenia w innych źródłach. Gdyby jednak była prawdziwa, to kpr. pil. Feliks Gmur byłby pierwszym polskim pilotem, który zestrzelił niemiecką maszynę. Według J. Zubrzyckiego Henschel Hs 126 zestrzelony przez kpr. Gmura został niesłusznie zaliczony artylerii przeciwlotniczej. Sprawę można by zrzucić na karb wieku lub pomyłki, ale doświadczony mechanik, a takim był J. Zubrzycki, potrafił odróżnić sylwetkę jednosilnikowego górnopłata Hs 126 od dwusilnikowego dolnopłata He 111. Ponadto Heinkle, wg K. Surmy w liczbie 5, miały lecieć na wysokości od 4 do 6 tys. m. K. Surma, dz. cyt., s. 3.

43 Kwestia ilości bombowców jest kontrowersyjna. J. Zubrzycki wspomina o dwóch Heinklach, K. Surma o pięciu maszynach. Autor monografii III/6 Dywizjonu Myśliwskiego podaje informację, iż doszło do walki z jednym Dornierem Do 17P, opierając się na dokumentach niemieckich dostarczonych przez Mariusa Emmerlinga. Niestety autor niniejszego opracowania nie zdołał dotrzeć do pracy M. Emmerlinga, *Luftwaffe nad Polską 1939*, cz. IV, *Aufklaersungsflied*, mogącej rozwiązać wątpliwości w kwestii zestrzelenia zwiadowczego Hs 126, której zapowiedź znalazła się w jednym z opracowań. Biorąc pod uwagę wszystkie relacje, w tym również mieszkańca Dobronia Stanisława Prusisza przytaczaną przez Łukasza Łydzbę, wydaje się, że możliwe jest, iż kpr. Gmur zestrzelił Hs 126, a następnie uszkodził Do 17P. Na taki przebieg wypadków wskazuje to, iż maszyna, której zestrzelenie widział J. Zubrzycki, leciała nisko, tak jak samolot, który widział S. Prusisz. Ten ostatni jednak nie widział upadku ani pożaru niemieckiej maszyny, w przeciwieństwie do J. Zubrzyckiego. Wszystko wskazuje więc na to, że podczas lotu 1 września 1939 r. kpr. Gmur zestrzelił Hs 126 i uszkodził Do 17P. W wyniku porównania relacji J. Zubrzyckiego i ustaleń dr Jerzego Pawlaka można jednak wysnuć wniosek, iż zestrzeloną maszyną był Heinkel He 111 lecący na niewielkiej wysokości. Skąd jednak odgłosy przelatujących na dużej wysokości bombowców? Ł. Łydzba, dz. cyt., s. 30.

Po walce zakończonej ucieczką niemieckiego bombowca klucz alarmowy bez strat wylądował w Widzewie-Ksawerowie. W kolejnych godzinach samoloty dywizjonu zostały rozproszone po całym polu wzlotów, w celu uniknięcia poważnych strat w przypadku nalotu⁴⁴. W kolejnych godzinach pogoda poprawiła się i dowódca dywizjonu zdecydował o wystawieniu drugiego klucza alarmowego, który sformowała 162 EM. W ciągu dnia nastąpiło kilka startów, jednakże do poważniejszych potyczek z Luftwaffe nie doszło⁴⁵.

Dopiero po południu na lądowisku zaczął się ruch. Dowódca lotnictwa armijnego wyznaczył dywizjonowi zadanie zorganizowania trzech zasadzek. Na rozpoznanie miejsc, z których miały operować poszczególne grupy wyznaczone do zorganizowania zasadzek, dowódca dywizjonu wysłał dwa PZL P.7 i RWD-8⁴⁶.

W wyniku rozpoznania zdecydowano, że zasadzki zostaną rozmieszczone w Kłoniszewie, Woli Wężykowej i Orchowie. Oprócz tego po południu poderwane zostały dwa klucze III/6 Dywizjonu Myśliwskiego na wymiatanie w rejonie Wielunia, gdzie myśliwce zaatakowały pozycje niemieckie na odcinku 28 Dywizji Piechoty. Podczas tej akcji Polacy zostali zauważeni przez załogi Junkersów Ju 87 Stuka z I./StG 76. Myśliwcy z III/6 podjęli próbę przechwycenia Stukasów, ale nieprzyjaciel okazał się szybszy i zdołał umknąć.

Rzut kołowy opuścił częściowo lądowisko w Widzewie-Ksawerowie i rozpoczął przygotowania do przyjęcia samolotów na zasadzkach. W ich przygotowaniu brał udział m.in. J. Zubrzycki, który został skierowany do Woli Wężykowej⁴⁷.

Rankiem 2 września do Woli Wężykowej odleciał klucz trzech PZL P.11c, za sterami których zasiadali: ppor. pil. T. Koc, pchor. pil. Andrzej Malarowski oraz ppor. pil. K. Rębalski⁴⁸. Na zasadzce w Kłoniszewie znalazły się dwa klucze – pierwszy, w skład którego wchodził ppor. pil. Zbigniew Szubert i kpr. pil. Jan Rogowski, wyposażony był w PZL P.7; drugi klucz, w składzie ppor. Trzebiński, kpr. pil. Jan Malinowski i st. szer. Tadeusz Andruszków, pochodził ze 162 EM i najprawdopodobniej dysponował mieszanym wyposażeniem⁴⁹.

Trzecia zasadzka znajdowała się w pobliżu dworca Orchów-Łask. W jej skład wchodził por. pil. Władysław Goettel, pchor. pil. Piotr Ruszel oraz pchor. pil. Wiesław Choms⁵⁰. Oprócz tego zorganizowano również zasadzkę radiową, której zadaniem było meldowanie o wykrytych samolotach nieprzyjaciela. Samochód ze sprzętem radiowym i obsługą odjechał do miejscowości Wiskitno⁵¹. Piloci

44 S. Morawski, *Sprawozdanie z przebiegu działań wojennych III/6 Pułku Lotniczego*, ze zbiorów Ł. Łydźby, s. 1.

45 Tamże.

46 Ł. Łydźba, dz. cyt., s. 31.

47 Tamże, s. 32.

48 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie obronnej 1939*, Warszawa 1982, s. 89.

49 Według niektórych hipotez 1 PZL P-11 i dwa PZL P-7 lub trzy PZL P-7. Ł. Łydźba, dz. cyt., s. 36.

50 Skład zasadzek różni się w zależności od opracowania. Tamże, s. 37.

51 A. Falukiewicz, dz. cyt., s. 26.

wyznaczeni do udziału w zasadzkach wykonali kilka lotów na przechwycenie niemieckich wypraw i pojedynczych maszyn, o których napływały do nich meldunki z sieci dozorowania.

Podczas pierwszych walk 2 września według różnych źródeł 161 EM miała zapisać na swoje konto jednego Hs 126 zestrzelonego wspólnie przez ppor. Dzwonka i pchor. Kramarskiego oraz Ju 86 zestrzelonego przez klucz ppor. Koca⁵². Po jednym ze startów w godzinach przedpołudniowych na lądowisku w Widzewie-Ksawerowie lądował ppor. Trzebiński na PZL P.11 postrzelanym w potyczce z niemieckimi Bf 110 i Do 17⁵³. Według niektórych źródeł na konto ppor. Trzebińskiego trzeba zaliczyć również zestrzelonego przed południem 2 września 1939 r. Heinkla He 45⁵⁴, jednakże informacji na ten temat próżno szukać w opracowaniach⁵⁵.

Około godz. 10 doszło również do potyczki, w której udział wzięli piloci 162 EM. Polacy wystartowali z lotniska w Widzewie-Ksawerowie do walki z Messerschmittami Bf 110 z 2./ZG 76. Niemcy zgłosili zestrzelenie trzech PZL P.24, jednakże w rzeczywistości polskie samoloty zostały tylko uszkodzone. Postrzelany został również jeden z niemieckich myśliwców pilotowany przez leutanta Helmuta Woltersdorfa, który mógł mówić o dużym szczęściu – pocisk zapalający wystrzelony przez polską maszynę zatrzymał się tuż obok zbiornika paliwa⁵⁶.

Po walce samoloty powracające na lądowisko w Orchowie zostały ostrzelane przez żołnierzy 4 Pułku Piechoty. W wyniku ostrzału utracona została maszyna pilotowana przez pchor. Chomsa, którego PZL P.11 zawisł na drzewie⁵⁷, a pilot samodzielnie wrócił na zasadzkę. Mniej szczęścia miał pchor. pil. Piotr Ruszel, który również został zestrzelony ogniem własnych oddziałów. Niestety pilot podczas lądowania odniósł poważne obrażenia i zmarł podczas transportu do szpitala w Łasku⁵⁸.

Oprócz tego w godzinach przedpołudniowych utracony został PZL P.7 pilotowany przez por. pil. Jana Wiśniewskiego⁵⁹, który poprowadził klucz czterech myśliwców do wymiatania na froncie. Podczas lotu polskie myśliwce ostrzelały oddziały niemieckiej 10 Dywizji Piechoty w rejonie Wieruszowa. W drodze powrotnej trzy polskie maszyny zaatakowały nieprzyjacielską wyprawę bombową. Podczas potyczki, która wywiązała się z niemieckimi bombowcami, Polacy

52 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 89.

53 Tamże, s. 38.

54 W. Zmyślony, *III/6 Dywizjon Myśliwski*, <http://polishairforce.pl/dywiii6straty.html>, [dostęp 10 IV 2016].

55 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 93.

56 M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską 1939, cz. I, Jagdlieder*, Gdynia 2002, s. 37.

57 Ł. Łydźba, dz. cyt., s. 43.

58 Tamże, s. 44-45.

59 S. Morawski, dz. cyt., s. 1.

(ppor. Koc, ppor. Rębalski, ppor. Malarowski⁶⁰) zestrzelili jeden z bombowców⁶¹. Według źródeł niemieckich uszkodzenia odniosły cztery Dornieri Do 17⁶².

Nie był to jednak koniec działalności III/6 Dywizjonu 3 września. Po południu polscy piloci starli się z dużą formacją niemieckich myśliwców Bf 110. W wyniku popołudniowej walki zestrzelone zostały co najmniej dwa niemieckie myśliwce. Walka z dwusilnikowymi Bf 110 miała dramatyczny przebieg. W pewnej chwili nad lądowiskiem Widzew-Ksawerów i Pabianicami walczyło 30 maszyn. Podczas walki nad lotnisko nadleciał ranny ppor. Dzwonek na PZL P.11c, postrzelanym we wcześniejszym starciu z niemiecką wyprawą bombową eskortowaną przez inną grupę Bf 110, który pomimo ciężkich obrażeń włączył się do walki. Ppor. Dzwonek wystartował razem z pchor. pil. Edwardem Kramarskim z zasadzki w Woli Wężykowej. Podczas potyczki z eskortą niemieckiej wyprawy zestrzelony został pchor. Kramarski, który niestety poległ⁶³.

Więcej szczęścia miał ppor. Dzwonek, który zdołał uciec pogoni i w obawie przed ujawnieniem umiejscowienia zasadzki w Woli Wężykowej skierował się na główne lotnisko dywizjonu. Podczas pierwszego starcia z wrogiem Polak został ranny w rękę i nogę. Gdy samotny PZL P.11 dotarł w rejon głównego lądowiska dywizjonu, pilot mimo odniesionych ran zdecydował się pomóc kolegom i włączył się do walki. Potyczkę z 2 września tak zapamiętał ppor. T. Koc:

Pierwszy meldunek: samoloty nieprzyjaciela lecą w naszym kierunku: wysokość 5000 metrów. Po kilku minutach widzimy dużą grupę samolotów niemieckich – w większości Messerschmitty 110. Było ich prawie z pięćdziesiąt. My lecimy w grupie piętnastu samolotów. Atakujemy, zaczyna się walka powietrzna. Kłęb maszyn wiruje w kuli jednego kilometra średnicy. Nieprzyjaciel poza przewagą liczbową miał również przewagę w sile ognia. Dwumiejscowe Messerschmitty 110 miały stałe uzbrojenie z przodu składające się z czterech karabinów maszynowych i dwu działek 20 mm, plus strzelca z dwoma karabinami maszynowymi ruchomymi z tyłu. Szybkość samolotów niemieckich była o 100 km/godz. większa od szybkości naszych maszyn. Nasze samoloty były za to zwinniejsze. Każdy stara się wejść drugiemu na ogon, ale to nie jest takie łatwe. Po 20-tu minutach walka kończy się, Niemcy wycofują się⁶⁴.

W drugiej potyczce Polak uszkodził jedną z niemieckich maszyn, która zniknęła z pola bitwy, a następnie ruszył na pomoc dwóm innym pilotom, do których od tyłu podkradał się kolejny Bf 110. Wkrótce jednak role się odwróciły, i ppor. Dzwonek z myśliwego stał się zwierzyną. Jego maszyna zapaliła się, zaś pilot

60 Tamże. W. Szcześniewski, *Wniosek odznaczeniowy ppor. pil. Malarowski Andrzej*, IPMS, Lot.A.XII.85/171. L308/18, s. 1.

61 K. Rębalski, *Meldunek pilota o zestrzeleniach w Polsce i we Francji*, IPMS, Lot.A.IV.2/4-16, s. 1.

62 M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską 1939, cz. II, Kampflieger*, Gdynia 2005, s. 56.

63 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 89.

64 T. Kotz, dz. cyt., s. 16.

podjął próbę skoku na spadochronie. Jeden z Niemców otworzył ogień do ratującego się Polaka⁶⁵. Z pomocą ppor. Dzwonkowi przyszedł kpr. pil. Jan Malinowski z 162 EM, który zestrzelił niemiecką maszynę⁶⁶. Ciężko ranny polski pilot wylądował na spadochronie. Pomoc okazali mu miejscowi Niemcy⁶⁷, którzy przewieźli rannego na furmance do szpitala w Pabianicach. Po przybyciu do szpitala rannym zaopiekowali się lekarze, którzy widząc jego zły stan zdrowia, zdecydowali się posłać po księdza. Po otrzymaniu ostatniego namaszczenia ppor. Dzwonek stracił na kilka godzin przytomność. Gdy się ocknął, lekarze poinformowali go, że w szpitalu leży również niemiecki pilot, którego zestrzelił⁶⁸.

Bitwa powietrzna nad Pabianicami zakończyła się zwycięstwem Polaków, którzy przegonili napastników. Łupem polskich myśliwców padły dwa lub trzy⁶⁹ niemieckie myśliwce, oprócz tego kilka niemieckich maszyn zostało uszkodzonych⁷⁰. Za zestrzelone na pewno można uznać dwa Bf 110. Pierwszy został zestrzelony na pewno przez kpr. Malinowskiego, drugim podzielili się ppor. pil. Czesław Głowczyński i ppor. Koc. Za trzecią zestrzeloną maszynę można uznać Bf 110, do którego na początku swojej interwencji strzelał ppor. Dzwonek⁷¹. Według relacji J. Zubrzyckiego, który po wojnie wielokrotnie kontaktował się z ppor. Dzwonkiem, niemiecki pilot miał wyrazić uznanie dla bezprzykładnej odwagi Polaka⁷².

Ostatnie spotkanie polskich myśliwców z nieprzyjacielem 2 września nastąpiło krótko po potyczce nad Pabianicami⁷³. Grupa patrolujących nad Łodzią polskich myśliwców podjęła próbę przechwycenia niemieckich bombowców z III./KG 77,

65 Ppłk. M. Iżycki do Sztab Główny – Sztab Lotniczy, 4 września 1939 r., IPMS, Lot.A.II.34/1k-1.

66 J. Jasiński, *Dramatyczne chwile – wywiad z Janem Jasińskim (Janem Dzwonkiem)*, rozmowę prowadził T. Malinowski, „Skrzydłata Polska”, 1979, nr 3, s. 4.

67 Według niektórych relacji polski pilot miał wymuszać pomoc od niemieckiego sołtysa za pomocą rewolweru. Autor monografii poświęconej III/6 Lwowskiemu Dywizjonowi Myśliwskiemu stwierdza jednak autorytatywnie, że relacja ta jest nieprawdziwa. Ł. Łydźba opiera swoje ustalenia na relacji ustnej Mieczysława Bartoszk, instruktora modelarstwa z Pabianic. M. Bartoszka nie był jednak świadkiem wydarzeń 2 września 1939 r., co czyni jego relację nieco mniej wiarygodną niż opisy pozostawione przez żołnierzy III/6 Dywizjonu. W relacjach tych roi się wprost od członków V kolumny, którzy aktywnie zwalczają polskich żołnierzy. Trudno powiedzieć, na ile relacje te są zgodne z rzeczywistością, ale część z nich, np. zapiski Antoniego Falukiewicza, była konsultowana z innymi weteranami III/6 Dywizjonu Myśliwskiego, co je uwiarygadnia. J.B. Cynk, *Polskie lotnictwo myśliwskie w boju wrześniowym*, Gdynia 2000, s. 193; Ł. Łydźba, dz. cyt., s. 65; A. Falukiewicz, dz. cyt., s. 26–27.

68 J. Jasiński, *Dramatyczne chwile...*, s. 4.

69 J. Zubrzycki, Z. Sobeńko, *Wspomnienia. Synowie nie-marnotrawni z Liberatorów i Halifaxów*, „Okruchy wspomnień z lat walki i martyrologii AK. Kwartalnik historyczno-wspomnieniowy oddziału Kraków – Wschód Światowego Związku Żołnierzy Armii Krajowej”, 1998, nr 25, s. 12.

70 Tamże. W niektórych relacjach liczba zestrzelonych podczas potyczki Messerschmittów Bf 110 dochodzi nawet do 6. K. Surma, dz. cyt., s. 6.

71 Ł. Łydźba, dz. cyt., s. 164.

72 J. Zubrzycki, Z. Sobeńko, dz. cyt., s. 12.

73 Według niektórych lotników 2 września po walce z dwusilnikowymi Bf 110 piloci III/6 Dywizjonu Myśliwskiego mieli wdać się w kolejną potyczkę z dużą grupą jednosilnikowych Bf 109. Potyczka ta miała zakończyć się zestrzeleniem jednego Bf 109. T. Kotz, dz. cyt., s. 16–17.

których zadaniem było zbombardowanie łódzkiej radiostacji. Niemcy meldowali o 10 myśliwcach, które startowały z lotniska koło Łodzi i zostały związane walką z eskortującymi bombowce Bf 110 z 1./ZG 76. W trakcie walki w pobliżu bombowców pojawił się jeden polski myśliwiec, do którego w odległości 20 km od miejscowości Bosiec dołączyły trzy kolejne. Następne trzy polskie maszyny podjęły próbę przechwycenia w pobliżu Łasku, która również zakończyła się niepowodzeniem⁷⁴. Według relacji K. Surmy, pilotem maszyny, która wystartowała na przechwycenie niemieckich bombowców, był kpr. pil. Zbigniew Ubrańczyk. Tę potyczkę z niemiecką wyprawą K. Surma wspominał po latach w następujący sposób:

Niemcy nie mieli zamiaru przyjąć walki, toteż dodali gazu i szybko oddalali się na zachód, jeden z naszych, mało doświadczony pilot, kpr. Ubrańczyk zapragnął zestrzelić choć jednego, pogonił więc za wyprawą, pomimo iż pozostali piloci zawrócili na lotnisko. Ubrańczyk gonił wytrwale Niemców, tym bardziej że jeden z Heinkli zostawał w tyle. Niestety, dojść do strzału na swojej P-7 nie miał szans, zapędził się tylko bardzo daleko od swojego lotniska.

[...] Ułynęło kilka godzin, a maszyna nie wracała, uważaliśmy więc Ubrańczyka i jego maszynę za straconych. Bardzo późno, już po zachodzie słońca, usłyszeliśmy warkot motoru naszej maszyny. Wszyscy wpatrzeni w ciemniejące niebo wypatrywaliśmy Ubrańczyka i wreszcie rozpoznaliśmy naszą P-7, oczywiście był to Ubrańczyk. Po wylądowaniu otoczyliśmy maszynę, aby dowiedzieć się od Ubrańczyka, gdzie się tyle czasu podziewał. Dowódca dywizjonu, choć był wściekły na samowolę pilota, po usłyszeniu znajomego gangu silnika udobruchał się i czekał, co mu zamelduje Ubrańczyk. [...] Ubrańczyk składa meldunek: „Leciałem za nim, bo byłem prawie pewien, że go dogonię, leciałem dość długo, bałem się jedynie, że mi zabraknie paliwa po trzygodzinnym patrolowaniu. [...] Aby zorientować się, gdzie jestem, zacząłem studiować mapę i tak nachylony nad mapą poczułem wstrząs, a na tablicy rozdzielczej tłukły się wszystkie szybki na przyrządach, zaś pod nogami wybucha własna amunicja, jednocześnie nad głową, w odległości 20 m, przelatuje Me-109. Obejrzałem się i widzę drugiego Me-109 siedzącego na moim ogonie. Gwałtownie oddaję knypel i nurkuję na pełnym gazie. Prawie bezprzytomny ze strachu dopikowałem kilkaset metrów nad ziemię i zacząłem stopniowo wyprowadzać maszynę. Wylądowałem na polu pod lasem i wyłączyłem silnik. [...] Niemcy odlecieli, uważając mnie za zestrzelonego. [...] Po pewnym czasie zobaczyłem kilku ludzi biegnących do mnie w tyralierze. Kiedy poznałem, że są to polscy żołnierze, pomachałem do nich przyjaźnie. Podeszli ostrożnie i dopiero na moje wołanie nabrali pełnego zaufania. Wśród nich był sierżant i ok. 15 żołnierzy. [...] Rozmawiałem

74 Tamże, s. 69–70.

z nimi czas jakiś, ale w dalszym ciągu nie wiedziałem, co czynić dalej, widząc tak strasznie postrzelaną maszynę.

Sam Urbańczyk nie zginął tylko dlatego, że za jego plecami w kabinie znajdował się pokrowiec na kadłub P-7, zwinięty i przymocowany pasami do fotela. Pokrowiec taki ważył 65 kg, był zwinięty w kształt worka, a w środku mieściło się jeszcze 12 duralowych kołków /śledzil. Urbańczyk zdecydował się wystartować wieczorem i powrócić na lotnisko. W jego spadochronie były jednak dwie dziury po pociskach, które przebiły worek, pokrowiec i utkwili dopiero w spadochronie. Maszyna nadawała się do muzeum, nie było w niej nic, co by można wymontować. Nawet K.M. były zniszczone. Dowódca spokojnie upomniał go i ostrzegł, że jeżeli nie będzie przestrzegał dyscypliny, to długo będzie musiał czekać na przydział maszyny⁷⁵.

Wieczorem na lotnisku Widzew-Ksawerów wylądował jeszcze ppor. pil. rez. Aleksander Wróblewski ze 131 EM wchodzącej w skład III/3 Poznańskiego Dywizjonu Myśliwskiego⁷⁶, który podczas pościgu za niemieckimi bombowcami He 111 P został celnie ostrzelany przez jednego z Niemców. Pościg za bombowcami trwał dosyć długo⁷⁷, wobec czego pilot zdecydował się wylądować na lotnisku Lublinek w celu uzupełnienia paliwa, a następnie odleciał do Widzewa-Ksawerowa, gdzie mechanicy III/6 Dywizjonu doprowadzili jego postrzelaną maszynę do stanu umożliwiającego powrót do Dzierżnicy. A. Wróblewski opuścił Widzew-Ksawerów rankiem 3 września, niestety jego samolot miał kolejną awarię silnika, w wyniku której pilot wylądował w miejscowości Zaborów, gdzie dołączył do 111 EM wchodzącej w skład Brygady Pościgowej⁷⁸.

W sumie 2 września III/6 Dywizjon stracił cztery samoloty zniszczone⁷⁹ i cztery poważnie uszkodzone⁸⁰. Rankiem 3 września jedną z postrzelanych maszyn odesłano do naprawy w Warszawie⁸¹, zaś dwa pozostałe samoloty, których mimo ciężkiej pracy mechaników nie udało się doprowadzić do stanu lotnego, pozostały w dywizjonie⁸². Jeden z mechaników wspominał po latach:

Dzień ten był dla nas niezmiernie pracowity, doliczyliśmy się 3-ch maszyn niezdatnych do lotu, bo poważnie podziurawionych, odprowadzone pod sterty zostały poddane szczegółowej kosmetyce i na dzień następny wszystkie były sprawne⁸³.

Oprócz strat w sprzęcie dywizjon miał dwóch zabitych i dwóch rannych. W walce zginęli pchor. Ruszel i pchor. Kramarski, zaś rany odnieśli ppor.

75 K. Surma, dz. cyt., s. 4-5.

76 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 55.

77 Ł. Łydźba, dz. cyt., s. 70.

78 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 22.

79 S. Morawski, dz. cyt., s. 2.

80 Ł. Łydźba, dz. cyt., s. 71.

81 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 91.

82 Ł. Łydźba, dz. cyt., s. 72.

83 K. Surma, dz. cyt., s. 4.

Dzwonek, który był w szczególnie złym stanie, oraz pchor. Choms, który podczas przymusowego lądowania został kontuzjowany⁸⁴.

W dniu 3 września jednostka nadal operowała z zasadzek. Pierwsza działała w miejscowości Chojne, położonej w odległości 5 km od Sieradza. Zasadzka dysponowała dwoma kluczami myśliwców, które przeleciały na nowe miejsce postoju 3 września rano⁸⁵. Oprócz tego działała jeszcze zasadzka w Orchowie wystawiona w dniu poprzednim. Dowódcą zasadzki Chojne był ppor. Trzebiński. Dowodzenie nad drugą zasadzką przejął por. Goettel. Oprócz niego na drugiej zasadzce przebywał również plut. pil. Franciszek Prętkiewicz.

Główne siły III/6 Dywizjonu pozostawały wciąż na lotnisku Widzew-Ksawerów, skąd rankiem na wymiatanie nad frontem wysłano jeden klucz myśliwców, które ostrzelały kolumnę niemieckiego 55 Pułku Piechoty⁸⁶. Akcja ta nie przyniosła jednak zbyt dużych sukcesów – w wyniku ataku zabito dwa konie i jednego piechura⁸⁷. O wiele większą efektywność wykazywały zasadzki, które przed południem stoczyły kilka potyczek z niemieckimi samolotami. Jedna z nich zakończyła się sukcesem – ppor. Głowczyński zestrzelił niemieckiego Dorniera Do 17E/F⁸⁸ z Stabstaffel/KG 77 prowadzącego rozpoznanie w rejonie Warta – Szadek – Łask – Zduńska Wola. Maszyna rozbiła się w Neuhoof koło Kreuzburga (Kluczborka)⁸⁹.

Kolejną maszynę tego typu 3 września zestrzelił również ppor. Głowczyński, który wystartował wraz z kpr. Gmurem i kpr. pil. Antonim Seredynem. Maszyna pochodziła z 3.(F)/123 eskadry dalekiego rozpoznania i została początkowo uznana za Ju 86⁹⁰. Oprócz tego C. Głowczyński miał 3 września zestrzelić również Hs 126. On sam wspominał ówczesne wydarzenia w następujący sposób:

3 września zestrzeliłem dwa samoloty. Pierwszym z nich był Ju-86 [...]. Po kilku krótkich seriach trafiłem go; ostatnie serie mierzyłem na podstawie dobrze widocznych smug pocisków. Ponieważ przeszkadzał mi płat jedenastki, strzelałem dla lepszej widoczności z samolotu przechylonego na skrzydło. [...] Natomiast drugi samolot (Henschel 126) zestrzeliłem na wysokości 2000 m w rejonie Łasku. O tym,

84 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 90.

85 Ł. Łydźba, dz. cyt., s. 73.

86 Tamże, s. 74.

87 Tamże.

88 Rozpoznanego początkowo jako Junkers Ju 86. M. Iżycki do Sztab Główny – Sztab Lotniczy, 3 września 1939, IPMS, Lot.A.II.6/1d-32, s. 2.

89 Przykład zestrzelenia Do 17 przez ppor. Trzebińskiego doskonale pokazuje sposób interpretacji źródeł niemieckich przez M. Emmerlinga, który podaje, że samolot został nieznacznie uszkodzony. Trudno jednak wyobrazić sobie, aby pilot mając „nieznaczne uszkodzenia”, decydował się „posadzić samolot na brzuchu”, czego przyczyną miała być awaria silnika. M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską 1939*, cz. III, *Stukaflieger*, Gdynia 2006, s. 289.

90 C. Głowczyński, *Meldunek pilota o zestrzeleniach w Polsce i Francji, 3 lipca 1945*, IPMS, Lot.A.IV.2/4-17, s. 1.

że samolot został mi przyznany, dowiedziałem się dopiero w Londynie od mjr. obs. Tadeusza Łukaszevicza – oficera sztabu Armii ŁÓDŹ⁹¹.

Niestety nie wszystkie starcia kończyły się sukcesami – około godz. 10.00 z Orchowa lub Widzewa-Ksawerowa wystartował klucz PZL P.11, którego zadaniem było patrolowanie w rejonie Piotrkowa. Polacy napotkali 17 dwupłatowych bombowców Henschel Hs 123A z II.(Sch)/LG 2, które wracały z bombardowania. W wyniku potyczki z niemieckimi dwupłatowcami ranny został pchor. pil. Andrzej Malarowski⁹², który jednak zdołał wylądować swoim PZL P.11 na lotnisku w Widzewie-Ksawerowie.

Według niektórych źródeł przytoczony wcześniej opis potyczki kpr. Urbańczyka z wyprawą niemieckich bombowców miał dotyczyć 3 września. Autor wydanej w 2011 r. monografii poświęconej działaniom III/6 Dywizjonu Myśliwskiego podaje, że kpr. Urbańczyk wracając z pościgu za bombowcami, miał skutecznie zaatakować i zestrzelić Henschla Hsb 126B z eskadry 2.(H)/23 prowadzącego rozpoznanie w rejonie Radziechowic⁹³. Opinia ta w zestawieniu z przytoczoną wcześniej relacją K. Surmy budzi jednak poważne wątpliwości, gdyż nie ma w niej słowa o uwieńczonej sukcesem potyczce z niemieckim samolotem rozpoznawczym. Można więc zaryzykować stwierdzenie, że 3 września w godzinach popołudniowych kpr. Urbańczyk prawdopodobnie podczas patrolowania stracił orientację w powietrzu i znalazł się w rejonie Radomska, gdzie zestrzelił nieprzyjacielską maszynę. Krótco potem polski myśliwiec został zaatakowany przez niemieckie myśliwce⁹⁴, mimo to pilotowi udało się wrócić na lotnisko w Widzewie-Ksawerowie, gdzie jego PZL P.11 został przeznaczony do kasacji z powodu ciężkich uszkodzeń⁹⁵.

Ostatnim sukcesem odniesionym przez III/6 Dywizjon Myśliwski 3 września było zestrzelenie samotnego Heinkla He 45C. Maszyna została zestrzelona przez plut. Prętkiewicza. Całe starcie w ciekawy sposób opisał A. Falukiewicz, który po latach wspominał:

W południe do bazy wrócił plut. pil. Franciszek Prętkiewicz w celu uzupełnienia paliwa w samolocie. W tym właśnie czasie nad Łodzią ukazał się samotny samolot. Leciał spokojnie, jak gdyby na spacer. Plut. pil. F. Prętkiewicz poprosił dowódcę

91 C. Główczyński, *Wrześnieowe pojedynki*, rozmowę przeprowadził T. Malinowski, „Skrzydła Polska”, 1990, nr 35 (2023), s. 9.

92 Ł. Łydźba, dz. cyt., s. 77.

93 Tamże, s. 79.

94 Według niektórych źródeł samolot kpr. Urbańczyka miał zostać w drodze powrotnej ostrzelany przez Junkersa Ju 87 Stuka pilotowanego przez leutnanta Waltera Stimpela z 5./StG 77; M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską 1939*, cz. III..., s. 53.

95 Stawia to pod znakiem zapytania datę podaną w relacji K. Surmy, możliwe jednak, iż 2 września maszyna kpr. Urbańczyka została naprawiona na tyle, na ile się dało, a w dniu następnym ponownie nadawała się do działań bojowych. W. Szcześniewski, *Wniosek odznaczeniowy kpr. pil. Urbańczyk Zbigniew*, Lot.A.XII.85/171.L300/18, s. 1.

o zgodę na start i rozpoznanie nieproszonego przybysza. Zezwolenie otrzymał, nabrał wysokości, zbliżył się do niego – podając przez radio, że rozpoznany samolot nieprzyjacielski to He-45 i że rozpoczyna atak. Nieprzyjaciel też go zauważył, gdyż rozpoczął wymykać się z linii strzału. Ale było już za późno. Nasz samolot siedział mu na ogonie. Ratując się lotem ślizgowym – aby pozbyć się naszego samolotu – wleciał w przestrzeń uliczną. Obserwowaliśmy wszyscy, jak obydwie samoloty zanurzyły się w panoramę miasta.

Wszyscy zamarli i w milczeniu przez kilkanaście sekund oczekiwaliśmy, kto zjawi się na horyzoncie. W słuchawkach radiowych z kolegą słyszeliśmy szczekające nasze karabiny maszynowe w samolocie. Po chwili na horyzoncie ukazał się nasz samolot zbliżający się do lotniska. Pomachał przyjaźnie skrzydłami i wylądował na ściernisku. Zameldował, że szwabska maszyna została rozbita na ulicach Łodzi⁹⁶.

Nie były to jednak jedyne potyczki z udziałem III/6 Dywizjonu. Jednostka podjęła próbę przegonięcia grupy Junkersów Ju 87 Stuka w rejonie Zduńskiej Woli. Potyczka stoczona około godz. 15.00 nie przyniosła jednak żadnych rezultatów, podobnie jak próba przechwycenia bombowców z 2./KG 27, które bombardowały cele w rejonie Łowicz – Łęczycza i podczas przelotu nad Łodzią zostały zaatakowane przez dwa myśliwce⁹⁷.

Piloci III/6 Dywizjonu omyłkowo ostrzelali również lądującego w Aleksandrowie-Kucinach PZL.37B Łoś, któremu uszkodzili stateczniki tylne. Na szczęście bombowiec nie odniósł zbyt poważnych uszkodzeń⁹⁸. Ostatnią akcją 3 września była próba startu na przechwycenie grupy niemieckich bombowców He 111 z 5./KG 26 i 6./KG 26, które około godz. 17.00 bombardowały w rejonie Łęczycza – Zgierz – Łódź, jednakże zapewne wskutek przewagi prędkości i wysokości, którą dysponowały niemieckie maszyny, do potyczki nie doszło⁹⁹.

W dniu 3 września III/6 Dywizjon Myśliwski utracił cztery zniszczone samoloty. Część uszkodzonych w poprzednich dniach myśliwców, których nie można było naprawić na lądowisku w Widzewie-Ksawerowie, została wieczorem odesłana do Warszawy w celu przeprowadzenia remontu fabrycznego¹⁰⁰. W walce polskim pilotom udało się zniszczyć od trzech do pięciu maszyn nieprzyjaciela¹⁰¹.

96 A. Falukiewicz, dz. cyt., s. 27.

97 Ł. Łydźba, dz. cyt., s. 93.

98 Tamże, s. 94.

99 Tamże.

100 Tamże, s. 92.

101 W części opracowań nie figuruje Hs 126, którego miał zestrzelić ppor. Głowczyński. Niektórzy autorzy powątpiewają również w zestrzelenie Do 17 przez tego samego pilota, wskazując na brak informacji w źródłach niemieckich. Przytoczona relacja C. Głowczyńskiego oraz część źródeł pozwalają uznać tę maszynę za zestrzeloną. Tamże, s. 96; S. Morawski, dz. cyt., s. 2.

W dniu 4 września dywizjon wciąż działał z dwóch zasadzek przyfrontowych i lotniska głównego w Widzewie-Ksawerowie¹⁰². W godzinach porannych podczas potyczki z Dornierem Do 17 z II/StG 77 utracony został jeden myśliwiec pilotowany przez ppor. Kornickiego. Samolot utracono w dosyć niecodziennych okolicznościach, które pilot po latach opisał w następujący sposób:

Za pierwszym razem próbowałem przechwycić samolot nieprzyjaciela, ale ten był zbyt szybki i nie zdołałem nawet się do niego zbliżyć. Za drugim razem oddałem krótką serię, ale moje karabiny maszynowe zacięły się. Zacząłem zmagać się z ich przeladowaniem i wówczas jakoś znalazłem się w dogodnej pozycji do ataku. Zamierzałem wykonać półboczkę i zanurkować w kierunku samolotu wroga. Kiedy jednak byłem na plecach, pasy przestały mnie trzymać i po prostu wypadłem z kabiny¹⁰³.

Pilot wylądował na spadochronie i trafił najpierw na lotnisko w Dłutowie. Według świadka potyczki, szer. Władysława Kapuścińskiego z 63 Eskadry Obserwacyjnej, niemiecka maszyna została zestrzelona:

Koło południa nasz myśliwiec atakował „Dorniera”, którego strącił w płomieniach, sam też musiał być postrzelany, samolot nawalił, wyskoczył na spadochronie, pilota tego przywieźli na nasze lotnisko, był to st. szer. (zdaje się że Malinowski ze 161 Esk.)¹⁰⁴.

Sukces odnotował natomiast ppor. pil. Zdzisław Zadroziński, któremu zaliczono zestrzelenie jednego Dorniera Do 17¹⁰⁵. Prawdopodobnie pilotom z zasadzki w pobliżu Sieradza udało się poważnie uszkodzić rozpoznawczego Heinkla He 45/46C z eskadry bliskiego rozpoznania 5.(H)/13¹⁰⁶. Oprócz tego w rejonie Pabianic cztery polskie myśliwce zaatakowały jeszcze Do 17 Z z eskadry sztabowej Stab III./KG 76, niestety bez rezultatu¹⁰⁷.

Dobra passa polskiego dywizjonu została jednak przerwana po południu, gdy samoloty z zasadzek zaczęły wracać na lotnisko Widzew-Ksawerów. Jako pierwszy na lądowisko wrócił klucz ppor. Trzebińskiego. Po jego wylądowaniu nad lotniskiem pojawił się samotny Dornier Do 17, niestety piloci z klucza, który dopiero co powrócił z zasadzki, nie byli w stanie wystartować. Na przechwycenie niemieckiej maszyny wystartował klucz alarmowy w składzie: por. Jeziorowski, ppor. Zadroziński. Samotny Dornier okazał się „wabikiem”¹⁰⁸. Dwa startujące polskie myśliwce zostały zaatakowane przez dziewięć Messerschmittów Bf 109 z 1./ZG 2, które dostrzegł personel lotniska. Rozkaz dotarł do por.

102 Tamże, s. 2.

103 F. Kornicki, dz. cyt., s. 75.

104 W. Kapuściński podaje, że wydarzenie to miało miejsce 5 września. W. Kapuściński, *Sprawozdanie o 63 Eskadrze Towarzyszącej*, IPMS, Lot. A.II.34/1k-4, s. 10.

105 S. Morawski, dz. cyt., s. 2.

106 Ł. Łydźba, dz. cyt., s. 101–102.

107 Tamże, s. 102.

108 A. Fałukiewicz, dz. cyt., s. 27.

Jeziorowskiego, który zawrócił i zaczął podchodzić do lądowania. Wówczas jego maszyna stanęła w ogniu i runęła na ziemię – ostatnie chwile por. Jeziorowskiego A. Falukiewicz wspominał w następujący sposób:

Por. pil. Jeziorowski oganiał się jak mógł, ale to nie pomogło – maszyna buchnęła ogniem i runęła o 50 m od mego stanowiska. Pilot zginął na miejscu¹⁰⁹.

Ppor. Zadroziński nie odebrał rozkazu o powrocie na lotnisko i w czasie gdy zbliżał się do Dorniera, został zaatakowany przez niemieckie myśliwce. Pilot został ranny, ale zdołał wylądować na swoim uszkodzonym PZL P.7 pomiędzy wsiami Chocianowice i Łaskowice na terenie dzisiejszego lotniska Lublinek. Następnie ukrył się w zaroślach¹¹⁰. Jeden ze świadków opisywał całe starcie w następujący sposób:

Trzy nasze maszyny powróciły z patrołowania i kołowały właśnie do uzupełnienia paliwa, w tej chwili nadleciało niespodziewanie, lotem koszącym 20 szt. Me-109. Messerschmitty rozdzieliły się na dwie grupy i jedna z nich zaatakowała samoloty stojące na stanowiskach, a druga maszyny w naprawie pod stertami. W tej sytuacji do dwóch gotowych maszyn skoczyli por. Jeziorowski i por. Zadroziński, chcieli przynajmniej ratować samoloty. Już w czasie startu byli cały czas atakowani przez Messerschmitta.

Nisko nad ziemią odbyła się niefortunna walka. Otoczeni ze wszystkich stron i rażeni skoncentrowanym ogniem nie mogli się nigdzie oddalić. Por. Jeziorowski zdecydował się na lądowanie. W lawinie ognia usiłował usiąść przed samym lotniskiem, zauważył jednak słup wysokiego napięcia, poderwał jeszcze maszynę, by przeskoczyć tę przeszkodę, lecz tuż potem uderzył płonąca maszyną w ziemię i zginął. W tym czasie por. Zadroziński wywijał się jak mógł Messerschmittom i wy dostał się poza lotnisko, nieustannie atakowany zdołał wylądować na sąsiednim polu, wyskoczyć z kabiny i ukryć się w pobliskich zaroślach. Niemcy mścili się na jego maszynie aż do całkowitego spalenia, Zadroziński jednak ocalał. Trójka maszyn stojąca na stanowisku po uzupełnieniu została spalona. Niemcy atakowali z wściekłością sterty zboża i stojące między nimi samoloty w naprawie. Szczęśliwie podejście mieli trudne, więc zapaliły się tylko sterty, a Messerschmitty odleciały, myśląc, iż dokonały dzieła zniszczenia do końca. W kłębach gryzącego dymu wyciągnęliśmy jeszcze nie palące się maszyny spod stert i odszukaliśmy samolot por. Jeziorowskiego. Był doszczętnie spalony, trudno było doszukać się w nim zwłok pilota¹¹¹.

W trakcie ostrzału pozostających na ziemi samolotów dywizjon poniósł straty wśród personelu naziemnego. W wyniku ostrzału zginął jeden z mechaników¹¹²,

109 Tamże, s. 28.

110 K. Surma, dz. cyt., s. 8.

111 Tamże, s. 7–8.

112 J. Malinowski, dz. cyt.

a ciężko ranny został radiotelegrafista A. Falukiewicz, który ostrzeliwał nadlatujące myśliwce z karabinu:

Szybko z karabinem w ręku wskoczyłem do rowu i rozpocząłem strzelanie do krążących samolotów. Po wystrzeleniu całego magazynku złapałem następny. W czasie gdy ładowałem karabin, drgnął mi w lewej ręce, prawa mi opadła, a w oczach słońce poczerwieniło¹¹³.

W wyniku nalotu zniszczone zostały cztery polskie myśliwce, a jeden ciężko uszkodzony. Mimo to piloci wciąż wykonywali loty bojowe przeciwko niemieckim wyprawom bombowym – He 111 z I./KG 53 został dogoniony przez pojedynczego myśliwca, który celnym ogniem karabinów maszynowych uszkodził jeden z silników bombowca¹¹⁴.

Wieczorem odbyła się smutna uroczystość pogrzebowa por. Jeziorowskiego, Ruszela i Kramarskiego, zaś z lotniska odleciał sanitarny Lublin R.VIB, na pokładzie którego znajdował się ciężko ranny ppor. Dzwonek. Według niektórych źródeł „sanitarka” była pilotowana przez ppor. Wróblewskiego¹¹⁵. Już po zmroku na lotnisko w Widzewie-Ksawerowie dotarł wyremontowany w Warszawie PZL P.11. Mimo ciężkich strat III/6 Dywizjon Lwowski wciąż był gotów do walki.

W dniu 5 września poza kluczem alarmowym pozostającym na lotnisku Widzew-Ksawerów dywizjon wystawił zasadzkę w miejscowości Czarnocin. Jej działalność nie przyniosła jednak oczekiwanych rezultatów, a wieczorem wobec załamania się linii frontu konieczne stało się jej ewakuowanie¹¹⁶. Samoloty w nocy powróciły na lotnisko w Widzewie-Ksawerowie.

Pozostający na lotnisku Widzew-Ksawerów klucz alarmowy również nie narzekał na brak pracy. W godzinach popołudniowych trzy myśliwce z III/6 Dywizjonu Myśliwskiego bezskutecznie atakowały samotnego Dorniera Do 17F z eskadry 2.(F)/121. Doszło również do próby przechwycenia samotnego He 45/46 z 5.(H)/13 patrolującego wzdłuż trasy Szadek – Łask, jednakże Niemcom i tym razem sprzyjało szczęście¹¹⁷. Były to już ostatnie loty z lotniska Widzew-Ksawerów. Dowódca dywizjonu, mjr Morawski, oczekiwał na rozkaz zmiany lotniska, a gdy ten nie nadszedł¹¹⁸, wieczorem 5 września sam rozkazał, by jednostka wycofała się do Drwalewa.

Rankiem 6 września z lądowiska Widzew-Ksawerów wystartowało pięć myśliwców i przydzielone do jednostki samoloty łącznikowe – prawdopodobnie

113 A. Falukiewicz, dz. cyt., s. 28.

114 Ł. Łydźba, dz. cyt., s. 113.

115 Tamże.

116 J. Zubrzycki, *Uzupełnienia...*, s. 15.

117 Ł. Łydźba, dz. cyt., s. 116.

118 Tamże, s. 117.

cztery RWD-8¹¹⁹. Na lotnisku pozostał drugi eszelon III/6 Dywizjonu, w skład którego wchodziło kilku mechaników naprawiających jeszcze uszkodzonego RWD-8. Pozostali lotnicy oraz część rzutu kołowego dotarli do Drwalewa. Po wylądowaniu wystawiono klucz alarmowy złożony z czterech myśliwców. W skład klucza wchodził: ppor. Głowczyński, plut. Prętkiewicz, kpr. Urbańczyk oraz pchor. Kornicki.

Na miejscu oprócz niedobitków z III/6 Dywizjonu były również ewakuowane samoloty Instytutu Technicznego Lotnictwa, wśród których było prawdopodobnie 12 maszyn łącznikowych oraz LWS-6 Żubr¹²⁰. Wkrótce na miejsce przybyła część rzutu kołowego, która po krótkim odpoczynku i rozładowaniu samochodów ruszyła ponownie w kierunku Widzewa-Ksawerowa. Niestety wskutek zatorów na drodze dotarcie na miejsce było niemożliwe. Co gorsza jedna z grup próbująca bocznymi drogami przebić się do Widzewa-Ksawerowa została w pobliżu Grójca zaatakowana przez niemieckie bombowce¹²¹.

Bombowce zostały zaatakowane przez klucz alarmowy złożony z trzech maszyn. Myśliwiec pchor. Kornickiego miał problemy z silnikiem i nie oderwał się od ziemi¹²². Więcej szczęścia mieli ppor. Głowczyński, plut. Prętkiewicz i kpr. Urbańczyk, którym udało się zestrzelić po jednym Heinklu He 111. Starcie to C. Głowczyński wspominał w następujący sposób:

Ja wraz z dwoma innymi pilotami znalazłem się w kluczu alarmowym, który miał... zakaz startu (by nie zdradzić naszej pozycji i ewakuowanego w lasy grójeckie całego sprzętu PZL-u, m.in. prototypy samolotów), chyba że lotnisko znalazłoby się w bezpośrednim zagrożeniu bombardowaniem. W pewnym momencie dostrzegłem trzy Heinkle He-111, które zaczęły krążyć. [...] Mimo zakazu startu, widząc zbliżające niebezpieczeństwo, nie bacząc na pokrywające mój samolot maskujące gałęzie, rozpedziłem maszynę, by po chwili oderwać się od ziemi. W tym momencie dwa niemieckie samoloty przeleciały nad nami. Nie zauważyłem trzeciego Heinkla, który, kiedy ja przymierzałem się do jego kolegów, usiadł mi na ogonie. Całe szczęście, że on także znalazł się w opałach – pozostałe dwie „jedenastki” z klucza alarmowego też zdążyły wystartować i wspólnie zestrzeliły ten samolot – bo mogło się to dla mnie skończyć tragicznie. Tymczasem ja oddawałem już pierwsze serie do mojej ofiary. Tylny strzelec Heinkla zorientował się w sytuacji, dopiero kiedy pociski zaczęły mu śmigać koło ucha. Ostatnią serię oddałem dosłownie opierając się nosem o jego kadłub. Wtedy on się „zwinął”, strzelec umilkł i samolot zszedł na poziom drzew. Pilot jeszcze panował nad maszyną i by zwiększyć swoje szanse przeżycia przy uderzeniu

119 Tamże, s. 119.

120 K. Surma, dz. cyt., s. 11

121 F. Kornicki, dz. cyt., s. 78.

122 Tamże.

w ziemię, czego już nie mógł uniknąć, dokonał zrzutu bomb, które mu jeszcze zostały. W tym momencie mi się oberwało, jako że w dalszym ciągu podążałem za nim na małej wysokości. Siła wybuchu postawiła maszynę pionowo, ja omal nie wypadłem, trzymając się tylko drążka i manetki gazu¹²³.

Polowanie na niemieckie bombowce kontynuowali plut. Prętkiewicz i kpr. Urbańczyk, którzy wspólnie zaatakowali Heinkla He 111 dowodzonego przez oberleutnanta Hermana Kella. Maszyna zdołała uciec, ale po wylądowaniu została skreślona ze stanu jednostki ze względu na poważne uszkodzenia. Polacy widząc, że Heinkel ucieka, ostatkiem sił zdecydowali się zaatakować drugą maszynę nieprzyjaciela. Drugi He 111 dowodzony przez oberleutnanta Otto Feudenberga również padł łupem Polaków – bombowiec spadł kilkaset metrów za wsią Piekary¹²⁴.

Po nieudanej próbie przedostania się do Widzewa-Ksawerowa za pomocą ciężarówek dowódca dywizjonu, mjr Morawski, rozkazał, aby na dotychczasowe lotnisko dywizjonu udał się RWD-8 i PZL P.11. Łącznikowym RWD-8 kierował najprawdopodobniej plut. pil. Marian Domagała. Oprócz tego do Widzewa-Ksawerowa przybył na PZL P.11 ppor. Głowczyński, który poinformował przebywających na lotnisku mechaników, iż muszą czym prędzej opuścić folwark, gdyż dalsze oczekiwanie na resztę rzutu kołowego jest bezcelowe – zatory na drogach uniemożliwiają dotarcie ciężarówkom wysłanym w celu zabrania pozostałych mechaników. Dowodzeni przez K. Surmę członkowie obsługi technicznej zdążyli zarekwirować nieco pojazdów w Łodzi oraz w majątku¹²⁵.

Kłopotliwe okazało się zabranie naprawionego naprędcy PZL P.11. Podczas rozmowy z mechanikami udało się wyłonić dwóch kandydatów do wykonania lotu na postrzelanej maszynie. K. Surma wspominał:

Zastanawialiśmy się z ppor. Głowczyńskim, co zrobić z samolotem P-11, któremu naprawiliśmy śmigło, a brak jest pilota, który by odleciał nim do Grójca. W końcu doszliśmy do wniosku, że może znajdzie się ktoś z obsługi, co odważyłby się na ten lot. Zapytałem więc żołnierzy, czy ktoś potrafi i zdobędzie się na lot samolotem P-11. Istotnie zgłosiło się aż dwóch ochotników. Jeden z nich zdał krótki egzamin przed ppor. Głowczyńskim, a był to niedoszły pilot po szkole pilotażu w szkółce dla małoletnich w Łucku, nie otrzymał wg jego zeznań świadectwa ukończenia kursu, ponieważ po laszowaniu upił się w mieście i zrobił awanturę w restauracji, za co został wyrzucony. Chłopiec widać rozgarnięty, zrobił na nas dobre wrażenie, był powołany do wojska jako rezerwista. Ppor. Głowczyński rozmawiał z nim dłuższy czas, zapoznał go

123 C. Głowczyński, *Pamięci podpułkownika pilota Czesława Głowczyńskiego*, rozmowę przepr. P. Matwiej, „Historyczny Biuletyn Lotniczy Klubu Miłośników Lotnictwa Polskiego w Łodzi”, s. 3–4.

124 Ł. Łydźba, dz. cyt., s. 127.

125 K. Surma, dz. cyt., s. 9.

z tablicą przyrządów, działaniem wszystkich manetek, omówił start, lot i lądowanie. Nadeszła wreszcie chwila startu, kłopot był, bo nie mieliśmy dla niego spadochronu ani okularów, ale zdecydował się lecieć i bez tego. Pierwszy wystartował ppor. Głowczyński i czekając, robił rundy nad lotniskiem. Nasz przygodny pilot kołował na start i o dziwo robił to zupełnie dobrze. Z radością obserwowaliśmy ich, jak złączyli się w powietrzu i wzięli kurs na wschód. Po pewnym czasie zniknęli nam z oczu¹²⁶.

Niestety do Drwalewa dotarła tylko maszyna ppor. Głowczyńskiego¹²⁷ i RWD-8 pilotowany przez pchor. Kornickiego. Drugi myśliwiec rozbił się po drodze, a maszyna łącznikowa pilotowana przez plut. Domagałę została zestrzelona, prawdopodobnie przez własne oddziały. Tymczasem druga część rzutu kołowego dywizjonu wycofywała się z Widzewa-Ksawerowa, zabierając ze sobą jeszcze jeden myśliwiec PZL P.7, który ciągnięto na holu za jednym z pojazdów.

Niestety w nocy kolumna została ostrzelana przez dywersantów w czasie przejazdu przez miejscowość Nowosolna. W wyniku zamieszania i dla przyspieszenia przemarszu odczepiony został ciągnięty na holu myśliwiec, który wpadł w ręce niemieckie¹²⁸, podobnie jak część kolumny. Pozostali zdołali dotrzeć do Drwalewa, zaś grupa dowodzona przez ppor. tech. rez. Kazimierza Derenia dołączyła do dywizjonu dopiero 16 września, gdy jednostka przebywała na lotnisku Liliatyn¹²⁹.

Pobyt w Drwalewie nie trwał jednak zbyt długo. Rano 7 września wszystkie samoloty dywizjonu oraz nieobsadzone maszyny znajdujące się w Drwalewie zostały przejęte przez pilotów III/6 Dywizjonu Myśliwskiego i odprowadzone na lotnisko Brygady Pościgowej pod Lublinem, gdzie przetrzebiony dywizjon został podporządkowany dowództwu brygady. Mjr Morawski opisał to w następujący sposób:

O świcie odlatuje z lotniska Drwalew 5 samolotów bojowych + 1 RWD ze składu dywizjonu. Pozostali piloci zabierają wszystkie pozostawione bez załóg samoloty łącznikowe w ilości 12 i odlatują na lotnisko brygady pościgowej pod Lublinem.

Dnia 7.IX przechodzi III/6 dyon myśliwski pod rozkazy dcy brygady pościgowej ze stanem samol.: 5 bojow., 1 łącznik. Pilotów: 24 bojow., 1 łączn. i zostaje wcielony do IV/1 pułku lotniczego¹³⁰.

126 Tamże, s. 9–10.

127 Według niektórych źródeł ppor. Głowczyński udał się na Widzew-Ksawerów samolotem RWD-8 razem z plut. pil. Marianem Domagałą, zaś pchor. Kornicki pojechał tam samochodem ciężarowym. W drodze powrotnej samolot ppor. Głowczyńskiego miał zostać rozbity, a ona sam wrócić na lotnisko RWD-8 pilotowanym przez niewymienionego z nazwiska pilota. Koncepcja znajduje częściowo potwierdzenie w dokumentach. Jeżeli jednak z Widzewa-Ksawerowa odleciała tylko maszyna pilotowa przez ppor. Głowczyńskiego, to dłaczego K. Surma wymyślił historię o pilocie – rezerwiście, dla którego szukano okularów itd.? W. Szcześnieński, *Wniosek odznaczeniowy plut. pil. Domagała Marian*, IPMS, Lot.A.XII.85/171.L305/18, s. 1.

128 J. Zubrzycki, *Uzupełnienia...*, s. 15–16.

129 Ł. Łydźba, dz. cyt., s. 133.

130 S. Morawski, dz. cyt., s. 3.

Podczas ewakuacji z Drwalewa na lotnisku pozostawiono dwa sprawne samoloty – niewielką awionetkę Jungmeister oraz dwusilnikowy LWS-6 Żubr. Oprócz tego obsługa techniczna III/6 Dywizjonu Myśliwskiego natrafiła na porzucony myśliwiec PZL P.7, który K. Surma przekazał kpr. Urbańczykowi. Mechanicy z lwowskiego dywizjonu doprowadzili do stanu używalności również Żubra, niestety maszyna została rozbita podczas próby startu¹³¹.

Według jednej z relacji podczas opuszczania Drwalewa ppor. Głowczyński, kpr. Urbańczyk oraz plut. Prętkiewicz mieli zaatakować Junkersy Ju 97 Stuka bombardujące kolumny poruszające się szosą. K. Surma opisał te wydarzenia w następujący sposób:

*Wczesnym rankiem obudził nas warkot niemieckich samolotów i serie z broni pokładowej. Zerwaliśmy się na równe nogi, pierwszy kpr. Urbańczyk skoczył do maszyny, zapuścił silnik i z miejsca wystartował. W chwilę później wystartowały pozostałe dwie maszyny. Start był na park, drzewa dość wysokie, Urbańczyk minął te drzewa i wypadł na szosę, w jego kierunku leci „Sztukas”, strzela do ludzi i pojazdów. Urbańczyk z najbliższej odległości oddał celną serię, po której „Sztukas” poderwał się w górę, następnie zanurkował i uderzył w ziemię, buchając płomieniami. Urbańczyk odskoczył, robiąc miejsce dla Głowczyńskiego i Prętkiewicza. Wpadli oni na pozostałe dwa „Sztukasy” lecące gęsiego i siejące śmierć na szosie. Obaj nasi oddali serie do pierwszego z nich, po których Niemiec zachwiał się i runął na ziemię. Zaś trzecia maszyna niemiecka gwałtownie zawróciła i unikami starała się wyjść spod ognia Polaków. Częściowo się to jej udało, bo otrzymawszy gęstą serię po kadłubie, zwiata. Głowczyński i Prętkiewicz po chwili wylądowali, a Urbańczyk swoim zwyczajem znowu przepadł. Zdenerwowani czekamy dość długo, nareszcie jest, ląduje. Okazuje się, że wylądował koło rozbitych maszyn niemieckich, aby na własne oczy zobaczyć wrogie samoloty i ich załogi, ale poprzez pola pędziły tłumy ludzi, wygrażając Niemcom, jednocześnie wiwatując zwycięzcom walki powietrznej, której byli naocznymi świadkami. Urbańczyk w obawie o całość maszyny, no i swoich kości też, natychmiast wystartował, nie wysiadając z maszyny. Był to szczęśliwy dzień, znowu byliśmy górą...*¹³²

Niestety wydaje się, że relacja ta dotyczy wydarzeń z 6 września, ponadto nie znajduje ona potwierdzenia w innych źródłach. Jest natomiast pewne, że resztki III/6 Dywizjonu Myśliwskiego dotarły na lotnisko Matczyn. Razem z nielicznymi maszynami Brygady Pościgowej III/6 Dywizjon został w dniu następnym przerzucony do miejscowości Radawiec Duży.

131 Okoliczności utraty samolotu LWS-6 Żubr budzą sporo wątpliwości. Według relacji K. Surmy samolot miał zaryć dziobem i łopatami śmigieł o ziemię, co jest praktycznie niemożliwe, biorąc pod uwagę konstrukcję kadłuba tego samolotu. K. Surma, dz. cyt., s. 11.

132 Tamże, s. 12.

Podczas pobytu w Radawcu Dużym do eskadry dołączył plut. pil. Marian Domagała, który ewakuował porzucony w Dęblinie myśliwiec PZL P.7, na którym powrócił do III/6 Dywizjonu¹³³. W dniach 9–12 września trwało poszukiwanie paliwa do samolotów – dwa loty rozpoznawcze wykonał również ppor. Koc, 9 września poszukujący niemieckich czołgów, które miały przeprowić się przez Wisłę w rejonie Lublina¹³⁴. W dniu następnym ppor. Koc również patrolował ten rejon. Oprócz tego loty rozpoznawcze wykonywał prawdopodobnie ppor. Zadroziński¹³⁵.

Po południu 10 września jednostka została przerzucona do Młynowa, skąd w dniu następnym IV/1 Dywizjon przeniesiono do Łuszczowa, niestety lot były w stanie wykonać tylko samoloty z III/6 Dywizjonu Myśliwskiego. 12 września III/6 Dywizjon wykonał najprawdopodobniej trzy loty rozpoznawcze. Pierwszy w wykonaniu plut. Domagały, który podczas powrotu z rozpoznania rozbił swojego RWD-8¹³⁶, mógł zakończyć się tragicznie, gdyż podczas lądowania nad lotniskiem przelatowały niemieckie bombowce. Więcej szczęścia miał ppor. Trzebiński, który podczas swojego lotu zaobserwował oddziały niemieckie w rejonie Stoczka i Garwolina. Trzeci lot 12 września wykonał pchor. Kornicki, który wspominał po latach:

Chyba 12 września zostałem wysłany na RWD-8, by dostarczyć jakieś ważne papiery do Naczelnego Dowództwa znajdującego się w południowo-wschodniej Polsce. Wylądowałem blisko wspaniałego pałacu, na dużej łące, gdzie po jednej stronie pasło się około stu koni. Dostarczyłem papiery i podczas startu dostrzegłem, ku mojemu przerażeniu, jak konie biegną w poprzek mojego rozbiegu. Było za późno, by zrezygnować ze startu i modliłem się o nabranie wystarczającej szybkości, by wznieść się przed nimi. Udało się, minąłem je o centymetry, patrząc prosto w ich dzikie oczy, miałem oko w oko¹³⁷.

W obawie przed wykryciem lotniska w Łuszczowie przez Luftwaffe nieliczne maszyny III/6 Dywizjonu zostały przerzucone do Jabłonny. Niestety w Łuszczowie pozostał jeden PZL P.11, pozostawiony IV/1 Dywizjonowi z powodu defektu silnika¹³⁸, maszyna nie wróciła już do macierzystej jednostki. W dniu 13 września z powodu braku paliwa jednostka wykonała tylko jeden lot rozpoznawczy. W rejonie Siedlce – Kałuszyn – Biała Podlaska patrolował ppor. Koc, który po latach wspominał:

133 W. Szczesniewski, *Wniosek odznaczeniowy plut. pil. Domagała Marian*, s. 1.

134 Ł. Łydźba, dz. cyt., s. 138.

135 W. Szczesniewski, *Wniosek odznaczeniowy ppor. pil. Zadroziński Zdzisław*, IPMS, Lot.A.XII.85/171.L303/18, s. 1.

136 J.B. Cynk, dz. cyt., s. 355.

137 F. Kornicki, dz. cyt., s. 79.

138 Ł. Łydźba, dz. cyt., s. 140.

Wyleciałem, minąłem Brześć Litewski, Białą Podlaską, zaraz za Międzyrzeczem ujrzałem linie czołgów niemieckich. Ostrzelano mnie, ale w niskim locie bardzo trudno samolot z ziemi trafić. Wróciłem do Białej Podlaskiej. Fabryka samolotów P.W.S. i lotnisko, gdzie wykonywałem pierwsze loty szybowcowe, były zbombardowane¹³⁹.

Prawdopodobnie podczas tego lotu ppor. Koc stwierdził, że w fabryce PWS znajduje się benzyna lotnicza, o czym powiadomił dowodzącego resztkami jednostki kpt. Szczesńiewskiego, który wysłał na miejsce ekipę techniczną, a ta wróciła na lotnisko z upragnionym paliwem. W dniu 14 września jednostka została ponownie przesunięta na wschód, tym razem do Liliatyna¹⁴⁰, gdzie do resztek lwowskiego dywizjonu dołączył III/4 Dywizjon Myśliwski dowodzony przez kpt. pil. Tadeusza Rolskiego¹⁴¹, a także część zaginionego 6 września rzutu kołowego dowodzonego przez J. Zubrzyckiego.

Dzień 15 września upłynął spokojnie – z powodu braku paliwa nie wykonywano żadnych lotów bojowych. Dzięki przezorności kpt. Szczesńiewskiego udało się natomiast przejąć nieco materiałów pędnych zarekwirowanych z zatrzymywanych samochodów. W dniu następnym na lotnisko przybyła kolejna część rzutu kołowego dowodzona przez ppor. Derenia, która dowiozła kilka beczek benzyny¹⁴².

Zdobycie materiałów pędnych pozwoliło na wystawienie zasadzki, którą zorganizowano na jednym z lądowisk w pobliżu Stanisławowa. Wieczorem piloci III/6 Dywizjonu stoczyli potyczkę z 28 Junkersami Ju 87 Stuka z III./StG 2 atakującymi cele w rejonie Stanisławowa. W walce uszkodzone zostały dwie niemieckie maszyny. Według niektórych opracowań 16 września ppor. Zadroziński podczas lotu rozpoznawczego miał zestrzelić kolejnego niemieckiego Heinkla He 111¹⁴³. Nowsze opracowania wskazują, iż lot ten odbył się 17 września, a łupem pilota miały paść dwa sowieckie bombowce Sb-2.

Rano 17 września III/6 Dywizjon zorganizował zasadzkę w okolicach Stanisławowa, w której stały trzy myśliwce PZL P.11c i jeden PZL P.7. Jeden z pilotów klucza obsługiwanego przez J. Zubrzyckiego, T. Koc, zestrzelił 17 września sowiecki samolot rozpoznawczy R-5, który przekroczył granicę na wysokości miejscowości Delatyn w województwie stanisławowskim¹⁴⁴. Oprócz tego ppor. Koc miał wykonać jeszcze kilka lotów rozpoznawczych. Noc z 17 na 18 września pilot spędził w Stanisławowie, skąd rankiem 18 września odleciał do Rumunii¹⁴⁵.

139 T. Kotz, dz. cyt., s. 19.

140 F. Kornicki, dz. cyt., s. 79–80.

141 T. Rolski, dz. cyt., s. 100.

142 Ł. Łydźba, dz. cyt., s. 142.

143 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 96.

144 W. Szewczyk, dz. cyt., s. 31.

145 T. Kotz, dz. cyt., s. 22.

Pozostali piloci III/6 Dywizjonu 17 września po południu dowiedzieli się o agresji sowieckiej. W ciągu nocy samoloty przygotowano do ostatniego przelotu, po czym rankiem 18 września po zatankowaniu pozostałe maszyny odleciały do Rumunii¹⁴⁶. Niestety tuż przed startem posłuszeństwa odmówił PZL P.7 ppor. Zadrozińskiego. Pilot odleciał do Rumunii inną maszyną. Tymczasem rzut kołowy III/6 Dywizjonu przekroczył granicę rumuńską w nocy z 17 na 18 września, kończąc tym samym udział jednostki w wojnie obronnej.

W toku walk piloci III/6 Lwowskiego Dywizjonu Myśliwskiego zestrzelili co najmniej kilkanaście samolotów nieprzyjaciela, uszkodzając przy tym kilka kolejnych. Niestety dokładne odtworzenie przebiegu działań bojowych jest niemożliwe – dostępne relacje często wzajemnie się wykluczają, nie sposób również ustalić, ile lotów bojowych wykonano w danym dniu. W boju dywizjon utracił pięciu pilotów i większość maszyn¹⁴⁷. W związku ze wspomnianymi trudnościami ocena działalności bojowej dywizjonu jest szczególnie trudna.

Dowódca lotnictwa Armii „Łódź” nie podjął się próby oceny działalności III/6 Dywizjonu¹⁴⁸, co jeszcze bardziej komplikuje próbę podsumowania dokonania 161 i 162 EM. Należy jednak podkreślić, iż mimo działania w niesprzyjających warunkach, często bez odpowiedniej łączności z siecią dozoru, piloci III/6 Dywizjonu zdołali nie tylko zadać poważne straty nieprzyjacielowi, ale również umożliwili ewakuację wielu samolotów łącznikowych i szkoleniowych. W toku walk wykazali się wielkim poświęceniem i odwagą, które musiały zrekomensować im braki w uzbrojeniu, zaś ich działania skutecznie uniemożliwiały niemieckiej Luftwaffe bombardowanie Łodzi i okolic.

Niestety działania III/6 Dywizjonu Myśliwskiego są wciąż nieobecne w świadomości zbiorowej Łodzian. W mediach często pojawiają się informacje, iż Łódź nie była bombardowana podczas kampanii wrześniowej ze względu na liczną mniejszość niemiecką¹⁴⁹, co nie jest prawdą. Miasto było bowiem bombardowane, zaś to, że na jego teren nie spadło zbyt wiele niemieckich bomb, jest w dużej mierze zasługą pilotów III/6 Dywizjonu Myśliwskiego.

Przykład dwóch eskadr myśliwskich biorących udział w działaniach wojennych w szeregach Armii „Łódź” pokazuje, że lotnictwo, wbrew niektórym obiegowym opiniom, odegrało całkiem sporą rolę w kampanii wrześniowej, przynajmniej na odcinku łódzkim. Oprócz zadań typowych dla lotnictwa myśliwskiego piloci lwowskiego dywizjonu wykonywali loty szturmowe nad linią frontu, które nie miały większego znaczenia dla sytuacji ogólnej (bo mieć nie mogły, choćby

146 Ł. Łydźba, dz. cyt., s. 151.

147 Tamże, s. 157–158.

148 W. Iwaszkiewicz, *Sprawozdanie z bojowej działalności lotnictwa Armii Łódź*, IPMS Lot.A.II.6/1f-3, s. 8.

149 A. Ossowski, *Niemieckie samoloty nad Łodzią*, www.uml.lodz.pl/get.php?id=154, s. 3, [dostęp 15 III 2016].

z racji dysproporcji sił pomiędzy lotnictwem polskim a niemiecką Luftwaffe), ale w skali lokalnej pozwalały na chwilowe choćby opóźnienie marszu niemieckich jednostek. W warunkach kampanii wrzesniowej było to szczególnie cenne, gdyż polskie dowództwo uważało, że opóźnianie działań niemieckich przekłada się na odciążenie wojsk sojusznicznych – francuskich i brytyjskich, które dzięki temu będą miały ułatwione zadanie na froncie zachodnim. Niestety do ofensywy sprzymierzonych nigdy nie doszło, ale tego polscy dowódcy walczący w kampanii wrzesniowej nie mogli przewidzieć.

32 Eskadra Rozpoznawcza

Początki 32 Eskadry Rozpoznawczej sięgają reorganizacji lotnictwa przeprowadzonej w 1925 r., podczas której z resztek 10 Eskadry Wywiadowczej powołano do życia nową 32 Eskadrę Liniową, wyposażoną w mocno zużyte Bristole F2B, które stopniowo zaczęto wymieniać na nowocześniejsze i mniej zużyte Potezy XXVII. Dowódcą nowej eskadry został kpt. pil. Józef Mańczak, który wcześniej dowodził 10 EW¹⁵⁰. Stan parku technicznego w 32 EL stopniowo wzrastał, by na przełomie 1925 i 1926 r. osiągnąć stan etatowy, co pozwoliło na rozpoczęcie normalnego szkolenia i funkcjonowania eskadry. Jednakże na przeszkodzie w całkowitej normalizacji sytuacji stały wypadki majowe 1926 r., co uniemożliwiło eskadrze wzięcie udziału w „szkole ognia”, która miała odbywać się na poligonie w Biedrusku¹⁵¹. Co więcej, pod koniec roku nastąpiła zmiana dowództwa – na czele 32 EL stanął kpt. obs. Marian Tarnowski.

Kpt. Tarnowski został zapamiętany jako dowódca dbający o żołnierzy i ogólne wyniki szkolenia¹⁵². Na stanowisku dowódcy eskadry utrzymał się aż do 1935 r., co stanowi bardzo dobry wynik. W tym czasie brał udział w wielu szkoleniach i kursach doskonalących, wśród których wymienić można choćby kurs dowódców eskadr czy specjalistyczny kurs wyższych dowódców¹⁵³. W czasie nieobecności kpt. Tarnowskiego jednostką kierowali jego najbliżsi współpracownicy, wśród których wymienić można choćby kpt. pil. Alfonsa Szymyślaka, kpt. obs. Tadeusza Szymańskiego, por. pil. Stefana Wierusza oraz por. obs. Władysława Żaczekiewicza¹⁵⁴.

W 1928 r. eskadra rozpoczęła kolejne przezbajanie, tym razem na nowocześniejsze Potezy XXV produkowane w Polsce na francuskiej licencji. Przy tej

150 J. Pawlak, *Polskie eskadry 1918–1939*, Warszawa 1989, s. 232.

151 Tamże.

152 Tamże, s. 233.

153 Tamże.

154 Tamże.

okazji nie obyło się bez wypadków śmiertelnych – jedną z ofiar był m.in. kpt. obs. Marian Sioda, który zginął zawadzony skrzydłem lądującego samolotu¹⁵⁵. Do kolejnego wypadku ze skutkiem śmiertelnym doszło w sierpniu 1929 r., gdy dowódcą eskadry był kpt. Tarnowski. W wyniku nieszczęśliwego wypadku podczas lotu zginęli ppor. obs. Bronisław Bogucki i plut. pil. Roman Lizenbarth¹⁵⁶. Do wypadku doszło podczas ćwiczeń międzydywizyjnych. Samolot pilotowany przez plut. Lizenbartha wystartował z lądowiska w miejscowości Pietronki i rozbił się w pobliżu Chodzieży¹⁵⁷.

Kolejne, tym razem zimowe ćwiczenia odbyły się na szczęście bez ofiar. Brał w nich udział klucz złożony z trzech samolotów, którego dowódcą był kpt. Szymyślik. Pod jego dowództwem eskadra wzięła również udział w manewrach przeprowadzonych w 1930 r. w Brześciu nad Bugiem. We wrześniu następnego roku dowództwo 3 Pułku Lotniczego zdecydowało się na przeprowadzenie zawodów, których celem była ocena możliwości mobilizacyjnych jednostki – chodziło głównie o sprawdzenie umiejętności awaryjnego startu i lądowania, szybkiego przygotowania samolotów do startu itp. W zaciętej rywalizacji zwycięstwo odniosła 32 EL, która zdobyła 905 punktów¹⁵⁸.

W roku następnym eskadra po zakończeniu „szkoły ognia” została wyznaczona do współpracy z 22 Dywizją Górską. Współpraca trwała od 26 sierpnia do 8 września 1932 r. i zakończyła się wystawieniem przez dowódcę 22 DGór pisemnego podziękowania dla pilotów 32 EL. Współpraca odbywała się w szczególnie trudnych warunkach atmosferycznych, na rozmokniętych lądowiskach i przy ciągłych opadach deszczu.

W 1933 r. w wypadku lotniczym zginęli dawni członkowie personelu 32 EL, por. pil. Stefan Wierusz oraz ppor. obs. Zygmunt Orłowski¹⁵⁹. Wypadek nie wpłynął na dalszy przebieg pracy eskadry, która w dniach 21–28 sierpnia 1933 r. wzięła udział w ćwiczeniach międzypułkowych, podczas których pracowała na rzecz Poznańskiej Brygady Kawalerii. Również kawalerzyści docenili postawę lotników 32 EL, co znalazło odzwierciedlenie w piśmie, jakie na ręce dowódcy 3 Pułku Lotniczego skierował dowódca Poznańskiej BK¹⁶⁰. Na początku września eskadra została przerzucona na Pomorze, gdzie jej działalność ponownie spotkała się z bardzo wysoką oceną, tym razem ze strony gen. Wiktora Thommée, dowódcy 15 Dywizji Piechoty¹⁶¹.

155 Tamże.

156 *Nekrolog Bronisława Boguckiego i Romana Lizenbratha* [sic!], „Kurier Poznański”, 1929, nr 380, s. 11.

157 J. Pawlak, dz. cyt., s. 233.

158 Tamże, s. 234.

159 Tamże.

160 Tamże.

161 Tamże, s. 235.

Rok 1934 przyniósł 32 EL kolejny wypadek ze skutkiem śmiertelnym – 8 września zginął por. pil. obs. Jan Ociepka¹⁶². W roku następnym pełniącym obowiązki dowódcy jednostki został por. pil. Adam Kropiński. Zmiana na stanowisku dowódcy wynikała z powierzenia kpt. Tarnowskiemu dowództwa nad I Dywizjonem Liniowym. W czasie gdy por. Kropiński pełnił obowiązki dowódcy, w jednostce wydarzył się tragiczny w skutkach wypadek, w wyniku którego śmierć ponieśli ppor. obs. Janusz Śliwiński, sierż. pil. Leon Ozorkiewicz oraz st. sierż. strz. samol. Franciszek Adamczyk¹⁶³. O tragicznym wypadku tak pisała ówczesna prasa poznańska:

Dziś, w piątek, o godz. 10.25 zderzyły się tutaj w powietrzu na wysokości 500 m dwa samoloty wojskowe z 3 pułku lotniczego w Poznaniu.

Jeden z samolotów runął prostopadle na ziemię i pogrzebał pod szczątkami załogę, składającą się z oficera i podoficera. Natomiast drugi samolot, pilotowany przez podoficera, zdołał wylądować w odległości jednego kilometra. Pilot drugiego samolotu złamał rękę w dwóch miejscach i nogę¹⁶⁴.

Pilotem, który zdołał wylądować na uszkodzonym Potezie XXV, był plut. pil. rez. Karol Lubiejewski. Wypadek, w którym zginęło aż trzech lotników, doprowadził do zmiany na stanowisku dowódcy, którym w listopadzie 1936 r. został kpt. obs. Henryk Siess. Latem następnego roku na wyposażenie jednostki zaczęły wchodzić znacznie nowocześniejsze od dwupłatowych Potezów lekkie bombowce PZL.23 Karaś. Pierwsze dwa samoloty tego typu znalazły się na wyposażeniu eskadry w lipcu, co wymusiło rozpoczęcie szkolenia załóg, które w Karasiach liczyły trzy osoby¹⁶⁵. Zapoznanie załóg i personelu naziemnego z nowym sprzętem odbywało się na poligonie Biedrusk.

W listopadzie 1938 r. nowym dowódcą 32 EL został kpt. pil. Piotr Łąguna. Podstawowym zadaniem, jakie postawili przed kpt. Łaguną przełożeni, było dokończenie formowania załóg, co było procesem bardzo żmudnym. Ostatecznie do końca roku udało się sformować 10 załóg. Dowództwo 3 Pułku Lotniczego nie było jednak zadowolone z działalności kpt. Łaguny i z dniem 1 stycznia 1939 r. przekazało dowodzenie nad 32 EL w ręce por. obs. Mieczysława Ryszkiewicza, który 19 marca został awansowany do stopnia kapitana.

W kolejnych dniach, 20–22 marca 1939 r., eskadra prowadziła ćwiczenia z zakresu obrony przed atakami nieprzyjacielskich myśliwców i ostrzeliwania celów naziemnych¹⁶⁶. Niestety wciąż brakowało wyszkolonego personelu, wobec czego

162 Tamże.

163 Tamże.

164 *Katastrofa lotnicza w Skokach. Na wysokości 500 m zderzyły się dwa samoloty wojskowe, „Kurier Poznański”, 1936, nr 214, s. 2.*

165 W samolotach Potez XXV załoga składała się z dwóch lotników.

166 J. Pawlak, dz. cyt., s. 235.

w czerwcu do jednostki zostało przydzielonych trzech podchorążych z ostatniego rocznika Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie oraz podchorąży rezerwy. Oprócz tego do eskadry zaczęli napływać rezerwiści, których przeszkalali podoficerowie lub żołnierze nadterminowi¹⁶⁷.

Podczas alarmowej sierpniowej mobilizacji jednostka została przemianowana na 32 Eskadrę Rozpoznawczą i otrzymała przydział do lotnictwa Armii „Łódź”. Rzut kołowy pod dowództwem ppor. techn. Teodora Dachowskiego w nocy z 25 na 26 sierpnia dotarł na stację kolejową w Łęczycy, a następnie do majątku Sokolniki należącego do Aleksandra Rostockiego¹⁶⁸. Rzut powietrzny dotarł na miejsce rankiem 27 sierpnia.

Łądowisko, na którym kwaterowała 32 ER, było początkowo przewidziane dla francuskich bombowców, które miały uzupełniać tu paliwo i amunicję podczas nalotów na Niemcy. Niestety Francuzi nie zorganizowali żadnego lotu tego typu.

Lotnisko było położone wzdłuż drogi prowadzącej do miejscowości Czerchów, gdzie znajdował się posterunek wartowniczy. Na wschodnim krańcu lotniska umieszczono przyczepę foto, namiot narzędziowy oraz ambulans¹⁶⁹. Łądowisko w Sokolnikach tak opisał lokalny badacz i miłośnik lotnictwa Stanisław Frątczak:

[...] Lotnisko Sokolniki było polem po zżętej koniczynie o suchym i twardym podłożu, nieznacznie opadającym w kierunku południowym, z tym że pas dł. około 200 m przylegający do drogi był w poziomie wyrównany. Pole wzlotów przylegało wzdłuż drogi z folwarku Sokolniki do wsi Czerchów. Pas startowy przebiegał blisko drogi gęsto obsadzonej rozłożystymi jesionami. Starty i lądowania odbywały się w kierunkach wschodnim i zachodnim. Samoloty ustawiono prostopadle do linii startu. Część kadłuba z usterzeniem stała na drodze, a kabina i skrzydła pod osłoną konarów drzew. Dodatkowo maskowano samoloty gałęziami olchy rosnącej przy pobliskich stawach.

Miejsce składowania bomb i amunicji znajdowało się między groblą stawu a rowem. Gęsto rosnące tu olchy dawały osłonę przed lotnictwem nieprzyjacielskim. Skrzynie z amunicją i stos bomb były przykryte brezentowymi płachtami. Paliwo lotnicze było przechowywane w beczkach i składowane na drodze w pobliżu samolotów.

Zakwaterowaniem dowództwa eskadry i personelu (około 160 ludzi) był pałac i niektóre budynki gospodarcze. Namiot operacyjny stał przy pałacu. Żołnierze kompanii lotniskowej byli zakwaterowani w stodole i szopach dworskich. W jednej z nich mieściła się kuchnia polowa i magazyn żywnościowy.

167 Tamże.

168 Tamże, s. 236.

169 W oparciu o treść tablicy pamiątkowej znajdującej się na miejscu dawnego lotniska.

W pobliżu stawu zainstalowano radiostację eskadry. W alei parku obsadzonej wysokimi kasztanami stały samochody rzutu kotowego i motocykl z przyczepą. Dowóz personelu na lotnisko – samochodami terenowymi „łazik” lub wozem konnym. Samochód sanitarny – przy drodze, na wschodnim skraju pola startowego. Przyczepa foto – po drugiej stronie drogi vis-à-vis „sanitarki”.

Obronę przeciwlotniczą czynną stanowiły 2 działka 40 mm przeciwlotnicze, usytuowane po drugiej stronie drogi, osłonięte konarami drzew.

Ochronę lotniska stanowiły posterunki wartownicze kompanii lotniskowej zamykające ruch publiczny na drodze przy lotnisku, zarówno od strony Czerchowa, jak i folwarku Sokolniki. Oddzielne posterunki pilnowały składowiska bomb i amunicji.

W czerwcu lub lipcu 1939 r. w drodze nakazu rozebrano komin krochmalni w folwarku Sokolniki, który mógł być punktem orientacyjnym dla samolotów zwiadowczych wroga...¹⁷⁰

Oprócz łądowiska w folwarku Sokolniki (obecnie Sokolniki Parcela) 32 ER korzystała również ze ścierniska w pobliskim folwarku Skotniki. Początkowo planowano, że do Armii „Łódź” przydzielona zostanie również 31 Eskadra, która jednak ostatecznie otrzymała przydział do lotnictwa Armii „Karpaty”. W razie przybycia 31 i 32 Eskadry planowano koncentrację lotnictwa rozpoznawczego w rejonie Tuszyna¹⁷¹, do czego jednak ostatecznie nie doszło.

32 ER rozpoczęła działalność bojową 1 września od wykonania czterech lotów rozpoznawczych. Jako pierwsza o godz. 8.30 wystartowała załoga: por. obs. Alfons Nowak, ppor. pil. Eugeniusz Ebenrytter, kpr. strz. Kazimierz Tyrakowski. Załoga por. Nowaka miała obsadzić Karasia o numerze fabrycznym 44-109¹⁷². Jej zadaniem było przeprowadzenie rozpoznania w rejonie Kluczbork – Olesno. Załoga stwierdziła, iż nieprzyjaciel koncentruje w tym rejonie dużo czołgów i pojazdów mechanicznych, a także znaczną ilość stanowisk obrony przeciwlotniczej, która koncentrowała się na osłanianiu dużego masywu leśnego¹⁷³. W drodze powrotnej samolot miał zostać zaatakowany przez niemieckie myśliwce, które jednak przerwały atak – niestety ranny w nogę został kpr. Tyrakowski¹⁷⁴.

Drugi lot w tym dniu wykonała załoga: por. obs. Edward Maliszewski, plut. pil. Henryk Trybulec, kpr. strz. Kazimierz Hadyniak¹⁷⁵. Start na Karasiu o numerze fabrycznym 44-232 nastąpił o godz. 9.30. Zadaniem załogi por. Maliszewskiego

170 Cyt. za: J. Pawlak, dz. cyt., s. 236.

171 Tamże, s. 237.

172 List Stanisława Frątczaka do Jerzego Pawlaka, 6 VII 1975, Zbiory Szkoły Podstawowej im. 32 Eskadry Rozpoznawczej Lotnictwa Armii „Łódź”, s. 1.

173 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, dz. cyt., s. 162.

174 List Stanisława Frątczaka do Jerzego Pawlaka..., s. 1.

175 Według niektórych źródeł stanowisko strzelca w tym locie obsadził kpr. Józef Nitzke. Tamże.

było przeprowadzenie rozpoznania w rejonie Kłobuck – Krzepice, gdzie lotnicy wykryli rozciągniętą na prawie 6 km kolumnę pancerno-motorową¹⁷⁶. Prawdopodobnie załoga zabrała na ten lot bomby, które zamierzano zrzucić na nieprzyjaciela, jednakże wskutek aktywności nieprzyjacielskich myśliwców do bombardowania nie doszło, a obciążony bombami Karaś lądował w Skotnikach¹⁷⁷.

Trzecią załogą, która działała aktywnie 1 września, była załoga pchor. obs. Adama Kandziory w składzie: pchor. pil. Stanisław Marcisz, kpr. strz. Antoni Walczak. Ich zadaniem było przeprowadzenie rozpoznania na północ od Częstochowy, gdzie lotnicy stwierdzili dużych ruch pojazdów samochodowych.

Jako ostatnia na rozpoznanie poleciała załoga ppor. obs. Józefa Kulińskiego w składzie: kpr. pil. Edward Kościelny, kpr. strz. Andrzej Bylebył. Karaś pilotowany przez kpr. Kościelnego prowadził rozpoznanie w rejonie Wrocław – Kluczbork – Olesno. Zadaniem lotników było również śledzenie ruchu na drogach Radomsko – Gidle – Częstochowa – Kłobuck, ze szczególnym uwzględnieniem sytuacji w Mykanowie. Lot ten dublowała załoga por. obs. Bogdana Ławreńczuka¹⁷⁸. Odnośnie do czwartego lotu bojowego wykonanego 1 września istnieją jednak spore kontrowersje. Komunikat nadany 1 września o godz. 21.20 stwierdza, że eskadra Karasi wykonała trzy loty rozpoznawcze, w wyniku których jeden samolot został silnie ostrzelany przez obronę przeciwlotniczą i przymusowo lądował na własnym terenie¹⁷⁹.

Rankiem 2 września Sokolniki opuściła jako pierwsza załoga ppor. Kulińskiego, której powierzono zadanie przeprowadzenia rozpoznania w rejonie Krzepice – Natanków – Kuźnica, gdzie namierzono dużą jednostkę pancerną nieprzyjaciela. Około godz. 9.40 Sokolniki opuściła załoga w składzie: pchor. obs. Adam Kandziora, plut. pil. Czesław Kruszewski, pchor. rez. strz. Maślankiewicz.

Załoga pchor. Kandziory skierowała się w rejon Olesna, gdzie Polacy wykryli kolumnę samochodów o długości 9 km. Krótco potem namierzili duże zgrupowanie czołgów znajdujące się w pobliżu Kuźnicy. Już w drodze powrotnej lotnicy zauważyli niemieckiego Henschla Hs 126. Mimo iż PZL.23 Karaś nie był maszyną myśliwską, lotnicy zdecydowali się zaryzykować i zaatakować niemiecki samolot. Atak zakończył się zestrzeleniem Henschla, który spadł w pobliżu miejscowości Kaczanowice¹⁸⁰. Następnie pilotowany przez plut. Kruszewskiego Karaś zrzucił meldunek o przebiegu rozpoznania dla dowódcy 30 Dywizji Piechoty.

176 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 162.

177 List Stanisława Frączzaka do Jerzego Pawlaka..., s. 1.

178 J. Pawlak podaje, że z Sokolnik 1 września wykonano cztery loty. Możliwe więc, że załoga por. obs. Ławreńczuka miała wykonać lot rozpoznawczy po tej samej trasie co załoga ppor. Kulińskiego, w razie gdyby pierwszy wysłany w tamten rejon Karaś nie wykonał zadania. Tamże.

179 Płk. W. Iwaszkiewicz do Szefa Sztabu Lotniczego, 1 września 1939, IPMS, Lot.A.II.6/1d-7, s. 1-2.

180 W. Iwaszkiewicz, *Sprawozdanie z bojowej działalności lotnictwa Armii „Łódź”*, IPMS, Lot.A.II.6/1f-3, s. 2.

Kolejne loty miały miejsce po południu. Jako pierwszy wystartował Karaś obsadzony przez załogę pchor. obs. Juliusza Józefa Szabuniewicza. Pierwszy popołudniowy lot miał dostarczyć informacji o ruchu nieprzyjaciela na szosach Częstochowa – Radomsko i Kłobuck – Brzeźnica. Rozpoznanie przyniosło pozytywne rezultaty: wykryto kilka dużych nieprzyjacielskich kolumn zmotoryzowanych¹⁸¹. Wieczorem lot bojowy wykonała jeszcze załoga w składzie: por. obs. Sylwester Jerzy Godlewski, sierż. pil. Wojciech Gintrowski, kpr. strz. Henryk Dubisz. Jej zadaniem było przeprowadzenie rozpoznania na szosie Kłobuck – Radomsko – Częstochowa¹⁸².

Jednocześnie na lotnisku 32 ER oczekiwano na pojawienie się samolotów bombowych prowadzących rozpoznanie. Maszyny te wchodziły w skład lotnictwa dyspozycyjnego Naczelnego Wodza i miały na bieżąco zrzucać w Sokolnikach meldunki dotyczące rozwoju sytuacji na odcinku Wieluń – Lubliniec¹⁸³. Po wspólnych sukcesach 2 września 32 Eskadra w dniu następnym poznała gorzki smak klęski. Jako pierwsza miała wystartować załoga w składzie: ppor. obs. Dembek, plut. pil. Kruszewski i kpr. strz. Dubisz. Załoga ppor. Dembka miała prowadzić rozpoznanie w rejonie Sieradz – Błaszki – Wieluń¹⁸⁴. Na wieść o tym kpr. Kościelny zgłosił się do dowódcy eskadry, kpt. Ryszkiewicza, z prośbą o przydzielenie go do wykonania tego lotu. Swoją prośbę uzasadnił tym, iż załoga ppor. Dembka będzie przelatywała nad jego rodzinnymi stronami. Ostatecznie kpt. Ryszkiewicz uległ naleganiom kpr. Kościelnego¹⁸⁵.

Około godz. 8.00 Karaś nr 44-55¹⁸⁶ doleciał w pobliże wsi Walichnowy. Załoga polskiego samolotu namierzyła dużą kolumnę nieprzyjacielską. Żołnierze niemieckiego I Batalionu 95 Pułku Piechoty, wchodzącego w skład 17 Dywizji Piechoty, otworzyli ogień do samolotu pilotowanego przez kpr. Kościelnego. Jednakże obserwator i strzelec nie zamierzali tanio sprzedać skóry i odważnie ostrzeliwali niemiecką kolumnę z lotu koszącego. Podczas trzeciego nalotu na niemiecką kolumnę Karaś otrzymał kilka trafień z niemieckich karabinów maszynowych i stanął w ogniu¹⁸⁷.

Mimo to członkowie załogi wciąż ostrzeliwali niemiecką piechotę. Niestety, pilot kpr. Kościelny utracił panowanie nad samolotem i rozbił się w odległości

181 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 162.

182 Tamże.

183 Naczelný Dowódca Lotnictwa i Opl. Gen. bryg. Józef Zajac do Dowódcy Armii „Łódź”, IPMS, Lot.A.II.6/1d-5, s. 1.

184 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 163.

185 Kpr. Edward Kościelny pochodził z Mątewki k. Chotowa, gm. Mokrsko. Rozmowa autora z p. Zofią i Tadeuszem Borkami.

186 List Zygmunta Kościelnego do Redakcji „Przyjaciółki”, 17 II 1981.

187 S. Kasjaniuk, *Pamięci załogi Karasia z 23 ER*, <http://lotniczapolska.pl/Pamieci-zalogi-Karasia-z-32-ER,22418>, [dostęp 27 III 2016].

420 m na północ od drogi Walichnowy – Lututów¹⁸⁸. Niemieccy oficerowie byli pod wrażeniem dzielnej postawy polskich lotników i zbliżywszy się do płonącego wraku Karasia, oddali honory poległym¹⁸⁹.

W kolejnych miesiącach Niemcy zabrali wrak samolotu do Oleśnicy i nakazali miejscowemu sołtysowi przeniesienie zwłok poległych lotników na cmentarz parafialny w Walichnowach. Niestety wskutek dużego rozkładu zwłok, gliniastego gruntu i złych warunków atmosferycznych udało się wydobyć tylko zwłoki kpr. strz. Dubisza i część szkieletu ppor. Dembka. Na polu pozostały pogrzebane zwłoki kpr. Kościelnego.

W sprawę odnalezienia miejsca pochówku kpr. Kościelnego mocno zaangażował się jego brat, Zygmunt, któremu udało się dotrzeć do świadków pierwszej jesiennej ekshumacji nakazanej przez władze niemieckie. W jednym z listów Z. Kościelny opisywał relację kobiety będącej świadkiem zdarzenia:

Pani Fedyna zastrzegła, że nie będzie ponosić odpowiedzialności na ewentualną moją reakcję. Tamten widok musiał pozostawić w Jej pamięci wspomnienie nie nadające się do częstych relacji.

Okazało się, że złożone zwłoki w tymczasowej mogile w rozmokłym gruncie po ich odkryciu były daleko posunięte w swoim rozkładzie, a do ułożenia w trumnie użyto zakrzywionych widel, wyszarpując z mogiły fragmenty zwłok. Rzecz zrozumiała, że nie każdy mógł znieść taki widok¹⁹⁰.

188 J. Juszczak, *Pierwsze dni wojny w Sokolnikach*, http://www.sokolniki.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=235:pierwsze-dni-wojny-w-sokolnikach&catid=108&Itemid=474, [dostęp 27 III 2016].

189 Tamże.

190 List Zygmunta Kościelnego do Ministerstwa Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z 18 września 1987 r., s. 2. Ekshumacja bohaterskiego pilota nastąpiła dopiero we wrześniu 1987 r. Podczas poszukiwań tymczasowej mogiły dużą rolę odegrała miejscowa młodzież szkolna oraz dwoje nauczycieli ze szkoły w Walichnowach. Opis przedstawiony m.in. przez Janusza Molskiego w jego najnowszej pracy nie oddaje w pełni emocji, jakie towarzyszyły ludziom biorącym udział w ekshumacji i pomija szereg ważnych dla przebiegu poszukiwań faktów – np. brak zgody miejscowych i członków rodziny poległego pilota na wprowadzenie do poszukiwań ciężkiego sprzętu:

W związku z czynionymi poszukiwaniami tymczasowej mogiły poległych w dniu 3.09.1939 r. lotników polskich, załogi samolotu PZL-P23 „Karaś” z 32-ej Eskadry Rozpoznawczej 3-go Pułku Lotniczego [...] w dniu 16.09.1987 r. około godz. 13.00 natrafiono na szczątki poległej załogi, które znajdowały się na gruntach ornych ob. Sokołowskiego. Po dokładnym ustaleniu, że znalezione szczątki kostne są szczątkami ludzkimi /czaszka, żebrał ob. Tadeusz Borek zawiadomił telefonicznie Sekretarza Urzędu Gminy w Sokolnikach, ob. Józefa Wójciaka, o dokonanych odkryciach.

Początkowo ekshumacja miała odbywać się z wykorzystaniem ciężkiego sprzętu, na co jednak nie wyraził zgody Tadeusz Borek, nauczyciel ze szkoły w Walichnowach. Na szczęście udało mu się przekonać do swoich racji Janusza Molskiego i Zygmunta Kościelnego, którzy również uczestniczyli w poszukiwaniach. Pozwoliło to na wydobycie z ziemi niezwykle cennych znalezisk, które ułatwiły identyfikację zwłok:

W czasie odslaniania natrafiono na przedramię nie stanowiące części pierwszych szczątków. Po przedramieniu dotarto do następnych kompletnych szczątków całego – bez ubytków, kompletnego szkieletu z nadpaloną powyżej nadgarstka kością przedramienia.

Przy pierwszych szczątkach poza resztkami munduru w postaci rozsypujących się kawałków materiału – 1–2 cm² znaleziono resztki materiału spadochronowego, na miejscu prawej górnej kieszeni lusterko, nadpalony grzebień,

W dniu 3 września 1939 r. z Sokolnik wystartowała również załoga ppor. obs. Jana Burskiego, w składzie: kpr. pil. Henryk Rejak, kpr. strz. Kazimierz Hadyński¹⁹¹. Zadaniem załogi por. Burskiego było śledzenie kierunku marszu kolumn niemieckich w rejonie Radzyn – Praszka i Wieluń. Jako kolejna Sokolniki opuściła załoga por. Nowaka, której zadaniem było dozorowanie z powietrza ruchów wielkiej nieprzyjacielskiej jednostki pancernej. W wyniku działań prowadzonych przez lotników udało się ustalić kierunki natarcia nieprzyjaciela, który kierował się z Radomska na Kamieńsk i na Przedbórz¹⁹².

Następnie załoga ppor. Kulińskiego rozpoznawała drogi w rejonie Częstochowa – Radomsko – Piotrków. Wystartował również Karaś obsadzony przez załogę pchor. obs. Szabuniewicza. Zadaniem tego ostatniego było prowadzenie rozpoznania w rejonie Kluczbork – Wrocław. Wieczorem wystartowały jeszcze dwie załogi – pierwsza: por. obs. Edward Maliszewski, sierż. Gintrowski, kpr. strz. Józef Nitzke z rozkazu Naczelnego Wodza wykonała rozpoznanie na szosie Gidle – Radomsko¹⁹³. Jako ostatnia 3 września wystartowała załoga w składzie: por. obs. Karol Gębik, ppor. Ebenrytter, kpr. Gębicki. Przed lotem w samolocie pilotowanym przez ppor. Ebenryttera umieszczono dużą ilość ulotek, które zostały zrzucone podczas nocnego przelotu nad Wrocławiem¹⁹⁴.

3 września o godz. 23.15 ppłk. Iżycki tak opisywał całodzienną pracę 32 ER:

guzik od wewnętrznego zapięcia munduru, ołówek metalowy, resztki naramiennika z metalową gwiazdką, świadcząca o tym, że szczątki należą do oficera.

Następnie znaleziono suwak nawigacyjny, kawałki przewodu urządzenia łączności wewnętrznej, w stopionej grudce tworzywa złotą stalówkę „wiecznego” pióra.

Przy drugich szczątkach [...] znaleziono kawałki munduru dochodzące do 20–30 cm długości i pięciu – ośmiu cm szerokości, szczególnie dotyczy to dolnych części munduru. Guziki wojskowe z godłem orła. W resztkach prawej kieszeni kilka monet o wartości 1-go złotego [...]. Na czaszce zachowała się duża część hełmu lotniczego ze słuchawkami i resztkami zapięcia z częścią paska skórzanego. Na miejscu przegubu lewej ręki zegarek bez paska i szkiełka. Resztki przewodu od urządzenia radiowego. Pod hełmem lotniczym resztki włosów – koloru blond.

Strzępy spadochronu z klamrą spinającą, resztki naramiennika ze śladami dystynkcji podoficerskich (poprzeczne paski). Na stopach dobrze zachowane obuwie, bez części cholewek, gdzie umieszczone jest sznurowanie, flakonik szklany. Poza tym duży fragment kołnierza z dolną partią munduru z odznaką pilota II-jej klasy (orzeł z wieńcem w szponach srebrny) co pozwala na identyfikację szczątków zwłok z pilotem.

Spółeczeństwo Walichnowów od samego początku traktowało sprawę upamiętnienia poległych lotników 32 ER bardzo poważnie, co znalazło wyraz w trosce, jaką otoczono mogiłę poległych lotników znajdującą się na cmentarzu parafialnym. Wspaniałym przykładem zainteresowania sprawą był udział miejscowych w powtórnym pogrzebie lotników poległych we wrześniu, w którym oprócz przedstawicieli wojska wzięli również gremialny udział mieszkańcy okolicznych wsi. Ostatecznym ukoronowaniem pamięci o poległych było nadanie znajdującej się w Walichnowach szkole patrona zbiorowego – 32 Eskadry Rozpoznawczej Lotnictwa Armii „Łódź”. Był to wynik usilnych starań ówczesnej dyrektor szkoły Zofii Borek. J. Molski, Z. Kościelny, T. Borek, J. Waligóra, *Protokół z poszukiwań tymczasowej mogiły*, Zbiory Szkoły Podstawowej im. 32 Eskadry Rozpoznawczej Lotnictwa Armii „Łódź” w Walichnowach, s. 1–2. List Janusza Molskiego do Zygmunta Kościelnego z 8 lipca 1986 r., s. 1. Rozmowa autora z pp. Zofią i Tadeuszem Borkami.

191 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 163.

192 Tamże.

193 Tamże.

194 Tamże.

*Praca 32 Eskadry znakomita i ofiarna. Jeden samolot nie wrócił. [...] We wsi Daniszewice, gm. Topolice, pow. Opoczno lądował „Karaś” nr 44170. Załoga cała, samolot niezdolny do lotu*¹⁹⁵.

Działania bojowe eskadry w czwartym dniu wojny rozpoczęła załoga por. obs. Bogdana Ławreńczuka w składzie: kpr. pil. Rejak, kpr. strz. Jan Macudziński. Lot na Karasiu o numerze fabrycznym 44-136 nastąpił o godz. 8.30. Załoga miała przeprowadzić rozpoznanie rejonu Błaszki – Wieluń – Złoczew i tym samym zdublować załogę ppor. Dembka, której los wciąż pozostawał niezny. Podczas lotu Karaś został mocno ostrzelany przez obronę przeciwlotniczą nieprzyjaciela znajdującą się w pobliżu Kalisza. Podczas lotu poważną ranę pośladka odniósł kpr. Macudziński, w złym stanie był również por. Ławreńczuk, raniony przez szrapnel, który wpadł do kabiny Karasia¹⁹⁶. Kpr. Rejak z wielkim trudem doprowadził postrzelaną maszynę do Sokolnik¹⁹⁷, gdzie podziurawiony Karaś znalazł się pod opieką mechaników.

Jako druga do startu poderwała się załoga: pchor. obs. Adam Kandziora, por. pil. Tomasz Szymoński, st. szer. strz. Mroziński. Załoga pchor. Kandziory otrzymała rozkaz przeprowadzenia rozpoznania niemieckich jednostek w rejonie Wielunia¹⁹⁸. Niestety również tutaj Niemcy zgromadzili sporo działek przeciwlotniczych, które skutecznie ostrzelały samotny polski samolot. W wyniku ostrzału raniony w rękę został por. Szymoński. Rana była na tyle poważna, że pilot nie był w stanie samodzielnie utrzymać maszyny w powietrzu. W tej sytuacji stery przejął pchor. Kandziora, który po przekroczeniu linii frontu wylądował na polu¹⁹⁹, prawdopodobnie w pobliżu Ozorkowa²⁰⁰. Po lądowaniu awaryjnym załoga korzystając z podwód, wróciła na lotnisko. Samolot nie nadawał się już do remontu i został skreślony ze stanu eskadry. W literaturze i źródłach istnieją spore rozbieżności co do dalszych losów pchor. Kandziory. Według części źródeł miał on natychmiast po powrocie na lotnisko wsiąść do następnej maszyny i wraz z kpr. Kruszewskim i kpr. Tyrakowskim wystartować w rejon Wylazłowa²⁰¹. Według innych źródeł, m.in. relacji niemieckiego asa Johannes Trautolfa, ostatni lot załogi pchor. Kandziory miał mieć miejsce 5 września²⁰².

Ta druga wersja wydaje się bardziej prawdopodobna. Trudno wyobrazić sobie, by dowódca eskadry wyraził zgodę, aby obserwator, który dopiero co powrócił

195 M. Iżycki do Sztab Główny – Sztab Lotniczy, 3 września 1939, IPMS, Lot.A.II.6/1d-32, s. 1–4.

196 List Stanisława Frątczaka do Jerzego Pawłaka..., s. 2.

197 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 163.

198 Tamże.

199 List Stanisława Frątczaka do Jerzego Pawłaka..., s. 2.

200 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 163.

201 J. Pawlak podaje inny skład załogi. Według niego pilotem miał być kpr. Kościelny, z późniejszych ustaleń wynika, że kpr. Kościelny poległ pod Walichnowami. Tamże.

202 M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską 1939, cz. I, Jagdflieger*, Gdynia 2002, s. 80.

z trudnego lotu, natychmiast leciał na kolejną akcję, tym bardziej że w eskadrze byli wciąż obserwatorzy, którzy w tym dniu jeszcze nie latali. Wiadomo natomiast, że 4 września co najmniej trzy Karasie przerzucono na lotnisko Skotniki – możliwe, że pchor. Kandziora znalazł się w jednym z nich, a następnie powrócił do Sokolnik, wykorzystując do tego celu jakiś pojazd należący do eskadry.

Najprawdopodobniejsze wydaje się więc, że feralny lot pchor. Kandziory miał miejsce 5 września rano. Jego zadaniem było przeprowadzenie rozpoznania w rejonie Wieluń – Turek. Niestety po drodze polski bombowiec został zaatakowany przez niemieckie myśliwce Bf 109 z I./JG 77, których zadaniem było zwalczanie polskich samolotów rozpoznawczych i rozpoznanie artyleryjskie²⁰³. Karaś pilotowany przez kpr. Kruszewskiego został zaatakowany przez niezwykle doświadczonego pilota, hauptmana J. Trautolfa, który swoje pierwsze sukcesy odniósł podczas wojny domowej w Hiszpanii. Swoje szóste zestrzelenie wspominał w następujący sposób:

W końcu wprost pod nasze lufy nawinął się polski bombowiec. W okamgnieniu nasza czwórka znalazła się za nim i załatwiła go w ciągu kilku sekund. Przepadł w pionowe nurkowanie, z którego już nie został wyprowadzony. Załoga próbowała wyskoczyć, udało się to tylko jednemu, ale zaczepił swoim spadochronem o usterzenie i wrak pociągnął go w dół.

„Zginął śmiercią lotnika!”²⁰⁴

Nie był to jednak koniec rzezi, jaką zgotowała 32 ER niemiecka Luftwaffe. Rankiem 5 września z lądowiska zapasowego w Skotnikach wystartowały trzy Karasie, które natychmiast po starcie zostały zaatakowane przez niemieckie myśliwce. Według niektórych świadków samoloty startowały trójką, ponieważ udawały się na bombardowanie²⁰⁵. W walce wzięli udział:

- na Karasiu 44-109 ppor. obs. Bruski, kpr. pil. Rejak, kpr. strz. Hadyniak²⁰⁶,
- na Karasiu 44-122 por. obs. Maliszewski, kpr. pil. Tadeusz Westfal, kpr. strz. Nitzke²⁰⁷,
- na Karasiu 44-132 pchor. obs. Szabuniewicz, pchor. pil. Marcisz i kpr. strz. Gębicki.

Karasie 44-109 i 44-122 zostały zestrzelone. Jako pierwszy spadł Karaś ppor. Bruskiego, który upadł koło Parzęczewa. Niestety wszyscy lotnicy zginęli – ciężko ranny kpr. Rejak został wprawdzie wyciągnięty z wraku, ale Niestety zmarł w drodze do szpitala²⁰⁸. Nieco więcej szczęścia miała załoga drugiej maszyny zestrzelonej

203 Tamże, s. 80.

204 Cyt. za: M. Emmerling, dz. cyt., s. 80.

205 List Stanisława Frątczaka do Jerzego Pawlaka..., s. 2.

206 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 163.

207 Tamże, s. 164.

208 Tamże.

w pobliżu Sokolnik. Kpr. Westfal podjął próbę lądowania na płonącym Karasiu w pobliżu wsi Piaskowice. Niestety wskutek ataku zginął kpr. Nitzke. Z wraku wydostali się kpr. Westfal i por. Maliszewski. Jednak obserwator był w ciężkim stanie i zmarł w szpitalu. Lekko ranny pilot został opatrzony i pozostał w eskadrze²⁰⁹.

Niespodziewany atak Messerschmittów nie przerwał jednak pracy eskadry. Krótco po walce nad Parzęczewem²¹⁰ na rozpoznanie w rejonie Wielunia poleciała załoga por. Sylwestra Jerzego Godlewskiego. Krótco po załodze por. Godlewskiego Karasia poderwał również plut. pil. Trybulec, który razem z dowódcą eskadry i kpr. strz. Walczakiem udał się w rejon Rozprzy. Oprócz tego eskadra wykonała w tym dniu pięć zakończonych powodzeniem lotów rozpoznawczych²¹¹. Jednocześnie do akcji przystąpili technicy dowodzeni przez ppor. Teodora Dachowskiego. Ppor. Dachowski po rozmowie z dowódcą eskadry poleciał rankiem 5 września do Warszawy na jednym z przydzielonych jednostce RWD-8. Po wylądowaniu na Okęciu zdobył części zamienne do Karasi i po południu wrócił do Sokolnik²¹². Jako ostatnia 5 września do lotu bojowego wystartowała załoga w składzie: pchor. Szabuniewicz, pchor. pil. Marcisz i kpr. strz. Bylebył. Załoga J. Szabuniewicza miała za zadanie rozpoznać ruch kolumn niemieckich w rejonie Wieluń – Działoszyn – Radomsko²¹³.

Dzień 6 września rozpoczął się bardzo wcześnie, zwłaszcza dla rzutu kołowego eskadry, który ok. godz. 1.30 opuścił Sokolniki, a następnie trasą Ozorków – Zgierz – Stryków – Brzeziny – Rawa Mazowiecka – Nowe Miasto – Odrzywół – Radom dotarł do Piastowa, gdzie rozpoczęły się przygotowania do przyjęcia samolotów eskadry²¹⁴. Wcześniej jednak na lotnisku w Sokolnikach ppor. Dachowski zaczął planować remont uszkodzonego Karasia – na lotnisku pojawili się dodatkowi technicy, zaś oficer techniczny eskadry planował kolejny lot do Warszawy. Plany te nie zostały jednak zrealizowane²¹⁵.

W Sokolnikach wciąż pozostawały cztery sprawne Karasie²¹⁶ i jeden łącznikowy RWD-8. Cztery sprawne PZL.23 rankiem wykonały ostatnie zadania rozpoznawcze. Do lotów włączył się m.in. dowódca eskadry, kpt. Ryszkiewicz, który sprawdzał stan mostów na Wiśle i tereny pod przyszłe lotniska²¹⁷.

Po powrocie z porannych zadań lotnicy 32 ER po raz ostatni zebrali się na lotnisku w Sokolnikach. Przed opuszczeniem lądowiska spalili jeszcze poważnie

209 Tamże.

210 List Stanisława Frątczaka do Jerzego Pawlaka..., s. 2-3.

211 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 164.

212 T. Dachowski, *Załącznik do Zeszytu Ewidencyjnego*, IPMS, Lot.A.II.30/1-12, s. 2.

213 Tamże, s. 165.

214 List Stanisława Frątczaka do Jerzego Pawlaka..., s. 3.

215 T. Dachowski, dz. cyt., s. 3.

216 Tamże.

217 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 164.

uszkodzonego Karasia nr 10²¹⁸, po czym na czterech sprawnych PZL.23 odlecieli do Piastowa. Rozpoczęła się długa droga na wschód. O godz. 1.00 z Piastowa odjechał rzut kołowy, który rankiem dotarł do Wymysłowa koło Kazimierza nad Wisłą. Niestety podczas lądowania w Wymysłowie 32 ER utraciła kolejny samolot – załoga por. obs. Godlewskiego rozbiła swojego Karasia²¹⁹. Pozostałe maszyny bez przeszkód dotarły do celu.

Następnego dnia miała miejsce ostatnia wrześniowa tragedia 32 ER. Rano z Wymysłowa wystartowała załoga dowodzona przez oficera taktyczno-operacyjnego eskadry, por. obs. Bronisława Wojciechowicza w składzie: sierż. pil. Gintrowski, kpr. strz. Bylebył. Niestety Karaś z numerem taktycznym 6 nie przyniósł szczęścia por. Wojciechowiczowi i jego załodze. W pobliżu Białej Podlaskiej Karaś został zaatakowany przez Messerschmitta Bf 110 z I.(Z)/LG 1. Karaś z 32 ER został zestrzelony w pobliżu Dołhy przez dowódcę 3. Staffel, oberleutnanta Waltera Clausena²²⁰. Cała załoga zginęła.

W 32 ER pozostały dwa sprawne Karasie, które odleciały na lotnisko Marianów, gdzie dotarły 9 września o godz. 19.00²²¹. Z Marianowa dwa²²² ocalałe Karasie odleciały do miejscowości Borki, gdzie dowódca eskadry otrzymał rozkaz rozwiązania jednostki i przekazania dwóch ostatnich maszyn do VI Dywizjonu Bombowego Lekkiego wchodzącego w skład Brygady Bombowej²²³. Wieczorem z Borek odjechał do Brześcia nad Bugiem w celu zdania materiałów fotograficznych E. Ebenrytter, któremu towarzyszyli kierownik sekcji fotograficznej i mechanik pokładowy²²⁴. Następnie kpt. Ryszkiewicz rozkazał, aby ppor. Dachowski zdał resztę sprzętu eskadry w Szkole Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich w Łucku. Po przekazaniu sprzętu personel eskadry dotarł do granicy polsko-węgierskiej. Eskadra rozpoczęła odwrót na wschód. W dniu 17 września rzut kołowy eskadry dotarł do Tarnopola, niestety miasto było już opanowane przez Sowieców.

Prowadzący część kolumny 32 ER ppor. Dachowski mógł mówić o dużym szczęściu – jego transport wjechał w lukę, jaka powstała w szeregu sowieckich czołgów na jednej z ulic Tarnopola²²⁵. Sanitariusz Oleh Szczepski tak wspominał to spotkanie:

218 List Stanisława Frątczaka do Jerzego Pawlaka..., s. 3.

219 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 165.

220 M. Emmerling, dz. cyt., s. 120.

221 List Stanisława Frątczaka do Jerzego Pawlaka..., s. 3.

222 Por. Teodor Dachowski w liście skierowanym do mjr. Władysława Żaczekiewicza pisał, że 32 ER przekazała VI Dywizjonowi trzy samoloty. List Teodora Dachowskiego do Władysława Żaczekiewicza 18 I 1943, Lot.A.II.30/1-13, s. 1.

223 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 165.

224 List Stanisława Frątczaka do Jerzego Pawlaka..., s. 3.

225 T. Dachowski, dz. cyt., s. 5.

W godzinach popołudniowych przejeżdżamy przez Tarnopol ulicą biegnącą z północy na południe (ul. Mickiewicza?). Jadę na końcu naszej kolumny. Mniej więcej w połowie długości tej ulicy spoglądam w lewo i widzę w prostopadłej ulicy na narożniku czołgi z otwartymi wieżyczkami. Stoją w nich żołnierze radzieccy. [...] Jeden z żołnierzy reguluje ruch, przepuszcza naszą kolumnę, po czym zatrzymuje ruch i tuż za moją sanitarką wtaczają się na główną ulicę czołgi²²⁶.

Następnego dnia kolumna została ostrzelana w Tyśmienicy przez Ukraińców, na szczęście obyło się bez ofiar. Wieczorem 18 września eskadra dotarła do granicy polsko-węgierskiej²²⁷, którą przekroczyła w dniu następnym.

W toku walk tylko od 1 do 6 września eskadra wykonała 28 zadań bojowych, w trakcie walk zestrzeliła jeden samolot nieprzyjaciela. Straty w ludziach wyniosły 14 zabitych i jednego rannego. Równocześnie eskadra utraciła 8 samolotów²²⁸. Najlepszym podsumowaniem działalności eskadry wydaje się opinia, jaką wystawił jej płk. Wacław Iwaszkiewicz:

Mając za zadanie rozpoznanie na korzyść Dowódcy Armii, eskadra wykonała około 20 lotów bojowych w ciągu 5 dni, osiągając doskonałe wyniki, wykazując wielkie poświęcenie i odwagę, lecz i ponosząc poważne straty i uszkodzenia samolotów przez kule. Wykrycie, umiejscowienie i stałe śledzenie grupy pancernej npla jest realną zasługą eskadry²²⁹.

Podczas lotów na rozpoznanie samoloty zabierały bomby – głównie dla poprawy morale załóg²³⁰. Loty rozpoznawcze prowadzono zwykle na pułapie poniżej 800 m – największym zagrożeniem dla załóg był silny ogień przeciwlotniczy, który skutecznie utrudniał wykonywanie zadań. Co więcej, dużym problemem eskadry, zwłaszcza podczas wycofywania się na wschód, był zły stan techniczny przydzielonych jednostce samochodów Renault²³¹.

63 Eskadra Obserwacyjna

Dużą rolę w ramach lotnictwa Armii „Łódź” oprócz jednostek myśliwskich i eskadry bombowej odgrywały również dwie eskadry lotnictwa towarzyszącego, które w wojnie obronnej brały udział jako eskadry obserwacyjne. Do Armii „Łódź” przydzielono dwie takie eskadry – 63 i 66. Godłem 63 Eskadry Obserwacyjnej był

226 O. Szczepski, *Mój wrzesień*, [w:] *Wrześniowe dni klęski i chwaty – wspomnienia żołnierzy Armii Poznań i Wielkopolan o wrześniu 1939*, red. E. Makowski, Poznań 1989, s. 280.

227 Tamże, s. 281.

228 Tamże.

229 W. Iwaszkiewicz, *Sprawozdanie z bojowej działalności lotnictwa Armii Łódź*, IPMS Lot.A.II.6/1f-3, s. 2.

230 M. Ryszkiewicz, *Spostrzeżenia i doświadczenia z dotychczasowego przebiegu działań 32 Eskadry Rozpoznawczej*, IPMS, Lot. A.II.30/1-14, s. 1.

231 Tamże. O. Szczepski, dz. cyt., s. 277.

komar na tle białego koła z czerwoną obwódką²³². Na wyposażeniu 63 EO znajdowały się niezbyt nowoczesne i słabo uzbrojone samoloty rozpoznawcze RWD-14b Czapla. 63 EO posiadała siedem maszyn tego typu, przydzielonych do dwóch plutonów. Jak stwierdzili nieznani autorzy *Instrukcji obsługi samolotu „Czapla”*:

Samolot „Czapla” jest dwumiejscowym górnopłatem z zastrzałami przystosowanymi do szybkiego składania skrzydeł zaopatrzonym w silnik chłodzony powietrzem typu „Mors 2”, ze śmigłem o stałym skoku.

Samolot „Czapla” jest przewidziany pod względem taktycznym jako samolot lotnictwa obserwacyjnego²³³.

Kadłub Czapli wykonany był z rur stalowych, które po zespawaniu odpowiednio profilowano w celu uzyskania pożądanego kształtu. Tak przygotowany szkielet był z przodu pokrywany blachą aluminiową, a w tylnej części kadłuba płótnem. Skrzydła były wykonane ze sklejki i drewna, które pokrywano płótnem²³⁴. Nie były to zbyt wytrzymałe maszyny – załoga nie była w żaden sposób chroniona przed ogniem przeciwlotniczym, nawet prowadzonym przez broń małokalibrową. Co gorsza, samolot posiadał bardzo słabe uzbrojenie strzeleckie, na które składały się dwa karabiny maszynowe – strzelający do przodu lotniczy karabin maszynowy wz. 36 obsługiwany przez pilota, i drugi – obsługiwany przez obserwatora. Km pilota posiadał zapas amunicji sięgający 600 naboj²³⁵. Dla porównania obserwator dysponował znacznie gorszym lekkim karabinem maszynowym Vickers, który zasilany był z czterech magazynków mieszczących 97 naboj²³⁶.

W ferworze walki, prowadzonej na pozostającym w ciągłym ruchu samolocie, wymiana dużego okrągłego magazynka była trudnym zadaniem, tym bardziej że z racji małej prędkości maksymalnej w przypadku ataku myśliwców załoga Czapli mogła liczyć tylko na jej zwrotność. Samolot RWD-14b rozwijał bowiem prędkość maksymalną 247 km/h. Było to zdecydowanie zbyt mało, by uciec myśliwcom przeciwnika. Co więcej, maszyny tego typu nie mogły zostać wykorzystane w charakterze samolotu bombowego – nie były bowiem przystosowane do przenoszenia nawet najłżejszych bomb.

Wszystko to czyniło samolot konstrukcją przestarzałą, mimo iż pierwszy prototyp Czapli został oblatany w 1935 r., a produkcję seryjną rozpoczęto w 1938 r. Ogółem w chwili wybuchu wojny Polska posiadała ok. 70 samolotów tego typu. Czaple miały zostać wprowadzone na uzbrojenie w miejsce coraz bardziej

232 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, dz. cyt., s. 231.

233 *Obsługa płatowca*, [w:] *Instrukcja obsługi samolotu „Czapla”*, Warszawa 1939, s. 1.

234 Tamże, s. 3.

235 *Obsługa uzbrojenia. A. Uzbrojenie pilota*, [w:] *Instrukcja obsługi samolotu „Czapla”*, Warszawa 1939, s. 6.

236 *Obsługa uzbrojenia. B. Uzbrojenie obserwatora*, [w:] *Instrukcja obsługi samolotu „Czapla”*, Warszawa 1939, s. 1-2.

przestarzałych maszyn typu R-XIII Lublin, jednakże nie stanowiły one jakiegoś zauważalnego skoku jakościowego. Czaple rozwijały podobne prędkości jak starsze Lubliny i podobnie jak one we wrześniu 1939 r. nadawały się raczej do szkolenia nowych kadr lotniczych niż do wykonywania zadań bojowych. Mimo to wprowadzono je na wyposażenie eskadr wiosną 1939 r. Nowy samolot został bardzo dobrze przyjęty przez lotników, którzy polubili Czaple²³⁷.

Władze wojskowe doskonale zdawały sobie sprawę ze słabości „nowego” samolotu i planowały już przebrojenie eskadr towarzyszących na nowocześniejsze i lepiej uzbrojone LWS-3 Mewa. Część z nich była gotowa do przekazania jednostkom wojskowym we wrześniu 1939 r., jednakże na przeszkodzie stanął... brak piast śmigieł. Dysponowano bowiem tylko jednym egzemplarzem metalowej piasty śmigła, który na zmianę montowano w poszczególnych płatowcach w celu dokonania ich oblotu²³⁸.

We wrześniu 1939 r. na Czaplach latały 13, 23, 33, 53 i 63 EO. Historia 63 EO rozpoczęła się w sierpniu 1929 r., kiedy to w 6 Pułku Lotniczym we Lwowie powołano do życia 63 Eskadrę Towarzyszącą. Dowódcą nowej eskadry został kpt. pil. Piotr Dudziński. W pierwszych miesiącach istnienia na wyposażeniu jednostki znajdowały się dwa samoloty PWS-5 i Lublin R.X²³⁹. Wiosną 1930 r. jednostka została rozbudowana do stanu trzech plutonów, w skład których wchodziły po trzy samoloty, oprócz tego na wyposażeniu eskadry znalazł się jeszcze samolot dowódcy jednostki²⁴⁰.

W 1931 r. dowództwo nad 63 ET objął kpt. pil. Aleksander Majewski, pod którego dowództwem eskadra wzięła udział w manewrach organizowanych latem tego roku. Podczas sierpniowych ćwiczeń na wyposażeniu jednostki znalazły się samoloty PZL Ł-2, na kadłubach których znalazła się informacja, iż nie są przeznaczone do akrobacji²⁴¹. Szczęśliwie udało się uniknąć wypadków.

W maju 1932 r. dowództwo nad eskadrą ponownie objął kpt. P. Dudziński, który pozostawał na tym stanowisku do 3 listopada 1932 r., kiedy to jego miejsce zajął kpt. pil. Józef Wojciechowski. Pod jego dowództwem eskadra rozpoczęła przeobrażanie na samoloty Lublin R.XIII C, które w pierwszym kwartale 1933 r. całkowicie zastąpiły PZL Ł-2. W tym czasie powstało nowe godło eskadry, które przedstawiało komara trzymającego strzykawkę wpisanego w białe koło²⁴². W tym czasie doszło do kolejnych zmian na stanowisku dowódcy, na które ponownie powrócił kpt. Dudziński, a następnie w czerwcu przekazał je kpt. pil. Henrykowi

237 A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce 1924–1939*, Warszawa 2014, s. 203.

238 Tamże, s. 208.

239 J. Pawlak, *Polskie eskadry w latach 1918–1939*, Warszawa 1989, s. 366.

240 Tamże, s. 367.

241 Tamże.

242 Tamże, s. 366.

Bruschowi. Pod jego dowództwem 63 ET uczestniczyła w koncentracji lotnictwa w Dęblinie, podczas której przeprowadzono ćwiczenia mające symulować masowy nalot na Warszawę²⁴³

Kpt. Bruschi utrzymał się na stanowisku dowódcy do lutego 1934 r., gdy jego miejsce zajął kpt. obs. Jan Schram. Kpt. Schram nie spędził zbyt wiele czasu w eskadrze – już w październiku nowym dowódcą 63 ET został kpt. pil. Kazimierz Wianecki, pod którego dowództwem eskadra wzięła udział w ćwiczeniach zimowych wspólnie z 13 DP. W tym okresie jednostka operowała z lotniska Pałanice na Wołyniu. Następnie w lipcu III/63 Pluton wyznaczono do udziału w specjalnych ćwiczeniach organizowanych przez Wyższą Szkołę Wojenną na terenie Śląska Cieszyńskiego²⁴⁴.

III/63 Plutonowi przyszło działać wówczas w bardzo trudnych warunkach – załogi musiały poradzić sobie z ciągłymi deszczami, które doprowadziły do wystąpienia z brzegów Wisły, Skawy i Soły. Właśnie w lipcu 1934 r. padł dotąd nie pobity rekord dobowego poziomu opadów wynoszący 255,2 mm²⁴⁵. Sytuacja stała się bardzo poważna, gdyż u zbiegu Dunajca, Uszwi i Białej rzeki zlewały się w ogromne jezioro, z którego wystawały tylko wierzchołki drzew i dachy domów. W wyniku przelewania się wody przez wały i zapory powstało wielkie jezioro o powierzchni prawie 1000 km², które spełniło rolę zbiornika retencyjnego, chroniąc przed zalaniem m.in. Warszawę²⁴⁶.

Na szczęście III/63 Pluton zdołał uniknąć niebezpieczeństwa i w sierpniu razem z dwoma pozostałymi plutonami wziął udział w ćwiczeniach lotnictwa w rejonie Gniezna, których zwieńczeniem była wielka defilada lotnicza w Warszawie. Dotychczasowy dowódca eskadry został doceniony za swoje dokonania i w grudniu 1934 r. otrzymał skierowanie na specjalistyczny kurs w Dęblinie, który ukończył w styczniu 1935 r. W okresie tym funkcję dowódcy jednostki sprawował kpt. obs. Władysław Tuchółko.

Dla eskadry pracowity okazał się również rok 1935, kiedy jednostka wzięła udział w zimowych ćwiczeniach 13 DP, przeprowadzonych w rejonie Łuck – Dubno – Beresteczko, do udziału w nich oddelegowano I/63 Pluton dowodzony przez por. obs. Juliana Łagowskiego. Pluton por. Łagowskiego podczas ćwiczeń operował z trzech lądowisk w Łucku, miejscowości Bormel i Radomyślu. Była to znaczna innowacja, która pozwoliła na zwiększenie ruchliwości eskadr towarzyszących, a także na sporą oszczędność materiałów pędnych²⁴⁷.

243 Tamże, s. 368.

244 Tamże.

245 M. Trusz, *Tarnowskie kroniki (1) – Wielka powódź z 1934 roku*, <http://www.tarnowskieinfo.pl/news/5302,tarnowskie-kroniki-1-wielka-powodz-z-1934-roku.html>, [dostęp 28 II 2016].

246 Tamże.

247 J. Pawlak, *Polskie eskadry w latach...*, s. 369.

W maju 1935 r., nastąpiła pierwsza od dłuższego czasu zmiana na stanowisku dowódcy eskadry, którą z rąk kpt. Wianeckiego przejął kpt. pil. Piotr Kubr. Kpt. Kubr kierował 63 ET podczas kolejnych manewrów oraz „szkoły ognia” przeprowadzonej latem 1936 r. na Pustyni Błędowskiej²⁴⁸. Po jej zakończeniu, w sierpniu jednostkę skierowano do udziału w ćwiczeniach artylerii na poligonie w Powursku, podczas których 18 sierpnia 1936 r. zginął kpt. Kubr²⁴⁹. Po jego śmierci dowódcą 63 ET został kpt. pil. Czesław Krajewski, który pełnił funkcję dowódcy do października 1937 r., kiedy dowódcą jednostki został kpt. obs. Jan Hareźlak.

Jeszcze w czasie gdy dowódcą jednostki pozostawał kpt. Krajewski, w eskadrze rozwiązano III/63 Pluton, który razem z III/64 Plutonom stały się podstawą do utworzenia w 6 Pułku Lotniczym 69 ET. W 1938 r. eskadra złożona już z dwóch plutonów wzięła udział w dużych manewrach na Wołyniu i Podolu. Podczas tych ostatnich manewrów 63 ET pozostawała na lotniskach polowych przez prawie trzy miesiące, co można uznać za najdłuższy jak do tej pory okres pobytu jednostki poza lotniskiem macierzystym²⁵⁰. Na początku 1939 r. eskadra otrzymała nowe samoloty RWD-14b Czapla. Po krótkim zapoznaniu z Czaplami I i II/63 Pluton otrzymały na początku lipca 1939 r. skierowanie na szkolenie z wojskami lądowymi.

I/63 Pluton przydzielono do 11 DP, natomiast II/63 Pluton miał działać na rzecz Podolskiej Brygady Kawalerii. Plutony operowały z lądowisk w Stanisławowie i Złoczowie aż do wieczora 22 sierpnia, kiedy to otrzymały rozkaz natychmiastowego powrotu na stałe miejsce postoju²⁵¹. Na lotnisko Lwów-Skniłów 63 ET przybyła 24 sierpnia, tego samego dnia jednostka została przemianowana na 63 Eskadrę Obserwacyjną. Dowódcą eskadry pozostawał kpt. Hareźlak. Utrzymano podział na dwa plutony, których dowódcami byli kpt. obs. Władysław Fedorowicz i kpt. obs. Jerzy Wolf²⁵².

26 sierpnia lotnisko opuścił rzut kołowy jednostki, który wyruszył w drogę do Łodzi. W jego skład wchodziła pokaźna kolumna pojazdów, złożona z pięciu półciężarówek Ursus, czterech ciężarowych Fiatów, dwóch ciągników na gąsienicach, trzech cywilnych Mercedesów, dwóch motocykli i samochodu radiowego marki Fiat²⁵³. Oprócz tego eskadra dysponowała 38 karabinami Mauser, 45 bagnetami i 30 pistoletami ViS²⁵⁴. Rzutem kołowym dowodził por. obs. Antoni

248 Tamże.

249 Tamże.

250 Tamże.

251 Tamże.

252 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 231.

253 W. Kapuściński, *Sprawozdanie o 63 Eskadrze Towarzyszącej*, IPMS, Lot.A.II.34/1k-4, s. 1.

254 Tamże, s. 2.

Barański. W dniu 27 sierpnia tabory eskadry wylądowały się w miejscowości Słotwiny, skąd w kolumnie, omijając Łódź, dotarły na lotnisko Lublinek²⁵⁵. Siedem samolotów eskadry wylądowało na Lublinku 29 sierpnia ok. godz. 11.00²⁵⁶. W dniu następnym doszło do rozdzielenia 63 EO na dwa działające samodzielnie plutony²⁵⁷. Podział ten utrzymał się do 5 września.

Pierwszy pluton został skierowany na lotnisko Łękińsko, znajdujące się 25 km na południowy wschód od Piotrkowa Trybunalskiego, gdzie trafił pod rozkazy dowodzącego Grupą Operacyjną „Piotrków” gen. Wiktora Thommée. Początkowo do dyspozycji GO „Piotrków” miał zostać oddany również drugi pluton, jednakże po rozmowie dowódcy eskadry z płk. Iwaskiewiczem zapadła decyzja o pozostawieniu drugiego plutonu w pobliżu Łodzi, gdzie jednostka miała stanowić odwód dowódcy lotnictwa armijnego²⁵⁸. Ostatecznie II/63 Pluton został skierowany na lotnisko Bechcice położone 3 km na północy wschód od Konstantynowa Łódzkiego, gdzie miał stanowić odwód wykorzystywany do wsparcia specjalnych jednostek lądowych²⁵⁹.

Odlot eskadry z Lublinka nastąpił dopiero 1 września. Rzut kołowy I/63 Plutonu odjechał z łódzkiego lotniska dopiero o godz. 20.00. Wieczorem tego dnia omówiono również zadania wyznaczone jednostce na dzień następny. Wchodząca w skład I/63 Plutonu załoga w składzie: por. obs. Marian Kaczorowski i kpr. pil. Czesław Menczyk otrzymała zadanie wykonania rozpoznania w rejonie Częstochowy, które miało zostać przeprowadzone rankiem 2 września. Niestety już na samym początku okazało się, że wykonanie zadania będzie utrudnione. Załoga por. Kaczorowskiego opuściła Lublinek o godz. 5.00. Wkrótce po nich do Łękińska odleciała reszta I/63 Plutonu. Niedługo potem na nowe lotnisko dotarła załoga por. Kaczorowskiego – ich Czapla musiała zawrócić z powodu mgły, która uniemożliwiała wykonanie powierzonego im zadania.

M. Kaczorowski i C. Menczyk wystartowali ponownie o godz. 13.00. Wcześniej nad lotniskiem było zbyt niebezpiecznie – w powietrzu roilo się od niemieckich wypraw. Start w takich warunkach mógłby doprowadzić do dekonspiracji lotniska i ściągnąć na lotników niemieckie bombowce, które szybko uporałyby się z lotniskiem pozbawionym odpowiedniej obrony przeciwlotniczej. Por. Kaczorowski wraz z kpr. Menczykiem bez większych przygód dotarli do rejonu Pajęczno – Dylów, gdzie ich Czapla została zaatakowana przez trzy niemieckie samoloty. Nie doszło jednak do walki – polska załoga broniła się manewrami,

255 Tamże.

256 Tamże, s. 3.

257 Tamże, s. 4.

258 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 231.

259 Tamże.

które uniemożliwiały Niemcom zajęcie pozycji pozwalającej na oddanie celnych strzałów.

Szczęście nie sprzyjało jednak Polakom, których na cel wzięła własna artyleria przeciwlotnicza. Celny ostrzał prowadzony przez polską obronę przeciwlotniczą zaowocował trafieniem Czapli, która stanęła w ogniu i rozbiła się. Na pokładzie zestrzelonego samolotu polegli obaj lotnicy²⁶⁰. Pilotowany przez kpr. Menczyka samolot został zestrzelony nad polskimi liniami²⁶¹.

Regularny ostrzał własnych samolotów przez stanowiska polskiej obrony przeciwlotniczej był podczas kampanii wrześniowej na porządku dziennym. Jak stwierdził dowódca lotnictwa Armii „Łódź” płk. pil. Iwaszkiewicz:

*Działalność lotnictwa towarzyszącego została od razu sparaliżowana przez własną piechotę już w pierwszym dniu skutecznie ostrzeliwującą własne, nisko latające samoloty i powodującą największe straty i uszkodzenia sprzętu*²⁶².

Jeszcze tego samego dnia nastąpiła zmiana lotniska wykorzystywanego przez I/63 Pluton – działania z lotniska Łękińsk były poważnie utrudnione. Decyzję o przebazowaniu na lotnisko w Dłutowie podjął dowódca eskadry, który przybył na miejsce postoju plutonu ok. godz. 21.00. II/63 Pluton spędził drugi dzień wojny na lotnisku Lublinek, nie podejmując żadnych akcji bojowych²⁶³.

Trzeci dzień wojny okazał się kolejnym pracowitym dniem dla I/63 Plutonu dowodzonego przez kpt. obs. Fedorowicza. Jako pierwszy do Dłutowa przyleciał kpt. Haręźlak, który na miejsce przybył o godz. 5.00, w ślad za nim dotarła część rzutu kołowego²⁶⁴. Już o godz. 7.30 Czaple należące do plutonu wylądowały w Dłutowie, skąd już godzinę później na rozpoznanie wyleciała załoga w składzie: por. obs. Antoni Henryk Barański, kpr. pil. Stanisław Laskowski. Czapla pilotowana przez kpr. Laskowskiego miała za zadanie rozpoznanie sił nieprzyjaciela posuwających się szosami Rozprza – Kamieńsk – Radomsko – Bełchatów. Zadanie wykonano pomyślnie, jednakże por. obs. Barański i kpr. pil. Laskowski wykazali się chyba nieco nadmierną brawurą, atakując w rejonie Rozprzy niemieckie czołgi. W wyniku ostrzału z ziemi lekko ranny został kpr. pil. Laskowski, który mimo to doprowadził samolot do Dłutowa. Następnie trafił do szpitala w Łodzi, z którego powrócił do jednostki 5 września.

Kolejny lot na zadanie bojowe w wykonaniu I/63 Plutonu miał miejsce o godz. 17.00. Załoga ppor. obs. Roman Stanisław Chmiel i por. pil. Tadeusz Marian Ostoja-Sumorok wystartowała na rozpoznanie kierunku posuwania się wrogich kolumn pancernych w rejonie Kamieńska. Lot przebiegł bez przygód.

260 Tamże, s. 232.

261 W. Kapuściński, dz. cyt., s. 6.

262 W. Iwaszkiewicz, *Sprawozdanie z bojowej działalności lotnictwa Armii Łódź*, IPMS, Lot.A.II.6/1f-3, s. 4.

263 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 232.

264 W. Kapuściński, dz. cyt., s. 7.

Po powrocie załoga meldowała o niemieckich kolumnach zmierzających w stronę Rozpry²⁶⁵.

3 września po raz pierwszy uaktywnił się przebywający na lotnisku Lublinek II/63 Pluton. Jednostka ta została wówczas перебазowana z Lublinka na lotnisko Behcice położone w odległości 3 km na północny wschód od Konstantynowa Łódzkiego²⁶⁶. W nocy personel eskadry został poinformowany o nadaniu eskadrze kryptonimu „Wrona”²⁶⁷.

4 września I/63 Pluton poniósł kolejną stratę. O godz. 7.15 z Dłutowa wystartowała załoga w składzie: por. Barański i kpr. pil. Ludwik Misiak. Załoga udała się w rejon Kamieńska, gdzie ustaliła, że nieprzyjaciel posuwa się w stronę Piotrkowa Trybunalskiego oraz szosą Kamieńsk – Bełchatów. W trakcie lotu Czapla pilotowana przez kpr. Misiaka została ostrzelana przez własną obronę przeciwlotniczą. Podczas wykonywania uników przed „przyjacielskim ogniem” Czapla dostała się w rejon, gdzie operowała niemiecka obrona przeciwlotnicza, która okazała się znacznie skuteczniejsza od polskiej. W wyniku kilku celnych strzałów Niemcom udało się przebić zbiornik paliwa. W tej sytuacji kpr. Misiak skierował samolot w stronę Łodzi. Niestety Czapla nie zdołała dolecieć na Lublinek, wobec czego po lądowaniu w polu do Dowództwa Lotnictwa z meldunkiem udał się por. Barański, który po drodze został napadnięty przez miejscową ludność, która wzięła go za niemieckiego lotnika.

Dotkliwie pobity por. Barański trafił do szpitala, natomiast kpr. Misiak, który nie mógł doczekać się powrotu przełożonego, zdecydował, że dalsze pozostawanie w pobliżu uszkodzonej maszyny nie ma sensu – nie było możliwości prowizorycznego choćby załatwienia zbiornika paliwa – i podpalił samolot. Następnego dnia kpr. Misiak był już ponownie w I/63 Plutonie²⁶⁸.

Przebywający na lotnisku Behcice II/63 Pluton nie podejmował w tym dniu żadnych działań, dlatego też dowódca eskadry podjął decyzję o przetrzuceniu I/63 Plutonu na lotnisko Behcice. Istnieją jednak pewne rozbieżności odnośnie do wypadków, które miały miejsce 4 września. Kpt. Wolf z II/63 Plutonu wspominał po latach, że jego podwładni operowali z lotniska Aleksandrów Łódzki²⁶⁹, skąd w dniu następnym trzy Czaple pozostające do dyspozycji II/63 Plutonu odleciały na nowe lotnisko.

5 września upłynął 63 EO szczególnie aktywnie. Oba plutony wchodzące w skład jednostki zostały najpierw połączone na lotnisku Behcice²⁷⁰, by

265 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 233.

266 Tamże, s. 231.

267 W. Kapuściński, dz. cyt., s. 8.

268 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 233.

269 J. Wolf, *W Armii „Łódź”, „Skrzydła. Wiadomości ze świata”*, 2000, nr 156/642, s. 34.

270 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 233. Informacji tej nie potwierdza kpt. Jerzy Wolf.

następnie odlecieć na Lublinek, gdzie dowódca eskadry, kpt. Haręźlak, otrzymał rozkaz przebazowania na lotnisko Kamień znajdujące się w odległości 8 km od Białobrzegów. Niestety nie obyło się bez strat – pilot z I/63 plutonu, st. szer. Karol Miczka, uszkodził podczas startu swojego RWD-8. Oba plutony dotarły na lotnisko Kamień ok. godz. 11.30. Znacznie mniej szczęścia miał rzut kołowy 63 EO, który podczas przejazdu na lotnisko Kamień był kilkakrotnie bombardowany przez samoloty Luftwaffe, co zaowocowało rozproszeniem kolumny oraz znacznymi stratami w sprzęcie.

Podczas pobytu na Lublinku 63 EO otrzymała również niewielkie uzupełnienie w postaci samolotu R-XIIC Lublin, jeszcze gorszego niż używane przez jednostkę Czaple. Było to jednak zbyt mało, by przywrócić jednostkę do pełni sił.

W nocy nastąpił kolejny przerzut jednostki, tym razem z lotniska Kamień na położone w pobliżu Nałęczowa lądowisko Wąwolnica. Tymczasem do Kamienia wciąż ściągaly rozproszone pojazdy rzutu kołowego I/63 plutonu, które po krótkim postoju kierowano w dalszą drogę do Wąwolnicy. Ostatnie chwile II/63 plutonu na lotnisku w Kamieniu tak po latach wspominał kpt. Wolf:

Kiedy rano dojechałem na miejsce byłego ich [Dowództwa Armii „Łódź”] postoju, dowiedziałem się od posterunku żandarmerii, że Dowództwo wycofało się w kierunku na Warszawę, nie podając nawet nazwy miejscowości następnego miejsca postoju.

Teraz z czystym sumieniem pojechałem szukać swojej jednostki. Czekająca na szosie czujka z naszej eskadry poznała nasz samochód i wskazała nam drogę na lotnisko. Tam zastałem nietknięty przez Luftwaffe w czasie marszu rzut kołowy i dwie „Czaple”, bo niestety trzeci samolot z załogą por. obs. K. Żerebecki i kpr. pil. M. Matus został ostrzelany przez własne oddziały i zmuszony do przymusowego lądowania koło Nowego Miasta nad Pilicą. Ranny w nogę pilot po opatrunku w szpitalu dołączył do eskadry²⁷¹.

Po trzech dniach nieustannego wycofywania się na wschód nadszedł 8 września, w którym jednostka otrzymała trochę wolnego czasu. Cywilni specjaliści naprawili Czaplę por. Żerebeckiego, po którą wyruszyli ppor. pil. Witold Szyszkowski i kpr. pil. Tadeusz Eckert, obaj z II/63 plutonu.

Samolot udało się sprowadzić do Wąwolnicy, skąd 9 września 1939 r. eskadra została przerzucona do Łęcznej. Niestety jednostce brakowało samochodów, wobec czego w Wąwolnicy pozostawiono część wyposażenia eskadry²⁷². Pierwsze zadanie bojowe w rejonie Lublina wykonano dopiero 10 września. Rozpoznanie wzdłuż szos Łuck – Włodzimierz Wołyński – Lublin – Kurów prowadziły załogi por. Żerebeckiego i kpr. pil. Antoniego Kubasa. Pozostałe załogi i rzut kołowy

271 J. Wolf, dz. cyt., s. 34.

272 Tamże, s. 234.

eskadry otrzymały rozkaz kolejnego przebazowania, tym razem na lotnisko Górka Połonka, położone w odległości 6 km od Łucka. Decyzja ta mogła jednak przysporzyć jednostce wielu problemów, gdyż okolice Łucka były często bombardowane przez Luftwaffe.

Jedną z przyczyn częstych bombardowań miasta było wycofanie się do Łucka załogi Bazy Lotniczej nr 3, która w czasie pokoju stacjonowała na lotnisku Poznań-Ławica. Personel bazy dotarł do miasta 9 września. Decyzja o opuszczeniu okolic Lublina została podjęta w dniu poprzednim w związku z ciężkimi bombardowaniami miasta²⁷³. Rzut samochodowy dotarł do Łucka około południa, jednakże gdy lotnicy stwierdzili, że również i to miasto znalazło się na celowniku Luftwaffe, zdecydowano o rozlokowaniu Bazy Lotniczej nr 3 na lotnisku Klewań, położonym 12 km na południowy wschód od Łucka²⁷⁴.

Z dala od Łucka zamierzali się trzymać również żołnierze 63 EO, którzy ostatecznie pozostali na lotnisku Górka Połonka. Rozpoznanie lotnisk w okolicy przeprowadzili z powietrza kpt. Haręźlak i kpr. Stanisław Laskowski. Prawdopodobnie jednak nie natrafiono na żadne godne uwagi lądowisko, gdyż eskadra pozostała na lotnisku Górka Połonka aż do 14 września, kiedy to wyruszono na lotnisko Stasin położone w pobliżu Kołomyi. Podczas postoju w Górcie Połonce zaistniał poważny problem z paliwem, które trzeba było sprowadzać z Kiwerc, gdyż zbiorniki z ropą w Łucku zostały zniszczone podczas niemieckich nalotów²⁷⁵.

Po przybyciu 14 września do Stasina jednostka została oddana do dyspozycji Naczelnego Wodza i weszła w skład dywizjonu obserwacyjnego formującego się pod dowództwem mjr. pil. Tadeusza Wójcickiego, który miał prowadzić loty rozpoznawcze na rzecz dowództwa obrony Przedmościa Rumuńskiego. Przebazowanie całej jednostki trwało aż dwa dni. W nocy z 14 na 15 nastąpił odjazd rzutu kołowego, zaś samoloty przeleciały do Stasina rankiem 15 września.

Ostatnie zadania bojowe eskadra wykonywała w dniach 16–18 września 1939 r. W dniu 16 września załoga por. Langer i ppor. Syszkowskiego wykonała rozpoznanie i nawiązała łączność z polskimi oddziałami znajdującymi się na wschód i północ od Lwowa. Przy okazji zrzucano rozkazy Naczelnego Wodza w Busku, doszło również do lądowania w Brodach²⁷⁶. Podczas lotu powrotnego Czapla, która lądowała w Brodach, została ostrzelana przez dwa Dornieri, w wyniku czego por. Langer został ranny, a ppor. Syszkowski odniósł niegroźną kontuzję. Po lądowaniu awaryjnym w rejonie Złoczowa samolot został rozbity,

273 Tenże, *Plonące bazy – wrzesień 1939*, Warszawa 2004, s. 48.

274 Tamże, s. 49.

275 Tenże, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 234.

276 Tamże.

a załoga nie powróciła już do jednostki – ppor. Szyszkowski ewakuował się do Rumunii, a ranny por. Langer trafił do szpitala we Lwowie.

W dniu następnym jednostka miała zdecydowanie więcej pracy w związku z agresją sowiecką. Załogi wchodzące w skład 63 EO skierowano do rozpoznania w rejonie granicy – zadanie to powierzono załodze kpt. obs. J. Wolf, por. Sumorok. W obawie przed możliwością utraty załogi kpt. Wolfa lot ten zdublowała załoga ppor. Chmiela. W trakcie lotu obie załogi miały dostarczyć rozkazy dla przebywających w okolicy jednostek lotniczych. Zadanie wykonano, jednakże już o godz. 13.00 załoga kpt. Wolfa ponownie wykonała lot z pocztą w rejon Buczacza, gdzie nie zastano już żadnych jednostek lotniczych. Po południu lot do Pińska wykonała również załoga por. Barańskiego i kpr. Laskowskiego, która została ostrzelana nad Obertynem (prawdopodobnie przez wojska sowieckie). Strzały były na tyle celne, że pilot musiał lądować awaryjnie. Uszkodzoną Czapłę spalono, zaś lotnicy powrócili do Stasina²⁷⁷.

O północy nastąpiła ewakuacja do Rumunii rzutu kołowego jednostki, który częściowo przekroczył granicę w Kutach, gdzie dotarła grupa pod dowództwem kpt. Fedorowicza. Grupę dowodzoną przez ppor Riedla skierowano do Śniatynia.

W dniu 18 września do Rumunii odleciały dwa z trzech samolotów należących do jednostki. Ostatni lot wykonała załoga: por. obs. Kazimierz Żerebecki i por. pil Sumorok, która na rozkaz gen. Wacława Stachniewicza udała się w rejon Lwowa, gdzie miała dostarczyć pocztę. Nie obyło się bez przygód. W okolicy Lwowa Czapla została ostrzelana przez niemiecką obronę przeciwlotniczą. Por. Sumorok skierował samolot w stronę Janowa, gdzie z powodu złych warunków atmosferycznych nie udało się odnaleźć miejsca postoju gen. Sosnkowskiego. Lotnicy zawrócili więc do Lwowa, gdzie Czapla ponownie dostała się pod nieprzyjacielski ostrzał. Tym razem niemieccy artylerzyści mieli więcej szczęścia – poważnie uszkodzili lotkę i przebili zbiornik paliwa, co zmusiło załogę por. Żerebeckiego do ponownego skierowania się nad Janów, gdzie tymczasem ustąpiły mgły.

Obserwator postanowił zniszczyć rozkaz i po prostu zjeść go, aby nie wpadł w niepowołane ręce. Gdy zauważył polskie oddziały, uzupełnił nadgryziony dokument i zrzucił go na polskie pozycje. Następnie pilot skierował maszynę do Kołomyi, gdzie wylądował. Samolot był w bardzo złym stanie, dlatego też zdecydowano o wymontowaniu uzbrojenia i spaleniu ostatniej Czapli 63 EO. Załoga udała się do Rumunii, gdzie znajdowała się już reszta jednostki.

W toku działań wojennych eskadra utraciła pięć samolotów. Straty ponoszono głównie w walce, niestety również od ostrzału prowadzonego przez własne oddziały. Zdaniem Dowódcy Lotnictwa Armii „Łódź” na szczególne wyróżnienie

277 Tamże, s. 235.

za pracę w powietrzu zasłużyli: kpt. obs. Hareźlak, por. obs. Barański (o którym W. Iwaszkiewicz napisał, iż zasługuje na *Virtuti Militari*²⁷⁸), kpr. pil. Laskowski (według W. Iwaszkiewicza również zasługujący na *Virtuti Militari*²⁷⁹), por. obs. Żerebecki, por. obs. Chmiel, por. pil. Sumorok, kpt. obs. Wolf, kpt. obs. Fedorowicz, kpr. pil. Misiak, ppor. obs. Langer, por. pil. Szyszkowski oraz kpr. pil. Kubas²⁸⁰. Oprócz nich dowódca armijnego lotnictwa wysoko ocenił również pracę obsługi naziemnej. Wśród mechaników i techników na szczególne uznanie zasłużyli zdaniem W. Iwaszkiewicza: st. sierż. Majewski – szef administracji eskadry²⁸¹, majster wojskowy bryg. Kłos, młodszy majster wojskowy bryg. Bober oraz podmajster bryg. Popowicz²⁸².

Podczas działań bojowych eskadra poniosła straty w ludziach. W walce z Niemcami polegli por. obs. Kaczorowski i kpr. pil. Menczyk, ranny został ppor. obs. Langer, a ppor. Szyszkowski zaginął. Mimo iż jednostka dysponowała przestarzałym sprzętem, niezdolnym do zwycięskiego zakończenia konfrontacji z hitlerowską Luftwaffe, eskadra utraciła w sumie tylko dwie załogi, co należy uznać za spory sukces. Biorąc pod uwagę trudne warunki – dominacja lotnictwa nieprzyjaciela w powietrzu, częste ostrzeliwanie własnych samolotów przez polską piechotę, itp. – należy podkreślić, iż z trudnego zadania, jakie postawiono przed jednostką kpt. obs. J. Hareźlaka, eskadra wywiązała się, oczywiście jak na swoje ograniczone możliwości, bardzo dobrze. Niestety lotnictwo obserwacyjne nie zaważyło i nie mogło zaważyć na losach kampanii wrześniowej. Brakowało sprzętu potrzebnego do utrzymywania łączności pomiędzy samolotem a jednostkami naziemnymi. Większość samolotów Czapla nie posiadała radiostacji pokładowych, co powodowało, że współpraca z jednostkami naziemnymi była szczególnie trudna.

Istniały jednak określone w przedwojennych regulaminach sposoby utrzymywania łączności z samolotem pozbawionym radiostacji nadawczo-odbiorczych, które szczegółowo opisuje wydana w 1935 r. w Zegrzu *Instrukcja łączności wojsk naziemnych z lotnikiem*. Jest to niezwykle interesujący dokument, który jednak nie mógł zostać w pełni wykorzystany w trakcie kampanii wrześniowej. Już samo przygotowanie odpowiedniej placówki, która według autorów *Instrukcji* miała zajmować obszar 200 x 200 m, i jej odpowiednie oznaczenie stanowiło nie lada wyzwanie w warunkach całkowitej dominacji niemieckiego lotnictwa. Tym bardziej że procedura przekazania meldunku z ziemi załodze samolotu była dość złożona:

Dla przekazania meldunku przekazywaczem placówka wykłada obok płachty tożsamości – sygnał płachtami

278 W. Iwaszkiewicz, dz. cyt., s. 5.

279 Tamże.

280 Tamże.

281 W. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 232.

282 W. Iwaszkiewicz, dz. cyt., s. 5.

- „mam meldunek do przekazania”

Sygnal ten kwituje lotnik rakieta:

- „zrozumiano”

po czym krąży nad placówką, a obsługa ustawia przekazywacz [...] na otwartym terenie tak, aby lotnik miał dobre podejście,

- ustala kierunek wiatru i ew., zmienia kierunek płacht,

- wbija tyczki w ziemię między płachtą tożsamości, a płachtami sygnałowymi, w odstępach 6 m jedna od drugiej, tak aby linia tyczek była prostopadła do kierunku wiatru,

- wkłada do woreczka meldunek (nie wkładać nic ciężkiego)

- zawiesza na tyczkach linkę z woreczkiem tak, aby górna część linki była lekko naprężona, a dolna część z woreczkiem swobodnie zwisała (sznurek nie może być owinięty o tyczki),

- wykłada trzecią płachtę sygnałową – prostopadle do linii tyczek w odległości 10 – 15 m tak, aby płachta ta wskazywała kierunek podejścia samolotu (pod wiatr).

UWAGA: Podany układ trzech płacht sygnałowych jest dla lotnika sygnałem:

- „meldunek gotów do przechwycenia”.

Po ułożeniu tego sygnału obsługa odchodzi w obie strony na boki około 40 m od tyczek – zwraca się twarzą do samolotu i obserwuje podchwytywanie.

Lotnik po podchwyceniu – wyjmuje meldunek z woreczka i zrzuca woreczek ze sznurkiem na płachtę.

Jeśli lotnik nie podchwyci, lecz strąci linkę na ziemię – obsługa natychmiast zawiesza ją ponownie na tyczkach.

Po podchwyceniu – obsługa zwija natychmiast płachty sygnałowe, obserwując w dalszym ciągu lotnika, który może natychmiast udzielić odpowiedzi, zrzucając meldunek ciężarkowy.

[...] Miejsce na podchwytywacz powinno mieć co najmniej 200 x 200 m z rozległym podejściem (w kierunku wiatru). Na skrajach nie może być zalesione, bez zabudowań, drzew, linii telefonicznych itp. przeszkód. Podchwytywać meldunki mogą tylko samoloty, które mają odpowiednie urządzenie techniczne²⁸³.

Owym „urządzeniem technicznym” była zazwyczaj wążka około 4 kg kotwiczka zawieszona na długim sznurze, obsługiwana przez obserwatora. Czasami była to również konstrukcja z rur stalowych umieszczona pod kadłubem samolotu, umożliwiająca podchwycenie meldunku. Do wykonywania akcji podchwytowania wykorzystywano zazwyczaj samoloty R.XII Lublin, nieuzbrojone RWD-8 lub obserwacyjne Czaple.

283 Instrukcja łączności wojsk naziemnych z lotnikiem (tymczasowa), Zegrze 1935, s. 12–13.

66 Eskadra Obserwacyjna

66 Eskadra Towarzysząca powstała 22 października 1934 r. w związku z rozbudową lotnictwa bliskiego wsparcia²⁸⁴. Jednostkę sformowano w oparciu o nadwyżki z innych eskadr, które sukcesywnie uzupełniano absolwentami szkół oraz różnego rodzaju kursów specjalistycznych. Pierwszym dowódcą nowej eskadry został kpt. pil. Julian Skrzat. Godło nowej eskadry wchodzącej w skład lwowskiego 6 Pułku Lotniczego przedstawiało zielonego kameleona na tle białego koła z czerwoną obwódką²⁸⁵. Od samego początku istnienia na jej wyposażeniu znajdowały się samoloty Lublin R.XIII C, które stopniowo wymieniono na nowocześniejsze R.XIII D, na których jednostka wzięła udział w wojnie obronnej.

Formowanie eskadry trwało do listopada 1934 r., kiedy ostatecznie udało się zorganizować trzy plutony, na czele których stanęli kpt. pil. obs. Czesław Krajewski, kpt. pil. Aleksander Majewski oraz kpt. pil. Józef Łęgowski²⁸⁶. W tym składzie jednostka wzięła udział w pierwszych ćwiczeniach w zimie 1935 r., kiedy to przydzielono ją do 6 i 13 DP. Latem tego samego roku eskadra brała udział w manewrach DOK VI, podczas których operowała z lotniska połowego Smolary, znajdującego się w pobliżu Powurska.

Po ponadrocznym okresie sprawowania dowództwa przez kpt. Skrzata w listopadzie 1935 r. eskadrę przejął kpt. Krajewski. Pod jego dowództwem 66 ET brała udział w ćwiczeniach współpracy z artylerią, zorganizowanych w 1936 r. na poligonie Pohulanka²⁸⁷. Praca załóg 66 ET polegała na lokalizacji stanowisk ogniowych artylerii oraz wskazywaniu własnym bateriom celów wykrytych podczas lotów rozpoznawczych.

W grudniu 1936 r. eskadrę przejął kpt. Feliks Misiewicz, który wiosną 1937 r. kierował 66 ET podczas ćwiczeń przeprowadzanych wspólnie z Podolską Brygadą Kawalerii. Jednostka operowała w tym czasie z lotnisk w Brodach i Stanisławowie. Po zakończeniu ćwiczeń eskadra na krótko wróciła do Lwowa, skąd w lipcu część załóg skierowano do Makowa Podhalańskiego, gdzie lotnicy przebywali do połowy września, ćwicząc loty w górach, a także współdziałanie z oddziałami naziemnymi. W tym czasie miał miejsce wypadek, w wyniku którego 8 lipca 1937 r. zginęli ppor. obs. Józef Dzierżawa i plut. pil. Franciszek Fuchs. Silnik ich Lublina R.XII C odmówił posłuszeństwa podczas nocnego lotu nad Barszczowicami koło Lwowa. Lot odbywał się podczas silnej burzy, co było dodatkowym utrudnieniem dla załogi²⁸⁸.

284 J. Pawlak, *Polskie eskadry w latach 1918–1939*, Warszawa 1989, s. 370.

285 Tamże.

286 Tamże.

287 Tamże.

288 Tamże.

Jesienią 1937 r. III/66 Pluton został zlikwidowany i włączony w skład tworzonej 69 ET, zaś dla dwóch pozostałych plutonów zaczął obowiązywać nowy etat przewidujący po siedem samolotów w plutonie. Zorganizowana już w oparciu o nowe regulaminy 66 ET wzięła udział w wielkich ćwiczeniach wojskowych przeprowadzonych latem 1938 r. na Wołyniu, podczas których II/66 Pluton współdziałał z Podolską BK.

Szczególnie pracowitym okresem był początek roku 1939, kiedy jednostka przechodziła intensywne szkolenie, które kontynuowano w okresie letnim. W lipcu 1939 r. doszło do zmiany na stanowisku dowódcy eskadry. Nowym dowódcą został kpt. obs. Albert Kubieniec, pod dowództwem którego kontynuowano szkolenia. Kpt. Kubieniec kładł szczególny nacisk na współpracę radiową z artylerią oraz na podchwytywanie i zrzucanie meldunków na płachtę²⁸⁹.

Sierpniowa mobilizacja pozwoliła na uzupełnienie stanu osobowego do 100% etatu wojennego. Jednostka, podobnie jak 63 EO, przeszła mobilizację 25 sierpnia 1939 r. na lotnisku Skińców. Następnego dnia rzut kołowy eskadry dowodzony przez por. pil. Alfreda Baumana został skierowany na lotnisko rozdzielcze, zaś rzut powietrzny pozostał w Skińowie. Rankiem 31 sierpnia dowódca eskadry został poinformowany przez dowódcę 6 Pułku, ppłk. pil. Franciszka Haberka, iż 66 ET została przemianowana na 66 Eskadrę Obserwacyjną i otrzymała przydział do lotnictwa Armii „Łódź”. Siedem samolotów stanowiących wyposażenie eskadry 31 sierpnia 1939 r. o godz. 13.00²⁹⁰ odleciało na Lublinek. Lubliny R.XIII D 66 EO dotarły na miejsce o godz. 15.30²⁹¹.

Na wyposażeniu 66 EO znajdowały się samoloty Lublin R.XIII D, znacznie gorsze niż używane przez 63 EO RWD-14b Czapla. Historia samolotów Lublin sięga końca lat 20., kiedy to w polskiej armii wprowadzono istniejące niezależnie od innych jednostek lotniczych eskadry przeznaczone do współpracy z wojskami lądowymi. W 1929 r. wszystkie polskie wytwórnie lotnicze stworzyły krótkie serie samolotów przeznaczonych dla eskadr współpracy z wojskami lądowymi, które potem otrzymały nazwę eskadr towarzyszących (w wojnie obronnej występowały jako eskadry obserwacyjne). Właśnie wówczas najstarsza polska wytwórnia lotnicza Plage i Laśkiewicz przedstawiła projekt samolotu Lublin R.X wyprodukowany w liczbie siedmiu egzemplarzy²⁹².

Zwycięstwo w konkursie organizowanym przez Dowództwo Lotnictwa odniósł wprawdzie porównywalny z Lublinem samolot PZL Ł.2 skonstruowany przez Jerzego Dąbrowskiego i inż. Franciszka Kotta²⁹³, jednakże w związku

289 Tamże, s. 371.

290 Tamże.

291 Tamże.

292 W. Bączkowski, *Samolot towarzyszący Lublin R-XIII*, Warszawa 1980, s. 1.

293 A. Morgała, dz. cyt., s. 187.

z licznymi zamówieniami, które musiała zrealizować wytwórnia PZL, zdecydowano o prowadzeniu dalszych prac rozwojowych nad R.X, które nie spełniały oczekiwań armii. Samolot charakteryzował się dobrymi właściwościami lotnymi – co więcej, zbudowany w układzie parasola Lublin gwarantował załodze dobre pole widzenia. Kolejną niewątpliwą zaletą R.X był bardzo cichy silnik – samolot lecący na wysokości 200–300 m był praktycznie niesłyszalny na ziemi²⁹⁴.

W 1931 r. konstruktor samolotu, inż. Jerzy Rudlicki, opracował wersję rozwojową samolotu R.X, oznaczoną jako R.XIV. Podczas oblotu prototypu oblatywacz stwierdził, iż doszło do zablokowania drążka sterowego. Pilot wyskoczył ze spadochronem, podczas gdy samolot wykonał zwitkę korkociągu i gładko wylądował²⁹⁵. Po tym wydarzeniu przesądny inż. Rudlicki zdecydował, iż najbardziej pechowe są numery XIV i XV, którymi oznaczył prototypy, i postanowił nadać nowej maszynie numer XIII. Samolot Lublin R-XIII zgłoszono do konkursu na samolot towarzyszący rozpisanego powtórnie w 1931 r. Porównanie cech taktycznych i konstrukcyjnych przyniosło sukces wytwórni Plage i Laśkiewicz, która ogółem wyprodukowała około dwustu samolotów tego typu w różnych wersjach.

We wrześniu 1939 r. użyto bojowo 83 samoloty R-XIII. Były to samoloty niezwykle wolne, osiągające prędkość maksymalną 180 km/h. Uzbrojenie stanowił obsługiwany przez obserwatora karabin maszynowy Vickers wz. F kal. 7,92 mm. W niektórych egzemplarzach na podstawie obrotowej montowano dwa takie karabiny. Zapas amunicji wynosił 291 pocisków podzielonych na trzy magazynki po 97 naboji każdy²⁹⁶. W przypadku ataku niemieckiego myśliwca załoga samotnego Lublina nie miała więc większych szans na przetrwanie.

Obecnie niektórzy autorzy dowodzą, że podobne samoloty były wykorzystywane przez wszystkie armie świata i porównują R-XIII Lublin do Fieslera Fi 156 Storcha, amerykańskich Piper Cubów czy lekkich brytyjskich samolotów wykorzystywanych jako powietrzne taksówki dla oficerów czy samoloty korygowania ognia²⁹⁷. Autorzy ci nie biorą jednak pod uwagę faktu, na który sami zwracają uwagę – poza skrajnymi przypadkami samoloty te były w tamtych armiach używane dopiero w sytuacji, gdy strona, która z nich korzystała, zdobyła przewagę w powietrzu²⁹⁸. Polskie lotnictwo wojskowe wykorzystywało samoloty tego typu bez względu na sytuację, ponadto polski Lublin R-XIII, nazywany przed wojną „erem”, albo „pasikonikiem”²⁹⁹, był we wrześniu 1939 r. samolotem

294 Tamże, s. 185.

295 W. Bączkowski, dz. cyt., s. 3.

296 A. Morgała, dz. cyt., s. 198.

297 A. Glass, *Lublin R-XIII*, Warszawa 1994, s. 5.

298 Tamże.

299 Tamże, s. 31.

przestarzałym, zastępowanym przez równie przestarzałe, ale przynajmniej nieco szybsze RWD-14b Czapla.

W kampanii wrześniowej samoloty tego typu wykorzystywano do lotów zapotrzeniowych, zadań bliskiego i dalekiego rozpoznania, a także zrzucania ulotek. 56 EO wchodząca w skład Armii „Karpaty” zamierzano ponadto wykorzystać do bombardowania zgrupowań wojsk niemieckich³⁰⁰. Ogółem do Rumunii przedostało się od 22 do 33 samolotów tego typu. Rozbieżności wynikają z tego, iż w różnych źródłach pojawiają się różne dane na temat liczby samolotów tego typu wykorzystywanych po zakończeniu kampanii wrześniowej w Rumunii³⁰¹.

Lublina znajdujące się na wyposażeniu 66 EO zostały przydzielone do dwóch plutonów, które w trakcie kampanii miały początkowo działać na rzecz dwóch dużych jednostek. Rzut kołowy 66 EO opuścił dotychczasowe miejsce postoju jednostki 26 sierpnia 1939 r. Rzut powietrzny jednostki dotarł na Lublinek znacznie później – dopiero 31 sierpnia o godz. 13.00 opuszczono lotnisko macierzyste i udano się do Łodzi. Samoloty 66 EO wylądowały na Lublinku o godz. 15.30. Na miejscu na przybyłych czekał już rzut kołowy dowodzony przez por. Baumana, który złożył ustny meldunek dowódcy jednostki³⁰².

Po krótkim odpoczynku o godz. 18.00 dowódca jednostki, kpt. Albert Kubieniec, wziął udział w odprawie zorganizowanej przez dowódcę lotnictwa Armii „Łódź”, podczas której W. Iwaszkiewicz poinformował go o rozdzieleniu jednostki³⁰³. Dwa plutony tworzące 66 EO miały zostać przydzielone do dwóch różnych sztabów, na korzyść których miały prowadzić rozpoznanie. Po powrocie ze spotkania z dowódcą lotnictwa armijnego kpt. Kubieniec zarządził pogotowie marszowe i wydał dyspozycje na dzień następny – wbrew woli płk. Iwaszkiewicza dowódca 66 EO zdecydował o przeprowadzeniu dokładnego rozpoznania lotnisk, z których operować miały oba plutony wydzielone ze składu jednostki³⁰⁴.

W wyniku podziału I/66 Pluton dowodzony przez kpt. obs. Jana Krzytoforoskiego został przydzielony do 10 Dywizji Piechoty, zaś II/63 Pluton kpt. obs. Leonida Rochowskiego przydzielono do Wołyńskiej Brygady Kawalerii. 1 września 1939 r. od samego świtu trwały poszukiwania lotnisk dla poszczególnych plutonów. Zadanie to wykonywały załogi por. Wacława Włosieńskiego i por. Tadeusza Sokolińskiego. Ostatecznie I/66 Pluton miał trafić na lotnisko Męcka Wola w pobliżu Zduńskiej Woli, zaś II/66 Pluton skierowano na lądowisko Łemków koło Wielunia.

300 A. Morgała, dz. cyt., s. 196.

301 Tamże, s. 196–198.

302 A. Kubieniec, *Sprawozdanie z działań wojennych 66 esk. tow. w czasie kampanii wrześniowej 1939 r.*, IPMS, Lot.A.II.6/1f/6, s. 1.

303 Tamże.

304 Tamże.

Po południu Lublinek opuścili rzuty kołowe obu plutonów, zaś wieczorem na wyznaczone miejsca odleciały samoloty obu plutonów. Do kpt. Kubieńca zaczęły też spływać pierwsze meldunki. Jako pierwszy o przybyciu na nowe miejsce postoju zameldował dowódca I/66 Plutonu, kpt. Krzytoforski, który na miejsce przybył około godz. 17.00. Natychmiast po zameldowaniu przybycia jednostki I/66 Pluton otrzymał rozkaz przeprowadzenia o świcie rozpoznania na korzyść 10 DP.

Następnego dnia załoga: por. obs. Włosiński i kpr. pil. Stanisław Przesławski prowadziła rozpoznanie przedpoła 10 DP w rejonie Błaszki – Sieradz. Niestety ze względu na złe warunki atmosferyczne start opóźnił się do godz. 10.00. Po powrocie z zadania obserwator por. Włosiński zameldował, iż samolot został ostrzelany podczas przelatywania nad własnymi oddziałami. Stwierdzono ślady przestrzelin w płatach, podwoziu i kadłubie samolotu³⁰⁵.

Po południu kolejny lot bojowy wykonali ppor. obs. Marian Łotecki i por. pil. Bauman, którzy patrolowali w rejonie Wieluń – Kalisz. Podczas lotu ich maszyna została zestrzelona przez nieprzyjacielską obronę przeciwlotniczą³⁰⁶. Lądujący samolot został ostrzelany przez żołnierzy 10 DP, którzy ciężko ranili obu lotników. Mimo to odwieziony do szpitala ppor. Łotecki złożył telefoniczny meldunek dowódcy 10 DP, gen. Franciszkowi Dindorf-Ankowiczowi. Wiadomość o smutnym losie załogi ppor. Łoteckiego i por. Baumana dotarła na lotnisko, z którego operował I/66 Pluton około godz. 19. M. Łotecki był w bardzo złym stanie – ranny w głowę, z przestrzeloną nogą i złamaną ręką³⁰⁷ musiał pozostać w szpitalu.

Rannego odwiedził kpt. Kubieniec, któremu pilot powiedział, że nie wszystkie obrażenia były spowodowane przez „przyjacielski ostrzał”. Już w szpitalu ppor. Łotecki zameldował, że część obrażeń odniósł w wyniku ognia przeciwlotniczego prowadzonego przez niemiecką kolumnę pancerną.

Przy odwiedzeniu przeze mnie w szpitalu rannej załogi ppor. obs. Łotecki zameldował mi, że przelatując z boku od /maszerującej/ posuwającej się na szosie nplsk. kolumny czołgów otrzymał silny ogień od nplsk. obrony ziemnej. Z chwilą gdy został ranny w nogę, nakazał pil. zawrócić do własnych wojsk. Zbliżając się do własnych linii lotem koszącym, samolot został gwałtownie ostrzelany przez własne wojska, po krótkim czasie pilot stracił panowanie nad samolotem, tak że samolot przy zetknięciu się z ziemią uległ całkowitemu zniszczeniu³⁰⁸.

II/66 Pluton zameldował przybycie do Łemkowa rankiem 2 września. Istnieją jednak pewne nieścisłości w źródłach. W swoim *Sprawozdaniu z działań wojennych 66 esk. tow. w czasie kampanii wrześniowej 1939 r.* kpt. Kubieniec informuje,

305 Tamże, s. 2.

306 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 236.

307 A. Kubieniec, dz. cyt., s. 2.

308 Tamże.

iż II/66 Pluton poinformował go o dotarciu na nowe miejsce postoju rankiem 2 września, tymczasem w dostępnej literaturze przedmiotu znajduje się informacja, iż jednostka dotarła na lotnisko Łemków 3 września³⁰⁹.

Trudno powiedzieć na ile jest możliwe, aby II/66 Pluton spędził aż dwa dni na bezczynnym oczekiwaniu lub by cały dzień 2 września upłynął na zagospodarowywaniu się na nowym lotnisku, wreszcie co skłoniło J. Pawlaka do uznania, że jednostka przybyła do Łemkowa dopiero 3 września. Niestety dowódca 66 EO nie jest w stanie powiedzieć zbyt wiele na temat przebiegu działalności II/66 Plutonu, zasłaniając się niepamięcią.

Pluton pracował na korzyść Woł.B.Kaw. początkowo z lotniska w Łemkowie następnie z lotniska m. Dłutów. Na lotniskach tych znajdował się również plut. I/63 esk. Dokładnych danych wykonania zadań przez II plut. nie przypominam sobie, gdyż ze względu na ważność zadania przebywałem przeważnie przy I/66³¹⁰.

Dowodzący II/66 Plutonom por. obs. Tadeusz Sokoliński został jednak poinformowany, iż Łemków jest zagrożony przez oddziały niemieckie – wiadomość mieli przekazać polscy żołnierze. W tej sytuacji pluton przeniósł się na lotnisko Łękińsko koło Łekawy. O tej nieprzewidywanej wcześniej zmianie miejsca postoju jednostki poinformowano sztab Wołyńskiej BK. Następnie II/66 Pluton przeszedł na lotnisko Dłutów koło Pabianic, z którego przeprowadzono rozpoznanie przedpola Wołyńskiej BK.

3 września upłynął pracowicie również I/66 Plutonowi, który o godz. 10.00 wysłał na rozpoznanie załogę: ppor. obs. Aleksander Jastrzębski, kpr. pil. Michał Omieliaszko. Załoga została zestrzelona przez własne wycofujące się oddziały i lądowała awaryjnie uszkodzonym Lublinem. Ranny ppor. Jastrzębski wymontował z samolotu karabin maszynowy, z którego ostrzeliwał zbliżające się oddziały niemieckie. Jednocześnie nakazał pilotowi otworzyć korek benzynowy i podpalić samolot. Podczas wymiany ognia z Niemcami ranny w rękę został ppor. Jastrzębski, więc obowiązek zniszczenia maszyny spadł na kpr. Omieliaszko, który przejął karabin maszynowy z rąk rannego obserwatora i pomógł mu przedostać się do własnych oddziałów. Następnie przy pomocy piechurów wrócił na własne lotnisko, gdzie złożył meldunek o przeprowadzonym rozpoznaniu, a następnie udał się do szpitala, gdzie na przestrzeloną rękę założono mu opatrunek. Pomimo nalegań lekarzy ppor. Jastrzębski wypisał się na własne żądanie i około godz. 3.00 w nocy był już z powrotem w I/66 Plutonie. W uznaniu dla postawy załogi zestrzelonego Lublina dowódca 10 DP złożył wniosek o odznaczenie załogi Krzyżem *Virtuti Militari*³¹¹.

309 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 237.

310 A. Kubieniec, dz. cyt., s. 4.

311 Tamże, s. 2.

Podobny los spotkał załogę: por. obs. Sokoliński, kpr. pil. Stanisław Guzde-
wicz z II/66 plutonu, którzy podczas wspomnianego wcześniej lotu również
zostali zestrzeleni przez własne oddziały. W trakcie przymusowego lądowania
kpr. Guzdewicz został ciężko ranny, a kontrolę nad maszyną przejął por. Soko-
liński, który szczęśliwie posadził maszynę. Następnie spalił samolot i powrócił
do Dłutowa³¹².

Regularny ostrzał własnych samolotów doprowadził do wydania zdecydowa-
nego rozkazu dowódcy armii³¹³, w którym gen. Juliusz Rómmel groził sądem wo-
jennym dla każdego winowajcy, jednakże żołnierze obsługujący karabiny maszy-
nowe i nieliczne działka plot. „wiedzieli swoje” i nadal „profilaktycznie” strzelali
do każdego zauważonego samolotu, wychodząc z założenia, że jeżeli coś lata, to
jest to najprawdopodobniej niemiecki lotnik.

4 września I/66 pluton kontynuował prowadzenie lotów rozpoznawczych na
korzyść 10 DP. Lot w rejon Sieradz – Smardzew wykonał por. Włosiński. Wie-
czorem I/66 pluton został przerzucony na lądowisko w pobliżu miejscowości Sza-
dek. Tymczasem II/66 pluton poniósł kolejną stratę. Lublin wracający z lotu roz-
poznawczego w rejonie Łask – Szczerców z załogą: ppor. obs. Tadeusz Siuzdak,
ppor. pil. Józef Nogał rozbił się podczas lądowania. Załoga nie odniosła obrażeń.

Kolejny Lublin został utracony 5 września przez I/66 pluton. Załoga: kpt.
obs. Krzysztoforski, sierż. pil. Stanisław Biesiadowski została ostrzelana podczas
lotu rozpoznawczego w rejonie Sieradz – Zduńska Wola, naliczono siedem dziur
w płatach³¹⁴. Uszkodzony samolot został rozbity podczas lądowania, zaś lotnicy
powrócili do jednostki późnym wieczorem³¹⁵. Uszkodzenia nie mogły być jednak
zbyt poważne, gdyż jeszcze tego samego dnia dowódca eskadry miał wykonać lot
do Łodzi.

Tego samego dnia około godz. 18.00 dowódca 66 EO otrzymał rozkaz
wyprowadzenia swoich jednostek z walki i skierowania ich do rezerwy Na-
czelnego Wodza. W celu odszukania I/66 plutonu, kpt. Kubieniec poleciał
samotnym Lublinem w kierunku Szadku, gdzie znajdowało się ostatnie lą-
dowisko plutonu. Podczas lotu samolot kpt. Kubieńca został ostrzelany nad
lotniskiem w miejscowości Męcka Wola przez nieprzyjacielską piechotę.
Kilka kilometrów dalej znajdował się już obszar kontrolowany przez polską
piechotę. A. Kubieniec wylądował „po polskiej stronie” i po rozmowie z żoł-
nierzami ustalił, że jego podwładni powinni przebywać w pobliżu folwarku
położonego na północ od Szadku³¹⁶. Na miejscu został podjęty przez zastępcę

312 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 238.

313 W. Iwaszkiewicz, dz. cyt., s. 4.

314 A. Kubieniec, dz. cyt., s. 3.

315 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 238.

316 A. Kubieniec, dz. cyt., s. 3. Autor relacji podał nazwę miejscowości Szadek jako Czadek.

dowódcy I/66 plutonu, który poinformował A. Kubieniec, że dowódca znajduje się w sztabie 10 DP.

Następnie kpt. Kubieniec wystartował i w kompletnych ciemnościach wylądował na Lublinku, gdzie około godz. 2.00 w nocy wylądował dowódca I/66 plutonu. Rozmowa pomiędzy kpt. Kubieńcem a kpt. Krzysztoforskim nie należała do zbyt długich. Dowódca I/66 plutonu poinformował dowódcę eskadry, iż jego ludzie opuścili już rejon Szadku i rankiem powinni dotrzeć na łódzkie lotnisko³¹⁷.

Nie lepiej wyglądała sytuacja w II/66 plutonie, który również poniósł ciężkie straty. Ostatni Lublin II/66 plutonu z załogą: ppor. rez. Zygmunt Tepper i niewymieniony z nazwiska pilot³¹⁸ wykonał lot rozpoznawczy w rejonie Szczerców – Teofilów. Tym razem obyło się bez strat w sprzęcie i samolot wrócił na lotnisko.

Wobec poważnych strat poniesionych przez eskadrę, kpt. obs. Kubieniec otrzymał rozkaz wycofania obu plutonów wchodzących w skład jednostki na lotnisko Kamień koło Białobrzegów, gdzie jednostka miała wejść do odwodu Naczelnego Wodza. Po południu wszystkie samoloty obu plutonów zebrały się na lotnisku Lublinek, gdzie później dotarły również rzuty kołowe. Niestety opóźniało się przybycie rzutu kołowego I/66 plutonu, który miał opuścić rejon Szadku w godzinach wieczornych. Zgodnie z meldunkiem kpt. Krzysztoforskiego rzut kołowy powinien dotrzeć na Lublinek nad ranem, jednakże pojazdy z Szadku dotarły do Łodzi dopiero o godz. 8.00 rano³¹⁹.

Następnie kolumna wyruszyła na nowe lotnisko, rzut kołowy prowadził ppor. obs. Sokoliński. Rankiem 6 września do Kamienia wyruszył rzut powietrzny, złożony z trzech samolotów (dwóch Lublinów i jednego RWD-8³²⁰). Po przybyciu rzutu powietrznego do Kamienia wciąż oczekiwano na rzut kołowy, który został zbombardowany pod Brzezunami, w wyniku czego utracono trzy samochody, a także sześciu zabitych i 12 rannych, których przejął ewakuujący się łódzki szpital³²¹. Resztki kolumny dotarły do Kamienia dopiero około godz. 23.00.

W tym samym czasie na lotnisko w Kamieniu dotarł dowódca lotnictwa Armii „Łódź”, który rozkazał, aby jednostka przeniosła się na nowe lotnisko w pobliżu Nałęczowa³²². Na nowe lotnisko Polkowszczyzna eskadra odleciała rankiem następnego dnia. W Polkowszczyźnie 66 EO pozostawała do 10 września.

317 Tamże.

318 Autor monografii poświęconej udziałowi polskich eskadr w wojnie obronnej nie podaje nazwiska pilota. Przy założeniu, że do lotu wyznaczono „świeżego” pilota, który jeszcze nie wykonywał lotu, mogli to być: pchor. pil. Ginter Ranoszek, plut. pil. Józef Kostecki lub kpr. pil. Kazimierz Lipiec. J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 238.

319 Tamże, s. 4.

320 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 239.

321 A. Kubieniec, dz. cyt., s. 4.

322 Tamże.

W tym czasie kpt. Kubieniec podejmował desperackie próby nawiązania łączności z dowódcą lotnictwa armijnego. Gdy jednak zadanie to zakończyło się niepowodzeniem, A. Kubieniec udał się do Lublina, gdzie spodziewał się uzyskać jakieś polecenia lub dyspozycje dla 66 EO. Niestety nikt nie był w stanie udzielić żadnych informacji, co zmusiło kpt. Kubieńca do pozostania w Polkowszczyźnie³²³.

W tym okresie 66 EO nie wykonywała żadnych lotów. Po powrocie dowódcy z Lublina 9 września stało się jasne, że dalsze pozostawanie 66 EO w Polkowszczyźnie może zakończyć się zniszczeniem jednostki przez oddziały nieprzyjaciela. W tej sytuacji kpt. Kubieniec podjął decyzję o przygotowaniu rzutów kołowych do opuszczenia lotniska, co zaplanował na następny dzień. Rzut kołowy 66 EO miał kierować się w stronę Krasnegostawu³²⁴.

Rankiem 10 września, w chwili gdy lotnisko opuszczały pojazdy rzutu kołowego jednostki, na miejsce postoju 66 EO przybył płk. Iwaszkiewicz. Dowódca lotnictwa Armii „Łódź” rozkazał, aby resztki jednostki dowodzonej przez kpt. Kubieńca przeniosły się w pobliże Łucka, na lotnisko Górka Połonka. W nowej sytuacji dowódca 66 EO zdecydował o skierowaniu pod Łuck dwóch załóg, podczas gdy trzecia miała poruszać się wzdłuż dróg, którymi przemieszczał się rzut kołowy jednostki. W przypadku odnalezienia rzutu kołowego załoga ma zrzucić meldunek ciężarkowy lub gdyby była taka możliwość wylądować i ustnie poinformować o nowym miejscu postoju 66 EO³²⁵.

Zakończenie koncentracji eskadry na lotnisku Górka Połonka miało miejsce 12 września. Już wcześniej na położonym 20 km na północ od Łucka lotnisku pojawiły się pierwsze samoloty 66 EO, jednakże należało jeszcze poczekać na rzut kołowy i wysłaną na jego poszukiwanie załogę. Okres od 11 do 14 września załogi i członkowie obsługi naziemnej wykorzystują na pierwsze od początku kampanii wrześniowej remonty sprzętu samochodowego. Jednocześnie trwają poszukiwania materiałów pędnych, potrzebnych do utrzymania w pełnej gotowości nielicznych samolotów 66 EO³²⁶.

Pomimo iż był to okres wypoczynku i wytchnienia dla ciężko doświadczonej we wrześniowych walkach jednostki, nieliczne załogi z 66 EO wykonywały również loty bojowe. Latano głównie na rozpoznanie, chodziło o dokładne poznanie sytuacji nieprzyjaciela i własnych wojsk.

Kolejne rozkazy dotarły do dowódcy jednostki 14 września w godzinach popołudniowych, kiedy to z dowódcą 66 EO skontaktował się W. Iwaszkiewicz,

323 Tamże.

324 Tamże.

325 Tamże.

326 Tamże, s. 5.

który rozkazał przesunięcie jednostki do rejonu Kołomyi³²⁷. Eskadra, a raczej to, co z niej zostało, miała wycofać się na lotnisko Stasin. Rzut kołowy wyjechał 14 września wieczorem, podczas gdy samoloty odleciały rano 15 września. W Stasinie eskadra przebywała do 18 września i weszła w skład dywizjonu formowanego przez mjr. Wójcickiego, który z rozkazu gen. Ujejskiego przejął dowodzenie nad 63 i 66 EO.

Jedną z pierwszych decyzji nowego dowódcy było przejście na swój użytek jednego z samochodów osobowych wchodzących w skład taboru eskadry. Wzbudziło to uzasadnione wątpliwości żołnierzy i oficerów jednostki, tym bardziej że mjr. Wójcicki wykorzystał samochód, aby przewieźć do Rumunii swoją rodzinę³²⁸. W dniu 17 września w związku z agresją sowiecką zarządzono ewakuację jednostki do Rumunii. Rzut kołowy przekroczył granicę państwową w Kutach 18 września o godz. 1.00. Rzut powietrzny opuścił lotnisko w Stasinie 18 września o godz. 8.00. Dwa pozostałe Lubliny ewakuowano do Czerniowiec, gdzie wylądowały o godz. 9.00³²⁹.

Podsumowując działania 66 EO, należy stwierdzić, że jednostka ta miała bardzo podobny szlak bojowy do 63 EO. Była jednak o wiele gorzej wyposażona, co więcej, powierzono jej zadania, których realizacja od samego początku napotykała na poważne trudności, wynikające z działań własnych wojsk, regularnie ostrzeliwujących samoloty 66 EO. Dowódca lotnictwa Armii „Łódź” krytycznie ocenił również decyzję dowódcy 66 EO, w wyniku której, zdaniem W. Iwaszkiewicza, jednostka straciła półtora dnia na poszukiwanie lotnisk w pobliżu miejsca stacjonowania sztabu 10 DP i Wołyńskiej BK, jednakże biorąc pod uwagę, iż zadaniem eskadry miało być prowadzenie lotów rozpoznawczych na rzecz sztabów obu jednostek, decyzja ta wydaje się uzasadniona.

Ciągłe ostrzeliwanie samolotów jednostki oraz straty ponoszone przez eskadrę mogły doprowadzić do upadku morale, co tłumaczyłoby wspomniany przez płk. Iwaszkiewicza przypadek dezercji plut. pil. Józefa Kosteckiego³³⁰. Mimo to za godnych odznaczenia płk. Iwaszkiewicz uznał aż 17 żołnierzy służących w 66 EO³³¹. Jeśli chodzi o straty, to w trakcie kampanii wrześniowej poległo czterech szeregowych z I/66 Plutonu, ranni zostali por. pil. Bauman, ppor. obs. Łotecki i kpr. Guzewicz. Zaginęli: pchor. pil. Ginter Ranoszek oraz plut. pil. Kostecki³³².

327 Tamże.

328 Tamże.

329 Tamże.

330 W. Iwaszkiewicz, dz. cyt., s. 6.

331 Tamże.

332 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 240. W. Iwaszkiewicz w *Sprawozdaniu z działalności Lotnictwa Armii Łódź*, podaje, że plut. pil. Kostecki zdezerterował, jednakże nie jest to do końca pewne, w związku z czym dowódca jednostki i część autorów twierdzi, że lotnik zaginął. W. Iwaszkiewicz, dz. cyt., s. 6.

10 Pluton Łącznikowy

Zdecydowanie najstarszą ze wszystkich jednostek lotnictwa Armii „Łódź” był Pluton Łącznikowy nr 10. Jednostki tego typu były formowane w ostatnich dniach przed wybuchem wojny. Ich zadanie w warunkach kampanii wrześniowej polegało głównie na wykonywaniu lotów rozpoznawczych na korzyść właściwego dane mu plutonowi dowództwa armii lub szybkim przerzucaniu meldunków pomiędzy dowództwem armii a poszczególnymi jednostkami walczącymi w polu. O ile o pilotach eskadr myśliwskich i bombowych można powiedzieć, że byli ludźmi niezwykle odważnymi – walczyli bowiem przeciwko zdecydowanie silniejszemu przeciwnikowi, korzystając z gorszego jakościowo sprzętu, o tyle pilotów Plutonów Łącznikowych można porównać chyba tylko do japońskich pilotów samobójców.

W warunkach całkowitej dominacji nieprzyjacielskiego lotnictwa myśliwskiego, poważnych braków w obronie przeciwlotniczej oraz częstych przypadków ostrzeliwania własnych samolotów przez polskie oddziały, wykonywanie lotów na nieuzbrojonych i powolnych samolotach szkolnych wymagało odwagi graniczącej wręcz z szaleństwem. Mimo to piloci przydzieleni do plutonów łącznikowych wykonywali powierzone im zadania z wielkim oddaniem i poświęceniem. Byli wśród nich późniejsi piloci myśliwcy, którzy podczas walk we Francji i Anglii dołączyli do grona asów myśliwskich. Pierwszą kampanię II wojny światowej za sterami powolnego samolotu szkolnego rozpoczęli m.in. Jan Zumbach i dowodzący Plutonem Łącznikowym nr 10 Bohdan Arct.

W skład wyposażenia Plutonu Łącznikowego nr 10 wchodziły trzy samoloty RWD-8. Były to bardzo popularne w polskim lotnictwie samoloty szkolne. Wykorzystywano je zarówno w aeroklubach, jak i w programach szkolenia nadzorowanych przez Lotnicze Przysposobienie Wojskowe. Z samolotów RWD-8 korzystało również wojsko, przy czym były one wykorzystywane jako samoloty łącznikowe, w charakterze latającej taksówki dla poszczególnych jednostek lotniczych. Odpowiednikiem RWD-8 w lotnictwie niemieckim może być Fieseler Fi 156 Storch, zaś w lotnictwie sowieckim Polikarpow Po-2.

Polska konstrukcja w przeciwieństwie do niemieckiego i sowieckiego odpowiednika nie była uzbrojona. Samoloty RWD zbudowano głównie z myślą o szkoleniu nowych lotników. Skierowanie ich do jednostek wojskowych wynikało głównie z braku nowych maszyn łącznikowo-rozpoznawczych (LWS-4 Mewa) i było rozwiązaniem doraźnym. Samoloty RWD-8 były niezwykle popularne w okresie międzywojennym. W sumie wyprodukowano ich ok. 550, z czego 350 było wykorzystywanych przez wojsko³³³.

333 A. Glass, *Samolot szkolno-łącznikowy RWD-8*, Warszawa 1981, s. 1.

Projekt RWD-8 powstał w latach 1931–1932 w wyniku konkursu na nowy samolot szkolny ogłoszonego przez Departament Aeronautyki Ministerstwa Spraw Wojskowych. Do konkursu przystąpiły trzy wytwórnie: PZL, które zgłosiły projekt zmodyfikowanego dwupłatowca PZL.5 bis, firma Bartel z samolotem BM-4h oraz zakłady DWL, które zgłosiły zwycięski projekt. Czwarty samolot opracowywany na konkurs – WK-3, będący dziełem inż. Kozłowskiego – nie został ukończony na czas³³⁴. Autorem zwycięskiego projektu był inż. Stanisław Wigura, dla którego RWD-8 był ostatnim projektem przed przedwczesną śmiercią³³⁵.

Samolot opracowany przez S. Wigurę charakteryzował się dobrymi właściwościami lotnymi – można zaryzykować stwierdzenie, iż była to konstrukcja dostosowana do możliwości początkujących lotników. Dokładniejszy opis konstrukcji przedstawił autor monografii poświęconej samolotowi RWD-8, Andrzej Glass:

Samolot charakteryzował się dobrymi własnościami przy lądowaniu, dzięki zastosowaniu kadłuba wg koncepcji charakterystycznej dla wszystkich samolotów RWD oraz odpowiednio zastosowanego płata. [...] W wyniku tego rozwiązania samolot mógł lądować na dużych kątach natarcia, dotykając ziemi równocześnie kołami i płozą ogonową. Dzięki temu prędkość lądowania była zbliżona do prędkości minimalnej samolotu. Dla otrzymania małej prędkości minimalnej zastosowano dość dużą powierzchnię płata, a bezpieczny lot przy małych prędkościach zapewniał profil samostateczny z podgiętą do góry krawędzią splywu, na którym bardzo łagodnie przebiegało oderwanie strug powietrza po przekroczeniu maksymalnego współczynnika siły nośnej. Równocześnie zastosowano podwozie o dobrej amortyzacji, pozwalające na dość silne uderzenie o ziemię, czyli na lądowanie z dużą prędkością opadania³³⁶.

Jednostkę napędową stanowił silnik PZInż. Junior lub Walter Junior. Oba silniki nie różniły się od siebie – silnik PZInż. był produkowanym na czechosłowackiej licencji silnikiem firmy Walter. Silniki te osiągały moc maksymalną 120 KM, zaś ich pojemność wynosiła 4,2 l. Ogółem wyprodukowano ich ok. 600. Jeden z zachowanych silników tego typu znajduje się w Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie. Silniki Junior nie były jednak jedynymi jednostkami napędowymi wykorzystywanymi przy produkcji RWD-8. Pojawiały się również egzemplarze z zamontowanymi silnikami PZInż. Major³³⁷. Podana przez A. Glassa informacja o wykorzystywaniu silników Major jest trudna do potwierdzenia. Silniki tego typu były docelowo przewidziane do montowania w samolotach RWD-13,

334 Tamże.

335 Tamże, s. 2.

336 Tamże, s. 3.

337 Tamże, s. 5.

RWD-17 oraz PWS-35 Ogar. Silniki Major również produkowano na licencji czechosłowackiej firmy Walter³³⁸.

Samoloty RWD-8 produkowano również zagranicą. W latach 30. Jugosławia zakupiła licencję na produkcję polskich samolotów, które na Bałkanach wyposażano w silniki Walter NZ-120. W Polsce produkowano również wersję jednoosobową, holowniczą, o zwiększonym zasięgu, przystosowaną do skoków spadochronowych, dostosowaną do lotów nocnych i przeznaczoną do szkolenia w lotach bez widoczności z ziemi³³⁹.

Poza Jugosławią samoloty RWD-8 były produkowane również w Estonii. Licencję zakupiła również Czechosłowacja, jednakże nie wykorzystwała jej. Firma DWL sprzedawała swoje samoloty również do Palestyny, gdzie znalazły się dwie maszyny tego typu. Jeden egzemplarz trafił do Hiszpanii. Produkcję prowadzono również w zakładach PWS. Spośród samolotów produkowanych w podlaskich zakładach lotniczych na eksport trafiły dwa – jeden do Brazylii, a drugi do hiszpańskiego Maroka³⁴⁰.

Po zakończeniu II wojny światowej samoloty RWD-8 wykorzystywano jeszcze na Węgrzech i w Rumunii. Maszyn tych jednak nie rewindykowano po wojnie do Polski³⁴¹. Do naszych czasów nie zachował się prawdopodobnie żaden egzemplarz.

Oprócz trzech samolotów RWD-8 w skład wyposażenia plutonu Łącznikowego nr 10 wchodziły jeszcze dwa pojazdy – ciężarówka i samochód osobowy. Możliwe, że były to produkowane w Polsce przez firmę Fiat – ciężarowy Fiat 621 (produkowany na licencji Fiata przez PZInż.) i osobowy Fiat 508 Łazik, są to jednak tylko przypuszczenia nie poparte żadnymi dokładnymi informacjami.

Pobieranie sprzętu i przygotowywanie ekwipunku dla plutonu nr 10 odbywało się na lotnisku w Lidzie. Mobilizację przeprowadzono stosunkowo późno, dopiero 31 sierpnia na lotnisko 5 Pułku Lotniczego w Lidzie zaczęli przybywać rezerwiści. Według etatu w skład plutonu powinno wchodzić 14 żołnierzy: 1 oficer, 6 podoficerów i 7 szeregowych. Inne dane, zapewne w wyniku pomyłki, podaje B. Arct, który dosyć kategorycznie stwierdza, iż w skład jego jednostki oprócz dowódcy wchodziło jeszcze czterdziestu żołnierzy³⁴². Jeśli chodzi o pluton Łącznikowy nr 10 to znane są nazwiska tylko trzech pilotów tej jednostki. Byli to B. Arct – dowódca oraz dwaj kaprale: Henryk Dukalski i Alfons Knapik.

338 Poszukiwane silniki PZInż. Junior i PZInż. Major, <http://lotniczapolska.pl/Poszukiwane-silniki-PZInz--Junior-i-PZInz--Major-,35781>, [dostęp 20 X 2015].

339 A. Glass, dz. cyt., s. 6.

340 Tamże, s. 10.

341 Tamże, s. 13.

342 B. Arct, *Alarm w St. Omer. Opowieści lotnicze*, Warszawa 1971, s. 14.

Przy okazji pobierania sprzętu wyszło na jaw zupełne nieprzygotowanie 5 Bazy Lotniczej na przybycie rezerwistów i sformowanie na jej terenie oddziałów zapasowych dla jednostek lotniczych walczących na froncie. Formowany w wielkim pośpiechu Pluton Łącznikowy nr 10, otrzymał zbyt mało broni. Według relacji dowódcy jednostki, B. Arcta, kwatermistrzostwo wydało mu jeden pistolet i jeden karabin³⁴³.

Wybuch wojny zastał 10 Pluton na lotnisku w Lidzie. Rankiem 1 września 1939 r., krótko po wysłuchaniu komunikatu o wybuchu wojny, nad lotniskiem pojawiły się niemieckie samoloty rozpoznawcze, które zostały nieskutecznie ostrzelane przez artylerię przeciwlotniczą. Co więcej, początkowo zidentyfikowano je jako polskie średnie bombowce PZL.37 Łoś. Ogień przeciwlotniczy był słaby i rozproszony, co wynikało głównie z braków w polskim uzbrojeniu – jak wspomina dowódca 10 Plutonu:

[...] *na całą Lidę były zaledwie dwa działa i parę karabinów przeciwlotniczych*³⁴⁴.

W tych warunkach było jasne, że nawet pojedynczy niemiecki bombowiec jest w stanie wyrządzić poważne samolotom szkody znajdującym się jeszcze na pułkowym lotnisku. Przygotowywania 10 Plutonu do wyruszenia na front przeciągnęły się aż do południa. Jeden z oficerów odpowiedzialnych za działanie lotniska w Lidzie, kpt. Wilkoń³⁴⁵, zarządził odprawę odchodzącego na front plutonu na godz. 14.00. Planu tego nie udało się jednak zrealizować, gdyż w momencie, gdy samoloty były już gotowe do startu, nad lotniskiem pojawiły się samoloty nieprzyjaciela.

*Kpt. Wilkoń zarządził odprawę na godzinę 14, lecz gdy maszyny były już niemal gotowe do startu, rozpoczął się pierwszy nalot. Przyszło 36 Dornierów 17 i rozpoczęło „rąbać”*³⁴⁶.

Już pierwszy kontakt z przeciwnikiem zakończył się bardzo pechowo dla formującej się polskiej jednostki, która w wyniku bombardowania utraciła wszystkie trzy samoloty. Poniesiono również straty w ludziach – pluton miał kilku rannych. 30 Dornierów Do 17 Z pochodziło z II/KG 2. Według ustaleń przedstawionych przez Mariusa Emmerlinga załoga Dorniera, który rankiem pojawił się nad lotniskiem w Lidzie, doniosła, iż na lotnisku znajduje się co najmniej 40 polskich samolotów³⁴⁷.

343 Tamże.

344 Tenże, *Pamiętnik pilota Bohdana Arcta. Wspomnienia 1939–1945*, Dęblin 2014, s. 13.

345 Autor wspomnień nie podaje imienia kpt. Wilkoń. Z kolei w pracy *Alarm w St. Omer. Opowieści lotnicze* B. Arct wskazuje, iż odprawę prowadził *sam pułkownik*. Bliższe prawdy wydaje się jednak stwierdzenie zawarte w *Pamiętniku*. Jak podaje Jerzy Pawlak, w skład obsady 5 Bazy Lotniczej w Lidzie 31 VIII 1939 r. wchodził odpowiedzialny za sprawy mobilizacyjne kpt. obs. Jan Wilkojć. B. Arct przekreślił więc nazwisko, nie po raz pierwszy zresztą. Tenże, *Alarm...*, s. 16; J. Pawlak, *Płonące bazy – wrzesień 1939*, Warszawa 2004, s. 76.

346 Tamże.

347 M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską 1939, cz. II, Kampflieger*, Gdynia 2005, s. 10.

Dane niemieckiego rozpoznania lotniczego okazały się nad wyraz trafne. Już 31 sierpnia do Lidy dotarł PZL.23 Karaś z 51 Eskadry Rozpoznawczej, którego start również zaplanowano na godz. 14.00. Maszyna została poważnie uszkodzona w trakcie bombardowania, na szczęście żaden z członków załogi niefortunnego Karasia nie został ranny³⁴⁸. Zdecydowanie mniej szczęścia miał pilot myśliwskiego PZL P.7, którego przydzielono do obrony lotniska w Lidzie.

Myśliwska eskadra piątego pułku stacjonowała na Porubanku w Wilnie³⁴⁹. W Lidzie mechanicy wygrzebali skądś starego P-7 i wyremontowali go w porę – teraz, po drugiej serii bomb, płonął na środku lotniska³⁵⁰.

Pilotem zniszczonego w trakcie bombardowania myśliwca był kpr. Zygmunt Popławski³⁵¹, któremu udało się wydostać z kokpitu myśliwca. Mniej szczęścia mieli mechanicy, którzy podczas próby uruchomienia silnika zginęli w wyniku ostrzału z broni pokładowej niemieckich bombowców. Kpr. Popławski podczas wychodzenia z kabiny uziemionego myśliwca zaczepił linkami spadochronu o burtę kabiny, co zdaniem J. Pawlaka uratowało mu życie³⁵².

O godz. 15.30 pluton był zebrany z powrotem, ranni zostali prawdopodobnie odtransportowani do okolicznych szpitali, gdyż dowódca plutonu pozostawił w swoich wspomnieniach lakoniczną informację, iż *pluton był zebrany, z wyjątkiem paru rannych*.

Po zbombardowaniu lotniska w Lidzie dalsze przebywanie na wykrytym i zaatakowanym przez nieprzyjaciela lotnisku było bardzo niebezpieczne. W tej sytuacji pluton skierowano na lotnisko pomocnicze w Czechowicach, które znajdowało się w odległości 5 km od lotniska w Lidzie. Na miejsce jednostka dotarła rzutem kołowym.

348 J. Pawlak, dz. cyt., s. 77.

349 W skład lotnictwa myśliwskiego 5 Pułku Lotniczego w Lidzie wchodziły 151 i 152 Eskadra Myśliwska, które 31 sierpnia zostały przerzucone na lotniska w Bielu (151) i Szpondowie (152). 1 września 1939 r. na lotnisku Porubanek w Wilnie nie było żadnych regularnych jednostek lotnictwa myśliwskiego. B. Arct ma zapewne na myśli „pokojoją” dyslokację 5 Pułku.

350 B. Arct, *Alarm...*, s. 17.

351 Zygmunt Popławski, ur. 24 XII 1912 w Białej Podlaskiej. syn Wacława i Aleksandry z domu Zalewskiej. Miał trzech braci (Mariana, Feliksa i Stanisława) oraz siostrę Jadwigę. Dwaj bracia (Marian i Feliks) zginęli w trakcie kampanii wrześniowej. Z. Popławski od 1933 r. pracował w Podlaskiej Wytwórni Samolotów jako wykwalifikowany tokarz. Dyrekcja zakładów PWS skierowała go na teoretyczny i praktyczny kurs pilotażu na lotnisko Lublinek pod Łodzią. W 1934 r. podczas odbywania zasadniczej służby wojskowej trafił do 5 Pułku Lotniczego w Lidzie. Po odbyciu służby wojskowej pozostał w wojsku jako podoficer zawodowy. Służył w 51 Eskadrze Liniowej, a po odbyciu Kursu Wyższego Pilotażu w Grudziądzu w 55 Eskadrze Liniowej jako pilot PZL.23 Karaś. W przededniu wojny służy jako instruktor w 5 PL w Lidzie. Według niektórych źródeł w trakcie nalotu o godz. 14.00 1 IX 1939 r. udało mu się wystartować i ostrzelać jeden z niemieckich bombowców. Po zakończeniu kampanii wrześniowej trafił na Łotwę. Po ucieczce z obozu wraz z grupą polskich żołnierzy przedostał się na zachód, gdzie kontynuował służbę w 301 i 305 Dywizjonie Bombowym Polskich Sił Powietrznych. Po wojnie wraz z drugą żoną i dziećmi z drugiego małżeństwa wyemigrował do Kanady. Zm. w 2009 r. *Ppłk. pil. Zygmunt Popławski – nr służbowy P-1528*, <http://www.sekowa.info/index.php?go=37&id2=88>, [dostęp 24 X 2015].

352 J. Pawlak, dz. cyt., s. 77.

Pozbawiony samolotów 10 pluton już pierwszego dnia został praktycznie wyłączony z akcji, jednakże istniała szansa uzupełnienia strat w samolotach, na dostawę nowych jednostka miała oczekiwać w Czechowicach. Samoloty dotarły zapewne wieczorem 1 lub rano 2 września, gdyż jak wspominał B. Arct 2 września ok. godz. 14 jednostka wystartowała z lotniska Czechowice na podłódzki Lublinek³⁵³.

Rzut kołowy został załadowany w Lidzie do pociągu, zaś rzut lotniczy w składzie ppor. B. Arct oraz kpr. Knapik i kpr. Dukalski odleciał w kierunku na Białystok. Wraz z pilotami w podróż udało się również trzech szeregowców z obsługi, zapewne mechaników, którzy w razie awarii mieli podjąć próbę naprawy uszkodzonej lub zepsutej maszyny. Nad Białymstokiem trzy polskie maszyny zostały powitane ogniem własnej artylerii przeciwlotniczej, jednakże na szczęście dla lotników artylerzyści strzelali niecelnie. Na lotnisku w Białymstoku nie było nikogo, kto mógłby udzielić pomocy w uzupełnieniu paliwa przybyłym z Lidy pilotom plutonu Łącznikowego nr 10. Kierujący białostockim lotniskiem cywil oferował im bowiem *kilka litrów benzyny samochodowej*³⁵⁴, która oczywiście nie nadawała się do silników lotniczych. Po raz kolejny doszło za to do spotkania z nieprzyjacielem:

*Na lotnisku pusto, wszystko wyewakuowane, benzyny nie było. Natomiast przyleciał Dornier i chciał nas koniecznie trafić bombami, co mu się jednak na szczęście nie udało*³⁵⁵.

Wobec braku materiałów pędnych i uziemieniu jednostki na bombardowanym przez nieprzyjaciela lotnisku w Białymstoku dowódca plutonu zdecydował się dokonać samotnego lotu w stronę Warszawy. B. Arct dotarł aż pod Małkinię, gdzie wylądował na polu, a następnie dotarł do komendy lokalnego garnizonu i skontaktował się z Lidą. Paliwo udało się zdobyć na położonym niedaleko od Małkini lotnisku zajmowanym przez jednostkę myśliwską.

Biorąc pod uwagę odległości (B. Arct wspomina, iż do „lotniska myśliwców” pokonał kilkanaście kilometrów) chodzi najprawdopodobniej o lotnisko we wsi Biel (oddalonej od Małkini o ok. 12 km), gdzie 2 września 1939 r. stacjonowała 151 Eskadra Myśliwska wchodząca w skład Samodzielnej Grupy Operacyjnej „Narew”. Uzyskawszy benzynę dla trzech RWD-8, B. Arct powrócił do Białegostoku, gdzie dotarł nad ranem.

O godz. 5.00 trzy RWD-8 wystartowały z Białegostoku w kierunku Warszawy. W obawie przed nieprzyjacielskimi myśliwcami lot odbywał się tuż nad ziemią. Rzut lotniczy 10 plutonu szczęśliwie dotarł na lotnisko Okęcie, skąd po

353 B. Arct, *Pamiętnik...*, s. 13.

354 Tenże, *Alarm...*, s. 21.

355 Tamże.

uzupełnieniu paliwa skierowano się na lotnisko Lublinek. Niestety podczas przelotu w rejonie Skierniewic samoloty zostały ostrzelane przez polskie oddziały. Zestrzelony został samolot pilotowany przez kpr. Dukalskiego. Jak podaje B. Arct, w wyniku tej niefortunnej pomyłki ranny w nogę został mechanik z maszyny pilotowanej przez H. Dukalskiego. Dwa pozostałe samoloty bez przeszkód dotarły na Lublinek, gdzie B. Arct zameldował się u płk. Iwaszkiewicza³⁵⁶, który skierował go do płk. Iżyckiego. Po przekazaniu dowódcy nowo przybyłej jednostki map, planów i instrukcji 10 Pluton przydzielono szefowi łączności, płk. Malinowskiemu.

Płk. Malinowski wyznaczył 10 Plutonowi zadanie przewożenia meldunków do Naczelnego Dowództwa, oprócz tego podwładni B. Arcta mieli utrzymywać łączność z północnym i południowym sąsiadem Armii „Łódź”. W warunkach kampanii wrzesniowej to niezwykle ambitne zadanie nie zostało jednak zrealizowane. Już 4 września kpr. Knapik odleciał do Warszawy, podczas gdy na Lublinku pozostał B. Arct, do którego wieczorem dołączył zestrzelony pod Skierniewicami kpr. Dukalski. Niestety na stanie plutonu znajdowały się wówczas tylko dwa samoloty – jeden pilotowany przez dowódcę jednostki i drugi skierowany do Warszawy. Początkowo wiele wskazywało, że B. Arct zostanie wysłany w drogę do stolicy, jednakże oficer piechoty, który wraz z dowódcą Plutonu Łącznikowego nr 10 miał udać się w drogę, na wieść o nikłej prędkości RWD-8 i kompletnym braku uzbrojenia obronnego stracił ochotę na podróż do Warszawy.

W jednej z przerw pomiędzy przelotami nieprzyjacielskich samolotów zjawił się u mnie wygalantowany oficer piechoty i oznajmił, iż trzymana przez niego w ręce nowiutka teczka ze świńskiej skóry zawiera arcyważne dokumenty, które jak najszybciej winny znaleźć się w dowództwie w Warszawie. Po sprawdzeniu w sztabie tożsamości oficera zaproponowałem, iż przewiozę go samolotem na Okęcie, bo przecież właśnie do tego celu przeznaczono mój pluton. Oficer podejrzliwie przypatrzył się „Ertwudziakowi”, mocno się speszył, gdy się dowiedział o braku broni pokładowej, jeszcze bardziej się speszył na wiadomość o prędkości mego Pegaza, gdy zaś napomknąłem, że poprzedniego dnia jeden z mych podoficerów został zestrzelony przez polską artylerię na trasie Warszawa – Lublinek, oficer zakręcił się, bąknął coś o konieczności powrotu na chwilę do sztabu, odjechał swym autem i... więcej go w życiu nie spotkałem³⁵⁷.

W nocy z 4 na 5 września lotnisko Lublinek zostało ostrzelane przez niemieckich dywersantów. Stacjonujące tam jednostki (na lotnisku musiał znajdować

356 Tamże, s. 14. B. Arct przekreślił nazwisko dowódcy lotnictwa Armii „Łódź” z Iwaszkiewicz na Twaszkiewicz. Błąd ten nie pojawia się w innych pracach.

357 Tenże, *Alarm...*, s. 29–30.

się garnizon, gdyż rzut kołowy 10 plutonu przybył dopiero 5 września³⁵⁸) podjęty próby przeciwdziałania, jednakże akcje te nie przyniosły wymiernych rezultatów. Dywersanci nie ograniczali się jednak tylko do ostrzeliwania Lublinka. W okolicy kręciło się sporo nieprzyjacielskich maszyn, którym dywersanci przesyłali sygnały świetlne, strzelali również raketami, które prawdopodobnie miały wskazywać załogom niemieckich maszyn pozycje wojsk polskich.

Obrońcy wysłali kilka patroli w celu neutralizacji nieprzyjaciela, który stwarzał poważne zagrożenie dla lotniska i przebywających na nim samolotów, niestety dywersantów nie udało się odnaleźć. Opowieści o niemieckich dywersantach pojawiają się w wielu relacjach dotyczących przebiegu działań wojennych w tragicznym dla Polski wrześniu 1939 r. Trudno powiedzieć, na ile opowieści te są faktycznymi zapisami walki z V kolumną, a na ile próbą wytłumaczenia sobie chaosu i postępującej dezorganizacji. Pozostaje natomiast faktem, iż w zwalczaniu dywersantów brał udział dowódca plutonu Łącznikowego nr 10. On sam wspominał to w sposób następujący:

Po południu wraz z Witkiem Szyszkowskim brałem udział w dwóch kolejnych obławach na dywersantów, którzy systematycznie ostrzeliwali lotnisko, a wieczorami puszczali rakiety i przeróżne świetlne sygnały, zapewne porozumiewając się ze swymi ziomkami. Niestety, ani te obławy, ani późniejsze, nocne, nie przyniosły żadnych rezultatów³⁵⁹.

Po ciężkiej nocy rankiem 5 września na lotnisku pojawił się rzut kołowy, który 1 września wyruszył z Lidy. Oprócz oczekiwanych od dawna bagaży i ludzi na lotnisko wrócił również wysłany do Warszawy kpr. Knapik, który został „przetrzymany”³⁶⁰ w Warszawie. 10 plutonowi nie dane było jednak pozostać w komplecie. Po kilku godzinach od powrotu kpr. Knapika do B. Arcta dotarł rozkaz, w myśl którego rzut kołowy miał zostać przerzucony pod Żyrardów. Na Lublinku pozostali jedynie B. Arct i kpr. Knapik – stacjonująca na lotnisku eskadra towarzysząca została ewakuowana. Ewakuowano również znajdującą się na Lublinku szkołę lotniczą, która została przeniesiona pod Grójec.

Noc z 5 na 6 września upłynęła w atmosferze nerwowego oczekiwania. Resztki 10 plutonu nie otrzymywały żadnych informacji o sytuacji na froncie. Rankiem zerwana została łączność telefoniczna z Łodzią. Po odebraniu ostatniego fonogramu B. Arct pojechał do Łodzi.

W mieście panika. Front nasz został przerwany gdzieś pod Łodzią. Na ulicach sami uciekinierzy, wojska nie ma, komendy garnizonu nie ma, policja uciekła.

358 Tenże, *Pamiętnik*, s. 14.

359 Tenże, *Alarm...*, s. 30.

360 Tenże, *Pamiętnik...*, s. 14.

Julianów, gdzie był sztab armii, zrównany z ziemią przez bombardowanie, sztab lotnictwa ewakuował się w nocy. Zostałem sam³⁶¹.

Wobec ucieczki z pola walki dowódcy Armii „Łódź” oraz jego sztabu dalsze pozostawanie w Łodzi nie miało sensu. Ppor. Arct podjął w tej sytuacji próbę powrotu do macierzystej jednostki, jednakże w warunkach, jakie panowały wówczas w Łodzi, było to szczególnie trudne. Na drogach przebiegających przez miasto wprost roilo się od uciekinierów i wycofującego się wojska, w tym również wyższych oficerów, którzy wywozili z miasta rodziny oraz dobytek. Dopiero po wielu próbach B. Arct zdołał zatrzymać policyjny samochód:

Pomaszerowałem dalej. Byłem już na przedmieściach, gdy znowu udało mi się zatrzymać samochód. I tym razem natknąłem się na trójkę policjantów, równie uzbrojoną jak poprzednia czwórka. Oficera między nimi nie było.

Uważnie wysłuchali gorączkowych wywodów, popatrzyli po sobie.

– Nic z tego, panie poruczniku – powiedział po namyśle jeden z nich. – Mamy wyraźne rozkazy ewakuacji.

Poczyynałem tracić zimną krew. Nalegałem tak stanowczo, że wreszcie najstarszy stopniem przedstawiciel władzy wychylił się z auta i grubiańsko mnie odepchnął.

– Odczep się pan, panie wojskowy. Porządku pan nie znasz? Idź pan w swoją drogę, bo... – nie dokończył groźby.

Byłem tak oburzony, że niezbyt zdawałem sobie sprawę z tego, co wydarzyło się w następnych sekundach. Rzuciłem się na powrót do samochodu, policjant sięgnął po pałkę. Bez zastanowienia wyrwałem pistolet z kabury, wycelowałem w brzuch przedstawiciela władzy i starając się opanować drżenie głosu, warknąłem:

– Zawracajcie. Jedziemy na lotnisko – tu dorzuciłem mocno soczyste wyrażenie, mogące odnosić się zarówno bezpośrednio do policjantów, jak i do ich najbliższych rodzin³⁶².

Korzystając z pomocy policjantów, dowódcy Plutonu Łącznikowego nr 10 udało się wrócić do jednostki. Na lotnisku Lublinek panowała atmosfera przerażenia i strachu przed zbliżającymi się Niemcami. W tej sytuacji ppor. Arct zdecydował, że dalsze pozostawanie w Łodzi nie ma sensu, tym bardziej że na jego powrót oczekiwał jedynie kpr. Knapik.

Na lotnisku nie zastałem prawie nikogo. Pozostał Knapik przy swojej maszynie i kilku niedorostków z PW. Telefoniści, Dukalski i mechanicy nie wytrzymali nerwowo i nie czekając mego powrotu, ewakuowali się na własną rękę³⁶³.

Dowodzący 10 Plutonem ppor. Arct, zdecydował się na wykonanie lotu do Warszawy, gdzie zamierzał przekazać meldunek o niemożności dalszego wykonywania

361 Tamże, s. 16.

362 Tenże, *Alarm...*, s. 36.

363 Tamże.

rozkazów. Do lotu wystartowały oba pozostające na stanie plutonu samoloty. Za sterami zasiedli B. Arct i A. Knapik, którzy początkowo chcieli zabrać ze sobą dwóch chłopców z Przysposobienia Wojskowego, ci jednak odmówili³⁶⁴.

W chwili, gdy dwa RWD-8 startowały z łódzkiego lotniska, na jego płycie wjeżdżały już niemieckie czołgi. Był to ostatni lot samolotów Plutonu Łącznikowego nr 10, który de facto przestał istnieć jako jednolita jednostka wojskowa. Jedyne rzut kołowy jednostki jeszcze funkcjonował, ale w warunkach września 1939 r. nie przedstawiał on większej wartości bojowej. W tej sytuacji po dotarciu do Marianowa resztki Plutonu Łącznikowego nr 10 zostały włączone w skład 55 Samodzielnej Eskadry Bombowej stacjonującej w pobliżu Łukowa³⁶⁵. Ppor. Arct skierował się na Warszawę. W locie zgubił gdzieś towarzyszącego mu kpr. Knapika. W trakcie lotu w obawie przed „przyjacielskim ogniem” B. Arct omijał transporty kolejowe i większe osiedla, jednakże nie ochroniło go to przed trafieniem. Po raz kolejny pechowe okazały się okolice Skierniewic.

Dostałem od naszych żołnierzy i to nieszczęśliwie, bo w przewody paliwa i po chwili silnik stanął. Wylądowałem na polnej drodze, łamiąc skrzydło i ogon. Przybyłym chłopom z trudem wytłumaczyłem, że nie jestem Niemcem i przysiadłem się na przejeżdżający motocykl³⁶⁶.

Pluton Łącznikowy nr 10 przestał istnieć jako zorganizowana jednostka lotnicza głównie z powodu karygodnego upadku morale wśród żołnierzy i pośpiesznego odwrotu dowództwa Armii „Łódź” do Żyrardowa³⁶⁷. Niestety nie udało się ustalić losu samolotu pilotowanego przez kpr. Knapika. B. Arct stwierdził, że ostatni raz widział go 6 września podczas wspólnego startu z opuszczonego lotniska Lublinek.

Dowódca jednostki B. Arct latał jako pilot łącznikowego RWD-8 do 10 września, kiedy został po raz drugi zestrzelony przez własne wojska. 11 września wraz z resztą pilotów przebywających wówczas w Brześciu Litewskim został skierowany do Kut, gdzie przekroczył granicę polsko-rumuńską, by kontynuować walkę z Niemcami na obczyźnie.

Eskadra Korpusu Ochrony Pogranicza

W ostatnich dniach sierpnia 1939 r. z pilotów III/6 Lwowskiego Dywizjonu Myśliwskiego sformowany został klucz liczący trzy samoloty, który skierowano do udzielenia wsparcia powietrznego Korpusowi Ochrony Pogranicza. Było to spore

364 Tamże, s. 36–37.

365 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, dz. cyt., s. 249.

366 B. Arct, *Pamiętnik...*, s. 16.

367 Tenże, *Alarm...*, s. 36.

osłabienie dla lotnictwa Armii „Łódź”, które w innych warunkach mogłoby wystawić do boju 25 samolotów myśliwskich, co pozwoliłoby na wprowadzenie do walki większej liczby młodych pilotów. Trzy dodatkowe myśliwce PZL P-7 mogłyby zostać wykorzystane również przez dowództwo dywizjonu – mjr. pil. Stanisław Morawski i dowódcy dwóch podlegających mu eskadr nie wykonywali zbyt wielu lotów bojowych, co spotkało się z niezbyt przychylną oceną przełożonych³⁶⁸.

Piloci 161 Eskadry Myśliwskiej już wcześniej zdążyli sprawdzić w walce swoich antagonistów spod znaku czerwonej gwiazdy. Według Witolda Szewczyka, autora pracy *Samoloty, z którymi walczyli Polacy*, do pierwszej potyczki z udziałem pilotów 161 EM doszło już w marcu 1938 r., gdy grupa sowieckich bombowców Tupolew SB-2 Katiuszka, prowadzona przez pojedynczy myśliwiec I-16, przekroczyła granicę. Nieznany z nazwiska pilot miał wówczas zaatakować i zestrzelić sowiecki myśliwiec³⁶⁹.

Loty w rejonie pogranicza polsko-sowieckiego rozpoczęły się w 1936 r., gdy Polacy rozpoczęli rozbudowę umocnień wzdłuż wschodniej granicy państwa. W celu uniemożliwienia Sowiecom dokładnego rozpoznania tworzonych przez Polaków linii obronnych, polskie władze wojskowe zdecydowały się na skierowanie w rejon granicy jednostek lotniczych zdolnych do zwalczania wrogich samolotów rozpoznawczych.

Pilotów do klucza działającego na rzecz Korpusu Ochrony Pogranicza dobierano z różnych jednostek. Jednym z nich był Witold Urbanowicz. Z opisu pozostawionego przez niego wynika, iż piloci klucza przydzielonego do KOP przebywali w niewielkim obozowisku w lesie³⁷⁰.

W 1936 r. W. Urbanowicz jako pilot jednostki przydzielonej do osłony granicy podczas krótkiej potyczki zestrzelił sowiecki samolot rozpoznawczo-szturmowy R-5. Była to jedna z kilku przyczyn przesunięcia przyszłego asa myśliwskiego do szkolenia młodych kadr. Według relacji samego asa to właśnie załoga sowieckiej maszyny sprowokowała całe zajście, rozpoczynając ostrzał, gdy tylko zauważyła polski myśliwiec.

Była to bardzo dobra maszyna rozpoznawcza, będąca daleko posuniętą modernizacją używanego do tej pory w lotnictwie sowieckim samolotu R-1³⁷¹. Samoloty R-5 okazały się bardzo wytrzymałymi maszynami, zdolnymi do przenoszenia nawet 500 kg bomb. Wersję zdolną do wykonywania lotów bombowych z takim obciążeniem produkowano od 1931 r. Samoloty tego typu produkowano w wielu wersjach i odmianach. Istniała wersja torpedowa, rozpoznawcza, bombowa

368 F. Kornicki, *Zmagania. Autobiografia pilota myśliwskiego*, Sandomierz 2009, s. 99.

369 W. Szewczyk, *Samoloty z którymi walczyli Polacy*, Warszawa 1997, s. 31.

370 W. Urbanowicz, *Młodzieńcze przygody dowódcy Dywizjonu 303*, Kraków 2010, s. 161.

371 Produkowanej w ZSRS kopii angielskiego samolotu De Havilland 9A. Tamże, s. 195.

i przeznaczona do lotów morskich. W 1935 r. powstała kolejna wersja rozwojowa samolotu, którą nazwano R-Z. Maszyny tego typu były wykorzystywane po rozpoczęciu wojny sowiecko-niemieckiej m.in. jako nocne bombowce, a także do lotów z zaopatrzeniem dla partyzantów³⁷².

Największym mankamentem samolotów R-5 było słabe uzbrojenie – jeden karabin maszynowy obsługiwany przez tylnego strzelca nie mógł zapewnić odpowiedniej obrony w przypadku ataku myśliwca³⁷³. W 1935 r. wprowadzono modernizację, która polegała na zamontowaniu lepszego silnika i montażu dwóch karabinów maszynowych SzKAS³⁷⁴. Dla doświadczonego pilota myśliwskiego, a takim był W. Urbanowicz, maszyna tego typu nie mogła stanowić zbyt wielkiego wyzwania. Samoloty tego typu wzięły udział również w kampanii wrześniowej, podczas której wykorzystywano je głównie do zrzucania ulotek i zaatakowania pociągu pancernego „Bartosz Głowacki”³⁷⁵.

Według relacji Władysława Jaxy-Marcinkowskiego, oficera broni pancernej, który 14 września 1939 r. znalazł się w Pińsku, gdy próbował się dostać do znajdujących się w mieście koszar, dorożka, którą jechał, została ostrzelana przez nieznanego sowieckiego samolot. Spotkanie z sowieckim lotnictwem W. Marcinkowski opisał na kartach swoich wspomnień:

*Dojeżdżając do koszar, zauważyłem, że z nad niskiego poleskiego lasu leci na nas jakiś samolot. Zaskoczył mnie jego kolor – ciemnoszary. Dorożkarz, Żyd, nie czekając, wyskoczył i ukrył się za betonowym słupem bramy koszar. Samolot przeleciał nad nami, zasypując nas gradem pocisków z broni maszynowej. Zobaczyłem, że na skrzydłach ma czerwone gwiazdy. A więc moja wojna z Rosją zaczęła się już 14 września 1939 roku*³⁷⁶.

Niestety późniejszy szef sztabu Brygady Świętokrzyskiej Narodowych Sił Zbrojnych nie pozostawił więcej informacji na temat wyglądu samolotu, który ostrzelał dorożkę. Lotnictwo sowieckie posiadało wiele różnorodnych typów samolotów.

Władze i wywiad ZSRS znacznie przeceniały siły polskiego lotnictwa. Według sowieckich raportów Polacy mieli dysponować 1170 samolotami bojowymi³⁷⁷, z czego 1/3 miały stanowić nowoczesne samoloty Mewa, Sum i Łoś, za podstawowy myśliwiec polskiego lotnictwa uważano zaś uzbrojone w działka PZL P.24. W oparciu o błędne szacunki obliczono, że do 15 września 1939 r. Polacy

372 W. Szewczyk, dz. cyt., s. 198.

373 Tamże, s. 197.

374 Tamże.

375 Tamże, s. 198.

376 W. Marcinkowski „Jaxa”, *Wspomnienia 1934–1939*, Warszawa 1998, s. 40.

377 W. Kotielnikow, *Lotnictwo w wojnie polsko-sowieckiej we wrześniu 1939 r. (na podstawie archiwaliów sowieckich)*, „Lotnictwo Wojskowe. Magazyn miłośników Lotnictwa Wojskowego”, 1999, nr 5 (8), s. 45.

utracili w walce z Niemcami 800 samolotów bojowych. Nie przeszkodziło to jednak Sowiecom w skoncentrowaniu potężnych sił lotniczych.

Przeciwko Polsce użyto samolotów z jednostek wchodzących w skład dwóch okręgów wojskowych – Białoruskiego i Kijowskiego. W sumie było to:

- 637 bombowców SB-2,
- 157 bombowców TB-3,
- 440 myśliwców I-15bis,
- 851 myśliwców I-16 (przy czym 40 samolotów było uzbrojonych w działka),
- 94 dwumiejscowe myśliwce DI-6,
- 286 szturmowców R-Z,
- 247 rozpoznawczych R-5,
- oraz około 300 samolotów dyspozycyjnych różnych typów (R-5, U-2, UTI-4, R-10).

Oprócz tego po przeprowadzeniu cichej mobilizacji 3 września 1939 r. do sił skierowanych przeciwko Polsce dołączyły trzy pułki myśliwskie (112 myśliwców I-16 i 73 myśliwce I-15 bis), i trzy pułki bombowe (169 bombowców SB-2, 15 bombowców TB-3). Oprócz tego lotnictwo sowieckie dysponowało jednostkami wyposażonymi w bombowce dalekiego zasięgu DB-3, które jednak nie zostały wykorzystane bojowo przeciwko Polsce. W sumie Sowieci skoncentrowali przeciwko Polsce potężną armadę, 16 września 1939 r. liczącą 3298 samolotów. Na początku października siły te wzrosły do 3727 samolotów³⁷⁸.

Siły sowieckie były zgrupowane w ramach dwóch frontów – Białoruskiego i Ukraińskiego, do których przydzielono w sumie 26 pułków lotniczych i 8 eskadr³⁷⁹. Przeciwko tym potężnym siłom Polacy mogli wykorzystać początkowo tylko klucz samolotów przydzielony do patrolowania granicy oraz nieliczne samoloty pozostające w bazach położonych w pobliżu granicy polsko-sowieckiej. Były to siły zdecydowanie niezdolne do nawiązania równorzędnej walki. Dlatego też gdy rankiem 17 września oddziały sowieckie przekroczyły granicę wschodnią Rzeczypospolitej Polskiej, większość jednostek lotniczych podjęła próbę przedostania się do Rumunii. W walce z samolotami sowieckimi wdawali się jedynie pojedynczy piloci, którzy następnie przez lata milczeli lub nie przyznawali się do swoich wrześniowych przeżyć.

Pośpieszna ewakuacja lotnictwa była pokłosiem rozkazu wydanego przez gen. J. Zająca, dowódcę lotnictwa w trakcie kampanii wrześniowej. Rozkaz o ewakuacji docierał na poszczególne lotniska polowe zwykle około południa lub we wczesnych godzinach popołudniowych. Ewakuowane samoloty były

378 M. Wawrzyński, *Lotnictwo sowieckie w wojnie nad Polską wrzesień 1939 roku (1)*, „Militaria i Fakty. Magazyn historyczny”, 2003, nr 4 (20), s. 26.

379 Front Białoruski – 13 pułków i 3 eskadry, Front Ukraiński – 10 pułków i 5 eskadr. Tamże, s. 26–27.

przejmowane przez Rumunów, którzy później wykorzystywali je m.in. podczas Operacji „Barbarossa”, zaś lotnicy trafiali do obozów internowania, skąd w późniejszym terminie przedostawali się dalej na zachód³⁸⁰.

Jednym z niewielu, którzy przyznali się do walki z sowieckimi samolotami, był J. Koc, pilot lotnictwa Armii „Łódź”, który wraz ze swoją jednostką trafił w strefę nadgraniczną dopiero w ostatnich dniach kampanii wrześniowej. Tymczasem polskie samoloty od samego początku września 1939 r. trwały na straży polskiej granicy.

Jeszcze w sierpniu 1939 r. ze składu 161 EM wydzielono klucz złożony z trzech samolotów, który otrzymał przestarzałe PZL P.7 z zapasów 6 Pułku Lotniczego³⁸¹. W skład klucza wchodził por. pil. Robert Janota, do którego dołączył por. pil. Franciszek Małecki oraz jeszcze jeden nieznany z nazwiska pilot³⁸². Zabezpieczenie techniczne dla eskadry miała stanowić grupa techników dowodzona przez mł. majstra woj. Antoniego Bajcera.

Klucz opuścił macierzyste lotnisko w Skniłowie rankiem 27 sierpnia. Tego samego dnia przed południem trójka myśliwców dotarła na lądowisko Orłówka koło Sarn. Spokój nie trwał długo, gdyż już po kilku godzinach klucz został poderwany wobec naruszenia granicy przez samoloty z czerwonymi gwiazdami. Do spotkania jednak nie doszło. Po południu 1 września klucz został poderwany w celu przechwycenia samotnego Dorniera Do 17, pilotowanego przez dowódcę eskadry 4.(F)/121 hauptmana Kerbera, który po latach wspominał:

Zaraz za Sarnami zaczynają się bagna Rokitna. [...] Leżę na brzuchu i nanoszę nasze obserwacje na mapę. W tym momencie pilot nachyla się do mnie i krzyczy:

– Myśliwce pod nami!

Radiotelegrafista natychmiast przygotowuje swój karabin maszynowy do odparcia ataku. Podnoszę się i patrzę w dół. Istotnie. Są trzej Polacy – PZL P-24. Wyglądają jak gniewne szerszenie. Atakują z lewej z dołu. Jeden z nich jest blisko, około 400 m. Strzela. Białe nitki jego smugowej amunicji, świecąc, wznoszą się na naszą wysokość.

– O mały włos! – krzyczy mi Maiwald do ucha.

Mocne uderzenie jakby ktoś uderzył metalem o metal.

Pierwsze trafienie... Jeszcze jedno... i jeszcze. Odłamki fruwają po kabinie. Maiwald pochyla się nisko. Jeden z odłamków rozszarpał nogawkę jego spodni i uderzył

380 K. Liszewski, *Wojna polsko-sowiecka 1939 r.*, Wrocław 1989, s. 139.

381 Ł. Łydźba, *Lwowski III/6 Dywizjon Myśliwski*, Poznań 2011, s. 22–23.

382 Ł. Łydźba zdecydowanie odrzuca teorię, iż trzecim pilotem był Antoni Chabroszewski, który zdaniem Ł. Łydźby był tylko członkiem obsługi naziemnej. Możliwe jednak, że posiadał uprawnienia pilota bądź miał za sobą jakieś loty na myśliwcu PZL P-7, podobnie jak wspomniany przez K. Surmę, nieznany z imienia i nazwiska członek obsługi naziemnej, który miał wystartować na jednej z dwóch maszyn ocalonych przez ludzi K. Surmy. Tamże, s. 159.

tuż obok niego w podłogę samolotu. Jeszcze jedno trafienie... no, ten strzał był dobry! Tym razem to jest najprawdziwszy chrzest ogniowy. Paskudne uczucie. Trzech przeciw jednemu. Chcemy przyjąć walkę, ale... naszym zadaniem jest rozpoznanie w rejonie Brześć, Sarny, Bielsk. Wykonanie tego zadania jest najważniejsze. Maiwald strzela, a Kieler skręca wprost w kierunku wielkiego cumulusa, który jak łódka ratownicza płynie po błękitnym niebie. Pędzimy do niego. Kilka skrętów w chmurze i znów jesteśmy w słońcu. W tym momencie rozlega się metaliczny dźwięk pocisków uderzających w kadłub iabinę. To jeden z Polaków, który deptał nam po piętach, otworzył do nas ogień. Odległość zmniejszyła się do 200 metrów. Wzbiera we mnie złość. Przechodzę do tyłu, odsuwam Maiwalda od kaemu i strzelam. Tymczasem Kieler ostro nurkując, wymknął się spod ognia myśliwca i wykorzystując szybkość, mknie do dużego obłoku, który wyrósł na północy jak wielka, biała góra. Polski myśliwiec pozostał w tyle, a nas objęły opiekuńcze chmury³⁸³.

Choć nie wynika to ze wspomnień pozostawionych przez dowódcę niemieckiego Dorniera, to jednak Niemcy przez cały czas kontrolowali przebieg starcia. Ich Dornier Do 17 Z2 osiągał prędkość maksymalną 400 km/h, podczas gdy polskie myśliwce PZL P.7, błędnie rozpoznane jako PZL P.24, mogły rozpędzić się do 327 km/h. Co więcej, niemiecki bombowiec nie był obciążony bombami, co pozwalało załodze na szybsze nabranie prędkości i wysokości, a także wykonywanie manewrów obronnych.

Również ostrzał, który dokonał takiego zamieszania na pokładzie niemieckiego samolotu, nie stanowił zagrożenia dla bombowca i jego załogi. Polscy piloci strzelali do przeciwnika z odległości 400 metrów, w najbardziej sprzyjającym momencie z 200 m. Prowadzenie ostrzału niewielkiego celu, oddalającego się z dużą prędkością, nie mogło być w tych warunkach zbyt celne, a co za tym idzie – skuteczne. Co więcej, niemieccy lotnicy w razie problemów mogli przekroczyć granicę z ZSRS i bezpiecznie wylądować na jednym z lotnisk sowieckich.

Sowieci już od 1 września udzielali cichego wsparcia Luftwaffe. Od chwili wybuchu wojny w Mińsku pracowała specjalna radiostacja, która nadawała hasło „Mińsk”. Niemcy zwrócili się do władz sowieckich o nadawanie dodatkowego komunikatu o treści „Richard Wilhelm 1.0”, jednakże na tak daleko idącą pomoc Moskwa nie wyraziła zgody³⁸⁴. Co więcej, już po rozpoczęciu sowieckiej agresji na Polskę piloci spod znaku czerwonej gwiazdy otrzymali stanowczy zakaz atakowania samolotów Luftwaffe³⁸⁵.

383 U. Kerber, 31 VIII – 1 IX, [w:] *My i oni. Relacje i wspomnienia lotników polskich i niemieckich*, Lublin 1994, s. 24–25.

384 M. Wawrzyński, dz. cyt., s. 26.

385 Tamże, s. 28.

W związku z wybuchem wojny zadania Eskadry KOP uległy zmianie. Piloci mieli prowadzić rozpoznanie ruchów oddziałów sowieckich w pasie Łuniniec – Rokitno³⁸⁶, jednakże w działaniach tych aktywnie przeszkadzali Niemcy. Brakowało części zapasowych i paliwa. Według Ł. Łydźby dowodzący kluczem por.

pil. R. Janota 6 września polecił do Lwowa, aby załatwić dostawy paliwa dla klucza przebywającego na lądowisku Orłówka. Po przybyciu do Lwowa samolot

por. Janoty został zniszczony w wyniku niemieckiego nalotu, przeprowadzonego przez 24 Heinkle He 111 P z I/KG 55³⁸⁷. W chwili gdy niemieckie bomby spadły na lotnisko, kilku pilotów próbowało oderwać swoje samoloty od ziemi. Bombardowanie przeprowadzone 7 września wspominał Hans Grah z 1 Staffel I/KG 55:

Mija kolejna chwila, gdy wreszcie dostrzegamy wśród dymów jasne zabudowania Lwowa. Zrzucamy próbne bomby. Pod nami przesuwają się teraz lotniska. Z maszyny dowódcy eskadry spadają pierwsze bomby, ja ustawiam cały rząd, nasze bomby spadają deszczem na dół. W dole kilka niewielkich maszyn w wielkim stresie kołuje w tę i z powrotem po płycie lotniska. Pierwsze bomby uderzają w lotnisko, wygląda to jak wielki ognisty pług. Na moment robię krótką przerwę, reszta bomb niech zostanie na kwatery lotników, które tak pięknie leżą w osi naszego nalotu. Tam na dole, na ziemi, rozpętało się piekło. Uderzenie, ogień, dym – trafione! Uderzenie, ogień, dym – trafione! Wygląda to fantastycznie. A bomby sypią się w dół nieustannie. Również i za moimi plecami wznosi się skowyt radości, Rama nie może się już opanować, Müller wpada w euforie: „Trafienie, hurra, wspaniale, idealnie w cel!”. Peters i ja, siedzący z przodu, też już nie możemy się powstrzymać. Nie widać już poszczególnych uderzeń, w halach, na płycie lotniska, w kwaterach, wszędzie łuna ognia, dym, a pomiędzy nimi błyska się od wybuchów kolejnych bomb. To były dopiero fajerwerki, przerażająco piękne. [...] Zawracamy, w czasie nawrotu jeszcze raz oglądamy ten straszliwy spektakl, nic już nie zostało z lotniska, jedynie ogień i dym. Tam na dole musiało być strasznie³⁸⁸.

Por. Janota utracił samolot w bombardowaniu lwowskiego lotniska, został wyznaczony do wyjazdu do Rumunii, gdzie miał oczekiwać na dostawy zakupionych we Francji i Anglii samolotów. Z kraju wyjechał 9 września 1939 r. Na czas nieobecności dowódcy klucza dowodzenie nad jednostką objął por. pil. F. Małcki, który w dniach 6–10 września prowadził sporadyczne loty w rejonie przygranicznym.

10 września dwa pozostałe myśliwce zostały ostrzelane z ziemi przez ckm-y stanowiące obronę przeciwlotniczą posterunku wojskowego znajdującego się

386 Wykorzystanie Lotnictwa w Korpusie Ochrony Pogranicza w latach 1936–1939, http://www.muzeumsg.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=167%3Arodki-transportu-1918-1939&-catid=13%3Asystem-ochrony-granic&Itemid=26&limitstart=1, [dostęp 19 XII 2015].

387 Na bombardowanie lotniska położonego w pobliżu Lwowa wystartowało 26 Heinkli, ale dwa samoloty z powodu problemów z silnikami powróciły do bazy. M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską 1939, cz. II, Kampfflieger*, Gdynia 2005, s. 160.

388 Relacja Hansa Graha, cyt. za: M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską 1939, cz. II, Kampfflieger*, Gdynia 2005, s. 161.

w Sarnach. Żołnierze z obrony przeciwlotniczej, nieznający sylwetek polskich samolotów, otworzyli do nich ogień, w wyniku którego dwa polskie myśliwce zostały poważnie uszkodzone.

Gdy 17 września 1939 r. Armia Czerwona przekroczyła wschodnią granicę Polski, personel dołączył do jednego z oddziałów KOP i razem z żołnierzami i uchodźcami cywilnymi wycofywał się przez Kołki, Podriże aż do Hołub. W trakcie ewakuacji kolumna staczała walki z oddziałami nacjonalistów ukraińskich i bojówkami białoruskimi, często padała również ofiarą ataków sowieckich samolotów.

Część żołnierzy odłączyła się od grupy, która pozostała na stacji w Hołbach, gdzie część personelu dostała się do niewoli sowieckiej – wśród wziętych do niewoli był m.in. A. Chabroszewski, który po kilku dniach uciekł z transportu jeńców. Następnie odwiedził rodzinę por. Małeckiego, zamieszkałą w Samborze. Matka i żona por. Małeckiego nie chciały jednak rozmawiać z A. Chabroszewskim, którego prawdopodobnie uznały za prowokatora przysłanego przez NKWD³⁸⁹.

Nieco więcej wiadomo natomiast na temat por. pil. Roberta Janoty, który przedostał się do Francji. Po zakończeniu kampanii francuskiej podjął nieudaną próbę ewakuacji do Wielkiej Brytanii, podczas której dostał się do niemieckiej niewoli. W 1944 r. por. Janota podjął udaną próbę ucieczki z obozu jenieckiego, po której przedostał się do Polski. W kraju wstąpił do lotnictwa Ludowego Wojska Polskiego. Zginął 22 kwietnia 1945 r. podczas lotu ćwiczebnego³⁹⁰. Zdecydowanie szczęśliwszy finał miały losy kpr. Chabroszewskiego, który pozostał na terenach objętych okupacją sowiecką. Pracował jako kierowca w kolejowej straży pożarnej, a po wkroczeniu oddziałów niemieckich został aresztowany i osadzony w obozie w Jabłonnej, skąd udało mu się uciec. Następnie przedostał się na Lubelszczyznę, gdzie wstąpił w szeregi oddziału partyzanckiego. W 1944 r. zgłosił się do lotnictwa LWP. Po demobilizacji zamieszkał w Lublinie³⁹¹. Nieznane pozostają natomiast losy personelu obsługi technicznej klucza.

11 Eskadra Bombowa

Kolejną eskadrą, która choć formalnie nie wchodziła w skład lotnictwa Armii „Łódź”, to jednak odegrała pewną rolę w jej pasie działania, była 11 Eskadra Bombowa. Eskadra ta powstała w 1928 r. jako 211 Eskadra Niszczycielska Nocna.

389 Ł. Łydźba, dz. cyt., s. 162.

390 J. Pawlak, *Ostatni Klucz Eskadry Korpusu Ochrony Pogranicza*, „Skrzydłata Polska. Magazyn lotniczy”, 1999, nr 9, s. 17.

391 Tamże.

Jej pierwszym dowódcą został kpt. pil. Witold Rutkowski. Początkowo kpt. Rutkowskiemu podlegał również pluton reflektorów dowodzony przez ppor. obs. Leonarda Tymińskiego. Godłem nowej eskadry stał się błękitny pelikan w jasnobłękitnym kole ze srebrną obwódką³⁹².

Na wyposażeniu 211 ENN znajdowało się sześć samolotów Breguet XIXB2 przystosowanych do lotów nocnych. Oprócz tego pod koniec 1928 r. eskadrze przydzielono kilka Farmanów F-68 Goliath, jednakże maszyny te nie spełniały pokładanych w nich nadziei i miały bardzo niską wartość bojową, ponadto istniały duże problemy z ich hangarowaniem³⁹³.

Wraz z wprowadzeniem do polskiej armii samolotów Fokker F-VIIB/3m eskadra została podzielona na dwa klucze. Pierwszy wyposażony był w trzy samoloty Fokker, drugi w trzy Goliathy. W tym składzie jednostka wzięła udział w ćwiczeniach obrony przeciwlotniczej, które przeprowadzono pod koniec września 1929 r. w Dęblinie. W październiku tego samego roku 211 ENN rozpoczęła prowadzenie kursu pilotażu nocnego dla pilotów 1 Pułku Lotniczego³⁹⁴.

Powstanie w październiku 1929 r. 212 ENN zaowocowało rozpoczęciem współpracy pomiędzy obiema eskadrami, które wspólnie brały udział w „szkole ognia” organizowanej w Grudziądzu – Grupie w lipcu 1930 r. Oprócz szkolenia eskadra brała również udział w imprezach VIII Tygodnia Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, odbywających się od 7 do 14 kwietnia 1931 r. na lotnisku Mokotów. W czasie obchodów zwiedzającym udostępniono jeden samolot Fokker i jeden samolot Farman³⁹⁵.

Po zakończeniu udziału w imprezach popularyzujących działalność LOPP doszło do zmiany dowódcy jednostki. Stanowisko to z rąk kpt. Rutkowskiego 18 kwietnia przejął por. obs. Kazimierz Radziejewski. We wrześniu eskadra odbyła „szkołę ognia” wspólnie z 212 ENN. Po jej zakończeniu jednostka otrzymała nowy przydział na dopiero oddane od użytku lotnisko Okęcie. Doszło również do kolejnej zmiany dowódcy – miejsce por. Radziejewskiego zajął kpt. pil. Karol Kramarczyk, pod którego dowództwem eskadra wzięła udział w defiladzie powietrznej z okazji odzyskania niepodległości.

Zimą 1932 r. eskadra ćwiczyła na poligonie Modlin, natomiast w czerwcu już jako 211 Eskadra Bombowa Nocna brała udział w „szkole ognia” na Pustyni Błędowskiej, następnie od 26 sierpnia do 4 września ponownie trenowała w Modlinie³⁹⁶. W czerwcu 1933 r. monotonię życia w eskadrze przerwał przegląd 1 Pułku Lotniczego zorganizowany z okazji wizyty Generalnego Inspektora Sił

392 J. Pawlak, *Polskie eskadry w latach 1918–1939*, Warszawa 1989, s. 90.

393 Tamże, s. 90.

394 Tamże, s. 91.

395 Tamże.

396 Tamże, s. 92.

Zbrojnych Rumunii, księcia Mikołaja. W lipcu jednostka została wyznaczona do udziału w ćwiczeniach obrony przeciwlotniczej w Brześciu nad Bugiem, a następnie w Toruniu. Po ich zakończeniu i powrocie na lotnisko Okęcie doszło do kolejnych zmian personalnych w eskadrze.

Kpt. Kaczmarczyka zastąpił kpt. obs. Henryk Dąbrowski, pod dowództwem którego jednostka wzięła udział w ćwiczeniach lotniczych na terenie Wielkopolski wspólnie z siostrzaną 212 EBN. Ćwiczenia zakończyły się koncentracją lotniczą na Okęciu i rewią nad Warszawą. Następnie 211 EBN skierowano na „szkołę ognia” w Krakowie. Po jej zakończeniu i powrocie do stolicy z jednostką pożegnał się kpt. Dąbrowski, którego zastąpił kpt. obs. Józef Mroczkiewicz.

W maju 1935 r., już pod dowództwem kpt. Mroczkiewicza, dwa klucze 211 EBN wzięły udział w trzeciomajowej paradzie lotniczej. Następnie eskadra wzięła udział w „szkole ognia” i ćwiczeniach w Brześciu nad Bugiem. W czerwcu 1936 r. odbyła „szkołę ognia” na Pustyni Błędowskiej, a następnie wzięła udział w koncentracji lotnictwa w rejonie Poznania i wielkiej rewii powietrznej w Warszawie³⁹⁷. Jednocześnie z programu wyszkolenia jednostki wykreślono ćwiczenie wykonywania zadań w nocy, a także rozpoczęto szkolenie obserwatorów 211 EBN na samolotach PZL.23 Karaś.

Latem 1937 r. załogi wciąż na swoich przestarzałych Fokkerach wzięły udział w ćwiczeniach na poligonie Modlin. Jesienią tego samego roku z eskadrą pożegnał się kpt. Mroczkiewicz, którego miejsce zajął kpt. pil. Stefan Floryanowicz. W czasie gdy jednostką dowodził kpt. Floryanowicz, eskadra otrzymała przejściowo samoloty Karaś, na których odbyła letnią „szkołę ognia” w okresie od czerwca do lipca 1938 r. Następnie we wrześniu w składzie II/1 Dywizjonu wzięła udział w dużych manewrach wojsk lądowych na Wołyniu.

W listopadzie 1938 r. jednostka została przemianowana na 211 Eskadrę Bombową i otrzymała trzy samoloty PZL.37A Łoś, które wykorzystywano do szkolenia i treningu. Niestety początki okazały się niezbyt zachęcające – podczas wprowadzania do służby nowego typu samolotu doszło do wielu tragicznych wypadków. Krótco po przydzieleniu jednostce nowych maszyn doszło do kolejnej zmiany na stanowisku dowódcy eskadry. Kpt. Floryanowicza zastąpił kpt. obs. Franciszek Omylak³⁹⁸.

Wiosną 1939 r., po kolejnej reorganizacji lotnictwa bombowego, eskadra otrzymała bezpieczniejsze PZL.37B Łoś z podwójnym usterzeniem pionowym. Ostatnią przed wybuchem wojny „szkołą ognia” 211 EB odbyła na lotnisku Małaszewicze w czerwcu 1939 r. Po jej zakończeniu eskadra otrzymała uzupełnienia

³⁹⁷ Tamże, s. 93.

³⁹⁸ Tamże, s. 94.

ze Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie – do jednostki dołączyło dwóch pilotów i czterech obserwatorów³⁹⁹.

W celu lepszego zapoznania się z samolotami Łoś 2 lipca 1939 r. eskadra wzięła udział w locie na trasie Warszawa – Wilno – Lida – Lwów – Kraków – Poznań – Toruń – Warszawa. Ze względu na złe warunki atmosferyczne samoloty eskadry ominęły Wilno. Lotnicy nie odwiedzili również Torunia, który pominięto ze względu na późną porę⁴⁰⁰. Trwającego ponad 16 godzin przelotu nie ukończyły tylko dwa z osiemnastu Łosi 211 EB⁴⁰¹.

Podczas sierpniowej mobilizacji eskadra została przesunięta na lubelski węzeł lotnisk do miejscowości Świdnik koło Lublina. Niestety lądowisko w Świdniku nie nadawało się dla samolotów Łoś, wobec czego jednostkę przerzucono do Ułęża, gdzie rzut kołowy i powietrzny dotarł 31 sierpnia⁴⁰².

Pierwsze dni wojny upłynęły spokojnie. Do jednostki dotarła wiadomość o przemianowaniu na 11 Eskadrę Bombową. Lot rozpoznawczy wykonała załoga por. obs. Henryka Sawlewicza, która w rejonie Częstochowy miała ustalić położenie nieprzyjacielskich kolumn pancernych⁴⁰³. Cała jednostka przystąpiła do akcji dopiero 3 września, kiedy o godz. 5.00 11 EB rozpoczęła wspólnie z 12 EB przebazowanie na lotnisko Kuciny koło Aleksandrowa Łódzkiego.

Po drodze polskie bombowce zostały wykryte przez lotników III/6 Lwowskiego Dywizjonu Myśliwskiego, którzy początkowo rozpoznali je jako niemieckie bombowce. Na szczęście nie doszło do tragicznej w skutkach pomyłki i Łosie bezpiecznie wylądowały w Kucinach, skąd o godz. 9.00 nastąpił start załogi w składzie: por. obs. Zdzisław Górniak, plut. pil. Roman Bonkowski, sierż. strz. rtg.⁴⁰⁴ Aleksander Zejdlar, kpr. strz. rtg. Józef Puchała. Załoga por. Górniaka wykryła niemiecką kolumnę transportową na szosie Wieluń – Częstochowa.

Niestety nie doszło do startu na bombardowanie, ponieważ na lotnisku Kuciny nie można było załadować bomb – brakowało podnośników bombowych i mechaników⁴⁰⁵. Na wieść o tym dowódca Brygady Bombowej, płk. obs. Władysław Heller, rozkazał natychmiast ściągnąć na lotnisko w Kucinach dwa Fokkery F-VIII B/3m, na pokładzie których z Ułęża do Kucin dotarli mechanicy i podnośniki do bomb.

Rankiem 4 września kpt. Omylak ponownie wysłał załogę por. Górniaka na zlokalizowanie wykrytego w dniu poprzednim zgrupowania nieprzyjaciela. Łoś

399 Tamże.

400 Tamże, s. 95.

401 Tamże.

402 Tamże.

403 Tenże, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 104.

404 Rtg. – w starszych publikacjach skrót od radiotelegrafista.

405 Tamże.

o numerze fabrycznym 72.18 z ładunkiem bomb ograniczonym z powodu podmokłego gruntu do 800 kg wykrył nieprzyjacielską kolumnę z 1 Dywizji Lekkiej podczas przeprawy przez Wartę w miejscowości Rychłocice. Według niektórych źródeł Łoś por. Górniaka miał zostać celnie ostrzelany przez działka przeciwlotnicze kal. 37 i 20 mm⁴⁰⁶. Maszyna pilotowana przez plut. Bonkowskiego została zaatakowana przez trzy niemieckie myśliwce Bf 109, najprawdopodobniej z I./ZG 2⁴⁰⁷. Według niepotwierdzonych przez Niemców meldunków sierż. Zejdlar miał zestrzelić jednego z napastników⁴⁰⁸.

W walce ciężko ranny został por. Górniak. Pogarszający się stan obserwatora miał stanowić powód, dla którego plut. Bonkowski podjął decyzję o przeprowadzeniu awaryjnego lądowania na polach wsi Gieczno. Niestety por. Górniak i kpr. strz. rtg. Puchała nie przeżyli. Obu zmarłych pochowano na cmentarzu w Giecznie, skąd obu lotników ekshumowano po wojnie na cmentarz wojenny w Łęczycy⁴⁰⁹.

Pomimo braku kontaktu z załogą por. Górniaka, z Kucin wystartowało osiem bombowców pod dowództwem kpt. Omylaka. Załogi miały wyszukać sobie cele na szosach Wieluń – Radomsko i Wieluń – Sieradz. Do ośmiu załóg z 11 EB dołączyło kolejnych osiem z 12 EB. Start nastąpił o godz. 10.00. Zadanie wykonano z dobrym skutkiem i bez strat własnych, co spowodowało, że o godz. 13.00 Łośie ponownie wyruszyły nad cel. Niestety tym razem na polskie bombowce oczekiwały już niemieckie myśliwce.

Najcięższe straty poniosła 12 EB, jednakże bez strat nie obyło się również w 11 EB, która utraciła jedną maszynę. Załoga por. obs. Kazimierza Bokowca była zmuszona do awaryjnego lądowania. Na szczęście nie ucierpiała i 6 września wróciła do eskadry⁴¹⁰. Kiedy polskie maszyny wróciły z zadania bojowego, nad Kucinami pojawiły się samoloty Luftwaffe, które zbombardowały lotnisko. W wyniku nalotu rannych zostało kilku lotników z X Dywizjonu, wśród których wymienić można choćby kpr. pil. Stanisława Liszewskiego, którego podobnie jak innych rannych odwieziono do szpitala w Łodzi⁴¹¹.

Obawiając się kolejnych niespodziewanych wizyt niemieckiej Luftwaffe, kpt. Omylak skompletował sześć załóg, które około godz. 17.00 odleciały na lotnisko Drwalew koło Grójca, gdzie dowodzenie przejął oficer taktyczno-operacyjny eskadry por. Alfons Miondlowski. Na wieść o wydarzeniach, które miały

406 Łoś 72.18, <http://www.lodz-eksploracja.org/forum/post-Los-72-18>, [dostęp 26 III 2016].

407 M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską 1939, cz. I, Jagdflieger*, Gdynia 2002, s. 72.

408 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 104. A. Ruszkowski, *Przyczynki do tragedii polskich lotników we wrześniu 1939 r. na ziemi sieradzkiej*, <http://milkowice.pl/tl/Polscy-lotnicy-we-wrze%26%23347%3B-niu-1939--.htm>, [dostęp 26 III 2016].

409 A. Ruszkowski, dz. cyt.

410 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 105.

411 Tamże.

miejsce w Kucinach, dowództwo Brygady Bombowej podjęło decyzję o wycofaniu 11 i 12 EB do Ułęża.

Rankiem 5 września załoga por. obs. Szponarowicza wypożyczyła Łosia z 11 EB na lot do Kucin. Podczas lądowania pilot, por. Butkiewicz, uszkodził maszynę. W dwie godziny po feralnym lądowaniu nad lądowiskiem pojawiły się niemieckie Messerschmitty, które zniszczyły uszkodzonego Łosia. Po przenosinach do Ułęża 6 września zapadła decyzja o przetruceniu eskadry na lotnisko Gnojno – Owadno koło Włodzimierza Wołyńskiego. Możliwe, że podczas lotu samoloty były załadowane bombami. Potwierdzenie tej hipotezy może stanowić wpis w biogramie jednego z pilotów 11 EB, Mariana Kleinschmidta, który 5 września miał zrzucić bomby na niemiecką kolonię w pobliżu lotniska Kuciny. Według autora biogramu z kolonii miał być prowadzony ostrzał startującego samolotu⁴¹². Na miejsce natychmiast wyruszyła czołówka techniczna, podczas gdy pozostałe części rzutu kołowego miały pozostać w Ułężu do czasu ewakuacji dęblińskiej Szkoły Podchorążych Lotnictwa⁴¹³.

W dniu 7 września eskadra została w całości przesunięta na lotnisko Gnojno – Owadno, skąd w dniu następnym załoga por. Miondlikowskiego prowadziła rozpoznanie w rejonie Kowla, którego celem było ustalenie oznakowania wykorzystanego przez członków V kolumny naprowadzające niemieckie bombowce na cele do bombardowania. Lot przyniósł pozytywne rezultaty⁴¹⁴. Niestety w dowództwie Brygady Bombowej rozpoczął się okres wydawania niezrozumiałych poleceń. Krótco po powrocie por. Miondlikowskiego dowódca X Dywizjonu otrzymał rozkaz powrotu do Ułęża.

Ostatecznie jednak rozkaz odwołano, a wysłana na rozpoznanie do Ułęża załoga por. Jana Orszy-Matyska, która została wysłana jeszcze przed odwołaniem rozkazu, lądowała tam awaryjnie po tym, jak w wyniku ostrzału nieprzyjacielskiej obrony przeciwlotniczej ich Łoś uszkodził jedno z kół podwozia. Po lądowaniu awaryjnym lotnicy przez trzy dni czekali na przybycie ekipy technicznej, która doprowadziła ich maszynę do stanu używalności.

Po zamieszaniu 8 września kolejny dzień upłynął spokojnie. Jednostka pozostawała w Gnojnie, gdzie 10 września dotarł wysłany wcześniej do Ułęża rzut kołowy. Około godz. 11.00 dwie załogi z 11 EB wykonały rozpoznanie w rejonie Przemysła. Podczas lotu wykryto kolumny nieprzyjaciela na szosach Radymno – Jaworów i Przeworsk – Jarosław. Zadanie zbombardowania wykrytych kolumn powierzono załodze por. obs. Henryka Sawlewicza w składzie: kpr. pil. Gerhard Goebel, kpr. strz. rtg. Bernard Kowalski i kpr. strz. rtg. Stefan Rychalski⁴¹⁵.

412 W. Zmysłony, *Marian Kleinschmidt*, <http://www.polishairforce.pl/kleinschmidt.html>, [dostęp 26 III 2016].

413 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie*, s. 105.

414 Tamże.

415 Tamże, s. 106.

11 września 1939 r. w godz. od 8.00 do 10.00 wszystkie załogi 11 EB bombardowały kolumnę 2 Dywizji Pancernej poruszającą się drogą Przeworsk – Łańcut. Bombardowanie przyniosło dobre rezultaty i obyło się bez strat własnych. Nieco gorzej zakończył się rozpoczęty o godz. 17.00 lot rozpoznawczy w wykonaniu załogi ppor. obs. Edmunda Mrozowskiego (pchor. pil. Stanisław Przywara, kpr. strz. Józef Zieliński, kpr. strz. Edmund Kobylański). Po dotarciu w rejon Jarosławia załoga rozpoznała i jednocześnie zbombardowała czoło kolumny nieprzyjacielskiej 2 Dywizji Pancernej. Podczas nalotu Łoś ppor. Mrozowskiego został zaatakowany przez trzy niemieckie myśliwce Bf 109. Polski bombowiec został zestrzelony, na spadochronie uratowali się pchor. Przywara i kpr. Zieliński, pozostali członkowie załogi polegli⁴¹⁶. Oprócz załogi ppor. Mrozowskiego lot rozpoznawczy w rejonie Rawy Ruskiej wykonała załoga pchor. obs. Stanisława Zwierzańskiego – obyło się bez strat. Co więcej, wieczorem z Ułęża powróciła załoga por. Orszy-Matyska, która zameldowała, że przy okazji zbombardowała niemieckie oddziały na szosie Kozienice – Radom⁴¹⁷.

Dzień 12 września okazał się bardzo pracowity dla 11 EB. Rankiem o godz. 5.00 na rozpoznanie wystartowała załoga por. obs. Miondlukowskiego, która wykryła kolumnę pancerno-motorową na szosie Radymno – Krakowiec. Po powrocie z rozpoznania o godz. 8.00 wszystkie bombowce pozostające na stanie 11 EB wystartowały na bombardowanie oddziałów nieprzyjaciela. Niestety nad celem patrołowały niemieckie myśliwce, które najprawdopodobniej zestrzeliły załogę por. obs. Franciszka Kupidłowskiego w składzie: pchor. pil. Stanisław Sierpiński, kpr. strz. rtg. Henryk Koniuszewski, kpr. strz. rtg. Klemens Mazur⁴¹⁸.

Po powrocie z zadania samoloty zostały zatankowane i przebrojone, po czym ponownie wystartowały na bombardowanie około godz. 15.00. Celem polskich bombowców były zgrupowania pancerne na szosie Jaworów – Rawa Ruska, tym razem jednak udało się uniknąć strat, a myśliwce Luftwaffe nie pojawiły się w powietrzu. Następnego dnia klucz Łosi, w skład którego wchodziła m.in. załoga por. obs. Stanisława Rewkowskiego, w składzie kpr. pil. Kleinschmidt, kpr. strz. rtg. Bolesław Sobieszczuk, kpr. strz. rtg. Józef Szczepański, bombardował niemiecką kolumnę pancerną na szosie Zamość – Hrubieszów. Nieprzyjacielskie pojazdy pancerne zostały wykryte w rejonie Miączyna⁴¹⁹.

W dniu 14 września eskadra została przerzucona na lotnisko Wielick koło Łucka. Następnego dnia plut. pil. Adam Weiss sprowadził do Wielicka jednego Łosia jako uzupełnienie dla eskadry. Lot przebiegał spokojnie, gdyż w rejonie

416 Tamże.

417 Tamże.

418 Tamże.

419 Tamże, s. 107.

Pińska, skąd pilot odebrał maszynę, nie było jeszcze niemieckich samolotów. 16 września jednostkę przesunięto częściowo na lotnisko Gwoździec Stary koło Horodenki, natomiast rzut kołowy skierowano do Krzemieńca. 17 września o godz. 11.00 na łącznikowym RWD-8 w rejon Buczacza poleciał ppor. pil. Władysław Kramarz. Jego zadaniem było wyszukanie nowego lotniska dla eskadry, niestety pilot nie powrócił na lotnisko⁴²⁰. Po południu do Gwoźdźca dotarł dowódca Brygady Bombowej, który rozkazał natychmiastową ewakuację wszystkich sprawnych samolotów eskadry do Rumunii. Z Gwoźdźca odleciało pięć Łosi i jeden Fokker. Rzut kołowy eskadry przekroczył granicę rumuńską w nocy z 18 na 19 września⁴²¹.

Samoloty 11 EB wylądowały w Czerniowcach, skąd następnie skierowano je do Jass, skąd Łosie odleciały do Bukaresztu, gdzie zostały przejęte przez władze rumuńskie. W stolicy Rumunii polscy lotnicy kwatrowali początkowo w hotelach, a później w prywatnych kwaterach⁴²². W sumie podczas kampanii wrześniowej 11 EB wykonała 36 zadań bojowych, podczas których zrzuciła 31 ton bomb i prawdopodobnie zestrzeliła jeden samolot nieprzyjaciela⁴²³. W toku walk eskadra utraciła ośmiu zabitych, jednego rannego i trzech zaginionych. Straty w sprzęcie wyniosły pięć samolotów PZL.37 Łoś.

12 Eskadra Bombowa

Jednym z oddziałów, które nie wchodziły w skład lotnictwa Armii „Łódź”, a mimo to znalazły się w jej pasie działania, była 12 Eskadra Bombowa. Historia 12 EB rozpoczyna się w 1929 r., kiedy kpt. obs. Stanisław Luziński przystąpił do formowania 212 Eskadry Niszczycielskiej Nocnej, która miała wchodzić w skład II Dyonu Niszczycielskiego Nocnego. Początkowo personel latający i obsługa naziemna pochodzili z nadwyżek personalnych wydzielonych z innych jednostek, wchodzących w skład warszawskiego 1 Pułku Lotniczego. Resztę wakatów uzupełniono absolwentami szkół lotniczych oraz naborem ochotniczym przeprowadzonym w innych pułkach⁴²⁴.

Godłem nowej eskadry – niejako w nawiązaniu do jej przeznaczenia – stały się „złote gwiazdy Wielkiej Niedźwiedzicy”⁴²⁵. Symbol ten był malowany na

420 Tamże.

421 Tamże, s. 108.

422 W. Zmyślony, *Franciszek Omylak*, <http://www.polishairforce.pl/omylak.html>, [dostęp 27 III 2016].

423 Bf 109 zestrzelony przez sierż. strz. Zejdlera nie figuruje w dokumentach, na które powołuje się M. Emmerling, jednakże jest to jedyna publikacja podważająca prawo sierż. Zejdlera do jednej zestrzelonej maszyny niemieckiej. J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 108. M. Emmerling, dz. cyt., s. 72.

424 J. Pawlak, *Polskie eskadry w latach 1918–1939*, Warszawa 1989, s. 95.

425 Tamże.

samolotach eskadry przez cały okres jej istnienia, co stanowi ewenement, gdyż wiele jednostek po przebrojeniu na nowocześniejszy sprzęt rezygnowało z ozdabiania swoich maszyn⁴²⁶.

Jednostka otrzymała pierwsze samoloty w listopadzie 1929 r. Były to niezbyt nowoczesne dwusilnikowe bombowce Farman F-68 Goliath. Zakup Farmanów planował jeszcze gen. François-Léon Lévêque, jednakże ostatecznie bombowce tego typu zostały sprowadzone przez ekipę gen. Włodzimierza Ostoi-Zagórskiego. Goliathy od samego początku były chybionym zakupem. Dla wielkich samolotów nie było odpowiednich hangarów⁴²⁷, a przechowywanie drewnianych bombowców na otwartym terenie negatywnie wpływało na ich właściwości.

212 ENN przydzielono trzy maszyny tego typu⁴²⁸, jednakże na lotnisku należącym do 1 Pułku Lotniczego nie było odpowiednich hangarów, co więcej, samoloty F-68 były już przestarzałe i trudno było znaleźć dla nich jakiegokolwiek zastosowanie. Kpt. Luziński zdecydował jednak, że 212 ENN, korzystając z Farmanów, rozpocznie przeszkolenie załóg w lotach nocnych. Intensywny kurs pilotażu nocnego rozpoczął się 5 maja 1930 r. i dobiegł końca 28 czerwca. Za wzorową organizację kursu kpt. Luziński otrzymał pochwałę od dowódcy pułku, ppłk. Franciszka Wiedena⁴²⁹.

W sierpniu 1930 r. eskadra odbyła swoją pierwszą „szkołę ognia”, którą spędziła razem z 211 ENN⁴³⁰ na poligonie w Grudziądzu. W tym czasie w jednostce zaczęły pojawiać się pierwsze bombowce Fokker F-VIIB/3m. Początkowo jednostka otrzymała trzy samoloty tego typu, które były znacznie lepsze od przestarzałych Goliathów, jednakże Fokkery nie rozwiązały problemu odpowiedniego sprzętu.

W kwietniu 1931 r. nowym dowódcą eskadry został kpt. pil. Jakub Kosiński, zaś dotychczasowy dowódca 212 ENN został mianowany dowódcą II Dyonu. Już pod dowództwem kpt. Kosińskiego trzy Goliathy z 212 ENN 3 maja wzięły udział w defiladzie powietrznej. W czerwcu jednostka została przerzucona do Krakowa w celu odbycia „szkoły ognia” na Pustyni Błędowskiej⁴³¹. Druga część przewidzianych ćwiczeń odbywała się ponownie na poligonie w Grudziądzu.

Pechowo dla 212 ENN przebrojenie na nowocześniejsze Fokkery przedłużyło się do końca 1931 r. Po raz pierwszy korzystając już tylko z nowocześniejszych

426 Np. 32 Eskadra Liniowa (Rozpoznawcza) nie malowała na samolotach PZL-23 Karaś swojego godła, czyli białej czteroramiennej gwiazdy na tle zielonego kwadratu. J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojni...*, s. 161.

427 A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce 1924–1939*, Warszawa 2014, s. 151.

428 Według niektórych źródeł jedna z maszyn nosiła oznaczenie P-22. J. Pawlak, *Polskie eskadry w latach...*, s. 96.

429 Tamże, s. 95.

430 Godłem 211 Eskadry Niszczycielskiej Nocnej był błękitny pelikan w białym kole ze srebrną obwódką. Jednostka ta początkowo również korzystała z bombowców Farman F-86 Goliath.

431 J. Pawlak, *Polskie eskadry w latach...*, s. 96.

trójsilnikowych Fokkerów F-VIII B/3m, eskadra od 29 maja do 12 czerwca 1932 r. odbywała „szkołę ognia”, a następnie wzięła udział w zorganizowanych w sierpniu ćwiczeniach lotniczych. Po zakończeniu tego dosyć pracowitego okresu eskadra została przemianowana na 212 Eskadrę Bombową Nocną⁴³².

W listopadzie 1932 r. nowym dowódcą eskadry został kpt. pil. Tadeusz Wójcicki. Już pod jego dowództwem eskadra trenowała nocne bombardowania na poligonie Modlin. Podczas lotów wykorzystywano bomby cementowe. Równolegle trwało szkolenie personelu latającego. Program przewidywał intensywne ćwiczenia strzeleckie i bombardierskie, które wykonywano na poligonie Toruń-Podgórz⁴³³.

W 1934 r. eskadra odbyła program doskonalący, z krótką przerwą na odbywające się na początku sierpnia ćwiczenia lotnicze, które zakończyły się koncentracją na lotnisku Okęcie i paradą powietrzną nad Warszawą. W roku następnym eskadra została wyznaczona do współpracy podczas ćwiczeń obrony przeciwlotniczej, zaś jesienią wzięła udział w międzyeskadrowych zawodach sportowych zorganizowanych przez dowództwo 1 Pułku Lotniczego. Zawody obejmowały wielobój oddziałowy, piłkę ręczną, siatkówkę i koszykówkę. Podczas zawodów personel 212 EBN zajął III miejsce⁴³⁴.

Rok 1936 rozpoczął się w 212 EBN od ćwiczeń zimowych na poligonie Modlin. W maju dwie załogi z 212 EBN współpracowały na kursie strzelców samolotowych zorganizowanym w 1 Pułku Lotniczym, natomiast w czerwcu eskadra została przeniesiona do Krakowa, gdzie wzięła udział w „szkole ognia”. Po powrocie do Warszawy jednostka brała udział w koncentracji lotniczej na warszawskim węźle lotnisk. Po jej zakończeniu eskadra w pełnym składzie sześciu bombowców Fokker wzięła udział w odbywającej się nad stolicą rewii powietrznej⁴³⁵.

W kolejnych tygodniach jednostka wzięła udział w defiladzie powietrznej zorganizowanej ku czci wizytującego 1 Pułk gen. Maurice’a Gamelina. Poważniejsze zmiany w sposobie funkcjonowania eskadry przyniósł dopiero rok 1937,

kiedy to w Polsce rozpoczęła się produkcja nowoczesnego bombowca PZL.37 Łoś. Pod koniec roku dowódcą eskadry mianowano kpt. pil. Stanisława Grodzickiego. W czasie gdy dowodził eskadrą, jednostka została na krótko przebrojona w lekkie bombowce PZL.23 Karaś, na których wzięła udział w „szkole ognia” na Pustyni Błędowskiej oraz w wielkich manewrach na Wołyniu.

Był to już jednak koniec dowodzenia kpt. Grodzickiego, którego zastąpił kpt. pil. Stanisław Taras-Wołkowiński, który objął stanowisko dowódcy 10 sierpnia

432 Tamże.

433 Tamże, s. 97.

434 Tamże.

435 Tamże.

1938 r. Pierwsze dwusilnikowe bombowce Łoś zaczęły trafiać do eskadry pod koniec października. Jedna z maszyn, ufundowana ze składek pracowników banków, została uroczyście przekazana personelowi 212 EBN 8 grudnia 1938 r. na lotnisku Okęcie⁴³⁶. Wiosną 1939 r. przeprowadzono kolejną reorganizację lotnictwa bombowego. W jej wyniku powołano do życia 210 Dywizjon Bombowy, w skład którego wchodziły dwie eskadry 211 i 212⁴³⁷. Zmiany wiązały się również ze zmianą etatu, który po ostatniej reorganizacji wynosił dziewięć samolotów.

Niestety w eskadrze nie obyło się bez wypadków związanych z wprowadzaniem na wyposażenie nowego sprzętu. W dniu 27 marca 1939 r. na lotnisku Okęcie zginęli por. obs. Jan Wójtowicz, plut. pil. Władysław Grabowski, kpr. kpr. strz. samol. rtg. Stefan Nowacki i Michał Zawitkowski⁴³⁸. Przyczyną tragedii były błędy konstrukcyjne oraz słaba znajomość samolotu, gdyż większość ówczesnych pilotów była przyzwyczajona do samolotów jednosilnikowych, bez przestawianych śmigieł, chowanego podwozia i klap⁴³⁹. Przesiadka na nowoczesnego Łosia, który na dodatek nie był jeszcze dostatecznie sprawdzony, owocowała wieloma wypadkami wynikającymi z braku doświadczenia w lataniu na tak nowoczesnym sprzęcie. Wypadki stały się powodem, dla którego w eskadrach zaczęto wprowadzać samoloty PZL.37B Łoś z dwoma statecznikami pionowymi, co skutecznie opóźniło dostawy tych nowoczesnych maszyn, podobnie jak obowiązujące w wojsku zasady, w myśl których samolot był przejmowany przez armię bez wyposażenia specjalistycznego (radiostacje itp.).

Ostatecznie jednak 212 EB wyposażona w samoloty Łoś odbyła „szkołę ognia” na poligonie w pobliżu Brześcia nad Bugiem, podczas której bazowała na lotnisku Małaszewicze. W drugiej połowie czerwca do eskadry nadeszło uzupełnienie ze Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, w skład którego weszło dziewięciu podchorążych⁴⁴⁰. 2 lipca 1939 r. dziewięć załóg z 212 EB w pełnym składzie wzięło udział w przelocie okrężnym na trasie Warszawa – Wilno – Lwów – Kraków – Poznań – Warszawa w godz. od 4.00 do 20.00. Mobilizację sierpniową eskadra przeprowadziła na lotnisku Okęcie, skąd została przerzucona

436 Napis fundacyjny brzmiał „Dar pracowników Banku Gospodarstwa Krajowego, Banku Polskiego, Spółdzielczego Banku Rolnego, Pocztovej Kasy Oszczędności, Banku Polska Kasa Opieki”. Samolot PZL-37A nosił numer fabryczny 72.11 i pochodził z pierwszej serii. Według autorów pracy *Samoloty bombowe września 1939* samolot ten trafił do znajdującej się na lotnisku mokotowskim Grupy Technicznej Szkoły Podchorążych Lotnictwa. A. Glass, K. Cieślak, W. Gawrych, A. Skupiewski, *Samoloty bombowe września 1939*, Warszawa 1991, s. 38.

437 J. Pawlak, *Polskie eskadry w latach...*, s. 98.

438 J. Pawlak podaje, że Łoś pilotowany przez plut. Grabowskiego należał do 212 Eskadry Bombowej. Innego zdania są autorzy monografii *Samoloty bombowe września 1939*, którzy podają, że załoga Grabowski, Wójtowicz, Zawitkowski, Nowacki należała do 213 Eskadry Bombowej Szkolnej. A. Glass, K. Cieślak, W. Gawrych, A. Skupiewski, dz. cyt., s. 40.

439 Tamże, s. 38.

440 J. Pawlak, *Polskie eskadry w latach...*, s. 99.

w pobliżu Lublina, a następnie 31 sierpnia do Ułęża koło Dębina. Tam 212 EB zastał wybuch wojny.

W dniu 1 września 1939 r. eskadra nie wykonała żadnego lotu. Dowódca poinformował jedynie personel latający i naziemny o wybuchu wojny. Zmienił się numer eskadry, którą na czas wojny przemianowano na 12 Eskadrę Bombową⁴⁴¹. Dopiero rankiem 2 września na rozpoznanie w rejonie Częstochowa – Radomsko skierowano załogi por. obs. Franciszka Jakubowskiego i por. obs. Jana Gumkowskiego. Podczas lotu odbywającego się w szczególnie trudnych warunkach atmosferycznych uszkodzenia od ognia artylerii przeciwlotniczej nieprzyjaciela odniósł Łoś por. Gumkowskiego, który wylądował na Okęciu. Załoga por. Jakubowskiego powróciła na lotnisko Ułęż i zameldowała o wykryciu nieprzyjacielskich kolumn pancernych. Do wylotu na bombardowanie jednak nie doszło⁴⁴².

Eskadra spędziła dzień w alarmie nie niepokojona przez Niemców. Dopiero o godz. 18.00 na lotnisko spadło kilka bomb, które jednak nie spowodowały żadnych strat w ludziach i sprzęcie⁴⁴³. 12 EB uaktywniła się dopiero rankiem 3 września, kiedy wraz z 11 EB wyruszyła do Kucin koło Aleksandrowa Łódzkiego. Podczas przelotu polskie Łosie miały zostać zaatakowane przez myśliwce z III/6 Dywizjonu Myśliwskiego, jednakże piloci 161 i 162 Eskadry Myśliwskiej w porę zorientowali się, z kim mają do czynienia⁴⁴⁴. Po wylądowaniu X Dywizjonu Bombowego w Kucinach personel eskadry zajął się maskowaniem bombowców. Do wylotu na zadanie bojowe nie doszło i tym razem.

Lot z zadaniem niszczenia sprzętu i siły żywej przeciwnika nastąpił dopiero 4 września. Jako pierwsza lot wykonała załoga por. obs. Tadeusza Dymka w składzie: plut. pil. Franciszek Zaremba, kpr. strz. Tadeusz Egierski, kpr. strz. Władysław Graczyk. Wkrótce do załogi por. Dymka dołączyła załoga por. Jakubowskiego w składzie: por. pil. Waclaw Butkiewicz, kpr. strz. Andrzej Reiss, kpr. strz. Leonard Szczepański. Zwiadowcy musieli zauważyć przeciwnika, gdyż już wkrótce do dwóch wysłanych na rozpoznanie Łosi dołączyło pozostałe sześć maszyn⁴⁴⁵.

Łosie z 12 EB zbombardowały niemieckie kolumny zmotoryzowane na szosie Wieluń – Rusiec. Wyprawą dowodził kpt. Wołkowiński. Niestety udane bombardowanie sił nieprzyjaciela zostało okupione ciężkimi stratami. Z zadania nie powróciły cztery samoloty, a piąta maszyna por. obs. Ignacego Szponarowicza kapotowała podczas lądowania. Jako pierwsza zestrzelona została maszyna

441 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 109.

442 Tamże, s. 110.

443 Tamże.

444 Tamże, s. 104.

445 Tamże, s. 110.

o numerze 72.16, obsadzona przez załogę por. obs. Kazimierza Żukowskiego, która zginęła w pobliżu wsi Ślaskowice⁴⁴⁶.

Drugi samolot, obsadzony przez załogę ppor. Mieczysława Bykowskiego, został zaatakowany przez Bf 109 i spadł w pobliżu Drużbic. Z płonącej maszyny uratował się tylko kpr. pil. Kazimierz Kaczmarek. W Łosiu 72.91 zginęli ppor. Bykowski, kpr. strz. Marian Gargol i kpr. strz. Lucjan Zimmerman. W 2007 r. w miejscu upadku samolotu ppor. Bykowskiego przeprowadzono badania, w wyniku których z ziemi wydobyto łuski od amunicji lotniczej i magazynek karabinu maszynowego „Szczeniak”, a także wiele elementów samolotu. Rozbita maszyna jeszcze we wrześniu wzbudziła duże zainteresowanie miejscowych, o czym może świadczyć fakt, iż w 2007 r. jeden z mieszkańców przyniósł poszukiwaczom iskrownik, który własnoręcznie wymontował z bombowca tuż po katastrofie⁴⁴⁷.

Trzeci Łoś utracony tego dnia przez 12 Eskadrę Bombową był obsadzony przez załogę w składzie: ppor. obs. Kazimierz Dzik, pchor. pil. Feliks Mazak, kpr. strz. Aleksander Danielak i kpr. strz. Konstanty Gołębiowski. Zaatakowani przez niemieckiego Bf 109 lotnicy bronili się bardzo zawzięcie – w trakcie walki zdołali zestrzelić atakujący ich myśliwiec. Następnie na ciężko uszkodzonej maszynie wylądowali w lesie w pobliżu miejscowości Dłutów. Jeden ze świadków tych wydarzeń wspominał po latach:

Jest 4 września 1939 roku. Niemieckie samoloty nieustannie bombardują marszerujące Wojsko Polskie na szosie Wadlew – Pabianice. Jako 9-letni chłopiec przebywałem we wsi Łaziska na zachód od Dłutowa. [...] Stojąc za wozem ciekawie obserwuję lecący od strony zachodniej duży dwusilnikowy samolot z otwartymi kołami, a za nim mniejszy, strzelający z karabinów, i pociski rysujące ich drogę po niebie. Wpadam pod wóz, ale samolotu nie tracę z oczu. Otwarte lewe koło podwozia pali się i skapują z niego palące się języki. Widzę szczegóły budowy podwozia. Samolot zaczyna od połowy wioski zakręcać w lewo i leci na północ w kierunku wielkich stawów rybnych. Po chwili wielki huk, biegniemy co odważniejsi na stawy i widać, że samolot się pali i słychać wybuchy amunicji i bomb. Pod wieczór dopiero możemy podejść bliżej do dopalającego się samolotu. Dzisiaj wiem prawie dokładnie, że pilot „Łosia” nie miał zamiaru lądować na stawach, tylko po prostej na wielkich polach majątku w Dłutowie. Dowodzą tego otwarte koła podwozia. Wysokość miał około 50 m. Samolot samowolnie zakręcał w lewo, bo lewy silnik już nie pracował. Dużo później dowiedziałem się, że trzech członków załogi wyskoczyło wcześniej na

446 Skład załogi: por. obs. Żukowski, sierż. pil. Józef Siwik, kpr. strz. Władysław Kramarczyk, st. szer. Aleksander Stepnowski. Tamże.

447 R. Kamińska, *Bombowiec odkopany po 68 latach*, <http://www.zyciepabianic.pl/wydarzenia/miasto/nasze-sprawy/bombowiec-odkopany-po-68-latach.html>, [dostęp 26 III 2016].

spadochronach, pilota z kabiny wyciągnął młody chłopak Piotr Olkusz z Podstoły, będący w pobliżu⁴⁴⁸.

Z płonącego wraku, dzięki wydatnej pomocy miejscowych chłopców, Piotra Olkusza i Edwarda Szymaka⁴⁴⁹, wydostali się ranni ppor. Dzik i pchor. Mazak⁴⁵⁰. Wcześniej z maszyny na spadochronach wydostali się strzelcy⁴⁵¹. Obecnie w miejscu upadku Łosia 72.16 znajduje się pomnik przedstawiający sylwetkę bombowca w skali 1:1.

Czwarta maszyna z załogą w składzie: por. obs. Jan Kazimierz Lekszycki, pchor. pil. Michał Ostrowski, kpr. Władysław Wojdat i kpr. Stanisław Wrzeszcz lądowała awaryjnie w Wygieźłowie. W walce z niemieckimi maszynami poległ por. Lekszycki, który próbował ratować się na spadochronie, oraz kpr. Wojdat. Dwaj pozostali lotnicy byli ranni i zostali uratowani przez miejscową ludność⁴⁵². Świadkiem śmierci por. Lekszyckiego był niemiecki lotnik, hauptman Johannes Gentzen, który wspominał:

Podczas lotu powrotnego do bazy napotkały nas jeszcze trzy polskie bombowce, z których dwa spuściliśmy na ziemię, trzeci pociągnął w górę w chmury, a trzech ludzi z załogi wyskoczyło na spadochronach. Niestety jeden z nich zahaczył się o usterzenie i spadł razem z maszyną. Pozostali łagodnie opadli na ziemię, gładko lądując w pobliżu wraku⁴⁵³.

Piątego Łosia utracono podczas podchodzenia do lądowania na lądowisku Kuciny. Maszyna kapotowała – załoga wyszła z tej przykrej przygody bez szwanku, jednakże uszkodzony bombowiec ściągnął uwagę niemieckiego lotnictwa i został zniszczony podczas nalotu samolotów Luftwaffe. W wyniku nalotu ciężko ranny został kpt. Wołkowiński, którego na stanowisku dowódcy zastąpił kpt. obs. Jan Baliński⁴⁵⁴.

Pod wieczór jednostka została wycofana na lotnisko Drwalew koło Grójca, zaś w Kucinach pozostał jeden samolot transportowy Fokker F-VIII B/3m oraz personel naziemny. Rankiem 5 września podczas próby ewakuacji Fokker został

448 K. Gawora, *Z Karolowych wspomnień... Wrzesień po raz 68 od 1939 roku*, <http://lksl.pl/cms/index.php/archiwum/17-gaworowe-wspomnienia-i-drubice>, [dostęp 26 III 2016].

449 *Łoś 72.16 z III plutonu 212 Eskadry Bombowej spoczywający w Dłutowskim lesie*, <http://www.polskaniezwykla.pl/web/place/29079,dlutowek-los-72-16-z-iii-plutonu-212-eskadry-bombowej-spoczywajacy-w-dlutowskim-lesie-.html>, [dostęp 26 III 2016].

450 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 111.

451 Jeden ze strzelców z załogi ppor. Dzika, Aleksander Danielak, przedostał się do Warszawy, a następnie na tereny okupowane przez ZSRR, gdzie przebywała jego rodzina. Na początku 1944 r. znalazł się w 1 Armii Wojska Polskiego, początkowo jako żołnierz 1 Dywizji Piechoty im. Tadeusza Kościuszki, następnie jako strzelec pokładowy w 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków”, z którym przebył cały szlak bojowy. P. Rapiński, *Biało-czerwona szachownica nad ZSRR. Początki lotnictwa LWP*, <http://historykon.pl/bialo-czerwona-szachownica-nad-zsrr-poczatki-lotnictwa-lwp-czesc-1/6/>, [dostęp 26 III 2016].

452 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 111.

453 Cyt. za: M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską 1939, cz. I, Jagdflieger*, Gdynia 2002, s. 71.

454 Tamże.

zestrzelony, a znajdujący się na jego pokładzie kpt. Baliński ciężko ranny. Następnie próbę lądowania w Kucinach podjął por. Butkiewicz, którego Łoś został na tyle poważnie uszkodzony, że musiał zostać na lotnisku. Próby naprawienia uszkodzonego bombowca spełzły jednak na niczym, gdyż maszyna została zniszczona w wyniku kolejnego niemieckiego nalotu.

Nowy dowódca eskadry – por. Szponarowicz – wraz z resztą eskadry został przesunięty do Ułęża, skąd 6 września eskadra została przeniesiona na lotnisko Gnojno – Owadno koło Włodzimierza Wołyńskiego. W tym miejscu eskadra pozostawała do 14 września. W tym czasie utracono jeden samolot. W dniu 10 września prowadząca rozpoznanie w rejonie Jarosław – Przeworsk załoga por. Gumkowskiego wykryła i zbombardowała niemiecką kolumnę pancerną. Po zakończeniu bombardowania załoga zabłądziła i w rejonie Uściługa ewakuowała się ze swojej maszyny na spadochronach⁴⁵⁵.

Po tych wydarzeniach w jednostce pozostał tylko jeden samolot Łoś, gdyż pozostałe samoloty wydane eskadrze w ramach uzupełnień nie posiadały kompletnego wyposażenia nawigacyjnego i uzbrojenia, co czyniło je zupełnie nieprzydatnymi do działań bojowych. W tym czasie 12 EB wykonała tylko jeden lot rozpoznawczy w rejonie Gnojno – Owadno – Mogilno i jeden lot w rejonie Włodzimierza Wołyńskiego – Hrubieszowa, Chełma i Zamościa⁴⁵⁶.

W dniu następnym eskadra została przerzucona do Wilecka koło Kowla, skąd załoga dowodzona przez pchor. obs. Jerzego Goldhaara wykonała rozpoznanie kolumn nieprzyjaciela. 16 września jednostkę przebazowano do Gwoźdźca Starego koło Horodenki, gdzie eskadrę zastała agresja sowiecka. 17 września pozostałe samoloty odleciały do Czerniowiec w Rumunii. Część rzutu kołowego eskadry przekroczyła granicę z Rumunią w nocy z 18 na 19 września. Pozostali pod dowództwem por. Gumkowskiego zostali odcięci przez Sowietów w Dubnie. Nielicznym udało się wydostać z kotła, jednakże w walce ciężko ranny został por. Gumkowski, który zmarł w szpitalu⁴⁵⁷.

Podczas walk we wrześniu jednostka wykonała 21 zadań bojowych, podczas których zrzucono ok. 16 ton bomb i zestrzelono jeden myśliwiec niemiecki. W toku walk poległo 11 lotników, sześciu zostało rannych, a pięciu zaginęło⁴⁵⁸.

455 Tamże, s. 112.

456 Tamże.

457 Tamże, s. 113.

458 Tamże.

ROZDZIAŁ 3.

LUZDZIE LOTNICTWA ARMII „ŁÓDŹ”

Siły lotnicze przydzielone do dyspozycji dowódcy Armii „Łódź” gen. Juliusza Rómmla nie były w stanie wpłynąć na przebieg kampanii wrzeźniowej. Jednakże mimo znacznej przewagi niemieckiej Luftwaffe, Polakom udało się nie tylko stawić skuteczny opór, ale również zadać Niemcom poważne straty. Według różnych szacunków Niemcy utracili podczas kampanii wrzeźniowej ok. 270 zniszczonych i krytycznie uszkodzonych samolotów¹. Obecnie podejmowane są próby znacznego zaniżenia tej liczby, w czym przoduje m.in. znany historyk Marius Emmerling, który stwierdza:

Na froncie polskim stracono [...] bezpowrotnie 247 samolotów. Liczba ta uwzględnia aż 91 wypadków z różnych przyczyn, po odjęciu których zostaje 156 samolotów zestrzelonych w walkach powietrznych lub przez polską art. plot. i ogień piechoty. Przyjmuje się, iż ostrzał z ziemi spowodował stratę około 105 samolotów Luftwaffe. Na polskie myśliwce przypada więc mniej więcej 50 maszyn².

Ustalenia niemieckiego historyka, pochodzącego z Katowic, są jednak często oprotestowywane przez środowiska pasjonatów i miłośników polskiego lotnictwa. W tym kontekście często pojawiają się oskarżenia o manipulację, tudzież o całkowite zawierzenie źródłom niemieckim, w oparciu o które prowadził badania M. Emmerling. Jedyna jak dotąd praca poświęcona wyłącznie działaniom 161 i 162 Eskadry Myśliwskiej autorstwa Łukasza Łydźby pod wieloma względami powieli wizję kampanii wrzeźniowej przedstawioną przez M. Emmerlinga. Znajduje to wyraz choćby w zaniżonej względem wcześniejszych ustaleń liczby zestrzeleń, jakie zaliczono Lwowskiemu III/6 Dywizjonowi Myśliwskiemu przydzielonemu do Armii „Łódź”. Według Ł. Łydźby łupem pilotów III/6 Dywizjonu padło 10 samolotów niemieckich i dwa sowieckie bombowce SB-2³.

1 J
.
B
.
C
y
n

k

,

P

o

l

s

k

i

e

l

o

t

n

i

c

t

w

o

m

y

ś

l

i

w

s

k

i

e

w

b

o

j

u

w

r

z

e

ś

n

i

o

w

y

m

,

G

d

a

ń

s

k

2

0

0
0
,
s
.
4
1
6
.
2 M
.
E
m
m
e
r
l
i
n
g
,
L
u
f
f
t
w
a
f
f
e
n
a
d
P
o
l
s
k
q
1
9
3
9
,
c
z
.
I
,
J
a
g
d
f

*l
i
e
g
e
r
,*

*G
d
y
n
i
a*

*2
0
0
2
,*

*s
.*

*1
9
9
.*

*3 Ł
.*

*Ł
y
d
ż
b
a
,*

*L
w
o
w
s
k
i*

*I
I
I
/
6*

*D
y
w
i
z
j
o
n*

M
y
ś
l
i
w
s
k
i
,

P
o
z
n
a
ń

2
0
1
1
,

s
.

1
6
4
.

Według ustaleń Jerzego Pawlaka, piloci Armii „Łódź” zestrzelili w sumie 15 samolotów i 3 uszkodzili⁴, zaś według dostępnych w Internecie opracowań autorstwa Wojciecha Zmyślonego sam III/6 Dywizjon Lwowski zestrzelił 12 samolotów, a oprócz tego uszkodził niemiecki bombowiec Heinkel He 111⁵.

W warunkach września 1939 r. dla polskich lotników najważniejsze nie były jednak zestrzelenia. Samoloty myśliwskie PZL P.11 i P.7 były znacznie gorsze niż niemieckie Messerschmitty Bf 109 i Bf 110. Lekkie bombowce PZL.23 Karaś również nie należały do najnowocześniejszych – a o słabo uzbrojonych i przeznaczonych do lotów rozpoznawczych Czaplach i Lublinach można powiedzieć tylko, że nie przedstawiały zbyt dużej wartości bojowej – ze słabym uzbrojeniem i niskimi prędkościami maksymalnymi nie były w stanie skutecznie zagrozić nieprzyjacielowi, co gorsza często padały ofiarą własnej artylerii przeciwlotniczej. W tych warunkach polscy piloci zbierali doświadczenia, z których potem mogli skorzystać podczas walk we Francji i Anglii.

To właśnie podczas Bitwy o Anglię, kiedy w ich ręce oddano Hawkery Hurricane, znacznie nowocześniejsze od polskich P.7 i P.11, wielu z nich pokazało na co tak naprawdę stać polskiego pilota. Jednakże wielu pilotów z lwowskiego 6 Pułku Lotniczego pech prześladował również na Wyspach Brytyjskich. Brytyjczycy w porozumieniu z polskimi władzami zdecydowali bowiem o stworzeniu z dawnych kadr 6 Pułku dywizjonu nocnego, wyposażonego w samoloty Boulton Paul Defiant, które nie przypadły wielu pilotom do gustu⁶.

Bohdan Arct

Bohdan Arct urodził się 27 maja 1914 r. w Warszawie. Jego ojciec Zygmunt zajmował się prowadzeniem rodzinnego wydawnictwa i księgarni, matka Maria z domu Buyno była autorką książek dla dzieci i młodzieży, natomiast nestor rodu, Mikołaj Arct, był założycielem rodzinnego wydawnictwa⁷. Młody Bohdan po ukończeniu szkoły powszechnej uczył się w Prywatnym Gimnazjum Męskim Towarzystwa Szkoły Ziemi Mazowieckiej⁸. Ze szkołą była blisko związana rodzina przyszłego pilota. Wspominany już wcześniej M. Arct należał do grona członków Towarzystwa Szkoły Mazowieckiej⁹.

*o
l
s
k
i
e*

*e
s
k
a
d
r
y*

w

*w
o
j
n
i
e*

*...
,*

*s
.*

*9
3
,*

*9
7
,*

*1
6
5
.*

5 *W
.*

*Z
m
y
ś
l
o
n
y
,*

*I
I
/
6*

*D
y*

o
n

M
y
s
l
i
w
s
k
i
,

h
t
t
p
:
/
w
w
w
.
p
o
l
i
s
h
a
i
r
f
o
r
c
e
.
p
l
/
d
y
w
i
i
6
s
t
r
a
t
y
.
h
t
m
l
,

[

d
o
s
t
ę
p
2
0
I
I
2
0
1
6
] .
6 P
i
l
o
c
i
u
w
a
ż
a
l
i
,
ż
e
w
s
a
m
o
l
o
t
a
c
h
D
e
f
i
a
n
t
z
o
s
t
a

l
i

o
g
r
a
n
i
c
z
e
n
i

d
o

r
o
l
i

"
k
i
e
r
o
w
c
y
"

,

k
t
ó
r
y

"
w
o
z
i
"

s
t
r
z
e
l
c
a

p
o
k
ł
a
-

d

o
w
e
g
o
.

R
.

G
r
e
t
z
y
n
g
i
e
r
,

3
0
7

D
y
w
i
z
j
o
n

M
y
ś
l
i
w
s
k
i

N
o
c
n
y

“
L
w
o
w
s
k
i
c
h

P
u

*c
h
a
c
z
y
,*

*W
a
r
s
z
a
w
a*

*2
0
0
5
,*

*s
.*

6

7 W

*.
Z
m
y
ś
l
o
n
y
,*

*B
o
h
d
a
n*

*A
r
c
t
,*

*h
t
t
p
:
/
/
w
w
.
p*

o
l
i
s
h
a
i
r
f
o
r
c
e
.
p
l
/
a
r
c
t
.
h
t
m
l
,
[
d
o
s
t
ę
p
2
1
I
I
2
0
1
6
].
8 T
a
m
ż
e
.
9 S
z
k
o
t
a

Z
i
e
m

i

M

a

z

o

w

i

e

c

k

i

e

j

,

h

t

t

p

:

/

/

s

a

l

o

n

t

r

a

d

y

c

j

i

p

o

l

s

k

i

e

j

.

p

l

/

s

z

k

o

l

a

-

z

i

e

m

i

-

m
a
z
o
w
i
e
c
k
i
e
j
/
,
[
d
o
s
t
ę
p
2
1
I
I
2
0
1
6
]
.

O prestiżu, jakim cieszyła się szkoła, może świadczyć fakt, iż w 1928 r. jej sztandar poświęcił nuncjusz apostolski ks. abp Francesco Marmaggi¹⁰, a także nazwiska wybitnych polskich naukowców, którzy pracowali w niej jako nauczyciele. Wśród kadry pedagogicznej byli m.in. ksiądz Henryk Hilchen¹¹, Jerzy Kierst¹² czy Wacław Wincenty Makowski, późniejszy marszałek Sejmu i minister sprawiedliwości.

Wiele wybitnych osobistości można wymienić również wśród uczniów szkoły – oprócz B. Arcta Prywatne Gimnazjum Męskie Towarzystwa Szkoły Ziemi Mazowieckiej ukończyli m.in. Stanisław Jankowski ps. „Agaton” – cichociemny, czy Jan Rodowicz ps. „Anoda”.

B. Arct ukończył szkołę w 1933 r. Po zdaniu matury trafił na roczny kurs do Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Dęblinie. Po przeniesieniu do rezerwy mógł odbywać loty w 1 Pułku Lotniczym w Warszawie, z czego chętnie korzystał. Latał głównie na niezbyt nowoczesnych Potezach XV i XVII, jednocześnie studiował w warszawskiej Akademii Sztuk Pięknych na kierunku grafika użytkowa¹³.

W przededniu wybuchu wojny B. Arct został wezwany do Lidy, gdzie dotarł 31 sierpnia 1939 r. Następnego dnia jednostka, którą miał dowodzić (10 Pluton Łącznikowy), miała zostać skierowana na lotnisko Lublinek, na przeszkodzie stanął jednak niemiecki nalot, w wyniku którego wszystkie przydzielone do 10 Plutonu samoloty łącznikowe RWD-8 spłonęły¹⁴. Na Lublinek B. Arct dotarł dopiero 3 września razem z dwoma samolotami i trzema pilotami.

10 PŁ pozostawał w Łodzi do 6 września, kiedy to jednostka opuściła lotnisko dosłownie w ostatniej chwili przed jego opanowaniem przez Niemców¹⁵. Podczas ewakuacji jednostki z Łodzi doszło do jej faktycznego rozpadu, gdyż podczas lotu do Warszawy B. Arct utracił kontakt z pilotem drugiego sprawnego

10 Tamże.

11 Henryk Hilchen – ur. 30 VII 1881 – zm. 20 VIII 1956. Pochodził z rodziny wywodzącej się z Kurlandii, w młodości otrzymał wszechstronne wykształcenie, miał wykształcenie techniczne, studiował chemię i mechanikę na Politechnice Lwowskiej i Warszawskiej, ale również studiował prawo w Petersburgu, później teologię we Fryburgu w Szwajcarii. Należał do organizacji studenckiej „Sarmatia” związanej z obozem narodowym. Od 1917 r. był redaktorem czasopisma „Chrześcijański Pracownik Katolicki”. W wieku 31 lat przyjął święcenia kapłańskie. Jako wikary pracował w Dobrem, Łowiczu, Łodzi, Jachowie i Warszawie. Pełnił funkcję sekretarza Stowarzyszenia Robotników Chrześcijańskich w Warszawie. Przez dwa lata był kapłanem Szkoły Podchorążych Artylerii w Poznaniu oraz redaktorem chrześcijańsko-społecznego „Przewodnika Społecznego”. W latach 1920–1922 studiował w Angelicum w Rzymie. Po powrocie do kraju był proboszczem w Lesznie pod Warszawą, a od 1931 do 1945 r. proboszczem parafii Matki Boskiej Częstochowskiej w Warszawie. W czasie okupacji wspierał podziemie patriotyczne i był więziony na Pawiaku. Po wojnie został proboszczem parafii św. Jana Chrzciciela w Międzyrzeczu, a od 14 października 1947 do 1952 roku sprawował funkcję proboszcza ślupskiej parafii pw. najpierw św. Piotra, a później Najświętszego Serca Jezusa. A. Obecny, *Trochę z historii ślupskich parafii*, <http://www.mojemiasto.slupsk.pl/index.php?id=6273>, [dostęp 21 II 2016].

12 Jerzy (Zygmunt) Kierst – ur. 30 IX 1911 – zm. 21 XII 1988. Poeta, prozaik, krytyk teatralny, po wojnie redaktor radiowy i telewizyjny. W PRL publikował utwory dla dzieci, gdyż jego dzieła dla dorosłych były blokowane przez cenzurę. *Jerzy Kierst*, http://j_uhma.republika.pl/kierst.html, [dostęp 21 II 2016].

13 W. Zmyślony, dz. cyt.

14 B. Arct, *Pamiętnik....*, dz. cyt., s. 13.

15 Tamże, s. 15–16. Tenże, *Alarm....*, dz. cyt., s. 36–37.

RWD-8 pozostającego na stanie jednostki. Mimo to samotnie dotarł do Warszawy, skąd do 8 września wykonywał loty łącznikowe, po czym został przesunięty do Brześcia, gdzie również wykonywał loty łącznikowe. Od 10 września B. Arct był przydzielony do Plutonu Łącznikowego Naczelnego Dowódcy Lotnictwa, dowodzonego przez por. pil. Jana Michałowskiego¹⁶.

Tego dnia został po raz drugi zestrzelony przez własne wojska podczas powrotu z lotu łącznikowego w rejonie Wysokiego Mazowieckiego, gdzie miał skontaktować się ze sztabem Samodzielnej Grupy Operacyjnej „Narew”. Po wykonaniu zadania RWD-8 pilotowany przez B. Arcta został ostrzelany przez własne wojska, w wyniku czego konieczne było awaryjne lądowanie. Jak sam wspominał po latach:

W pobliżu Brańska przelecieliśmy nieszczęśliwie nad własnym transportem kolejowym, co oczywiście spowodowało ostrzelanie nas i uszkodzenie maszyny, tak że przy lądowaniu w Bielsku rozłożyliśmy się w drobny mak. Nam jakoś nic poważnego się nie stało¹⁷.

Pomimo panującego chaosu udało mu się powrócić do Brześcia, gdzie zdał raport z ostatniego lotu, a następnie wobec braku samolotów i rozkazów otrzymał przydział do transportu oficerów, który miał wyjechać do Rumunii w celu pobrania francuskiego sprzętu lotniczego. Nad granicą rumuńską B. Arct dowiedział się o wkroczeniu oddziałów sowieckich – następnego dnia przekroczył granicę rumuńską i przez Czerniowce i Gałac 23 września 1939 r. dotarł do Tulcea.

Następnie dotarł do Bukaresztu skąd na początku października 1939 r. wyjechał do Balcic, gdzie 15 października zaokrętował się na greckim statku „Św. Mikołaj”. Jednostka ta nie zrobiła jednak na polskim lotniku dobrego wrażenia. Stosunkowo krótką podróż na pokładzie „Św. Mikołaja” wspominał po latach jako niezbyt przyjemną:

Statek jest obrzydliwie brudny, jedzenie z kotła paskudne i zepsute, ścisk okropny. Jest coraz cieplej¹⁸.

Polacy pożegnali się z grecką jednostką w Bejrucie, gdzie na krótko trafili do koszar zajmowanych przez Legię Cudzoziemską. Przy tej okazji doszło do spotkania z rodakiem służącym w tej formacji, jednakże ważniejsze od spotkań okazały się warunki panujące w koszarach, które dla zmęczonych morską podróżą lotników były miłą odmianą. Poprawiło się również wyżywienie. B. Arct z wyraźnym zadowoleniem notował w swoim pamiętniku:

Jedzenia w bród, świetne wino i owoce. Upał niebywały, paru ludzi dostaje porażenia słonecznego, ale zimna kąpiel i natryski stawiają nas na nogi¹⁹.

16 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 259.

17 B. Arct, *Pamiętnik...*, s. 18.

18 Tamże, s. 23.

19 Tamże, s. 24.

Z Bejrutu po krótkiej podróży na pokładzie francuskiego statku „Ville de Strasbourg” B. Arct wraz z innymi polskimi żołnierzami 30 października 1939 r. dotarł do Salon, skąd na początku grudnia przeniesiono go do bazy w Lyon-Bron. Miasto niezbyt przypadło mu do gustu. Oprócz niezbyt przyjemnych doświadczeń ze zwiedzania doszły również problemy z pieniędzmi i zakwaterowaniem. Sytuacja B. Arcta poprawiła się dopiero pod koniec lutego 1940 r., gdy wyleczył się z grypy, którą złapał na początku miesiąca, i otrzymał przydział do służby w Ośrodku Zapasowym w Foire²⁰.

Na miejscu okazało się, że bezpośrednim przełożonym B. Arcta został jego dawny wykładowca z Dębłina, mjr Alfred Peszke. Na nowym stanowisku dawny dowódca 10 Plutonu Łącznikowego nie zagrzał długo miejsca, gdyż już na początku marca został wyznaczony do grupy lotników, która miała wyjechać do Afryki Północnej w celu dalszego przeszkolenia. Punktem docelowym dla Polaków okazała się Blida.

W nowym miejscu lotnikom szczególnie spodobały się warunki, w jakich mieli się szkolić. B. Arct tak zapamiętał swój pierwszy dłuższy pobyt w Afryce:

Żołnierze dostają kwatery na lotnisku, nas pięciu zawieziono do miasta, gdzie zostajemy ulokowani w klinice położniczej, zarekwirowanej przez wojsko. Kwatery pierwszorzędne, czystość, wszelkie wygody, własny pokój. Ordynansa Ahmeda mamy wspólnego²¹.

Szkolenie w Afryce Północnej polegało głównie na wykonywaniu lotów na przestarzałych bombowcach Potez XXV i Bloch MB-200. Polacy służyli jako piloci, którzy zabierali uczniów ze szkoły dla strzelców pokładowych na zadania. B. Arct został przydzielony do pilotowania ciężkich Blochów MB-200. Samoloty tego typu nie przypadły mu jednak do gustu:

Lataliśmy na Bloch 200. Na pierwszy rzut oka maszyna niezła, wolna, trochę ciężka w sterach. Nieco kłopotu z dwoma silnikami i siedzeniem z przodu, poza tym wysokie góry zbijają z tropu²².

Szkolenie zostało przerwane dopiero 20 czerwca 1940 r., kiedy to Francja podpisała zawieszenie broni z Niemcami. Grupa polskich pilotów, w skład której wchodził również B. Arct, bez większych problemów zdołała przedostać się do Casablanki, gdzie 26 czerwca wsadzono ich na pokład płynącego na Gibraltar statku. Tam Polacy przesiedli się na inny statek, którego portem docelowym był Liverpool. Do celu podróży dotarli 12 lipca i natychmiast zostali skierowani na badania i weryfikację. Przy okazji kolejnej weryfikacji (pierwszą przeprowadzono jeszcze we Francji) B. Arcta sklasyfikowano jako pilota bombowego²³, jednakże nie skierowano go do służby liniowej.

20 Tamże, s. 35.

21 Tamże, s. 37.

22 Tamże, s. 41.

23 Tamże, s. 47.

Zamiast tego otrzymał przydział jako *ferry pilot* – byli to piloci, którzy nie wykonywali lotów bojowych, zajmowali się natomiast rozprowadzaniem samolotów po różnych lotniskach. Pod wieloma względami była to służba o wiele trudniejsza niż walka w normalnym dywizjonie, gdyż pilot rozprowadzający maszyny po różnych częściach Wielkiej Brytanii lub nawet całego Imperium Brytyjskiego musiał nie tylko latać w bardzo różnych warunkach atmosferycznych, ale również dobrze znać wiele rodzajów maszyn używanych przez wojsko. Wśród pilotów rozprowadzających można wymienić wiele znamienitych osobistości, m.in. gen. Ludomiła Rayskiego, córkę marszałka Piłsudskiego, Jadwigę, Stefanię Wojtułanis-Karpińską, Annę Leską-Daab²⁴ czy jednego z twórców polskich Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych, Jerzego Drzewieckiego.

B. Arct swoją pracę wspominał w następujący sposób:

Latam przeważnie na maszynach myśliwskich, szybkich Hurricane, Spitfire, Curtiss. Orientacja w złej pogodzie trudna, latać nam nie wolno powyżej 2000 stóp, radia nie ma. Trzeba rzeczywiście dużo doświadczenia i opanowania, by w złej pogodzie maszynę doprowadzić do miejsca przeznaczenia, a przecież większości lotnisk nie znamy i trzeba je wyszukiwać z mapy. Na szczęście wylatałem już tutaj w Anglii przeszło 120 godzin, rozprowadzając samoloty i obecnie mam sporo doświadczenia w tym kierunku. Jestem jednym z niewielu pilotów Ferry Pool, którzy (tu stuka w suche drewno) nie rozbili maszyny. Mam już 14 typów samolotów angielskich i amerykańskich²⁵.

Wspominał również o tym, jak wyglądało wprowadzenie pilota rozprowadzającego do nowego typu samolotu:

Wczoraj latałem na Blenheim, lekkim bombowcu. Zupełnie łatwy, nie wiem czemu robili z nim w Kemble tyle ceremonii. Trzeba zresztą przyznać, że przy treningu, jaki mamy jako ferry piloci, zapoznajemy się jedynie z urządzeniem kabiny, które na każdej maszynie jest inne i lecimy bez żadnych dubli, bo nie ma po prostu na to czasu²⁶.

W maju 1941 r. B. Arct został awansowany do stopnia porucznika, co prawdopodobnie było nagrodą za udział w pokazach lotniczych, które w kwietniu i maju 1941 r. były organizowane w Londynie. Podczas pokazów odbywających się dla pracowników ambasady amerykańskiej i szefów produkcji B. Arct latał na P-40 Kittyhawk²⁷. Krótco potem, na początku czerwca został przeniesiony do 61 Operational Training Unit w Heston²⁸.

24 Anna Leska-Daab. *Pierwsza kobieta w ATA*, <http://lotniczapolska.pl/Anna-Leska-Daab--Pierwsza-kobieta-w-ATA,28688>, [dostęp 22 II 2016].

25 B. Arct, *Pamiętnik...*, s. 55.

26 Tamże, s. 61.

27 Tamże, s. 60.

28 W. Zmyślony, dz. cyt.

Szkolenie myśliwskie w Heston zakończył na początku października i natychmiast otrzymał przydział do 306 „Toruńskiego” Dywizjonu Myśliwskiego. W nowej jednostce ppor. Arct spotkał wielu doświadczonych pilotów – weteranów walk w Polsce, Francji i Bitwy o Anglię, wśród których można wymienić choćby Stanisława Skalskiego. Pobyt w nowej jednostce por. Arct wspominał w następujący sposób:

Dywizjonem 306 dowodzi kpt. Wczelik, mój znajomy z Lon, dowódcami flight'ów, czyli eskadr są kpt. Zieliński i por. Skalski. Dywizjon był przez szereg miesięcy w akcji bojowej w Northolt i obecnie przeszedł na odpoczynek do Speke. Zostałem przydzielony do flight „A”, trochę żałuję, bo w „B” kupa znajomych, jest Ginger, George Szpakowicz i Marcisz, który tymczasem przebywa w szpitalu.

[...] Samoloty tutaj w Speke to Spitfire I i II, ale w akcji są już Spitfire V z dwoma działkami 20 mm i czterema k.m.

Praca dywizjonu na odpoczynku nie jest zbyt ciężka, lata się na eskrotowanie konwojów płynących wzdłuż brzegów Anglii i siedzi się w „readiness”, czyli gotowości bojowej. Polega to na tym, że wyznaczona ilość pilotów znajduje się od świtu do zmroku na lotnisku w „dispersalu” całkowicie przygotowana do startu, tak że na dany sygnał „scramble” może wystartować w ciągu paru minut²⁹.

Na swój chrzest bojowy B. Arct musiał czekać aż do grudnia, kiedy jego jednostka została wyznaczona do eskortowania grupy bombowców udających się nad Brest. W okresie tym nie odniósł żadnych sukcesów, zdobywał jednak kolejne cenne doświadczenia, które pozwoliły mu na stopniowe awanse w dywizjonowej hierarchii. 306 „Toruński” Dywizjon Myśliwski opuścił na początku 1943 r. Był to okres, w którym dywizjony brytyjskie wykonujące misje bojowe nad Francją coraz rzadziej napotykały na nieprzyjacielskie samoloty – większość sił niemieckiej Luftwaffe była zaangażowana w Afryce i na froncie wschodnim.

W celu umożliwienia polskim pilotom walki z Luftwaffe powołano do życia Polski Zespół Myśliwski, zwany potocznie „cyrkiem Skalskiego”, od nazwiska dowódcy, znanego polskiego asa Stanisława Skalskiego. W skład jednostki mieli wejść tylko najbardziej doświadczeni piloci, którzy mieli za sobą co najmniej 30 lotów bojowych. Zaciąg do „cyrku” był ochotniczy – spośród pilotów 306 „Toruńskiego” do walki w Tunezji zgłosiło się tylko dwóch pilotów – B. Arct i dowódca dywizjonu kpt. pil. Kazimierz Rutkowski. Sam por. Arct wspominał po latach:

– Proszę panów – zaczyna Kazio swoim niskim głosem. – Nadeszło pismo z Inspektoratu Lotnictwa w sprawie ochotniczej grupy pilotów myśliwskich do Północnej Afryki. Potrzeba jest piętnastu pilotów z dużym doświadczeniem bojowym. Wyjazd na trzy miesiące, po których grupa będzie wymieniona. Warunki: najmniej roczny pobyt w dywizjonie myśliwskim i wykonane co najmniej trzydzieści lotów bojowych.

29 Tamże, s. 73.

Wyjazd nastąpi w ciągu bardzo krótkiego czasu. Nie mogę panom powiedzieć, na którym froncie grupa będzie walczyć, nie znam również szczegółów pracy i organizacji. Ewentualni ochotnicy zgłoszą się dzisiaj do mojej kancelarii. Czy któryś z panów reflektuje na wyjazd?

Bez wahania podnoszę rękę do góry i rozglądam się dookoła. Jestem sam. Zachciało ci się banany prostować – żartuje Krzem, mój przyjaciel latający zwykle w jednej ze mną sekcji.

Przywiozę ci małpę, będziesz miał bliźniaka – odpowiadam ze złością³⁰.

Ostatecznie jedynym pilotem z 306 „Toruńskiego” Dywizjonu Myśliwskiego, który został przydzielony do Polskiego Zespołu Myśliwskiego, został B. Arct. Do Afryki Północnej Polacy dotarli na początku marca 1943 r., zaś na pierwsze loty musieli czekać aż do 16 marca, kiedy to miały miejsce pierwsze loty zapoznawcze na nowym terytorium. Walki nad pustynią okazały się niezwykle owocne dla por. Arcta, który w pierwszych dniach kwietnia uszkodził nad Gabes Messerschmitta Bf 109, następnie 18 kwietnia 1943 r. zestrzelił prawdopodobnie włoski myśliwiec Macchi Mc 202 Folgore. On sam wspominał owo wydarzenie w następujący sposób:

– Z tyłu pojedynczy samolot, pikuje na nas.

Dostrzegam dziwną sylwetkę atakującą naszą dwójkę. To włoska Macchi 202, która widocznie nie zauważyła, że jest nas sześciu i odważnie pikuje na dwójkę Macieka. Wszystkie Spitfire’y jak na komendę, zakręcają ostro w lewo. Włoch dostrzegł już, że wybrał się ze swoim atakiem nie w porę i gwałtownie wyciągając, stara się ustąpić z pola walki. Trudno mu jednak mierzyć się z naszymi szybkimi maszynami. Sześć wydłużonych nosów Spitfire’ów zadziera się w górę i polowanie się rozpoczyna.

Jestem na zewnętrznym łuku skrętu i zostaję w tyle. Przeklinając w duchu mego pecha, obserwuję, jak Maciek z Jasiem atakują we dwójkę. Jednak w zapale walki przeszkadzają jeden drugiemu i Włoch unika ognia szybkim wywrotem. Wacek ścina na mordę i zaczyna szaleńczą pikę. Nachodzi mój moment. Będąc z tyłu, nie jestem skrępowany w ruchach innymi maszynami i szybko znajduję się teraz na czele pogoni. Pierwszą serię oddaję prawie z prostopadłej piki, zaledwie na 300 metrów od Włocha. Z kadłuba Macchi sypią się jakieś kawałki, ale nie zmniejsza on szybkości ani nie przerywa pikowania. Zaciskam zęby i daję mu długą serię, po której za ogniem Włocha pojawia się smuga czarnego dymu.

– Teraz cię mam – mruczę przez zęby.

Strzelam trzecią serię, znów coś się sypie, dym gęstnieje. Koncentruję całą uwagę na ściganej maszynie i przyciskam jeszcze raz spust. Po dwóch sekundach ognia kończy mi się amunicji. Włoch z potężnym pióropuszem czarnego dymu leci prostopadle

30 Tamże, s. 127.

w dół. Spoglądam na ziemię i stwierdzam, że jestem niemożliwie nisko. Tuż pod mną rysują się poszarpane ściany skalistych gór. Gwałtownie ściągam drążek i przez następne parę sekund jestem oślepiiony na skutek gwałtownego odpływu krwi z głowy. „Budzę” się na dobrych 8 000 stóp. Rozglądam się dookoła, ale nigdzie nie mogę dojrzeć mojej Macchi. Musiała się gdzieś rozbić w górach. Ponad głową błyska w słońcu niebieskawa maska Spitfire’a. Dołączam do niego i rozpoznaję w kabinie profil Wacka. Wracamy do bazy razem.

– Cholera – przeklinam na ziemi – nie widziałem. Jak rąbnął w góry musiałem wyciągnąć i dostałem „black – out” (zaciemnienia). Może któryś z was go przyuważał? – pytam reszty.

Niestety, nikt nie dostrzegł końca mojej Macchi, choć wszyscy obserwowali pościg i widzieli czarny dym z silnika.

[...] Stach odciąga mnie na bok:

– Widzisz, masz nauczkę na przyszłość. Po co było za nim pikować do końca. Trzeba było odejść na bok i obserwować, miałbyś teraz „zniszczony”, zamiast „prawdopodobny” – poucza mnie po cichu³¹.

Okazję do wykorzystania nauk S. Skalskiego por. Arct miał już dwa dni później:

Poprawiam się w siedzeniu, sprawdzam celownik i spust działek. Jeżeli ziemia się nie myli, Niemcy muszą być gdzieś bardzo blisko. Nagle przebiega przede mną jakby prąd elektryczny. Daleko przed nami pojawia się szereg szybko powiększających się punkcików. Radio znów się odzywa, tym razem wyraźnym lwowskim akcentem:

– Uwaga, z przodu, z prawej samoloty.

[...] Bez słowa rozkazu atakujemy. Powietrze napętnia się wściekłym rykiem goniących się i zwijających w gwałtownych ewolucjach samolotów. Sześciu na dwudziestu – ale tych sześciu to weterani bojów w Polsce, Francji i Anglii, to ludzie, którzy od czterech lat znajdują się w pogoni za Luftwaffe, szukając rewanżu za doznane krzywdy.

Oddaję krótką serię do przewijającej mi się przed maską silnika maszyny i wybieram inną, bardziej dogodną ofiarę. Na 800 metrów z przodu dostrzegam wydłużoną sylwetkę Messerschmitta, ostrym zawrotem usiłującego skryć się w słonecznym blasku.

– Ty będziesz mój – szepczę, podciągając maszynę. Na moment nerwy mi się odprężają, odczuwam natychmiastową ulgę. Niemiec wyrównuje i przez pewien czas leci po prostej. Jestem za nim o jakieś 300 metrów i uważnie biorę go na celownik.

Widocznie mnie zauważył, bo szybko wywraca, starając się mnie stracić z ogona. Miętko przekładam maszynę na plecy i lekko ściągam drążek. Jestem znów za nią, już znacznie bliżej. Odkładam poprawkę i naciskam spust. Rozlega się znane klekotanie działek, przez kadłub Spitfire’a przebiega drżenie. Przerzywam i obserwuję rezultat. Niemiec leci dalej i rozpoczyna nowy zawrót pod słońce.

31 Tamże, s. 179–180.

Daję mu drugą serię – znowu nic. Ogarnia mnie złość:

– Z czego tę cholerę zbudowali, że się nie chce rozlecieć – przebiega mi przez głowę.

Jesteśmy obaj na plecach, gdy oddaję trzecią długą serię i z rozpaczą dostrzegam smugi „tracerów” tryskające spod mych skrzydeł. Znak, że kończy mi się amunicja. Jeszcze jedna seria działka i karabiny cichną. Nie ma czym strzelać.

Za ogonem Niemca pojawia się cienka, czarna smuga i powoli gęstniejąc, zamienia się w białawy, szeroki pas dymu. Serce podchodzi mi do gardła. Dostał i to dobrze. Lecimy obaj dalej, jestem za nim najwyżej o sto metrów i widzę czarne krzyże na jego skrzydłach. Bezsilność doprowadza mnie do szału, nie mam amunicji, a Messerschmitt, choć kopci coraz więcej, ani rusz nie chce się zapalić, ani wpaść do morza.

[...] Źle – myślę – znów mogę zgłosić tylko „prawdopodobny”. Żeby go jasny – szlag trafił.

Jakby słuchając mego przekleństwa, Niemiec niespodziewanie przechylił się przez skrzydło i ciągnąc za sobą białą smugę, wali się w dół korkociągiem. Wydaje jakiś nieartykułowany okrzyk i pikuje za nim, przezornie jednak rozglądając się przy tym dookoła³².

Następnego dnia por. Arct uszkodził kolejnego Messerschmitta, niestety był to już ostatni sukces pilota na afrykańskim niebie. Na początku lipca 1943 r. był członkiem „cyrku Skalskiego” wrócił do Anglii, gdzie początkowo trafił do 306 „Toruńskiego”, jednakże po kilku dniach na prośbę mjr. Jana Falkowskiego otrzymał przydział do słynnego 303 „Kościuszkowskiego” Dywizjonu Myśliwskiego. W nowej jednostce weteran walk w Afryce Północnej przejął dowództwo nad eskadrą „B”, którą wcześniej dowodził kpt. Witold Retinger.

Służba w słynnym dywizjonie okazała się dla B. Arcta niezwykle owocna, gdyż już po sześciu dniach od objęcia dowodzenia nad eskadrą „B” odniósł wspaniały sukces – 17 sierpnia 1943 r. zestrzelił nad Francją niemiecki myśliwiec Fw 190. Focke Wulf Fw 190 był łakomym kąskiem dla każdego pilota RAF. Była to dobrze uzbrojona³³, bardzo szybka i zwrotna maszyna myśliwsko-bombowa, która cieszyła się dużą popularnością wśród niemieckich pilotów.

Dawny dowódca 10 plutonu Łącznikowego tak wspominał swoje zakończone kolejnym zwycięstwem spotkanie z Fw 190:

O parę tysięcy stóp w dole dostrzegam cztery samoloty. Jest zbyt daleko, by je rozpoznać. Dostyc niechętnie skręcam w ich stronę, święcie przekonany, że to Spitfire’y. Na wszelki wypadek prowadzę trójkę jak do ataku.

³² Tamże, s. 183–184.

³³ Prototyp oznaczony jako Fw 190 V7 był uzbrojony w 4 karabiny maszynowe MG 17. Wersja A-2 dysponowała już dwoma karabinami maszynowymi MG 17 i dwoma działkami MG 151 kal. 20 mm. Kolejne wersje przystosowano do przenoszenia ładunku bomb, który dochodził nawet do 1000 kg. W wersji A-4/R6 na zamontowano podskrzydłowe wyrzutnie pocisków typu móżdziejowego Wfr.Gr.21 kal. 21 cm. W. Szewczyk, *Samoloty, przeciwko którym walczyli Polacy*, Warszawa 1997, s. 82–84.

– To Messerschmitty – krzyczy jakiś zdenerwowany głos, w którym rozpoznaje sierżanta Ruteckiego.

– Focke Wulfy, cholera – mruczę do siebie, rozpoznając ich grube mordy i pękate kadłuby. – Atakujemy – mówię przez radio.

Mamy ich poniżej i z przodu, pozycja do ataku idealna. Wybieram dowódcę, licząc, że z resztą rozprawią się moi boczni. Szkopy ostro wykrcęją w lewo, chcąc uniknąć ataku, jest jednak dla nich zbyt późno. Na trzystu jardach oddają krótką serię ze sporą poprawką i ze zdumieniem stwierdzam, że go trafiłem. Na lewym skrzydle Focke Wulfa rozrywają się moje pociski. Dają drugą, krótką serię i znów trafiam, tym razem w prawe skrzydło, coś tam wybucha.

Czary, czy co – myślę niemal przerażony własną celnością. Trzeba cholere skończyć.

Dochodzę do niego po raz drugi, już zupełnie z tyłu, i otwieram ogień. Trzymam go na celowniku wprost przed sobą i pruję z zaciśniętymi zębami. Przerywam strzelanie dopiero wtedy, gdy grozi mi zderzenie. Wyciągam w górę i z ciekawością obserwuję mojego Szkopa, gotowego do nowego ataku. Dalsze marnowanie amunicji jest jednak zbyt kosztowne. Niemiec nie czuje się widocznie zbyt dobrze po mojej ostatniej serii, bo z kadłuba zaczynają się sypać jakieś kłaki.

– No i co dalej – chcę koniecznie zobaczyć jego koniec.

Nie czekam długo. Nagła eksplozja i cały Focke Wulf staje w płomieniach, by za chwilę zwalić się w piękny korkociąg³⁴.

Szczęście wydawało się sprzyjać por. Arctowi, którego jednostka latem 1944 r. została wyznaczona do zwalczania pocisków V-1. Weteran walk w Afryce Północnej zapisał na swym koncie dwie bomby latające, zaś 14 sierpnia 1944 r. zestrzelił kolejnego Messerschmitta Bf 109. Niemiecki myśliwiec padł łupem polskiego pilota w rejonie Chalons-sur-Marne³⁵.

Był to już jednak ostatni sukces polskiego pilota. 6 września 1944 r. B. Arct został zestrzelony nad Holandią i awaryjnie lądował na południowy wschód od Arnhem. Niestety nie udało mu się uniknąć niewoli. Już po zestrzeleniu uniknął pojmania i dostał się na farmę, na której bezskutecznie próbował uzyskać pomoc. Dopiero na drugiej farmie zestrzelony pilot otrzymał propozycję pomocy, jednakże po chwili pojawili się holenderscy policjanci, którzy aresztowali lotnika i przekazali go Niemcom³⁶.

Pierwszym miejscem, do którego B. Arct trafił jako jeńiec, był areszt w Arnhem, skąd przewieziono go do obozu jeńieckiego w Oberursel, gdzie polski pilot dotarł 12 września 1944 r. Z Oberursel trafił do Wetzlar, skąd po krótkim pobycie przeniesiono go do Stalagu Luft 1 w Barth na Pomorzu Zachodnim. Obóz

34 B. Arct, *Pamiętnik...*, s. 240–241.

35 W. Zmysłony, dz. cyt.

36 B. Arct, *Pamiętnik...*, s. 265.

jeniecki, w którym spędził resztę wojny, został wyzwolony przez Armię Czerwoną, jednakże polski oficer nie miał z tego powodu żadnych nieprzyjemności i razem z innymi żołnierzami przetrzymywanymi w obozie został przewieziony do Wielkiej Brytanii. W dniu 9 maja 1945 r. B. Arct był już w Blackpool.

Po zakończeniu wojny zdecydował się na powrót do kraju. Do Polski wrócił w 1947 r. Początkowo zamieszkał we Wrocławiu, a następnie w Warszawie. Zajmował się tworzeniem ilustracji do książek, a po 1956 r. rozpoczął pracę w wydawnictwie Ministerstwa Obrony Narodowej. Jedynym nieprzyjemnym epizodem w powojennych losach B. Arcta było aresztowanie w 1959 r. Zasłużony pilot i weteran zajmował się wówczas tworzeniem książki pt. *Samoloty świata*, w której zawarte były dane taktyczno-techniczne różnych typów samolotów. Informacje na ten temat przesyłały do B. Arcta wytwórnie lotnicze, jednakże brakowało danych dotyczących sowieckich myśliwców odrzutowych MiG. Te informacje znalazł B. Arct w jednym z numerów popularnego pisma „Skrzydłata Polska”. Podanie ich w książce stało się podstawą do aresztowania pod zarzutem *ujawnienia tajemnicy państwa sojuszniczego*. Zwolniono go dopiero, gdy podał źródło tych informacji³⁷.

B. Arct zajmował się również pisaniem książek o tematyce lotniczej. W sumie jego prace sprzedawały się w liczbie 3,3 miliona egzemplarzy. Zmarł w maju 1973 r. w Siedlcach, gdzie mieszkał od 1970 r. w lokalu ufundowanym³⁸ przez wojewodę siedleckiego.

Eugeniusz Ebenrytter

Jednym z wielu lotników Armii „Łódź” był pilot Eugeniusz Ebenrytter. W przeciwieństwie do wielu swoich kolegów z 32 Eskadry Rozpoznawczej był związany z regionem łódzkim – urodził się 2 grudnia 1914 r. w Pabianicach i w tym mieście spędził młodość. W jego karcie ewidencyjnej w Bazie Lyon-Bron znalazła się informacja, że jego ojciec Jan mieszka w Pabianicach przy ulicy Reymonta 28³⁹.

O rodzinie nie wiadomo zbyt wiele. Ojciec przyszłego pilota urodził się 16 stycznia 1887 r. w Pabianicach. J. Ebenrytter ożenił się ze swoją rówieśniczką Anną Morawską⁴⁰. Małżonkowie doczekali się dwóch synów: Eugeniusza i Stefana. Bliższe informacje na temat J. Ebenryttera są mało dokładne. Istnieją pewne poszlaki wskazujące, iż ojciec pilota 32 ER mógł walczyć w powstaniu

37 W. Zmyślony, dz. cyt.

38 Tamże.

39 Ebenrytter Eugeniusz Dziszlaw. *Zeszyt ewidencyjny I. Lista ewidencyjna.*, IPMS, LOT.A.IV.1/27/1, s. 1.

40 Eugeniusz Ebenrytter, 1914 – 1976, https://www.myheritage.pl/names/eugeniusz_ebenrytter, [dostęp 24 I 2016].

warszawskim⁴¹, jednakże nie można jednoznacznie rozstrzygnąć, czy nie doszło tutaj do przypadkowej zbieżności nazwisk. Ojciec E. Ebenryttera miałby w sierpniu 1944 r. 57 lat, a więc trudno powiedzieć, czy byłby w stanie dotrzymać kroku młodszymi żołnierzom. Pewne informacje na temat ojca przyszłego lotnika pojawiają się natomiast na stronie Pabianickiego Towarzystwa Cyklistów. Według informacji dostępnych w źródłach jednym z założycieli PTC miał być J. Ebenrytter. W jego działalności na rzecz powstania PTC dzisiejsi członkowie klubu widzą przejaw nie tylko działalności społecznikowskiej, ale również patriotycznej:

Nie ulega wątpliwości, że celem patriotycznie nastawionych założycieli klubu na czele z Janem Ebenrytterem było stworzenie zrębów, podstaw do niezależnej działalności, przygotowującej młodych Polaków na zbliżający się czas wolności i niepodległości. Rejestracja statutu i legalizacja działania PTC przez carskie władze guberniane w Piotrkowie Trybunalskim trwały 3 lata. Po rewolucji 1905 roku i krwawych wydarzeniach, które miały miejsce również w Pabianicach, władze rosyjskie poszły na ustępstwa. Jednak uczyniły to niechętnie i wynajdując różne rzekome niedociągnięcia formalno-prawne, a w gruncie rzeczy chodziło o wyeliminowanie wszystkiego, co przypominało polską tradycję⁴².

Na kolejny ślad J. Ebenryttera można natrafić, poszukując informacji na temat działalności Banku Ludowego w Pabianicach. Na kartach *Sprawozdania Jubileuszowego Banku Ludowego w Pabianicach Spółdzielni z Ograniczoną Odpowiedzialnością za okres 1902–1927* pojawia się informacja, iż J. Ebenrytter piastuje stanowisko prezesa zarządu⁴³. Kolejnych informacji na temat rodziny Ebenrytterów dostarcza zamieszczona na końcu wspomnianej publikacji jubileuszowej lista członków Banku Ludowego w Pabianicach na rok 1927. Wśród wymienionych alfabetycznie członków banku wspomniany jest również J. Ebenrytter, urzędnik, nieposiadający samodzielnego warsztatu pracy, w którego posiadaniu znajduje się nieopisana dokładniej „nieruchomość miejska”⁴⁴.

O Stefanie Ebenrytterze nie wiadomo zbyt wiele. Informacja na jego temat pojawia się w wydawanym w Łodzi dzienniku „Ilustrowana Republika” z niedzieli 14 sierpnia 1938 r. S. Ebenrytter jest bohaterem krótkiej notki prasowej poświęconej tragicznemu wypadkowi drogowemu.

Jerzy Frajtag, zamieszkały przy rodzicach w Chocianowicach za Rudą Pabianicką, jechał wraz kilku kolarzami szosą na rowerze w kierunku Pabianic. Chłopiec

41 A. Doprat, *Warszawo pamiętasz?* <http://zjednoczeniepabianickie.pl/zd/page3/files/5b89ed353db5403cba-8e2927b6e42e50-10.html>, [dostęp 24 I 2016].

42 *Powstanie i rozwój klubu PTC w latach 1906 – 1919*, <http://zapasy.com.pl/historia-klubu-i-sekcji-zapasnyczej/>, [dostęp 25 I 2016].

43 *Sprawozdanie Jubileuszowe Banku Ludowego w Pabianicach Spółdzielni z Ograniczoną Odpowiedzialnością za okres 1902–1927*, Pabianice 1927, s. 16.

44 Tamże, s. 59.

przez jakiś czas trzymał się za dużym wozem, ładowanym sianem i w ten sposób zupełnie nie miał widoku na drogę.

W pewnym momencie młody kolarz zapragnął szybszej jazdy, i wymijając wóz, który miał przed sobą, znalazł się na lewej stronie jezdni.

Nieszczęśliwy chłopiec nie widział nadjeżdżającego od strony Pabianic z dużą szybkością samochodu osobowego. Na hamowanie nie było już czasu, gdyż chłopiec wyłonił się zza wozu w ostatniej niemal chwili. Samochód w całym pędzie wpadł na rowerzystę, który poniósł śmierć na miejscu.

Wóz prowadził Stefan Ebenrytter, zam. w Pabianicach⁴⁵.

Niestety brak innych informacji na temat S. Ebenryttera. Jego brat Eugeniusz, gdy miał miejsce nieszczęśliwy wypadek, był już słuchaczem Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, do której uczęszczał od stycznia 1936 do października 1938 r. Nie był to jednak koniec jego lotniczej edukacji. Kolejnym ważnym etapem nauki było ukończenie Wyższego Kursu Pilotażu w Grudziądzu. Kurs trwał od 1 maja 1938 r. do 1 sierpnia 1938 r. E. Ebenrytter ukończył go z wynikiem dobrym.

Oprócz tego o przedwojennej karierze ppor. Ebenryttera nie wiadomo zbyt wiele. Dostępne dokumenty pozwalają stwierdzić, że dobrze posługiwał się językiem niemieckim w mowie i piśmie. W rubryce „Znajomość okolic Polski i krajów obcych” pojawił się ciekawy zapis – „Polska z wyjątkiem Śląska, Niemcy okolice Aachen”⁴⁶.

E. Ebenrytter wstąpił do wojska w październiku 1935 r. Początkowo trafił do Szkoły Podchorążych Piechoty, gdzie przebywał do początku 1936 r., kiedy to trafił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa. Dęblińską Szkołę Orłąt ukończył 15 października 1938 r., i już następnego dnia został skierowany do 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu, do 32 Eskadry⁴⁷. Był to jednak „przydział czasowy”, spowodowany brakiem pilotów. Zasadniczym przydziałem ppor. Ebenryttera był poznański dyon myśliwski⁴⁸. Ppor. Ebenrytter nie miał jednak okazji usiąść za sterami samolotu myśliwskiego podczas wojny obronnej w Polsce.

Kampanię wrześniową spędził, walcząc w szeregach przydzielonej do Armii „Łódź” 32 ER, wyposażonej w samoloty PZL.23 Karaś. Pierwszy lot bojowy ppor. Ebenrytter wykonał 1 września z lotniska polowego w Sokolnikach pod Ozorkowem. Zadaniem załogi w składzie: por. obs. Nowak, ppor. pil. Ebenrytter i kpr. strz. Tyrakowski było przeprowadzenie rozpoznania w rejonie Kluczbork – Oleśno. Załoga Karasia stwierdziła, że w tej okolicy znajduje się duże zgrupowanie

45 Śmierć 16-letniego chłopca pod kołami samochodu, „Ilustrowana Republika”, 1938, nr 222, s. 6.

46 Ebenrytter Eugeniusz Dżdzisław. Zeszyt ewidencyjny I. Lista ewidencyjna, IPMS, LOT.A.IV.1/27/1, s. 2.

47 Tamże, s. 3.

48 Tamże, s. 1.

nieprzyjacielskich czołgów i pojazdów mechanicznych. Uwagę załogi dowodzonej przez por. Nowaka zwróciły silne stanowiska obrony przeciwlotniczej nieprzyjaciela rozlokowane w pobliżu znajdującego się w tym rejonie dużego kompleksu leśnego⁴⁹.

Kolejny lot ppor. Ebenrytter wykonał w składzie załogi dowodzonej przez por. obs. Gębika. Zadaniem, które postawiono przed por. Gębikiem, ppor. Ebenrytterem i kpr. strz. Gębickim, było skryte przedostanie się nad Wrocław i zrzuć ulotek propagandowych⁵⁰. Zadanie to, pod osłoną nocy, wypełniono bez większych trudności i spotkania z niemieckimi myśliwcami.

O dalszych wrześnieowych losach ppor. Ebenrytter trudno powiedzieć coś więcej. Wiadomo tylko, że w nocy z 17 na 18 września 1939 r., o godz. 1.00, na rozkaz dowódcy 32 ER, kpt. obs. Mieczysława Ryszkiewicza, przekroczył granicę państwową w Kutach wraz z rzutem kołowym 32 ER⁵¹. W Rumunii ppor. Ebenrytter nie przebywał zbyt długo – podobnie jak innym polskim żołnierzom śpieszyło mu się, by ponownie dostać broń do ręki. Szansę na dalszą walkę stwarzało tylko przedostanie się do Francji.

W oparciu o dostępne dokumenty jesteśmy w stanie odtworzyć wędrówkę ppor. Ebenrytter. Pomiędzy 19 a 27 września podróżował do miejscowości Tulcea, gdzie przebywał pomiędzy 2 a 8 października. W dniu 5 października otrzymał paszport, który umożliwił mu dalszą podróż do Francji. 9 października wyjechał do Bałczik w Bułgarii, gdzie dotarł 5 listopada 1939 r. W bułgarskim Bałcziku musiał dostać się na jakiś statek, którego nazwa niestety nie pojawia się w dokumentach. Następnie przez Konstantynopol i Maltę dotarł do Francji⁵², gdzie trafił do bazy Lyon-Bron. Niestety trudno jest przedstawić francuskie losy ppor. Ebenrytter. Prawdopodobnie nie wziął udziału w walkach na francuskim niebie – Francuzi bardzo niechętnie dopuszczali polskich lotników do udziału w walkach. Co więcej, na porządku dziennym było podważanie ich umiejętności i kompetencji, co prowadziło do dodatkowych konfliktów pomiędzy Polakami i Francuzami. Nieco więcej na temat wojennych losów E. Ebenrytter można powiedzieć odnośnie do jego pobytu w Anglii, gdzie jego pierwszym przydziałem po zakończeniu szkolenia był 307 Dywizjon Myśliwski Nocny „Lwowskich Puchaczy”.

O bojowej działalności E. Ebenrytter w 307 DM nie wiadomo zbyt wiele – według ustaleń Wojtka Matusiaka i Roberta Gretzyngiera, *sergeant* E. Ebenrytter 6 lutego 1941 r. uszkodził swojego Defianta N3432 podczas awaryjnego lądowania w Squires Gate⁵³. W jednostce nie przebywał zbyt długo – do

49 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 162.

50 Tamże, s. 163.

51 *Ebenrytter Eugeniusz Zdzisław. Zeszyt...*, s. 3.

52 Tamże, s. 4.

53 R. Gretzyngier, W. Matusiak, *Polacy w obronie Wielkiej Brytanii*, Poznań 2007, s. 372.

dywizjonu trafił 15 grudnia 1940 r., a opuścił go 16 kwietnia 1941 r., kiedy to skierowano go do No. 6 Bombing and Gunnery School⁵⁴ w Mountain View w Ontario. Według dostępnych w Internecie informacji w szkole wykorzystywano samoloty Avro Anson, Fairey Battle, Northrop Nomad, Bristol Bolingbroke i Westland Lysander.

Niestety w dostępnych źródłach brak dokładnej informacji na temat tego, jak długo E. Ebenrytter przebywał w 6 BGS. Pobyt w kanadyjskiej szkole nie był zbyt długi, gdyż już w kwietniu 1942 r. trafił do 302 Dywizjonu Myśliwskiego „Poznańskiego”. Jako pilot „Poznańskich Kruków” brał udział w zakończonej powodzeniem akcji nad kanałem La Manche 7 września 1942 r., podczas której pilotując Spitfire’a Mk V o numerze seryjnym EN852, o godz. 10.20 uszkodził nad Dover niemieckiego Focke Wulfa Fw 190⁵⁵. Był to jedyny oficjalnie uznany sukces E. Ebenryttera jako pilota myśliwskiego.

Uszkodzenie niemieckiego myśliwca dało mu 410 pozycję na Liście Bajana – oficjalnym zestawieniu wszystkich sukcesów odniesionych przez pilotów Polskich Sił Zbrojnych podczas II wojny światowej.

W źródłach można natrafić na wiele informacji na temat jeszcze jednego lotu bojowego w wykonaniu E. Ebenryttera. Lot 14 października 1944 r. zdecydowanie nie należał do najszcześniejszych akcji w wykonaniu pabianiczana. E. Ebenrytter już wówczas w stopniu flight lieutenant (polski odpowiednik stopnia kapitana) pilotujący Spitfire’a Mk IX o numerze seryjnym ML358 H⁵⁶ został zestrzelony przez niemiecką obronę przeciwlotniczą nad Holandią⁵⁷.

Kapitan Ebenrytter prowadził w tym locie sekcję maszyn z 302 Dywizjonu na rozpoznanie. Pomimo trudności z opanowaniem uszkodzonego samolotu zdołał wylądować na uszkodzonym myśliwcu i podjął próbę przedostania się na „właściwą” stronę linii frontu. Niestety ambitny plan przedarcia się przez linię frontu i szybkiego powrotu do swoich nie został zrealizowany. Niemcy namierzyli i pojмали zestrzelonego lotnika, który na krótko trafił do Rijsbergen, gdzie został przesłuchany i przekazany niemieckiej żandarmerii. Na posterunku miał przebywać trzy dni – E. Ebenrytter zaczął już snuć plany ucieczki, gdy niespodziewanie przeniesiono go do cywilnego więzienia w Bredzie. Stamtąd następnego dnia pomaszerował wraz z innym więźniem do Amersfoort. Po krótkim pobycie w Amersfoort skierowano go do Apeldoorn. Podróż miał odbyć pociągiem wraz z innym oficerem.

54 Tamże, s. 492.

55 *Circus 217, September 7th 1942*, <http://forum.12oclockhigh.net/archive/index.php?t-4952.html>, [dostęp 25 I 2016].

56 *Flight of Spitfire IX ML358 and Flight Lieutenant E Z Ebenrytter on 1944-10-14*, <https://backtonormandy.org/the-history/air-force-operations/airplanes-allies-and-axis-lost/spitfire/4153943.html>, [dostęp 25 I 2016].

57 H.A. Halliday, *For Polish Researchers*, <http://www.rafcommands.com/archive/20130.php>, [dostęp 25 I 2016].

Polak wykorzystał nadarzącą się okazję i wyłamał okno w przedziale, a następnie wyskoczył z pociągu jadącego z prędkością 30–40 mil na godzinę⁵⁸. Z okazji skorzystał również jego towarzysz. Uciekinierzy zostali otoczeni troskliwą opieką przez miejscowych, którzy ułatwili im nawiązanie kontaktu z ruchem oporu, który umożliwił im powrót do swoich. Pod koniec 1945 r. E. Ebenrytter został odznaczony Krzyżem *Virtuti Militari* V klasy. Po wojnie wyemigrował do Australii. Zamieszkał w Adelaidzie, gdzie zmarł 1 grudnia 1976 r.

Antoni Falukiewicz

Urodzony w Brodach, w województwie Tarnopolskim. Był jednym z tych weteranów Lwowskiego III/6 Dywizjonu Myśliwskiego, którzy związali się z Łodzią na dłużej. Rodzina, w której dorastał młody Antoni, nie należała do najbogatszych. On sam pisał, że należeli do grona średnio zamożnych⁵⁹ rzemieślników. Ojciec przyszłego żołnierza 6 Pułku Lotniczego we Lwowie walczył w I wojnie światowej w szeregach armii austro-węgierskiej. Był to jednak zaledwie krótki epizod.

Ojciec Antoniego, Bazyli Falukiewicz, w 1914 r. został powołany do wojska i trafił do twierdzy przemyskiej. W obronie Przemyśla nie walczył jednak zbyt długo, gdyż podczas pierwszego szturmego został pojmany, a kolejne cztery lata spędził w rosyjskiej niewoli, z której wrócił dopiero po zakończeniu wojny⁶⁰. Kolejnych kilka lat rodzina Falukiewiczów spędziła w Brodach, które opuścili w 1922 r., gdy Bazyli znalazł pracę w zakładach drzewnych znajdujących się w Komarnie, gdzie pracował jako stolarz – modelarz. W 1924 r. na prośbę dziadka Michała Falukiewicza rodzina przeniosła się do rodzinnego gospodarstwa w miejscowości Skole, gdzie oprócz warsztatu stolarskiego i domu mieszkalnego czekało na nich kilka mórg ziemi, które pozwoliły rodzinie na utrzymanie się w trudnych latach wielkiego kryzysu.

Gospodarstwo Falukiewiczów nie należało do najbogatszych, było jednak dosyć malowniczo położone. Pole znajdowało się w pobliżu rzeki Opór i lasu, zaś dom rodzinny, a zapewne również zabudowania gospodarskie i warsztat stolarski, mieściły się przy ul. Cerkiewnej 15. W 1926 r. A. Falukiewicz rozpoczął edukację w lokalnej, 7-klasowej szkole powszechnej, którą ukończył w 1933 r. Przez następny rok zastanawiał się, co dalej robić. Jak wspominał po latach:

58 Tamże.

59 A. Falukiewicz, *Biografia 1919–1994*, ze zbiorów Piotra Matwieja, s. 1.

60 Tamże.

O pracę było ciężko, ponieważ trwał kryzys i było bardzo dużo bezrobotnych ludzi⁶¹.

Ostatecznie młody absolwent szkoły powszechnej zdecydował się spróbować swoich sił w zawodzie fryzjera. Rozpoczął pracę u majstra, z pochodzenia Żyda. Jednakże ten fach nie przypadł mu do gustu – praca zaczynała się o 7 rano, a kończyła o 10 wieczorem. Dzień pracy w żydowskim zakładzie trwał nieco krócej tylko w niedzielę, kiedy majster wymagał od A. Falukiewicza, by ten przepracował „tylko” 6 godzin. Za przyjęcie do terminu ojciec młodego adepta sztuki fryzjerskiej miał zapłacić 300 zł, płatne co roku po 100 zł. W zamian za to majster oferował, iż nauczy swojego pomocnika golenia i strzyżenia męskiego. Przyszły żołnierz po latach określał ofertę swojego majstra jako „wyzysk człowieka przez człowieka”⁶².

Następnie krótko pracował w kuźni należącej do jego szwagra. Był to duży zakład, dzierżawiony od firmy Braci Groedel. Kuźnia, nazywana czasem hamernią, znajdowała się w odległości 6 km od Skolego. O wielkości zakładu może świadczyć szeroki asortyment, jakim mogła poszczycić się firma. Produkowano w niej pługi, lemieszce, siekiery, łopaty, kilofy, gwoździe do szyn kolejowych oraz inne wyroby tego typu⁶³. Młody Falukiewicz nie był jednak do końca zadowolony z wynagrodzenia. Za dwunastogodzinny dzień pracy otrzymywał bowiem 2 złote oraz nocleg i całodzienne utrzymanie. W tej sytuacji, po prawie pół roku, przyszły radiotelegrafista Lwowskiego III/6 Dywizjonu Myśliwskiego zdecydował się na opuszczenie zakładu i za pośrednictwem swojego ojca zapisał się do Cechu Rzemiosł jako uczeń terminator w rodzinnym warsztacie stolarskim.

Jako stolarz pracował przez kolejne trzy lata. W tym czasie ukończył Szkołę Doksztalającą, i w czerwcu 1938 r. zdał egzamin czeladniczy. Następnie bez większych problemów znalazł pracę w zawodzie – przez dwa miesiące pracował w stolarni firmowej Braci Groedel. Niestety stabilizacja nie trwała zbyt długo, gdyż pod koniec lata 1938 r. w firmie przeprowadzono redukcję etatów.

Pracowałem tam dwa miesiące, ponieważ nastąpiła redukcja pracowników. Redukowano przeważnie kawalerów, no i tych, którzy mieli jakiś dach nad głową i utrzymanie. Do tych osób należałem i ja.

Pracy w warsztacie nie było. [...] Brało się każdą pracę, żeby można było przeżyć. W domu nie było biedy, mieliśmy co jeść i w co się ubrać – zawsze ktoś pracował i zarabiał. Poza tym z pola zebrano trochę ziemniaków i zboża. W domu mama wraz z siostrą hodowały prosiaki dla własnych potrzeb oraz warzywa i owoce w ogródku, co dopełniało nasze zapasy na okresy trudniejsze⁶⁴.

61 Tamże.

62 Tamże.

63 Tamże.

64 Tamże, s. 2.

Jednakże brak stałej pracy, a co za tym idzie szans na usamodzielnienie się, stanowił dla młodego stolarza ze Skolego poważny problem. Razem z grupą kolegów, będących w podobnej sytuacji, A. Falukiewicz zdecydował się na ochotnikach zgłosić się do wojska. Aby zostać przyjętym, należało wcześniej uzyskać zezwolenie od rodziców. Ojciec, weteran armii austro-węgierskiej, nie robił synowi problemów. Zaznaczył jednak, że syn powinien poważnie przemyśleć swoją decyzję, bo potem nie będzie odwrotu.

Młody stolarz był jednak zdecydowany. W podaniu, które złożył w Komen-dzie Wojsk Polskich w Stryju⁶⁵, zaznaczył, że chciałby służyć we Flotylli Rzecznej Marynarki Wojennej w Pińsku lub w lotnictwie. Po kilku tygodniach został wezwany na komisję lekarską, przez którą przeszedł bez większych problemów. Po-nownie powtórzył, że chciałby służyć w lotnictwie lub we flotylli rzecznej. Krótco potem przyszedł radiotelegrafista otrzymał wezwanie – 5 listopada 1938 r. miał zameldować się w koszarach 6 Pułku Lotniczego we Lwowie-Skniłowie.

Do Lwowa A. Falukiewicz przyjechał dzień wcześniej. Noc spędził u siostry swojego ojca, pani Brudzińskiej. Następnego dnia o godz. 8.00 zameldował się w siedzibie lwowskiego pułku. Wraz z nim do jednostki trafiło kilkudziesięciu innych poborowych⁶⁶, których wyposażono w prześcieradła, poszewkę, spodnie, marynarkę, pasek, onuce, czapkę, proszek do mycia zębów i resztę potrzebnego ekwipunku. Pierwszym zadaniem nowych żołnierzy było przygotowanie miejsca do spania. Była to dość pracochłonna czynność:

Snopki ze słomą leżały na środku sali i trzeba było je wypychać pod okiem kapra-la, który wrzeszczał, że musi być taki kant na sienniku, że „gdy mucha usiądzie, sracch przecina i zdycha”. Jak się później okazało, było to jego ulubione powiedzonko⁶⁷.

Oprócz tak przyziemnych czynności trwało normalne szkolenie żołnierskie. Rekrutów uczono posługiwania się bronią i innych czynności, które należało wpoić przyszłym żołnierzom. Zadania te od czasu do czasu były urozmaicane drobnymi szykanami ze strony przełożonych, zwykle podoficerów służbowych.

Przed zgaszeniem światła przychodził podoficer służbowy i sprawdzał ułożenie kostki z munduru i czy wszyscy są już w łóżkach. Przedefilowywał przed taboretami, na których były ustawione kostki i krzyknął „Dyżurni do mnie”. Dyżurnych było dwóch – skakali bosymi nogami na podłogę, brudzili je, stojąc przed służbowym podoficerem – meldując się! Jeden dyżurny z jednej strony, drugi z drugiej mieli przynieść wszystkie kostki na środek sali, tylko ostrożnie, aby nie zniszczyć ich wyglądu. [...] Leżąc na łóżkach czekaliśmy, co będzie dalej. A teraz obydwoma rękami wymieszać tak, aby była jedna kupa! Wykonać! [...] Następowata krótka przemowa do wszystkich, że

65 Tamże.

66 Tamże, s. 4.

67 Tamże.

take kostki nie zasługują na wykonanie przez żołnierzy, cywil potrafi takie koszmary ułożyć. Macie trzy minuty na ułożenie kostek i potożenie się spać. Po tym wszystkim siedź na korytarz. [...] Każdy jak mógł znaleźć swoje rzeczy, to było bardzo dobrze, ale nie było nikogo, kto znalazłby wszystko. Mimo to kostki zostały ułożone i każdy znalazł się na łóżku zadowolony, że tak szybko został wykonany rozkaz. Po trzech minutach służbowy wchodził na salę i oglądał wszystkie kostki. Idąc wzdłuż taboretów stwierdzał, że nie są to kostki, jednocześnie strącał je na podłogę. Następnie stwierdzał: „Mam nadzieję, że trzy minuty powinny wam wystarczyć na porządne ułożenie kostek. Wykonać!” – wychodził z sali. Takie praktyki mogły powtarzać się trzy – cztery razy. Za każdym razem kostki były źle ułożone, ale w ostateczności kapral lub plutonowy stwierdzał, że teraz to są one naprawdę ładnie ułożone. „Żołnierz, jak chce, to umie i może”. Po tym przyjemnym stwierdzeniu byliśmy pewni, że zgaśnie światło i ułożymy się do spania. Ale gdzie tam. Należało wystawić nogi z łóżek, tak aby było widać stopy. Służbowy stwierdzał, że z takimi brudnymi nogami żołnierz nie może iść spać. „Marsz do umywalni – myć nogi”. Mycie nóg można było powtarzać kilka razy. [...] Należało się do tego przyzwyczaić – do nedorzecznych pomysłów przełożonych⁶⁸.

Inną formą szykan kaprali wobec młodszych żołnierzy były tak zwane defilady, które polegały na tym, że żołnierze w pełnym rynsztunku czołgali się w kółko po całej sali, pod łózkami, z plecakami na plecach. W momencie gdy żołnierze znajdowali się pod łózkami, podoficer wydawał komendę „Powstań!” i „Bacność!”, a następnie brudnym od podłogi rekrutom, którzy wstając przewracali łóżka, wydawał rozkaz uporządkowania pomieszczenia⁶⁹. Oprócz tego żołnierzy zmuszano do wykonywania ćwiczeń (marszów, ćwiczeń z bronią, itp.) w maskach gazowych. Kaprale stosowali podobne metody, gdy uważali, że ćwiczenia są wykonywane niebdałe. W praktyce zaś okazywało się, że uchybienia mają miejsce na tyle często, że podobne zachowanie podoficerów traktowano po prostu jako przejaw złośliwości⁷⁰.

Warunki, w jakich przebywali rekruci, wymuszały na nich zawieranie nowych znajomości z innymi żołnierzami. Podobnie było w przypadku A. Falukiewicza, który właśnie w tym okresie zaprzyjaźnił się z Józefem Bębenkiem z Gródka Jagiellońskiego koło Lwowa. Stolarz ze Skolego opisywał go po latach w następujących słowach:

Był to kolega bardziej przedsiębiorczy niż ja. Oblatany w sprawach wojskowych i bytowych wojska, znał dobrze Lwów – gdyż w nim często przebywał i zawsze miał pomysł, w jaki sposób wykręcić się od ciężkiej pracy. Chętnie zgłaszał się na ochotnika, a głównie do prac lekkich. Miał duże wyczucie w tym względzie – nigdy to wyczucie nie zawiodło⁷¹.

68 Tamże, s. 6.

69 Tamże, s. 7.

70 Tamże.

71 Tamże, s. 5.

Już po zakończeniu okresu rekruckiego Józko Bębenek, jak nazywał go A. Falukiewicz, załatwił dla siebie i swojego przyjaciela skierowanie na kurs radiomechaników i radiotelegrafistów. W trakcie kursu ujawnił się spory talent J. Bębena, który potrafił odczytać do 80 znaków na minutę – w tej sytuacji A. Falukiewicz zdecydował, iż skupi się tylko na kursie radiomechanika samolotowego.

W marcu 1939 r. w pułku przeprowadzono cichą mobilizację. W niedzielę 23 marca żołnierzy 6 Pułku Lotniczego skierowano do ładowania taśm amunicyjnych, przeznaczonych do montażu w samolotach myśliwskich. Przygotowanie taśmy polegało na załadowaniu do niej 500 pocisków, a następnie wkładano ją do drewnianej skrzyni, którą przenoszono do magazynu uzbrojenia⁷². Oprócz służby żołnierze w jednostce poświęcali czas również na sport i rozrywki kulturalne. A. Falukiewicz w trakcie swojej służby w pułku obejrzał m.in. Panoramę Raclawicką, brał udział również w górskich wycieczkach.

W ramach swojej aktywności w 6 Pułku A. Falukiewicz brał również udział w zawodach sportowych. Za organizację życia sportowego jednostki odpowiadał ppor. obs. Kazimierz Stangret⁷³. W przypadku radiotelegrafisty 161 Eskadry Myśliwskiej uprawianie sportu w wojsku było kontynuacją wcześniejszej kariery. Już wcześniej grał w piłkę nożną w klasie rozgrywkowej „B” w drużynie funkcjonującej przy firmie Braci Groedel. A. Falukiewicz grał w siatkówkę i ping-ponga, a zimą jeździł na nartach, sankach i grał w hokeja.

W wojsku pochodzący ze Skolego radiotelegrafista grał w piłkę nożną, ponownie jako bramkarz, a także brał czynny udział w zawodach pływackich. Była to okazja nie tylko do poprawienia własnej sprawności fizycznej, ale również unikania dodatkowej służby. Podczas jednego z treningów A. Falukiewicz odniósł kontuzję barku, której wyleczenie wymagało trzytygodniowego wypoczynku. Dla żołnierza, który na co dzień pracował przy utrzymaniu samolotów w dobrym stanie technicznym, trzy tygodnie wolnego były nie lada gratką⁷⁴.

Pod koniec sierpnia 1939 r. jednostka A. Falukiewicza została przerzucona w pobliże granicy ze Związkiem Sowieckim, gdzie eskadra przechodziła „szkołę ognia”. Szkolenie miało miejsce w pobliżu folwarku w Lubitowie należącego do rodziny Depczyńskich. W pobliżu granicy państwowej Lwowski III/6 Dywizjon Myśliwski przebywał w całości tylko jeden dzień, następnie na krótko powrócił do Lwowa, skąd 26–27 sierpnia 1939 r. wyjechał pod Łódź.

Na miejscu dywizjon został zakwaterowany w majątku Widzew koło Ksawerowa, należącym do Kesslerów. Piloci zostali zakwaterowani w pałacyku,

72 Tamże, s. 11–12.

73 Tamże, s. 13.

74 Tamże, s. 14.

natomiast żołnierze w budynkach gospodarczych i stodołach. Po latach A. Falukiewicz wspominał pierwszy kontakt z Łodzią:

Właściciela majątku nie było, tylko jego żona z siostrą i synem w wieku około 16 lat. Jak się później dowiedzieliśmy właściciele majątku byli Niemcami. Wybór nie był właściwy, ale to już była sprawa dowództwa⁷⁵.

29 sierpnia A. Falukiewicz został wysłany do Łodzi, gdzie w szpitalu przy ul. Żeromskiego 113 pobrał materiały opatrunkowe. Po powrocie z miasta miał dyżur przy telefonie. Podczas dyżuru z zaskoczeniem stwierdził, że w pobliżu aparatu telefonicznego kręci się siostrzeniec właściciela⁷⁶.

Następnego dnia żołnierze rozstawili agregat potrzebny do ładowania radiostacji. W czasie wolnym od zajęć A. Falukiewicz i jego przyjaciel Józko zajęli się gromadzeniem zapasów żywności, które miały uzupełnić ich niezbyt bogaty wikt. W tym celu lwowiacy odwiedzili ogrodnika, który sprzedawał im za 10 groszy cały beret pomidorów. Następnie zajrzeli do pobliskiej wsi, gdzie za 2 zł kupili kilogram kiełbasy i tak zaopatrzeni oczekiwali na to, co przyniosą kolejne dni. Wieczorem 31 sierpnia na lądowisko w Widzewie-Ksawerowie przybył rzut powietrzny. Okres służby w folwarku mijał spokojnie, jednakże podczas jednego z dyżurów przy telefonie miało miejsce nieprzyjemne wydarzenie. A. Falukiewicz wspominał po latach:

Podniosłem słuchawkę, zameldowałem się i wtedy zobaczyłem poruszającą się klamkę drzwi. Pomału opadała i w drzwiach powstała mała szczelina. W słuchawce usłyszałem, aby poprosić dowódcę dywizjonu. Odpowiedziałem: tak jest – proszę chwilę poczekać. Podskoczyłem do drzwi, raptownie otworzyłem i głowa chłopca wpadła mi do pokoju – czyli podstuchiwał. Złapałem go za koszulę pod gardłem, potrząsnąłem i zapytałem, dlaczego podstuchuje pod drzwiami. Był tak zaskoczony, że nie mógł wymówić ani jednego słowa.

W tym momencie z góry schodzili dwaj oficerowie i zapytali, co się dzieje.

Zameldowałem, że podstuchiwał pod drzwiami, gdy zadzwonił telefon i na tym go przyłapałem⁷⁷.

Wojna rozpoczęła się dla A. Falukiewicza dyżurem przy telefonie. Już o godz. 5.00 nad folwarkiem pojawił się niemiecki samolot rozpoznawczy. Myśliwce III/6 Dywizjonu Myśliwskiego poderwały się do startu. Kolejne dni były do siebie bardzo podobne – żołnierze obsługi naziemnej dbali o utrzymanie samolotów dywizjonu w dobrym stanie technicznym, zaś radiotelegraficiści odpowiadali za utrzymanie łączności z myśliwcami opuszczającymi Widzew-Ksawerów.

Czarnym dniem lwowskiego dywizjonu okazał się 4 września 1939 r. Początkowo nad lądowiskiem pojawił się pojedynczy Dornier Do 17 z III./KG 76, na

⁷⁵ Tamże, s. 23.

⁷⁶ Tamże.

⁷⁷ Tamże, s. 24.

którego przechwycenie wystartowali por. pil. Tadeusz Jeziorowski i ppor. pil. Zdzisław Zadroziński. Zadaniem bombowca było wywabienie samolotów z lotniska. W ślad za dwoma polskimi myśliwcami na niebie pojawiło się dziewięć Messerschmittów Bf 109 D z 1. Staffel I./ZG 2⁷⁸.

Podczas walki myśliwiec por. Jeziorowski został zestrzelony, pilot zginął. Więcej szczęścia miał ppor. pil. Zadroziński, któremu udało się wylądować na ciężko uszkodzonym myśliwcu, który następnie został zniszczony podczas nalotu przeprowadzonego przez niemieckie Bf 109. Niemieccy piloci ostrzeliwali również stanowiska obrony przeciwlotniczej oraz pojazdy i inne instalacje polowe wykorzystywane przez lwowski dywizjon. Pomimo braku odpowiedniego sprzętu przeznaczonego do zwalczania nieprzyjacielskich myśliwców żołnierze pozostawali na stanowiskach. Walka z niemieckimi myśliwcami zapisała się w pamięci A. Falukiewicza, który po latach wspominał:

Wówczas maszyny nieprzyjacielskie urządziły „taniec śmierci”. Krążyły w kółko, ostrzeliwały z karabinów maszynowych stanowiska O.P.L. i rów, w którym skryła się załoga, jak też stojące wzdłuż rowu maszyny. Pociski z karabinów dziurawiły maszyny, które zaczynały się palić.

W tym czasie jak został strącony por. pil Jeziorowski, otrzymałem rozkaz skrycia się w rowie. Dalszy pobyt na samochodzie stał się niebezpieczny. Szybko z karabinem w ręku wskoczyłem do rowu i rozpocząłem strzelanie do krążących samolotów. Po wystrzeleniu całego magazynku złapałem następny. W czasie gdy ładowałem karabin, drgnął mi w lewej ręce, prawa mi opadła, a w oczach słońce poczerwieniło⁷⁹.

Podczas nalotu A. Falukiewicz został ranny. W ciężkim stanie załadowano go do karetki, która odjechała do Łodzi. Pierwszym szpitalem, do którego trafił A. Falukiewicz, był szpital wojskowy przy ul. Żeromskiego 113, jednakże na miejscu obsługę karetki i rannych poinformowano, że szpital nie przyjmuje ciężko rannych⁸⁰. Pomocy medycznej udzielono mu dopiero w Szpitalu Ewangelickim Św. Jana przy ul. Wólczańskiej 195⁸¹.

Po przybyciu na izbę przyjęć rannego natychmiast skierowano do zdjęcia rentgenowskiego, a następnie na operację, która trwała kilka godzin. Rany, które odniósł A. Falukiewicz, były bardzo ciężkie. W wyniku ostrzału radiotelegrafista otrzymał postrzał w prawą rękę i klatkę piersiową. Operacja udała się, z rany wydobyto pocisk i kawałki munduru, a złamany obojczyk połączono z pierwszym żebrem, jednakże była wykonana niezbyt starannie, co zaważyło na dalszych losach żołnierza lwowskiego pułku lotniczego. W kolejnych tygodniach wyszło na

78 M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską 1939, cz. I, Jagdflieger*, Gdynia 2002, s. 68.

79 A. Falukiewicz, dz. cyt., s. 28.

80 Tamże, s. 29.

81 Dzisiejszy Wojewódzki Specjalistyczny Szpital im. Pirogowa. Tamże.

jaw, że operujący A. Falukiewicza lekarze, dr Schultz i dr Kumant, nie wyjęli z rany wszystkich strzępów munduru, które zostały wciągnięte przez pocisk, w wyniku czego u rannego utrzymywał się stan podgorączkowy i częste ropylenie.

Konflikty na tle etnicznym, które doprowadziły do nerwowej sytuacji w majątku Kesslerów, w którym znajdowało się ładowisko lwowskiego dywizjonu myśliwskiego, dały o sobie znać również w szpitalu. Łódzki szpital ewangelicki był obsługiwany przez niemieckich lekarzy, którzy po zajęciu miasta przez wojska niemieckie przestali używać języka polskiego, co dla przebywających w placówce rannych było poważnym utrudnieniem⁸².

Również przy okazji zajmowania szpitala przez Wehrmacht nie obyło się bez nieprzyjemnych incydentów, których celem był odwet na rannych polskich żołnierzach. A. Falukiewicz tak wspominał te chwile:

Okolo godz. 21.00 na terenie szpitala zapanował ruch, slychać bylo motocykle i samochody. Nastepnie ruch ten przeniosl sie do budynku, powstalo zamieszanie na nizszych pietrach, az wrzawa ta przeniosla sie na nasze pietro. Kolega piechur nie wytrzymal nerwowo, wyszedl z lozka i poszedl na korytarz. Po kilku minutach wpadl do sali i oznajmil, ze Niemcy zajmuja szpital. Sam wsunął sie pod koc i cały drzał ze strachu. Wszyscy milczeliśmy – nastluchując, co dzieje sie na korytarzu. A tam musialo dziać sie coś, co nie bylo wcale humanitarne w stosunku do rannych żołnierzy. Potwierdzaly to jęki, płacz, szamotanina, uderzenia, a nad tym wszystkim dominował krzyk zwycięskich żołnierzy: Raus, raus... Naszego pokoju też nie ominął ten los.

Uderzenie kolbą w drzwi oznajmilo nam, ze przychodzą nadludzie. Raptowne otwarcie drzwi, a w nich ukazal sie uzbrojony żołdak z karabinem gotowym do strzału. Wszedl do środka, krzyknął raus i złapał za kark leżącego przy drzwiach piechura, który chcial sam wstać, ale ze zdenerwowania jakoś mu nie szło.

Wyrzucil go silą przez drzwi. Biedak wylądował na podłodze w korytarzu, gdzie pozostali żołdacy śmiejąc sie, pomagali szturchać szybko wyniesć sie z budynku.

W tym czasie do pokoju weszła siostra zakonna, stanęła przy mnie, przypatrując sie, jak następną ofiara opuszcza pokój, tj. mój kolega z ręką na samolocie. Zorientował sie w mig, naciągnął buty na nogi i złapał jakąś bluzkę. Sam wstał, żeby wyjść, tak więc pomoc wybawiciela nie była potrzebna. Ale dla barbarzyńców to nie wystarczyło, musiał pchnąć go kolbą w stronę drzwi i tym samym dać dowód wyższej kultury niemieckiej nad polską⁸³.

W obronie najciężej rannego A. Falukiewicza stanęła siostra zakonna, która nie pozwoliła niemieckiemu żołnierzowi na wyrzucenie go ze szpitalnego posłania. W Szpitalu Ewangelickim ranny radiotelegrafista pozostał jeszcze kilka dni. W tym czasie przeszedł kolejny bolesny zabieg.

82 Tamże, s. 31.

83 Tamże, s. 31–32.

Na salę weszło dwóch lekarzy, długo myli ręce, następnie ubrali białe fartuchy, a na nie dodatkowo ceratowe oraz gumowe rękawiczki. Podeszli do mnie i zaczęli palcami liczyć żebra. Doliczyli do 9-ego. Jeden z lekarzy po raz pierwszy odezwał się do mnie po polsku, że będzie małe uktucie igłą, ale to boleć nie będzie. Zrobimy znieczulenie – siostra trzymała już naszykowaną strzykawkę.

Uktucie rzeczywiście nie było bolesne, po chwili coś tam robiono. Ja byłem oparty na ramieniu sanitariusza. Na razie nic nie odczuwałem, ale pot zaczynał występować na czole. Nagle poczułem, jakby mi ktoś gorącym żelaznym prętem uderzał kilkakrotnie po jelitach w brzuchu. Wydałem każdorazowo jęk i pod tym wrażeniem czekałem w napięciu na następne uderzenia.

Pot z czoła zalewał mi twarz. Sanitariusz wycierał mi ręcznikiem twarz. Ale najgorsze nastąpiło po kilku minutach, przy kolejnych uderzeniach i bólu w brzuchu. W pewnym momencie z moich pleców buchnęła fontanna krwi. Obejrzałem się do tyłu i zobaczyłem lekarzy ociekających krwią. Moje skojarzenie było jedno – rzeźnia i rzeźnicy⁸⁴.

Celem operacji było usunięcie kawałka dziewiątego żebra w celu usunięcia krwotoku wewnętrznego, który powstał w wyniku postrzału, jaki odniósł A. Falukiewicz 4 września. Osłabiony po ostatniej operacji radiotelegrafista lwowskiego pułku leżał w Szpitalu Ewangelickim do 27 października, kiedy to razem z innymi rannymi przeniesiono go do koszar 28 Pułku Strzelców Kaniowskich, na terenie których znajdował się szpital jeniecki.

Stan zdrowia A. Falukiewicza był bardzo zły. Praktycznie przez cały okres swojego pobytu w szpitalu jenieckim na terenie dawnych koszar spędził w łóżku. To, że mimo bardzo złych rokowań przeżył, zawdzięczał szczęściu i polskiemu lekarzowi, który otoczył go troskliwą opieką – dr. Adamowi Potędze.

Warunki, w jakich zakwaterowano ciężko rannych żołnierzy, były dalekie od ogólnie przyjętych szpitalnych standardów. Chorzy musieli zmagać się z plagą pcheł i robactwa, które stanowiło szczególnie problem dla tych rannych, którym założono gips. Jak wspominał A. Falukiewicz:

Ci, którzy mieli gips na nogach, mieli też zajęcie – było to wyciąganie patyczkami spod gipsu robaków (dł. do 1,5 cm). Czynność ta trwała nieraz godzinami. Poruszanie się robaków pod gipsem było niejednokrotnie gorsze od samego bólu. Dochodziło do tego, że lekarze musieli zakładać nowy gips, gdyż robactwo tworzyło nowe rany. Po otwarciu takiego gipsu oczom ukazywały się całe gniazda robaków⁸⁵.

Mimo to A. Falukiewicz uparcie trzymał się życia. W poprawie jego stanu zdrowia pomogły paczki żywnościowe dostarczane do szpitala przez miejscową ludność, której władze niemieckie pozwoliły na odwiedziny w czasie świąt Bożego Narodzenia. W łódzkim szpitalu pozostał aż do marca 1940 r., kiedy

84 Tamże, s. 34–35.

85 Tamże, s. 39.

zlikwidowano szpital w dawnych koszarach 28 Pułku Strzelców Kaniowskich. Rannych, którzy wciąż wymagali leczenia, przeniesiono do Szkoły Włókienniczej przy ul. Żeromskiego 115, gdzie A. Falukiewicz pozostał do czerwca 1940 r., gdy został przewieziony do Warszawy. W stolicy trafił do Szpitala Ujazdowskiego. Do ciekawszych wydarzeń na terenie łódzkich placówek medycznych, w których przebywał, należały obchody święta Konstytucji 3 maja:

3 maja 1940 r. zebraliśmy się na II piętrze w auli. Była tam mała scenka, a w tyle tej scenki wisiła kotara. Jeden z kolegów pociągnął za sznurek i zza kotary ukazał się duży Biały Orzeł na czerwonym tle. Wszyscy stanęli i zaczęli śpiewać „Jeszcze Polska nie zginęła”. Niejednemu stanęły łzy w oczach. Był to może mały zryw, zryw, który był potrzebny w danej chwili. Był to moment dający nadzieję, że jeszcze wszystko nie przepadło, że Polska będzie jeszcze żyła. Po tym uczczeniu Konstytucji 3 maja, wszyscy rozeszli się, a ze strony władz niemieckich nie było żadnej reakcji⁸⁶.

Kolejnym ważnym etapem leczenia A. Falukiewicza był pobyt w warszawskich szpitalach. Z krótką przerwą radiotelegrafista ze Skolego spędził w nich prawie cztery lata. Kres jego pobytu w Szpitalu Ujazdowskim wyznaczył wybuch powstania warszawskiego, w którym mimo swojego inwalidztwa wziął udział jako sanitariusz.

Jedyną przerwą w pobycie w warszawskim szpitalu była podróż w rodzinne strony, na którą A. Falukiewicz zdecydował się przed szczególnie ciężką operacją. Lekarze dawali mu nikłe szanse na przeżycie, dlatego też zdecydował, że przed zabiegiem chce spotkać się z najbliższymi. Od chwili przybycia do Szpitala Ujazdowskiego stan zdrowia A. Falukiewicza nie poprawiał się w znaczący sposób, mimo stosowania różnorodnych kuracji. Lekarze zalecali mu m.in. regularne spożywanie znacznych ilości alkoholu, który powodował spływanie ropy z ran, co powodowało obniżenie gorączki i pozwalało na w miarę normalne funkcjonowanie.

Płk. Będkowski czasami dziwnie na mnie patrzył i tylko kiwał głową. Nie wiem co o mnie myślał. Pewnego razu w obecności innych lekarzy powiedział: „Antoś, jak masz okazję, to raz w miesiącu zalej się w sztok, tak żebyś zapomniał o całym świecie. Okazji do tego nie brakowało. Lecz nie wiedziałem dlaczego mam to robić, jaki był w tym cel. Kiedyś po południu nadarzyła się taka okazja. Następnego dnia poszedłem na opatrunek, który robił mi dr Stefan Kostrzewski. Po zdjęciu starego opatrunku na sali opatrunkowej czuć było tylko bimber. Coś ty pił wczoraj Antoś – bimber? Kiwnąłem głową. Usłyszał to pułkownik. Podeszedł do mnie, zobaczył stary opatrunek i sącząc się ropę o zapachu bimbrow, powiedział: Miałem rację, rób tak dalej, jak ci mówiłem, to ci nie zaszkodzi, tylko pomoże⁸⁷.

86 Tamże, s. 44.

87 Tamże, s. 57.

Jednakże kuracja „alkoholowa” nie mogła trwać wiecznie, dlatego też na przełomie marca i kwietnia 1943 r. płk Będkowski zdecydował się na odbycie poważnej rozmowy z A. Falukiewiczem.

I stało się. Na przełomie marca i kwietnia 1943 r. pułkownik Będkowski będąc sam ze mną w kancelarii, powiedział do mnie: Antoś, jesteś dla mnie jak mój własny syn, długo i dużo myślałem o tobie i twoim zdrowiu, jak też i dalszym leczeniu. Doszedłem do dwóch wniosków:

albo poddasz się operacji i tu masz 1% nadziei w Bogu, że się uda, a 99%, że może nie udać się,

a tak to pomatu zgnijesz żywcem.

Musisz się na coś zdecydować i wybrać. Nie musisz mi zaraz odpowiadać. Pomyśl i powiesz mi, na co się decydujesz⁸⁸.

Mimo to A. Falukiewicz zgodził się na propozycję płk. Będkowskiego. Poprosił tylko o możliwość spotkania się z najbliższą rodziną, na co władze szpitala wyraziły zgodę. Wyjazd w rodzinne strony nastąpił 2 lipca 1943 r. Jako pierwszy na przybyłego z Warszawy A. Falukiewicza czekał szwagier, który pracował na stacji kolejowej w Dębiniu. Następnego dnia gość z Warszawy dotarł do rodzinnego Skolego, gdzie spotkał się z najbliższymi. Pierwszy tydzień miesięcznego zwolnienia ze szpitala upłynął bez większych trudności, jednakże po tym czasie bramy gościnnego do tej pory węgierskiego szpitala wojskowego, w którym do tej pory wykonywano mu opatrunki, zostały przed nim zamknięte. Węgierski lekarz kazał A. Falukiewiczowi zgłosić się na opatrunek do ukraińskiego szpitala, jednakże i tam nie został on przyjęty. Cała sytuacja mocno wyrzyła się w pamięci weterana lwowskiego dywizjonu myśliwskiego:

Wracając do domu, zboczyłem z drogi i wszedłem do tego szpitala. Dopytałem się o lekarza, widzę dwóch stojących. Pytam o nazwisko. Jeden odpowiada, że to on, więc mówię że przychodzę od lekarza węgierskiego, który mnie skierował do pana na opatrunki. Ten popatrzył na mnie i pyta: „A wy kto jesteście – lach”. Mówię, że tak jestem Polakiem. Lachów ja nie lecę, niech zdychają. Odwrócił się do kolegi i razem zaczęli się śmiać. Przeprosiłem, wyszedłem ze szpitala, a nogi mnie niosły same jak automaty. Nie mogłem sobie darować, że tam wstąpiłem⁸⁹.

Nie była to jedyna nieprzyjemna konfrontacja z nową rzeczywistością w rodzinnych stronach. Kilka dni później A. Falukiewicza odwiedził w domu kolega, Ukraińiec, Władysław Cochła. Spotkanie to wywarło bardzo negatywne wrażenie na weteranie lwowskiego 6 Pułku Lotniczego, który po latach wspominał:

Przyszedł syn rzeźnika Władek Cochła – Ukraińiec – po cywilnemu, w butach oficerskich. Leżałem w łóżku, drzwi były otwarte, więc wszedł, usiadł sobie i rozpoczęła

88 Tamże.

89 Tamże, s. 61.

się sąsiedzka rozmowa. Co, jak, gdzie, kiedy. W rozmowie byłem powściągliwy, ani słowa za dużo. W pewnym momencie wyjął z kieszeni spluwę i zaczął się nią bawić. W tym czasie opowiadał mi o swoich bohaterских wyczynach w „SS Galizien”, o tym, że był w Warszawie przy tłumieniu powstania w Gecie Żydowskim. Ścierpła mi skóra, gdyż nie wiedziałem, po co przyszedł. Posiedział jeszcze trochę, pożegnał się, powiedział, że mnie jeszcze odwiedzi i wyszedł. Teraz mogłem spodziewać się różnych wizyt⁹⁰.

Oczekujący na operację w Warszawie A. Falukiewicz zaczynał odczuwać coraz większy niepokój w momencie, gdy kilka dni później jego ojciec Bazyli spotkał na ulicy swojego sąsiada, starszego Ukraińca nazwiskiem Dynowski. Sąsiad ostrzegł polską rodzinę, że na A. Falukiewicza wydano wyrok śmierci i za kilka dni, w nocy ich dom może odwiedzić ukraińskie podziemie. Wystraszona rodzina dawnego radiotelegrafisty podjęła decyzję o natychmiastowym odesłaniu chorego do Warszawy. Już następnego dnia po spotkaniu z sąsiadem chory na własną rękę rozpoczął przygotowania do wyjazdu do Szpitala Ujazdowskiego, gdzie dotarł po dwudniowej podróży, która na szczęście upłynęła bez żadnych przygód.

Po powrocie z przepustki A. Falukiewicza poddano dokładnym badaniom lekarskim – lekarze nie byli zgodni co do tego, czy chory przetrwa operację, którą ostatecznie wyznaczono na 26 sierpnia 1943 r. Zabieg trwał cztery godziny i polegał na wycięciu 15 cm fragmentów czterech nadgniętych żeber (siódmego, ósmego, dziewiątego i dziesiątego). Po operacji dzięki pomocy ludzi dobrej woli oraz personelu medycznego chory stopniowo dochodził do siebie. Z czasem jego stan poprawił się na tyle, że mógł swobodnie poruszać się po terenie szpitala, a także wykonywać drobne prace, które pozwalały mu na zdobycie niewielkich sum pieniędzy. Jak wspominał po latach:

Czas leciał szybko. Na opatrunki chodziłem dwa razy w tygodniu, a od grudnia 1943 r. tylko raz w tygodniu. Dużo wychodziłem do miasta, myślałem o dalszym swoim życiu. Do domu nie mogłem wracać. [...] Pomagałem w pracy w kancelarii, w nocy sterylizowałem przez jakiś czas puszki z materiałami opatrunkowymi dla naszego oddziału i innych oddziałów. W ten sposób zarobiłem parę złotych, wypłacanych przez dyrekcję szpitala. Dawało mi to też zaświadczenie, że jestem zatrudniony jako sterylizator. Z tego powodu utrzymywałem się w szpitalu, mając zapewniony dach nad głową i wyżywienie.

Początek 1944 roku był już rokiem niespokojnym. [...] Na opatrunki chodziłem bardzo rzadko, tylko wtedy, kiedy odczuwałem klucie w prawym boku. Był to znak, że jakaś cząsteczka kości chce wydostać się na zewnątrz i trzeba jej pomóc. Lekarz pęsetą łapał za jej koniec i wyrywał z ciała. Był to mały, ale bolesny zabieg, który trzeba było wykonać⁹¹.

90 Tamże, s. 62.

91 Tamże, s. 67.

Pod koniec czerwca 1944 r. stan A. Falukiewicza poprawił się na tyle, że zaczął pracować w sklepie z przyrządami i osprzętem medycznym. Jednakże po kilku tygodniach firma przeniosła się do Niemiec, a przebywającego wciąż jeszcze w szpitalu A. Falukiewicza uznano za niepotrzebnego. W tej sytuacji chory załatwił sobie nowe mieszkanie, do którego zamierzał przenieść się po wypisaniu ze szpitala. Opuszczenie Szpitala Ujazdowskiego miało przypaść na 31 lipca 1944 r., jednakże nikt nie naciskał na znanego i lubianego w placówce Antosia, któremu również nie śpieszyło się do wyprowadzki.

Okolo godz. 11.00 A. Falukiewicz poszedł do swojego mieszkania na ul. Żurawiej, z którego zabrał trochę ubrań, a następnie pochodził po mieście w poszukiwaniu człowieka, który udostępnił mu lokal. Człowiekiem tym był handlarz, który uważał lokal powierzony A. Falukiewiczowi za swoisty magazyn „trefnych” rzeczy, dlatego też osiedlenie w nim inwalidy wojennego, który mógłby pełnić rolę stróża, było mu bardzo na rękę⁹². Gdy poszukiwania spełzyły na niczym, na krótko przed godz. 17.00 wrócił na teren szpitala, gdzie zastał go wybuch powstania warszawskiego.

W czasie powstania, A. Falukiewicz przebywał na terenie Szpitala Ujazdowskiego, w którym pełnił funkcję pielęgniarza. Pomagał również przy organizowaniu pochówków dla poległych powstańców, których grzebano na terenie szpitala. W jego pamięci szczególnie zapisał się jeden z tych powstańczych pogrzebów, który po latach wspominał w następujący sposób:

Przyniesiono powstańca, ładnego chłopca około 20 lat. Ubrany był w piękny kremowy garnitur, ciało włożono do blaszanej trumny. Przykryto wiekiem i jeden z powstańców oblutował trumnę cyną. Trumna ta została włożona do trumny drewnianej i tak został pochowany przy całej gali, na jaką było stać powstańców. Z krótkiego przemówienia, jakie wygłosił dowódca, można było zorientować się, że ów powstaniec z karabinem przeciwpancernym czatował przez całą dobę na niemiecki czołg, który dojeżdżał do końca budynku i zawracał z powrotem. W ciągu 24 godzin czołg tylko raz wysunął swój gabaryt poza budynek i wtedy dostał przeciwpancernym. Został zniszczony, ale w tej walce zginął również powstaniec, który przechytrzył Niemców, ale nie przechytrzył własnej śmierci⁹³.

Ostateczny koniec pobytu A. Falukiewicza w Szpitalu Ujazdowskim nastąpił 28 sierpnia, kiedy to budynek został zbombardowany. W trakcie bombardowania udało mu się wyciągnąć z gruzów kilku rannych. Razem z personelem Szpitala Ujazdowskiego wyszedł z Warszawy i trafił do obozu w Pruszkowie, który opuścił na początku września. Po zwolnieniu dołączył do rodziny znanego mu ze szpitala pielęgniarza. Na krótko zamieszkał na wsi, u rodziny swego znajomego,

92 Tamże, s. 70.

93 Tamże, s. 78.

a następnie wyjechał do Zakopanego, gdzie spotkał pielęgniarkę ze Szpitala Ujazdowskiego, Stanisławę Mardułową.

S. Mardułowa widząc pogarszający się stan zdrowia A. Falukiewicza, który w trakcie powstania został ranny w nogę, podleczyła go w domu swoich rodziców. Gdy tylko stan zdrowia chorego poprawił się na tyle, by mógł sam podróżować, wyjechał do Krakowa, skąd udał się do Skierniewic, gdzie liczył na spotkanie ze znajomymi ze Szpitala Ujazdowskiego, którzy pomogliby mu w przetrwaniu zimy⁹⁴.

Jednakże w Skierniewicach okazało się, że większość chorych, którzy w trakcie powstania i po jego zakończeniu trafili do Milanówka, przewieziono do Krakowa. A. Falukiewicz pomimo coraz gorszego stanu zdrowia dotarł do Krakowa, gdzie dotarł do schroniska na ul. Lubicz, w którym przebywało kilku jego znajomych ze Szpitala Ujazdowskiego. Stan przybyłego ze Skierniewic A. Falukiewicza nie był najlepszy:

W drzwiach stanął lekarz i na szczęście dwóch kolegów ze Szpitala Ujazdowskiego, którzy mnie wciągnęli do środka, na rękach zanieśli na piętro, kładąc na sienniku na podłodze. Lekarz obejrzał nogę, pokiwał głową i orzekł, że na drugi dzień mam iść do szpitala, podano mi jakieś środki z kawą do picia. Piłem bardzo zachłannie, ponieważ paliła mnie gorączka i drugi dzień nic nie jadłem⁹⁵.

Następnego dnia w towarzystwie kolegów A. Falukiewicz dotarł do Szpitala Św. Łazarza przy ul. Kopernika 19 w Krakowie. W placówce tej, prowadzonej przez siostry zakonne, przebywał aż do chwili, gdy do miasta wkroczyły oddziały Armii Czerwonej. Na początku lutego 1945 r. jego stan był już na tyle dobry, że mógł podjąć próbę wyjazdu w rodzinne strony, na co nie wyraziły zgody władze sowieckie. W tej sytuacji zdecydował się na wyjazd do Łodzi, której mieszkańcem pozostał do końca życia.

W Łodzi zamieszkał u znajomej. W maju 1945 r., już po zakończeniu II wojny światowej, został przyjęty do pracy w łódzkiej fabryce dziewiarskiej należącej wówczas do firmy Hirsberg i Wilczyński. Zakład mieścił się przy al. Kościuszki 23/25. W zakładzie tym A. Falukiewicz pracował jako kancelista. Już po pierwszym dniu pracy otrzymał od kierownictwa zakładu paczkę z żywnością oraz ubraniem, gdyż wcześniej chodził wciąż w rzeczach z krakowskiego szpitala.

W kolejnych latach A. Falukiewicz poświęcał się nie tylko pracy zawodowej, ale również działalności społecznej. Organizował wyjazdy z zakładu pracy, był także członkiem Związku Inwalidów Wojennych i Związku Bojowników o Wolność i Demokrację. Mimo kalectwa wyrzeźbił w drewnie odznaki przedwojennych pułków lotniczych, które obecnie można oglądać w Sali Tradycji

94 Tamże, s. 88.

95 Tamże, s. 89.

Lotnictwa Polskiego w kościele pw. Matki Boskiej Zwycięskiej w Łodzi przy ul. Łąkowej 27.

Zmarł 6 listopada 1999 r. Spoczywa na łódzkim cmentarzu Doły⁹⁶.

Czesław Głowczyński

Spośród wszystkich wrześnieowych pilotów Lwowskiego III/6 Dywizjonu Myśliwskiego zdecydowanie największą karierę zrobił ppłk pil. Czesław Głowczyński, który okazał się nie tylko utalentowanym pilotem myśliwskim, ale również dobrym oficerem sztabowym, co znalazło odzwierciedlenie w zaufaniu, jakim obdarzył go gen. Władysław Sikorski i jego następca na stanowisku Naczelnego Wodza, gen. Sosnkowski.

Późniejszy adiutant gen. Sikorskiego i gen. Sosnkowskiego urodził się 22 lipca 1913 r. w Będzinie. Do wojska wstąpił w 1935 r., po tym jak latem tego samego roku ukończył kurs szybowcowy w Bezmiechowej⁹⁷. Kolejnym etapem wojskowej edukacji była nauka w Szkole Podchorążych Artylerii we Włodzimierzu Wołyńskim, skąd po zakończeniu kursu unitarnego trafił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, gdzie przebywał do września 1938 r., kiedy to na krótko został przydzielony na praktyki do 162 Eskadry Myśliwskiej wchodzącej w skład Lwowskiego III/6 Dywizjonu Myśliwskiego⁹⁸.

Praktyki w eskadrze nie trwały zbyt długo, musiały jednak zakończyć się wystawieniem młodemu lotnikowi dobrych ocen, gdyż C. Głowczyński po ukończeniu nauki w Dęblinie ponownie trafił do 162 EM. Już jako podporucznik pilot (awans nastąpił 15 października 1938 r.) C. Głowczyński został przydzielony do klucza Korpusu Ochrony Pogranicza w Sarnach, w którym przebywał od 2 do 25 sierpnia 1939 r. Następnie wraz ze swoją jednostką na krótko wrócił do Lwowa, skąd w ostatnich dniach sierpnia przerzucono go na podłódzkie lotnisko Wdzew-Ksawerów.

W trakcie kampanii wrześnieowej C. Głowczyński latał w 162 EM jako dowódca klucza. W tym okresie odniósł kilka sukcesów, które zawdzięczał chyba tylko szczęściu. Jak sam mówił: [...] *ja już przed wojną uznawany byłem za szczęściarza*⁹⁹. Być może dlatego w przeciwieństwie do większości swoich kolegów ze 162 EM podczas kampanii wrześnieowej latał na nowocześniejszym PZL P.11c, należącym do dowódcy jednostki. Jak sam wspominał po latach:

96 Antoni Falukiewicz, <http://niebieskaeskadra.pl/?control=8&id=2454>, [dostęp 18 II 2016].

97 W. Zmysłony, *Czesław Głowczyński*, <http://www.polishairforce.pl/glowczynski.html>, [dostęp 3 II 2016].

98 *Przebieg służby wojskowej*, IPMS, LOT.A.IV.1/29a.

99 C. Głowczyński, *Pamięci podpułkownika pilota Czesława Głowczyńskiego*, rozmowę przepr. P. Matwiej, „Historyczny Biuletyn Lotniczy Klubu Miłośników Lotnictwa Polskiego w Łodzi”, s. 3.

Ta jedenastka należała do dowódcy, była najlepszym samolotem w dywizjonie, z najmłodszym silnikiem. Dowódca dywizjonu był bardzo zajęty sprawami organizacyjnymi, podłączeniem się w sieć dozorowania itp., [...] to ją mnie przydzielono i ta maszyna zestrzeliła we wrześniu 1939 r. cztery samoloty niemieckie w ciągu pierwszych sześciu dni wojny¹⁰⁰.

W słowach C. Głowczyńskiego nie było żadnej przesady. Po wojnie Komisja Bajana, której zadaniem było opracowanie dokładnej listy polskich zwycięstw powietrznych z czasów II wojny światowej, uznała, że podczas kampanii wrześniowej ppor. Głowczyński 1 września uszkodził niemiecki samolot rozpoznawczy Henschel Hs 126, a w kolejnych dniach zestrzelił trzy bombowce i „pół” dwusilnikowego myśliwca Messerschmitt Bf 110, o którego zestrzelenie do dnia dzisiejszego trwa spór pomiędzy C. Głowczyńskim a Tadeuszem Kocem. Sam zainteresowany tak opisywał zdarzenie:

Z tą „110-ką” walczyłem już w tej ogólnej kottłowaninie i po którejś z moich serii samolot ten wypadł z tego szaleńczego kregu, a pilot skierował się na zachód. Dostrzegłem, że samolot ma uszkodzony lewy silnik, który po chwili przestał pracować. Maszyna była tak doskonała, że ja mimo włączonego „boosta” przez dłuższy czas nie byłem w stanie jej dogonić. Niemiecki pilot musiał być doświadczonym lotnikiem, zszedł bowiem do poziomu ziemi, robił uniki, wyskakując tylko ponad drzewa, próbując mnie na nie nadzieć. Kiedy on uderzył o ziemię, ja znajdowałem się w jego bezpośredniej odległości. Tadzio przyleciał dopiero po dłuższej chwili, mając około kilometra straty do nas. Ja byłem jednak tak zadowolony z całego zajścia, że już machnąłem ręką. Potem żałowałem, tym bardziej że byli świadkowie całego zdarzenia¹⁰¹.

Po zakończeniu walk w rejonie Łodzi 162 EM rozpoczęła wycofywanie się na wschód, gdzie pod Lublinem jednostka została włączona w skład Brygady Pościgowej. W dniu 19 września 1939 r. o godz. 9.05 ostatni ocalały samolot eskadry, pilotowany przez C. Głowczyńskiego, przekroczył granicę z Rumunią i wylądował w Cerauti. Nie był to jednak koniec lotów 19 września. Polskich pilotów skierowano na lotnisko w Galati, gdzie przybyli około godz. 20.00¹⁰².

Dla C. Głowczyńskiego, podobnie jak dla innych polskich pilotów, rozpoczął się okres przymusowego pobytu w Rumunii. Ucieczka z obozu dla internowanych nie należała do szczególnie trudnych, jednakże ppor. Głowczyńskiemu przestało sprzyjać szczęście. Był kilkakrotnie aresztowany i osadzany w kolejnych obozach, m.in. w Dragasani i Turnu Severin¹⁰³. Ostatnia ucieczka – 18 października

100 Tamże.

101 Tamże, s. 5.

102 *Przebieg...*, dz. cyt.

103 Tamże.

– zakończyła się sukcesem. C. Głowczyński pieszo dotarł do granicy jugosłowiańskiej, którą przekroczył 1 listopada, a następnie przez Belgrad dotarł do stolicy Grecji – Aten.

Podróż przez Jugosławię i Grecję trwała prawie miesiąc, jednakże opłacała się – w Pireusie uciekinier zaokrętował się na polski statek M/S „Pułaski”, na pokładzie którego już bez żadnych przygód dotarł do Marsylii, gdzie dotarł 2 grudnia 1939 r. We Francji spędził kolejne dwa dni w podróży i 4 grudnia zameldował się w bazie Lyon-Bron, gdzie znajdowała się lotnicza stacja zborna¹⁰⁴.

We Francji kariera jednego z najlepszych myśliwców kampanii wrześniowej nabrała tempa. Władze wojskowe doceniły jego dokonania w szeregach Armii „Łódź” i uznały, że jest on na tyle dobrym pilotem, by skierować go do 1/145 Dywizjonu Myśliwskiego, do którego C. Głowczyński trafił po zakończeniu szkolenia na sprzęcie francuskim. 1/145 Dywizjon Myśliwski nazywany jest często „dywizjonem fińskim”. Jednostka ta miała bowiem wejść w skład francuskiego korpusu ekspedycyjnego, którego zadaniem miało być udzielenie wsparcia wojskowego Finlandii walczącej z sowiecką inwazją. Oczywiście oprócz wsparcia dla Finów zmagających się z przeważającym liczebnie przeciwnikiem zadaniem korpusu ekspedycyjnego była obrona interesów państw alianckich. Według autora jednej z monografii poświęconych wojnie zimowej zasadniczym celem aliantów było zmuszenie zachowujących neutralność państw skandynawskich do jednoznacznego poparcia Francji i Anglii¹⁰⁵. Polska jednostka myśliwska, tworzona z myślą o walce w Finlandii, miała mieć znaczenie nie tylko czysto militarne, ale również propagandowe.

Początkowo jednostkę wyposażono w myśliwce Morane – Saulier MS 406, jednakże na początku marca 1940 r. dowódcę dywizjonu, mjr. Józefa Kępińskiego, poinformowano, że jednostka zostanie przezbrojona na myśliwce Caudron CR.714 Cyclone zakupione przez Finów we Francji. Wiadomość tę przyjęto w jednostce bez większego entuzjazmu, gdyż samoloty Cyclone nie cieszyły się wśród lotników zbyt dobrą opinią. Uważano je za słabsze od Morane’ów i znacznie bardziej awaryjne¹⁰⁶.

Pospiesznie prowadzone szkolenie ujawniało coraz więcej wad nowych myśliwców, które zdaniem pilotów „fińskiego” dywizjonu nadawały się bardziej do lotów o charakterze sportowym niż akcji bojowych. Zawieszenie broni pomiędzy rządem Finlandii i ZSRS doprowadziło do natychmiastowego wstrzymania szkolenia i wycofania samolotów skierowanych do jednostki, zaś władze francuskie udzieliły wszystkim pilotom urlopów wypoczynkowych. W tej patowej sytuacji

104 Tamże.

105 W.R. Trotter, *Mroźne piekło. Radziecko-fińska wojna zimowa 1939–1940*, Wrocław 2007, s. 284–292.

106 W. Król, *Zarys działań lotnictwa polskiego we Francji*, Warszawa 1988, s. 53.

interwencję u francuskiego dowództwa podjął gen. Sikorski¹⁰⁷, za sprawą którego 6 kwietnia 1940 r. dowództwo Armée de l'Air powołało do życia Groupe de Chasse Polonaise de Varsovie 1/145, na której wyposażeniu znalazły się początkowo Morane'y MS 406, których dywizjon otrzymał około 20 sztuk¹⁰⁸.

Pierwsze loty bojowe 1/145 Dywizjonu Myśliwskiego miały miejsce 10 maja, kiedy niemieckie wyprawy bombowe zaatakowały bazę w Lyon-Bron. Niestety dywizjon wyposażony w myśliwce MS-406 nie zdołał zniszczyć żadnego samolotu przeciwnika, wskutek zbyt późnego poderwania jednostki do boju. Po południu jednostkę przerzucono na lotnisko w Minos, skąd dywizjon miał zwalczać niemieckie bombowce zmierzające nad Lyon, jednakże Niemcy nie pokazali się w okolicy ani 10, ani 11 maja. Następnego dnia mjr Kępiński został poinformowany, że jednostka w najbliższym czasie otrzyma nowe samoloty, Bloch-152, które uważano za znacznie lepsze niż Morane MS-406. Decyzja ta uległa jednak zmianie 12 maja, kiedy dowództwo francuskiego lotnictwa uznało, że Polacy otrzymają Caudrony CR.714. Pierwsze siedem maszyn tego typu pobrano z lotniska w Bron, pozostałe zostały przyprawione do miejsca postoju dywizjonu z lotniska w Villacoublay¹⁰⁹.

Nowe samoloty dotarły pod Lyon dopiero 18 maja – jednakże na lotnisku w Minos wciąż trwało szkolenie na nowym typie samolotu. Piloci uznali, że Cyclone jest znacznie gorszy od Morane'a. Wymieniano szereg wad: ciasną kabinę pilota, długi rozbieg, powolne wznoszenie, słaby silnik, wadliwe stery i mechanizmy wciągania podwozia, wreszcie słaby system chłodniczy powodujący częste przegrzania silnika¹¹⁰. Na wieść o niedostatkach sprzętu w 1/145 Dywizjonie „Warszawskim” władze francuskie przeprowadziły wizytację jednostki i podjęły decyzję o przydzieleniu polskim pilotom myśliwców Bloch-152. W obawie o dalsze opóźnienia mjr Kępiński w porozumieniu z dowódcami eskadr i starszymi pilotami uznał, że dywizjon dokończy szkolenie na Cyclone'ach, by dodatkowo nie przedłużać oczekiwania na ponowne wejście do walki¹¹¹.

26 maja mjr Kępiński wydał dokument, w którym przedstawił zalecenia i zasady dla pilotów 1/145 Dywizjonu Myśliwskiego. Pisał w nich:

Na froncie północnym franc. spotyka się następujące typy samolotów npla:

a/ myśliwskie: Messerschmitt 109 i Me 110

b/ bombardujące: Dornieri i Heinkel 111k

Samoloty myśliwskie Messerschmitt latają przeważnie grupowo i atakują samoloty myśliwskie w wypadkach, gdy posiadają przewagę wysokości i liczebną. Atakują tylko kluczami.

107 Tamże.

108 Tamże, s. 54.

109 Tamże, s. 83.

110 Tamże, s. 84.

111 Tamże.

Samoloty bombardujące Dornier i Heinkel latają na rozpoznanie ponad 6000 metrów. Natomiast na bombardowanie na wysokościach od 1000 do 4000 m.

Atakowane przez myśliwców samoloty Dornier i Heinkel gwałtownie obniżają lot i „esami” schodzą ku ziemi.

Samoloty Dornier należy atakować od tyłu ze względu na słabą obronę.

Samoloty Heinkel należy atakować z przodu ze względu na słabą obronę, ewentualnie od tyłu, ale ściśle w linii lotu.

Samoloty Heinkel posiadają boczne K-M-y, strzelające z boku przez drzwi samolotu z lewej i prawej strony¹¹².

Był to już ostatni element szkolenia. Następnego dnia dywizjon stacjonujący w Villacoublay został skierowany do działań bojowych. Jednym z pilotów jednostki był C. Głowczyński, który w jego szeregach dopisał do swojej listy zwycięstw kilka kolejnych strąconych maszyn nieprzyjaciela. W dniu 9 czerwca 1940 r. podczas lotu bojowego nad doliną Sekwany piloci 1/145 „Warszawskiego” Dywizjonu Myśliwskiego, wśród których był również ppor. Głowczyński, napotkali duże zgrupowanie niemieckich samolotów. Doszło do zaciętej walki, w której łupem weterana 162 EM padły dwa Bf 109 – jeden zestrzelony „na pewno” drugi zaś „prawdopodobnie”, a oprócz tego również zestrzelony „prawdopodobnie” Dornier Do 17. Po zakończeniu lotu zestrzelenia te potwierdzili ppor. Czerniak, kpr. Watolski i kpr. Niewiara w obecności mjr. inż. Jaworskiego¹¹³.

Sukces ten, odniesiony w ostatnich dniach kampanii francuskiej, nie mógł w żaden sposób wpłynąć na jej przebieg, świadczy jednak o kunszcie pilota i jego waleczności. Na kolejne okazje do zapolowania na niemieckie samoloty C. Głowczyński musiał trochę poczekać, nadarzyły się dopiero po ewakuacji do Anglii. Grupa, w której znalazł się weteran 162 EM, opuściła Francję 19 czerwca. W Anglii piloci z 1/145 „Warszawskiego” Dywizjonu Myśliwskiego znaleźli się dwa dni potem i w większości zostali przydzieleni do formującego się 302 „Poznańskiego” Dywizjonu Myśliwskiego.

W 302 Dywizjonie C. Głowczyński nie odniósł oszałamiających sukcesów. Głównie z powodu dość nieprzyjemnego wypadku, który o mało nie zakończył jego lotniczej kariery. Podczas lotu patrolowego jego Hawker Hurricane został skutecznie ostrzelany i stanął w płomieniach.

Leciałem spokojnie, patrolując nakazany obszar, kiedy mój Hurricane został celnie ostrzelany. Nawet nie widziałem przeciwnika. Samolot się zapalił. W kabine było pełno ognia. Płonął spadochron, na którym siedziałem, mundur, ból był

112 J. Kępiński, KOMUNIKAT INFORMACYJNY NR 1 o samolotach nieprzyjacielskich na froncie północnym francuskim, <http://www.polishairforce.pl/dyw145zdj/k9.jpg>, [dostęp 3 II 2016].

113 C. Głowczyński, *Meldunek pilota o zestrzeleniach w Polsce i Francji*, 3 lipca 1945, IPMS, Lot.A.IV.2/4-17, s. 1.

okropny. Nie miałem możliwości wyskoczyć na spadochronie, jedyną moją szansą było lądowanie. Wyłączyłem wszystkie instalacje, odpiąłem pasy i ostatkiem sił zdołałem posadzić maszynę na jakimś polu. Wszystko przebiegało nadzwyczaj prawidłowo, kiedy maszyna, tracąc już prędkość, uderzyła w drzewo. Wyleciałem z otwartej kabiny, wypadając na skrzydło. Zemdlałem, kiedy do samolotu podbiegli chłopci. Odciągnęli mnie, by opatrzyć. Ocknąłem się w porę. Chłopci nie zdając sobie sprawy z grożącego wszystkim niebezpieczeństwa, nie odsunęli się od samolotu na bezpieczną odległość. W momencie kiedy zaczęła wybuchać amunicja i paliwo zdołałem tylko krzyknąć. Cudem nikomu nic się nie stało¹¹⁴.

Rannego pilota szybko odstawiono do szpitala, gdzie lekarze zastanawiali się, co zrobić z nieprzytomnym przez kilka dni lotnikiem. Kiedy C. Głowczyński odzyskał przytomność, okazało się, że medycy próbują amputować mu lewą nogę, w którą wdała się gangrena. Na zabieg nie pozwolił kolega z 302 Dywizjonu, Tadeusz Chłopik.

Lekarze chcieli mi ją amputować. Powstrzymała ich od tego interwencja odwiedzającego szpital Tadzia Chłopika – kolegi z dywizjonu. Powiedział krótko: – „Ma mieć obie nogi albo niech umiera”. Doktorzy się ugięli, mimo że przepowiadali rychłą śmierć w przypadku pozostawienia nogi. [...] Jeden z lekarzy założył się z pielęgniarką o 5 funtów, twierdząc, że umrę. Przegrał. W trzy miesiące później razem przepiliśmy te pieniądze¹¹⁵.

Po wyjściu ze szpitala C. Głowczyński nie chciał od razu wracać do latania. W szpitalu przebywał przez ponad rok, lecząc się z ciężkich oparzeń i ran, a potem, jak sam wspominał, bał się latać. Zdołał jednak przełamać strach i wrócił do 302 „Poznańskiego” Dywizjonu Myśliwskiego, w szeregach którego odniósł swój ostatni sukces – w grudniu 1941 r., podczas eskortowania bombowców lecących na bombardowanie francuskich portów, w których schroniły się niemieckie krążowniki, zestrzelił Messerschmitta Bf 109 F¹¹⁶.

W niecały miesiąc później, 25 stycznia 1942 r., zrezygnował z lotów bojowych i został mianowany adiutantem gen. Sikorskiego, z którym brał udział w większości podróży. Prawdopodobnie to właśnie dzięki por. Głowczyńskiemu tragedia nie zakończyła się trzecia podróż generała po Ameryce. 30 listopada 1942 r. Wódz Naczelny miał po krótkim odpoczynku odlecieć z Montrealu do Waszyngtonu. Na montrealskim lotnisku por. Głowczyński z rozkazu dowódcy lotniska płk. Powella przeprowadził dodatkową próbę silników. Zdaniem C. Głowczyńskiego, gdyby nie to, przerwanie pracy silników nastąpiłoby nie w chwili, gdy samolot generała znajdował się na wysokości 10 m, ale kilkanaście minut po

114 C. Głowczyński, *Pamięci...*, s. 7.

115 Tamże.

116 W. Zmysłony, dz. cyt.

starcie. Zdaniem Tadeusza A. Kisielewskiego był to wynik działań attaché lotniczego przy ambasadzie RP w Waszyngtonie ppłk. Bohdana Kleczyńskiego¹¹⁷.

W ostatnią feralną podróż, zakończoną katastrofą gibraltarską, zamiast C. Głowczyńskiego pojechał adiutant z marynarki, por. Józef Ponikiewski. Weteran walk w Polsce i Francji pozostał na stanowisku adiutanta Naczelnego Wodza po tym, jak stanowisko to objął gen. Sosnkowski, jednakże w marcu 1944 r. poprosił o przydział do Wyższej Szkoły Lotniczej w Weston-super-Mare, którą ukończył z wyróżnieniem¹¹⁸.

Po jej ukończeniu na własną prośbę został skierowany do 390 Dywizjonu Myśliwsko-Bombowego 9 Armii Lotniczej USA, wyposażonego w ciężkie myśliwce P-47 Thunderbolt. W jednostce tej od czasu do czasu wykonywał loty bojowe – ostatni 7 maja 1945 r. Po wojnie krótko pracował w Sztapie Głównym w Londynie. Po demobilizacji pozostał na emigracji, dopiero po wielu latach wrócił do Polski. Zamieszkał w Warszawie, gdzie zmarł 17 grudnia 2000 r. W pamięci znajomych pozostał wzorem patrioty oraz oficera – gentelmana.

Piotr Matwiej, kierujący Klubem Miłośników Lotnictwa Polskiego w Łodzi, wspomina pewne wydarzenie, które dobrze oddaje charakter C. Głowczyńskiego:

Podczas jednej z wielu wizyt w Jego mieszkaniu w Warszawie, poprosiłem o zrobienie na pamiątkę wspólnego zdjęcia, a ponieważ Pan Czesław jeździł na wózku inwalidzkim, zaproponowałem, że uklęknę, na co Pan Czesław odpowiedział: – Z tobą to tylko na stojąco – i wstał¹¹⁹.

Tadeusz Koc

Tadeusz Koc urodził się w Grabanowie koło Białej Podlaskiej w czerwcu 1913 r. Jego rodzina nie należała do najbogatszych – rodzice przyszłego asa pracowali jako robotnicy najemni w majątku i dopiero po kilku latach stać ich było na zakup własnego kawałka ziemi w miejscowości Kłoda¹²⁰. Pierwszy kontakt przyszłego asa z lotnictwem miał miejsce stosunkowo wcześnie, jeszcze przed maturą – kiedy T. Koc zapisał się do szkoły szybowcowej działającej przy Podlaskiej Wytwórni Samolotów.

Kolejnym etapem lotniczej kariery T. Koca było ukończenie kursu pilotażu prowadzonego przez Przynsposobienie Wojskowe Lotnicze. Co ciekawe, szkolenie to odbywało się latem 1934 r. na łódzkim lotnisku Lublinek. Przyszli piloci

117 T.A. Kisielewski, *Zamach. Tropem zabójców generała Sikorskiego*, Poznań 2006, s. 98.

118 W. Zmysłony, dz. cyt.

119 C. Głowczyński, *Pamięci ...*, s. 8.

120 W. Zmysłony, *Tadeusz Koc*, <http://www.polishairforce.pl/koc.html>, [dostęp 20 II 2016].

szkolili się tu na francuskich samolotach Hanriot HD-19. W 1934 r. samoloty te były już bardzo przestarzałe – pierwsze loty samolotu HD-19 miały miejsce w 1922 r., jednakże po dwunastu latach eksploatacji wciąż nadawały się do szkolenia¹²¹. Maszyny tego typu wymagały jednak dużej precyzji w pilotażu, co dla samolotów szkolnych było sporym utrudnieniem. Być może dlatego samoloty tego typu nie cieszyły się zbyt wielką popularnością wśród pilotów¹²².

Po zakończeniu szkolenia na HD-19, T. Koc zdał maturę i wstąpił do dęblińskiej Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa¹²³, z której po roku przeniósł się do szkoły dla przyszłych oficerów zawodowych. Trudno powiedzieć, co wpłynęło na decyzję przyszłego asa – być może chęć pilotowania najnowocześniejszych wówczas myśliwców PZL P.11? W szkole dla oficerów zawodowych szło mu całkiem nieźle – podczas promocji w październiku 1937 r. został sklasyfikowany na 25. pozycji¹²⁴, nie można jednak zapominać, że razem z nim szkołę kończyli – m.in. Hieronim Dudwał¹²⁵ czy Jan Dzwonek, którzy wyprzedzili T. Koca.

Jesień 1937 r. była okresem, w którym lwowski 6 Pułk Lotniczy wzbogacił się o dwie eskadry myśliwskie, powstałe w oparciu o rozwiązaną 133 Eskadrę Myśliwską z 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu i 143 EM z toruńskiego 4 Pułku Lotniczego¹²⁶. Braki kadrowe w nowej eskadrze dowództwo lotnictwa zdecydowało się uzupełnić o pilotów z ostatniej dęblińskiej promocji. Wśród skierowanych do 6 Pułku pilotów znaleźli się m.in. J. Dzwonek i T. Koc, których przydzielono do 161 EM. W szeregach tej jednostki T. Koc brał udział w patrolowaniu wschodniej granicy Rzeczypospolitej. Było to bardzo odpowiedzialne zadanie, gdyż piloci sowieccy często podejmowali próby prowokacji i dokonywali naruszeń polskiej granicy państwowej. Do wypadków tego typu dochodziło praktycznie od samego początku 1939 r. Według Witolda Szewczyka, już w marcu 1939 r. samotny PZL P.11c ze 161 EM zaatakował flotyllę sowieckich bombowców SB-2 prowadzoną przez pojedynczy samolot myśliwski I-16¹²⁷.

121 *Hanriot HD-19 (H-19)*, 1922, <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/1173/126/Hanriot-HD-19-H-192>, [dostęp 20 II 2016].

122 Tamże.

123 *100 lat temu urodził się Tadeusz Kotz, as polskiego lotnictwa*, <http://dzieje.pl/aktualnosci/100-lat-temu-urodzil-sie-tadeusz-kotz-polskiego-lotnictwa>, [dostęp 20 II 2016].

124 *Czyż mogli dać więcej. Dzieje 13 promocji Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie*, red. A. Dreja, Londyn 1989, s. 466.

125 Hieronim Dudwał ps. „Himek”, ur. 30 IX 1913 – zm. 7 VI 1940. Pilot myśliwski, w trakcie kampanii wrześniowej pilot 113 Eskadry Myśliwskiej. We wrześniu 1939 r. zestrzelił cztery samoloty nieprzyjaciela, co czyni go drugim pod względem skuteczności polskim pilotem myśliwskim we wrześniu. We Francji walczył w szeregach Groupe de Chasse II/10, wyposażonej w myśliwce MB 152. 7 VI 1940 r. poległ w walce z trzema Messerschmittami Bf 109. K. Rydołowski, *Hieronim Dudwał*, <http://www.samoloty.pl/ludzie-lotnictwa-hobby-1807/zwipzani-z-lotnictwem-hobby-1809/polscy-hobby-2191/dudwas-hieronim-hobby-2440>, [dostęp 20 II 2016].

126 Ł. Łydźba, *Lwowski III/6 Dywizjon Myśliwski*, Poznań 2011, s. 13–14.

127 W. Szewczyk, *Samoloty, z którymi walczyli Polacy*, Warszawa 1997, s. 31.

Opis ten nie do końca zgadza się ze wspomnieniami jednego z ówczesnych pilotów 161 EM, Janusza Żurakowskiego, który po latach wspominał, że przeloty samolotów do Czechosłowacji, głównie wspomnianych myśliwców I-16, miały miejsce głównie jesienią 1938 r.:

Był to okres, kiedy Czechosłowacja, opuszczona przez państwa zachodnie, a naciskana przez Hitlera, szukała sprzymierzeńca w Sowietach i podobno oddała im niektóre lotniska. Rosja, nie mając wspólnej granicy, przerzuciła jako by swe samoloty I – 16, oczywiście lotem, przez południowo-wschodnią Polskę. Część naszej eskadry umieszczono na lotnisku w Stanisławowie (obecnie Ivano-Frankovsk) z rozkazem patrolowania granicy od Polesia aż po Dniestr i Karpaty. Czas lotu był dość ograniczony ilością paliwa, ale po doświadczeniach, latając na małej mocy i prędkości, mogliśmy przeszło dwukrotnie zwiększyć czas patrolowania¹²⁸.

Również w kolejnych miesiącach zadaniem 161 EM było patrolowanie wzdłuż granicy wschodniej, jednakże wówczas jednostka została skierowana do Sarn. W takich warunkach swoje wyniesione ze szkoły umiejętności pilotażu doskonalił T. Koc, który w ostatnich dniach sierpnia wraz z rzutem powietrznym dotarł na położone w pobliżu Łodzi lądowisko w Widzewie-Ksawerowie. Na miejscu pilotów zakwaterowano w pałacu należącym do rodziny Kesslerów, jednakże lotnicy nie mieli zbyt wiele czasu na poznawanie okolicy i zwiedzanie pałacu – 1 września 1939 r. rozpoczęła się wojna.

O tym, że T. Koc był doceniany przez swoich przełożonych, może świadczyć fakt, iż już 2 września został wyznaczony na dowódcę zasadzki złożonej z czterech samolotów, działającej z lądowiska w Orchowie w pobliżu Łasku¹²⁹, razem z ppor. pil. Kazimierzem Rębalskim oraz pchor. Andrzejem Malarowskim. Informacja ta nie jest jednak do końca potwierdzona. Według niektórych źródeł T. Koc został przydzielony do zasadzki w Woli Wężykowej razem z pchr. pil. A. Malarowskim i innym nieznanym z nazwiska pilotem¹³⁰.

Pozostaje natomiast niezaprzeczalnym faktem, że właśnie 2 września T. Koc przeszedł chrzest bojowy. Około godz. 10.00 wziął udział w locie bojowym, podczas którego doszło do przechwycenia nieprzyjacielskiego samolotu bombowego. Polski pilot meldował później, że zestrzelił Junkersa Ju 86, jednakże samoloty tego typu nie brały udziału w agresji na Polskę. O wiele bardziej prawdopodobne, że łupem T. Koca padł Dornier Do 17Z z I./KG 76, wracający z rozpoznania w rejonie Radomia¹³¹. Nie był to jednak jedyny lot 2 września.

128 J. Żurakowski, *Korkociąg*, „Lotnictwo. Aviation International”, 1993, 1–15 grudnia, s. 33.

129 J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 89.

130 Ł. Łydźba, dz. cyt., s. 36–37.

131 M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską 1939, cz. II, Kampflieger*, Gdynia 2005, s. 54.

W godzinach popołudniowych wziął jeszcze udział w potyczce z 13 Messerschmittami Bf 110 C, z eskadry 1./ZG 76 i Stab./ZG 76. W trakcie walki przyznano mu pół zestrzelonego Messerschmitta – druga połówka przypadła w udziale ppor. Głowczyńskiemu, jednakże pomiędzy obydwojma pilotami aż do ich śmierci trwał spór o to, któremu z nich należy przyznać zestrzelenie¹³².

W kolejnych dniach szczęście opuściło T. Koca, któremu nie udało się zestrzelić żadnego samolotu nieprzyjaciela aż do 17 września. 161 EM stacjonowała wówczas w Mikulińcach. Rankiem jednostka otrzymała rozkaz przekazania jednego samolotu PZL P.11 do dyspozycji Sztabu Brygady Pościgowej. Do wykonania lotu wyznaczono T. Koca, który po drodze w okolicach Delatyna ok. godz. 10.00 napotkał sowiecki samolot rozpoznawczy R-5¹³³, który początkowo uznał za niemieckiego Henschla Hs 126. Obecnie również i to zestrzelenie budzi sporo wątpliwości, gdyż według niektórych źródeł pilot miał po latach twierdzić, że samolotu nie zestrzelił, a jedynie „okrążył”. Prawdopodobnie informacja ta pochodzi ze wspomnień T. Koca pt. *Błękitne niebo i prawdziwe kule*, która jednak jest bardzo trudno dostępna w Polsce¹³⁴.

Domniemane zestrzelenie rozpoznawczego R-5 zamknęło okres walk w Polsce. T. Koc poleciał na swoim PZL P.11 do Czerniowiec, gdzie zdał samolot władzom rumuńskim i został internowany. Na szczęście szybko udało mu się uciec z obozu i przedostać przez Jugosławię do Grecji, skąd na pokładzie polskiego statku M/S „Pułaski” odpłynął do Francji, gdzie podobnie jak wielu innych został skierowany do polskiej bazy Lyon-Bron. W maju 1940 r. przydzielono go do grupy dowodzonej przez kpt. Tadeusza Rolskiego.

Oprócz T. Koca w skład grupy kpt. Rolskiego wchodziło 21 pilotów, głównie z dywizjonu toruńskiego, wśród których można wymienić m.in.: por. Mariana Pisarka, por. Stanisława Zielińskiego, por. Franciszka Skibę, ppor. Józefa Żulikowskiego, kpr. Józefa Jekę i kpr. Stanisława Wieprzkowicza¹³⁵. Grupa ta została przeniesiona do St. Etienne, gdzie prowadzono szkolenie na samolotach dwumiejscowych Romano Ro-82, które Polacy ukończyli w ciągu dwóch dni. W ciągu kilku kolejnych dni piloci znad Wisły opanowali pilotaż myśliwców Caudron CR-714 Cyclone oraz Morane Saulier MS-406¹³⁶.

Część grupy powróciła wówczas do Lyon-Bron skąd po przebrojeniu na Cyclone'y odleciała do Afryki¹³⁷. Niestety brak dokładniejszych źródeł nie pozwala na zrekonstruowanie dalszych losów T. Koca we Francji. Możliwe, że odłączył się

132 Ł. Łydźba, dz. cyt., s. 57–58.

133 W. Szewczyk, dz. cyt., s. 31.

134 Latem 2018 r. praca została wydana nakładem jednego z wydawnictw komercyjnych pt. *303 mój dywizjon*.

135 W. Król, *Zarys działań lotnictwa polskiego we Francji 1940*, Warszawa 1988, s. 134.

136 Tamże.

137 W. Zmyślony, dz. cyt.

od „Grupy Rolskiego”, która błąkała się po różnych lotniskach w poszukiwaniu jednostki, do której miała zostać włączona. Losy „Grupy Rolskiego” podczas kampanii francuskiej tak relacjonował Waclaw Król:

Nareszcie, 16 czerwca, nadszedł upragniony rozkaz na przelot samolotami szkolnymi na lotnisko w Clermont Ferrand w celu pobrania samolotów Moranów MS-406, co zostało wykonane jeszcze tego samego dnia. Dowódca eskadry kpt. Rolski otrzymał rozkaz, że eskadra ma przelecieć na lotnisko w Chateauroux, gdzie wejdzie w skład dywizjonu francuskiego. Grupa polskich mechaników miała również tam dojechać.

Kiedy 17 czerwca polska eskadra przyleciała do Chateauroux, lotnisko było puste, po dywizjonie francuskim nie było ani śladu i nikt nie wiedział, dokąd się udał. Tam Polacy dowiedzieli się, że to już koniec wojny. Poradzono Rolskiemu, aby przeleciał ze swoimi pilotami na lotnisko w Rochefort, gdzie znajdował się polski Dywizjon 1/145 Warszawski.

Był to już całkowity chaos, nikt nie rozkazywał i nie przeszkadzał w podejmowaniu właściwych czy niewłaściwych decyzji. Trzeba więc było samemu decydować. Ustalono, że najwłaściwiej będzie polecieć na południe Francji, dokąd kierowało się francuskie lotnictwo.

18 czerwca eskadra Rolskiego poleciała na lotnisko w Gaillac, położone o kilkanaście kilometrów od Tuluzy, gdzie znajdował się ośrodek szkoleniowy dla polskich pilotów bombowych. Tam przekazano Morany MS-406 Francuzom, ale za to załadowano się na dwa samoloty transportowe typu Caudron „Goeland” pilotowane przez mjr. pil. Ignacego Giedgowda oraz chor. pil. Stanisława Płonczyńskiego i udano się do Perpignan, a stamtąd do Oranu w Afryce. Trasę do Casablanki pokonano koleją¹³⁸.

W przypadku T. Koca sprawa staje się o wiele bardziej złożona, gdyż 24 czerwca 1940 r. wypłynął z Saint-Jean-de-Luz na statku „Arandora Star” i 27 czerwca przybył do Liverpoolu¹³⁹. W Wielkiej Brytanii T. Koc otrzymał numer służbowy P-0696¹⁴⁰. Początkowo służył w Dywizjonie 303 jako pilot nieoperacyjny, który miał poprawić swoje umiejętności pilotażu. Wkrótce jednak skierowano go do stacjonującego w Aldergrove 245 „Północnorodezyjskiego” Dywizjonu Myśliwskiego, w którym wykonywał głównie loty patrolowe nad Morzem Irlandzkim. Jeden z nich opisał po latach w następujący sposób:

Po miesiącu nowy posting: północna Irlandia i przydział do angielskiego dywizjonu 245. Mniej bezpośrednich walk z Niemcami, główne zadanie to osłona konwojów morskich i patrolowanie morza w północnym rejonie.

Tu miałem ciekawą, ale niezbyt przyjemną przygodę. Osobistą przygodę można powiedzieć, bo tylko ja brałem w niej udział. Starszy porucznik i ja siedzieliśmy

138 W. Król, dz. cyt., s. 134–135.

139 W. Zmysłony, dz. cyt.

140 Koc Tadeusz, <http://listakrzystka.pl/?p=123900>, [dostęp 20 II 2016].

w pogotowiu. Pogoda „pod psem”, gorszej nie można było sobie wyobrazić, pułap niski, chmury prawie dotykają czubków pagórków. I wtedy ogłaszają alarm: samolot niemiecki leci od zachodu na Belfast. W takiej sytuacji nikt nie myśli, co robić: bieg do maszyn i start! Obblecieliśmy miasto – Niemca nie ma. Wracać do domu – brzmi rozkaz z operation room. Zachciało się memu dowódcy skrócić drogę przez pagórki. Skręcając za nim, wpadłem w chmury i straciłem go z oczu. Ot i początek przygody. Wyjście z chmur w dół groziło zaczepieniem o pagórek, pozostało jedyne wyjście: w górę. Przez chwilę ogarnia mnie poczucie niesamowitego osaczenia: jestem w samolocie, a dookoła mnie nic nie ma oprócz gęstej mgły. Czuję się, jakby mnie umieszczono w gęstej wacie. Jedyne kontakty ze światem to przyrządy: sztuczny horyzont, wysokościomierz i busola. Szedłem w górę dużą spiralą. Nabierając wysokości, doszedłem do 5-ciu kilometrów. Koniec chmur i odmienia się postać świata: słońce i błękit nieba, widoczność wydaje się nieskończona.

Z powrotem w dół taką samą spiralą, żeby nie odlecieć za daleko od naszej bazy. W dole dochodzę do 500 metrów, nadal gęsta mgła. Znowu w górę na tę samą wysokość. Coś jest nie w porządku. Wołam operation room – nie ma odpowiedzi. Kieruję się na północ, powoli schodząc w dół. Chmury stają się przerywane, zaraz powinienem zobaczyć północny brzeg Irlandii, ale na próżno wysilam wzrok, nic tylko morze przede mną.

Lecę chwilę dalej, wreszcie widzę ląd. Czyżby moja busola się zespsuła. Mało prawdopodobne. Z tyłu słońce potwierdza, że lecę na północ. Dolatuję do lądu, widzę małe lotnisko – bez zwlekania siadam. Po rozmowie z personelem lotniska wyjaśnia się moja przygoda.

Straciłem łączność z bazą, bo w górze wiatr wiał z prędkością 100 km/godz. i zdmuchnął mnie aż do Szkocji w okolice Prestwick. Poczekałem godzinę, aż wichura zmniejszyła się dostatecznie i wróciłem do swojej bazy w Irlandii.

Cała przygoda trwała ok. 3 godzin, a samolot ma zapas paliwa wystarczający tylko na dwie godziny, więc uznano mnie za zagubionego. Wyślano nawet do okrętów na Morzu Północnym rozkaz obserwowania pojedynczego Hurricane'a.

Ja tymczasem zapuściłem silnik i po półgodzinie wylądowałem na swoim lotnisku. Koledzy nie mogli uwierzyć, że tak długo, aż 3 godziny, mogłem być w powietrzu¹⁴¹.

Kolejnym przydziałem po służbie w 245 „Północnorodezyjskim” był formujący się w Acklington 317 „Wileński” Dywizjon Myśliwski, do którego T. Koca przydzielono pod koniec lutego 1941 r. Jednostka była wyposażona w samoloty Hawker Hurricane, a później w nowocześniejsze Supermarine Spitfire. Właśnie za sterami Spitfire'a T. Koc odniósł swój pierwszy sukces na obczyźnie, gdy

141 Cyt. za: R. Gretzyngier, *Polacy w obronie Wielkiej Brytanii*, Poznań 2007, s. 325–326.

8 listopada 1941 r. prawdopodobnie zestrzelił nad Francją niemiecki myśliwiec Messerschmitt Bf 109¹⁴².

Jednakże największy popis swojego kunsztu lotniczego T. Koc dał 15 marca 1942 r. kiedy „Wileński” 317 Dywizjon Myśliwski brał udział w eskorcie pięciu bombowców Boston, których zadaniem było zbombardowanie celów po francuskiej stronie kanału La Manche. W czasie gdy wysłane na lot bojowy samoloty wracały znad Francji, nad lotniskami w Anglii zaległa gęsta mgła. Podczas lądowania przy zerowej widoczności Dywizjon 317 stracił osiem samolotów. Jedynymi, którym udało się bezpiecznie wylądować, byli T. Koc oraz sierż. Brzeski.

Kolejne sukcesy T. Koca miały miejsce na początku 1942 r., kiedy to w dniach 25–28 kwietnia zestrzelił dwa Focke Wulfy Fw 190. Kolejny samolot tego typu zestrzelił 29 kwietnia, przeprowadzając brawurowy atak od czoła. Zaliczono mu wówczas jedno zestrzelenie pewne i jedno prawdopodobne¹⁴³. Po tym sukcesie w czerwcu 1942 r. przeniesiono go na stanowisko dowódcy eskadry w 308 Dywizjonie Myśliwskim „Krakowskim”, w którym pozostał aż do feralnego 3 lutego 1943 r., kiedy to podczas lotu nad Francją odłączył się od formacji i zaatakował samotnego Fw 190, którego ciężko uszkodził. Niestety polski pilot nie zauważył drugiego Fw 190, który zaszedł go od tyłu i zestrzelił polski myśliwiec. Pilot uratował się na spadochronie i szczęśliwie wylądował na kartoflisku w pobliżu niemieckiego lotniska w St. Omer. Dzięki pomocy francuskiego ruchu oporu Polakowi udało się przedostać do Paryża, skąd następnie przez Saint-Jean-de-Luz, Pireneje, San Sebastian i Madryt T. Koc dotarł do Gibraltaru, skąd do Anglii odleciał na pokładzie B-17 Flying Fortress. Podróż przez Francję i Hiszpanię zajęła Polakowi bardzo mało czasu, gdyż w Northolt zameldował się 21 lutego 1943 r., osiemnaście dni po tym, jak jego Spitfire został zestrzelony¹⁴⁴.

Kolejnym dywizjonem, do którego przydzielono T. Koca, był słynny Dywizjon 303, w którym przebywał od lipca 1943 r. do 25 września 1944 r. Podczas służby w „Dywizjonie Kościuszkowskim” T. Koc został mianowany jego dowódcą. Stanowisko to piastował od 20 listopada 1943 r., kiedy to przejął dowodzenie nad jednostką z rąk kpt. Jana Falkowskiego.

Po odejściu z Dywizjonu 303 uczęszczał do Wyższej Szkoły Lotniczej w Weston-super-Mare. Po jej ukończeniu był szefem szkolenia w 61 Operational Training Unit w Rednal, a także oficerem łącznikowym w 12 i 13 Grupie Myśliwskiej. Służył również w sztabie 131 Polskiego Skrzydła Myśliwskiego¹⁴⁵. Po demobilizacji wyjechał do Afryki – osiedlił się w Swazilandzie, ale po roku wrócił do Wielkiej Brytanii,

142 W. Zmyślony, dz. cyt.

143 Tamże.

144 Tamże.

145 Tamże.

skąd wyjechał do Collingwood w Kanadzie¹⁴⁶. Już na emigracji zmienił pisownię nazwiska na Kotz. Zmarł 3 czerwca 2008 r. w wieku 94 lat. Ostatnie lata życia spędził w Sunset Manor Nursing Home. W Kanadzie wciąż żyją krewni pilota¹⁴⁷.

Franciszek Kornicki

Franciszek Kornicki, jeden z nielicznych pilotów Armii „Łódź”, którzy zdecydowali się na opisanie swoich wojennych losów i wydanie ich w formie książkowej, urodził się 18 grudnia 1916 r. w Wereszynie. Oprócz najmłodszego Franciszka w skład rodziny, poza rodzicami Łukaszem i Anielą, wchodziło jeszcze pięciu synów. Swoją rodzinę i dom rodzinny F. Kornicki wspominał po latach w następujący sposób:

Moi rodzice – Łukasz i Aniela – mieli sześciu synów. Pierwszy, Stanisław, zmarł w dzieciństwie; potem w 1901 r. urodził się Władysław (Władek), w 1906 Feliks (Felek), w 1909 Kazimierz (Kazik), w 1911 Jan (Janek) i w 1916 ja. Mieszkaliśmy w jednej z tych dwuizbowych chałup, przed którą znajdował się, starannie ogrodzony z trzech stron, ogródek kwiatowy mojej matki, gdzie każdego roku kwitły niezapominajki, nasturcje, astry i bosko pachnące lewkonie¹⁴⁸.

Rodzina przyszłego pilota myśliwskiego była biedna – ojciec F. Kornickiego był furmanem, i nic nie zapowiadało, że w przyszłości jego najmłodszy syn zostanie oficerem Wojska Polskiego. F. Kornicki od najmłodszych lat wykazywał niezwykły talent do nauki, który został dostrzeżony dzięki guwernantce pracującej u rodziny Białkowskich, absolwentce Uniwersytetu Jana Kazimierza we Lwowie. Dzięki jej zainteresowaniu i rozmowie z rodzicami przyszłego pilota udało się wygospodarować w skromnym domowym budżecie środki na posłanie F. Kornickiego do szkoły w Hrubieszowie.

Hrubieszów jest położony nad rzeką Huczwą stanowiącą dopływ Bugu. W 1909 r. miasto liczyło już około 15 tys. mieszkańców i stało się drugim po Lublinie miastem guberni lubelskiej¹⁴⁹. Przed II wojną światową miasto było wielokulturowym tygłem, w którym mieszały się wpływy polskie, ukraińskie i żydowskie. W gimnazjum koedukacyjnym im. Stanisława Staszica w Hrubieszowie, do którego uczęszczał F. Kornicki, oprócz dzieci polskich uczyły się również dzieci żydowskie i ukraińskie. Często zupełnie nieświadomie dochodziło do okazywania sobie różnych przejawów niechęci, choć w większości przypadków były to

146 Kotz, *Tadeusz*, <http://en.ww2awards.com/person/41849>, [dostęp 20 II 2016].

147 *In Memory of Tadeusz Wieslaw Kotz*, <http://www.fawcettfuneralhomes.com/book-of-memories/195203/Kotz-Tadeusz/obituary.php?Printable=true>, [dostęp 20 II 2016].

148 F. Kornicki, *Zmagania. Autobiografia pilota myśliwskiego*, Sandomierz 2009, s. 15.

149 *Historia miasta*, <http://www.miasto.hrubieszow.pl/page/historia-miasta>, [dostęp 5 III 2016].

zupełnie niewinne spory. Chłopcy żydowscy niechętnie obserwowali zaloty Polaków do Żydówek i na odwrót. F. Kornicki wspominał po latach:

Wśród żydowskich dziewcząt była moda, żeby zakochać się w goju i od razu stwierdzić, że to beznadziejna sytuacja, a w kolejne dni na przemian to tryskać szczęściem, to popadać w rozpacz. „Co zrobić... takie jest życie!” szeptały, przerwacając pięknymi oczami, naśladowując swoje starożytne siostry z greckich tragedii. Żydowskim chłopcom to się nie podobało, ale wiedzieli, że w końcu dziewczyny wyjdą za nich, a nie za nas, a skoro każda musi mieć swojego goja, to im szybciej, tym lepiej i niech już to ma za sobą¹⁵⁰.

Pomimo wyraźnych różnic kulturowych, społeczeństwo żydowskie było w większości zasymilowane. Uczniowie pochodzenia żydowskiego, głównie dziewczęta, nazywano zdrobnieniami chrześcijańskich imion. W klasie F. Kornickiego było siedmioro uczniów wyznania mojżeszowego, cztery dziewczęta i trzech chłopców. Jeden z nich, nazwiskiem Horowicz, widząc, że F. Kornicki czyta regularnie tygodnik „Bund”, zaproponował mu studiowanie bardziej radykalnych autorów. Po latach przyszedł pilot myśliwski tak wspominał to spotkanie:

Kiedy spotkaliśmy się po raz pierwszy, zabrał mnie do na poły zrujnowanego domu, gdzie weszliśmy po jakichś schodach, potem zeszliśmy przez ciemne przejście i w końcu wylądowaliśmy w pokoju, gdzie był stół, kilka krzesel i nic więcej. Miejsce wyglądało ponuro, a jedyne okno było wysoko pod sufitem. Nie miałem pojęcia, gdzie jestem. Wyjął „Ekonomię polityczną” Bucharina i zagłębiliśmy się w nią z zapalem. Nigdy więcej nie poszliśmy w tamto miejsce, korzystaliśmy z ganka w jakimś ładnym domu¹⁵¹.

Jednakże po początkowych zachwytach F. Kornicki zraził się do komunizmu – szczególnie nie spodobało mu się odrzucenie wszelkich religii, które postulował Bucharin. Ważnym przeżyciem dla ucznia hrubieszowskiego gimnazjum była także śmierć i pogrzeb marszałka Piłsudskiego, jednakże najważniejszym doświadczeniem okazało się założenie w szkole sklepiku spółdzielczego. Początkowo wszystko szło dobrze, a handel ołówkami i zeszytami zaczął przynosić niewielkie zyski wszystkim udziałowcom. Problemy zaczęły się, gdy część żydowskich udziałowców zaczęła wycofywać swoje udziały. Po latach F. Kornicki opisywał te wydarzenia w następujący sposób:

Ruszyliśmy, interes kwitł, aż kilka miesięcy później kilkoro żydowskich chłopców i dziewcząt przyszło do mnie ze swoimi udziałami i poprosiło o zwrot pieniędzy. Na moje pytanie – Dlaczego? – dostałem jednakową wymijającą odpowiedź. Kiedy przyszedł też jeden z moich kolegów odmówiłem i zażądałem wyjaśnień.

– Jak chcesz prawdy, to muszę Ci powiedzieć, że wszyscy żydzi wycofują poparcie, chyba że zmienicie metody handlu!

150 F. Kornicki, dz. cyt., s. 37.

151 Tamże, s. 38.

– Co złego w naszych metodach? O czym ty mówisz?

– Kupujecie tylko w chrześcijańskich sklepach, a nic w żydowskich. Powinniście kupować proporcjonalnie.

– Próbowaliśmy, ale w chrześcijańskich sklepach mamy lepszy rabat. To chyba dobry interes, nie?

– Tak, ale trzeba było powiedzieć w żydowskich sklepach, żeby wam dali tak sam rabat, to byście dostali!¹⁵²

Ostatecznie sprawę udało się rozwiązać polubownie, a dawni udziałowcy wrócili do wspierania sklepiku spółdzielczego. Oprócz tego F. Kornicki w trakcie swojej edukacji w hrubieszowskiej szkole rozpoczął swoją przygodę z lotnictwem. W 1935 r. jako uczeń siódmej klasy przyszły pilot myśliwski wziął udział w szkoleniu szybowcowym, organizowanym przez Przysposobienie Wojskowe. Wraz z nim na szkolenie udał się także jego kolega Bolesław Rządkowski. Choć początkowo prowadzący szkolenie uznał zarówno F. Kornickiego, jak i B. Rządkowskiego za „choleryków”, którzy jakoby z tego powodu nie mieli szans na ukończenie szkolenia, to jednak ostatecznie obaj zdobyli odznaki szybowcowe i międzynarodową kategorię pilota „C”. Pierwsze spotkanie z lotnictwem okazało się dla przyszłego pilota myśliwskiego bardzo przyjemnym przeżyciem i sposobem na życie.

Po powrocie z kursu szybowcowego dwaj przyjaciele rozpoczęli naukę do matury. Ostatnim dzwonkiem okazała się studniówka, podczas której wspólnie bawili się chrześcijanie i żydzi. Po latach F. Kornicki tak wspominał swój pierwszy poważny bal:

Przygotowano dla nas wspólną zimną kolację. Żydzi ogłosili, że dziś jest dzień niekoszernego mięsa i razem z nami wcinali z apetytem szynkę, wieprzowe kiełbasy i inne koszernie mięsa. Były toasty, przemówienia i żarty, i znowu toasty, i kolejne przemowy, a po kolacji byliśmy gotowi na poważne dyskusje i ogólnie na naprawianie świata. [...] Następnego ranka ożywiono nas gorącą mocną kawą i wysłano do domu parą konnych wozów. To była pamiętna noc¹⁵³.

Początkowo F. Kornicki planował podjęcie studiów na wydziale filologicznym, jednakże ostatecznie zdecydował się na rozpoczęcie kariery wojskowej. Doświadczenia wyniesione z kursu szybowcowego w Wiśle oraz kontaktów z oficerami lotnictwa zaowocowały podjęciem decyzji o zgłoszeniu się do służby w siłach powietrznych. Decyzja ta spotkała się z dużym zrozumieniem ze strony rodziny przyszłego pilota. Pewne wątpliwości wyrażał jedynie jeden ze starszych braci, który usilnie namawiał F. Kornickiego, by ten wstąpił do oddziałów kawalerii.

¹⁵² Tamże, s. 39.

¹⁵³ Tamże, s. 45.

Szkolenie w Dęblinie nie sprawiało F. Kornickiemu większych trudności – bez specjalnych problemów zaliczał kolejne egzaminy i zdobywał kolejne doświadczenia. Poważniejsze kłopoty sprawił mu dopiero egzamin z balistyki, który początkowo oblał. Jako dobry matematyk uznał, że wykładowca potraktował go niesprawiedliwie i zażądał powtórzenia egzaminu. Dzięki wstawiennictwu por. Wolańskiego, dowódcy plutonu, w którym służył Kornicki, wykładowca zgodził się na przeprowadzenie powtórnego egzaminu. Wydarzenia te F. Kornicki wspominał po latach:

Wykładowca balistyki powiedział na wstępie, że skarżyłem się na niesprawiedliwą ocenę i że w drodze wyjątku zgodził się przeegzaminować mnie ponownie, żeby nie było żadnych wątpliwości co do mojej oceny. Zauważyłem, że porucznik Wolański siedzi w tylnym rzędzie.

Znowu stanąłem przy tablicy i odpowiedziałem mu na wszystkie pytania, koledzy z mojego plutonu patrzyli i słuchali z wyraźnym zainteresowaniem.

– Dobrze, wystarczy – powiedział. – Musiałem się pomylić, ucieszy cię wiadomość, że zdałeś.

– Jaki mam wynik, panie kapitanie? – zapytałem.

– Sześć – odpowiedział.

– Panie kapitanie, proszę o więcej pytań, sześć to za mało, ja ten przedmiot znam na lepszy stopień.

Pomyślał chwilę i odpowiedział: – Dam ci zadanie przy tablicy, jeśli je rozwiążesz, dostaniesz osiem, ale jeśli nie, to znowu oblejesz. Zgadzasz się?

– Zgadzam się – powiedziałem. Było to podręcznikowe zadanie, ze wszystkimi etapami i rozwiązaniem. Porównał tablicę z podręcznikiem i kiedy uzyskałem ten sam wynik do pierwszego miejsca po przecinku, uznał swoją porażkę i dał mi bez wahania ósemkę¹⁵⁴.

Oprócz tego pewien problem stanowiło również nazwisko. F. Kornicki w trakcie swojego pobytu w szkole zmienił nazwisko na Kornicki. Niestety w swoich wspomnieniach nie podaje swojego wcześniejszego nazwiska. Zmianę tę zainicjował jego przełożony, kpt. Józef Ostrowski, nazywany przez podchorążych „Tatą”. Kpt. Ostrowski zaproponował pomoc w załatwieniu wszelkich formalności, wyjaśnił również, że z powodu nazwiska F. Kornicki może znaleźć się w wyjątkowo niefortunnej sytuacji w nowej jednostce¹⁵⁵. Oprócz niego pomocni okazali się również koledzy z roku, którzy pomogli w wyborze nowego nazwiska:

Wróciłem do sali i ogłosiłem:

– Koledzy! Mam zmienić moje cholerne nazwisko, więc wymyślcie coś odpowiedniego dla wojownika mojego kalibru. Zwycięzca dostanie okrągłą sumkę pięciu złotych z mojej pierwszej gaży; macie tydzień.

154 Tamże, s. 65–66.

155 Tamże, s. 63.

Do konkursu przystępowało z wielkim entuzjazmem coraz więcej ludzi. Niektóre ekstrawaganckie pomysły sprawiły, że miałem bardzo wesoły tydzień. W końcu sam wybrałem nazwisko. Któregoś dnia patrzyłem na mapę i zobaczyłem nazwę wsi Kornice. Skojarzyłem ją z ziemią, z polami, spodobał mi się jej dźwięk i pomyślałem o nazwisku Kornicki¹⁵⁶.

Po zakończeniu szkolenia podstawowego w Dęblinie F. Kornicki otrzymał przydział do szkoły w Ułężu, gdzie szkolili się piloci myśliwcy. Jego instruktorem został były pilot 161 Eskadry Myśliwskiej Janusz Żurakowski. Przyszli myśliwcy szkolili się na samolotach PZL P.7, jednomiejscowych myśliwcach rozwijających prędkość maksymalną 330 km/h i uzbrojonych w dwa karabiny maszynowe. Ich niewątpliwą zaletą była duża zwrotność i dobra widoczność z kabiny pilota, jednakże w konfrontacji z Luftwaffe maszyny te nie mogły odegrać zbyt dużej roli.

J. Żurakowski był zadowolony z postępów F. Kornickiego, który w przeciwieństwie do kilku kolegów ze szkolenia nie został odesłany do Małaszewicz, gdzie szkolili się piloci ciężkich bombowców. Z powodzeniem ukończył szkolenie myśliwskie i razem z grupą kolegów otrzymał przydział do III/6 Lwowskiego Dywizjonu Myśliwskiego. F. Kornicki trafił do 162 EM razem z Antonim Dziegielewskim i Ryszardem Łopackim.

Nowa jednostka nie spełniła nadziei, jakie pokładał w niej F. Kornicki, który spodziewał się, że młodzi piloci przydzieleni do 162 EM wezmą udział w wielu lotach ćwiczebnych i pozorowanych potyczkach z przeciwnikiem. Co więcej, eskadra nie prowadziła zbyt wielu lotów szkolnych, co było sporym rozczarowaniem, a w kontekście podwyższonej aktywności 161 EM budziło uzasadnione wątpliwości w kwestii poziomu wyszkolenia.

Mimo to F. Kornicki dobrze odnalazł się w nowym środowisku. Planował nawet, że po zakończeniu pierwszego roku służby w 6 Pułku Lotniczym podejmie dalsze studia. Uzyskanie dyplomu wyższej uczelni było dla niego bardzo ważne – pierwsze podejście do zdobycia wyższego wykształcenia podjął już po zakończeniu szkoły średniej, jednakże na przeszkodzie stanęły problemy finansowe. Niezbyt bogatej chłopskiej rodziny nie było stać na finansowanie studiów wyższych, dlatego też przyszły pilot 162 EM podjął decyzję o wstąpieniu do wojska. Wpływ na podjęcie tej bardzo poważnej decyzji miała również chęć zachowania niezależności finansowej; przedstawiciele władz miejskich mieli w planach zaproponowanie F. Kornickiemu stypendium, jednakże ostatecznie plany te nie zostały zrealizowane.

Jako pilot 162 EM F. Kornicki wziął udział w sierpniowej mobilizacji i 31 sierpnia z lotniska alarmowego Basiówka wystartował do Dębina, skąd po

156 Tamże, s. 64.

uzupełnieniu paliwa samoloty III/6 Lwowskiego Dywizjonu Myśliwskiego skierowały się do lądowiska w majątku Widzew-Ksawerów, gdzie pilotów i obsługę techniczną zastał wybuch wojny.

Pierwsze dni wojny nie przyniosły F. Kornickiemu wielu sukcesów – wprost przeciwnie. Pilot dwukrotnie startował na przechwycenie nieprzyjacielskich wypraw bombowych. Drugi start zakończył się bardzo nieprzyjemnymi dla niego wypadkami, które opisał po latach w następujący sposób:

Za pierwszym razem próbowałem przechwycić wrogi samolot, ale był o wiele szybszy i nie byłem w stanie się do niego zbliżyć. Za drugim razem wystrzeliłem krótką serię, ale zaciął mi się karabin. Udało mi się go przeladować, po czym znowu wejść na pozycję do ataku. Chciałem zrobić pół beczki i zanurkować na ogon wrogiego samolotu. Kiedy znalazłem się w pozycji odwróconej, puściły pasy uprząży i dosłownie wypadłem z kabiny. Otworzyłem spadochron i wylądowałem koło jakiejś wsi. Albo miałem wadliwy zamek uprząży, albo gdy rozpiąłem go, usiłując przeladować karabin, to potem nie zapiąłem go odpowiednio. Nie mam pewności, jaka była rzeczywista przyczyna tego niefortunnego wypadku. Odwieziono mnie do Widzewa samochodem wojskowym i ze wstydem musiałem zameldować utratę samolotu. Ta strata była do uniknięcia i muszę przyjąć winę na siebie¹⁵⁷.

W kolejnych dniach jednostka F. Kornickiego podejmowała rozpaczliwe próby powstrzymania niemieckich wypraw bombowych i obrony własnego lotniska. Jednakże wobec pogarszającej się sytuacji na froncie oraz ewakuacji dowództwa Armii „Łódź” konieczne okazało się pośpieszne wycofanie się na wschód. W tym czasie niefortunny pilot wykonywał loty bojowe¹⁵⁸ oraz loty łącznikowe na przydzielonym do III/6 Lwowskiego Dywizjonu Myśliwskiego nieuzbrojonym RWD-8, po którego wysłano F. Kornickiego z Drwalewa, gdzie 6 września 1939 r. znalazła się 161 i 162 EM.

Od 7 września F. Kornicki latał na RWD-8, na którym dotarł z Drwalewa do Matczyna koło Lublina, gdzie jego eskadra została włączona w skład Brygady Pościgowej. W dniu 10 września pilot i jego RWD-8 zostali przesunięci wraz z resztą Brygady Pościgowej do Młynowa koło Łucka, skąd 11 września wraz z grupą pilotów udał się do lubelskiej fabryki samolotów w poszukiwaniu paliwa lotniczego. Poszukiwania zakończyły się sukcesem i 12 września pilot został wysłany na kolejny lot łącznikowy na korzyść Naczelnego Dowództwa.

Ostatnim lądowiskiem, z którego operował w Polsce F. Kornicki, był Liliatyn, gdzie zebrały się niedobitki jednostek myśliwskich i ich personel naziemny. Tam zastała go inwazja sowiecka. Przełożeni nakazali, aby wszyscy piloci i personel naziemny natychmiast udali się do Rumunii. F. Kornicki wraz z grupą innych

157 Tamże, s. 75.

158 Prawdopodobnie z powodu utraty samolotu w wyniku „wypadnięcia” z kabiny. Tamże, s. 78.

pilotów przed Zaleszczykami został zatrzymany przez polski patrol, który poinformował go, że w mieście są już Sowietci, wobec czego udali się do Kut, gdzie następnego dnia przekroczyli most graniczny.

Na terenie Rumunii polscy piloci znaleźli się w niezbyt komfortowym położeniu, gdyż kontakty z władzami rumuńskimi mogły przynieść skierowanie do obozu dla internowanych, czego Polacy woleli uniknąć. Na szczęście dysponowali wojskowym samochodem, który otrzymali w Lilatynie, a F. Kornicki znał trochę język ukraiński i niemiecki, co pozwalało mu na dogadywanie się z miejscowymi.

Po kilku dniach podróży polscy piloci dotarli do miejscowości Tulcea, gdzie znajdował się obóz przejściowy dla Polaków. Na szczęście dzięki przypadkowemu spotkaniu z mówiącym po niemiecku młodym rumuńskim oficerem, który w zamian za załatwienie polskim lotnikom prywatnej kwatery w mieście poprosił o pomoc w zakupie polskiego motocykla wojskowego¹⁵⁹. F. Kornicki wraz z kompanami planował dalszą podróż, jednakże na przeszkodzie stanął im brak cywilnych ubrań. Podczas pobytu w Tulcea dowiedzieli się, że po drugiej stronie Dunaju, w Galati, mieszka krawiec, który tanio i szybko jest w stanie zaopatrzyć ich w cywilne ubiory. Polacy natychmiast ruszyli w drogę do Galati, niestety podczas przekraczania Dunaju zostali zatrzymani przez policję rzeczną. Funkcjonariusze rumuńskiej policji okazali się odporni na próby przekupstwa i wyjaśnienia Polaków, którzy pod strażą zostali odprowadzeni na posterunek policji, gdzie po dłuższym czasie wezwano ich przed oblicze komendanta, który po wysłuchaniu całej historii wystawił im przepustki dla policji rzecznej¹⁶⁰.

Już w cywilnych ubraniach F. Kornicki wraz z towarzyszami opuścili Tulcea i rozpoczęli podróż do Bukaresztu, która odbywała się w całkiem komfortowych warunkach – ubrani w cywilne ubrania Polacy jechali w miarę wygodnym samochodem. Na przeszkodzie stanęły jednak rumuńskie drogi – pojazd lotników w pewnym momencie wylądował w rowie, z którego nie można go było wyciągnąć. Konieczna okazała się pomoc miejscowych, którzy natychmiast poinformowali o całym zajściu policję. Policjanci okazali się wyrozumiali i po długich namowach zgodzili się nie przeszkadzać polskim lotnikom w podróży, pod warunkiem że wraz z Polakami do Bukaresztu uda się rumuński policjant. Towarzystwo Rumuna było dla F. Kornickiego i jego towarzyszy dosyć kłopotliwe:

Nasza eskorta zajmowała połowę tylnego siedzenia, więc Antek i ja byliśmy ściśnięci z jednej strony. Opel był mały, czteromiejscowy i nie było dużo miejsca. Co gorsza, jego oddech zalaatywał czosnkiem. Myślałem, że tak właśnie musi wyglądać

159 Tamże, s. 83–84.

160 Tamże, s. 84.

piekło i zacząłem rozmyślać, jak się go pozbyć bez wywoływania incydentu na skalę międzynarodową¹⁶¹.

Na szczęście w najbliższym mieście udało się pozbyć kłopotliwego towarzystwa pod pozorem zakupu większej ilości wina. Już bez żadnych przygód Polacy dotarli do Bukaresztu, gdzie trafili do polskiej ambasady w której cała grupa otrzymała nowe paszporty. W stolicy Rumunii F. Kornicki i jego towarzysze pozostali przez dziesięć dni, po upływie których skierowano ich do Balcic nad Morzem Czarnym, gdzie po kilku dniach zostali zaokrętowani na statek „Patris”:

Następnego ranka kilku urzędników rumuńskiego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych otworzyło swój kram, by rozważyć nasze podania o wizy wyjazdowe. Była to ryzykowna procedura: albo się ją dostało, albo nie, zależnie od kaprysu urzędnika pracującego z tłumaczem. Patrzyli na nas, zadawali kilka pytań i przybijali na paszporcie pieczęć z wizą wyjazdową, albo mówili: – Byłeś w wojsku – odmawiali wizy i zatrzymywali paszport. Słyszałem, że pieniądze mogły pomóc, ale nie zawsze.

[...] – Jaki masz zawód? – zapytali mnie. Przysięgałem, że jestem studentem i miałem być powołany do wojska w przyszłym roku, ale mi nie wierzyli. – Odmowa wizy – brzmiał werdykt. Pokazałem tłumaczowi wszystkie pieniądze, jakie mi zostały – uśmiechnął się i powiedział, żebym je zatrzymał i przysłał następnego petenta.

Drugiego dnia o zmierzchu zaczęło się zaokrętowanie. Ostatecznej kontroli paszportów i wiz wyjazdowych dokonywano na nabrzeżu w świetle latarki, po czym posiadaczy odpowiednich dokumentów wysyłano na statek dużą motorówką. Łódź wracała do nabrzeża i zabierała następną grupę itd. Nasi wodzowie mieli małą, ale szybką motorówkę, która odwoziła ze statku paszporty z wizami wyjazdowymi w celu przekazania ich takim jak ja, którzy nie mieli ani paszportów, ani wiz. Czekaliśmy w ciemności nieco dalej od nabrzeża. W końcu dostałem czyjś paszport z poleceniem, bym się nauczył danych personalnych i poszedł na nabrzeże do zaokrętowania¹⁶².

Podróż na pokładzie „Patrisa” upłynęła bez większych przygód, jednakże Polakom, którzy zajmowali cały statek, dała się we znaki pogoda. Mimo to statek dotarł do portu w Marsylii, gdzie przybysze z Rumunii zostali powitani przez Francuzów. Następnie lotników skierowano do obozów, gdzie rozpoczęło się zbieranie informacji na temat przebiegu kampanii wrześniowej. Dla F. Kornickiego było to bardzo nieprzyjemne doświadczenie, gdyż domagano się od niego, by złożył wyjaśnienia obciążające mjr. pil. Stanisława Morawskiego, dowódcę III/6 Lwowskiego Dywizjonu Myśliwskiego, którego oskarżano o niechęć do udziału w walkach. F. Kornicki wspominał te wydarzenia z wyraźną niechęcią,

161 Tamże, s. 86.

162 Tamże, s. 91–92.

młodego podporucznika drażnił brak zaufania wobec dowódcy jednostki, w której przeszedł swój chrzest bojowy:

Przygnębiły mnie zarzuty niewłaściwego zachowania kierowane przeciwko niektórym wyższym oficerom. Powstał termin „leśne dziadki”, sugerujący niekompetencję, co było absurdalne. Składano w tej sprawie meldunki i powołane zostały komisje oficerskie do zbadania tych spraw. Zaskoczyło mnie, że jedna z tych komisji wezwała mnie w sprawie postępowania dowódcy Dywizjonu III/6, majora Morawskiego. Podobno nie latał podczas wojny, czy to prawda? Dlaczego tak było? Co ja o tym sądzę? itd., itp. Powiedziałem, że gdybyśmy mogli dłużej działać skutecznie i w inny sposób, to na pewno sam też by latał i prowadził dywizjon do walki, ale w pierwszych pięciu dniach ponieśliśmy ogromne straty, nie mieliśmy uzupełnień, piloci czekali w kolejce, a młodszy w ogóle nie mogli zbliżyć się do samolotu¹⁶³.

Po dopełnieniu przykrych formalności F. Kornicki otrzymał przydział do bazy w Lyon-Bron, gdzie szkolił się na samolotach Blériot-SPAD S.510, a później na myśliwskich Caudron CR.714 Cyclone, a także Morane Saulier MS.406. Swoje szkolenie na Cyclone'ach F. Kornicki opisał w następujący sposób:

Podobno potrafiłem zaimponować żabojadom i zostałem przeniesiony na Caudrona Cyclone – nowoczesny myśliwiec, ale ze zbyt słabym silnikiem, o mocy zaledwie 450 KM. Zaskoczyła mnie długość rozbiegu na trawiastym lotnisku i słabe wznoszenie – nic dziwnego, że podobno miały zostać wycofane z dywizjonów operacyjnych.

Któregoś dnia wkrótce po starcie miałem awarię silnika i postanowiłem zawrócić na lotnisko, bo z trzech stron miałem lasy. Zdażyłem, przeskakując o włos jakieś drzewka na skraju lotniska, przez co straciłem szybkość i wylądowałem ciężko – mocno pogięłem podwozie i śmigło. Kiedy gramoliłem się z wraku nawet nie draśnięty, już pędził w moim kierunku kapitan Rougevin ze swoim tłumaczem. Nie zadowolili go moje wyjaśnienia i uważał, że powinienem być lepiej zadziatać.

– Jest pan winien rządowi francuskiemu co najmniej dwieście tysięcy franków za naprawę – powiedział półzartem.

– Przy mojej pensji zajmie mi to pół życia panie kapitanie!¹⁶⁴

Wkrótce jednak okazało się, że rząd francuski ma poważniejsze problemy niż ściąganie należności od polskiego oficera. Pogarszająca się sytuacja na froncie i postępująca demoralizacja francuskich oddziałów zaowocowała szybkim upadkiem Francji. W tym czasie F. Kornicki zdołał ukończyć szkolenie na samolocie MS.406 i odbyć kilka patroli, podczas których nie napotkał jednak przeciwnika¹⁶⁵. W chwili kapitulacji Francji Polak przygotowywał się do kolejnego lotu

163 Tamże, s. 99.

164 Tamże, s. 105.

165 Tamże.

patrolowego z lotniska w Lyon-Bron. Na szczęście władze francuskie nie robiły większych problemów i umożliwiły ewakuację – początkowo do Argelès-sur-Mer, koło Port Venderes, a następnie 23 czerwca do Saint-Jean-de-Luz, skąd 23 czerwca wraz z innymi polskimi lotnikami odpłynął na pokładzie S/S „Aran-dora Star” do Wielkiej Brytanii¹⁶⁶.

Pobyt na Wyspach Brytyjskich rozpoczął się od intensywnej nauki języka angielskiego, która początkowo odbywała się w koleżeńskim gronie.

Na szczęście pogoda była piękna i następnych pięć czy sześć dni spędziliśmy, starając się odzyskać równowagę i stawiając pierwsze kroki w angielskim.

– Najpierw musicie się dowiedzieć czegoś o wymowie – powiedział jeden cwa-niak, który już został wprowadzony w tajniki angielszczyzny. – Weźmy najczęściej używane słowo, złożone z trzech liter: THE. Prawidłowa wymowa według mnie, to...!!! – z jego ust wystrzelił dziwny dźwięk, który brzmiał jak ZEE. – Teraz popró-bujcie przez następną godzinę, a ja wam powiem, jak sobie radzicie¹⁶⁷.

Pomimo początkowych trudności opanowanie języka angielskiego nie okazało się bardzo trudnym zadaniem, tym bardziej że zdolności językowe polscy lotnicy szlifowali podczas rozmów z młodymi Angielkami. Równocześnie prowadzono szkolenie lotnicze, którego pierwszy etap odbywał się w Bazie Sił Powietrznych w Blackpool. Po ukończeniu szkolenia F. Kornickiego, podobnie jak wielu innych pilotów III/6 Lwowskiego Dywizjonu Myśliwskiego, przydzielono do formowanego w Wielkiej Brytanii 307 Dywizjonu Myśliwskiego Nocnego „Lwowskich Puchaczy”.

Doświadczonym pilotom myśliwskim, którzy stanowili kadre jednostki, nie odpowiadało jednak wykonywanie lotów na samolocie uzbrojonym w cztery karabiny maszynowe obsługiwane przez strzelca. Piloci, którzy odmówili służby w Dywizjonie 307, poprosili więc o przydział do jednostek wyposażonych w samoloty jednomiejscowe¹⁶⁸.

„Zbuntowanych” pilotów skierowano początkowo do bazy RAF w Old Sa-rum, gdzie prowadzono szkolenie początkowe. Po kilku dniach całą grupę wysła-no do Dywizjonu 303 w bazie Leconfield koło Hull, gdzie jednostka została skierowana na odpoczynek po ciężkich walkach, jakie toczyła w szeregach 11 Grupy Myśliwskiej. Pobyt w słynnym 303 Dywizjonie Myśliwskim „Kościuszkowskim” zakończył się dla F. Kornickiego w styczniu 1941 r., kiedy otrzymał on przydział do 315 Dywizjonu sformowanego w bazie RAF Acklington w hrabstwie Nort-humberland. Jednostka przebywała w pobliżu Liverpoolu do 14 lipca 1941 r., kiedy to 315 Dywizjon Myśliwski „Dębliński” został przezbrojony w samoloty

166 Tamże, s. 107.

167 Tamże, s. 109.

168 Tamże, s. 112–113.

Supermarine Spitfire Mk II i skierowany do Northolt, gdzie wszedł do I Skrzydła Myśliwskiego, w skład którego wchodziły także 306 Dywizjon Myśliwski „Toruński” i 308 Dywizjon Myśliwski „Krakowski”.

Pierwsze loty bojowe nad Francją F. Kornicki wykonał jako gość 308 DM „Krakowskiego”. Zadania polegały głównie na eskorcie lekkich bombowców Bristol Blenheim lub zwalczaniu celów naziemnych przeciwnika we Francji. Oprócz tego lotnicy osłaniali łodzie torpedowe, rozpoznawali niemiecką żeglugę na francuskim wybrzeżu i wykonywali wymiatania myśliwskie.

W czasie służby w 315 Dywizjonie Myśliwskim F. Kornicki wykonywał wiele lotów bojowych i zdobył wiele doświadczeń, które zaowocowały awansowaniem go na stanowisko dowódcy eskadry „A”. W jednostce pozostawał aż do lutego 1943 r., kiedy to objął dowodzenie nad 308 Dywizjonem Myśliwskim „Krakowskim”. Był najmłodszym dowódcą dywizjonu i pierwszym pilotem z XII promocji dęblińskiej Szkoły Orłąt, który objął tak eksponowane stanowisko¹⁶⁹. Niestety po kilku tygodniach dowodzenia jednostką okazało się, że F. Kornicki musi zostać natychmiast hospitalizowany z powodu silnego ataku wyrostka robaczkowego. Po wyjściu ze szpitala weteran 162 EM w maju 1943 r. objął dowodzenie nad 317 Dywizjonem Myśliwskim „Wileńskim”, w którym pozostał aż do stycznia 1944 r., kiedy to objął stanowisko oficera łącznikowego w dowództwie 11 Grupy Myśliwskiej RAF w Uxbridge, a następnie w 9 Grupie koło Preston w hrabstwie Lancashire.

Służba za biurkiem była nużąca, dlatego też, gdy tylko pojawiła się taka okazja, F. Kornicki zgłosił się do udziału w kursie organizowanym przez Wyższą Szkołę Lotniczą w Weston-super-Mare, a po jego zakończeniu, w listopadzie 1944 r., został skierowany do służby w Dowództwie (Tyłowym) 84 Grupy Drugiego Lotnictwa Współdziałania (2 TAF) w Hertogenbosch w Holandii¹⁷⁰. Na stanowisku tym pozostał aż do końca wojny, udało mu się jednak wykonać kilka lotów treningowych na nowych typach myśliwca Spitfire, wyposażonego w małe bomby przeznaczone do zwalczania celów naziemnych¹⁷¹.

Po zakończeniu wojny F. Kornicki pozostał na Zachodzie. Początkowo służył w brytyjskiej Armii Renu. W tym okresie Polak dostał urlop i razem z przyjacielem udał się na wypoczynek w góry Harcu, gdzie po raz pierwszy spotkał się z sowieckimi żołnierzami. Spotkanie to opisywał po latach w następujący sposób:

Któregoś dnia, spacerując po lesie, znaleźliśmy się dokładnie na wprost budy, która była posterunkiem rosyjskiej straży granicznej. Stała przed nią para nieuzbrojonych muzyków, a trzeci, z bronią automatyczną, szedł wzdłuż potoku. Byliśmy

169 Tamże, s. 145.

170 Tamże, s. 167.

171 Tamże, s. 176–177.

o niecałe sto metrów od nich i postanowiliśmy się cicho wycofać. Kilka minut później spotkaliśmy ponad tuzin cywilów: mężczyzn, kobiet i dzieci, niosących wytładowane chlebaki, wchodzących pod górę zbieżnym kursem. Jak tylko nas zobaczyli, uciekli w milczeniu i zniknęli – uciekinierzy z czerwonego raję¹⁷².

Służba w Niemczech zakończyła się w listopadzie 1945 r., kiedy to F. Kornicki otrzymał przydział do 3 Jednostki Zbiorczej Personelu w bazie RAF w Newton, koło Nottingham. Początkowo próbował podjąć naukę na brytyjskiej politechnice, ale plany te nie zostały ostatecznie uwieńczone sukcesem. Dopiero po pewnym czasie udało mu się dołączyć do grupy polskich studentów na wydziale chemii włókienniczej. Dwuletni kurs rozbudził u byłego pilota zainteresowanie chemią, jednakże marzenia o studiach uniwersyteckich nie dawały mu spokoju. Kolejne próby nie przyniosły jednak spodziewanych rezultatów, wobec czego trafił do Polskiego Korpusu Przysposobienia i Rozmieszczenia.

W szeregach PKPiR ukończył kurs zarządzania hotelem. W 1948 r. ożenił się z Angielką, Patience Ceridwen Williams. Młodzi małżonkowie zostali zatrudnieni przez firmę Simonds, dla której prowadzili hotel w miejscowości Wargrave-on-Thames opodal Henley-on-Thames w hrabstwie Oxfordshire. W tym czasie na świat przyszedł pierwszy syn Peter. Niestety pracodawca nie był w stanie zapewnić młodym małżonkom warunków pozwalających na wychowanie dziecka. Jakby w odpowiedzi na te problemy F. Kornicki został powiadomiony, że RAF poszukuje byłych pilotów i członków personelu naziemnego. Natychmiast zgłosił się do służby.

Po krótkim okresie ponownego latania w 1953 r. zgłosił się na kurs aprowizacyjny organizowany przez RAF i został oficerem aprowizacyjnym. Na tym stanowisku służył w kilku bazach na terenie Wielkiej Brytanii. Niestety warunki życiowe pozostawiały wiele do życzenia – rodzina F. Kornickiego mieszkała w przyczepie kempingowej i przenosiła się z jednego kempingu na drugi, często napotykając fatalne warunki – tak było np. w Langford Lodge, które pilot wspominał w następujący sposób:

Wszystkich oddelegowanych pilotów wezwano z powrotem do Langford Lodge, gdzie wysłuchaliśmy okropnej historii wichrów, zamrożonych hydrantów, z których ciekł ledwo strumyczek wody nie więcej niż przez pół godziny dziennie, i naszych biednych żon i dzieci przeżywających to piekło w osamotnieniu¹⁷³.

W kolejnych bazach, do których przydzielano F. Kornickiego, panowały znacznie lepsze warunki. Pierwszym zagranicznym garnizonem, w którym stacjonował, była znajdująca się na Malcie baza Luqa. Kpt. Kornicki kierował tam Tranzytowym Hotelem Oficerskim. Po zakończeniu służby na Malcie Polak otrzymał

172 Tamże, s. 186.

173 Tamże, s. 219.

przydział do bazy Wilmslow w pobliżu Manchesteru, w której odpowiadał za wyżywienie dla rekrutek z WAAF¹⁷⁴.

Kolejny przydział, połączony z awansem do stopnia majora, miał miejsce w październiku 1959 r., kiedy to Polaka skierowano do Akademii RAF w Cranwell. Podczas służby w Cranwell F. Kornicki przygotowywał wizytę królowej Elżbiety II¹⁷⁵. Kolejnym etapem służby w RAF był ponowny przydział do służby poza granicami Wielkiej Brytanii. Tym razem Polak otrzymał przydział do Adenu, gdzie pozostawał przez kolejne dwa lata.

Następnie na krótko trafił do Szkolenia Technicznego w Bampton koło Huntington. Polak lubił swoją pracę – choć wymagała wielu kontaktów z różnymi ludźmi:

Przez następne dwa lata byłem zastępcą kontrolera standardów i wydajności aprowizacji w dwudziestu pięciu bazach RAF i trzech szpitalach, kontrolując, doradzając, pisząc raporty i instrukcje. Kontaktowałem się też z firmami budowlanymi i architektonicznymi w sprawie zaplecza aprowizacyjnego i uruchamiałem programy przeróbki i udoskonalenia budynków. Podróżowałem samochodem, koleją i samolotem po całej Anglii, spotykając wielu starych kolegów i poznając nowych. Była to interesująca praca, stanowiąca wyzwanie i dająca pole do popisu – lubiłem ją¹⁷⁶.

Wiosną 1965 r. F. Kornicki został zaproszony do Polski – stan zdrowia jego matki znacznie się pogorszył i były pilot zdecydował się odwiedzić rodzinę. Władze brytyjskie wyraziły zgodę. Pierwsza wizyta w kraju po zakończeniu wojny przebiegła spokojnie, nie obyło się jednak bez zainteresowania ze strony Służby Bezpieczeństwa, której przedstawiciele złożyli F. Kornickiemu propozycję współpracy z peerelowskim wywiadem. Weteran 162 EM nie wyraził jednak zgody na współpracę, a samo spotkanie z komunistyczną bezpieką opisywał w następujący sposób:

Nie skończyliśmy jeszcze obiadu, kiedy Wiesław został wezwany do pobliskiego biura, żeby odebrać pilny telefon. Wrócił nie ten sam, bardzo przestraszony, nie wiedząc, czego Służba Bezpieczeństwa może od niego chcieć; nie miał z nimi żadnych problemów przez tyle lat. Właśnie jechali i mieli wkrótce przybyć. Jego brat i obie żony – wszyscy byli bardzo wstrząśnięci, a ja byłem zaszokowany tym, jak oni wszyscy zareagowali na samą wzmiankę o Służbie Bezpieczeństwa.

– Nie jadą się spotkać z tobą – powiedziałem. – Chcą się spotkać ze mną. Nie denerwuj się, uspokój się, obaj przywitamy ich na zewnątrz, ty ich zaprosz na drinka, zaproponuj obiad i zobaczymy, czego chcą ode mnie, nie od ciebie, a nie sądzę, żeby chcieli mojej głowy.

174 Tamże, s. 232.

175 Tamże, s. 234.

176 Tamże, s. 248.

[...] Kiedy przed dom zajechał samochód, wysiadło z niego dwóch funkcjonariuszy. Wiesław przywitał ich i przedstawił mnie jako stryjka z Anglii.

– Ach, tak! Miło pana widzieć. Jak się ma pana żona Pat i pańscy synowie Piotr i Richard?

– Dziękuję, mają się dobrze. [...] Czy wolno mi spytać, kim jesteście?

– Jesteśmy ze Służby Bezpieczeństwa, ja jestem major X, a to kapitan Z. – Strzelił obcasami i lekko się uklonili; odkłoniłem się.

[...] Chciałem jak najszybciej wyprowadzić ich z domu mojego bratanka i skończyć jego mękę. Zawieźli mnie okreśną drogą, po drodze zatrzymali się w gospodzie, gdzie zamówili butelkę wódki i trzy kieliszki.

– To dobra rzecz, musi jej panu brakować w Anglii.

– Nie piję dużo. Tak naprawdę, to mnie nie stać, ale kiedy coś piję, to zwykle piwo, czasami gin albo whisky.

– Ale dobrze panu płacą prawda? Jest pan majorem, powinno panu być nieźle?

– Nie narzekam.

– Dlaczego pan wstąpił do RAF-u?

– Muszę pracować na utrzymanie, a wolę pracę w RAF-ie niż w cywilu.

– Więc to tylko praca, jest pan w RAF-ie tylko dla pieniędzy?

– Nie. RAF to także styl życia, który mi odpowiada. Jak wiecie, wcześniej byłem w Dęblinie, a potem zawodowym oficerem polskiego lotnictwa.

– A co z pańską lojalnością? Jest pan Polakiem. Może pan być lojalny równocześnie wobec Anglii i wobec Polski?

– Jestem obywatelem brytyjskim i pracuję w Anglii. Mam te same prawa i obowiązki co rodowici Brytyjczycy. Władze brytyjskie nijak nie faworyzowały tych Polaków, którzy postanowili nie wracać do Polski, przez nadanie im tych praw, zastąpiłyśmy na nie. Jako Polakowi leży mi na sercu dobro Polski i zrobię, co w mojej mocy, żeby pomóc mojej ojczyźnie. Gdyby doszło do poważnego konfliktu interesów, musiałbym dokonać wyboru i otwarcie zadeklarować się po którejś ze stron, ale nie sądzę, żeby do tego doszło. Oczywiście wasza koncepcja wolnej Polski różni się od mojej, dlatego zostałem w Anglii.

Rozmawialiśmy przez jakieś dwie godziny. Kapitan stopniowo się upijał i właściwie nic nie mówił, natomiast major i ja kontynuowaliśmy spór. Wypiłem swoją porcję wódki, ale nie miała na mnie wpływu. Czuję, że myślę trzeźwo, jestem czujny i mam sytuację pod kontrolą¹⁷⁷.

Pod koniec spotkania padła jeszcze propozycja nawiązania współpracy z SB, ale F. Kornicki zdecydowanie odmówił¹⁷⁸. Ze strony funkcjonariuszy SB nie spotkały go żadne dalsze nieprzyjemności. Po powrocie do Wielkiej Brytanii Polak

177 Tamże, s. 250–253.

178 Tamże, s. 251.

wrócił do swoich dotychczasowych obowiązków. W 1972 r. odszedł na wojskową emeryturę i rozpoczął pracę w Komisji Szkolenia Gazownictwa, a następnie w Ministerstwie Obrony Zjednoczonego Królestwa. Obecnie jako prawie stuletni weteran II wojny światowej mieszka w Findon w West Sussex. Mimo wieku aktywnie działa w organizacjach kombatanckich. Kilka lat temu po raz ostatni zasiadł za sterami swojego Spitfire'a Mk. Vb o numerze BM597¹⁷⁹.

Były pilot lotnictwa Armii „Łódź” w ostatnich latach życia zmagał się z coraz bardziej pogarszającym wzrokiem. Mimo to chętnie brał udział w różnych działaniach promujących historię polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii. Uczestniczył m.in. w wydawaniu czasopisma „Skrzydła”. Wydał również swoje wspomnienia, które ukazały się także w Polsce, najpierw w języku angielskim, a następnie po polsku. Na krótko przed śmiercią w listopadzie 2017 r. został uhonorowany w plebiscycie na „twarz” Bitwy o Anglię zorganizowanym przez brytyjską prasę. Do udziału w internetowym głosowaniu zgłoszono wówczas kilku pilotów służących podczas II wojny światowej w RAF. Jedynym reprezentantem Polski był w F. Kornicki, który w internetowym głosowaniu zdobył 325 tys. głosów – 16 razy więcej niż wszyscy pozostali piloci zgłoszeni do udziału w plebiscycie. Podobizna zwycięzcy znalazła się na wystawie z okazji 100-lecia RAF, zaś prezentowany na niej samolot Supermarine Spitfire otrzymał malowanie maszyny używanej przez F. Kornickiego.

Józef Zubrzycki

W każdej jednostce wojskowej wykorzystującej na dużą skalę zaawansowane urządzenia mechaniczne dużą rolę odgrywają mechanicy i osoby odpowiedzialne za utrzymanie sprzętu w należytym stanie. Bez mechaników sukcesów nie odnosiliby nawet najlepsi piloci. O mechanikach często mówi się mało lub wcale – większość z nich wykonując swoją żmudną pracę, nie rzuca się w oczy – w przeciwieństwie do pilotów czy członków załóg latających.

Jednym z wielu mechaników Lwowskiego III/6 Dywizjonu Myśliwskiego był Józef Zubrzycki. O służbie w lotnictwie przyszedł mechanik z lwowskiego parku mechanicznego zaczął marzyć już jako 16-latek.

Być lotnikiem, mieć stalowy mundur i czapkę – marzenia te obudziły się we mnie już we wczesnych latach [...]. Już w V klasie gimnazjum klasycznego w Stryju, jako szesnastoletni – bez nieżyjącej już matki – zdecydowałem o własnym losie¹⁸⁰.

179 *Battle of Britain veteran Franciszek Kornicki reunited with spitfire at RAF Northolt*, http://www.times-series.co.uk/news/battle/8405178.Battle_of_Britain_veteran_reunited_with_spitfire/, [dostęp 12 III 2016].

180 J. Zubrzycki, *Zrzuty ppor. Zubrzyckiego*, <http://301.dyon.pl/txt/wspomnienia.jozef.zubrzycki.1.html>, s. 2, [dostęp 4 II 2016].

Urodzony 16 marca 1914 r. w Borysławiu w powiecie drohobyckim J. Zubrzycki w 1930 r. przerwał naukę i wstąpił na ochotnika do bydgoskiej Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich. Okres nauki J. Zubrzycki zapamiętał jako szczególnie trudny czas. Po latach wspominał:

Trzy lata życia i nauki w tej szkole były okresem twardej, żelaznej dyscypliny. Niejeden „małolat” załamywał się i żałował, że opuścił ciepły rodzinny dom, jednak ambicja i niegasnący zapał pozwalały trwać i większości dotrwać do końca. [...] Szkoła przygotowywała nas do zawodu, który wymagał dużej rozwagi i rzetelnej pracy i nawet w czasach pokoju nie był łatwy¹⁸¹.

W 1933 r. po trzech latach nauki, jako wykwalifikowany mechanik samolotowy ze specjalnością silniki i płatownce, został przydzielony do poznańskiego 3 Pułku Lotniczego¹⁸². Na miejscu przydzielono go do poznańskiego dywizjonu myśliwskiego¹⁸³, w szeregach którego służył od 1933 do 1937 r. W skład dywizjonu wchodziły 131, 132 i 133 Eskadra Myśliwska. Jesienią 1937 r. rozwiązano 133 EM, a samoloty i personel jednostki przerzucono na lotnisko Skniłów pod Lwowem, gdzie 133 EM została przekształcona w 161 EM przydzieloną do III/6 Dywizjonu Myśliwskiego. Drugą eskadrą, która weszła w jego skład, była 162 EM, której przydzielono samoloty z rozformowanej 143 EM z Torunia – personel nowej eskadry pochodził częściowo z byłej 133 EM, zaś resztę miejsc obsadzili świeżo upieczeni absolwenci Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Jednym z mechaników przydzielonych do 162 EM był J. Zubrzycki.

Samoloty przydzielone do nowych jednostek były w złym stanie technicznym, dlatego też mechanicy stanęli przed trudnym zadaniem doprowadzenia ich do stanu pozwalającego na normalną eksploatację. Jak wspominał po latach J. Zubrzycki:

P-7 otrzymane ze 143 eskadry zostały przeze mnie postawione do generalnej naprawy, w czym pomogli nam pracownicy Parku Lotniczego, oddając do lotu po dwa do trzech samolotów miesięcznie, na prośbę dowódcy dywizjonu mjr. pil. Stanisława Morawskiego¹⁸⁴.

W okresie poprzedzającym wybuch II wojny światowej, gdy 162 EM przebywała w Sarnach, J. Zubrzycki odpowiadał za odbiór techniczny maszyn należących do eskadry. Z Sarn J. Zubrzycki wyjechał 25 sierpnia.

181 J. Zubrzycki, Z. Soberńko, *Wspomnienia. Synowie nie-marnotrawni z Liberatorów i Halifaxów*, „Okruchy wspomnień z lata walki i martyrologii AK. Kwartalnik historyczno-wspomnieniowy oddziału Kraków – Wschód Światowego Związku Żołnierzy Armii Krajowej”, 1998, nr 25, s. 9.

182 P. Matwiej, *Porucznik Józef Zubrzycki*, „Historyczny Biuletyn Lotniczy Klubu Miłośników Lotnictwa Polskiego w Łodzi”, 2009, nr III, s. 2.

183 Film z rozmową por. Zubrzyckiego z Mieczysławem Bułatem w zbiorach autora.

184 J. Zubrzycki, *Uzupelnienia i uwagi do 161 EM*, „Skrzydłata Polska”, 1980, nr 22, s. 15.

26 sierpnia J. Zubrzycki za sprawą rusznikarza ze 161 EM odniósł poważne obrażenia stopy. Całe wydarzenie zapamiętał w następujący sposób:

Rozpoczęły się przygotowania do załadowania sprzętu na wagony kolejowe. Panował olbrzymi ruch. U wszystkich było widoczne napięcie nerwowe. W pewnej chwili zauważyłem „ostre spięcie” między kolegami, grożące niepotrzebnymi kłopotami dla obydwu. Aby temu zapobiec, podbiegłem, by zażegnać spór i wówczas ciężka belka spadła na moją nogę, powodując kontuzję stopy. Przełożeni byli mocno zaafierowani organizacją transportu, więc udało mi się uniknąć skierowania na leczenie i wycofania z akcji. Musiałem wykazać dużo silnej woli, by ukrywać się z bólem. Myślę, że nie było to najrozsądniejsze z mojej strony, gdyż kontuzja dawała mi się we znaki przez prawie rok, i dopiero w Anglii mogłem ubrać normalne, skórzane obuwie – do tej pory mogłem chodzić tylko w pantoflach¹⁸⁵.

Po przybyciu do Lwowa razem z rzutem kołowym udał się na położone pod Łodzią lotnisko Widzew-Ksawerów, skąd operował III/6 Dywizjon Myśliwski. Jako doświadczonego mechanika J. Zubrzyckiego już 1 września wysłano do Woli Wężykowej, gdzie jego zadaniem było zorganizowanie odpowiedniego zaplecza naziemnego dla zasadzki polowej. W Woli Wężykowej J. Zubrzycki pozostał do 4 września, kiedy to zasadzka została zwinięta z rozkazu dowódcy dywizjonu¹⁸⁶.

Poruszający się w pantoflach mechanik z trudem wytrzymywał mordercze tempo funkcjonowania eskadry prowadzącej nierówną walkę z niemiecką Luftwaffe. Po wielu latach zastanawiał się, jak udało mu się przetrwać najgorętszy okres walk wrześniowych¹⁸⁷. Z raną stopy J. Zubrzycki przeszedł cały wrześniowy szlak bojowy lwowskiego dywizjonu myśliwskiego.

Jego ostatnim zadaniem było przygotowanie techniczne zasadzki w okolicach Stanisławowa, w której stały 3 myśliwce PZL P.11c i jeden PZL P.7. Pilot z klucza obsługiwanego przez J. Zubrzyckiego, Tadeusz Koc, zestrzelił 17 września sowiecki samolot rozpoznawczy R-5, który przekroczył granicę na wysokości miejscowości Delatyn w województwie stanisławowskim¹⁸⁸. 18 września 1939 r. J. Zubrzycki przekroczył granicę z Rumunią, gdzie niemal natychmiast został skierowany do szpitala.

Z uwagi na nieogojącą się ranę i ból nogi zostałem skierowany do szpitala w Craiova, w którym przeleżałem miesiąc. Podleczyłem się trochę i wypisałem ze szpitala, by ruszyć do swoich¹⁸⁹.

Niestety odnalezienie „swoich” nie należało do prostych zadań. Polscy lotnicy zostali początkowo skierowani do obozu Caracal, gdzie grupa, w skład której

185 Tenże, *Wspomnienia...*, s. 10

186 P. Matwiej, dz. cyt., s. 2.

187 J. Zubrzycki, *Wspomnienia...*, s. 12.

188 W. Szewczyk, *Samoloty, z którymi walczyli Polacy*, Warszawa 1997, s. 31.

189 J. Zubrzycki, *Wspomnienia...*, s. 13.

wchodził J. Zubrzycki, znalazła się 25 września¹⁹⁰. Niestety w okresie, gdy dzielny mechanik ze 162 EM przebywał w szpitalu, Polaków przeniesiono do innego obozu, w Târgu Jiu, gdzie według plut. Zubrzyckiego¹⁹¹ było internowanych około 5 tysięcy lotników¹⁹². Dłuższe pozostawanie w obozie dla internowanych mogło być bardzo korzystne ze względu na stan zdrowia mechanika, jednakże z troską o własne zdrowie i zdrowym rozsądkiem wygrało poczucie obowiązku.

Niemal natychmiast po przybyciu do Târgu Jiu J. Zubrzycki zaczął przygotowywać ucieczkę. W tym celu zaopatrzył się w cywilne ubranie. Ten pierwszy, niewielki sukces umocnił jego przekonanie o konieczności wydostania się z obozu. Kolejnym krokiem było rozpoczęcie zbierania informacji na temat możliwości opuszczenia obozu przez internowanych, warunków, jakie należy w tym celu spełnić itd. Podczas jednego z „wyjść na miasto” pod czujną opieką rumuńskiego żołnierza J. Zubrzycki zdołał wykorzystać chwilę nieuwagi żandarmów i wręczył swojemu „opiekunowi” niewielką łapówkę¹⁹³. Żołnierz natychmiast przestał obserwować plut. Zubrzyckiego, który wykorzystał okazję i ukrył się w zaspie śnieżnej. W tym niezbyt wygodnym miejscu spędził kolejną godzinę, a następnie ruszył przed siebie.

Szedłem przed siebie, w zasadzie bez żadnego planu działania, gdy kątem oka spostrzegłem cień człowieka idącego za mną. Nie miałem wątpliwości, że idzie moimi śladami¹⁹⁴.

Okazało się, że nie tylko J. Zubrzycki zdecydował się opuścić obóz. Razem z drugim uciekinierem, również mechanikiem lotniczym, dotarli do punktu kontaktowego, w którym przebywali inni uciekinierzy. Po trzech dniach Polacy opuścili kryjówkę i udali się w drogę do Bukaresztu, gdzie w ambasadzie doszło do pierwszego spotkania z przedstawicielami władz polskich.

Po wysłuchaniu reprimendy za ucieczkę z obozu podjętą na własną rękę oraz po przekazaniu 2000 złotych polskich, które były w moim posiadaniu w związku z mającymi się odbyć 1.09.1939 r. zawodami pływackimi wojsk lotniczych, zostałem skierowany w bezpieczne miejsce, gdzie miałem przebywać do czasu otrzymania paszportu¹⁹⁵.

Kryjówkę J. Zubrzycki opuścił z dokumentami wystawionymi na nazwisko Józef Zubański. Z nowym paszportem mechanik opuścił Rumunię, a następnie przez Jugosławię dotarł do Grecji, gdzie został zaokrętowany na pokładzie polskiego statku „Warszawa”, na którym dotarł do Marsylii. We Francji skierowano

190 Tamże.

191 We wrześniu 1939 r. J. Zubrzycki miał stopień: młodszy majster wojskowy, przez niektóre źródła traktowany jako równorzędny ze stopniem plutonowego. W. Zmysłony, *Józef Zubrzycki*, <http://www.polishairforce.pl/zubrzycki.html>, [dostęp 4 II 2016].

192 J. Zubrzycki, *Wspomnienia...*, s. 13.

193 Tamże, s. 13–14.

194 Tamże, s. 14.

195 Tamże.

go do stacji zbornej w Septfonds. Panująca we Francji bezczynność nie wpływała dobrze na samopoczucie J. Zubrzyckiego.

*Brak zajęcia, a szczególnie brak szansy na szybkie powołanie do wojska i wprowadzenie do dalszych działań, nie sprzyjał dobrej atmosferze. Szukałem zajęcia i nawet zgłosiłem się do jakiejś fabryki, jednak szybko się wycofałem. W końcu bądź co bądź nie przyjechałem tu po to, by zarabiać na życie. Chciałem uczestniczyć w działaniach bojowych, bowiem żołnierski duch jeszcze we mnie nie zgasł*¹⁹⁶.

Rozwiązaniem sytuacji okazało się przybycie angielskiego oficera, który zaproponował Polakom zgłoszenie się na wyjazd do Anglii. Dawało to możliwość powrotu do normalnego wojskowego życia. 11 marca 1940 r. J. Zubrzycki zgłosił się jako ochotnik do wyjazdu, jednakże krótko potem decyzją Komendanta Stacji w Septfonds weteran 162 EM został przeniesiony do Lyon-Bron. Przyczyną takiego rozwoju wypadków miał być brak zgody na podpisanie pisma, stworzonego przez pilotów skierowanych do szkolenia w RAF, którego adresatem miało być dowództwo polskiego lotnictwa¹⁹⁷.

Pobyty we Francji nie pozwolił jednak J. Zubrzyckiemu na wzięcie udziału w walce z wrogiem. Do końca kampanii francuskiej trwało szkolenie, które przerwano wobec coraz gorszej sytuacji na frontach. W związku z coraz większymi trudnościami w zorganizowaniu odpowiedniego szkolenia i postępami oddziałów niemieckich zapadła decyzja o ewakuacji grupy, w skład której wchodził plut. Zubrzycki.

W połowie czerwca wraz z resztą grupy personelu naziemnego z Andrézieux znalazł się w niewielkim porcie nad granicą z Hiszpanią – Saint-Jean-de-Luz. 24 czerwca wraz z pozostałymi mechanikami wsiadł na pokład angielskiego statku „Arandora Star”, na którego pokładzie trzy dni później dotarł do Liverpoolu¹⁹⁸.

Na miejscu trafił do jednego z wielu obozów wojskowych w pobliżu Blackpool, następnie zaś przeniesiono go do 17 Operational Training Unit w Upwood. Była to jednostka zajmująca się szkoleniem i prowadzeniem treningu operacyjnego dla załóg bombowych. J. Zubrzyckiego ciągnęło jednak do służby w jednostce myśliwskiej. Prawdopodobnie dlatego 19 marca 1941 r. został przydzielony do 317 Dywizjonu Myśliwskiego „Wileńskiego”, w którym przez ponad pół roku służył jako mechanik¹⁹⁹.

W tym czasie zajmował się silnikami Hurricane’ów i Spitfire’ów Mk V. Ta na pozór nudna i monotonna służba pozwoliła mu jednak na wykazanie się sporą odwagą. Podczas nocnego nalotu na lotnisko 317 DM „Wileńskiego” razem z trzema innymi mechanikami J. Zubrzycki wytoczył z płonącego hangaru dwa

196 Tamże, s. 15.

197 Film z rozmową por. Zubrzyckiego z Mieczysławem Bułatem w zbiorach autora.

198 W. Zmysłony, dz. cyt.

199 J. Zubrzycki, *Zrzuty...*, s. 2.

myśliwce Hawker Hurricane, należące do czeskiego dywizjonu myśliwskiego. Za czyn ten został przestawiony do awansu na sierżanta i odznaczenia Krzyżem Walecznych²⁰⁰.

Nowym celem mechanika z obsługi naziemnej stało się rozpoczęcie pracy w charakterze mechanika pokładowego na potężnym wielosilnikowym bombowcu. W tym czasie prowadzono już w miarę regularne loty ze zrzutami dla polskiego podziemia, które wykonywano na bombowcach Liberator i Halifax. J. Zubrzycki marzył o przydziale do załogi jednego z tych samolotów, dlatego też pod koniec 1942 r. na ochotnika zgłosił się na szkolenie mechanika pokładowego. Kurs rozpoczął się w styczniu 1943 r. i trwało do 4 kwietnia 1943 r. Po tym okresie J. Zubrzycki ponownie na krótko trafił do 317 DM „Wileńskiego”, by następnie w sierpniu 1943 r. odejść do polskiej eskadry „C” w 138 Dywizjonie do Zadań Specjalnych²⁰¹.

W nowej jednostce został przydzielony do załogi w składzie: por. pil. Jan Dziejdzic, sierż. pil. Henryk Gołębiowski, por. naw. Antoni Błażewski, sierż. bomb. Antoni Kułach, kpr. rtg. Bogdan Koper, por. strz. Stefan Czekalski, sierż. strz. Zygmunt Skopiński. Początkowo Halifax pilotowany przez por. Dziejdzica i sierż. Gołębiowskiego latał ze zrzutami nad Francję, z czasem po przerzuceniu jednostki na lotnisko Sidi Amor koło Tunisu zaczęto wykonywać również loty do Polski.

W nocy z 18 na 19 grudnia 1943 r. nasza załoga pod dowództwem por. pil. Jana Dziejdzica otrzymała zadanie wykonania lotu do Polski ze zrzutem materiałowym dla placówki AK „Rybitwa” koło Krosna. Na pokładzie mieliśmy sześć zasobników z bronią i amunicją oraz sześć paczek po ok. 100 kg z materiałami opatrunkowymi. Ten pierwszy lot z gorącej Afryki do ośnieżonej Polski miał swój wymiar emocjonalny. Do paczek dołączyliśmy życzenia, zapakowaliśmy opłatki i jakieś drobiazgi, aby w ten szczególny dzień stały się symbolem naszej tęczy z krajem. Zadanie zostało wykonane, zrzuty trafione. Po 12 godzinach przebywania w powietrzu wróciliśmy szczęśliwie do bazy²⁰².

Kolejne loty do kraju miały miejsce na początku 1944 r., kiedy jednostka została przesunięta na lotnisko Campo Casale koło Brindisi. W tym okresie załoga por. Dziejdzica wykonała jeden z najtrudniejszych lotów do kraju. Zadanie szczególnie mocno zapisało się w pamięci J. Zubrzyckiego, który po latach wspominał:

Lecieliśmy, jak poprzednio, na Halifaxie JN-911 pod dowództwem J. Dziejdzica na placówkę „Stolnica” koło Radzymina. Na pokładzie mieliśmy dwanaście zasobników, dziewięć paczek oraz ekipę trzech skoczków pod dowództwem doświadczonego cichociemnego mjr. dypl. Felicjana Majorkiewicza.

200 P. Matwiej, W/O Józef Zubrzycki, <http://301.dyon.pl/txt/hbl.jozef.zubrzycki.1.html>, [dostęp 4 II 2016].

201 W. Zmyślony, dz. cyt.

202 J. Zubrzycki, *Zrzuty...*, s. 2.

[...] Wkrótce po starcie nagle pogorszyła się pogoda. Z tego powodu zatrzymano na lotnisku już resztę załóg. Po chwili wpadliśmy w potężną wicherę, która w pewnym momencie przeszła w huragan. Nasz Halifax zaczął tracić szybkość, piloci walczyli desperacko z żywiołem. Sytuacja była naprawdę groźna, maszyną rzucano nie-
miłosiernie, a nasze myśli stawały się coraz czarniejsze...

Dotarliśmy nad Jugosławię, ale nie mieliśmy już żadnych szans na dalszy lot – piloci nie byli w stanie manewrować samolotem. Nie było innego wyjścia, jak tylko zawracać. Po pewnej chwili zaczęliśmy błyskawicznie spadać. Z wysokiego pułapu runęliśmy o kilkaset metrów w dół. Wydawało mi się, że już spadamy ku śmierci... Tymczasem piloci, nie wiem jakim cudem, wyprowadzili samolot z opresji. Z jakąż ulgą odetchnęliśmy, gdy pod nami ukazało się lotnisko. Byłem poobijany, miałem złamane cztery żebra, ale żywy²⁰³.

Tej feralnej nocy jednostka poniosła ciężkie straty – stracono dwa rozbite samoloty i 15 zabitych, co znacznie obniżyło szanse na kolejne loty do kraju. Jednakże nie był to ostatni lot tego typu, w którym brał udział J. Zubrzycki. Kolejna okazja nadarzyła się w nocy z 24 na 25 lutego, gdy załoga, w skład której wchodził dzielny mechanik, dokonywała zrzutu na placówkę „Obraz” koło stacji kolejowej Tuszcz, kiedy to załodze nie udało się nawiązać łączności z AK-owską placówką.

Kolejny nieudany lot miał miejsce w marcu, kiedy to załoga J. Zubrzyckiego została skierowana w pobliże Krakowa, ze zrzutem dla placówki „Kura” w pobliżu Proszowic.

Pierwszym punktem sygnalizującym, że zbliżamy się do granicy Polski, był Giewont, następnie z wysokiego pułapu szukaliśmy „latarni morskiej”, jaką było dla nas Wzgórze Wawelskie. Nad Krakowem obniżyliśmy pułap, zabiły nam żywiej serca. Braliśmy namiar na wyznaczony cel. Niestety, tym razem byliśmy bezradni wobec niskiego poziomu chmur, który uniemożliwił dokładne namierzenie celu. I znowu oczekiwania, emocje z naszej strony, a także nadzieje na upragniony zrzut ze strony placówki były daremne...²⁰⁴

Kolejne, tym razem uwieńczone sukcesem loty, miały miejsce w kwietniu 1944 r., kiedy polskie załogi latały ze zrzutami, których celem było zapewnienie dostaw uzbrojenia i amunicji dla AK przygotowującej się do Akcji „Burza”. W kwietniu 1944 r. J. Zubrzycki latał ze zrzutami dla placówek: „Wilki” koło Krasnegostawu, „Mysz” koło Lublina oraz placówki „Sosna” koło Skierniewic. Oczywiście loty ze zrzutami wykonywano nie tylko nad Polskę. Załoga por. Dziezdica wykonywała zrzuty nad Francją, Jugosławią, Czechosłowacją, Albanią, Grecją i północnymi Włochami²⁰⁵. Co więcej, była jedną z niewielu załóg, która

203 Tamże.

204 Tamże, s. 3.

205 Tamże.

bez żadnych poważniejszych trudności zdołała wykonać turę bojową, na którą składało się 30 lotów zrzutów i prawie 200 godzin przebywania w powietrzu.

Po wykonaniu tury, załogę skierowano na odpoczynek do Wielkiej Brytanii. W celu dostania się do Anglii należało wykonać lot nad Zatoką Biskajską z międzylądowaniem w Gibraltarze. Loty tego typu zaliczano jako loty bojowe²⁰⁶, ponieważ nad Zatoką Biskajską bardzo aktywnie działały niemieckie myśliwce, których zadaniem było zwalczanie brytyjskich samolotów bombowych, polujących na wracające z patrolu U-booty.

J. Zubrzycki po raz drugi znalazł się w Anglii w maju 1944 r. Po krótkim urlopie w czerwcu rozpoczął pracę jako instruktor mechaników pokładowych w ośrodku zajmującym się przeszkalaniem załóg przewidzianych do lotów na ciężkich samolotach bombowych. Praca w charakterze instruktora w bazującej w Blyton Haevy Conversion Unit została przerwana przez wybuch powstania warszawskiego. Doświadczony mechanik i instruktor sierż. Zubrzycki ponownie zgłosił się do służby w 1586 Eskadrze Specjalnego Przeznaczenia, jednakże jego prośba została odrzucona, a on sam znalazł się w Faldingworth, gdzie stacjonował 300 Dywizjon Bombowy „Ziemi Mazowieckiej” wyposażony w bombowce Lancaster.

Przydział do nowej jednostki nadszedł dopiero we wrześniu. Służba w 300 Dywizjonie okazała się niezbyt forsowna, gdyż do końca 1944 r. J. Zubrzycki wziął udział tylko w jednym locie, podczas którego zadaniem polskiej jednostki było zrzucenie bomb na Duisburg²⁰⁷. Częstsze loty zaczęły się dopiero w lutym, kiedy weteran lotnictwa Armii „Łódź” przydzielony został na stałe do załogi st. sierż. pil. Zygmunta Bednarskiego. Oprócz sierż. Bednarskiego w jej skład wchodził również: plut. naw. Mendel Weitz, por. bomb. Ewald Orenek, plut. rtg. Witold Ogonowski, plut. strz. Eugeniusz Kosakowski oraz plut. strz. Marian Jankiewicz.

Załoga sierż. Bednarskiego bombardowała Kleve, Dortmund, Duisburg, Pforzheim, Hanower, Hanau, Paderborn, Nordhausen, Lützkendorf, Plauen, Berlin (Poczdami) oraz Helgoland²⁰⁸. Oprócz tego J. Zubrzycki wziął również udział w Operacji „Manna” ze zrzutami żywności dla głodującej holenderskiej ludności cywilnej, co również zaliczano jako loty operacyjne. Po zakończeniu wojny J. Zubrzycki wziął jeszcze udział w Operacji „Exodus” – były to loty transportowe z żołnierzami alianckimi wyzwolonymi z niemieckich obozów jenieckich, oraz Operacji „Wastage”, której celem było pozbycie się zbędnych bomb lotniczych (zrucano je do morza).

W kwietniu 1946 r. przeszedł szkolenie na samolotach transportowych i trafił do 301 Dywizjonu Transportowego „Ziemi Pomorskiej”, w którym doczekał jego rozwiązania 18 grudnia 1946 r. Następnie wrócił do Polski, skuszony obietnicą, iż

206 W. Zmysłony, dz. cyt.

207 Tamże.

208 Tamże.

będzie mógł latać na samolotach wojskowych lub cywilnych, jednakże na miejscu zamiast szkolenia na J. Zubrzyckiego czekały problemy z Urzędem Bezpieczeństwa, a później Służbą Bezpieczeństwa.

Nie mogąc latać, brał udział w budowie kombinatu metalurgicznego w Nowej Hucie, a później pracował w krakowskich firmach Beton-Stal i Budostal²⁰⁹. Oprócz pracy zawodowej poświęcał się również działalności społecznej. Był członkiem Stowarzyszenia Lotników Polskich i honorowym członkiem Aeroklubu Krakowskiego. Zajmował się sporządzaniem spisów poległych lotników polskich i alianckich w Krakowie, a także na terenie Węgier, Czech, Słowacji i ówczesnej Jugosławii. Oprócz tego doprowadził do przeniesienia zwłok kpt. pil. obs. Zygmunta Pluty do kwatery lotników RAF na Cmentarzu Rakowickim w Krakowie, dążył również do uhonorowania gen. Ludomiła Rayskiego Krzyżem Komandorskim z Gwiazdą Orderu Odrodzenia Polski i sprowadzenia urny z jego prochami do kraju.

Był wielokrotnie odznaczany. Za okres służby wojskowej otrzymał: Srebrny Krzyż *Virtuti Militari* nr 11130, dwukrotnie Krzyż Walecznych, Brązowy Krzyż Zasługi, dwukrotnie Medal Lotniczy, otrzymał również odznaczenie brytyjskie *Distinguished Flying Cross (DFC; Krzyż Wybitnej Służby Lotniczej)*, 1939-45 Star, Italy Star, France Star, Germany Star oraz wiele medali wojennych. Doceniano również jego pracę społeczną, za którą otrzymał Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski, Srebrny Krzyż Zasługi i Złotą Odznakę Miasta Krakowa. Ponadto został awansowany do stopnia porucznika i odznaczony Brązowym i Srebrnym Krzyżem Zasługi, Brązowym i Srebrnym Medalem za Zasługi dla Obronności Kraju, Srebrną i Złotą Odznaką oraz Złotym Medalem Opiekuna Miejsc Pamięci Narodowej, Złotą Odznaką za Pracę Społeczną dla Miasta Krakowa i Za Zasługi dla Ziemi Krakowskiej oraz *Honoris Gratia*, dwukrotnie Odznaką Budowniczy Nowej Huty, ponadto Złotą Odznaką i tytułem Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego, Złotą Odznaką za Zasługi dla Aeroklubu PRL Błękitnymi Skrzydłami, Odznaką za Zasługi dla ZBoWiD, Odznaką Weteran Walk o Niepodległość i wieloma innymi wyróżnieniami²¹⁰.

Zmarł w 23 stycznia 2009 r. w Krakowie w wieku 94 lat. Został pochowany na Grębałowie²¹¹.

209 Józef Zubrzycki – *mechanik pokładowy z polskich dywizjonów*, <http://lotniczapolska.pl/Jozef-Zubrzycki---mechanik-pokladowy-z-polskich-dywizjonow,32932>, [dostęp 4 II 2016].

210 Tamże.

211 W. Zmyślony, dz. cyt.

ZAKOŃCZENIE

Armia „Łódź” mimo szczególnie trudnych warunków, w jakich przyszło jej działać, zdołała wykonać powierzone jej zadanie – opóźniania marszu oddziałów niemieckich na Warszawę. Działalność lotnictwa odegrała sporą rolę w wykonaniu zadań postawionych całej armii przez polskie dowództwo. Mimo to dotychczas nie pojawiła się żadna praca poświęcona działalności lotnictwa Armii „Łódź”. Nieliczne wydane do tej pory prace skupiały się na przedstawieniu losów pojedynczych ludzi lub poszczególnych eskadr, co utrudniało wyrobienie sobie opinii na temat działalności lotnictwa polskiego w obronie Łodzi.

Taki stan rzeczy wynika nie tylko z braku dokładnych informacji źródłowych, ale również wielu nieścisłości, których nie sposób rozwikłać bez dalszych badań nad zaprezentowanym zagadnieniem. W toku działań wrześnieowych siły dowodzone przez płk. Wacława Iwaszkiewicza, podobnie jak inne jednostki lotnictwa armijnego, działały w szczególnie trudnych warunkach. Pomimo miażdżącej przewagi jakościowej i ilościowej niemieckiej Luftwaffe polskie lotnictwo nie zostało zniszczone. Co więcej, w toku walk zdołało zadać Niemcom poważne straty – według wstępnych szacunków III/6 Dywizjon Myśliwski zestrzelił co najmniej 12 samolotów (10 niemieckich i 2 sowieckie). Na podstawie dostępnych źródeł, można jednak zaryzykować stwierdzenie, że w rzeczywistości Polacy zestrzelili i uszkodzili więcej samolotów przeciwnika. Niestety dokładne ustalenie liczby zwycięstw jest niemożliwe. Autorom relacji mylą się godziny, daty, typy samolotów nieprzyjacielskich i składy załóg. W toku walk jedno zwycięstwo powietrzne odnotowała również 32 Eskadra Rozpoznawcza, której łupem padł niemiecki samolot rozpoznawczy. Niestety nie sposób ustalić dokładnej ilości lotów bojowych wykonanych przez eskadrę. Wiadomo jedynie, że w pierwszych dniach wojny wykonała ona co najmniej 20 lotów rozpoznawczych¹.

Nie bez znaczenia dla przebiegu działań lotnictwa Armii „Łódź” było również wyłączenie z szeregów III/6 Dywizjonu Myśliwskiego trzech pilotów, którzy wraz z personelem naziemnym utworzyli ostatni klucz przydzielony do Korpusu

1 W. Iwaszkiewicz, Sprawozdanie z działalności bojowej lotnictwa Armii „Łódź”, IPMS, Lot.A.II.6/1f-3, s. 2.

Ochrony Pogranicza. Wartość bojowa samotnego klucza była bardzo mała – natomiast w przypadku skierowania trzech dodatkowych myśliwców na lądowisko w Widzewie-Ksawerowie, istniała szansa na wystawienie większej liczby zasadzek lub uzupełnienie strat poniesionych przez dywizjon w pierwszych dniach walk.

Poza kluczem KOP w pasie działania Armii „Łódź” pojawiły się również dwie eskadry wchodzące w skład Brygady Bombowej. Niestety również ich działalność nie przyniosła większych rezultatów. Biorąc pod uwagę niewielką liczbę nowoczesnych samolotów bombowych PZL.37 Łoś znajdujących się na wyposażeniu obu eskadr, można zaryzykować stwierdzenie, iż lepszym rozwiązaniem byłoby przydzielenie tych jednostek do poszczególnych armii, które nie miały własnego lotnictwa bombowego (eskadry rozpoznawcze wyposażone w lekkie bombowce PZL.23 Karaś miały zakaz wykonywania bombardowań niemieckich kolumn i pozycji). Mimo to 11 i 12 Eskadra Bombowa podczas pobytu na lotnisku w Aleksandrowie-Kucinach podjęła próbę bombardowania niemieckich kolumn zakończoną ciężkimi stratami. Przyczyną tak bolesnych strat poniesionych przez polskie eskadry bombowe był brak wsparcia ze strony polskich samolotów myśliwskich. Wsparcie to, niestety bardzo ograniczone z powodu słabszych osiągnięć polskich myśliwców, można by uzyskać w przypadku koordynacji działań obu eskadr i III/6 Dywizjonu Myśliwskiego. Niestety do współdziałania pomiędzy załogami PZL.37 Łoś i myśliwskich PZL P.7 i P.11 nie doszło. Być może gdyby udało się skoordynować działania samolotów myśliwskich i bombowych, część bombowców zdołałaby ocaleć.

Niestety brak koordynacji działań pomiędzy lotnictwem armijnym i lotnictwem dyspozycyjnym Naczelnego Wodza stanowił poważny problem, z którym nie zdołano poradzić sobie w warunkach wojny obronnej. Z perspektywy czasu można zaryzykować stwierdzenie, iż najlepszym rozwiązaniem byłoby podzielenie Brygady Bombowej pomiędzy poszczególne armie. Jednak uzasadniona wydaje się obawa, iż takie rozdzielenie sił doprowadziłoby do sytuacji, w której na bombardowania poszczególnych celów wyruszałoby pojedyncze maszyny – niezdolne do zadania poważniejszych strat przeciwnikowi. Z drugiej strony nie byłoby konieczności przeprowadzania lotów rozpoznawczych, gdyż zadanie to mogło przypaść w udziale eskadrom rozpoznawczym, które w razie wykrycia kolumny nieprzyjaciela również mogły brać aktywny udział w bombardowaniu.

Kontrowersje związane z działalnością lotnictwa dyspozycyjnego Naczelnego Wodza nie powinny jednak przysłonić sposobu, w jaki działało lotnictwo Armii „Łódź”. Jednostki wchodzące w jego skład w większości pochodziły z 6 Pułku Lotniczego ze Lwowa. Jedynymi wyjątkami od tej reguły były 32 ER oraz 10 PŁ. Mimo iż większość żołnierzy i oficerów 6 Pułku znała się z okresu przedwojennego, to jednak pomiędzy poszczególnymi eskadrami, jeśli nie liczyć wspólnego

bazowania 63 i 66 EO oraz całościowej działalności III/6 Dywizjonu Myśliwskiego, nie doszło do współdziałania.

Jest to o tyle przykre, że takie możliwości były, nie zostały jednak wykorzystane – winę za taki stan rzeczy ponosi płk. Iwaszkiewicz, na którego usprawiedliwienie można tylko dodać, iż działał w szczególnie trudnych warunkach, a po ucieczce gen. Rómmla 6 września do Warszawy wciąż podejmował próby utrzymania łączności pomiędzy poszczególnymi jednostkami.

Trudności, niedopatrzienia czy niezrozumiałe w kontekście wydarzeń wrześniowych działania dowództwa nie odbierają jednak chwały żołnierzom lotnictwa Armii „Łódź”, którzy z wielką odwagą i poświęceniem spełnili swój żołnierski obowiązek. Wszystko to sprawia, że mieszkańcy Łodzi i województwa łódzkiego mogą odczuwać dumę z dokonań „swoich” lotników, którzy z poświęceniem życia spełnili obowiązek obrony ojczyzny przez wrogim najazdem.

Upamiętnieniem lotnictwa armii „Łódź” zajmują się Klub Seniorów Lotnictwa w Łodzi oraz Klub Miłośników Lotnictwa Polskiego w Łodzi. Oprócz tego na terenie województwa istnieją dwie szkoły, którym nadano patronów nawiązujących do działań lotników Armii „Łódź”, zaś na terenie Łodzi znajduje się Rondo Lotników Lwowskich. Niestety dla większości łodzian działania lotnicze podejmowane w obronie miasta podczas kampanii wrześniowej pozostają nieznane. Jest to tym smutniejsze, że działania lotników z Armii „Łódź” dostarczyły wielu doświadczeń, z których później korzystali piloci walczący w obronie Francji i Wielkiej Brytanii, zaś działania pilotów z 6 Lwowskiego Pułku Lotniczego zostały docenione przez polskie władze emigracyjne, które w porozumieniu z Królewskimi Siłami Powietrznymi (RAF) stworzyły latem 1940 r. 307 Dywizjon Myśliwski Nocny „Lwowskich Puchaczy”, do którego trafiło wielu weteranów lotnictwa Armii „Łódź”.

BIBLIOGRAFIA

Źródła archiwalne

Dachowski T., *Załącznik do Zeszytu Ewidencyjnego*, IPMS, Lot.A.II.30/1-12.
Dachowski T., *List do mjr. Władysława Żaczkiewicza z 18 stycznia 1943*, IPMS, Lot.A.II.30/1-13.

Ebenrytter E., *Ebenrytter Eugeniusz Zdzisław. Zeszyt ewidencyjny I. Lista ewidencyjna*, IPMS, Lot.A.IV.1.27/1.

Frątczak S., *List do Jerzego Pawlaka z 6 lipca 1975 r.*, zbiory P. Matwieja.

Falukiewicz A., *Biografia 1919 – 1994*, zbiory P. Matwieja.

Główczyński C., *Meldunek pilota o zestrzeleniach w Polsce i Francji*, 3 lipca 1945, IPMS, Lot.A.IV.2/4-17.

Główczyński C., *Przebieg służby wojskowej*, IPMS, Lot. A.IV.1/29a.

Iwaszkiewicz W., *Sprawozdanie z działalności lotnictwa Armii „Łódź”*, IPMS, Lot.A.II.6/1f-3.

Iżycki M., *Przebieg działań Lotnictwa Armii „Łódź”*, IPMS, Lot.A.II.6/1f.

Kapuściński W., *Sprawozdanie o 63 Eskadrze Towarzyszącej*, IPMS, Lot.A.II.34/1k-4.

Kępiński J., *Komunikat Informacyjny nr 1 o samolotach nieprzyjacielskich na froncie północnym francuskim*, zbiory W. Zmyślonego.

Kościelny Z., *List do Redakcji Przyjaciółki 17 lutego 1981 r.*, zbiory Szkoły Podstawowej im. 32 Eskadry Rozpoznawczej Lotnictwa Armii „Łódź” w Walichnowach.

Kościelny Z., *List do Ministerstwa Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z 17 września 1987 r.*, zbiory Szkoły Podstawowej im. 32 Eskadry Rozpoznawczej Lotnictwa Armii „Łódź” w Walichnowach.

Kubieniec A., *Sprawozdanie z działań wojennych 66 esk. tow. w czasie kampanii wrześniowej 1939 r.*, IPMS, Lot.A.II.6/1f/6.

Molski J., *List do Zygmunta Kościelnego z 8 lipca 1986 r.*, zbiory Szkoły Podstawowej im. 32 Eskadry Rozpoznawczej Lotnictwa Armii „Łódź” w Walichnowach.

Morawski S., *Sprawozdanie z przebiegu działań wojennych III/6 Pułku Lotniczego*, zbiory Ł. Łydźby.

Meldunek z rozpoznania lotniczego w dn. 3 września 1939 r., IPMS, Lot.A.II.30/1-6.

Rębalski K., *Meldunek pilota o zestrzeleniach w Polsce i we Francji*, IPMS, Lot.A.IV.2/4-16.

Ryszkiewicz M., *Spostrzeżenia i doświadczenia z dotychczasowego przebiegu działań 32 Eskadry Rozpoznawczej*, IPMS, Lot.A.II.30/1-14.

Surma K., *Moje wspomnienia z kampanii wrześniowej 1939 r.*, odpis ze zbiorów J. Wypiórkiewicza.

Szcześniewski W., *Wniosek odznaczeniowy kpr. pil. Urbańczyk Zbigniew*, Lot.A.XII.85/171.L300/18.

Szcześniewski W., *Wniosek odznaczeniowy por. pil. Zadroziński Zdzisław*, IPMS, Lot.A.XII.85/171.L303/18.

Szcześniewski W., *Wniosek odznaczeniowy plut. pil. Domagała Marian*, IPMS, Lot.A.XII.85/171.L305/18.

Szcześniewski W., *Wniosek odznaczeniowy ppor. pil. Malarowski Andrzej*, IPMS, Lot.A.XII.85/171.L308/18.

Zespół telegramów i „Komunikatów” Dowództwa Lotnictwa Armii „Łódź” do Naczelnego Dowództwa Lotnictwa, IPMS, Lot.A.II.6/1d i Lot.A.II.34/1k.

Źródła wywołane

Korespondencja autora z Franciszkiem Kornickim.

Nagranie rozmowy Józefa Zubrzyckiego z Mieczysławem Bułatem.

Rozmowa z p. Zofią i Tadeuszem Borkami.

Źródła publikowane

Arct B., *Alarm w St. Omer. Opowieści lotnicze*, Warszawa 1974.

Arct B., *Pamiętnik pilota Bohdana Arcta. Wspomnienia 1939 – 1945*, Dęblin 2014.

Babel I., *Dziennik 1920*, Warszawa 1998.

Dekler Z., *Pierwsze Polskie Kursy Lotnicze*, [w:] *Pierwsze kursy lotnicze. Książka pamiątkowa*, Warszawa 1917.

Francuska Szkoła Pilotów 1919 – 1920. Historia Szkoły, Organizacja, Działalność w świetle cyfr, Bydgoszcz 1921.

Gawora K., *Z Karolowych wspomnień... wrzesień po raz 68 od 1939 roku*, <http://lksl.pl/cms/index.php/archiwum/17-gaworowe-wspomnienia-i-drubice>, [dostęp 26 III 2016].

Główczyński C., *Wrześniowe pojedynki*, wywiad, rozmowę przeprowadził T. Malinowski, „Skrzydłata Polska”, 1990, nr 35 (2023).

Główczyński C., *Pamięci podpułkownika pilota Czesława Główczyńskiego*, wywiad, rozmowę przeprowadził P. Matwiej, „Historyczny Biuletyn Lotniczy Klubu Miłośników Lotnictwa Polskiego w Łodzi”.

Grzędziński J., *Maj 1926*, Paryż 1965.

Wolf J., *W Armii „Łódź”*, „Skrzydła. Wiadomości ze świata”, 2000, nr 156/642.

Zajac J., *Dwie wojny. Mój udział w wojnie o niepodległość i w obronie powietrznej Polski*, Londyn 1964.

Zubrzycki J., *Uzupelnienia do 161 Eskadry Myśliwskiej*, „Skrzydłata Polska”, 1980, nr 22 (1508).

Zubrzycki J., Sobeńko Z., *Wspomnienia. Synowie nie-marnotrawni z Liberatorów i Halifaxów*, „Okruhcy wspomnień z lat walki i martyrologii AK. Kwartalnik historyczno-wspomnieniowy oddziału Kraków-Wschód Światowego Związku Żołnierzy Armii Krajowej”, 1998, nr 25.

Zubrzycki J., *Zrzuty ppor. Zubrzyckiego*, <http://301.dyon.pl/txt/wspomnienia.jozef.zubrzycki.1.html>, [dostęp 4 II 2016].

Zumbach J., *Ostatnia walka. Moje życie jako lotnika, przemytnika i poszukiwacza przygód*, Warszawa 2007.

Żurakowski J., *Korkociąg*, „Lotnictwo LAI”, 1993, nr 23 1-15.

Opracowania, prasa, Internet

100 lat temu urodził się Tadeusz Kotz, as polskiego lotnictwa, <http://dzieje.pl/aktualnosci/100-lat-temu-urodzil-sie-tadeusz-kotz-polskiego-lotnictwa>, [dostęp 20 II 2016].

Anna Leska-Daab. *Pierwsza kobieta w ATA*, <http://lotniczapolska.pl/Anna-Leska-Daab--Pierwsza-kobieta-w-ATA,28688>, [dostęp 22 II 2016].

Antoni Falukiewicz, <http://niebieskaeskadra.pl/?control=8&id=2454>, [dostęp 18 II 2016].

Battle of Britain veteran Franciszek Kornicki reunited with spitfire at RAF Northolt, http://www.times-series.co.uk/news/battle/8405178.Battle_of_Britain_veteran_reunited_with_spitfire/, [dostęp 12 III 2016].

Bączkowski W., *Samolot towarzyszący Lublin R-XIII*, Warszawa 1980.

Bączkowski W., *Samoloty bombowe I wojny światowej*, Warszawa 1986.

Bączkowski W., *Lekki samolot bombowy Fairey Battle*, Warszawa 1989.
Bieńkowski L., *Zbrojenia lotnicze w Europie*, „Podchorążych. Centralny Organ Szkół Podchorążych”, 1936, nr 20 (90).

Brojek P., *Piotr Abakanowicz – pilot i narodowiec zamęczony we Wronkach*, <http://www.prawy.pl/historia/1417-piotr-abakanowicz-pilot-i-narodowiec-zameczony-we-wronkach>, [dostęp 10 XII 2014].

Chołoniewski K., Koszewski J., *Polska radiotechnika lotnicza 1918–1939*, Piekary Śląskie 2009.

Cieślak K., *Samolot myśliwski PZL P-11*, Warszawa 1973.

Ciosek J., *O amerykańcach w obronie Lwowa i Kresów Wschodnich*, <http://ww.lwow.home.pl/amerykanie/amerykanie.html>, [dostęp 10 XII 2014].

Circus 217, September 7th 1942, <http://forum.12oclockhigh.net/archive/index.php?t-4952.html>, [dostęp 25 I 2016].

Cotta Vaz M., *Szalone życie Meriana Coopera, twórcy King Konga*, Kraków 2010.

Cynk J.B., *Polskie lotnictwo myśliwskie w boju wrześniowym*, Gdynia 2000.

Doprat A., *Warszawo pamiętasz?* <http://zjednoczeniepabianickie.pl/zd/page3/files/5b89ed353db5403cba8e2927b6e42e50-10.html>, [dostęp 24 I 2016].

Edward Rickenbacker, <http://www.theaerodrome.com/aces/usa/rickenbacker.php>, [dostęp 11 XII 2014].

Emmerling M., *Luftwaffe nad Polską 1939, cz. I, Jagdflieger*, Gdynia 2002.

Emmerling M., *Luftwaffe nad Polską 1939, cz. II, Kampflieger*, Gdynia 2005.

Emmerling M., *Luftwaffe nad Polską 1939, cz. III, Stukaflieger*, Gdynia 2006.

Eugeniusz Ebenrytter, 1914 – 1976, https://www.myheritage.pl/names/eugeniusz_ebenrytter, [dostęp 24 I 2016].

Flight of Spitfire IX ML358 and Flight Lieutenant E Z Ebenrytter on 1944-10-14, <https://backtonormandy.org/the-history/air-force-operations/airplanes-allies-and-axis-lost/spitfire/4153943.html>, [dostęp 25 I 2016].

Franz Peter, <http://www.theaerodrome.com/aces/austrhun/peter.php>, [dostęp 24 X 2014].

Glass A., *Samolot szkolno-łącznikowy RWD-8*, Warszawa 1981.

Glass A., Cieślak K., Gawrych W., Skupiewski A., *Samoloty bombowe września 1939*, Warszawa 1991.

Glass A., *Lublin R-XIII*, Warszawa 1994.

Gołowski A., *Mig-29 nr.114 już w bazie*, <http://lotniczapolska.pl/Mig-29-nr-114-juz-w-bazie,32871>, [dostęp 11 XII 2014].

Goworek T., *Samoloty myśliwskie pierwszej wojny światowej*, Warszawa 1981.

Gretzyngier R., *307 Dywizjon Myśliwski Nocny „Lwowskich Puchaczy”*, Warszawa 2005.

Gretzyngier R., Matusiak W., *Polacy w obronie Wielkiej Brytanii*, Poznań 2007.
Halliday H.A., *For Polish Researchers*, <http://www.raffcommand.com/archive/20130.php>, [dostęp 25 I 2016].

Hanriot HD-19 (H-19), 1922, <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/1173/126/Hanriot-HD-19-H-192>, [dostęp 20 II 2016].

Hanriot H-180 / H-182, 1934 (*H-181, H-183, H-184, H-185*), <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/1169/126/Hanriot-H-180-H-182>, [dostęp 29 I 2016].

Historia miasta, <http://www.miasto.hrubieszow.pl/page/historia-miasta>, [dostęp 5 III 2016].

In Memory of Tadeusz Wieslaw Kotz, <http://www.fawcettfuneralhomes.com/book-of-memories/195203/Kotz-Tadeusz/obituary.php?Printable=true>, [dostęp 20 II 2016].

Jerzy Kierst, http://j_uhma.republika.pl/kierst.html, [dostęp 21 II 2016].

Jewison G., Steiner J.C., Emil (Milan) Uzelac, [http://www.austro-hungarian-army.co.uk/biog/uzelac.htm#Emil\(Milan\)Uzelac](http://www.austro-hungarian-army.co.uk/biog/uzelac.htm#Emil(Milan)Uzelac), [dostęp 26 X 2014].

Józef Zubrzycki – mechanik pokładowy z polskich dywizjonów, <http://lotniczapolska.pl/Joze-Zubrzycki---mechanik-pokladowy-z-polskich-dywizjonow,32932>, [dostęp 4 II 2016].

Juszczak J., *Pierwsze dni wojny w Sokolnikach*, http://www.sokolniki.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=235:pierwsze-dni-wojny-w-sokolnikach&catid=108&Itemid=474, [dostęp 27 III 2016].

Kamińska R., *Bombowiec odkopany po 68 latach*, <http://www.zyciepanianic.pl/wydarzenia/miasto/nasze-sprawy/bombowiec-odkopany-po-68-latach.html>, [dostęp 26 III 2016].

Kasjaniuk S., *Pamięci załogi Karasia z 32 ER*, <http://lotniczapolska.pl/Pamieci-załogi-Karasia-z-32-ER,22418>, [dostęp 27 III 2016]. Kasztura G., *Tylko latać*, <http://www.archiwum.308.cieszyn.pl/308old%23@@s/tylko.html>, [dostęp 28 I 2016].

Katastrofa lotnicza w Skokach. Na wysokości 500 m zderzyły się dwa samoloty wojskowe, „Kurier Poznański”, 1936, nr 214.

Klimecki M., *Wojna polsko-ukraińska*, Warszawa 2000.

Kisielewski T.A., *Zamach. Tropem zabójców generała Sikorskiego*, Poznań 2006.

Koc Tadeusz, <http://listakrzystka.pl/?p=123900>, [dostęp 20 II 2016].

Kotz, Tadeusz, <http://en.waw2awards.com/person/41849>, [dostęp 20 II 2016].

Kopański T.J., *Fokker DVII Bi-Ba-Bo*, „Lotnictwo z szachownicą”, 2002, nr 1.

Kopański T.J., *Walka powietrzna na bolszewickim froncie*, „Lotnictwo z szachownicą”, 2001, nr 3.

Kotielnikow W., *Lotnictwo w wojnie polsko-sowieckiej we wrześniu 1939 r. (na podstawie archiwaliów sowieckich)*, „Lotnictwo Wojskowe. Magazyn Miłośników Lotnictwa Wojskowego”, 1999, nr 5 (8).

- Kowalski P., *Generał brygady Włodzimierz Ostoja-Zagórski (1882–1927)*. Biografia, Toruń 2007.
- Kowalski T.J., *Godło i barwa w lotnictwie polskim 1918–1939*, Warszawa 1981.
- Kronika wojskowa*. W sprawie przelotu nad Europą, „Polska Zbrojna”, 1925, nr 179.
- Kronika wojskowa*. Przygoda gen. Zagórskiego, „Polska Zbrojna”, 1925, nr 180.
- Król W., *Zarys działań lotnictwa polskiego we Francji*, Warszawa 1988.
- Kurowski A., *Lotnictwo polskie we wrześniu 1939 roku*, Warszawa 1962.
- Łoś 72.16 z III plutonu 212 Eskadry Bombowej spoczywający w Dłutowskim lesie, <http://www.polskaniezwykla.pl/web/place/29079,dlutowek-los-72-16-z-iii-plutonu-212-eskadry-bombowej-spoczywajacy-w-dlutowskim-lesie-.html>, [dostęp 26 III 2016].
- Łoś 72.18, <http://www.lodz-eksploracja.org/forum/post-Los-72-18>, [dostęp 26 III 2016].
- Łydźba Ł., 66. Eskadra Obserwacyjna. 5 wrześniowych dni nad ziemią łódzką, „Lotnictwo z szachownicą”, 2010, nr 38.
- Łydźba Ł., *III/6 Lwowski Dywizjon Myśliwski*, Poznań 2011.
- Malak E., *Administrowanie w lotnictwie polskim 1926–1939*, Toruń 2004.
- Matwiej P., *Porucznik Józef Zubrzycki*, „Historyczny Biuletyn Lotniczy Klubu Miłośników Lotnictwa Polskiego w Łodzi”, 2009, nr III.
- Matwiej P., *W/O Józef Zubrzycki*, <http://301.dyon.pl/txt/hbl.jozef.zubrzycy-ki.1.html>, [dostęp 4 II 2016].
- Mordawski H., *Polskie lotnictwo wojskowe 1918–1920. Narodziny i walka*, Wrocław 2009.
- Mordawski H., *Polskie lotnictwo wojskowe 1920–1939. Od tryumfu do tragedii*, Wrocław 2011.
- Morgała A., *Samoloty wojskowe w Polsce 1924–1939*, Warszawa 2003.
- Nawrot R., *Ławica – początek polskiego lotnictwa*, [w:] *Powstanie Wielkopolskie*. Zeszyt 4, red. K. Szaładziński.
- Nekrolog Bronisława Boguckiego i Romana Lizenbratha*, „Kurier Poznański”, 1929, nr 380.
- Niestrawski M., *Lotnictwo na Froncie Wielkopolskim w okresie autonomii Wielkopolski (styczeń – wrzesień 1919 r.)*, <https://www.infolotnicze.pl/2012/08/07/lotnictwo-na-froncie-wielkopolskim-w-okresie-autonomii-wielkopolski-styczen-wrzesien-1919-r/>, [dostęp 2 XI 2014].
- Obecny A., *Trochę z historii słupskich parafii*, <http://www.mojemiasto.slupsk.pl/index.php?id=6273>, [dostęp 21 II 2016].
- O'Connor M., *Air aces of the Austro-Hungarian Empire 1914–1918*, Falcon Field 1986.

Olson L., Cloud S., *Sprawa Honoru. Dywizjon 303 Kościuszkowski. Zapomniani bohaterowie II wojny światowej*, Warszawa 2004.

Ossowski A., *Niemieckie samoloty nad Łodzią*, www.uml.lodz.pl/get.php?id=154, [dostęp 3 V 2016].

Pawlak J., *Polskie eskadry w wojnie obronnej 1939*, Warszawa 1982.

Pawlak J., *Polskie eskadry w latach 1919–1939*, Warszawa 1989.

Pawlak J., *Ostatni Klucz Eskadry Korpusu Ochrony Pogranicza*, „Skrzydłata Polska. Magazyn lotniczy”, 1999, nr 9.

Pawlak J., *Płonące bazy – wrzesień 1939*, Warszawa 2004.

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

Pertek J., *Wielkie dni małej floty*, Poznań 1976.

Pniewski W., *Zajęcie Ławicy 6 stycznia 1919 roku przyczyniło się do szybkiego rozwoju lotnictwa Polski (zdobyto 300 samolotów, które były warte 200 mln marek)*, http://www.nasza-wielkopolska.eu/Wiesci_z_regionu/Historia_Wielkopolski/Powstanie_Wielkopolskie_1918r.html, [dostęp 2 XI 2014].

Poszukiwane silniki PZInż. Junior i PZInż. Major, <http://lotniczapolska.pl/Poszukiwane-silniki-PZInz--Junior-i-PZInz--Major-,35781>, [dostęp 20 X 2015].

Powstanie i rozwój klubu PTC w latach 1906–1919, <http://zapasy.com.pl/historia-klubu-i-sekcji-zapasniczej/>, [dostęp 25 I 2016].

Ppłk. pil. Zygmunt Popławski – nr służbowy P-1528, <http://www.sekowa.info/index.php?go=37&id2=88>, [dostęp 24 X 2015].

Przylot lotników polskich nad Europą, „Polska Zbrojna”, 1925, nr 176.

RAF 315 Sqn PK Main list, <http://www.asisbiz.com/il2/Hurricane/RAF-315Sqn-PK/pages/Artwork-Hurricane-MkI-RAF-315Sqn-PKA-Wlodyslaw-Szczesniowski-P3112-England-Apr-1941-0A.html>, [dostęp 29 I 2016].

Rapiński P., *Polscy lotnicy w armii carskiej podczas I wojny światowej*, <http://historykon.pl/polscy-lotnicy-w-armii-carskiej-podczas-i-wojny-swiatowej/>, [dostęp 24 X 2014].

Rapiński P., *Biało-czerwona szachownica nad ZSRR. Początki lotnictwa LWP*, <http://historykon.pl/bialo-czerwona-szachownica-nad-zsrr-poczatki-lotnictwa-lwp-czesc-1/6/>, [dostęp 26 III 2016].

Rozrzutna gospodarka w lotnictwie wojskowym, „Robotnik. Centralny Organ PPS”, 1926, nr 49 (2849).

Ruszkowski A., *Przyczynek do tragedii polskich lotników we wrześniu 1939 r. na ziemi sieradzkiej*, <http://milkowice.pl.tl/Polscy-lotnicy-we-wrze%26%23347%3Bniu-1939--.htm>, [dostęp 26 III 2016].

Rydołowski K., *Hieronim Dudwał*, <http://www.samoloty.pl/ludzie-lotnictwa-hobby-1807/zwipzani-z-lotnictwem-hobby-1809/polscy-hobby-2191/dudwas-hieronim-hobby-2440>, [dostęp 20 II 2016].

- Sankowski W., *Szkolne Nieuporty*, „Lotnictwo z szachownicą”, 2002, nr 1.
- Sołonin M., *Na uśpionych lotniskach*, Poznań 2009.
- Szcześniewski Władysław, <http://listakrzystka.pl/?p=282640>, [dostęp 27 I 2016].
- Szewczyk W., *Samoloty, przeciwko którym walczyli Polacy*, Warszawa 1997.
- Szkoła Ziemi Mazowieckiej, <http://salontradycjipolskiej.pl/szkola-ziemi-mazowieckiej/>, [dostęp 21 II 2016].
- Śmierć 16-letniego chłopca pod kołami samochodu, „Ilustrowana Republika”, 1938, nr 222.
- Tarkowski K.A., *Lotnictwo polskie w wojnie z Rosją sowiecką 1919–1920*, Warszawa 1991.
- Trotter W.R., *Mroźne piekło. Radziecko-fińska wojna zimowa 1939–1940*, Wrocław 2007.
- Trusz T., *Tarnowskie kroniki (1) – Wielka powódź z 1934 roku*, <http://www.tarnowskieinfo.pl/news/5302,tarnowskie-kroniki-1-wielka-powodz-z-1934-roku.html>, [dostęp 28 II 2016].
- Vitas R.A., *The Polish – Lithuanian crisis of 1938. Events surrounding the ultimatum*, http://www.lituanus.org/1984_2/84_2_03.htm, [dostęp 5 IV 2016],
- Wachowicz B., *Wierna rzeka harcerstwa. Tom IV. To „Zośki” wiara! Gawęda o Harcerskim Batalionie Armii Krajowej „Zośka”, część 2*, Warszawa 2005.
- Waluś K., Waluś H., *Odznaka Ofiarnych Obywatelskiego Komitetu Obrony Państwa 1920 roku*, „Biuletyn Numizmatyczny”, 2010, nr 4 (360).
- Watt R.M., *Gorzka chwala. Polska i jej los 1918–1939*, Warszawa 2005.
- Wawrzyński M., *Lotnictwo sowieckie w wojnie nad Polską wrzesień 1939 roku (1)*, „Militaria i Fakty. Magazyn Historyczny”, 2003, nr 4 (20).
- Wojtyga A., *Idziemy naprzód!*, „Podchorąży. Centralny Organ Szkół Podchorążych”, 1936, nr 20 (90).
- Wróblewski J., *Armia Łódź*, Warszawa 1975.
- W sprawie rozrzutnej gospodarki w lotnictwem wojskowym*, „Robotnik. Centralny Organ PPS”, 1926, nr 57 (2857).
- Wykorzystanie Lotnictwa w Korpusie Ochrony Pogranicza w latach 1936–1939*, http://www.muzeumsg.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=167%3Arodki-transportu-1918-1939&catid=13%3Asystem-ochronygranic&Itemid=26&limit start=1, [dostęp 19 XII 2015].
- Wypiórkiewicz J., *Orły i pingwiny*, Lublin 1997.
- Zdobycie Ławicy*, <http://27grudnia.pl/o-powstaniu/najwazniejsze-bitwy/zdobycie-lawicy.html>, [dostęp 2 XI 2014].
- Z dziejów naszego „przemysłu wojennego”*, „Robotnik. Centralny Organ PPS”, 1926, nr 50 (2850).

Z dziejów naszego przemysłu wojennego. Przyjęcie wniosku tow. Pączka, „Robotnik. Centralny Organ PPS”, 1926, nr 51 (2851).

Zmyślony W., *III/6 Dywizjon Myśliwski*, <http://polisairforce.pl/dywiii6straty.html>, [dostęp 10 IV 2016].

Zmyślony W., *Bohdan Arct*, <http://www.polishairforce.pl/arct.html>, [dostęp 21 II 2016].

Zmyślony W., *Czesław Głowczyński*, <http://www.polishairforce.pl/glowczynski.html>, [dostęp 3 II 2016].

Zmyślony W., *Franciszek Omylak*, <http://www.polishairforce.pl/omylak.html>, [dostęp 27 III 2016].

Zmyślony W., *Lista Bajana*, <http://www.polishairforce.pl/zestrz2w.html>, [dostęp 29 I 2016].

Zmyślony W., *Marian Kleinschmidt*, <http://www.polishairforce.pl/kleinschmidt.html>, [dostęp 26 III 2016].

Zmyślony W., *Sergiusz Szpakowicz*, <http://www.polishairforce.pl/szpakowicz.html>, [dostęp 29 I 2016].

Zmyślony W., *Tadeusz Koc*, <http://www.polishairforce.pl/koc.html>, [dostęp 20 II 2016].

Z Warszawskich Centralnych Zakł. Lotniczych w Mokotowie, „Robotnik. Centralny Organ PPS”, 1926, nr 50 (2850).

Zza kulis lotnictwa wojkowego, „Robotnik. Centralny Organ PPS”, 1926, nr 55 (2855).