



RAJMUND SZUBAŃSKI

# OKO W OKO Z LUFTWAFFE

V \* >

Lotnictwo polskie walczyło w II wojnie światowej od 1 września 1939 do 9 maja 1945. Pierwszą kartę pełnej chwały jego bojowej historii zapisali lotnicy tragicznego Września.

Przebieg działań naszych sił powietrznych w wojnie obronnej 1939 roku ma dwa oblicza. Jedno, jasne — to gotowość bojowa, męstwo i codzienny, żmudny trud załóg i wszystkich żołnierzy jednostek lotniczych. Drugie — to stopień przygotowania lotnictwa do wojny i sposób kierowania nim w boju. Kontrast między nimi jest tak klarowny, że aż może być poczytany za schematyzm.

Stąd na kartach tej książki tak wiele słów gorzkich i krytycznych. Ale zobrazowanie, a przede wszystkim uświadomienie sobie sytuacji, w jakiej znaleźli się, walczyli, ginęli — ale mimo wszystko i zwyciężali — „rycerze biało-czerwonej szachownicy”, niemożliwe jest bez poznania wszystkich czynników, które ich wysiłek hamowały, które w dosłownym niemal tego słowa znaczeniu podcinały im skrzydła.

Dzieje polskiego lotnictwa w okresie międzywojennym, skulminowane we wrześniowych dniach próby, są wyjątkowo dobitną ilustracją zacofania i słabości II Rzeczypospolitej. Jak żaden chyba inny rodzaj broni, było lotnictwo zaprzeczeniem lansowanego przez następców Piłsudskiego hasła: „silni, zwarci, gotowi” — i to mimo całej popularności i sympatii, jaką cieszyło się w najszerszych kręgach społeczeństwa, mimo ofiarności tegoż, wyrażającej się np. w setkach milionów złotych subskrybowanych na pożyczkę obrony przeciwlotniczej.

Przestarzała była przede wszystkim sama koncepcja jego użycia, nie różniąca się prawie od kanonów wypracowanych podczas I wojny światowej. Obowiązujące regulaminy precyzowały, iż działania lotnicze

winy polegać na wspieraniu operacji wojsk lądowych i być ściśle z nimi związane. Lotnictwo miało być pomocniczym środkiem walki dla broni głównych: piechoty, kawalerii i artylerii.

Dalekie rozpoznanie ugrupowań przeciwnika na korzyść dowódców związków operacyjnych, a w razie potrzeby także i bezpośrednie wsparcie walczących oddziałów, realizować miało uniwersalne lotnictwo tzw. liniowe (potem rozpoznawcze), przez wiele lat dominujące liczebnie w naszych siłach powietrznych.

Działaniami taktycznymi: obserwacją pola walki, współpracą z artylerią, przekazywaniem rozkazów, meldunków, przewożeniem kurierów — zajmować się miały plutony, a potem eskadry lotnictwa towarzyszącego, przemianowanego później na obserwacyjne.

Od formacji myśliwskich żądano zapewnienia swobody działania obydwu tym rodzajom lotnictwa. Dla powstałego właściwie dopiero przed wojną lotnictwa bombardującego przewidziano zadanie zwalczania naziemnych sił przeciwnika, głównie jego zaopatrzenia i tyłów.

Modne za granicą idee włoskiego teoretyka Giulio Douheta, głoszącego, iż wojska lotnicze są w stanie nawet bez pomocy innych rodzajów broni doprowadzić do złamania oporu przeciwnika przez zniszczenie najważniejszych ośrodków Jego przemysłu, administracji itp., były, słusznie zresztą, odrzucane przez naszych sztabowców jako zbyt daleko idące i po prostu nie-realne.

Równocześnie jednak nie umiano wyciągnąć praktycznych wniosków z burzliwego rozwoju lotnictwa wojskowego w innych krajach, z szybkiego postępu technicznego, wprowadzającego zasadnicze zmiany jakościowe w zakresie skuteczności i zasięgu działania samolotów zgrupowanych w potężnych związkach ude-

rzeniowych. Zbagatelizowano również konkretne, praktyczne doświadczenia wojen lat trzydziestych: w Abisynii, w Chinach i w Hiszpanii, niedwuznacznie potwierdzające rosnącą rolę sił powietrznych w całości kształcie wysiłku wojennego i obrony państwa.

Słuszna w zasadzie w naszych warunkach i przy ograniczonych możliwościach teza o usługowej roli lotnictwa w stosunku do wojsk lądowych posunięta została za daleko. Przewidywała zbyt mało sił do obrony kraju przed coraz bardziej realnym zagrożeniem przez wyprawy bombowe przeciwnika. Zbyt ograniczone były także cele, jakie stawiano sobie w zakresie ofensywnych działań powietrznych, nie przewidując możliwości czy potrzeby atakowania obiektów na zapleczu nieprzyjaciela, w szczególności jego baz lotniczych i węzłów komunikacyjnych.

Rezultatem takich poglądów był stan organizacyjny naszego lotnictwa w okresie pokoju. Obowiązujące do roku 1038 założenia strategii państwa sprawiły, iż struktura całych polskich sił zbrojnych dostosowana była do działań na wschodzie. Stąd np. niespotykany w innych armiach odsetek związków taktycznych kawalerii — a także liczba i skład przedwojennych 6 pułków lotniczych. Pięć spośród nich przeznaczonych było do współpracy z analogiczną liczbą armii polowych pierwszego rzutu. Szósty pułk nastawiony był na współpracę z armią odwodową, a ponadto dysponował większą liczbą eskadr myśliwskich (w tym także i nocną) oraz dywizjonem bombowców.

W momencie gdy uświadomiono sobie, kim naprawdę jest przyszły przeciwnik, struktura ta okazała się nie dostosowana do przewidywanego składu i ugrupowania naszych związków operacyjnych. Mimo to nie dokonano prawie niczego dla dostosowania jej do przyszłej organizacji wojennej. Skutkiem tego pod-

czas mobilizacji w 1939 roku w skład lotnictwa poszczególnych armii weszły dywizjony, a nawet eskadry z różnych pułków.

Nie dokonano także niczego, aby przygotować, zgrać i dotrzeć już w okresie pokoju przewidywane związki taktyczne lotnictwa «— myśliwski i bombowy — przez wyodrębnienie ich w oddzielne Jednostki. Zwłaszcza brygada bombowa, utworzona z oddziałów pochodzących z czterech różnych pułków, cierpiała na nieprzewyciężony do końca niedowład organizacyjny.

Po szeregu reorganizacji, spowodowanych głównie wykruszaniem się starego sprzętu, a częściowo i wprowadzaniem na wyposażenie nowych typów samolotów, struktura organizacyjna naszego lotnictwa w przededniu wojny przedstawiała się następująco:

1 Pułk Lotniczy z Warszawy — dwa dywizjony myśliwskie, dwa dywizjony bombowe i dywizjon obserwacyjny. Pozostałe pułki: 2 z siedzibą w Krakowie, 3 w Poznaniu, 4 w Toruniu, 5 w Lidzie i 6 we Lwowie, miały po trzy dywizjony: myśliwski, rozpoznawczy i obserwacyjny, różniące się w niektórych wypadkach liczbą eskadr.

Ogółem posiadaliśmy w 1939 roku 43 eskadry: 15 myśliwskich, po 12 rozpoznawczych i obserwacyjnych oraz 4 bombowe. W skład każdego pułku wchodziła ponadto jeszcze eskadra treningowa, łożona z samolotów różnych typów.

Eskadry myśliwskie i rozpoznawcze składały się z trzech kluczy po trzy samoloty każdy, plus samolot dowódcy eskadry, zaś w lotnictwie myśliwskim jeszcze i samolot dowódcy dywizjonu. Eskadry obserwacyjne miały o jeden klucz mniej (klucze zwano tu plutonami), a eskadry bombowe składały się tylko z trzech kluczy.

Struktura nadrzędnych władz lotniczych daleka by-

ła od doskonałości skutkiem istnienia podziału życia wojska na tzw. tor pokojowy i tor wojenny. Na co dzień władzą zwierzchnią sił powietrznych było Dowództwo Lotnictwa — podlegające Ministerstwu Spraw Wojskowych — pełniące przede wszystkim funkcje administracyjne i szkoleniowe. Za całokształt przygotowania lotnictwa do przyszłych działań odpowiedzialny był Inspektor Obrony Powietrznej Państwa, podległy Generalnemu Inspektorowi Sił Zbrojnych, przewidziany na dowódcę lotnictwa podczas wojny. Oprócz Dowództwa i Inspektoratu przy Sztabie Głównym istniał Sztab Lotniczy, który zajmował się opracowywaniem wytycznych dla lotnictwa w razie konfliktu zbrojnego. Ta wielotorowość utrudniająca codzienną współpracę, przy nie zawsze ściśle rozgraniczonych kompetencjach, nie sprzyjała ujednocnieniu poglądów i koordynacji wysiłków zmierzających do rozbudowy lotnictwa i podnoszenia go na coraz wyższy poziom.

W przeciwieństwie do struktury organizacyjnej dobrze przedstawiała się sprawa odpowiedniego przygotowania pilotów, obserwatorów oraz oficerów technicznych, mechaników i innych specjalistów. Rozbudowana sieć szkół i kursów zapewniała stały dopływ nowych kadr o znakomitych kwalifikacjach, wyższych, niż można było oczekiwać wnosząc z ogólnego poziomu technicznego kraju.

Dopływ kandydatów do lotnictwa, warunkowany jego ogromną popularnością wśród młodzieży oraz niewątpliwymi predyspozycjami istniejącymi w naszym charakterze narodowym, zapewniało przede wszystkim Lotnicze Przysposobienie Wojskowe. Liga Obrony Powietrznej i Przeciwigazowej prowadziła szkolenie w licznych ośrodkach i szkołach szybowcowych, mechanicy kształcili się na rozmaitych kursach organizowa-



nych zarówno przez LOPP, jak i Towarzystwo Wojskowo-Techniczne. Kandydaci na lotników, wywodzący się z innych rodzajów broni, zdobywali pierwsze szlify w Wojskowej Szkole Szybowcowej.

Centrum Wyszkozenia Lotniczego w Dęblinie, słynna „szkoła orląt”, zaliczano do najlepszych tego rodzaju ośrodków na skalę międzynarodową. Tamtejszą Szkołę Podchorążych Lotnictwa opuszczało rocznie około 150 pilotów i obserwatorów, Szkołę Podchorążych Technicznych Lotnictwa w Warszawie — ok. 50 absolwentów, a Szkołę Pilotów Podchorążych Rezerwy w Radomiu — ok. 80 oficerów. Prowadzono też stałe kursy obserwatorów dla oficerów napływających z innych rodzajów broni.

Doskonałych kadr dostarczało także Centrum Wyszkozenia Podoficerów w Krośnie, dokąd przeniesiono Szkołę Podoficerów Lotnictwa dla małoletnich, przygotowującą do służby w wojsku najmłodszych entuzjastów latania.

Piloci doskonalili swe umiejętności na kursach wyższego pilotażu i strzelania powietrznego, a wraz z obserwatorami na licznych ćwiczeniach i manewrach, latając w dzień i w nocy, w różnorodnych warunkach atmosferycznych. Poziom latania podnosił się także dzięki pracy aeroklubów. Słabiej natomiast wyszkoleni byli strzelcy pokładowi, rekrutujący się przeważnie spośród rezerwistów.

Pozytywnie ocenić należy także przygotowanie dowódców niższego szczebla — eskadr i dywizjonów. Mieli oni wieloletnie doświadczenie w lataniu i dowodzeniu, a wielu z nich ukończyło także jednoroczną Wyższą Szkołę Lotniczą przy Wyższej Szkole Wojskowej, zdobywając tam najnowsze wiadomości z zakresu taktyki ogólnej oraz taktyki poszczególnych rodzajów lotnictwa.

Słabiej przygotowani byli do czekających ich zadań oficerowie wyższych szczebli, wśród których nie brakło i ludzi nie posiadających nawet średniego wykształcenia, ponieważ edukację ich przerwała I wojna światowa, a zasługi wojenne wyniosły na wysokie stanowiska.

W szeregach lotnictwa znajdowało się w czasie pokoju około 10 tysięcy żołnierzy, w tym ponad 1000 oficerów służby stałej. Wliczając rezerwistów, do 1939 roku przygotowano 1181 pilotów, 497 obserwatorów oraz 219 strzelców pokładowych i radiotelegrafistów.

Jakość sprzętu odgrywa w lotnictwie rolę co najmniej równorzędną z jego liczebnością, warunkując wykorzystanie umiejętności załóg. Co więcej, wyjątkowo szybki w tym rodzaju broni postęp techniczny, w połączeniu z ograniczoną żywotnością i stosunkowo szybkim zużyciem zarówno płatowców, jak i silników, a wreszcie nieuniknionymi ubytkami z powodu defektów i kraks, powodowały konieczność częstej wymiany całego posiadanego sprzętu. W zależności od rodzaju lotnictwa okres ten można oceniać na 3—5 lat, przy czym najszybciej starzało się wyposażenie jednostek myśliwskich oraz bombowych.

Po okresie zakupów sprzętu za granicą, a potem produkowania ich na podstawie licencji, Polska rozpoczęła z początkiem lat trzydziestych własną produkcję wszystkich niezbędnych typów płatowców. Jedynie część silników wytwarzano na podstawie licencji. Miało to swoje dobre strony: pozwalało zaoszczędzić dewizy, uniezależniało od zagranicznych dostaw, umożliwiało wykształcenie własnej kadry technicznej. Jednakże w związku z rosnącymi wymaganiami taktyczno-technicznymi, przy ograniczonych możliwościach wytwórczych fabryk, okres od opracowania kon-

cepcji samolotu do przekazania seryjnych egzemplarzy do jednostek coraz bardziej się wydłużał.

W rezultacie większość sprzętu, jakim dysponowały jednostki pierwszej linii, nie odpowiadała już w 1939 roku wymogom nowoczesności i ustępowała pod wieloma względami sprzętowi używanemu za granicą. Zjawisko to nie występowało równomiernie, w wyniku czego powstała np. tak paradoksalna sytuacja, że nasze myśliwce były wolniejsze od własnych samolotów bombowych. Sam zaś fakt, że nasz lotnik otrzymywał sprzęt zaprojektowany przez polskiego konstruktora i wyprodukowany rękami polskiego robotnika — jakkolwiek sam w sobie wielce pozytywny — nie oznaczał jednak automatycznie, że dawano mu oręż najwyższej jakości.

Przemysł lotniczy przechodził stopniowo pod kontrolę państwową, co nie zawsze oznaczało usprawnienie produkcji i wzmocnienie potencjału w3'twórczego. Największą rolę odgrywały Polskie Zakłady Lotnicze, dysponujące fabrykami płatowców i silników w Warszawie oraz będącymi w stadium rozruchu fabrykami płatowców w Mielcu i silników w Rzeszowie, w powstającym właśnie tzw. Centralnym Okręgu Przemysłowym.

Konstruowaniem i produkcją płatowców zajmowały się jeszcze: Lubelska Wytwórnia Samolotów w Lublinie (dawna fabryka „Plagę i Laśkiewicz”), Podlaska Wytwórnia Samolotów w Białej Podlaskiej i Lotnicze Warsztaty Doświadczalne w Warszawie (z których wyszły znane samoloty RWD).

Silniki lotnicze mniejszej mocy wytwarzano w Państwowych Zakładach Inżynierii w Ursusie i w warszawskiej fabryce „Avia”. Produkcją śmigieł zajmowała się Spółka Akcyjna „W. Szomański”, również w Warszawie. Krajowego pochodzenia było takie wy-

posażenie samolotów: przyrządy pokładowe, sprzęt radiowy, wyrzutniki bombowe, spadochrony itd. W przemyśle lotniczym zatrudnionych było ogółem ok. 13 tys. pracowników.

Była zatem Polska w dziedzinie zbrojeń powietrznych krajem samowystarczalnym. Jak więc wytłumaczyć fakt, że broń, jaką dano do ręki polskiemu lotnikowi w chwili hitlerowskiej napaści, była słaba i przestarzała, że było jej mało i że nie dysponowano prawie żadnymi rezerwami?

Powodem był splot szeregu obiektywnych i subiektywnych czynników, które nałożyły się na siebie i spiętrzyły w najbardziej nieodpowiednim momencie. Podstawową przyczyną był brak ogólnej koncepcji rozwojowej lotnictwa, wynikający z niedoceniań jego znaczenia. Nie otrzymując właściwych wytycznych od władz wojskowych, konstruktorzy nasi opracowywali samoloty przede wszystkim pod kątem ich parametrów technicznych (uzyskując zresztą wcale dobre wyniki), a nie potrzeb taktycznych. Ze względu na zmieniające się potrzeby wojska powodowało to konieczność dokonywania przeróbek, zarówno w stadium prototypowym, jak i już podczas produkcji seryjnej, w wyniku czego sprzęt oddawany wojsku był przestarzały.

Sytuację komplikowała, spowodowana daleko idącymi zmianami personalnymi w kierownictwie lotnictwa wojskowego, chwiejność i czasem diametralnie różne decyzje, co nasiliło się zwłaszcza w ostatnim roku przed wojną. Co więcej, w wyniku błędnych założeń ekonomicznych nasze fabryki produkowały na eksport lepsze modele samolotów niż te, w które wyposażano własne jednostki lotnicze.

Fatalny zupełnie wpływ na tempo przygotowań polskiego lotnictwa wywarło także samobójcze wprost

przeświadczenie najwyższych władz politycznych i wojskowych, że III Rzesza będzie gotowa do wojny dopiero w 1942 roku, i na ten termin przygotowywano nacie wojnska.

W 1939 roku lotnictwo myśliwskie wyposażone było w samoloty konstrukcji jednego z najzdolniejszych naszych inżynierów, Zygmunta Puławskiego. Pomysł jego polegał na specjalnej konstrukcji skrzydła, załamane go i zwężone go przy kadłubie, co dawało pilotowi doskonałą widoczność do przodu. Stał się — pod nazwą „polskiego płata” — szeroko znany za granicą, stosowano go w samolotach budowanych w wielu państwach.

Przed rozpoczęciem produkcji tego rodzaju maszyn zapadła decyzja, że w Polsce produkować się będzie dużej mocy silniki wyłącznie chłodzone powietrzem. W praktyce oznaczało to rezygnację ze znacznej części zalet konstrukcji Puławskiego: duża średnica silników o układzie gwiazdy ograniczała pole widzenia z kabiny pilota, a powodowane przez nią opory czołowe wpływały na pogorszenie własności lotnych, przede wszystkim szybkości w locie poziomym.

Mimo to w momencie wprowadzenia go w 1932 roku do jednostek, PZL P. 7 był najszybszym seryjnym myśliwcem na świecie, zaś polskie lotnictwo pierwszym, które swe formacje myśliwskie przebroiło w jednopłatowce o całkowicie metalowej konstrukcji, znacznie odporniejszej na wpływy atmosferyczne, a także i na ostrzał. Zbudowano 150 samolotów tego typu. Po siedmiu latach wchodziły wciąż w skład niektórych eskadr pierwszej linii.

Po przedwczesnej śmierci inż. Puławskiego, opracowano wersję rozwojową nazwaną PZL P.II, z mocniejszym silnikiem, lepszymi właściwościami aerodynamicznymi i nieco lepszej widoczności z kabiny pilo-

ta. W niektórych egzemplarzach zamontowano także dwa dodatkowe karabiny maszynowe. Samolot budowano w kilku wersjach, z których „B” i „C” przeznaczone były na potrzeby krajowe, a pozostałe na eksport.

W pierwszą wersję „jedenastek”, jak je zwykle nazywano, zaopatrzone nasze eskadry myśliwskie w 1934 roku, a do czasu zaprzestania produkcji — w 1936 roku — polskie lotnictwo otrzymało 225 egzemplarzy. Samolot był bardzo zwrotny i zachowywał przy tym dobrą stateczność podczas prowadzenia ognia. Wadą jego była rozbieżność kąta celowania z osią podłużną płatowca (w innym wypadku osłona gwiazdzistego silnika zasłaniałaby pilotowi cel). Ten znakomity w swoim czasie, ale w 1939 roku już dezaktualizowany, typ nie doczekał się zastąpienia go nowymi konstrukcjami.

Wyposażenie lotnictwa bombowego stanowiły dwusilnikowe PZL-37, słynne „Łosie”, zaprojektowane przez inż. Jerzego Dąbrowskiego, o pięknych, znakomicie dopracowanych liniach aerodynamicznych, które pod względem nowoczesności zostawiały daleko w tyle wszystkie pozostałe nasze konstrukcje, a w niczym nie ustępowały najlepszym samolotom tej klasy na świecie. Jako jedyna ówczesna maszyna wojskowa „Łoś” mógł unieść większą ilość ładunku, niż wynosił ciężar jego konstrukcji. Do chwili wybuchu wojny wytwórnie PZL, najpierw w Warszawie, a potem w Mielcu, opuściło około 100 „Łosi”, z tego 30 wersji „A” (z pojedynczym sterem kierunkowym) używanych było wyłącznie do celów szkoleniowych.

W eskadrach rozpoznawczych samolot PZL-23 „Karaś” konstrukcji inż. Stanisława Praussa sukcesywnie zastępował używany aż do 1938 roku sprzęt pochodzenia francuskiego. Jako modny w latach trzydzies-

•ych samolot wielozadaniowy był on — po wielu zresztą modyfikacjach — maszyną na ogół udaną, 0 interesujących rozwiązaniach technicznych, a jedną z największych jego zalet była silna, wytrzymała na wszelkiego rodzaju uszkodzenia konstrukcja. Niemniej jednak długi okres, jaki upłynął od rozpoczęcia w 1931 roku prac projektowych, sprawił, że jego charakterystyka nie mogła już w 1939 roku zadowalać. Wyprodukowano ogółem 250 „Karasi\*” w wersjach „A” i „B”, przy czym tę pierwszą, po krótkim czasie używania w linii, przekazano szkołom lotniczym.

Najgorzej przedstawiało się wyposażenie eskadr obserwacyjnych. W większości z nich używano od 1932 roku samolotów „Lublin” R. XIII konstrukcji inż. Jerzego Hudlickiego. Dla potrzeb lotnictwa wojskowego wyprodukowano 230 tych maszyn w czterech podstawowych wersjach, różniących się od siebie minimalnie.

Zgodnie ze swym przeznaczeniem „Lublin” potrzebował do startu i lądowania bardzo małych przestrzeni — rozbieg nie przekraczał 100 metrów — dzięki \*emu mógł startować z małych, nie przygotowanych lądowisk, był przy tym sterowny i łatwy w pilotażu. Ze względu jednak na symboliczne uzbrojenie i słabą ogólną charakterystykę miał od początku niewielką tylko wartość bojową.

To samo tyczy się niestety także i jego następcy, samolotu RWD-14 „Czapla”, projektowanego od 1934 roku przez inż. inż. Jerzego Drzewieckiego i Stanisława Rogalskiego. Na skutek licznych przeróbek wszedł do eksploatacji dopiero wiosną 1939 roku, znacznie później, niż przewidywano, i był właściwie od początku zdezaktualizowany. Traktowano go jako typ przejściowy i zamówiono tylko 65 egzemplarzy.

Lotnictwo morskie używało odmian „Lublina” R. XIII

na pływakach oraz kilka — również przerobionych z wersji lądowej — wodnopłatów „Lublin” R. VIII. typu równie. Jeśli nie bardziej, przestarzałego.

Do celów transportowych służyło kilkanaście wycofanych z pierwszej linii trójsilnikowych bombowców Fokker F. VII, a lotnictwo sanitarne dysponowało I\* samolotami różnych typów. Plutony łącznikowe wyposażone były w nie uzbrojone lekkie samoloty RWD-€ o dobrej ogólnej charakterystyce, które pełniły również rolę samolotów szkolnych w lotnictwie wojskowym i aeroklubach. Do treningu używano udane pcc każdym względem maszyny PWS-16 i PWS-26.

Trzeba tu dodać, że przygotowywano kilka i»w;—cześniejszych typów mających zastąpić dotychczas używane, ale z różnych względów nie weszły ooi :: produkcji seryjnej.

*Dane iaktyczno-techniczne polskich samolotów*

T5'P	49 1	s w i<i	% b 01X	£ fik 9	Al 2*^ De*	A X S •
PZL P. u C	1	1X600	375	8000	2 —	
PZL P. 7	1	1X500	325	8500	2 —	
PZL-37 B	4	2X020	410	5900	3 3Sm	
PZL-23 B JKaraś”	3	1X720	320	7300	3 C4	Ti*:
RWD-14 B „Czapla”	2	1X470	250	5100	2 —	
„Lublin” R. XIII D	2	1X220	185	4500	m	

Do końca sierpnia 1939 roku nasze posiadały żadnego samolotu szturmowego Isś jącego, który można byłoby ze skutkks : zwalczania broni pancernej. Za przykła można było przystosować do zabierania stare samoloty myśliwskie, np. PZL P.7.

X



Bardzo udaną i na wskroś nowoczesną konstrukcją był LWS-3 „Mewa” inż. Zbysława Ciołkosza, mający zastąpić mało przydatne już typy samolotów obserwacyjnych. Wstępna partia z zamówionych 200 maszyn znajdowała się w produkcji, a 2 września gotowe były pierwsze egzemplarze.

Krokiem ku unowocześnieniu Morskiego Dywizjonu Lotniczego miał być zakup sześciu wysokiej klasy włoskich wodno.samolotów wywiadowczo-bombowych Cant Z. 506 B. Dziwna to nieco transakcja: sprzęt mający służyć do walki z Niemcami nabywano u ich militarnego i ideologicznego sprzymierzeńca... Nic też dziwnego, że realizacja umowy przedłużyła się o dwa miesiące i pierwszy Cant przyleciał do Polski na cztery dni przed wojną — i to bez wydanej drogą morską amunicji, która nigdy już do nas nie dotarła.

Tak więc wojna zastała lotnictwo polskie w przeddzień przebrojenia, a zatem wyposażone w sprzęt nienowoczesny i nieliczny. Sytuacji tej próbowano doraźnie zaradzić przez zakupy zagraniczne. Udało się sfinalizować umowy na 160 myśliwców Morane-Saulnier-406, 14 Hawker „Hurricane” i 100 lekkich bombowców Fairey „Battle”. Przewidziana na jesień i zimę 1939 roku realizacja tych dostaw oznaczałaby pewną poprawę — choć tylko stanu liczbowego naszych jednostek.

Namiastką pomocy zachodnich sojuszników miało być przysłanie do Polski pięciu dywizjonów francuskich bombowców nocnych Amiot-143, przeznaczonych do atakowania obiektów we wschodnich regionach Niemiec.

Był jeszcze jeden sposób na poprawienie sytuacji polskich sił powietrznych: nasz przemysł lotniczy pracował w dużym stopniu na eksport, co zapewnić miało wpływy dewizowe i równomierność zatrudnienia. Gdy

w ciągu ostatnich dwóch lat przed wojną lotnictwu polskiemu dostarczono 180 samolotów bojowych, a jednocześnie wywieziono za granicę 147 maszyn.

Co więcej, wersje eksportowe miały — ze względu na mocniejsze, importowane silniki — znacznie lepsze właściwości (P. 24 był o 15% szybszy i dwukrotnie lepiej uzbrojony od standardowego P. 11, również o 15% szybszy i silniej uzbrojony od „Karasia” był PZL-43).

Tylko między kwietniem a wrześniem 1939 roku opuściło kraj 26 myśliwców P. 24 i 33 rozpoznawcze PZL-43. Nie zatrzymano ich, gdyż... obawiano się zapłacenia kar konwencjonalnych w wysokości ok. 2 milionów złotych... Gdy się uwzględni Wczesny stan naszego lotnictwa wojskowego i Jego nie zaspokojone potrzeby, brzmi to jak ponura groteska.

Przed wybuchem wojny polskie lotnictwo dysponowało przeszło 1800 samolotami. Byłaby to liczba niemała, ale ponad 800 stanowiły maszyny szkolne, a 250 samolotów starszych typów — bombowce LWS-4 „Żubr”, Fokker F.VII, rozpoznawcze „Karasia” A i obserwacyjne Potezy 25 — służyło do treningu.

Samolotów bojowych było około 780. Trzeba jednak pamiętać, że co najmniej 50% znajdowała się stale w przeglądach technicznych i naprawach, a część przeznaczono do treningu załóg. W rezultacie nasze jednostki rozporządzały w przededniu wojny niewielkimi tylko rezerwami, zamiast przewidziane; w założeniach podwójnej liczby sprzętu w stosunku do etatów.

Szczupłe środki rozdysponowano w ten sposób, że dowódcom poszczególnych związków operacyjnych przydzielono minimum sił niezbędnych do rozpoznania oraz zwalczania lotnictwa przeciwnika. Zużyto na to formacji myśliwskich i rozpoznawczych oraz

prawie całe lotnictwo obserwacyjne. Pozostałe — zgrupowano w jednostkach dyspozycyjnych Naczelnego Dowódcy Lotnictwa i Obrony Przeciwlotniczej; w brygadzie pościgowej i w brygadzie bombowej.

W skład brygady pościgowej weszły wszystkie eskadry myśliwskie warszawskiego pułku, wyposażone w 44 samoloty P.II oraz 123 eskadra z Krakowa z 10 samolotami P.7, a ponadto pluton samolotów łącznikowych. Zadaniem brygady miała być obrona mózgu i serca kraju — stolicy. Dywizjony myśliwskie działać miały opierając się na sieci meldunkowej, która na obszarze całego kraju dysponowała 800 posterunkami i 17 zbiornicami okręgowymi.

Dowódca brygady, płk Stefan Pawlikowski, jego szef sztabu, mjr Eugeniusz Wyrwicki, i I oficer sztabu, kpt. Stefan Łaszkiewicz, opracowali tuż przed wojną prosty, ale jedyny do zastosowania w ówczesnych warunkach system naprowadzania myśliwców. Cały obszar wokół Warszawy podzielono na 16 sektorów oznaczonych kolejnymi liczbami oraz na strefy w postaci trzech kół oznaczonych literami. Liczba i litera informowały pilota, gdzie znajduje się nieprzyjaciel. Elementy nawigacyjne musiał już sam obliczyć.

Znajdującymi się w powietrzu eskadrami można było kierować z ziemi przez radiotelefon — choć radiostacje zainstalowane były tylko w maszynach dowódców dywizjonów, eskadr i kluczy; tzw. bocznym pilotom w kluczach rozkazy przekazywano przez odpowiedni manewr płalowcem i gestami ręki.

Nadajniki pracowały na czterech długościach fal, można więc było dowodzić jednocześnie wieloma zespołami samolotów. Urządzenie to działało tylko w promieniu około 20 kilometrów. W razie zakłóceń w łączności rozkazy dla jednostek miały być przekazywane za

pomocą wykładanych na ziemi płacht sygnalizacyjnych.

Przy niewielkiej odległości od granicy — na kierunku Prus Wschodnich wynosiła ona tylko 125 kilometrów — szczególnego znaczenia nabierało właściwe rozlokowanie brygady. Wybrano dla niej węzeł lotnisk położony w widłach Wisły i Bugo-Narwi: w Poniato-  
wie koło Jabłonny i w miejscowości Kobyłak koło Zielonki. Urządzono tam stanowiska dowodzenia, schrony przeciwlotnicze, składy paliwa, punkty opatrunkowe itd. Brygada mogła również operować z lotnisk przygotowanych w rejonie Leszna, a także między Piasecznem a Górą Kalwarią.

Współpracą lotnictwa myśliwskiego z artylerią przeciwlotniczą uregulowano w ten sposób, że samoloty działały w zasadzie na zewnątrz stref ognia artylerii, a granice ich mogły przekraczać na wysokościach ponad 5000 metrów, gdzie ogień był już mało precyzyjny, a częściowe lub całkowite pokrycie nieba chmurami uniemożliwiało artylerii prowadzenie skutecznego ognia, a także w takich np. wypadkach, gdy rozpoczęto atak tuż przed wejściem w tę strefę.

Strefy ognia artylerii mogły być też swego rodzaju azylem dla pilotów, którzy wyczerpali możliwości prowadzenia walki wskutek zranienia, zacięcia się broni czy wystrzelania amunicji. Brano też pod uwagę możliwość napirowadzenia przeważającego liczebnie przeciwnika na zasadzki ogniowe w miejscach o szczególnym zagęszczeniu środków obrony przeciwlotniczej. Artyleria miała ułatwiać naprowadzenie myśliwców przez prowadzenie tzw. ognia sygnalizacyjnego, wskazującego pilotom położenie i kurs zespołów bombowych przeciwnika.

Wytyczne te odnosiły się do tych nielicznych obiektów, gdzie występowały rzeczywiste koncentracje ba-

terii przeciwlotniczych, a więc do Warszawy, a w mniejszym stopniu do Górnego Śląska, Łodzi, Krakowa i Dębina. Ogólna słabość naszych czynnych środków obrony przeciwlotniczej powodowała znaczne jej rozproszenie. Broniono więc, ale niedostatecznymi siłami, poszczególnych zakładów zbrojeniowych, węzłów komunikacyjnych Ud.

Dysponowano ogółem 156 działami kalibru 75 mm (w tym tylko 44 nowoczesnymi), 306 dobrymi, szybkostrzelnymi działami 40 mm, a także 95 kompaniami przeciwlotniczych ckm (zwykle po 4 plutony), z 1472 karabinami maszynowymi.

Środki te podzielono na obronę przeciwlotniczą obszaru kraju, terenu operacyjnego poszczególnych armii i organiczną wielkich jednostek piechoty i kawalerii. Z tego do obrony zaplecza przeznaczono wszystkie działa średniego kalibru, 170 dział lekkich i 47 kompanii ckm. Uzupełniało je 10 kompanii balonów zaporowych i 3 kompanie reflektorów.

Brygada bombowa stanowić miała odwód Naczelnego Wodza. Przewidziano ją zasadniczo do zwalczania nieprzyjacielskich wojsk na ustalonym głównym kierunku ich natarcia — choć żaden z jej samolotów nie był z tą myślą konstruowany. Wcielono do brygady wszystkie eskadry bombowe warszawskiego pułku, dysponujące 36 „Łosiami”, a także 21 i 22 eskadry rozpoznawcze z Krakowa, które utworzyły II dywizjon bombowy, 64 i 65 eskadry ze Lwowa, tworzące VI dywizjon, oraz 55 eskadrę z Lidy — razem 50 „Karasi”.

Dziewięć samolotów transportowych rozdzielono tak, że każdy dywizjon otrzymał po dwa, a 55 eskadra — jeden samolot. W identycznej proporcji przydzielano samoloty łącznikowe, a jeden pluton pozostawiono do dyspozycji dowódcy brygady.

Według pierwotnych planów miejscem stacjonowania brygady był rejon Lublina, skąd jej jednostki przylatywać miały na wysunięte lotniska, zabierać stamtąd bomby i ewentualnie uzupełniać paliwo — powtarzając w razie potrzeby te operacje kilkakrotnie w ciągu dnia — a na noc odlatywać do macierzystych baz.

W ostatniej chwili okazało się, że przewidziane lotniska w Lubelskiem są nieodpowiednie dla samolotów bombowych. Jednostki brygady ugrupowano ostatecznie następująco: dywizjony „Łosi\*” na lotniskach Centrum Wyszkozenia Lotnictwa w Ułężu i Podlodowie pod Dęblinem, II dywizjon w rejonie Radomia, VI dywizjon koło Białej Podlaskiej, a 55 eskadrę pod Radzyniem.

Oznaczało to rozwinięcie brygady na przestrzeni ponad 150 kilometrów! Co więcej, Naczelny Dowódca Lotnictwa, gen. bryg. Józef Zając, zdecydował, że dowódca brygady z częścią sztabu pozostać ma w Warszawie. Chodziło o lepszy kontakt z wyższymi dowództwami, natomiast jego zastępcą z resztą sztabu ulokować się miał w Dęblinie. Takie rozproszenie brygady i trudności, jakie wyniknąć musiały przy ówczesnych środkach łączności, nie wróżyły sprawnego dowodzenia. (Szczegółowe ugrupowanie jednostek lotnictwa dyspozycyjnego i armijnego ukazuje szkic nr 1).

Do dyspozycji Naczelnego Dowództwa oddano także 16 eskadrę obserwacyjną na samolotach „Lublin” R.XIII, która miała pełnić zadania łącznikowe na bardziej eksponowanych kierunkach, tam gdzie użycie nie uzbrojonych samolotów byłoby zbyt ryzykowne.

Ogółem w lotnictwie dyspozycyjnym znalazły się 54 samoloty myśliwskie, 36 średnich i 50 lekkich bombowców, 7 samolotów obserwacyjnych oraz 5 plutonów samolotów łącznikowych.

Lotnictwo armijne otrzymało 105 samolotów myśliw-

skich, 70 rozpoznawczych i 77 obserwacyjnych. Rozdzielono je w następujący sposób:

— Samodzielna Grupa Operacyjna „Narew” stanowiąca prawe skrzydło polskiego ugrupowania miała 151 eskadrę myśliwską, 51 eskadrę rozpoznawczą i 13 eskadrę obserwacyjną — razem 27 maszyn bojowych, jak również pluton samolotów łącznikowych.

~ Armia „Modlin” osłaniająca najkrótszą drogę z Prus Wschodnich na Warszawę — 152 eskadrę myśliwską, 41 eskadrę rozpoznawczą i 53 eskadrę obserwacyjną — razem 27 samolotów oraz pluton łącznikowy.

— Armia „Pomorze” wysunięta w kierunku Wybrzeża — toruński dywizjon myśliwski, 42 eskadrę rozpoznawczą, 43 i 46 eskadry obserwacyjne — razem 46 samolotów oraz dwa plutony łącznikowe.

— Armia „Poznań” mająca opóźnić przeciwnika na terenach Wielkopolski — poznański dywizjon myśliwski, 34 eskadrę rozpoznawczą, 33 i 36 eskadry obserwacyjne — razem 45 samolotów oraz pluton łącznikowy.

— Armia „Łódź” zamykająca kierunek z Dolnego Śląska na Warszawę — lwowski dywizjon myśliwski, 32 eskadrę rozpoznawczą, 63 i 66 eskadry obserwacyjne — tj. 46 samolotów oraz pluton łącznikowy.

— Armia „Kraków” broniąca się na Górnym Śląsku i w Małopolsce — krakowski dywizjon myśliwski, 24 eskadrę rozpoznawczą, 23 i 26 eskadry obserwacyjne — razem 44 samoloty oraz pluton łącznikowy.

— Armia „Karpaty” zamykająca przełęcz górskie — 31 eskadrę rozpoznawczą i 56 eskadrę obserwacyjną — tj. 17 maszyn bojowych i pluton lotnictwa łącznikowego.

Jak z tego wynika, tylko lotnictwo armii „Pomorze”, „Poznań” i „Kraków” stanowiło jednolitą całość, zło-

zoną z miejscowych eskadr, których personel był dobrze zaznajomiony z terenem przyszłych działań.

Samolott/ Io(nictu>a samodzielne*go i armijnego*  
w dniu \$I VIII 1939

	<i>tu</i>		•	<i>i</i> A	9 l.	M X p;	1
Brygada pościgowa	44	10					54
Brygada bombowa	-		36	so			86
Nacz. Dowództwo	—	—	—	—	—	7	7
Razem	44	10	36	50	—	7	147
SGO „Narew”	-	10		10	7		27
Armia „Modiln”	10	—		10	7		27
Armia „Pomorze”	22	—		10		14	46
Armia „Poznań”	21		-	10	7	7	45
Armia „Łódź”	12	10		10	7	7	46
Armia „Kraków”	20			10	7	7	44
Armia „Karpaty”		—	—	10	—	7	17
Razem	85	20	—	70	35	42	252
Ogółem	129	30	36	120	35	49	399

Dla Morskiego Dywizjonu Lotniczego, składającego się praktycznie z jednej tylko eskadry, przewidywano wielorakie zadania: prowadzenie rozpoznania na korzyść floty, wykrywanie i zwalczanie okrętów podwodnych, dozоровanie wybrzeża, pól i zagród minowych, kierowanie ogniem artylerii nadbrzeżnej. Wiedzano jednak z góry, że — w warunkach przygniatającej przewagi przeciwnika — tych kilkanaście ^abych i zużytych samolotów nie będzie w stanie zrealizować nawet części zadań. Toteż w planach dowództwa marynarki wsparcia ze strony dywizjonu praktycznie nie uwzględniono.



Obsada personalna lotnictwa w dniu 1 września 1939 r.  
 przedstawiała się następująco:  
 Naczelny Dowódca Lotnictwa 1 Obrony Przeciwlotniczej —  
 gen. bryg. Józef Zając  
 Szef sztabu — gen. bryg. Stanisław Ujejski

#### Brygada pościgowa

Dowódca		— płk Stefan Pawlikowski
ł	111 dywizjonu	— kpt. Zdzisław Krasnodębski
M	112 „	— kpt. Gustaw Sidorowicz
„	112 „	— kpt. Tadeusz Opulski
M	IV dywizjonu	— kpt. Adam Kowalczyk
t	113 eskadry	— por. Wieńczysław Barański
„	114	— kpt. Juliusz Frey
ł	123	— kpt. Mieczysław Olszewski

#### Armijne lotnictwo myśliwskie

Dowódca	151 eskadry	por. Józef Brzeziński
	152	kpt. Włodzimierz Łazoryk
„	dyw. toruńskiego	kpt. Florian Laskowski
U	141 eskadry	kpt. Tadeusz Kolski
	142 „	kpt. Mirosław Leśniewski
	dyw. poznańskiego	mjr Mieczysław MUmmler
	131 eskadry	kpt. Jerzy Zaremba
	132	kpt. Franciszek Jastrzębski
	dyw. lwowskiego	mjr Stanisław Morawski
	161 eskadry	kpt. Władysław Szczańskiewski
	162	kpt. Bernard Groszewski
	dyw. krakowskiego	kpt. Mieczysław Medwecki
	121 eskadry	kpt. Tadeusz Sędzielowski
	122	kpt. Mieczysław* Wiórkiewicz

#### Brygada bombowa

Dowódca		— irtk Władysław Heller
l»	X dywizjonu	— ppłk Józef Werakso
ł	211 eskadry	— kpt. Franciszek Omylak
§9	212	— kpt. Stanisław Wołkowiński
»)	XV dywizjonu	— kpt. Stanisław Cwynar
	216 eskadry	— kpt. Władysław Dukszto
»ł	21? „	— kpt. Eugeniusz Pruslecki
ł	II dywizjonu	— mjr Jan Biały
n	21 eskadry	— kpt. Jan Buc^a
M	22 .	— kpt. Kazimierz Słowiński

Dowódca VI dywizjonu	— mjr Alfred Pcszke
»t 64 eskadry	— kpt. Mieczysław Pronaszko
M 65 „	— kpt. Maciej Piotrowski
„ 55	— kpt. Józef Skibiński
Dowódca 16 eskadry obs.	— kpt. Eugeniusz Lech
Armijne lotnictwo rozpoznawcze	
SCO „Narew”	
Dowódca 61 eskadry rozp.	— kpt. Leopold Hrabkiewicz
M 13 „ obs.	— kpt. Lucjan Fijuth
Armia „Modlin	
Dowódca 41 eskadry rozp.	kpt. Władysław Chrzanowski
„ 53 obs.	kpt. Józef Kieszkowski
Armia „Pomorze”	
Dowódca 42 eskadry rozp.	kpt. Waław Waltera
„ 43 „ obs.	kpt. Władysław Dawidek
M 46 obs.	kpt. Roman Rypsoń
Armia „doznań”	
Dowódca 34 eskadry rozp.	kpt. Janusz Badowski
„ 33 obs.	kpt. Stanisław Zaleski
„ 36 M obs.	kpt. Bolesław Doremboicz
Armia „Łódi”	
Dowódca 32 eskadry rozp.	kpt. Mieczysław Ryszkiewicz
„ 83 „ obs.	kpt. Jan Harczlak
„ 66 „ obs.	kpt. Alfred Kubieniec
Armia „Kraków”	
Dowódca 24 eskadry rozp.	kpt. Julian Wojda
„ 23 „ obs.	kpt. Stefan Sudek
„ 26 „ obs.	kpt. Stanisław Rzepa
Armia „Karpaty”	
Dowódca 31 eskadry rozp.	kpt. Witalis Nikonow*
56 obs. —	kpt. Marian Sukniewicz

Mobilizację jednostek lotnictwa zarządzono w trybie alarmowym 23 sierpnia 1939 roku. Po jej zakończeniu liczebność wojsk lotniczych miała wzrosnąć do około 16 tysięcy ludzi. Personel latający liczyć miał ponad 1000 lotników: około 500 pilotów, 300 obserwatorów oraz przeszło 250 strzelców pokładowych i radiotelegrafistów.

Jednostki służb: parki i plutony warsztatowe, plutony i drużyny łączności radiowej i przewodowej, kompanie lotniskowe, stacje i plutony meteorologiczne, plutony radiogoniometrii i reflektorów szlakowych, jak też kolumny samochodowe powoływano do życia w ramach ogłoszonej ostatecznie 30 sierpnia mobilizacji powszechnej. Rzuty powietrzne — cały sprzęt bojowy jednostek — pozostały na razie na lotniskach okresu pokojowego. Zaczął się dla personelu latającego i naziemnego oraz sztabów okres napięcia: konieczne było wycofanie jednostek bojowych przed spodziewanym atakiem, by nie dopuścić do ich zniszczenia na ziemi. Nie można było jednak przeprowadzić tego zbyt wcześnie, by nie ujawnić lotnisk polowych, na które wówczas skierowałyby się pierwsze ataki bombowe Luftwaffe.

Przemieszczenie nastąpiło w ostatniej niemal chwili — w dniach 30 i 31 sierpnia — tak że w momencie agilesji nie było w bazach ani jednej jednostki bojowej, pozostał tylko sprzęt drugiej linii. Podczas przebazowania uległo uszkodzeniu kilka samolotów, w wyniku czego armijne eskadry rozpoznawcze rozpoczęły działania ze stanem o prawie 10V« niższym od etatowego. Rankiem 1 września w jednostkach bojowych znajdowały się 393 samoloty.

W przygotowaniach do wojny niedostatecznie uwzględniono potencjał, jaki stanowił personel i sprzęt lotnictwa komunikacyjnego i sportowego. Polskie Linie Lotnicze „Lot” dysponowały przed wojną 26, przeważnie nowoczesnymi, samolotami. Doborowy personel, zarówno latający — słynni „milionerzy powietrzni” — jak i naziemny, stanowił znakomicie przygotowaną kadre. W wypadku wojny przedsiębiorstwo miało być podporządkowane szefowi Lotnictwa Komunikacyjnego podległemu Naczelnemu Dowódcy Lotnictwa.

ICeNOAt.....j

IV

\*/'•

I

1. Dyslokacja polskiego lotnictwa w dniu 1 września 1939 r.

Przewidywano użycie samolotów „Lotu” do utrzymania komunikacji powietrznej z państwami zaprzyjaźnionymi i neutralnymi, do przywozu szczególnie

ważnych materiałów, a wreszcie do przewozu żołnierzy i sprzętu, ewakuacji rannych, jak również do lotów na tyły nieprzyjaciela dla utrzymania łączności z odciętymi oddziałami i zgrupowaniami partyzantów, do zrzucania desantów i oddziałów dywersyjnych. Wydział aerofotogrametrii miał być przemianowany na samodzielny pluton fotografii z powietrza, podporządkowany szefowi Służby Geograficznej Kwatery Głównej Naczelnego Wodza.

Nie wykorzystano szansy, jaką stwarzała odrzucona przez nas — przy zakupie 10 samolotów „Super-Electra” — oferta firmy Lockheed: Amerykanie proponowali dostarczenie wyposażenia bojowego, pozwalającego w krótkim czasie zamienić każdy z tych samolotów w bombowiec mogący zabrać 1000 kg bomb, uzbrojony w cztery karabiny maszynowe. Dyrekcja „Lotu” z nieznanых przyczyn nie wykonała również polecenia przebudowy swoich samolotów w celu dostosowania ich do zadań transportu wojskowego.

Przed wybuchem wojny, zgodnie z ustalonym planem, przeprowadzono ewakuację sprzętu latającego, personelu i części urządzeń naziemnych z lotnisk w Rumii koło Gdyni, Poznaniu, Katowicach i Krakowie oraz z zagrożonych placówek zagranicznych, przede wszystkim z Berlina. Samoloty skoncentrowano na lotniskach w Warszawie i we Lwowie.

Osobny rodzaj lotnictwa stanowiły wojska balonowe. Zmobilizowały one 8 kompanii obserwacyjnych, które przydzielono przeciętnie po jednej każdemu ze związków operacyjnych. Miały one w wypadku walk pozycyjnych dozorować przedpole i współpracować z artylerią.

Każda kompania była samodzielną jednostką taktyczną i organizacyjną, składającą się z rzutu bojowego i zaopatrzenia. Do pierwszego rzutu zaliczano obserwa-

torów, obsługę manewrową i oddział przeciwlotniczych karabinów maszynowych. Miał on do dyspozycji jeden balon oraz dźwigarkę samochodową. Balony mogły operować przy sile wiatru nie przekraczającej 25 metrów na sekundę i wznosiły się na wysokość 1800 metrów. Przy pomyślnych warunkach atmosferycznych widoczność dochodziła do 30 kilometrów. Obserwator wyposażony był w aparat fotograficzny, telefon i środki łączności optycznej, a do obrony własnej — w ręczny karabin maszynowy. Rzut zaopatrzenia posiadał rezerwowo balon, zapas wodoru w butlach i tabor.

Balony zaporowe miały bronić najważniejszych strategicznie obiektów kraju, przede wszystkim stolicy. Wojska balonowe mogły wystawić 10 kompanii, z których każda składałaby się z 10 tzw. tandemów — zespołów po dwa balony — i tyłuż dźwigarek. Górny balon mógł osiągnąć wysokość 4800 metrów, dolny — 2000 metrów. Dopuszczalna prędkość wiatru podczas wznoszenia balonów wynosiła 15 m/sek.

Jaskrawy kontrast ze sianem polskiego lotnictwa stanowiła hitlerowska Luftwaffe — najszybciej i najbardziej dynamicznie rozwijający się rodzaj sił zbrojnych III Rzeszy. Jakkolwiek nie największa pod względem liczebności, była ona w 1939 roku nowoczesnym, celowo zorganizowanym i najlepiej przygotowanym do wojny lotnictwem wojskowym na świecie.

Wynikało to oczywiście nie tylko z większego potencjału finansowego i przemysłowego Niemiec niż Polski, ale także i należytego doceniania roli i znaczenia sił powietrznych. Na rozbudowę lotnictwa przeznaczane w III Rzeszy jedną trzecią całego budżetu zbrojenio-

wego» podczas gdy w Polsce tylko jedną dziesiątą. W latach 1935—1939 wydaliśmy na rozwój lotnictwa około 75 milionów dolarów, a Niemcy — 30-krotnie więcej!

Lultwaffe była oczkiem w głowie zarówno samego Filhrera. jak i jego partii, służbę w niej uważano za zaszczyt. Tam kierowano pieczołowicie dobrane kadry, tam napłj^ała szeroką falą najbardziej sfanatyzowana młodzież z Hitlerjugend. Krążyło wówczas powie-  
dzenie, że III Rzesza ma cesarską marynarkę wojenną, republikańskie wojska lądowe i narodowosocjalistyczne lotnictwo.

O ile douhetowskie teorie lotnictwa strategicznego miały najwięcej zwolenników w państwach anglosaskich — polskie lotnictwo z jego wyłącznie taktycznym przeznaczeniem pozostawało na przeciwnym biegunie — to Niemcy stworzyli lotnictwo o pośrednim zakresie zadań, to znaczy na skalę operacyjną, dostosowujące swe zamierzenia do planów wojny na lądzie, ale zdolne także do prowadzenia działań samodzielnych.

Wynikało to przede wszystkim z istoty samej agresywnej doktryny wojennej hitlerowskiego państwa: lotnictwo, mające współdziałać głównie ze związkami pancernymi, stanowiło integralną część sił zbrojnych, które miały rozgrywać kampanie według schematu *Blitzkriegu*.

Istotną rolę odegrały również względy ekonomiczne w połączeniu z czynnikiem czasu. Polityczne i wojskowe kierownictwo III Rzeszy dążyło do możliwie szybkiego stworzenia potężnego lotnictwa, jako jednego z podstawowych instrumentów realizacji swych zaborczych planów. Dysponując — mimo rozbudowy przemysłu ograniczonymi możliwościami surowcowymi i produkcyjnymi, dążyło do wytwarzania samolotów stosunkowo tanich i prostych w konstrukcji, o możli-

wie nieskomplikowanej technologii. W ten sposób wyposażono Luftwaffe w potężną flotę bombowców, o wielkiej sile uderzeniowej — choć nie przystosowaną do dłuższych działań na skalę strategiczną.

Innym czynnikiem limitującym jej przydatność był niejednorodny poziom wykształcenia. W wyniku ograniczeń traktatu wersalskiego brak było w Niemczech systematycznie i wszechstronnie kształconych oficerów lotnictwa, zdolnych do myślenia kategoriami strategicznymi. Kierowniczy trzon Luftwaffe stanowili bądź skierowani do niej oficerowie sił lądowych, mający często trudności z wczuciem się w specyfikę lotnictwa i niezbyt dobrze orientujący się w zagadnieniach technicznych, bądź też byli lotnicy z okresu I wojny światowej, przeważnie młodszy oficerowie, którzy nie mieli potem okazji uzupełnienia doświadczenia wojskowego i lotniczego.

Mimo rotacji kadry\* nie można było przeciwżyć większości personelu latającego, który w rezultacie wykazywał bardzo nierównomierny poziom wykształcenia — od weteranów walk w Hiszpanii, którzy mieli już za sobą chrzest bojowy w warunkach współczesnej wojny, do wyraźnie ustępujących im wiedzą i umiejętnościami, powierzchownie tylko przeszkolonych młodych chłopców, świeżo przybyłych z „Narodowosocjalistycznego Korpusu Lotniczego”.

Na potrzeby Luftwaffe pracowało 70 wytwórni płatowców i 30 wytwórni silników, nie licząc fabryk produkujących wyposażenie. Zatrudniający przeszło 120 tys. pracowników przemysł lotniczy produkował w 1939 roku przeciętnie 600 samolotów miesięcznie. Samych tylko maszyn bojowych wytwarzano w ciągu miesiąca tyle, ile znajdowało się w polskich jednostkach pierwszej linii.

Start do wyścigu zbrojeń w powietrzu nastąpił



w 1933 roku, w momencie dojścia do władzy Hitlera. W wyniku tworzenia lotnictwa od podstaw Luftwaffe wyposażona została wyłącznie w najnowszy sprzęt, który w 1939 roku był wyrazem ostatnich zdobyczy techniki wojennej.

Większość jednostek lotnictwa bombowego stanowiły dwusilnikowe Heinkle-III, zaprojektowane jako „winne” samoloty komunikacyjne. Ich starsze warianty zastąpiono w 1939 roku udoskonalonym typem „H”, który z niewielkimi tylko zmianami miał być używany aż do końca wojny.

Posługiwano się także lżejszym typem — Dornierem-17 — wariantem szybkiego samolotu pocztowego. Odmiana tej maszyny stanowiła wyposażenie wszystkich eskadr dalekiego rozpoznania. Średnic bombowce zakładów Junkersa były w 1939 roku reprezentowane w niewielkiej tylko liczbie. Ju-86 został całkowicie niemal zastąpiony przez nowocześniejsze typy, a przystosowany do bombardowania z lotu nurkowego Ju-88 dopiero opuszczał hale produkcyjne.

Nurkowce były w ogóle specjalnością Luftwaffe i najlepiej chyba znanym rodzajem jej samolotu. Przeznaczone do niszczenia niewielkich celów, spełniać miały rolę dalekonośnej artylerii. Wynikiem szeregu doświadczeń był jedno-silnikowy Junkers-87, do którego przyłgął skrót niemieckiej nazwy Sturzkampfflugzeug — „stukas”. Oddziały lądowe wspierać miały także stare, ale o wyjątkowo wytrzymałej budowie dwupłatowe Henschle-123.

Lotnictwo myśliwskie wyposażone było w samoloty konstrukcji inż. Messerschmitta. Większość dywizjonów dostała w ciągu 1939 roku najnowszą wersję jednomiejscowego samolotu Me-109, zaliczaną wówczas do najlepszych w świecie. Starszy, ale uzbrojony w działka wariant stanowił wyposażenie tzw. lotnictwa

niszczyielskiego, utworzonego początkowo dla obrony najważniejszych obiektów na terenie Niemiec, później zaś ^ od czasu wprowadzania ciężkich, dwusilnikowych Messerschmittów-110 — przeznaczonego do eskortowania wypraw bombowych. Dalekodystansowe Mc-110 mogły być także używane do zwalczania celów naziemnych.

Lotnictwo obserwacyjne dysponowało również górnopłatowcami Henschle-126, choć w wielu eskadrach zachowały się jeszcze także starsze typy: Heinkle-45 i 46. Lotnictwo mor.skie posiadało mniej nowoczesny sprzęt: łodzie latające Dornier-18 oraz przeznaczone do bombardowania i zwiadu dwupłaty He-59, a w lotnictwie obserwacyjnym jednosilnikowe He-60, również w układzie dwupłatowca. Oprócz wodnopłatów w skład lotnictwa morskiego wchodziły samoloty lądowe — myśliwskie i nurkujące przewidziane dla bąącego w budowie lotniskowca oraz wyspecjalizowany w atakowaniu celów na morzu dywizjon bombowy.

Charakterystyką podstawowych typów niemieckich samolotów przedstawia poniższa tabela:

*Dane taktyczno-techniczne samolotów Luftwaffe w 1938 roku*

Typ	<9 O N	3 1 s	1 tw <b>M</b>	S A 1	<b>Si6</b> o <b>M</b> ^ <b>3</b> D «	8 s?  S 1
M6-109E	1	ixnoo	570	10 500	— 4	— 650
Me-109 D	1	IX 910	520	10 000	1 2	— 700
Me-noc	2	2X1020	510	10000	2 5	— 1300
Hc-iU H	4	2X1200	430	7 350	— 4	2000/1200
DÓ-17Z	4	2X1030	410	6 900	— 3	1000/1000
Ju-87 B	2	1X1200	390	8100	— 3	500/ 600
HS-123A	1	IX 870	330	9 000	— 2	250/ 850
Do-17 P	3	2X 870	435	9 500	— 2	— 1700
HS-126A	2	IX 830	350	5 000	— 2	— 700

Wszystkie jednostki Luftwaffe zgrupowano w czterech Flotach Powietrznych, z których każda nastawiona była na prowadzenie zadań w jednym z podstawowych kierunków strategicznych. 1 Flota, z siedzibą dowództwa w Berlinie, nastawiona na kierunek wschodni, 2 Flota (Brunszwik) — na zachód, 3 Flota (Monachium) — na południowy zachód i najpóźniej utworzona 4 Flota (Wiedeń) — na południowy wschód.

Każdą z Flot rozmieszczono mniej więcej na V\* terytorium Rzeszy. Dzięki elastycznej organizacji i gęstej sieci lotnisk można je było dowolnie i szybko wzmacniać. Dowództwom Flot podporządkowane były pułki i samodzielne dywizjony lotnictwa wszystkich rodzajów, jednostki obrony przeciwlotniczej oraz bardzo rozbudowana łączność i służby, a niektórym z nich — także i oddziały powietrzno-desantowe.

Niższym ogniwem dowodzenia była dywizja lotnicza, zaś w razie potrzeby tworzone także doraźne związki. Struktura organizacyjna na niższych szczeblach nie była już tak przejrzysta, co wynikało m. in. z pospiesznej i nie zakończonej jeszcze rozbudowy.

Wyposażone w jednolity sprzęt jednostki taktyczne — pułki — teoretycznie tylko składały się z trzech dywizjonów; zdarzały się nawet „pułki” jednodywizyjne. W skład pułku bombowego wchodziła dodatkowo eskadra dowodzenia, zadaniem której było m. in. rozpoznawanie obiektów przed bombardowaniem oraz naprowadzanie na cel. W składzie każdego pułku i dywizjonu myśliwskiego był także klucz dowódcy.

Etatowy skład niemieckiego pułku bombowego wynosił 120 maszyn, stany faktyczne wahały się jednak od 94 do 119 samolotów. Natomiast niektóre dywizjony myśliwskie miały tylko 34 samoloty, inne aż 54.

Dywizjon był w większości wypadków — oprócz lotnictwa rozpoznawczego ~ najniższą jednostką tak-

tyczną i organizacyjną. Jego struktura była na ogół jednolita, aczkolwiek np. w skład dywizjonów bombowców nurkujących wchodził także dodatkowo klucz samolotów Dornier-17, których zadaniem było również rozpoznawanie obiektów i pomoc nawigacyjna podczas przelotów na większych odległościach.

Eskadra składała się etatowo z trzech kluczy po trzy samoloty oraz z trzech samolotów zapasowych. W lotnictwie rozpoznawczym była ona najniższą jednostką taktyczną.

Do napaści na Polskę użyto dwóch najsilniejszych Flot Powietrznych, którym w agresji wyznaczono pierwszoplanową rolę. Miały one w jak najkrótszym czasie zniszczyć polskie lotnictwo, po czym skierować swe uderzenia na większe ośrodki miejskie i szlaki komunikacyjne, by zakłócić przebieg mobilizacji oraz unieemożliwić koncentrację i planowe rozwinięcie polskiej armii, a także — już od momentu przekroczenia granic — udzielać bezpośredniego wsparcia wojskom lądowym, przede wszystkim ich czołowym oddziałom.

Dzięki odnalezionym po wojnie materiałom archiwalnym Luftwaffe, obejmującym m. in. wewnętrzne okresowe sprawozdania, jesteśmy dziś w stanie określić liczebność Flot, i to z dokładnością do jednego samolotu.

W skład 1 Floty wchodziła — operująca z 17 lotnisk na Pomorzu Zachodnim — 1 dywizja lotnicza oraz dysponująca 14 lotniskami Dowództwo Lotnictwa Prus Wschodnich, któremu podporządkowano 2 i 3 pułki bombowców z czterema dywizjonami Dornierów-17, dywizjon nurkowców z 1 pułku, dywizjon z 1 pułku myśliwców, eskadrę wywiadowczą i dwie improwizowane w czasie mobilizacji eskadry myśliwców nocnych. W Prusach Wschodnich stacjonowała także dywizja doświadczalna. W jej skład wchodziły dwa dy-

wizjony bombowców Iie-111, po jednym dywizjonie nurkowców, ciężkich myśliwców Me-110 i myśliwców Me-109, eskadra myśliwców nocnych, dwie eskadry wywiadowcze i jedna obserwacyjna. Dwie eskadry obserwacyjne podporządkowane były bezpośrednio dowództwu 3 armii połowej.

Skład 1 dywizji lotniczej był następujący: 1 i 26 pułki bombowców z trzema dywizjonami He-111 i jednym Ju-86, dwa dywizjony 2 pułku nurkowców, 1 pułk ciężkich myśliwców, którego jeden dywizjon wyposażony był w Messerschmitty-110, a drugi w Me-109, dywizjon Me-109 z 2 pułku ciężkich myśliwców, po dywizjonie z 2 i 3 pułków myśliwskich, jak również dwie improwizowane eskadry\* myśliwców nocnych i cztery eskadry wywiadowcze.

Trzy eskadry wywiadowcze podporządkowane były bezpośrednio dowództwu 1 Floty, a pięć eskadr obserwacyjnych — 4 armii. W składzie 1 Floty znajdował się ponadto bazujący w Dziwnowie, a operujący częściowo z Piławy, 506 dywizjon wodnosamolotów, jak też eskadra nurkowców lotnictwa morskiego.

4 Flocie operującej z 27 baz na terenie Śląska i Moraw podlegały: 2 dywizja lotnicza i dowództwo lotnictwa specjalnego przeznaczenia. W składzie 2 dywizji były: 4, 76 i 77 pułki bombowców z trzema dywizjonami He-111 i pięcioma Do-17, dywizjon ciężkich myśliwców 76 pułku, wyposażony w Messerschmitty-110, dwa dywizjony z 77 i jeden z 76 pułku myśliwskiego (Me-109) oraz eskadra wywiadowcza.

W lotnictwie do zadań specjalnych zgrupowano dywizjony samolotów bliskiego wsparcia: dwa dywizjony nurkowców z 77 pułku i po jednym z 2 i 76 pułków, jak również dywizjon samolotów szturmowych Hs-123 oraz dywizjon z 76 pułku ciężkich myśliwców

wyposażony w samoloty Me\*109, a także eskadrę wywiadowczą.

W dyspozycji dowództwa 4 Floty znajdowała się eskadra dalekiego rozpoznania, a jednostkom 8,10 i 14 armii podporządkowano dziewięć eskadr obserwacyjnych.

Ogółem w tych dwóch Flotach zgrupowano ponad 2000 maszyn — 60% samolotów bojowych Luftwaffe — \*/» samolotów bombowych (ur tym 90V« nurkowców) oraz około połowy samolotów myśliwskich i rozpoznawczych.

*Liczba samolotów niemieckich skierowanych przeciwko Polsce w 1939 T.*

	9 A f p a	x <sub>w</sub> P	P of	S	# i >>	0	E t c
J Flota Pow. Dow. Lotn.	-				33	-	38
Prusy Wsch.	167	38		88	25		313
Dywizja dosw.	00	42	32	40	24	U	25?
3 armia połowa			-		-	23	23
1 dywizja lotn.	157	78	112	123	41	-	511
4 armia połowr.				-		56	56
Lotn. morskie	0	12		-A,	12	12	45
Razem	432"	170	144	255	135	102	1238
4 Flota Pow. 2 dywizja lotn.	305	-	-	140	n 12	-	n 487
Lotn. specj.		196	40		11		247
8, 10, 14 armie połowę	MA	MA				09	99
Razem	305	186	71	34S	34	99	854
Ogółem	737	366	215	404	169	201	2092

Rzeczywista liczba jednostek Luftwaffe, z którym: przyszło zmierzyć się naszym lotnikom, była nieco inna. Nie weszły mianowicie zapewne nigdy do akcji

eskadry myśliwców nocnych, jak również dywizjon ciężkich myśliwców wydzielony do obrony Berlina. Natomiast przez kilka pierwszych dni operował przeciwko Polsce 27 pułk bombowców, wchodzący organizacyjnie w skład 2 Floty, a po 10 września — 53 i 55 pułki bombowe z 3 Floty. Mimo to skład przedstawionych w powyższej tabeli dwóch Flot Powietrznych należałoby przyjąć jako poefetawę do ustalenia stosunku sił w momencie rozpoczęcia wojny.

Konieczne staje się wobec tego wprowadzenie jeszcze jednej podstawy do obliczeń — opartej na stosowanych wówczas ugrupowaniach bojowych w powietrzu. Wiadomo, że z każdej eskadry wchodziły do akcji z reguły trzy klucze po 3 samoloty. I właśnie liczba 9 samolotów na eskadrę najlepiej odzwierciedlała układ sił.

Pozostając przy podanym wyżej przykładzie, wyprawa niemieckiego pułku bombowego składała się z 90 samolotów, dywizjon myśliwski dysponował w powietrzu 27 maszynami itd. Oznacza to, że jakkolwiek e'at 169 niemieckich eskadr wchodzących w skład dwóch niemieckich Flot Powietrznych przewidywał 2028 samolotów, a na stanie było ich nawet więcej, 10 nad Polską mogło się znaleźć równocześnie tylko 1521 maszyn — by napotkać 347 polskich samolotów!

W poszczególnych rodzajach lotnictwa przedstawia się to następująco: przeciwko 63 eskadrom średnich bombowców z 567 samolotami, 25 eskadrom nurkowców i 3 eskadrom samolotów szturmowych z 243 samolotami wystawiliśmy 9 eskadr „Łosi” i „Karasi” z 81 maszynami. Stosunek sił był tutaj druzgocący: —• 10 :1!

27 eskadrom myśliwskim i 18 eskadrom ciężkich myśliwców, dysponujących razem 324 jednomiejscowymi i 81 dwumiejscowymi samolotami, przeciwstawiło

się 15 naszych eskadr — 135 maszyn, co oznaczało trzykrotną przewagę Niemców.

Niemcy dysponowali 15 eskadrami dalekiego i 18 eskadrami bliskiego rozpoznania, które liczyły łącznie 297 samolotów. Polacy mieli 7 eskadr rozpoznawczych i 13 obserwacyjnych (wliczając eskadrę wodnosamolotów) — razem 141 samolotów. Przewaga Niemców była zatem przeszło dwukrotna.

Ogółem stosunek sił przedstawiał się jak 4:1» a uwzględniając tylko samoloty przeznaczone bezpośrednio do walki (wszelkiego rodzaju bombowce i myśliwce), był on dla nas jeszcze mniej korzystny. Tą ogromną przewagą powiększał jeszcze współczynnik wartości technicznej sprzętu. Lotnicy nasi zdawali sobie z tego sprawę; uświadomić ich o tym mogły wydarzenia ostatnich tygodni przed wojną.

Oto od czasu powzięcia decyzji o agresji na Polskę rozpoczęli Niemcy, z naruszeniem norm prawa międzynarodowego, regularne loty rozpoznawcze. Wykonywały je samoloty należące do „Staffel zur besonderen Yerwendung beim Reichsluftfahrminister” — (eskadry specjalnego przeznaczenia przy ministrze lotnictwa), przemianowanej tuż przed wojną na „Aufklarungsstaffel des Oberbefehlshabers der Luftwaffe” (eskadrę wywiadowczą dowódcy lotnictwa). Jej samoloty nie nosiły — na wypadek zestrzelenia lub przymusowego lądowania na obcym terytorium — żadnych znaków rozpoznawczych.

To systematyczne rozpoznanie fotograficzne, w wyniku którego Luftwaffe dysponowała we wrześniu zdjęciami wszystkich ważniejszych obiektów w Polsce, uzupełnione było obserwacją wizualną. W ostatnich miesiącach przed wojną wzmógł się ruch na linii „Deutsche Lufthansa”, przy czym większość pasażerów



Bianowili ubrani po cywilnemu oficerowie lotnictwa, zapoznający się z terenem przyszłych działań.

Loty rozpoznawcze sięgały głęboko w nasz obszar powietrzny; największe ich nasilenie zaznaczyło się nad Górnym Śląskiem, Pomorzem i Wybrzeżem. Początkowo strona polska, aby nie prowokować Hitlera, nie reagowała na to jawne naruszanie granic Rzeczypospolitej. W miarę wzrostu napięcia politycznego nakazano wydzielenie alarmowych kluczy myśliwskich w bazach pułków lotniczych oraz zorganizowanie zasadzek w rejonach najczęściej nawiedzanych przez powietrznych intruzów. Niestety, używane do szpiegow-  
skich celów samoloty — specjalnie przygotowane egzemplarze Dornierów-17 i 215 — przewyższały nasze myśliwce zarówno prędkością, jak i pułapem wysokości, toteż wszystkie próby ich przechwycenia kończyły się fiaskiem.

Tak więc nasi lotnicy myśliwscy już przed rozpoczęciem działań mogli się namacalnie nieomal przekonać 0 przewadze Niemców pod względem technicznym 1 zorientować, jak trudne będą przyszłe zmagania. Należy się im tym większy szacunek i uznanie, iż świadomość ta ani na jotę nie zdeprymowała ich, nie podważyła morale, nie osłabiła gotowości do najwyższych poświęceń.

Przewagę strony niemieckiej potęgował także czynnik geopolityczny. Bazy Luftwaffe obejmowały Polskę jakby ogromnymi kleszczami, sięgającymi od Prus Wschodnich aż po Słowację. W zasięgu ich znajdowała się większość terytorium kraju, wszystkie ważniejsze ośrodki przemysłowe i większe miasta, pokojowe bazy polskiego lotnictwa i jego ośrodki szkoleniowe.

# WRÓG U GRAHIC

•• *f*-

▶ n

"i jĭ^ J,-

Głównym celem Luftwaffe we wstępnej fazie wojny były bazy lotnicze. Spodziewała się zastać tam jeszcze polskie jednostki i wyeliminować je z walki już tym pierwszym potężnym uderzeniem. Nawet gdyby się to nie udało, to zniszczenie lotnisk, warsztatów i magazynów oznaczało naruszenie tej wrażliwej infrastruktury wojsk powietrznych i znaczne utrudnienie pracy Jednostek bojowych. Tylko 1 Flota wykonała 1 września ogółem trzydzieści nalotów w sile dywizjonu, z tego siedemnaście skierowano przeciwko lotnikom.

Na skutek niskiego poziomu wyszkolenia wielu załóg — częściej jednak w wyniku świadomego działania — już od pierwszego dnia wojny bomby spadały na pozbawione jakichkolwiek obiektów wojskowych miasta i osiedla, powodując niezliczone ofiary wśród ludności cywilnej.

## 1 WRZEŚNIA (piątek)

Komunikat Sztabu Naczelnego Wodza nr i:

*Lotnictwo niemieckie wykonało szereg nalotów na poszczególne punkty całego terytorium Polski. Niemiec-  
cy lotnicy bombardowali Augustów, Nowy Dwór, Ost-  
rów Maz., Tczew, Puck, Zambrów, Radomsko, Toruń,  
Kutno, Tunel, Kraków, Grodno, Trzebnicą, Gdynią, Ja-  
sło, Tomaszów Maz., Katowice. W miastach zbombar-  
dowanych przez lotników zostali zabici i ranni spośród  
ludności cywilnej.*

*Pod Kutnem ostrzelano z karabinów maszynowych  
i obrzucono bombami pociąg ewakuacyjny. W Grodnie  
uszkodzono kościół katolicki, a w Białej Podlaskiej cer-*

kiew. Meldunki o dalszych bombardowaniach napływają, W rejonie Gdańska rozwija się silne natarcie lotnicze na Gdynię, która w ciągu dnia dzisiejszego znajdowała pod ogniem bomb.

W ciągu dnia dzisiejszego zostało ogółem strąconych 16 samolotów niemieckich. Straty własne — 2 samoloty (...) K

Oberkommando der Wehrmacht (OKW) komunikuje:

Niemieckie lotnictwo dokonało wielokrotnych nalotów, niszcząc obiekty wojskowe na licznych polskich lotniskach, m. in. w Rumii, Pucku, Grudziądzu, Poznaniu, Płocku, Łodzi, Tomaszowie, Radomiu, Rudzie, Katowicach, Krakowie, Lwowie i Terespolu. Ponadto liczne eskadry szturmowe skutecznie wspierały postępy wojsk lądowych (...). W Gdyni zbombardowano port wojenny \* \*.

Niemiecka ofensywa powietrzna przeciwko Polsce przygotowywana pod kryptonimem „Wasserkanal” miała się rozpocząć zmasowanym uderzeniem w serce kraju — Warszawę. Poranne mgły na niemieckich lotniskach, jak też słaba widoczność nad samym celem, nie pozwoliły na pełne zrealizowanie tych zamiarów Goringa. Poranny nalot na stolicę zdołały przeprowadzić tylko startujące z lotnisk na Półwyspie Sambijskim dwa dywizjony elitarniej jednostki Luftwaffe — pułku doświadczalnego — pod osłoną dwóch eskadr ciężkich myśliwców z tegoż pułku.

O godz. 6.30 nadszedł z punktu obserwacyjnego w Mławie meldunek, że duża grupa bombowców kieruje się ku Warszawie. Wystartowała przeciw nim cała bry-

» **„Robotnik”** z 2 IX 1939 r.

\* P. Heiss, *Der Sieg im Osten*, s. 21.

2. Operacja „Osimarkflug” — napad z powietrza na Polskę dnia 1 września 1939 r. Strzałki oznaczają ważniejsze cele atakowane przez poszczególne pułki bombowe Luftwaffe

gada pościgowa. Starcie nastąpiło nad Bugo\*Narwią. Heinkle leciały wówczas o 300 metrów niżej od Po\*\*laków, a 1000 metrów nad nimi krążyły Messerschmitty-110. Dowódca IV dywizjonu, kpt. Adam Kowalczyk, zaatakował je ze 114 eskadry; na skutek złe działającej łączności 113 eskadra pozo.stała w tyle, ale do atakujących przyłączyła się część 111 eskadry.

Mjr Grabmann, dowodzący Messerschmittami weteran z Hiszpanii, zamiast rozdzielić swe siły i skierować przeciwko nadlatującym myśliwcom jedną eskadrę, a drugą zachować dla osłony bombowców, uznał, że musi przeciwko myśliwcom użyć całość sił. Gdy po

kilku minutach walki zorientował się, że popełnił błąd, było już za późno.

W pobliżu bombowców nie było ani jednego niemieckiego myśliwca i „pezetelki” mogły przeprowadzić skoncentrowany atak. Pierwszy dopadł Niemców klucz prowadzony przez oficera taktycznego IV dywizjonu, por. Aleksandra Gabszewicza, z atakowanej przez niego maszyny buchnął wkrótce dym, a potem płomienie. Niemiecka załoga pozbyła się bomb, by ulżyć Heinklowi. Niewiele to jednak pomogło. Zawrócili na północ i zaczęli tracić wysokość, a wreszcie roztrzaskali się o ziemię. Z tego pierwszego zestrzelonego w obronie . stolicy samolotu nasi lotnicy wycięli numerację i oznaki z czarnymi krzyżami. Starannie ukryte, przetrwały wojnę i stanowią eksponat Muzeum Wojska Polskiego.

Pod wpływem polskiego uderzenia ugrupowanie bombowców załamało się. Spotkanie przeradzało się stopniowo w indywidualne pojedynki, które przez następne kwadransy rozgrywały się w kwadracie między Jabłonką, Zegrzem, Radzyminem a Warszawą. Niemcy nie wytrzymali nerwowo, pospiesznie zrzucili bomby na podwarszawskie miejscowości i ratowali się ucieczką.

Ppor. Jerzy Palusiński ze 111 eskadry wytrzymał ogień Strzelca Heinkla, zbliżył się na małą odległość i po jednej długiej serii Niemiec zadymił, po czym wpadł w korkociąg. W tym samym jednak momencie Polak ostrzelany został przez powracającego na pole walki Messerschmitta. Pociski rozbiły zbiornik z paliwem i poraniły pilota. Na wpół oślepiiony i słabnący z upływu krwi, zdołał jeszcze wylądować na pierwszym napotkanym polu. Wiezionemu do szpitala zgotowano na ulicach miasta gorącą owację jako pierwszemu, który odniósł rany w obronie stolicy; stał się też bohaterem prasy. Około godz. 7.45 lądowały pierwsze

samoloty bi\* > gady. Większość była postrzelana, a nie-klóre» trafione z działek Me-110, miały w poszyciu dziury dochodzące do pół metra średnicy.

Okolo południa zapędziła się nad Warszawę eskadra Dornierów, do walki z nimi wystartowała 112 eskadra. W loku ponawianych wciąż ataków lotnicy klucza por. Stefana Okrzei zapalili uciekający w stronę Wilanowa bombowiec, który eksplodował w powietrzu, a jego szczątki obsypały strzelającego z najbliższej odległości Polaka. Przywiózł on w płatach najbardziej przekonujące dowody s^wego zwycięstwa.

Godziny popołudniowe przyniosły bardziej skoordynowaną akcję Niemców. Z Prus Wschodnich nadleciały ponownie te same dywizje pułku doświadczalnego, z Pomorza dywizjon 1 pułku bombowców nurkujących, aż ze środkowych Niemiec przyleciał cały 27 pułk bombowy z 2 Floty Powietrznej skierowany dodatkowo przez dowództwo Luftwaffe dla wzmocnienia sił działających przeciwko Polsce - razem okolo 150 samolotów. Wprawdzie zgranie w czasie zawiodło i do skoordynowanego ataku nie doszło, jednak brygada pościgowa mogła skierować pi\*zedwko napastnikom tylko 30 samolotów. Ich atak na zespoły pułku doświadczalnego był znów bardzo gwałtowny i rozproszył je. Tylko poszczególne klucze przedarły się nad miasto, zrzucając bomby na Koło i Rakowiec.

Wkrótce samoloty nurkujące zbombardowały radiostację w Babicach, ale później, atakowane nieustannie przez polskie myśliwce, obrzuciły niecelnie bombami przyczółki mostów Kierbedzia i Poniatowski. Heinkle z 27 pułku nadleciały nad stolicę okolo godz. 17.30, gdy polskie myśliwce były już zaangażowane w walkę i nie napotykając większego oporu zbombardowały lotniska Okęcie, Mokotów i Gocław.

Podczas tych walk lotnicy Luftwaffe dali po raz

pierwszy próbką swych „rycerskich” metod walki, ostrzeliwując ratujących się na spadochronach bezbronnych lotników. Por. Gabszewicz został zestrzelony przez Me>110. Poparzony lotnik skakał na spadochronie i w powietrzu atakowany był przez nieprzyjacielskie samoloty, które uciekły dopiero wówczas, gdy zaatakowały je „jedenastki”.

Podobnie ppor. Feliks Szyszka ze 123 eskadry. Jego P.7 eksplodowała w powietrzu. Nieprzytomny lotnik wyrzucony został siłą wybuchu z maszyny, ale uszkodzone spinki spadochronu spowodowały — pod wpływem pędu powietrza — jego samoczynne otwarcie się. Ostrzelał go wówczas Messerschmitt-liO. Ppor. Szyszkę znaleziono na łasze wiślanej z 17 ranami postrzałowymi!

Dov."ódca 111 eskadry, kpt. Gustaw Sidorowicz, zaatakował nad Pragą Messerschmitla, ale sam został z kolei ostrzelany przez dwa myśliwce. Trafiono taśmy z amunicją, która zaczęła eksplodować. Rozbrojony w ten sposób lotnik został ponownie zaatakowany, odniósł ranę, samolot był uszkodzony. Skok nad zabudowanym terenem byłby zbyt ryzykowny, więc Sidorowicz znurkował w strefę ognia działek broniących mostów i pod ich osłoną lądował na krańcach Saskiej iiępy, znosząc przy tym podwozie.

Tego .samego dnia około godz. 17.00 na lotnisko Poniatów przyleciał łącznikowym samolotem za.stępca dowódcy brygady, ppłk Leopold Pamuła. W lym czasie lądował w celu uzupełnienia amunicji sl. strz. Witold Lipiński ze 113 eskadry. Ppłk Pamuła polecił młodemu lotnikowi pozostać na ziemi, sam zajął jego miejsce i zaraz po starcie zaatakował i uszkodził nisko lecącego Junkersa-87, a po nabraniu wysokości także i Ileinkla.

Wracającego po wyczerpaniu amunicji pilota dopadły



trzy niemieckie myśliwce. Pamuła nie mając wyjścia zdecydował się na zderzenie z jednym z nich. Polak uratował się na spadochronie, Niemiec nie zdążył wydostać się z zamkniętej kabiny i spadł na północnych krańcach Pragi. Zdarzenie to stało się kanwą popularnego w czasie okupacji wiersza Pawła Moskwy *O tym, jak gazda, święty Piotr, z polskim lotnikiem w niebie rozmawiał.*

Ogółem w tych pierwszych bitwach powietrznych II wojny światowej brygada pościgowa zestrzeliła 14 niemieckich samolotów, a bohaterem dnia był dwukrotny zwycięzca, ppor. Hieronim Dudwał, ze 113 eskadry.

Niestety własne straty były dotkliwe: dwóch zabitych, kpt. Mieczysław Olszewski, pchor. Tomasz Szymoński ze 123 eskadry, oraz ośmiu rannych. Pięciu pilotów nie powróciło z lotu. Zniszczonych zostało 10 samolotów, a wiele było tak uszkodzonych, że nie nadawało się do działań w dniu następnym. Nasi lotnicy mieli jednak tę niewątpliwą satysfakcję, że większość niemieckich bombowców nie doleciała do celu i pośpiesznie zrzuciła swój śmiertelny ładunek na przedpolach Warszawy.

Z wyprawami nadlatującymi od strony Prus Wschodnich walczyła tego dnia także 152 eskadra z Armii „Modlin”. Poderwano ją w powietrze na wieść o zbliżającym się do Modlina zgrupowaniu bombowców, ale o dopędzeniu ich nie było już mowy. „Jedenastki” mogły tylko nabierać wysokości, lecąc stale w tym samym kierunku co Niemcy. W ten sposób uciekające spod luf brygady pościgowej Heinkle trafiały często wprost na czekające na taką okazję klucze 152 eskadry. Tak było rano i tak podczas popołudniowego nalotu. Piloci 152 eskadry zestrzelili samodzielnie 1 samolot, a 4 wspólnie z kolegami z brygady pościgowej. Ciężko ranny został ppor. Anatol Piotrowski, a po-

nadto trzy samoloty nie nadawały się do użytku. Akcje 152 eskadry sprawiały wrażenie, że na tym kierunku jest głębokie ugrupowanie obronne, dlatego był on w następnych dniach omijany przez Niemców.

W krakowskim dywizjonie alarm ogłoszono 1 września już o godz. 5.00. Startujący z lotniska Babice klucz jego dowódcy, kpt. Mieczysława Medweckiego, zaatakowany został przez ciągnące tuż nad ziemią w stronę Krakowa Junkersy-87. Nie mając jeszcze dostatecznej prędkości, „jedenastki\*\* z trudem tylko wykonywały płytkie uniki. Nie powiodło się kpt. Medweckiemu, który nic zdołał uniknąć ognia atakujących Niemców. Płonąca maszyna, nie sterowana już przez pilota, runęła na ziemię.

Ppor. Władysław Gnyś miał więcej szczęścia; udało mu się zmylić Niemców i samemu zaatakować klucz „stukasów\*\*”. Mimo gęstego ognia obronnego trafił jednego z nich długą serią. Maszyna wroga położyła się w głęboki skręt, nie wyszła na prostą, zawadziła skrzydłem o drzewo i uderzyła o ziemię. Jak się później okazało, było to pierwsze w tej wojnie zwycięstwo polskiego lotnika. Dywizjon stoczył tego dnia kilkanaście walk z wyprawami bombowymi, zestrzeliwując ogółem pięć samolotów, przy stracie dwóch własnych.

Nalotem niemieckim zaskoczona została także służba obserwacyjno-meldunkowa poznańskiej zbiornicy okręgowej i syreny alarmowe zawyły dopiero wówczas, gdy na lotnisko w Ławicy spadały już bomby z 27 Heinkli. Pozostawiony tam klucz ppor. Mikołaja Kostecckiego wystartował wprost z hangarów. Gdy „pezetelki” dochodziły do zamykających kolumnę bombowców, zaatakowane zostały przez osłaniające je Messerschmitty-109. Polacy spisali się znakomicie i wyko-

rzystując w walce większą zwrotność swych maszyn zestrzelili dwa samoloty wroga.

Dywizjon toruński bezskutecznie próbował przechwytywać wyprawy bombowe: Niemcy mieli z reguły zbyt wielką przewagę prędkości i wysokości. Zestrzelono w tym dniu tylko jeden samolot, ale historia ta miała niecodzienny przebieg. Ppor. Stanisław Skalski, dysponując najszybszą maszyną ze swego klucza, pierwszy dopadł Henschla-126, wytrzymał — niecelny zresztą — ogień jego obserwatora i długą serią z niewielkiej odległości ranił pilota. Niemiecki samolot przewrócił się podczas przymusowego lądowania na świeżo zoranym polu. Polak wylądował nie opodal. Jeden z lotników leżał bez ruchu, drugiego Skalski odkrył w pobliskich zaroślach i wziął do niewoli, grożąc mu trzymaną w ręku... metalową papierośnicą, gdyż pistolet zostawił w momencie startu na lotnisku. W samolocie znaleziono cenne dla naszego dowództwa mapy sztabowe.

Podczas gdy lotnicy jednostek myśliwskich mieli pełne ręce roboty, załogi samolotów brygady bombowej spędziły ten dzień beczynnie, daremnie oczekując na rozkazy z Warszawy. Niszczeniu własnych baz polskie lotnictwo powinno było przeciwdziałać także przez atakowanie lotnisk przeciwnika, ale Naczelne Dowództwo wolało powstrzymać się od wszelkich działań, które mogłyby zostać poczytane za agresję ze strony polskiej, i nie zdecydowało się na zbombardowanie wykrytych podczas porannych lotów niemieckich lotnisk Polowych. Również ze względów politycznych odrzucono propozycję zbombardowania kolumn Wehrmachtu, maszerujących poprzez Słowację.

Co więcej, nie użyto bombowców do zwalczania „wielkiej jednostki zmotoryzowanej w marszu po osi Czarny Las—Lgota—Wola Kiedrzyńska”, jak posuwa-

nie si<? oddziałów XVI korpusu pancernego określał meldunek z 24 eskadry rozpoznawczej. 65 ton polskich bomb pozostało na lotniskach obok gotowych do lotu płatowców brygady...

Polskie samoloty wykonały pierwszego dnia wojny dzie.siątki lotów rozpoznawczych. Przyniesiona przez załogę por. Mieczysława Daaba z 42 eskadry z Armii „Pomorze” wiadomość o setkach czołgów posuwających się przez Sępólno Krajeńskie była dla dowództwa Armii „Pomorze” pierwszym sygnałem ostrzegawczym o rzeczywistym kierunku natarcia XIX korpusu pancernego gen. Guderiana.

Samolot „Lublin” R. XIII por. Leona Wieszcza, dowódcy plutonu 26 eskadry obserwacyjnej z Armii „Kraków”, zaatakowany został po niemieckiej stronie frontu na Shjsku przez Messerschmitty i po krótkiej walce strącony koło wsi Strzebin. Por. Wmszcz i jego pilot, sier2. Adam Baran, ponieśli śmierć. Miejsco-wi Polacy zaopiekowali się zwłokami poległych, a po wojnie wznie.siono w pobliskim Oleśnie pomnik.

Wrogiem samolotów rozpoznawczych od pierwszego dnia okazać się miały nie tylko niemieckie myśliwce i obrona przeciwlotnicza, ale także i własne oddziały niedostatecznie odróżniające sylwetki polskich samolotów od wrogich i na wszelki wypadek strzelające do wszystkiego, co pojawiało się w powietrzu.

Pod Częstochową o.strzelany został przez żołnierzy z 7 dywizji piechoty samolot z 26 eskadry. Obydwaj lotnicy zostali ranni, ale kpr. Leon Kubarski, mimo bardzo ciężkich obrażeń, zdołał wylądować na skrawku równego terenu. Po uszkodzoną maszynę pojechał na ochotnika motocyklem ppor. Mieczysław Pietrzyk i po prowizorycznym uszczelnieniu przestrelonego zbiornika paliwa wystartował, już pod ogniem niemieckich karabinów maszynowych.

w wyniku nalotu na Puck Heinkli z 1 pułku bombowego uszkodzone zostały hangary i inne zabudowania oraz urządzenia bazy morskiej dywizjonu lotniczego, jak również część znajdujących się tam wodnosamolotów. Żaden z nich nie zdążył wystartować; spieszący do swych maszyn lotnicy znaleźli się pod gradem bomb. Zginął dowódca dywizjonu, kmdr por. Edward Szystowski, i dwóch podoficerów, było wielu rannych. Zdatne do lotu maszyny podholowano motorówkami do nadbrzeża, po czym odleciały na Hel, zakotwiczono je w Zatoce Puckiej i w miarę możliwości zamaskowano. Pozbawiony normalnie funkcjonującego zaplecza dywizjon utracił wartość bojową.

Wbrew propagandowym informacjom — zawartym w oficjalnych komunikatach wojennych obydwu stron — w dniu 1 września Luftwaffe straciła nad Polską ok. 40 samolotów, z czego 25 w walkach powietrznych. IX>tnictwo polskie natomiast 34 samoloty, z tego 15 zestrzelonych w walkach, trzy przez obronę naziemną przeciwnika, a dwa ogniem własnych oddzi^ów; reszta — to maszyny po walkach i przymusowych lądowaniach nie nadające się do naprawy. Niemcom udało się natomiast zniszczyć na ziemi ok. 100 samolotów zapasowych, szkolnych i treningowych znajdujących się w warsztatach remontowych i na lotniskach.

## 2 WRZEŚNIA (sobota)

Komunikat Sztabu Naczelnego Wodza nr 2:

*W dniu 2 v>rze&nia lotnictwo nieprzyjaciela konty~nuowało działalno^ na całym naszym terytorium.*

*Bombardowano liczne miejscowości bez względu na to, czy posiadają znaczenie wojskowe. Łącznie z dniem wczorajszym strąciliśmy 37 samolotów nieprzyjaciela. Straty własne: łącznie z dniem wczorajszym — 12 samolotów (...)*

OKW komunikuje:

*Niemieckie lotnictwo przeprowadziło dziś błyskawiczne i potężne uderzenie przeciw wojskowym celom w Polsce. Wiele polskich samolotów zestrzelono w walkach powietrznych. Atakowano znaczną liczbę wojskowych lotnisk, przede wszystkim koło Gdyni, w Krakowie. Łodzi, Radomiu, Dęblinie, Brześciu, Terespolu, Lublinie, Łucku, Poznań-Ławicę, Warszawę-Okęcie i Gołęb. Spolono samoloty znajdujące się na lotniskach i w hangarach. Zniszczono ponadto tory na najważniejszych liniach kolejowych i wykolejono transporty wojskowe. Obrzucono bombami znajdujące się w odwrocie kolumny wojsk. Po nalocie wyleciała w powietrze fabryka amunicji w Skarżysku-Kamiennej. Samoloty Marynarki bombardowały kilkakrotnie port wojenny w Gdyni (...) \* \**

Przez całą noc z piątku na sobotę trwały na lotniskach brygady pościgowej intensywne prace przy naprawach uszkodzonych maszyn. Trzeba było wymieniać postrzelane stateczniki, stery i lotki, przedziurawione zbiorniki paliwa, koła, opony i łąki. Pracowali nad tym mechanicy, ludzie o przysłowiowych złotych rękach, którym przede wszystkim zawdzięczać należy przywrócenie gotowości bojowej brygady, ale pomagał im w miarę umiejętności cały personel

\* „Robotnik” z 8IX 1939 r.

\* F. Heiss, *Der Sieg Im Osten*, s. 26—27.

dywizjonów, z wyjątkiem dyżurujących pilotów kluczy alarmowych.

Nauczeni doświadczeniem z poprzedniego dnia Niemcy zmienili taktykę. Przed południem nadano wiadomość o wyprawie bombowej ciągnącej z kierunku Węgrowsa. Jednakże gdy samoloty III dywizjonu wystartowały z Zielonki, by stawić czoło nieprzyjacielowi, niebo było puste. Dywizjony niemieckiego pułku doświadczalnego rozdzieliły się i omijając miejsce przypuszczalnego spotkania z polskimi myśliwcami, szerokim łukiem skierowały się nad Warszawę.

Nie udało się także przechwycić dwóch eskadr Messerschmittów-110, które po południu nadleciały nad stolicę w locie koszącym, tuż nad ziemią. Kontakt bojowy z nimi uzyskał tylko ppor. Mirosław Ferić ze 111 eskadry. Podczas pogoni za jednym z Niemców otrzymał z tyłu serię. W rękę pilota pozostał odstrzelony drążek sterowy. „Jedenastka” straciła stateczność i runęła w dół. Na szczęście pilot w ostatniej chwili został wyrzucony ze spadającej maszyny i uratował się. Mimo 38 lotów bojowych brygada pościgowa nie mogła poszczycić się sukcesami.

Mogli o nich za to mówić lotnicy z innych jednostek myśliwskich. Dla dywizjonu toruńskiego był to dzień bardzo intensywnej pracy, wielkich sukcesów, choć i tragicznych strat. Jego klucze alarmowe latały od rana, zwalczając rozpoznawcze samoloty nieprzyjaciela. W toku pojedynczych walk zestrzelono Dorniera-17 i Ilenschla-126.

Okolo południa dowódca Armii „Pomorze” postanowił wysłać myśliwce przeciwko wspieranej przez czołgi piechocie przeciwnika, która przekroczyła rzekę Osę. Dowódca dywizjonu toruńskiego, kpt. Florian Laskowski, próbował zmienić tę decyzję, argumentując, że do zadań szturmowych bardziej nadają się

„Karasie’\* mogące zabierać znaczny ładunek bomb, a przy tym mniej wrażliwe na ostrzał. Ale i sztab armii miał swoje racje: decyzja uzasadniona była nie tylko sytuacją taktyczną, ale i potrzebą podtrzymania ducha załamującej się 16 dywizji piechoty. Przygotowanie wyprawy „Karasi” zabrałoby zaś parę godzin...

Stało się ostatecznie na tym, że jedna eskadra myśliwska przeprowadzi „wymiatanie” nad rejonem przewidywanej akcji, a druga atak z lotu koszącego. Ponieważ ryzyko tych przedsięwzięć było niewspółmierne, rozdział zadań przeprowadzono drogą losowania. Gdy dowódca 141 eskadry, kpt. Tadeusz Rolski, której przypadło atakowanie celów naziemnych, odmówił się, kpt. Laskowski powiedział: „Tym razem ja poprowadzę tę eskadrę!”

Przeprowadzone w godzinach południowych przedsięwzięcie okazało się istotnie morderczym. Nasi piloci parokrotnie ponawiali ataki, wykonując postawione im zadanie z pełnym poświęceniem. Trzy polskie samoloty zostały trafione skoncentrowanym ogniem obronnym Niemców, czwarty lądował przymusowo z uszkodzonym silnikiem. Była to stanowczo zbyt wysoka cena za chwilowe powstrzymanie przeciwnika i dodanie ducha piechurom.

Z rozbitego „pezetela” mieszkańcy wsi Wielkie Tarпно wyciągnęli ciężko rannego kpr. Benedykta Mielżyńskiego, którego ulokowano w jednej ze stodół. Następnego dnia żołnierze Wehrmachtu zamordowali będącego w agonii lotnika, jak również opiekującego się nim młodego chłopca, Janka Kraszewskiego. Zginęli kpt. Florian Laskowski i ppor. Władysław Urban. W 25 lat po wojnie na polach koło wsi Gruta, gdzie polegli obaj lotnicy, odsłonięto wzniesiony z inicjatywy miejscowego społeczeństwa pomnik.

Natomiast użyta zgodnie ze swym przeznaczeniem



142 eskadra odniosła w tym samym czasie swój największy sukces we Wrześniu. Przechwycono wracające z wypraw dwie eskadry Dornierów; w jednej z nich po ataku polskich myśliwców zost<sup>^</sup>y tylko cztery samoloty! Ogółem zestrzelono — i to bez strat własnych — siedem bombowców, a po dwa zwycięstwa odnieśli: kpt. Mirosław Leśniewski i ppor. Stanisław Skalski.

Za działania w dniu 2 września nadeszła z Naczelnego Dowództwa Lotnictwa specjalna pochwała ze słowami: „Bohaterskiemu dywizjonowi cześć”

Dywizjon poznański zorganizował szereg zasadzek, przesyłając poszczególne klucze na kilka lotnisk polow<sup>^</sup>ych, z których startowały widząc zbliżające się samoloty nieprzyjaciela albo mając wiadomość, że nadciągają. Ustaliła się taktyka polegająca na atakowaniu i odrywaniu z ugrupowania bombowców ostatniego samolotu. Sposób ten nadawał się także do zwalczania pojedynczych maszyn.

Potwierdziło się to na przykładzie klucza stacjonującego w Kobylempołu; ppor. Włodzimierz Gedymin podczas czterech lotów bojowych zestrzelił najpierw rozpoznającego Dorniera, a potem Hcinkla, który — zapewne uszkodzony — odłączył się od swego zespołu. Z powodzeniem działał także inny klucz ulokowany pod Kaliszem, który zestrzelił dwa Junkersy-86.

Przedziwna przygoda spotkała ppor. Aleksandra Wróblewskiego. Dostrzegłszy przelatującą bokiem wyprawę bombową, gonił ją bezskutecznie aż pod Łódź. Ponieważ kończyło mu się paliwo, wylądował na lotnisku lwowskiego dywizjonu w Widzewie, gdzie uzupełniono mu również amunicję. Gdy po ponownym starcie chciał przestrzelać karabiny maszynowe i oddał krótką serię — jego samolot stanął momentalnie

w płomieniach. Prawdopodobnie w poprzednich walkach przedziurawiony został zbiornik paliwa i wyciekająca benzyna spowodowała pożar. Pilot nie zdołał go ugasić i musiał skakać ze spadochronem.

2 września był dla lwowskiego dywizjonu pierwszym dniem akcji i obfitował zarówno w zwycięstwa, jak i straty. Także i tu wydzielono większość samolotów do zasadzek i gdy około godz. 10.30 posterunki dozoru zameldowały o grupie bombowców kierującej się na Łódź, dywizjon składał się tylko z dwóch kluczy 162 eskadry. Nabrawszy wysokości, Polacy z furią rzucili się na wroga, ale w jego skoncentrowanym ogniu obronnym zestrzelony został pchor. Piotr Ruszel, a trzy samoloty poważnie uszkodzone.

O potrójnym szczęściu mógł tego dnia mówić ppor. Jan Dzwonek z 161 eskadry. Wchodził on w skład klucza, który urządził zasadzkę pod Zduńską Wolą i zestrzelił rankiem Junkersa-86. Przed południem Dzwonek wystartował ponownie wraz z pchr. Edwardem Karwackim, goniąc przelatujący zespół bombowców. Zapatrzeni w cel, nie dostrzegli nadlatujących z boku Messerschmittów-110, które oddały kilka serii z działek i kaemów. Karwacki zginął na miejscu, ale Dzwonek, choć ranny w rękę i w nogę, ciągnął w kierunku lotniska dywizjonu w Widzewie. Znajdujące się tam samoloty 162 eskadry wystartowały właśnie, aby przechwycić dywizjon bombowców, osłanianych przez Me-110, które natychmiast zwały się w walce z „pezetelkami”. Widząc to ppor. Dzwonek, mimo osłabienia spowodowanego upływem krwi, pospieszył, by wspomóc kolegów latających na słabszych P.7. Nie miał już jednak pełnej sprawności fizycznej, maszyna jego została wkrótce trafiona i zapaliła się. Pilot wyskoczył, ale w chwilę po otwarciu spadochronu stał

celem Messerschmitta. Uratowała go natychmiastowa pomoc kolegów. Kpt. Jan Malinowski zestrzelił hitlerowskiego pirata, inni — jeszcze dwa samoloty. Odwieziony do szpitala w Łodzi ppor. Dzwonek wyleczył się zarówno z ran, jak i oparzeń.

Dywizjon zniszczył tego dnia pięć samolotów przeciwnika, przy stracie czterech własnych, ponadto trzy nie nadawały się już do naprawy.

Zestrzelenie trzech Messerschmittów-II0, znajdujące pełne potwierdzenie w niemieckich źródłach, było niezaprzeczalnym sukcesem lotników 162 e.skadry, tym bardziej że właśnie ten typ samolotu uważany był za najgroźniejszego przeciwnika nawet przez starych wygów z brygady pościgowej, którzy najdotkliwsze straty ponosili właśnie w starciach z Me-110 i czuli dla nich pewien respekt.

Działania krakowskiego dywizjonu stały się bardziej skuteczne od chwili перебазowania na lotnisko w Igołomi! i nawiązania lepszej łączności z siecią dozoru. Niezależnie od tego wykorzystano zapasowe radio-stacje samolotowe, które zamontowano na samochodach i wysłano na przedpole. Do południa utrzymywano stałe patrole nad Krakowem, osłaniano samoloty 24 eskadry, powracające z wyprawy bombowej, a także przepędzono z rejonu Miechowa rozpoznawcze Dornierey. W walce z Me-110 dywizjon stracił jeden samolot.

Około godz. 15.00 sieć dozoru zameldowała o zbliżaniu się do Krakowa 18 bombowców nurkujących. 121 eskadra zaatakowała je na zachód od miasta, rozpraszając częściowo ich ugrupowanie. Kpt. Mieczysław Wiórkiewicz trafił jedną maszyną pierwszą serią, a plut. Władysław Majchrzyk po długiej, uporczywej gonitwie zestrzelił w rejonie Chrzanowa dru-

giego Junkersa. Reszta przedarła się jednak nad miasto, bombardując obiekty kolejowe.

Także i w drugim dniu wojny większość samolotów brygady bombowej nie wykonała ani jednego lotu bojowego. Naczelny Wódz traktował ją jak cenny odwód, który miał być rzucony na szalę dopiero w razie koniecznej potrzeby. Dowódca brygady mógł wysłać do walki najwyżej trzy eskadry i prerogatywy te wykorzystał: VI dywizjon otrzymał przed południem polecenie zbombardowania jednostki pancerno-motorowej na północ od Częstochowy. Startując z rozległego lotniska Nosów, „Karasie” zabrały pełen ładunek: po dwanaście 50-kilogramowych bomb. Plan przewidywał wykonanie jednego silnego uderzenia z pułapu 1500 metrów i natychmiastowy powrót.

Niemcy istotnie nie spodziewali się interwencji polskiego lotnictwa. Drogi na północ od Częstochowy pełne były wozów bojowych i pojazdów pomocniczych 1 dywizji pancerniej, jadących, tam gdzie to było możliwe, nawet w dwóch rzędach. Taką właśnie kolumnę 2 pułku czołgów dopadły koło Wręczycy Wielkiej nasze „Karasie”. Zaskoczenie było całkowite, a niemiecki ogień obronny spóźniony i nerwowy. Wybuchy bomb zniszczyły i zapaliły wiele pojazdów i klucz dowodzącego nalotem mjr. Alfreda Peszke zawrócił w stronę lotniska.

Byłby to piękny sukces dywizjonu, gdyby nie wielki, zby: wielki w tym wypadku, zapal bojowy. Lotnicy nareszcie mieli przed sobą przeciwnika, chcieli zadać mu jak największe straty; jeden z młodych pilotów rzucił się w dół, a w jego ślady poszli inni. Ale nieprzyjaciel zdążył się już rozproszyć i atakujące z małej wysokości „Karasie” musiały wyszukiwać cele, stając się przy tym łatwym łupem dla działek i broni maszynowej.

Cztery bombowce Niemcy zestrzelili, ich załogi zginęły, w piątym ranny został ppor. Maciej Brzeski. Przelatując nad własnymi liniami został ostrzelany przez nerwowych piechurów. Nie panując nad uszkodzoną maszyną, pilot rozbił ją podczas przymusowego lądowania. Ten sam los spotkał jeszcze dwa inne samoloty. Plut. Adolfowi Leszkowi pocisk działka przeciwlotniczego zgruchotał dłoń. Mimo ciężkiej rany zdołał doprowadzić maszynę do niedalekiego lotniska pod Radomiem. Stracił przytomność po wyłączeniu silnika.

Mimo tych strat akcja VI dywizjonu była dowodem, że niemiecka broń pancerna, zwłaszcza w marszu, jest wrażliwa na ataki z powietrza — pod warunkiem jednak przestrzegania reguł taktycznych i użycia odpowiednich sił. A pod tym właśnie względem działo się u nas nic najlepiej.

2 września Niemcy dokonali ciężkiego nalotu na Dęblin, przy czym zbombardowane zostały także dwa lotniska brygady bombowej. Strat wprawdzie nie było, ale na szczęblu Naczelnego Dowództwa zapanowała pewna nerwowość. Wydano polecenie przebazowania obydwu dywizjonów „Łosi” daleko na Wołyń, dokąd leż natychmiast ruszyły ich rzuty naziemne. Tymczasem — pod wpływem niekorzystnych meldunków z rejonu Częstochowy — nastąpiła zmiana decyzji i X dywizjon otrzymał rozkaz przeprowadzenia rozpoznania, a następnie zbombardowania oddziałów pancerno-motorowych w tym rejonie. Rozpoznanie wykonano, ale wyprawa bombowa nie zdążyła już wyruszyć.

Później dopiero marsz. Rydz-Śmigły postanowił: dniem skoncentrowanego ataku bombowego na XVI korpus pancerny będzie 3 września. Tymczasem jed-

nak czołgi wroga bez przeszkód niemal wdzierały się w luk<sup>^</sup> powstałą w polskim ugrupowaniu...

Widzieli to także dowódcy związków operacyjnych, ale podczas gdy gen. Rómmel z Armii „Łódź\*\*” ograniczył się do alarmujących meldunków, dowódca Armii „Kraków”, gen. Szylling, postanowił zareagować. Przed południem wzbily się w powietrze dwa klucze „Karasi\*\*” z podległej mu 24 eskadry rozpoznawczej. Lotnisko w Klimontowie okazało się za małe dla załadowanych bombami „Karasi\*\*”, ograniczając ich udźwig do ośmiu 50-kilogramowych bomb. Celem nalotu były wojska wroga na szosie Częstochowa—<sup>^</sup>Radomsko. Eskadra dopadła je pod Rudnikami. Atak zaskoczył Niemców i zakończył się sukcesem. Tylko 48 bomb miały pod skrzydłami „Karasi\*\*”, ale większość z nich wybuchła w celu. 1 pułk strzelców zmot. i 1 dywizjon ppanc. poniosły straty i zostały zatrzymane w marszu. Lotnicy z 24 eskadry utrzymali dyscyplinę w powietrzu i dzięki temu \wrócili w komplecie do bazy.

Większość „Karasi\*\*” z eskadr lotnictwa armijnego wykonywała zadania rozpoznawcze, jakkolwiek w licznych wypadkach załogi ich zabierały „przy okazji” także i bomby. Tak było podczas rozpoznania przeprowadzonego rano przez załogę z VI dywizjonu: sierż. pchor. Stefana Dębickiego, plut. Wacława Buczyłkę i kpr. Teofila Garę. Po zlokalizowaniu oddziałów XVI korpusu pancernego zapuścili się oni w głąb terytorium Rzeszy i zrzucili bomby na zabudowania fabryczne w Pyskowicach.

O zbombardowaniu sześciu bombami dworca w Nidzicy wspomina obserwator z 41 e.skadry Armii „Modlin”, por. Czesław Malinowski Dwie bomby zrzuciła

\* Sprawa ta nie jest w pełni wyjaśniona. W Nidzicy upamiętniono ten fakt wystawieniem okolicznościowego pomnika, ale w źródłowej historii 41 eskadry pióra J. Pawlaka, żarnie-

na kolumnę samochodów w Twardogórze (między Trzebnicą a Międzybórzem) załoga por. Zbigniewa Grochowskiego z 34 eskadry Armii „Poznań”. Jeszcze inny wypadek nietypowej akcji rozpoznawczego „Karasia” — to zaatakowanie i zestrzelenie Henschla-126 przez nieznaną niestety załogę z 32 eskadry Armii „Łódź”.

Samoloty eskadr obserwacyjnych użyto 2 września po raz pierwszy także do zadań łącznikowych. Gdy niemiecki klin pancerny odciął na Pomorzu 9 i 27 dywizje, gdy zawiodły inne środki i sposoby łączności, rozkazy dla okrążonych jednostek powierzono lotnikom, jakkolwiek wiadomo było, iż jest to zadanie wysoce ryzykowne, gdyż Luftwaffe bardzo intensywnie działała nad tym obszarem.

O godz. 9.30 wystartował z Torunia samolot z 43 eskadry, z rozkazem dla 27 dywizji piechoty, a ponieważ nie powrócił, około godz. 14.00 wysłano drugi. Lotnik zameldował o zrzuceniu rozkazu, nie miał jednak pewności, czy zrobił to nad miejscem postoju dowództwa dywizji, tak silnie ostrzeliwany był przez własne oddziały. Wobec tego misji tej podjął się ppor. Jerzy Sobolewski. Dotarł do dowództwa dywizji i przekazał rozkazy. Podczas lotu powrotnego jego samolot ostrzelany został przez polskich żołnierzy i uszkodzony, pilotowi udało się jednak szczęśliwie lądować, po czym konno wrócił do dowództwa armii, przekazując jedyne w tym dniu dokładne informacje o położeniu, działaniach i zamiarach odciętych w Borach Tucholskich jednostek.

szczonej w numerze 39/1976 „Skrzydlatej Polski” nie ma żadnej wzmianki o bombardowaniu. Natomiast w komunikacie Oddziału Obrony Kraju OKW wspomina się o zrzuceniu bomb — ale nic w Nidzicy, a w pobliskim Wielbarku.

Luftwaffe straciła 2 września w rzeczywistości około 30 samolotów, z tego 21 w walkach powietrznych. Straty polskie wyniosły 39 samolotów, w tym 10 w walkach, a 6 zestrzelonych przez niemiecką obronę; przeciwlotniczą. Aż sześć samolotów zestrzeliły własne oddziały. I tego dnia udało się Niemcom zniszczyć wiele samolotów pozostawionych w bazach.

### 3 WRZEŚNIA (niedziela)

Komunikat Sztabu Naczelnego Wodza nr 3;

*Naloty lotnictwa niemieckiego na terytorium Polski trwają nadal, powodując duże straty wśród ludności cywilnej. W ciągu dnia dzisiejszego bombardowano Warszawę, Dęblin, Radomsko, Toruń, Poznań, Kraków, Płock i wiele innych miast. Bombardowano także wsie oraz obrzucano bombami ludność pasącą bydło.*

*Nasze lotnictwo przeprowadziło dziś po południu naloty na zgrupowania broni pancernej w rejonie Częstochowy. Bombardowano skutecznie dwie kolumny pancerne nieprzyjaciela oraz zadano duże straty zgrupowaniom znajdującym się na postoju.*

*W dniu 2 b.m. nasze lotnictwo myśliwskie strąciło nad Toruniem 9 samolotów nieprzyjacielskich. Nad Bydgoszczą opl strąciła 6 samolotów. Razem w ciągu dnia wczorajszego strąciliśmy 27 samolotów. Ogółem w ciągu pierwszych dwóch dni strąciliśmy 64 samoloty niemieckie. Straty własne za ostatnią dobę — jeden (...).*

• „Robotnik\*” z 4IX1939 r.



OKW komunikuje:

Niemieckie lotnictwo prowadziło w dniu 3 września w zwiększonym stopniu swe ataki na ważne z wojskowego punktu widzenia urządzenia komunikacyjne i transporty wojsk. Wielokrotne akcje lotnictwa szturmowego i nurkującego przyczyniły się w dużym stopniu do sukcesu nacierających ze Śląska oddziałów. Przerwano połączenia kolejowe Kutno—Warszawa, Kraków—Lwów, Kraków—Warszawa i Toruń—Hawa. Stwierdzono liczne eksplozje i wykołajenia pociągów. Dworzec Inowrocławia leży w gruzach. Na Okęciu pod Wamą ciężko uszkodzono fabrykę samolotów i zniszczono przygotowane przez Polaków samoloty rezerwowe. Podczas walk nad Warszawą zestrzelono bez strat własnych 7 polskich samolotów i 1 balon. Przeprowadzono ponownie naloty na Gdynię i zatopiono przy tym niszczyciel „Wicher”. Stawiacz min „Gryf” jest ciężko uszkodzony (...) \*.

3 września wprowadzono w brygadzie pościgowej I ciałka usprawnień: włączenie do sieci silnej radiostacji policyjnej w Gołdziejowie pozwoliło zwiększyć zasięg naprowadzania samolotów, zaniechano startów w celu zwalczania poszczególnych maszyn, a wprowadzono patrolowanie kluczami. W połączeniu z wyłożoną pracą personelu naziemnego — doprowadzono do stanu używalności 40 myśliwców — brygada stała się znowu pełnowartościowym związkiem bojowym. Metody walki zmienili także i Niemcy, przeprowadzając naloty z wielu kierunków, na różnych wysokościach, często zmieniając kurs przed osiągnięciem celu. W rezultacie alarmowe starty nie przyniosły w tym dniu sukcesów.

Tego dnia dwanaście samolotów III dywizjonu wy\*

\* P. Heiss, *Der Sieg im Osten*, s. 34.

leciało na spotkanie dwóch dywizjonów niemieckiego pułku doświadczalnego, eskortowanych przez eskadrę ciężkich myśliwców z tegoż pułku. Osłona — mimo poniesionych strat — odparła atak polskich myśliwców i Heinkle przedarły się nad Warszawę, gdzie spustoszyły Okęcie, niszcząc m. in. trzy gotowe do przekazania samoloty PZL-43.

Dow/odzący obecnie 111 eskadrą por. Wojciech Januszewicz wrócił na lotnisko po wystrzeleniu amunicji i nie czekając na jej uzupełnienie przesiadł się do innej, gotowej do startu maszyny. Wkrótce po starcie wdał się w walkę z Messerschmittem-110 i w końcu zestrzelił go długą serią z najbliższej odległości. Niemiecki samolot spadł, wzbijając wysoki słup dymu, a jego załoga zginęła. Zidentyfikowano później Strzelca pokładowego. Nosił nazwisko Mazurowski...

Samoloty brygady startowały w tym dniu ogółem 70 razy, strącając trzy Me-110. Dwa własne samoloty zestrzelono, jeden rozbił się przy starcie, a trzy zostały w watach tak ciężko uszkodzone, że nie można ich było naprawić.

Wśród pilotów brygady panował nadal wspaniały nastrój. Ranny w czołowym starciu z Me-110 dowódca 111 dywizjonu, kpt. Zdzisław Krasnodębski, nie pozwolił się odwieźć do szpitala. Pozostał, by przynajmniej z ziemi dowodzić swymi chłopcami. W jego ślady poszło kilku innych lotników. Godzien najwyższego uznania jest st. strz. Zdzisław Horn ze 113 eskadry. Kilkakrotnie ranny, koncentrując całą siłę woli zdołał jeszcze wylądować na straszliwie potrzaskanej maszynie. Zakończywszy dobieg zemdłał, nie mając już sił na podltołowanie.

Ponieważ obawiano się, iż dotychczasowe lotniska brygady pościgowej zostały w czasie licznych startów i lądowań — a także i w czasie walk — rozpoznane

przez Niemców, zapadła decyzja przebazowania jej na zespół lądowisk w rejonie Błonia.

Dywizjon toruński działał w tym dniu wyłącznie patrolami, które osłaniały przeprawy na Wiśle, zwalczały niemieckie samoloty rozpoznawcze oraz — po raz pierwszy — eskortowały powolne „Lubliny” R.XIII, dokonujące swych niebezpiecznych zwiadowczych lotów nad frontem. Stało się to konieczne, gdyż nad wschodnim Pomorzem pojawiły się niemieckie myśliwce, zawezwane przez dowództwo XXI korpusu po sobotnim ataku 141 eskadry.

Wiele razy dochodziło do walk powietrznych, w których zestrzelono dwa Henschle-126 i jednego Junkersa-87. Po raz czwarty wpisał się na listę zwycięzców ppor. Stanisław Skalski, wychodząc w ten sposób na czoło tej szlachetnej rywalizacji. Skalski znów nie mógł sobie odmówić wzięcia do niewoli zestrzelonego lotnika, tym razem jednak zrobił to... z powietrza, uniemożliwiając mu krótkimi seriami ucieczkę do lasu, i trzymał go na otwartym polu dopóty, dopóki nie nadbiegli nasi żołnierze.

Poznański dywizjon przeszedł całkowicie na system działania zasadzkami, zwiększając ich liczbę i obsadę. Dwa bombowce zestrzelili piloci w Kobylempolu. W ostatniej walce został ciężko ranny pogromca Heinkla-111, kpt. Jerzy Zaremba. Po jednym samolocie zestrzelono nad Gnieznem i Żninem. Był to więc dla dywizjonu bardzo pomyślny dzień, zwłaszcza że nie poniesiono strat w sprzęcie.

Dywizjon krakowski od świtu wysyłał w powietrze patrole. Para: kpr. Jan Kremski i kpr. Tadeusz Arabski napotkała przed zakończeniem lotu dwa klucze Dornierów i uszkodziła jedną maszynę, która wywróciła się, próbując wylądować na leśnym wyřębie. Obu pilotom nie starczyło po tej walce benzyny na powrót

do lotniska. Wylądowali koło Wolbromia i powiadomili bazę o trudnościach, wysiano po nich łącznikowego RWD-8 z zapasem paliwa.

121 eskadra krakowska wystartowała następnie w celu przechwycenia wracającej na zachód eskadry Ileinki. Zaatakowano je nad Puszcą Niepołomicką. Wynik starcia był remisowy: ku ziemi poleciał jeden bombowiec, a zestrzelony został nasz samolot myśliwski. Jego pilot, ppor. Wacław Król, przeżył nieprzyjemne chwile, gdy po skoku ze spadochronem wzięty został za niemieckiego szpiega i otoczony przez uzbrojony w kłonicę tłum. Dopiero przypadkowe przybycie wojskowego patrolu motocyklowego uratowało go z lej opresji. W związku z rozpoczynającym się odwrotem Armii „Kraków” Naczelne Dowództwo Lotnictwa zarządziło wycofanie dywizjonu oraz 24 eskadry rozpoznawczej aż do rejonu Dębłina.

152 eskadra z Armii „Modlin” przeprowadziła szereg lotów patrolowych, osłaniając z powietrza przegrupowanie 8 dywizji piechoty przed zamierzonym przez nią kontratakiem. Przy okazji Jej piloci zaatakowali wyprawę bombową i w walce z jej eskortą zestrzelili jednego Me-109. Odnieśli tego dnia sukces innego jeszcze rodzaju, zastrzelili w okolicy Przasnysza obserwacyjny balon na uwięzi.

Wszystko, co napisano poprzednio o sposobie dysponowania i dowodzenia brygadą bombową, powtórzyło się także i 3 września. Obydwa dywizjony „Łosi” zgodnie 2, rozkazem wystartowały do przelotu na wysunięte lotniska. Naczelny Dowódca Lotnictwa chciał wyprawę wykorzystać do zbombardowania obiektów wojskowych i portu w Królewcu, nie otrzymał jednak zgody Naczelnego Wodza.

Po przybyciu X dywizjonu na lotnisko w Kucinach (na zachód od Łodzi) okazało się, że tamtejsza kompa-

nia lotniskowa nie ma ani wykwalifikowanego personelu, ani też sprzętu niezbędnego do obsługi bombowców. O ile mechaników udało się wkrótce sprowadzić transportowym samolotem z Wołynia, to wysłana z Dębina czołówka ze sprzętem nie dotarła już w tym dniu do Kucin.

Podczas przelotu XV dywizjonu do Nowej Wsi pod Węgrowem, wyznaczona na przeprowadzenie rozpoznania nad Mazowszem załoga ppor. Jana Kurowskiego wykorzystwała podwieszane już bomby i zrzuciła 10 stukilówek na kolumnę czołgów Dywizji Pancerniej „Kempf”. Pozostałe samoloty dostrzegły w rejonie lotniska gęstą mgłę. Przy ograniczonej widoczności dywizjon rozproszył się, część bombowców lądowała na polach w okolicy Węgrowa. Z dziewięciu samolotów 217 eskadry tylko cztery dotarły do miejsca przeznaczenia.

Nie wszystkie gotowe do lotu „Karasi” zostały w tym dniu rzucone przeciwko niemieckiej nawale pancerniej. VI dywizjon pauzował, ale co gorsze, II dywizjon miał — zamiast działania w sposób zwarty — nękać przeciwnika poszczególnymi kluczami, nadlatującymi w 10-minutowych odstępach. Była to zła taktyka: istniało duże prawdopodobieństwo, że na każdej trójce samolotów skupiać się będzie ogień wszystkich licznych środków niemieckiej obrony przeciwlotniczej. W razie ataku myśliwców rozproszone klucze nie mogły się wzajemnie asłaniać.

Tak też było w istocie. Około godz. 10.00 osiemnaście „Karasi” atakowało na północ od Radomska cztery kolumny wojska należące do 2 pułku czołgów i 1 pułku strzelców zmotoryzowanych. Zadano wprawdzie Niemcom straty w ludziach i sprzęcie, ale wszędzie napotkano silną obronę. Ostatni klucz zaatakowany został ponadto przez Messerschmitty-109, które — zawezwane

przez dowództwa zaatakowanych oddziałów — zdążyły przylecieć nad pole walki. Dywizjon stracił podczas tej akcji 4 maszyny, zginęła m. in. załoga samolotu dowódcy 22 eskadry, kpt. Kazimierza Słowińskiego.

Straty te nie załamały lotników, którzy około południa wystartowali do następnego nalotu. Wykonało go 13 „Karasi” — tyle tylko było w tej chwili sprawnych samolotów. Patrolującym niemieckim myśliwcom skończyło się na szczęście w tym czasie paliwo i musiały wrócić do baz. Niebo nad niemieckimi wojskami było więc puste, ale czuwały obsługi licznych działek i cekacmów. 5 samolotów zostało strąconych lub tak postrzelanych, że nie nadawały się już do użytku. Pięć maszyn — to prawie 40% biorących udział w popołudniowym bombardowaniu!

Na tym tle uwydatnia się słuszność taktyki przyjętej przez dowódcę 55 eskadry, kpt. Jana Skibińskiego, który otrzymał podobne zadanie. Nie czekając na powrót wysłanego na rozpoznanie samolotu, z którym spotkał się dopiero w pobliżu celu, nadleciał ze swą dziewiątką „Karasi\*\*” nad szosę między Radomskiem a Pławncm. I tu nie udało się zaskoczyć Niemców, ale 55 eskadra nie zostawiła im czasu na wstrzelanie się. Po zbombardowaniu czołgów i cystern z paliwem odleciała przy stracie jednej tylko maszyny.

Akcje te wywarły wprawdzie na Niemcach duże wrażenie świadczą o tym zgodnie wszystkie ich źródła — jednak, nie zgrane w czasie i przestrzeni, nie mogły oczywiście powstrzymać parcia całego korpusu pancernego. Efekt ich byłby znacznie większy, gdyby zaangażowano tu wszystkie siły, jakimi rozporządzano.

Naloty bombowe przeprowadzono także i na południu kraju. Siedem „Karasi\*\*” 31 eskadry rozpoznawczej z Armii „Karpaty” zaatakowało kolumnę z XXII korpusu na szosie między Nowym Targiem a Chabówką.

Po zrzućeniu bomb samoloty zniżyły się i ostrzeliwały Niemców z broni pokładowej. Eskadra straciła jeden samolot; załoga dostała się do niewoli. Drugi, lądując z postrzelanym podwoziem, rozbił się na lotnisku.

Biwakujące kolumny tego samego korpusu zaatakowało przed południem koło Jabłonki także sześć samolotów z 24 eskadry Armii „Kraków”. Ustalono, że „Karasię” zaatakują wroga niemal równocześnie z trzech kierunków, by go zdeorientować i rozproszyc ogień jego obrony. Chmury wisiały dość nisko nad górami, więc nalot przeprowadzono z pułapu 700 metrów. Był skuteczny, bomby eksplodowały wśród stłoczonych w dolinie pojazdów. Podczas ataku jeden z „Karasi” został trafiony pociskiem działka w skrzydło, które odpadło, i maszyna runęła w dół. Załoga — ppor. Tadeusz Prędecki, kpr. Aleksander Rudy i kpr. Rudolf Wiłoch — poniosła śmierć.

Nasze lotnictwo rozpoznawcze działało intensywnie i ofiarnie także i tego dnia, przynosząc wierny na ogół i dokładny obraz postępów nieprzyjacielskiej ofensywy. Umiejscowiono m. in. wszystkie niemal niemieckie wielkie jednostki pancerne; były one oczywiście łatwiej do wykrycia i identyfikacji ze względu na dużą liczbę pojazdów mechanicznych.

Zobrazowaniem tej działalności może być 34 eskadra, która wykonała sześć lotów bojowych. Jedna z załóg otrzymała polecenie rozpoznania północnego odcinka frontu Armii „Poznań”. Po przekroczeniu granicy koło Piły „Karaś” został ostrzelany z ziemi. Ranny odłamkiem w twarz pilot, plut. Stefan Harenda, oddał na chwilę stery obserwatorowi, pchor. Stefanowi Żmichowskiemu, który poprowadził maszynę w stronę lotniska. Po zatamowaniu krwi Harenda wrócił do sterów i szczęśliwie wylądował.

W rejon styku Armii „Poznań” z Armią „Pomorze” wysłano samolot por. Zdzisława Gliszczyńskiego. Został on zaatakowany przez własnego myśliwca, który jednakże w porę zorientował się w sytuacji i odleciał. Mniej szczęścia miał ppor. Zygmunt Mazurkiewicz z 42 eskadry. Jego „Karaś” po ataku pary polskich myśliwców zaczął się palić i załoga musiała szukać ratunku w pospiesznym lądowaniu. Niefortunnym „zwycięzcą” w tej walce był pchor. Karol Pniak ze 141 eskadry. „Karaś” był istotnie na pierwszy rzut oka podobny do Junkersa-87.

Inny samolot z 34 eskadry rozpoznawał wroga na styku Armii „Poznań” i „Łódź”. Po wykonaniu zadania zaatakował z lotu koszącego kolumnę cystern, wznecając pożary. Jednakże trafiony pociskami z broni maszynowej „Karaś” zapalił się i skapotował pi'zy próbie lądowania na wąskiej łączce między lasami. Wszyscy lotnicy odnieśli x\*any i dostali się do niewoli. Podobny przebieg miał w tymże rejonie lot innego samolotu, który znaleziono pod Jarocinem z martwą załogą. Powodem strat była w obu wypadkach niesubord>'nac3a załóg, ostrzeliwujących napotkanego przeciwnika, mimo wyraźnego zakazu dowódcy lotnictwa armii, dla którego wyniki rozpoznania miały nieporównanie większą wartość niż parę spalonych samochodów czy kilku zabitych Niemców.

Około południa zestrzelony został nad zajęтым przez Niemców terenem samolot z 66 eskadry obserwacyjnej Armii „Łódź”. Kpr. Michał Omilja.szko zdołał zawrócić i wylądować między liniami własnymi a nieprzyjacielem. Widząc zbliżających się niemieckich piechurów, ppor. Janusz Jastrzębski zaczął strzelać z karabinu maszynowego, polecił pilotowi otworzyć zbiornik i podpalić samolot. Kpr. Omiljaszko wyciągnął z kabiny ranionego w tym czasie obserwatora, wymontował



kaem, następnie podpalił „Lublina” i ostrzeliwując się pomógł i\*annemu przedostać się do swoich.

3 września był ostatnim dniem istnienia Morskiego Dywizjonu Lotniczego. Podczas przeprowadzonego o świcie nalotu na Hel większość zakotwiczonych wzdłuż półwyspu samolotów została trafiona odłamkami i ostrzelana z broni pokładowej. Ponieważ ocalały tylko trzy, dowództwo floty zarządziło rozformowanie dywizjonu.

Podobny lo.s, jakkolwiek w zupełnie innym zakątku Polski, spotkał nasz jedyny nowoczesny wodnosamolot, Cant Z-506. Poprzedniego dnia odleciał on z Zatok Puckiej, zmierzając do Modlina, gdzie miał otrzymać uzbrojenie. Z powodu mgły wodował na Wiśle pod Kozienicami. Po zaopatrzeniu się w paliwo przeleciał 3 września na jezioro Siemień koło Parczewa. Jego załoga udała się do Lublina po wyrzutniki bombowe. Gdy ekipa monterów dojeżdżała do wodnopłatownca, nadleciał niemiecki samolot wywiadowczy, który go ostrzelał i zniszczył.

W trzecim dniu wojny Luftwaffe straciła nad Polską około 30 samolotów, z czego 16 w walkach powietrznych, a lotnictwo polskie — 39, w tym siedem w walkach powietrznych, a dziewięć wskutek ognia z ziemi. Oddziały własne ponownie odpowiedzialne są za zniszczenie czterech samolotów. Liczne aparaty trzeba było skreślić ze stanu, gdyż nie nadawały się więcej do lądania. Na ziemi zostało znów zniszczonych wiele maszyn zapasowych i szkolnych.

W pierwszych dniach wojny na wysoką ocenę zasłużyli lotnicy myśliwscy. Opierając się na nieźle jeszcze

funkcjonującym systemie meldunkowym i naprowadzania, nabywając z dnia na dzień doświadczenia bojowego, z całym poświęceniem starali się przeciwstawić niemieckim wyprawom bombowym, i ich osłonie myśliwskiej, niejednokrotnie zmuszając je do zrzucenia bomb przed osiągnięciem celu.

To, że akcje ich mogły mieć jakieś znaczenie tylko w obronie Warszawy — wynikało z ogólnej słabości środków czynnej obrony przeciwlotniczej. Dywizjony wchodzące w skład poszczególnych armii zostały zresztą wkrótce przez swoich dowódców przestawione przede wszystkim na zwalczanie nieprzyjacielskiego rozpoznania powietrznego, traktowanego jako najbardziej trwałe i dokuczliwe zagrożenie walczących oddziałów.

Lotnicy z brygady bombowej również nie stracili ducha bojowego, a brak sukcesów z ich strony zapisać można wyłącznie na konto Naczelnego Dowództwa, przejawiającego żenujący wprost brak koncepcji i umiejętności posługiwania się tą jednostką.

Od początku wyszły na jaw słabości i braki techniczne naszego lotnictwa rozpoznawczego. Zakres i skuteczność jego działania limitowane były możliwościami wynikającymi z charakterystyki sprzętu oraz stopniem przeciwdziałania ze strony nieprzyjaciela. Tam, gdzie działały niemieckie myśliwce lub gdzie występowała silniejsza obrona naziemna, powolne i słabo uzbrojone nasze samoloty miały niewielkie tylko szanse wypełnienia swych zadań. Archaicznym — zwłaszcza w warunkach wojny ruchowej, kiedy Uczyły się nie dni, ale godziny, czy nawet kwadransy — okazał się system przekazywania meldunków dopiero po powrocie z lotu. Uwzględniając wszystkie te czynniki, wyniki pracy lotników eskadr rozpoznawczych i obserwacyjnych zasługują na wysoką ocenę.

Przykrym, bolesnym zjawiskiem było ostrzeliwa-

nie — i zestrzeliwanie — polskich samolotów przez własne oddziały. O ile początkowo powodem była powszechna nieznamość sylwetek samolotów własnych i nieprzyjaciela, to wskutek przewagi i wszechobecności Luftwaffe powstała wkrótce psychoza zagrożenia, przejawiająca się w ostrzeliwaniu samolotów bez względu na ich wygląd czy znaki rozpoznawcze.

W ciągu trzech pierwszych dni działań nasi lotnicy myśliwscy uzyskali 62 potwierdzone zwycięstwa powietrzne, do czego należałoby dodać Jeszcze nieznaną liczbę maszyn, które z powodu doznanych w walkach uszkodzeń nie doleciały do swych baz, uległy wypadkom podczas lądowań lub też nie nadawały się do remontu. Łącznie z zestrzelonymi przez naziemne środki obrony przeciwlotniczej, Luftwaffe straciła w tym okresie nad Polską około 100 samolotów. Z jednostek ubyło zapewne jeszcze więcej maszyn, które wymagały napraw, przeglądów itp., jednakże istniejące już na szczęblu eskadry rezerwy sprzętu, a także dostawy z fabryk pozwoliły Niemcom na utrzymanie nie zmniejszonej siły bojowej poszczególnych jednostek.

Straty polskiego lotnictwa w dniach 1—3 września wyniosły 110 samolotów (nie wliczono tu wodnosamolotów, ani też samolotów rezerwowych i szkolnych). Stanowi to prawie 30% stanu wyjściowego Jednostek liniowych. Największe procentowo były one w lotnictwie myśliwskim i obserwacyjnym. Wskutek zniszczenia sprzętu zapasowego, jednostki pierwszej linii nie otrzymały praktycznie żadnych uzupełnień: zaledwie dwa obserwacyjne „Lubliny” R.XIII dla 26 eskadry.

Straty w ludziach były na szczęście mniejsze: wyniosły około 10% stanu początkowego i można je było stosunkowo łatwo uzupełniać, gdyż eskadry dysponowały nadwyżkami pilotów i członków załóg. Zużycie sprzętu następowało znacznie szybciej i coraz bardziej

rozpowszechnionym zjawiskiem był widok pozbawionych przydziału lotników.

Zniszczenie lub uszkodzenie warsztatów, hangarów, stacji pomp i wszelkiego rodzaju urządzeń na lotniskach spowodowało pewną dezorganizację administracji i zaplecza, a straty poniesione w sprzęcie drugiej linii leżały u podstaw powtarzanej niekiedy bezkrytycznie do dziś na Zachodzie legendy o zniszczeniu polskiego lotnictwa na ziemi już pierwszym uderzeniem Luftwaffe.

# W OBRONIE GNIAZOA

J\* .\*

..s./h . . . \..v.^\*v\_<\_>  
•A\* V . . ^ . . . . . ins V . . . . . ^ ^

\*\* \*m - 'S.\*.-' \*• -V..-c •- '>\*! ••  
«v»

l'A' Trc\*^- i V\*r\*

4«H<



•\*

Lotnictwo polskie dysponowało 4 września ok. 280 samolotami w jednostkach frontowych. Było wśród nich i 10 aparatów myśliwskich — 34 w brygadzie pościgowej, reszta w dywizjonach i eskadrach przydzielonych do poszczególnych związków operacyjnych; 66 bombowców — 35 „Łosi” i 31 „Karasi”; 50 samolotów rozpoznawczych i 58 obserwacyjnych.

Po przełamaniu polskiej obrony, zwłaszcza na odcinkach armii „Łódź” i „Kraków”, działania na lądzie wkroczyły w nową fazę. W związku z postępami niemieckich wojsk większość jednostek musiała zmienić lotniska połowę i przejść na nowe. Było to wskazane także ze względu na ryzyko wykrycia ich zarówno przez niemieckie samoloty rozpoznawcze, jak i przez przelatujące nad polami wzlotów bombowce.

Luftwaffe skoncentrowała swój wysiłek na atakowaniu linii kolejowych i w coraz większym stopniu interweniowała w walki na ziemi.

#### 4 WRZEŚNIA (poniedziałek)

Komunikat Sztabu Naczelnego Wodza nr 4;

*W ciągu nocy z 3 na 4 września i 4 września 1039 ton trwały bombardowania podmiejskich miejscowości lotniskowych pod Warszawą, powoduj<y: liczne pożary i straty w ludziach. Bombardowano także Warszawę w godzinach przedpołudniowych 4 września, w ciągu całego zaś dnia ^ liczne miasta na terenie całego kraju. W ciągu dnia dzisiejszego nasze lotnictwo przeprowadziło skuteczne bombardowania oddziału pancernego w rejonie na północny wschód od Częstochowy.*

5strat2/ nieprzyjaciela — 17 zestrzelonych samolotów.  
Straty — 8 samolotów

OKW komunikuje;

*Luftwaffe panuje nad obszarem powietrznym. Zestrzelono 40 polskich samolotów, w tym 15 w walkach powietrznych. W coraz większym stopniu udaje się nalotami na nieprzyjacielskie kolumny marszowe i transporty kolejowe udaremnić planowy odwrót przeciwnika (...)*

Niemcy ponownie zmienili taktykę swych nalotów na Warszawę. Od wczesnych godzin porannych pojawiały się w okolicach stolicy niewielkie grupy samolotów. Zmuszając obrońców do wielokrotnych startów miały one zapewne na celu zmęczenie lotników oraz obniżenie sprawności technicznej sprzętu. Cel ten udało się przeciwnikowi w znacznej mierze osiągnąć.

Na wiadomość o zbliżających się wyprawach dowództwo brygady pościgowej podrywało w powietrze poszczególne jednostki. I tak około godz. 8.30 wystartowała w kierunku Pruszkowa 111 eskadra, o godz. 11.00 eskadry 113 i 123 poleciały w kierunku Żyrardowa, a w pół godziny później — znów 111 eskadra. Wskutek fałszywego alarmu wystartował o godz. 14.00 cały IV dywizjon i przez półtorej godziny przebywał w powietrzu, nie napotykając przeciwnika.

Kiedy późnym popołudniem zameldowano o nadciągającej z Prus Wschodnich sporej wyprawie, można było w pierwszym momencie rzucić do walki tylko 112 eskadę. W dziesięć minut później wyszła w powietrze — już po raz trzeci tego dnia — 111 eskadra, \* \*

• „Robotnik” z 3 IX 1939 r.

\* F. Helss, *Der Sieg im Osten*, s. 42—43.

a później poszczególne klucze z IV dywizjonu. Pierwsze starcia nastąpiły nad Wołominem, następne nad Babicami, gdzie zestrzelono jednego Dorniera. Zaatakowane samoloty zrzuciły bomby nie dolatując do miasta, inne jednak przedarły się, bombardując znów Okęcie i północne dzielnice stolicy.

Tego dnia nietypowe zwycięstwo odniósł por. Wojciech Januszewicz ze UI eskadry. Unieszkodliwił on Strzelca pokładowego Junkersa-87, po czym między nim a pilotem nieprzyjacielskiego samolotu wywiązała się gra gestów; gdy Polak zbliżył się do wroga dla oddania ostatniej serii, Niemiec podniósł rękę do głowy, jakby uznając jego zwycięstwo. Januszewicz dał znak nakazujący lądowanie. Odpowiedzią był przeczący ruch głowy. Krótka seria po kadłubie przekonała Niemca; posłusznie wylądował na rozległym polu. Widząc biegnących ku niemu ludzi, Polak spokojnie wrócił do swoich.

Samoloty brygady wykonały 4 września ogółem 75 lotów. W walkach powietrznych utracono jeden tylko samolot, ale aż 8 — postrzelanych lub wymagających większego remontu — trzeba było skreślić ze stanu.

Dywizjon toruński stoczył w tym dniu swą największą i najbardziej zaciętą walkę w powietrzu. Przebazowany — jut po raz drugi tego dnia — na lotnisko w Poczalkowie, był świadkiem przelotu dużej formacji bombowców nurkujących, osłanianej przez dwie eskadry Me-109. Gdy samoloty na niewielkiej wysokości wracały z bombardowania, zostały zaatakowane przez oczekujące już w powietrzu polskie myśliwce. Mimo znacznej przewagi wroga udało się im rozproszyć jego szyk; trzy „stukasy” zostały zestrzelone.

Bój z niemieckimi myśliwcami był trudniejszy i tylko większa zwrotność naszych „jedenastek” ratowała je przed ustawicznymi atakami przeciwnika. Cudem nie-



mai uszli śmierci por. Marian Pisarek i kpr. Ignacy Budzyński; atakujące ich Messerschmitty w ostatniej chwili odpędzone zostały przez polskich myśliwców. Zbyt późno przyszła koleżeńska pomoc dla dowódcy 142 eskadry, kpt. Mirosława Leśniewskiego. Po zestrzeleniu „stukasa” został ranny w bark, a zbiornik z paliwem stanął w płomieniach. Ponieważ działo się to tuż nad ziemią, musiał lądować przymusowo. Samolot skapotował i z trudem tylko udało się pilotowi z niego wydostać. Nadleciał wówczas niemiecki myśliwiec i ostrzelał rannego pilota oraz spieszących mu na pomoc ludzi, wreszcie przepędzony został przez polski samolot. Kpt. Leśniewski zmarł w szpitalu.

Zaciekłość walk niech zilustrują dwa fakty: pchor. Karol Pniak tak długo atakował Junkersa, że zaraz po zestrzeleniu go musiał lądować z braku paliwa. Natomiast na maszynie ppor. Pisarka naliczono po walce 82 przestrzeny; nic nadawała się już do użytku. Gdy jeden z mechaników wszedł do stojącego na ziemi samolotu i nacisnął mocniej orczyk, pękła linka sterowa. Gdyby stało się to w powietrzu...

Dywizjon zainauguował tego dnia nowy rodzaj działań. Wobec braku pewnych wiadomości o postępach Niemców jeden z kluczy stale obserwował obszai\* na północ od Bydgoszczy. Samoloty P. U były jedynymi, któ\*x\*e mogły przeprowadzać tego rodzaju akcje także w rejonach intensywnej działalności nieprzyjacielskiego lotnictwa myśliwskiego, dlatego też, wobec coraz większej przewagi Luftwaffe w powietrzu, „pezetele” coraz częściej używano do rozpoznania.

Dzień ten skończył się tragicznie dla lwowskiego dywizjonu myśliwskiego z Armii „Łódź”. W godzinach przedpołudniowych, gdy na lotnisku pozostały tylko dwa gotowe do lotu samoloty, a w trzech innych uzupełniano paliwo i amunicję, ukazał się rozpoznawczy

Dornier. Klucz alarmowy wystartował, ale natychmiast zaatakowany został przez eskadrę Me-109 D.

Ppor. Zdzisław Zadroziński — który rankiem tego dnia zestrzelił już jednego Dorniera — został ranny i z unieruchomionym silnikiem lądował na pobliskim polu. Zdążył jeszcze wyskoczyć z maszyny, która została ostrzelana i zapalona przez Niemców. Lądować próbował także — ranny zapewne — por. Tadeusz Jeziorowski. Osaczony tuż nad ziemią przez Messerschmitty, zginął w rozbitym samolocie. Nie mając już przeciwników w powietrzu, Niemcy spokojnie zniszczyli znajdujące się na lotnisku samoloty (zawiodła miejscowa obrona przeciwlotnicza). Dywizjon, liczący już tylko 5 maszyn, przestał się liczyć jako jednostka bojowa.

4 września był dniem największego wysiłku lotnictwa bombardującego. Brygada bombowa wykonała ponad 50 lotów, w tym 5 wypraw bombowych i szereg lotów z zadaniem rozpoznania celów przed nalotami.

I tym razem polskie samoloty miały atakować pojedynczymi kluczami. Zamierzano w ten sposób bardziej zaabsorbować Niemców i zwolnić tempo marszu XVI korpusu pancernego, dochodzącego już do słabo obsadzonego odcinka linii głównego oporu Armii „Łódź”. Taktyka ta, ryzykowna w odniesieniu do „Karasi”, miała jeszcze mniej sensu, gdy stosowały ją „Łosie”. Te średnie bombowce, nadające się doskonale do nalotów na cele nieruchome czy skupiska pojazdów, nie mogły osiągnąć wiele atakując znajdujące się w ruchu oddziały motorowe.

Rano wystartowało dziewięć kluczy „Łosi”. Pierwsze z nich dopadły w lesie koło Radomska pododdziały 35 pułku czołgów z 4 dywizji pancernej oraz 14 dywizji piechoty. Niektóre z atakowanych jednostek meldowały po nalocie o stratach sięgających 28%/o. Nad ce-

lem zestrzelony został samolot z XV dywizjonu, drugi, uszkodzony, lądował pod Warszawą.

Podczas ataku samolotów z X dywizjonu nadleciał zespół Messerschmittów. Zaatakowany przez nie klucz nie dał się zaskoczyć, przyjęty skoncentrowanym ogniem myśliwiec opadł korkociągiem w dół. Inny klucz nie miał już tyle szczęścia: zaatakowany w momencie zrzucania bomb — leci się wtedy po prostej — stracił jednego z „Łosi”.

Po powrocie do bazy lotnicy dowiedzieli się, że lotnisko ich było w tym czasie celem nalotu. Dowódca X dywizjonu, ppłk Józef Werakso, usiłował w związku z tym uzyskać zgodę Naczelnego Dowództwa Lotnictwa na natychmiastowe przebazowanie jednostki, otrzymał jednak odpowiedź odmowną. W tej sytuacji najważniejsze było zmontowanie nowej wyprawy bombowej, tym razem na cele rozpoznane w rejonie Wielunia. Były to zmotoryzowany pułk SS „Leibstandarte Adolf Hitler” i oddziały z 1 dywizji lekkiej, które nie zetknęły się jeszcze z polskim lotnictwem. Nalot zaskoczył je w marszu, ponieśli spore straty, tym bardziej że samoloty przeszły następnie do lotu koszącego, ostrzeliwując cele z broni pokładowej.

Niemcy wezwali na pomoc myśliwce. W toku walk powietrznych zestrzelony został jeden „Łoś” i jeden Me-109. Skaczący ze spadochronem strzelec pokładowy plut. Aleksander Danielak został w momencie skoku przyparty przez pęd powietrza do statecznika. Otworzył spadochron, który odciągnął go od spadającej maszyny. Obserwator, ppor. Kazimierz Dzik, i pilot, pchor. Feliks Mazak, ponieśli śmierć w płonącym „Łosiu”, usiłując posadzić go na ziemi.

Pilot i strzelec pokładowy drugiego „Łosia” stwierdzili, że uszkodzone podwozie nie da się po wypuszcze-

niu zablokować, a nie chcąc demaskować położenia lotniska, lądowali „na brzuchu” w terenie.

Jak się wkrótce okazało, ta ostrożność i poświęcenie były już niepotrzebne. Wkrótce po powrocie dywizjonu z lotu bojowego nad lotniskiem Kuciny ukazało się kilkanaście Heinkli. Zarządzono natychmiastowy start dziewięciu sprawnych maszyn, ale dwie pozostały na zrytym bombami lotnisku. Zniszczeniu uległo również wiele samochodów, składy bomb i paliwa. Uratowane samoloty przeleciały na lądowisko pod Grójcem.

XV dywizjon zbombardował po południu raz jeszcze Niemców na północ od Radomska, a sześć „Karasi” VI dywizjonu w godzinach przedwieczornych oddziały Dywizji Pancerniej „Kempf” i ciężką artylerię między Ciechanowem a Pułtuskim. Był to bardzo skuteczny nalot; wróg poniósł dotkliwe straty w sprzęcie. Samoloty powracały do bazy już po zmierzchu i jeden z nich uszkodzony został przy lądowaniu.

Ogółem brygada utraciła tego dnia 9 „Łosi” i 2 „Karasi”. Części strat można by było zapewne uniknąć, gdyby Naczelne Dowództwo skierowało do osłony bombardowców stojący beczynnie pod Dęblinem krakowski dywizjon myśliwski.

Na obszarze północnego Mazowsza atakowało nieprzyjaciela tego dnia także i lotnictwo armijne. 41 eskadra rozpoznawcza z Armii „Modlin” otrzymała polecenie zbombardowania niemieckich oddziałów między Ciechanowem a Przasnyszem. Ze względu na rozmiękłą nawierzchnię lotniska „Karasi” zabrały tylko po 200 kg bomb. Mimo to jedna maszyna nie zdołała oderwać się od ziemi, a druga rozbiła się przy starcie. Cztery pozostałe wykonały zadanie, mimo ataku kilku niemieckich myśliwców. Przy lądowaniu jeden samolot zniósł podwozie przestrzelone podczas walki. Kosztem trzech samolotów uzyskano nikłe wyniki, gdyż sytuacja

na ziemi była zagmatwana i trudno było odróżnić oddziały własne od nieprzyjacielskich. Klucz „Karasi” z 51 eskadry SGO „Narew” zbombardował wykrytą koło Chorzeli kolumnę pojazdów.

Rozpoznanie lotnicze było już na ogół mniej skuteczne niż w pierwszych dniach, na co wpłynęła zarówno rosnąca przewaga Luftwaffe, jak również poniesione poprzednio straty. Załoga ppor. Włodzimierza Pfliegera z 42 eskadry wykryła w majątku Nowy Dwór w pobliżu Koronowa znaczną liczbę pojazdów. Zaatakowało je później sześć „Karasi”. Mimo silnej obrony przeciwlotniczej, na Niemców spadły celne bomby, powodując straty w ludziach i sprzęcie. Było to zapewne miejsce postoju sztabu wielkiej jednostki.

Niemcy stracili 4 września nad Polską prawie 20 samolotów, 2 tego 8 w walkach powietrznych. Lotnictwo polskie — przeszło dwa razy tyle: 42 maszyny (najwyższe straty w całej kampanii) — m. in. 10 zestrzelonych w walkach, 7 przez nieprzyjacielską obronę przeciwlotniczą, a 5 zniszczonych na lotniskach (były to pierwsze samoloty eskadr bojowych zniszczone na ziemi). Dwa samoloty tego dnia zostały strącone przez własne oddziały.

## 5 WRZEŚNIA (wtorek)

### Komunikat Sztabu Naczelnego Wodza nr 5:

Nieprzyjacielskie *lotnictwo w ciągu dnia dzisiejszego prowadziło dalej działania nękające na całym terytorium państwa, bombardując mosty, stacje kolejowe i uchodźców na drogach. Nasze lotnictwo w dalszym ciągu skutecznie bombardowało ponceme kolumny*

*nieprzyjaciela w rejonie Ciechanowa i na kierunku Radomska.*

*Straty nieprzyjacielskiego lotnictwa: w dniu wczorajszym stracili 14 samolotów. Straty lotnictwa własnego: 6 samolotów nie wróciło do baz*

OKW komunikuje:

*Ataki niemieckiego lotnictwa spowodowały ponownie silne zakłócenia na nieprzyjacielskich szlakach komunikacyjnych i tyłowych połączeniach. Dworce: Zduńska Wola, Skarżysko, Toruń i Września płoną; przerwano liczne linie kolejowe. Lotnictwo polskie nie pojawiło się nigdzie, z wyjątkiem pojedynczych myśliwców nad Łodzią. 5 września nie nastąpiły żadne naloty na niemiecki obszar państwowy*

Wobec zajęcia przez Niemców większości terenów, na których rozlokowane były posterunki obserwacyjne, oraz przerwania łączności — co zdezorganizowało sieć dozoru — dowódca brygady pościgowej, płk Stefan Pawlikowski, zdecydował się na ponowną zmianę taktyki: działanie patrolami zaczepnymi w sile 3—6 maszyn, już tylko tyle wchodziło przeciętnie w skład każdej eskadry.

Dziewięć samolotów ze 112 i 113 eskadr przechwyciło nad Puszcą Kampinoską bombowce nurkujące powracające z Warszawy i mimo przeciwdziałania ze strony próbujących je osłaniać Messerschmittów-110 zestrzeliło dwa „stukasy”<sup>^</sup> Jeszcze jednego „stukasa”<sup>\*\*</sup> wyłuskali nad Babicami — z kierującego się nad stolicę zesp<sup>(^u</sup> — piloci ze 114 eskadry. Walkę z eskortą myśliwską wsparli ich koledzy ze 112 eskadry. Ppor.

« „Robotnik” z 6IX1939 r.

n F. Heiss, *Der Sieg im Osten*, s. 57.

Wiktor Strzembosz po długotrwałej walce zestrzelił Me-110, który rozbił się w Zaborowskim lesie. Uratował się ranny strzelec pokładowy, podoficer Steffens, który po przewiezieniu na stanowisko dowodzenia brygady oświadczył, że zabitym w walce pilotem był dowódca dywizjonu z 1 pułku ciężkich myśliwców, mjr Hammes, doświadczony weteran walk w Hiszpanii.

Mniej szczęścia miała 112 eskadra w godzinach popołudniowych. Pięciu jej pilotów dostrzegło w pobliżu Zakroczymia ciągnącą nad Warszawę wyprawę bombową. Gdy nabierali wysokości przed atakiem, spadły na nich zięjące ogniem Messerschmitty-109. Już w pierwszym zwarciu uszkodzone zostały dwa polskie samoloty. Pchor. Władysław Nowakowski, pomny losu ostrzeliwanych w powietrzu kolegów, otworzył spadochron tuż nad ziemią i przy lądowaniu uszkodził sobie kręgosłup. St. strz. Piotr Gallus lądując przymusowo natrafił na rów melioracyjny i jego maszyna przewróciła się na plecy. Mimo wszystko Polakom udało się zestrzelić jednego Junkersa-87, ale zaatakowani ponownie przez Messerschmitty, stracili samolot; kpr. Ryszard Górecki lądował z przestrzelonym zbiornikiem.

Porażkę tę pomścił klucz ze 111 eskadry wysłany natychmiast w ten rejon. Por. Januszewicz zestrzelił Jednego „stukasa”\*. Niemiecki strzelec pokładowy wyskoczył, ale spadochron zaczepił się o statecznik. Ciągnięty przez spadającą maszynę lotnik zginął od eksplozji bomb własnego samolotu.

Patrolując po południu rejon Wyszkowa 112 eskadra spostrzegła zespół Dornierów, kierujących się w stronę Warszawy. Klucz por. Stefana Okrzei zaatakował jedną trójkę, klucz por. Wacława Łapkowskiego — następną. Niemcy próbowali odstraszyć naszych gęstym ogniem. Spod o^ony silnika samolotu por. Okrzei buchnął dym, odpadło skrzydło, maszyna wpadła w korko-

ciąg i płonąc runęła na ziemię. Tak poległ młodszy brat jednego z bohaterów polskiego ruchu robotniczego, straconego na stokach Cytadeli za zamach na oberpo' licmajstra carskiej policji. Po wojnie we wsi Kręgi Stare miejscowe społeczeństwo wzniosło symboliczny pomnik w miejscu, gdzie spacił samolot. Pozostali nasi piloci walczyli dalej. Zaskoczeni tym Niemcy zawrócili na północ, tracąc jeden bombowiec, który lądował przymusowo koło Pułtuska.

Brygada zestrzeliła tego dnia osiem nieprzyjacielskich samolotów, przy stracie czterech własnych. Ten korzystny stosunek przypisać należy w dużej mierze szybko rosnącemu doświadczeniu pilotów, dla których — jak się wyraził jeden z nich — dzień walk znaczył tyle co tydzień szkolenia w czasie pokoju. Niemniej zaciekłość, z jaką walczyli, w zestawieniu z liczebną, a przede wszystkim jakościową przewagą niemieckiego sprzętu, była powodem tego, że wracali z lotów całkowicie wyczerpani, nieraz ostatkiem sił doprowadzając samolot do lotniska.

Mimo kończącego się zapasu paliwa krakowski dywizjon przez cały dzień patrolował odcinek Wisły między Dęblinem a Puławami. Około południa wszystkie samoloty wystartowały w celu przechwycenia wyprawy bombowej. Zestrzelono jednego Dorniera, ale dwa polskie myśliwce nie powróciły do bazy.

Od 5 września znacznie zmalała siła uderzeniowa i działalność brygady bombowej. Przyczyną były straty w sprzęcie i chaotyczna praca Naczelnego Dowództwa Lotnictwa, np. oddzielenie części jednostek od ich rzutów kołowych, a co za tym idzie — dłużej trwające naprawy sprzętu i coraz gorsze zaopatrzenie.

Nie wiodło się X dywizjonowi. Przebazowywał się on z powrotem na dębliński węzeł lotnisk. Z powodu braku obsługi nie wszystkie samoloty, które poprzed-



niego dnia wylądowały w Drwalwie pod Grójcem, zdołały stamtąd odlecieć. Kilka musiało pozostać na ziemi oczekując na przybycie wykwalifikowanego personelu. Przy starcie z lotniska Kuciny rozbił się i spalił jedyny zdalny do lotu „Łoś”. Dwa transportowe „Fokkery”, zaatakowane podczas przelotu przez niemieckie myśliwce, zostały uszkodzone i rozbiły się podczas przymusowych lądowań.

XV dywizjon mógł wysłać w celu zbombardowania niemieckich czołgów na szosie Radomsko—Rozprza już tylko dwa klucze „Łosi”. Była to dziewiąta, ale i ostatnia akcja brygady przeciwko XVI korpusowi pancernemu. Jego oddziały rozpoczęły tego dnia bój na przedpolach Piotrkowa, rozproszyły się i wtopiły w teren, a częściowo i przemieszały z polskimi, nie stanowiąc dogodnego celu dla bombowców.

Coraz więcej uwagi poświęcać zaczęło nasze dowództwo kierunkowi północnemu, gdzie siły niemieckie przystąpiły do forsowania Narwi. XV dywizjon z brygady bombowej przeprowadził dwoma samolotami zbrojne rozpoznanie, w czasie którego zrzucano bomby na zgrupowania pojazdów w rejonie Pułtuska. „Łosie” zaatakowane tu zostały przez Me-109, ale strzelcom pokładowym udało się zestrzelić jednego z napastników. W ten sam rejon skierowano wyprawę bombową 55 eskadry. Jej pięć samolotów zbombardowało niemieckie kolumny pancerno-motorowe między Ciechanowem a Nasielskiem. Pozostałe „Karasje” brygady wykonywały loty rozpoznawcze.

Napotykać coraz silniejsze przeciwdziałanie przeciwnika nasze lotnictwo rozpoznawcze zmniejszyło na ogół w tym dniu promień swego działania — choć jedna z załóg 31 eskadry latała nad Słowacją — ograniczając się na ogół do rozpoznania taktycznego. Miało to pociągnąć za sobą fatalne następstwa: uwadze polskich

sztabów uszedł zarówno zwrot gros niemieckiej 4 armii ku Narwi (poprzednio kierowała się ona w strony Wisły), jak również odejście sił pancerno-motorowych XIX korpusu sprzed frontu Armii „Pomorze” ku przeprawom na dolnej Wiśle i dalej, ku Prusom Wschodnim.

Straty stron walczących wyniosły 5 września: niemieckie — około 15 samolotów, z tego 11 w walkach powietrznych; polskie — 18 samolotów, m. in. 3 w walkach, 4 zestrzelone przez obronę naziemną przeciwnika, a 1 przez własne oddziały. 41 eskadra rozpoznawcza dostała w Warszawie uzupełnienie — dwa samoloty PZL-43 (udoskonalona wersja „Karasia”) z serii przeznaczonych na eksport do Bułgarii.

## 6 WRZEŚNIA (środa)

Komunikat Sztabu Naczelnego Wodza nr 6:

*W ciągu całego dnia samoloty nieprzyjaciela dokonywały w dalszym ciągu bombardowania naszych wojsk, linii komunikacyjnych i tyłów. Wczoraj kilkakrotnie bombardowana była Warszawa. Nasze lotnictwo bombardowało nieprzyjacielskie kolumny pancerne.*

*Straty lotnictwa nieprzyjacielskiego: we wczorajszych walkach zestrzelono 15 samolotów, straty lotnictwa naszego — 6 samolotów (...)*

OKW komunikuje:

*Ws: pierane skutecznymi atakami lotnictwa, wojska lądowe prowadziły energiczny pościg za ustępującym*

« „Robotnik” z 7IX 1939 r.

wrogiem *Luftwaffe* atakowała i rozproszyła zdecydowanymi atakami z lotu koszącego cofające się kolumny nieprzyjaciela. Kontynuowano naloty na urządzenia kolejowe, dworce i mosty, przy czym ciężko uszkodzono mosty na Wiśle na południe od Warszawy. Warszawski Dworzec Zachodni stoi w płomieniach<sup>^^</sup>.

Był to dzień intensywnych działań brygady pościgowej. Wczesnym rankiem poszczególne patrole zwalczały niewielkie zespoły niemieckiego lotnictwa w rejonie Serocka, Zegrza, Babcin, Góry Kalwarii i nad Saską Kępą. III dywizjon przechwycił następnie mieszaną grupę złożoną z kilku eskadr Dornierów-17 i Junkersów-87, eskortowanych przez Messerschmitty. Walki rozgorzały w rejonie Żyrardowa, toczyły się nad Grodziskiem i Nadarzynem, przenosząc się nad stolicę. Zestrzelono w sumie pięć niemieckich samolotów.

W tym dniu brygada po raz pierwszy otrzymała zadania nie związane bezpośrednio z obroną Warszawy. Na polecenie Naczelnego Dowództwa przeprowadzono po południu „wymiatanie” w obszarze: Łódź—Uniejów—<sup>^</sup>Koło—Ślesin, tj. w luce między armiami „Łódź” a „Poznań”. 19 samolotów z obydwu dywizjonów rozdzieliło się nad Kutnem, lecąc do przydzielonych sobie sektorów. Zaraz po tym manewrze 113 eskadra zawiadomiła przez radio o spostrzeżeniu kilkudziesięciu bombowców ze słabą eskortą myśliwską, lecących poniżej na kursie spotkaniowym.

Wywiązała się walka, która z rejonu Kutna przeniosła się nad Łowicz i Sochaczew. Po pierwszym uderzeniu polskich myśliwców nieprzyjacielska wyprawa, która początkowo zwarła jeszcze bardziej swe ugrupowanie, rozbiła się na drobne grupki. Część samolotów

zrzuciła bomby nad polami i zawróciła na zachód. Po kilkunastu minutach nadleciały samoloty III dywizjonu, wzmacniając siły atakujących. Zamieszanie w niemieckich szykach było tak wielkie, że w pewnej chwili zderzyły się i eksplodowały w powietrzu dwa bombowce. Wielu Niemców ratowało się na spadochronach. Jeden z polskich pilotów meldował później, że wpadł na wiszącego w powietrzu lotnika, który prawdopodobnie zginął.

St. strz. Mieczysław Adamek zaatakował Dorniera i ostrzeliwał go tak zapamiętale, że nie dostrzegł Messerschmitta, którego pociski niemal rozniosły „jedenastkę”. Polak wyskoczył ze spadochronem i wylądował w pobliżu szczątków „swojego” Dorniera. Przy pomocy miejscowej ludności wziął do niewoli jego załogę, odprowadził do najbliższego posterunku policji, po czym zarekwizowanym samochodem wrócił na lotnisko.

Po walce luźny ciąg polskich samolotów kierował się już ku macierzystym lotniskom, gdy między Bzurą a Błoniem napotkał wracający po bombardowaniu dywizjon nurkowców. Nasi piloci rzucili się do ponownego ataku. Do bazy powrócili tylko ci, którzy wystrzelali całą amunicję lub lecieli na ostatnich litrach paliwa. Samoloty lądowały potem pojedynczo, często na ostatnich niemal obrotach silnika.

Wcześniej myśliwce brygady wykonały jeszcze jedną akcję na rzecz Naczelnego Dowództwa, rozpoznając rejon południowego skrzydła Armii „Łódź” i przynosząc wiadomości o postępach Niemców koło Tomaszowa Mazowieckiego.

Brygada pościgowa odniosła w tym dniu swój największy sukces, zestrzeliwując aż 15 samolotów. Miał to być ostatni akt zmagania w obronie stolicy. Wynik ten ma szczególną wymowę, gdyż osiągnęły

go zdziesiątkowane eskadry-widma; po zmniejszeniu liczby sprawnego sprzętu na każdy samolot przypadało dwóch—trzech pilotów i problemem dla dowódców stało się sprawiedliwe rozdzielanie zadań, gdyż każdy chciał wziąć udział w walce.

Duch bojowy pozostał nadal znakomity, mimo straty w tym dniu siedmiu samolotów. (Zaginęli: pchor. Roman Stoga i plut. Mieczysław Kaźmierczak). Toteż przekazany wieczorem rozkaz przebazowania brygady w rejon Lublina przyjęto początkowo z niedowierzaniem, a potem z rozgoryczeniem. Wywołał on wiele domysłów i komentarzy.

W tym dniu piękne sukcesy odnieśli także lotnicy z innych jednostek myśliwskich. W dywizjonie toruńskim dzień zaczął się od akcji rozpoznawczej: chodziło o stwierdzenie, czy — i w jakich miejscach — nieprzyjaciel przeprowia się przez Wisłę między Grudziądem a Fordonem. Wysłana w tym celu para myśliwców nie tylko wykryła most pontonowy koło Chełmna, ale i skutecznie ostrzelała zdążających ku niemu Niemców.

Dywizjon osłaniał następnie mosty w Toruniu, którymi wycofywały się oddziały 4 dywizji piechoty. Wykonywano to w ten sposób, że co godzinę zmieniały się nad miastem zespoły samolotów. Około godz. 10.00 dowodzący 142 eskadrą por. Jerzy Słoński dostrzegł kilkanaście bombowców nurkujących, które zaatakowano w odległości 10 kilometrów od Torunia.

Zaraz po pierwszym ataku Junkersy rozproszyły się, a większość zrzuciła bomby, nie dolatując do celu. Przemarsz oddziałów piechoty przebiegał spokojnie. W toku zaciętych pojedynków zestrzelono dwa „stukasy”. Pierwszego stracił por. Pisarek. Samolot pchor. Zygmunta Drybańskiego, który zestrzelił drugiego z nich, został trafiony serią pocisków; zapalił się zbiornik paliwa. Ranny w rękę pilot zdołał go wyrzucić, po

czym ze stojącym śmigłem wylądował na łasze wiślanej. Maszyny nie udało się już stamtąd zabrać.

Po południu dowodzący teraz toruńskim dywizjonem kpt. Tadeusz Eolski zestrzelił w pobliżu Solca rozpoznającego Henschla-126. Miało to być ostatnie, dwudzieste pierwsze zwycięstwo dywizjonu. Z rozkazu Naczelnego Dowództwa opuścił on rejon działań Armii „Pomorze” i został skierowany pod Lublin, aby połączyć się z brygadą pościgową.

Na lotniska w Lubelskiem odleciał także dywizjon lwowski. Dywizjon krakowski przez cały dzień patrolował środkową Wisłę.

Aktywnie działał również dywizjon poznański. Od świtu wykonywano patrole dla osłony przegrupowujących się jednostek Armii „Poznań”. Wykonywano również loty chroniące samoloty rozpoznawcze, które bez tej osłony nie mogły się zapuszczać nad rejon styku z Armią „Łódź”, gdzie Luftwaffe operowała wyjątkowo intensywnie.

Okolo południa doszło do walki dwóch kluczy z grupą Heinkli, bombardujących magistralę kolejową między Słupcą a Koninem. Zestrzelono trzy bombowce przy stracie jednego samolotu. W rejonie Koła klucz alarmowy zaatakował Dornieri, bombardujące węzeł kolejowy Barłogi. Po rozbiciu szyku przeciwnika myśliwce skupiły swą uwagę na jednym z Dornierów, który uciekał lecąc tuż nad ziemią. Ppor. Paweł Łuczyński trafił go wreszcie celną serią: za Niemcem wykwitła smuga dymu. Pragnąc „wykończyć” przeciwnika, nasz lotnik oddał jeszcze jedną serię i przechylił zbyt mocno samolot w skręcie, zawadzając o wysokie drzewo. „Pezetelka” roztrzaskała się o ziemię, pilot zginął, ale w chwilę później spadł i Dornier.

Dowódca lotnictwa Armii „Poznań”, płk Stanisław Kuźmiński, po porozumieniu się z gen. dyw. Tadeuszem

Kutrzebą, odmówił wykonania polecenia przewidującego przekazanie dywizjonu myśliwskiego i eskadry rozpoznawczej do dyspozycji Naczelnego Dowództwa. Dzięki temu Armia „Poznań” do końca bitwy nad Bzurą mogła liczyć na wsparcie ze strony swych lotników.

W dawnym wojsku austriackim istniał order Marii Teresy, nadawany za niewykonanie rozkazu pod warunkiem wykazania osobistego męstwa lub uzyskania niezaprzeczalnych korzyści taktycznych. Gdyby podobne odznaczenie istniało i u nas, płk Kuźmiński zasługiwałby na nie w zupełności.

Samoloty brygady bombowej wykonały szereg lotów rozpoznawczych, a najaktywniejszy w tym dniu był XV dywizjon. Około południa dwa klucze „Łosi” zaatakowały niemieckie oddziały między Makowem a Różanem. Pierwszy skutecznie zbombardował należący do Dywizji Pancerniej „Kempf” dywizjon pułku artylerii SS. Drugi — po zrzuceniu bomb na czołgi tejże dywizji — zaatakowany został przez Messerschmitty. Mimo zacieklej obony wszystkie trzy „Łosie” zostały zestrzelone, a większość lotników zginęła lub odniosła rany.

Po południu wysłano w ten sam rejon jednego „Łosia” na lot rozpoznawczy połączony z bombardowaniem. Po wykonaniu zadania załoga dostrzegła niemiecki balon na uwięzi, ostrzelała go i zapaliła. Nasz samolot dostał się jednak pod celny ogień broniących balonu działek przeciwlotniczych. W drodze powrotnej „Łosia” zaatakował samotny myśliwiec. Tym razem ogień naszych strzelców pokładowych był skuteczny i Messerschmitt trafiony przez radiotelegrafistę, kpr. Stanisława Winka, spadł płonąc na ziemię. Polski bombowiec wyszedł z tych akcji poważnie uszkodzony i trzeba go było skreślić ze stanu dywizjonu.

Inne niemieckie oddziały motorowe w tym rejonie

były celem nalotu klucza „Karasi” z 51 eskadry rozpoznawczej SGO „Narew”. Z lotu nie powróciła jedna załoga, r<sup>ę</sup>wie wyprawy bombowe przeprowadziła także 31 eskadra z Armii „Karpaty”. Najpierw cztery, a potem trzy „Karasi” atakowały oddziały 5 dywizji pancerniej w Kieleckiem. Jeden samolot został uszkodzony, lądował przymusowo i trzeba go było spalić, by nie wpadł w ręce nieprzyjaciela. Eskadra otrzymała jednak w tym dniu uzupełnienie: dwa samoloty.

Załogi lotnictwa rozpoznawczego nadal z pełnym poświęceniem wykonywały swe zadania, mimo coraz trudniejszych warunków. 41 eskadra z Armii „Modlin” zrehabilitowała się za słabą aktywność w dniu poprzednim i przeprowadziła pięć lotów. Załoga: por. Czesław Malinowski, ppor. Bolesław Kuzian i pchor. rezer<sup>owy</sup> Alfons Kisielnicki odbyła dwa loty do rejonu Ciechanów—Pułtusk i ostrzelała wroga. Złożona z trzech podchorążych załoga: Leon Ośmiałowski, Władysław Radwański i Stefan Tabaczyński po przeprowadzeniu rozpoznania zestrzeliła — mimo silnej obrony naziemnej — znajdujący się na wysokości 2000 metrów balon na uwięzi. Utracono dwa samoloty: jeden lądował przymusowo po przestrzeleniu zbiornika benzyny, a drugi złamał podwozie przy lądowaniu, mając przestrzeloną dętkę i goleń.

34 eskadra z Armii „Poznań” rozpoznawała ruchy nieprzyjaciela na południowym skrzydle armii. Po przelocie nad rejonem Warty, Sieradza i Zduńskiej Woli „Karaś” dopędzony został przez klucz Messerschmittów i ostrzelany. Por. Jerzy Górecki wyskoczył ze spadochronem z płonącego samolotu, ale Niemcy bestialsko go ostrzelali. Jak stwierdzono potem, miał na ciele liczne rany i lądując na ziemi był już martwy. Kpr. Marian Pingot prawdopodobnie został śmiertelnie trafiony w samolocie. Ocalał tylko kpr. Jan Wil-



kowski, który do ostatka ostrzeliwał napastników, skakał z niewielkiej wysokości i doznał w czasie lądowania kontuzji nóg. Drugi samolot straciła eskadra podczas przebazowania; postrzelony poprzednio „Karaś” przy podchodzeniu do lądowania wpadł w korkociąg i rozbił się.

Załoga por. Franciszka Tarczyńskiego z 36 eskadry obserwacyjnej wystartowała rano z lotniska Niwka koło Kłodawy z zadaniem dotarcia do granicy koło Zbąszynia. Lotnicy mogli zawrócić stamtąd do bazy, ale mieli jeszcze spory zapas paliwa, por. Tarczyński zdecydował się na przedłużenie lotu i dodatkowe penetrowanie rejonu Leszna, Rawicza i Pleszewa. Lot trwał aż 3 godziny i 15 minut. Informacje o położeniu niemieckich oddziałów w tej części Wielkopolski zostały wysoko ocenione w dowództwie Armii „Poznań”.

Wobec użycia 31 eskadry do zadań bombowych cały ciężar rozpoznania na odcinku Armii „Karpaty” musiała wziąć na siebie 56 eskadra obserwacyjna. Wykonano 6 lotów, przywożąc ważne informacje. Z lotu w rejon Bochni nie wrócili: por. Edward Porada i kpr. Michał Piasecki, a powracający znad granicy słowackiej sierż. Jan Czarnecki, mimo ciężkiej rany w rękę i przestrzelonego zbiornika, zdołał doprowadzić swego „Lublina” na lotnisko.

Ppor. Stanisław Ostaszewski i kpr. Szymon Kita zostali koło Tarnowa ostrzelani przez własne oddziały i lądowali przymusowo. Po uszczelnieniu podziurawionego zbiornika drewnianymi kołkami i wypuszczeniu powietrza z drugiej dętki — jedna była przestrzelona — wystartowali ponownie i szczęśliwie wylądowali na lotnisku. Samolot ich był jednakże tak podziurawiony pociskami, że musiano go zdemontować. Nada-

jące się do naprawy elementy odesłano do Lwowa, a resztę zniszczono.

W dniu 6 września Luftwaffe straciła około 30 samolotów, w tym aż 25 w walkach powietrznych, zaś lotnictwo polskie 21 maszyn, z czego siedem w walkach, a pięć strąciła obrona przeciwlotnicza. Znowu dwa samoloty zestrzelone zostały przez własne wojska (obrona przeciwlotnicza zestrzeliła również lecący z Warszawy prototyp samolotu myśliwskiego „Jastrząb”).

Również i w drugim okresie walk nasi lotnicy dzielnie stawiali czoło Luftwaffe. Zaobserwowano, że atakowany nieprzyjaciel często nie wdawał się w walkę, jak w pierwszych dniach, lecz uciekał mimo swej druzgocącej przewagi. To na pozór paradoksalne, lecz prawdziwe zjawisko spowodowane było determinacją i zjadłością Polaków. Nie mając przewagi jakościowej ani liczebnej — mieliśmy moralną.

Brygada pościgowa odniosła znów szereg sukcesów, o czym świadczyć może fakt zestrzelenia w ciągu trzech dni 25 niemieckich samolotów. Swego podstawowego zadania: zabezpieczenia stolicy z powietrza, nie wypełniła, bo przy istniejącej dysproporcji sił przerażało ono jej możliwości. Codzienne straty i wykruśzanie się sprzętu — przy braku uzupełnień — zmniejszyły w końcu jej stan do rozmiarów słabego dywizjonu.

W tym też zapewne należy upatrywać źródeł decyzji Naczelnego Dowództwa o wzmocnieniu jej dywizjonami myśliwskimi z lotnictwa armijnego, które także mogły poszczycić się niejednym sukcesem. Odebranie

osłony powietrznej związkom operacyjnym nie przyniosło zwiększenia skuteczności działań brygady.

Błędem Naczelnego Dowództwa była decyzja o wycofaniu brygady pościgowej z rejonu Warszawy. Powzięto ją zbyt pochopnie, zaś oficjalnym uzasadnieniem były postępy XVI korpusu pancernego na styku Armii „Łódź” i Armii Odwodowej oraz zagrożenie od północy linii Bugu. Rozkaz ten kojarzyć się może jednak także z równoczesnym opuszczeniem stolicy przez najwyższe władze cywilne i wojskowe. Nie można się oprzeć wrażeniu, że od tego momentu Warszawa przestała w ich oczach być obiektem wartym wysiłku obronnego... A tymczasem podwarszawskie lotniska mogła swobodnie wykorzystywać brygada jeszcze przez kilka dni (do 10 września operowały z nich niepokojone przez Luftwaffe ani przez niemieckie wojska naziemne eskadry lotnictwa Armii „Modlin”).

Wycofanie brygady pościgowej było posunięciem co najmniej podwójnie niesłusznym: Warszawa jeszcze przez całe tygodnie pozostała w hierarchii wojny obiektem najwyższej wagi: jako węzeł komunikacyjny i najważniejsza przeprawa przez Wisłę, baza zaopatrzeniowa dla walczących wojsk, a wreszcie jako silny punkt oporu — i właśnie jako taki przyciągała uwagę Luftwaffe. Na Lubelszczyźnie natomiast wroga w powietrzu trzeba było szukać kosztem wzmożonego wysiłku ludzi i zużycia sprzętu, jak również paliwa, o które było coraz trudniej.

Przedwczesne pozbawienie stolicy osłony myśliwskiej, połączone z równoczesną ewakuacją większości broniących jej baterii artylerii przeciwlotniczej, wydało ją praktycznie na łup niemieckiego lotnictwa, które od tego czasu mogło niepokojone przeprowadzać swe niszczycielskie naloty.

Pierwszy z nich nastąpił 9 września, gdy bombowce

nurkujące wspierały natarcie 4 dywizji pancernej na Ochotę 1 Wołę. Następnego dnia bombardowało stolicę 9 dywizjonów, a alarm lotniczy ogłaszano aż 17 razy. I tak już miało pozostać do ostatniego dnia oblężenia, w czasie którego stolica przeżyła ogółem 26 nalotów. Dniem największego nasilenia tych terrorystycznych bombardowań, ofiarą których padły tysiące mieszkańców i bezcenne zabytki, był 25 września, kiedy to na niebie Warszawy pojawiło się 1176 samolotów, które zrzuciły niemal 1000 ton bomb! — dwa razy więcej niż np. podczas późniejszego sławnego nalotu na Coventry

Jakkolwiek dni 4—6 września były okresem największego nasilenia działań brygady bombowej, to jednak trudno wystawić im jednoznacznie pozytywną ocenę. Mimo całego heroizmu lotników i wysiłków personelu technicznego działalność bojowa brygady była niewielka, o czym świadczy wykonanie tylko 61 lotów, a więc średnio każdy z samolotów wykonał tylko jeden lot. Wynikało to głównie z niedostatku systemu obsługi naziemnej i napraw sprzętu. Natomiast analogiczne jednostki po stronie niemieckiej startowały do czterech razy dziennie.

W okresie tym brj^gada zakończyła zwalczanie XVI korpusu pancernego. W ciągu czterech dni akcji 103 samoloty zrzuciły na niego w czasie 9 wypraw około 80 ton bomb. Skuteczność nalotów była ograniczona: zadane wrogowi straty w ludziach i sprzęcie nie były na ogół zbyt dotkliwe, a z powodu przyjętej taktyki nigdy nie nastąpiło równoczesne zatrzymanie większej liczby wojska. Niemniej ataki na tak wrażliwy

Terrorystyczny nalot 500 bombowców na angielskie miasto Coventry w 1940 roku spowodował wyjątkowo duże zniszczenia. Hitlerowska propaganda wprowadziła w związku z tym termin „kowentryzacja”.

cel jak cysterny z paliwem były jednym z powodów tego, że od 3 września Niemcy musieli jednostki korpusu zaopatrywać częściowo z powietrza.

Natężenie działań lotnictwa obserwacyjnego słabło w miarę wyczerpywania się własnych sił i uzyskiwania panowania w powietrzu przez Luftwaffe. Stąd też coraz częstsze wypadki używania do zadań rozpoznawczych samolotów myśliwskich. Mimo mniejszej dokładności był to niejednokrotnie jedyny sposób zdobycia potrzebnych informacji, zwłaszcza tam, gdzie w większych liczbach operowały niemieckie myśliwce.

Stale zmniejszała się także i głębokość penetracji prowadzonej przez nasze samoloty rozpoznawcze, wskutek czego zarówno Naczelne Dowództwo, jak i sztaby poszczególnych związków operacyjnych nie miały już tak jasnego obrazu sytuacji jak w pierwszych dniach wojny.

Lotnicy eskadr rozpoznawczych nadal narażeni byli nie tylko na przeciwdziałanie nieprzyjaciela, ale i na ostrzeliwanie przez własne oddziały, które nękanie atakami Luftwaffe otwierały automatycznie ogień do każdego nadlatującego samolotu.

Występować zaczęły w tych dniach pierwsze objawy niedostatecznego zaopatrzenia, m.in. w paliwo. W coraz trudniejszych warunkach pracował też personel naziemny, toteż obsługa techniczna samolotów z konieczności coraz częściej polegała jedynie na doraźnym doprowadzaniu płatowców i silników do stanu używalności. Taki stan rzeczy nie mógł trwać długo.

Stan techniczny sprzętu pogarszał się także w wyniku przyspieszonego zużycia. Nie osiągały już pełnej mocy silniki, a na skutek rozregulowania urządzeń synchronizujących w samolotach myśliwskich (lub niesprawności amunicji) mnożyły się wypadki przestrze-

lenia Śmigiel. Za zgodą pilotów otwory te zabijano kolkami, klejono, a pęknięcia zabezpieczano drutem!

Straty Luftwaffe w dniach 4—6 września można oceniać na 70 samolotów, z tego 46 zestrzelonych zostało przez naszych lotników (43 przez myśliwce, a 3 przez załogi bombowców). Reszta padła ofiarą naziemnej obrony przeciwlotniczej lub należała do tzw. cichych strat, powstających przy lądowaniach uszkodzonych samolotów, wskutek błędów w pilotażu itp.

Polskie lotnictwo straciło w tym czasie około 80 maszyn, a więc 30% stanu z 4 września. W liczbach bezwzględnych straty były mniejsze niż w pierwszych trzech dniach wojny, poważniejsze za to procentowo. Największe były w lotnictwie rozpoznawczym, najmniejsze tym razem w obserwacyjnym. Część strat związana była z działaniami pierwszych dni: uszkodzone samoloty, doprowadzone do stanu używalności wielkim wysiłkiem mechaników, ale w prymitywnych warunkach technicznych, po kilku lotach odmawiały ostatecznie posłuszeństwa. Uzupełnienia były nadal minimalne: po cztery samoloty dla eskadr rozpoznawczych i obserwacyjnych. Personel latający poniósł na szczęście straty nie przekraczające 10%.

Od początku wojny nasze jednostki bojowe straciły już niemal połowę swego sprzętu, przy czym najdotkliwsze były straty formacji myśliwskich — prawie 55%, a najmniejsze w brygadzie bombowej — około 45%.

NAD RWĄCYMI SI<sup>1</sup> FRONTAMI

Drugi tydzień wojny rozpoczynało polskie lotnictwo w zupełnie innej sytuacji niż na początku działań. Wskutek dotkliwych strat i braku uzupełnień dysponowało już tylko 210 samolotami — 75 myśliwskimi, 50 bombowymi, 35 rozpoznawczymi i 50 obserwacyjnymi — co stanowiło niewiele ponad połowę jego sił z 1 września. Przede wszystkim zaś działać miało teraz w nieporównanie gorszych warunkach.

Postępy niemieckiej ofensywy na wszystkich frontach spowodowały spieszne przebazowania i ewakuacje ze wszystkimi ujemnymi skutkami. Rozpadły się ustalone przed wybuchem wojny ramy organizacyjne. Dopełniały miary nasilające się na tyłach frontu polskiego przejawy chaosu i ogólnego rozprężenia, utrudniające prowadzenie skoordynowanych działań powietrznych.

W nowych rejonach działania szwankowała przede wszystkim łączność i zaopatrzenie, a zjawiska te potęgowały się wciąż na skutek destrukcyjnej działalności Luftwaffe, w jej zasięgu znalazło się teraz już praktycznie całe polskie terytorium.

7 WRZEŚNIA (czwartek)

Komunikat Sztabu Naczelnego Wodza nr 7:

*Nieprzyjaciel w dalszym ciągu bombarduje oddziały wojska, linie komunikacyjne i stacje kolejowe. Na mosty w Warszawie dokonano dziś kilku nalotów. Nasze lotnictwo bombardowało dziś kilkakrotnie oraz ztołczało ze skutkiem naloty (...)*

iS „Robotnik\*\* z 8IX 1939 r.



OKW komunikuje:

*(...) Luftwaffe miała znów decydujący wpływ na znaczne i szybkie sukcesy wojsk lądowych. Interweniowała ona w walkach na ziemi atakami eskadr szturmowych i nurkowych. Rozproszono kolumny marszowe, zablokowano drogi odwrotu przez zniszczenie mostów i przepraw. Kontrataki nieprzyjacielskie udaremnilo już na pozycjach wyjściowych. Mosty na WUle TUI południe od Warszawy są zniszczone, arterie przelotowe samej Warszawy zupełnie zablokowane (...). Dwa niemieckie samoloty zostały zestrzelone nad polskim obszarem, jeden samolot zaginął*

Brygada pościgowa w dniu 7 września w ogóle nie latała. Rzuty powietrzne jej obydwu dywizjonów — 16 samolotów — przebazowały się na nowe lotniska pod Lublinem, gdzie dołączyły do nich dywizjony: toruński, lwowski i 152 eskadry. Natomiast rzuty kawalerii tych jednostek przebijały się dopiero mozolnie po zatłoczonych i bombardowanych szosach ku nakazanym rejonom. Brak było benzyny, na niczym spełzły próby zaimprovizowania sieci dowodzenia, nie przygotowano kwater. Wskutek nieprzyjaznej postawy właścicieli majątku Rudawiec personel jednego z dywizjonów musiał spać w oborach.

Poznański dywizjon wysłał na zagrożone południowe skrzydło Armii „Poznań” silny patrol, który zaatakowany został przez eskadrę Me-110, osłaniających wyprawę bombową. Wywiąztła się zacięta walka, w której nasi lotnicy odnieśli poważny sukces, zestrzeliliując trzy niemieckie samoloty. Pchor. Jan Maliński zestrzelił w ataku czołowym Messerschmitta, ale salwa innego Niemca raniła go i zerwała całe prawie poszycie lewego skrzydła „jedenastki”. Wyprowadzenie \*\*

\*\* P. Heiss, *Der Sieg im Osten*, s. 59.

samolotu z korkociągu było już niemożliwe, lotnik musiał wyskoczyć na spadochronie. Przewieziony do szpitala w Kutnie, spotkał się tam z rannym niemieckim strzelcem pokładowym, który uratował się ze strąconego Me-110. Dwa inne polskie samoloty zostały tak poważnie uszkodzone, że nie nadawały się już do lotu.

Rejon na wschód od Warty był również widownią działań dywizjonu. Już wczesnym rankiem dwa my-

śliwce osłaniały „Karasia” z 34 eskadry, który rozpoznawał niemieckie oddziały zagrażające odsłoniętej flance Armii „Poznań”. Ze względu na znaczenie systematycznych informacji z tego kierunku, parokrotnie w ciągu dnia wysyłano tam pary myśliwców, które znakomicie wywiązywały się z tego zadania, przywożąc aktualne wiadomości o kierunku i szybkości marszu niemieckiej 8 armii.

Siódmy dzień wojny przyniósł ponowne ożywienie działań brygady bombowej. Po wydanym o świcie rozpoznaniu wzbily się w powietrze dwa klucze „Łosi” z XV d5Tvvizjonu. Ich celem były długie kolumny pojazdów Dywizji Pancernej „Kempf” w rejonie Różana nad Narwią. W drodze powrotnej doszło do walki z niemieckimi samolotami. Jeden z nich udało się zestrzelić, ale przymusowo lądował także i jeden „Łoś”. Dowództwo brygady wysłało na pomoc jego załodze kolejno trzy nie uzbrojone samoloty łącznikowe, ale wszystkie zostały po drodze zestrzelone przez aktywne w tym obszarze niemieckie myśliwce.

Oddziały dywizji „Kempf” były również obiektem dwukrotnego nalotu „Karasi” z VI dywizjonu. Na jej oddziały spadło tego dnia ogółem 15 ton bomb. Wiele pojazdów zostało spalonych lub uszkodzonych.

W tym samym czasie II dywizjon obrzucił bombami pod Ozorkowem zmotoryzowany oddział niemieckiej 24 dywizji piechoty obchodzący od północy Łódź. W walce powietrznej zestrzelono wrogi samolot myśliwski. Ogółem brygada wykonała tego dnia 30 lotów.

W nocy na 7 września załoga z Morskiego Dywizjonu Lotniczego: por. Jerzy Rudzki i por. Mieczysław Juszcakiewicz, przez dwie godziny prowadziła obserwację niemieckich jednostek na torze wodnym do Gdyni i w pobliżu Helu. Lot ten wykonano na polecenie

szefa sztabu floty, w związku z oczekiwanym powrotem do bazy naszych okrętów podwodnych. Późnym wieczorem wykonano drugi lot, aby zorientować się, jaka sytuacja panuje na Westerplatte i w rejonie Zatok Gdańskiej. Były to jedyne loty bojowe tego dywizjonu.

Lotnictwo niemieckie straciło 7 września około 10 samolotów, w tym cztery w walkach powietrznych. Straty polskie wyniosły 15 samolotów, z tego cztery utracono w walkach, a dwa na skutek ognia artylerii przeciwlotniczej.

## 8 WRZEŚNIA (piątek)

Komunikat Sztabu Naczelnego Wodza nr 8:

*Lotnictwo nieprzyjacielskie w dalszym ciągu bombardowało oddziały wojska, Unie komunikacyjne i mosty na Wiśle. Poza tym bombardowano szereg miejscowości i centrum Warszawy. Lotnictwo nieprzyjacielskie doznało dalszych strat od dział 150 mm artylerii przeciwlotniczej i naszego lotnictwa myśliwskiego. Lotnictwo nasze bombardowało kilkakrotnie pancerne oddziały nieprzyjaciela (...)*

OKW komunikuje:

*Lotnictwo atakowało przez cały dzień przede wszystkim drogi odwrotowe nieprzyjaciela na zachód i wschód od Wistyl. Działalność polskiego lotnictwa nie uwidoczniła się, z wyjątkiem kilku samolotów nad mostami na Wiśle między Sandomierzem a Warszawą*

» „Robotnik” z 9 IX 1939 r.

>• F. Heiss, *Der Sieg im Osten*, s. 70.



M<sup>r</sup> 4rfL fL ratWiwM  
O pn9t<sup>^</sup> - Uff tffita h

MU<sup>'\*</sup> <sup>P. II •</sup> 4\*4e\*

liL

rZL P. 7 - »tuni> MOlijr n»>

PHc 6rfl 1At StiAhłtw KttiaKAtkl -  
takt«« Aralii

Bombow|c< PZL-37 - »i^ov«eiHBkhO

«»Jtko«ffo



t^D>H

- pr><i8>c<0M dU f<k>4r

*kmśr. fM. fik*  
*t<sup>k</sup>Ui<sup>^</sup> t<sup>^</sup>ktlff*

M•<sup>^</sup>

*SUnk<sup>^</sup> D>«tC<sup>^</sup> lM9ktS*  
*mą mff%ia .UUK«- R. KOI*

<i9 • Wftrtuvk Hfy Mak<v« flfmo\* cvk» •8IH\*ii S» rd|(<ti ^rt M«</) «u O

P^ . pO. *StHm Oktte^ m* *mtUimykki IV. fA*, W«^eM jMKK«kz 4«i»«4ii «i 2 «rw  
« e^mtfe iNlky **Wa lit t krytaly >gkte»»»yj**

T4\* D^r^cr

M tcm jH»«f» i

f\*rk^

«rMb i loUw *9ts PtUkq m* AJIO4M>CIi

^M\*kiirM4ll\*r«k«t9W swUbaM»wo<^hta-UOF»"\*ki\*>»bliiill#

«042M«to *pr*m. BJT. pO. Mietx>ijji«a MfiMikti boMbowrto  
• icatndS ftajwifct} siffltkkli WMlO46II

poteiifęó akfct nftięły Utl< i lotakriJ eł\*f)ł»e<\*s»el»t

*hyh Ams*U«U (z4>tt(e < 1942 r.)

**FZ\^f^ ^tr«&" • ttAolot 0f6lMf» ^«/n»r2tate**

w *wpj^k* r. *p4aM* fpor. *εA*.  
SlABbfa\* *Skthki* (takcie *t* IM r.)

Ilpt *fi*, SUttWtw Cw>w -



*Qrtfn* oAeff^ laniktiit. Pkr>\*fy t 4e>\*4« VI  
*mSi* Atfr«4 fcuke

WMW««C«

v,kk vUMIM)«\*« untiHkm, iUt fM tMH

^ llftiWti,

MiMilify nLaMli\*\* It XIII wyfowtek #tk64r«>\*ois#>iiy<\*

Zw»iU»i\*e u—l»ły «)i|hnlik kfgtili fol\*i)ii

itf\*\*. M«kaAlk 13 p«lkg - płat ROCBM Ko«»hkl

loOikjr^ i4«\ tff^umh m

Kpr. p8. Siymo%KH» i 5^ tktity

f»r. ^:4niM4 PkTMkk«kz - ,^Bt» MiUi  
U **Uatzyy^a^mtf^**

V- •

$U^{\wedge}tm$  M«M«H U«kt«ft

\* lt»f. -

• kf\*.

o pogarszającym się stanie zaopatrzenia lotnictwa może świadczyć meldunek dowództwa brygady pościgowej z tego dnia, stwierdzający, że gotowych do użycia jest tylko 16 samolotów 1 pułku. Pozostałe 24 unieruchomione są z powodu braku paliwa.

Wysiani na patrolowanie — poszczególnymi kluczami — wzdłuż Wisły między Sandomierzem a Grójcem lotnicy dwukrotnie przechwycili niemieckie wyprawy bombowe, niszcząc za każdym razem po jednym samolocie. Ppor. Mirosław Ferić dostrzegł nad Lublinem Henschla-126. Zbliżył się powoli, odciął mu drogę ucieczki w chmury i zaatakował. Po kilku seriach z silnika zaczął wydobywać się dym i maszyna spadła w płomieniach na ziemię.

Był to natomiast tragiczny dzień dla krakowskiego dywizjonu. 121 eskadra wystartowała rano na loty patrolowe i koło Puław natknęła się na niemieckie bombowce. Pognały za nimi dwa klucze. Broniąca mostu polska artyleria przeciwlotnicza otworzyła ogień do bombowców, ale jej pociski rwały się za szybko lecącymi Niemcami. W ten sposób w jej ogień — tym razem celny — dostały się polskie myśliwce. W ciągu kilku sekund trzy „jedenastki” stanęły w płomieniach i spadły na ziemię. Zginęli: dowódca eskadry, kpt. Tadeusz Sędzielowski i kpr. Edward Futro, a kpr. Tadeusz Krieger zdołał uratować się na spadochronie. Pilot czwartego strąconego samolotu lądował na pierwszym napotkanym polu. Maszyna uległa rozbiciu, on sam wyszedł z opresji względnie cało.

Dywizjon poznański już od świtu osłaniał te oddziały, które nie zdążyły zakończyć w ciągu dnia przemarszów. Osłona 2 powietrza była — obok przestrzegania przez wojsko zasad maskowania — jednym z czynników, które umożliwiły Armii „Poznań” zajęcie pozycji wyjściowych do zwrotu zaczepnego znad Bzury i zasko-

czenie Niemców. Wydzielony klucz alarmowy startował kilkakrotnie na odgłos przelatujących niemieckich samolotów i zestrzelił jednego Me-110 i jeden bombowiec.

Brygada bombowa wykonała tego dnia 18 lotów (przy stanie 47 samolotów). Część maszyn była unieruchomiona z powodu braku paliwa, a także braku odpowiedniej liczby personelu naziemnego, który — przerzucany krzyżującymi się rozkazami wyższych dowództw — przebywał częściowo jeszcze na węzle dęblińskim, częściowo zaś na Wołyniu.

Z tych to przyczyn np. XV dywizjon mógł wysłać w celu zbombardowania nieprzyjacielskich wojsk w rejonie Maków—Różan tylko trzy „Łosie”, podobnie jak VI dywizjon — trzy „Karasie”. 55 eskadra bombardowała dwoma kluczami przeprawy na Narwi, a II dywizjon — taką samą liczbą samolotów — niemieckie czołówki zbliżające się do Bugu. Tym razem jednak nasze bombowce nie wyrządziły większych szkód nieprzyjacielowi: po przełamaniu polskiej obrony na linii Narwi, oddziały jego rozproszyły się wśród maskujących ich ruchy lasów.

Passa nie przemyślanych posunięć wyższych dowództw trwała zresztą nadal. X dywizjon otrzymał rozkaz przebazowania z Wołynia na lotnisko Ułęż pod Dęblinem (skąd dopiero przed dwoma dniami odjechał jego rzut kołowy). Nie zbadano przedtem sianu pola startowego i klucz „Łosi” z trudem zdołał wylądować wśród nic zasrpanych lejów po bombach. Jeden samolot został uszkodzony i trzeba go było wyeliminować z dalszych walk.

Dysproporcje między stanem technicznym samolotów a liczbą wykonanych przez nie lotów, uwidaczniający się coraz bardziej brak koncepcji w dyspono-

waniu brygadą — w połączeniu z nastrojami lotników, którzy się rwali do walki — leżały u podstaw jedynej w czasie wojny niesubordynacji. Personel latający XV dywizjonu zwrócił się do mjr. Stanisława Cwynara z żądaniem przeprowadzenia nalotu na port w Królewcu. Podwieszono już nawet bomby i zatankowano odpowiednie ilości paliwa. Napięcie rozładowała osobista interwencja dowódcy brygady, płk. Władysława Hellera, który odwołał się do poczucia obowiązku lotników, dowodząc przy tym, że bezpośrednie akcje przeciwko niemieckim oddziałom motorowym przynoszą w danym momencie większe korzyści.

Nasi lotnicy kontynuowali loty rozpoznawcze na wszystkich odcinkach frontu. Ich celem były teraz nie tylko ruchy wojsk nieprzyjaciela — ale i własnych. Wyniki rozpoznania z powietrza niejednokrotnie stały się dla polskich dowództw jedynymi informacjami o położeniu sąsiadów czy losach niektórych jednostek.

Niemcy stracili 8 września nad Polską ok. 10 samolotów, w tym pięć w walkach powietrznych. Polacy — 12 samolotów, po trzy w walkach powietrznych i od ognia niemieckiej obrony przeciwlotniczej. Polska artyleria pobiła w tym dniu smutny rekord, zestrzeliwując aż pięć własnych samolotów.

## 9 WRZEŚNIA (soboU)

Komunikat Sztabu Naczelnego Wodza nr 9:

*Lotnictwo nieprzyjacielskie kontynuowało bombardowanie naszych wojsk, Unii komunikacyjnych i sze\**

*regu mżejscotcoict, a poza tym ewakuującą si<sup>^</sup>ność (...)*

OKW komunikuje:

*Lotnictwo zablokowało nalotami linie kolejowe i drogi prowadzące z Warszawy na wschód i południowy wschód. Atakowano także w tym rejonie różne inne obiekty. Podczas nalotu na Lublin niemieckie zespoły bombowców i myśliwców zestrzeliły w walkach powietrznych 7 polskich samolotów, a 8 uszkodziły na ziemi. Jednostki lotnicze skutecznie interweniowały w walkach oddziałów lądotoych koło Radomia i między Narwią a Bugiem*

Klucze alarmowe brygady pościgowej kilkakrotnie stawały do walki z ciągnącymi nad Lublin wyprawami bombowymi, przeważnie nie mogły jednak nawiązać kontaktu z nieprzyjacielem, gdyż start następował zbyt późno, dopiero po dostrzeżeniu nadlatujących Niemców. Najwięcej szczęścia miał klucz por. Wacława Łapkowskiego ze 112 eskadry, który zestrzelił jednego Heinkla. Zaatakowany przez niemiecką osłonę myśliwską Łapkowski lądował przymusowo z uszkodzonym silnikiem na lewym brzegu Wisły, naprzeciwko Puław. Udało mu się uniknąć spotkania z podchodzącymi tam już Niemcami i w kilka godzin później powrócił na lotnisko.

Pod wpływem alarmujących wiadomości ze sztabu Armii „Lublin” oraz — przypadkowego zapewne — zbombardowania jednego z lotnisk dowódca brygady pościgowej zarządził przebazowanie jej na Wołyń. Start dywizjonów przeciągnął się do wieczora i ostatnie maszyny siadały na lotnisku już o zmroku. Jeden

« „Robotnik” z 10IX 1939 r.

» F. Heiss, *Der Slcg itn Osten*, s. 78



z kluczy dywizjonu toruńskiego lądował omyłkowo na polu, na którym dostrzegł polski samolot, poważnie uszkodzone zostały dwie maszyny.

Podczas przelotu na nowe lotnisko dywizjon poznański pozostawił na starym lądowisku jeden klucz. Nie mogąc się doczekać niemieckich samolotów, ppor. Lech Grzybowrki wystartował i wkrótce napotkał samotnego Me-110. Wykorzystując zwrotność swej „jedenastki” najpierw unieszkodliwił Strzelca pokładowego, a następnie zapalił Messerschmitta.

Para samolotów wracająca z lotu patrolowego zaatakowana została przez kilka Messerschmittów. Samolot pchor. Witolda Jaroszki stanął w płomieniach. Spadochron nie zdążył się otworzyć i pilot zabił się. Uszkodzony został także drugi polski samolot.

Akcją czterech „Łosi” i trzech „Karasi” zakończyła brygada bombowa swoje działania przeciwko niemieckim wojskom kierującym się z Prus Wschodnich na południe. Przeprowadzono ogółem 13 nalotów, ale mniej intensywne niż przeciwko XVI korpusowi pancernemu: wzięło w nich udział 65 samolotów zrzucając około 45 ton bomb.

Brygada otrzymała po raz pierwszy uzupełnienia. Było to 9 „Łosi” z bazy w Mała.-;zov.MCzach. Radość nie trwała jednak długo: samoloty nadeszły bez uzbrojenia, z niekompletnymi przyrządami pokładowymi. Wprawdzie mechanicy wzięli się natychmiast do usuwania braków, ale doprowadzenie maszyn do stanu gotowości bojowej musiało potrwać parę dni.

Ilustracją pracy niezmordowanego lotnictwa rozpoznawczego w tym okresie może być kilka przykładów. 41 eskadra wykonała w tym dniu 5 lotów, dostarczając dowództwu Armii „Modlin” cennych wiadomości o przemarszach niemieckich wojsk na obszarze Mazowsza. Tego rodzaju meldunki po/wały dowódcom

związków operacyjnych zorientować się w położeniu zwłaszcza niemieckich jednostek pancernych i zmotoryzowanych.

Samoloty eskadr obserwacyjnych Armii „Pomorze”, korzystając ze słabszej działalności LutlwaFFE nad środkową Wisłą, wykonywały loty nawet na odległość 100 kilometrów w głąb zajętego przez Niemców terytorium. Niezależnie od tego „Lublina” tych eskadr wykorzystano do zrzucania — wydanych na polecenie gen. dyw. Władysława Bortnowskiego — ulotek wzywających ludność cywilną do zaprzestania nie kontrolowanej ewakuacji. Miało to na celu zmniejszenie liczby uciekinierów masowo blokujących drogi, hamujących przemarsze wojsk i narażonych na ataki z powietrza. Skutek był jednak odwrotny, gdyż powszechnie sądzono, że są to ulotki zrzucane przez Niemców w celach dywersyjnych.

„Lublin” z 36 eskadry obserwacyjnej Armii „Poznań” po przeprowadzeniu rozpoznania w rejonie miejscowości Warta dostał się w ogień artylerii przeciwlotniczej i rozpadł się w powietrzu. Ciężko ranny obserwator, por. Zdzisław Mutkowski, zginął pod jego szczątkami. Pilot, kpr. Ignacy Przewoźny, wyskoczył ze spadochronem, ukrył się przed Niemcami, a następnie na piechotę przedostał się do własnych oddziałów.

Organizacja rozpoznania komplikowała się coraz bardziej. Dla sztabu Naczelnego Wodza pracowały także i jednostki armijne. Załoga por. Józefa Warońskiego z 31 eskadry Armii „Karpaty” wyniki rozpoznania przepraw na Wiśle między Krakowem a Sandomierzem zawiozła najpierw do siedziby Naczelnego Dowództwa w Brześciu nad Bugiem, a dopiero potem powróciła na macierzyste lotnisko Cieszanów. W dro-

dzie powrotnej zaatakowana została przez Messerschmitta 110, ale zdecydowała umknąć, zniżając lot do ziemi.

Straty niemieckie wyniosły 9 września około 5 samolotów, w tym dwa zestrzelone w walkach. Strona polska straciła 7 maszyn, w tym jedną w walce powietrznej, a trzy zniszczone ogniem z ziemi.

## 10 WRZEŚNIA (niedziela)

Komunikat Sztabu Naczelnego Wodza nr 10:

*Lotnictwo niemieckie kontynuowało akcji bombardowania*

OKW komunikuje:

*Lotnictwo w dalszym etapie skutecznie atakowało linie kolejowe i szosy na wschód i południowy wschód od Warszawy oraz w rejonie Lwowa i między Lublinem a Chełmem, niszcząc tam kolumny i transporty wojskowe. We Lwowie zniszczono Dworzec Wschodni (...)\* \*\*.*

Znów dzień bezczynności brygady pościgowej, i to w czasie, gdy na niebie liczył się każdy polski samolot. Jej maszyny stały na lotniskach wołyńskich bez paliwa, gdyż nie dotarły tam jeszcze rzuty kołowe.

Pary myśliwców dywizjonu poznańskiego prowadziły od rana rozpoznanie terenów przed frontem nacierającej nad Bzurą grupy operacyjnej gen. bryg. Edmunda Knoll-Kownackiego. Późnym popołudniem nad lotnisko Lubień nadleciało pięć Messerschmittów-109 D.

« „Robotnik” z 11 IX 1939 r.

\*\* F. Heiss, *Der Sieg im Osten*, s. 77.

Gdy rozproszyły się w poszukiwaniu polskich sarnolotów, piloci klucza alarmowego odrzucili gałęzie maskujące samoloty i natychmiast wystartowali. Za nimi pospieszyli piloci czterech gotowych w tym momencie do lotu maszyn. Nasi nabrali wysokości z dala od lotniska, po czym zaatakowali. Rozpoczęła się walka kołowa w której „jedenastki” mogły wykazać swą wielką zwrotność, kompensując w ten sposób przewagę prędkości i uzbrojenia przeciwników.

Dowódca 182 eskadry, kpt. Franciszek Jastrzębski, zestrzelił jednego Messerschmitta, który runął w dół, ciągnąc za sobą pióropusz dymu. Po chwili sam zaatakowany został przez dwóch Niemców. Nie miał czym się bronić, bo w poprzedniej walce wystrzelał całą amunicję, starał się więc tylko szybkimi unikami wyjść z pola ostrzału. Gdy samolot zapalił się — wyskoczył na spadochronie. Na ziemi spotkała go niemiła przygoda: wzięty został za dywersanta i zaatakowany przez tłum chłopów z widłami i łopatami. Z opresji wybawił go oficer piechoty i odwiózł do najbliższego sztabu. Ale i tam przetrzymano lotnika parę godzin, gdyż nie miał przy sobie żadnych dokumentów, które mogłyby potwierdzić jego tożsamość...

Pchor. Stefan Wapniarek dopadł również Messerschmitta, który mocno dymiąc runął na ziemię w pobliżu linii frontu. Rozbiciu przy lądowaniu uległ jeden z naszych samolotów, którego podwozie strzaskane zostało pociskiem z działka.

Od 10 września brygadę bombową skierowano do Małopolski przeciwko XXII korpusowi pancernemu. Pierwszą akcję przeprowadził klucz „Łosi” z X dy-

\*\* HodzaJ watki powietrznej, w której przeciwnicy starają się zająć dogodną pozycję strzelecką za ogonem samolotu przeciwnika.

wizjonu, który po dokonaniu rozpoznania zbombardował du\*ie zgrupowanie samochodów ciężarowych koło przeprawy przez San w rejonie Radymna.

Praca lotnictwa rozpoznawczego nadal obfitowała w przykłady poświęcenia. Obserwator z 36 e.skadry Armii „Poznań”, ppor. Henryk Szopiński, postrzelony został w udo podczas lotu w rejonie Ozorkowa. Zabandażowawszy prowizorycznie ranę, dzielny oficer nakazał kontynuowanie lotu, a co więcej — ostrzelał ze swego karabinu maszynowego gniazdo ckm, powstrzymujące żołnierzy z 25 dywizji piechoty. Dopiero po powtórnym zranieniu kazał pilotowi zawrócić. Po wylądowaniu wśród własnych oddziałów został natychmiast odesłany do szpitala, meldunek do sztabu gen. Knolla dostarczył pilot.

Niemcy stracili 10 września nad Polską około 10 samolotów, z tego dwa w walkach powietrznych, a lotnictwo polskie — 12, w tym dwa w walkach, jeden zestrzelony przez obronę przeciwlotniczą. Uzupełnienia: dwa R.XII i jedną „Czapkę” otrzymała 56 eskadra obserwacyjna.

Ogółem w ciągu pierwszych dziesięciu dni wojny nasze siły powietrzne utraciły 235 samolotów. Uwzględniając otrzymane w tym czasie uzupełnienia, dysponowały jeszcze 178 samolotami, a więc 45% stanu wyjściowego. Niektóre eskadry zredukowane zostały do paru zaledwie maszyn. Dlatego też w dniu tym Naczelne Dowództwo Lotnictwa wydało zarządzenie mające na celu odtworzenie pełnej siły bojowej niektórych dywizjonów — zwłaszcza w brygadach pościgowej i bombowej — przez wcielenie do nich najbardziej zdekompletowanych jednostek.

U WRZEŚNIA (poniedziałek)

Komunikat Sztabu Naczelnego Wodza nr 11:

*Lotnictwo nieprzyjacielskie w dalszym ciągu bombarduje linie komunikacyjne, miasta, oddziały wojskowe i ludność cywilną na drogach*

OKW komunikuje:

*Podobnie jak poprzedniego dnia, formacje lotnictwa użyto skutecznie dla wsparcia wojsk lądowych koło Kutna oraz dla przerywania tyłowych połączeń, na wschód od Wisły. Jeden z dywizjonów nurkowych zamknął wczoraj wschodnie wyjście z Warszawy. Zniszczono dworzec w Białymstoku (...) \*5.*

Kontredans zmiennych poleceń dotyczących brygady pościgowej trwał nadal, wywołując krytyczne uwagi i potągając zniechęcenie lotników. Realizując rozkaz przelotu na węzeł lubelskich lotnisk, przybyła tam część samolotów brygady, by stwierdzić, że pozabawione są one zaplecza naziemnego; rzuty kołowe zdążyły w tym czasie dojechać na Wołyń. Udało się zdobyć paliwo dla niewielu tylko samolotów, które wykonały loty rozpoznawcze wzdłuż Wisły, od Garwolina po Sandomierz.

Naczelny Dowódca Lotnictwa, gen. Józef Zając, zamierzał wzmocnić dywizjonem myśliwskim lotnictwo armii „Poznań” i „Pomorze”. W związku z tym szef sztabu brygady, mjr Eugeniusz Wyrwicki, dokonał brawurowego wyczynu. Polecono mu sprawdzenie na miejscu warunków, w jakich działa lotnictwo. Wystarował wieczorem 10 września na samolocie myśliwskim

« „Robotnik” z 12IX 1939 r.

K. Heiss, *Der Sleg im Osten*, s. 79.

z Wołynia do Warszawy i lądował na ostrzeliwanym przez Niemców dawnym lotnisku na Mokotowie. Po zameldowaniu się u szefa sztabu Naczelnego Dowództwa otrzymał rozkaz zabrania dla gen. Kutrzeby map rejonu Łowicz—Sochaczew. P.11 nie był przygotowany do przewozu bagażu, ale Wyrwicki — wyborowy pilot — zdecydował się wykonać to niecodzienne zadanie.

Gdy rankiem szykował swój samolot do lotu, okazało się, że mapy ważą aż 180 kilogramów! Aby w ogóle móc wystartować, mjr Wyrwicki musiał wylać ze zbiornika odpowiednią ilość benzyny i do symbolicznego zupełnie minimum ograniczyć amunicję. Pilot wybrał jedynie w tym wypadku sposób realizacji zadania: lot tuż nad ziemią na całej trasie. Napotkał po drodze parokrotnie małe patrole, a raz cały rój Messerschmittów, ale przemknął się nie zauważony i dotarł szczęśliwie do sztabu gen. Kutrzeby. Dostarczone przez niego mapy miały nieocenioną wartość dla walczących nad Bzurą dywizji; ich dowódcy musieliby bez map sztabowych działać „na ślepo\*\*.

Tego samego dnia mjr Wyrwicki odleciał do Brześcia, gdzie złożył w Naczelnym Dowództwie raport, z którego wynikało, że w rejonie Kutno—Sochaczew nie ma już praktycznie swobody działania dla większych zespołów lotniczych. Na skutek tej wiadomości przebazowany już do Brześcia i oczekujący na rozkaz do dalszego lotu dywizjon toruński powrócił na Wołyń.

Tymczasem dywizjon poznański doskonale dawał sobie radę, mimo niełatwych istotnie warunków. Grupa armii gen. Kutrzeby była faktycznie odcięta od Warszawy, na lotnisku słychać było daleką kanonadę. Patrole dywizjonu osłaniały przez trzy godziny przeprawę oddziałów 4 dywizji piechoty przez Bzurę oraz pro-

wadziły rozpoznanie obszaru przed frontem atakujących polskich jednostek.

Również i praca personelu naziemnego — w braku regularnego zaopatrzenia coraz bardziej nabierała cech improwizacji. Brygada mechaników plut. Romana Kowalskiego i pilot pchor. Wapniarek wysłani zostali pod Lubień, gdzie w lesie stała uszkodzona „jedenastka”. Rejon ten ostrzeliwany był już przez niemiecką artylerię. Po zbadaniu samolotu okazało się, że przestrelona jest rura ssąca jednego z cylindrów, W braku innego materiału plut. Kowalski wyciął kawałek aluminiowej blachy z fotela pilota, wyklepał odpowiedni kształt i przymocował tą za pomocą drutu i taśmy izolacyjnej. Próba silnika wypadła pomyślnie, pilot zdecydował się na start i doprowadził samolot na lotnisko, gdzie poddano go solidnej naprawie.

X dywizjon z brygady bombowej kontynuował akcją przeciwko oddziałom XXII korpusu. Sześć „Łosi” wystartowało o świcie; prowadziły je załogi, które latały już poprzedniego dnia. Przeszło sześć ton bomb spadło na Niemców posuwających się szosą Jarosław—Radymno.

Inne jednostki brygady nie działały tego dnia. W ramach zarządzonej reorganizacji zlikwidowano II dywizjon. Jego „Karasie” przekazano do VI dywizjonu, a lotnicy skierowani zostali do Łucka, gdzie powinni otrzymać angielskie bombowce „Battle” (które jednak nigdy nie dotarły do Polski). 55 eskadra przekazać miała swoje „Karasie” 31 eskadrze rozpoznawczej z Armii „Karpaty”. Przelot nastąpił późno i lądowanie na zbombardowanym poprzedniego dnia lotnisku stało się przyczyną kraks aż trzech spośród czterech ostatnich samolotów eskadry.

W podobny sposób straciła swoją ostatnią maszyną 41 eskadra rozpoznawcza z Armii „Modlin”. Podczas



przelotu z lotniska Siennica do Brześcia został on zaatakowany przez dwa Me-109. Był to jednak samolot nowszego typu PZL-43, uzbrojony w dodatkowy karabin maszynowy dla pilota, i załoga skutecznie odparła wszystkie ataki, mimo licznych trafień w płatowiec. Niemcom wyczerpała się w końcu amunicja i odlecieli. Lądując o zmroku w Brześciu pilot nie dostrzegł leja po bombie i rozbił maszyną.

Do ofiar prowadziła także i chęć zadania wrogowi jak największych strat. Wysłana na rozpoznanie załoga 231 eskadry Armii „Karpaty”j por. Nowicki, pchor. Pszenny i st. sierż. Korzeniowski, obrzuciła bombami oddział broni pancernej na szosie Jarosław—Lubaczów. Po powrocie na lotnisko lotnicy załadowali znów bomby do następnego lotu, ale poleciał z nimi także i drugi samolot. Nad celem czyhdy już jednak zawezwane przez Niemców Messenschmitty, które zestrzeliły jedną z atakujących maszyn. Druga uratowała się przez natychmiastowe zejście do lotu koszącego.

11 września Niemcy stracili ok. 5 samolotów. Straty lotnictwa polskiego wyniosły 12 maszyn, z tego dwie w lotach bojowych. Aż cztery samoloty paCy pośrednio ofiarą działań Luftwaffe, rozbijając się na zbombardowanych poprzednio lotniskach.

## 12 WRZEŚNIA (wtorek)

Komunikat Sztabu Naczelnego Wodza nr 12:

*Nieprzyjaciel bombardował Warszawę, wprowadzając do akcji około 70 samolotów. Strącono 15 samolotów. Nieprzyjaciel bombardował w dalszym ciągu linie komunikacyjne, miasta i osady, w których nie ma żad-*

*nych załóg wojskowych, zadając liczne straty ludności cywilnej (...)*

OKW komunikuje:

*Lotnictwo skutecznie atakowało szosy, mosty i linie kolejowe na wschód od Wisły. Na dworcu w Krystynopolu ploną 3 pociągi. Ciężkie szkody powstały na lotnisku w Łucku, wzniecono pożary w fabryce samolotów to Białej Podlaskiej. Zestrzelono 14 nieprzyjacielskich samolotów, w tym 2 w walkach pouhietrznych. Rozpoznanie powietrzne przyniosło doskonałe i istotne dla dowództwa wyniki*

Brygada pościgowa nadal nie działała bojowo, a jedynie realizowała nakazane przez wyższe dowództwa przesunięcia jednostek; np. IV dywizjon odleciał rano z Młynowa do Łuszczewa pod Lublinem po to tylko, by wieczorem powrócić znów na Wołyń. Podobny — zużywający sprzęt i paliwo, wyczerpujący fizyczne i psychiczne siły żołnierzy — kontredans wykonywały rzuty kołowe dywizjonów.

Poznański dywizjon prowadził głównie loty rozpoznawcze, przy tym wykryto niemieckie lotnisko połowę, przywieziono dokładne meldunki o sytuacji na froncie, a także zlokalizowano zdążające na pole bitwy niemieckie odwody. Jedna z wysłanych na rozpoznanie par myśliwców dostrzegła koło Rossoszycy długą kolumnę samochodów i ciągników artyleryjskich. Ponieważ zatrzymanie jej mogłoby mieć duży wpływ na sytuację na prawym skrzydle polskiego ugrupowania, z inicjatywy dowódcy dywizjonu, mjr. Mieczysława Mummlera, wysłano przeciwko niej eskadrę myśliwców.

» „Robotnik” z 13IX1939 r.

F. Hebs, *Der Sieg im Osten*, s. 84.

Wkrótce po starcie piloci dostrzegli grupę Heinkli. Mjr Mummler postanowił „po drodze” zaatakować je wraz z kpr. Kazimierzem Mazurem, nakazując pozostałym samolotom kontynuowanie lotu. Para polskich myśliwców odniosła duży sukces. Jeden He-111 zestrzelony został przez mjr. Mummlera, drugi — po wspólnym ataku obydwu polskich lotników. Zdołali oni jeszcze dopędzić resztą eskadry, która atakując z lotu kośzącego zaskoczyła w marszu kolumny 221 dywizji piechoty. Kilka samochodów stanęło w płomieniach, reszta zatrzymała się, a żołnierze szukali schronienia w przydrożnych rowach.

Na korzyść walczących nad Bzurą dywizji gen. Kutrzeby przeprowadziła swą jedyną akcję brygada bombowa. Była to stosunkowo daleka i ryzykowna wyprawa. Lotnisko Wielick koło Kowla, gdzie stacjonował XV dywizjon, dzieliła od celu nalotu odległość prawie 400 kilometrów, z czego znaczna część opanowana była już przez Niemców. Ponieważ rzut kołowy dywizjonu nie przybył jeszcze w komplecie, zatrzymany zatorami na drogach, mogło wystartować tylko sześć z piętnastu „Łosi” dywizjonu, przy czym personel latający musiał pomagać w przygotowaniu ich do lotu i podwieszaniu bomb.

Ze względu na niewielkie rozmiary i piaszczyste lotnisko zabrano tylko po 1000 kg bomb na samolot. Wiele szczęścia miała załoga jednej z maszyn, która nie zdołała nabrać odpowiedniej prędkości i nie mogła oderwać się od ziemi. Pilot, kpr. Józef Waszak, schował wóv/czas podwozie i samolot szorując kadłubem po ziemi wytracił prędkość. Bomby były zabezpieczone, udało się także uniknąć pożaru.

„Łosie” zbombardowały między Brzezinami a Rawą Mazowiecką zdążające do bitwy oddziały niemieckiej 18 dywizji piechoty. Po południu ponowiły atak jesz-

cze cztery samoloty. Jedna załoga nie powróciła z akcji. Inne oddziały tejże dywizji zostały następnie zbombardowane koło Rawy przez klucz „Karasi” z VI dywizjonu. Podczas tych nalotów spalono wiele samochodów przewożących piechotę i zaopatrzenie.

Kontynuowano także działania przeciwko XXII korpusowi. Po dwa klucze „Łosi” wysłał dwukrotnie X dywizjon. Celem ich były oddziały, które przeprawiły się już przez San. Koło Radymna celne bomby spadły na zmotoryzowany pułk SS „Germania”.

Na tej samej szosie, ale dalej na wschód, 31 eskadra rozpoznawcza z Armii „Karpaty” wysłodziła kolumnę wozów bojowych 4 dywizji lekkiej. Dwa „Karasi” obrzuciły ją w południe 12-kilogramowymi bombami odłamkowymi (cięższe pozostawiono przy ewakuacji lotniska Cieszanów). Tym razem działało niemieckie lotnictwo myśliwskie i jeden z „Karasi” został zestrzelony.

Pracą lotnictwa rozpoznawczego w tym dniu zobrażać może praca 24 eskadry, która z lotniska pod Hrubieszowem wykonała cztery loty. Jedna z załóg, wysłana w rejon bitwy nad Bzurą, została koło Strykowa ostrzelana przez artylerię przeciwlotniczą, a w rejonie Łowicza dwukrotnie atakowana była przez myśliwce. Mimo to lotnicy kontynuowali lot, z którego przywieźli wiadomości o aktualnym przebiegu linii frontu w rejonie Łowicza, Kutna, Poddębicy i Zgierza.

Drugi samolot patrolował okolice dolnego Bugu. Odkryto nowe mosty pontonowe w Wyszkanie i Broku, jak również przemarsze większych sił niemieckich w kierunku Siedlec i Kałuszyna. Dwie inne załogi badały sytuację nad środkową Wisłą oraz w okolicach Warszawy. Wszystkie zebrane przez nie informacje miały istotne znaczenie zarówno dla Naczelnego Dowództwa, jak i dowództwa Armii „Lublin”.

Niemcy stracili 12 września nad Polską kilka samolotów, w tym dwa w walkach powietrznych i dwa zestrzelone przez naszą obronę naziemną. Straty polskie wyniosły 5 samolotów, z których większość musiano tego dnia skreślić ze stanu z powodu nie dających się usunąć uszkodzeń. Uzupełnienie otrzymała ponownie 26 eskadra obserwacyjna. Były to dwa nie uzbrojone jeszcze samoloty LWS-4 „Mewa”.

### 13 WRZEŚNIA (środa)

Komunikat Sztabu Naczelnego Wodza nr 13:

*Lotnictwo niemieckie bombardowało w dalszym ciągu otwarte miasta i linie kolejowe. Lotnictwo i obrona przeciwlotnicza walczące w rejonie Kutna strąciły około 30 samolotów Bombardowanie Warszawy (..) 28.*

OKW komunikuje:

*Mimo nie sprzyjających warunków atmosferycznych lotnictwo atakowało skutecznie wschodnie przedmieścia Warszawy i szlaki komunikacyjne na tyłach polskich wojsk. Zestrzelono 2 nieprzyjacielskie samoloty*

Zła pogoda w tym dniu — mżawki i przelotne deszcze — poważnie ograniczała działalność zarówno polskiego lotnictwa, jak i Luftwaffe, będąc zarazem przyczyną wielu wypadków. Brygada pościgowa odbyła tylko kilka lotów rozpoznawczych. Lotnicy jej zawieźli \* •

M „Robotnik” z 14IX 1939 r.

\*\* P. Heiss. *Der Sieg tm Osten*, §. 87.

m. in. rozkazy do Wilna, Lidy i Pińska. Nie działała też brygada bombowa, a przy próbie startu do lotu rozpoznawczego rozbił się „Karaś” z VI dywizjonu.

Również i dywizjon poznański ograniczył się do lotów rozpoznawczych, przy czym jeden z pilotów rozbił swą maszynę lądując w gęstej mgle. Podczas patrolu mjr Miimmler napotkał niemiecki samolot rozpoznawczy. Korzystając z zamglenia niepostrzeżenie zbliżył się do przeciwnika i zestrzelił go jedną tylko krótką serią. Trafiony w silnik Henschel lądował przymusowo pośród polskich oddziałów, a jego załoga dostała się do niewoli. Niemiecki obserwator opowiadał, że nie dostrzegł myśliwca, natomiast polscy mechanicy stwierdzili, że w taśmach „jedenastki” brak tylko po kilka nabojów. Do zwycięstwa wystarczyło więc 20 pocisków ~ co jest na pewno jednym z rekordów II wojny!

Sztab Grupy Armii gen. Kutrzeby otrzymał od dowódcy Armii „Warszawa”, gen. dyw. Juliusza Rómmla, depeszę informującą, że niemiecki XVI korpus pancerny odmaszerował z Warszawy w kierunku Błonia i Sochaczewa. Gen. Kutrzeba zażądał od lotnictwa sprawdzenia tej wiadomości. Wysłano dwa samoloty: „Karasia” z 34 eskadry rozpoznawczej, który lecąc na wysokości 1500 metrów miał skontrolować sytuację na szosie Sochaczew—Warszawa, oraz „Czapłę” z 33 eskadry rozpoznawczej, która z małej wysokości miała obserwować ruchy wojsk na bocznych drogach w rejonie 30 kilometrów na wschód od Bzury. Załogi obydwu maszyn stwierdziły, że otrzymana wiadomość była przedwczesna; nie dostrzeżono żadnych wojsk na tym obszarze. Jednostki Grupy Armii mogły więc spokojnie kontynuować swe przegrupowanie przed nową fazą bitwy.

56 eskadra obserwacyjna z Armii „Karpaty” wyko-

naia rano cztery loty, nie kwalifikujące się wprawdzie do kategorii bojowych, które jednak wywrzeć miały znaczny wpływ na dalszy rozwój sytuacji na południowym odcinku polskiego frontu. Z lotniska Biłka Szlachecka na wschód od Lwowa przewieziono pod Przemysł dowódcę nowo utworzonego Frontu Południowego, gen. broni Kazimierza Sosnkowskiego, wraz z jego szefem sztabu, płk. Witoldem Morawskim, i dwoma oficerami. Przewiezenie wyższego dowódcy wraz z jego sztabem na słabo uzbrojonych samolotach, bez osłony myśliwskiej, w przyfrontowym rejonie, w którym działało silne lotnictwo przeciwnika, było czynem dużej odwagi i stanowiło swego rodzaju precedens w dziejach wojny. Odcięte w tym rejonie — i opuszczone przez dowódcę Ai\*mii „Małopolska” — dywizje otrzymały w ten sposób nowe kierownictwo, co już w parę dni później miało się uwidocznic w sukcesie odniesionym pod Jaworowem.

Luftwaffe straciła 13 września około 5 samolotów, a Polacy 13 — rozbitych przeważnie podczas prób startów i nieudanych lądowań.

## 14 WRZEŚNIA (czwartek)

Komunikat Sztabu Naczelnego Wodza nr 14:

*Lotnictwo nieprzyjacielskie dokonało nalotów na Dubno i Włodzimierz. Nasze lotnictwo zbombardowało kolumny nieprzyjacielskie na linii Tomaszów—Rawa Ruska—Lubocza Królewska (...)*

\*« „Robotnik” z 16IX 1939 r.

OKW komunikuje:

*Mimo niekorzystnej pogody lotnictwo ze skutkiem atakowało dworce i linie kolejowe oraz skutecznie xuspiera2o bombardowaniem z lotu koszącego walki wojsk lądowych z otocznią w rejonie Kutna nic-jrrzyjaciela. Znajdujące się jeszcze w porcie Oksywie polskie okręty wojenne zostały zatopione bombami®^*

Brygada pościgowa przeprowadziła kilka lotów rozpoznawczych, a ponadto — wykorzystując złą pogodę — ppor. Tadeusz Sawicz dokonał przelotu do Warszawy. Dolot do lotniska Mokotów od strony Okęcia był niemożliwy ze względu na silny ogień z niemieckich stanowisk, więc pilot skierował maszynę pod ostrym kątem w „studnię” pl. Unii Lubelskiej i lądował wzdłuż ul. Rakowieckiej. Doręczwszy osobiście gen. Rómmłowi kopertę z rozkazami wykorzystał lekkie zamglenie, niespodziewanie dla Niemców wystartował i pomyślnie wrócił na macierzyste lotnisko Młynów na Wołyniu.

Także i dywizjon poznański prowadził już praktycznie tylko działania rozpoznawcze. W rejonie, gdzie toczyły się największe walki, działały teraz silne formacje niemieckich myśliwców, uniemożliwiając pracę załóg samolotów rozpoznawczych, natomiast nasi lotnicy myśliwscy nie czuli wielkiego respektu przed Me-109 i śmiało zapuszczali się wszędzie tam, gdzie spodziewano się zdobyć cenne informacje. Nie unikano także walk z wrogiem. W jednej z nich zestrzelony został Henschel-126.

Brygada bombowa wznowiła swe działania przeciwko XXII korpusowi. Klucz „Łosi” z XV dywizjonu, ze względu na niepomyślne warunki atmosferyczne nad rejonem celu, poleciał dalej i obrzucił bombami samo-

F. Hei\$\$, *Der Sieg im Osten*, s. 88.



chody wiozące pod Lwów zmotoryzowane oddziały  
1 dywizji górskiej.

VI dywizjon poniósł w tym dniu wyjątkowo dotkli-  
we straty. Podczas przebazowania trzeba było pozosta-  
wić na dawnych lotniskach aż pięć niesprawnych sa-  
moleotów oraz dwa inne, dla których nie starczyło pa-  
liwa. Loty bojowe wykonało 8 „Karasi”, które pod Ra-  
wą Ruską zbombardowały kolumny 4 dywizji lekkiej.

W drodze powrotnej nasi lotnicy zaatakowani zostali  
przez eskadrę Me-109 i w toku zaciętej potyczki ze-  
strzelili dwa z pośród nich. Niecodziennej sztuki udało  
się dokonać por. Michałowi Latawcowi, który niemiec-  
kiego myśliwca strącił ogniem swego zamontowanego  
na stałe karabinu maszynowego, gdy tamten — wy-  
chodząc z ataku — nawinął mu się wprost pod lufą.  
W walce tej nie został zestrzelony żaden z polskich  
samoleotów, ale prawie wszystkie zostały uszkodzone,  
było wielu rannych — również piloci — toteż dwie  
maszyny rozbiły się przy lądowaniu.

Zaraz po przybyciu ostatnich samoleotów lotnisko dy-  
wizjonu zostało zbombardowane przez Heinkle. Na zie-  
mi zniszczone zostały dwa „Karasie”, a i dwa w chwili  
startu, gdy próbowały ujść spod gradu bomb.

W czasie nalotu wyróżnił się odwagą obserwator  
2 65 eskadry, pchor. Zdzisław Kaniewski. Przebiegał  
od samoleotu do samoleotu i z górnych stanowisk strze-  
leckich prowadził ogień z karabinów maszynowych do  
ostrzeliwujących lotnisko niemieckich bombowców,  
opuszczając kolejną maszyną dopiero wtedy, gdy była  
już ogarnięta płomieniami.

W czasie nalotu zniszczeniu uległy także dwa nie  
uzbrojone „Łosie”, sprowadzone z bazy w Małaszewi-  
czach, jak również pięć innych samoleotów, w tym ostat-  
nie maszyny 16 eskadry obserwacyjnej. Pozostałe „Ka-  
rasie” zostały tak poważnie uszkodzone, że nie można

ich było ewakuować<sup>^</sup> mimo prawdopodobieństwa po\*  
wtórzenia nalotu.

Wyniki powietrznego rozpoznania były dla dowódcz\*  
lwa związków operacyjnych — wobec zupełnego zała-  
mania się systemu łączności i rozkazodawstwa — co-  
raz częściej jednym z ważniejszych elementów przy  
podejmowaniu decyzji. Zdarzało się jednak, że wyniki  
rozpoznań, wskutek mylnej interpretacji, mogły takie  
leżeć u podstaw błędnych rozkazów.

Oto trzy dywizje z grupy armii gen. Kutrzeby roz-  
poczęły pomyślnie natarcie poprzez Bzurę po obu stro-  
nach Łowicza. Około południa por. Tadeusz Kuryłło  
z 46 e<sup>^</sup>adry obserwacyjnej Armii „Pomorze” dostrzegł  
jadące od Błonia w stronę Sochaczewa kolumny czoł-  
gów. Doceniając znaczenie takiej wiadomości wylądow-  
wał bezpośrednio koło siedziby sztabu i złożył natych-  
miast ustny meldunek, który przekazano dowodzącemu  
tymi dywizjami gen. Bortnowskiemu. Reagując zbyt  
nerwowo na tę nowinę zarządził on natychmiastowe  
wstrzymanie natarcia 26 dywizji piechoty i przejście  
do obrony przeciwpancernej. Jej\* dowódca z kolei zro-  
zumiał to jako polecenie wycofania się za Bzurę. Prze-  
prowadzony za dnia odwrót pociągnął za sobą ciężkie  
straty i spowodował zatrzymanie dobrze rozwijającego  
się natarcia dwóch pozostałych dywizji. Tymczasem  
niemiecka 4 dywizja pancerna zaatakowała polskie od-  
działy, ale w Brochowie i Sochaczewie, o wiele kilo-  
metrów od miejsca opisywanych zdarzeń.

14 września straty Niemców wyniosły co najmniej  
5 samolotów, m. in. cztery w walkach powietrznych.  
Lotnictwo polskie straciło 17 samolotów, w tym po raz  
pienwszy od wielu dni maszyny zniszczone w czasie  
nalotów na lotniska.

15 WRZEŚNIA (plotek)

(Od tego dnia przestały się ukazywać komunikaty Sztabu Naczelnego Wodza. Jedynymi oficjalnymi informacjami ze strony polskiej były komunikaty dowództw obrony Warszawy i Lwowa, obejmujące z konieczności bardzo wąskie wycinki działań).

OKW komunikuje:

*Luftwaffe udaremniła próby przesunięcia transportów w kierunku granicy wschodniej*

Zła pogoda nadal stanowiła utrudnienie dla lotników. Brygada pościgowa dokonywała następnego перебазowania, tym razem skoncentrowano ją na lotniskach Denysów, Petlikowce i Litiatyń w pobliżu Brzeżan. Nie rozporządzano tam na razie zapasem amunicji, materiałów pędnych, kiepsko było nawet z zaopatrzeniem w żywność. Dlatego też piloci wykonali kilka zaledwie lotów rozpoznawczych i łącznikowych. Podobnie sytuacja przedstawiała się w tym dniu w dywizjonie poznańskim, mimo to pchor. Mirosław Nowak zestrzelił rozpoznawczego Dorniera.

Do lotów rozpoznawczych ograniczyła swą działalność także i brygada bombowa. Przy starcie do jednego z nich lecący jeszcze na malej wysokości „Łoś\*\*” został na oczach personelu brygady ostrzelany przez artylerię przeciwlotniczą broniącą pobliskiej stacji kolejowej Hołoby. Z załogi zdołał uratować się tylko pilot. Lotnisko Hutniki zostało ponownie zbombardowane przez niemieckie samoloty; zostały zniszczone ostatnie „Karacie” VI dywizjonu.

Samoloty były nadal jedynym środkiem łączności

\*\* P. Heiss, *Der Sieg Im Osten* s. 91.

między stacjonującym na Wołyniu Naczelnym Dowództwem a odciętą już od reszty kraju stolicą. Rano 15 września rozkazy zabrała załoga z 24 eskadry rozpoznawczej: jej najbardziej doświadczony pilot, por. Tadeusz Nowierski, por. Roman Miarczyński i ppor. Władysław Zbrowski, który zgłosił się na ochotnika jako strzelec pokładowy. Nisko lecący „Karaś” ostrzeliwany był po drodze kilkakrotnie ogniem karabinów maszynowych, a na przedpolach Warszawy musiał wyminąć zaporę ogniową niemieckiej artylerii przeciwlotniczej. Podchodząc od strony Ochoty lądował na Mokotowie. Maszynę szybko ukryto między hangarami. Była uszkodzona niegroźnie, więc tylko uzupełniono paliwo i amunicję. Lotnicy przekazali w sztabie gen. Rómmla rozkazy i zabrali meldunek sytuacyjny. Niemcy usiłowali nie dopuścić do startu i na lotnisku rwały się pociski artylerii, ale samolot pomyślnie wzbił się w powietrze. Lot powrotny przebiegał bez zakłóceń i załoga zameldowała się tego samego dnia znów na lotnisku pod Młynowem, wykonawszy tego dnia dwa 350-kilometrowe przeloty.

Pomimo trudnych warunków atmosferycznych nad Podkarpaciem, mimo że samoloty nasze były nieustannie narażane na spotkanie z intensywnie operującymi w tym obszarze niemieckimi myśliwcami — eskadry obserwacyjne Frontu Południowego wykonały szereg lotów rozpoznawczych, zrzucając meldunki w miejscach postoju dowództw walczących w okrążeniu dywizji.

Zadania obejmowały przede wszystkim rozpoznanie na korzyść walczącej w odosobnieniu grupy gen. Sosnkowskiego, któremu należało zrzucić meldunki dopiero po odnalezieniu go w terenie. Lotnicy nie znali zatem nawet sytuacji własnej — mieli ją dopiero ustalać, tak samo jak położenie sił nieprzyjacielskich. Trudności przy wykonywaniu tych lotów można sobie wyobrazić.

jeśli się zważy, iż przemarsze i przegrupowania na\*  
szych wojsk odbywały się nocą, na dużych przestrze-  
niach, przeważnie w mocno zalesionym terenie. Mimo  
to kilka samolotów pomyślnie wykonało zadania.

Niemcy stracili 15 września nad Polską kilka samo-  
lotów, zaś Polacy 11, przede wszystkim podczas nalo-  
tów i ostrzeliwania lotnisk.

W ciągu 15 dni walk nasze lotnictwo straciło ogó-  
łem 295 samolotów, a minimalne uzupełnienia spra-  
wiły, że eskadry bojowe dysponowały już tylko 120 sa-  
molotami, co stanowiło 30Vo stanu wyjściowego.

## 16 WRZEŚNIA (sobota)

Do brygady pościgowej włączono wszystkie samolo-  
ty myśliwskie, w wyniku czego powstały dwa dywizjo-  
ny — „Warszawski”, grupujący byłych lotników z bry-  
gady pościgowej, oraz „Krakowski”, składający się z pi-  
lotów byłych dywizjonów armijnych — po 19 samo-  
lotów P.11 oraz eskadra rozpoznawcza w składzie 8 sa-  
molotów P.7. Reorganizacja ta podniosła na duchu lot-  
ników. Brygada wznawiała wreszcie działalność.

Pary myśliwców przeprowadzały rozpoznanie w ob-  
szarze między Przemyślem, Lwov.%\*m a Karpatami, za-  
danie ich polegało na odszukaniu i umiejscowieniu nie  
tylko wojsk nieprzyjaciela, ale i oddziałów własnych  
oraz przekazaniu meldunków ich dowództwom. Piloci  
śledzili również na północ od Lwowa postępy sił nie-  
mieckich kierujących się na Lubelszczyznę. Dostrzeżo-  
ne niemieckie wojska ostrzelano ogniem karabinów  
maszynowych. Kilka razy napotkano niemieckie sa-  
moloty. Wynikiem walk powietrznych były dwa zwy-  
cięstwa. Podczas lotu rozpoznawczego ppor. Zdzisław

Zadroziński dostrzegł kierujący się nad Lwów klucz Heinkli. Polak zaatakował bombowce, jeden z nich zapalił się, a następnie zniżył lot i rozbił się o ziemię; dwa pozostałe zawróciły na zachód. Ppor. Hieronim Dudwał, który otrzymał polecenie odnalezienia wojsk gen. Sosnkowskiego, po przekazaniu rozkazów dowództwu 38 pułku piechoty, podczas lotu powrotnego zestrzelił po krótkiej walce Henschla-126.

Ponowne pojawienie się polskich myśliwców nad obszarem południowo-wschodniej Polski zmusiło Niemców do ostrożności. Stwierdziwszy ich obecność, zwiększyli pułap przelotów, a ich samoloty obserwacyjne przestały zapuszczać się w strefę działań naszego lotnictwa.

Dywizjon poznański, liczący już tylko 6 samolotów, działał poszczególnymi patrolami nad rejonem kolejnego natarcia grupy armii gen. Kutrzeby pod Sochaczewem, Luftwaffe panowała już niepodzielnie nad kurczącym się obszarem, na którym walczyły polskie jednostki. Każde rozmaskowanie samolotu w momencie, gdy nad lotniskiem przelatywały niemieckie maszyny, groziło odkryciem lotniska, a w konsekwencji — stratą reszty samolotów. Trzeba było wstrzymywać starty, a nawet unikać beznadziejnej walki z wielokrotnie silniejszym przeciwnikiem. Mimo to pchor. Wapniarkowi udało się zestrzelić jednego Henschla-126. Było to ostatnie zwycięstwo dywizjonu. Straty polskie wyniosły aż trzy samoloty, w tym dwa rozbite przy lądowaniach.

Brygada bombowa zwalczała kleszcze niemieckiego okrążenia, zaciskające się wokół skupionych na Lubelszczyźnie resztek armii polskich. Cztery „Łosie” z XV dywizjonu zbombardowały czołgi XXII korpusu między Hrubieszowem a Włodzimierzem Wołyńskim, a trzy „Łosie” — kierujące się na południe jednostki pancerne XIX korpusu kolo Włodawy. Dla pozostałych

bombowców zabiakło paliwa. Miały to być ostatnie loty bojowe brygady.

Eskadry rozpoznawcze i obserwacyjne działające na południu kraju wykonały znów szereg lotów, przywożąc meldunki do sztabów, bądź też zrzucając je nad miejscami postoju dowództw polskich oddziałów.

W dniu 16 września straty niemieckie wyniosły przeszło 5 samolotów, w tym trzy w walkach powietrznych. Nasze lotnictwo straciło 7 samolotów, w tym dwa ze-strzelone ogniem z ziemi.

## 17 WRZEŚNIA (niedziela)

Lotnicy z brygady pościgowej wykonywali rano zadania tak jak iiii poprzedniego: loty na rozpoznanie — głównie wzdłuż wschodniej granicy państwa — i łącznikowe. W czasie jednego z nich ppor. Tadeusz Koc napotkał rozpoznawczego Dorniera-17. Umiejętnie wykorzystując przesłone chmur zbliżył się do wrogiej maszyny. Po kilku atakach ogień obronny niemieckich strzelców pokładowych ucichł, Dornier runął w dół i rozbił się. Było to ostatnie zwycięstwo powietrzne polskiego myśliwca w wojnie 1939 roku. Brygada zanotowała także i ostatnią stratę: z lotu w rejon Sarn nie powrócił pchor. Stanisław Zatorski ze 113 eskadry.

Po wkroczeniu Armii Czerwonej Naczelnny Wódz wydał rozkaz nakazujący przelot wszystkich sprawnych w danej chwili samolotów na terytorium Rumunii, dokąd udać się miały natychmiast także i rzuty kołowe wraz z resztą personelu latającego. Lotnicy przyjęli to polecenie z niedowierzaniem: chcieli się nadal bić z wrogiem, uważali, że są jeszcze potrzebni w kraju. Rozkaz był jednak jednoznaczny. Próbowano go sobie

tłumaczyć przezbrojeniem na napływający z Zachodu sprzęt.

Ogółem przeleciały do Rumunii 43 samoloty brygady. Ppor. Aleksander Wróblewski wylądował na terenie ZSRR koło Kamieńca Podolskiego, tuż nad granicą rumuńską. Inny samolot myśliwski przeleciał na Węgry, lądując aż pod Debreczynem.

Analogiczny rozkaz otrzymała także brygada bombowa. Siedem „Łosi” X dywizjonu przeleciało do Czerniowiec. Natomiast dowódca XV dywizjonu, kpt. Stanisław Cwynar, odmówił wykonania polecenia, uważając, że samoloty jego mogą się jeszcze przydać na froncie. Dywizjon przebazował się tymczasowo z Buczacza na lotnisko Pohoryszcze koło Obertyna. Załoga: ppor. Zbigniew Sługosz, ppor. Sabanicki, kpr. Matusiak i st. strz. Kołodzik, przeleciała na terytorium Związku Radzieckiego i lądowała niedaleko Jampola. W ZSRR wylądowały także dwa nie uzbrojone „Łosie”.

24 eskadra rozpoznawcza wykonała z lotniska Horodenka jeszcze 6 lotów bojowych. Rozpoznawano rejony południowej Lubelszczyzny, zachodniego Wołynia i polsko-radzieckiego pogranicza. Gdy po południu nadszedł rozkaz ewakuacji, przeleciało do Rumunii 8 „Karasi”.

Szereg lotów rozpoznawczych i łącznikowych wykonało także lotnictwo Armii „Małopolska”. Po otrzymaniu rozkazu przelotu do Rumunii, przeleciały tam sprawne jeszcze samoloty dwóch eskadri obserwacyjnych i jednej rozpoznawczej; niektóre z nich zużyły na ten lot niemal ostatnie litry benzyny. 26 eskadra nie miała już zupełnie materiałów pędnych i jej personel spalił na lotnisku Zagwózdź pięć sprawnych jeszcze samolotów. 23 eskadra pozostawiła na lotnisku jedną załogę, aby ewentualnie wykonywała w następnym dniu loty bojowe.



Realizując powziętą poprzedniego dnia decyzję, ostatnich 10 samolotów grupy armii gen. Kutrzeby opuściło o brzasku teren mocno już zcieśnionego „kotła”, w jakim znalazły się polskie dywizje. Ich losy to prawdziwa epopeja, doskonale charakteryzująca warunki, w jakich walczyli w tych dniach polscy lotnicy.

Z dwóch samolotów myśliwskich wymontowano radiostacje. Powstała w ten sposób za fotelem pilota wolna przestrzeń, gdzie mógł się zmieścić szczupły człowiek. Kpt. Jastrzębski zabrał lekarza, por. Chełchowskiego, „pasażerem” ppor. Bibrowicza był ppor. Grzybowski. Ponieważ tak obciążone samoloty były mało stateczne i zwrotne, w trzeciej maszynie leciał sam mjr Mummler, który miał wyszukać odpowiednie miejsce do lądowania.

Klucz samolotów przeleciał początkowo pod Lublin, ale tamtejsze lotniska były już opuszczone. Wobec niejasnej sytuacji skierowano się na Brześć, gdzie z kolei samoloty ostrzelane zostały przez niemiecką artylerię przeciwlotniczą. Szyk rozbił się i każdy z pilotów działał odtąd na własną rękę. Ppor. Bibrowicz lądował na lotnisku w Małaszewiczach, zajętym wkrótce przez Niemców. Kpt. Jastrzębskiemu starczyło benzyny do Parczewie, gdzie lądował na polu. W tymże rejonie lądował także mjr Mummler, jemu jednakże udało się zdobyć beczkę samochodowej benzyny i na tym paliwie przeleciał do Kowla. Tam uzupełnił znów zapas benzyny i oleju i następnego dnia lądował pod Obertynem, skąd zabrali go lotnicy z brygady bombowej.

Nie wszystkie załogi samolotów obserwacyjnych 1 łącznikowych doleciały do rejonu Brześcia — zostali zestrzeleni; kpt. Bolesław Dorembovicz 1 st. sierż. Stanisław Siemiński — inne lądowały w Lubelskiem, a „Czapla” kpt. Stanisława Zalewskiego i st. sierż. Ste-

fana Nowaka — na lotnisku mokotowskim w Warszawie.

Tego dnia Niemcy stracili nad Polską kilka samolotów. Straty lotnictwa polskiego wyniosły 30 maszyn, przeważnie pozostawionych na lotniskach z powodu uszkodzeń lub braku paliwa.

## 18 WRZEŚNIA (poniedziałek)

W tym dniu ustały zorganizowane działania polskich sił powietrznych. Załoga z 23 eskadry obserwacyjnej pozostawiona na lotnisku Markowce bezskutecznie usiłowała nawiązać łączność ze sztabem Armii „Małopolska”, aż wreszcie otrzymała wiadomość, że opuścił on Stanisławów, udając się w kierunku granicy rumuńskiej. Lotnicy czekali, liczyli, że otrzymają jakieś zadanie bojowe do wykonania, aż wreszcie po południu i oni odlecieli do Rumunii. Opuściła również teren Polski ostatnia jednostka naszego lotnictwa — XV dywizjon z brygady bombowej — przelatując do Czerniwiec.

Ogółem na terytorium tego kraju znalazło się prawie sto samolotów bojowych: 43 myśliwskie, 18 obserwacyjnych, 19 „Łosi” i 11 „Karasi”. Przeleciało tam również 27 nie uzbrojonych „Łosi” z dywizjonu szkolno-treningowego, około 30 „Karasi” z Centrum Wyszukolenia Lotnictwa, siedem P.7 z eskadr treningowych i szkół lotniczych i kilka transportowych „Fokkerów”, a także 57 łącznikowych i szkolnych RWD-8 i kilkanaście PWS-26. Również kilkanaście RWD-8 schroniło się na Węgrzech, a około 40 samolotów treningowych i szkolnych z 5 pułku lotniczego w Lidzie i Aeroklubu Wileńskiego przeleciało na Łotwę.

Luitwaffe straciła od 7 do 17 września nad Polską około 70 samolotów, z czego już tylko 23 zestrzelili nasi myśliwcy, a 3 — załogi samolotów brygady bombowej. Straty naszych sił powietrznych w tym okresie wynoszą 12S samolotów. Największe były one w lotnictwie rozpoznawczym i brygadzie bombowej, wynosząc V< ich stanów z 7 września. Nieco większe były tym razem otrzymane z baz uzupełnienia — 14 samolotów, nie były jednak w stanie wyrównać nawet normalnego zużycia sprzętu.

Zgrupowanie lotnictwa myśliwskiego na Lubelszczyźnie od początku okazało się koncepcją niefortunną. Ogołocoło z czynnej obrony przeciwlotniczej ogromne połacie kraju. O rejonie Warszawy była już mowa, ale np. zabranie Armii „Kraków” jej jednostek myśliwskich sprawiło, że od tej pory w całej południowej Polsce bezkarnie działało nieprzyjacielskie lotnictwo, nawet obserwacyjne. W rezultacie niemieckie wojska lądowe mogły tu operować wyjątkowo precyzyjnie.

Przebazowanie brygady pościgowej nastąpiło w toku jej stosunkowo dobrze zorganizowanego działania. Równoczesne skierowanie do dyspozycji jej dowództwa kilku dodatkowych dywizjonów stworzyło dla niego niezmiernie trudną sytuację i w praktyce unieruchomiło całe nasze lotnictwo myśliwskie.

Pozbawiona sieci dowodzenia i łączności, przerzucona na wielkie odległości sprzecznymi rozkazami, rozdzielona ze swymi rzutami naziemnymi, brygada pościgowa przypominała teraz wyrwaną i pozbawioną korzeni roślinę. Spadła raptownie liczba wykonywanych przez nią zadań bojowych, a ich efektywność, dająca się w lotnictwie myśliwskim wyrazić liczbą zniszczo-

nych samolotów przeciwnika, przedstawiała się nader skromnie, co pozostawało w kontraście z nastrojami nieodmiennie rwących się do walki pilotów.

Łudzono ich — a właściwie łudziło się także i samo Naczelne Dowództwo — nadziejami na nadchodzące już dostawy zamówionych za granicą samolotów. Realizując zarządzenie reorganizacyjne z 10 września, odesłano do miejscowości Kutry nad granicą rumuńską nadwyżki personelu latającego w przewidywaniu, że lotnicy udadzą się wkrótce do Konstancy, by tam dopilnować montażu samolotów, oblatywać je i sformować nowe jednostki. Rzuty kołowe eskadr pozbawionych sprzętu odsyłano na tyły, do Łucka, gdzie miały oczekiwać na przebrojenie. Do 15 września oddział składający się z 200 pilotów i mechaników gotowy był do przyjęcia samolotów Moranc-Saulnier-406.

Jednak pod naciskiem Niemców rząd rumuński wycofał się z przyjętych zobowiązań i nie dał zezwolenia na wylądowanie samolotów, których transport znajdował się już na Morzu Czarnym. Nasi lotnicy mieli się z tymi myśliwcami zetknąć dopiero w następnym roku we Francji.

Natomiast dostawy angielskie opóźniały się, gdyż statek wiozący myśliwce „Hurricane” skierowany został początkowo do Gdyni. Zawrócono go i w połowie września minął dopiero Gibraltar. Sprzęt skierowano ostatecznie do... Adenu.

Nie zanotowała też większych sukcesów brygada bombowa. Jednym z decydujących czynników okazał się stan sprzętu: prowadzone prymitywnymi środkami naprawy ciągnęły się nieraz kilka dni, w wyniku czego liczba sprawnych do lotu maszyn stanowiła zawsze ułamek stanu dywizjonów, zaś latanie na doraźnie doprowadzonych do stanu używalności samolotach stanowiło coraz wtększe zagrożenie dla załóg, które do końca

starały się mimo wszystko wypełnić swój żołnierski obowiązek. Podejmowane w takich warunkach wyprawy bombowe nie stanowiły zagrożenia ani przeszkody dla nieprzyjaciela. Nieregularne zaopatrzenie w paliwo ograniczało liczbę lotów do najkonieczniejszego minimum.

Można również mówić o poświęceniu lotników z eskadr rozpoznawczych i obserwacyjnych. W drugim tygodniu wojny Luftwaffe zdobyła już bezwzględna przewagę w powietrzu, a każde zetknięcie się samotnego polskiego samolotu z liczniejszym i nierównie lepiej uzbrojonym przeciwnikiem nosiło w sobie zarodek porażki. Duża liczba lotów mówi sama za siebie, a jeśli lotnicy nasi nie mogli dostarczyć wyższemu dowództwu potrzebnych informacji, to w dużej mierze należy to przypisać coraz bardziej zagmatwanej sytuacji na frontach, wciąż na nowo rozdzielanych uderzeniami wojsk szybkich Wehrmachtu.

Ukoronowaniem działalności polskiego Naczelnego Dowództwa był rozkaz odlotu prawie 100 samolotów za granicę, gdy wyczerpano jeszcze wszystkie możliwości walki w kraju, gdy broniły się jeszcze znaczne zwarte grupy wojsk. Ewakuowanego wówczas sprzętu polscy lotnicy nie zobaczyli już nigdy. Zrobiono z niego prezent Rumunom. Polskie niebo zostało puste... A tymczasem przeprowadzane nawet w październiku loty wytrwałych z 13 eskadr wskazują, że realne możliwości działalności naszego lotnictwa jeszcze istniały.

# POWIETRZNA PARTYZANTKA

«# ^ . '• .1

..V<sup>^</sup> V' 'r ..

**E**wakuacja za granicę liniowych jednostek lotnictwa nie oznaczała zaprzestania walki przez polskich lotników, choć oczywiście toczyć ją musieli teraz w zupełnie odmiennych warunkach, zasługujących na miano powietrznej partyzantki. Określenie to pasuje zarówno do samorzutnie organizowanych oddziałów — do dorywczego charakteru ich działalności — jak i do sytuacji, w której lotnicy, przeważnie pozbawieni regularnie pracującego zaplecza, zaopatrywać się musieli we własnym zakresie. Do walki w tych warunkach poirzebtie były nie tylko zwykłe cnoty żołnierskie, jak odwaga, upór i wytrwałość, ale także pomysłowość i rzetelna wiedza fachowa. Do partyzantki zaliczyć można także — nieliczne zresztą — powstałe już wcześniej, nietatowe, improwizowane oddziały lotnicze.

Personel Centrum Wyszkozenia Lotnictwa w Dęblinie już w pierwszym okresie walk zorganizował z własnej inicjatywy trzy jednostki; myśliwska, i dwie rozpoznawcze. Pierwszą z nich, nazwaną Grupą Dęblińską, utworzyli dla obrony swej bazy ocholnicy-instruktorzy Wyższej Szkoły Pilotażu. Dysponowała ona jednak tylko starymi i mocno już zużytymi samolotami P.7, toteż nawet ci najwyższej klasy piloci — wśród których był m. in. por. Witold Urbanowicz, skutecznie w późniejszych latach rywalizujący ze Stanisławem Skalskim o palmę pierw.szeństwa wśród polskich myśliwców — nic mieli szans na nawiązanie równorzędnej walki z nieprzyjacielem. Mała prędkość samolotów uniemożliwiała pościg, a znane już przedtem ze swych wad karabiny maszynowe vickers stałe zacinały się przy strzelaniu w locie.

Nic mogąc odnieść realnych sukcesów w obronie swej bazy, wraz z artylerią przeciwlotniczą zmuszali jednak Niemców do lotów na większych wysokościach, a czasem i uniemożliwiali przepi-owadzenie zwartego ataku.

Im też zawdzięczać należy ewakuowanie z Dęblińska znacznej liczby samolotów szkolnych i treningowych. Po kilku dniach zrezygnowano z wykorzystania P.7 w roli myśliwców, natomiast wykonywano na nich loty rozpoznawcze.

Gdy 7 września rozpoczęto ewakuację bazy, „Grupa Dęblińska” przeniosła się na Wołyń. Z lotniska Wielick wykonywano szereg lotów bojowych, choć w dalszym ciągu piloci nie mogli zanotować na swym koncie zwycięstw powietrznych. Sytuacja zmieniła się, gdy na lotnisku wylądował ewakuowany z wytwórni prototyp seryjnego myśliwca P.24. Niezmordowani mechanicy uzbroili go, wymontowując karabiny maszynowe z innych samolotów, po czym por. Henryk Szczęsny włączył się do zwalczania bombowców, atakujących transporty kolejowe na linii Kowel—Łuck. W dniach 15 i 16 września zestrzelił dwa niemieckie samoloty.

O ile działania „Grupy Dęblińskiej” pozostawały w dysproporcji do umiejętności i zaangażowania jej pilotów, o tyle pluton rozpoznawczy dowodzony przez wykładowcę taktyki ze Szkoły Podchorążych Lotnictwa, kpt. Juliana Łagowskiego, przydzielony do Warszawskiej Brygady Pancerno-Motorowej oddał jej jednostce duże u^ugi. Wyposażenie jego miało się składać z samolotów „Czapla”, zostały one jednak zniszczone lub uszkodzone podczas kolejnych bombardowań i lotnicy otrzymali początkowo samoloty typu Potez-25, u^tkowane przez nasze lotnictwo od lat dwudziestych. „Potczy” nie posiadały uzbrojenia, mimo to kpt. Łagowski z plut. Dutkiewiczem oraz kpt. Henryk Jarząbek z nieznanym z nazwiska pilotem wykonali na nich szereg lotów rozpoznawczych nad Kielecczyną, nie napotykając na szczęście przeciwnika w powietrzu.

6 września otrzymano z eskadry ćwiczebnej Centrum dwa mocno wprawdzie sfatygowane, ale uzbrojone



„Karasię”. Lecąc na jednym z nich, por. Antoni Yoellnagel przyniósł 8 września pierwszy meldunek o obecności Niemców na przedpolu odcinka obsadzonego przez brygadę. Byli oni odtąd stale nadzorowani z powietrza przez lotników plutonu. Załogi wypracowały sobie swoistą metodę pracy, która wprawdzie niewiele miała wspólnego z regulaminami, ale za to zabezpieczała do pewnego stopnia przed wykryciem przez myśliwce i ostrzałem z ziemi: rozpoznanie prowadzono z najniższych wysokości i na dużej prędkości. Wymagało to oczywiście dużych umiejętności i pełnej koncentracji zarówno pilotów, jak i obserwatorów.

14 września otrzymano od dowódcy Frontu Środkowego, gen. dyw. Tadeusza Piskora, ważne i pilne zadanie: zawiezenie do Lwowa odręcznego pisma z żądaniem dostarczenia paliwa dla Warszawskiej Brygady Pancerno-Motorowej, której wozom bojowym i samochodom groziło unieruchomienie. Tamtejsze lotnisko Skniłów było już zajęte przez Niemców, samoloty lądowały więc na polowym lotnisku o 10 kilometrów od Lwowa, po czym por. Yoellnagel udał się do miasta na pożyczonym rowerze. Okazało się, że paliwo we Lwowie wprawdzie jest, ale wszystkie drogi na Lubelszczyznę są już przecięte przez niemieckie zagony pancerne.

Tę niepomyślną wiadomość trzeba było jak najprędzej zawieźć gen. Piskorowi; w zbiornikach „Karasię” pozostały tylko resztki paliwa, zaś na lądowisku nie było żadnych zapasów. Stały tam za to samoloty łącznikowe RWD-8, zużywające znacznie mniej benzyny. Piloci przelali więc paliwo ze swoich samolotów do „erwudziaka”, na którym por. Yoellnagel i kpt. Łagowski wrócili na Lubelszczyznę.

Następny lot wykonali w dzień później, lecąc tym razem po mapy niezbędne dla przebijających się przez

pierścień wroga jednostek Frontu Środkowego. W drodze powrotnej musieli parokrotnie lądować na polach i informować się o miejscu postoju sztabu gen. Piskora — tak zmienna była sytuacja na froncie. Stale zmniejszał się także obszar kontrolowany jeszcze przez polskie oddziały i 17 września ostatni samolot plutonu odleciał z polowego lądowiska na Węgry.

Trzecią zorganizowaną w Dęblinie jednostką była eskadra wyposażona w samoloty RWD-8. Jej piloci, wśród których byli także lotnicy czechosłowaccy: Josef Balejko, Matej Pavlovic i Josef Frantisek — który od tej pory nic opuścił już swych polskich towarzyszy broni i stał się w Anglii jednym z asów Dywizjonu 303 — nie ograniczali się wyłącznie do lotów łącznikowych. Nie bacząc na słabość swojego sprzętu prowadzili także rozpoznanie, początkowo dla Armii „Lublin”\* i Frontu Środkowego, a od 18 września na korzyść przebijającej się w kierunku Lwowa grupy „Dubno”. Gdy skończyły się zapasy paliwa, sześć ostatnich samolotów eskadry przeleciało 22 września na Węgry.

Warto przy tej okazji odnotować udział w wojnie obronnej 1939 roku także kobiet-lotniczek. Do eskadry sztabowej Naczelnego Dowództwa Lotnictwa włączono kilka samolotów RWD-13 z aeroklubów. Latały na nich: znana rekordzistka szybowcowa Wanda Modlibowska oraz młode pilotki: Anna Leska i Maria Wojtulanis.

Kolejną, piękną kairtę zapisali polscy lotnicy również i w późniejszych fazach obrony stolicy. Wkrótce po pierwszym ataku 4 dywizji pancerniej na Warszawę, około 10 września, kpt. Franciszek Rybicki zebrał grupę lotników i wraz z nią odbił z rąk Niemców hangar eskadry sztabowej 1 pułku lotniczego oraz Aeroklubu Warszawskiego na lotnisku Mokotów.

W jednym z nich znaleziono samolot myśliwski P.11, specjalny egzemplarz „Lublina” R.KIII, który był kie-

dyś maszyną dyspozycyjną byłego dowódcy lotnictwa, gen. bryg. Ludomiła Rayskiego, i jeszcze jeden R.Xni z uszkodzonym silnikiem. W hangarze Aeroklubu stało dziesięć samolotów sportowych, dwa motoszybowce i dwa szybowce „Komar” konstrukcji wsławionego później rozszyfrowaniem broni „V” inż. Antoniego Kocjana. Znalezione także sporo części zamiennych, kilka kadłubów płatowców itd.

Niemieckie pozycje znajdowały się wprawdzie nadal w odległości zaledwie kilkuset metrów od hangarów, mimo to pozostali w Warszawie mechanicy lotniczy przystąpili ochoczo do pracy nad doprowadzeniem sprzętu do stanu używalności. Pole Mokotowskie przestało być lotniskiem już przed wojną, a obszar jego był stale redukowany. Z tego to niewielkiego skrawka terenu, często bombardowanego i systematycznie ostrzeliwanego, operować teraz mieli nasi piloci.

Pierwszym gotowym do lotu RWD-8 wystartował 16 września znany z audycji radiowych w czasie oblężenia stolicy kpt. Władysław Połesiński z por. Ludwikiem Kózka; wieźli meldunek do Naczelnego Dowództwa, które spodziewano się jeszcze zastać w Brześciu. Byli tam jednak już Niemcy, samolot zost<sup>^</sup> ostrzelany przez artylerię przeciwlotniczą, kpt. Połesiński zginął, a ranny por. Kózka dostał się do niewoli.

Następnego dnia gotów był drugi „erwudziak”. Ten samolot powierzono kpr. Ignacemu Radzymińskiemu, który podjął się wyjątkowo niebezpiecznego zadania: utrzymywania kontaktu między dowództwem Armii „Warszawa” a załogą Modlina, z którą nie było już innej łączności. Aż do 24 września startował nocą, przeleatując tuż nad głowami niemieckich żołnierzy. Samolot latał na niebezpiecznej wysokości 1000 metrów, na osiągnięcie większej wysokości nie pozwalał wysłużony silnik. Lądowanie w Modlinie odbywało się po-

czątkowo na polu między fortami twierdzy — często pod ogniem przeciwnika<sup>^</sup> a zawsze w obawie, że zasta\* nie się tam jut nie swoich, a nieprzyjaciela — później na zboczu skarpy wiślanej.

W czasie lotów Radzymiński przewoził rozkazy, meldunki, czasem kurierów i oficerów sztabowych, a także lekarstwa i materiały sanitarne. Wielu obrońców Modlina uratowanie życia zawdzięcza przywiezionym przez niego środkom znieczulającym i narzędziom chirurgicznym. Za swe męstwo kpr. Radzymiński odznaczony został jeszcze w czasie walk Krzyżem Yirtuti Militari Vkl.

17 września powtórzył swój wyczyn sprzed kilku dni mjr Wyrwicki, przywożąc do stolicy na małej sportowej awionetce RWD-5 specjalne rozkazy Naczelnego Wodza. Gdy zapadła decyzja o kapitulacji Warszawy, lotnicy postanowili przedostać się tam, gdzie jeszcze były się polskie wojska, albo za granicę dla kontynuowania walki z wrogiem. Nie będąc pewnym sprawności otrzymanego w War.szawie samolotu P.II mjr Wyrwicki postanowił najpierw oblatać go i przy tej okazji 25 września ostrzelał Niemców zarówno na Polu Mokotowskim, jak i na lotnisku Okęcie. W jego ślady poszedł kpr. Stanisław Rochmiński na R.XIU.

W nocy na 26 września wystartowały z lotniska na Mokotowie wszystkie zdolne do lotu maszyny. Mjr Wyrwicki zabrał ze sobą dowódcę lotnictwa Armii „Łódź”, a potem „Warszawa”, ppłk. Mateusza Iżyckiego (późniejszego dowódcę polskich sił powietrznych w Wielkiej Brytanii). Obydwaj lotnicy nie mieli spadochronów. Przelot przebiegł pomyślnie i samolot wylądował na Węgrzech.

Fortuna sprzyja śmiałym — brzmi łacińskie przyłowie. Dziewięć samolotów szczęśliwie wzbilo się w powietrze, mimo silnego ognia niemieckiego. Co więcej —

dwa... holowały za sobą szybowce. Ten start i przelot szybowców ponad wojskami oblężniczymi jest niezwykłym i niepowtarzalnym wyczynem w dziejach całej II wojny światowej. Szybowce wyczepiły *się* i lądowały koło Grójca. Ich piloci — nazwisk nie udało się niestety ustalić — zdołali przedostać się na Węgry, podobnie jak załoga jednego z RWD-8, który musiał lądować w Górach Świętokrzyskich. Pozostali lotnicy przelecieli na Węgry.

Z Warszawą związana jest także historia najbardziej zapewne brawurowego wyczynu lotniczego 1939 roku. Oficer łącznikowy Naczelnego Dowództwa, mjr Edmund Galinat, otrzymał już w Rumunii polecenie dotarcia do Warszawy i utworzenia tam organizacji, która by w warunkach konspiracyjnych kontynuowała walkę z Niemcami. Wykorzystano do tego zdeponowany na bukareszteńskim lotnisku Baneasa prototyp lekkiego bombowca PZL-46 „Sum”, który jako nowość o wysokim poziomie technicznym budził wielkie zainteresowanie rumuńskich władz lotniczych. Zaproponowano, że polska ztdoga przeprowadzi go na lotnisko wytwórni Industria Aeronautica Romana w Brasov.

26 września po południu w kabinie samolotu zajęli miejsca: pilot fabryczny PZL, inż. Stanisław Riess, strzelec pokładowy, kpr. Władysław Urbanowicz, mjr Galinat i ppor. Władysław Frąckiewicz. „Sum” wzbił się w powietrze, ale zamiast polecieć w kierunku Brasov skierował się prosto nad okupowaną Polskę. Samolot leciał na wysokości 4500 metrów — nie było masek tlenowych — toteż pasażerowie dolecieli do Warszawy w pozałowania godnym stanie. Pilot nie wiedział, że lotnisko Okęcie jest już obsadzone przez Niemców, i próbował tam lądować. Ostrzelany, zawrócił i skierował się na Mokotów. Podczas przetaczania

samolotu w bezpieczne miejsce odniosło rany aż 40 żołnierzy piechoty.

Wynikiem misji mjr. Galinata było utworzenie Służby Zwycięstwu Polski.

„Sum” nie pozostał w Warszawie. Z proponowanej szansy wydostania się nim nie skorzystali ani gen. Rómmel, ani prezydent miasta Stefan Starzyński. Ta sama załoga zabrała natomiast na pokład oficera sztabu Armii „Warszawa”, ppłk. Karola Piaseckiego. Odlot był dramatyczny. Niemcy przystąpili właśnie do decydującego uderzenia na pozycje obrońców, a stan zora-nego pociskami lotniska był bardziej niż zły. Samolot aż do Jabłonny Niemcy oświetlali reflektorami i ostrzeliwali z działek przeciwlotniczych. Szybkiej maszynie udało się jednak wydostać z zasięgu ognia i o godz. 6.00 rano lądowała w Kownie — stolicy neutralnej Litwy.

Pisząc o lotnikach Warszawy nie można pominąć i tych, którym nie było dane bronić jej w powietrzu, ale którzy szczerze przelali swą krew w walkach na ziemi. Już w pierwszych dniach września pozostali w stolicy oficerowie z Dowództwa Lotnictwa zaczęli formować jednostkę z rezerwistów, którzy nic mogli dołączyć do swych macierzystych oddziałów. Stopniowo dołączały do niej nadwyżki personelu z pułków lotniczych, żołnierze kompanii balonowych oraz personel i słuchacze Szkoły Podchorążych Technicznych Lotnictwa.

Tak powstała dwubatalionowa piesza brygada lotnicza, a także oddział ochrony dowództwa Armii „Warszawa” i posterunki obrony przeciwlotniczej. Z brygady wyodrębniono z czasem lotniczy oddział szturmowy — doborową jednostkę w sile czterech plutonów i plutonu karabinów maszynowych, złożoną z ludzi silnych fizycznie i wysportowanych, w tym licznych pod-

chorątych. Zadaniem tego oddziału były działania zwiadowcze na przedpolu i za liniami nieprzyjacielskimi — a więc zbliżone do akcji późniejszych komandosów.

Swój chrzest bojowy odbył lotniczy oddział szturmowy 12 września, powstrzymując w rejonie torów kolei radomskiej kontratak niemieckiej piechoty, co umożliwiło wycofanie się polskich sił biorących udział w wypadzie na Okęcie. Ciężką ranę odniósł wówczas pierwszy dowódca oddziału, kpt. Jerzy Bohuszewicz. W następnym okresie zmieniające się co noc plutony nękały Niemców, przeprowadzając niespodziewane wypadki lub dokonując zasadzek. Lotnicy zabierali przy tym poległym Niemcom książki wojskowe, co pozwalało na identyfikację walczących pod Warszawą nieprzyjacielskich jednostek.

Oddział szturmowy okrył się szczególną chwałą 26 września, gdy Niemcom udało się zdobyć jeden z węzłowych punktów obrony na zachodnim odcinku — parowozownię Czyste. Do kontrataku rzucono wszystkie rezerwy. Zaprawieni w samodzielnych akcjach żołnierze oddziału mimo ciężkich strat dotarli do parowozowni, a następnie utrzymali ją aż do przybycia odsieczy. Ranny został następny dowódca oddziału, mjr Zygmunt Zbrowski, oraz dowodzący I batalionem lotniczym, kpt. Antoni Klimas.

Nad brzegiem Bałtyku najdłużej latały awionetki z zaimprovizowanego plutonu łącznikowego oddanego do dyspozycji Dowództwa Obrony Wybrzeża. W okresie walk o Gdynię lotnicy wykonali na jednym R. XIII i dwóch RWD-8 szereg lotów rozpoznawczych. Po upadku miasta, gdy zagrożone zostało ostatnie lądowisko, piloci postanowili wymknąć się Niemcom. Rankiem 13 września startowały dwa samoloty. Por. Edmund Jereczek wraz z nieznanym pasażerem doleciał do Visby w Szwecji, gdzie został internowany. Samo-

lot por. Antoniego Czerwińskiego rozbił się w ciemności, pilot zginął, a towarzyszący mu kapitan piechoty został ciężko ranny.

Ostatnia próba wzlotu na Wybrzeżu miała miejsce 30 września. Ewakuowany z Pucka prototyp szkolnego wodnosamolotu RWD-17, w odróżnieniu od innych maszyn Morskiego Dywizjonu Lotniczego, nie został pozostawiony na wodzie, ale wciągnięto go na ląd i zamaskowano w helskim lesie, ze złożonymi skrzydłami, co uchroniło go od wykrycia i zniszczenia. Na krótko przed kapitulacją załogi półwyspu porucznik marynarki, Ignacy Billewicz, który miał uprawnienia pilota szybowcowego, postanowił przygotować maszynę do lotu. Przed świtem samolot wystartował z Długiej Mielizny w Zatoce Puckiej, ale długo nie używany i nie sprawdzony silnik odmówił posłuszeństwa i maszyna przeleciawszy nad półwyspem spadła do Bałtyku. Pilota udało się uratować.

Podobnie jak w Warszawie, lotnicy bronili Wybrzeża, walcząc także na ziemi. Z latającego i naziemnego personelu Morskiego Dywizjonu Lotniczego utworzono dwie piesze kompanie, które początkowo dozorowały podejścia do nasady półwyspu helskiego, a następnie broniły Wielkiej Wsi, walcząc wciąż w pierwszych szeregach. Dopiero po 10 września, w wyniku poniesionych strat, przesunięto je do odwodu, dla ubezpieczenia wybrzeża Helu przed ewentualnym desantem.

Ostatnie samoloty z biało-czerwonymi znakami, jakie podczas wojny obronnej 1939 roku *latały* nad Polską, należały do odtworzonej 13 eskadry rozpoznaw-



czej, a dowodzący nią wówczas por. Edmund Piorunkiewicz zasłużył sobie na miano ostatniego pilota II Rzeczypospolitej. Gdy ostatni etatowy samolot eskadry został zniszczony na Wołyniu przez dywersantów, nowy dowódca przemianował jej naziemny personel na zmotoryzowaną kompanię piechoty, którą oddał do dyspozycji płk. Ottokarowi Brzozie-Brzezynie, formującemu zgrupowanie, które w Samodzielnej Grupie Operacyjnej „Polesie” otrzymało nazwę 50 dywizja piechoty.

24 września por. Józef Wodnicki odnalazł w pobliżu Włodawy szkolny samolot PWS-26, porzucony z braku paliwa. Mechanicy eskadry stwierdzili, że jest on w dobrym stanie technicznym, i jeszcze tego samego dnia por. Piorunkiewicz wystartował, stwierdzając w czasie lotu, że okolice Włodawy wolne są od Niemców. Niebawem sprzęt eskadry powiększył się o dwie maszyny RWD-8. Znalaziono także dwa Polezy-25, ale nie można ich było uruchomić z braku odpowiednich części zamiennych. Na polecenie dowódcy SGO „Polesie”, gen. bryg. Franciszka Kleeberga, wykonano loty rozpoznawcze i łącznikowe, początkowo kilka razy dziennie, wkrótce jednak nikłe zapasy paliwa i pogarszający się stan sprzętu zmusiły do ograniczenia liczby startów. Maszyny wracały często z lotów podziurawione pociskami i odłamkami. Ponieważ nie było czym łątać przestrzelin, zarekwirovano w aptekach plastry lekarskie. Odklejały się one często w powietrzu i maszyny latały powiewając długimi wstęgami...

Samoloty nie miały uzbrojenia, ale raz tylko jeden z nich zaatakowany został przez Messerschmitta, ratował się natychmiastowym lądowaniem. Por. Piorunkiewicz i obserwator, ppor. Konstanty Radziwiłł, wyszli z tego spotkania bez szwanku. W tym samym cza-

Sie lądowisko eskadry zostało ostrzelane przez niemieckie samoloty, które uszkodziły stojące na ziemi maszyny.

Wsiadając do samolotu lotnicy brali ze sobą broń osobistą, a także granaty. Doprowadziło to 3 października do jedyne go lotu „szturmowego”. Grupa „Polesie” była już okrążona na Lubelszczyźnie, lotnicy mieli znaleźć drogi odwrotu. Nad wioską Firlej samolot został ostrzelany przez niemieckich piechurów i wówczas por. Piórunkiewicz polecił por. Wodnickiemu obrzucić ich granatami. Następnego dnia wykonano ostatni lot rozpoznawczy.

Jakkolwiek efektywność wsparcia z powietrza, jakie żołnierzom gen. Kleeberga mogły dać samoloty 13 eskadry, była niewielka, to jednak sama ich obecność na polskim niebie właśnie w tym ostatnim akordzie kampanii urasta do znaczenia symbolu nieugiętej walki do ostatniego pocisku, ostatniego litra benzyny i obrotu silnika. To dzięki nim można dziś powiedzieć, że lotnicy 1939 roku walczyli w obronie polskiego nieba przez pełne 34 dni. Ten sam duch ożywiać miał w przyszłości lotników, których rozkaz Naczelnego Wodza rzucił na tułaczkę, i towarzyszyć im do końca wielkiej wojny z faszyzmem.

# BILANS „BITWY O POLSKĘ”

Wojna powietrzna nad Polską toczona była przy tak wielkiej różnicy sił, iż nasi lotnicy stali od początku na straconej pozycji. Tym niemniej stwierdzić trzeba, że istnieje dysproporcja między środkami materialnymi, jakimi dysponowano, między ogromnym a niewymiernym kapitałem, jaki stanowiła doskonale przygotowana, ożywiona wspaniałym duchem kadra — a wynikami pracy naszego lotnictwa jako całości. Mówiąc obrazowo: choć partii tej wygrać nie mogliśmy, to można ją było o wiele lepiej rozegrać.

Stąd niemal powszechne, zaraz po przegranej kampanii, odczucie jej uczestników, że lotnictwo zawiodło oczekiwania, stąd sformułowania o pustym niebie nad Polską, stąd rozczarowanie szarego człowieka, obrazowo wyrażane w czasie okupacji słowami ulicznej piosenki: (...) *a naszych orłów widać nie było...*

Taki stan rzeczy spowodowany został między innymi łańcuchem błędów na wszystkich szczeblach dowodzenia lotnictwem. Jednym z pozytywnych wyjątków było tutaj dowództwo lotnictwa Armii „Poznań” — z płk. Stanisławem Kuźmińskim i jego szefem sztabu ppłk. Adamem Kurowskim na czele — walczące do końca spokojnie i umiejętnie. Wielkopolskie jednostki miały w ogóle w tej wojnie szczęście do wysokiej klasy dowódców na lądzie i w powietrzu.

Niewiele mogły pomóc wszystkie cnoty żołnierskie: brawura, determinacja czy umiejętności lotnicze. Wojskowe lotnictwo lat trzydziestych wyszło już definitywnie z powijaków, straciło wiele ze swoich dawnych cech, jak romantyzm, ale i improwizacja, i amatorszczyzna stały się bronią na wskroś techniczną, a przy tym zdecydowanie — zespołową. Dla i>owodzenia operacji lotniczej nie było już elementów nieważnych. Obok należytej współpracy w powietrzu i sumiennego wykonywania swych obowiązków przez

cały personel techniczny, w równym stopniu liczyły si«: prawidłowa robota sztabowa, sprężyste dowodzenie taktyczne i sprawnie funkcjonujące zaplecze.

Z początku, gdy działalność sił powietrznych przebiegała na ogół zgodnie z przedwojennymi przewidywaniami, elementy te funkcjonowały dość sprawnie. Jednostki dysponowały wystarczającymi zapasami materiałów pędnych i amunicji, operowały przeważnie z wybranych uprzednio i przynajmniej jako tako przygotowanych lotnisk, choć już wtedy dały znać o sobie niedostatki systemu zaopatrzenia, powodując szybsze wykruszanie si<sup>^</sup> sprzętu. W połączeniu z ograniczonymi możliwościami jego napraw i nieoczekiwanie wielkimi rozmiarami strat było to przyczyną szybkiego zmniejszania si<sup>^</sup> siły bojowej jednostek.

Stopniowo jednak rozmiary i zasięg postępów niemieckiej ofensywy, komplikująca się sytuacja wszystkich związków operacyjnych i pierwsze oznaki rozprężenia na tyłach spowodowały, że w lotnictwie na szczeblu centralnym zapanowała nerwowość, będąca przyczyną ewidentnych błędów w dowodzeniu, o których była już i będzie jeszcze mowa.

Pospieszne podejmowanie decyzji, zmienianie lub nawet anulowanie ich już podczas realizacji, nieliczenie się z realiami, wreszcie brak wyobraźni w nie mniejszym stopniu przyczyniały się do stopniowej dezorganizacji niż działania nieprzyjaciela.

W pamięci uczestników wrześnieowej kampanii utrwały się typowe dla późniejszych okresów wojny obrazy: rzuty powietrzne jednostek lądujące na nowych, nie przygotowanych na ich przyjęcie lotniskach i unieruchomione tam całymi dniami z powodu braku obsługi naziemnej, podczas gdy ich rozciągnięte na ogromnych przestrzeniach rzuty kołowe mozolnie przedzierały się po zatłoczonych drogach, raz pod prąd,

raz z prądem odwrotu, by po osiągnięciu nakazanego celu dowiedzieć się, że są natychmiast potrzebne gdzie indziej lub — co gorsze — tam, skąd właśnie przybyły.

Uporczywie nie liczone są przy tym ze specyficznymi warunkami pracy żołnierzy lotnictwa, zapominając, że w tym rodzaju broni pełna sprawność i prawidłowa dyspozycja psychofizyczna \*— uwarunkowana przecież także m. in. dostateczną ilością snu, odpowiednim wyżywieniem czy znośnymi warunkami odpoczynku — odgrywają nie mniejszą rolę niż rodzaj i stan posiadanego sprzętu, wyznaczając częstokroć tę wąską granicę dzielącą sukces od porażki.

Niedowład koncepcji, niepewność dowodzenia, niedocenianie znaczenia zaplecza dla pomyślnej pracy nowoczesnego lotnictwa —• były kołem młyńskim u nóg personelu latającego i przyczyną nadmiernych, możliwych do uniknięcia ofiar. Tak np. na szczeblu centralnym ani razu nie pokuszono się o osłonę myśliwską dla lecących na akcję zespołów brygady bombowej. Jeśli nawet w wypadku „Łosi” — szybszych niż nasze myśliwce — było to trudne, to można było zorganizować współdziałanie w postaci tzw. wymiatań lub patrolowania nad wybranym do ataku rejonem.

Przykładem bezsensownych decyzji może być pomysł dowódcy lotnictwa Armii „Karpaty”, by wykryte wojska pancerne zbombardować przez „Lubliny” R. XIII, zaopatrzone w trzy 12-kilogramowe bomby, które obsei^yalorzy mieli wyrzucać rękami! Takie narażanie załóg najpowolniejszych i najsłabiej uzbrojonych naszych samolotów, przy zupełnie iluzorycznych szansach trafienia, a tym bardziej zniszczenia jakiegoś celu — mówi samo za siebie.

Sytuacja ta nie mogła długo pozostać tajemnicą dla

ogółu lotników, to, że nie okazali żadnych oznak załamania, że nie nastąpił kryzys zaufania i spadek dyscypliny, przypisać należy tylko niezmiennemu zapalowi i chęci bicia znieawidzonego wroga, jakie do końca działań ożywiały żołnierzy wojsk lotniczych. I za to właśnie należy się lotnikom Września trwałe uznanie, wdzięczność i szacunek.

Na szczególne wyróżnienie zasługują bezspornie nasi lotnicy myśliwscy, którzy, walcząc równie zajadle co rozważnie i umiejętnie, stawali jak równi z równymi i zwyciężali pilotów niemieckich samolotów myśliwskich, będących przecież wówczas ostatnim osiągnięciem techniki.

W typowej dla pojedynków powietrznych walce kołowej, gdzie większą rolę odgrywała szybkość reakcji pilotów i zwrotność maszyn, nieprzyjaciel prawie zawsze musiał uznać wyższość Polaków. Niemcy wykorzystywali natomiast silniejsze uzbrojenie i większą moc silników, dającą im przewagę w manewrze pionowym, gdy zaś walka przybierała niekorzystny dla nich przebieg, mogli ją w każdej chwili przerwać, dysponując ogromną przewagą prędkości.

Mała prędkość maszyn w połączeniu z niedostatecznym wyposażeniem radiowym i brakiem nowoczesnych metod naprowadzania z ziemi powodowały, że nasze lotnictwo myśliwskie mogło co najwyżej łagodzić potężne uderzenia Luftwaffe, nie było jednak w stanie odeprzeć jej ataków oraz w decydujący sposób zagrozić formacjom bombowców. Nasze „jednostki” stały się za to postrachem wolniejszych i dających się dość łatwo zaskoczyć niemieckich samolotów obserwacyjnych, zadając im dotkliwe straty. Nawet tej szansy nie mieli jednak piloci zupełnie przestarzałych samolotów P.7, które stanowiły 20% wyposażenia eskadr myśliwskich.

Szczególną rolę w działaniach naszego lotnictwa myśliwskiego odegrać miał Jedyne Jego związek taktyczny — brygada pościgowa. Działała ona przez pierwszych sześć dni niezwykle skutecznie<sup>^</sup> a wyczyny jej lotników zapisały się złotymi zgłoskami w dziejach wojny obronnej 1939 roku. Momentem przełomowej zmiany na gorsze stała się, podobnie jak i dla całości naszych sił myśliwskich, decyzja przesunięcia jej na lubelski węzeł lotnisk. Biorąc pod uwagę warunki, jakie tam zastało, było to wprowadzenie ich w ślepią uliczkę: bez zaopatrzenia, sprawnego dowodzenia i — nieprzyjaciela. Późniejszy żalony kontredans przerywanych dywizjonów wystawia jak najgor. \$ze świadectwo dowództwom ogólnym i lotniczym.

Poniższa tabela w dobitny sposób ukazuje dramatyczny wprost spadek liczby zwycięstw powietrznych, a więc i efektywności działania lotnictwa myśliwskiego od dnia niefortunnej reorganizacji.

Wynika z niej również, że pozostawiony przy swej armii dywizjon poznański wykazywał się wciąż największą systematycznością i ciągłością działań, wychodząc na czoło wszystkich jednostek. Jego lotnicy mogą mieć tę satysfakcję, że dzięki nim ukryto przed Luftwaffe przemarsze i koncentrację do bitwy dywizji Armii „Poznań”, jak też zapewniono im względny spokój aż do końca drugiego tygodnia wojny. Swoją wymowę ma również fakt, że po 7 września ten jeden dywizjon zestrzelił tyle nieprzyjacielskich samolotów, co wszystkie pozostałe jednostki myśliwskie razem wzięte.

Najwięcej niemieckich samolotów zestrzelili następujący piloci:

Ppor. Stanisław Skalski (142 esk.) 4V2

Ppor. Hieronim Dudwał (113 esk.) 4

Ppor. Włodzimierz Gedymin (131 esk.) 3V\*



Ppor. Czesław Głowczyński (162 esk.) 3\*/2  
 Por. Wojciech Januszewicz (111 esk.) 3  
 Kpt. Mirosław Leśniewski (142 esk.) 3  
 Mjr Mieczysław Mummler (III dyw.) 3

Warto tu dla porównania dodać, że najlepszy z niemieckich pilotów myśliwskich uzyskał w 1939 roku trzy zwycięstwa powietrzne, a kilku miało na swym

*Niemieckie samoloty zestrzelone przez poszczególne dywizjony myśliwskie*

nr	Brygada pociskowa		X/Otdział armijny					h	Kazem
	B	i	19	li	5	5	V		
1 IX	6	8	5	2	1	3			35
2 IX			2	5	9		5	—	21
3 IX	3	—	2	3	3	1	3	—	15
4 IX	1	2	—	1	4	—	2	—	10+2
5 IX	4	4	1	1	—	—		—	10
6 IX	7	8		4	4	—	1		24+1
7 IX	—	—	—	3	-	—			3+1
8 IX	1	2	-	2	—	—	—e	—	5
9 IX	1	—	—	1	—	—		—	2
10 IX	—			2		—	—	—	2
11 IX									
12 IX	—			2				—	2
13 IX	—		—	1	—	—	—	—	1
14 IX		—	—	1	—	—		1	2+2
15 IX	—	—		2	—	—		1	3
16 IX	—	1		1	—	—	i	—	3
17 IX							1	—	1
	23	25	10	31	21	4	13	2	129+6*

samoloty zestrzelone przez zgrupowania.

koncie po dwa. Czołowy dywizjon przypisywał sobie 28 zwycięstw.

Natomiast ze 115 samolotów, jakie utraciło nasze lotnictwo myśliwskie, tylko mniej niż połowa została zestrzelona w walkach. Ten jakże korzystny i wymowny stosunek zwycięstw do poniesionych strat jest najlepszym świadectwem kunsztu pilotażu, jak też zawziętości i poświęcenia, jakie wykazali nasi piloci myśliwscy w trudnych dniach Września.

Lotnictwo bombowe nie zostało przez wyższe dowództwo ani razu użyte do zadań wykraczających poza wąski zakres taktyczny. Działania jego skierowane były wyłącznie przeciwko niemieckim jednostkom pancernym i zmotoryzowanym. Ani razu nie przeprowadzono nalotu na znane przedtem lub ujawnione w ciągu wojny nieprzyjacielskie lotniska, nie starano się dopaść Luftwaffe i zadać jej strat w jej bazach, a przynajmniej utrudnić ich funkcjonowania. Wyniki bombardowań były na ogół dobre, ale wobec małej liczby użytych do akcji samolotów trudno mówić o ich skuteczności.

Większość tych akcji przeprowadziła brygada bombowa, choć nie można powiedzieć, że została ona w pełni wykorzystana. Wpłynęło na to wiele czynników. Od początku niedostateczne okazały się środki łączności z dywizjonami, sprowadzające się do przesyłania rozkazów samolotami łącznikowymi. Był to sposób powolny, pomijając już brak osobistego kontaktu sztabu z dowódcami. Zła organizacja dowodzenia i niewłaściwe prowadzenie rozpoznania powodowały opóźnienia w realizacji nakazanych zadań. Ani jedna wyprawa bombowa nie wyruszyła wczesnym rankiem, wskutek czego nie było już zwykle czasu na powtórne przygotowanie maszyn do startu.

Błędy dowodzenia przy wydawaniu rozkazów prze-

bazowań powodowały chaos w obsłudze samolotów. Zawiodły na ogół pod tym względem kompanie lotniskowe. Ich żołnierze nie byli należycie przeszkoleni w obsłudze nowoczesnych samolotów, a zwłaszcza silników. Czynności ich sprowadzały się najczęściej do podwieszania bomb i tankowania samolotów, a i to zwykle pod kierunkiem fachowego personelu.

„Łosiom” nie powierzono zadań, dla których były konstruowane. Paradoksem jest, że te nasze najnowocześniejsze samoloty w rzeczywistości okazały się w pewnym sensie nieprzydatne. Nie dostosowane do stawianych im wymagań, ponosiły dotkliwe straty, a w najłepszym wypadku wracały tak uszkodzone, że usunięcie ich nieustannie absorbowało personel naziemny.

Na rozmiary tych strat wpłynęły przede wszystkim płynące z góry dyrektywy, nakazujące przeprowadzanie nalotów nie w sposób zwarty, lecz pojedynczymi kluczami, na których oczywiście kolejno koncentrował się ogień wszystkich środków obrony wroga. (Stosując porównanie z działaniami naziemnymi, taktyka ta żywo przypominała równie nieudolną co nieodpowiedzialną metodę działania nakazaną przez dowódcę naszej Armii Odwodowej, który upodobał sobie „szczypanie” Niemców akcjami poszczególnych batalionów...). Pozbawiało to samoloty tej szansy obrony, jaką dawał zespołowy lot i ześrodkowanie ognia większej liczby maszyn. Przy wyborze ugrupowania, wysokości i innych elementów lotu dowódcy jednostek kierowali się chęcią należytego wykonania zadań, a nie względami bezpieczeństwa.

Nie bez winy byli w tym wypadku także i lotnicy brygady, choć oczywiście trudno mieć o to do nich pretensję: chęć dobrania się wrogowi do skóry i przysporzenia mu jak największych strat brała czasem górę nad rozważą, co uwidaczniało się w niepotrzebnych atakach, do których nasze samoloty ze względu na

swoje słabe uzbrojenie zaczepne zupełnie nie były przystosowane.

Straty bardzo szybko redukowały stan bojowy dywizjonów. Liczne uszkodzenia powodowały, że dysponowały one stale zbyt małą liczbą gotowych do lotu maszyn. Bywały ranki, kiedy nie mógł być użyty ani jeden samolot biorący poprzedniego dnia udział w akcji. Przy najwyższym nawet wysiłku obsługi technicznej naprawa trwała z reguły jeden—dwa dni, dorywczo zaś naprawiona maszyna mogła latać tylko krótki czas.

Warto przyrzeć si<sup>^</sup> poniższej tabeli. Uwydatni ona nieregularność wykorzystania zarówno całej brygady bombowej, jak i poszczególnych jej eskadr.

Bombflrdoifania dokonaftę *przez samoloty brygady hombowej i eskadr rozpoznawczych*

Brygada nie rozwinęła pełnej siły uderzeniowej. Jej „Łosie” dokonały w ciągu całej wojny 19 wypraw — nieco ponad 100 lotów bombowych, zaś „Karasia” — 14 wypraw i ponad 120 lotów. Biorąc pod uwagę liczbę samolotów, jaką dysponowała ona na początku wojny, nie osiągnięto nawet przeciętnej trzech lotów na samo« lot.

Z powodu bazowania na lotniskach potowych nie mogły być w pełni wykorzystane udźwigi obydwu typów samolotów. Ładunek bomb różnił się w zależności od rozmiarów i stanu nawierzchni lotnisk, ale za przeciętną można przyjąć 1200 kg dla „Łosi” i 400 dla „Karasi”. Znaczyłyoby to, że załogi tych pierwszych zrzuciły około 125 ton, a drugich — 50 ton, tj. razem około 175 ton bomb. Nie było to wiele, a rozproszone w czasie i przestrzeni, stanowiły przysłowiową kroplę w morzu. Pamiętać należy, iż waga jednorazowej tzw. salwy bombowej brygady wynosiła przy pełnym stanie samolotów 63 tony, nawet w warunkach polowych. Jeśli doliczyć do tego osiem wypraw bombowych — 42 loty wykonane przez eskadry rozpoznawcze — to okaże się, że w ciągu całej wojny niemieckie wojska jedynie 40 razy niepokojone były polskimi nalotami, że tylko około 270 samolotów zrzuciło swe bomby na najeźdźców.

Nic też dziwnego, że to właśnie lotnicy z brygady bombowej najdotkliwiej odczuwali swą niezawinioną przecież bezczynność, oni właśnie — pałając chęcią walki i czynu — domagali się aktywniejszego wykorzystania przez dowództwo ich sprzętu. To, że ocena sytuacji i wysuwane postulaty nie były bezpodstawne, niech świadczy fakt, iż w wyniku skierowania do Rumunii najbardziej nowoczesnych samolotów brygady — uwzględniając ewakuowane tam również płatowce, które dopiero co opuściły fabrykę, oraz sprzęt dywi-

zjonu szkolnego — faszystowski rząd tego państwa dysponował podczas napaści na Związek Radziecki większą liczbą „Łosi” niż polskie lotnictwo w wojnie obronnej 1939 roku!

Lotników z eskadr rozpoznawczych i obserwacyjnych można zaliczyć do cichych bohaterów Września. Uświadomić sobie trzeba przede wszystkim charakter ich pracy. Loty wykonywano nad opanowanym przez wroga terytorium; z godziny na godzinę zmieniała się linia frontu, lotnicy narażeni byli na ostrzał wszystkich niemieckich środków obrony przeciwlotniczej, istniało również ryzyko wykrycia przez patrole nieprzyjacielskich myśliwców, w walce z którymi załoga słabo uzbrojonego, powolnego samolotu nie miała żadnych właściwie szans, a uratować ją mogły tylko lepsze umiejętności lub przysłowiowy łut szczęścia. Mimo to właśnie w zakresie rozpoznania nasze lotnictwo najlepiej i najpełniej wywiązało się z postawionych przed nim zadań.

Istotnym brakiem była zbyt mała głębokość penetracji, limitowana właściwościami sprzętu i przeciwdziałaniem przeciwnika. Uniemożliwiało to szczególnie prowadzenie systematycznego rozpoznania na szczeblu Naczelnego Dowództwa, co wpłynęło na wiele fałszywych decyzji w późniejszych fazach kampanii. Winę za to ponosi jednak głównie ono samo; nie wykorzystując naszego najlepszego sprzętu o odpowiednim zasięgu, dużej prędkości i niezłym uzbrojeniu — „Łosi”, które wykonały wprawdzie przeszło 30 lotów rozpoznawczych, ale wyłącznie na skalę taktyczną; lokalizowały cele dla wypraw bombowych.

Zdarzały się również wypadki, że sztaby poszczególnych armii nie były w stanie na podstawie otrzymanych informacji wyrobić sobie dostatecznie jasnego obrazu sytuacji i podejmowały niewłaściwe decyzje.

Trudno jednak za to winić załogi, których rola polegała — i kończyła się — na wyśledzeniu, umiejscowieniu i przybliżonym określeniu siły, składu i kierunku posuwania się poszczególnych jednostek nieprzyjaciela. Często też danych z rozpoznania powietrznego nie można było zużytkować, bo polskie wojska były po prostu zbyt słabe, by skutecznie odeprzeć niemieckie ataki.

Nie da się też ukryć, że w późniejszym okresie wojny lotnictwo prowadziło rozpoznanie w sposób raczej improwizowany, na podstawie codziennych wytycznych sztabu Naczelnego Wodza oraz niektórych dowódców frontów i armii. Dorywcze poszukiwanie informacji z najbardziej zagrożonych kierunków nie mogło oczywiście zastąpić systematycznej i metodycznej pracy.

Z biegiem czasu zyskiwał znaczenie drugi podstawowy zakres obowiązków lotnictwa obserwacyjnego: zadania łącznikowe. Używane do przewozu kurierów z ważnymi rozkazami, samoloty stawały się coraz bardziej niezastąpione w miarę niszczenia opartej przeważnie na liniach napowietrznych łączności przewodowej oraz rozprzegania się systemu łączności radiowej. Były one przy tym znacznie szybsze i na ogół pewniejsze niż łącznicy na samochodach i motocyklach. W miarę opanowywania przestrzeni powietrznej przez Luftwaffe latanie na powolnych i symbolicznie tylko uzbrojonych maszynach połączone było oczywiście z coraz większym ryzykiem.

Morski Dywizjon Lotniczy nie odegrał w wojnie żadnej roli. Nawet po zniszczeniu części jego sprzętu podczas pierwszego, niespodziewanego nalotu, nie przedsięwzięło — ani na szczeblu kierownictwa Marynarki Wojennej, ani też dowództwa jednostki — nic, aby wykorzystać bojowo pozostałe samoloty. Były one

stopniowo niszczone na wodzie. Jednostki naszej marynarki wojennej od początku musiały prowadzić swe działania na ślepo, bez informacji o nieprzyjacielu i całokształcie sytuacji, co w znacznej mierze było przyczyną braku sukcesów z ich strony.

Mniej może efektownie, ale równie dobrze jak lotnicy, zdał egzamin personel naziemny, wykazując znakomity poziom fachowy, pomysłowość i odporność psychiczną. Jego ekipy do ostatka zachowały zwartość, wytrwałość i gotowość do poświęceń. A przecież pracowano w wyjątkowo trudnych warunkach. Na lotniskach potowych brak było odpowiednio urządzonych i wyposażonych warsztatów, które trzeba było dopiero, często już pod bombami, ewakuować z baz okresu pokojowego. Od początku brakowało części zamiennych. Nie wpłynęło to na szczęście na jakość pracy. Brano z rozbitych płatowców części do naprawy innych samolotów. Były wypadki zestawienia z dwóch lub trzech samolotów — jednego, zdolnego do dalszych działań. Często, jeśli tylko istniała iskierka nadziei na przywrócenie sprawności maszyny, zostawała na dawnym lotnisku ekipa mechaników oraz pilot, aby odprowadzić maszynę, gdyby zdarzył się jakiś nowy „cud”.

Prowizorka taka nie mogła na dłuższą metę zapewnić pełnej sprawności bojowej maszyn. Również zużycie silników było o wiele większe niż w okresie pokoju. Podczas pościgu i walk powietrznych, czy też wychodzenia z ognia artylerii przeciwlotniczej, piloci latali z maksymalną prędkością, na najwyższych obrotach silników. Nie mogło to trwać w nieskończoność.

Jednym z podstawowych czynników utrudniających działanie lotnictwa jako całości była wadliwa organizacja zaopatrzenia, nie przystosowana do pracy w warunkach wojny manewrowej, podczas nagłego i szyb-



kiego odwrotu. Obliczona na powolne dotarcie się i konsolidacji}, opierała się na mobilizacji powszechnej, z której lotnictwo miało otrzymać większość swych służb. W rezultacie znaczna ich część nie dotarła w ogóle do oddziałów w polu, co katastrofalnie zaciążyło na zdolności bojowej lotnictwa.

Gdy skończył się zapas mobilizacyjny, zaopatrzenie miało nadchodzić do odpowiednich stacji rozdzielczych rozmieszczonych na większych węzłach kolejowych, a stamtąd transportem samochodowym na lotniska. Zapasy te z reguły niemal utknęły na bombardowanych szlakach lub stały się trudno dostępne z powodu braku beczek, urządzeń przeładunkowych itd. na stacjach węzłowych. Brak paliwa i środków U'ansportowych w warunkach ciągłego odwrotu stwarzał niekiedy konieczność niszczenia lekko nawet uszkodzonych czy tylko pozbawionych paliwa samolotów.

Pod koniec wystąpiły też objawy pewnego rozprężenia organizacyjnego. Nie ewakuowano z zagrożonych terenów lotniczego zaopatrzenia, nie przygotowywano go w nowych rejonach bazowania. Na trasach odwrotu brak było warsztatów, zaopatrzenia, części zapasowych, amunicji, eskadry własnym przemysłem zdobywały materiały pędne. Skazani na własne siły lotnicy sami musieli wyszukiwać to, co było niezbędne do ich pracy. Działania ich w coraz większej mierze zależały od operatywności poszczególnych dowódców.

W powietrznym boju nad Polską nie zaznaczyły swej obecności wojska balonowe. Mobilizowane w późniejszych terminach kompanie balonów obserwacyjnych były zupełnie bezużyteczne w działaniach ruchowych. Nio zdołały na ogół dotrzeć do wyznaczonych im rejonów akcji i były przeważnie włączane do oddziałów piechoty czy artylerii.

Jedynych wzlotów dokonała 5 kompania przydzie-

łona do Armii „Modlin”. W pobliżu wsi Wólka Radzyńska wzniósł się rano 10 września balon z obserwatorem ppor. Edwardem Ładą dla dozoru odcinka Bugo-Narwi między Modlinem a Zegrzem. Ponieważ poranne mgły utrudniały widoczność, dokonano w parę godzin później ponownego wzlotu. Znajdujący się na wysokości 1000 metrów balon został ostrzelany przez przelatujące w pobliżu niemieckie bombowce. Mimo szybkiego ściągnięcia go na ziemię przez obsługę, był tak podziurawiony pociskami, że nie nadawał się już do dalszego użytku. Obserwator wyszedł z tej opresji cało.

Balony zaporowe użyto przede wszystkim do obrony stolicy, zwłaszcza mostów na Wiśle, zaś w pierwszych dniach wojny — także i lotniska Okęcie. Były dni, kiedy nad Warszawą unosiło się do 40 zespołów balonowych. Znacznie mniejsze ich grupy miały bronić Górnego Śląska, Poznania i Zakładów Lotniczych w Lublinie, Białej Podlaskiej i Mielcu. Na kilku balonach przeprowadzono interesujący eksperyment podwieszając podłączone do naziemnych wzmacniaczy specjalne urządzenia, mające służyć do zwiększenia zasięgu aparatów podsłuchowych. System ten stracił swój sens w momencie wycofania spod Warszawy brygady pościgowej.

Balony zaporowe przydatne były jedynie wówczas, gdy ściśle współdziałały ze sprawnie funkcjonującym ogólnym systemem obrony przeciwlotniczej: z lotnictwem myśliwskim i artylerią przeciwlotniczą. Na pewno wpłynęły one w jakiejś mierze na to, że podczas pierwszych nalotów na Warszawę niemieckie samoloty zrzucały bomby z wysokiego pułapu, a więc przeważnie niecelnie. Pierwszy balon zestrzelony został 3 września. Po wycofaniu brygady pościgowej stały się one łatwym łupem niemieckich samolotów. Ostat-

nie ściągnięto po wyczerpaniu zapasów wodoru, a ich obsługi weszły w skład brygady lotniczej i walczyły do ostatniego dnia na szanłcach stolicy.

Na ziemi również przyszło bić się ewakuowanym żołnierzom z 2 batalionu balonowego z Jabłonny i tamtejszej Składnicy Lotniczej nr 2. Wiozące ich pociągi utknęły 10 września w zatorze na magistrali kolejowej Warszawa—Brześć. Dowódcy zatrzymanych w rejonie stacji Mrozy transportów zdecydowali się bronić na miejscu, nawet po zajęciu okolicznych terenów przez wojska niemieckie. Ta walka na tyłach wroga trwała przez 10 dni, po czym polskie oddziały wydo.stały się z okrążenia, podążając do rejonu Maciejowic, gdzie skapitulowały dopiero o.statniego dnia września. Wśród zasłużonych dowódców byli m.in. znani przedwojenni piloci i rekordziści balonowi: mjr Franciszek Hynek i kpt. Zbigniew Burzyński.

Trudno pisać o harmonijnej współpracy między lotnictwem a obroną przeciwlotniczą. W Warszawie — mimo częstego wchodzenia naszych aparatów myśliwskich w strefy bronione ogniem artylerii — udało się przynajmniej uniknąć nieszczęśliwych wypadków, ale brak było takich form współpracy jak wciąganie niemieckich samolotów w rejony zgrupowania własnych dział szybkostrzelnych itd.

W innych rejonach było pod tym względem jeszcze gorzej: od wzajemnego przeszkadzania sobie powietrznych i naziemnych środków obrony, jak to miało miejsce w pierwszych dniach wojny w Łodzi, do niejednokrotnego — i skutecznego niestety — ostrzeliwania własnych samolotów, co położyć już należy na karb kardynalnych braków wyszkolenia artylerzystów.

Ogólnie rzecz biorąc, artyleria przeciwlotnicza średniego kalibru strzelała — czego się można było zresztą spodziewać — niezbyt skutecznie. Jakość i liczba

sprzętu — w zestawieniu ze skoncentrowanymi atakami szybkich niemieckich bombowców — nie pozwalały ani na stworzenie dostatecznie gęstych zapór ogniowych, ani na zwalczanie wroga ogniem kierowanym. Mało przydatne okazały się również kompanie przeciwlotniczych karabinów maszynowych małego kalibru, którym z rzadka tylko ukazywały się cele na dostępnym dla nich pułapie.

W tych warunkach cała obrona kraju i wojsk opierała się na bateriach i plutonach lekkich, szybkostrzelnych dział. Artylerzyści szybko przewyżczyli zaskoczenie, jakim były dla nich niemieckie samoloty, o wiele szybsze od tych, z którymi stykali się na ćwiczeniach, i wymusili na niemieckich lotnikach respekt dla swych umiejętności i walorów swojego sprzętu. W miarę zgrania załóg lekkie działa stawały się z tygodnia na tydzień coraz groźniejszym przeciwnikiem Luftwaffe. Na ich konto trzeba też zapisać większość zestrzelonych samolotów. Nie mogły oczywiście wypełnić wszystkich stojących przed naziemną obroną przeciwlotniczą zadań. Udawało się zmusić Niemców do ostrożności, tu i ówdzie utrudnić bombardowanie czy zmniejszyć jego celność, ale na tym kończyły się ich możliwości.

W minimalnym tylko stopniu w 1939 roku zdołano wykorzystać nasze lotnictwo komunikacyjne. Zgodnie z przedwojennymi ustaleniami, samoloty Polskich Linii Lotniczych „Lot” przeleciały częściowo 31 sierpnia, a częściowo już po rozpoczęciu wojny na połowę lotnisko Drwalew pod Grójcem. Wykonywane stamtąd loty miały niekiedy zdecydowanie frontowy charakter.

I tak 1 września kpt. Ludwik Tokarczyk otrzymał polecenie przelotu do Poznania, dokąd miał zawieźć pocztę i rozkazy, a zabrać przesyłki Banku Polskiego.

Samolot lądował i startował na płonącym lotnisku Ławica w przerwach między nalotami. Inne załogi wykonały między 1 a 4 września szereg lotów do Sztokholmu, Helsinek, Budapesztu i Bukaresztu, ewakuując stamtąd personel naszych placówek dyplomatycznych.

Kierownictwo lotnictwa cywilnego czyniło w tym okresie wysiłki w celu utrzymania komunikacji powietrznej. Nastawiono się na połączenia z Rumunią i państwami bałtyckimi. Zbombardowanie wszystkich odpowiednich lotnisk przekreśliło te plany. Natomiast władze wojskowe nie wykorzystwały zupełnie wydziału fotografii lotniczej PLL „Lot”.

Wobec rosnącego ryzyka wykrycia z powietrza, samoloty komunikacyjne ewakuowano 4 i 5 września do Węgrowa i Pińska, gdzie zamierzano utworzyć bazę techniczną. Wiąże się z tym jedyna próba wykorzystania sprzętu komunikacyjnego dla celów wojennych. W związku z poleceniem Naczelnego Dowództwa, by grupie armii gen. Kutrzeby dostarczyć zaopatrzenie, dwa samoloty miały nocą przelecieć z Pińska do Małaszewicz, pobrać tam amunicję i przywieźć ją pod Kutno. Ostrzelane po drodze przez obronę przeciwlotniczą Brześcia, zawróciły i wylądowały na polowym lotnisku Niepokójczyce. Zorganizowano przewóz amunicji z jednego lotniska na drugie, jednak gdy znalazła się ona już na miejscu, przeznaczony do jej załadowania personel opuścił Niepokójczyce, dokąd zbliżały się czołówki XIX korpusu gen. Guderiana. Do lotu nad Bzurę nic doszło.

11 września powietrzny i naziemny sprzęt Polskich Linii Lotniczych miał być ewakuowany do Kołomyi, gdzie koncentrowało się nie biorące udziału w walkach lotnictwo komunikacyjne i sportowe, jak również załogi zakładów przemysłu lotniczego. Nowe zadania

dla samolotów komunikacyjnych przewidywały uruchomienie połączenia z Bukaresztem przy wykorzystaniu lądowisk na Pokuciu.

Gdy szefostwo lotnictwa cywilnego przekroczyło granicę Rumunii, pozbawione instrukcji załogi ewakuowały tam również swój sprzęt, który wraz z całym majątkiem „Lotu” został zasekwestrowany przez tamtejsze władze. Cztery samoloty, w tym prototypowy egzemplarz PZL-44 „Wicher”, pozostały na krajowych lotniskach, ponieważ były uszkodzone.

Internowane zostały także samoloty znajdujące się na Łotwie i w Estonii. Spośród czterech maszyn, jakie w czasie wojny przeleciały do Szwecji, trzy udało się załogom wyprawić do Wielkiej Brytanii. Znalazła się tam ostatecznie większość personelu latającego i naziemnego. Lotnicy ci zapisali się pięknie w mało wprawdzie efektywnej, ale jakże ważnej i odpowiedzialnej służbie w formacji „Air Transport Auxiliary” — formacji zajmującej się dostarczaniem do bojowych jednostek samolotów z wytwórni i warsztatów naprawczych — a także w „Atlantic Ferry Organisation”, pilotując samoloty przez Atlantyk. Pozostali w kraju stali się założycielami jednej z najwcześniejszych organizacji konspiracyjnych, działającej na bazie likwidującej się dyrekcji „I\*otu”.

Jednostki polskiego lotnictwa rozpoczęły wojnę z 393 samolotami i podczas działań otrzymały w formie uzupełnień zaledwie około 25 maszyn bojowych. Ogółem więc przeciwstawiono Luftwaffe około 420 samolotów: 160 myśliwskich, 95 w brygadzie bombowej, 70 rozpoznawczych i 95 obserwacyjnych.

Straty w dniach 1—18 września wyniosły około 325 maszyn, tj. 77% użytego sprzętu. Ich odsetek dla poszczególnych typów samolotów jest swego rodzaju wykładnikiem ich nowoczesności i przydatności bo-

jowej, a co za tym idzie — i szans, jakie dawały w walce swym załogom.

Najmniejsze straty — około 60% — poniosły eskadry „Łosi” mimo niezbyt właściwego ich użycia oraz lotów bez osłony myśliwskiej. Myśliwce P.U wyszły raczej obronną ręką, mając 70% strat, na co jednak wpływała niewielka liczba walk powietrznych po pierwszym tygodniu wojny. Identyczny odsetek wykazują eskadry wyposażone w „Czaple”. Największy — około 85% — samoloty P.7, które na dobrą sprawę od początku należało przeznaczyć tylko do lotów rozpoznawczych, oraz „Lublina”, które również powinny być wykorzystywane raczej w celach łącznikowych. Miernik strat zawodny jest jedynie w wypadku „Karas”; na wysoki odsetek zniszczonego sprzętu miały wpływ straty poniesione na ziemi, a także powstałe w wyniku nadmiernej zapalczowości ich załóg.

Straty bojowe spowodowane bezpośrednio lub pośrednio działalnością nieprzyjaciela oceniać można na 260 samolotów. Wiadomo, że ponad 60 zestrzelonych zostało w walkach powietrznych, a około 30 — przez artylerię przeciwlotniczą lub środki obrony niemieckich oddziałów naziemnych. Obydwu tym czynnikom należy też przypisać utratę dalszych 50 maszyn, których los pozostał nie znany.

Okolo 20 samolotów rozbiło się podczas przymusowych lądowań lub przy powrocie na lotnisko na skutek uszkodzeń doznanych w walkach lub ostrzału z ziemi. Prawie 40 było w takim stanie, że nie nadawały się do remontu, a kilkanaście trzeba było zniszczyć podczas ewakuacji lotnisk.

Zaledwie około 20 samolotów z jednostek liniowych zostało zniszczonych podczas nieprzyjacielskich nalotów na lotniska (jakkolwiek ofiarą ich padło przeszło sto samolotów drugiej linii, stanowiących rezerwę,

znajdujących się w naprawach oraz służących jako sprzęt treningowy).

Okolo 20 maszyn rozbiło się lądując bezpośrednio po nalotach na usianych lejami lotniskach, a kilka innych — wskutek defektów silników, a także błędów pilotażu, spowodowanych głównie przemęczeniem lub zdenerwowaniem pilotów.

Niewątpliwą tragedią naszych lotników było ostrzeliwanie i zestrzeliwanie ich przez własne oddziały, najczęściej przez broń maszynową piechoty, ale także i artylerię przeciwlotniczą. Niebezpieczeństwo tego rodzaju czyhało na nich przede wszystkim w czasie prób nawiązywania łączności czy zrzucania meldunków, ale często też podczas przelotów nad własnymi liniami, przy czym dotyczyło to przeważnie samolotów uszkodzonych przy wykonywaniu zadań bojowych — mających często na pokładzie rannych — które nie mogły już utrzymać odpowiedniej wysokości lotu.

Własne oddziały zestrzeliły ogółem aż 33 samoloty bojowe, do tego doliczyć trzeba jeszcze kilka dalszych, które w wyniku ostrzału skapotały przy lądowaniu — w sumie więc niemal 10% stanu wyjściowego lotnictwa! Co gorsze, okolo V3 załóg tych maszyn poniosła śmierć, a wielu lotników odniosło rany. Tę niechlubną listę należałoby powiększyć o niemalą liczbę maszyn łącznikowych i sportowych. Powolne i tylko niskim lotem chroniące się przed wykryciem przez lotnictwo przeciwnika, stanowiły szczególnie łatwy cel.

Dała się też we znaki lotnikom histeria szpiegostwa. Ratujących się na spadochronach często zatrzymywano i aresztowano, nieraz stawali się obiektami napaści ze strony ludności cywilnej i tyłowych łażików. Zdarzały się też wypadki, że ogólnej psychozie ulegały i władze bezpieczeństwa.

W obronie polskiego nieba oddało w 1939 roku ży-



cie 202 lotników. 165 spośród nich zginęło podczas wykonywania lotów bojowych, a 37 poległo w wyniku bombardowań, biorąc udział w walkach na ziemi itp. Dalszych kilkudziesięciu odniosło rany, kilkunastu dostało się do niewoli. W stosunku do stanów personelu latającego w jednostkach oznacza to około 23%/o strat, w tym: 30% w lotnictwie bombowym, 20% w rozpoznawczym, 18% — obserwacyjnym i 15% w myśliwskim. Na około 300 ludzi należy szacować straty personelu naziemnego.

Mniejszy odsetek strat personelu latającego niż sprzętu tłumaczy się głównie tym, że wśród utraczonych samolotów były takie, które trzeba było skreślić ze stanu wskutek poważnych uszkodzeń, czy też musiano je pozostawić podczas spieszego odwrotu. Ponadto znaczna część zestrzeleń nastąpiła nad własnym terytorium i ratujące się na spadochronach załogi często powracały do jednostek.

Wymownie przedstawia się analiza strat, jakie Luftwaffe poniosła w czasie wojny przeciwko Polsce. Przypomnijmy, że tylko jej formacje bombowe wykonały 420 zespołowych nalotów w sile dywizjonu, że interwencja z powietrza w „Bitwie nad Bzurą” zamknęła się liczbą prawie 1700 lotów! Otóż w ciągu trzydziestu dni września z niemieckich jednostek bojowych ubyło 303 zniszczonych — z tego 276 na froncie polskim — i 261 uszkodzonych samolotów.

Spośród tych 303 maszyn 78 stanowiły bombowce, a 31 nurkowce, 79 — samoloty myśliwskie. Straty lotnictwa obserwacyjnego wyrażają się liczbą 53, a wywiadowczego — 28 maszyn. Utracili Niemcy także 13 wodnosamolotów, 12 maszyn transportowych i 9 łącznikowych. Na froncie francuskim Luftwaffe straciła we wrześniu tylko 27 samolotów — myśliwskich, obserwacyjnych i wywiadowczych.

Wiadomo, że 135 samolotów zestrzelili polscy lotnicy, około 100 — nasza obrona przeciwlotnicza. Reszta to „ciche straty” — samoloty, które w wyniku odniesionych w lotach nad Polską uszkodzeń spadły już na niemieckim terytorium, rozbiły się przy lądowaniu lub nie nadawały się do remontu, a także zostały zniszczone wskutek błędów w pilotażu.

Liczby te świadczą o rozmiarach i zaciętości starć w powietrzu, o skuteczności różnych środków naszej obrony naziemnej. Oznaczają one, że zniszczeniu lub uszkodzeniu uległ co czwarty użyty przeciwko Polsce samolot. Wprawdzie straty te mógł pracujący na pełnych obrotach przemysł lotniczy III Rzeszy szybko uzupełnić, doraźnie oznaczały one jednak przejściową choćby ulgę dla naszych żołnierzy i cywilów, nękanych bombardowaniami i ostrzeliwaniem z powietrza, a w nie mniejszym stopniu i samym poczuciem zagrożenia, jakie stwarzała ciągła obecność wrogich samolotów na niebie. Najazd na Polskę przyplącało życiem 189 lotników, a 224 zaginęło. Niedobór należycie wyszkolonego personelu latającego miał już do końca wojny pozostać piętą achillesową Luftwaffe.

Trzeba tu również pokrótce choćby ustosunkować się do metod walki niemieckich lotników i Luftwaffe jako całości. Ich działania nad Polską to nieprzerwany łańcuch wykroczeń przeciw uznanym przez cywilizowane państwa zasadom prowadzenia wojny, przeciw humanitaryzmowi. Załogi samolotów z czarnymi krzyżami od pierwszego dnia wojny zrzucały bomby na mieszkalne dzielnice miast, bombardowały miejscowości pozabawione nie tylko obiektów wojskowych, ale i jakiegokolwiek militarnego znaczenia. Lekceważenie znaków Czerwonego Krzyża było przy tym regułą, a nie wyjątkiem.

Godnym ataku celem byli uchodźcy na drogach, ko-

biely stojące w kolejkach, czy nawet pojedynczy rolnicy na polach. Innym przejawem polowań na ludzi było strzelanie do skaczących na spadochronach lotników — co zresztą miało na stałe już wejść do repertuaru „rycerzy” z Luftwaffe. Hasła totalnej wojny wydanej narodowi polskiemu przez hitleryzm najpełniej i najbardziej bezwzględnie realizowane były przez sfanatyzowanych młodzików z wojsk lotniczych.

Lotnictwo polskie walczyło we Wrześniu, póki istniały po temu warunki, wykruszyło się w nierównej walce i poniosło ostatecznie klęskę, podobnie jak całe nasze siły zbrojne. Nie zdołało obronić polskiego obszaru powietrznego, nie zapewniło osłony walczącym wojskom — choć i one nie potrafiły zabezpieczyć jego baz, będących warunkiem i podstawą do prowadzenia działań powietrznych.

Oddzielne zagadnienie stanowi postawa żołnierzy lotnictwa. Była ona — tak wśród personelu latającego, jak i naziemnego — do końca bez zarzutu, wznosząc się często na wyżyny bohaterstwa. To ona właśnie, w połączeniu z wysokimi kwalifikacjami, była źródłem tak ówczesnych, jak i późniejszych sukcesów.

To, że czterysta polskich samolotów bojowych mogło w zmaganiach 1939 roku odegrać jakąś rolę, świadczy chlubnie o odwadze lotników, którzy spełnili swój obowiązek do końca, zdobywając się na najwyższy wysiłek, idąc bez namysłu w nierówny bój, w którym przejawili wspaniały instynkt bojowy, niezrównany hart ducha, inicjatywę i wolę walki do upadłego, górując przy tym nad przeciwnikiem zawziętością, zdolnością do najwyższych poświęceń i — rycerskością. Te trudne dni stały się dla nich szkołą walki i charakterów.

Przegranie kampanii nie oznaczało zaprzestania walki. Tysiące lotników Września podjęło ją przy pierwszej

nadarzającej się sposobności. Ich nazwiska spotkamy wśród uczestników — wprawdzie znów przegranej — kampanii francuskiej, a potem wśród pogromców Luft\* waffe w „Bitwie o Anglię”. To właśnie oni byli pierwszą kadrą polskich dywizjonów, które przez cały czas wojny walczyły „o Wolność Waszą i naszą” u boku zachodnich aliantów, wyrównując rachunki z Niemcami. Jako „ludzie bez skrzydeł” stanęli do walki w szeregach bojowników antyfaszystowskiego ruchu oporu. Lotników z 1939 roku — wymieńmy tylko późniejszego generała-pilota Michała Jakubika, pułkowników Aleksandra Danielaka i Medarda Koniecznego czy majora Tadeusza Wicherkiewicza — nie zabrakło w Jednostkach odrodzonego ludowego lotnictwa, na ich bojowym szlaku zakończonym nad stolicą pokonanego wroga.

— Nawiązaliśmy do najpiękniejszych tradycji polskiego lotnictwa — powiedział uczestnik historycznego już, pierwszego lotu pułku myśliwskiego „Warszawa”, obecny pułkownik, Edward Chromy.— Nad Warszawą toczyły się w 1939 roku najcięższe walki powietrzne polskich myśliwców z przeważającymi siłami Luftwaffe. O ich czynach krążyły legendy. W nich widzieliśmy wzory do naśladowania.

## SPIS TREŚCI

Oko w oko z Luftwaffe . . . . .	... 5	
Wróg u granic.....		
W obronie gniazda . . . . .	. . . . .	8 1
Nad rwącymi się frontami . . . . .	... 107	
Powietrzna partyzantka . . . . .	... 147	
Bilans „Bitwy o Polskę” . . . . .	... 161	

Redaktor: Barbara Capi  
Okładko i strony tytułowe projektował Włodzimierz\* Tereliowski  
Strony rozdziałowe projektował Zdzisław Długoaz  
Fotograf: Archiwum Dokumentacji Mechanicznej,  
„Skrzydła Polska”.  
CAF oraz ze zbiorów J. Olsza.  
w. *Merita*, A. Kurowskiego, Pawlaka i R. Szubadackiego

Redaktor techniczny: Jadwiga Pajewaka  
Korektor: Danuta Debek

Robotnicza Spółdzielnia Wydawnicza  
„Prasa—Kultura—Ruch”.  
Warszawa, maj 1978 r. Wydanie I.  
Warszawa, czerwiec 1978 r. Wydanie I.  
Nakład 19 000 egz.  
Obj. ark. wyd. 9,2, Obj. ark. druk. 11,79 (9,9).  
Papier druk. mat. ki. iii, 40 g, 210x285 mm.  
+ 1 ark. wkładki rotograviurowych.  
Oddano do składania w listopadzie 1977 r.  
Podpisano do druku w marcu 1978 r.  
Druk ukończono w czerwcu 1978 r.  
Łódzkie Zakłady Graficzne, Zakład nr 1,  
Łódź ul. Rewolucji 1905 r. nr 43.  
zam. nr 292/1977. S-77. Cena zł 25.—

*Dr. inż. Andrzej Szwed* „KiW”

„Lotnictwo polskie walczyło w II wojnie światowej od 1 września 1939 do 9 maja 1945. Pierwszą kartę pełnej chwały jego bojowej historii zapisali lotnicy tragicznego Września. (...) To, że czterysta polskich samolotów bojowych mogło w zmaganiach 1939 roku odegrać jakąś rolę, świadczy chlubnie o odwadze lotników, którzy spełnili swój obowiązek do końca, zdobywając się na najwyższy wysiłek, idąc bez namysłu w nierówny bój, w którym przejawili wspaniałą Instynkt bojowy, niezrównany hart ducha, inicjatywę i wolę walki do upadłego, górując przy tym nad przeciwnikiem zawziętością, zdolnością do najwyższych poświęceń i - rycerskością”.