

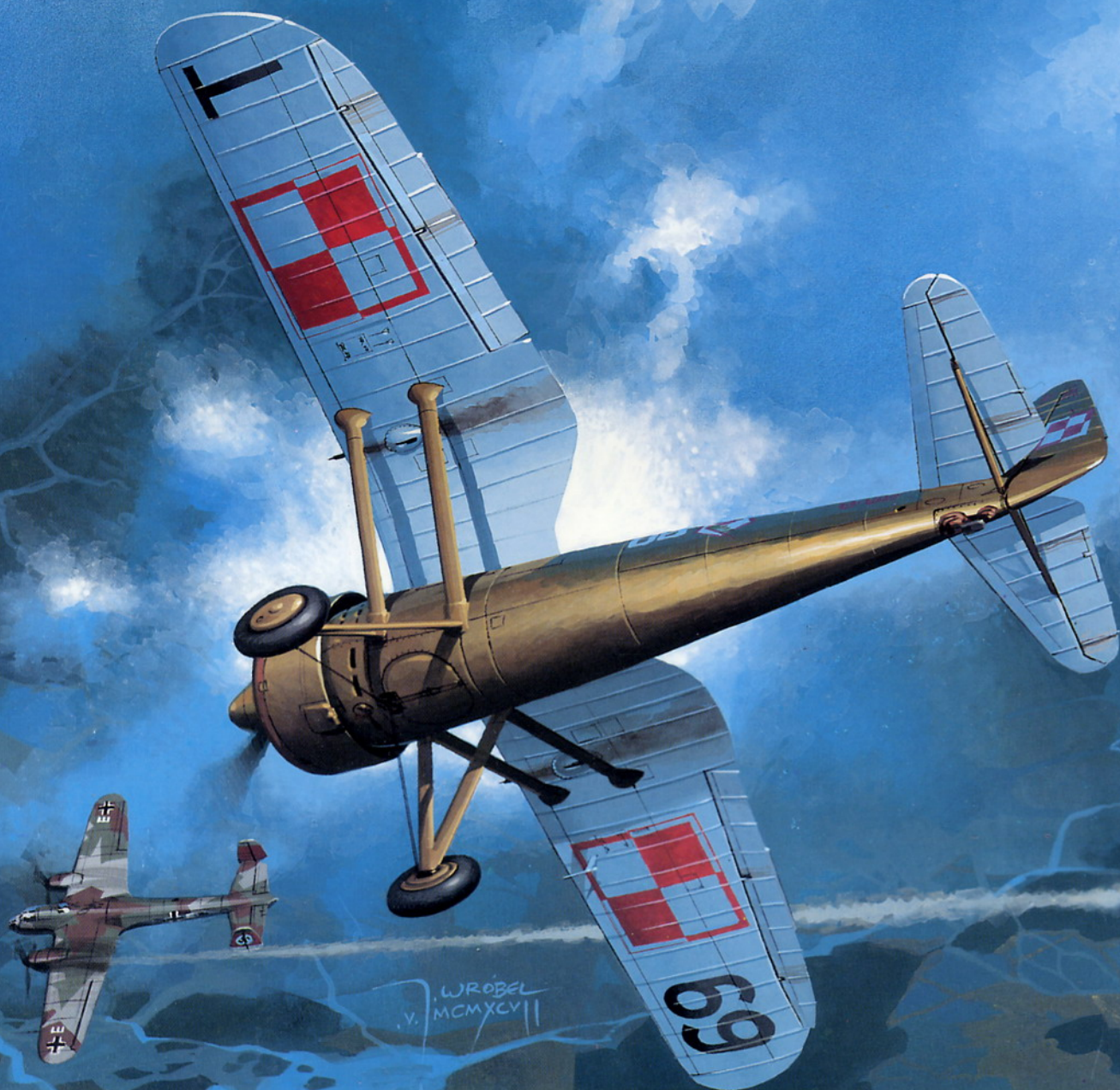
A. GLASS, T. KOPAŃSKI, T. MAKOWSKI

MONOGRAFIE LOTNICZE

37

# PZL P.11

CZ. II





P.11c „2” 8.63 w Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie

(JH)

Dwa zdjęcia P.11c „2” 8.63 (39-K) z pracującym silnikiem i z podwieszonymi bombami, w muzeum

(AG)



**Zdjęcia ze zbiorów:**

ADM - Archiwum Dokumentacji Mechanicznej, DB - Deneš Bernard, KCh - Krzysztof Chołoniewski, JBC - Jerzy B. Cynk, AG - Andrzej Glass, CG - Czesław Głowczyński, WG - Władysław Gnyś, WBK - Wacław Klepacki, JK - Jan Koniarek, MK - Marian Krzyżan, MKN - Mariusz Konarski, TK - Tomasz Kopański, TKW -

Tomasz J. Kowalski, TKR - Tadeusz Królikiewicz, VK - Volker Koos, LAI - Lotnictwo Aviation International, ZL - Zbigniew Lalak, PM - Peter Mujzer, JP - Jerzy Pawlak, CP - Curt Palmbed, AP - Adam Popiel, GP - Georg Punka

**Zdjęcia autorskie:**

AG - Andrzej Glass, JH - Jan Hoffmann, WM - Wojtek Matusiak

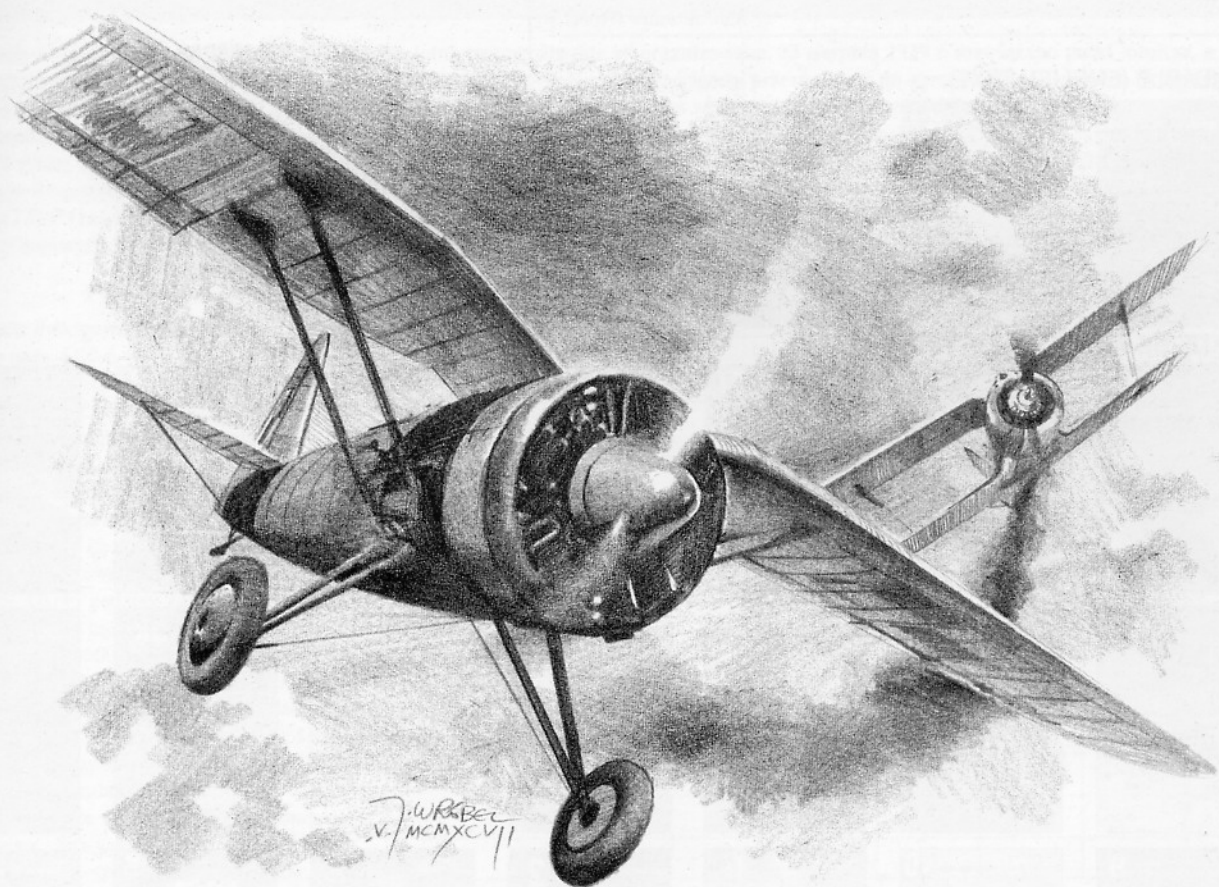
MONOGRAFIE LOTNICZE

---

ANDRZEJ GLASS, TOMASZ KOPAŃSKI, TOMASZ MAKOWSKI

# PZL P.11

CZĘŚĆ 2



# Seria: MONOGRAFIE LOTNICZE 37

## TRADE & PERSONAL ORDERS

ORDER BY FAX OR BY POST  
TEL./FAX (+48-22) 619 60 51

AJaKS  
ul. Lubelska 30-32  
03-802 WARSZAWA  
POLAND

2 WAYS OF PAYMENT

- CREDIT CARD: VISA, MASTERCARD, EUROCARD, AMERICAN EXPRESS  
- INTERNATIONAL MONEY ORDER

Please ask for order form with available titles and prices

### COPYRIGHT - AJ - PRESS, 1997

Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część tej publikacji nie może być kopiowana w żadnej formie ani żadnymi metodami mechanicznymi i elektronicznymi, łącznie z wykorzystaniem systemów przekazywania i odtwarzania informacji bez pisemnej zgody właściciela praw autorskich.

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form by any means electrical, mechanical or otherwise without written permission of the publisher.

Na okładce: PZL P.11c z toruńskiej 142 eskadry 4 Pułku Lotniczego w walce z Do 17, wrzesień 1939 r.

Mal. Jarosław Wróbel

AJ - PRESS

P.O. Box 28

81-209 GDYNIA 9

tel. (0-58) 20-18-77, 23-70-16

0-601 31-18-77

e-mail: ajpress@polbox.com.pl

Redaktor naczelny serii: Adam Jarski

Rysunek na okładkę: Jarosław Wróbel

Plansze barwne: Arkadiusz Wróbel

Rysunki: Waław Klepacki, Witold Szewczyk

Rysunki szczegółów: Andrzej Glass, Robert Pietracha

Projekt graficzny okładki i strony tytułowej: AJ-PRESS, Jarosław Wróbel

Opracowanie składu: OW MH, Warszawa, tel. (0-22) 47 08 22

Druk:

Drukarnia „EFEKT”,

Warszawa, ul. Lubelska 30-32, tel. (022) 618 57 07

Dystrybucja krajowa: „AJaKS”

Warszawa, ul. Lubelska 30-32

tel./fax (0-22) 619 60 51

Dystrybucja zagraniczna: „AJaKS”

Warszawa, ul. Lubelska 30-32

tel./fax: (+48-22) 619 60 51

POLAND

„INTERMODEL”

267 24 Hostomice, P.S. 28

tel./fax: (+42) 316-494491

CZECH REPUBLIC

„AIRCONNECTION”

6389 Chaumont Cres.

Mississauga, ON, L5N 2M7

phone: (+1) 905 826-7460, fax: (+1) 905 826-6764

CANADA

ISBN 83 - 86208 - 64 - 3

### AVAILABLE (ENGLISH TEXT):

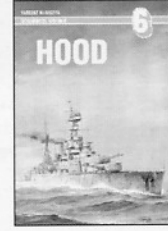
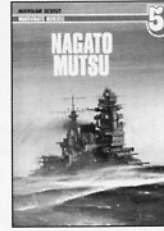
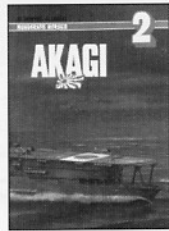


SOON:  
AIRCRAFT MONO-  
GRAPH 8:  
AR 234 BLITZ  
AIRCRAFT MONO-  
GRAPH 9:  
Me 262 SCHWALBE  
pt. 1

### DOSTĘPNE W BIEŻĄCEJ SPRZEDAŻY:



MONOGRAFIE  
LOTNICZE 34  
Ju 188  
Ju 388 cz. 2  
ukaze się w lipcu  
1997



# P.11 W WOJNIE 1939 ROKU

Tomasz Kopański

P.11a z 1 Pułku Lotniczego nr 10. Widoczny celownik, chłodnica i dysza Venturiego

(J.K.)



Wybuch wojny 1 września 1939 r. zastał polskie lotnictwo myśliwskie zreorganizowane. 23 sierpnia 1939 r. rozwiązano pułki lotnicze, a eskadry myśliwskie z Warszawy (111, 112, 113 i 114) i Krakowa (123) utworzyły Brygadę Pościgową przeznaczoną do obrony stolicy. Dowódca Brygady pościgowej został ostatni dowódca 1 Pułku Lotniczego, płk. pil. Stefan Pawlikowski; jego zastępcą ppłk. pil. Leopold Pamuła. Wszystkie pozostałe eskadry przydzielono do poszczególnych armii, tworząc lotnictwo armijne. 1 września 1939 r. w Brygadzie Pościgowej znajdowały się 43 samoloty P.11 (w tym 15 P.11a i 28 P.11c; spośród tych ostatnich 25 miało radiostację a sześć było wyposażonych w cztery k.m.-y) i 10 samolotów P.7a. Lotnictwo armijne posiadało w dyspozycji 85 samolotów P.11 (w tym 79 P.11c i 6 P.11a) i 20 P.7a. Łącznie, w eskadrach myśliwskich, stanęło do walki 128 samolotów P.11 (107 P.11c i 21 P.11a). Zestawienie samolotów w jednostkach pokazuje tabela. W przeddzień wybuchu wojny wszystkie eskadry znalazły się na polowych lotniskach bojowych. W dawnych bazach pułków pozostały tylko samoloty w remoncie.

## 1 września<sup>1</sup>

### Brygada Pościgowa

Około godz. 6.40-6.45, na wieść o zbliżaniu się do Warszawy niemieckiej wyprawy bombowej, z lotniska połowego w Zielonce wystartowało 21 samolotów P.11 prowadzonych przez dowódcę III/1 Dyonu kpt. Zdzisława Krasnodębskiego a z lotniska w Poniatowie 22 samoloty P.11 i 3 samoloty P.7a z dowódcą IV/1 Dyonu kpt. Adamem Kowalczykiem. Oba dyony zebrały się nad Legionowem i kierowane przez sieć naprowadzania ruszyły w kierunku północnym. Około godziny 7.00 w rejonie Bugo-Narwi dostrzeżono niemieckie samoloty lecące na wysokości 3000 - 3500 m. Siły Niemców oceniono na około 80 He 111 i Do 17 oraz około 20 Bf 110. W rzeczywistości niemiecka wyprawa składała się z 35 He 111P z II.(L)/LG1 (d-ca Hptm. Alfred Bülowius) lecących w osłonie 24 Bf 110C z I.(Z)/LG1 (d-ca Maj. Walter Grabmann) a jej celem było zombardowanie lotniska na Okęciu. Po spotkaniu doszło do zaciętej bitwy powietrznej trwającej blisko 50 minut. Jako pierwszy zaatakował Niemców klucz ze 114 Eskadry prowadzony przez oficera taktycznego IV/1 Dyonu por. Aleksandra Gabszewicza. Gabszewicz, lecący na P.11c "4", przy współudziale kpr. pil. Andrzeja Niewiary, zestrzelił Heinkla 111, który rozbił się na południe od Ciechanowa.<sup>2</sup> Było to pierwsze zwycięstwo powietrzne polskiego pilota nad Warszawą.<sup>3</sup>

| Brygada Pościgowa |              |       |                    |       |      |       |            |
|-------------------|--------------|-------|--------------------|-------|------|-------|------------|
| Dyon              | Eskadra      | P.11c | w tym z 4 k.m.-ami | P.11a | P.7a | RWD-8 | Razem P.11 |
| Dowództwo Brygady |              | -     | -                  | -     | -    | 3     | -          |
| III/1             | D-ctwo Dyonu | 2     | -                  | -     | -    | -     | 2          |
|                   | 111 Esk.     | 7     | 3                  | 2     | -    | -     | 9          |
|                   | 112 Esk.     | 6     | 1                  | 4     | -    | -     | 10         |
|                   | Razem        | 15    | 4                  | 6     | -    | -     | 21         |
| IV/1              | D-ctwo Dyonu | 2     | -                  | -     | -    | -     | 2          |
|                   | 113 Esk.     | 5     | 1                  | 5     | -    | -     | 10         |
|                   | 114 Esk.     | 6     | 1                  | 4     | -    | -     | 10         |
|                   | 123 Esk.     | -     | -                  | -     | 10   | -     | -          |
|                   | Razem        | 13    | 2                  | 9     | 10   | -     | 22         |
| Łącznie           |              | 28    | 6                  | 15    | 10   | 3     | 43         |

<sup>1</sup> Większość danych dotyczących liczby zestrzeleń i ich autorów oraz stanów samolotów w jednostkach została oparta na opracowaniu Jerzego B. Cynka "Polskie lotnictwo myśliwskie w boju wrześniowym" (maszynopis).

<sup>2</sup> Por. Aleksander Gabszewicz 1 września rano wyleciał na samolocie P.11 dowódcy klucza 114 Esk. por. pil. Tadeusza Sawicza. Statecznik zestrzelonego Heinkla, który przywieziono Gabszewiczowi jako trofeum, przechowała przez okupację rodzina pilota. Statecznik ten znajduje się dzisiaj w Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie.

<sup>3</sup> W tym samym czasie (ok. godz. 7.00 - 7.15) por. pil. Władysław Gnyś ze 121 Eskadry zestrzelił pod Olkuszem 2 Doimiery 17.

Kolejne zwycięstwa nad niemieckimi samolotami odnieśli: ppor. Jerzy Palusiński ze 111 Eskadry (He 111), por. Stefan Okrzeja ze 112 Eskadry (He 111), kpt. Adam Kowalczyk - dowódca IV/1 Dyonu (He 111) i ppor. Hieronim Dudwał ze 113 Eskadry (He 111). 1 Heinkla zestrzelili też wspólnie ppor. Stanisław Szmejl i st. szer.

Bolesław Olewiński ze 114 Eskadry.<sup>5</sup> Brawurowy atak polskich myśliwców rozproszył Niemców i zmusił załogi większości bombowców do pozbycia się ładunku. Jedynie kilka Heinkla doleciało nad Okęcie ale ich bomby, z powodu zalegającej nad ziemią mgły, nie były celne i spowodowały minimalne straty.

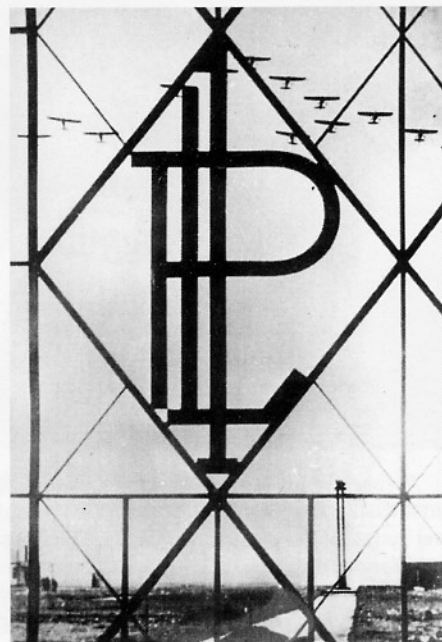
Łącznie podczas porannego nalotu Niemcy stracili 6 zestrzelonych samolotów He 111 a szereg maszyn zostało uszkodzonych. Wśród tych ostatnich znalazł się m.in. Bf 110 dowódcy I.(Z)/LG1 Maj. Grabmanna. Sam pilot podczas walki powietrznej z polskim myśliwcem (prawdopodobnie z ppor. Dudwałem) został lekko ranny. Niemcy zdołali zestrzelić 3 polskie samoloty. St. szer. Bolesław Olewiński ze 114 Eskadry został celnie ostrzelany przez, lecącego na Bf 110C, Fw. Schoba. Po trafieniu nasz samolot zapalił się a pilot, poparzony i ranny w prawą nogę, ratował się skokiem ze spadochronem. Pilot

### Lotnictwo armijne

| Armia        | Dyon  | Eskadra               | P.11c | P.11a | P.7a | RWD-8 |
|--------------|-------|-----------------------|-------|-------|------|-------|
| Kraków       | III/2 | D-two Dyonu           | -     | -     | -    | 1     |
|              |       | 121 Esk.              | 10    | -     | -    | -     |
|              |       | 122 Esk.              | 10    | -     | -    | -     |
| Poznań       | III/3 | D-two Dyonu           | 2     | -     | -    | 1     |
|              |       | 131 Esk.              | 10    | -     | -    | -     |
|              |       | 132 Esk.              | 10    | -     | -    | -     |
| Pomorze      | III/4 | D-two Dyonu           | 2     | -     | -    | 1     |
|              |       | 141 Esk.              | 6     | 4     | -    | -     |
|              |       | 142 Esk.              | 10    | -     | -    | -     |
| Modlin       | III/5 | D-two Dyonu           | -     | -     | -    | 1     |
|              |       | 152 Esk. <sup>4</sup> | 10    | -     | -    | -     |
| S.G.O. Narew | -     | 151 Esk.              | -     | -     | 10   | -     |
| Łódź         | III/6 | D-two Dyonu           | 2     | -     | -    | 1     |
|              |       | 161 Esk.              | 7     | 2     | -    | -     |
|              |       | 162 Esk.              | -     | -     | 10   | -     |
| Łącznie      |       |                       | 79    | 6     | 20   | 5     |

<sup>4</sup> III/5 Dyon wyruszył na front bez 2 samolotów P.11a. Jeden z nich został uszkodzony przez d-cę Dyonu mjr. Edwarda Więckowskiego 24 sierpnia 1939 r., podczas lądowania w Jaszunach, a drugi - samolot oficera taktycznego Dyonu - w chwili mobilizacji znajdował się w remoncie w parku pułkowym i miał wrócić do Dyonu dopiero 5 września. Por.: Janusz Kędziński, Lotnisko Porubanek i III/5 Dyon Myśliwski w okresie 1937-1939, w: Archiwum Wojskowego Instytutu Historycznego, sygn. I/2/59.

<sup>5</sup> Według ustaleń Jerzego B. Cynka zwycięzcą nad tym samolotem mógł też być ppor. pil. Witold Łokuciewski ze 112 Eskadry.



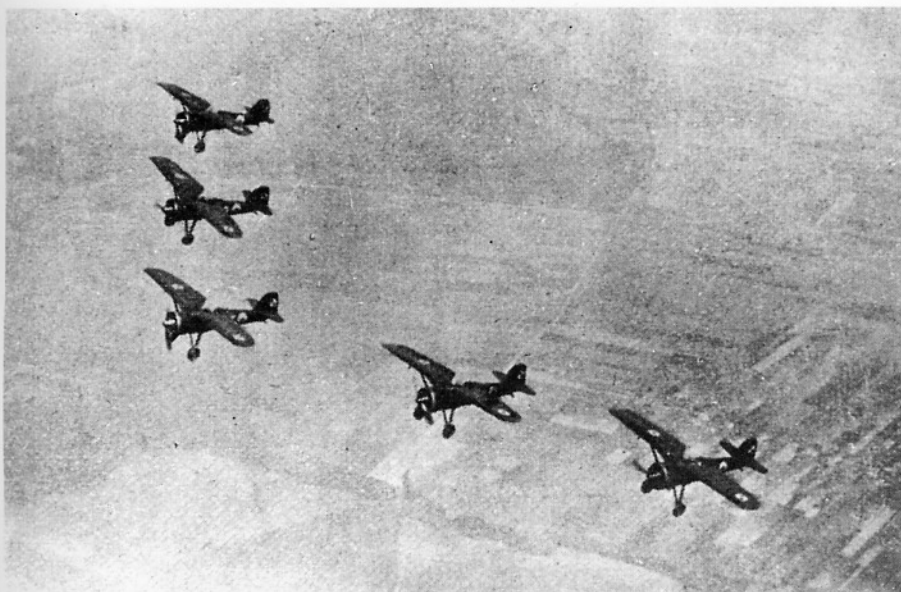
Myśliwce P.11 widoczne przez bramę 1 Pułku Lotniczego na Okęciu. Widoczny obelisk pułku

(A.G.)

Samoloty P.11 nad obeliskiem i wieżą 1 Pułku Lotniczego na Okęciu

(ADM)





Pięć P.11a nr 6, 3, 5, 9, 4 (licząc od góry) ze 111 Eskadry

(A.G.)

innego Messerschmitta poważnie uszkodził samolot P.11a "3" (7.22) ppor. Palusińskiego ze 111 Eskadry. Palusiński został ranny w lewą rękę a jego jedenastka, z odstrzeloną górną połową ogona, podziurawionymi płacami, rozbitymi przyrządami pokładowymi (ocalała jedynie busola i zegar czasowy) i przestrzelonymi oponami skapotowała podczas przymusowego lądowania pod Kobyłką. Do przymuso-

wego lądowania (pod Wyszkowem) został też zmuszony pilot 114 eskadry ppor. Stanisław Szmajl, po tym jak strzelcy pokładowi z He 111 trafili w cylinder silnika jego jedenastki.

Ostatnią polską stratą był st. szer. pil. Zdzisław Horn ze 113 Eskadry, który otrzymał postrzał w plecy, ale zdołał doprowadzić swój samolot do Poniato-  
wowa i zemdlał dopiero po wyjściu z maszyny. Trze-

ba tu dodać, że oprócz 3 zestrzelonych jedenastek, wiele innych zostało poważnie uszkodzonych i przez pewien czas nie nadawało się do lotu. Niektóre samoloty, trafione pociskami z działek Bf 110, miały w pokryciu dziury o średnicy 30 - 40 cm!

W południe 1 września 2 klucze jedenastek ze 112 Eskadry przechwyciły grupę 9 Dornierów Do 17Z z KG 2 i por. Stefan Okrzeja zestrzelił jednego z nich. Niemiecki samolot eksplodował w powietrzu nad Wilanowem, tak, że jedenastka Okrzei została nieszkodliwie trafiona jego odłamkami.

Kolejny duży nalot na Warszawę Niemcy przeprowadzili po południu. Tym razem wzięło w nim udział blisko 200 samolotów, w tym ponad 100 bombowców He 111 z KG 27 i LG 1, 28 Ju 87 z I./StG 1 i bliżej nieznana liczba Dornierów Do 17 Z z KG 2 (?), które miały zbombardować warszawskie lotniska oraz mosty na Wiśle. Ostronę myśliwską tworzyły 24 Bf 110C z I.(Z)/LG1 oraz 28 Bf 109 z I./JG 21.

Myśliwce Brygady Pościgowej - około 20 jedenastek z III/1 i IV/1 Dyonu oraz 10 samolotów P.7a ze 123 Eskadry - wystartowały do walki o godz. 16.30. Już po uderzeniu na Niemców, w tym samym rejonie co i rano, zostały wsparte przez 6 jedenastek ze 152 Eskadry Armii Modlin. Podczas walki powietrznej dowódca IV/1 Dyonu kpt. Kowalczyk odniósł swoje drugie zwycięstwo w tym dniu, zestrzelując w rejonie Otwocka Dorniera Do 17. Dowódcą 114 Eskadry kpt. pil. Juliusz Frey wspólnie z pilotem 152 Eskadry zestrzelił pod Jabłonną Heinkla 111 a ppor. pil. Kazimierz Daszewski ze 112 Eskadry "Karaska", czyli Junkersa 87, nad stolicą. Lotnicy ze 114 Eskadry - ppor. Włodzimierz Miksa i plut. Władysław Kiedrzyński oraz ppor. Tadeusz Sawicz uszczuplili stan Luftwaffe o 2 Bf 109. Kolejne Messerschmitty 109 zestrzelili piloci 113 Eskadry - por. Jan Borowski i ppor. Jerzy Radomski. Ofiara Borowskiego rozbiła się w Lesie Kabackim a samolot zestrzelony przez Radomskiego - na przedmieściach Warszawy. Podczas walki powietrznej jedenastka Radomskiego została poważnie uszkodzona ale pilot, choć lekko ranny, doleciał do Poniato-  
wowa. Jego relację przytacza w swych ciekawych wspomnieniach Aleksander Gabszewicz: *W drzwiach stoi Jurek z obwiązaną tapą. Stojąc na progu jadalni opowiada mi przyciszonym głosem swo-*



PZL P.11a nr 7.47, 58-N, nr 7 ze 112 Eskadry w towarzystwie PZL P.7A z eskadry treningowej 2 Pułku Lotniczego

(T.K.)

Ten sam PZL P.11a nr 7.47 "7" ze 112 Eskadry 1 Pułku Lotniczego w Warszawie

(T.K.)





je przygody. Wpadł w rojowisko bombowców. Strzelał w lewo i prawo. Patrzy, a tu obok niego sunie jakaś awionetka, tylko że z czarnymi krzyżami. I wnet - mówi - przyszła mi do głowy taka głupia myśl: "Czy to wypada na wojnie do awionetek strzelać?" "Okazała się jednak bardzo szybka - zrobiła zakręt i wygarnęła do Jurka. (...) Patrzę - mówi - a tu tych awionetek coraz więcej. Jedna podlaża mi pod celownik. Naciskam spust... i pali się. Mówię ci, to był fajerwerk!...

Po wylądowaniu zameldował Julkowi (kpt. Juliusz Frey, przyp.T.K.), że zrząbał awionetkę, ale nie jego wina, bo Niemiec sam zaczął. Julek słucha jego opisu awionetki i uśmiecha się: Człowieku, to był przecież Messerschmitt 109...<sup>6</sup>

Ostatni samolot niemiecki padł ofiarą zastępcy dowódcy Brygady Pościgowej, ppłk. Leopolda Pamuły. Pamuła przyjechał samochodem na miejsce postoju IV/1 Dyonu w chwili gdy samoloty 113 i 114 Eskadry startowały do walki. Po 10 minutach jeden z nich, prowadzony przez st. szer. pil. Witolda Lipińskiego ze 113 eskadry, powrócił na lotnisko. Pilot zgubił okulary i zranił się w czoło metalową oprawą mapnika. Pamuła wykorzystał okazję i na samolocie Lipińskiego dołączył do walczących nad Jabłonną kolegów. Zdołał zestrzelić jednego Bf 109, ale drugi celnie ostrzelał jedenastkę, trafiając w zbiornik paliwa i powodując pożar. Nasz pilot - ranny i poparzony - ratował się skokiem ze spadochronem.

**Piloci 111 i 112 Eskadry na lotnisku Aleksandrowice przed P.11c nr 5 (45-N) ze 111 Eskadry i nr 8 (57-N) ze 112 Eskadry. Od lewej 8. d-ca 111 Esk. por. G. Sidorowicz, 10. d-ca dyonu kpt. Z. Krasnodębski, 16. d-ca 112 Esk. por. T. Opulski, 20. por. W. Januszewicz (od 2.9.1939 d-ca 111 Eskadry).** (TK)

**Dziewięć PZL P.11a i c ze 111 Eskadry 1 Pułku Lotniczego podczas koncentracji w październiku 1938 r. na lotnisku Bielsko—Aleksandrowice w związku z zajmowaniem Zaolzia** (T.K.)

Oprócz samolotu ppłk. Pamuły, niemieccy piloci latający na Bf 109 zestrzelili jeszcze 2 jedenastki. Jedną z nich (P.11c "8" ze 114 Esk.) pilotował por. Gabszewicz - oficer taktyczny IV/1 Dyonu a drugą (P.11a 7.27 "1") - kpt. Gustaw Sidorowicz - dowódca 111 Eskadry. Obaj piloci zostali ranni i poparzeni ale zdołali się uratować. Gabszewicz skakał na spadochronie i został niecelnie ostrzelany w powietrzu przez niemieckie myśliwce. Sidorowicz wylądował przymusowo na Pradze pod osłoną artylerii przeciwlotniczej broniącej warszawskich mostów. Podczas przyziemienia jego samolot zawadził kołami o żelazny płot i ze zniszonym podwoziem - wylądował na brzuchu.

Podsumowując działania Brygady pościgowej w dniu 1 września należy stwierdzić, że dysponowała ona zbyt małą liczbą samolotów w stosunku do sił użytych przez nieprzyjaciela i dlatego też w czasie popołudniowego nalotu nie zdołała powstrzymać Niemców, którzy zbombardowali radiostację na Babicach oraz lotniska Okęcie, Mokotów i Gocław. 1 września nasi piloci wykonali 105 lotów bojowych, stoczyli około 230 walk powietrznych i zestrzelili 15 samolotów (w tym 0,5 He 111 przez pilota walczącego na P.7a). Szereg innych samolotów przeciwnika zostało uszkodzonych. Straty własne wyniosły 6 rannych pilotów i 8 samolotów P.11, w tym

3 zniszczone i 5 ciężko uszkodzonych. Ponadto kilkanaście dalszych samolotów było lżej uszkodzonych.<sup>7</sup> Wieczorem 1 września Brygada miała tylko 20 samolotów gotowych do startu.

#### Lotnictwo armijne

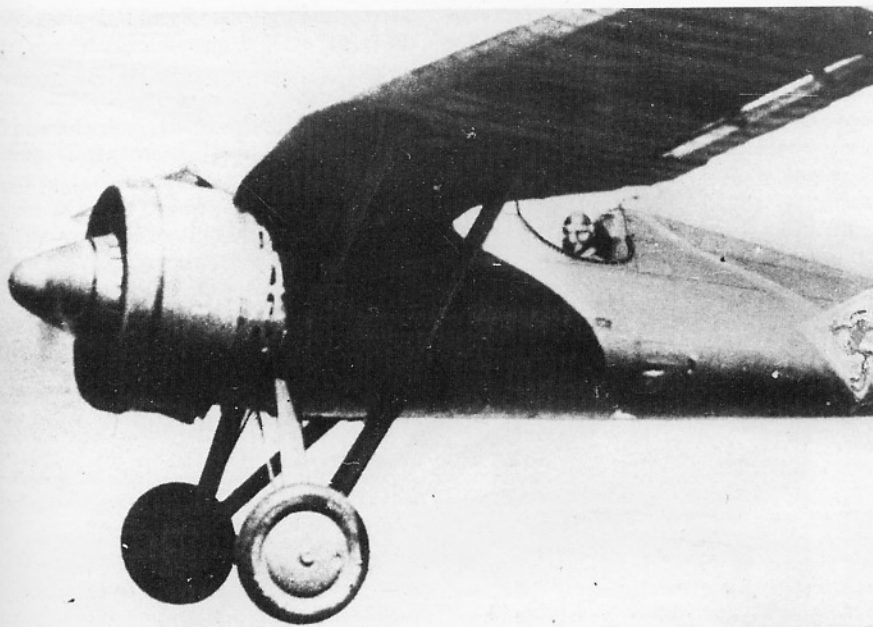
Około godz. 6.00 rano, po pierwszym niemieckim nalocie na lotnisko w Krakowie, został ogłoszony alarm bojowy w krakowskim Dyonie Myśliwskim na lotnisku w Balicach. Dowódca Dyonu kpt. Mieczysław Medwecki zarządził start 2 kluczy - 1 ze 121 Eskadry i 1 ze 122 Eskadry - które miały patrolować w rejonie Chrzanowa i Wadowic. Krótco przed godziną 7.00 kpt. Medwecki, który zdecydował się poprowadzić klucz 121 Eskadry, wystartował wraz z ppor. pil. Władysławem Gnysiem. W momencie gdy obie jedenastki znajdowały się nisko nad ziemią i zaczynały powoli nabierać wysokości, zostały zaatakowane przez, powracający z nalotu na Kraków, klucz Junkersów Ju 87 z I./StG 2 Immelmann. Pilot Stuka-sa oznaczonego literami kodowymi T6-GK Lt Frank Neubert ostrzelał celnie jedenastkę Medweckiego. Polski samolot, najprawdopodobniej trafiony w zbiornik paliwa, eksplodował i runął na ziemię grzebiąc pod swymi szczątkami pilota. Kpt. Medwecki został pierwszym polskim (i alianckim) lotnikiem poległym w II wojnie światowej.

<sup>6</sup> Adam Kurowski, Bicie się z nami Messerschmitty, W-wa 1967, s.93-94.

<sup>7</sup> Stracono też 5 samolotów P.7a. Zginął 1 pilot 123 Eskadry a 2 było rannych.







P.11c ze 112 Eskadry, ze skośnym pasem za kabiną  
(JBC)

Druga jedenastka prowadzona przez Gnysia (P.11c "5") zakrętem w lewo i do góry wyszła z pola ostrzału Niemców. Wkrótce potem, około godziny 7.00 Gnyś zauważył 2 Dornier Do 17E z KG 77, które także wracały z bombardowania Krakowa. Po krótkiej walce powietrznej nasz pilot zestrzelił obie maszyny (jeden z Dornierów nosił oznaczenie 3Z-FR), które spadły na wieś Żurada koło Olkusza. Najprawdopodobniej było to pierwsze zwycięstwo powietrzne polskiego pilota w II wojnie światowej.

Około godziny 7.30 rano na przechwycenie niemieckiej wyprawy bombowej wystartowało 14 samolotów III/2 Dyonu prowadzonych przez dowódcę 122 Eskadry kpt. Mieczysława Wiórkiewicza. Podczas walki powietrznej jaka się wywiązała nad Tamowem, sierż. Leopold Flanek ze 121 Eskadry zestrzelił 1 He 111. Niemiecki samolot rozbił się w pobliżu Kęt.

Kolejne zwycięstwa odnieśli piloci z zasadzki w Aleksandrowicach pod Bielskiem-Białą. W czasie lotu patrolowego kpr. pil. Jan Kremski ze 121 Eskadry napotkał i zestrzelił w okolicy Trzyńca Heinkla 111 a nieco później ten sam pilot wspólnie z plut. Antonim Markiewiczem ze 122 Eskadry posłał na ziemię rozpoznawczego Henschla 126. Po południu 1 września samoloty III/2 Dyonu przelecieli z Babic na nowe lotnisko połowe w Igołomii (25 km na wschód od Krakowa). Wieczorem dołączył do nich klucz myśliwców stacjonujący w Aleksandrowicach.

Jedno zwycięstwo powietrzne odnieśli też 1 września myśliwcy poznańscy. Około godziny 12.00 nad lotnisko w Ławicy nadleciała niemiecka wyprawa bombowa - 27 He 111 z KG 26 w osłonie Messerschmittów 109. Na ich spotkanie, pod ogniem wybuchających bomb, wystartował pozostający w zasadzce klucz myśliwców ze 132 Eskadry. W trakcie walki powietrznej jeden z jego pilotów - kpr. Wawrzyniec Jasiński - zestrzelił 1 Bf 109. Dowódca III/3 Dyonu, mjr Mieczysław Mümler, dla skuteczniejszego zwalczania wypraw Luftwaffe, zorganizował w ciągu dnia 3 zasadzki myśliwskie: w Gułtowach koło Dzierżnicy, w Kobylepolu (5 km na wschód od Poznania) oraz w Kamieniu (12 km na wschód od Kalisza).

Jak relacjonował por. W. Gedymin:

*Slużba obserwacyjno-meldunkowa nie przekazywała informacji dywizjonowi poznańskiemu. Trzeba było z lotniska obserwować niebo. Startowało się na słuch, gdy zaczynał docierać dźwięk silnika, ponieważ kiedy samolot było już widać - było już za późno. Niestety, od chwili zapuszczenia silnika nie słyszano się nieprzyjaciela.*

*Wszystkie P.11c w dywizjonie poznańskim miały radiostacje krótkofalowe. Za pomocą kwarców, wymienianych na ziemi, można było uzyskać jedną falę do łączności z ziemią i drugą do łączności z eskadrą w powietrzu. We wrześniu używano tylko łączności między pilotami. Słyszalność była dość słaba. Radio nie pracowało na podsluchu, tylko trzeba było przelączać na odbiór lub na nadawanie. Dźwignia przelącznika fal radia znajdowała się z lewej strony poniżej dźwigni przepustnicy (gazu) silnika, zaś przycisk-włącznik na drążku sterowym. Niektórzy piloci wyłączali radio, by nie rozpraszać się w locie bojowym. Początkowo laryngofon radia znajdował się na gardle, lecz w 1939 r. stosowano mikrofon nad ustami.*



P.11c nr 8.2 ze 113 Eskadry rozbity 17.6.1938 podczas przymusowego lądowania.  
(LAI)

P.11c nr 1 ze 114 Eskadry; Samolot dowódcy eskadry kpt. Władysława Gnysia (sen.), z białą owiewką za kabiną i białym pasem z lewej strony usterzenia  
(WG)



P.11a nr 1 ze 114 Eskadry 1 Pułku Lotniczego. Na lewej stronie usterzenia biały pas i biała tarcza lewego koła  
(TKR)





PZL P.11a nr 2 (62-N) ze 113 Eskadry 1 Pułku Lotniczego z dwoma białymi pasami na wierzchu prawego skrzydła, z białym pasem z prawej strony usterzenia i białą tarczą prawego koła. W widoku z przodu widoczne pasy na skrzydło (TKR)



*Na P.11c można było na kilka minut włączyć maksymalną moc silnika, wówczas uzyskiwało się gwałtowny wzrost prędkości i wznoszenia. We wrześniu najczęściej nasi piloci prowadzili walkę pojedynczo. Strzelano się krótkimi seriami. Najskuteczniejszy był atak z góry z tyłu.*

Piloci III/4 Dyonu 1 września kilkakrotnie bezskutecznie próbowali przechwycić niemieckie samoloty. Po południu, o godz. 16.20, na wieść o zbliżających się samolotach przeciwnika, do kolejnego lotu wystartowało 9 maszyn ze 141 i 142 Eskadry. Jeden z pilotów 141 Eskadry - por. Marian Pisarek - napotkał rozpoznawczego Henschla 126 i po krótkiej walce zestrzelił go 10 km na zachód od Torunia. Przy zestrzelenym samolocie wylądował ppor. Stanisław Skalski ze 142 Eskadry, który opatrzył rannych niemieckich lotników (por. Siegfried von Heymann i por. Fridrich Wimmer).

152 Eskadra, stojąca na lotnisku Szpondowo pod Płońskiem, została poderwana w powietrze dopiero o godz. 16.00 z zadaniem osłony Modlina. W tym czasie w pobliżu Modlina przelatywała niemiecka wyprawa bombowa kierująca się nad Warszawę. Piloci 2 kluczy Eskadry, wbrew rozkazowi, ruszyli w pościg za Niemcami. Nad Modlinem pozostał 1 klucz jedenastek pod dowództwem mjr. Edmunda

Więckowskiego - dowódcy III/5 Dyonu. Klucz ten zmusił do odwrotu grupę 5 He 111, które usiłowały bombardować Modlin. Natomiast pozostałe 2 klucze zaatakowały pod Warszawą niemiecką wyprawę - prawie jednocześnie z myśliwcami z Brygady Pościgowej. W czasie walki powietrznej por. pil. Jan Bury-Burzyski zestrzelił Heinkla 111 w okolicy Buchnika. Kolejne 2 Heinkle zestrzelono wspólnie z pilotami Brygady Pościgowej. Tak więc piloci 152 Eskadry uzyskali łącznie 2 zwycięstwa powietrzne (1+0,5+0,5). Stracili zaś 1 samolot zestrzelony (P.11c "3"), przy czym jego pilot, ppor. Anatol Piotrowski, zginął (najprawdopodobniej po skoku ze spadochronem został rozstrzelany w powietrzu przez niemieckie myśliwce). 4 dalsze samoloty 152 Eskadry powróciły na lotnisko mocno postrzelane, przy czym 1 jedenastka miała ponad 200 przestrzelin (lewe skrzydło do wymiany) a pozostałe od 46 do 120-u.

III/6 Dyon Myśliwski, dowodzony przez kpt. pil. Stanisława Morawskiego, 1 września działał z lotniska Widzew, mając za zadanie zwalczanie samolotów rozpoznawczych wroga w rejonie węzłów kolejowych Koluszki - Piotrków - Tomaszów Mazowiecki, gdzie wylądowywały się przybywające na front polskie oddziały. Pomimo kilku starć powietrznych Polacy nie zdołali zestrzelić żadnej maszyny

wroga. Po południu, na rozkaz kpt. Morawskiego, zorganizowane zostały 3 zasadzki (w Woli Wężykowej koło Zduńskiej Woli, w Łasku i Orchowie), na których miały przebywać w ciągu dnia wyznaczone klucze myśliwców. Wieczorem samoloty miały powracać na lotnisko podstawowe (Widzew).

Bilans działań myśliwców armijnych 1 września 1939 r. zamknął się liczbą 9 zestrzelonych samolotów niemieckich. Straty własne wyniosły 6 samolotów P.11, w tym 3 samoloty zniszczone, 2 ciężko uszkodzone i 1 lekko. Zginęło 2 pilotów (kpt. Medwecki - d-ca III/2 Dyonu i ppor. Piotrowski ze 152 Eskadry) a 1 - ppor. Florian Kortus ze 132 Eskadry - został poważnie ranny wskutek wypadku lotniczego spowodowanego błędem pilotażu (rozbił samolot przy starcie z lotniska polowego w Dzierżnicy).

## 2 września

### Brygada Pościgowa

Przez całą noc z 1 na 2 września mechanicy Brygady naprawiali uszkodzone samoloty, dokonując cudów improwizacji. W jedenastce ppor. Tadeusza Sawicza ze 114 Eskadry otwór w przestrzelonej głowicy silnika zaklinowano drugim pociskiem. Jeden z płatowców 113 Eskadry, który miał przestrzeloną oponę, wobec braku nowej, otrzymał koło ze stare-

go Bregueta XIV (trochę za duże!) zamocowane dotąd na wózku lotniskowym. W P.11c "10" (8.70) ppor. Hieronima Dudwała ze 113 Eskadry zastąpił podziurawioną pociskami owiewkę za głową pilota pasem duralowej blachy wnitowanym w grzbiet kadłuba. Dzięki wyteżonej pracy, rankiem 2 września Brygada Pościgowa miała 33 samoloty gotowe do lotu - 18 w III/1 Dyonie i 15 w IV/1 Dyonie.

2 września samoloty Brygady były kilkakrotnie podrywane do startu przeciwko zbliżającym się do stolicy bombowcom. Niestety, Niemcy zmienili taktykę nalożeń. Przed Warszawą rozdzielali się na 2 lub więcej grup i wykorzystując swą większą prędkość oraz pułap, obchodzili polskie myśliwce z lewej i prawej strony. Pomimo wykonania przez samoloty Brygady szeregu lotów, do walk powietrznych nie doszło.

Oprócz startów na przechwytywanie klucz samolotów ze 114 Eskadry prowadzony przez ppor. Mariana Szalewicza osłaniał po południu ewakuację z Okęcia samolotów PLL Lot i Instytutu Technicznego Lotnictwa. Nasze myśliwce towarzyszyły im aż do momentu lądowania na połowym lotnisku Ogródzienice pod Grójcem. Do wieczora mechanicy Brygady naprawili kolejne 7 samolotów, tak, że płk Stefan Pawlikowski (dowódca jednostki) miał do swej dyspozycji 40 maszyn.

#### Lotnictwo armijne

III/2 Dyon Myśliwski od rana 2 września osłaniał za pomocą 2-samolotowych patroli Kraków. W południe 2 klucze 122 Eskadry towarzyszyły Karasiom z 24 Eskadry Rozpoznawczej bombardującym niemiecką kolumnę w rejonie Szczekociny - Miechów. Około godz. 15-ej 3 jedenastki ze 121 Eskadry i 9 maszyn ze 122 Eskadry prowadzonych przez kpt. Mieczysława Wiórkiewicza, przechwyciło grupę Stukasów z StG 2, które po zbombardowaniu rozgłośni radiowej w Krakowie powracały na własne lotnisko. Polacy (najprawdopodobniej plut. Władysław Majchrzyk ze 122 Eskadry lub kpt. Wiórkiewicz) zestrzelili 1 Ju - 87, którego załogę stanowili Uffz. Otto i Uffz. Werner. Niemiecki samolot rozbił się w pobliżu miejscowości Dwory (na wschód od Oświęcimia) i spłonął.

121 Eskadra otrzymała jako uzupełnienie 1 samolot P.11c z Bazy nr 2 (Kraków).

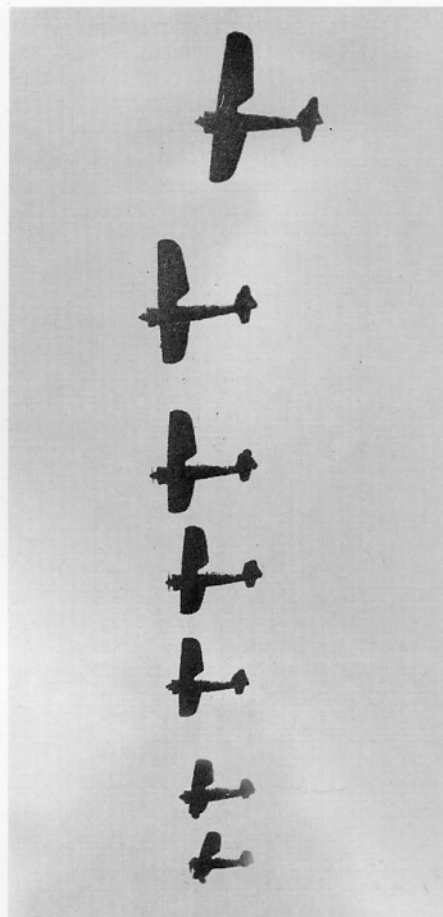
Piloci poznańskiego III/3 Dyonu wykonali 2 września około 30 lotów bojowych i zestrzelili 4 samoloty niemieckie. O godz. 10.00 ppor. Włodzimierz Gedymin ze 131 Eskadry (P.11c "6") wystartował z zasadzki Kobylepole w celu przechwycenia samotnego Dorniera Do 17. Polak dopadł niemiecką maszynę nad Kórnikiem i po krótkiej walce - zestrzelił. Załoga bombowca ratowała się skacząc na spadochronach, przy czym jeden z lotników, którego spadochron zawiódł, zginął.<sup>8</sup> Niecałe 2 godziny później ppor. Gedymin wystartował ponownie w pogoni za He 111. Tym razem dopadł napastnika nad północno-wschodnimi dzielnicami Poznania. Walkę powietrzną obserwowali liczni mieszkańcy miasta. Polska artyleria przeciwlotnicza wstrzymała ogień aby nie postrzelić własnej maszyny. Po dłuższej walce Gedymin zestrzelił także i ten bombowiec,

który rozbił się w okolicy Złotnik. Po wylądowaniu w Kobylepolu zwycięski pilot otrzymał od uradowanej załogi tamtejszego browaru cenny prezent - skrzynkę piwa. O godzinie 14.00 z Kobylepola wystartował na alarm (na samolocie Gedymina) ppor. pil. Aleksander Wróblewski. Napotkał on w powietrzu eskadrę Heinkli 111 i ścigał ją aż do miejscowości Kurów pod Łodzią. Nie mając już paliwa i amunicji Wróblewski wylądował na lotnisku połowym III/6 Dyonu w Widzewie.

Lotnicy ze 132 Eskadry, znajdujący się na zasadzce w Kamieniu koło Kalisza stoczyli walkę powietrzną z 12 bombowcami przeciwnika i zestrzelili 2 z nich. Kpt. Franciszek Jastrzębski (d-ca Eskadry) zniszczył Dorniera 17 (He 111?), który rozbił się w miejscowości Józefin. 2 niemieccy lotnicy zostali przy tym wzięci do niewoli. Ppor. Jan Pudelewicz zestrzelił samolot tego samego typu co i Jastrzębski (Do 17?). Spadł on w pobliżu Jankowa.

Myśliwcy 141 Eskadry działający na rzecz Armii Pomorze od rana 2 września brali udział w patrolowaniu obszaru powietrznego Grudziądz i Bydgoszczy. Dowódca jednego z patroli, por. Marian Pisarek zestrzelił w okolicy Kwidzyna 2 niemieckie samoloty: Dorniera Do 17 i Henschla 126. W południe dowódca III/4 Dyonu kpt. pil. Florian Laskowski otrzymał ze sztabu Armii rozkaz zaatakowania niemieckiej kolumny zmotoryzowanej na szosie Brodnica - Grudziądz. Było to zadanie bardzo ryzykowne i po proteście dowódcy 141 Eskadry kpt. Tadeusza Rolskiego i dowódcy 142 Eskadry kpt. Mirosława Leńskiego, kpt. Laskowski wyraził zgodę na to, że atak szturmowy przeprowadzi tylko jedna eskadra a druga weźmie udział w "wymiataniu" na wschód od Grudziądz.<sup>9</sup> O przydziale zadań zadecydowało losowanie: 141 Eskadrze przypadło atakowanie celów naziemnych a 142 Eskadra otrzymała zadanie wymiatania.

Około godz. 14.30 z Markowa wystartowało 8 samolotów 142 Eskadry, które skierowały się w stronę Grudziądz. Kilka minut później w powietrze wyszły 3 klucze (9 maszyn) 141 eskadry prowadzone przez dowódcę III/4 Dyonu kpt. Laskowskiego. Każdy z kluczy miał zaatakować cele na innym odcinku szosy Grudziądz - Brodnica. Po osiągnięciu celu



Siedem P.11 ze 111 Eskadry 1 Pułku Lotniczego (A.G.)

P.11c ze 112 Eskadry na Okęciu w 1938. W głębi PZL 37 Łoś. Pierwszy samolot w skośnym pasem za kabiną i zagadkowym elementem nad owiewką za głową pilota (T.K.)



<sup>8</sup> Polacy wzięli do niewoli 2 lotników (por. E. Ambrost i por. W. Hermings) oraz trzeciego członka załogi - dywersanta w cywilnym ubraniu o nazwisku Prügel. Przy tym ostatnim znaleziono dokumenty ze znakami rozpoznawczymi V kolumny. Dowódca samolotu (Ambrost?) został później zastrzelony pod Biedruskiem podczas próby ucieczki.

<sup>9</sup> Wymiatanie, zgodnie z ówczesnym regulaminem walki, polegało na spędzeniu wszystkich samolotów przeciwnika z pewnego ściśle określonego regionu lub odcinka frontu.

okazało się, że kolumna, którą piloci mieli atakować już dawno weszła do akcji i rozproszyła się w terenie. Myśliwcy musieli ostrzeliwać pojedynczych ludzi, konie i samochody. Niestety, Niemcy posiadali bardzo silną obronę przeciwlotniczą, która otworzyła do polskich samolotów huraganowy ogień. Już podczas pierwszego ataku został zestrzelony samolot dowódcy Dyonu kpt. Laskowskiego, który rozbił się na polach wsi Gruta. Niemcy nie pozwolili opatrzyć ciężko rannego pilota i po kilku godzinach Laskowski skonał w kabinie rozbitej jedenastki. Wkrótce po Laskowskim zostały zestrzelone 2 kolejne samoloty z klucza prowadzonego przez por. Mariana Pisarka. Ppor. pil. Władysław Urban zginął na miejscu w chwili gdy jego samolot runął na ziemię w Grucie a kpr. pil. Benedykt Mielczyński, który został ciężko ranny, rozbił swój samolot podczas przyziemienia we wsi Wielkie Tarпно. Mieszkańcy tej miejscowości zaopiekowali się lotnikiem ale następnego dnia żołnierze Wehrmachtu zamordowali będącego w agonii pilota oraz opiekującego się nim młodego chłopca Janka Kraszewskiego. Oprócz 3 zestrzelonych pilotów na lotnisko Markowo nie powrócił także ppor. Edward Jankowski z klucza kpt. Laskowskiego. Samolot Jankowskiego został poważnie uszkodzony i pilot wylądował przymusowo w okolicy Sierpca.

Użyta zgodnie ze swym przeznaczeniem 142 Eskadra odniosła 2 września poważny sukces. Podczas starcia z 2 grupami Dornierów Do 17 w rejonie Lisewo - Chełmża, zestrzeliła bez strat własnych 5 samolotów. Podwójne zwycięstwo odniósł ppor. pil. Stanisław Skalski. Po jednym Dornierze zestrzelili też kpt. Mirosław Leśniewski, kpr. Stanisław Wieprzkowicz i ppor. Karol Pniak. Ten ostatni pilot zniszczył samolot ostrzeliwujący z tyłu maszynę kpt. Leśniewskiego i być może, że w ten sposób uratował życie swemu dowódcy.<sup>10</sup>

152 Eskadra nie wykonywała 2 września żadnych lotów bojowych. Korzystając z przerwy w działaniach personel techniczny jednostki starał się naprawić ciężko postrzelane poprzedniego dnia jedenastki.

Ciężkie walki powietrzne toczył natomiast od rana III/6 Dyon. O godz. 9.00 rano na alarm o zbliżającej się do Łodzi wyprawie bombowej wystartowało 9 maszyn 161 i 162 Eskadry. Polacy nie zestrzelili żadnego samolotu, ale zmusili bombowce do wyrzucenia bomb przed celem. Podczas walki powietrznej samoloty były ostrzeliwane przez własną artylerię przeciwlotniczą, która zestrzeliła samolot P.11 ppor. Piotra Ruszla ze 161 Eskadry. Pilot nie zdołał wyskoczyć ze spadochronem i zginął w szczątkach swej maszyny. W tym czasie inny pilot 161 Eskady, ppor. Jan Dzwonek, startując z zasadzki w Woli Wężykowej ze-

<sup>10</sup> Jerzy B. Cynk uważa, że ppor. Pniak zestrzelił, najprawdopodobniej, samolot Bf 110.



P.11a nr 4 ze 113 Eskadry. Mechanik zapuszcza silnik, pilot podchodzi do samolotu (JBC)

Pilot wsiada do samolotu (AG)

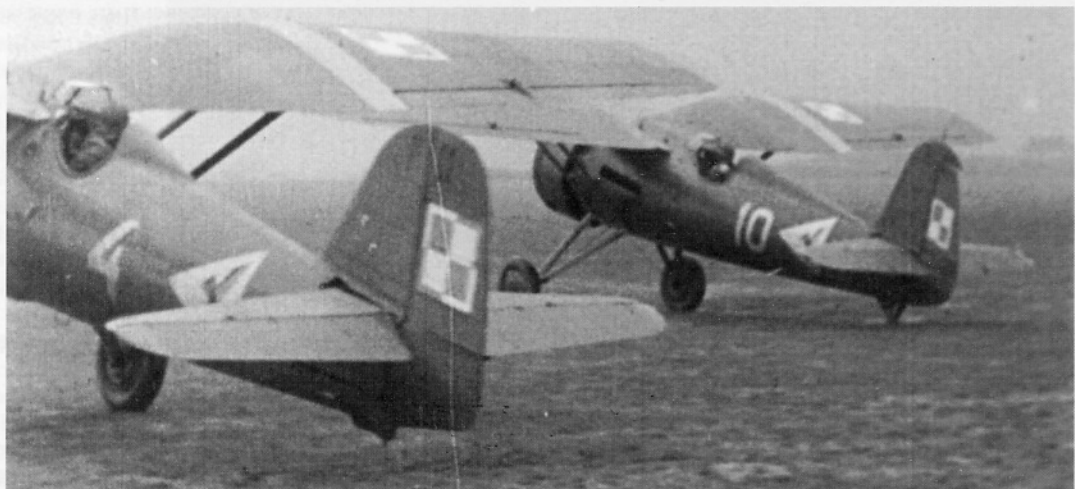
Ten sam P.11a nr 4 (7.14), pilot już w kabinie (ADM)

Rząd P.11c i a ze 113 Eskadry na lotnisku Okęcie (AG)



PZL P.11c nr 10 (8.70) ze 113  
Eskadry na Okęciu (TK)

P.11a nr 4 i P.11c nr 10 ze 113  
Eskadry z pasami na prawym  
skrzydle (TK)



P.11a nr 4 (7.14) ze 113 Eskadry  
z jasnobłękitnym pasem na pra-  
wym skrzydle. W głębi Łosie.  
Lotnisko Okęcie. (TK)





Trzy P.11c nr 2, 10 i 3 z 1 Pułku Lotniczego

Odprawa pilotów 113 Eskadry, z lewej P.11 nr 6, z prawej nr 70-N



strzelił nad Pabianicami rozpoznawczego Henschla 126. Po południu ppor. Dzwonek i ppor. Edward Kramarski wystartowali ponownie w celu przechwycenia niemieckiej wyprawy bombowej. Niestety, w powietrzu okazało się, że rzekomą wyprawę bombową stanowiły 23 dwusilnikowe myśliwce Bf 110 z I./ZG 76, które wyleciały na front z zadaniem przeprowadzenia wymiatania w

rejonie Pabianice - Łódź. Niemcy natychmiast zaatakowali polskie jedenastki i pilotujący jednego z Messerschmittów Oblt. Negel z zaskoczenia zestrzelił samolot ppor. Kramarskiego. Nasz pilot trafiony w głowę i plecy runął ze swą maszyną w dół, rozbijając się w lesie koło Sędziejowic (14 km od Zduńskiej Woli). Drugi polski pilot, ppor. Dzwonek, ranny w rękę, nogę i głowę, na postrze-

lanym samolocie (P.11c "4") zdołał wycofać się z walki i skierował swą maszynę do Widzewa.

Około godziny 16-ej liczący 4 samoloty klucz alarmowy 161 Eskadry, prowadzony przez ppor. Mariana Trzebińskiego, został poderwany przeciwko zbliżającym się do Łodzi samolotom przeciwnika. Były to 2 eskadry Messerschmittów Bf 110, z którymi walczył wcześniej klucz ppor. Dzwonka. Niemcy lecieli na wysokości 3000m i w chwili gdy polskie myśliwce znajdowały się 500m niżej, 6 Messerschmittów znrkowało na nie, rozpoczynając zaciętą walkę powietrzną. Wkrótce potem do walczących dołączył 3 - samolotowy klucz ppor. Tadeusza Koca (powracający z zasadki w Łasku) i kolejna grupa 6 Bf 110. W trakcie walki ppor. Czesław Głowczyński ze 162 Eskadry, lecący na P.11c dowódcy III/6 Dyonu i ppor. Koc zestrzelili 1 Messerschmitta, który rozbił się pod Pabianicami. W tym czasie nad lotnisko w Widzewie nadleciał ppor. Dzwonek. Pomimo, że był już wcześniej ranny i osłabiony upływem krwi, włączył się do walki, wiążąc atakiem jednego z niemieckich myśliwców. Wkrótce potem jedenastka Dzwonka ostrzelana przez drugi niemiecki samolot (pilot Lt. Lent), zapaliła się. Nasz lotnik, który odniósł poparzenia twarzy i dłoni II stopnia z trudem wyskoczył z płonącej maszyny. Po otworzeniu spadochronu został jeszcze ostrzelany przez Bf 110, ale niemiecki pilot zapłacił życiem za ten atak. Został bowiem błyskawicznie zestrzelony przez, lecącego na samolocie P.7a, kpr. Jana Malinowskiego ze 162 Eskadry. Tak zakończyła się trwająca blisko godzinę walka powietrzna. Niemcy stracili w niej 2 Bf 110 a Polacy 2 jedenastki (samoloty Dzwonka i ppor. Wiesława Chomsa, który rozbił uszkodzoną w powietrznym boju maszynę w czasie lądowania).

2 września 1939 r., podczas intensywnych działań powietrznych, piloci latający na P.11 zestrzelili 16 samolotów wroga, tracąc 9 samolotów P.11 (6 zniszczonych, 2 poważnie uszkodzone i 1 lżej). Zginęło 5 pilotów (kpt. Laskowski, ppor. Urban i kpr. Mielczyński z III/4 Dyonu oraz ppor. Ruszel i ppor. Kramarski ze 161 Esk.) a 1 został ciężko ranny (ppor. Dzwonek ze 161 Esk.) Jeden niemiecki pilot, Oblt. Negel, dostał się do niewoli.

### 3 września

#### Brygada Pościgowa

Rankiem 3 września Brygada Pościgowa posiadała 40 sprawnych myśliwców. O godz. 10.00 rano samoloty 111 i 112 Eskadry zostały poderwane w powietrze dla przechwycenia niemieckiej wyprawy bombowej nadlatującej z Prus Wschodnich. Grupę 12 jedenastek prowadził dowódca III/1 Dyonu kpt. Zdzisław Krasnodębski. W okolicach Wyszkowa Polacy natknęli się na przeciwnika - Heinkle 111 z LG1 osłaniane przez około 20 Bf 110 z I.(Z)/LG1. Niemieckie myśliwce związały Polaków w walce tak, że wszystkie Heinkle przedarły się nad Warszawę i zbombardowały lotnisko Okęcie.

Podczas walki powietrznej, jaka się wywiązała pomiędzy myśliwcami, por. pil. Wojciech Januszewicz, który po zranieniu kpt. Sidorowicza (1 września) objął dowództwo 111 Eskadry, wystrzelał całą amunicję. Powrócił więc do Zielonki i nie czekając na uzupełnienie naboju, przesiadł się do innego, gotowego do startu samolotu. Wkrótce potem związał się w walce z 2 Messerschmittami Bf 110. Jednego z nich zestrzelił pod Kobyłką na oczach obserwujących to spotkanie oficerów ze sztabu Brygady Pościgowej. Jeden z nich, kpt. pil. Stefan Łaskiewicz, tak zapamiętał walkę:

### Numery i wersje samolotów P.11 w eskadrach 1 Pułku Lotniczego (1938r.)

| 111 Eskadra |        | 112 Eskadra |        | 113 Eskadra |        | 114 Eskadra |          |
|-------------|--------|-------------|--------|-------------|--------|-------------|----------|
| nr          | wersja | nr          | wersja | nr          | wersja | nr          | wersja   |
| 1           | P.11a  | 1           | P.11c  | 1           |        | 1           | P.11a    |
| 2           | P.11c  | 2           | P.11c  | 2           | P.11a  | 2           | P.11c    |
| 3           | P.11a  | 3           | P.11a  | 3           | P.11a  | 3           | P.11c(?) |
| 4           | P.11a  | 4           | P.11a  | 4           | P.11a  | 4           | P.11c(?) |
| 5           | P.11c  | 5           | P.11c  | 5           |        | 5           | P.11c    |
| 6           | P.11a  | 6           | P.11a  | 6           | P.11a  | 6           |          |
| 7           | P.11a  | 7           | P.11a  | 7           |        | 7           |          |
| 8           | P.11a  | 8           | P.11c  | 8           |        | 8           |          |
| 9           | P.11a  | 9           | P.11a  | 9           |        | 9           |          |
| 10          | P.11a  | 10          | P.11a  | 10          | P.11c  | 10          |          |
| bez nr      | P.11c  | bez nr      | P.11c  | bez nr      | P.11c  | bez nr      |          |

*Nad nami walka. Nasz atakuje jednego Me 110. Nadlatuje drugi Me 110 i stara się pomóc swemu, lecz coś mu się stało, bo odlatuje. Me 110 wchodzi naszymu na ogon i strzela. P.11 zwiija się i wali w dół. Serca nam zamarły, bo myślimy, że zestrzelony. Lecz oto P.11 wyskakuje i zaczyna się uganiać za Niemcem. Dochodzi coraz bliżej do ogona, nietychanie blisko i zaczyna prac. Na prawym silniku Niemca ogień. Żołnierze obsługi krzyczą z uciechy i rzucają furazęki w górę. Me 110 wzbija się rozpaczliwą świecą w górę i wali się w dół ginąc za lasem. Za chwilę ogromny stup czarnego dymu bucha w niebo.<sup>11</sup>*

Żałoga niemieckiego samolotu zginęła. Jeden z lotników został zidentyfikowany: nosi nazwisko Mazurowsky.

W innej walce por. Arsen Cebrzyński (oficer taktyczny III/1Dyonu) po długim pościgu dopadł i celnie ostrzelał innego Bf 110, zmuszając go do lądowania na północ od Wyszkowa. Niemiecy lotnicy - Uffz. Lindemann i Uffz. Radeck zdołali zbiec i ukrywali się w lesie aż do nadejścia wojsk niemieckich.

Polacy stracili 1 samolot P.11c prowadzony przez dowódcę III/1 Dyonu kpt. Krasnodębskiego. Pilot ten po krótkim pościgu za wycofującymi się z walki samolotami przeciwnika uznał, że nie dogoni żadnego z nich i zawrócić w kierunku lotniska. Wtedy dostrzegł samotnego Bf 110 i nie chcąc, by ten także odleciał, zdecydował się na atak czołowy. Niemiec dysponował jednak nieporównywalnie silniejszym uzbrojeniem (4 k.m. i 2 działka wobec 2 k.m.-ów Polaka) i otworzył ogień z dużej odległości trafiając i zapalając maszynę Krasnodębskiego. Nasz lotnik lekko ranny (poparzone ręce) wyskoczył ze spadochronem. Niemiecki pilot próbował zaatakować Polaka, ale zauważył to powracający z Wyszkowa por. Cebrzyński, który ostrzelał napastnika, zmuszając go do odwrotu.

Po południu, około godz. 14.00, z Zielonki wystartowały na patrol 3 myśliwce 111 Eskadry prowadzone przez ppor. Mirosława Fericia (P.11c "4" uzbrojony w 4 k.m.-y). Nad Okuniewem Polacy zostali zaskoczeni przez grupę Bf 110 z I.(Z)/LG 1. Niemcy po krótkiej walce zestrzelili 2 jedenastki prowadzone przez ppor. Janusza Macińskiego i st. szer. Henryka Szope (nie uczynił tego Gefr. Warelmann, jak podają niektóre publikacje). Obaj piloci musieli przymusowo lądować na ciężko uszkodzonych maszynach.

Pechowo zakończył się też lot ppor. Fericia. Związał się on w walce z 2 Bf 110. Po dłuższej chwili w momencie gdy Ferić ostrzeliwał jednego z nich, drugi wszedł mu na ogon i krótką serią unieszkodliwił polski samolot. Jedenastka została trafiona zaledwie kilkoma pociskami ale jeden z nich, niezwykle zbiegiem okoliczności, odstrzelił trzymany przez pilota w ręce drążek sterowy. Nasza maszyna wpadła w niekontrolowany lot nurkowy i Ferić musiał wyskoczyć ze spadochronem.

IV/1 Dyon, pomimo kilkunastu lotów bojowych, nie przechwycił i nie zestrzelił żadnego samolotu przeciwnika. Ze stanu 114 Eskadry ubyla 1 jedenastka rozbita podczas startu przez ppor. Romana Stogę. Tak więc 3 września Brygada Pościgowa zestrzeliła 2 samoloty Bf 110 tracąc 5 samolotów P.11, w tym 3 zniszczone i 2 poważnie uszkodzone, które nie powróciły do służby. Jednostka otrzymała zaś jako uzupełnienie 2 samoloty P.11. Jeden z nich (P.11c) przyprawił z Dębina por. pil. Witold Urbanowicz.



Samoloty P.11a i c oraz Łosie podczas pokazu na Okęciu w końcu lutego 1939 przed włoskim ministrem Ciano (JBC)

Inne zdjęcie z tej samej uroczystości (AG)

Łoś a za nim P.11a i c ze 111 i 112 Eskadry. Ta sama uroczystość (JBC, AG)



<sup>11</sup> Jerzy Pawlak, Brygada Pościgowa - Alarm, W-wa 1977, s. 123.



P.11c nr 2 (72-N) ze 114 Eskadry z białym pasem z lewej strony usterzenia i białą tarczą lewego koła (IBC)

Ten sam P.11c nr 2 (72-N) w towarzystwie wojskowego Fokkera F.VIIB/3m

(TK)



#### Lotnictwo armijne

Klucze III/2 Dyonu Myśliwskiego stacjonujące na lotnisku w Igołomii, podobnie jak poprzedniego dnia, od rana patrolowały okolice Krakowa. Około godz. 6.40 rano kpr. pil. Jan Kremski i st. szer. pil. Tadeusz Arabski ze 121 Eskadry napotkali nad Olkuszem grupę 6 Do17. Arabski zestrzelił 1 samolot, który rozbił się podczas próby przymusowego lądowania. Ponieważ Polacy ścigali Dorniera zbyt długo, obie jedenastki musiały lądować z powodu braku paliwa. Po jego uzupełnieniu wystartowały do bazy ale samolot Kremskiego został celnie ostrzelany przez własne oddziały i pilot musiał skakać ze spadochronem.

O godz. 7.15 dziewięć samolotów ze 121 i 122 Eskadry prowadzonych przez ppor. Wacława Króla wystartowało w celu przechwycenia wyprawy bombowej He 111 z KG 4. Podczas walki powietrznej nad Puszcą Niepołomnicką został zestrzelony przez strzelców pokładowych z He 111 samolot P.11c "1" ze 121 Eskadry. Jego pilot, ppor. Król, uratował się skacząc ze spadochronem. Polacy - ppor. Tadeusz Nowak i sierż. Leopold Flanek ze 121 Eskadry - zdołali zestrzelić 1 He 111, który rozbił się w okolicy Łaz. Po południu, na rozkaz dowódcy lotnictwa Armii Kraków samoloty III/2 Dyonu zostały przetrzucone na lotnisko Podlodów koło Dębina. Przeleciało tam 17 jedenastek i łącznikowy RWD-8. Oznaczało to praktycznie wycofanie Dyonu z lotnictwa Armii Kraków, przy czym dowódca lotnictwa tej armii płk Stefan Sznuć nie otrzymał od Naczelnego Dowódcy Lotnictwa gen. Józefa Zająca bliższych wytycznych co do dalszego wykorzystania jednostki.

Działający z zasadzki w Kobylepolu klucz 131 Eskadry zestrzelił w okolicy Wolsztyna Heinkla 111. Zwycięzcą był dowódca Eskadry kpt. Jerzy Zaremba, który podczas walki powietrznej został poważnie ranny w nogę. Zdołał jednak doprowadzić swój

uszkodzony samolot na lotnisko. 1 samolot He 111 z grupy 12 maszyn zestrzelił też pod Kostrzyniem ppor. Jan Maliński ze 132 Eskadry.

Dyon toruński 3 września osłaniał przeprawę wojsk Armii Pomorze przez Wisłę w rejonie Chełmna. Samoloty 141 Eskadry przechwyciły grupę 6 Ju 87 usiłujących zbombardować polski most pontonowy i dowódca Eskadry kpt. Tadeusz Rolski zestrzelił jednego z nich. Stukas z Tr.Gr. 186 rozbił się

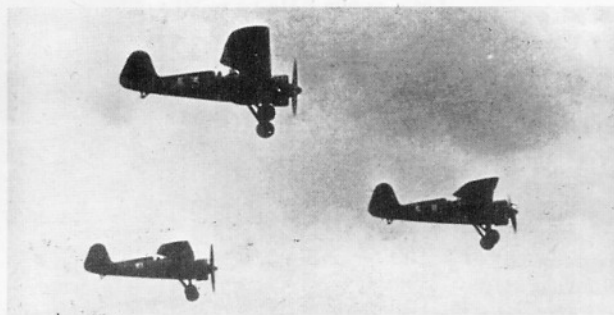
na zachód od Terespoła Pomorskiego. Jedenastki ze 142 Eskadry przeprowadziły kilka patroli w rejonie Chełmno - Świecie - Grudziądz i zestrzeliły 3 samoloty rozpoznawcze Henschel 126 (2 z 2.(H)/21 i 1 z AOK 3). Zwycięstwa odnieśli: por. Stanisław Zieliński, ppor. Stanisław Skalski i ppor. Paweł Zenker.

152 Eskadra z Armii Modlin rankiem 3 września osłaniała przed rozpoznaniem lotniczym przeciwnika przemarsz jednostek 8 DP. Patrolujący klucz jedenastek napotkał niemiecką wyprawę bombową osłanianą przez Messerschmitty. Doszło do walki powietrznej, w której kpr. pil. Marian Bełc zestrzelił 1 Bf 109. Ponadto kpr. pil. Stanisław Brzeski zestrzelił pod Graduskim niemiecki balon obserwacyjny.

III/6 Dyon 3 września wykonał ponad 20 lotów patrolowych i zestrzelił 2 samoloty. Jeden z nich przypadł pilotowi walczącemu na P.11. Był nim ppor. pil. Czesław Głowczyński ze 162 Eskadry, który pilotował jedenastkę dowódcy Dyonu mjr. Stanisława Morawskiego. Głowczyński zaatakował samotny bombowiec wroga (Ju 86?) ale Niemiec zwiększył prędkość i zaczął się stopniowo oddalać. W chwili gdy był już w odległości kilkuset metrów, nasz pilot, któremu przeciwnik wyszedł z celownika, przechylił jedenastkę na skrzydło by nie stracić bombowca z oczu (zasłaniał go już silnik P.11) i lecąc cały czas w tej pozycji zaczął strzelać długimi seriami, celując na smugi. Którsz z serii okazała się celna i niemiecka maszyna stanęła w płomieniach a potem runęła na ziemię.

Przed południem, po uzupełnieniu paliwa i amunicji, lotnisko Widzew opuścił ppor. Aleksander Wróblewski ze 131 Eskadry (P.11c "6"), który wylądował tu dzień wcześniej. Niestety, na wysokości 500 m, podczas próbnego przestrzeliwania broni, samolot Wróblewskiego zapalił się i pilot musiał skakać ze spadochronem.

3 września 1939 r. myśliwce P.11 lotnictwa armijnego zestrzeliły 10 samolotów niemieckich, tracąc bezpowrotnie 6 maszyn (4 zniszczone, 2 poważnie uszkodzone).



P.11c nr 3, II i 10 ze 122 Eskadry (TK)

Start P.11c nr 3, II i 10 ze 122 Eskadry 2 Pułku Lotniczego (IBC)





4 września

### Brygada Pościgowa

O świcie 4 września 34 sprawne myśliwce Brygady Pościgowej zostały przerzucone na nowe lotniska polowe: w Zaborowie koło Leszna Warszawskiego (III/1 Dyon) i Radzikowie koło Błonia (IV/1 Dyon). Nasz przeciwnik chcąc wyczerpać i zużyć polskich myśliwców od rana prowadził naloty nękające małymi grupami samolotów, które nadlatywały na różnych wysokościach. Za każdym razem dowódca Brygady Pościgowej podrywał w powietrze wybrane eskadry lub całe dyony.

Dopiero po południu, około godz. 16-ej, pojawiła się główna w tym dniu wyprawa niemiecka, która wobec szczupłości polskich sił, zdołała się przedrzeć nad Warszawę. Nasi piloci stoczyli około 25 walk powietrznych i zestrzelili 4 samoloty niemieckie. Wśród nich znalazły się 3 Dornier 17, które zniszczyli: ppor. Hieronim Dudwał i ppor. Rajmund Kalpas ze 113 Eskadry oraz ppor. Tadeusz Sawicz ze 114 Eskadry. Cztery samoloty zestrzelił, a właściwie wziął do niewoli, lecący najprawdopodobniej na samolocie P.11c "8", dowódca 111 Eskadry por. Wojciech Januszewicz.<sup>12</sup> Oto jego relacja:

*Na wysokości 4 tys. metrów nad Babicami zauważyłem samotnego Ju 87, który starał się dołączyć do szyku (...) Skręca na Puszczę Kampinoską. Decyduję się strzelać z boku. Wyskakuję nad niego i ze stołcem. Strzelam z wirażu i na smugi. Powtarzam to parokrotnie. Naturalnie, strzelec z odległości 30 m zasypuje mnie smugami. Nagle po jednej z moich serii - urywa. Lecę do Ju 87. Z odległości 2 m zaglądam do kabiny. Obserwator leży, odrzucone karabiny zwisają bezradnie. Pilot nagle mnie spostrzega. Maszyna się trochę chwieje, ale opanowuje ją i leci dalej. Patrzy w moim kierunku, uśmiecha się. Salutuje z uznaniem. Odsalutowuję i uśmiecham się. Tak zbliżamy się do Wisły. Pokazuję mu aby lądował. Przypuszczam, że mnie nie zrozumiał. Robię nad nim krzyż w powietrzu. Potrząsa głową - co to znaczy nie wiem. Wchodzę pod ogon. Odległość 15m. Wychylam głowę. Naciskam - seria. Smugami celuję w silnik. Silnik staje. Ju 87 robi wiraż w lewo. Siada w poprzek bród. Podlatuję nad niego. Pilot wyskakuje i ucieka. Biegając kiwa ręką. Strzelać czy nie? Nasz teren, a więc nie. Wpada do lasu. Ze wsi wyskakuje moc wojska - tyraliera. Wchodzą do lasu. Taniec wojenny.<sup>13</sup>*

<sup>12</sup> Por. Jerzy Palusiński w swojej relacji o walce w dniu 1 września 1939 r. stwierdza, że po jego zestrzeleniu na P.11a "3" por. Wojciech Januszewicz latał stale na, używanym wcześniej przez Palusińskiego, samolocie P.11c "8". Patrz: Mirosław Ferić, Pamiętnik wojennego pilota 111 Eskadry Myśliwskiej, s.45 (Centralna Biblioteka Wojskowa, sygn. Rkp 126).

<sup>13</sup> Relacja Wojciecha Januszewicza, w: M. Ferić, Pamiętnik...op.cit., s. 42-43.



Ppor. Wacław Król w kabine P.11c nr 8 (8.115) ze 121 Eskadry w 1939 r.

(TK)

Ppor. W. Król w kabine P.11c nr 8 (8.115) ze 121 Eskadry. Widoczne zamki bagażnika i pomieszczenia na radiostację

(TK)



Uroczystość w 2 Pułku Lotniczym w Krakowie. W głębi P.11c z eskadry treningowej z literą E oraz inny z nr podskrzydłowym 28.

(JK)



P.11c nr 9 (57-P) i nr 54-P oraz P.7a nr 10 z 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu podczas pokazów na lotnisku Warszawa-Okęcie. Na pierwszym samolocie godło kruka barwne, na następnych białe. (AG)



Samoloty P.11c z 131 i 132 Eskadry podczas pokazów na Okęcie. Drugi egzemplarz nosi nr 11 (48-P). (TK)



4 września tylko 1 samolot Brygady Pościgowej został zestrzelony w walce powietrznej. Była to jedenastka prowadzona przez zastępcę dowódcy 114 Eskadry, por. Jerzego Szałowskiego, który po starciu z Bf 109 w okolicy Nowego Dworu, został poważnie ranny i musiał skakać ze spadochronem. Ranny w walce powietrznej z Ju 87 został też ppor. Władysław Drecki ze 111 Eskadry. Zdołał jednak dolecieć na lotnisko w Zaborowie i dopiero tam, podczas przymusowego lądowania, uszkodził samolot. W ciągu dnia kilka innych samolotów Brygady pozostawało czasowo nieczynnych z powodu lżejszych uszkodzeń.

#### Lotnictwo armijne

4 września III/2 Dyon Myśliwski, który przeszedł do odvodu Naczelnego Dowódcy Lotnictwa, wykonał kilka lotów patrolowych w okolicy Dęblińska i Lublina nie napotykając wroga.

III/3 Dyon zorganizował nową zasadzkę koło Żnina i rankiem przeleciały tam 3 jedenastki ze 131 Eskadry. Wieczorem, po starcie ze Żnina, 2 nasze samoloty napotkały samotnego He 111 i po dłuższej walce, zestrzeliły go. Zwycięzcami byli: por. Zbigniew Moszyński i ppor. Mirosław Nowak. 1 samolot niemiecki, Do 17, zestrzelił ppor. Paweł Łuczyński ze 132 Eskadry (zasadzka Gębarzewo). Po południu d-two Dyonu oraz samoloty z zasadzek Kamień, Żnin i Kobylepole zostały przesunięte na lotnisko Kleczew (18 km na północny zachód od Konina).

Dyon toruński do południa 4 września dwukrotnie zmieniał lotniska. Najpierw przeniósł się z Markowa do odległego o kilka km na północny zachód Kaczkowa a następnie na lądowisko przy majątku

Piloci 3 Pułku Lotniczego w 1939 r. przy P.11c. Samolot prawdopodobnie ma białą końcówkę skrzydła (JK)



Piloci 131 i 132 Eskadry 3 Pułku Lotniczego przy P.11c nr 47-P. W środku dowódca dyonu mjr M. Mümler i dowódca eskadr. (TK)

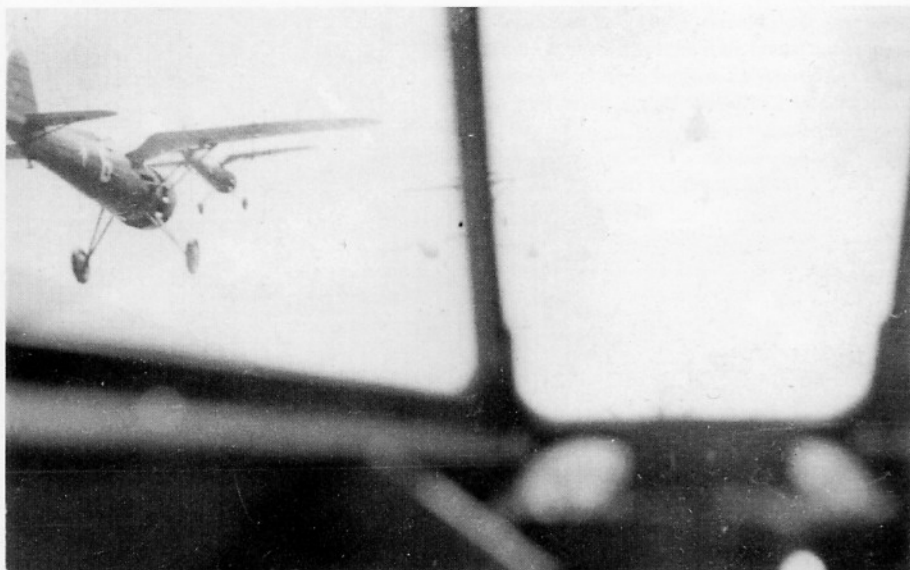


Początkowo (5 km na południe od Służewa). Tu też wczesnym popołudniem doszło do zaciętej walki powietrznej. Około godz. 13.40 14 samolotów ze 141 i 142 Eskadry wystartowało w celu przechwycenia niemieckiej wyprawy bombowej (24 Ju 87 w osłonie 18 Bf 109 i Bf 110) powracającej z bombardowania Aleksandrowa. W trakcie walki po 1 samolocie Ju 87 zestrzelili: ppor. Lech Czechowicz-Lachowicki ze 141 Eskadry oraz ppor. Stanisław Skalski i ppor. Karol Pniak ze 142 Eskadry. 1 Bf 110 zestrzelił też dowódca 142 Eskadry kpt. Mirosław Leśniewski. Został jednak wkrótce potem zaatakowany przez 2 inne Messerschmitty, które zapaliły mu samolot. Ponieważ walka odbywała się na małej wysokości Leśniewski, który był już ciężko ranny i poparzony, nie mógł skakać ze spadochronem lecz wylądował przymusowo w polu, kapotując. Miejscowi ludzie wyciągnęli pilota z kabiny płonącej jedenastki ale Leśniewski odniósł bardzo ciężkie obrażenia i w ich następstwie zmarł w szpitalu 14 września 1939 r. Podczas opisywanej tu walki powietrznej uszkodzone zostały jeszcze 2 jedenastki: samolot por. Mariana Pisarka ze 141 Eskadry i samolot ppor. Stanisława Koguta ze 142 Eskadry (maszyna ppor. Koguta miała przestrzelone opony i skapotowała podczas lądowania).

6 myśliwców 152 Eskadry przed południem 4 września osłaniało wyprawę bombową Karasi z 41 Eskadry Rozpoznawczej. W drodze na lotnisko 2 jedenastki prowadzone przez ppor. Jana Bury-Burzyskiego oraz kpr. Stanisława Brzeskiego zaatakowały niemiecki balon obserwacyjny. Silna obrona przeciwlotnicza uszkodziła samolot kpr. Brzeskiego (przestrzelony zbiornik paliwa) zmuszając go do lądowania pod Ciechanowem. Ppor. Bury-Burzyski zestrzelił balon. Po południu eskadra została przebazowana na lotnisko Kroczevo (6 km na zachód od Zakroczymia).

Eskadry III/6 Dyonu od rana 4 września działały z zasadzek w Orchowcie i Woli Wężykowej utrzymując równocześnie jeden klucz myśliwców na lotnisku podstawowym Widzew. Przed południem ppor. Aleksander Wróblewski ze 131 Eskadry, który po skoku ze spadochronem z płonącej jedenastki przebywał "gościnnie" na lotnisku Dyonu Lwowskiego, przetransportował do Warszawy samolotem sanitarnym Lublin R-XVIIb SP-BNO ciężko rannego ppor. pil. Jana Dzwonka.

Po południu, około godziny 15-ej, kiedy na lotnisku w Widzewie znajdowały się jedynie 2 gotowe do startu płatowce (P.11c i P.7 a) oraz wymagający uzupełnienia paliwa i amunicji po powrocie z zasadki klucz 3 samolotów P.7a, w powietrzu pojawił się niemiecki Dornier 17. Natychmiast po jego zauważeniu wyszedł w powietrze klucz alarmowy: samolot P.11c "3" pilotowany przez oficera taktycznego III/6 Dyonu por. Tadeusza Jeziorowskiego i samolot P.7a ze 162 Eskadry prowadzony przez ppor. Zdzisława Zadrozińskiego. W tym czasie nad lotnisko nadleciała formacja 16 Messerschmittów Bf 109 D z I./ZG 2 (JG r. 102) prowadzona przez dowódcę tej jednostki Hptm. Hannesa Gentzena. Niemcy, którzy mieli przeprowadzić wymiatanie w okolicy Łodzi, natychmiast dostrzegli nabierające wysokości polskie myśliwce i część Messerschmittów zaatakowała je. Hptm. Gentzen ostrzelał celnie samolot ppor. Zadrozińskiego raniąc pilota i zmuszając go do lądowania. Por. Jeziorowski, pomimo ostrzeżeń radiowych z ziemi, także nie zdołał się obronić i uległ przewadze liczebnej wroga. W pewnym momencie raniony i wyczerpany walką pilot podszedł do lądowania. Został jednak ponownie zaatakowany przez



Poznańskie P.11c w locie. Zdjęcia z kabiny, P.11.

(TK)

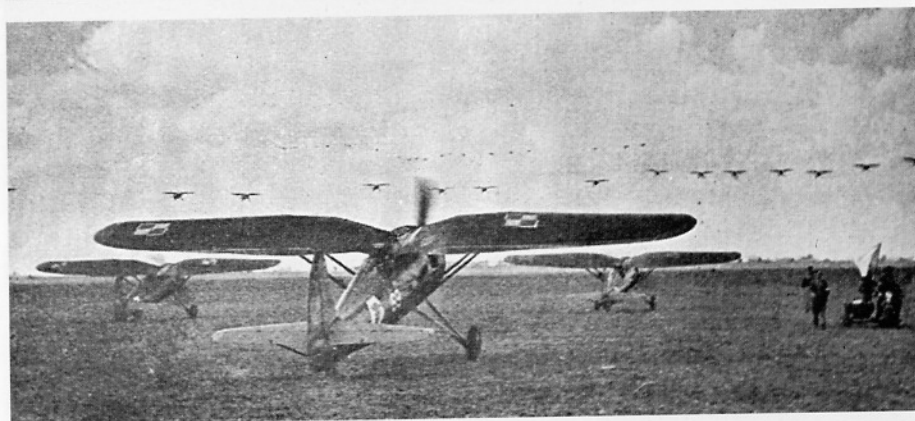
Dowódca 131 Eskadry w 1937 r., kpt. Piotr Łąguna, (w kombinezonie) przy P.11c nr 6

(TK)



Omawianie walki powietrznej z wykorzystaniem modeli P.11 przez pilotów 3 Pułku Lotniczego (TK)





P.11c z 4 Pułku Lotniczego podczas przeglądu 19.6.1938. Kolejno P.11c nr 65 (8.25), 64 (z 4 k.m-ami i jasnym pasem na końcu lewego skrzydła), 70, 60, 54, 61 (TK)

Start P.11c z 4 Pułku Lotniczego. Pierwszy P.11c nr 69 (AG)

Toruńskie P.11c nr 65, 64 (z białym skośnym pasem na kadłubie) 19.6.1938 (TK)





Dowódca 4 Pułku Lotniczego płk B. Stachoń i Marszałek Rydz-Śmigły przed samolotami P.11c (AG)

### Numery i wersje samolotów P.11c w eskadrach 4 Pułku Lotniczego

| 141 Eskadra   |                  |       | 142 Eskadra |                |                  |
|---|------------------|-------|-------------|----------------|------------------|
| nr boczny   | nr podskrzydłowy |       | nr boczny   | nr ewidencyjny | nr podskrzydłowy |
| 52  | 52-T             | 501-T | 62          |                | 62-T             |
| 53  | 53-T             | 502-T | 63          |                | 63-T             |
| 54  | 54-T             | 503-T | 64          |                | 64-T             |
| 55  | 55-T             | 504-T | 65          | 8.25           | 65-T             |
| 56  | 56-T             | 505-T | 66          |                | 66-T             |
| 57  | 57-T             | 506-T | 67          |                | 67-T             |
| 58  | 58-T             | 507-T | 68          | 8.68           | 68-T             |
| 59  | 59-T             | 508-T | 69          | 8.92           | 69-T             |
| 60  | 60-T             | 509-T | 70          |                | 70-T             |
| 61  | 61-T             | 610-T | 71          |                | 71-T             |
| bez nr  |                  |       | 72          |                | 72-T             |
| Uwaga!<br>W 1939 wprowadzono trzycyfrowe numery podskrzydłowe.<br>Numery wytuszczone zostały potwierdzone na fotografiach |                  |       | bez nr      | godło „gryf”   |                  |

Przegląd samolotów 4 Pułku Lotniczego przez Marszałka Rydza-Śmigłego 19.6.1938 r. w Toruniu. Na koniu gen. Bortnowski. Kolejno P.11c nr 64, 70, 60, 54

(TK)

Messerschmitta tak, że jego samolot dosłownie rozstrzelany w powietrzu zapalił się i runął na ziemię. Jeziorowski zginął na miejscu. Zwycięstwo nad naszym myśliwcem odniósł dowódca 1 eskadry JGr. 102 por. von Roon. Niemieccy piloci, nie mając już przeciwnika w powietrzu, spokojnie zniszczyli znajdujące się na lotnisku 3 samoloty P.7a oraz radiostację Dyonu i odlecieli.

Wieczorem 161 Eskadra otrzymała 1 samolot P.11c, który po uszkodzeniu 31 sierpnia 1939 r. i odesłaniu do Warszawy został tam wyremontowany. Zwiększyło to liczbę czynnych samolotów Dyonu do 6-u.

Bilans zwycięstw i strat naszych myśliwców walczących na P.11 4 września 1939 r. wyglądał następująco: zestrzelono 6 samolotów niemieckich za cenę 5 samolotów P.11 (2 zniszczone i 3 uszkodzone). Zginął 1 pilot (por. Jeziorowski) a drugi (kpt. Leśniewski) został ciężko ranny.

#### 5 września

##### Brygada Pościgowa

5 września rano Brygada Pościgowa posiadała 34 samoloty ale tylko 25 z nich było gotowych do lotu (15 w III/1 Dyonie i 10 w IV/1 Dyonie). O godz. 9.40 rano, dla przechwycenia niemieckich Ju 87 bombardujących Okęcie, poderwane zostały w powietrze 2 klucze 113 Eskadry. Nasi myśliwcy napotkali przeciwnika (12 Ju 87 i 6 Bf 109) nad celem i natychmiast zaatakowali. Klucz jedenastek, w którego skład wchodził: por. Jan Borowski, ppor. Rajmund Kalpas i ppor. Jerzy Radomski zestrzelił nad Okęciem 1 Ju 87. Drugiego Stukasa zestrzelił pod Pyrami drugi klucz: por. Wicłyszław Barański, ppor. Hieronim Dudwał i plut. Mieczysław Kaźmierczak. W walce wziął też udział 1 klucz myśliwców ze 112 Eskadry.

Przed południem doszło do kolejnych walk. W powietrze poderwane zostały ponownie eskadry IV/1 Dyonu. W sukurs przyszli im piloci ze 111 i 112 Eskadry. Dowódca 111 Eskadry por. Wojciech Januszewicz z małej odległości zestrzelił Ju 87. Pilot niemieckiego samolotu najprawdopodobniej zginął na miejscu tak, że maszynę opuścił jedynie strzelec pokładowy. Jego spadochron zaczął się jednak o statecznik i ciągnięty przez spadającego Ju 87 lotnik zginął. Spytany później o to, jak udaje mu się zestrzeliwać niemieckie maszyny, por. Januszewicz wyjaśnił:

*Najpierw oddaję krótką serię z odległości 100-150 m, żeby sprawdzić kaemy. Dochodzę do Niemca, który wtedy grzeje do mnie ze wszystkich luf. Przyjemność nieduża... Z odległości 30 m zaczynam prawidłowe bicie i przerywam zabawę, gdy tamten się pali...<sup>14</sup>*

<sup>14</sup> Jerzy Pawlak, Brygada...op.cit., s.155.



Z rad Januszewicza niewątpliwie skorzystał jego nowy kolega z eskadry ppor. Wiktor Strzembosz, który został przeniesiony ze 112 do 111 Eskadry 4 września. Strzembosz wraz z prowadzonym przez siebie kluczem myśliwców (ppor. Janusz Maciński i st. sierż. Jan Kołcon) zaatakował z przewagi wysokości 6 latających w kręgu Bf 110 i po rozbiciu sztyku przeciwnika 1 Messersschmitta zestrzelił.

*Wleciałem między nieprzyjaciela, otwierając ogień do dowódcy. Wywiązała się walka, w której moja "osa" mimo mniejszej szybkości była o wiele zwrotniejsza, mogłem więc spokojnie wejść Me 110 na ogon. Mój ogień był dość skuteczny, ponieważ widziałem cały kadłub i płaty w ognikach. Najlepszym dowodem była chęć oderwania się nieprzyjaciela. Niemiec dodał gazu, jednak moja "osa" nie dała za wygraną. Rzuciłem 11-tkę w lot nurkowy i znowu rozpocząłem ogień. Me widząc, że w ten sposób nie ucieknie, wyciął mi zakręt przed nosem a ja znowu za nim, spluwając ogniem. W tym czasie znalazłem się znowu w ogniu, obejrzałem się; w tyle wisiał jak jastrząb drugi Me 110. Wykonałem ostry zakręt by uciec przed napastnikiem i znowu za swą ofiarą. W ten sposób walcząc zeszedliśmy do 100 m. Zauważyłem, że mój nieprzyjaciel leci o wiele wolniej niż początkowo i zbyt prosto. Postanowiłem podejść jeszcze bliżej. Atak wykonałem z tyłu z góry i doszedłem do ogona na odległość 50 m. Ogień skończyłem na odległości 30 m. Atak był skuteczny, bo mój przeciwnik stracił panowanie nad maszyną i zwałił się na prawy płat, zarywając się prawym silnikiem w ziemię. Zobaczyłem tuman kurzu, po opadnięciu widziałem jak ludzie wyciągali strzelca, którego później przywieziono na lotnisko.<sup>15</sup>*

Niemiecki samolot rozbił się w lesie koło Zaborowa. Jego pilot, Maj. Hammes z I.(Z)/LG1, zginął a ranny strzelec pokładowy, Fw. Steffens, dostał się do niewoli.

Po południu, około godz. 13.00 na alarm o pojawieniu się bombowców wroga, wystartowały 2 klucze ze 112 Eskadry prowadzone przez por. Stefana Okrzeję i por. Wacława Łapkowskiego. Koło Wyszkowa nasi piloci napotkali 9 Dornierów 17 i ruszyli w ich kierunku. Niemcy widząc atakujące jedenastki dodali gazu i pikując do ziemi, zaczęli się oddalać. Jednocześnie strzelcy pokładowi z Dornierów otworzyli do polskich samolotów gwałtowny ogień. Jeden z pocisków musiał śmiertelnie ugodzić por. Okrzeję bo jego samolot nagle runął w dół, uderzając w lecącą niżej jedenastkę ppor. Władysława Nowakowskiego. Po tym zderzeniu P.11c Okrzei stracił skrzydło, wpadł w korkociąg i poszedł do ziemi, rozbijając się przy szosie z Wyszkowa do Serocka (obok skrzyżowania z drogą do wsi Kręgi Stare). Ppor. Nowakowski zdołał opuścić swą maszynę ze spadochronem ale przy lądowaniu doznał poważnej kontuzji kręgosłupa i trafił do szpitala. Niemcy zdołali także trafić jedenastki kpr. Bernarda Góreckiego i st. sierż. Piotra Gallusa. Gallus lądował pod Truskawiem ale podczas dobiegu jego samolot skapotował (natrafił na rów melioracyjny) i został rozbity. W jedenastce Góreckiego (P.11 "8") przestrzelony został zbiornik oliwy. Pilot doprowadził maszynę w pobliże Zaborowa i wylądował. Po naprawieniu uszkodzenia przeleciał na lotnisko. Niemcy nie stracili najprawdopodobniej żadnego samolotu, choć jeden z Dornierów został uszkodzony (wycofał się z walki z dymiącym silnikiem).



P.11c ze 142 Eskadry toruńskiej z fotokaemem Fairchild na prawych zastrzałach, w jesieni 1937 r. Od prawej siedzą: ppor. P. Zenker, kpt. J. Orzechowski, por. M. Leśniewski i ppor. J. Falkowski (JP)

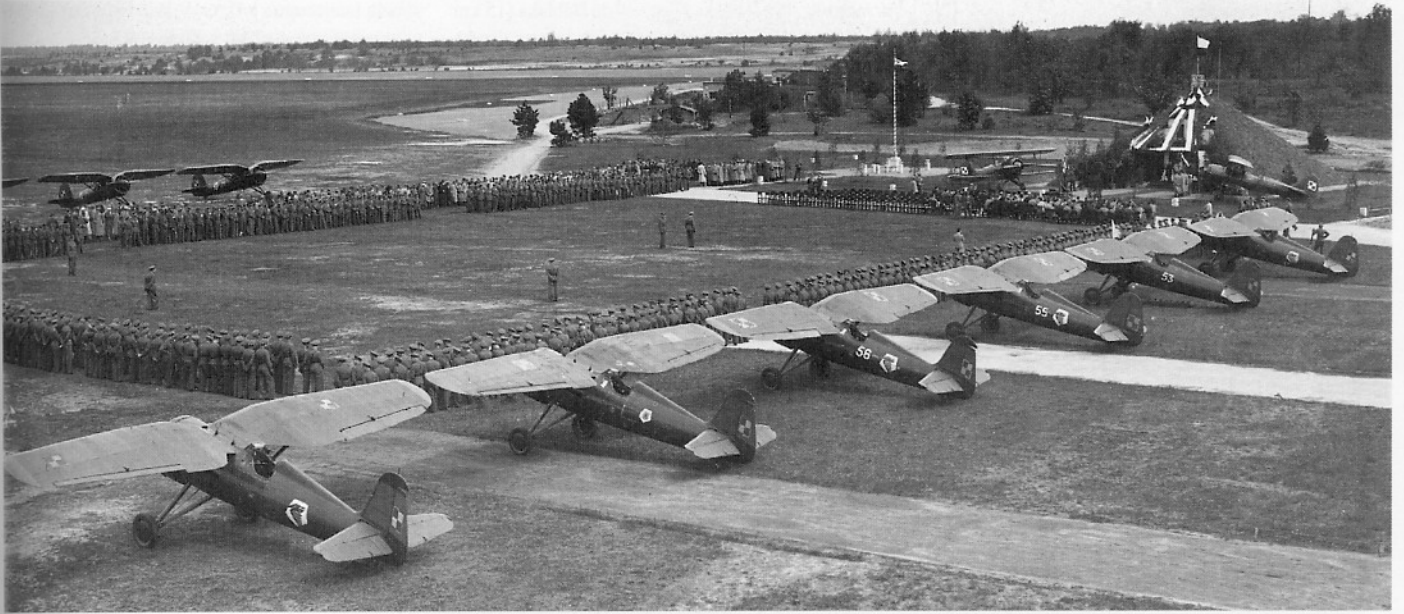


Kpr. A. Popławski i toruńskie P.11c (CG)

P.11c nr 57 ze 141 Eskadry z zagadkowym oznaczeniem I. Samolot wyposażony w radiostację (JP)



<sup>15</sup> Relacja Wiktora Strzembosza, w: M. Ferić, Pamiętnik...op.cit., s.46.



Wizyta gen. Bortnowskiego 30.5.1939 w 4 Pułku Lotniczym w Toruniu. Pierwsze dwa samoloty z małymi szachownicami, dalsze nr 56, 55 i 53 oraz bez numeru — z normalnymi szachownicami. W głębi ołtarz przy którym odprawiana jest Msza św. (TK)



Dowódca 4 Pułku Lotniczego, płk B. Stachoń i gen. Bortnowski 30.5.1939 przed P.11c nr 52-T (TK)

Płk B. Stachoń i gen. Bortnowski obok P.11c nr 55. Toruń 30.5.1939 (TKW)



Ten sam rząd samolotów. Na pierwszym P.11c szachownice większe niż normalnie i inaczej rozmieszczone, na drugim mniejsze niż normalnie a na kadłubie godło pułku z gryfem na tarczy, na trzecim małe i odwrotnie rozmieszczone (TK)



### Lotnictwo armijne

Samoloty III/2 Dyonu brały udział w lotach patrolowych w rejonie Puławy - Dęblin. W południe myśliwcy 121 i 122 Eskadry przechwycili niemiecką wyprawę bombową, atakującą lotnisko Borowina w pobliżu Dębli. Ppor. Wacław Król i kpr. Piotr Zaniewski ze 121 Eskadry wspólnie zestrzelili Dorniera 17. O godz. 16-ej dowódca Dyonu kpt. Walerian Jasionowski otrzymał rozkaz przerwania całej jednostki na lotnisko Kraczewice (12km na północny wschód od Opol Lubelskiego). Samoloty obu eskadr odleciały do Kraczewic o godz. 17-ej.

Dyon poznański 5 września dwukrotnie zmienił miejsce postoju. Rankiem 131 i 132 Eskadra

przeniósł się z lotniska Kleczew do Babiaka (15 km na północ od Koła) a następnie do miejscowości Osiek Mały (6 km na północ od Koła). Przed wieczorem nasi myśliwcy dostrzegli nad Kołem niemieckie bombowce i kilka jedenastek ze 131 i 132 Eskadry wystartowało aby je przechwycić. Udało się to tylko ppor. Janowi Pudelewiczowi (132 Esk.), który poleciał na samolocie P.11c dowódcy III/3 Dyonu. Pilot ten zaatakował skutecznie He 111P z III/KG 4 i po krótkiej walce, zestrzelił go. Niemiecki samolot rozbił się pod Ślesinem.

III/4 Dyon Myśliwski 5 września wykonał jedynie 2 loty rozpoznawcze i nie napotkał nieprzyjaciela w powietrzu. Był to dzień odpoczynku dla per-

sonelu latającego i tylko mechanicy pracowali przy naprawie i przeglądach samolotów.

Lotów bojowych nie wykonywała także 152 Eskadra Myśliwska, która rankiem 5 września została przesunięta na lotnisko w Poniatowie koło Jabłonn.

161 Eskadra Armii "Łódź" stacjonowała nadal na lotnisku Widzew. 1 klucz samolotów przeleciał do Czarnocina (pod Piotrkowem Trybunalskim), gdzie zorganizowano nową zasadzkę. Pomimo kilku startów nie doszło do walk powietrznych.

5 września lotnictwo armijne działało znacznie mniej intensywnie niż w dniach poprzednich. Przyczyną był zły stan samolotów, brak materiałów pędnych a także, w przypadku niektórych jednostek,



Kraksa P.11c nr 65 (65-T) ze 142 Eskadry. Silnik leży obok

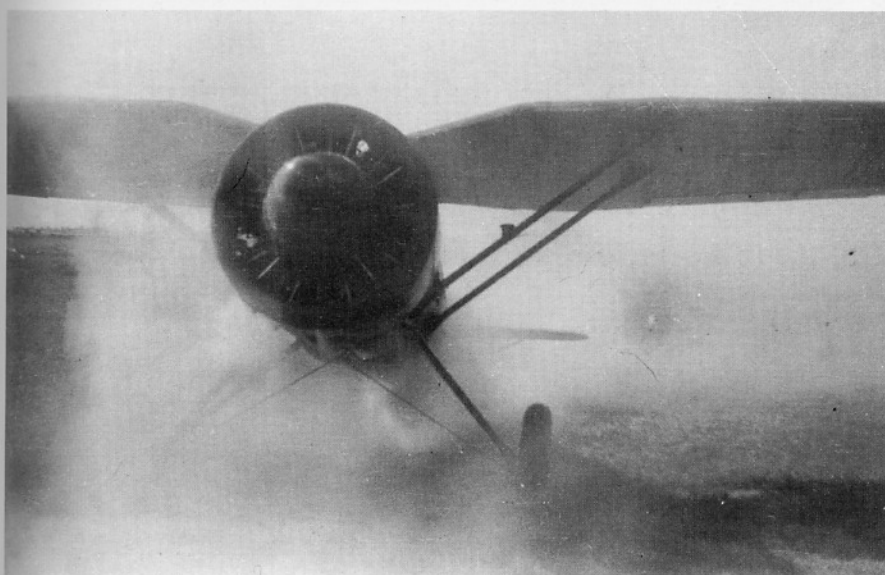
(TK)







Próba silnika na P.11a ze 161 Eskadry 6 Pułku Lotniczego we Lwowie. Obok samolotu oficer techniczny Dyonu III/6 ppor. W. Gandor. Zwraca uwagę brak szachownicy na samolocie (CG)



go Dowództwa rozkaz przeprowadzenia rozpoznania w rejonie Łódź-Tomaszów Mazowiecki (IV/1 Dyon) i Kielce - Końskie (III/1 Dyon). Rozpoznanie to przeprowadzili wyznaczeni piloci (z IV/1 Dyonu kpr. Michał Cwynar i plut. Władysław Kiedrzyński), którzy przywieźli wieści, że front polski jest już w zasadzie przetamany a pod Łodzią i Tomaszowem znajdują się wojska przeciwnika.

W południe płk Pawlikowski otrzymał następane, niecodzienne, rozkazy. Brygada Pościgowa miała przeprowadzić wymiatanie nad terenem operacyjnym Armii "Łódź". Chodziło o to by osłonić rozpoczynający się odwrót wojsk tej Armii i wspomóc przydzielony do niej III/6 Dyon Myśliwski, który miał już tylko 5 sprawnych samolotów. Po przeanalizowaniu zadania ustalono, że 111 Eskadra Myśliwska nie weźmie udziału w locie, lecz pozostanie w pogotowiu na wypadek, gdyby Niemcy zaatakowali stolicę. Do wyprawy na front, którą miał poprowadzić dowódca IV/1 Dyonu kpt. Adam Kowalczyk, przeznaczono wszystkie sprawne samoloty pozostałych eskadr (z wyjątkiem myśliwców P.7a) - w sumie 18 jedenastek (1 samolot dowódcy IV/1 dyonu, 3 samoloty 112 Eskadry, 8 samolotów 113 Eskadry i 6 maszyn 114 Eskadry). Myśliwce ze 112 Eskadry

oddzielenie rzutów kołowych od części bojowych eskadr. Zestrzelono 2 samoloty niemieckie bez strat własnych.

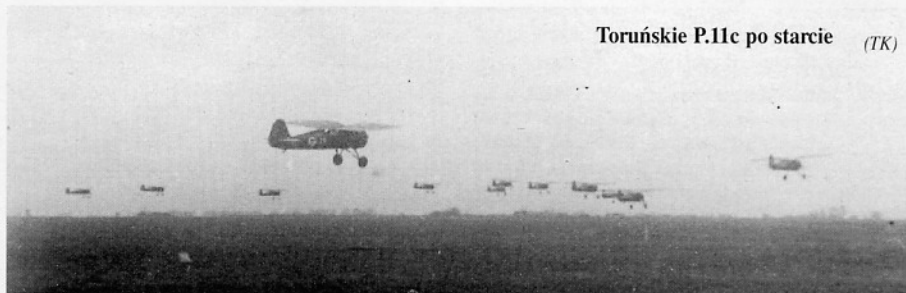
## 6 września

### Brygada Pościgowa

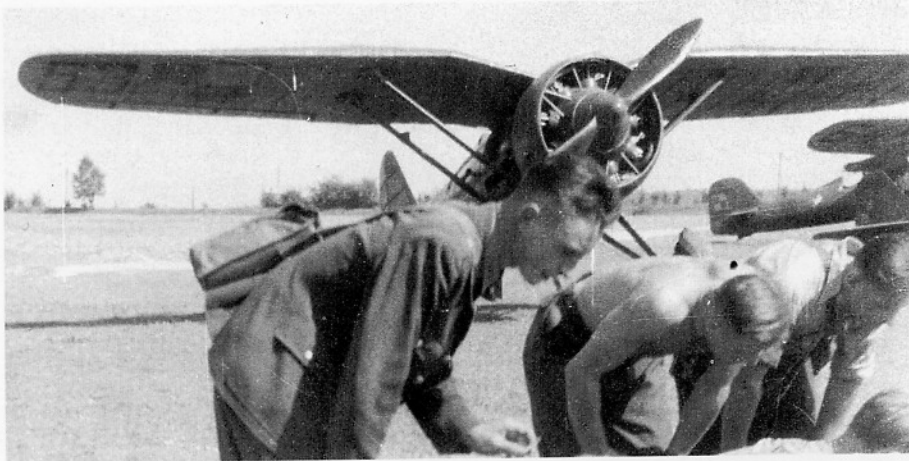
Stan samolotów Brygady 6 września rano, to 32 jedenastki i siódemki. Tylko 29 z nich było w pełni sprawnych. Przed południem samoloty wszystkich 5 eskadr wzięły udział w lotach patrolowych nad stolicą i jej najbliższymi okolicami. Stoczono szereg walk powietrznych z niemieckimi samolotami bombardującymi Dworzec Zachodni, Okęcie i mosty na Wiśle. Zestrzelono 2 samoloty przeciwnika, przy czym jedyne zwycięstwo na P.11 odniósł dowódca 111 Eskadry por. Wojciech Januszewicz, który zniszczył nad stolicą Junkersa 87 z IV. (St.)/LG1 (drugi samolot zestrzelił pilot 123 Eskadry na P.7a). Kilka maszyn wroga zostało uszkodzonych. Brygada straciła 1 samolot P.11 zniszczony i 1 poważnie uszkodzony. St. szer. Leon Nowak

ze 112 Eskadry (P.11c "6") został zestrzelony przez osłaniające bombowce Messerschmitty Bf 110 z I./ZG 76 i musiał się ratować przy pomocy spadochronu. Dowódca 112 Eskadry kpt. Tadeusz Opulski miał więcej szczęścia, gdyż zdołał doprowadzić swą postrzelaną jedenastkę (P.11c "2") na lotnisko w Zaborowie. Samolot wymagał jednak remontu fabrycznego.

Tymczasem, około godz. 10-ej, dowódca Brygady płk Stefan Pawlikowski otrzymał z Naczelne-



Toruńskie P.11c po starcie (TK)



wsparte kluczem ze 114 Eskadry miały przeprowadzić zadanie na odcinku Ślesin - Koło a pozostałe samoloty w rejonie Uniejów - Koło.

Nasze samoloty wystartowały do akcji około godz. 15-ej i po zebraniu się nad Błoniem, ruszyły w kierunku Kutna. Leciały w luźnym szyku na wysokości 2500 - 3000m. Nad Kutnem myśliwcy się rozdzielili, kierując się na wyznaczone wcześniej odcinki wymiatania. Kilka minut później, gdy jedenastki IV/1 Dyonu znajdowały się na południowy wschód od Koła, dowódca wyprawy, kpt. Kowalczyk, dostrzegł kierującą się w stronę Łodzi niemiecką wyprawę bombową, która leciała w 2 falach na wysokości 1800 - 2500m. Zauważywszy przeciwnika Kowalczyk wraz ze swymi pilotami natychmiast ruszył do ataku wzywając jednocześnie na pomoc samoloty III/1 Dyonu, które nie zdążyły jeszcze odlecieć zbyt daleko. W ciągu 7 - 10 minut nasi myśliwcy rozbili szyk bombowców i zestrzelili 4 Heinkle 111. Efektowne zwycięstwo odniósł ppor. Stanisław Szmaj z 114 Eskadry: ostrzeliwany przez niego samolot zapalił się a następnie eksplodował w powietrzu. Pozostałe Heinkle zniszczyli: dowódca IV/1 Dyonu kpt. Adam Kowalczyk oraz klucz pilotów ze 112 Eskadry (por. Wacław Łapkowski, ppor. Janusz Marciniak i szer. Władysław Wieraszka) i klucz pilotów ze 113 Eskadry (por. Wieńczysław Barański, por. Jan Borowski i st. szer. Witold Lipiński). Polacy ponieśli jednak poważne straty. Zginął ugodzony przez strzelców pokładowych z He 111 ppor. pil. Roman Stoga ze 114 Eskadry. Jego samolot P.11c rozbił się w polu koło Straszkowa (7 km na południowy zachód od Koła). Śmierć poniósł także pilot 113 Eskadry plut. Mieczysław Kaźmierczak lecący na samolocie P.11a. Jego maszyna zapaliła się w powietrzu a sam pilot, który wyskoczył ze spadochronem, został rozstrzelany w powietrzu przez Niemców. Gdy opadł na ziemię w pobliżu wsi Sobótka Nowa (12 km na południowy wschód od Kłodawy) już nie żył.<sup>16</sup>

Dwie dalsze jedenastki - samolot dowódcy 113 Eskadry por. Wieńczysława Barańskiego i samolot st. szer. Witolda Lipińskiego - zostały także trafione i ich piloci musieli lądować w polu.<sup>17</sup> Jeden z pilo-

<sup>16</sup> Historycy uznawali dotąd ppor. Romana Stogę i plut. Mieczysława Kaźmierczaka za zaginionych. Dopiero p. Juliusz Molski z Poznania ustalił, że plut. Kaźmierczak zginął pod Sobótką i został pochowany na cmentarzu w Chełmnie nad Nerem a ppor. Stoga, który zginął pod Straszkowem - na cmentarzu w Kościele. Obaj piloci zostali ekshumowani w 1975 r. i ich szczątki przeniesiono na cmentarz w Kole.

<sup>17</sup> Samolot por. Wieńczysława Barańskiego został później przejęty przez III/3 Dyon i po naprawie, włączony do tej jednostki.

Samoloty 162 Eskadry PZL P.7a nr 53-S i 64-S, zaś w głębi PZL P.11a ze 161 Eskadry z gronostajem i zamalowanym numerem 5. Lotnisko Basiówka pod Lwowem, 31 sierpnia 1939 r.

(CG)

tów 113 Eskadry (najprawdopodobniej ppor. Rajmund Kalpas lub ppor. Henryk Stefankiewicz) zderzył się w powietrzu z niemieckim spadochroniarzem, który zapewne zginął. Nasz lotnik, na poważnie uszkodzonym samolocie (zdeformowane skrzydło) zdołał dolecieć do Radzikowa.

W drodze powrotnej na lotnisko, pod Łowiczem, Polacy napotkali kolejną grupę niemieckich maszyn. Tym razem były to bombowce nurkujące Ju 87. Piloci, którzy posiadali jeszcze amunicję, nie bacząc na szybko wyczerpujące się paliwo, ruszyli w stronę przeciwnika. W walce powietrznej ppor. Włodzimierz Kławe i st. szer. Mieczysław Adamek ze 113 Eskadry oraz plut. Władysław Kiedrzyński ze 114 Eskadry wspólnie zestrzelili 1 Ju 87. Jeszcze 1 samolot - Do 17 Z z KG 3 - został zniszczony w

P.11c ze 161 Eskadry z widoczną głową gronostaja (godłem) na kadłubie, z osłoną silnika od P.11a (widoczny wykrój na górze). W kabinie kpr. mech. Suwiński, obok samolotu ppor. J. Dzwonek i ppor. Z. Szubert. 31 sierpień 1939 r.

(CG)





południu Warszawy (pod Zakroczymiem) przez klucz 114 Eskadry (ppor. Tadeusz Sawicz, kpr. Andrzej Niewiara i st. szer. Jerzy Zieliński).

Około godz. 17.30 - 18.00 na lotniskach położonych w Zaborowie i Radzikowie wylądowały 3 samoloty 112 Eskadry (III/1Dyonu) i 7 maszyn IV/1 Dyonu. Nie powróciło więc aż 8 jedenastek ze 113 i 114 Eskadry. Jak się później okazało 4 z nich wylądowały pomiędzy Łęczycą a Błoniem z powodu braku paliwa. 2 z tych samolotów (piloci nieznanzi) powróciły do swych eskadr 7 września a pozostałe 2 (piloci: kpr. Andrzej Niewiara ze 114 Esk. i st. szer. Mieczysław Adamek ze 113 Esk.) wskutek trudności transportowych nie zostały sprowadzone.

Tak więc straty Brygady Pościgowej w czasie wymiatania wyniosły 6 samolotów. 2 z nich zostały zestrzelone, 2 lekko uszkodzone wylądowały przymusowo a 2 z powodu braku paliwa. Ponieważ w porannych walkach 112 Eskadra straciła 2 jedenastki, więc całkowite straty Brygady 6 września zamknęły się liczbą 8 samolotów P.11 i 2 poległych pilotów (ppor. Stoga i plut. Kazmierczak). Za tę cenę zestrzelono 8 samolotów Luftwaffe, w tym 6 podczas wymiatania.

W godzinach wieczornych Naczelny D-ca Lotnictwa gen. Józef Zajac nieoczekiwanie zarządził przejście Brygady na lubelski węzeł lotnisk. Decyzja ta, umotywowana trudną sytuacją na froncie i zagrożeniem podwarszawskich lotnisk przez wojska lądowe przeciwnika, była stanowczo przedwczesna. Pozbawiła stolicę Polski jedynej skutecznej obrony przeciwlotniczej.

#### Lotnictwo armijne

III/2 Dyon Myśliwski stacjonujący na lotnisku w Kraczewicach nie wykonał 6 września żadnych lotów bojowych, choć posiadał 17 sprawnych sa-

Samoloty dyonu III/6 (161 i 162 Eskadry) 31.8.1939 na lotnisku Basiówka k. Lwowa. Odprawa przed odlotem na lotnisko pod Łodzią. Z lewej bez koszuli stoi oficer taktyczny por. T. Jeziorowski, od prawej siedzi za pilotem w czapce d-ca dyonu kpt. S. Morawski

(CG)

molotów. Dyon pozostawał w odwodzie Naczelnego D-cy Lotnictwa.

Samoloty Dyonu poznańskiego przez większą część dnia patrolowały przestrzeń powietrzną nad terenem operacyjnym wojsk Armii Poznań. Loty te miały na celu głównie ochronę linii kolejowej Poznań - Kutno, będącej jedyną drogą ewakuacyjną łączącą Poznań z centrum kraju. Około godz. 9-ej z lotniska Osiek Mały wystartowały na patrol 2 klucze jedenastek ze 131 Eskadry. Jeden z tych kluczy napotkał grupę 9 He 111, które bombardowały linię kolejową. Prowadzący trójkę myśliwców ppor. Włodzimierz Gedymin celnie ostrzelał i zapalił 1 samolot przeciwnika. Bombowiec runął na ziemię w pobliżu Koła. Podczas ataku na drugiego Heinkla Gedymin został poważnie ranny w prawą nogę i z trudem doprowadził jedenastkę na nowe lotnisko położone w Krośniewicach (14km na północny zachód od Kutna). W tym czasie 6 samolotów 132 Eskadry prowadzonych przez kpt. Franciszka Jastrzębskiego osłaniało załogę Karasia z 34 Eskadry, która przeprowadzała rozpoznanie na południowym skrzydle Armii Poznań (Kalisz-Ostrów Wlkp.-Milicz).

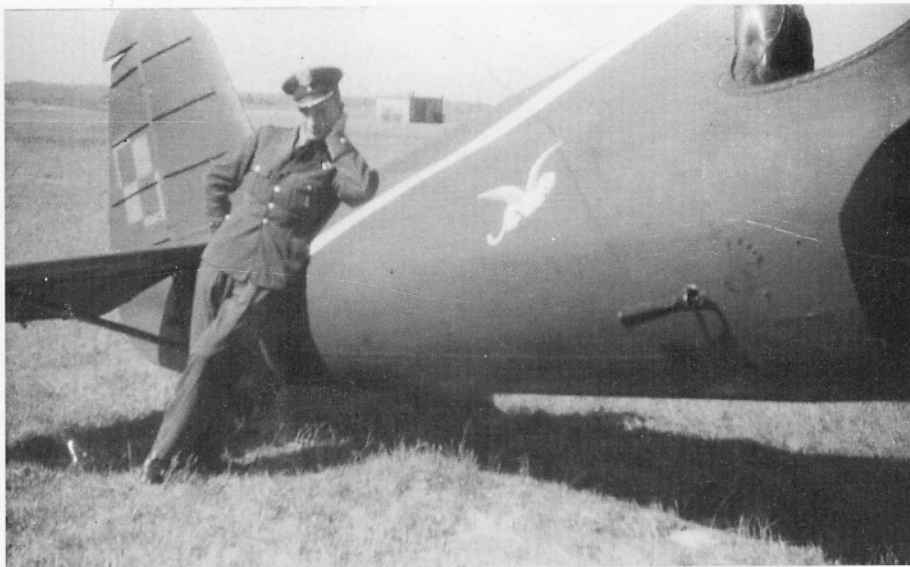
Po południu 6 września wszystkie samoloty 131 i 132 Eskadry zostały przerzucone do Krośniewic. Tam dowódca III/3 Dyonu, mjr Mieczysław Mümler, dowiedział się, że Naczelny D-ca Lotnictwa wydał rozkaz by wszystkie armie odesłały do jego dyspozycji, na lotniska pod Lublinem, swoje dyony myśliwskie. Miały tam wzmocnić Brygadę Pościgową. Mümler był przeciwny takiemu rozwiązaniu, gdyż pozbawiało wojska Armii Poznań osłony lotnictwa. Podobnego zdania był dowódca lotnictwa

Armii płk Stanisław Kuźmiński, który, po porozumieniu z gen. Tadeuszem Kutrzebą (d-cą Armii), odmówił wykonania tego rozkazu. Dzięki temu Armia Poznań była jedynym związkiem operacyjnym, który do końca działań zachował wszystkie jednostki lotnicze.<sup>18</sup>

O świcie 6 września (godz. 5.25-6.35) piloci ze 142 Eskadry, ppor. Stanisław Skalski i kpr. Jan Śmigieński, dokonali rozpoznania w rejonie Grudziądz - Fordon, stwierdzając, że Niemcy zbudowali pod Chełmnem most pontonowy. Nieco później myśliwcy z obu eskadr III/4 Dyonu wzięli udział w lotach patrolowych nad Toruniem, osłaniając mosty na Wiśle. Około godz. 10-ej doszło do walki powietrznej pomiędzy 6 jedenastkami ze 141 Eskadry a 2 grupami Ju 87 (w sumie 14 maszyn). Polacy nie dopuścili do zbombardowania mostów w Toruniu i zestrzelili 2 Ju 87. Zwycięstwa odnieśli: por. Jerzy Słoński i ppor. Zygmunt Drybański. 141 Eskadra straciła 1 samolot pilotowany przez Drybańskiego. Został on trafiony przez strzelca pokładowego Ju 87 w zbiornik paliwa ale pilot, choć ranny w rękę, wyrzucił płonący zbiornik i wylądował przymusowo w pobliżu portu rzeczno-ego w Toruniu. Samolot ten już nie powrócił do Eskadry. Po południu, o godz. 14.00, nasi myśliwcy ponownie napotkali samolot przeciwnika. Tym razem był to samotny Henschel 126 z 1.(H)/21. Zestrzelił go dowódca III/4 Dyonu kpt. Tadeusz Rolski.

Wieczorem kpt. Rolski otrzymał od dowódcy lotnictwa Armii Pomorze, ppłk. Stanisława Skarżyńskiego, rozkaz przejścia na lubelski węzeł lotnisk. III/4 Dyon miał tam wejść w skład Brygady Pościgowej.

<sup>18</sup> Decyzję płk. Stanisława Kuźmińskiego najlepiej chyba ocenił Rajmund Szubański, pisząc: "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". Cytat za: Rajmund Szubański, W obronie polskiego nieba, W-wa 1978, s. 99.



Ppor. Cz. Głowczyński przy samolocie P.11c d-cy dyonu III/6 kpt. S. Morawskiego, noszącym skóśny biały pas na kadłubie (CG)



Samolot P.11c nr 9 ze 161 Eskadry na lotnisku Lwów-Skińców w 1939 r. (JBC)

Samoloty P.11c 161 Eskadry w kluczu K.O.P. w Sarnach na wiosnę 1939. Samolot nr 6 ma białe pasy wzdłuż skrzydeł, nr 10 - błyskawice (JBC)



152 Eskadra Myśliwska z nieznanymi przyczynami pozostawała nadal "odstawiona" od działań bojowych i nie otrzymywała żadnych rozkazów od dowódcy lotnictwa Armii Modlin płk. Tadeusza Prausa. Jednostka została przesunięta z lotniska w Poniatowie do Wieruchowa (3km na północ od Ożarowa).

6 września, wobec wymuszonego przez nieprzyjaciela odwrotu Armii Łódź, został wycofany z tej Armii III/6 Dyon Myśliwski. Dyon ten walczył dotąd w szczególnie trudnych warunkach, na głównym kierunku uderzenia wojsk niemieckich, wsparty bardzo silnym lotnictwem. Wszystkie sprawne samoloty 161 i 162 Eskadry (4 P.11 i 1 P.7a) przeleciały rankiem 6 września na lotnisko połowe Drwałów pod Grójcem. W południe zbliżający się do lotniska rzut kołowy III/6 Dyonu został zbombardowany przez 3 He 111 z KG 4. Polacy ponieśli poważne straty w ludziach i sprzęcie (3 samochody, 3 zabitych pilotów i 2 rannych oraz 1 zabity i 2 rannych z obsługi naziemnej). Przeciwko bombowcom wystartował klucz alarmowy prowadzony przez lecącego na P.11c pilota 162 Eskadry ppor. Czesława Głowczyńskiego. Głowczyński wzniósł się w powietrze jako pierwszy, nie tracąc czasu na zdejmowanie gałęzi maskujących jego samolot. Gałęzie te spadały ze skrzydeł już w trakcie rozbiegu maszyny. Nasz myśliwiec ciągnąc samolot pod ostrym kątem w górę szybko zbliżył się do grupy Heinkli i celną serią w brzuch zapalił jeden z nieprzyjacielskich bombowców. W chwilę potem pod jedenastką wybuchły eksplodujące na ziemi bomby, podrywając samolot w górę tak, że pilot, który nie miał wcześniej czasu na zapięcie pasów siedzeniowych, omal nie wypadł ze swej maszyny. Po wylądowaniu Głowczyński otrzymał trofea z zestrzelonego Heinkla - odznakę pilota i inne drobiazgi. Drugiego Heinkla zestrzelili plut. Franciszek Prędkiewicz ze 161 Esk. i kpr. Zbigniew Urbańczyk ze 162 Esk. Trzeci He 111 (Oblt. Kella) został uszkodzony, miał 70 przestrzelin, a dwaj członkowie załogi byli ranni. Łącznie Niemcy stracili 7 lotników zabitych (w tym dwaj piloci - Oblt. Freudenberg i Uffz. Ambrosius) i 3 rannych.

Po południu 6 września Polacy usiłowali ewakuować z Widzewa pozostawione tam 2 uszkodzone samoloty P.11. Jeden z nich zaopatrzone w przestrzelone śmigło (9 dziur) wzmocnione drutem. Na samolocie tym wystartował na niepełnych obrotach silnika ppor. Głowczyński, który został wcześniej przywiązany na stare lotnisko przez plut. Mariana Domagałę (samolotem RWD - 8). Po kilkunastu minutach lotu jedenastka Głowczyńskiego została ostrzelana z ziemi. Pilot chcąc się oddalić z niebezpiecznego miejsca dodał gazu i w tym momencie śmigło P.11-ki rozsypało się. Przymusowe lądowanie skończyło się kapażem i rozbiciem płatowca. Druga jedenastka została wzięta na hol przez jeden z samochodów ciężarowych 161 Eskadry. W nocy z 6 na 7 września kolumna, w której znajdował się samochód holujący została zaatakowana przez Niemców i uszkodzony samolot porzucono w rowie.

6 września lotnictwo armijne zestrzeliło 7 maszyn niemieckich, tracąc 4 samoloty P.11. Tylko 1 samolot został zestrzelony w czasie walki powietrznej (P.11 ppor. Drybańskiego ze 141 Esk.). 2 płatowce rozbite podczas lądowania: 1 przez kpr. pil. Brunona Kroczyńskiego ze 131 Eskadry (błąd pilotażu) i 1 przez ppor. Czesława Głowczyńskiego ze 162 Eskadry. Ostatni samolot (ze 161 Esk.) porzucono podczas ewakuacji.

7 września

### Brygada Pościgowa

7 września o świcie III/1 i IV/1 Dyon miały 24 samoloty, ale tylko 20 z nich było gotowych do lotu (10 w III/1 i 10 w IV/1 Dyonie). Rankiem 8 samolotów P.11 III/1 Dyonu (4 ze 111 Esk. i 4 ze 112 Esk.) odleciało z Zaborowa na lotnisko Kierz (30 km na południowy zachód od Lublina). W Zaborowie pozostali 2 piloci, ppor. Wiktor Strzembosz ze 111 Eskadry i ppor. Witold Łokuciewski ze 112 Eskadry, którzy mieli przeprowadzić rozpoznanie w rejonie Warszawa - Kielce - Piotrków Trybunalski i Warszawa - Radomsko dla Naczelnego D-cy Lotnictwa.

Na lotnisko w Kierzu przyleciało też 12 samolotów P.11 i 1 RWD-8 III/4 Dyonu i 4 samoloty P.11 (oraz 1 P.7a) III/6 Dyonu, które zostały wycofane z Armii Pomorze i Armii Łódź. Obie te jednostki zostały włączone w skład Brygady Pościgowej.

Prawie równocześnie z jedenastkami III/1 Dyonu z Radzikowa wystartowało do Beżyc (20 km na południowy zachód od Lublina) 5 samolotów P.11 i 5 samolotów P.7 IV/1 Dyonu. Po krótkim pobycie na nowym lotnisku, ze względu na brak możliwości zamaskowania płatowców, eskadry IV/1 Dyonu przeleciały do Radawca Dużego (13 km na zachód od Lublina).

Dyslokacja Brygady Pościgowej i eskadr armijnych pod Lublin nie została, niestety, odpowiednio przygotowana. Naczelnym D-ca Lotnictwa nie zabezpieczył dla przemieszczających się eskadr materiałów pędnych, amunicji i prowiantu. Wobec tego, że rzuty kołowe jednostek potrzebowały dość dużo czasu by dotrzeć na nowe miejsca postoju, części bojowe eskadr po ich osiągnięciu zostały całkowicie unieruchomione. W połączeniu z brakiem sieci dozoru na węzle lubelskim doprowadziło to do tego, że 7 września samoloty Brygady nie wykonały żadnych lotów bojowych. Jedyne 2 rozpozna-

<sup>19</sup> Kpt. Tadeusz Sędziewski został początkowo pochowany w miejscu upadku swej maszyny a potem, po ekshumacji, przeniesiony na cmentarz w Łagowie. Zgodnie z informacją p. Adama Popiela, na jego mogile do dziś znajduje się krzyż wykonany z dźwigara skrzydła zestrzelonej jedenastki.

Por. J. Dzwonek przy P.11c nr 4 z godłem indyka i z zamalowanymi literami K.O.P. i pasami wzdłuż skrzydeł. Skniów 1939 (CG)



Samoloty P.11c 161 Eskadry 1939 na lotnisku w Skniłowie. Samolot nr 3 z poprzecznymi pasami na skrzydłach - oficera taktycznego dyonu por. T. Jeziorowskiego, nr 9 z gronostajem i nr 4 z godłem indyka (CG)

nia przeprowadzili piloci III/1 Dyonu pozostawieni w Zaborowie.

7 września piloci Brygady Pościgowej nie zestrzelili żadnego samolotu przeciwnika. Natomiast wskutek zmiany lotnisk utracili kilka uszkodzonych samolotów P.11 (najprawdopodobniej 4), które musieli pozostawić na lotniskach polowych pod Warszawą.

### Lotnictwo armijne

III/2 Dyon Myśliwski 7 września działał nadal z lotniska w Kraczewicach, pozostając w odwodzie Naczelnego D-cy Lotnictwa. Piloci obu eskadr Dyonu wykonali kilka lotów patrolowych w rejonie Dęblin - Puławy - Radom. Podczas jednego z tych

lotów nasze myśliwce zostały zaatakowane przez Messerschmitty Bf 109 z JGr. 102. Dowódca 121 eskadry kpt. Tadeusz Sędziewski, osaczony przez 3 samoloty niemieckie, po zaciętej walce powietrznej na małej wysokości, został zestrzelony. Jego płonący samolot spadł na pole rolnika Karola Murawskiego w Zamościu Nowym (około 15km na południowy zachód od Puław). Niedaleko rozbitej jedenastki znaleziono wyrzucone przez pilota dokumenty, co świadczy o tym, że kpt. Sędziewski zginął dopiero w chwili gdy jego myśliwiec zderzył się z ziemią.<sup>19</sup> W tej samej walce powietrznej został zestrzelony kpr. pil. Tadeusz Krieger ze 122 Eskadry. Poparzony i ranny w nogę pilot wyskoczył ze spa-



por. J. Dzwonek na P.11c nr 4 Skniów 1939 (CG)





dochronem, ratując życie. Wieczorem dotarł na lotnisko Dyonu. 2 dalsze samoloty 121 Eskadry zostały zmuszone do lądowania. Ppor. Władysław Chciuk na uszkodzonej jedenastce wylądował w pobliżu Skarżyska-Kamiennej. Pilot ten, podobnie jak kpr. Krieger, wieczorem dotarł do Kraczewic. Nie powrócił natomiast st. szer. pil. Marian Futro, który, najprawdopodobniej z powodu braku benzyny, wylądował w pobliżu Ciepelowa (12 km na południe od Zwolenia). Niemieccy piloci z JGr. 102 po walce zameldowali, że zestrzelili na południe od Dębina 3 polskie myśliwce typu P.24. 2 zwycięstwa powietrzne zgłosił Lt. Doneiera 1 Fw. Grehl. Dotychczasowe polskie publikacje błędnie przypisywały zestrzelenie jedenastek III/2 Dyonu własnej artylerii przeciwlotniczej.

Myśliwcy III/3 Dyonu od rana osłaniali prze-marsz jednostek piechoty Armii Poznań. Około godz. 7.00 3 piloci 132 Eskadry patrolujący przestrzeń powietrzną na południe od Koła natknęli się na niemiecką wyprawę bombową (He 111) osłanianą przez Messerschmitty. Podczas walki, powietrznej

P.11c nr 2 (97-U) z Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu

(TK)

PZL P.11a nr 1 (7.27?) ze 111 Eskadry. Prawdopodobnie samolot dowódcy eskadry kpt. G. Sidorowicza zestrzelony 1.9.1939 pod Warszawą

(AP)





PZL P.11c nr 3 por. T. Jeziorowskiego, oficera taktycznego III/6 dyonu myśliwskiego, zestrzelony 4.9.1939 pod Widzewem. Widoczne pasy na skrzydłach (CG)

Ten sam samolot z innej strony. Zwracają uwagę białe pola szachownic zamiast jasnoniebieskich. Litera S zamalowana (CG)



ppor. Jan Maliński zestrzelił 1 samolot Bf 109, ale celne serie innego Niemca zraniły Polaka i zerwały część pokrycia z lewego skrzydła jedenastki. Nasz pilot uratował się skacząc na spadochronie. Inny pilot 132 Eskadry, ppor. Paweł Łuczyński podczas pościgu za Do 17 zawadził skrzydłem jedenastki o wysokie drzewo i rozbił samolot. Ranny lotnik, który początkowo stracił przytomność, został wzięty przez Niemców do niewoli.

152 Eskadra 7 września wykonywała ostatnie zadania na rzecz Armii Modlin. Klucz myśliwców prowadzony przez oficera taktycznego III/5 Dyonu por. Kazimierza Wolińskiego przeprowadził rozpoznanie w rejonie Bugo-Narwi i wykrył niemiecką przeprawę pod Różanem. Po południu eskadra otrzymała rozkaz przejścia na lotnisko Kierz, do dyspozycji dowódcy Brygady Pościgowej.

7 września 1939 r. myśliwcy armijni zdołali zestrzelić tylko 1 samolot wroga, tracąc 2 samoloty P.11. Pozostający w odwodzie Naczelnego D-cy Lotnictwa III/2 Dyon stracił 3 samoloty P.11 i 1 pilota (kpt. Sędziewski) nie odnosząc sukcesów. Po przesunięciu większości dyonów lotnictwa armijnego na lubelski węzeł lotnisk obrona powietrzna kraju uległa ostatecznemu załamaniu.

## 8 września

### Brygada Pościgowa

Piloci III/1 i IV/1 Dyonu 8 września wykonali kilkanaście lotów patrolowych i rozpoznani na rzecz dowódcy Armii Lublin gen. Tadeusza Piskora. Doszło do walk powietrznych, które, niestety, nie zakończyły się zestrzeleniem żadnej wrogiej maszyny. Stan samolotów dyonów warszawskich w ciągu 8 września nie uległ zmianie. III/1 Dyon dysponował 10 samolotami (powróciły 2 P.11 z Zaborowa) a IV/1 Dyon miał ich 9 (w tym 4 P.7a). Natomiast liczba samolotów Brygady uległa zwiększeniu do 43 po wylądowaniu w Kierzu 5 samolotów P.11 i 1 RWD-8 ze 152 Eskadry. Piloci z tej jednostki włączyli się do akcji wykonując 6 lotów patrolowych w rejonie Lublin - Dęblin - Góra Kalwaria. Działalność bojową, aczkolwiek skromną (3 loty), rozpoczęli też myśliwcy toruńscy.

### Lotnictwo armijne

121 i 122 Eskadra 8 września nadal patrolowały okolice Dębina i Puław. St. szer. Marian Futro, który poprzedniego dnia wylądował w polu, wyruszył na poszukiwanie paliwa do swej jedenastki. W pobliżu Ciepłowa pilot natknął się na niemiecki patrol zmotoryzowany i został zastrzelony.

Eskadry myśliwskie Armii Poznań 8 września osłaniały przegrupowanie własnych wojsk zajmujących pozycje wyjściowe do zwrotu zaczepnego znad Bzury. Eskortowały też Karasie z 34 Eskadry, które przeprowadzały loty rozpoznawcze nad frontem. Po południu, zgodnie z rozkazem dowódcy lotnictwa Armii Poznań, płk. Stanisława Kuźmińskiego, mjr Mieczysław Mümler wydzielił z III/3 Dyonu niezdatne do lotów bojowych samoloty oraz zbędny (nadliczbowy) personel w celu odesłania ich do Bazy Lotniczej nr 3, na lotnisko w Kierzu pod Lublinem. 131 Eskadra została przy tym zlikwidowana a jej sprzęt i personel zasilili 132 Eskadrę.

8 września jednostki myśliwskie, które nie weszły jeszcze w skład Brygady Pościgowej, wykonały ponad 40 lotów bojowych, nie odnosząc zwycięstw powietrznych. Straty własne to 1 samolot ze 121 Eskadry zdobyty przez Niemców pod Ciepłowem oraz 5 maszyn III/3 Dyonu, które potrzebowały poważnego remontu i zostały zakwalifikowane do odprowadzenia do Bazy Lotniczej nr 3. Zgi-

nął 1 pilot (st. szer. Futro ze 121 Eskadry), który został zabity na ziemi przez wkraczających do Ciepłowa Niemców.

**9 września**

#### Brygada Pościgowa

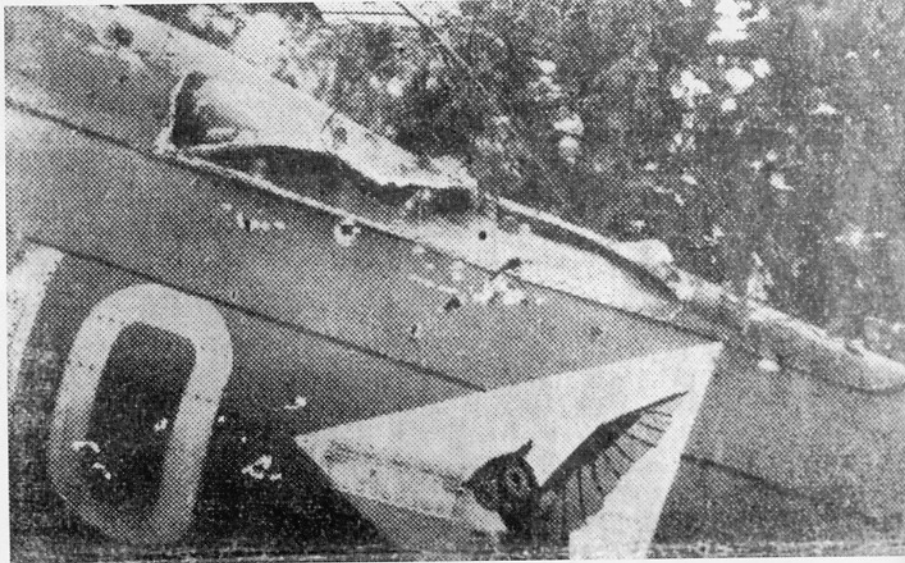
9 września rano Brygada Pościgowa posiadała 42 samoloty, w tym 41 sprawnych. III/1 dyon miał 9 maszyn, IV/1 Dyon - 9, III/4 Dyon - 12, III/5 Dyon (152 Esk.) - 6 a III/6 Dyon - 5. Klucze alarmowe Brygady wielokrotnie startowały w celu przechwycenia niemieckich bombowców. Podczas jednego z

takich lotów ppor. Wacław Łapkowski ze 112 Eskadry zestrzelił w pobliżu Lublina 1 He 111. Nasz pilot został jednak zaatakowany przez, oślaniające wyprawę bombową, Bf 110 i na postrzelanej maszynie przymusowo lądował na lewym brzegu Wisły - w pobliżu Puław.

1 samolot przeciwnika zestrzelili też piloci ze 111 Eskadry. Klucz myśliwców w składzie: ppor. Mirosław Ferić, ppor. Mieczysław Rozwadowski i st. szer. Kazimierz Wünsche napotkał w czasie patrolu Henschla 126. Niemiecką maszynę posłał w płomieniach do ziemi ppor. Ferić.

Podporządkowana Brygadzie Pościgowej 152 Eskadra Myśliwska także nie próżnowała, patrolując obszar powietrzny Lublina. Klucz w składzie: ppor. Jan Bury-Burzymiski, kpr. Stanisław Brzeski i kpr. Aleksander Popławski zaatakował grupę 12 He 111 i zestrzelił 1 samolot a 2 uszkodził. Eskadra straciła 1 samolot P.11 prowadzony przez kpr. Antoniego Jodę, który musiał lądować z powodu awarii silnika.

Po południu 9 września dowódca Brygady Pościgowej płk Stefan Pawlikowski, pod wpływem alarmujących wieści ze sztabu Armii Lublin o za-



Przestrzelony 1.9.1939 tył kadłuba P.11c nr 10 (8.70) ppor. Hieronima Dudwała ze 113 Eskadry zamaskowanego na lotnisku w Poniatowie pod Warszawą (JK)

P.11c nr 10 ze 113 Eskadry zdobyty w Poniatowie przez Niemców. Śmigło jeszcze nie uszkodzone (AG)







P.11c na 10 (8.70) ppor. H. Dudwała zdobyty przez Niemców. Śmigło ma już rozdarte płócienne pokrycie

(JBC)

Widoczny wyremontowany kadłub. Na szczycie owiewki za kabiną zagadkowy walcowy element. Otwarte drzwiczki pomieszczenia radiostacji i apteczki (JBC)



grożeniu przepraw na Wiśle i przypadkowego zbombardowania lotniska w Kierzu przez 3 Dornieri 17, postanowił wycofać swą jednostkę na Wołyń. Liczył, że uda mu się tam w spokoju przeprowadzić reorganizację Brygady. Decyzja ta nie została uzgodniona z Naczelnym D-cą Lotnictwa gen. Józefem Zającem.

Późnym popołudniem 9 września samoloty III/1 i III/4 Dyonu przeleciały na lotnisko Ostrożec (16 km na południowy wschód od Łucka) a samoloty IV/1 i III/6 Dyonu na lotnisko w Młynowie (15 km na północny zachód od Dubna). Podczas lądowania w Młynowie, po zapadnięciu zmroku, ppor. Henryk Stefankiewicz ze 113 Eskadry rozbił samolot P.11. To samo przytrafiło się pilotom 142 Eskadry - ppor. Karolowi Pniakowi i ppor. Janowi Czapiewskiemu - którzy przy nocnym lądowaniu poważnie uszkodzili swoje jedenastki.

Naczelnym D-cą Lotnictwa nie podzielał oceny sytuacji płk. Pawlikowskiego i wydał rozkaz wstrzymujący przesunięcie eskadr. Rozkaz ten nadszedł jednak już po ich odlocie na lotniska wołyńskie. Gen. Zając doprowadził jedynie do odlotu z Kierza na lotnisko w Zielonce koło Warszawy 152 Eskadry Myśliwskiej. Jednostka ta miała wznowić osłonę powietrzną stolicy.

9 września myśliwcy z Brygady Pościgowej zestrzelili 3 samoloty niemieckie, tracąc 5 maszyn (w tym 1 wskutek uszkodzeń odniesionych podczas walki powietrznej).

#### Lotnictwo armijne

III/2 Dyon Myśliwski, którego podległość służbowa nie uległa zmianie (NDL), wykonał 9 września 5 lotów patrolowych w rejonie Dęblin - Puławy - Kozienice - Lublin. Nie doszło do starć z nieprzyjacielem. Po południu, około godz. 15-ej, 13 samolotów P.11 121 i 122 Eskadry przeleciało na nowe lotnisko w Strzelcach (20 km na północ od Hrubieszowa).

Rankiem 9 września odleciało do Lublina, do naprawy, 5 jedenastek poznańskiego III/3 Dyonu. Wśród tych maszyn był m.in. P.11c "12", który poprowadził kpr. pil. Leon Skarbecki. Samolot miał poważnie uszkodzone przez pocisk lewe skrzydło i często wpadał w korkociąg co wykluczyło go z udziału w lotach bojowych.

III/3 Dyon Myśliwski zorganizował zasadzkę (2 samoloty) na lotnisku Osiek Mały. Przez cały dzień poznańscy myśliwcy ochraniaли własne wojska lądowe, które wieczorem 9 września uderzyły na Niemców, rozpoczynając operację nazwaną później Bitwą nad Bzurą. Podczas lotu patrolowego ppor. Alfons Kabat i ppor. Witold Jaroszka ze 132 Eskadry zostali zaatakowani przez kilka Bf 109 z I.(J)/LG2. Ppor. Jaroszka, który odbywał swój pierwszy lot bojowy, został zestrzelony przez Niemców i na małej wysokości wyskoczył ze spadochronem. Spadochron nie zdążył się jednak otworzyć i pilot, który spadł w pobliżu lotniska w Krośniewicach, wskutek wewnętrznych obrażeń skonał po kilkunastu minutach. Drugi Polak, ppor. Kabat, zestrzelił 1 Bf 109 ale podczas zacieklej walki z 3 Messerschmittami jego samolot został poważnie uszkodzony. Kabat zdołał dociągnąć na lotnisko i dopiero tam, po wyłączeniu silnika, wyczerpany walką zemdlął. Wieczorem 13 samolotów III/3 Dyonu przeleciało na nowe lotnisko w Kamiennej (5 km na południe od Lubienia).

9 września w lotnictwie armijnym pozostał już tylko 1 dyon myśliwski pracujący na rzecz Armii Poznań (z SGO Narew wycofana została 151 Esk. wyposażona w samoloty P.7a). Odnosił on 1 zwycięstwo powietrzne, tracąc 1 samolot P.11c. III/2



P.11c nr 10 nr 170-N, z białym pasem po lewej stronie usterzenia

(JBC)



Ten sam P.11c



P.11c nr 10 (170-N). Widoczny jasnobłękitny pas na prawym skrzydle oraz zamalowane szachownice z wierzchu skrzydła

(TK)



Dyon Mysliwski podporządkowany Naczelnemu D-  
cy Lotnictwa nie odniósł zwycięstw i nie poniósł  
też żadnych strat.

**10 września**

#### **Brygada Pościgowa**

10 września dowódca Brygady Pościgowej miał  
do swej dyspozycji 32 myśliwce na lotniskach w  
Młynowie i Ostrożcu i 5 maszyn 152 Eskadry, która  
przeleciała do Zielonki. Dla myśliwców przebywa-  
jących na lotniskach wotyńskich był to dzień bez-  
czynności ze względu na brak paliwa (do nowych  
miejsz postojów nie dotarły jeszcze rzuty kołowe  
eskadry). 152 Eskadra jako jedyna prowadziła dzia-  
łalność bojową. Dwaj piloci jednostki, por. Kazi-  
mierz Woliński i st. szer. Mieczysław Poppek, doko-  
nali rozpoznania przepraw nieprzyjaciela na Bugu i  
Narwi na rzecz dowódcy Armii Modlin. Podczas lotu  
Polacy napotkali zgrupowanie He 111 i zaatakowali  
je. Strzelcy pokładowi z Heinkli uszkodzili samolot  
st. szer. Popka, który musiał lądować w pobliżu Sien-  
nicy (na południe od Mińska Maz.). Po południu 3  
samoloty Eskadry ostaniały kolumnę sztabową Ar-  
mii Modlin, która przemieszczała się z Remberto-  
wa do Jeruzalu (15 km na południe od Mińska Maz.).

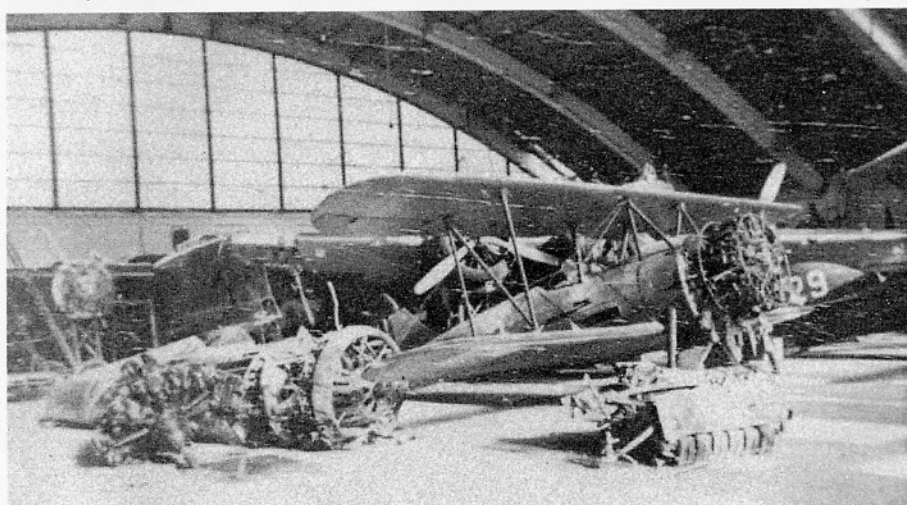
10 września Brygada Pościgowa straciła 1 sa-  
molot (P.11 ze 152 Esk.) nie odnosząc sukcesów w  
walce z lotnictwem niemieckim. Większość jej my-  
śliwców pozostawała unieruchomiona na lotniskach  
w Ostrożcu i Młynowie.

Zniszczone P.11c ze 113 Eskadry (ze skośnym pa-  
sem na kadłubie) i 114 Eskadry - przed hangarami  
1 Pułku Lotniczego w Warszawie na Okęciu (JK)



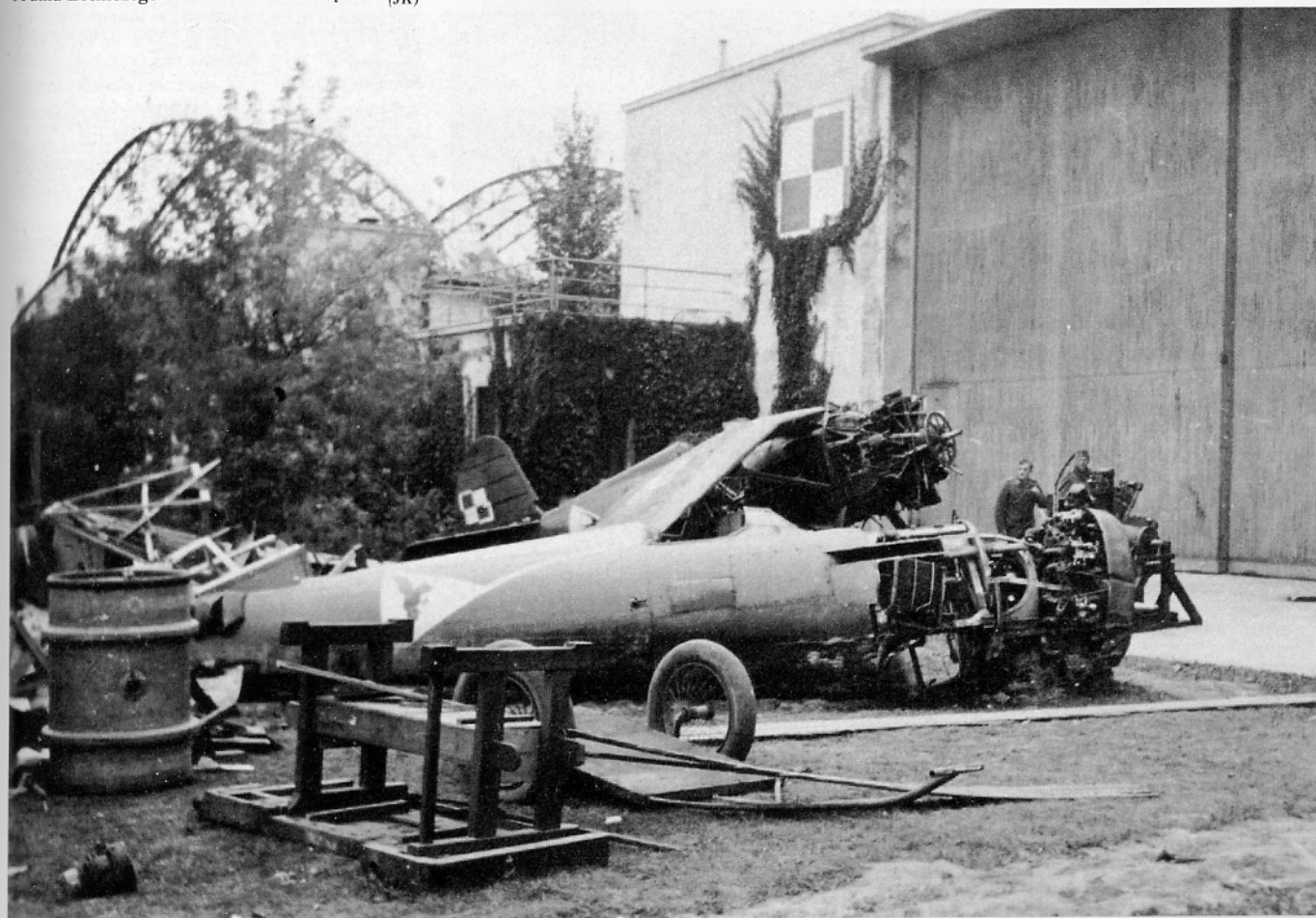
Niemieccy żołnierze prz zestrzelonym P.11

(TKW)



Ten sam kadłub P.11c ze 113 Eskadry co na poprzednim zdjęciu, wewnątrz hangaru. Obok PWS-26. Na drugim planie Żubry i Potez XXV

(JBC)





P.11c nr 4 (804-N) zdobyty przez Niemców na Okęciu. Samolot z 1 Pułku Lotniczego, prawdopodobnie ze 112 Eskadry

Ten sam P.11c nr 4 (804-N). Samolot miał zamalowane szachownice z wierzchu płata



### Lotnictwo armijne

III/2 Dyon Myśliwski (w dyspozycji Naczelnego D-cy Lotnictwa) posiadał 13 samolotów. Z powodu braku paliwa wykonał jedynie 3 loty operacyjne nie napotykając w powietrzu nieprzyjaciela.

Kolejne sukcesy odniósł Dyon Myśliwski Armii Poznań. Ppor. Lech Grzybowski przydzielony do 132 Eskadry, po starciu z zasadzki w Osieku Małym, napotkał w pobliżu lotniska samotnego Bf 110. Podczas walki powietrznej Polak najpierw unieszkodliwił strzelca pokładowego a następnie zapalił i zestrzelił samolot przeciwnika. Starcie to obserwował z ziemi personel techniczny zasadzki, który dostarczył Grzybowskiemu dokumenty i oznaczenia pilota Messerschmitta.

Okolo godz. 17-ej nad lotnisko III/3 Dyonu w Kamiennej (Lubień) nadleciało 5 Bf 109, które na wysokości 800 m utworzyły krąg pilnie obserwującą ziemię. Chwilę przedtem na lotnisku wylądowała Czapla z 33 Eskadry Obserwacyjnej i zaczęła kołować w stronę lasu, gdzie były ukryte nasze myśliwce. Wobec zdemaskowania lądowiska w powietrze został poderwany klucz alarmowy a za nim wystartowało jeszcze kilka jedenastek (w sumie 7). Wywiązała się walka kołowa, w której Polacy byli znacznie zwinniejsi. Dowódca 132 Eskadry, kpt. Franciszek Jastrzębski, zestrzelił 1 Niemca, który wylądował przymusowo po polskiej stronie frontu i dostał się do niewoli. Drugi Messerschmitt padł łupem ppor. Stefana Wapniarka (pilot Bf 109 zginął). Obaj zwycięzcy zostali jednak zestrzeleni przez inne Messerschmitty. Kpt. Jastrzębski po wystrzeleniu całej amunicji chciał lądować ale drogę zastąpiły mu 2 myśliwce wroga, które uszkodziły jedenastkę, zmuszając Polaka do skoku ze spadochronem. Samolot ppor. Wapniarka został także uszkodzony (pocisk z działka odstrzelił mu koło) i podczas przymusowego lądowania w Krośniewicach (Ostrowy), rozbił się. Nasz pilot dotkliwie się przy tym potłukł. Ponadto jeszcze 1 pilot, ppor. Jan Pudelewicz, został ranny w rękę lecz zdołał wylądować na własnym lotnisku nie uszkadzając samolotu.

Wieczorem sprawne samoloty III/3 Dyonu opuściły wykryte przez Niemców lotnisko w Kamiennej i przeleciały do Krośniewic (Ostrowy).

10 września lotnictwo armijne (III/3 Dyon) zestrzeliło 3 samoloty niemieckie, tracąc 2 samoloty P.11.

11 września

### Brygada Pościgowa

Zgodnie z rozkazem Naczelnego D-cy Lotnictwa z 9 września III/1 Dyon w sile 9 samolotów P.11 powrócił z Ostrożca pod Lublin, lecz tym razem na lotnisko w Łuszczowie (12 km na północny wschód od Lublina). To samo lotnisko zajął III/6 Dyon (5 maszyn), który przeleciał tu z Młynowa. Na lubelski węzeł lotnisk nie zdołał natomiast przybyć stojący w Młynowie IV/1 Dyon (8 samolotów), do którego nie dotarł jeszcze rzut kołowy z benzyną.

III/4 Dyon w składzie 10 samolotów P.11 z Ostrożca został przesunięty na lotnisko w Brześciu nad Bugiem, skąd, na żądanie dowódcy Armii Poznań gen. Tadeusza Kutrzeby, miał być skierowany pod Kutno dla wzmocnienia walczącego w bitwie nad Bzurą Dyonu poznańskiego. Możliwość przetrwania tej jednostki do dyspozycji gen. Kutrzeby polecono zbadać szefowi sztabu Brygady Pościgowej mjr. Eugeniuszowi Wyrwickiemu, który 10 września wyleciał z Lublina do Warszawy (lotnisko Mokotowskie), po to, by dzień później wystartować ze stolicy pod Kutno.

W Warszawie, w Naczelnym Dowództwie, Wyrwickiego poproszono o dostarczenie gen. Kutrzebie map rejonu Łowicz-Sochaczew, gdzie walczyła Armia Poznań. Mapy te ważyły 180kg i zostały umieszczone w należącym do Wyrwickiego samolocie P.11 z największą trudnością. Rankiem 11 września Wyrwicki wystartował z Warszawy na swym przeciążonym myśliwcu i po pełnym emocji locie na małej wysokości dotarł do sztabu Armii Poznań. Po rozmowie z gen. Kutrzebą i dowódcą III/3 Dyonu mjr. Mieczysławem Mümlerem, mjr Wyrwicki obiecał im, że otrzymają wsparcie lotnicze w postaci III/4 Dyonu. Po południu Wyrwicki udał się w drogę powrotną, ale ze względu na późną porę nie poleciał do Brześcia lecz zatrzymał się w Warszawie.

152 Eskadra przez cały dzień 11 września pozostawała na lotnisku w Wielgolosie a wieczorem przesała na lotnisko w Brześciu (Adamków).

11 września 1939 r. Brygada Pościgowa praktycznie nie podjęła działalności bojowej. Jedyne ppor. Aleksander Wróblewski ze 111 Eskadry bez rozkazu wystartował z Łuszczowa na P.11 i po napotkaniu bombowca He 111 poważnie go uszkodził.

Niemiecki samolot rozbił się na północ od Przemysła, ale nasz pilot, który ze względu na brak paliwa musiał zawrócić na lotnisko, nie wiedział tego i nigdy się nie dowiedział, że odniósł swoje pierwsze zwycięstwo powietrzne.<sup>20</sup> Tak więc 11 września Brygada Pościgowa zestrzeliła 1 samolot niemiecki nie ponosząc strat własnych.

### Lotnictwo armijne

III/2 Dyon Myśliwski (w dyspozycji NDL) zajmował nadal lotnisko Strzelce koło Hrubieszowa. Wykonał 3 loty rozpoznawcze.

Poznański Dyon Myśliwski przeniósł się rankiem na lotnisko w Mnichu (6 km na północny wschód od Kutna). W ciągu dnia osłaniał przeprawę oddziałów 4 DP przez Bzurę oraz prowadził rozpoznawanie na rzecz sztabu Armii Poznań.

Kpr. pil. Leon Skarbecki z b. 131 Eskadry, który 9 września odprowadził jeden z uszkodzonych samolotów III/3 Dyonu na lotnisko w Kierzu pod

Samolot P.11c nr 504-T dowódcy III/4 dyonu myśliwskiego kpt. Floriana Laskowskiego, zestrzelony 2.9.1939 r. w m. Gruta k. Grudziądza (JP)



Lublinem, nie zastał już tam Bazy nr 3. Następnego dnia pilot bezskutecznie poszukiwał warsztatów naprawczych w Łucku i Brześciu nad Bugiem i 11 września, na rozkaz nieznanego oficera lotnictwa, odleciał z Brześcia do Warszawy. Skarbecki nie został powiadomiony o tym, że lotnisko na Okęcu jest już od 3 dni zajęte przez Niemców i po wylądowaniu dostał się do niewoli.

12 września

### Brygada Pościgowa

12 września rano III/2 Dyon Myśliwski został podporządkowany dowódcy Brygady Pościgowej. Stan samolotów Brygady wzrósł do 49 maszyn, z których 48 pozostawało czynnych.

Rzut kołowy IV/1 Dyonu dotarł do Młynowa, co umożliwiło uzupełnienie paliwa i przelot 8 samolotów jednostki pod Lublin - do Łuszczowa.

Piloci III/4 Dyonu, którzy mieli oczekiwać na wiadomość od mjr. Eugeniusza Wyrwickiego do godz. 18-iej poprzedniego dnia (11 września), o godz. 9.00 odlecieli z powrotem na Wołyń - do Ostrożca. Wyrwicki dotarł do Brześcia już po ich odlocie. Jego spóźnienie przekreśliło ostatecznie plany wzmocnienia lotnictwa Armii Poznań. Na powrotne przebazowanie do Brześcia i dalej - pod Kutno - III/4 Dyon nie miał już paliwa.

Płk Stefan Pawlikowski otrzymał wydany 2 dni wcześniej rozkaz Naczelnego D-cy Lotnictwa nakazujący reorganizację Brygady: uzupełnienie III/1 i III/4 Dyonu do stanu etatowego sprzętem i personelem IV/1, III/2 i III/6 Dyonu. Wobec pogorszenia sytuacji na froncie i obawy, że Niemcy przekażą Wisłę, Pawlikowski postanowił, tym razem w porozumieniu z gen. Józefem Zającem, przerzucić eskadry w rejon Łuck - Hrubieszów - Włodzimierz Wołyński (za Wieprz), by tam w spokoju doprowadzić Brygadę do porządku. W związku z tym IV/1 Dyon, który rano przybył z Młynowa, po południu został tam znowu odesłany. W Łuszczowie pozostały tylko 3 samoloty P.11, które wymagały remontu. III/1 Dyon przeszedł na lotnisko Strzelce (20 km na północ od Hrubieszowa). 152 Eskadra znajdowała się początkowo w Brześciu, nie wykonując lotów bojowych. Po południu odleciała na lotnisko Ostrożec pod Łuckiem.

Ze względu na ciągłe przesunięcia jednostek lotniczych i chroniczny brak paliwa, 12 września działalność Brygady była bardzo ograniczona (wykonano 9 lotów rozpoznawczych). Nie poniesiono strat w sprzęcie.

### Lotnictwo armijne

Myśliwce III/3 Dyonu prowadziły rozpoznawanie obszaru Łowicz - Skierniewice - Tomaszów Mazowiecki oraz obszaru między Łodzią a rzeką Wartą. W południe 2-samolotowy patrol 132 Eskadry wykrył niemiecką kolumnę 221 DP (piechota na samochodach i artyleria). Po południu, z inicjatywy mjr. Mieczysława Mümlera i za zgodą dowódcy Armii Poznań, 9 samolotów P.11 III/3 Dyonu wystartowało by ostrzelać, zmierzające zapewne do bitwy pod Łęczycą, wojsko przeciwnika. Przed osiągnięciem celu nasi lotnicy napotkali 2 roje bombowców He 111. W błyskawicznym ataku mjr Mümler i kpr. Kazimierz Mazur zestrzelili 2 samoloty, po czym, wraz z innymi pilotami ostrzelali niemiecką kolumnę, która znajdowała się w tym czasie na drodze Rossoszyca - Poddebice. Wszystkie samoloty Dyonu powróciły na lotnisko.

13 września

### Brygada Pościgowa

Stan Brygady 13 września wynosił 50 samolotów, w tym 44 gotowe do lotu. Po przesunięciu rano III/6 Dyonu na nowe lotnisko w Jabłonnie (15km na południe od Lublina), poszczególne dyony lotnicze były rozmieszczone następująco: III/1 i III/2 Dyon w Strzelcach koło Hrubieszowa, IV/1 Dyon w Młynowie koło Dubna, III/4 i III/5 Dyon (152 Esk.) w Ostrożcu koło Łucka a III/6 Dyon w Jabłonnie koło Lublina. Dowódca Brygady usiłował wprowadzić w życie zarządzoną przez Naczelnego D-cę Lotnictwa reorganizację, ale ze względu na rozrzucenie podległych mu jednostek okazało się to niemożliwe.

Eskadry IV/1, III/2 i III/6 Dyonu wykonały 11 lotów rozpoznawczych. Ppor. Hieronim Dudwał i ppor. Włodzimierz Klawe ze 113 Eskadry poszukiwali (bezskutecznie) kwatery dowódcy Frontu Południowego gen. Kazimierza Sosnkowskiego. Po południu 2 naprawione samoloty P.11 odprowadzili z Łuszczowa do Młynowa piloci 114 Eskadry: ppor. Tadeusz Szumowski i ppor. Bogusław Mierzwa.

Brygada Pościgowa 13 września nie poniosła strat w sprzęcie i nie odniosła żadnych zwycięstw powietrznych (do spotkania z samolotami przeciwnika nie doszło).

### Lotnictwo armijne

132 Eskadra przez cały dzień prowadziła rozpoznawanie na rzecz dowódcy Armii Poznań. Rankiem 4 samoloty Eskadry penetrowały rejon Tomaszowa Mazowieckiego. Z powodu złych warunków atmosferycznych (gęsta mgła) lotnicy musieli przerwać

<sup>20</sup> Ppor. Aleksander Wróblewski przedostał się później do Anglii i zginął 25.03.1942 r. jako pilot Dywizjonu 303.

Znajdujący się w remoncie P.11c nr 59 (508-T) ze 141 Eskadry na toruńskim lotnisku zdobyty przez Niemców. Poniżej kabiny otwarte drzwiczki dodatkowego luku (JBC)



zadanie, lądując w przygodnym terenie. Podczas przyziemienia kpr. Władysław Kuik rozbił samolot P.11.

Około południa myśliwcy zaobserwowali przeprawy przez Wisłę w Modlinie, Wyszogrodzie i Płocku. Podczas jednego z późniejszych lotów ppor. Mirosław Nowak (poprzednio pilot 131 Eskadry) zestrzelił samolot Do 17. Po południu na rozpoznanie wystartował dowódca III/3 Dyonu mjr Mieczysław Mümler (P.11c "2"). Wkrótce po starcie nad lotniskiem w Mnichu pojawił się rozpoznawczy Hs 126. Mümler został o tym powiadomiony przez radio i zawrócił w stronę Niemca. Po zbliżeniu się do niego celną serią uszkodził silnik Henschla, zmuszając jego pilota do przymusowego lądowania w pobliżu polskiego lotniska. Po powrocie Mümlera mechanicy stwierdzili, że wystrzelił on jedynie po 4 pociski z każdego z karabinów (w workach na łuski znaleziono ich 8 szt.). Była to zapewne jedna z najkrótszych serii jaką zestrzelono samolot w II wojnie światowej.

Bilans działań III/3 Dyonu 13 września to 2 zestrzelone samoloty Luftwaffe; po stronie strat - 1 P.11c rozbity w wypadku (pilot nie odniósł obrażeń).

P.11c z 4 Pułku Lotniczego w Toruniu (nr 68 lub 58) zdobyty przez Niemców (JBC)



## 14 września

### Brygada Pościgowa

14 września rano Brygada Pościgowa posiadała, podobnie jak dnia poprzedniego, 50 samolotów (44 sprawne). Na lotnisko w Młynowie przybył Naczelny D-ca Lotnictwa gen. Józef Zajac. Na jego rozkaz pilot 114 Eskadry ppor. Tadeusz Sawicz poleciał do stolicy wioząc rozkazy Naczelnego Wodza dla dowódcy Armii Warszawa gen. Juliusza Rómmla. Tego samego dnia ppor. Sawicz powrócił na lotnisko w Młynowie.

IV/1 i III/2 Dyon wykonały po 2 loty rozpoznawcze na rzecz gen. Zajaca. W wyniku rozpoznania stwierdzono, że Niemcy przekroczyli Wieprz i zajęli Zamość. Stwarzało to poważne zagrożenie dla eskadr stojących w pobliżu Lublina i Hrubieszowa (III/1, III/2 i III/6 Dyonu). W tej sytuacji gen. Zajac zdecydował o przesunięciu Brygady w rejon Brzeżany - Buczacze.

Już około godz. 13-ej III/1 i III/2 Dyon opuściły lotnisko Strzelce i przeleciały do Werby (10 km na północ od Włodzimierza Wołyńskiego). Stąd, po krótkim postoju, III/1 Dyon przeniósł się do Denysowa (22 km na północ od Włodzimierza Wołyńskiego) a III/2 dyon do Petlikowic (3 km na północ

od Buczacza). Po południu lotnisko w Jabłonnej pod Lublinem opuścił też III/6 Dyon, który przeleciał do Liliatyna (8 km na południowy wschód od Brzeżan). Około godz. 16-ej w to samo miejsce przybyły z Ostrożca samoloty III/4 Dyonu. Przesunięcia te, podobnie jak poprzednie, spowodowały oderwanie rzutów kołowych eskadr od ich części bojowych, tak, że po osiągnięciu docelowych lotnisk pozostały one przez pewien czas bez zaopatrzenia.

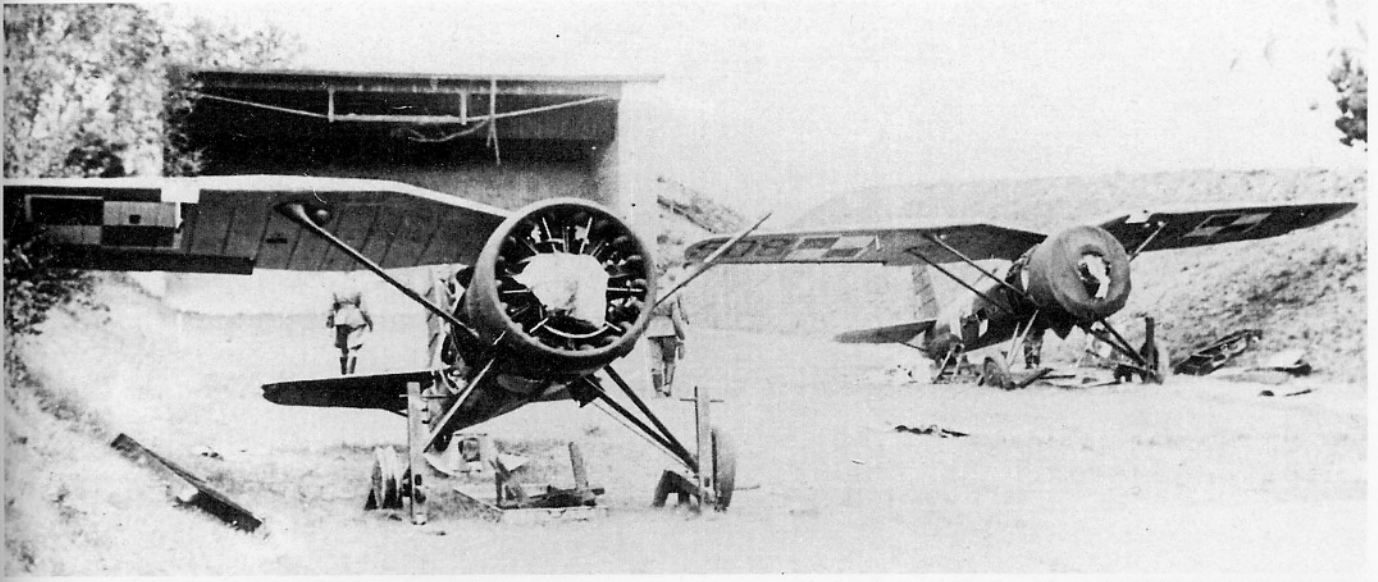
14 września Brygada Pościgowa straciła 1 samolot P.11 należący do 114 Eskadry. Samolot ten, po naprawieniu przez mechaników w Łuszczowie, miał odprowadzić do Młynowa st. szer. pil. Benedykt Dąbrowski. Niedługo po starcie jedenastka została zaatakowana przez 3 Bf 109 i wskutek uszkodzeń odniesionych w walce powietrznej rozbiła się spadając na zabudowania leśniczówki pod Włodzimierzem Wołyńskim. Ciężko ranny pilot przeżył upadek maszyny i został odwieziony do szpitala w Brześciu nad Bugiem.

### Lotnictwo armijne

14 września, podobnie jak w dniu poprzednim, 132 Eskadra wykonywała głównie zadania rozpoznawcze. Oficer taktyczny III/3 Dyonu por. Kazimierz Wiśniewski i ppor. Jerzy Łazowski polecieli aż do Warszawy, badając możliwość wykorzystania lotniska Mokotowskiego i lotniska na Gościawiu. Okazało się, że nie da się tam wylądować, ze względu na silny ostrzał ze strony oddziałów własnych i przeciwnika.

Po południu III/3 Dyon (132 Esk.) przeniósł się na lotnisko w Luszynie (12km na północny zachód od Żychlina). Było to konieczne, gdyż ze względu na silny nacisk Niemców, działające już w całym okrążeniu lotnictwo Armii Poznań musiało opuścić swe poprzednie lądowiska leżące na terenie węzła kutnowskiego. Podczas lotu rozpoznawczego z nowej bazy kpr. Kazimierz Mazur zestrzelił samolot Hs 126.

Poza jedenastkami z III/3 Dyonu, 14 września w działaniach wziął udział jeszcze jeden myśliwiec P.11 - prototyp samolotu P.11g Kobuz. Kobuz, który w momencie wybuchu wojny znajdował się w Instytucie Technicznym Lotnictwa w Warszawie, 5



Samoloty P.11c nr 59 i 61 ze 141 Eskadry na strzelnicy toruńskiego lotniska zdobyte przez Niemców  
(JBC, TK)

września został ewakuowany do Lwowa a potem do Gródka Jagiellońskiego. 13 września inż. pil. Jerzy Widawski przyprowadził samolot na lotnisko w Wielicku (40 km na południowy wschód od Kowla), na którym stacjonowały w tym czasie m.in. 2 dyony Łosi z Brygady Bombowej. Po przeglądzie przez mechaników i zamontowaniu uzbrojenia (4 k.m.), P.11g został oddany broniącej Wielicką improwizowanej eskadrze myśliwskiej składającej się z pilotów Wyższej Szkoły Myśliwskiej i dysponującej dotąd jedynie kilkoma samolotami typu P.7a. 14 września po południu instruktor WSM por. Henryk Szczęsny zaatakował na Kobuzie grupę bombowców He 111 i zestrzelił 1 samolot, który rozbił się w pobliżu Kowla.

### 15 września

#### Brygada Pościgowa

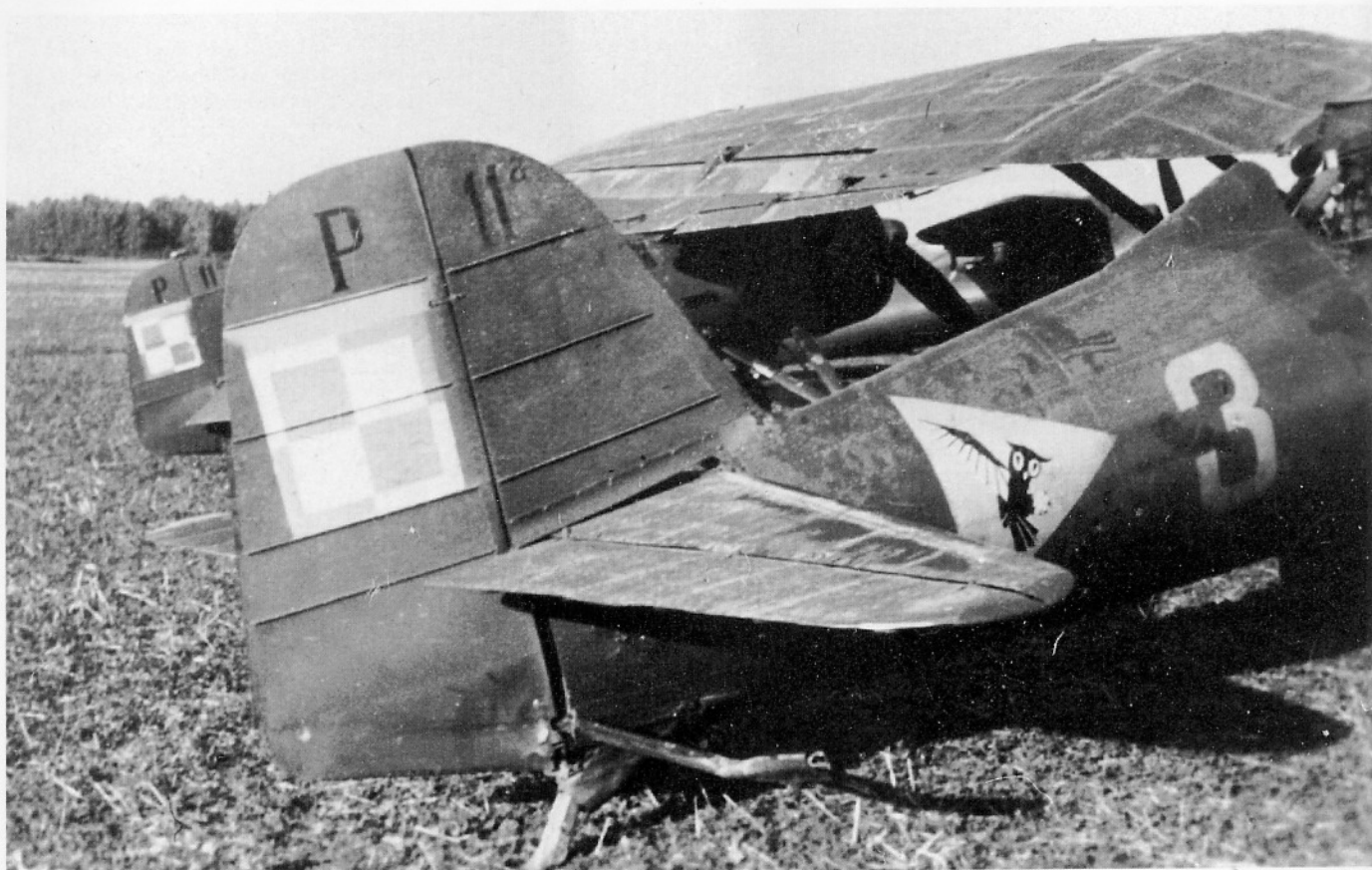
15 września w eskadrach Brygady Pościgowej znajdowało się 50 samolotów, w tym 44 sprawne. W związku z wydanym poprzedniego dnia rozkazem Naczelnego D-cy Lotnictwa o nowej dyslokacji eskadr IV/1 Dyon opuścił Młynów a III/5 Dyon (152 Esk.) Ostrożec i obie te jednostki przeniosły się do Liliatyna koło Brzeżan. Zaopatrzenie w materiały pędne nie uległo poprawie i dlatego też eskadry wykonały jedynie 7 lotów łącznikowych i rozpoznawczych (IV/1 i III/4 Dyon).

#### Lotnictwo armijne

15 września 132 Eskadra Myśliwska wykonała 10 lotów bojowych, w większości rozpoznań. Ppor. Stefan Wapniarek, po starciu na samolocie dowódcy III/3 Dyonu, mjr. Mümlera, zestrzelił w okolicy Piątka samolot rozpoznawczy Hs 126. Inny pilot 132 Eskadry, ppor. Mikołaj Kostecki, stoczył walkę powietrzną z Bf 110. Niemiecki pilot, który kilkakrotnie trafił jedenastkę, goniąc ją na małej wysokości zawadził skrzydłem o drzewo i rozbił się. Niestety, podczas przyziemienia na lotnisku w Luszyńcu Kostecki uszkodził postrzelaną wcześniej maszynę.

Broniący lotniska w Wielicku piloci Eskadry Myśliwskiej WSP kilkakrotnie startowali na alarm o pojawieniu się samolotów niemieckich. Około godz. 17.30 por. Henryk Szczęsny na P.11g prze-





Samoloty P.11a ze 113 Eskadry, prawdopodobnie we wrześniu 1939. Samolot nr 3 z uszkodzonym zastrzałem usterzenia

(JBC)

chwycił grupę 5 He 111. Jeden z bombowców trafiony celnymi seriami Polaka zapalił się w powietrzu i spadł na bagna pod Kowlem. W czasie tej walki nasz pilot został ranny w nogę a jego samolot - P.11g - silnie postrzelany. Najprawdopodobniej Kobuz nie powrócił już do służby. Jeden z raportów z Rumunii donosił, że samolot został tam ewakuowany, lecz informacja ta nie została dotychczas potwierdzona.

### 16 września

#### Brygada Pościgowa

16 września w skład Brygady Pościgowej weszła 151 Eskadra Myśliwska posiadająca 5 samolotów P.7a. Zwiększyło to stan samolotów Brygady do 54 (wszystkie sprawne). Dowódca Brygady, płk Stefan Pawlikowski, przeprowadził nakazaną wcześniej reorganizację. W jej wyniku utworzone zostały 2 Dyony - Warszawski i Krakowski. Pierwszy z nich posiadał 22 samoloty P.11 a drugi 24. Znajdujące się w Brygadzie samoloty P.7a, w liczbie 8 szt., weszły w skład Eskadry Rozpoznawczej. Reorganizacja podniosła na duchu lotników i wpłynęła znacząco na poprawę ich morale.

Rankiem 16 września były IV/1 Dyon zmienił miejsce postoju i przeniósł się z Liliatyna do Petlikowic. Lotnicy obu nowych Dyonów dokonali 14 lotów rozpoznawczych i łącznikowych. Ppor. Hieronim Dudwał (z byłej 113 Esk.) odnalazł na zachód od Janowa Lubelskiego kwatery dowódcy Frontu Południowego gen. Kazimierza Sosnkowskiego i dostarczył mu rozkazy Naczelnego Wodza. Podczas tego lotu Dudwał napotkał nad Janowem, koło Lwowa, niemiecki samolot rozpoznawczy Hs-126 i zestrzelił go. Jak się później okazało było to już ostatnie zwycięstwo powietrzne polskiego pilota nad samolotem Luftwaffe w kampanii wrześniowej.

#### Lotnictwo armijne

16 września był ostatnim dniem działalności bojowej III/3 Dyonu Myśliwskiego. Na porannej odprawie dowódca lotnictwa Armii Poznań płk Stanisław Kuźmiński zażądał od myśliwców maksymalnego wysiłku przy osłonie przebijających się w stronę Warszawy własnych wojsk. Mjr Mieczysław Mümler, który dysponował 6 samolotami P.11, postanowił patrolować nad polem bitwy jednym kluczem jedenastek, podczas gdy drugi klucz, gotowy do startu, miał znajdować się w odwodzie.

Około godz. 10-ej Niemcy rozpoczęli nalot na cele położone w bezpośredniej bliskości lotniska w Mniuchu, uniemożliwiając start naszym myśliwcom. Sytuacja taka powtarzała się w ciągu dnia kilkakrotnie. Pomimo to Polacy zdołali dokonać 13 lotów bojowych. Po południu, z powodu odwrotu własnych wojsk, mjr Mümler zdecydował się na przerzucenie 132 Eskadry do Iłowa (około 15 km na południowy zachód od Wyszogrodu). Start 6 jedenastek nastąpił już o zmroku. Na nowe miejsce postoju dotarły tylko 4 samoloty, przy czym jeden z nich, pilotowany przez ppor. Henryka Bibrowicza, został rozbity podczas lądowania. Piloci 2 zaginionych maszyn nie dołączyli do jednostki. Por. Kazimierz Wiśniewski został zestrzelony przez własne oddziały i po skoku ze spadochronem dostał się do niewoli. Kpr. Kazimierz Mazur na P.11c "8" zabłądził w ciemnościach i wylądował w polu 40 km od Iłowa.

### 17 września

#### Brygada Pościgowa

Stan samolotów Brygady Pościgowej 17 września rano wynosił: 22 P.11 w Dyonie Warszawskim, 24 P.11 w Dyonie Krakowskim i 8 P.7a w Eskadrze Rozpoznawczej.

Wczesnym rankiem ppor. Włodzimierz Klawe z byłej 113 Eskadry poleciał do Pińska w celu przekazania rozkazów Naczelnego Wodza dowódcy

S.G.O. Polesie gen. Franciszkowi Kleebergowi. W Pińsku Klawe dowiedział się o wkroczeniu na ziemie polskie Armii Czerwonej. W drodze powrotnej pilot na własną rękę przeprowadził rozpoznanie wschodniego odcinka granicy i ostrzelał pod Horodenką rosyjską kolumnę samochodów.

Wkrótce po otrzymaniu wiadomości o wkroczeniu Rosjan do Polski Naczelny D-ca Lotnictwa gen. Zając polecił rozpoznać kierunki posuwania się wojsk nowego agresora. Ppor. Tadeusz Koc z byłego III/6 Dyonu wystartował około godz. 10-ej na wywiad w rejonie Lwów - Stanisławów - Nadwórna. W okolicy Nadwronej pilot napotkał rosyjski samolot rozpoznawczy R-5 i zestrzelił go. Maszyna przeciwnika rozbiła się w okolicy Delatyna. Obaj członkowie załogi zginęli. Przed południem, z rozkazu gen. Zająca, polecili zlustrować teren przygraniczny ppor. Władysław Miksa z byłej 114 Eskadry i ppor. Stanisław Zatorski z byłej 113 Eskadry. Ppor. Miksa, który miał rozpoznać południowy odcinek granicy aż po Zbrucz zaobserwował liczne kolumny wojsk Armii Czerwonej, które posuwały się szybko w głąb Polski. Spostrzeżenia swe zameldował dowódcy Brygady a następnie Naczelnemu D-cy Lotnictwa. Ppor. Zatorski, który został wysłany dla rozpoznania północnego odcinka granicy, nie powrócił do Petlikowic. Na podstawie relacji świadków można dziś ustalić, że po dokonaniu rozpoznania i zrzuceniu meldunku nad koszarami batalionu KOP "Rokitno" w Rokitnie Wołyńskim Zatorskiego zaatakowały 3 rosyjskie myśliwce I-16 (lub też I-16 i 2 I-153). Nasz pilot uszkodził 2 samoloty wroga, które wycofały się z walki ciągnąc za sobą smugi dymu. Trzeci samolot rosyjski, I-16, uszkodził naszą jedenastkę. Zatorski, być może już ranny, zdołał dolecieć do Sam, ale rozbił samolot podczas przymusowego lądowania na przedmieściu. Miejscowi Polacy wydobyli pilota z maszyny ale ten wkrótce zmarł i został pochowany w zbior-





Samoloty P.11a i c 113 Eskadry po 10.9.1939 zamaskowane na lotnisku polowym w Młynowie k Łucka. Od lewej piloci: pchor. Henryk Stefankiewicz, kpr. Michał Cwynar, pchor. Rajmund Kalpas i st szer. Mieczysław Adamek

(TK)



P.11c zamaskowany przy stogu na lotnisku Młynów po 10.9.1939

(JK)

P.11c nr 935-N z zamalowanymi od spodu skrzydeł szachownicami i lewym kołem szprychowym od samolotu Breguet XIV (wziętym od wózka lotniskowego). Po 10.9.1939 - lotnisko Młynów.

(JBC)

Samolot P.11c nr 8 z radiostacją zdobyty przez Niemców. Według kroju cyfr należał do 1 lub 3 Pułku Lotniczego

(TKW)



rowej mogile żołnierskiej.

W południe kolejne rozpoznanie przeprowadzone przez 2 pilotów byłego IV/1 Dyonu przyniosło informacje o zbliżaniu się wojsk Armii Czerwonej do Buczacza. Dowódca Brygady Pościgowej zareagował na to nakazując odlot wszystkich sprawnych samolotów w okolice Śniatynia (25 km na południe od Horodenki - tuż przy granicy z Rumunią). Zdażyły tam przelecieć jedynie samoloty byłego III/1 i III/4 Dyonu, ponieważ już o godz. 16.00 Naczelny D-ca Lotnictwa gen. Zając wydał wszystkim podległym mu jednostkom lotniczym rozkaz ewakuacji bezpośrednio do Rumunii - na lotnisko w Czerniowcach. Wykonując ten rozkaz, pomiędzy godz. 16.00 a 17.30 większość sprawnych samolotów Brygady przekroczyła granicę rumuńską. Podczas przelotu jeden z pilotów Dyonu Warszawskiego napotkał pod Tarnawicą Leśną (7 km na południe od Nadwórnej) 3 bombowce SB-2 i po krótkiej walce zestrzelił 2 z nich a trzeciego uszkodził. Następnie Polak skierował swą maszynę w kierunku Rumunii ale wskutek braku paliwa wylądował przymusowo przed osiągnięciem granicy i dostał się do niewoli. Pilot ten, którego nazwiska, jak dotąd, nie udało się ustalić, w 1940 r. znajdował się w obozie w Charkowie i najprawdopodobniej został zamordowany w Katyniu.

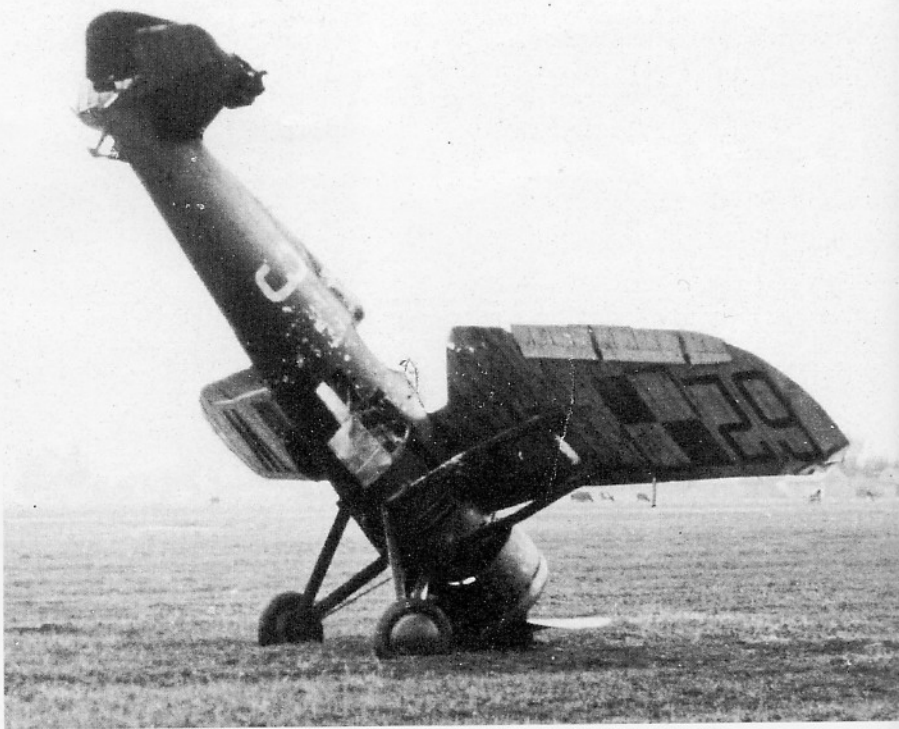
Szef sztabu Brygady Pościgowej mjr Eugeniusz Wyrwicki nie odleciał do Rumunii lecz na samolocie RWD-13 udał się do Warszawy wioząc pocztę i rozkazy od Naczelnego Wodza dla dowódcy Armii Warszawa.

W wyniku ewakuacji sprzętu lotniczego do Rumunii, 17 września 1939 r. przeleciały tam, najprawdopodobniej 42 samoloty P.11, w tym 32 P.11c i 10 P.11a. Spośród nich co najmniej 15 maszyn należało do Dyonu Warszawskiego a 20 lub więcej do Dyonu Krakowskiego. Jest prawdopodobne, że wśród ewakuowanych samolotów były też myśliwce z poznańskiej Bazy Lotniczej nr 3.

17 września 1939 r. piloci Brygady Pościgowej zestrzelili co najmniej 3 samoloty rosyjskie (1 ppor. Tadeusz Koc i 2 nieznanymi pilot) i 3 uszkodzili. W walkach stracono 1 samolot P.11 z Dyonu Warszawskiego przy czym jego pilot, ppor. Stanisław Zatorski, zginął. Do rejestru strat należy też zapisać kilka samolotów P.11, które pozostały na lotniskach w rejonie Brzeżany-Buczacz, bądź zaginęły w czasie przelotu do Rumunii.

#### Lotnictwo armijne

O świcie 17 września 3 sprawne samoloty P.11c 132 Eskadry zostały przygotowane do odlotu z zagrożonego przez Niemców lądowiska w Iłowie. Z 2 myśliwców usunięto radiostacje tak, by zmieścić się do środka jeszcze 1 człowiek. Wobec braku wiadomości o sytuacji pod Lublinem, który miał być początkowo celem przelotu, mjr Mümler zdecydował się lecieć do Małaszewicz. On też poprowadził klucz myśliwców. Na pozostałych jedenastkach wyruszyli: kpt. Franciszek Jastrzębski z pasażerem - lekarzem III/3 Dyonu por. Bolesławem Chełchowskim i ppor. Lech Grzybowski z ppor. Henrykiem Bibrowiczem. Nasze samoloty doleciały do Brzeźcia nad Bugiem ale tam, po ostrzeleniu przez niemiecką artylerię przeciwlotniczą, pogubiły się. Mjr Mümler wylądował w okolicy Parczewa a stąd, po uzupełnieniu paliwa, poleciał do Kowla. Kpt. Jastrzębski z dr. Chełchowskim także wylądowali pod Parczewem (w innym miejscu niż Mümler) ale nie udało im się zdobyć benzyny i musieli pozostawić samolot w miejscu lądowania. Ppor. Grzybowski z ppor. Bibrowiczem dotarli na lotnisko w Małaszewiczach. Wkrótce po przyziemieniu jedenastki wkro-





Samolot P.11c nr 3 (62-W) po kapotażu, zdobyty przez Niemców na Okęciu. Samolot ma nietypowy łącący kamuflaż badany w 1939 r. i nietypową literę W. Osłona silnika od P.11a - z wycięciem na górze

(TK)

Na sąsiedniej stronie:

P.11c nr 3 (62-W) od spodu

(VK)

Ten sam samolot widziany z drugiej strony

(TK)

Łaciaty P.11c nr 3 w całości. Widoczne zgniecionie usterzenie pionowe

(TM)

P.11a spalony w wyniku zbombardowania hangarów. Samolot prawdopodobnie z 3 lub 6 Pułku Lotniczego

(PM)

czyli tam oddziały niemieckie i nasi lotnicy z trudem wycofali się unikając niewoli.

Kpr. Kazimierz Mazur, który poprzedniego dnia wylądował pod Iłowem rankiem 17 września wyleciał w kierunku Warszawy. Pod Łąckiem napotkał rozpoznawczego Hs 126 i celnymi strzałami uszkodził go. Wkrótce potem został zaatakowany przez 3 Bf 109. Niemcy zranili go i zapalili jego jedenastkę (P.11c "8"). Mazur uratował się skacząc na spadochronie.

## 18 września

### Brygada Pościgowa

O godz. 5-ej rano odleciał ze Śniatynia do Rumunii ppor. Aleksander Wróblewski z byłej 111 Eskadry. Nad Czerniowcami Wróblewski zmienił zamiary i sądząc, że Rosjanie wkroczyli do Polski by walczyć z Niemcami (!), zdecydował się nie lądować w Rumunii lecz zawrócić i przelecieć na terytorium ZSRR. Podczas przyziemienia pod Kamieńcem Podolskim pilot poważnie uszkodził samolot i po przejęciu przez Rosjan trafił do niewoli.

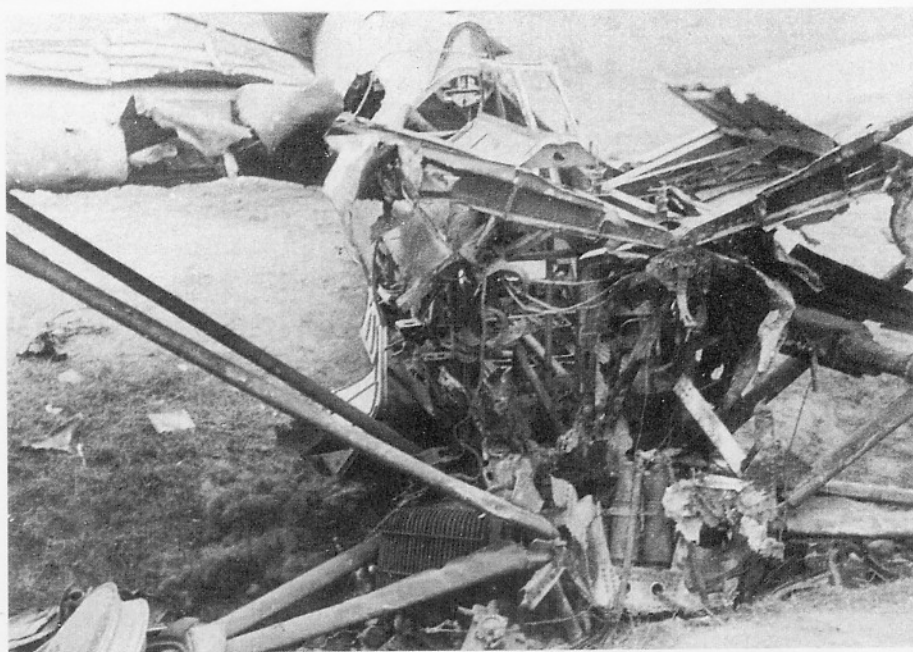
### Lotnictwo armijne

Mjr Mieczysław Mümler prowadzący ostatni ocalały samolot Dyonu Poznańskiego - P.11c "2" - wystartował późnym popołudniem z Kowla w kierunku Lwowa. Na miejscu przekonał się, że lotnisko Skniłów jest zajęte przez Niemców i zdecydował się na lot do Rumunii. Wylądował na lotnisku w Czerniowcach już po zapadnięciu zmroku.

## Po 18 września

Co najmniej 1 samolot myśliwski typu P.11a był użytkowany przez Zespół Lotniczy Dowództwa Obrony Warszawy na lotnisku Mokotowski. Według Adama Kurowskiego na samolocie tym wykonał kilka lotów bojowych mjr Eugeniusz Wyrwicki oraz drugi, nieznanymi z nazwiska, oficer lotnictwa. Mieli oni m.in. ostrzeliwać niemieckie oddziały na Okęciu (?).<sup>21</sup>

<sup>21</sup> Adam Kurowski, Lotnictwo Polskie w 1939 roku, W-wa 1962, s. 305.



Prawdopodobnie samolot kpr. S. Brzeskiego P.11c nr 4 (8.110) ze 152 Eskadry zestrzelony przy ataku na balon obserwacyjny, po przymusowym lądowaniu w m. Baby k. Ciechanowa 4.9.1939 oraz silnik samolotu z poprzedniego zdjęcia

(TK)

Ten sam samolot z boku. Pod skrzydłem litera L. Szachownica od spodu zamalowana

(TK)



Rankiem 23 września mjr Wyrwicki, z pasażerem ppłk. Mateuszem Łżyckim, odlecieli na jedenastce na Węgry, szczęśliwie lądując w Hajduböszörmény.

\*\*\*

W chwili wybuchu wojny polskie eskadry myśliwskie posiadały 128 samolotów P.11. W trakcie działań otrzymały jako uzupełnienie 7 dalszych maszyn. Do jednostek powróciły też 2 myśliwce (ze 111 i 161 Esk.), które zostały wcześniej uszkodzone podczas przelotu z baz pokojowych na lotniska polowe i zostały naprawione w zakładach PZL. Ponadto Zespół Lotniczy Dowództwa Obrony Warszawy użytkował 1 samolot P.11 a Eskadra W.S.P. - także 1 (P.11g). Tak więc w czasie kampanii wrześniowej polskie lotnictwo użyło co najmniej 139 samolotów P.11. Ponieważ za granicę ewakuowano, najprawdopodobniej, 45 samolotów (43 do Rumunii, 1 do ZSRR, 1 na Węgry), więc straty z różnych przyczyn wyniosły 94 samoloty, czyli 68% stanu wyjściowego.<sup>22</sup> Personel latający z eskadr wyposażonych w P.11 w czasie wrześniowych walk stracił 15 zabitych i 21 rannych pilotów.

W kampanii w Polsce Luftwaffe straciła 258 samolotów zniszczonych i 263 uszkodzone. Z obliczeń Jerzego B. Cynka i ustaleń autora wynika, że polscy piloci myśliwscy zestrzelili we wrześniu 1939 r. nie mniej niż 106 samolotów wroga. Z tej liczby 101,5 samolotu przypada na pilotów walczących na P.11 (39,5 - lotnicy z Brygady Pościgowej i 62 - myśliwcy armijni). Ponadto około 40 dalszych samolotów niemieckich zostało tak poważnie uszkodzonych, że nie dało się ich naprawić. W rezultacie samoloty P.11 wyeliminowały z walki co najmniej 140 samolotów przeciwnika. Na każdy użyty w walce samolot P.11 przypada więc praktycznie 1 zniszczony samolot wroga, co należy uznać za bardzo dobry wynik. Ponadto duża liczba samolotów niemieckich została uszkodzona w stopniu pozwalającym póź-

niej na ich naprawę. Słabe uzbrojenie polskich myśliwców (szczególnie brak broni pokładowej o większym kalibrze) i skrócony brakiem prędkości czas skutecznego ognia dawały bowiem dużą liczbę uszkodzeń przy stosunkowo mniejszej ilości zestrzeleń.<sup>23</sup> Wśród czołowych polskich asów wojny powietrznej we wrześniu 1939 r. znaleźli się: por. Wojciech Januszewicz (4 zwycięstwa), ppor. Stanisław Skalski (4 zwycięstwa), ppor. Hieronim Dudwał (3,5), kpt. Adam Kowalczyk (3), ppor. Włodzimierz Gedymin (3), i ppor. Marian Pisarek (3). Najwięcej samolotów niemieckich, bo aż 15 zestrzelili piloci 132 Eskadry. Kolejne miejsca zajęły: 142 Eskadra (12 zestrzeleń), 113 Eskadra (9,33) i 111 Eskadra (8).

Reasumując należy stwierdzić, że we wrześniu 1939 r. polscy myśliwcy zadali Luftwaffe bardzo poważne straty. Wcześniejsze obliczenia stwierdzające, że zestrzelili oni 126 lub nawet 147 samolotów nie mogą się jednak utrzymać po konfrontacji z dostępnymi źródłami niemieckimi. Jerzy B. Cynk, który przeprowadził szczegółową analizę tego zagadnienia, zwrócił uwagę na to, że różnice w ocenie liczby zestrzelonych samolotów wynikają głównie z faktu przyznawania niektórym samolotów, do których strzelało kilku myśliwców, podwójnie. Często też polscy piloci nie potrafili właściwie ocenić stopnia uszkodzenia maszyny przeciwnika, uważając dymiący i zniżający się samolot za zestrzelony.<sup>24</sup>

Podobne błędy popełniali zresztą wszyscy piloci walczący podczas II wojny światowej. W czasie Bitwy o Anglię te same zestrzelone samoloty niemieckie często przyznawano różnym pilotom. Po wojnie angielscy historycy przewertowali zdobycze archiwa Luftwaffe i stwierdzili, że piloci RAF-u, którzy zgłosili zestrzelenie 2475 samolotów wroga, zniszczyli ich w rzeczywistości jedynie 1218 - czyli 49% oficjalnie zgłoszonych.<sup>25</sup> Wobec tych danych osiągnięcia bojowe polskich myśliwców, walczących w 1939 r. na samolotach P.11 z posiadającym znacznie nowocześniejszy sprzęt agresorem, należy ocenić bardzo wysoko.

<sup>22</sup> Samolot ewakuowany na Łotwę nie był użytkowany przez żadną z eskadr i dlatego też nie jest tu wliczony.

<sup>23</sup> Jerzy B. Cynk, Polskie zwycięstwa myśliwskie we wrześniu 1939 r. Cz.III: Uwagi, refleksje, wnioski, w: Aero - Technika Lotnicza nr 4/1990, s.40.

<sup>24</sup> Ibidem, s. 38.

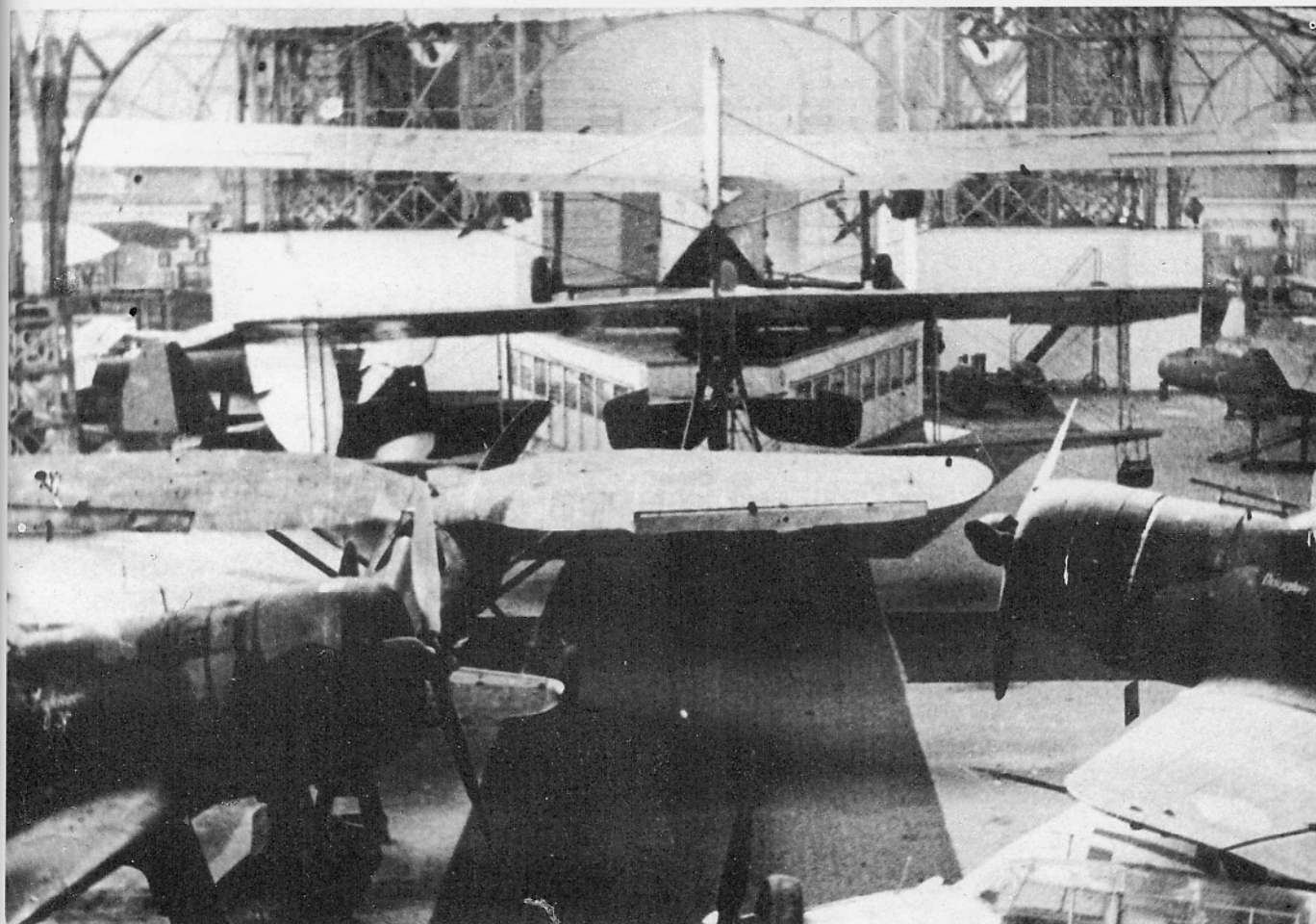
<sup>25</sup> John Alcorn, Battle of Britain Top Guns, w: Aeroplane Monthly, September 1996, s. 14-18.

**Kręcenie przez Niemców, już po zakończeniu walk, filmu Kampfgeschwader Lützow z płonącymi Łosiami, P.11c i hangarami na lotnisku Małaszewicze k. Brześcia (TK)**



**Zdobyty przez Niemców P.11c w Muzeum Lotnictwa w Berlinie (MK)**

(MK)



# SAMOLOTY P.11 ZA GRANICĄ

Tomasz Kopański

## Łotwa

Najprawdopodobniej 1 samolot P.11a z 5 Pułku Lotniczego został ewakuowany 17 września 1939 r. na Łotwę do Dyneburga (Daugavpils). Jest możliwe, że był to samolot dowódcy III/5 Dyonu mjr. Edwarda Więckowskiego lub oficera taktycznego III/5 Dyonu por. Kazimierza Wolińskiego. Brak danych o jego ewentualnym użyciu przez Łotyszów.

## Niemcy

Armia niemiecka w 1939 r. zdobyła co najmniej kilkanaście samolotów P.11 w różnym stanie technicznym. Kilka maszyn nie było poważnie uszkodzonych i nadawało się do lotu. Próby ich wykorzystania przez lotnictwo niemieckie nie są jednak znane.

1 samolot P.11c nr ewid. 8.63 ze 121 Eskadry Myśliwskiej Niemcy umieścili w berlińskim Muzeum Lotnictwa. Pod koniec wojny, wobec ataków lotnictwa alianckiego na Berlin, eksponaty Muzeum zostały ewakuowane na tereny okupowanej Polski do Czarnkowa (Poznańskie). Tam też w 1945 r. samolot został odnaleziony i obecnie znajduje się w zbiorach Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie.



Samoloty P.11B-K i P.11B-L w lotnictwie rumuńskim (MKN)

P-11B-K na nartach (ZL)

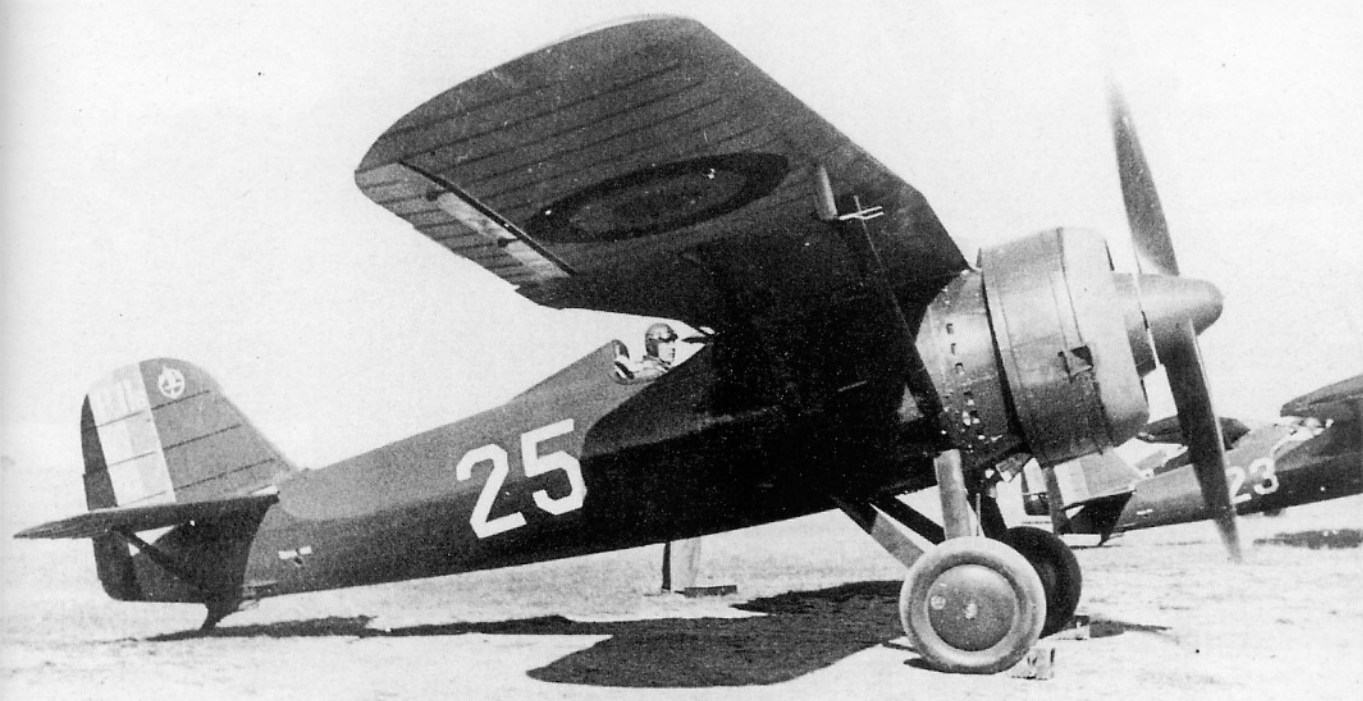
P.11B-L ze srebrnym przodem kadłuba i srebrnymi zastrzałami

(DB)

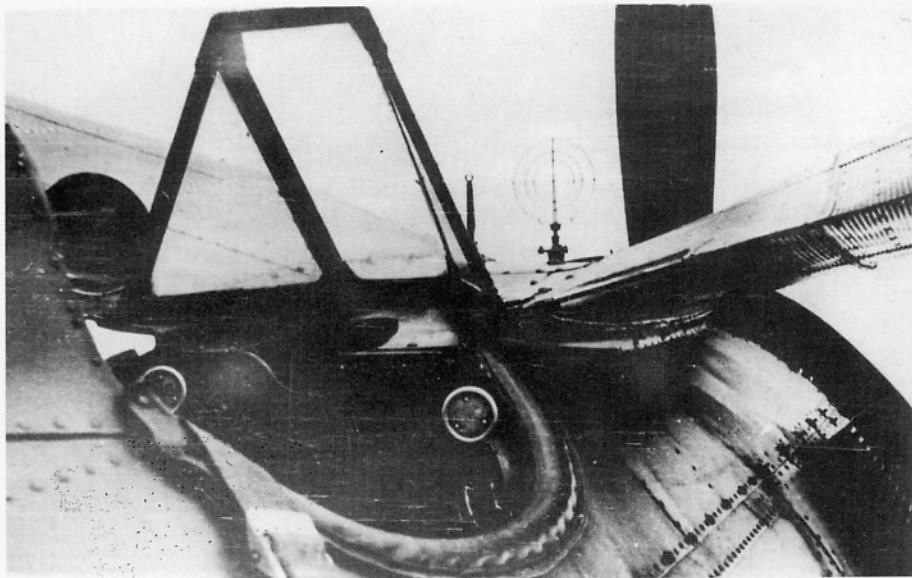


P.11B-L nr 25 i 23 z ciemniejszą dolną połową kadłuba w przedwojennym malowaniu z dużymi numerami na kadłubie

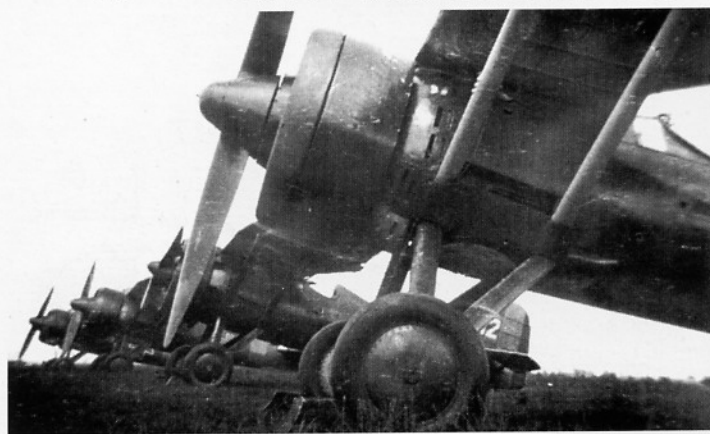
(DB)



Kabina P.11B  
(MKN)



P.11B-L podczas manewrów z zamalowanymi pierwszymi cyframi numerów i dodaną literą E (WBK)



Cztery P.11B-L z numerami na usterzeniu (MKN)

(MKN)

P.11B-L nr 47 ze znakami na wierzchu skrzydeł przesuniętymi według polskiego systemu malowania. Numer na usterzeniu (system wprowadzony w latach 1939-1940) (ZL)

(ZL)



## Portugalia

Lotnictwo Portugalii w sierpniu 1932 r. pozyskało 1 samolot P.11. Był to pierwszy prototyp tego myśliwca. Żadne bliższe dane na temat jego użytkowania nie są znane.

## Rumunia

Latem 1934 r. lotnictwo rumuńskie otrzymało pierwsze z zamówionych w Polsce myśliwców typu PZL P.11b. Do końca tego roku strona polska dostarczyła odbiorcy wszystkie maszyny,

w sumie 49 sztuk. Pozwoliło to Rumunom na utworzenie 4 eskadr myśliwskich (40 samolotów); 9 maszyn przeznaczonych do celów treningowych oraz jako rezerwę. Samoloty otrzymały rumuńskie numery ewidencyjne od 1 do 49.<sup>26</sup>

W lutym 1937 r. rumuńskie eskadry zaczęły zasilać kolejne pezetelki, tym razem, produkowane na licencji, PZL P.11F. Do grudnia 1938 r. królewskie lotnictwo Rumunii odebrało 95 maszyn oznaczonych numerami 51-145. Nowe płatowce weszły na wyposażenie 6 eskadr myśliwskich. Były to 41, 42, 43, 44, 45 i 46 Eskadra. Z

tą chwilą samoloty PZL P.11b przekazano do szkolnictwa.

We wrześniu 1939 r. do Rumunii przeleciała duża liczba polskich samolotów, które zostały tu internowane po to by następnie zasilić jednostki operacyjne i treningowe. Źródła rumuńskie podają, że wśród tych samolotów było 10 myśliwców PZL P.11a i 33 PZL P.11c. Po przeglądach i koniecznych remontach do służby w pierwszej linii przeznaczono 26 samolotów PZL P.11c (otrzymały one numery ewidencyjne od 301 do 325 i 328) oraz 3 samoloty PZL P.11a (numery

26. Zgodnie ze źródłami rumuńskimi; znane są jednak zdjęcia samolotów P.11b noszących inne, wyższe numery (np. 62).





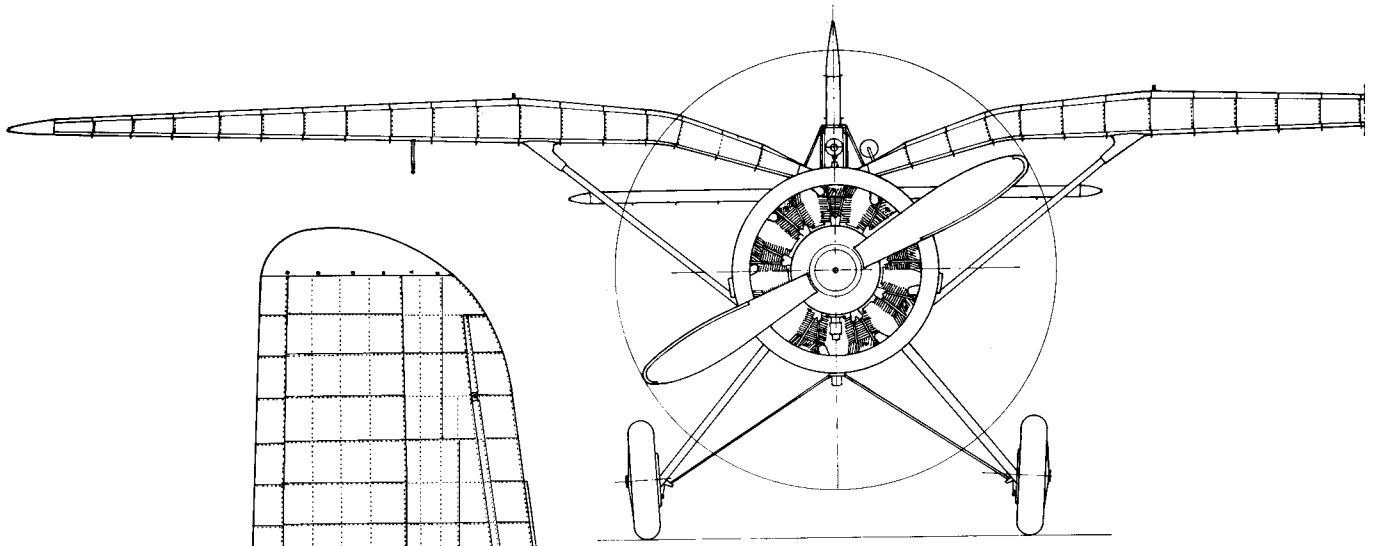
P.11B-L nr 35 z czerwonym pasem pod skrzydłami między zastrzałami a znakiem rozpoznawczym i czerwonym wąskim pasem w poprzek kadłuba. Malowanie to wprowadzono w 1940 roku (JBC)



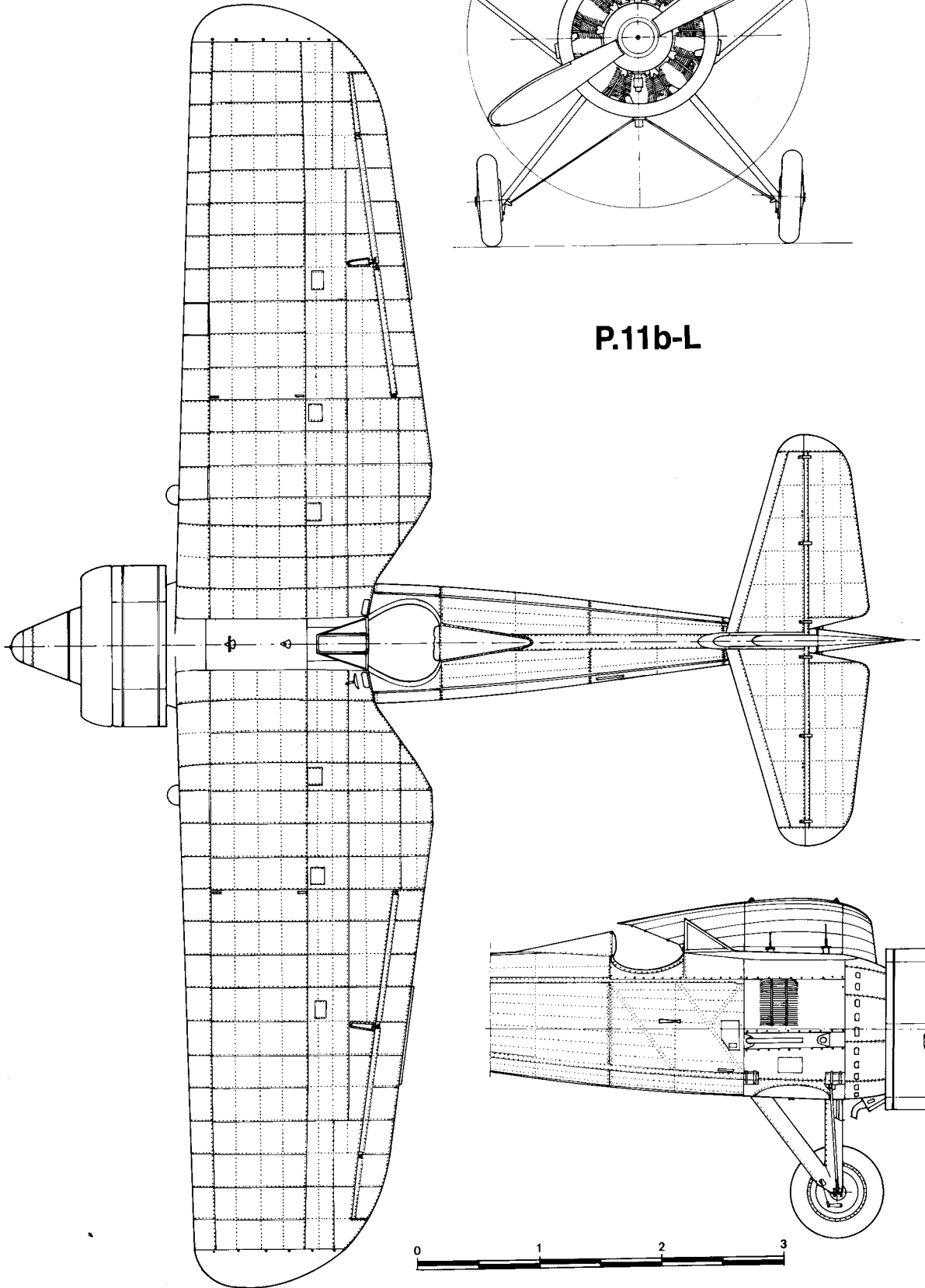
P.11B-L nr 45 z czerwonymi pasami na skrzydłach, zamalowanym pasie na kadłubie a domalowanym pasie żółtym oraz z wprowadzonymi w 1941 krzyżami króla Michała (DB)



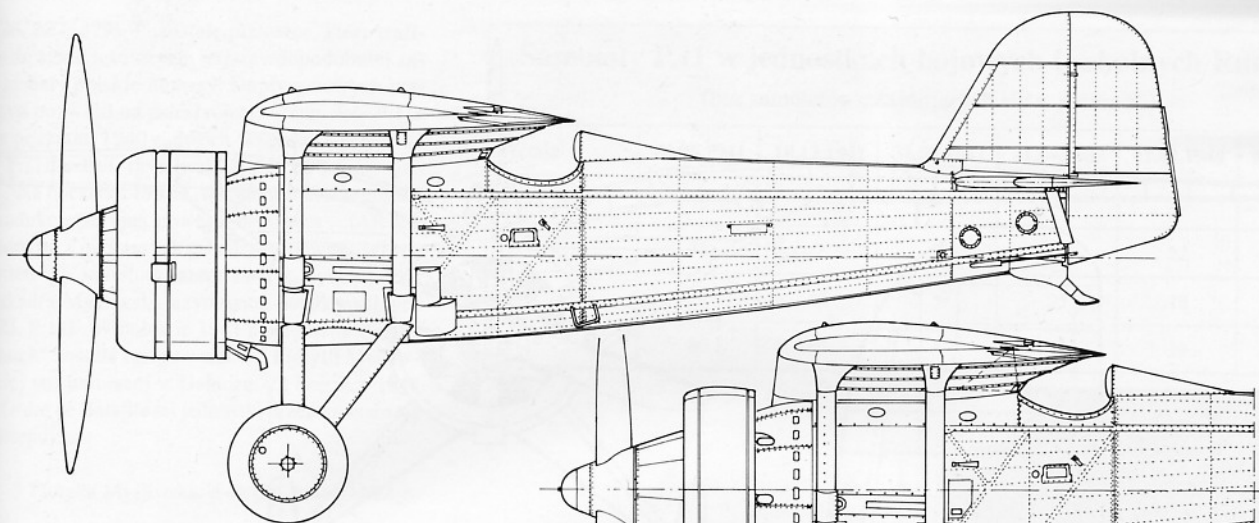
P.11B-L ze skrzydłami z łaciatym kamuflażem (spod którego widać czerwony pas) i z czerwonym pasem za kabiną. Nowe znaki rozpoznawcze i szeroki żółty pas na kadłubie. Malownie wprowadzone w czerwcu 1941 (DB)



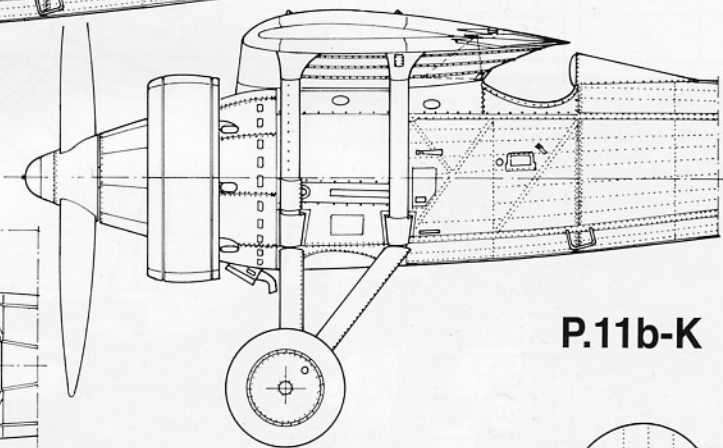
**P.11b-L**



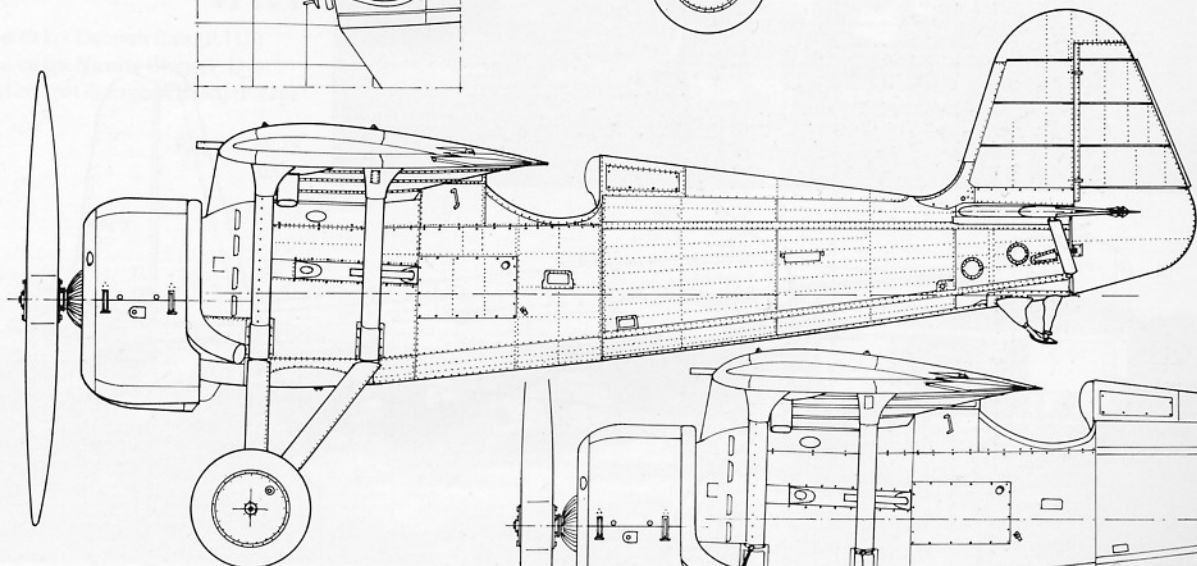
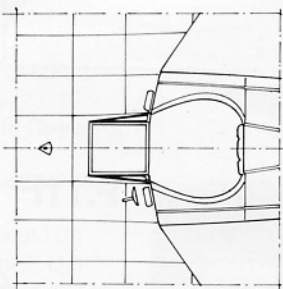
**1:48**



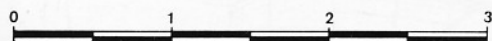
**P.11b-L**



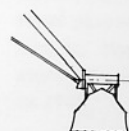
**P.11b-K**



**P.11F**

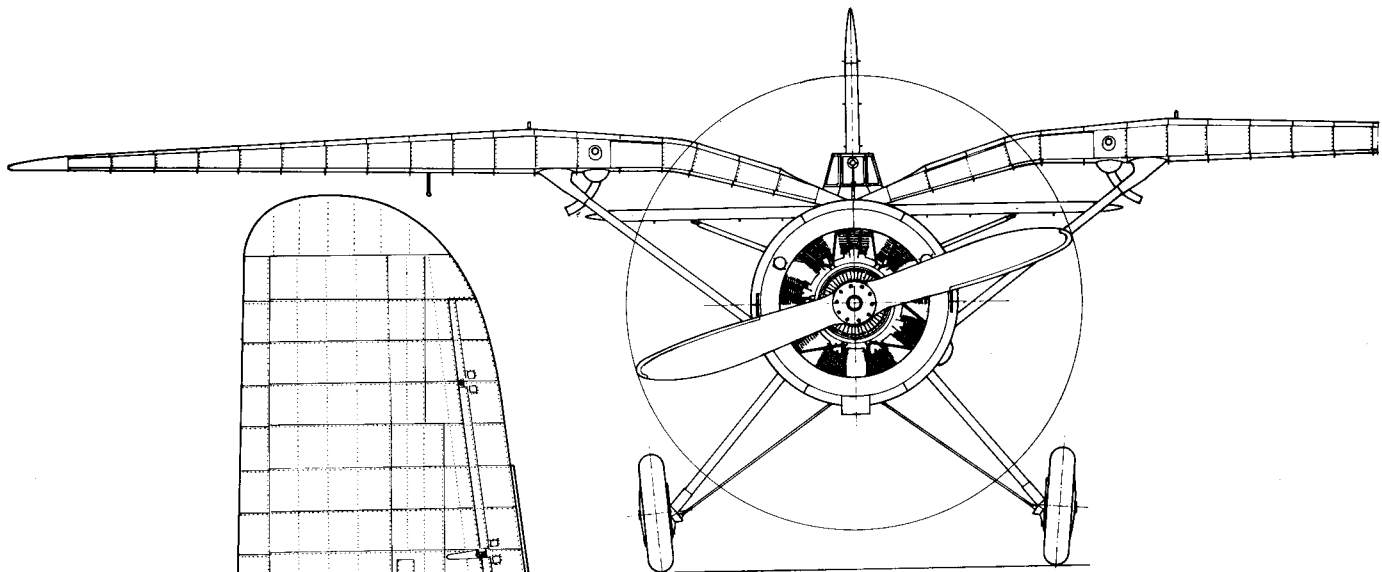


1:48

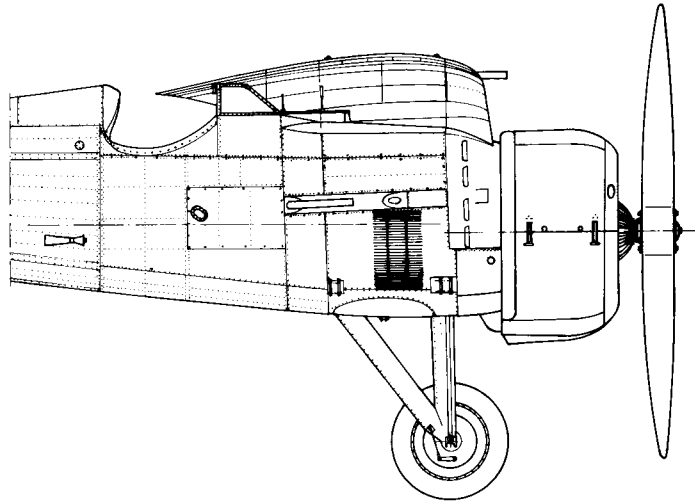
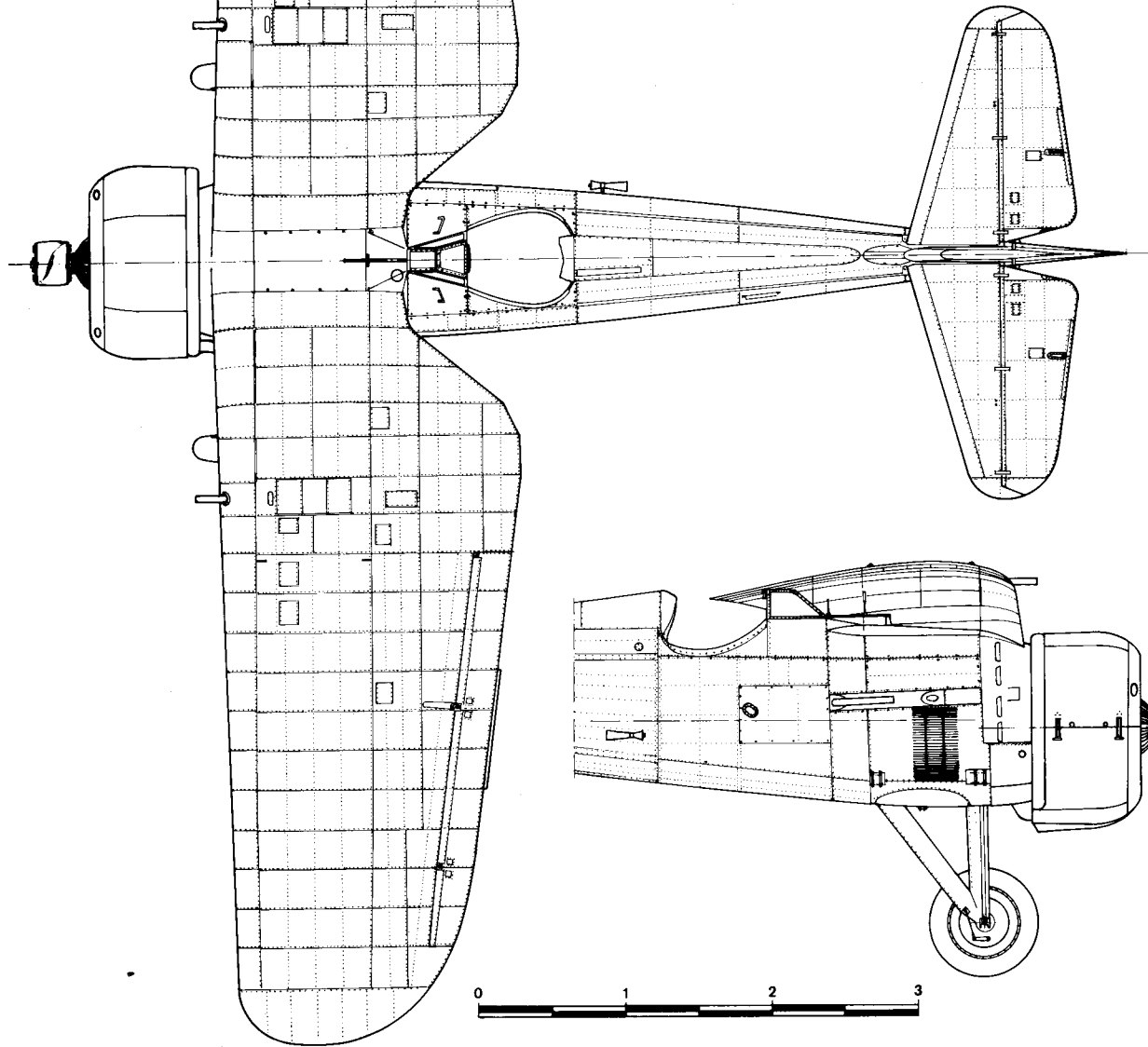


Dwa szeregi P.11B-L w pierwszym nr 25 (MKN)





P.11F



1:48

326, 327, 329). Pozostałe płatowce, które trafiły do szkół lotniczych, najprawdopodobniej zatrzymały polskie numery. Dopływ nowych maszyn pozwolił na przebrojenie w samoloty P.11c na początku 1940 r. dwóch wyposażonych dotąd w P.11B eskadr myśliwskich - 49 i 50-ej.

Na początku 1941 r. w Rumunii uruchomiono produkcję seryjną nowego myśliwca - IAR 80. Jednymi z pierwszych eskadr, które wyposażono w ten typ samolotu latem 1941 r. były 41 i 42 Eskadra Myśliwska użytkujące dotąd myśliwce PZL P.11F. W połowie 1941 r. większość "jednostek" została zgrupowana w 3 Flotyli Myśliwskiej stacjonującej w Gałaczu. 22 czerwca 1941 r. Ordre de Bataille tej jednostki przedstawiało się następująco:

- 3 Flotylla Myśliwska, d-ca płk Anton Mărășescu
- 3 Grupa Myśliwska, d-ca ppłk Teodor Munteanu
- 43 Eskadra, d-ca kpt Dan Vizanti (P.11F)
- 44 Eskadra, d-ca kpt Florian Becu (P.11F)
- 45 Eskadra, d-ca kpt Constantin Georgescu (P.11F)
- 4 Grupa Myśliwska, d-ca ppłk Dumitru Niculescu
- 46 Eskadra, d-ca kpt Dumitru Rata (P.11F)
- 49 Eskadra, d-ca kpt Nicolae Chiru (P.11c)
- 50 Eskadra, d-ca kpt Gheorghe Tifescu (P.11c)

**P.11B-L nr 25**  
(MKN)

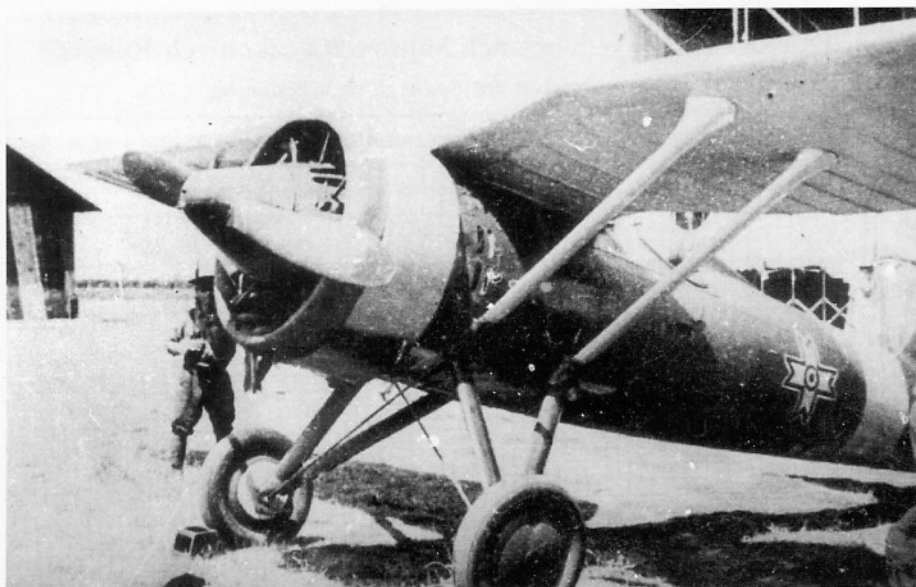
| <b>Samoloty P.11 w jednostkach bojowych i szkolnych Rumunii</b><br>(bez samolotów znajdujących się w remoncie) |            |            |            |            |            |            |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Wersja   | 22.06.1941 | 10.12.1941 | 31.08.1942 | 01.04.1943 | 01.02.1944 | 01.06.1944 |
| P.11a  | 10         | ?          | ?          | 4          | 4          | ?          |
| P.11b  | 34         | ?          | ?          | 24         | 22         | 17         |
| P.11c  | 29         | 26         | 26         | 25         | 18         | 16         |
| P.11f  | 80         | 52         | ?          | 39         | 39         | 19         |



P.11B-L nr 25 i 29 z czerwonymi pasami na skrzydłach i żółtym pasem na kadłubie. Malowanie stosowane od czerwca 1941. (MKN)

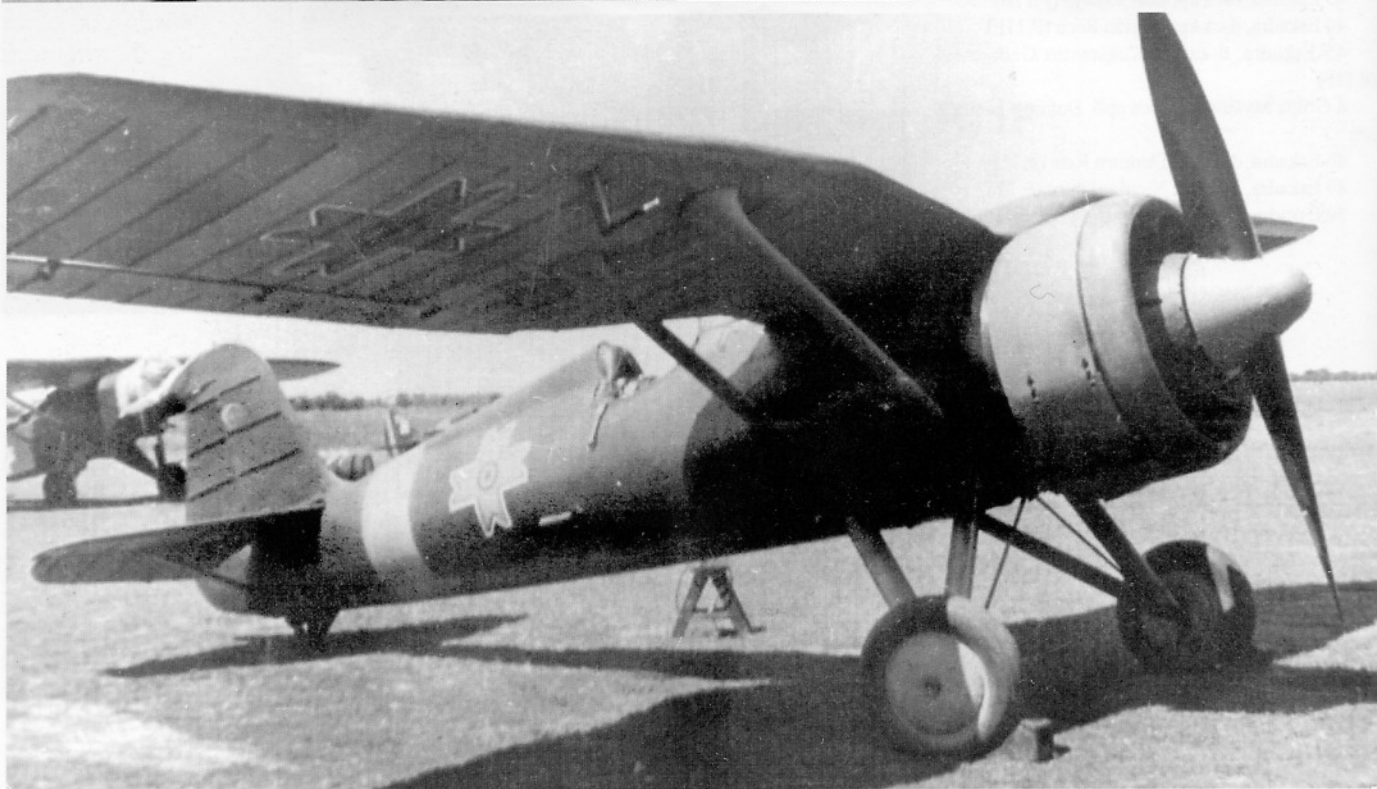


P.11B-L nr 6 z kamuflażem na skrzydłach kadłubie i usterzeniu i ze skróconą flagą na usterzeniu. Prawdopodobnie w 1945 r. (MKN)



Spośród 10 internowanych polskich P.11a, trzy były używane w eskadrach myśliwskich. Zdjęcie prawdopodobnie z 1943 r. (ZL)

Polski PZL P.11c przejęty przez lotnictwo rumuńskie. Na żółto pomalowane: kołpak śmigła, osłona silnika, tarcza koła, pas na kadłubie i końcówki skrzydeł. Spód kadłuba jasnoniebieski. Samolot na lotnisku Turnu Severin w 1943 r. służył do treningu. Na drugim planie Lublin R-XIHD. (DB)



Inne zdjęcie tego samego egzemplarza P.11c (MKN)



P.11c żółtym pasem na kadłubie i żółtą tarczą koła. Spód kadłuba jasnoniebieski (DB)

P.11c z żółtym kołpakiem śmigła, osłoną silnika, tarczą koła i pasem na kadłubie. Dół kadłuba jasnoniebieski (MKN)



P.11c malowane jak na zdjęciu poprzednim. Na śmigle rumuński znak fabryczny. Wszystkie szczeliny na osłonie karтеру silnika odślonięte. W 1943 w szkole pilotażu myśliwskiego. (DB)

P.11c z uszkodzonym podwoziem. Samolot z łaciatym kamuflażem. Na kadłubie nad uzbrojeniem osłona wałka napędu prądnicy z wlotem powietrza chłodzącego. Co druga szczelina na osłonie karteru silnika zastonięta. Na drugim planie Nardi FN305. (DB)



P.11c z łaciatym kamuflażem. Krzyże Michała na końcach skrzydeł. (MK)

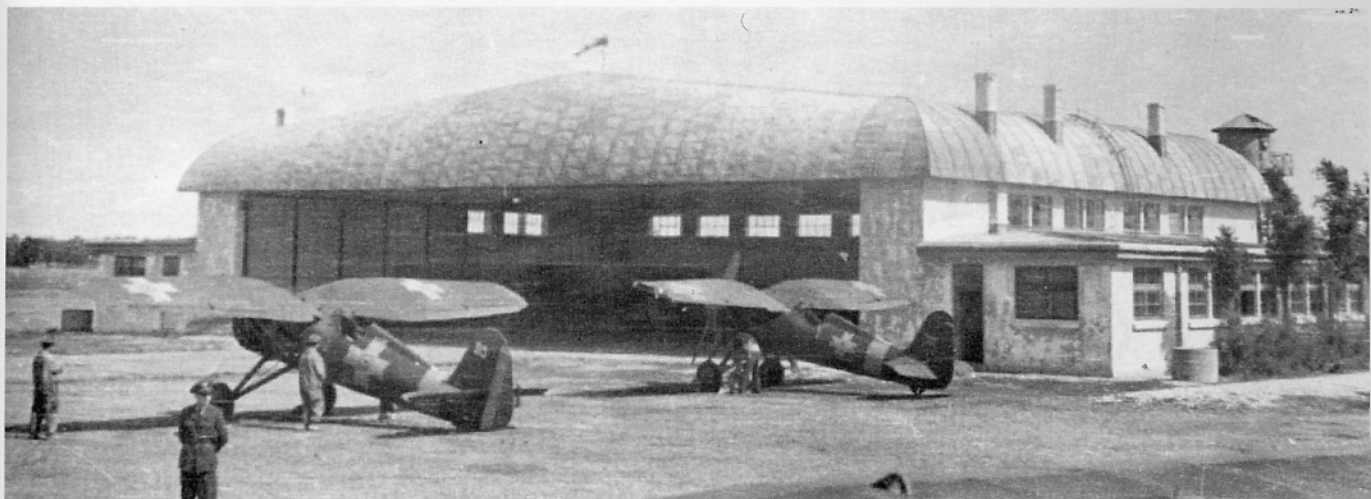


Cztery P.11c z żółtymi osłonami silników i tarczami kół. Na czwartym numer ewidencyjny na stateczniku. (MKN)

Rząd P.11c i jeden P.11B (MKN)







Dwa P.11c nr 315 i 311 używane w 49 Eskadrze Myśliwskiej, w 1942 r. na lotnisku Bukareszt-Baneasa. Samoloty mają różnej wielkości i różnie rozmieszczone znaki rozpoznawcze

(DB)

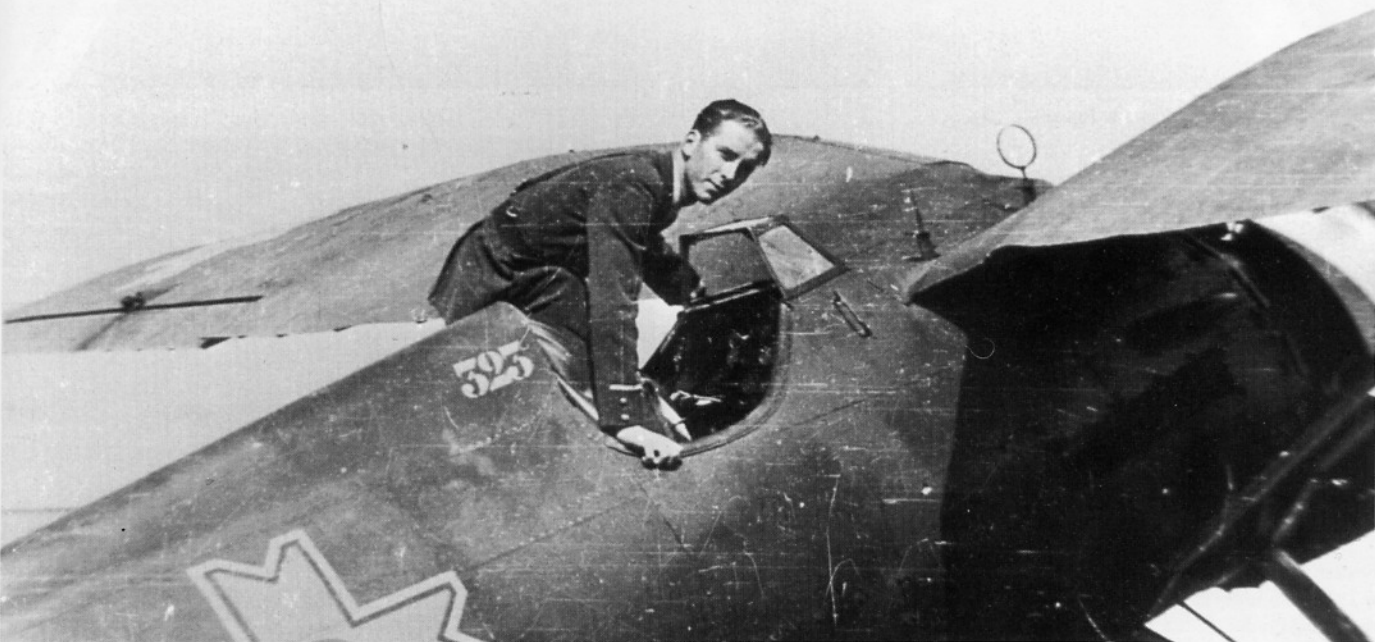


P.11c z numerem 317 na owiewce za kabiną

(MKN)

P.11c z numerem 325 na owiewce za kabiną

(MKN)

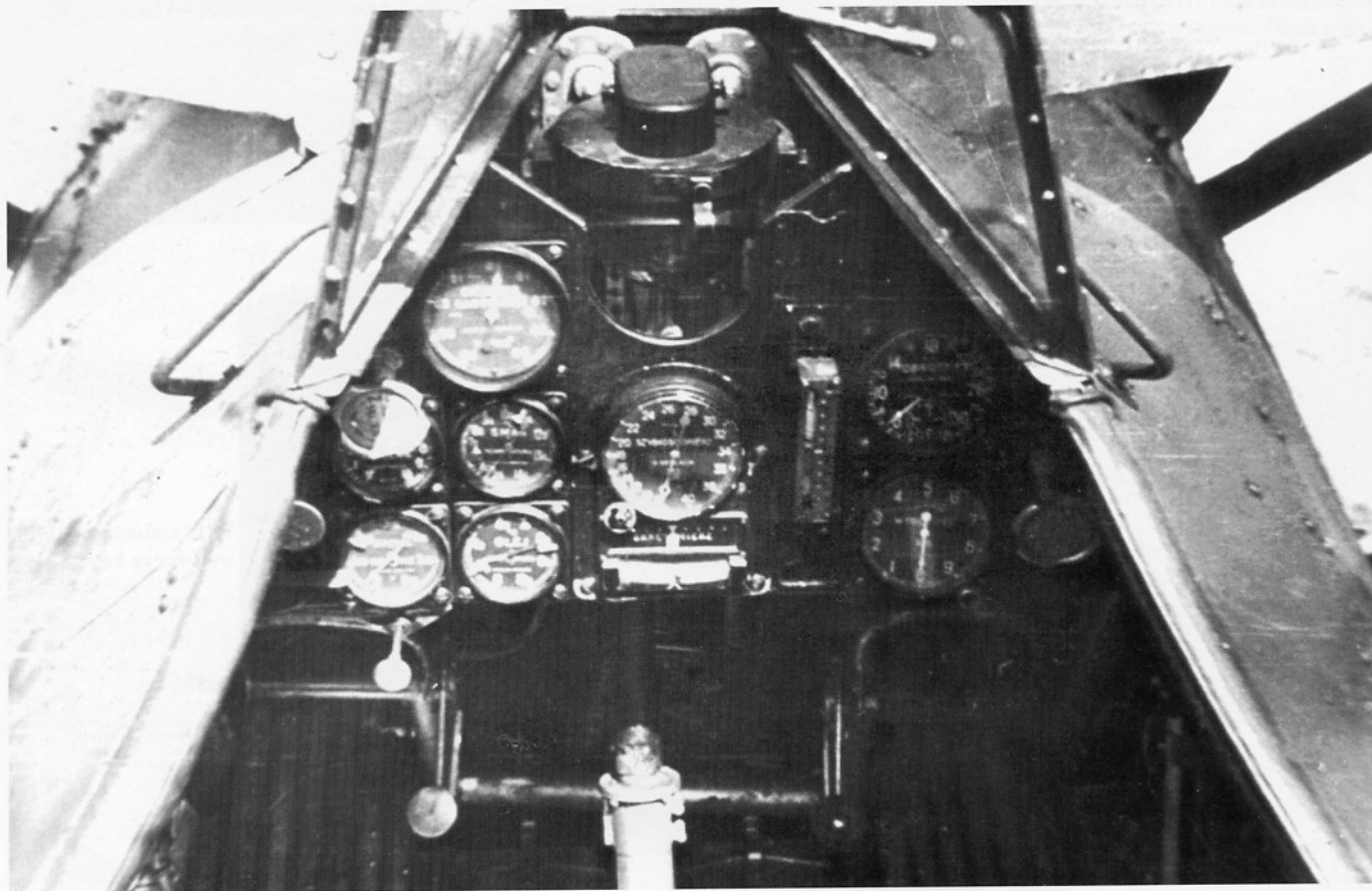




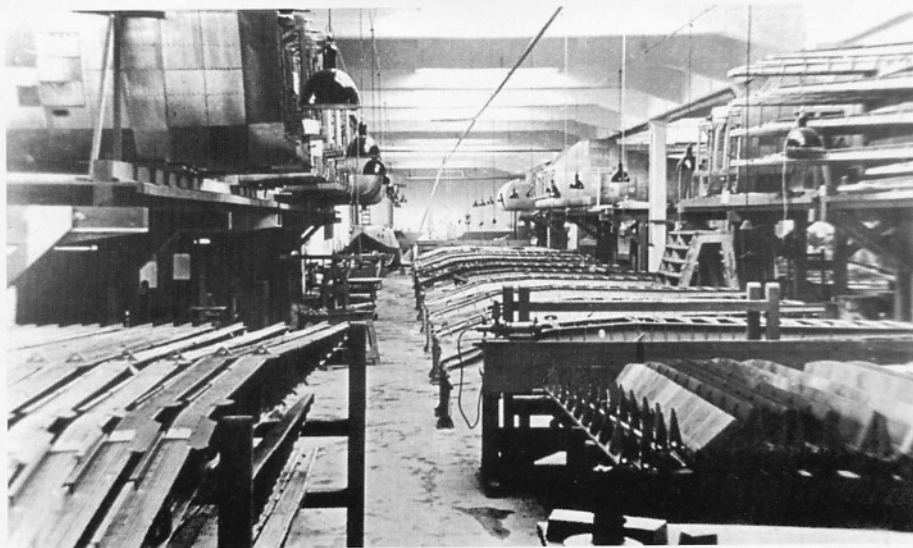
P.11c nr 319 (na tyle kadłuba) z wąskim żółtym pasem na kadłubie, podczas remontu w jesieni 1941 r. (DB)



Rumuńskiej produkcji IAR P.11F nr 54 (czerwony numer na usterzeniu) z malowaniem w czerwone pasy na skrzydłach i kadłubie z 1940 r. Jasnyniebieski kolor spodu kadłuba falisto łączy się z kolorem zielonym.



Kabina P.11c użytkowanego w Rumunii (MKN)



Produkcja P.11F w wytwórni IAR w Braşowie w 1937 r. Po lewej dźwigary skrzydeł, po prawej montaż skrzydeł (MKN)



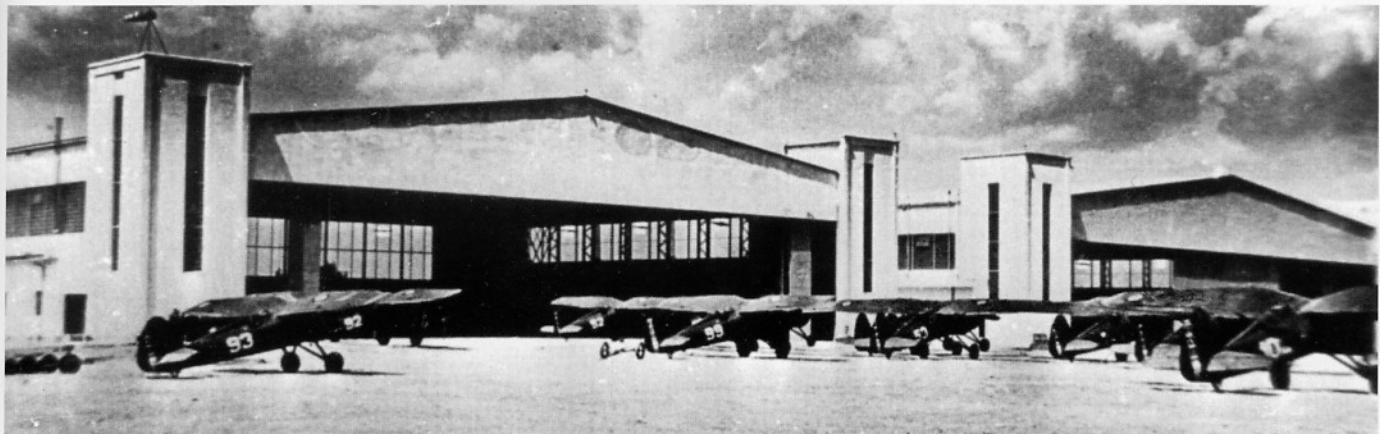
P.11F nr 57 z czerwonymi pasami na skrzydłach i kadłubie. Zima 1940/1941

(MKN)



P.11F na nartach w zimie 1940/41. Na skrzydłach i kadłubie czerwone pasy (ZL)

Samoloty P.11F przed wytwórnią IAR. Numery na kadłubie: 93, 92, 82, 99 i powyżej stu. Znaki na skrzydłach rozmieszczone niesymetrycznie (MKN)



P.11F nr 91. Zamalowany czerwony pas na kadłubie (pod znakiem rozpoznawczym), żółty pas w tyle kadłuba. Falista granica malowania spodu kadłuba na jasnoniebiesko. (MP)



P.11F nr 75 (na usterzeniu), żółty pas blisko kabiny. Besarabia, lipiec 1941. (DB)

(DB)

Wszystkie eskadry 3 Flotylli 22 czerwca 1941 r. posiadały 56 sprawnych samolotów PZL P.11F oraz 23 PZL P.11c i P.11a; 12 samolotów PZL P.11F i 5 PZL P.11c wymagało niewielkich napraw. Od końca czerwca 1941 r. eskadry 3 Flotylli wzięły czynny udział w ofensywie rumuńskiej w Besarabii a następnie w walkach o Odessę. Działyły z lotnisk Tecuci, Suczeawa, Kiszyniów i Tyraspol. 18 sierpnia 1941 r. , po 2 miesiącach walk, miały już tylko 24 sprawne PZL P.11F i 12 PZL P.11c. Do naprawy lub remontu trafiło 34 PZL P.11F oraz 14 PZL P.11c i P.11a. W miarę przesuwania się frontu na wschód pezetelki były coraz częściej wykorzystywane do bezpośrednich działań nad polem walki i wsparcia własnej piechoty. Do zwiększenia liczby lotów szturmowych, oprócz potrzeb operacyjnych, przyczynił się fakt stopniowego przezbrajania samolotów. Już od maja 1941 r. z płatowców PZL P.11F zaczęto usuwać karabiny maszynowe Browning FN, które były potrzebne do uzbrojenia produkowanych właśnie myśliwców IAR-80. Pozostawiono wyrzutniki bombowe do bomb 12 kg (identyczne jak w samolotach typu IAR-39). Planowano uzbrojenie w granatniki wyrzeliwujące granaty o masie 2-3 kg. Do końca 1941 r. proces usuwania k.m.-ów nie został zakończony, co pozwoliło pilotom latającym na pezetelkach na wykonywanie normalnych lotów myśliwskich.





Samochodowy transport uszkodzonego P.11F (KCh)

P.11F z czerwonym pasem na kadłubie i jasnoniebieskim spodem kadłuba. Na usterzeniu mały biały numer

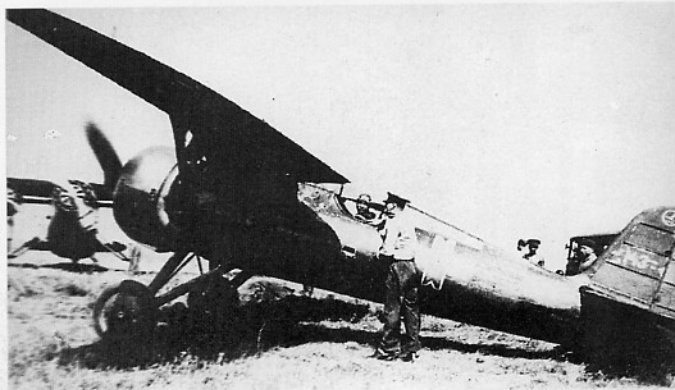
(KCh)



P.11F nr 143 z szerokim żółtym pasem na kadłubie, w 1941 r. Na drugim planie zarekwirowany polski trójsilnikowy Fokker F VII/3m-Wasp (MKN)

Pierwszy wyprodukowany w Rumunii P.11F nr 51 z dużym Krzyżem Michała, żółtym pasem na kadłubie, trójbarwną flagą na sterze i cienką czerwoną linią na skrzydle. Na lotnisku Turda w lipcu 1941.

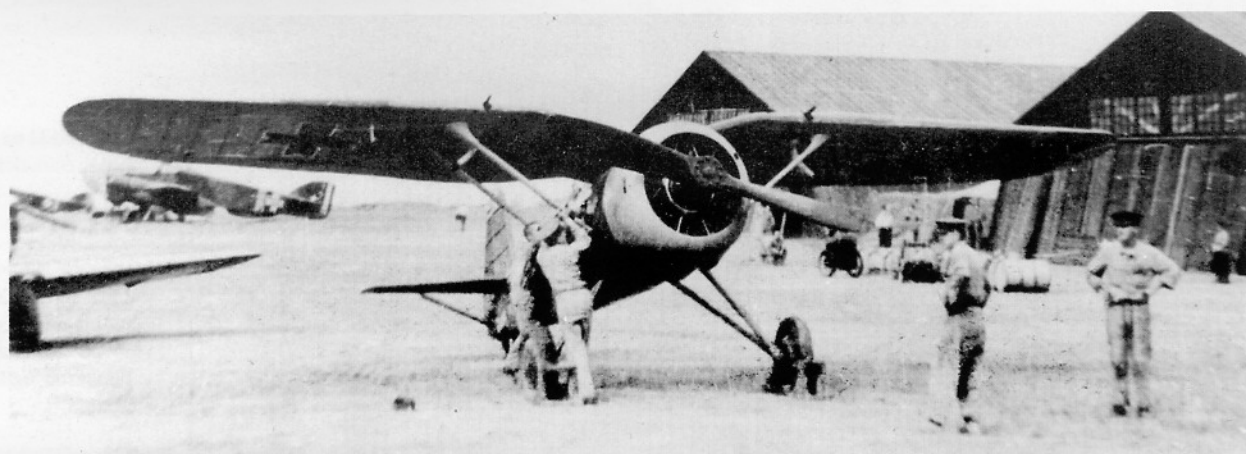
(DB)





P.11F z numerem 56 namalowanym na górze steru  
(MKN)

W 1942 r. osłony silników P.11F pomalowano na żółto. Samoloty ostaniały konwoje na Morzu Czarnym. W głębi Savoia SM79B. Lotnisko w Braszowie  
(MP)



Kabina P.11F  
(MKN)





P.11F nr 122 na nartach typu ICAR. Samolot bez uzbrojenia. (JK)

### Liczba P.11 w Rumunii

| Wersja  | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 | 1939 | 1940 | 1941 | 1942 | 1943 | 1944 | 1945 | Liczba użytych |
|---------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|----------------|
| P.11b   | 49   | ~46  | ~44  | ~42  | ~40  | ~38  | ~36  | 34   | ~29* | 24*  | 17*  | ~12  | 49             |
| P.11f   | -    | 1    | 1    | ~40  | 95   | ~90  | ~85  | 80   | 52*  | 39*  | 19*  | ~14  | 96             |
| P.11a   | -    | -    | -    | -    | -    | 10   | 10   | 10   | ~6*  | 4*   | 4*   | ~3   | 10             |
| P.11c   | -    | -    | -    | -    | -    | 33   | ~33  | 29   | 26*  | 25*  | 16*  | ~11  | 33             |
| Łącznie | 49   | 47   | 45   | 82   | 135  | 172  | 161  | 153  | 121* | 92*  | 56*  | ~40  | 188            |

Uwagi: ~ - oszacowana liczba przybliżona; \* - bez egzemplarzy w remoncie

P.11F nr 122 z bliska. Pod kadłubem mocowanie zaczepu do holowania rękawa. Widoczna belka z celownikiem. (DB)



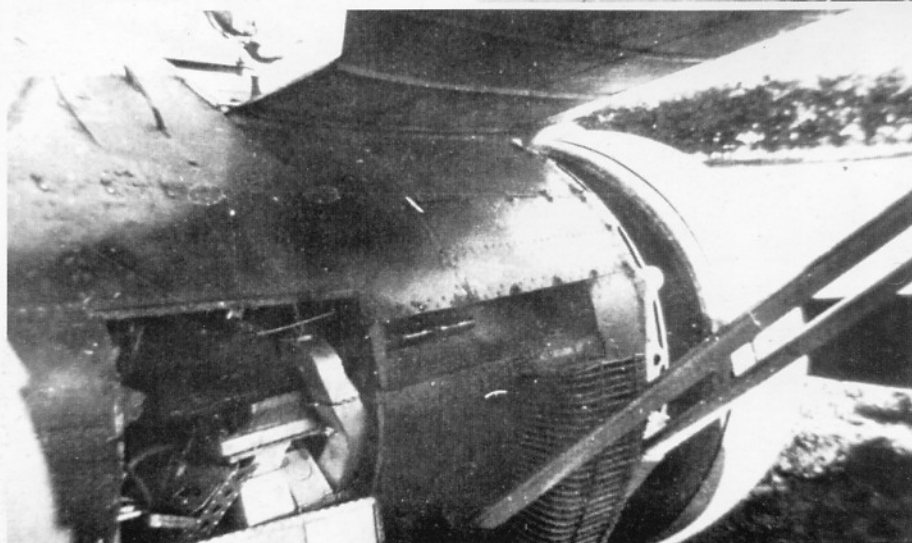


Ten sam samolot w widoku z przodu (MKN)

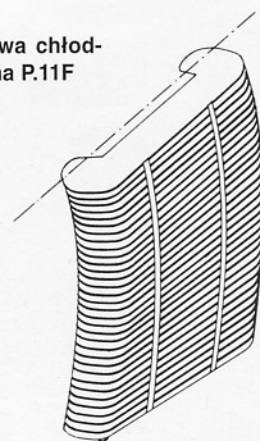
Kabina P.11F i celownik na belce (MKN)



Uzbrojenie i chłodnica P.11F (MKN)



32-żeberkowa chłodnica oleju na P.11F



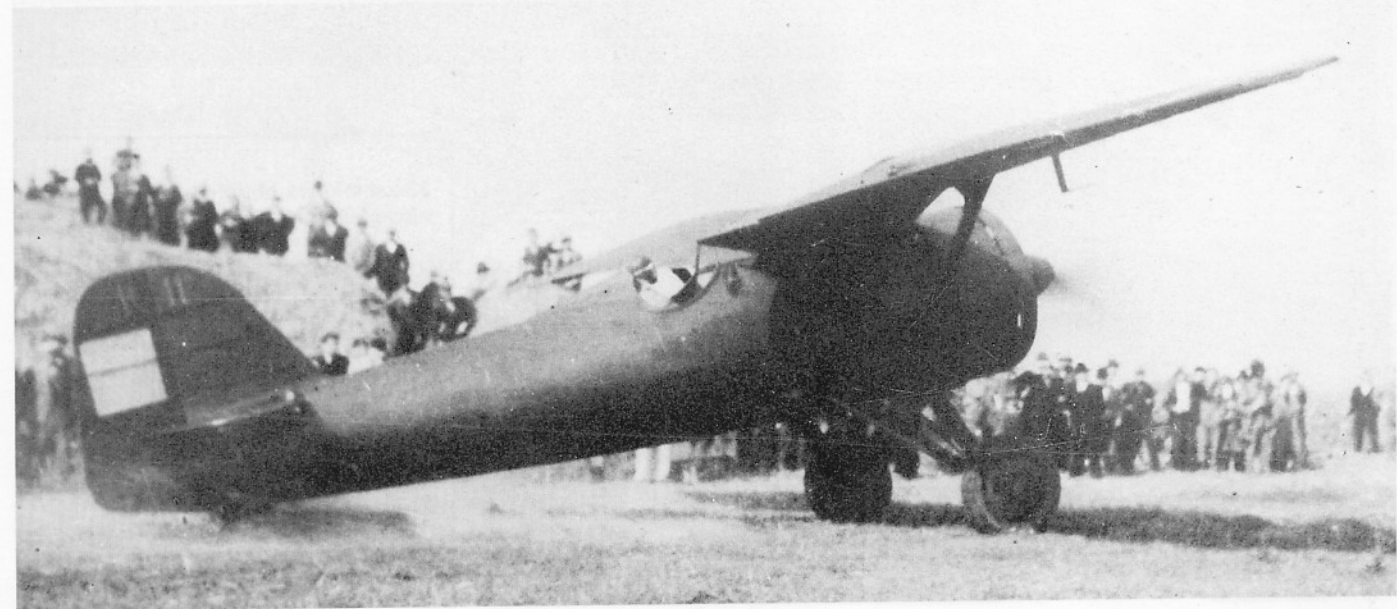


P.11F w kamuflażu z czerwonym numerem 121 i z trójbarwną flagą na sterze kierunku (MKN)



P.11F w malowaniu z okresu jesieni 1944 i wiosny 1945. Na skrzydłach znaki rozpoznawcze w formie kół, na sterze kierunku trójbarwna flaga i białe pasy na kadłubie i skrzydłach. Kamuflaż łaciaty (ZL)

Samolot P.11a na którym mjr. E. Wyrwicki z ppłk. M. Iżyckim przeleciał 23.09.1939 r. z Warszawy do Hajduböszörmény na Węgrzech. Samolot z zamalowanymi na biało szachownicami startuje do Debreczyna (TK)



Po zdobyciu Odessy, co nastąpiło 16 października 1941 r., wszystkie eskadry użytkujące samoloty PZL P.11 zostały wycofane z frontu w celu uzupełnienia i reorganizacji. Do tego momentu straty bojowe wyniosły 18 samolotów PZL P.11F i 2 P.11c. Samoloty te zostały w większości zestrzelone przez naziemną obronę przeciwlotniczą.<sup>27</sup>

Na początku 1942 r. 3 eskadry: 43, 44 i 50, podporządkowane Dowództwu Lotnictwa Morskiego, weszły ponownie do akcji, biorąc udział w osłonie konwojów morskich na Morzu Czarnym przed atakami rosyjskiego lotnictwa (z bazy w Sewastopolu) oraz okrętów podwodnych. Rumuńskie maszyny działały z lotnisk w Tyraspolu, Dalniku i Odessie (43 Eskadra), Jibrieni (44 Eskadra) oraz Akermanie (50 Eskadra). W tym czasie wycofane do Rumunii eskadry 45, 46 i 49-a spełniały rolę jednostek obrony przeciwlotniczej, przy czym 46 Eskadra broniła Bukaresztu (lotnisko Otopeni).

W połowie 1942 r. znajdująca się na froncie 3 Grupa Myśliwska (43, 44 i 50 Eskadra) została przebrojona w samoloty IAR-80. Wkrótce potem nowe myśliwce otrzymała też 4 Grupa Myśliwska (45, 46 i 49 Eskadra) przeznaczona do obrony terytorium Rumunii przed atakami nieprzyjacielskiego lotnictwa. Do chwili przebrojenia jednostki te straciły w walkach kolejnych 6 samolotów typu PZL P.11F, tak, że całkowite straty bojowe w 1941 i 1942 r. wyniosły 26 samolotów (24 P.11F i 2 P.11c). Po ostatecznym wycofaniu pozostałości z jednostek bojowych trafiły one do szkół lotniczych, gdzie używano ich do zaawansowanego treningu myśliwskiego aż do końca wojny. W pierwszych latach po wojnie, wobec znacznego ograniczenia liczebności sił lotniczych Rumunii jako byłego państwa satelickiego Niemiec, samoloty P.11 skasowano.

Na początku 1944 r., gdy Armia Radziecka dochodziła do granic Rumunii samoloty P.11, P.24 i PWS-26 uzbrojone w bomby użyto do działań szturmowych.

Rumuński pilot Marcel Jurce, znany później jako francuski konstruktor samolotów amatorskich, tak wspomina samolot PZL P.11:

<sup>27</sup> Radziecka artyleria plot. 28.6.1941 zestrzeliła samolot P.11c dowódcy 49 Eskadry kpt. N. Chiru, który dostał się do niewoli





Ten sam samolot po przejęciu przez węgierskie lotnictwo wojskowe - z namalowanymi znakami wojskowymi

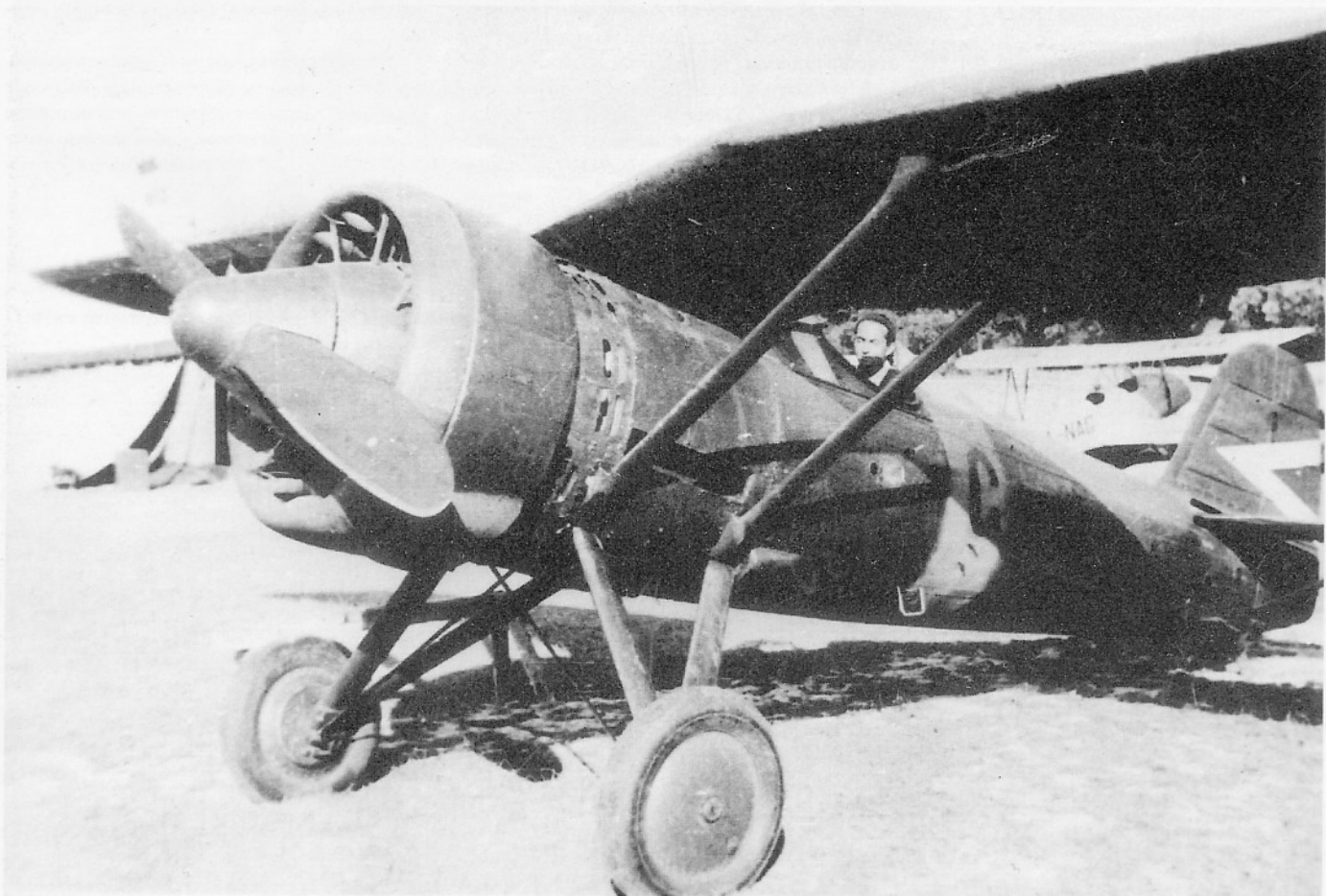
(PM)



Węgierski P.11a po namalowaniu na kadłubie numeru G.191 i żółtego pasa

(PM)

P.11a w tym samym malowaniu w widoku z przodu (PM)





Dwa celowniki kołowe na węgierskim P.11a nr G.191 (PM)

Ten sam P.11a z cywilną rejestracją HA-NBN używany w latach 1941-1944 przez Aeroklub Politechniki Budapesztańskiej. Samolot był czerwony z białą-kremowymi akcentami. Na tyle kadłuba żółty pas. (AG)

*Mój pierwszy kontakt z PZL P.11 przypada na wiosnę 1941. (...) 8 maja lecąc w szyku na P.11 uczestniczyłem w defiladzie podczas naszego święta państwowego (...).*

*Był to pierwszy myśliwiec jednomiejscowy, na którym latałem. Moim pierwszym wrażeniem było uczucie radości i bezpieczeństwa pod osłoną jego dużych skrzydeł i z dobrze osadzonymi w kabynie zamkami dwóch karabinów maszynowych, które można było ręcznie przeladować. W przeciwieństwie do tego, co powinno się myśleć, usytuowa-*

*nie i kształt płata było najlepsze, jakie można było osiągnąć dla samolotu myśliwskiego ze względu na widoczność we wszelkich kierunkach. Płat położony na poziomie oczu nie zasłaniał widoku, gdyż jego profil był tak cienki jak tylko było możliwe (...).*

*Pilotaż P.11 nie przedstawiał żadnego problemu. Samolot był bardzo stateczny. Startował praktycznie biorąc sam, z drążkiem w neutralu, przy niewielkim wysiłku kontrowania nogami. Lądowanie było trochę za delikatne. P.11 był dość subtelny i nie był wyposa-*





P.11a HA-NBN na lotnisku w Budapeszcie.

(PM)



Tablica przyrządów węgierskiego P.11a ze zmienioną busolą

(MKN)

Ten sam samolot. Widoczne białe znaki rejestracyjne pod skrzydłem. Na stateczniku znak aeroklubu

(MPM)



żony w klapki (w wersji P.11B). Precyzyjne lądowanie należało wykonać podchodząc ślizgami, wystarczał jeden skuteczny ślizg. (...) Podchodziło się na 120 km/h, na niedużym kącie schodzenia.

Przypominam sobie jak mieliśmy wykonać pętlę, przejść do lotu poziomego z prędkością przelotową, następnie wykręcić trzy becunki i przejść w pionowe wznoszenie. Mieliśmy obowiązek unikać nadmiernej prędkości, gdyż stery silnie twardniały ze wzrostem prędkości, wpraw w lotki, potem ster wysokości. Często posługiwaliśmy się, w tym ostatnim przypadku, trymerem (w P.11F), broniąc się przed czarną zasłoną przed oczami.

Na tym samolocie zapoznałem się z tym, co dziś nazywamy flatterem. Ćwiczyłem walkę z moim kolegą Jean Marinescu. Na wysokości 3000 m, chcąc mu uciec, rzuciłem mego PZL-a w „śmiertelną” piłę, trochę za zuchwało, jak na stary samolot w rękach myśliwca — ucznia. Przy około 470 km/h mój wierzchołek gwałtownie „wpadł w trwogę” — okazując to drganiem lotek i steru wysokości. Utrzymanie drążka sterowego w dłoni było dla mnie niemożliwe, gdyż bił w dosłownym znaczeniu tego słowa. Przy 500 km/h zakres prędkości krytycznej został przekroczony i mogłem naprawić swój błąd, ściągając drążek na siebie. Nos samolotu uniosł się w kierunku nieba, prędkość zaczęła się zmniejszać i znów byłem w trwodze przez kilka sekund, które wydawały mi się wiecznością. Pilotując dwoma palcami niepokoiła mnie myśl, że mogła ulec uszkodzeniu zasadnicza struktura samolotu i w każdym momencie może się on rozsypać. Lecz wszystko skończyło się dobrze i obiecałem sobie, że nie powtórzę tego doświadczenia.

## Węgry

Lotnictwo węgierskie posiadało 1 samolot typu P.11a, na którym 23 września 1939 r. przylecieli z Warszawy do Hajduböszörmény mjr. pil. Eugeniusz Wyrwicki z płk. Mateuszem Iżyckim. Samolot ten, z zamalowanymi szachownicami, został następnie przeprowadzony przez Wyrwickego do Debreczyna a potem na lotnisko Matyasföld w Budapeszcie, gdzie przejął go węgierskie lotnictwo wojskowe. Po oznaczeniu numerem ewidencyjnym G-191 był użytkowany jako maszyna treningowa. W tym też charakterze odbył turę objazdową po wszystkich jednostkach myśliwskich tak, że węgierscy piloci mogli się z nim dokładnie zapoznać.

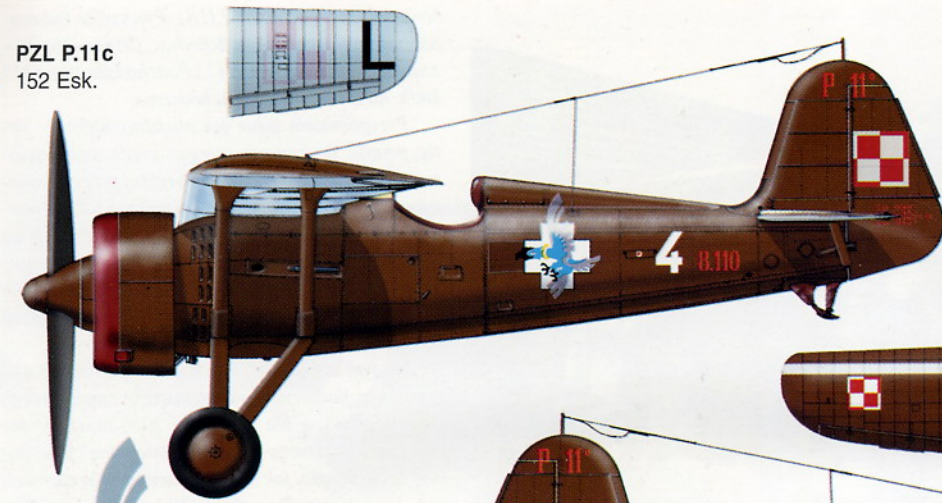
Latem 1940 r. samolot P.11a, podobnie jak i 2 użytkowane przez Węgrów samoloty RWD-8, został spisany ze stanu lotnictwa wojskowego i przekazano go lotniczej organizacji sportowej Lotniczy Fundusz Narodowy im. Mikłosa Horth'ego. Władze tej organizacji przydzieliły jedenastkę do Aeroklubu Politechniki Budapesztańskiej, gdzie przez 4 lata służyła do treningu pilotów oraz do holowania szybowców nosząc cywilne znaki HA-NBN. Samolot został zniszczony jesienią 1944 r. po wkroczeniu na terytorium Węgier armii sowieckiej.

## ZSRR

18 września 1939 r. na terytorium ZSRR przeleciał 1 samolot P.11 prowadzony przez ppor. Aleksandra Wróblewskiego z byłej 111 Eskadry. Samolot ten został poważnie uszkodzony podczas lądowania i najprawdopodobniej nie był naprawiony i użytkowany przez lotnictwo ZSRR.

Poza tą jedną maszyną Armia Czerwona przejęła na lądowiskach w południowo-wschodniej Polsce kilka uszkodzonych samolotów P.11, które nie zostały ewakuowane do Rumunii, a w 1940 r. także samolot znajdujący się na Łotwie.

PZL P.11c  
152 Esk.



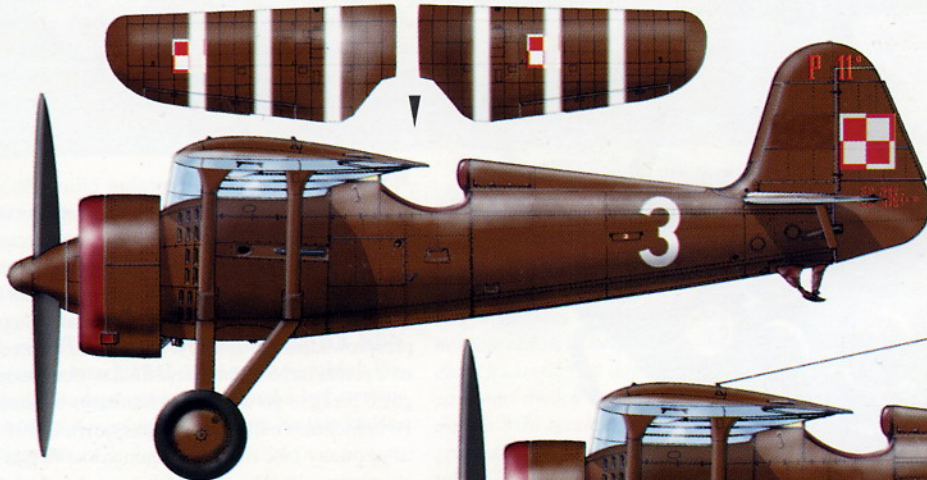
152



161

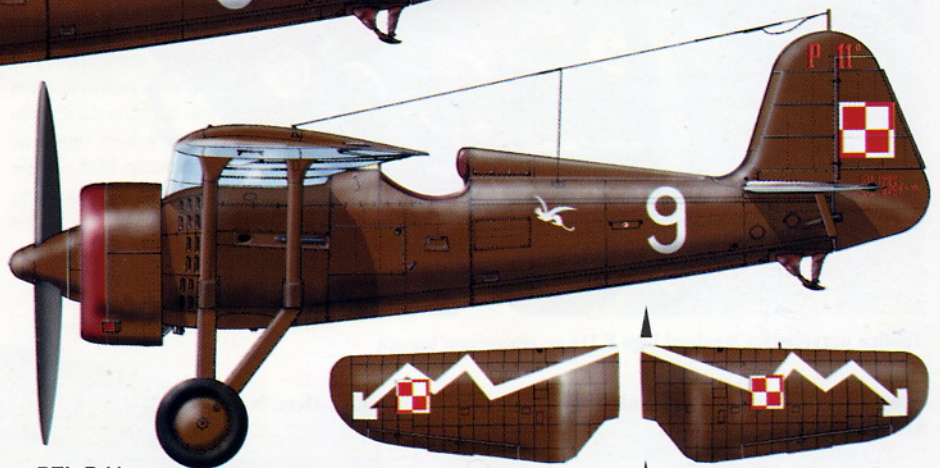


PZL P.11c  
161 Esk.  
ppor. J. Dzwonek

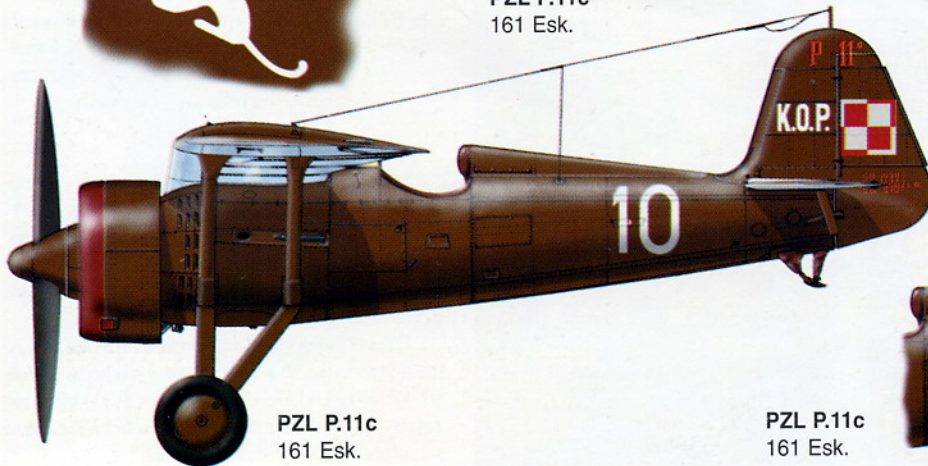


PZL P.11c  
161 Esk.

161 Esk.

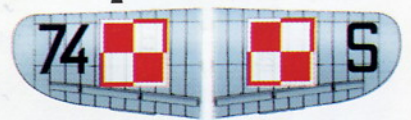


PZL P.11c  
161 Esk.

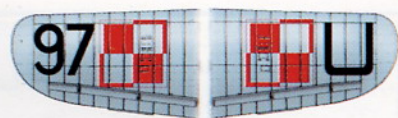
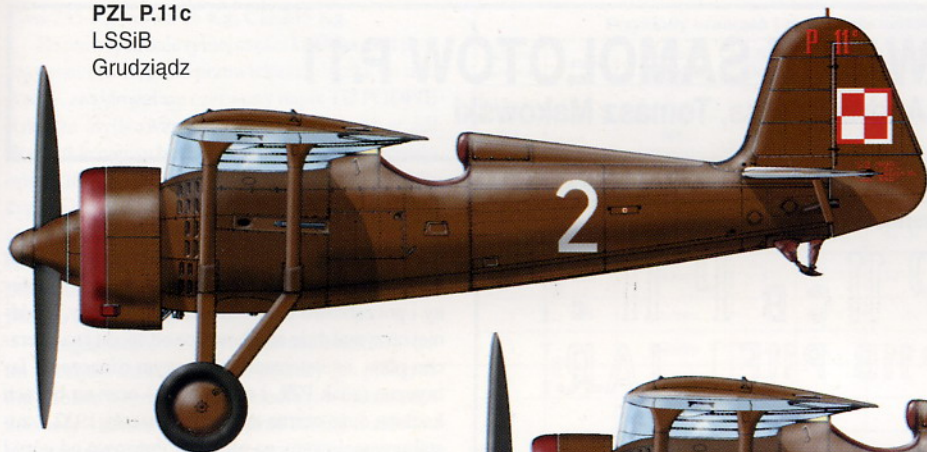


PZL P.11c  
161 Esk.

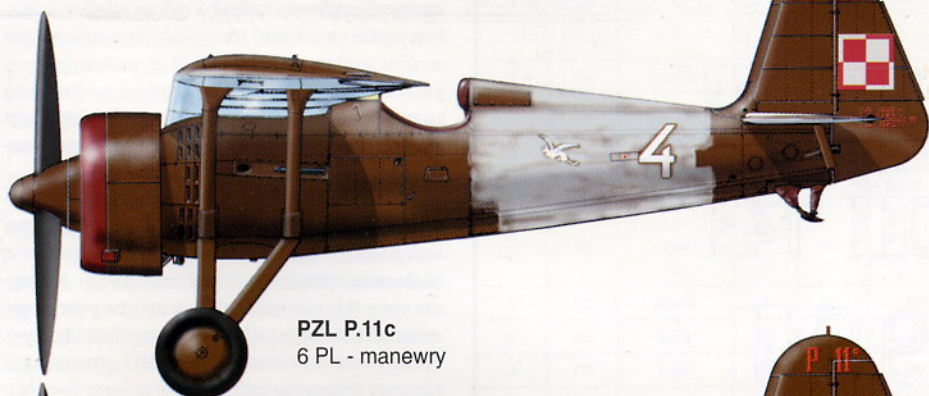
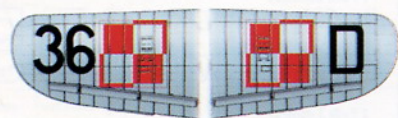
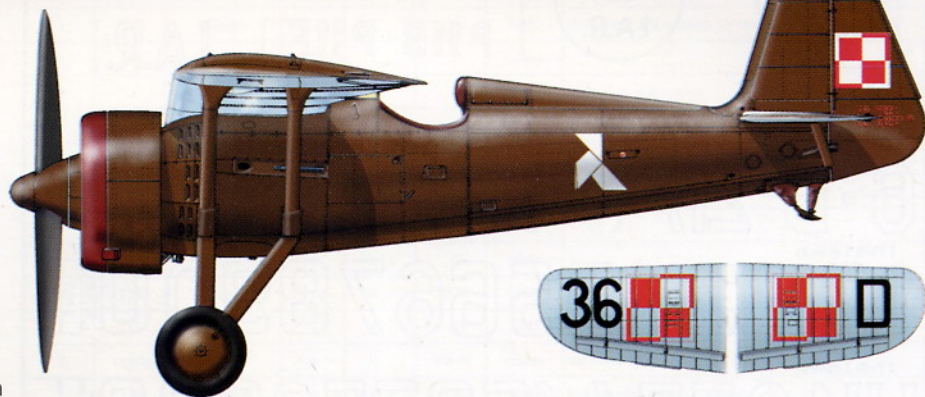
PZL P.11c  
161 Esk.



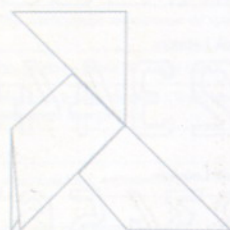
PZL P.11c  
LSSiB  
Grudziądz



PZL P.11c  
SPL Dęblin  
ppłk J. Bajan



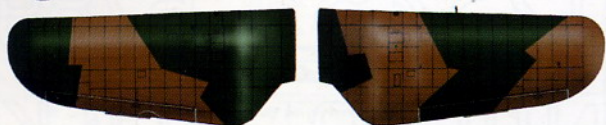
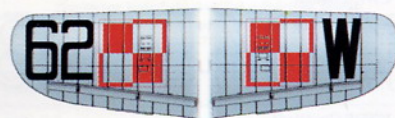
PZL P.11c  
6 PL - manewry



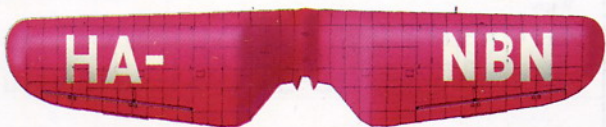
Godło osobiste  
ppłk. J. Bajana



PZL P.11c  
1 PL - 1939 r.



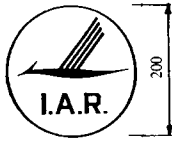
PZL P.11a  
Węgry, 1942 r.



# MALOWANIE SAMOLOTÓW P.11

Andrzej Glass, Tomasz Makowski

## Napisy i liternictwo



P 11 C B P 11 a c  
P 11 B P 11 F I I.A.R.

6-A

450

6-D 217

450

### Numery ewidencyjne

6D

1234567890

1 Pułk Lotniczy

1 2 2 3 4 5 5 6 6 7 8 9 0 0

K 500 S 950

2 Pułk Lotniczy

I III 1 2 3 3 4 4 5 6 7 7 8 8 9 0

K 500 S 740

3 Pułk Lotniczy

1 2 3 4 4 5 6 7 8 9 0

K 600 S 950

4 Pułk Lotniczy

1 2 3 4 5 6 7 8 9 0 14

K 300 S 900 K 350

6 Pułk Lotniczy

1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

K 500 S 950

CWL-1 Dęblin

1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

K 600 S 950

WSSiB Grudziądz

1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

K 600 S 950 K 800

### Oznaczenia pod skrzydłami

N P L S D T U K I E

1 PL 3 PL 5 PL 6 PL CWL-1 (SPL) 4 PL WSSiB 2 PL 2 PL

Rumunia

1 2 3 4 5 6 7 8 9 0 47

K 600 S 250 U 420 240

Uwagi:  
K - na kadłubie  
S - na skrzydłach  
U - na usterzeniu

Rumunia

1 2 3 4 4 5 6 7 8 9 0 1 2 3 7

K 600 S 500 U 500 450 250 100 200

Węgry

G.191 HA-NBN I HA-NBNT

K 300 S 700 K 500 S 400

## Malowanie P.11 w lotnictwie polskim

Pierwszy prototyp PZL P.11 był srebrny i nosił szachownice. Drugi prototyp P.11/II był także srebrny i początkowo nie nosił żadnych znaków, a później otrzymał duże szachownice od spodu i na wierzchu płata, na usterzeniu pionowym oznaczenia fabryczne (znak PZL i nazwa P.11) oraz na bokach kadłuba duże czarne znaki 6A. Jesienią 1932 r. został przemalowany na oliwkowobrazowo od góry i jasnoniebiesko od spodu oraz otrzymał szachownice od spodu i na wierzchu płata. Prototyp P.11/III początkowo był srebrny z dużymi szachownicami od spodu i na wierzchu płata oraz czarnymi znakami 6D na bokach kadłuba. Na zawody w Cleveland namalowano poniżej kabiny czarny numer 217. Po modyfikacji był pomalowany na oliwkowobrazowo od góry i jasnoniebiesko od spodu, nosił szachownice, a na bokach kadłuba nieduże czerwone znaki 6D z białą obwódką. Cztery prototyp P.11/IV początkowo był srebrny, a na Salon Paryski w 1934 r. otrzymał czerwony kołpak i osłonę silnika (z białym pasem na osłonie), zwężający się czerwony pas wzdłuż kadłuba i owiewek kół (z wąskim paseczkiem biegnącym w małej odległości od krawędzi pasa) oraz czerwone krawędzie natarcia i końcówki płata. Nie miał szachownic. Później otrzymał standardowe malowanie wojskowe.

Seryjne P.11a i P.11c były w wytwórni malowane następująco: najpierw cały płatowiec z zewnątrz i od wewnątrz był malowany na kolor srebrny farbą bezbarwną z zawiesiną pyłu aluminiowego. Następnie wszystkie powierzchnie zewnętrzne pokrywano mieszaną farbą nitro w kolorze brązowooliwkowym. Później dolne powierzchnie skrzydeł i usterzenia poziomego malowano farbą nitro w kolorze jasnoniebiesko-żółtym. Malowanie to uzupełniano znakami rozpoznawczymi i napisami eksploatacyjnymi.

Szachownice o wymiarach 1200x1200 mm na dolnych powierzchniach skrzydeł były rozmieszczone symetrycznie, malowano je tylko farbą czerwoną bez użycia białej, przy czym lamówki, które powinny być białe, obrzeżano cienką czerwoną linią o szerokości 10 mm. Znaki rozpoznawcze na górnej powierzchni skrzydeł miały wymiary 620x620 mm i rozmieszczone je asymetrycznie: lewy blisko końca płata, prawy blisko nasady lotki. Takie malowanie miało utrudnić celowanie w kadłub (silnik iabinę) samolotu. Często mylnie przedstawia się, że prawa szachownica była znacznie cofnięta do tyłu względem lewej; była ona lekko przesunięta do przodu, o 30-75 mm, różnie na poszczególnych egzemplarzach samolotów. Szachownice po obu stronach steru kierunku miały wymiary 460x460 mm. Na stateczniku pionowym po obu stronach były umieszczone znaki firmowe PZL w kolorze czerwonym (stylizowany ptak w kole o średnicy 150 mm) był zawsze skierowany dziobem w kierunku lotu), na stateczniku pionowym i częściowo na sterze kierunku znajdował się duży napis P.11c wysokości 200 mm w kolorze czerwonym.

Na dole po obu stronach steru kierunku P.11c znajdowały się czerwone napisy określające ciężar ogólny, własny, paliwa i użyteczny za pomocą skrótów: CO 1629 Kg, CW 1124 Kg, CP 260 Kg, ben-

zyna 235 Kg, oliwa 25 Kg, CU 245 Kg.

Po prawej stronie tylnej części kadłuba, nad przedlotowym otworem do przewlekania drążka do unoszenia, znajdował się czerwony napis TU PODPIERAĆ ze stylizowaną strzałką skierowaną w dół. Wszystkie napisy były wykonywane według szablonów, krój liter w każdym z nich był inny. Na pokrywcę schowka apteczki z lewej strony kadłuba był czerwony krzyż w białym kole o średnicy 60 mm, ramiona krzyża kończyły się fragmentami łuków wyprowadzonych z tego samego punktu co promień białego koła.

Śmigła samolotów były czarne, kolektory spalin początkowo koloru stali, później (po przegrzaniu) fioletowobrazowe i po niedługim czasie użytkowania - koloru rdzy. Wnętrze kabiny malowano na jasnoniebiesko, jasnozielono lub pozostawiano w kolorze srebrnym.

Standartowe malowanie wytwórcy uzupełniano numerem ewidencyjnym samolotu (nadawanym w składnicy wojskowej) w kolorze czarnym lub czerwonym, a w 2 Pułku Lotniczym - często białym. Numer ten nanoszono z lewej strony tylnej części kadłuba cyframi o wysokości 200 mm.

Podczas eksploatacji barwy błakły wskutek oddziaływań atmosferycznych, po kilku latach dochodziło zazwyczaj do nadwężenia powłoki farby brązowooliwkowej i zachodziła konieczność odnowienia malowania. Nowa warstwa farby najczęściej różniła się nieco odcieniem od malowania fabrycznego, choć niewątpliwie starano się zachować te same proporcje składników barwnych. Podobnie było z farbą jasnoniebiesko-białą. Niektóre samoloty otrzymały podczas remontów szachownice z białymi polami od spodu płata.

W eskadrach samoloty otrzymywały numery kolejne na bokach kadłuba; na ogół były to liczby od 1 do 10, czasem 11 i 12. Wyjątkowo w 4 Pułku Lotniczym w Toruniu w 1935 r. wprowadzono numerację od 52 do 72. W 2 i 4 Pułku Lotniczym stosowano cyfry rzymskie I, II, III dla samolotów dowódców eskadr.

Samoloty dowódców dywizjonów (liczących 2 eskadry myśliwskie) w 1 i 6 Pułku Lotniczym były oznaczane białym poprzecznym pasem na tylnej części kadłuba i błyskawicami na wierzchu płata. W 4 Pułku Lotniczym samolot dowódcy dywizjonu miał biało-czerwono-biały pas na wierzchu płata.

W 113 Eskadrze samolot dowódcy eskadry miał dwa białe pasy na wierzchu płata i pas na tylnej części kadłuba.

W 1 Pułku Lotniczym samoloty dowódców kluczy miały biały pas na lewym skrzydle lub obu skrzydłach i taki sam pas na usterzeniu pionowym. Stosowano także malowanie jasnym kolorem tarcz kół samolotów dowódców kluczy.

W 2 Pułku Lotniczym na tylnej części kadłuba malowano dwa równoległe skośne pasy jasnoniebieskie szerokości 102 mm z odstępem między nimi 16 mm, a na wierzchu płata jasnoniebieskie pasy szerokości 195 mm tworzące klin - jak np. na egz. nr ewid. 8.63 z numerem bocznym 2. (Egzemplarz w Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie)

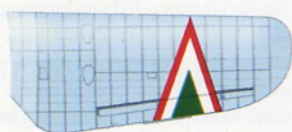
Samolot oficera taktycznego III/6 Dyonu miał po trzy białe pasy w poprzek wierzchu każdego skrzydła. Niektóre samoloty 161 Eskadry miały błyskawice na wierzchu skrzydeł lub białe pasy biegnące skośnie od wiatrochronu do krawędzi natarcia i wzdłuż płata.

W 1 i 4 Pułku Lotniczym malowano na samolotach dowódców eskadr skośny biały pas biegnący od zagłówka pilota do płozy ogonowej, a w 1 Pułku

### Przykłady oznaczeń i malowania samolotów P.11a i P.11c w lotnictwie polskim

| Pułk lub szkoła | Eskadra | Godło na kadłubie | Nr boczny | Nr ewid. | Nr wywoł.             | Kolor nr wywoł. | Pasy barwne, uwagi, pilot   |
|-----------------|---------|-------------------|-----------|----------|-----------------------|-----------------|---|
| P.11a           |         |                   |           |          |                       |                 |   |
| SPL             | -       | SPL               | ...       | 7...     | ...-D                 | biały           | skrzydło husarskie za kabiną, mjr. J. Kępiński  |
| 1               | 111     | kosy              | 1         | 7.27     | ...-N                 | biały           | KOP w 1936. kpt. G. Sidorowicz  |
| 1               | 111     | kosy              | 3         | 7.22     | ...-N                 | biały           | KOP w 1936. por. J. Palusiński  |
| 1               | 112     | kogut             | 7         | 7.47     | 58 -N                 | biały           |   |
| 1               | 113     | puchacz           | 2         | 7.23     | 62 -N                 | biały           | białe tarcze kół, dwa białe paski z wierzchu prawego skrzydła, pas na usterzeniu                |
| 1               | 113     | puchacz           | 4         | 7.14     | ...-N                 | biały           | biały pas z wierzchu prawego skrzydła   |
| 1               | 114     | jaskółka          | 1         | 7...     | ...-N                 | biały           | biały pas z lewej strony usterzenia i biała tarcza koła   |
| 6               | 161     | gronostaj         | 5         | 7...     | ...-S                 | czarny          |   |
| ?               | ...     | -                 | ...       | 7...     |                       |                 | białe T na stateczniku  |
| P.11c           |         |                   |           |          |                       |                 |   |
| ITL             | -       | -                 | -         | 8...     |                       |                 | biały ster kierunku   |
| 1               | CET     | -                 | -         | 8.129    | -                     | -               | biało-czerwono-biały pas na kadłubie, gen. L. Rayski  |
| 1               | 111     | kosy              | 5         | 8...     | 45-N                  | biały           |   |
| 1               | 112     | kogut             | 1         | 8.14     | ...-N                 | biały           |   |
| 1               | 112     | kogut             | 8 (?)     | 8...     | 57-N                  | biały           |   |
| 1               | 112     | kogut             | -         | 8...     | ...-N                 | biały           | biały skośny pas na kadłubie  |
| 1               | 112(?)  | -                 | 4         | 8...     | 804-N                 | czarny          | wrzesień 1939   |
| 1               | 113     | puchacz           | -         | 8...     | ...-N                 | biały           | biały skośny pas na kadłubie  |
| 1               | 113     | puchacz           | 10        | 8.70     | 170-N                 | czarny          | biały pas z wierzchu prawego skrzydła i z prawej strony usterzenia ppor. H. Dudwał              |
| 1               | 113 (?) | -                 | -         | 8...     | 935-N                 | czarny          | wrzesień 1939, szachownice zamalowane od spodu skrzydeł   |
| 1               | 114     | jaskółka          | 1         | 8...     | ...-N                 | biały           | biała owiewka za głową pilota. W. Gnyś (sen.)   |
| 1               | 114     | jaskółka          | 2         | 8...     | 72-N                  | biały           | biały pas z wierzchu lewego skrzydła i lewej strony usterzenia, biał tarcza lewego koła         |
| 1               | 114     | jaskółka          | 5         | 8.52.    | (?)77-N               | biały           |   |
| 1               |         |                   | 3         | 8...     | 62-W                  | czarny          | łaty khaki i ciemnozielone, wrzesień 1939   |
| 2               | 121     | strzała           | 2         | 8.63     | 39-K (wcześniej 39-E) | czarny          | jasnoniebieskie pasy na wierzchu skrzydeł i kadłubie. por. W. Król                              |
| 2               | 121     | strzała           | 5         | 8...     | ...-K                 | czarny          | por. W. Gnyś (jr.)  |
| 2               | 122     | konik             | 10        | 8...     | ...-K                 | czarny          |   |
| 2               | 122     | konik             | II        | 8...     | ...-K                 | czarny          |   |
| 3               | 131     | kruk              | 11        | 8...     | 48-P                  | biały           |   |
| 3               | 131     | ...               | 6         | 8...     | ...-P                 | biały           | czerwone końcówki skrzydeł oddzielone białym paskiem, czerwony pas na kadłubie. por. W. Gedymin |
| 3               | 132     | kruk              | 9         | 8...     | 57-P                  | biały           |   |
| 3               | 132     | kruk              | 10        | 8.140    | ...-P                 | biały           |   |
| 3               | 132 (?) | kruk              | -         | 8...     | 54-P                  | biały           |   |
| 4               | -       | gryf              | -         | 8...     | ...-T                 | czarny          | ppłk. B. Stachof, odwrotne rozmieszczenie szachownic na płacie                                  |
| 4               | 141     | kaczka            | 55        | 8...     | 504-T                 | czarny          | wrzesień 1939 - od spodu płata zamalowane szachownice   |
| 4               | 141     | kaczka            | 57        | 8...     | 506-T (?)             | czarny          | 1 przed kabiną  |
| 4               | 141     | kaczka            | 61        | 8...     | 610-T                 | czarny          | biały pas na kadłubie   |
| 4               | 142     | kaczka            | 65        | 8.25     | 65-T                  | czarny          | biały szczyt usterzenia   |
| 4               | 142     | kaczka            | 66        | 8...     | 66-T (?)              | czarny          | ppor. S. Skalski  |
| 4               | 142     | kaczka            | 68        | 8.68     | 68-T                  | czarny          |   |
| 4               | 142     | kaczka            | 69        | 8.92     | 69-T                  | czarny          |   |
| 5               | 152     | kondor            | 4         | 8.110    | ...-L                 | czarny          |   |
| 6               | 161     | -                 | 3         | 8...     | ...-S                 | czarny          | poprzeczne białe pasy na wierzchu płata   |
| 6               | 161     | indyk             | 4         | 8...     | ...-S                 | czarny          | K.O.P., białe pasy na wierzchu płata. ppor. J. Dzwonek  |
| 6               | 161     | -                 | 6         | 8...     | ...-S                 | czarny          | K.O.P., białe pasy na wierzchu płata  |
| 6               | 161     | gronostaj         | 9         | 8...     | 74 -S                 | czarny          |   |
| 6               | 161     | -                 | 10        | 8...     | ...-S                 | czarny          | K.O.P., białe błyskawice na wierzchu płata  |
| 6               | 161     | gronostaj         | -         | 8...     | ...-S                 | czarny          | biały pas na kadłubie   |
| SPL             | -       | konik             | -         | 8...     | 36-D                  | czarny          | ppłk. J. Bajan  |
| LSSiB           | -       | -                 | 2         | 8...     | 97-U                  | czarny          |   |
| LSSiB           | -       | -                 | 3         | 8...     | 98-U                  | czarny          |   |

PZL P.11a  
1941



PZL P.11a  
1942



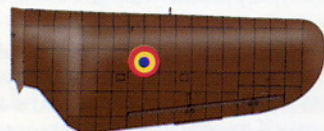
P 11a



PZL P.11b-K  
1935



P 11b



PZL P.11b-L  
1942

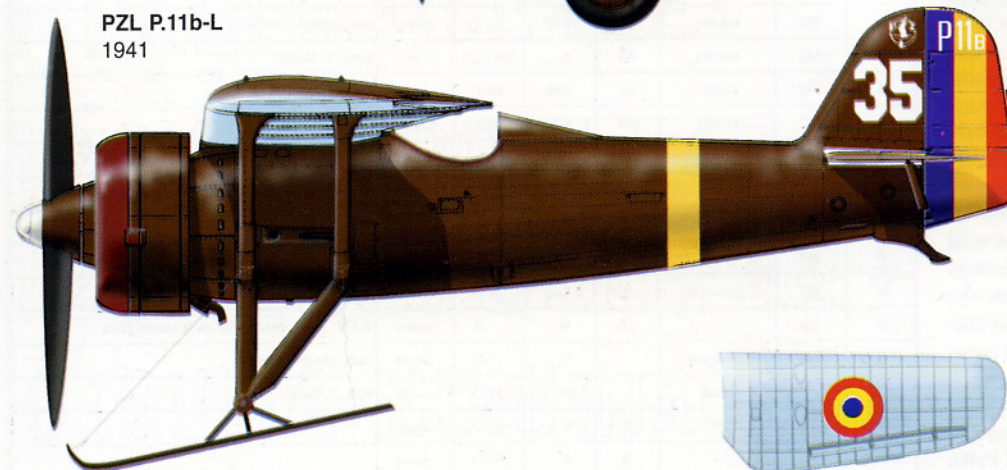


P 11B

25

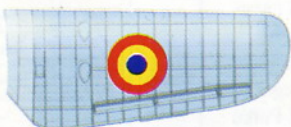


PZL P.11b-L  
1941

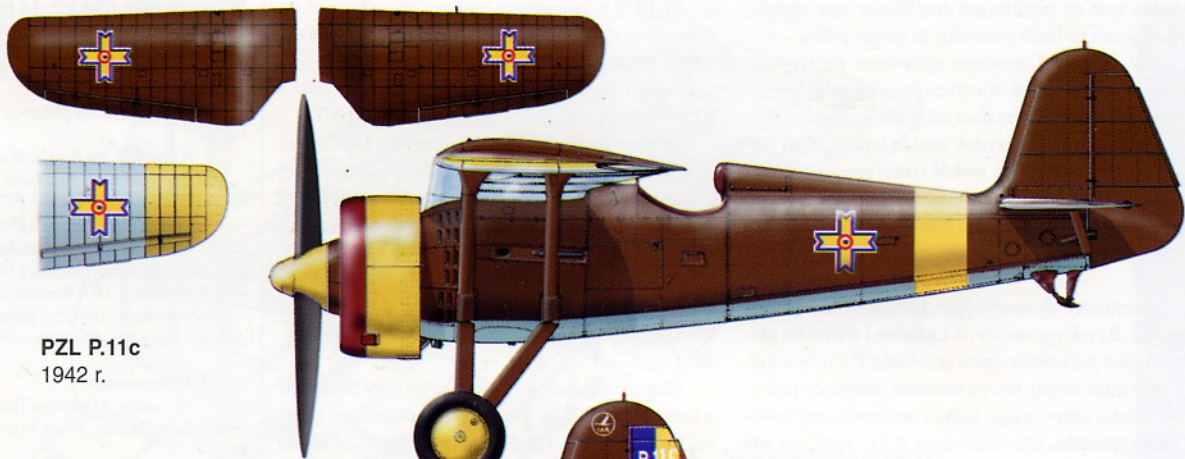


P 11b

35



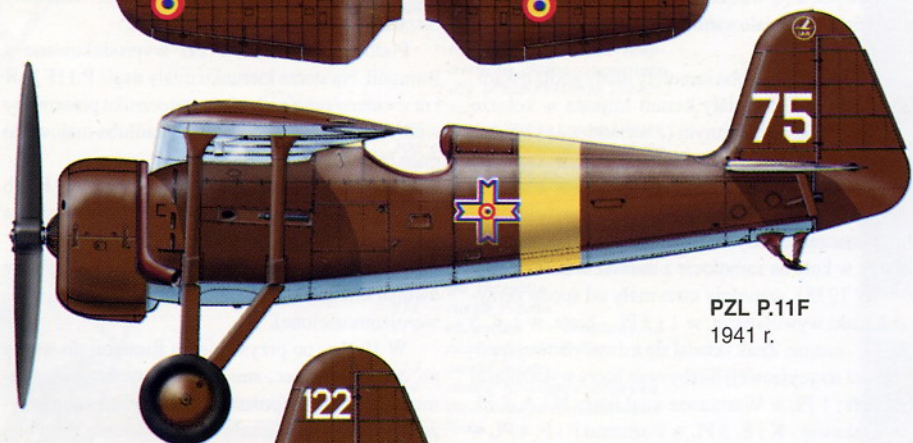




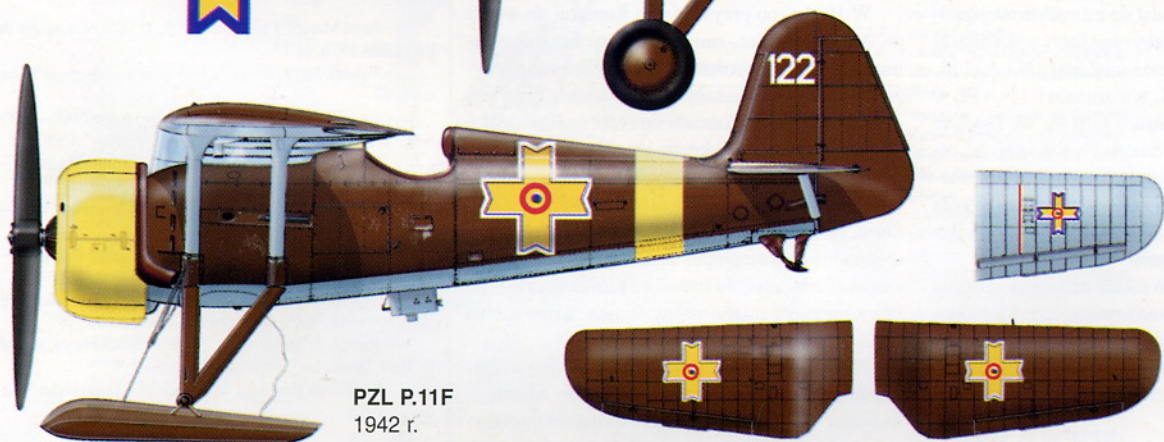
PZL P.11c  
1942 r.



PZL P.11F  
1939 r.



PZL P.11F  
1941 r.



PZL P.11F  
1942 r.



PZL P.11F  
1945 r.

Lotniczym na samolotach dowódców dywizjonów malowano na biało owiewkę za głową pilota.

W 1 Pułku Lotniczym malowano pojedynczy biały pas w poprzek wierzchu prawego skrzydła, a w 3 Pułku Lotniczym dwa takie pasy, a także czerwone końcówki skrzydeł, oddzielone białym paskiem i czerwony pas wokół tylnej części kadłuba (samolot por. pil. W. Gedymina). Podczas manewrów malowano niektórym samolotom tył kadłuba i usterzenie wapnem na biało, np. w 6 Pułku Lotniczym.

Samoloty dyspozycyjne Dowódcy Lotnictwa gen. L. Rayskiego miały na kadłubie i wierzchu płata skośne pasy biało-czerwono-białe. P.11c nr ewid. 8.129 miał skośny pas na kadłubie, biegnący powyżej znaku czerwonego krzyża wskazującego położenie apteczki, natomiast inny P.11c miał ten pas nieco niżej, znak apteczki znajdował się więc na czerwonym pasie.

Samolot dyspozycyjny P.11a Szefa Wyzkoleń Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie mjr pil. J. Kępińskiego miał na owiewce za kabiną namalowane skrzydło husarskie, zaś na boku kadłuba godło SPL.

W latach 1937-1939 samoloty PZL P.11c oddelegowane do klucza Korpusu Ochrony Pogranicza w Sarnach nosiły białe litery KOP na stateczniku pionowym, a na wierzchu skrzydeł białe błyskawice. Znaki te zamalowano w ostatnich dniach sierpnia 1939 r.

Na bokach kadłuba samoloty miały godła eskadr. Godła te w 1 PL miały kształt trójkąta w kolorze białym lub jasnoniebieskim (z wyjątkiem 111 Eskadry), w 2 PL nie miały tła, w 3 PL - w kształcie rombu, w 4 PL - pięciokąta, w 5 PL - w kształcie krzyża, a w 6 PL nie miały tła. Wyjątkowo malowano oznaczenia indywidualne pilotów, np. w 6 PL indyk w kole na samolocie z numerem bocznym 4.

W 1935 r. samoloty otrzymały od spodu skrzydeł znaki wywoławcze: w 1 i 3 PL - białe, w 2, 4, 5 i 6 PL - czarne. Znak składał się z dwucyfrowej (później też trzycyfrowej) liczby oraz litery wskazującej na pułk: 1 PL w Warszawie miał litery N i A, 2 PL w Krakowie - K i E, 3 PL w Poznaniu P i F, 4 PL w Toruniu - T, 5 PL w Lidzie - L, 6 PL we Lwowie (lotnisko Skniów) - S, Szkoła Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie - D, Szkoła Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu a następnie Wyższa Szkoła Myśliwska w Uleżu - U, a Szkoła Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Radomiu - R.

Samoloty należące do eskadr treningowych przy pułkach miały namalowaną na stateczniku pionowym literę T, zaś należące do Centralnej Eskadry Treningowej w Warszawie - litery cT.

W lecie 1935 r. wprowadzono następujące numery wywoławcze:

- w 1 PL: 111 Esk. od 40-N do 49-N, 112 Esk. od 50-N do 59-N, 113 Esk. od 62-N do 71-N (dowódca dywizjonu miał nr 60-N a oficer taktyczny 61-N), w 2 PL: 121 Esk. prawdopodobnie od 20-K do 29-K, 122. Esk. od 30-K do 39-K,

- w 3 PL: 131 Esk. prawdopodobnie od 40-P do 49-P, 132 Esk. od 50-P do 59-P,

- w 4 PL: 141 Esk. początkowo od 21-T do 30-T, później od 52-T do 61-T, 142 Esk. początkowo od 31-T do 40-T, później od 62-T do 66-T i od 69-T do 72-T (dowódca dywizjonu myśliwskiego 68-T, oficer taktyczny 67-T),

- w 5 PL: 152 Esk. prawdopodobnie od 60-L do 69-L,

- w 6 PL: 161 Esk. prawdopodobnie od 70-S do 79-S.

W 1939 r. zmieniono numery wywoławcze na trzycyfrowe. Brak jest informacji źródłowych na ten temat, znane są tylko pojedyncze przykłady: ze 112 Esk. - 804-N, ze 113 Esk. - 170-N, ze 114 Esk. - 935-N oraz ze 141 Esk. - 504-T, 508-T i 610-T.

Jeden samolot P.11c przekazany do Dęblina ze 122 Eskadry 2 PL w Krakowie zachował godło tej eskadry, choć otrzymał znaki wywoławcze SPL pod skrzydłami. Był to prawdopodobnie samolot mjr J. Bajana.

Około 5 września 1939 r. w wielu eskadrach zamalowano numery oraz godła. W niektórych zamalowano szachownice od spodu lub z wierzchu skrzydeł.

Istnieją zdjęcia P.11c zdobytego przez Niemców z kamuflażem w łaty dwubarwne z łamanymi liniami podziału barw i literą W pod płatem - o której stosowaniu brak informacji w polskim systemie oznaczeń (może ITL?).

### Malowanie P.11 w lotnictwie rumuńskim

P.11b malowane były od góry na oliwkowozielono a od spodu na jasnoniebiesko. Na skrzydłach z wierzchu (rozmeszczone niesymetrycznie) i od spodu były malowane rumuńskie znaki rozpoznawcze (koncentryczne koła niebiesko-żółto-czerwone o średnicy 1,1 m), a na sterze kierunku trójbarwne pas pionowy o tych samych kolorach. Samoloty otrzymały białe numery na kadłubie.

Podobnie malowano P.11F wyprodukowane w Rumunii. Na sterze kierunku miały napis P.11F IAR i nr ewidencyjny, a na górze statecznika pionowego znak firmowy IA R. Na bokach kadłuba malowano duże białe numery.

Od marca 1940 do czerwca 1941, samoloty P.11b miały namalowany szeroki na 10 cm czerwony pas w poprzek kadłuba i skrzydeł.

Podczas wojny niektóre P.11b i P.11F otrzymały dwubarwne malowanie maskujące (zielono-oliwkowo-ciemnozielone).

W 1941 r. po przystąpieniu Rumunii do wojny po stronie Niemiec, zmieniono dotychczasowe rumuńskie znaki rozpoznawcze na stylizowane krzyże, tzw. Krzyże Michała. Równocześnie na tylnej części kadłuba i na końcach skrzydeł malowano poprzeczny żółty pas, podobnie jak na samolotach niemieckich i włoskich używanych na froncie wschodnim. Nie stosowano dużych numerów na bokach kadłuba, tylko mniejsze na stateczniku. Ten sam schemat malowania otrzymały samoloty P.11c zarekwirowane i włączone do lotnictwa rumuńskiego. Niektóre samoloty miały osłony silnika malowane na żółto, a także żółte tarcze kół.

Kiedy 24 sierpnia 1944 r. Rumunia wypowiedziała wojnę Niemcom, stając po stronie Aliantów, samoloty otrzymały przedwojenne znaki rozpoznawcze (koła), a żółte pasy na kadłubie i końcówkach skrzydeł pomalowano na kolor biały.

### Malowanie P.11 w lotnictwie węgierskim

Pojedynczy P.11a internowany na Węgrzech początkowo miał szachownice zamalowane na biało, lecz wkrótce zastąpiono je węgierskimi trójbarwnymi klinami na skrzydłach i usterzeniu pionowym. Na bokach kadłuba namalowano oznaczenie G.191. Po przekazaniu do Aeroklubu Politechniki Budapesztańskiej samolot pomalowano na czerwono z białą osłoną silnika, białym spodem skrzydeł, białym pasem wzdłuż kadłuba i na usterzeniu oraz białymi znakami rejestracyjnymi HA-NBN.

## Bibliografia (do cz. I i II)

### I. Instrukcje i katalogi

- Opis techniczny płatowca PZL typ P.11a. Warszawa 1935
- Opis techniczny płatowca PZL typ P.11c. Warszawa 1936
- Avion PZL typ P-11B. Warszawa 1934
- Etablissements Nationaux d'Aéronautique PZL. Les Avions de chasse P. Varsovie 1934/1935
- Silniki Merkury VS2 i IVS2. Warszawa 1936
- Instrukcja obsługi materiału aeronautyki w pododdziałach. Część III. Silniki Merkury IVS2 i Merkury VS2 (Płatowiec P.11 Seria A i C). Warszawa 1936
- Instrukcja o obsłudze materiału aeronautyki w pododdziałach. Samoloty. Warszawa 1934

### II. Opracowania

- Axworthy Mark. On Three Fronts. Romania's Aircraft Industry During World War Two. Air Enthusiast, 1994, nr 56
- Axworthy Mark. Flank Guard. Romania's Aerial Advance on Stalingrad. Air Enthusiast 1996 nr 64 i 65
- I. Bucurescu, G. Sandachi. Aviatia Romana del frontul est si in aparatea teritorialni. Vol. I. 22 Iune-31 Decembre 1931. Bukareszt 1993
- Cieślak Krzysztof, Gawrych Wojciech, Glass Andrzej. Samoloty myśliwskie września 1939. Wyd. NOT-Sigma, Warszawa 1987.
- Cieślak Krzysztof. Samolot myśliwski PZL P.11 TBU. Wyd. MON, Warszawa 1973
- Cynk Jerzy B. Les intercepteurs PZL P.7 et P.11. Le Fanatique de l'Aviation, 1976
- Cynk Jerzy B. Polish aircraft 1893—1939. Putnam, London 1971 nr 74, 75, 76, 77
- Cynk Jerzy B. Siły lotnicze Polski i Niemiec — Wrzesień 1939. WKiŁ, Warszawa 1989
- Cynk Jerzy B. Polskie zwycięstwa myśliwskie we wrześniu 1939. Aero-technika Lotnicza, 1990, nr 4
- Cynk Jerzy B. Polskie Lotnictwo Myśliwskie w boju wrześniowym, mps. 1989
- Ferić Mirosław. Pamiętnik wojennego pilota 111 Eskadry Myśliwskiej. (rkp w zb. CBW)
- Glass Andrzej, Makowski Tomasz. PZL P.11. Aero-Technika Lotnicza 1992, nr 10 i 11
- Glass Andrzej. Polskie Konstrukcje Lotnicze 1893—1939, WKiŁ. Warszawa 1976
- Kurowski A. Lotnictwo Polskie w 1939 r. Warszawa 1967
- Jurca Marcel. J'ai piloté le PZL P.11. Le Fanatique de l'Aviation 1976, nr 77
- Pawlak Jerzy. Brygada Pościgowa - Alarm. Warszawa 1977
- Pawlak Jerzy. Polskie eskadry w latach 1918—1939, WKiŁ. Warszawa 1989
- Pawlak Jerzy. Polskie eskadry w Wojnie Obronnej — Wrzesień 1939, WKiŁ. Warszawa 1991
- Popiel Adam. Pamięci poległych lotników 1933—1939, WKiŁ. Warszawa 1991
- Popiel Adam. Uzbrojenie lotnictwa polskiego 1918—1939. Wyd. NOT-Sigma. Warszawa 1991
- Praca zbiorowa. Z historii polskiego lotnictwa wojaskowego 1918—1939. Wyd. MON, Warszawa 1978
- Rajlich J., Stojczew Z., Lalak Z. Sojusznicy Luftwaffe, cz. I. Books International. Warszawa 1997
- Szubański Rajmund. W obronie polskiego nieba. Warszawa 1978

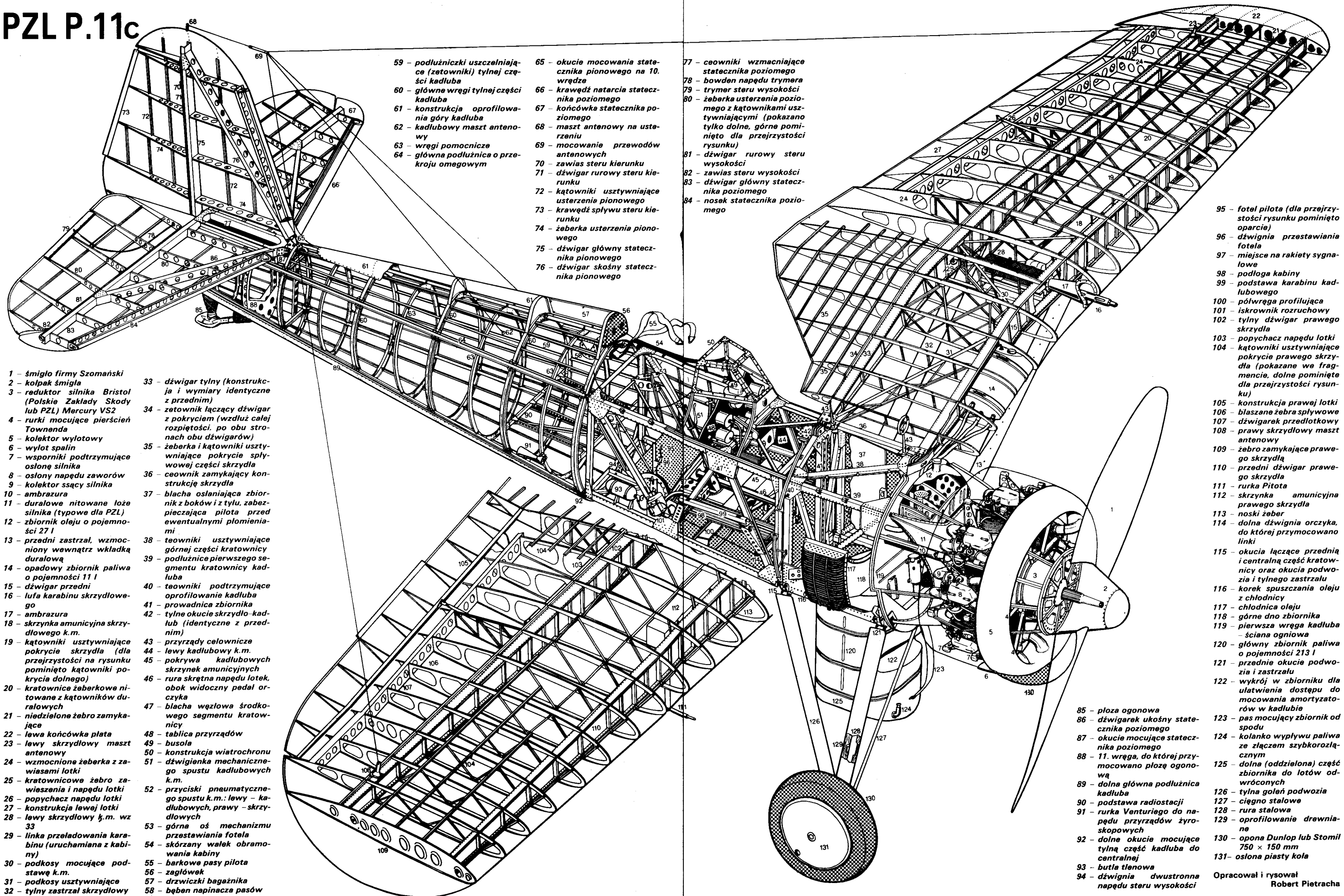
### III. Materiały archiwalne

- Archiwum Wojskowego Instytutu Historycznego, Warszawa
- Centralne Archiwum Wojskowe, Warszawa
- Centralna Biblioteka Wojskowa, Warszawa
- Instytut Polski, Muzeum Sikorskiego, Londyn

## Errata (do cz. I)

- s. 31 góra — przepraszamy za zniekształcenie zdjęcia, zostało ponownie zamieszczone w cz. 2 na s. 28.
- s. 36 — w tabeli pominięto zaznaczenia tłustym drukiem numerów: 7.6, 7.23, 7.48, 8.14, 8.25.
- s. 66 dół — na P.11c ze 113 Esk. (ogon) ma być godło z sową, a nie z kogutem.
- IV s. okładki — wiersz 3 — ma być: pod nim manometr oleju, wiersz 5 — ma być: znajduje się chytomierz.

# PZL P.11c



- 1 - śmigło firmy Szomański
- 2 - kołpak śmigła
- 3 - reduktor silnika Bristol (Polskie Zakłady Skody lub PZL) Mercury VS2
- 4 - rurki mocujące pierścień Townenda
- 5 - kolektor wylotowy
- 6 - wylot spalin
- 7 - wsporniki podtrzymujące osłonę silnika
- 8 - osłony napędu zaworów
- 9 - kolektor ssący silnika
- 10 - ambradura
- 11 - duralowe nitowane łożo silnika (typowe dla PZL)
- 12 - zbiornik oleju o pojemności 27 l
- 13 - przedni zastrzał, wzmocniony wewnątrz wkładką duralową
- 14 - opadowy zbiornik paliwa o pojemności 11 l
- 15 - dźwigan przedni
- 16 - lufa karabinu skrzydłowego
- 17 - ambradura
- 18 - skrzynka amunicyjna skrzydłowego k.m.
- 19 - kątowniki usztywniające pokrycie skrzydła (dla przejrzystości na rysunku pominięto kątowniki pokrycia dolnego)
- 20 - kratownice żeberkowe nitowane z kątowników duralowych
- 21 - niedzielone żebro zamykające
- 22 - lewa końcówka płata
- 23 - lewy skrzydłowy maszt antenowy
- 24 - wzmocnione żeberka z zawiasami lotki
- 25 - kratownicowe żebro zawieszania i napędu lotki
- 26 - popychacz napędu lotki
- 27 - konstrukcja lewej lotki
- 28 - lewy skrzydłowy ł.m. wz 33
- 29 - linka przeladowania karabinu (uruchamiana z kabiny)
- 30 - podkossy mocujące podstawę k.m.
- 31 - podkossy usztywniające
- 32 - tylny zastrzał skrzydłowy

- 33 - dźwigan tylny (konstrukcja i wymiary identyczne z przednim)
- 34 - zetownik łączący dźwigan z pokryciem (wzdłuż całej rozpiętości, po obu stronach obu dźwigarów)
- 35 - żeberka i kątowniki usztywniające pokrycie spływowej części skrzydła
- 36 - ceownik zamykający konstrukcję skrzydła
- 37 - blacha osłaniająca zbiornik z boków i z tyłu, zabezpieczająca pilota przed ewentualnymi płomieniami
- 38 - teowniki usztywniające górnej części kratownicy
- 39 - podłużnica pierwszego segmentu kratownicy kadłuba
- 40 - teowniki podtrzymujące oprofilowanie kadłuba
- 41 - przewodnica zbiornika
- 42 - tylne okucie skrzydło-kadłub (identyczne z przednim)
- 43 - przyrządy celownicze
- 44 - lewy kadłubowy k.m.
- 45 - pokrywa kadłubowych skrzynek amunicyjnych
- 46 - rura skrętna napędu lotek, obok widoczny pedał orczyka
- 47 - blacha węzłowa środkowego segmentu kratownicy
- 48 - tablica przyrządów
- 49 - busola
- 50 - konstrukcja wiatrochronu
- 51 - dźwignienka mechanicznego spustu kadłubowych k.m.
- 52 - przyciski pneumatycznego spustu k.m.: lewy - kadłubowych, prawy - skrzydłowych
- 53 - górna oś mechanizmu przestawiania fotela
- 54 - skórzany wałek obramowania kabiny
- 55 - barkowa pasy pilota
- 56 - zagłówek
- 57 - drzwiczki bagażnika
- 58 - bęben napinacza pasów

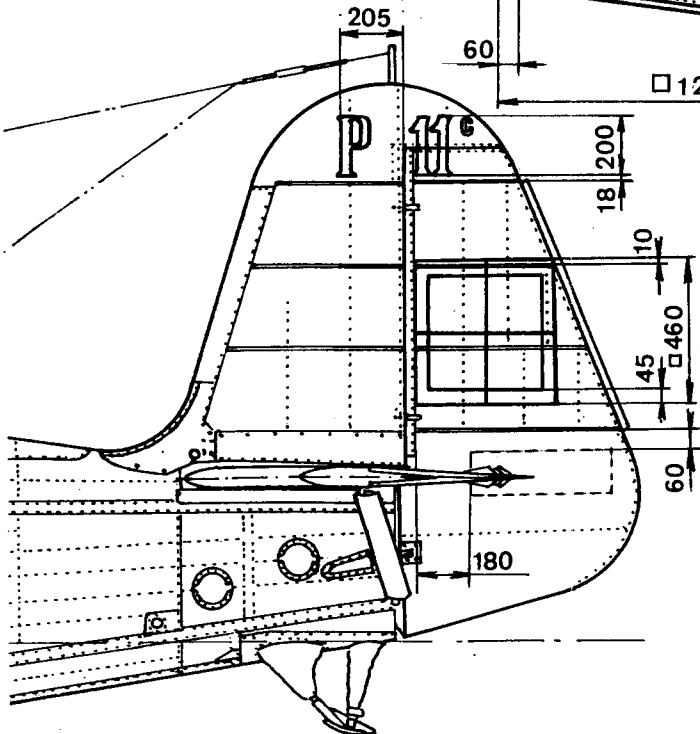
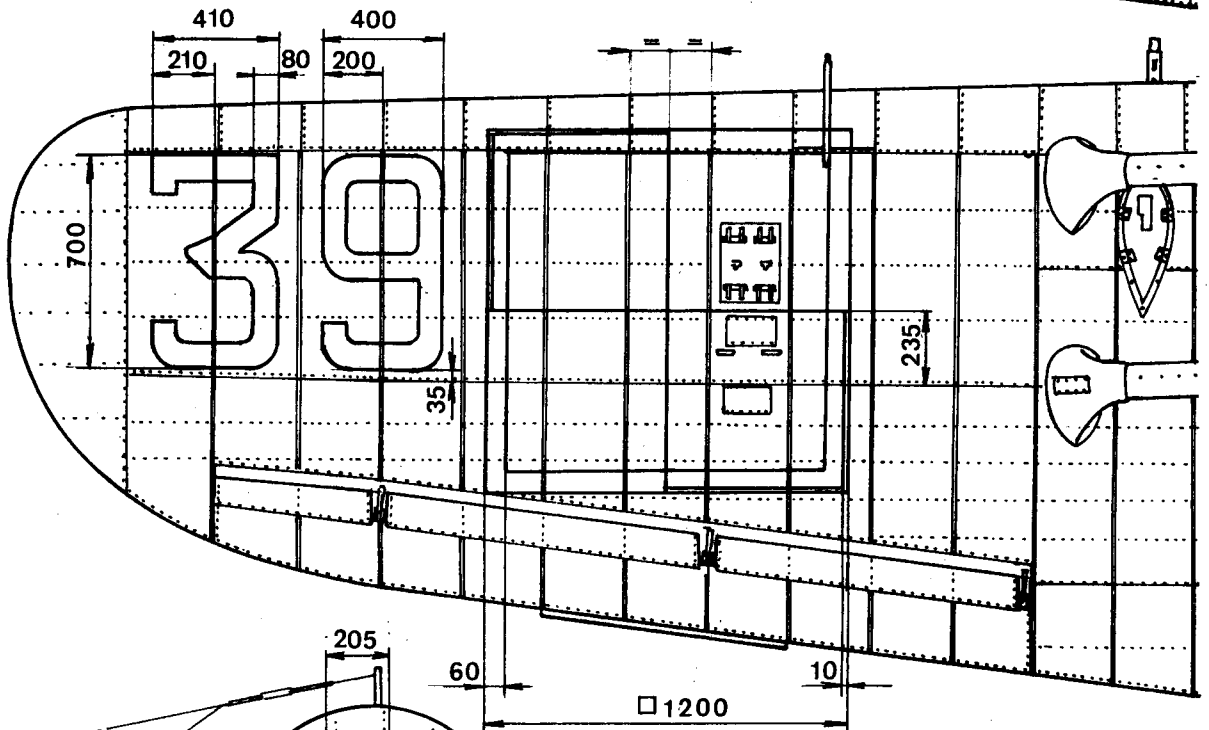
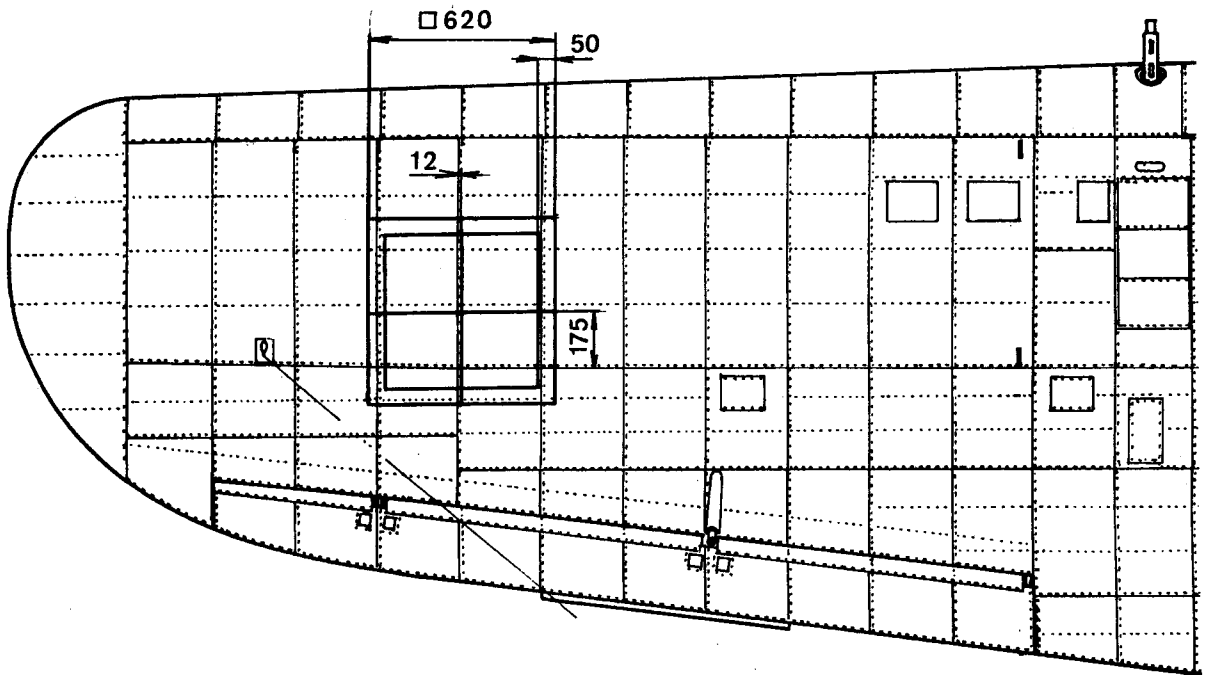
- 59 - podłużniczki uszczelniające (zetowniki) tylnej części kadłuba
- 60 - główne wręgi tylnej części kadłuba
- 61 - konstrukcja oprofilowania góry kadłuba
- 62 - kadłubowy maszt antenowy
- 63 - wręgi pomocnicze
- 64 - główna podłużnica o przekroju omegowym
- 65 - okucie mocowania statecznika pionowego na 10. wrzędze
- 66 - krawędź natarcia statecznika poziomego
- 67 - końcówka statecznika poziomego
- 68 - maszt antenowy na usterzeniu
- 69 - mocowanie przewodów antenowych
- 70 - zawias steru kierunku
- 71 - dźwigar rurowy steru kierunku
- 72 - kątowniki usztywniające usterzenia pionowego
- 73 - krawędź spływu steru kierunku
- 74 - żeberka usterzenia pionowego
- 75 - dźwigar główny statecznika pionowego
- 76 - dźwigar skośny statecznika pionowego

- 77 - ceowniki wzmocniające statecznika poziomego
- 78 - bowden napędu trymara
- 79 - trymer steru wysokości
- 80 - żeberka usterzenia poziomego z kątownikami usztywniającymi (pokazano tylko dolne, górne pominięto dla przejrzystości rysunku)
- 81 - dźwigar rurowy steru wysokości
- 82 - zawias steru wysokości
- 83 - dźwigar główny statecznika poziomego
- 84 - noszek statecznika poziomego

- 95 - fotel pilota (dla przejrzystości rysunku pominięto oparcie)
- 96 - dźwignia przestawiania fotela
- 97 - miejsce na rakiety sygnałowe
- 98 - podłoga kabiny
- 99 - podstawa karabinu kadłubowego
- 100 - półwręga profilująca
- 101 - iskrownik rozruchowy
- 102 - tylny dźwigan prawego skrzydła
- 103 - popychacz napędu lotki
- 104 - kątowniki usztywniające pokrycie prawego skrzydła (pokazane we fragmencie, dolne pominięto dla przejrzystości rysunku)
- 105 - konstrukcja prawej lotki
- 106 - blaszane żebra spływowe
- 107 - dźwigarek przedlotkowy
- 108 - prawy skrzydłowy maszt antenowy
- 109 - żebro zamykające prawego skrzydła
- 110 - przedni dźwigan prawego skrzydła
- 111 - rurka Pitota
- 112 - skrzynka amunicyjna prawego skrzydła
- 113 - noski żeber
- 114 - dolna dźwignia orczyka, do której przymocowano linki
- 115 - okucia łączące przednią i centralną część kratownicy oraz okucia podwozia i tylnego zastrzału
- 116 - korek spuszczenia oleju z chłodnicy
- 117 - chłodnica oleju
- 118 - górne dno zbiornika
- 119 - pierwsza wręga kadłuba - ściana ogniowa
- 120 - główny zbiornik paliwa o pojemności 213 l
- 121 - przednie okucie podwozia i zastrzału
- 122 - wykrój w zbiorniku dla ułatwienia dostępu do mocowania amortyzatorów w kadłubie
- 123 - pas mocujący zbiornik od spodu
- 124 - kolanko wypływu paliwa ze złączem szybkozłącznym
- 125 - dolna (oddzielona) część zbiornika do lotów odwróconych
- 126 - tylna goła podwozia
- 127 - ciągnio stalowe
- 128 - rura stalowa
- 129 - oprofilowanie drewniane
- 130 - opona Dunlop lub Stomil 750 x 150 mm
- 131 - osłona piasty koła

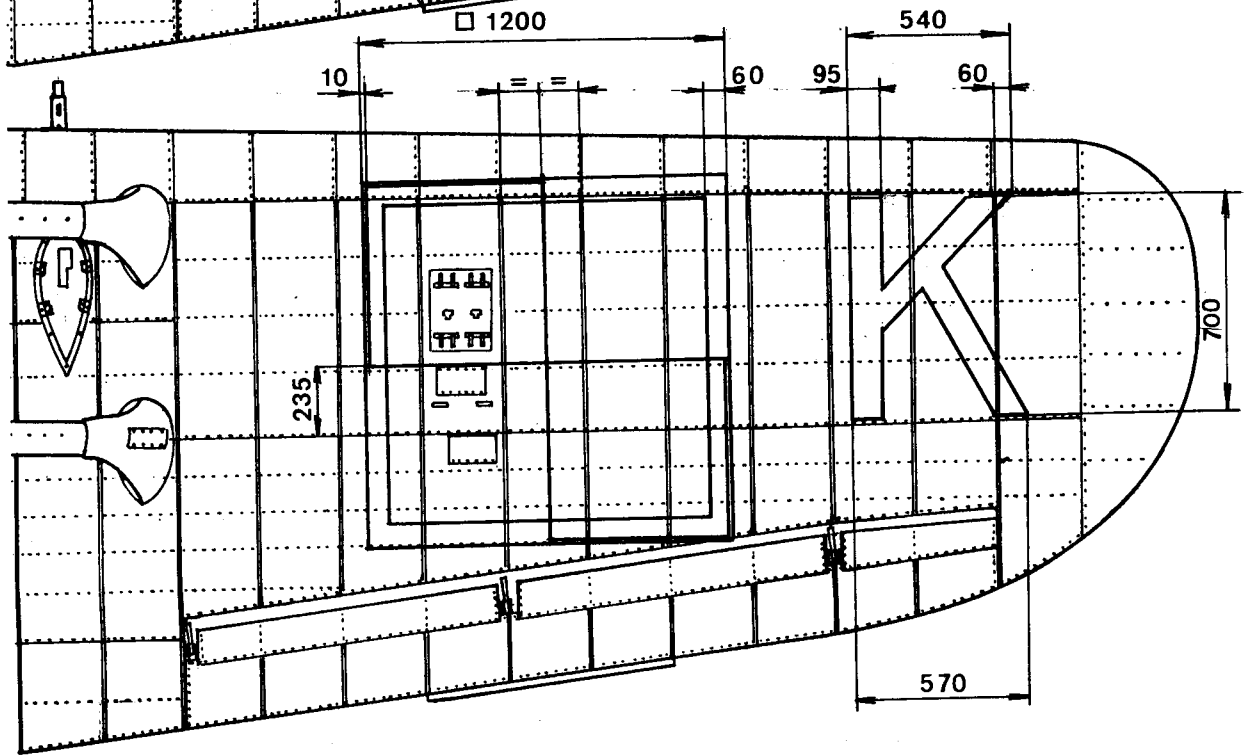
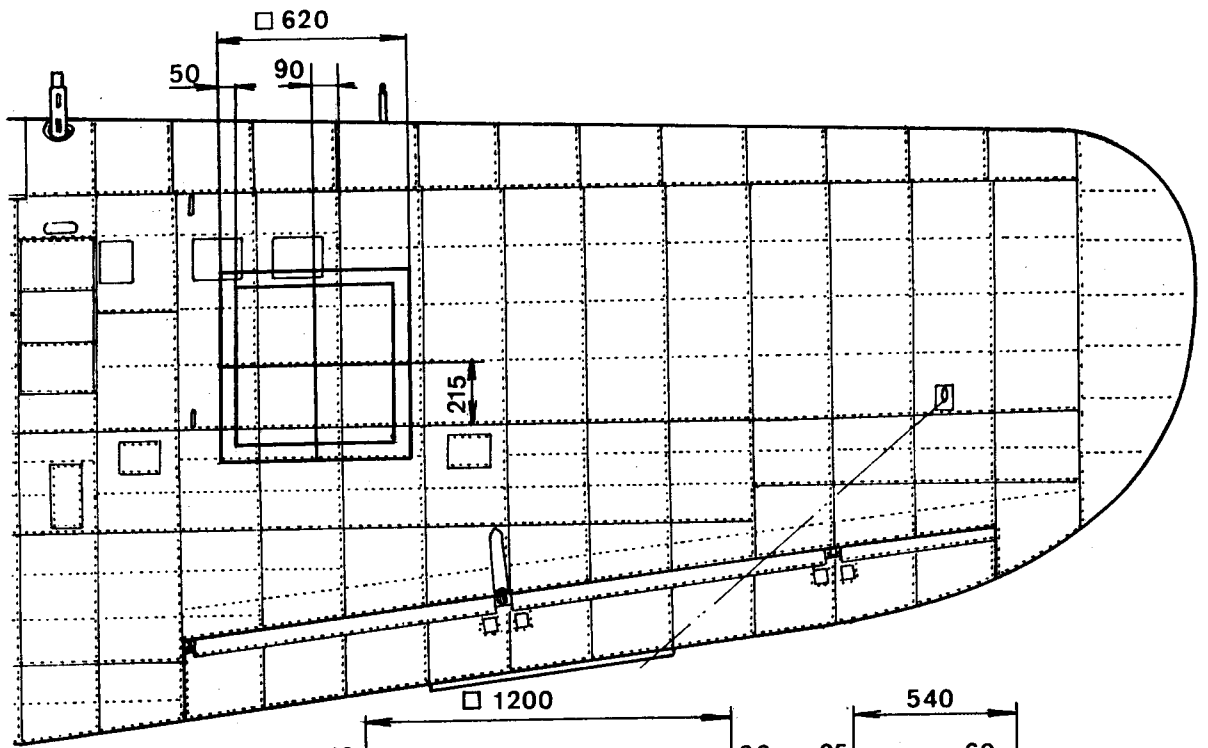
- 85 - płoza ogonowa
- 86 - dźwigarek ukośny statecznika poziomego
- 87 - okucie mocujące statecznika poziomego
- 88 - 11. wręga, do której przymocowano płozę ogonową
- 89 - dolna główna podłużnica kadłuba
- 90 - podstawa radiostacji
- 91 - rurka Venturiego do napędu przyrządów żyroskopowych
- 92 - dolne okucie mocujące tylną część kadłuba do centralnej
- 93 - butla tlenowa
- 94 - dźwignia dwustronna napędu steru wysokości

Opracował i rysował  
Robert Pietracha



Wymiary i rozmieszczenie  
szachownic i napisów  
na PZL P.11c

Napis na sterze kierunku ➤



C.O.  
C.W.  
C.P.  
C.U.

1629  
1124  
260  
245

K<sub>0</sub>

K<sub>0</sub>

BENZ.  
OLIVA

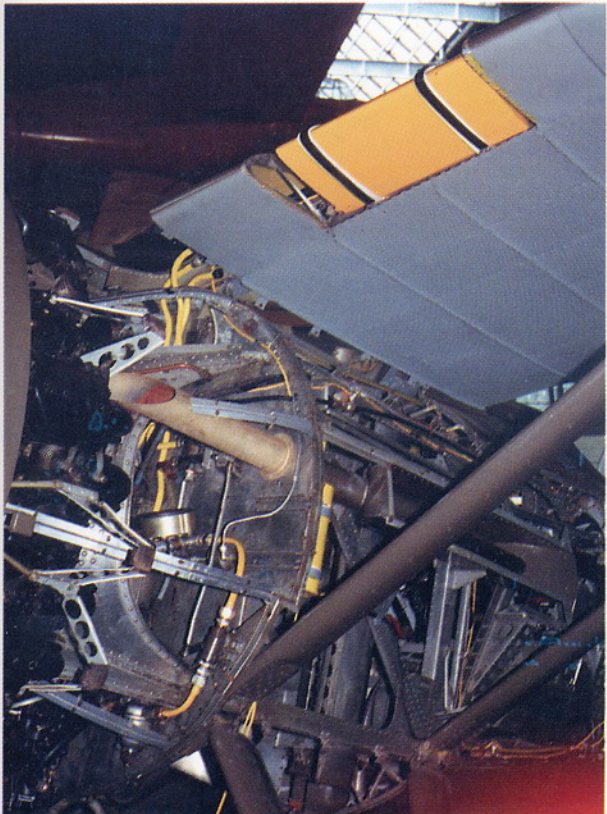
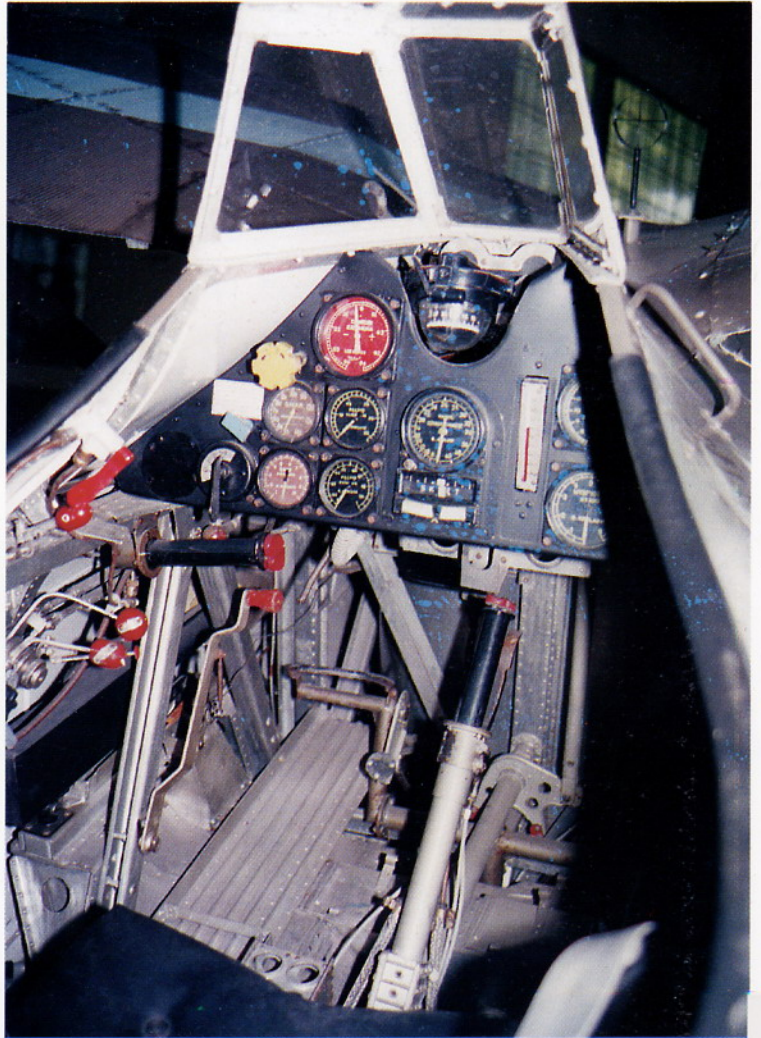
235K<sub>0</sub>  
25K<sub>0</sub>

K<sub>0</sub>



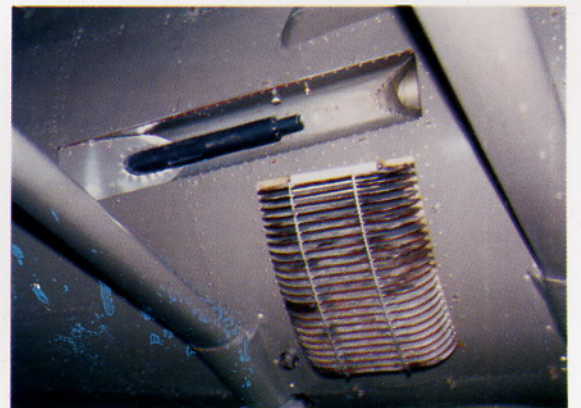
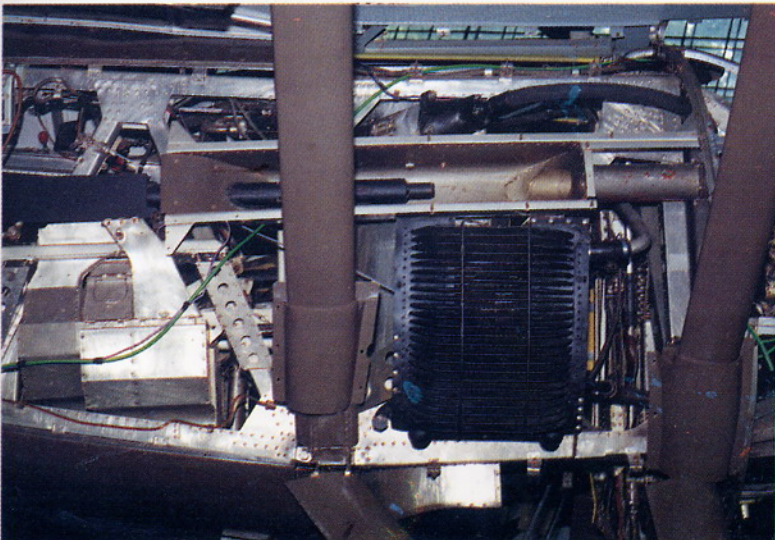
Dwa zdjęcia kabiny P.11c w krakowskim muzeum (WM)

Muzealny P.11c ze zdjętymi osłonami kadłuba i zbiornika opadowego w skrzydłach (JH)



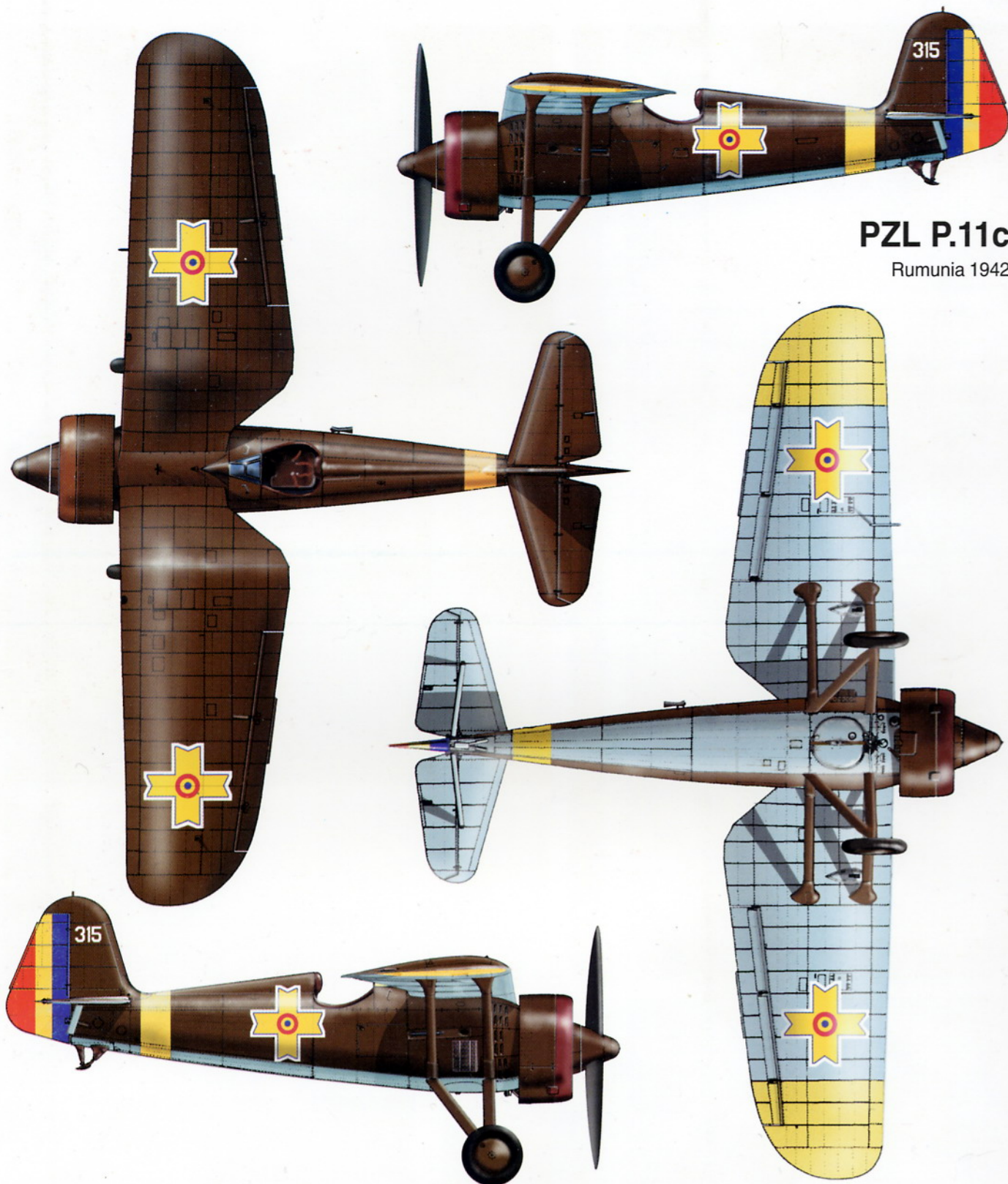
Bomba 12,5 kg pod skrzydłem P.11c (AG)

Karabin maszynowy i chłodnica P.11c przy zdjętych i założonych osłonach (JH, WM)



**Podziękowania:**

Autorzy dziękują za udostępnienie materiałów i zyczliwą pomoc Jerzemu B. Cynkowi (szczególnie za udostępnienie swej niepublikowanej pracy), Wacławowi Klepackiemu, Zbigniewowi Lurancowi, Wojciechowi Mazurowi, Robertowi Michulcowi, Jerzemu Mularczykowi i Krzysztofowi Wagnerowi



## PZL P.11c

Rumunia 1942

ISBN 83-86208-64-3



9 788386 208647 >

Fundacja Lotnicza POLSKIE ORŁY ma zaszczyt poinformować o rozpoczęciu działalności  
Naszym celem jest:

- propagowanie historii lotnictwa
- gromadzenie i ekspozycja zabytków lotniczych
- dofinansowywanie poszukiwań zabytków lotniczych
- budowa latających replik samolotów o dużym znaczeniu dla historii lotnictwa polskiego
- rekonstrukcja zachowanych zabytków lotniczych
- organizowanie konferencji i seminariów oraz innych imprez z dziedziny lotnictwa

Zapraszamy do współpracy  
wszystkich interesowanych działalnością naszej Fundacji

Adres Fundacji:  
Fundacja Lotnicza POLSKIE ORŁY  
ul. Wołoska 18  
02-675 Warszawa