

Janusz Kolbusz

Początki polskiego lotnictwa (1918-1920)

Niepodległość i Pamięć 22/3 (51), 195-204

2015

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Janusz Kolbusz

Brzostek

Początki polskiego lotnictwa (1918–1920)

Przytoczony poniżej tekst, to fragment obszerniejszej pracy *Historia lotnictwa polskiego*, t. 1. *Początki latania*, autorstwa Janusza Kolbusza. Całość wydaje się być interesującą pozycją nie tylko dla miłośników i badaczy historii lotnictwa, ale też – w znacznym stopniu – dla wszystkich fanów polskiej wojskowości, myśli technicznej oraz dziejów techniki lotniczej.

W kwartalniku „Niepodległość i Pamięć” postanowiliśmy zamieścić niezwykle interesujący wycinek *Historii lotnictwa polskiego*, dotyczący przejmowania lotnisk i maszyn po zaborcach, ich pozyskiwania w okresie walk o granice RP i użycia w tych walkach.

Paweł Bezak

Odradzające się w listopadzie 1918 roku państwo polskie mogło wykorzystać to, co zostało po lotnictwie zaborców. Z inicjatywy lotników, którzy starali się opanować lotniska obsadzone jeszcze przez oddziały zaborcze, cały sprzęt lotniczy dostał się w polskie ręce.

Polska Organizacja Wojskowa otoczyła opieką miasta, gdzie mieściły się lotniska, jednak w chaosie, jaki powstał w momencie upadku Cesarstwa Niemieckiego i Austro-Węgier, przejęcie sprzętu i lotnisk zależało najczęściej od determinacji przebywających w tych bazach Polaków. W Poznaniu, Krakowie, Warszawie i Lwowie, gdzie stacjonowały duże zgrupowania lotnicze, polscy piloci przejmowali od okupantów sprzęt lotniczy, który stanowił zaczątek eskadr i dywizjonów. Jako pierwsze w dniach 31 października–3 listopada 1918 roku odbito krakowskie lotnisko Rakowice, nie dopuszczając do rabunku i zniszczenia oraz uprowadzenia samolotów przez austriackich pilotów.

Lotnisko opanował dowódca austriackiej 10. Eskadry – kpt. Roman Florer z garstką Polaków. Po kilku dniach podjęto formowanie pierwszej polskiej jednostki lotniczej, organizatorem i dowódcą 1. Eskadry Bojowej został por. pil. Stanisław Jasiński. Podobnie opanowano lwowskie lotnisko Lewandówkę – kilku polskich pilotów: por. obs. Janusz de Beaurain, por. pil. Stefan Stec, por. pil. Stefan Bastyr, ppor. obs. Władysław Toruń, por. pil. Eugeniusz Roland, ppor. obs. Adam Tieger, por. obs. Zygmunt Tebinka, por. Mokrzycki, por. pil. Stanisław Tomicki zmusiło dowódcę lotniska do przekazania 3 listopada 1918 roku obiektu w polskie ręce. 5 listopada 1918 roku por. pil. Stefan Bastyr wystartował do pierwszego w historii polskiego lotnictwa lotu bojowego z oswobodzonej Lewandówki. W tym samym czasie przejęto, pod dowództwem por. Wiktora Robotyckiego, lotnisko Hureczko pod Przemysłem, gdzie zdobyto 12 samolotów. Wobec zagrożenia atakiem ze strony Ukraińców, por. Robotycki zdecydował się 3 listopada na przelot do Krakowa. Dwie maszyny zostały zestrzelone przez Ukraińców, 2 przymusowo lądowały, a 2 rozbiły się. Do Krakowa z Przemyśla doleciało tylko 6 samolotów. W Lublinie członek POW ppor. pil. Wiktor Ryl 5 listopada 1918 roku zmusił austriackiego dowódcę do przekazania Polakom lotniska wraz z 5 samolotami i składem paliwa. Sformowany Oddział Lotniczy w Lublinie nazwano w 2. Eskadrę, jego dowódcą został mjr pil. Jerzy Syrokomla-Syrokomski. Przejęciem lotniska mokotowskiego w Warszawie, gdzie Niemcy mieli swój park lotniczy i szkołę pilotów, zajmował się Tajny Związek Lotniczy, na którego czele stał ppłk pil. Hipolit Łossowski, który 11 listopada 1918 roku zmusił, pod groźbą użycia siły zbrojnej władze niemieckie do przekazania lotniska w polskie ręce. Najcenniejszym obiektem zdobytym przez Polaków było lotnisko Ławica koło Poznania, gdzie Niemcy magazynowali bardzo duże ilości sprzętu lotniczego wraz z częściami zamiennymi. Dzięki szybkiej akcji POW, którą dowodził ppor. Andrzej Kopa udało się zapobiec ewakuacji wyposażenia lotniska przez niemiecką załogę. Zdobyto 70 samolotów, z tego 50 gotowych do startu, w hangarach znajdowało się ponad 300 samolotów, w większości zwiadowczych i szkolnych. Po nalotach niemieckich, przeprowadzonych 7 i 8 stycznia 1919 roku na Poznań i okolice, polscy piloci 9 stycznia przeprowadzili pierwszy nalot w historii polskich skrzydeł, zakończony sukcesem. Był to odwetowy nalot na lotnisko we Frankfurcie, podczas którego

6 polskich maszyn LVG zbombardowało wrogie lotnisko, zrzucając 900 kg bomb. Po tej akcji Niemcy zaprzestali nalotów na Poznań. Płk Gustaw Macewicz 22 stycznia 1919 został mianowany inspektorem wojsk lotniczych formacji wielkopolskich – dowódcą lotnictwa byłego zaboru pruskiego z kwaterą w Poznaniu, gdzie zorganizował bardzo dobrze wyposażone 4 eskadry, a 30 samolotów przekazał do Warszawy. Niemcy przewidując utratę lotnisk w Bydgoszczy, Grudziądzu i Toruniu wywieźli cały sprzęt lotniczy, niszcząc pozostawione obiekty, przejęcie tych lotnisk w końcu stycznia 1919 roku nie przyniosło żadnych zdobyczy w sprzęcie.

Po zakończeniu działań wojennych na wschodzie Niemcy i Austriacy wycofali większość swego lotnictwa na front zachodni, pozostawiając na terenach Polski przede wszystkim samoloty szkolne, na ogół kiepskiej jakości i mocno zużyte. Z ogólnej liczby około 200 samolotów przejętych na terenie Królestwa i Galicji, tylko 12 nadawało się do natychmiastowego użytku bojowego, dlatego też wielkie znaczenie miało zdobycie magazynów Ławicy. 20 grudnia 1918 roku dowódcą wojsk lotniczych został ppłk Hipolit Łossowski. Natychmiast przystąpił do organizowania polskiego lotnictwa. Powstały dwie eskadry we Lwowie, po jednej w Krakowie, Warszawie i Lublinie. Większość jednostek skierowano na front ukraiński, gdzie z czasem zgromadzono osiem nowo utworzonych eskadr, stanowiących niemal 75% posiadanych jednostek lotniczych. W tym czasie polskiemu lotnictwu dawał się we znaki brak wszelkiego lotniczego wyposażenia i uzbrojenia, zrzucano bomby ręcznie, instalowano na samolotach ciężkie ckm piechoty typu Maxim lub latano nieuzbrojonymi maszynami. Sprzęt był stale remontowany, nie zawsze we właściwy sposób, gdyż brakowało fachowców, jak również pilotów i obserwatorów – cały fachowy personel składał się ze 110 osób. Szkoły lotnicze zaczęły dopiero powstawać, walczące eskadry przyjmowały ochotników, których szkolono głównie na obserwatorów, dlatego początki polskiego lotnictwa charakteryzowały się wysoką wypadkowością. Ze statystyk wynika, iż więcej było wypadków śmiertelnych w trakcie lotów ćwiczebnych lub przelotów niż strat w starciach z wrogiem. Przełomowym momentem w historii powstającego polskiego lotnictwa było przybycie w maju 1919 roku siedmiu eskadr armii Hallera, jednej myśliwskiej i sześciu obserwacyjnych wraz ze szkołą lotniczą. Wyposażone były

one w prawie 100 sprawnych i nowoczesnych samolotów Breguet 14, Spad VII oraz Salmson A2, personel tych eskadr stanowili w zdecydowanej większości Francuzi. Następnie w czerwcu 1919 roku przybyła z Odessy eskadra 4. Dywizji Strzelców z pełnym personelem, niestety bez samolotów. Rozlokowano ją w Brześciu, tworząc 10. Eskadrę. W czasie oczekiwania na zamówione we Francji maszyny, zostało zakupionych, nieformalnie, wiele samolotów przez prywatne polskie firmy, które płaciły niemieckim pilotom, by pod pretekstem awarii lądowali na Ławicy, gdzie otrzymywali wynagrodzenie za przekazane samoloty. Stopniową wymianę francuskiego personelu eskadr hallerowskich i przystąpienie do normalnego szkolenia nowych pilotów umożliwiło przybycie Francuskiej Szkoły Pilotów, którą rozlokowano na lotnisku mokotowskim w Warszawie. Bardzo ważnym wydarzeniem, stabilizującym pracę lotnictwa polskiego było jego zjednoczenie 25 września 1919 roku. Dotychczasowy dowódca lotnictwa wielkopolskiego gen. Gustaw Macewicz został mianowany Inspektorem Wojsk Lotniczych, podporządkowano mu również lotnictwo Armii Hallera. Pod jego skrzydła przeszły wszystkie eskadry, szkoły i sztaby lotnictwa wielkopolskiego i przybyłego z Francji, nowy dowódca dysponował 22 eskadrami, w tym było 11 królewsko-galicyskich, 4 wielkopolskie oraz 7 hallerowskich. Generał Macewicz doprowadził do unifikacji systemu szkolenia pilotów w trzech istniejących szkołach Wojskowej Szkole Lotniczej, Szkole Pilotów i Szkole Obserwatorów Lotniczych, utworzył także Wyższą Szkołę Lotniczą w Poznaniu, do której kierowano najlepszych absolwentów szkół lotniczych. Dzięki jego staraniom w końcu 1919 roku polskie lotnictwo składało się z 19 jednostek, które wyposażone były w 130 maszyn. Pomimo tego tylko 8 eskadr było w pełni wyposażonych, pozostałe wymagały uzupełnień, których dokonano w 1920 roku.

W styczniu 1920 roku zakupiono 15 włoskich myśliwców Balilla, na wiosnę dotarło do Polski 30 samolotów podarowanych przez Wielką Brytanię – 10 szt. Sopwith 5F,1 Dolphin i 20 szt. Airco DH.9 , a w lipcu 75 maszyn Bristol Fighter F2B także zakupionych. Na wiosnę 1920 roku Polska dysponowała 20 eskadrami. Bojkot dostaw materiału wojennego do Polski przez niemieckich i czeskich robotników pokrzyżował plany wzmocnienia polskich skrzydeł i w dużej mierze przyczynił się do kryzysu materiałowego latem 1920 roku. Eskadry

były rozproszone na szerokim froncie, gdzie były używane do rozpoznania, łączności i bombardowania, a nie, jak chciał Szef Lotnictwa gen. Gustaw Macewicz, który proponował podział na dwie silne grupy po 4 eskadry: myśliwską i wywiadowczo-bombową. Odrzucona propozycja dawała możliwość operacyjnego użycia i skoncentrowania lotnictwa. Przydział eskadr do poszczególnych dowództw armii był przypadkowy albo wynikał z dawnych układów personalnych. Mimo oficjalnego zjednoczenia lotnictwa we wrześniu 1919 roku dywizje wielkopolskie zawsze miały wsparcie swoich eskadr.

W czasie wyprawy kijowskiej polskie lotnictwo wykonywało przede wszystkim loty rozpoznawcze, ale niejednokrotnie też bombardowano i ostrzeliwano napotymane kolumny wroga, rozrzucając przy okazji ulotki. Oprócz kłopotów sprzętowych, brakowało przede wszystkim wyszkolonych obserwatorów, na których powoływano ochotników spośród personelu naziemnego. Takie załogi nie mogły być zgrane, co pociągało za sobą zagrożenie życia dla tak skompletowanej załogi. Ochotnicy bez przeszkolenia nie mogli dobrze wykonywać swoich obowiązków tj. zrzucania bomb, strzelania z karabinów maszynowych czy nawigacji. Ta trudna sytuacja nie przeszkadzała w nękaniu wroga podczas rajdu Armii Konnej Budionnego. Gdy końcu maja 1920 roku Sowieci rozpoczęli ofensywę na Ukrainie, poważnie zagrażając polskiej 3. Armii, gen. Rydz-Śmigły nie dysponował takimi rezerwami, aby zatrzymać bolszewików przy forsowaniu Dniepru na północy, zdecydował się więc na użycie lotnictwa, któremu nakazano opóźnianie przepraw wszelkimi środkami. 5. Dywizjon nękał przez całe dni bolszewików, ostrzeliwując ich ogniem karabinów maszynowych i zrzucając bomby. Polskie załogi wykonywały 2–3 heroiczne loty od świtu do zmierzchu, w tej akcji zginęło 2 lotników, 3 odniosło rany, a 15 samolotów zostało zniszczonych lub poważnie uszkodzonych. Sowieci byli tak zaskoczeni tymi nalotami, że aż spadło morale wśród żołnierzy, dowództwo zwróciło się o przysłanie agitatorów partyjnych w celu przywrócenia karności. Budionny w swojej armii miał grupę lotniczą, wyposażoną w 15 samolotów, jednak brakowało mu wyszkolonych, fachowych pilotów, których zastąpiono ludźmi z ideologicznym przygotowaniem – około 80% personelu latającego i naziemnego stanowili członkowie partii komunistycznej. Ta sytuacja sprawiła, że dowódca Armii Konnej nie dysponował informacjami

ze zwiadu lotniczego. Przerwanie frontu przez Armię Konną Budionnego i wyjście na polskie tyły, zapoczątkowało nowy, bardzo trudny okres w działalności eskadr frontu ukraińskiego. Pagórkowate ukształtowanie terenu południowej Ukrainy nie pozwalało na łatwe znalezienie odpowiednich miejsc na nowe lotniska polowe dla ciągłych przebazowań. Stracono więcej maszyn z powodu braku dobrze zorganizowanej ewakuacji, niż podczas działań bojowych, również ze względu na brak sprzętu do przewozu uszkodzonych samolotów. Dzięki łączności lotniczej ze sztabem frontu, wojska polskie wyszły z przygotowanego przez Budionnego kotła, co miało decydujące znaczenie dla dalszego przebiegu wojny. Dlatego udało się Polakom przerzucić szosą kijowsko-żytomierską konwój kilkuset samochodów, przerzut 5. Dywizjonu trwał prawie przez całą dobę i nie był osłaniany przez oddziały bojowe. Eskadra kościuszkowska opóźniała posuwanie się bolszewickich kolumn, rozpoznanie i loty szturmowe prowadzone w ciężkich warunkach odwrotu doprowadziły do kompletnego wyczerpania sił eskadry, która została w czerwcu 1920 roku odesłana do Lwowa w celu dokonania uzupełnień. Dlatego też dowództwo frontu ukraińskiego widząc w samolotach ważny sposób rozpoznania przeciwnika, zaczęło się domagać wzmocnienia swych sił lotniczych, zwłaszcza gdy na początku lipca Budionny zdobył Równe. Efektem ponagleń było wysłanie w połowie lipca zespołu dwóch eskadr: 7. oraz 21., które miały pomóc lokalizować i atakować nieuchwytnego Budionnego. Dokładne określenie położenia Armii Konnej pomogło wciągnąć ją w uporczywą bitwę pod Brodami. Z walk tych obie eskadry wyszły bardzo osłabione, zestrzelony kpt. Cooper, dostał się do niewoli, z której jednak uciekł, ranni zostali kpt. Crawford i mjr Faunt de Roy, zaś 15 lipca 1920 zginęła załoga w składzie por. Skarżyński i kpt. Kelly, także ppor. Jakubowski z 21. Eskadry. Jednak ich działalność pozwoliła polskiemu dowództwu na utrzymanie łączności z rozproszonymi, własnymi jednostkami oraz opóźnienie ofensywy Budionnego, który udoskonalił swój system obrony przeciwlotniczej, opierając go na krzyżowym ogniu karabinów maszynowych. W okresie od maja do lipca 1920 roku polscy piloci potrafili wylatać 6–8 godzin dziennie, natomiast lotnicy Budionnego spędzili 5 godzin miesięcznie w powietrzu. W tym czasie doszło jedynie do czterech spotkań w powietrzu, z czego dwa zakończyły się walką, w jednej z nich mjr Kossowski

uszkodził bolszewicki samolot, zmuszając go do lądowania. W czasie walk o Lwów w sierpniu, w obronie miasta uczestniczyły 4 eskadry, które dysponowały 30 mocno zużytymi samolotami. Niektórzy piloci eskadr myśliwskich, nawet pięciokrotnie wznosili się w powietrze, wspomagając polską piechotę i atakując od świtu do zmierzchu. 17 sierpnia na 19 samolotach wykonano 69 lotów bojowych, zrzucając 4000 kg bomb. W tym dniu Budionny posunął się naprzód zaledwie o 3 km, dzięki czemu polska 6. Armia zdążyła skoncentrować się pod Lwowem. Po zakończeniu walk o miasto, lwowskie eskadry zakończyły swą działalność z powodu całkowitego zużycia sprzętu, pozostało zaledwie 13 sprawnych samolotów. W czasie bitwy pod Komarowem, oddziały gen. Rómmla wspierane były przez 3 maszyny 7. Eskadry.

Na froncie litewsko-białoruskim Sowieci skoncentrowali większość swojego lotnictwa, ponad 50 maszyn, w większości przestarzałych. Siły polskie liczyły 10 eskadr, zgodnie z etatem w każdej 6 samolotów zgrupowanych w trzech dywizjonach: 1., 4. oraz 7. Poszczególne jednostki podlegały różnym dywizjom, których dowództwo zainteresowane było głównie wywiadem na przedpolu swoich oddziałów oraz nękaniami tyłów przeciwnika.

Podobnie jak na froncie ukraińskim, podstawowym problemem był zły stan wyeksploatowanych maszyn oraz rozmieszczenie poszczególnych eskadr. Na najbardziej zagrożonym odcinku polskiej 4. Armii znalazły się dwie najsłabsze eskadry, zaś we względnie spokojnym Bobrujsku stacjonowały dwie najsilniejsze eskadry. Bardzo częste przebazowania polskich eskadr w okresie ofensywy Tuchaczewskiego doprowadziło do znacznego zniszczenia posiadanych samolotów, co spowodowało wycofanie z frontu części jednostek do Warszawy w celu wyremontowania lub uzupełnienia sprzętu. W lipcu 1920 roku zaczęły docierać do Polski pierwsze transporty zakupionych angielskich samolotów, co złagodziło nieco kryzys sprzętowy, jednak spowodowało nowe problemy. Mechanicy mieli kłopoty z montażem nowych maszyn oraz ich obsługą. Podobne kłopoty mieli nieobeznani ze sprzętem piloci i często pierwsze próby lotów skończyły się rozbiciem nowych samolotów. Przed rozpoczęciem operacji warszawskiej przeprowadzono reorganizację eskadr, stworzono trzy grupy. Warszawska, najsilniejsza składała się z ośmiu eskadr rozlokowanych na lotniskach mokotowskim i siekierkowskim, druga grupa, złożona z czterech

eskadr, stacjonowała we Lwowie, trzecia, również składająca się z czterech eskadr, zgrupowana została przy grupie uderzeniowej. Naczelne Dowództwo spodziewając się gwałtanego ataku Rosjan na Przedmoście Warszawskie zdecydowało się zostawić w Warszawie najwięcej samolotów, co jak się później okazało było poważnym błędem. 14–15 sierpnia, w czasie walk o Radzymin, piloci 19. Eskadry wspierali natarcie Dywizji Litewsko-Białoruskiej, lecz brak właściwej koordynacji działań lotnictwa i piechoty nie dał rezultatów, mimo że załogi samolotów rozpędziły swoim ogniem w okolicy Radzymina kilka ugrupowań nieprzyjaciela i zbombardowały tyły bolszewickie. W momencie pojawienia się samolotów nad Radzyminem, zaledwie dwa bataliony 10. Dywizji Piechoty wchodziły do boju, cała reszta dywizji tkwiła jeszcze na pozycjach wyjściowych. W tym czasie 5. Armia gen. Sikorskiego walczyła nad Wkrą, uderzając w kierunku Nasielska. Lotnicy 12. Eskadry znakomicie współpracowali z dowództwem armii dostarczając niezwykle cennych informacji o wrogu. Dzięki temu 16 sierpnia 1920 roku polski sztab otrzymał meldunki lotnicze o odwróceniu bolszewików na Pułtusk, to pozwoliło dowódcy 5. Armii przystąpić do natychmiastowym pościgu i osiągnąć linię rzeki Narew.

Jednak najważniejsze wydarzenia miały miejsce nad Wieprzem 16 sierpnia. W dniu rozpoczęcia polskiej kontrofensywy bezpośrednio dowodzonej przez marszałka Piłsudskiego, wszystkie samoloty podezwano w powietrze z zadaniem obserwowania sytuacji. Załogi eskadry toruńskiej latały nawet po 8 godzin dziennie, dostarczając cennych informacji o sukcesach poszczególnych polskich dywizji. Podobnie 3. Eskadra wykonała w tym dniu kilka lotów bojowych, bombardując i rozpraszając ogniem karabinów maszynowych ugrupowania rosyjskie i zbierając ważne informacje o położeniu własnych wojsk i siłach wroga. Znikoma liczba posiadanego sprzętu sprawiała, iż jeden samolot wykonywał zadania przeznaczone normalnie dla 2–3 samolotów. Niestety, 3. i 4. Armia wykonujące główne uderzenie, posiadały najslabsze lotnictwo. Wprawdzie do Puław, gdzie kwaterował naczelny wódz, sprowadzono 14 sierpnia 10. Eskadrę, wyposażoną w 10 nowych brytyjskich maszyn, jednak była uziemiona ze względu na brak paliwa przez następne trzy decydujące dni. Sytuację ratowała nieco 4. Eskadra toruńska, która stacjonując koło Białobrzegów, rozpozna-

wała rejon Garwolin – Siedlce – Parczew, również 3. Eskadra z Dębli-
na, posiadała zaledwie 3 sprawne maszyny.

18 sierpnia szef Lotnictwa Naczelnego Dowództwa kpt. pil. Ju-
lian Słoniewski wyznaczył na Szefa Lotnictwa Frontu Północnego
płk. Aleksandra Serednickiego, z jednoczesnym pełnieniem przez
niego funkcji szefa lotnictwa 1. Armii, a na Szefa Lotnictwa Frontu
Środkowego powołano mjr. Sergiusza Abzółtowskiego. Polskie zało-
gi wykonując loty rozpoznawcze podczas odwrotu wojsk sowieckich,
korzystały z każdej okazji, by ostrzelać wykryte oddziały. Działania
takie ułatwiała to, że uciekające wojska nie stosowały obrony przeciw-
lotniczej. 19 sierpnia dowództwo zdecydowało o przeniesieniu bazy
lotnictwa frontu środkowego do Siedlec, ze względu na coraz więk-
sze oddalenie lotnisk od linii frontu. Eskadry działały w tym czasie
w dwóch kierunkach – na północny wschód i północ, zastosowano
również nowy system zwalczania przeciwnika – tzw. wymiatanie.

Lotnicy, po wykryciu bolszewickiej kolumny, obrzucali jej czoło
bombami, a następnie, korzystając z paniki panującej wśród wrogich
oddziałów, lecieli wzdłuż kolumny, ostrzeliwując ją z karabinów ma-
szynowych i całkowicie demoralizując wojska sowieckie.

Akcja taka miała miejsce 22 sierpnia wieczorem, na drodze Mła-
wa–Chorzele, trzy polskie samoloty zaatakowały oddziały na zachód
od miejscowości Chorzele, w wyniku paniki w szeregach wroga zdo-
łali uciec polscy jeńcy, a oddział polskiej kawalerii dokończył dzieła.

Przed bitwą niemeńską przeprowadzono nowy podział eskadr. Wy-
konująca główne zadanie 2. Armia gen. Leonarda Skierskiego otrzy-
mała cztery najsilniejsze eskadry, których zadaniem było rozpozna-
wanie przepraw przez Niemen pod Druskiennikami, któredy miała
atakować grupa uderzeniowa. Pierwszy raz dowództwo wyznaczyło
lotnictwu zadania bojowe polegające na bombardowaniu wroga i pro-
wadzeniu działań szturmowych podczas forsowania Niemna, na lot-
ników spadło też zadanie utrzymania łączności z grupą uderzeniową,
która w oderwaniu od głównych sił, wykonywała ogromny zagon
na tyły przeciwnika. W porównaniu do wcześniejszych operacji, dzia-
łania lotnictwa zostały skrupulatnie przygotowane i przemyślane. Po-
wodzenie tej operacji zależało od sprawnej komunikacji między szta-
bem armii a jednostkami szturmowymi. Błyskawiczne dostarczenie
gen. Leonardowi Skierskiemu informacji o sforsowaniu Niemna w re-

jonie Hoży, umożliwiło dowódcy 2. Armii wydanie rozkazu o zmianie kierunku ataku, co zadecydowało o zdobyciu Grodna. Rozpoznanie kierunku ucieczki Sowieców, pozwoliło Naczelnemu Wodzowi na wydanie rozkazu o przyspieszeniu pościgu, gdyż znał siły i kierunek odwrotu wroga.

Poświęcenie lotników tym bardziej zasługuje na uznanie, jeśli weźmie się pod uwagę to, że polskie jednostki piechoty nie wykładały znaków tożsamości, co zmuszało pilotów do wielokrotnych przelotów nad dostrzeżonymi oddziałami w celu ustalenia ich tożsamości, zdarzało się również, że własne oddziały ostrzeliwały nadlatujące polskie samoloty. W operacji niemeńskiej polscy piloci wykonali ponad 170 lotów bojowych, zrzucając ok. 4500 kg bomb, zginął 1 pilot, a 8 zostało rannych, 17 maszyn zostało uszkodzonych przez wroga, natomiast 10 przy lądowaniu.

W dniu zakończenia wojny polskie eskadry dysponowały tylko 63 samolotami. W ciągu dwóch lat wojny polscy piloci wykonali ponad 5000 lotów bojowych. W nielicznych walkach powietrznych zestrzelono 3 samoloty ukraińskie i 4 bolszewickie, tracąc przy tym 3 maszyny, natomiast obrona przeciwlotnicza wroga zestrzeliła 34 polskie maszyny. W czasie tej wojny w walkach zginęło 28 pilotów – w tym trzech amerykańskich, zaś w wypadkach lotniczych 68 lotników.

Janusz Kolbusz

Bibliografia

Bartel R., Chojnacki J., Królikiewicz T., Kurowski A., *Z historii polskiego lotnictwa wojskowego 1918–39*, Warszawa 1978.

Sławiński K., *Dzieje polskich skrzydeł*, Warszawa 1974.

Meissner J., *Jak dziś pamiętam*, Warszawa 1971.

Mordawski H., *Polskie lotnictwo wojskowe 1918–1920*, Wrocław 2009.

Kopański T. J., *Samoloty brytyjskie w lotnictwie polskim 1918–1930*, Warszawa 2001.