

GRZEGORZ ŚLIŻEWSKI

## Myśliwcy zapomniani

### Działania polskich pilotów myśliwskich na zapleczu frontu we wrześniu 1939 roku

W dokumentach zachowanych w archiwach Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie (IPiMS) znaleźć można skład osobowy pilotów regularnych jednostek myśliwskich walczących w 1939 r., ponieważ zachowały się sprawozdania dowódców poszczególnych dywizjonów lub eskadr<sup>1</sup>. Zupełnie inaczej przedstawia się sytuacja oddziałów tworzonych samorzutnie lub operujących na dalekim zapleczu frontu, które działały w okolicy Dębłina, Wielicka, Świdnika, Sarn, Warszawy i Lidy. Poza skąpych sprawozdaniach dowódców oddziałów z działalności podległych im jednostek<sup>2</sup> oraz pojedynczymi relacjami z walk<sup>3</sup> poważnym źródłem informacji, które w literaturze przedmiotu nie zostało do tej pory wykorzysta-

---

<sup>1</sup> Choć w przypadku III/4 Dywizjonu Myśliwskiego są błędy: kpt. Tadeusz Rolski pominiął w swoim sprawozdaniu ppor. Benedykta Zielińskiego (G. Śliżewski, *Benedykt Zieliński. Zapomniany obrońca wrześniowego nieba*, „Gapa. Lotniczy Magazyn Historyczny” 2015, z. 2) oraz umieścił w nim świeżych absolwentów Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich, którzy w rzeczywistości przed wybuchem wojny zostali przesunięci do Eskadry Treningowej 4 Pułku Lotniczego (W. Zmyślony, *Myśliwiec z Wrocławia. Podporucznik Leon Kosmowski (1919–1942)*, Warszawa 2017).

<sup>2</sup> Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie (dalej: IPiMS), Centrum Wyszkożenia Lotniczego Dęblin. Szkoła pilotów myśliwskich Ułęż, LOT.A.I.14/1e, Stanisław Brzezina, Sprawozdanie z działalności Szkoły Pilotażu; Oddział myśl. Bazy 3 p. lot., LOT.A.II.19/1, Jerzy Orzechowski, Oddział Lotnictwa Myśl. w Lublinie. Sprawozdanie z działalności; Centrum Wyszkożenia Lotniczego Dęblin. Eskadry pilotażu 1–3, LOT.A.I.14/1d, Jan Czerny, Sprawozdanie o Esk. Pilotażu w S.P.L.

<sup>3</sup> IPiMS, Centrum Wyszkożenia Lotniczego Dęblin. Szkoła pilotów myśliwskich Ułęż, LOT.A.I.14/1e, Władysław Nowak, Meldunek z czasów kampanii wrześniowej roku 1939; Centrum Wyszkożenia Lotniczego Dęblin. Pluton lotniczy Warszawskiej Brygady Panc. Mot.,

ne, są zeszyty ewidencyjne (ZE) wypełniane przez lotników we Francji na przełomie lat 1939–1940<sup>4</sup>. Nie wszystkie ZE jednak w IPiMS się zachowały i nie wszyscy lotnicy mieli okazję je wypełnić. W tych, które dotrwały do naszych czasów, lotnicy swoje relacje z września 1939 r. czasami traktowali po macoszemu, pomijając istotne szczegóły swoich działań. Tym samym zawarte w tym zespole informacje wprawdzie wnoszą nadzwyczaj dużo nowych wiadomości związanych z omawianym tematem i pozwalają wysnuć tezy w przeciwieństwie do dotychczasowych ustaleń, ale trzeba też jasno stwierdzić, że nie zamykają badań w tym obszarze. W opracowaniu tematu niewiele pomagają też nieliczne wspomnienia z tego okresu. Dlatego wciąż nie znamy pełnego składu pilotów myśliwców, którzy walczyli w obronie polskiego nieba we wrześniu 1939 r.

Najbardziej znaną ze swojej działalności we wrześniu 1939 r. jest grupa instruktorów szkolących adeptów lotnictwa w Dęblinie i jego okolicy. Pierwszą próbę opracowania tego zagadnienia podjął w Wielkiej Brytanii kpt. pil. rez. Hubert Kujawa, którego praca została zdeponowana w archiwum IPiMS i nie jest znana szerszemu gremium odbiorców<sup>5</sup>. Analiza tego materiału sprawia, że nie wytrzymuje on próby czasu. Już w pierwszym zdaniu opisu działalności lotników broniących Dębłina autor jest nieprecyzyjny, podając, że obrona „zorganizowana została w dniu 1 września 1939 r. w oparciu o personel instruktorski Kursu Pilotażu Myśliwskiego w Ułężu”<sup>6</sup>, podczas gdy ze sprawozdania kpt. Stanisława Brzeziny, p.o. komendanta Szkoły Pilotażu (SP), wynika jednoznacznie, że przygotowania do jej utworzenia rozpoczęły się wcześniej i już przed wojną w Ułężu wystawiany był trzysamolotowy klucz alarmowy<sup>7</sup>. Poza tym w skład działającej w rejonie Dębłina grupy nie wchodziły wyłącznie instruktorzy z Ułęża, ale także piloci z dęblińskiego Centrum Wyszkożenia Lotnictwa nr 1 (CWL 1), a zwłaszcza lotnicy przydzieleni do szkolenia dwóch ostatnich roczników Szkoły Podchorążych Lotnictwa w pilotażu myśliwskim<sup>8</sup>. W opracowaniu tym jest

---

LOT.A.I.14/1f, Antoni Głowacki, Sprawozdanie o pracy jednostki rozpoznania bliskiego, wydzielonej z C.W.O.L. – Dęblin.

<sup>4</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.23-47.

<sup>5</sup> IPiMS, Centrum Wyszkożenia Lotniczego Dęblin. Baza Dęblin, ogólne, personalne, LOT.A.I.14/1a, Hubert Kujawa, Działania eskadr szkolnych i ćwiczebnych Centrum Wyszkożenia Lotnictwa nr 1 w Dęblinie w okresie od 1 IX – 17 IX 1939 r.

<sup>6</sup> *Ibidem*, k. 1.

<sup>7</sup> IPiMS, Centrum Wyszkożenia Lotniczego Dęblin. Szkoła pilotów myśliwskich Ujęź, LOT.A.I.14/1e, Stanisław Brzezina, Sprawozdanie z działalności Szkoły Pilotażu, k. 1.

<sup>8</sup> Według Huberta Kujawy w Grupie Dęblińskiej znajdowali się: kapitanowie Stanisław Brzezina, Tadeusz Chłopik, Antoni Wczelik, porucznicy Stefan Witorzeńć, Michał Stęborowski, Witold Urbanowicz, Tadeusz Arentowicz, Kazimierz Bursztyn, Marian Duryasz, Bohdan Bielikiewicz, Józef Górski, Lew Kuryłowicz, Władysław Nowak, Piotr Ostaszewski, Piotr

więcej błędów, np. w składzie powietrznych obrońców znalazł się ppor. Jerzy Iszkowski, który w pierwszych dniach września 1939 r. był przydzielony do eskadr treningowych 2 i 6 Pułku Lotniczego (do Szkoły Podchorążych Lotnictwa został przydzielony dopiero 14 września)<sup>9</sup>, a także por. Jerzy Antonowicz, który zapisał w swoim zeszycie ewidencyjnym, że do 6 września dowodził obsługą dział 40 mm artylerii przeciwlotniczej Dębłina<sup>10</sup>. Można zatem odnieść wrażenie, że wywodzący się z przedwojennego lotnictwa II Rzeczypospolitej autor wpisał na zaprezentowaną listę pilotów wszystkich znanych mu instruktorów z tego okresu.

Podobną listę pilotów broniących Dębłina z powietrza można znaleźć w opracowaniu dr. Jerzego Pawłaka o polskim lotnictwie we wrześniu 1939 r.<sup>11</sup> Tu nazwisk pilotów, którzy w walkach mieli brać udział, jest niewiele więcej, a gros lotników pokrywa się z wykazem Kujawy. Pawlak powtarza udział wymienionych lotników w innym opracowaniu, w którym zawarł krótkie biografie wszystkich absolwentów Szkoły Podchorążych Lotnictwa<sup>12</sup>. Co charakterystyczne – obaj autorzy marginalizują udział w walkach podoficerów. Uczestników lotów w okolicach Dębłina wymienia także Jerzy B. Cynk w monografii o polskim lotnictwie myśliwskim<sup>13</sup>, ale o mniejszym stopniu szczegółowości. W przypadku wspomnianych opracowań brak, niestety, wskazań źródłowych, skąd zaczerpnięte są informacje o udziale w akcji konkretnych lotników, co sprawia, że ich wartość poznawcza budzi wątpliwości<sup>14</sup>.

---

Ozyra, Henryk Szczęsny, Jerzy Antonowicz, Eugeniusz Antolak, Juliusz Topolnicki, Czesław Sałkiewicz, Władysław Szulkowski, Stefan Wolski, Julian Kowalski, podporucznicy Zygmunt Bienkowski, Jerzy Iszkowski, Józef Żulikowski, Kazimierz Łukasiewicz, Edward Zakrzewski, Włodzimierz Karwowski, plutonowi Jan Szlagowski i Marian Wędzik.

<sup>9</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.31, Jerzy Iszkowski, Salon b.d., k. 4.

<sup>10</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.23, Jerzy Antonowicz, Paryż 18 X 1939 r., k. 5.

<sup>11</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie obronnej. Wrzesień 1939*, wyd. 2, Warszawa 1991, s. 460–462. Wśród instruktorów Szkoły Pilotażu autor wymienia pilotów: kpt. Stanisław Brzezina, porucznicy: Stefan Witorzeńć, Michał Stęborowski, Kazimierz Bursztyn, Marian Duryasz, Tadeusz Głowacki, Lew Kuryłowicz, Władysław Nowak, Piotr Ostaszewski, Piotr Ozyra, Henryk Szczęsny, Walerian Żak, podporucznicy: Bohdan Bielkiewicz, Witold Dobrzyński, Józef Górski, Witold Jander, Kazimierz Łukasiewicz, Józef Żulikowski i Janusz Żurakowski. Wśród instruktorów z Dębłina wymienia zaś: kapitanowie Tadeusz Chłopik, Jan Czerny, Antoni Wczelik, porucznicy Tadeusz Arentowicz, Tadeusz Czerwiński, Zdzisław Henneberg, Czesław Sałkiewicz, Witold Urbanowicz, podporucznicy Zygmunt Bienkowski, Dominik Fengler, Jerzy Iszkowski, Edward Zakrzewski, plutonowi Waław Bernatowicz i Marian Wędzik.

<sup>12</sup> J. Pawlak, *Absolwenci Szkoły Orląt 1925–1939*, Warszawa 2002.

<sup>13</sup> J. B. Cynk, *Polskie lotnictwo w boju wrześniowym*, Gdańsk 2000.

<sup>14</sup> Wyjątkiem jest Cynk, który wspomaga się sprawozdaniami kpt. Jana Czernego i plut. Antoniego Głowackiego (*ibidem*, s. 286).

Kwestie związane z powietrzną obroną okolic Dębina pojawiają się marginalnie przy okazji opracowań dotyczących innych tematów. Tak jest np. w przypadku publikacji o działaniach *Luftwaffe* nad Polską niemieckiego autora Mariusa Emmerlinga<sup>15</sup> czy monografii myśliwca PZL P.7 dr. Tomasza Kopańskiego<sup>16</sup>.

Jedyną jak dotąd próbę kompleksowego podjęcia tematu związanego z walczącymi w 1939 r. myśliwcami CWL 1 podjął Łukasz Łydźba<sup>17</sup>. Wydaje się jednak, że autor oparł się przede wszystkim na opublikowanych do tej pory opracowaniach, ale bez odpowiedniej krytyki wykorzystanych materiałów i sporadycznie sięgając do źródeł.

Zdecydowanie bardziej ubogo wygląda kwestia udziału w powietrznych zmaganiach pilotów myśliwskich z innymi oddziałami, które nie znalazły się na pierwszej linii walk. Poza opracowaniem dr. Pawłaka o eskadrach w 1939 r. z opisem działalności grupy kpt. Jerzego Orzechowskiego i myśliwców z Eskadry Korpusu Ochrony Pogranicza oraz sygnałnym zaznaczeniu istnienia eskadry złożonej z pilotów XIII rocznika Szkoły Podchorążych Lotnictwa w monografii dr. Kopańskiego i pracy Cynka, próżno szukać ich w innych opracowaniach. W dotychczasowych pracach całkowicie pomijana jest kwestia obrony Lidy i lotów maszyn myśliwskich w okolicy Warszawy po 7 września, czyli po przegrupowaniu chroniącej stolicę Brygady Pościgowej w rejon Lublina.

Zagadnieniem metodologicznym jest kwestia, których pilotów myśliwskich należy zaliczyć do obrońców Polski we wrześniu 1939 r. O ile lotnicy zgrupowani w oddziałach broniących określonych rejonów do tej grupy zaliczają się naturalnie, kwestią otwartą pozostaje zaliczenie do nich pilotów, którzy transportowali samoloty P.7 czy P.11 na nowe miejsce postoju. Teoretycznie nie wykonywali oni zadań bojowych, ale w rzeczywistości, w związku z dominacją *Luftwaffe* nad Polską, każde zadanie mogło zakończyć się potencjalną walką z samolotami przeciwnika<sup>18</sup>. Analogicznie – czy do listy pilotów myśliwskich należy dopisać tych, którzy wykonywali zadania rozpoznawcze? Trzeba jednak jasno stwierdzić, że ci ostatni działali według takich samych zasad jak lotnicy z oddziałów frontowych, czego nie można powiedzieć o lotach transportowych. Dlatego wykonawcy lotów będących jedynie przemieszczeniem maszyn na nowe miejsce postoju pozostają poza zasięgiem merytorycznego zainteresowania niniejszego tekstu.

<sup>15</sup> M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską*, t. I–III, Gdynia 2002–2006.

<sup>16</sup> T. J. Kopański, *PZL P.7*, t. II, Gdańsk 2001.

<sup>17</sup> Ł. Łydźba, *W obronie Szkoły Orłąt*, „Lotnictwo z Szachownicą” 2010, cz. 1, z. 2; cz. 2, z. 3.

<sup>18</sup> Tak było np. w przypadku złożonej głównie z absolwentów XIII rocznika SPL eskadry Karasi kpt. obs. Maksymiliana Brzozowskiego, która 14 września podczas przelotu z Wielicka do Stanisławowa została zaatakowana przez niemieckie myśliwce, tracąc dwa samoloty i trzech lotników zabitych oraz jednego rannego.

## Szkoła Pilotażu w Ułężu

Z relacji kpt. Brzeziny wynika, że do obrony okolic Dębłina przygotował przed wojną 12 myśliwców P.7, które podczas pokoju służyły do szkolenia w pilotażu. Dlatego zamontowane w nich silniki były mocno zużyte przez adeptów sztuki latania, co skutkowało słabszymi niż normalnie osiąganymi maszyn. W sierpniu Brzezina otrzymał od komendanta CWL 1 rozkaz, by cztery z wspomnianych samolotów oddać do dyspozycji kierownika wyszkolenia pilotażu w Dęblinie. Tym samym w chwili wybuchu wojny do walki było gotowych w Ułężu 8 P.7, które startować miały na telefoniczny rozkaz wspomnianego kierownika wyszkolenia pilotażu.

1 września samoloty Szkoły Pilotażu z Ułęża wykonały około 20 lotów, głównie przeciwko maszynom rozpoznawczym *Luftwaffe*. Nie przyniosły one jednak spodziewanego efektu – P.7 nie były w stanie dogonić przeciwnika. Podobną liczbę razy piloci wzbijali się w powietrze z Ułęża następnego dnia, ale tym razem CWL 1 zostało skutecznie zbombardowane<sup>19</sup>. W zachowanych archiwaliach nie ma zbiorczych danych o liczbie lotów wykonanych w kolejnych dniach. Dostępne są jedynie pojedyncze relacje, które potwierdzają, że Dębłina broniono także 3 września<sup>20</sup>. Wedle wszelkiego prawdopodobieństwa działania obronne wokół Dębłina w wykonaniu instruktorów Szkoły Pilotażu i CWL 1 zakończyły się 3 września, co potwierdza relacja por. Nowaka, który wyraźnie napisał, że po przeniesieniu oddziału do Podlodowa (4 września) lotów takich już nie było<sup>21</sup>. Potwierdzają to zachowane zeszyty ewidencyjne, w których piloci podają daty wykonywanych lotów i są to dni od 1 do 3 września. Wyjątkiem jest jedynie por. Witold Urbanowicz i ppor. Tadeusz Kumiega, którzy podają, że w obronę Dębłina byli zaangażowani także 4 września. Wspomniani piloci mogli jednak uwzględnić poranny pobyt w Ułężu przed przeniesieniem jednostki do Podlodowa. Wersję o braku późniejszych prób przeciwstawiania się niemieckim atakom potwierdzają także dokumenty *Luftwaffe*, w których próżno szukać informacji o aktywności polskich myśliwców w tym rejonie po 3 września<sup>22</sup>. Ustalenia te podważają informacje z publikowanych do tej

<sup>19</sup> IPIMS, Centrum Wyszkozenia Lotniczego Dęblin. Szkoła pilotów myśliwskich Ułęż, LOT.A.I.14/1/e, Stanisław Brzezina, Sprawozdanie z działalności Szkoły Pilotażu, k. 1–3.

<sup>20</sup> IPIMS, Centrum Wyszkozenia Lotniczego Dęblin. Szkoła pilotów myśliwskich Ułęż, LOT.A.I.14/1e, Władysław Nowak, Meldunek z czasów kampanii wrześniowej roku 1939, k. 1–2.

<sup>21</sup> „W dniu 4.9.39 odlecieliśmy na nasze lotnisko zapasowe Podlodów i stamtąd praktycznie mówiąc nie wykonaliśmy ani jednego lotu bojowego”. *Ibidem*, k. 4.

<sup>22</sup> Na podstawie analizy prac Emmerlinga Łydźba sugeruje wprawdzie, że 5 września Polacy starli się z Messerschmittami 110 z ZG 76, które osłaniały bombowce z KG 76 (Ł. Łydźba, *W obronie...*, cz. 2, s. 33), ale Niemcy toczyli wówczas walkę z myśliwcami z krakowskiego III/2 Dywizjonu Myśliwskiego.

pory opracowań dotyczących obrony Dębłina, według których loty wykonywano jeszcze przez kilka najbliższych dni<sup>23</sup>.

Skoro obrona Dębłina oparta była przede wszystkim na Szkole Pilotażu z Ułęża, należałoby przede wszystkim ustalić listę instruktorów tego oddziału. Ponieważ kpt. Brzezina nie podał składu personelu latającego z września 1939 r. (bardziej przedstawia bardziej własne losy w wojnie 1939 r. niż podległego mu oddziału – dlatego brak w nim wykazu pilotów broniących Dębłina<sup>24</sup>), logiczne wydaje się oparcie na rozkazach dziennych Szkoły Pilotażu, w których siłą rzeczy znajdowały się nazwiska pilotów. Problem w tym, że w Centralnym Archiwum Wojskowym w Rembertowie zachowały się dokumenty jedynie z dwóch pierwszych miesięcy 1939 r., kiedy szkoła stacjonowała jeszcze w Grudziądzu<sup>25</sup>. Wynika z nich, że w styczniu i lutym w jej składzie znajdowali się piloci:

ppłk Karol Malik – dowódca Szkoły Pilotażu  
kpt. Stanisław Brzezina  
kpt. Ludwik Karst  
kpt. Bronisław Kosiński  
kpt. Jan Malarkiewicz  
kpt. Henryk Skrzypiński – kierownik pododdziału parkowego  
por. Kazimierz Bursztyn  
por. Marian Duryasz  
por. Tadeusz Głowacki  
por. Lew Kuryłowicz  
por. Władysław Nowak  
por. Piotr Ozyra  
por. Michał Stęborowski  
por. Henryk Szczęsny  
por. Stefan Witorzeń  
por. Walerian Żak  
chor. Jan Balcer  
st. sierż. Tadeusz Nowak.

<sup>23</sup> IPiMS, Centrum Wyszkożenia Lotniczego Dęblin. Baza Dęblin, ogólne, personalne, LOT.A.I.14/1a, Hubert Kujawa, Działania eskadr szkolnych i ćwiczebnych Centrum Wyszkożenia Lotnictwa nr 1 w Dęblinie w okresie od 1 IX – 17 IX 1939 r., k. 9; J. Pawlak, *Polskie...*, s. 464; J.B. Cynk, *Lotnictwo...*, s. 263, 286; T. Kopański, *PZL P.7...*, s. 67–69; Ł. Łydzba, *W obronie...*, cz. I, s. 32; cz. II, s. 33–34. Co charakterystyczne – w żadnym z tych opracowań nie podano bazy źródłowej, na podstawie której opisano loty wykonane po 3 września.

<sup>24</sup> IPiMS, Centrum Wyszkożenia Lotniczego Dęblin. Szkoła pilotów myśliwskich Ułęż, LOT.A.I.14/1/e, Stanisław Brzezina, Sprawozdanie z działalności Szkoły Pilotażu.

<sup>25</sup> Centralne Archiwum Wojskowe Wojskowego Biura Historycznego (dalej: CAW-WBH), Szkoła Pilotażu (Lotnicza Szkoła Strzelania i Bombardowania), sygn. I.340.51.14, Rozkazy dzienne Szkoły Pilotażu – 1939 r.

W kontekście działań wojennych z wykazu tego można z całą pewnością skreślić ppłk. Malika (obowiązki dowódcy SP pełnił we wrześniu kpt. Brzezina – zmiana nastąpiła 5 lipca<sup>26</sup>), kpt. Karsta (był adiutantem, a nie instruktorem), kpt. Kosińskiego (we wrześniu był w składzie sztabu lotnictwa Armii „Kra-ków”), kpt. Malarkiewicza (w przypadku nieobecności ppłk. Malika był p.o. dowódcy, czyli w hierarchii szkoły znajdował się wyżej od kpt. Brzeziny), kpt. Skrzypińskiego (mimo specjalności pilota nie należał do personelu latającego) oraz chor. Balcera (w sierpniu 1939 r. utonął w Wiśle, ratując syna).

Z powodu zagrożenia wojennego na przełomie marca i kwietnia SP została przeniesiona na lotnisko Ułęż. W rozkazach dziennych Centrum Wyszko-lenia Lotnictwa nr 1 w Dęblinie w ostatnich dniach marca zauważyć można wzmożony ruch udających się do Grudziądza pilotów, co można powiązać z przenosinami Szkoły Pilotażu do Ułęża i koniecznością sprowa-żenia z Pomorza znajdujących się tam samolotów. Jednocześnie 4 kwietnia wszyscy szeregowcy SP zostali przyjęci „w stan gospodarczy pod względem wyżywieniowym do C.W.L.Nr 1”<sup>27</sup>, co jest jednoznaczne z podporządkowa-niem szkoły dowódcy dęblińskiego Centrum Wyszko-lenia Lotnictwa nr 1. Widać je także w innych rozkazach komendanta CWL 1.

5 kwietnia do Dęblina przybyło czterech pilotów, którzy zostali tymcza-sowo przydzieleni do CWL 1 w charakterze instruktorów (mieli tam służyć do 15 listopada 1939 r.), a komendant Centrum przesunął ich do Szkoły Pi-lotażu. Byli to podporucznicy: Witold Dobrzyński (1 Pułk Lotniczy w War-szawie), Piotr Ostaszewski (3 p. lot. w Poznaniu), Paweł Zenker (4 p. lot. w Toruniu) i Janusz Żurkowski (6 p. lot. we Lwowie)<sup>28</sup>. 15 kwietnia do CWL 1 zostali przeniesieni kpt. pil. Zdzisław Królikowski (3 p. lot.), por. obs. Kazimierz Dobrowolski (6 p. lot.), por. obs. Tomasz Łubieszko (3 p. lot.), ppor. pil. Józef Górski (1 p. lot.), ppor. pil. Witold Jander (4 p. lot.), ppor. pil. Włodzimierz Karwowski (2 p. lot. w Krakowie), ppor. pil. Zbi-gniew Kwaśniewski (2 p. lot.), ppor. pil. Kazimierz Łukaszewicz (5 p. lot. w Lidzie) i ppor. pil. Nikodem Matylis (3 p. lot.)<sup>29</sup>. Wszyscy podporucznicy

<sup>26</sup> CAW-WBH, Centrum Wyszko-lenia Lotnictwa nr 1, sygn. I.340.49.16, Rozkazy dzien-ne Centrum Wyszko-lenia Lotnictwa nr 1 w Dęblinie – 1939 r., Rozkaz dzienny nr 155 z 10 VII 1939 r., s. 1.

<sup>27</sup> CAW-WBH, Centrum Wyszko-lenia Lotnictwa nr 1, sygn. I.340.49.16, Rozkazy dzien-ne Centrum Wyszko-lenia Lotnictwa nr 1 w Dęblinie – 1939 r., Rozkaz dzienny nr 99 z 29 IV 1939 r., s. 3.

<sup>28</sup> CAW-WBH, Centrum Wyszko-lenia Lotnictwa nr 1, sygn. I.340.49.16, Rozkazy dzien-ne Centrum Wyszko-lenia Lotnictwa nr 1 w Dęblinie – 1939 r., Rozkaz dzienny nr 84 z 12 IV 1939 r., s. 1.

<sup>29</sup> CAW-WBH, Centrum Wyszko-lenia Lotnictwa nr 1, sygn. I.340.49.16, Rozkazy dzien-ne Centrum Wyszko-lenia Lotnictwa nr 1 w Dęblinie – 1939 r., Rozkaz dzienny nr 87 z 15 IV 1939 r., s. 1.

zostali mianowani instruktorami pilotażu, ale tylko Kazimierz Łukaszewicz trafił do Ułęża – pozostali oficerowie zostali przydzieleni do Szkoły Podchorążych Lotnictwa<sup>30</sup>. Kłóci się to z zapisami w zeszytach ewidencyjnych wypełnianych po przybyciu do Francji pod koniec 1939 r., w których Górski, Jander i Karwowski wyraźnie zapisali, że byli bezpośrednio skierowani do Ułęża. W rzeczywistości ta trójka początkowo znalazła się w Eskadrze Ćwiczebnej nr 1, a do Szkoły Pilotażu trafili dopiero 30 czerwca<sup>31</sup>.

Na pewno inaczej było z Kwaśniewskim i Matylisem, których początkowo wyznaczono na instruktorów w Eskadrze Ćwiczebnej nr 1, a 23 czerwca przesunięto do Eskadry Ćwiczebnej nr 2 (w tym samym czasie przydzielono do tej eskadry grupę podchorążych specjalności myśliwskiej z przyszłej XIII promocji SPL)<sup>32</sup>.

2 maja w Dęblinie zameldował się ppor. Bohdan Bielkiewicz z 5 p. lot., którego przydzielono do Ułęża (także do 15 listopada 1939 r.)<sup>33</sup>.

Wydaje się, że wszyscy oficerowie, którzy zostali mianowani instruktorami pilotażu, przybyli do Dęblina z powodu planowanego wzmoczonego szkolenia, które miało objąć bardziej rozbudowane – w porównaniu z wcześniejszymi – roczniki przyszłej XII i XIII promocji Szkoły Podchorążych Lotnictwa. Pilotów tych było 11, po dwóch z każdego Pułku Lotniczego (z wyjątkiem 6 p. lot., skąd pochodził jedynie ppor. Żurakowski<sup>34</sup>). Lista ta nie była jednak ostateczna – 26 lipca ppor. Zenker powrócił do 4 p. lot.<sup>35</sup>, a jego miejsce zajął z początkiem sierpnia ppor. Józef Żulikowski z tego samego pułku<sup>36</sup>.

Niestety, i tym razem w CAW-WBH nie zachowały się wszystkie rozkazy dzienne CWL 1, kończą się na materiałach z lipca. Tym samym powstaje miesięczna luka, którą wypełnić jest niezwykle trudno. Do dyspozycji pozostają jedynie ocalałe zeszyty ewidencyjne z Francji. Na ich podstawie do listy instruktorów można także dodać ppor. Mariana Chełmeckiego i ppor.

<sup>30</sup> CAW-WBH, Centrum Wyszkożenia Lotnictwa nr 1, sygn. I.340.49.16, Rozkazy dzienne Centrum Wyszkożenia Lotnictwa nr 1 w Dęblinie – 1939 r., Rozkaz dzienny nr 89 z 18 IV 1939 r., s. 1.

<sup>31</sup> CAW-WBH, Centrum Wyszkożenia Lotnictwa nr 1, sygn. I.340.49.16, Rozkazy dzienne Centrum Wyszkożenia Lotnictwa nr 1 w Dęblinie – 1939 r., Rozkaz dzienny nr 147 z 30 VI 1939 r., s. 2.

<sup>32</sup> CAW-WBH, Centrum Wyszkożenia Lotnictwa nr 1, sygn. I.340.49.16, Rozkazy dzienne Centrum Wyszkożenia Lotnictwa nr 1 w Dęblinie – 1939 r., Rozkaz dzienny nr 141 z 22 VI 1939 r., s. 3.

<sup>33</sup> CAW-WBH, Centrum Wyszkożenia Lotnictwa nr 1, sygn. I.340.49.16, Rozkazy dzienne Centrum Wyszkożenia Lotnictwa nr 1 w Dęblinie – 1939 r., Rozkaz dzienny nr 101 z 2 V 1939 r., s. 1.

<sup>34</sup> Wynikało to prawdopodobnie z faktu, że w 6 p. lot. było w tym czasie jedynie czterech wyszkolonych instruktorów; zob. J. Żurakowski, *Nie tylko o lataniu*, Ontario 2002, s. 42–43.

<sup>35</sup> CAW-WBH, Centrum Wyszkożenia Lotnictwa nr 1, sygn. I.340.49.16, Rozkazy dzienne Centrum Wyszkożenia Lotnictwa nr 1 w Dęblinie – 1939 r., Rozkaz dzienny nr 168 z 25 VII 1939 r., s. 1.

<sup>36</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV. 47b, Józef Żulikowski, b.d., k. 3.



Tadeusza Kumieę, którzy w swoich ZE napisali, że 3 sierpnia 1939 r. zostali przesunięci z 2 Pułku Lotniczego do Szkoły Pilotażu<sup>37</sup>.

Do pilotów szkolących w Ułężu można także dopisać czterech podoficerów, których 30 czerwca przydzielono tam wraz z podporucznikami Górskim, Janderem i Karwowskim. Byli to plut. Marian Wędzik, kpr. Stanisław Duszyński, kpr. Waław Giermer i kpr. Józef Kwieciński<sup>38</sup>.

Do udziału w lotach bojowych nad Dęblinem w ZE przyznają się por. Nowak: „udział w walkach powietrznych nad Dęblinem”<sup>39</sup>; por. Ozyra: „1.IX.39 – 2.IX.39: Wykonałem 3 loty na P.7 na OPL [obronę przeciwlotniczą] Dęblina, w tym raz zaatakowałem klucz bomb. npla”<sup>40</sup>; por. Stęborowski: „Od dnia 1.IX do dnia 3.IX wykonywałem loty jako pilot myśliwski w OPL Ośrodka Dęblin”<sup>41</sup>; por. Witorzeńć: „1.IX–2.IX: D-ca myśliwskich kluczy alarmowych OPL Dęblina. W tym czasie wykonałem 3 loty na osłonę Dęblina”<sup>42</sup>; por. Żak: „od 1.IX do 3.IX 39 r. – Wykonywałem loty jako pilot myśliwski w OPL Dęblina”<sup>43</sup>; ppor. Dobrzyński: „W czasie wojny wykonywałem loty bojowe na OPL Dęblina w eskadrze Kursu Specjalizacji Myśl. na Ułężu”<sup>44</sup>; ppor. Górski: „1 lot bojowy dla obrony Dęblina”<sup>45</sup>; ppor. Jander: „2.IX.1939 wykonałem 1 lot bojowy na samolocie P.7 na zwalczanie wypraw bombardjerskich. Nad Dęblinem stoczyłem 1 walkę powietrzną”<sup>46</sup>; ppor. Karwowski: „W czasie wojny brałem udział

---

<sup>37</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.25, Marian Chelmecki, Salon b.d., k. 4; IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.33e, Tadeusz Kumiega, Salon b.d., k. 4.

<sup>38</sup> CAW-WBH, Centrum Wyszkozenia Lotnictwa nr 1, sygn. I.340.49.16, Rozkazy dzienne Centrum Wyszkozenia Lotnictwa nr 1 w Dęblinie – 1939 r., Rozkaz dzienny nr 147 z 30 VI 1939 r., s. 2.

<sup>39</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.37, Władysław Nowak, Septfonds 7 II 1940 r., k. 3.

<sup>40</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.38, Piotr Ozyra, Salon 4 X [19]39 r., k. 4.

<sup>41</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.41c, Michał Stęborowski, Paryż 18 X 1939 r., k. 3.

<sup>42</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.45b, Stefan Witorzeńć, Salon 4 X [19]39 r., k. 4.

<sup>43</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.47b, Walerian Żak, Paryż 18 X [19]39 r., k. 3.

<sup>44</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.26, Witold Dobrzyński, Lyon b.d., k. 3.

<sup>45</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.29b, Józef Górski, Salon b.d., k. 3.

<sup>46</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.32a, Witold Jander, Salon 7 XI 1939 r., k. 4.

w lotach bojowych OPL Dębina, jako dowódca klucza myśl.<sup>47</sup>; ppor. Ostaszewski: „2.IX 1939 r.: Wykonanie 2 lotów bojowych na P.7 na zwalczanie wypraw bombardierskich na Dęblin – 3 walki<sup>48</sup>; ppor. Chełmecki: „3 VIII 1939 – 4 IX 1939: CWL Nr 1 Szkoła Pilotażu, instruktor kursu specjalizacji myśliwskiej, 2 loty bojowe dla obrony Dębina<sup>49</sup>; ppor. Kumiega: „1.IX.1939 r. wykonałem jeden lot na zwalczanie wyprawy bombowej nad Dębiniem<sup>50</sup>; a ppor. Żurakowski po wojnie wspomina o ataku na Do 17 przeprowadzonym 2 września<sup>51</sup>. O por. Bursztynie i por. Szczęsnym wspomina w sprawozdaniu kpt. Brzezina, a w raporcie z września 1939 r. o por. Kuryłowiczu napisał por. Nowak<sup>52</sup>. W życiorysie napisanym po wojnie i znajdującym się w CAW-WBH w Rembertowie Marian Duryasz wspomina wprawdzie, że brał udział w obronie Dębina: „W chwili wybuchu wojny byłem w Ułężu i brałem udział w obronie powietrznej Dębina”, ale w innych dokumentach pomija ten fakt, pisząc, że po wybuchu wojny ewakuował sprzęt do Rumunii<sup>53</sup> – jego ZE w IPiMS nie zachował się, a w kronice 317 Dyonu nic nie wspomina o lotach bojowych<sup>54</sup>. Nie ma zatem pewności co do jego udziału w obronie Dębina. Jeszcze mniej pewne jest to w przypadku pilotów, którzy nie wspomnieli o tym fakcie w swoich zeszytach ewidencyjnych: ppor. Bielikowicz „1.V.1939: Szkoła Pilotażu CWL 1, instruktor; 19.IX.1939 – 21.IX.1939: niewola bolszewicka<sup>55</sup>; ppor. Łukaszewicz „1.VI.1939 – 1.IX.39: Szkoła pilotażu,

<sup>47</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.33a, Włodzimierz Karwowski, Lyon b.d., k. 3.

<sup>48</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.38, Piotr Ostaszewski, Salon 4 XI 1939 r., k. 4.

<sup>49</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.25, Marian Chełmecki, Salon b.d., k. 4.

<sup>50</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.33e, Tadeusz Kumiega, Salon b.d., k. 4.

<sup>51</sup> J. Żurakowski, *Nie tylko...*, s. 47–48.

<sup>52</sup> IPiMS, Centrum Wyszkozenia Lotniczego Dęblin. Szkoła pilotów myśliwskich Ułęż, LOT.A.I.14/1e, Władysław Nowak, Meldunek z czasów kampanii wrześniowej roku 1939.

<sup>53</sup> O locie por. Duryasza z 3 września na przechwycenie rozpoznawczego Do 17 wspomina w swoim opracowaniu Hubert Kujawa, zob. IPiMS, Centrum Wyszkozenia Lotniczego Dęblin. Baza Dęblin, ogólne, personalne, LOT.A.I.14/1a, Hubert Kujawa, Działania eskadr szkolnych i ćwiczebnych Centrum Wyszkozenia Lotnictwa nr 1 w Dęblinie w okresie 1 IX – 17 IX 1939 r., k. 8.

<sup>54</sup> IPiMS, Dyon Myśliwski Nr 317, LOT.V.55/47 I, Kronika 317 Wileńskiego Dywizjonu Myśliwskiego, część I, k. 75.

<sup>55</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.24b, Bohdan Bielikowicz, b.d., k. 4.

instruktor specjalności myśliwskiej; 18.IX.39: przekroczenie granicy<sup>56</sup>; ppor. Żulikowskiego „1.IX.39 – 13.IX.39: Ewakuacja sprzętu z lotniska Ułęż do m. Tartaków koło Sokala<sup>57</sup> oraz por. Głowackiego, ppor. Kwaśniewskiego, ppor. Matylisa i st. sierż. Nowaka, których zeszyty ewidencyjne w IPiMS nie zachowały się (w przypadku Głowackiego jest to zrozumiałe, bo trafił do sowieckiej niewoli, z której uciekł i działał w konspiracji).

W dokumentacji zachowanej w teczce personalnej por. Zdzisława Henneberga znalazła się informacja, że w maju został przesunięty do Szkoły Pilotażu, ale w zeszycie ewidencyjnym napisał, że od 2 września zajmował się ewakuacją sprzętu i personelu CWL 1<sup>58</sup>, co nie wyklucza jego udziału w lotach w pierwszym dniu wojny.

Z opracowania Huberta Kujawy wynika, że wśród czynnych obrońców Dębłina znajdowało się jeszcze kilku innych oficerów. Według niego 6 września ostatni start przeciw bombowcom *Luftwaffe* w okolicy Dębłina wykonały dwa klucze: por. Witorzeńć, por. Arentowicz i por. Stęborowski oraz por. Urbanowicz, ppor. Żulikowski i ppor. Łukaszewicz<sup>59</sup>. Informację tę powielili Pawlak, Kopański i Łydzba<sup>60</sup>, a Cynk podaje jedynie dowódców kluczy<sup>61</sup>. Jak jednak już wspomniano – brak jest odniesień źródłowych do tych informacji.

Przy tej okazji należy skonstatować, że brak zapisów o lotach w obronie Dębłina w zeszycie ewidencyjnym nie oznacza, że pilot takich zadań nie wykonał. Przykładowo por. Bursztyn nie napisał we wspomnianym dokumencie o wrześniowych lotach wykonywanych z Ułęża, a nie dość, że o jego udziale w walkach wspominał kpt. Brzezina, to jeszcze oficjalnie ma przyznane zwycięstwo prawdopodobnie nad niemieckim bombowcem z 2 września<sup>62</sup>. Tym samym potwierdza to przedstawioną we wstępie tezę, że ZE są niezwykle istotnym źródłem wiedzy, ale niekompletnym.

---

<sup>56</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.35, Kazimierz Łukaszewicz, Salon 3 XI 1939 r., k. 4.

<sup>57</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.47b, Józef Żulikowski, b.d., k. 3.

<sup>58</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.30, Zdzisław Henneberg, b.d., k. 3.

<sup>59</sup> IPiMS, Centrum Wyszkozenia Lotniczego Dęblin. Baza Dęblin, ogólne, personalne, LOT.A.I.14/1a, Hubert Kujawa, Działania eskadr szkolnych i ćwiczebnych Centrum Wyszkozenia Lotnictwa nr 1 w Dęblinie w okresie 1 IX – 17 IX 1939 r., k. 10.

<sup>60</sup> J. Pawlak, *Eskadry...*, s. 464; T. Kopański, *PZL P.7...*, s. 69; Ł. Łydzba, *W obronie...*, cz. I, s. 32.

<sup>61</sup> J. B. Cynk, *Polskie...*, s. 286.

<sup>62</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.24c, Kazimierz Bursztyn, Lyon 13 XI 1939 r., k. 3.

Analizując skład instruktorów, warto dodatkowo zaznaczyć, że ppor. Jerzy Godlewski w swoim zeszycie ewidencyjnym zapisał o dołączeniu do Szkoły Pilotażu 5 września, ale nie wspomina o wykonywanych lotach<sup>63</sup>, co potwierdzałoby tezę o braku aktywności polskich myśliwców po 3 września.

### Instruktorzy CWL 1 w Ułężu

Ustalenie personaliów lotników ze Szkoły Pilotażu, którzy walczyli z *Luftwaffe* we wrześniu 1939 r., nie oznacza, że jest to pełna lista powietrznych obrońców Dębłina i okolic. Do szkolenia lotniczego narybku w Ułężu zostali oddelegowani także instruktorzy CWL 1, których po wybuchu wojny przydzielono do składu obrońców Dębłina. Napisał o tym w pamiętnikach por. Witold Urbanowicz, który dwukrotnie wspomina, że wykonywał lot z por. Tadeuszem Arentowiczem<sup>64</sup>. Klóci się to wprawdzie z zapisem Arentowicza w ZE: „1.IX – 17.IX. 39: ewakuacja personelu i sprzętu CWL nr 1 – działanie w sztabie płk. Rastawickiego, Kmdta CWL nr 1”<sup>65</sup>, ale w powojennym wniosku o nadanie Krzyża Walecznych za wrzesień 1939 r. znajduje się informacja o stoczonej przez niego walce: „W dn. 2 września jako Dca klucza P.7 przeznaczonej do obrony Dębłina atakuje przeważające siły npl. bombardujące lotnisko Dęblin”<sup>66</sup>.

Udział w lotach myśliwskich nad Dęblinem potwierdzają w ZE jedynie kpt. Wczelik „2.IX.39 r.: Wykonałem 2 loty bojowe na samol. P.7”<sup>67</sup> i por. Urbanowicz „1.IX.39 r. – 4.IX.39: Wykonałem 6 lotów bojowych na P.7 celem zwalczania lotnictwa bombowego niemieckiego”<sup>68</sup>. Por. Eugeniusz Antolak z 3 Eskadry Pilotażu (esk. pil.) w zeszycie ewidencyjnym przyznał, że w pierwszych dniach wojny intensywnie szkolił podchorążych na Karasiach<sup>69</sup>. Natomiast z jego sprawozdania spisane po przybyciu do Wielkiej Brytanii wynika, że 3 września został przesunięty z 3 esk. pil. i brał udział

<sup>63</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.29b, Jerzy Godlewski, b.d., k. 3.

<sup>64</sup> W. Urbanowicz, *Początek jutra*, wyd. 2, Kraków 2008, s. 55–57, 94–95.

<sup>65</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.23, Tadeusz Arentowicz, b.d., k. 4.

<sup>66</sup> IPiMS, LOT.A.II.45/4/9, J. Kępiński, Wniosek o nadanie Krzyża Walecznych Tadeuszowi Arentowiczowi z 1 XII 1946 r. [wniosek nieuwzględniony/odrzucony].

<sup>67</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.45a, Antoni Wczelik, Paryż b.d., k. 4.

<sup>68</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.43, Witold Urbanowicz, b.d., k. 3.

<sup>69</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.23, Eugeniusz Antolak, Salon 30 XI 1939 r., k. 4.

w lotach w obronie Dębina: „Wybuch wojny zastał mnie (byłem dowódcą plutonu w SPL i kierownikiem grupy latania) w czasie intensywnego szkolenia podchorążych na samolotach Karaś I i II w Dęblinie. Wskutek zbombardowania lotniska i hangarów szkolnych Dębina – szkolenie zostało przerwane i wziąłem udział w następnym dniach w kluczach alarmowych myśliwskich, przy zorganizowanej przez mjra Kępińskiego Józefa – placówce łącznościowej na lotnisku Dęblin. Wykonałem więc dwa loty bojowe na samolocie myśliwskim «P7» rano dn. 3 września 1939 r. Nieprzyjacielskie samoloty sygnalizowane były z rej. Zajeziera i Sobolewa. Nie zestrzeliłem nic. W mojej dwójce leciał plut. Szempliński. Wysokość lotu miałem 5000 m, samoloty bez urządzeń tlenowych, maszyny stare. Dopędzić Dornierów nie mogłem. W tym samym dniu zostałem ranny odłamkiem bomby niemieckiej, będąc służbowo przy telefonach naszej placówki, wyznaczony osobiście przez p. majora Kępińskiego”<sup>70</sup>.

Problemy stwarzają próby ustalenia instruktorów podoficerów, którzy bronili Dębina, bo zachowały się głównie ZE oficerów. Z ocalałych zeszytów ewidencyjnych podoficerów wynika, że do obrony Dębina wyznaczeni zostali kpr. Stanisław Duszyński: „2-IX 39 – 13-IX 39: Szkoła spec. Myśl. oraz opl węzła lotnisk Dęblin”<sup>71</sup> i kpr. Tadeusz Nastorowicz: „2.IX.1939 r.: przydzielony ponownie do K.W.Pil. w Ułężu; pilot myśliwski”<sup>72</sup>. Dodatkowo z ZE plut. Antoniego Siudaka wynika, że od 3 września przydzielony był do „opl lotnisk Dęblin, Ułęż”<sup>73</sup> – według ewidencji podoficerów CWL 1 został przeniesiony do Szkoły Pilotażu 1 sierpnia 1939 r.<sup>74</sup> Po wojnie plut. Marian Wędzik podał, że wykonał cztery loty bojowe na zwalczanie samolotów *Luftwaffe*<sup>75</sup>. O lotach w rejonie Dębina w swoich wspomnieniach napisał też ówczesny plut. Wacław Giermer. Kpr. Zdzisław Górecki twierdzi natomiast, że 3 września wspólnie z por. Władysławem Nowakiem wykonał lot na osłonę Dębina, podczas którego został ostrzelany przez polską opl nad

<sup>70</sup> IPiMS, Akta z Francji. Lotnictwo myśliwskie. Groupe de Chasse I/55, LOT.A.IV.2/1a/2, Eugeniusz Antolak, Przebieg służby wojskowej w Polsce i we Francji, Blackpool 17 VII 1940 r., k. 1.

<sup>71</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.26, Stanisław Duszyński, Lyon b.d., k. 4.

<sup>72</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.37, Tadeusz Nastorowicz, Lyon b.d., k. 4. Nastorowicz był już instruktorem pilotażu w Ułężu w połowie 1939 r., skąd został oddelegowany do Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich.

<sup>73</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.41a, Antoni Siudak, Lyon b.d., k. 4.

<sup>74</sup> IPiMS, Centrum Wyszkożenia Lotniczego Dęblin. Baza Dęblin, ogólne, personalne, LOT.A.I-.14/1a/6, Kartoteka podręczna obsady personelu podoficerskiego Centr. Wyszkoż. Lot. nr 1, k. 2.

<sup>75</sup> Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej, BU 00231/1 T. 7, Żołnierze i oficerowie RAF, Marian Wędzik, k. 27.

Stawami, gdzie znajdowała się składnica wojskowa<sup>76</sup>. Z podręcznej kartoteki podoficerskiej wynika także, że do Szkoły Pilotażu przesunięty został kpr. Józef Szlagowski (24 sierpnia 1939 r.)<sup>77</sup>. O udziale w walkach plut. Lucjana Szemplińskiego, w cytowanym wcześniej sprawozdaniu z Anglii, wspomina natomiast por. Antolak<sup>78</sup>.

Także w literaturze przedmiotu można znaleźć informacje o pilotach walczących w obronie Dębłina. W biogramie Bronisława Malinowskiego opublikowanym w *Małej encyklopedii lotników polskich* można przeczytać, że wraz z plut. Edwardem Paterkiem i plut. Marianem Wędzikiem pilot ten został skierowany na zasadzkę w Radomiu<sup>79</sup>. Analiza dostępnych archiwaliów przeczy wysyłaniu samolotów z Dębłina na jakiegokolwiek odległe od Dębłina zasadzki, tym bardziej zespołu pilotów bez oficera. Z ZE Paterka wynika natomiast, że 3 września znajdował się w Żyrzynie, więc nie mógł być pod Radomiem<sup>80</sup>. Dlatego należy podejść do informacji z biogramu plut. Malinowskiego sceptycznie (tym bardziej że wiele informacji we wspomnianej publikacji jest błędnych).

Na podstawie wspomnianych dokumentów można stwierdzić, że od 1 do 3 września loty bojowe w obronie Dębłina wykonali:

Data	Piloci
1 września	kpt. Stanisław Brzezina (2 razy), por. Lew Kuryłowicz, por. Władysław Nowak, por. Piotr Ozyra, por. Michał Stęborowski, por. Witold Urbanowicz, por. Stefan Witorzeńć, por. Walerian Żak, ppor. Tadeusz Kumiega
2 września	kpt. Antoni Wczelik (2 razy), por. Tadeusz Arentowicz, por. Kazimierz Bursztyn, por. Piotr Ozyra, por. Michał Stęborowski, por. Henryk Szczęsny, por. Witold Urbanowicz, por. Stefan Witorzeńć, por. Walerian Żak, ppor. Witold Jander, ppor. Piotr Ostaszewski (2 razy), ppor. Janusz Żurakowski
3 września	por. Eugeniusz Antolak (dwa razy), por. Kazimierz Bursztyn, por. Władysław Nowak, por. Michał Stęborowski, por. Henryk Szczęsny, por. Witold Urbanowicz, por. Walerian Żak, plut. Lucjan Szempliński (dwa razy), kpr. Zdzisław Górecki

Źródło: opracowanie własne autora.

<sup>76</sup> M. Gajewski, *Złamana szabla*, „Gapa. Lotniczy Magazyn Historyczny” 2014, z. 3 (11), s. 114.

<sup>77</sup> IPiMS, Centrum Wyszkozenia Lotniczego Dęblin. Baza Dęblin, ogólne, personalne, LOT.A.I.14/1a/6, Kartoteka podręczna obsady personelu podoficerskiego Centr. Wysz. Lot. nr 1, k. 3.

<sup>78</sup> IPiMS, Akta z Francji. Lotnictwo myśliwskie. Groupe de Chasse I/55, LOT.A.IV.2/1a/2, k. 1, E. Antolak, Przebieg służby wojskowej w Polsce i we Francji, Blackpool 17 VII 1940 r., k. 2.

<sup>79</sup> J. Konieczny, T. Malinowski, *Mała encyklopedia lotników polskich*, t. II, Warszawa 1988, s. 71.

<sup>80</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.39a, Edward Paterk, Lyon b.d., k. 4.

Poza tym na obronę Dębłina loty z Ułęża wykonywali: ppor. Marian Chełmecki, ppor. Witold Dobrzyński, ppor. Józef Górski, ppor. Włodzimierz Karwowski, plut. Wacław Giermer, plut. Marian Wędzik, kpr. Stanisław Duszyński i kpr. Tadeusz Nastorowicz. Z pewnością nie jest to pełna lista – w grę wchodzi zapewne m.in. kpr. Józef Kwieciński, który pod koniec czerwca trafił do Ułęża oraz wspomniany wcześniej kpr. Józef Szlagowski.

Zachowana baza źródłowa nie pozwala jednoznacznie stwierdzić, którzy instruktorzy CWL 1 zostali przeniesieni do Ułęża i brali aktywny udział w myśliwskich lotach bojowych podczas pierwszych dni września 1939 r., a którzy opiekowali się podchorążymi.

### 3 Eskadra Pilotażu

Dębłina broniła także 3 Eskadra Pilotażu Szkoły Podchorążych Lotnictwa. 1 września 1939 r. miała ona do dyspozycji, oprócz przeznaczonych do szkolenia Karasi, 6 P.7a i użyła ich w walce. Na czele 3 esk. pil. stał kpt. Jan Czerny, a instruktorami, których dowódca podał w sprawozdaniu z działalności we wrześniu 1939 r., byli: por. Tadeusz Czerwiński, por. Eugeniusz Antolak, ppor. Dominik Fengler oraz plutonowi Edward Paterek, Antoni Głowacki, Wacław Bernatowicz i kpr. Stanisław Szpaliński<sup>81</sup>. Nie jest jednak do końca pewne, czy jest to pełny skład personalny, bo z dokumentacji CWL 1 wynika, że 1 kwietnia 1939 r. z 2 esk. pil. do 3 esk. pil. przesunięci zostali: sierżanci Ludwik Cieślak, Mieczysław Sieńczak, plutonowi Władysław Ziejka, Jan Dorman, Józef Zalewski, Jan Mikszo, Edward Paterek, Antoni Głowacki i kpr. Józef Bakinowski<sup>82</sup>, a z 1 esk. pil. do 3 esk. pil.: plut. Otto Pudrycki i plut. Antoni Beda<sup>83</sup>. W podręcznej kartotece podoficerów CWL 1 można znaleźć zapis, że w 3 esk. pil. byli także: plutonowi Lucjan Szempliński, Kazimierz Lenczowski, kaprale Tomasz Kasprzyk, Jan Trembaczowski, Jan Palak, Tadeusz Korczyk i Jan Szałkiewicz<sup>84</sup>.

Sierżant Sieńczak na pewno nie brał udziału w lotach bojowych, bo jak sam napisał w 1945 r.: „Przydzielony byłem do dyspozycji Kierownika

<sup>81</sup> IPiMS, Centrum Wyszkożenia Lotniczego Dęblin. Eskadry pilotażu 1–3, LOT.A.I.14/1d, Jan Czerny, Sprawozdanie o Esk. Pilotażu w S.P.L., k. 1.

<sup>82</sup> CAW-BHW, Centrum Wyszkożenia Lotnictwa nr 1, sygn. I.340.49.16, Rozkaz dzienny CWL 1 nr 79 z 5 IV 1939 r., s. 2.

<sup>83</sup> CAW-WBH, Centrum Wyszkożenia Lotnictwa nr 1, sygn. I.340.49.16, Rozkaz dzienny CWL 1 nr 82 z 8 IV 1939 r., s. 2.

<sup>84</sup> IPiMS, Centrum Wyszkożenia Lotniczego Dęblin. Baza Dęblin, ogólne, personalne, LOT.A.I.14/1a/6, Kartoteka podręczna obsady personelu podoficerskiego Centr. Wyzsk. Lot. nr 1. Do instruktorów 3 esk. pil. nie zostali zaliczeni plut. Bernatowicz i plut. Głowacki, co sugeruje przetasowania lotników przed wybuchem wojny.

Wyszkolenia Pilotażu mjr. pil. Kępińskiego<sup>85</sup>. Podobnie kpr. Szałkiewicz, który w ZE napisał, że między 1 a 8 września był instruktorem szkolącym w pilotażu na Karasiach<sup>86</sup>. Zapisy w kartotece dotyczą przydziałów w czasie ostatnich miesięcy pokoju.

Przed wybuchem wojny część pilotów otrzymała inne zadania, np. plut. Mikszo według ZE był pilotem łącznikowym sztabu CWL 1<sup>87</sup>. Natomiast ppor. Fengler w ZE wprost napisał, że 2 września wykonał lot bojowy w obronie Dębłina<sup>88</sup>. Podobnie plut. Zalewski, który napomknął o jednym locie w obronie lotniska, ale bez podania daty<sup>89</sup>. We wspomnianej już *Małej encyklopedii lotników polskich* znajduje się zapis, że w obronie Dębłina brał także udział plut. Bernatowicz<sup>90</sup>. Natomiast w „Skrzydlatej Polsce” w 1998 r. opublikowane zostały wspomnienia plut. Pawła Mokwy, z których wynika, że we wrześniu 1939 r. wykonał dwa loty bojowe: „W drugim dniu wojny nad lotniskiem w Dęblinie pojawiły się samoloty z czarnymi krzyżami. Startowałem z kolegami dwukrotnie na samolotach P.11c odganiając je skutecznie”<sup>91</sup>.

Kapitan Jan Czerny już 1 września wystawił dwa klucze pod dowództwem swoim i por. Czerwińskiego, a każdy z nich wykonał jedno zadanie bojowe. W kluczu kpt. Czernego leciał plut. Głowacki. Podobnie było następnego dnia<sup>92</sup>.

Z czeskich opracowań wynika, że 2 września znajdujący się w Dęblinie *desatnik* (kpr.) Jaroslav Vyhnis po starcie trzech polskich P.7 dostrzegł jedną niezagospodarowaną maszynę, do której wsiadł i ruszył do walki. Próbował ostrzelać niemieckie Do 17, ale zacięły mu się pokładowe karabiny maszynowe i niepyszny wrócił na lotnisko<sup>93</sup>. Był to pierwszy czeski pilot, który starł się w powietrzu z samolotami *Luftwaffe*.

<sup>85</sup> IPiMS, Centrum Wyszkolenia Lotniczego Dęblin. Eskadry pilotażu 1–3, LOT.A.I.14/1d, Mieczysław Sieńczak, Sprawozdanie z września 1939 r., k. 1.

<sup>86</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.41d, Jan Szałkiewicz, Lyon b.d., k. 4.

<sup>87</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.36b, Jan Mikszo, Lyon b.d., k. 4.

<sup>88</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.28, Dominik Fengler, Salon b.d., k. 4.

<sup>89</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.47a, Józef Zalewski, Lyon b.d., k. 4.

<sup>90</sup> J. Konieczny, T. Malinowski, *Mała encyklopedia lotników polskich*, t. I, Warszawa 1983, s. 16.

<sup>91</sup> P. Mokwa, *Życiorys lotnika*, „Skrzydłata Polska” 1998, z. 6, s. 58.

<sup>92</sup> IPiMS, Centrum Wyszkolenia Lotniczego Dęblin. Pluton lotniczy Warszawskiej Brygady Panc. Mot., LOT.A.I.14/1f, Antoni Głowacki, Sprawozdanie o pracy jednostki rozpoznania bliskiego, wydzielonej z C.W.O.L. – Dęblin, k. 1.

<sup>93</sup> L. Kudrna, *Českoslovenští letci v polské kampani 1939*, <https://www.valka.cz/14005-Ceskoslovensti-letci-v-polske-kampani-1939-> (dostęp 23 V 2018). Informacja ta oparta jest na



To nie jedyny czeski epizod związany z samolotami myśliwskimi znajdującymi się na zapleczu frontu – w opublikowanych w Polsce wspomnieniach ówczesny *četař* (plut.) Jaroslav Dobrovolný napisał, że 6 września transportował P.7 na lotnisko w Bełżycach i został ostrzelany przez strzelców pokładowych He 111<sup>94</sup>.

2 września piloci kpt. Czernego zakończyli działania myśliwskie, przeniesiono ich bowiem na lotnisko w Żyrzynie, gdzie oczekiwali na nowe rozkazy. 4 września kilku pilotów uczestniczących w obronie Dębłina przesunięto do tworzonego plutonu Lotniczego Warszawskiej Brygady Pancerno-Motorowej, wykonującego na Karasiach loty rozpoznawcze.

Oddział kpt. Czernego wykonywał zatem zadania myśliwskie tylko przez dwa pierwsze dni wojny. Na podstawie materiału źródłowego można stwierdzić, że loty bojowe wykonali:

Data	Piloci
1 września	kpt. Jan Czerny, por. Tadeusz Czerwiński, plut. Antoni Głowacki
2 września	kpt. Jan Czerny, por. Tadeusz Czerwiński, ppor. Dominik Fengler, plut. Antoni Głowacki, plut. Paweł Mokwa (2 razy), des. Jaroslav Vyhnis

Loty bojowe wykonali także plut. Józef Zalewski i plut. Waław Bernatowicz (nie wiadomo którego dnia). Przedstawiony skład pilotów nie pozwala na wskazanie obsady personalnej wystawionych przez oddział kluczy, więc podane nazwiska lotników nie są ich pełną listą.

## Eskadra Osłonowa w Wielicku

Obrona Dębłina to nie jedyny myśliwski epizod lotników związanych z CWL 1. W swoim sprawozdaniu kpt. Brzezina napisał: „Dnia 3.IX. otrzymałem rozkaz stworzyć eskadrę w składzie 10 samolotów, wyznaczając jako

---

wspomnieniach pilota, które zostały opublikowane w Pradze w 2002 r. (J. Vyhnis, *Zahájil jsem leteckou válku*). W opracowaniu J. Váňa, J. Rail, *Českoslovenští letci v polské obranné válce*, Praha 2003, s. 33 podano błędnie, że do zdarzenia doszło 1 IX 1939 r. Jest to sprzeczne z ówczesnymi wydarzeniami – Vyhnis napisał, że startował podczas bombardowania Dębłina, a to miało miejsce dzień później.

<sup>94</sup> J. Dobrovolný, *Lotnicy czechosłowaccy w lotnictwie polskim w roku 1939*, „Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej” 1992, z. 4, s. 82. Wydaje się, że na podstawie tych wspomnień niektórzy autorzy wnioskuje, że 8 września Dobrovolný wykonał lot patrolowy na P.7 w rejonie Bełżyc (T. Kopański, *PZL P.7...*, s. 71; Ł. Łydźba, *W obronie...*, cz. 2, s. 34.). Czech natomiast wspominał o wykonaniu patrolu, ale nie określił, jakiego typu samolot pilotował: „Otrzymuję rozkaz patrolowania okolic lotniska. Następnie lądujemy na lotnisku Jasionka koło Parczewa. Dostaję Karasia i kontynuuję patrolowanie w rejonie Jasionki” (J. Vyhnis, *Zahájil jsem...*, s. 82). Świadczyć to może o tym, że skoro drugi patrol był wykonywany na Karasiu, Czech uważał, że patrol można wykonać każdym typem samolotu.

załogi pilotów – uczniów, którzy świeżo ukończyli kurs myśliwski. Eskadra ta w pełnym pogotowiu miała oczekiwać na rozkaz przydziału do dyonu na froncie. Rozkaz ten nadszedł dopiero dnia 9.IX. i eskadra odleciała w rejon Radziechowa wraz z por. Szczęsnym<sup>95</sup>. Z dostępnych zeszytów ewidencyjnych wynika, że wśród wytypowanych przez kpt. Brzezinę młodych pilotów byli: Stanisław Czarnecki, Eugeniusz Fiedorczyk, Eugeniusz Horbaczewski, Jan Preihs, Józef Pukło i Jerzy Schmidt. W życiorysie Romana Hrycaka, zamieszczonym w „Kronice 317 Dywizjonu”<sup>96</sup>, znajduje się informacja, że i on był w składzie tego zespołu. W swoich wspomnieniach Jan Preihs potwierdza te dane i podaje nazwiska pozostałych pilotów: Bolesław Gładych, Stanisław Juszcak i Ryszard Mich<sup>97</sup>.

Eskadra nie została – jak planowano – wysłana na front, tylko utworzono z niej oddział mający osłaniać stacjonujący w Wielicku XV Dywizjon Bombowy kpt. Stanisława Cwynara. Nie oznacza to, że w Eskadrze Osłonowej znalazła się cała dziesiątka podporuczników XIII promocji, o której wspominał Brzezina, a której skład podał Preihs. Zdają się to potwierdzać zapisy w ZE Gładycha („9.IX. ewakuacja”<sup>98</sup>) i Juszcaka („8–17.IX. bez funkcji”<sup>99</sup>). Inni piloci poświadczają natomiast służbę związaną z XV DB: w ZE napisali, że znaleźli się w składzie „Eskadry osłonowej 215 Dyonu Bobowego” (Czarnecki<sup>100</sup>, Fiedorczyk<sup>101</sup>), o otrzymaniu przydziału „do dyonu p. kpt. Łaguny do Wielicka jako osłona myśliwska dyonu bombowego” (Schmidt<sup>102</sup>) lub że przypadła im „osłona myśl. dyw. bombowego kpt. Cwynara” (Preihs<sup>103</sup>). W „Kronice 317 Dyonu” znajduje się zapis Hrycaka: „zostałem przydzielony jako pilot do eskadry myśliwskiej złożonej wyłącznie z wychowanków kursu, która została przydzielona

<sup>95</sup> IPiMS, Centrum Wyszkożenia Lotniczego Dęblin. Szkoła pilotów myśliwskich Ułęż, LOT.A.I.14/1e, Stanisław Brzezina, Sprawozdanie z działalności Szkoły Pilotażu, k. 3.

<sup>96</sup> IPiMS, Dyon Myśliwski nr 317, LOT.V.55/47 I, Kronika 317 Wileńskiego Dywizjonu Myśliwskiego, część I, k. 58.

<sup>97</sup> J. Preihs, *Wrzesień 1939* [w:] *Czyż mogli dać więcej. Dzieje 13 promocji SPL w Dęblinie*, Londyn 1989, s. 116.

<sup>98</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.29a, Bolesław Gładych, b.d., k. 3.

<sup>99</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.32b, Stanisław Juszcak, Salon 4 XI 1939 r., k. 3.

<sup>100</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.25, Stanisław Czarnecki, b.d., k. 3.

<sup>101</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.28, Eugeniusz Fiedorczyk, b.d., k. 3.

<sup>102</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.41a, Jerzy Schmidt, Paryż 16 XI 1939 r., k. 3–4.

<sup>103</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.39c, Jan Preihs, Lyon b.d., k. 3.

do obrony dywizjonu Łosi<sup>104</sup>. Słowa ppor. Schmidta potwierdzają wcześniej zacytowaną relację kpt. Stanisława Cwynara, że w Wielicku członkiem Eskadry Osłonowej był także kpt. Piotr Łąguna, oficer taktyczny XV Dywizjonu Bombowego. Mówią o tym także wspomnienia st. majstra Waclawa Oyrzanowskiego, szefa mechaników wchodzącej w skład XV Dywizjonu Bombowego 16 Eskadry Bombowej, który napisał, że Łąguna wykonał w Wielicku lot bojowy samolotem myśliwskim<sup>105</sup>.

Prawdopodobnie piloci dowiedzieli się jeszcze przed ewakuacją z 9 września, że opuszczą okolice Dęblińską drogą powietrzną, o czym świadczą zapisy w ZE Horbaczewskiego: „6.IX–1939 r.: przydział do transportu powietrzem maszyn myśliwskich należących do Szkoły Pilotażu<sup>106</sup> i Pukły: „6.IX.39: przydział do transportu powietrzem maszyn myśliwskich należących do Wyż. Kursu Pilotażu w Ułężu<sup>107</sup>.

Według relacji kpt. Cwynara, dowódcy XV Dywizjonu Bombowego, Eskadra Osłonowa zaczęła działać od 13 września: „13.IX: Przyleciał na lotnisko por. Szczęsny wraz z 5-ma podch<sup>108</sup> na P.7. [...] Kpt. pil. Łąguna organizuje OPL lotniska z P.7 i Kobuz<sup>109</sup>. Odtąd Kobuz i P.7 ubezpieczają lotnisko po starcie i lądowaniu Łosi<sup>110</sup>. Tymczasem zarówno Horbaczewski, jak i Pukło w ZE twierdzili, że wykonywali loty patrolowe nad linią kolejową Kowel – Łuck wcześniej: Horbaczewski od 9 września: „9, 10, 11 – IX – 39 r.: Wykonanie trzech lotów patrolowych linii kolejowej Kowel – Łuck, rozkaz dcy Dyw. bombowego kpt. Cwynara<sup>111</sup>, a Pukło dzień później: „10.IX.1939: Jedna walka w powietrzu

---

<sup>104</sup> IPiMS, Dyon Myśliwski nr 317, LOT.A.V.55/47 I, Kronika 317 Wileńskiego Dywizjonu Myśliwskiego, część I, k. 58.

<sup>105</sup> W. Oyrzanowski, *Czy starczy sił na przetrwanie?*, Piekary Śląskie 2008, s. 67.

<sup>106</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.30, Eugeniusz Horbaczewski, Salon b.d., k. 3.

<sup>107</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.39c, Józef Pukło, Salon b.d., k. 3.

<sup>108</sup> Lotnicy byli w mundurach podchorążych, bo o promocji oficerskiej dowiedzieli się dopiero w Rumunii. Decyzja o promocji dwóch ostatnich roczników SPL zapadła już po wybuchu wojny: III rocznik był promowany ze starszeństwem 31 VIII 1939 r., a rocznik II – 1 IX 1939 r. W związku z wojennym chaosem informacja o tym fakcie dotarła do podchorążych z dużym opóźnieniem.

<sup>109</sup> P.11g „Kobuz”, prototyp samolotu myśliwskiego powstałego z połączenia konstrukcji P.11 i silnika Bristol Mercury VIII przeznaczonego dla PZL.50 „Jastrząb”. Jedyny egzemplarz tego samolotu trafił do Wielickiej drogi okrężnej z zakładów PZL, pilotowany przez oblatywacza Jerzego Widawskiego. A. Glass, T. Kopański, T. Makowski, *PZL P.11*, część II, Gdynia 1997, s. 37.

<sup>110</sup> IPiMS, Dyon Bombowy I/2 „Sowa”. Eskadra Bombowa 21 „Czapla”, LOT.A.II.23/1a, Stanisław Cwynar, Dca XV Dyonu Bomb., k. 11.

<sup>111</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.30, Eugeniusz Horbaczewski, Salon b.d., k. 3.

z niemieckim napotkanym bombowcem”<sup>112</sup>. Jedynym źródłem, w którym pada data 13 września jako dzień przybycia do Wielicka grupy por. Szczęsnego, jest zacytowane wcześniej sprawozdanie kpt. Cwynara. Jest ono jednak sprzeczne z relacjami Horbaczewskiego i Pukły. Być może Cwynar źle zapamiętał datę tego zdarzenia, a myśliwcy osłaniali jego jednostkę już od 9 września, czyli tego samego dnia, kiedy XV Dywizjon zmienił miejsce postoju z Podlodowa na Wielick. Wprawdzie ze wspomnień st. majstra Wacława Oyrzanowskiego, wynika, że jego podkomendni otrzymali 13 września w Wielicku pod opiekę siedem P.7 i jednego P.11g<sup>113</sup>, ale być może wcześniej myśliwce były obsługiwane przez inny zespół mechaników, bo Oyrzanowski ze swoimi ludźmi przybył rzutem kołowym na nowe lotnisko krótko przed tą datą. Analiza mapy wskazuje natomiast, że Wielick znajduje się stosunkowo blisko od linii kolejowej Kowel – Łuck i wydaje się naturalne, że właśnie stamtąd startowano na osłonę wspomnianego szlaku komunikacyjnego.

Por. Szczęsny i jego podopieczni nie byli jedynymi pilotami służącymi w Eskadrze Osłonowej: w ZE ppor. Władysława Walendowskiego można przeczytać, że i on był w Wielicku, a kiedy 15 września w powietrznej walce ranny został por. Szczęsny, objął nad eskadrą dowództwo i podczas postoju w Wielicku wykonał cztery loty bojowe<sup>114</sup>. 14 września do Wielicka dotarł też ppor. Tadeusz Kumiega („dołączyłem do dyonu bombowego i wykonałem jeden lot na zwalczanie wyprawy bombowej na m. Łuck”<sup>115</sup>), który wcześniej znajdował się w grupie instruktorów Szkoły Pilotażu ewakuowanych 9 września do miejscowości Tartaków koło Sokala. Nie można także wykluczyć, że w zespole w Wielicku był pchor. Antoni Widawski, który ewakuował do Rumunii jednego z dęblińskich P.7<sup>116</sup>, a także nieznaną z nazwiska podoficer – Oyrzanowski odnotował w swoich wspomnieniach kaprała wykonującego lot na P.11g<sup>117</sup>.

Rankiem 18 września Eskadra Osłonowa zakończyła działalność – por. Walendowski na czele siedmiu samolotów przeleciał do Rumunii<sup>118</sup>. W składzie

---

<sup>112</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.39c, Józef Pukło, Salon b.d., k. 3.

<sup>113</sup> W. Oyrzanowski, *Czy starczy...*, s. 65.

<sup>114</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.45a, Władysław Walendowski, Salon b.d., k. 4.

<sup>115</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.33e, Tadeusz Kumiega, Salon b.d., k. 4.

<sup>116</sup> D. Antoniu, *Polskie Konstrukcje Lotnicze. W Rumunii 1933–1947*, t. IV, cz. 3, Sandomierz 2014, s. 23.

<sup>117</sup> W. Oyrzanowski, *Czy starczy...*, s. 67.

<sup>118</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.45a, Władysław Walendowski, Salon b.d., k. 4; Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.30, Eugeniusz Horbaczewski, Salon b.d., k. 3.

lotników ewakuujących wspomniane samoloty zabrakło większości młodych podporuczników, którzy zasiedli za ich sterami jeszcze w Dęblinie. Świadczą o tym losy Czarneckiego, Fiedorczyka, Schmidta<sup>119</sup> i Pukły, który spalił uszkodzoną w Buczaczu maszynę i opuścił kraj samochodem<sup>120</sup>.

Baza źródłowa jest zbyt skąpa i nie do końca jasna, by ustalić loty wykonywane przez Polaków w Wielicku.

### Oddział Myśliwski w Świdniku

Oprócz jednostek składających się z lotników znajdujących się we wrześniu 1939 r. w Dęblinie utworzony został także oddział opierający się na nadwyżkach personelu 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu. Inicjatorem był kpt. Jerzy Orzechowski, który wraz z ewakuowanymi poznańskimi lotnikami znalazł się 3 września w Lublinie. Eskadra miała do dyspozycji dwa samoloty P.11 oraz po jednym PWS 26 i Lublin R XIII. Stacjonowała w Świdniku, a jej podstawowym zadaniem było szkolenie oficerów i podchorążych rezerwy mających doświadczenie z P.11 oraz wykonywanie lotów bojowych<sup>121</sup>. Działalność bojowa ograniczała się do rozpoznania i pierwsze tego typu zadanie wykonał kpt. Orzechowski (trudno sobie wyobrazić, żeby był dowódca jednostki myśliwskiej przed wybuchem wojny nie użył do tego P.11).

Według sprawozdania dowódcy w jednostce znaleźli się: ppor. Andrzej Miszewski, ppor. Zbigniew Zarębski, pchor. Rudolf Kesselring, pchor. Maciej Lipiński, pchor. Aleksander Narucki i pchor. Teofil Szymankiewicz. Jednocześnie dowódca podkreślał, że nie pamięta wszystkich nazwisk<sup>122</sup>. Trudno też jednoznacznie stwierdzić, którzy piloci wykonywali zadania, siedząc za sterami P.11, a więc czy wszystkich wymienionych przez kpt. Orzechowskiego lotników można zaliczyć w poczet pilotów myśliwskich. Przykładowo Lipiński w ZE zapisał: „5 IX 39 – 12 IX 39: zgłoszenie się u kpt.

<sup>119</sup> Szczegóły ich dotarcia do Rumunii można znaleźć w pracy: G. Ślizewski, „*Turyści Sikorskiego*”, czyli kurs na zachód. Ewakuacja polskich pilotów myśliwskich do Francji i Wielkiej Brytanii na przełomie 1939/1940. Wybrane zagadnienia [w:] *Za linią wroga. Materiały zebrane i przygotowane z okazji konferencji popularnonaukowej poświęconej przeszłości lotnictwa z cyklu „Historia Skrzydłami Malowana”*, Warszawa 2015, s. 86–87.

<sup>120</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.39c, Józef Pukło, Salon b.d., k. 3.

<sup>121</sup> IPiMS, Oddział myśl. Bazy 3 p. lot., LOT.A.II.19/1, Jerzy Orzechowski, Oddział Lotnictwa Myśl. w Lublinie. Sprawozdanie z działalności, k. 1.

<sup>122</sup> W J. Pawlak, *Eskadry...*, s. 465 dodatkowo podany jest pchor. Zdzisław Szwarz. Jednak poza tym, że był rezerwistą 3 p. lot., nic nie przemawia za tym, że znalazł się w grupie pilotów wykonujących zadania na samolotach myśliwskich. Rezerwistów 3 p. lot., którzy nie byli w oddziale kpt. Orzechowskiego, było znacznie więcej.

Orzechowskiego i wcielenie do tworzącej się eskadry myśliwskiej w Świdniku koło Lublina. Zadania bojowe. Lot rozpoznawczy na kolumnę pancerną pod Radomskiem<sup>123</sup>, Narucki: „7.IX do 13.IX.1939: Eskadra myśliwska kpt. Orzechowskiego, pilot myśliwski. Obrona Lublina, 3 loty bojowe”<sup>124</sup>, a Kesselring: „Zgłoszenie się u kpt. Orzechowskiego, wcielenie do tworzącej się esk. myśliwskiej na lotnisku Świdnik, majątek k. Lublina. Odbyłem kilka lotów bojowych, w tym 2 loty z ppor. Zarębskim na rzecz D-cy Armii – generała Piskora z wynikiem pozytywnym”<sup>125</sup>.

9 września kpt. Orzechowski na trzy dni odszedł z oddziału, a dowództwo nad nim przekazał ppor. Władysławowi Kamińskiemu (co ciekawe, nie wymienia go wśród pilotów eskadry, można więc wnioskować, że do 9 września nie uczestniczył w zadaniach prowadzonych w powietrzu – Kamiński w swoim ZE napisał jedynie, że został zmobilizowany i 17 września przekroczył rumuńską granicę<sup>126</sup>). Po 12 września oddział lotów nie wykonywał. Przez jego skład przewinęło się w tym czasie około 50 pilotów, m.in. por. Jan Obuchowski<sup>127</sup>, ppor. Ludwik Martel<sup>128</sup>, ppor. Franciszek Wiza<sup>129</sup>, pchor. Jerzy Mencil<sup>130</sup> i prawdopodobnie kpr. Marcin Machowiak (wspominał, że znalazł się w I Grupie Uderzeniowej<sup>131</sup>). Pod koniec działalności eskadry w jej skład włączono pilotów spoza 3 p. lot., głównie z CWL 1, m.in. kpt. Jana Czernego<sup>132</sup>, por. Zbigniewa Czaykowskiego<sup>133</sup>, ppor. Jerzego

<sup>123</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.34, Maciej Lipiński, Paryż 17 X [19]39 r., k. 3.

<sup>124</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.37, Aleksander Narucki, Paryż b.d., k. 3–4.

<sup>125</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.33b, Rudolf Kesselring, Paryż 17 X [19]39 r., k. 3.

<sup>126</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.33a, Władysław Kamiński, b.d., k. 3.

<sup>127</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.38, Jan Obuchowski, Paryż b.d., k. 4.

<sup>128</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.36a, Ludwik Martel, b.d., k. 3.

<sup>129</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.45b, Franciszek Wiza, Paryż b.d., k. 4.

<sup>130</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.36b, Jerzy Mencil, Paryż b.d., k. 4.

<sup>131</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.36a, Marcin Machowiak, b.d., k. 3.

<sup>132</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.25, Jan Czerny, Salon 5 XI [19]39 r., k. 5.

<sup>133</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.25, Zbigniew Czaykowski, Paryż b.d., k. 5.

Gołkę<sup>134</sup> i plut. Józefa Zalewskiego<sup>135</sup>. Żaden z nich w ZE o lotach w tym rejonie Polski nie wspomina.

W tym przypadku, z powodu skąpej liczby źródeł, nie sposób ustalić, którzy piloci wykonywali loty bojowe konkretnego dnia. Co więcej – nie sposób ustalić ze stuprocentową pewnością, kto z nich wykorzystywał myśliwce P.11, a kto samoloty z dwuosobową załogą.

### Obrońcy 5 Pułku Lotniczego w Lidzie

O ile zagrożone niemiecką ofensywą pułki lotnicze nr 1, 2, 3 i 4 wycofały się na południowy wschód, a w pobliżu lwowskiego 6 p. lot. z czasem zebrała się większa część polskich sił powietrznych, „zasysając” znajdujący się tam sprzęt, 5 Pułk Lotniczy w Lidzie znalazł się trochę na uboczu. Był jedynym, który mógł zorganizować powietrzną osłonę swojej siedziby. Według Zbigniewa Charytoniuka, od ponad 40 lat szczegółowo badającego historię 5 p. lot., do takiej właśnie sytuacji doszło. Z zebranych przez niego relacji wynika, że w Lidzie powstał klucz myśliwski składający się z trzech samolotów P.7 (być może używany był także P.11 remontowany w parku technicznym pułku) oraz sześciu pilotów. Dowódcą był kpt. Kazimierz Kuzian, a jego podkomendnymi zostali m.in. ppor. Jerzy Bandrowski, kpr. Józef Głuchowski, kpr. Zygmunt Popławski i kpr. Adam Różycki. Dodatkowo zadania na P.7 wykonywał plut. Władysław Borys, chcący pomścić domniemaną śmierć młodszego brata, Henryka, który został zestrzelony 3 września 1939 r., służąc w 55 Samodzielnej Eskadrze Bombowej (w rzeczywistości ranny lotnik dostał się do niemieckiej niewoli)<sup>136</sup>.

W londyńskich archiwach trudno znaleźć relacje z działań lotników z Lidy, którzy nie wyruszyli na front. Większość żołnierzy została internowana na Łotwie, skąd miała utrudnione, w porównaniu z południową drogą ewakuacji, możliwości dotarcia na terytorium znajdujące się pod kontrolą sojuszników. Zajęcie państw bałtyckich przez Związek Sowiecki w 1940 r. te możliwości ograniczyło do minimum.

### Eskadra Korpusu Ochrony Pogranicza

W 1936 r. Polska rozpoczęła na wschodniej granicy budowę fortyfikacji na odcinku Pińsk – Krzemieniec Podolski. O ile z działalnością

<sup>134</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.29b, Jerzy Gołko, Paryż 11 X 1939 r., k. 4.

<sup>135</sup> IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.47a, Józef Zalewski, Lyon b.d., k. 4.

<sup>136</sup> Korespondencja ze Zbigniewem Charytoniukiem z maja 2018 r., w zbiorach autora.

wywiadowczą Związku Sowieckiego radził sobie sformowany w listopadzie 1937 r. Batalion KOP „Sarny”, o tyle problemem były przekraczające granicę samoloty wywiadowcze wschodniego sąsiada. Dlatego w 1936 r. na połowym lądowisku Orłówka koło miasteczka Sarny na Polesiu sformowano Eskadrę Korpusu Ochrony Pogranicza, w skład której wchodził czasowo oddelegowani lotnicy z kolejnych pułków lotniczych. Tura trwała od trzech miesięcy do pół roku. Początkowo były to ekipy 1 p. lot. z Warszawy, potem 2 p. lot. z Krakowa, a wiosną 1939 r. służbę przejął 6 p. lot. ze Lwowa. Praca polegała na lotach w strefie przygranicznej, by przeciwdziałać rozpoznaniu prowadzonym przez sowieckie samoloty. Zadania te były koordynowane przez naziemne oddziały KOP. Generalnie polskie samoloty patrolowały nad własnym terytorium, ale zdarzały się przypadki przekraczania sowieckiej granicy.

10 sierpnia 1939 r. doszło do kolejnej zmiany personelu Eskadry KOP. Na połowe lądowisko Orłówka koło Sarn na Polesiu Wołyńskim trafiło dwóch pilotów III/6 Dywizjonu Myśliwskiego z 6 Pułku Lotniczego we Lwowie – por. Robert Janota (dowódca) i por. Franciszek Małecki<sup>137</sup> – oraz dziewięciu członków personelu naziemnego. Lotnicy dysponowali dwoma myśliwcami i byli podporządkowani pod względem zarządzeń ogólnych kierownikowi placówki wywiadowczej nr 7 KOP w Sarnach, mjr. Mikołajowi Lipińskiemu<sup>138</sup>.

Po wybuchu wojny piloci wykonali kilka lotów, patrolując granicę ze Związkiem Sowieckim, by sprawdzić ruchy Armii Czerwonej. 3 września por. Janota opuścił Sarny i udał się do rodzimego pułku, by zdobyć dla swojego oddziału paliwo. Podczas załatwiania benzyny lotnisko we Lwowie zostało zbombardowane przez He 111, a w wyniku ataku zniszczony został P.7 dowódcy Eskadry KOP. Do swojego oddziału już nie wrócił<sup>139</sup>. Porucznik Małecki pozostał w Sarnach, ale jego losy po 17 września pozostają nieznane. Istnieje podejrzenie, że albo padł ofiarą ukraińskich band, albo dostał się do sowieckiej niewoli, w której stracił życie.

Eskadra KOP działała wprawdzie na wschodnich rubieżach II Rzeczypospolitej, ale w te rejony zapuszczały się rozpoznawcze samoloty *Luftwaffe*. Niestety, brak materiałów źródłowych, zaginionych po agresji Związku

---

<sup>137</sup> Czasem wymieniany jest jeszcze jeden pilot – ppor. Antoni Chabroszewski. To efekt artykułu Jerzego Pawlaka opisującego losy Eskadry KOP we wrześniu 1939 r. (J. Pawlak, *Ostatni klucz Eskadry Korpusu Ochrony Pogranicza*, „Skrzydła Polska” 1999, z. 9, s. 16–17), który powstał na podstawie relacji Chabroszewskiego. Z czasem okazało się, że Chabroszewski nie był wówczas oficerem pilotem, a mechanikiem w stopniu podoficera, co pod dużym znakiem zapytania stawia wiarygodność spisanej relacji.

<sup>138</sup> J. Pawlak, *Ostatni klucz...*, s. 16.

<sup>139</sup> 9 IX 1939 r. został przydzielony do grupy pilotów wysłanych do Rumunii po odbiór brytyjskiego sprzętu lotniczego, który miał tam dotrzeć drogą morską. IPiMS, Zeszyty ewidencyjne wypełnione po przybyciu do Francji, LOT.A.IV.32a, Robert Janota, Paryż 11 X [19]39, k. 4.



Sowieckiego z 17 września, uniemożliwia dokładne odtworzenie zadań wykonywanych przez tę jednostkę.

### Zespół Lotniczy Obrony Warszawy

W zagrożonej atakiem niemieckiej armii stolicy znajdowali się także lotnicy, zmobilizowani przed wybuchem wojny, studenci kierunków lotniczych, mechanicy ze Szkoły Podchorążych Lotnictwa – Grupy Technicznej, rzuty kołowe z 3 i 4 Pułku Lotniczego, które wycofując się przed nieprzyjacielem, trafiły do Warszawy *etc.* Większość z lotników uczestniczyła w walkach naziemnych, wykazując się dużym animuszem i brawurą. Nie zabrakło ich jednak także w powietrzu. W hangarach lotniska mokotowskiego znajdowało się bowiem kilka samolotów, które szybko znalazły się pod opieką mechaników i wykorzystywano je do lotów łącznikowych. Wśród nich był jeden myśliwski P.11a. Właśnie na tym samolocie wykonano co najmniej kilka zadań w okolicy Warszawy. Loty były wykonywane nocą, a podczas startu i lądowania maszyny były ostrzeliwane przez niemieckie oddziały. Z czasem jednak, w związku ze zmieniającą się sytuacją w stolicy, zapadła decyzja o przemieszczeniu samolotów na południe kraju, by z okrążenia uratować kilku lotników. W nocy z 23 na 24 września na Węgry przeleciał samolotem myśliwskim mjr dypl. Eugeniusz Wyrwicki, któremu wymontowano w P.11a fotel pilota, aby mógł zabrać na pokład ppłk. Mateusza Iżyckiego (lotnicy siedzieli bez spadochronów plecami do siebie<sup>140</sup>).

Nie ma stuprocentowej pewności, kim byli piloci wykonujący loty na warszawskim P.11a. Lotników z odpowiednimi umiejętnościami było w Warszawie sporo. Jedynym pewnym jest kpr. Stanisław Rochmiński, który potwierdził ten fakt w swoim sprawozdaniu spisany w 1942 r.: „udałem się do Warszawy i tam zameldowałem się w Dow. Lotn. i zostałem przydzielony do bat. szturmowego p. dow. pułk Iżyckiego. Z batalionu latałem na rozpoznanie na sam. P.11 pozostawionym w esk sztabowej. Rozpoznania wykonywałem do 23.IX.39, tj. do chwili odlotu pułk. Iżyckiego z mjr Wyrwickim”<sup>141</sup>. W literaturze wzmiankowane są loty wykonywane przez mjr. Wyrwickiego<sup>142</sup>, ale nie można wykluczyć, że jego nazwisko wymieniane jest w kontekście późniejszego przelotu na Węgry. Dodatkowo pojawia się informacja, że oprócz mjr. Wyrwickiego loty na P.11 wykonywał nieznan z nazwiska oficer<sup>143</sup>.

<sup>140</sup> J. Pawlak, *Eskadry...*, s. 473.

<sup>141</sup> IPiMS, LOT.A.V.96/41, Stanisław Rochmiński, Relacja po przybyciu z ZSRS z 10 II 1942 r., k. 1.

<sup>142</sup> J. Pawlak, *Eskadry...*, s. 473; A. Kurowski, *Lotnictwo polskie w 1939 roku*, Warszawa 1962, s. 305; L. Wyszczelski, *Warszawa 1939*, Warszawa 2009, s. 280.

<sup>143</sup> A. Kurowski, *Lotnictwo...*, s. 305.

## Podsumowanie

Skuteczność lotnictwa myśliwskiego to m.in. powietrzne zwycięstwa. W przypadku lotników z zaplecza frontu trudno mówić o tego rodzaju sukcesach. Przede wszystkim używali głównie samolotów P.7, których lata świetności minęły, a w konfrontacji z maszynami *Luftwaffe* miały problem z podejściem do nieprzyjaciela na odległość pozwalającą na otwarcie ognia. W osiągnięciu sukcesów nie pomagały także zużyte silniki, które miały słabsze osiągi i nie ułatwiały pogoni za uciekającym przeciwnikiem.

Mimo to lotnicy zdołali odnieść kilka sukcesów. Według sporządzonego po wojnie oficjalnego zestawienia zwycięstw polskich myśliwców (tzw. Lista Bajana) powietrzne zwycięstwa na P.7 mogli dopisać do swojego konta piloci zaangażowani w walkę w rejonie Dębłina, która rozegrała się 2 września. Por. Bursztynowi zaliczono zestrzelenie prawdopodobnie samolotu wroga, kpt. Wczelikowi dwa uszkodzenia, a por. Szczęsnemu zwycięstwo prawdopodobne i uszkodzenie. Ostatni z nich we wrześniu 1939 r. powiększył swoje konto zwycięstw o dwa He 111, które startując w P.11g, miał zestrzelić w Wielicku 14 i 15 września<sup>144</sup>.

Tyle oficjalne zwycięstwa. Być może zaliczono ich tak mało, bo brak było raportów ze stoczonych walk, wrześniowa dokumentacja w większości zepadła, a we Francji ograniczono się w zasadzie do zebrania relacji dowódców i wypełnienia zeszytów ewidencyjnych. Tymczasem według niepotwierdzonych informacji w kronice niemieckiej jednostki rozpoznawczej 4.(F)/14 pod datą 10 września znajduje się zapis, że jej Do 17 został gdzieś za Bugiem zaatakowany przez klucz polskich myśliwców i wrócił z kilkunastoma przestrzelinami. W efekcie lądował bez podwozia na lotnisku Rakowice w Krakowie<sup>145</sup>. Być może to właśnie tę maszynę atakował, jak podał w ZE, ppor. Pułko.

Mniej wiarygodne wydają się natomiast rewelacje zawarte w wydanej w Stanach Zjednoczonych monografii Messerschmitta 110<sup>146</sup>, w której autorzy informują, że 20 września w okolicy Modlina polski myśliwiec ciężko uszkodził maszynę z I./ZG 76, która rozbiła się podczas przymusowego lądowania. Fakt ten nie ma bowiem potwierdzenia w materiałach źródłowych. Inną maszyną zestrzeloną tego dnia przez polskiego myśliwca miałby być Do 17 z jednostki rozpoznawczej 1.(F)/102 (oznaczony na kadłubie symbolem A6+KH)<sup>147</sup>, ale

<sup>144</sup> IPiMS, Komisja dla ustalenia listy zwycięstw w Kampanii 1939 roku w Polsce i 1940 roku we Francji, LOT.A.IV.2/4, Protokół Komisyjny w sprawie ustalenia „Listy zwycięstw pilotów polskich w Kampanii Wrześniowej 1939 i Kampanii Francuskiej 1940” z 25 VI 1945 r., k. 11.

<sup>145</sup> Korespondencja z Łukaszem Łydzką z maja 2018 r., w zbiorach autora.

<sup>146</sup> H. Mankau, P. Petrick, *Messerschmitt Bf 110/Me 210/Me 410: an Illustrated History*, Atglen 2003.

<sup>147</sup> Wątek z forum dyskusyjnego 12 o'clock High!, forum.12oclockhigh.net/showthread.php?t=16050&highlight=1.%28F%29%2F120 (dostęp 27 V 2018).

w tym przypadku lot niemieckiej maszyny prawdopodobnie przerwała artyleria przeciwlotnicza. Te dwa wydarzenia, z powodu braku do końca wiarygodnej bazy źródłowej, mogą także sugerować, że niemieckie samoloty zostały zestrzelone przez pilota P.11a startującego z mokotowskiego lotniska. Wydaje się to jednak mało prawdopodobne.

### Myśliwcy zapomniani:

Oddział	Piloci oddziału	Piloci, którzy mogli być w oddziale
Szkoła Pilotażu	kpt. Stanisław Brzezina, por. Kazimierz Bursztyn, por. Marian Duryasz, por. Władysław Nowak, por. Piotr Ozyra, por. Michał Stęborowski, por. Henryk Szczęsny, por. Stefan Witorzeńc, por. Walerian Żak, ppor. Witold Dobrzyński, ppor. Józef Górski, ppor. Witold Jander, ppor. Włodzimierz Karwowski, ppor. Piotr Ostaszewski, ppor. Janusz Żurkowski, plut. Waław Giermer, plut. Marian Wędzik, kpr. Stanisław Duszyński.	por. Tadeusz Głowacki, por. Zdzisław Henneberg, ppor. Bohdan Bielkiewicz, ppor. Jerzy Godlewski, ppor. Kazimierz Łukaszewicz, ppor. Józef Żulikowski, st. sierż. Tadeusz Nowak, kpr. Józef Kweciński, kpr. Józef Szlagowski.
Instruktorzy CWL w Ułężu	kpt. Antoni Wczelik, por. Tadeusz Arentowicz, por. Witold Urbanowicz, ppor. Marian Chelmecki, ppor. Tadeusz Kumiega, kpr. Zdzisław Górecki, kpr. Tadeusz Nastorowicz.	plut. Bronisław Malinowski, plut. Antoni Siudak.
3 Eskadra Pilotażu SPL	kpt. Jan Czerny, por. Eugeniusz Antolak, por. Tadeusz Czerwiński, ppor. Dominik Fengler, plut. Waław Bernatowicz, plut. Antoni Głowacki, plut. Paweł Mokwa, plut. Lucjan Szempliński, plut. Józef Zalewski, <i>des.</i> Jaroslav Vyhnis	sierż. Ludwik Cieślak, plut. Antoni Beda, plut. Jan Dorman, plut. Kazimierz Lenczowski, plut. Edward Paterek, plut. Otto Pudrycki, plut. Władysław Ziejka, kpr. Józef Bakinowski, kpr. Tomasz Kasprzyk, kpr. Tadeusz Korczyk, kpr. Jan Palak, kpr. Stanisław Szpaliński, kpr. Jan Trembaczowski.

Eskadra Osłonowa z Wielicka	kpt. Piotr Łaguna, por. Henryk Szczęsny, ppor. Władysław Walendowski, ppor. Tadeusz Kumiega, ppor. Stanisław Czarnecki, ppor. Eugeniusz Fiedorczuk, ppor. Eugeniusz Horbaczewski, ppor. Roman Hrycak, ppor. Jan Preihs, ppor. Józef Pukło, ppor. Jerzy Schmidt.	ppor. Bolesław Gładych, ppor. Stanisław Juszcak, ppor. Ryszard Mich, pchor. Antoni Widawski.
Oddział Lotnictwa Myśliwskiego w Świdniku	kpt. Jerzy Orzechowski	ppor. Andrzej Miszewski, ppor. Zbigniew Zarębski, pchor. Rudolf Kesselring, pchor. Maciej Lipiński, pchor. Aleksander Narucki, pchor. Teofil Szymankiewicz.
Klucz obrony 5 Pułku Lotniczego w Lidzie	kpt. Kazimierz Kuzian, ppor. Jerzy Bandrowski, plut. Władysław Borys, kpr. Józef Głuchowski, kpr. Zygmunt Popławski, kpr. Adam Różycki.	
Eskadra KOP	por. Robert Janota, por. Franciszek Małecki.	
Zespół Lotniczy Dowództwa Obrony Warszawy	kpr. Stanisław Rochmiński	mjr dypl. Eugeniusz Wyrwicki

Źródło: opracowanie własne autora.

## STRESZCZENIE

### Grzegorz Śliżewski, Myśliwcy zapomniani. Działania polskich pilotów myśliwskich na zapleczu frontu we wrześniu 1939 roku

Artykuł zawiera opis działań polskiego lotnictwa myśliwskiego we wrześniu 1939 r., które znajdowało się na zapleczu frontu. Zadania wykonywali przede wszystkim lotnicy będący instruktorami lotniczego szkolnictwa oraz częściowo ich podopieczni, a także piloci jednostek tworzonych spontanicznie przez znajdujące się na tyłach, i mające do dyspozycji samoloty myśliwskie, oddziały. Materiał skupia się głównie na ustaleniu listy pilotów, którzy wykonywali loty bojowe, mimo że nie znaleźli się w jednostkach liniowych. Ocenione zostały także możliwości ich działania i szanse zwalczania niemieckiego lotnictwa. Artykuł niniejszy jest wkładem do dalszych badań nad działalnością lotnictwa we wrześniu 1939 r.

Słowa kluczowe: II wojna światowa, lotnictwo, wrzesień 1939, Dęblin, Świdnik, Warszawa, Ułęż, Wielick, Lida, Korpus Ochrony Pogranicza

## SUMMARY

### **Grzegorz Śliżewski, Forgotten aviators. The actions of Polish fighter pilots at the rear of the front line in September 1939**

The article contains a description of the September 1939 actions of Polish fighter force situated at the rear of the front. The tasks were carried out above all by pilots who were aviation instructors and partly by their mentees, as well as by pilots of units created spontaneously by other units located at the rear and having fighter planes at their disposal. The material focuses mainly at determining the list of pilots who carried out combat flights even though they did not belong to front-line units. The potential of their activity and the chances of fighting German air force have also been assessed. The article is a contribution to further studies on the activity of the air force in September 1939.

**Keywords:** World War II, air force, September 1939, Dęblin, Świdnik, Warszawa, Ułęż, Wielick, Lida, Border Protection Corps

## РЕЗЮМЕ

### **Гжегож Щлижевски, Забытые истребители. Действия польских пилотов истребителей в тылу в сентябре 1939 года**

Статья описывает действия польской истребительной авиации в сентябре 1939 г., находившейся в тылу. Задания выполняли прежде всего летчики-инструкторы авиации и частично их подопечные, а также пилоты групп, спонтанно создававшихся из находящихся в тылу отрядов, имеющих в своем распоряжении истребители. Материал статьи сконцентрирован прежде всего на определении списка пилотов, которые управляли боевыми полетами, несмотря на то, что их не было в составе военных подразделений. Также были оценены возможности их действий и шансы победить немецкую авиацию. Данная статья является частью исследования событий авиации в сентябре 1939 г., которое будет продолжаться и далее.

**Ключевые слова:** Вторая мировая война, авиация, сентябрь 1939, Демблин, Свидник, Варшава, Уленж, Велицк, Лида, Корпус охраны пограничья