

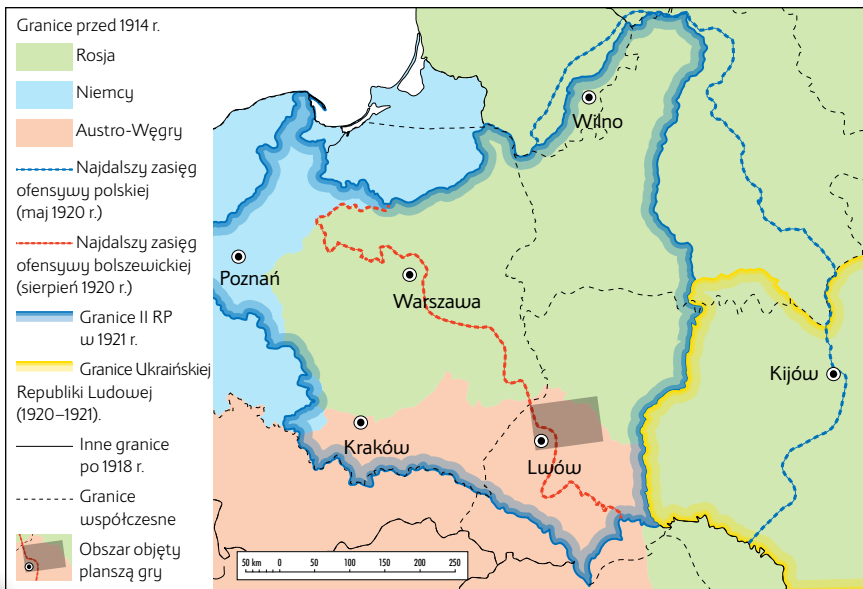
GWIAZDZISTA ESKADRA

Listopad 1918 r. był na ziemiach polskich bardzo gorącym miesiącem. Koniec I wojny światowej przyniósł klęskę wszystkim zaborczym mocarstwom: Rosja wycofała się z walk, sparaliżowana przez krwawą rewolucję bolszewicką, a Niemcy i Austria zostały pokonane przez koalicję Anglii i Francji. Polacy po raz pierwszy od stu lat mieli realną szansę na odbudowanie własnego, niepodległego państwa.

Przed młodym krajem stanęła jednak wizja kolejnej wojny, ponieważ część granic nie miała ustalonego przebiegu i o większość z nich trzeba było walczyć zbrojnie. Taka sytuacja miała miejsce we Lwowie, od wieków ośrodka polskiej kultury i sztuki. Przed I wojną światową Lwów był centrum polskiego życia kulturalnego i politycznego, jednym z najważniejszych miast przyszłej II Rzeczypospolitej. Miał on jednak również duże znaczenie dla Ukraińców, którzy rankiem 1 listopada 1918 r. zajęli najważniejsze obiekty w mieście. W odpowiedzi polscy uczniowie i studenci spontanicznie zorganizowali samoobronę. Ci młodzi ludzie przeszli do historii jako Orleńcy Lwowskie. Rozpoczęły się ciężkie, kilkumiesięczne walki o miasto i okolice. W polskich rękach znajdowało się poaustriackie lotnisko we Lwowie, Lewandówka. Stamtąd 5 listopada wystartowali dwaj lotnicy, Stefan Bastyr i Janusz de Beaurain, służący wcześniej w armii austriackiej, i dwumiejscowym samolotem zaatakowali oddziały ukraińskie wycofujące się spod Dworca Głównego we Lwowie. Była to pierwsza w historii bojowa akcja polskiego lotnictwa.

Dwa dni później ci sami lotnicy polecieli do Krakowa, by prosić o pomoc dla oblężonego Lwowa. Wylądowali na lotnisku Rakowice, w świetnie wyposażonej bazie lotniczej, którą Polacy przejęli od Austriaków tydzień wcześniej. Jeszcze tego samego dnia powołano tam do życia 3. Eskadrę Lotniczą. W jej skład weszli doświadczeni lotnicy krakowscy, wcześniej służący w lotnictwie austriackim. Cała eskadra 2 grudnia włączyła się do walk o Lwów. Jej samoloty wykonywały zadania szturmowe (ostrzeliwały i bombardowały wrogie wojska) oraz

Polskie lotnictwo wojskowe w listopadzie 1918 r. było niezależnie organizowane w kilku ośrodkach. W każdym z nich przejmowano pozaborcze (niemieckie i austriackie) bazy lotnicze i samoloty. Personel latający był na miejscu: tworzyli go Polacy, walczący wcześniej w armiach zaborczych (głównie austriackiej, gdzie, w odróżnieniu od niemieckiej, mogli zostawać oficerami). Maszyny oznaczano stworzonymi doraźnie znakami rozpoznawczymi: w Warszawie niemieckie krzyże zamalowywano białą-czerwoną tarczą, w Krakowie białym kwadratem z czerwoną literą „Z”, a we Lwowie – białą-czerwoną pasami na skrzydłach. Aby złożyć meldunek polskim dowódcom w Warszawie, z oblężonego przez Ukraińców Lwowa wymknął się por. pil. Stefan Stec. Samolot, na którym leciał, był dodatkowo oznaczony białą-czerwoną szachownicą – godłem osobistym, którego Stec używał jeszcze podczas służby w lotnictwie austro-węgierskim. Szachownica spodobała się szefowi Sztabu Generalnego Wojska Polskiego gen. Stanisławowi Szeptyckiemu. 1 grudnia 1918 r. wydał on rozkaz, ustanawiający białą-czerwoną szachownicę z obwódkami w kolorach odmiennych od koloru pól szachownicy znakiem rozpoznawczym całego polskiego lotnictwa wojskowego.



obserwacyjno-rozpoznawcze. Niektórzy piloci stoczyli także powietrzne pojedynki z samolotami ukraińskimi. Wiosną 1919 r. dowódcą eskadry, przemianowanej z 3. na 7., został por. Stefan Stec. Z jego inicjatywy jednostkę przekształcono w eskadrę myśliwską – pierwszą w polskim lotnictwie. Nastąpiło to w sierpniu, a wszyscy piloci przesiedli się z dwumiejscowych samolotów obserwacyjnych do jednomiejscowych Albatrosów C.III (por. s. 30).

Wojska ukraińskie po zaciętych walkach zostały wyparte z okolic Lwowa w marcu, a w lipcu 1919 r. Polacy odrzucili je aż za Zbrucz. Wkrótce Rzeczpospolita Polska i Ukraińska Republika Ludowa zawarły rozejm, a następnie sojusz wojskowy. Zarówno Polacy, jak i Ukraińcy zaczęli zdawać sobie sprawę, że walki na tych terenach wkrótce przekształcą się ze „zwykłego” sporu terytorialnego w wojnę o wszystko. Musieli ją stoczyć z powstałym na gruzach carskiej Rosji krwawym reżimem komunistycznym.

Przywódca bolszewików, Włodzimierz Lenin, uważał, że rewolucję należy „eksportować” do wysoko uprzemysłowionych państw, jak Niemcy czy Francja. Miała wybuchnąć dzięki silnym ruchom robotniczym w tych krajach, wspartych przez bolszewicką Armię Czerwoną. Oznaczało to jednak, że „po drodze” na Zachód bolszewicy najpierw muszą pokonać Polskę i Ukrainę.

Co gorsza, zachodni robotnicy wszystkimi siłami popierali „pierwsze na świecie państwo chłopów i robotników” i pragnęli jego zwycięstwa nad „burżuazyjną Polską”, ponieważ oznaczało to zwycięski pochód Armii Czerwonej do Niemiec i Francji. Wspierali więc bolszewików na wszelkie sposoby, przede wszystkim blokując wysyłane do Polski transporty broni i amunicji.

Za sprawą intensywnej propagandy Zachód (a w szczególności robotnicy) uważał komunistyczną Rosję za kraj wymarzonej sprawiedliwości społecznej i nie miał pojęcia o prawdziwym charakterze bolszewickiej władzy. Demokracja, wolność słowa, sumienia i wyznania, niezawisłość sądów, wolny rynek – żeby wymienić pierwsze z brzegu wartości – zostałyby od Uralu po Atlantyk zastąpione terrorem, przymusową kolektywizacją, wywłaszczeniami i zsyłkami do katorżniczych obozów pracy. Dla Polaków klęska oznaczałaby utratę niepodległości – podbita Polska stałaby się kolejną republiką związkową. Dla Europy zwycięstwo bolszewików równałoby się całkowitej zagładzie dwuipółtysiącletniej kultury i cywilizacji. Polacy i Ukraińcy, walcząc o własną niepodległość, walczyli tym samym o przetrwanie Europy.

Do Lwowa, oprócz posiłków wojskowych, docierała także pomoc humanitarna. Była ona organizowana głównie przez Amerykańską Administrację Pomocy (American Relief Administration), organizację rządową powołaną w celu wsparcia wyniszczonej wojną Europy. Jednym z jej pracowników był amerykański pilot z I wojny światowej, dwudziestosześcioletni kpt. Merian Cooper, który jeszcze podczas kwietniowych walk kilkakrotnie przyjechał do Lwowa. Bohaterska obrona miasta zrobiła na nim olbrzymie wrażenie. Co więcej, pamiętał on, że jego przodek, John Cooper z Georgii, 150 lat wcześniej walczył o wolność Stanów Zjednoczonych pod rozkazami generałów Kościuszki i Pułaskiego. Merian Cooper uznał, że nadarza się niezwykła okazja, aby spłacić amerykański dług wobec Polaków. Postanowił zorganizować amerykańską eskadrę lotniczą, ochotniczo walczącą po polskiej stronie. Pomysł ten spodobał się i stacjonującym w Paryżu kolegom Coopera, i polskim sztabowcom. Początkowo nieufnie podszedł do niego Piłsudski. „Polacy potrafią sami wygrywać swoje bitwy – rzekł w rozmowie z Cooperem. – Nie potrzebujemy płatnych najemników!”. „Przyjechaliliśmy, żeby walczyć dla Polski – odparł Cooper – na prawach i z obowiązkami polskich oficerów. Nic ponadto”. W krótkiej dyskusji udało mu się przekonać nieufnego Piłsudskiego, że lotnictwo w walce potrafi zdziałać niekiedy więcej niż wysoko ceniona przez Polaków kawaleria. Marszałek wyraził zgodę. Już 14 października 1919 r. pierwsi amerykańscy lotnicy, pod komendą mjr. Cedrica Fauntleroya (jako najstarszego stopniem) zameldowało się w Warszawie u Piłsudskiego, który przydzielił ich do 7. Eskadry. Trzy dni później piloci zameldowali się na lwowskim lotnisku Lewandówka. Przez następny miesiąc zapoznawali się z nowymi maszynami i z miastem. Szybko jednak zdali sobie sprawę, że ich jednostka wyróżnia się na niekorzyść – nie ma jeszcze godła!

Postanowił temu zaradzić najmłodszy pilot eskadry, dwiętnastoletni Elliott Chess. Po obiedzie w Sali Owальной lwowskiego hotelu George wziął kartę dań i zaczął szkicować na jej odwrocie. Po chwili pokazał kolegom okrągły znak z trzynastoma gwiazdami i pionowymi pasami z amerykańskiego godła (symbolizują pierwsze 13 stanów, które ogłosiły niepodległość) – a na nich skrzyżowane kosy na sztorc i krakowska czapka z pawim piórem – jako nawiązanie do patrona eskadry, Tadeusza Kościuszki. Pojawiające się uwagi sceptyków uznano po krótkiej dyskusji za bezzasadne, a godło za znakomite.

19



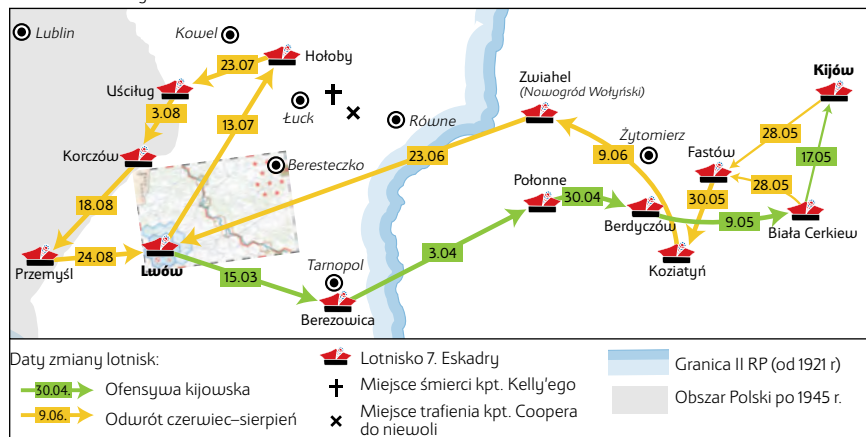
Por. pil. Elliott Chess na tle Albatrosa z godłem jego projektu.

22 listopada odbyła się wielka defilada. Jej częścią był pokaz lotniczy wykonany przez samoloty 7. Eskadry, wszystkie oznaczone już nowym godłem. Entuzjastycznie przyjęty pokaz akrobacji miał jednak tragiczny koniec: podczas szaleńczych akrobacji por. Edmunda Gravesa wykonywanych nad dachami miasta, w samolocie oderwał się górny płat. Pilot zareagował błyskawicznie, próbował wyskoczyć ze spadochronem. Niestety, do ziemi było zbyt blisko i por. Graves zginął na miejscu. Jego pogrzeb stał się wielką uroczystością dla całego miasta, a jego śmierć węzłem, który silnie połączył jego amerykańskich kolegów z Polską.

Boże Narodzenie 1919 r. lotnicy świętowali we Lwowie. Ich żołd oficerski był bardziej niż skromny, ale dzięki hojnej pomocy książąt Radziwiłłów mogli urządzić prawdziwą „amerykańską” bożonarodzeniową kolację. Aby ułatwić sobie życie przynajmniej pod względem językowym, Amerykanie skrócili nazwę swoich wrogów i nazywali ich po prostu „Bolami”.

Wkrótce eskadra została wysłana na polowe lotnisko pod Tarnopolem, skąd przeprowadzała loty łącznikowe i rozpoznawcze, często w śnieżnych zadymkach i przy siarczystym mrozie, który potrafił unieruchamiać silniki podczas lotu, przez co piloci nieraz lądowali w przygodnym terenie. 5 marca 1920 r. pogoda zaczęła się poprawiać. Do lotu rozpoznawczego zgłosił się ochotniczo por. Harmon Rorison, który dołączył do eskadry wkrótce po śmierci Gravesa. „Mały Rory”, rudy uparciuch, który musiał podkładać sobie pod siedzenie kilka poduszek, aby mieć dobry widok z kabiny, dostrzegł na stacji kolejowej w Wołkowińcach duże skupisko wojska. Polacy? Rory nic nie wiedział o polskiej koncentracji w tej okolicy. A jeśli to bolszewicy...? Rory obniżył lot i dostrzegł powiewający na stacji czerwony sztandar. „To oni. Naprzód!”, wyszeptał i gwałtownie zanurkował. W pierwszym zetknięciu Eskadry Kościuszkowskiej z wrogiem w ciągu niecałych dziesięciu minut jeden szalony pilot, dwie bomby i dwa karabiny maszynowe unieszkodliwili liczący ponad tysiąc żołnierzy oddział wroga! Ta akcja ostatecznie przekonała polskich sztabowców, jak skutecznym orężem może być samolot. Natychmiastowe zwiększenie aktywności eskadry pociągnęło jednak za sobą coraz częstsze awarie intensywnie używanych Albatrosów, i Fauntleroy zażądał nowych samolotów. Na początku

Lotniska 7. Eskadry w 1920 r.



kwietnia z grupą pięciu pilotów udał się do Warszawy, po nowo zakupione włoskie myśliwce Ansaldo Balilla (por. s. 31). Kiedy 25 kwietnia 1920 r. Piłsudski rozpoczął ofensywę, która miała uprzędzić spodziewane uderzenie sowieckie, rozbić bolszewickie armie i wspomóc Ukraińską Republikę Ludową, piloci, latając połową składu, mieli pełne ręce roboty. Przeprowadzali loty rozpoznawcze, które najczęściej „przy okazji” zmieniały się w szturmowe. Sztaby polskich dywizji bardzo jednak ceniły sobie szybkość i terminowość, z jaką kościuszkowskie Albatrosy przenośli meldunki i rozkazy.

Polska ofensywa posuwała się błyskawicznie. Już 27 kwietnia polskie oddziały wkroczyły do Berdyczowa. Szturm na miasto został przeprowadzony z silnym wsparciem z powietrza. Kpt. Cooper, por. Clark i por. Konopka kilkakrotnie atakowali bolszewickie oddziały. Por. Noble skutecznie ostrzelał stację kolejową i znajdujący się tam sowiecki pociąg pancerny. W czasie tego ataku został jednak trafiony w ramię. Pomimo dużego upływu krwi zdołał wrócić do Połonnego (80 km) i bezpiecznie wylądować, niemal tracąc przy tym przytomność. Wyciągnięty z kabiny natychmiast trafił do polowego szpitala. Rana była poważna, udało się zakażenie krwi i dopiero w szpitalu w Paryżu Noble’owi z trudem uratowano życie, jednak ręka już do końca życia pozostała bezużyteczna.

Podczas całej kampanii 1920 r. personel naziemny i całe wyposażenie eskadry (przenośne hangary, polowe warsztaty, kuchnia) znajdowały się w wagonach kolejowych, dlatego też wyszukując nowe pola startowe, piloci zwracali uwagę, by znajdowały się one tuż przy torach. Taka organizacja pozwalała na szybkie zmiany miejsc postoju, ale była też bardzo niekomfortowa. Naziemne wyposażenie eskadry było bardziej niż skromne, a prace kwatermistrzowskie utrudniał dodatkowo typowy dla warunków frontowych zamęt. Por. Noble wspominał: „Staram się zbudować dwa hangary (...). Z narzędzi dysponuję dwoma kluczami nastawnymi, ośmioma widelkowymi, kilkoma młotami, siekierami i jedną wiertarką. Drewno na hangary wybrano z jakichś dwudziestu ośmiu innych (...), więc oczywiście nic do niczego nie pasuje”. Oprócz trudności „życiowych” codziennością były zacinające się karabiny (niekiedy zaraz po starcie), przestrzelone chłodnice, rozregulowane silniki, podziurawione kadłuby i skrzydła. Przydzieleni do eskadry nieliczni polscy mechanicy, choć pracowali z niezwykłym poświęceniem, nie mogli podołać takiemu nawałowi pracy, więc piloci pracowali na ziemi na równi z nimi, wsiadając do samolotów od razu po doprowadzeniu ich do stanu używalności, co wprawiało w konsternację polskich sztabowców: „Niektórzy z wyelegantowanych oficerów patrzyli na nas jak na dziwołagów – wspominał Cooper. – Ubrany byłem zwyczajnie, jak do lotu: w szarą, flanelową wojskową koszulę, w parę



Por. pil. Edward Corsi prezentuje tubę, w której były zrzucane z samolotu meldunki i rozkazy.

starych, usmarowanych oliwą cholewek i w dużą ciężką parę amerykańskich butów (...). Jedyne, co mnie zbliżało do lotnika (...), to moje binokle lotnicze, które wisały mi na szyi (...). Sądzę, że niektórzy z tych eleganckich panów nie chcieliby się tak ubabrać w oliwie, jak myśmy byli – choć byliśmy także oficerami”.

2 maja do eskadry, stacjonującej w Berdyczowie, dotarł Fauntleroy z nowymi samolotami. Front przesunął się tak szybko, że już tydzień później wojska ukraińskie i polskie defilowały w wyzwolonym od bolszewików Kijowie, a nowym lotniskiem stała się Biała Cerkiew. Stamtąd eskadra prowadziła loty rozpoznawcze, tradycyjnie już nie przepuszczając żadnej okazji do ataku. 10 maja w takim locie Crawford zaatakował wyładowane po brzegi bolszewickie statki. Przewoziły one wojsko i sprzęt przez Dniepr, potężną rzekę będącą linią frontu. Celnie strzały pociskami zapalającymi wywołały na jednym ze statków potężną eksplozję, która rozewała go na strzępy. Podobne loty, ale w towarzystwie polskich bombowców, wykonywał w drugiej połowie maja klucz pod dowództwem Coopera, specjalnie wysłany w tym celu na lotnisko w Kijowie. Ataki te lotnicy przeprowadzali z niezwykłą zaciekłością. Cooper wspominał: „Clark zanurkował tak nisko, że wydawało się, że uderzy w komin parowca. To była jego specjalność – mało manewrów i atak na niedużej wysokości. (...) Tego wieczoru nasz personel przechwycił (...) sprawozdanie, w którym (...) bolszewicki generał wyjaśniał, że jego natarcie (...) nie powiodło się na skutek dezorganizacji spowodowanej atakiem trzydziestu polskich samolotów. W rzeczywistości było nas w sumie ośmiu – pięć bombowców i trzy myśliwce”.

Odrzuceni za Dniepr bolszewicy szykowali jednak potężną ofensywę. 25 maja w locie zwiadowczym w rejonie Humania por. Crawford dostrzegł olbrzymią, sześciotysięczną grupę kawalerii, zmierzającą w stronę polskich pozycji. Ostrzelawszy ją, wrócił z raportem. „Zdawało mi się, że na całym świecie nie ma tyle kawalerii, co tam” – powiedział kolegom. Następnego dnia jego raport potwierdził por. Serfkowski, oceniając liczebność wroga na ok. 10 tysięcy. Były to pierwsze dywizje 1. Armii Konnej dowodzonej przez Siemiona Budionnego. Raporty te zelektryzowały polskie dowództwo. Armia Konna, złożona z łącznie ok. 17 tys. kawalerzystów, była groźna nie tylko ze względu na swoją liczebność. Mogła się ona poruszać znacznie szybciej niż złożone głównie z piechoty oddziały polskie, na domiar złego rozproszone wzdłuż frontu. Armia Konna stanowiła tylko część skierowanego przeciwko Polsce bolszewickiego Frontu Zachodniego, składającego się łącznie z ponad 250 tys. żołnierzy. Dowodził nim dwudziestosiemioletni Michaił Tuchaczewski. „Nad trupem białej Polski jaśnieje droga ku ogólnoświatowej pożodze!” – mówił do swoich żołnierzy.

Albatros 7. Eskadry na lotnisku w Połonnem. W tle przenośny płócienny hangar, jakich używała eskadra na polowych lądowiskach. Mieścił się w nim jeden samolot.





Por. pil. George Crawford, kpt. pil. Merian Cooper i por. pil. Harmon Rorison przed pociągami, którym przewożono sprzęt eskadry. Wszyscy trzej pozują w swoich codziennych roboczych strojach.

Wojsko Polskie zaczęło się cofać na całej linii, a ponawiane próby kontrofensywy nie były w stanie powstrzymać bolszewickiego naporu. W ciągu dwóch miesięcy, od połowy czerwca do połowy sierpnia, Armia Czerwona na całej długości frontu pokonała dystans od 400 do 700 km, dochodząc na północy do Wisły, a na południu niebezpiecznie zbliżając się do Lwowa. Odwrót polskich sił na południu był wspierany przez siły lotnicze. 7. eskadra, jako pierwsza w historii wojen jednostka lotnicza, osłaniała odwrót swoich wojsk. Dzięki kwaterowaniu w wagonach kolejowych eskadra mogła ewakuować się z miasta w momencie, gdy wkroczyli doń bolszewicy. Rozpoznanie lotnicze w porę uprzedzało o poruszających się z niezwykłą prędkością Kozakach Budionnego. Dowódca polskiej 13. Dywizji Piechoty meldował do dowódcy Frontu Południowego: „Amerykańscy lotnicy, pomimo wycieńczenia, walczą jak opętani. Służbę wywiadowczą pełnią świetnie. Ostatnio, podczas ataku naszej dywizji na nieprzyjaciela ich dowódca zaatakował nieprzyjaciela, od tyłu i ogniem z kulomiotów prażył we łby bolszewików, którzy wszystko porzucali, uciekając w panice. Bez pomocy amerykańskich lotników dawno by nas diabli wzięli”. Skuteczności działania amerykańskiej eskadry dowodziła również informacja, że bolszewicy wyznaczili spore nagrody pieniężne za głowę każdego Amerykanina. „Fajnie być kimś tak ważnym!” – skomentował ten fakt kpt. Arthur Kelly.

Intensywnie użytkowane samoloty pracowały na granicy wytrzymałości – podobnie jak ludzie. 13 lipca został zestrzelony i trafił do niewoli kpt. Cooper, dwa dni później zginął kpt. Kelly. Na domiar złego, z ważnych powodów rodzinnych do domu byli zmuszeni wrócić por. Rorison i por. Shrewsbury. 10 sierpnia por. Konopka trafił do szpitala po wypadku podczas lądowania, a pięć dni później por. Crawford, mianowany dowódcą eskadry po zaginięciu Coopera, został uziemiony chorobą. W 7. Eskadrze zostało zaledwie czterech pilotów: Chess, Corsi,

Serikowski i Weber. Dołączył do nich ppłk Fauntleroy, pomimo że był już wówczas szefem lotnictwa 2. Armii.

Budionny, za poduszczeniem komisarza politycznego frontu, Józefa Stalina, maszerował na Lwów, ignorując rozkazy Tuchaczewskiego, które kierowały go na północ, w kierunku Warszawy. Rankiem 16 sierpnia jego oddziały przekroczyły Bug, ostatnią naturalną linię obrony przed Lwowem. Do przejścia miały zaledwie 40 kilometrów. W samym mieście nie było praktycznie żadnych polskich oddziałów, a znajdująca się najbliżej 13. Dywizja Piechoty była oddalona od miasta o dwa dni drogi. Lotnictwo dostało prosty rozkaz: „z powietrza powstrzymać atak nieprzyjaciela”. 16 sprawnych samolotów, jakie pozostały w III Dywizjonie Lotniczym* (w 7. Eskadrze – 5), znajdowało się w powietrzu niemal bez przerwy. Na Lewandówce lądowano tylko na czas uzupełnienia paliwa, amunicji i bomb. Dzięki temu kolumny bolszewickie znajdowały się pod nieustannym ostrzałem. Niekiedy lotnicy, zużywszy cały zapas amunicji, atakowali Kozaków bezpośrednio, waląc ich po głowach kołami podwozia. Dziennie wykonywali nawet po pięć lotów bojowych. W ciągu pięciu dni (14–18 sierpnia) na Armię Konną spadło prawie 9 ton bomb i ponad 25 tys. karabinowych pocisków.

Zaciekle polskie ataki dały się mocno we znaki bolszewikom: „Wojska atakowane z powietrza, nie mniej niż trzy razy na dzień, mają ogromne straty w ludziach i koniach. W jednej tylko 6. Dywizji Kawalerii w dniu 17 sierpnia zabito i raniono 100 ludzi i 1000 koni. Jedno natarcie 13. Dywizji odparto wyłącznie za pomocą płatowców” – donosił Budionny 18 sierpnia do sztabu Frontu Zachodniego. Tego dnia późnym wieczorem do Lwowa dotarły pierwsze oddziały 13. Dywizji Piechoty – miasto było uratowane. Dwa dni później Budionny wykonał rozkaz Tuchaczewskiego sprzed tygodnia i ruszył w kierunku stolicy Polski. Ale było już za późno.

Gdy cały świat sądził, że klęska Polski jest kwestią dni, 16 sierpnia ruszył śmiały kontratak marsz. Piłsudskiego na bolszewickie siły podchodzące pod Warszawę. W ciągu dwóch dni bolszewicki triumf zmienił się w odwrot. Bitwa ta przeszła do historii jako „bitwa warszawska”, „cud nad Wisłą” i „osiemnasta decydująca bitwa w dziejach świata”.

Lotnicy 7. Eskadry nie brali już udziału w pościgu za bolszewikami. Pozostali we Lwowie na zasłużony odpoczynek. Ich udział w wojnie miał jednak smutny epilog: 31 sierpnia śmierć w wypadku lotniczym poniósł nowo przybyły pilot, kpt. John McCallum. Podobnie jak por. Gravesa oraz poległego kpt. Kelly'ego pochowano go we Lwowie. W 1925 r. ich ciała złożono obok siebie na Cmentarzu Obrońców Lwowa, a groby zwieńczono pomnikiem skrzydłatego pilota wspartego na tarczy. W połowie 1921 r. przez Łotwę do Warszawy dotarł Cooper, który udając głuchoniemego, uciekł z sowieckiej niewoli. On i pozostali Amerykanie zostali awansowani i odznaczeni przez marsz. Piłsudskiego, a wkrótce potem wrócili do domu. Ich polscy koledzy z 7. Eskadry zachowali nie tylko pamięć o nich, ale i godło, dumnie malowane na wszystkich samolotach. W 1925 r. zmieniono eskadrze numer na 121, a trzy lata później na 111. Przez cały okres międzywojenny o służbie w niej marzyli wszyscy młodzi piloci myśliwscy. Legendę bohaterów Amerykanów utrwalał nakręcony w 1930 r. film *Gwiaździsta eskadra*. Ta najdroższa produkcja filmowa przedwojennej Polski w sfabularyzowany sposób (z wątkiem miłosnym)

* Składał się z czterech eskadr (5., 6., 7. i 15.). Etatowo w jednej eskadrze powinno być 10 samolotów.

ukazywała dzieje jednostki podczas wojny 1920 r. Film ten znany tylko z zachowanych afiszy i pojedynczych fotosów. Trwają jego poszukiwania, bo wszystkie znane kopie zostały zniszczone przez Sowieców po 1945 r.

Piloci 111. Eskadry we wrześniu 1939 r. bronili w powietrzu Warszawy. Po klęsce Polski utworzony przez nich w Wielkiej Brytanii słynny Dywizjon 303 okazał się najlepszą aliancką jednostką w bitwie o Anglię. Gwiazdziste godło przetrwało na polskich samolotach do rozwiązania jednostki w grudniu 1946 r. Wróciło w roku 1993 r. na maszynach 1. Pułku Myśliwskiego „Warszawa”. Ale to już zupełnie inna historia...

Lwów w 1945 r. został na żądanie Stalina odebrany Polsce i włączony do Związku Sowieckiego. Pomnik bohaterskich Amerykanów, wraz z całym cmentarzem, był dewastowany, aż w 1971 r. (!) zrównany go z ziemią sowieckie czołgi. Odbudowano go po upadku Związku Sowieckiego i powstaniu niepodległej Ukrainy, w roku 2001. Na dzień przed otwarciem nekropolii ukraińscy radni Lwowa polecieli zamazać angielską wersję napisu.

Odbudowany pomnik amerykańskich pilotów na Cmentarzu Orłąt Lwowskich.



Ppłk pil. Merian Caldwell Cooper (1893–1973)



Urodził się 24 października 1893 r. w Jacksonville na Florydzie. Podczas I wojny światowej walczył jako pilot bombowca. Zestrzelony w 1917 r. (gdy próbował w powietrzu ratować z płonącego samolotu obserwatora, ciężko poparzył sobie dłonie), trafił do niemieckiej niewoli. Zwolniony po kapitulacji Niemiec, wstąpił do Amerykańskiej Administracji Pomocy dostarczającej pomoc humanitarną zniszczonej wojną Europie, a wkrótce potem nawiązał kontakt z gen. Tadeuszem Rozwadowskim, któremu zaproponował utworzenie w Wojsku Polskim ochotniczej eskadry amerykańskich lotników.

13 lipca 1920 r. został w locie bojowym zestrzelony przez bolszewików. Jako polskiego oficera i dowódcę zniechęconej przez bolszewików eskadry czekało go natychmiastowe rozstrzelanie.

Życie uratowały mu poparzone dłonie oraz noszony stary sweter z demobilu z naszywką identyfikacyjną poprzedniego właściciela, kpr. Franka Moshera. Dzięki temu Cooper mógł udawać, że jest prostym żołnierzem. Jako jeńiec wojenny trafił do kolejnych łagrów, gdzie przebywał w bardzo trudnych warunkach (m.in. zachorował na tyfus). 12 kwietnia 1921 r. uciekł z łagru pod Moskwą wraz z dwoma polskimi żołnierzami. Podczas 700-kilometrowej wędrówki w kierunku Łotwy udawał głuchoniemego. Do Warszawy dotarł na tydzień przed uroczystością odznaczenia pilotów 7. Eskadry przez Józefa Piłsudskiego.

Po zwolnieniu z polskiej służby wrócił do Stanów Zjednoczonych. Pracował jako dziennikarz, a wkrótce został filmowcem. W 1933 r. nakręcił (był producentem, reżyserem i scenarzystą) film *King Kong*, jeden z najsłynniejszych obrazów w historii kina. Wystąpił w nim incognito jako pilot myśliwca, który w finałowej scenie zabija olbrzymią małpę.

Swoje wspomnienia z wojny polsko-bolszewickiej opublikował w 1922 r. w książce *Faunt-le-Roy i jego eskadra w Polsce*. W 1927 r. anonimowo (jako „C”) opublikował autobiografię *Things Men Die For*, ale z przyczyn osobistych kazał wykupić i zniszczyć prawie cały nakład książki.

Przez całe późniejsze życie utrzymywał kontakt z Polonią amerykańską, a w 1941 r. odwiedził w Anglii Dywizjon 303. W czasie II wojny światowej służył w amerykańskich siłach powietrznych, m.in. jako szef sztabu amerykańskiego lotnictwa w Chinach. W uznaniu zasług uczestniczył w podpisaniu kapitulacji Japonii. W 1952 r. za osiągnięcia dla kinematografii odśpłonił swoją gwiazdę w Alei Sław w Hollywood. Po wojnie nadal pracował w przemyśle filmowym, później w liniach lotniczych (m.in. PanAm).

Zmarł w 1973 r. w San Diego, w randze podpułkownika WP i generała brygady US Army. Odznaczony m.in. *Virtuti Militari* i trzykrotnie Krzyżem Walecznych.

Płk pil. Cedrik Errol Fauntleroy (1891–1963)



Urodził się 22 grudnia 1891 r. w Natchez w Missisipi. Pochodził z rodziny francuskich emigrantów (jego nazwisko brzmiało pierwotnie Faunt-Le-Roy, tak też sam się podpisywał). Z zawodu mechanik, w 1916 r. wyjechał do Francji, gdzie po przeszkoleniu został fabrycznym pilotem testowym. Podczas I wojny światowej na froncie zachodnim wykonał ponad 300 lotów bojowych, w tym w słynnej amerykańskiej eskadrze „Hat in the Ring”. Po zakończeniu wojny przyjął posadę szefa szkoleń pilotów w Wojsku Polskim, ale zrezygnował z niej, gdy Merian Cooper zaproponował mu służbę w ochotniczej jednostce myśliwskiej. Został dowódcą 7. Eskadry, następnie dowódcą III Dywizjonu Lotniczego (w którego skład wchodziła eskadra), a w lipcu 1920 r. szefem lotnictwa 6. Armii WP. Pomimo wysokiego

stanowiska dowódczego przez cały czas trwania wojny polsko-bolszewickiej brał osobisty udział w lotach bojowych. Został odznaczony Srebrnym Krzyżem Virtuti Militari i czterokrotnie Krzyżem Walecznych.

W maju 1921 r. wrócił do Stanów Zjednoczonych, gdzie pracował w lotnictwie cywilnym. W 1925 r. był jednym z założycieli Fundacji Kościuszkowskiej. Na wieść o agresji Niemiec na Polskę 1 września 1939 r. zgłosił się do polskiej ambasady jako ochotnik do Wojska Polskiego, niestety klęska Polski uniemożliwiła mu wyjazd za ocean. Zmarł w 1963 r.

27

Lot zwiadowczy mjr. Fauntleroya w rejonie Pohrebyszc, 31 maja 1920 r.

31 maja Fauntleroy w locie zwiadowczym zauważył podejrzany ruch przy torach prowadzących przez gęsty zagajnik. Krótka obserwacja. Kilkudziesięciu Kozaków majstruje łopatami przy szynach, a kilkuset innych kryje się w zaroślach po obu stronach toru. „O Boże – minują tor! Zasadzka!”. Fauntleroy spojrzał do tyłu – i oblał go zimny pot. Kilka kilometrów dalej w kierunku pułapki jechał pociąg wyładowany polskimi żołnierzami. Pilot gwałtownie zawrócił i zanurkował w jego kierunku. Lecił tuż nad torami i poderwał maszynę na chwilę przed uderzeniem w lokomotywę. Zawrócił i ponowił manewr, ale jedynym rezultatem był ostrzegawczy gwizd lokomotywy. Fauntleroy zawrócił ponownie i, ryzykując zderzenie z chatami przy torze, lecił na wysokości lokomotywy, rozpaczliwie pokazując w stronę lasu. Kolejny gwizd. Wyminął drzewo, zawrócił i przeleciał wzdłuż całego pociągu, powtarzając całą pantomimę. Zadowoleni z niespodziewanej rozrywki żołnierze machali do niego przyjaźnie. Fauntleroy był bliski rozpaczy. „Dobry Boże, oni myślą, że ja się wygłupiam!”. Zupełnie niespodziewanie koła wagonów zapiszczały przeraźliwie, a pociąg się zatrzymał – jakiś zaintrygowany oficer musiał pociągnąć za hamulec bezpieczeństwa. Pilot wylądował na polu przy torach, wyskoczył jak oparzony z kabiny i pobiegł w stronę pociągu. Naprzeciw biegtu kilku oficerów. „Czy – ktoś – wydyszał pilot – mówi – po – angielsku?!”. „Ja – powiedział młody porucznik – Dlaczego zatrzymał pan pociąg?”. „Dlaczego??? – wrzasnął Fauntleroy, na dobre już wściekły. – Ten – ten – las!”. „Las. – odparł oficer – Co z nim?”. „Cholera! Kozacy! Zaminowali tor! Rozumiecie?!”. Pięć minut później niczego niespodziewający się bolszewicy zostali zaatakowani z ziemi i z powietrza. Cała potyczka trwała niecały kwadrans. (*Wings Over Poland*)

Por. pil. Aleksander Seńkowski (1897–1964)



Inżynier lotniczy, pilot. Urodzony we Lwowie, syn Juliana, generała wojska austro-węgierskiego. Podczas I wojny światowej walczył w armii austriackiej. W listopadzie 1918 r. wstąpił do 3. (później 7.) Eskadry Lotniczej, w maju 1919 r. otrzymał licencję pilota. Przeszedł cały szlak bojowy 7. Eskadry. W latach 20. i 30. pracował w polskim lotniczym przemyśle silnikowym; brał udział w jego najważniejszych przedsięwzięciach, jak prace nad silnikami do myśliwców PZL P.11 i bombowców PZL.37 „Łoś”. We wrześniu 1939 r. ewakuował się przez Rumunię do Francji, gdzie pracował w fabryce silników w Lyonie. Przedostał się do Anglii i tam w 1942 r. rozpoczął pracę w fabryce silników w Bristol Aeroplane Company Ltd. W 1944 r. został kierowni-

kiem działu projektowania samolotów i silników lotniczych w firmie Roy Fedden, a w 1947 r. został naczelnym inżynierem w wytwórni traktorów Harry Ferguson Ltd. w Coventry. W 1962 r. zajął stanowisko głównego konstruktora. Pod jego kierunkiem stworzono traktor Ferguson TE20, który stał się podstawowym modelem produkowanym w Wielkiej Brytanii.

Podczas II wojny uczestniczył w pracach przygotowujących powojenną odbudowę polskiego przemysłu. Był działaczem Polonii w Wielkiej Brytanii, zbierał fundusze na Skarb Narodowy rządu emigracyjnego. Zmarł w Coventry w 1964 r. Odznaczony m.in. Krzyżem Virtuti Militari V kl., Krzyżem Walecznych (czterokrotnie), Złotym Krzyżem Zasługi i Krzyżem Kawalerskim Orderu Polonia Restituta.

Lot zwiadowczy por. Seńkowskiego w rejonie Humania, 25 maja 1920 r.

Skrywając na zachód, Seńkowski trzymał się drogi z Humania na Targowicę. Nagle, podniósłszy wzrok, zobaczył olbrzymie kłęby kurzu, unoszące się kilkanaście mil przed nim. Były gęste, zdawały się zasłaniać pół horyzontu. Seńkowski przyglądał się im uważnie, zastanawiając się, co mogło wzniesić taką chmurę kurzu. Mila za milą, zniżając się powoli, widział coraz wyraźniej: jeźdźcy, po ośmiu w szeregu, w długiej, ciągnącej się milami kolumnie. Paskowoszare kurtki i czarne futrzane czapy, założone na bakiery. Każdy z nich uzbrojony w długą szablę, przytroczoną nie do siodła, ale do pasa, i w karabin, skośnie sterczący zza pleców. Kozacy – setki kozaków, w kolumnach ciągnących się poza zasięg wzroku jak długa, szara gąsienica. Prerażony widokiem, pilot zwiększył wysokość i zaczął orientacyjnie liczyć wrogie wojska. Po pierwszych dziesięciu tysiącach przestał liczyć i już tylko ocenił z grubszą. Ostrożny rachunek wyniósł trzydzieści tysięcy! W tej chwili Seńkowski zdał sobie sprawę z tego, co widzi. Trzydzieści tysięcy kozaków, jadących na północny zachód w jednej potężnej masie. Wstrzymując oddech zawrócił swoją Balillę i skierował się w stronę polskich pozycji. (*Wings Over Poland*)

* W rzeczywistości Seńkowski nie mógł widzieć więcej niż 10 tys. Kozaków (por. s. 22). Autor książki *Wings over Poland*, K.M. Murray, nie uczestniczył w walkach na Ukrainie. Pisał 10 lat po tych wydarzeniach, opierając się na tym, co pamiętał z opowieści pilotów, którzy brali udział w bojach. Przytaczane przez niego historie są wiarygodne, natomiast zdarza mu się popełniać pomyłki w mniej istotnych szczegółach.

Lotnicy 7. Eskadry (październik 1919–maj 1921)



Por. pil. Elliott William Chess



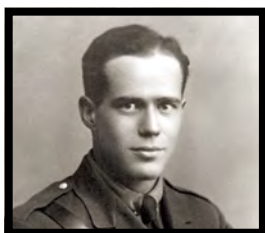
Por. pil. Carl H. Clark



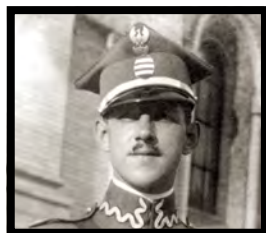
Kpt. pil. Edward C. Corsi



Por. pil. George Marter
Crawford



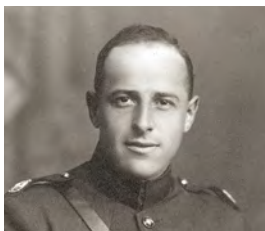
Kpt. pil. Edmund Pike
Graves († 22 X 1919)



Kpt. obs., pil. Arthur H. Kelly
(† 15 VII 1920)



Por. pil. Władysław
Konopka



Por. pil. Edwin Lawrence
Noble



Kpt. pil. Harmon Chadbourn
Rorison



Por. pil. Kenneth O.
Shrewsbury



Por. pil. Jerzy Weber

Piloci, którzy przybyli do Polski po
zakończeniu działań bojowych eskadry

Por. pil. Richard C. Allen

Kpt. pil. John S. McCallum († 31 VIII 1920)

Por. pil. Carl F. Evans

Por. pil. Thomas Henry Garlick

Por. pil. Stanisław Gutowski

Por. pil. Charles E. Hayes

Por. pil. S. T. Kauffman

Por. pil. John Inglis Maitland

Por. pil. Kenneth Malcolm Murray

Por. pil. John C. Speaks

Albatros D.III (Oef.)

Skonstruowany w 1916 r. niemiecki samolot myśliwski. Wprowadzono go do uzbrojenia na początku 1917 r. i do połowy tego roku walczyła na nim większość niemieckich eskadr myśliwskich. Był samolotem dość łatwym w pilotażu i wytrzymałym, choć zwrotnością ustępował myśliwcom ententy.

Miał konstrukcję mieszaną: skrzydła i usterzenie o konstrukcji drewnianej, kryte płótnem, kadłub kryty w przedniej części aluminiową blachą, w tylnej zaś sklejką. Uzbrojony był w zamontowane w kadłubie dwa karabiny maszynowe, zsynchronizowane z obrotami śmigła (urządzenie to, zapobiegające przestrzeleniu własnych śmigieł, stosowano w myśliwcach od 1915 r.).

Na wiosnę 1919 r. Wojsko Polskie zakupiło 38 egzemplarzy udoskonalonej, licencyjnej wersji, budowanej w Austrii w Österreichische Flugzeugfabrik AG (Oeffag – stąd oznaczenie przy nazwie samolotu). Wyposażono w nie 7. i 13. Eskadrę Myśliwską. W samolotach 7. Eskadry por. Elliott Chess przekonstruował mechanizm synchronizujący karabiny maszynowe z obrotami śmigła, dwukrotnie zwiększając ich szybkostrzelność. Chess skonstruował także montowane pod skrzydłami wyrzutniki bomb.

7. Eskadra była podzielona na dwa klucze. Nosy samolotów klucza „Pułaski” były pomalowane na czerwono, a klucza „Kościuszko” na niebiesko. Z powodu niezwykle intensywnego użytkowania, jak i strat bojowych, w sierpniu 1920 r. w 7. Eskadrze latały już tylko 3 Albatrosy.

30



Rozpiętość	9 m
Długość	7,35 m
Prędkość maks.	198 km/h
Pułap	5000 m
Zasięg	300 km / 2 godz. lotu
Uzbrojenie	2 karabiny maszynowe

Ansaldo A.1 Balilla

Włoski samolot myśliwski skonstruowany w 1917 r. Nie odegrał większej roli podczas I wojny światowej. W 1919 r. 35 sztuk (oraz licencję na produkcję) kupiła polska misja wojskowa. W maju 1920 r. pierwsze 5 egzemplarzy dotarło do Warszawy, gdzie przekazano je pilotom 7. Eskadry. Samoloty były nieznacznie szybsze od Albatrosów, ale za to dysponowały dwukrotnie większym zasięgiem, co przy charakterystyce działających 7. Eskadry było niezwykle istotne. Okazały się jednak maszynami trudnymi w pilotażu, a duży silnik zasłaniał widok podczas startu i lądowania. Ponadto problemy sprawiały silniki. Fauntleroy, który był mechanikiem, poświęcił tydzień, aby ustalić, iż winę ponosiły dysze gaźnika, dostosowane do włoskiej benzyny lotniczej. Ostatecznie własnoręcznie wykonał komplet nowych dysz do wszystkich samolotów. Z pięciu nowych maszyn na lotnisko w Berdyczowie dotarły tylko trzy – dwie z nich zniszczył podczas międzylądowania w Łucku por. Chess, „siadając” na stojącej już na ziemi Balilli Fauntleroya. Całkowicie rozbił oba samoloty.

Balille okazały się mieć dwie zalety. Jedną z nich był zwężający się ku tyłowi kadłub o przekroju trójkąta, który powiększał znacznie pole widzenia pilota w dół i do tyłu, a drugą – zapasowy zbiornik paliwa, który niejednokrotnie uratował życie pilotom eskadry. Bolszewickie kule bardzo często dziurawiły bowiem główny zbiornik i wówczas zapasowy, wystarczający na 20 minut lotu, pozwalał na bezpieczne oddalenie się ze strefy bezpośredniego ostrzału i dotarcie do polskich linii. W miarę upływu czasu i wykruszania się Albatrosów do sierpnia 1920 r. większość samolotów 7. Eskadry stanowiły właśnie Balille.



Rozpiętość:	7,68 m
Długość:	6,84 m
Prędkość maks.	220 km/h
Pułap:	5000 m
Zasięg:	530 km
Uzbrojenie	2 karabiny maszynowe

1. Armia Konna

Główna bolszewicka siła uderzeniowa na południowym froncie wojny 1920 r. Jej dowódcą był Siemion Budionny, zdolny i niezwykle odważny podoficer armii carskiej, który podczas rewolucji 1917–1918 zorganizował bandycki oddział konnych Kozaków. Mianowanie Budionnego dowódcą dywizji, a potem całej armii nie wpłynęło na zmianę obyczajów jego podkomendnych. Już podczas pierwszej operacji, jaką były walki z antybolszewickimi oddziałami tzw. białych Rosjan pod koniec 1919 r., 1. Armia Konna zasłynęła z brutalnych mordów, gwałtów i grabieży dokonywanych zarówno na ludności cywilnej, jak i jeńcach wojennych.

Na froncie wojny polsko-bolszewickiej rozpoczęła walki 27 maja. Liczyła wówczas 42 tys. ludzi (w tym ok. 17 tys. kawalerzystów), prawie 500 karabinów maszynowych, 70 dział, 4 pociągi pancerne, 36 samochodów pancernych i własną grupę lotniczą. Stanowiła groźną siłę bojową ze względu na swoją niezwykle mobilność, pomagającą w szybkich, niespodziewanych atakach, np. w przełamywaniu frontu w jego słabszych miejscach, oskrzydłaniu wycofujących się oddziałów i sianiu zamętu na tyłach. Negatywny wpływ na morale polskich oddziałów wywierała też ponura sława Konarmii, co raz potwierdzana takimi aktami terroru, jak wymordowanie personelu i pacjentów szpitala polowego w Berdyczowie 11 czerwca.

Za namową komisarza politycznego frontu, Józefa Stalina, Budionny zlekceważył rozkazy Tuchaczewskiego i zamiast skierować się na Warszawę, wciąż atakował w kierunku Lwowa, czym ułatwił Polakom zwycięstwo w bitwie warszawskiej. Armia Konna, odrzucona spod Lwowa, skierowała się na północ, aby zaatakować tyły wojsk polskich ścigających armię Tuchaczewskiego. Po drodze starała się bezskutecznie zdobyć Zamość. Odrzucona od miasta, została 31 sierpnia poważnie pobita przez liczącą ok. 1500 kawalerzystów 1. Dywizję Jazdy płk. Juliusza Rómmla pod Komarowem, podczas ostatniej w historii wielkiej bitwy kawalerii.



Bibliografia

Robert F. Karolewicz, Ross S. Fenn, *Dług honorowy*, Warszawa 2005

Tomasz J. Kopański, *7 Eskadra Myśliwska im. Tadeusza Kościuszki 1918–1921*, Warszawa 2012

Janusz Cisek, *Kościusko, We Are Here!*, Jefferson, N.C., 2002

Merian C. Cooper, *Faunt-le-Roy i jego eskadra w Polsce*, Warszawa 1922 (reedycję włączono do książki *Dług honorowy*)

Kenneth M. Murray, *Wings Over Poland*, New York, London 1932

(<http://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=mdp.39015023949715>; dostęp kwiecień 2015)

Mechanika gry i koordynacja wydania:

Karol Madaj

Opracowanie merytoryczne i graficzne:

dr Tomasz Ginter

Testy:

dr Paweł Rokicki

Redakcja:

Piotr Chojnacki

Fotografie archiwalne i redakcja naukowa:

dr Tomasz Kopański

Podziękowania

Pragniemy podziękować wszystkim ochotnikom, którzy dzielnie walczyli o to by „7. W obronie Lwowa” nabrało ostatecznego kształtu, szczególnie zaś KGP Ropczyce z Wojciechem i Michałem Sieroniem na czele. Na ręce Jana Madejskiego składamy podziękowania dla zawsze gotowej do testów Monsoon Group. Gorące podziękowania należą się również: Bartłomiejowi Bajdzie, Sergiuszowi Kazimierczukowi, Andrzejowi Lipsonowi, Bartoszowi Odorowiczowi, Łukaszowi Pogodzie, Tadeuszowi Rokickiemu i Przemysławowi Skrzekowi.

Dziękujemy także Markowi Roguszowi za inspirację do zaprojektowania tej gry.

Za udostępnienie zdjęć modeli samolotów – Krzysztofowi Kosiakowi (Albatros) i Tomaszowi Gronczewskiemu (Balilla).

Za udostępnienie zdjęć kozaków z Armii Konnej – Zbigniewowi Sztalowi ze Stowarzyszenia Rزتoczarskiej Konnej Straży Ochrony Przyrody im. 25 Pułku Ułanów Wielkopolskich (rksop.pl).

W instrukcji wykorzystano kroje Apolonia Nova (www.polskalitera.pl) oraz Bernhard.

Druk: Trefl SA

Copyright ©2015 Instytut Pamięci Narodowej

Komisja Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu

Wszelkie prawa zastrzeżone

Biuro Edukacji Publicznej IPN

ul. Wołoska 7, 02-675 Warszawa

Kontakt:

karol.madaj@ipn.gov.pl

tomasz.ginter@ipn.gov.pl

www.ipn.gov.pl/grzy