



Grey Scale #13



A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19

**AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP**  
im. gen. broni Karola Świerczewskiego

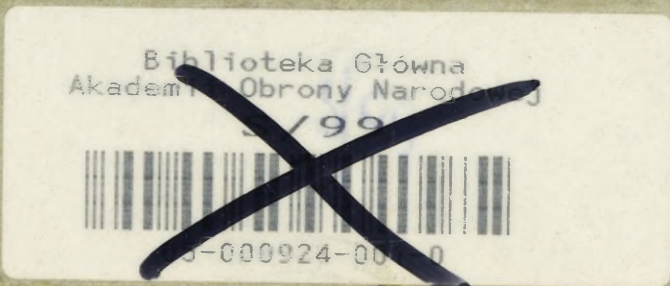
KATEDRA HISTORII SZTUKI WOJENNEJ

ASG wewn. 3297/77

Kmdr ppor. nawig. mgr Jerzy JAWORSKI

**DZIAŁANIA BRYGADY POŚCIGOWEJ  
W SYSTEMIE OBRONY PRZECIWLOTNICZEJ  
OBSZARU WARSZAWY  
WE WRZEŚNIU 1939 r.**

(Materiały do polowej podróży wojskowo-historycznej)



WARSZAWA 10 01 1977

60338



**AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP**  
**im. gen. broni Karola Świerczewskiego**

**KATEDRA HISTORII SZTUKI WOJENNEJ**

ASG wewn. 3297/77

**Kmdr ppor. nawig. mgr Jerzy JAWORSKI**

**DZIAŁANIA BRYGADY POŚCIGOWEJ**  
**W SYSTEMIE OBRONY PRZECIWLÓTNICZEJ**  
**OBSZARU WARSZAWY**  
**WE WRZEŚNIU 1939 r.**

**(Materiały do polowej podróży wojskowo-historycznej)**

Biblioteka Główna  
Akademii Obrony Narodowej



5-000924-0000

WARSZAWA

WILKÓW

1977

**60338**

ZADANIA ORAZ MOŻLIWOŚCI SIŁ I ŚRODKÓW WYDZIAŁU  
WYDZIAŁ DO OBRONY POWIĘTRZNEGO KRAJU;  
GOSPODARSTWA MASYWISKIEGO.

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP  
im. gen. broni K. Świerczewskiego

---

KATEDRA HISTORII SZTUKI WOJENNEJ

ASG wewn. 3297/77

17

Kmdr ppor. nawig. mgr Jerzy JAWORSKI

DZIAŁANIA BRYGADY POŚCIGOWEJ W SYSTEMIE OBRONY  
PRZECIWOLOTNICZEJ OBSZARU WARSZAWY WE WRZEŚNIU  
1939 ROKU

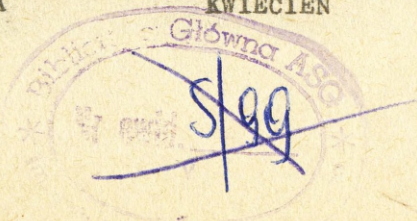
/Materiały do polowej podróży  
wojskowo-histerycznej/

---

WARSZAWA

KWIECIEŃ

1977 r.



## SPIS TREŚCI

|   | Str. |
|---|------|
| Wstęp .....   | 3    |
| I. Ogólna koncepcja użycia brygady pościgowej w działaniach wojennych .....                                 | 3    |
| II. Organizacja i skład bojowy brygady pościgowej.....  | 6    |
| III. Problemy bazowania i materiałowo-technicznego zabezpieczenia działań bojowych brygady pościgowej ..... | 11   |
| 1. Ogólna charakterystyka lotnisk wojсковych i systemu zaopatrzenia we wrześniu 1939 r.....                 | 11   |
| 2. Zabezpieczenie lotniskowe i materiałowo-techniczne działań brygady w dniach 1-3.9.1939 r.....            | 15   |
| IV. Organizacja powiadamiania i dowodzenia  | 18   |
| V. Przebieg i rezultaty działań w dniach 1-6 września 1939 r.....   | 20   |
| VI. Ocena i wnioski z działań brygady .....   | 39   |

## WSTĘP

Działania brygady pościgowej, w systemie obrony przeciwlotniczej obszaru Warszawy, stanowią istotny i znaczący fragment ogólnego wysiłku lotnictwa polskiego, podczas wojny obronnej we wrześniu 1939 roku. Na szczególne podkreślenie zasługują działania brygady w ciągu pierwszych sześciu dni wojny, od 1 do 6 września. W tym okresie, piloci myśliwscy brygady, nadrabiając niedoskonałość techniczną sprzętu, mistrzowskim wyszkoleniem i odwagą połączoną z brawurą, w uporczywych walkach powietrznych z wielokrotnie silniejszym przeciwnikiem, skutecznie osłaniali przed uderzeniami z powietrza, najważniejszy ośrodek administracyjno-polityczny - stolicę Polski - Warszawę.

W opracowaniu przedstawiono działalność bojową brygady w dniach od 1 do 6 września 1939 r. oraz niektóre problemy dotyczące przygotowania brygady do działań bojowych, m.in. problemy bazowania i materiałowo-technicznego zabezpieczenia, a także organizację systemu dowodzenia, powiadamiania i naprowadzania. Przedstawiony w opracowaniu materiał ma stanowić jedynie podstawę do głębszego przeanalizowania poruszonych problemów, w terenie podczas polowej podróży wojskowo-historycznej.

## I. OGÓLNA KONCEPCJA UŻYCIA BRYGADY POŚCIGOWEJ W DZIAŁANIACH WOJENNYCH

Decyzja o utworzeniu brygady pościgowej podjęta została wiosną 1939 roku. Zgodnie z przyję-

ta ogólną koncepcją użycia lotnictwa polskiego według planu "Zachód", postanowiono wówczas całość sił lotnictwa polskiego podzielić na: lotnictwo armijne i odwołu Naczelnego Dowódcy, tak zwane lotnictwo dyspozycyjne.

W skład lotnictwa dyspozycyjnego przewidywano włączenie brygady bombowej i brygady pościgowej.

Brygada pościgowa, zgodnie z opracowywanymi przez sztab lotniczy ogólnymi wytycznymi użycia lotnictwa na wypadek wojny, w pierwszym okresie miała być oddana do dyspozycji dowódcy ośrodka obrony przeciwlotniczej Warszawy, a następnie, zależnie od położenia i ogólnej sytuacji na froncie, użyta częściowo lub w całości do obrony innego ośrodka lub rejonu, ewentualnie do wzmocnienia armijnego lotnictwa myśliwskiego.

To stosunkowo wczesne precyzowanie zadań dla brygady, przynajmniej na pierwszy okres wojny, pozwoliło na wypracowanie i ukierunkowanie procesu przygotowań brygady do czekających ją zadań. Dzięki temu w miesiącach letnich 1939 roku zdołano opracować i częściowo zrealizować plan szkolenia składu osobowego brygady pod kątem przyszłych zadań wojennych. Przez cały okres letni prowadzono intensywne szkolenie personelu latającego, szczególnie młodych pilotów. Niewątpliwie zjawiskiem pozytywnym było to, że większość personelu latającego brygady stanowili piloci doświadczeni, o dużym stażu znający doskonale swój fach. Jedynie niewielką część /ok. 20%/ stanowili piloci młodzi, którzy bezpo-

średnio po ukończeniu szkół lotniczych przybyli do brygady w czerwcu. Intensywne szkolenie prowadzone w miesiącach letnich pozwoliło na wyrównanie poziomu i pełne zgranie całego zespołu. Godna podkreślenia jest atmosfera wysokiej solidarności i koleżeństwa całego składu osobowego brygady, zarówno personelu latającego, jak i technicznego, oficerów, podoficerów i szeregowców. Wszyscy zdawali sobie sprawę z ważności oczekujących brygadę zadań i starali się przygotować do tych zadań jak najlepiej. Sprawdzeniem przygotowania brygady do działań bojowych były przeprowadzone na przełomie lipca i sierpnia ćwiczenia, z pozorowaniem nalotów nieprzyjaciela. Dały one na ogół pozytywne i zadowalające rezultaty, szczególnie w odniesieniu do systemu dowodzenia, obserwacji, powiadamiania i naprowadzania. Jedynym mankamentem była zbyt mała szybkość samolotów będących w uzbrojeniu brygady.

Niezwykle istotnym elementem w przygotowaniu systemu bazowania brygady, dowodzenia i naprowadzania było określenie najbardziej prawdopodobnych kierunków zagrożenia powietrznego Warszawy. Podczas bezpośrednich rozmów dowódcy brygady z dowódcą obrony przeciwlotniczej Warszawy i Sztabem Lotniczym określono ostatecznie jako najbardziej prawdopodobne kierunki nalotów lotnictwa niemieckiego, kierunek północny i północno-zachodni.

Pod kątem działań brygady na tych właśnie kierunkach przygotowano sieć lotnisk wokół Warszawy. Chodziło bowiem o to, aby rozmieścić dywizjony lot-

nicze na kierunkach prawdopodobnych nalotów samolotów niemieckich i umożliwić im przechwytywanie nieprzyjaciela przed dolotem do Warszawy.

W stosunkowo krótkim czasie przygotowano: 2 lotniska w rejonie m. Zielonka, 2 w rejonie Poniatowa, 4 na zachód od Błonia oraz kilka w rejonie Piaseczna i Góry Kalwarii.

Uzgodniono również zasady współdziałania lotnictwa myśliwskiego brygady z artylerią przeciwlotniczą osłony Warszawy. Ustalono ostatecznie, że brygada będzie działać samodzielnie poza strefą działania artylerii przeciwlotniczej.

## II. ORGANIZACJA I SKŁAD BOJOWY BRYGADY POŚCIGOWEJ

Właściwą organizację brygady rozpoczęto w maju 1939 roku, na bazie dwóch dywizjonów myśliwskich i pułku lotniczego. Na dowódcę brygady wyznaczony został dotychczasowy dowódca 1 pułku lotniczego, płk pil. Stefan Pawlikowski. Również w skład sztabu brygady weszli oficerowie ze sztabu pułku. Stanowisko szefa sztabu brygady objął mjr dypl. pil. Eugeniusz Wyrwicki.

Wprawdzie wyznaczeni na stanowiska w brygadzie oficerowie pozostawali nadal na dotychczasowych stanowiskach pokojowych, jednak znając swoje miejsca w organizacji wojennej w brygadzie, mogli przystąpić do pracy nad przygotowaniem brygady do przyszłych działań bojowych.

Brygada została zmobilizowana w alarmie 24 sierpnia 1939 roku, a więc o kilka dni wcześniej

od ogólnej mobilizacji. Pozwoliło to na uzupełnienie braków w obsadzie personalnej jeszcze przed przystąpieniem do działań bojowych. Aby przedwcześnie nie demaskować lotnisk operacyjnych, postanowiono zmobilizowane eskadry pozostawić na razie na ich dotychczasowych lotniskach. Jedyne sztab brygady został przeniesiony do nowego miejsca bazowania, na lotnisko polowe w Zielonce, kilka dni przed przybyciem eskadr bojowych. Rzuty kołowe dywizjonów przebazowały się na lotniska polowe, w późnych godzinach wieczornych 26 sierpnia. Następnego dnia 27 sierpnia w godzinach rannych rzut powietrzny III dywizjonu osiągnął lotnisko Zielonka, a rzut powietrzny IV dywizjonu lotnisko Poniatów.

Brygada została zmobilizowana w następującym składzie:

- Sztab brygady;
- III dywizjon myśliwski z 1 pułku lotniczego /111 i 112 eskadra/;
- IV dywizjon myśliwski /113 i 114 eskadra/;
- 123 eskadra myśliwska z 2 pułku lotniczego w Krakowie;
- pluton łącznikowy;
- kompania łączności /8 radiostacji NIS i NIL/L/;
- kompania ckm plot;
- pluton sanitarny /w tym 2 lekarzy/.

Mobilizacja nie pokryła wszystkich potrzeb brygady. Brakowało kompanii lotniskowej, w rezultacie takie czynności, jak: maskowanie, przygotowanie schronów, stanowisk samolotów itp. musiała wy-

konywać obsługa techniczna samolotów, kosztem czasu, który mógł być przeznaczony na obsługę sprzętu bojowego. Ten mankament uwidocznił się szczególnie w następnym etapie działań brygady po przebazowaniu z węzła warszawskiego na lubelski.

Ponadto występowały poważne braki w zaopatrzeniu. Szczególnie odczuwalny był brak odpowiednich środków transportowych.

Już na początku działań występowały poważne braki materiałowe; m.in. brakowało zapasowych śmigieł, luf do karabinów maszynowych, ogniwek do taśm amunicyjnych, a także słuchawek i mikrofonów do radiostacji pokładowych. Niedostateczne było również zaopatrzenie pilotów w mapy, w ciepłą odzież i kaszki ochronne.

Ogółem w składzie brygady pościgowej było 57 samolotów, w tym 54 bojowe i 3 RWD-8. Stan samolotów w poszczególnych eskadrach przedstawiał się następująco:

| Jednostka      | Ilość samolotów | Typ    | Samoloty |                     |                        |
|----------------|-----------------|--------|----------|---------------------|------------------------|
|                |                 |        | Ogółem   | <sup>x</sup> z 4 km | z radio stacją pokład. |
| 1.             | 2               | 3      | 4        | 5                   | 6                      |
| 111 esk. myśl. | 12              | P-11 c | 11       | 3                   | 8                      |
| 112 " "        | 6               | P-11 c | 10       | 1                   | 6                      |
|                | 4               | P-11 a |          |                     |                        |

x/ Samoloty P-11 c uzbrojone były w 2 lub 4 km wz.33; samoloty P-11 a w 2 km wz.33, a samoloty P-7 w 2 km Vickers, o małej szybkostrzelności i d. C.d.odnośnika na str.9.

- manewer lotniczy  
- współdziałanie 20 aut.

| 1                             | 2      | 3                | 4  | 5 | 6 |
|-------------------------------|--------|------------------|----|---|---|
| 113 esk.myśl.                 | 5<br>5 | P-11 c<br>P-11 a | 10 | 1 | 5 |
| 114 " "                       | 8<br>4 | P-11 c<br>P-11 a | 12 | 1 | 6 |
| 123 " "                       | 10     | P-7              | 10 | - | - |
| Pluton samolotów łącznikowych | 3      | RWD-8            | 3  | - | - |

Znacznie korzystniej przedstawiała się obsada personalna, szczególnie w odniesieniu do personelu latającego co obrazuje niżej przytoczone zestawienie:

| Jednostka                                | P i l o t a |          | Ofic. techn. | Ofic. admin. | Podofic. i szeregowi służby pomocn. |
|--|-------------|----------|--------------|--------------|-------------------------------------|
|  | Ofic.       | podofic. |              |              |                                     |
| Sztab brygady                            | 7           | -        | 1            | -            | -                                   |
| III/1 dyon                               | 21          | 14       | -            | 3            | 235                                 |
| IV/1 dyon<br>łącznie ze<br>123 esk.myśl. | 30          | 17       | -            | 3            | 328                                 |
| Razem:                                   | 58          | 31       | 1            | 6            | 563                                 |

x/ c.d. odnośnika ze str. 8. |  
 żej skłonności do zacięć, których nie można było usunąć w powietrzu. Prędkość poszczególnych samolotów była różna: P-11c - na H 4000-5000 m osiągał ponad 350 km/h; P-11a - 300 km/h, a P-7 ok. 250 km/h.

Obsada personalna ważniejszych stanowisk w  
brigadzie przedstawiała się następująco:

Sztab brigady:

Dowódca - płk pil.Stefan Pawlikowski;  
Zastępca dowódcy - ppłk pil.Leopold Pamuła;  
Szef sztabu - mjr dypl.pil.Eugeniusz Wyrwicki;  
Oficerowie sztabu - kpt.dypl.pil.Stefan Łaszkiwicz  
- kpt.pil.Stefan Kołodyński;  
- kpt.pil.Tadeusz Grzmiła;

Dowódcy dywizjonów i eskadr:

III/1 dyon myśl. - kpt. pil.Zdzisław Krasnodębski  
111 esk.myśl. - kpt. pil.Gustaw Sidorowicz  
112 esk.myśl. - kpt. pil.Tadeusz Opulski  
IV/1 dyon myśl. - kpt. pil.Adam Kowalczyk  
113 esk.myśl. - por.pil.Wieńczyśław Barański  
114 esk.myśl. - kpt.pil.Julian Frey  
123 esk.myśl. - kpt.pil.Mieczysław Olszewski

Jak już wspomniano, podstawową część /80%/ personelu latającego stanowili piloci z dużym doświadczeniem i bardzo dobrym wyszkoleniem. Mniej korzystnie przedstawiała się sytuacja personelu technicznego i służb pomocniczych, który został uzupełniony w trakcie mobilizacji, w ilości około 30% rezerwistami. Na przykład wyznaczeni do obsługi ciężkich karabinów maszynowych w ramach opl lotnisk rezerwiści, nie znali dokładnie obsługiwanej broni, a ponadto nie rozróżniali sylwetek samolotów własnych i niemieckich.

Ogólnie jednak biorąc, cały skład osobowy

wykazywał maksimum zaangażowania i poświęcenia w walce. Piloci startując wielokrotnie w ciągu dnia na zadania bojowe, mechanicy - wykazując nieskończenie dużo inicjatywy i pomysłowości, aby utrzymać mocno zużyty sprzęt w zdolności do kolejnych lotów bojowych.

### III. PROBLEMY BAZOWANIA I MATERIAŁOWO-TECHNICZNEGO ZABEZPIECZENIA DZIAŁAŃ BOJOWYCH BRYGADY POŚCIGOWEJ

#### 1. Ogólna charakterystyka lotnisk wojskowych i systemu zaopatrzenia we wrześniu 1939 r.

Polskie lotniska wojskowe przed drugą wojną światową dzieliły się na:

- lotniska garnizonowe;
- lotniska operacyjne;
- lotniska polowe;
- lotniska pozerowane.

Lotniska garnizonowe, o stałej zabudowie lotniskowej i koszarowo kwaterunkowej, zajmowane były w czasie pokoju przez pułki lotnicze, szkoły oraz wytwórnie sprzętu samolotowego.

Lotniska operacyjne dzieliły się na tajne i jawne. Budowane były dla potrzeb jednostek lotniczych w czasie wojny, głównie dla lotnictwa dyspozycyjnego Naczelnego Wodza.

Pod względem gabarytów miały one zapewnić warunki eksploatacyjne dla wszystkich aktualnie znajdujących się w wyposażeniu polskich jednostek lotniczych samolotów. Nie przewidywano jednak na nich

zabudowy garnizonowo-technicznej ani etatowej obsługi w czasie pokoju. Budowę tego typu lotnisk rozpoczęto w 1937 roku. Procedura i system przygotowania lotnisk operacyjnych były następujące:

Lotniska operacyjne jawne - budowane były przez prywatne przedsiębiorstwa, na zlecenie władz wojskowych. Tereny wytypowane pod lotniska operacyjne były wykupywane i przechodziły na własność wojska. Ogółem do chwili wybuchu wojny przygotowano 10 jawnych lotnisk operacyjnych, przeznaczonych głównie dla samolotów bombowych. Nie wszystkie one jednak ze względu na świeże zadarnienie nadawały się do użytku zgodnie z przeznaczeniem.

Lotniska operacyjne tajne - przygotowywano na zasadzie zawieranych umów władz wojskowych z właścicielami ziemskimi. Wojsko dawało wytypowanym właścicielom majątków ziemskich długoterminowe pożyczki na zagospodarowanie i odpowiednie przygotowanie wybranych terenów. Zgodnie z porozumieniem, właściciele ziemscy zobowiązali się prowadzić na wytypowanym terenie, o charakterze pastwiskowo-łąkowym, ośrodek hodowlany bydła lub stadniny koni, dbając przy tym, aby zachować odpowiednio równą i utwardzoną nawierzchnię. Ogółem w latach 1938/1939 przygotowano w ten sposób 22 tereny pod lotniska operacyjne. Ponadto część lotnisk tego typu przygotowano pod pozorem budowy cywilnych lotnisk pomocniczych lub lotnisk sportowych.

Lotniska polowe, przygotowywane były dla potrzeb lotnictwa poszczególnych armii polowych.

Było ich znacznie więcej niż lotnisk operacyjnych, powstawały zresztą przy mniejszym nakładzie sił i środków. Wymiary wytypowanych terenów miały wynosić 800x800 m, jednak przy odpowiedniej konfiguracji terenu, dobrej nawierzchni i otwartych podejściach wystarczał obszar pola wzlotów o wymiarach 400x400 m.

Okres przygotowania lotnisk polowych nie wymagał zbyt długiego czasu, w związku z tym dopiero w ostatnich miesiącach poprzedzających wybuch wojny przystąpiono na szerszą skalę do rozbudowy sieci lotnisk polowych. Oczywiście w oparciu o wcześniej rozpoznane i zinwentaryzowane przez przedstawicieli Dowództwa Lotnictwa i pułków lotniczych tereny. Dużą rolę w tym zakresie odegrali oficerowie odcinkowi armii i brygad lotniczych, którzy dokonywali ostatecznej weryfikacji wytypowanych terenów oraz sprawowali bezpośrednią kontrolę nad przebiegiem prac związanych z ich przygotowaniem.

Ogółem do chwili wybuchu wojny zdołano przygotować około 200 lotnisk operacyjnych i polowych. Dodatkowo około 60 lotnisk przygotowano w czasie działań wojennych.

Tak więc jednostki lotnicze miały do dyspozycji we wrześniu 1939 roku ok. 260 lotnisk operacyjnych i polowych. Z tego ponad 190 było eksploatowanych w toku wojny.

Oceniając ogólnie stan przygotowania lotnisk operacyjnych i polowych można chyba stwierdzić, że spełniony został podstawowy warunek, a mianowicie,

zachowanie do ostateknej niemal chwili w tajemnicy ich rozmieszczenia. Nie zostały one rozpoznane przez nieprzyjaciela, o czym świadczy fakt, że w dniu wybuchu wojny nie wykonano na nie uderzeń z powietrza. Dzięki temu manewr lotniskowy wykonany przez polskie dywizjony i eskadry w pełni powiódł się i ani jeden samolot polski nie został zniszczony, przynajmniej w pierwszych dniach wojny na tych lotniskach.

Stan techniczny przygotowanych do eksploatacji lotnisk budził wiele zastrzeżeń, szczególnie jeśli chodzi o przygotowanie urządzeń lotniskowych. Wpłynął na to niewątpliwie nadmierny pośpiech, brak materiałów budowlanych, maszyn do robót ziemnych, siatek do układania pasów, a przede wszystkim odpowiednich fachowych sił wykonawczych. Poważnym mankamentem był brak odpowiednio przygotowanych dróg dojazdowych i środków transportowych, co w dużym stopniu utrudniało właściwe rozwiązanie problemu materiałowo-technicznego zabezpieczenia.

W systemie materiałowo-technicznego zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa w przeddzień wybuchu wojny i w czasie jej trwania obowiązywał trzystopniowy podział na:

- 3-miesięczny zapas strategiczny, znajdujący się w dyspozycji oddziału IV Sztabu Głównego;
- 10-dniowy zapas w dyspozycji sztabu lotniczego, zawagonowany w beczkach i rozmieszczony według ustaleń Sztabu Lotniczego, w ścisłym porozumieniu z oficerami odcinkowymi armii i brygad;

- zapas wyjściowy, mobilizacyjny przy jednostkach, w ilościach: materiałów pędnych na 7 dni oraz amunicji i bomb na 10 dni wojny.

Zgodnie z wytycznymi użycia lotnictwa do 16 dnia wojny, jednostki miały korzystać z zapasów wyjściowych i 10-dniowych, a następnie z zapasów strategicznych, w oparciu o składnice, ruchome parki i bazy. Baza zaopatrująca brygadę pościgową mieściła się w Warszawie.

2. Zabezpieczenie lotniskowe i materiałowo-techniczne działań brygady w dniach  
1-3.9.1939 r.

W dniach od 1 do 3 września 1939 roku dywizyjny brygady pościgowej bazowały na lotniskach operacyjnych: Zielonka i Poniatów. Na lotnisku Zielonka bazował III dywizjon myśliwski w składzie 111 i 112 eskadry oraz sztab brygady. Natomiast na lotnisku Poniatów bazował IV dywizjon myśliwski w składzie 113, 114 i 123 eskadry.

Rzuty kołowe obu dywizjonów przebazowały się na nowe lotniska 26 sierpnia, w godzinach wieczornych, a 27 sierpnia w godzinach rannych nastąpiło przebazowanie rzutów powietrznych.

Lotnisko Zielonka /Kobylak/ - Położone obok szosy z Zielonki do Wołomina, stanowiło płaski rozległy teren o wymiarach minimum 400x400 m, zapewniało dogodne warunki startów i lądowania. Usytuowanie lotniska pomiędzy torem kolejowym i drogą

stwarzało również dogodne warunki zaopatrywania. Personel latający i techniczny zakwaterowany był w pobliżu samolotów, po drugiej stronie drogi w miejscowości Kobylak.

Mankamentem wybranego na lotnisko terenu były początkowo słabe warunki maskowania. Teren bowiem był niezadrzewiony, odkryty. Rozwiązano ten problem ścinając w okolicznych lasach około 500 młodych drzew i tworząc z nich małe zagajniki, w których rozmieszczono stoiska dla samolotów. Kontrola wyników tak zorganizowanego maskowania była pozytywna, obserwacja z powietrza wykazała dobre zamaskowanie rozmieszczonych na lotnisku samolotów.

Zapas paliwa - 7 -dniowy, przechowywany był w 300-litrowych beczkach. Zapas 10-dniowy znajdował się na stacji rozdzielczej w Zielonce, a więc blisko miejsca bazowania dywizjonu.

Obronę przeciwlotniczą lotniska stanowiły 2 plutony po 4 CKM Hotchkissa, przestarzałego typu. Praktycznie nie przedstawiały one żadnej wartości i nie wzięły udziału w walce. Nie przeszkoleni rezerwiści obsługujący CKM-y nie potrafili odróżnić sylwetek samolotów własnych od nieprzyjaciela.

Lotnisko Poniatów - znajdowało się 25 km na północ od Warszawy, w pobliżu drogi Legionowo-Dębe nad Bugonarwią /w pobliżu Kanału Brudnowskiego/.

Pole startów stanowiło rzysko o twardej nawierzchni, łączące się na skraju z gęstym lasem sosnowym. Samoloty rozmieszczono na skraju lasu i zamaskowano. Dla lepszego maskowania wycięto część

drzew, tworząc wnęki w lesie dla ukrycia ustereżenia i tylnych części kadłubów samolotów. Silniki i skrzydła przykrywane ściętymi gałęziami sosen.

Przy starcie korzystano z kierunku północno-zachodniego. W lesie na skraju rozmieszczono punkt dowodzenia i radiostację NIL na samochodzie ciężarowym. Personel zakwaterowano w majątku Poniatów, należącym do hrabiego Grocholskiego. Lotnisko zapasowe położone w lasku Poniatów II około 500 m na półn-zach, od podstawowego, nie było wykorzystywane. Położenie lotniska - dogodnie ze względu na przebiegającą w pobliżu linię kolejową /w budowie/.

OPL stanowiły 2 plutony po 4 CKM Hotchkissa. Zapas MPS na 7 dni w 300 l beczkach. Zapas 10-dniowy na stacji Zegrze. Paliwo dowożono własnymi środkami.

Reasumując, można stwierdzić, że obydwie lotniska, zarówno Zielonka jak i Poniatów, na ogół odpowiadały wymogom bojowym. Posiadały dogodne warunki do wykonywania lotów oraz rozmieszczenia sprzętu i zakwaterowania personelu. Gwarantowały dogodne warunki maskowania - naturalne - Poniatów i sztuczne - Zielonka. Urządzenia lotniskowe - schrony, punkty dowodzenia, punkty sanitarne, radiostacje, umożliwiały skryte i sprawne kierowanie działaniami brygady. Dobrze rozwiązane były również problemy zaopatrywania samolotów obu dywizjonów w paliwo.

#### IV. ORGANIZACJA POWIADAMIANIA I DOWODZENIA

Prace nad organizacją systemu obrony powietrznej obszaru Warszawy prowadzone były na przestrzeni ostatnich kilku lat przed wybuchem wojny. Na podkreślenie zasługuje fakt, że obszar Warszawy uznany został za najważniejszy ośrodek podlegający obronie, co oczywiście znalazło swoje odbicie w podziale sił i środków obrony przeciwlotniczej. Jedyną do obrony obszaru Warszawy przewidywano wykorzystanie lotnictwa myśliwskiego. Zgodnie z ogólnymi wytycznymi użycia lotnictwa zadanie to miała spełniać brygada pościgowa.

System dowodzenia i przechwytywania wypraw bombowych przeciwnika przez dywizjony brygady, opracowany został ostatecznie przez sztab brygady, w ostatnich miesiącach przed wybuchem wojny, w oparciu o wcześniej przygotowaną sieć dozoru i powiadamiania.

Zorganizowano centralny ośrodek dowodzenia lotnictwem brygady, na którym znajdowała się zbiornica meldunkowa włączona równolegle do głównej zbiornicy meldunkowej. Dzięki temu informacje napływające z terenowych zbiornic meldunkowych, docierały do ośrodka dowodzenia myśliwcami, bezpośrednio, a tym samym szybko.

System taki mógł funkcjonować oczywiście tylko przy dobrze zorganizowanej sieci łączności i sprawnych środkach łączności. W warunkach polskich, we wrześniu 1939 roku możliwy był do stosowania jedynie na węzle warszawskim i to tylko w pierwszych

dniałach wojny. Był to system nowy, opracowany jedynie teoretycznie, nie sprawdzany we wcześniejszych działaniach. W tej sytuacji, praktyczne zastosowanie i stosunkowo sprawne funkcjonowanie tego systemu w naszych prymitywnych warunkach, świadczy dodatkowo o jego dużych zaletach, a także o umiejętnościach jego twórców. System ten doprowadzony następnie do niemal idealnej sprawności, znalazł powszechne zastosowanie i odegrał decydującą rolę w bitwie powietrznej o Wielką Brytanię.

Dowodzenie dywizjonami myśliwskimi odbywało się z ośrodka dowodzenia przez radio. Wykorzystywano cztery długości fal, co umożliwiało praktycznie jednoczesne kierowanie czterema jednostkami, bez wzajemnego przeszkadzania sobie. Poważnym mankamentem był stosunkowo mały zasięg używanych radiostacji.

W przypadku braku łączności radiowej przekazywano rozkazy i polecenia dla załóg za pomocą rakiet lub odpowiednich znaków wykładanych na lotnisku.

Dla łatwiejszego naprowadzania, cały obszar powietrzny Warszawy podzielono na strefy i sektory, odpowiednio oznakowane i zakodowane.

V. PRZEBIEG I REZULTATY DZIAŁAŃ BRYGADY W DNIACH  
1-6 WRZEŚNIA 1939 ROKU<sup>x/</sup>

1 września 1939 roku o godzinie 4.45 wojska niemieckie przekroczyły granicę Polski.

W godz. 5.00-6.30 sztab brygady odebrał meldunki z sieci dozoru. Dotyczyły one przelotu przez granicę pojedynczych samolotów niemieckich.

Wiadomość o pierwszym większym zgrupowaniu kierującym się prawdopodobnie na Warszawę nadeszła do sztabu o godz. 6.30 z posterunku w Miawle.

O godz. 6.35 oba dywizjony brygady poinformowane zostały przez kpt. Łaszkiewicza ze sztabu brygady, że start może nastąpić w każdej chwili i że dywizjony mają przejść w stan pogotowia. Rozkaz został wykonany. Piloci zajęli miejsca w samolotach. Obsługa odrzuciła maskowanie i uruchomiła silniki.

O godz. 6.50 dowódca brygady zarządził start obu dywizjonów.

Według relacji Benedykta Dąbrowskiego i innych lotników brygady akcja IV dywizjonu miała następujący przebieg:

"Nad lotniskiem IV dywizjonu wytrysła czerwona rakleta, wystrzelona przez kpt. Kowalczyka.

---

x/ Wypisy z pracy: A. Kurewski, Lotnictwo polskie w 1939 roku, Warszawa 1962, s. 126-133, 186-188, z zastosowaniem niezbędnych skrótów i uzupełnień tekstu oryginalnego.

Ze skraju lasu natychmiast ruszyły maszyny. Start - pomimo tumanów kurzu w znacznym stopniu ograniczających widoczność - przebiegał bardzo sprawnie. Po kilkudziesięciu sekundach cały dywizjon był w powietrzu i ostro nabierał wysokości. Poszczególne klucze zajęły swoje miejsca. Ziemia zakryta gęstymi kolumnami cumulusów. Maszyny nieprzyjaciela były na razie niewidoczne, ale centrala dowodzenia naprowadzała spokojnie i pewnie. W słuchawkach radiowych słychać było nieprzerwanie dyktowane z ziemi kursy i wysokości. Za parę minut, na wysokości 3000 metrów nastąpiło spotkanie z III dywizjonem i cała brygada pomknęła w kierunku Zegrza.

O godz. 7.00 dowódcy III i bezpośrednio po nim, IV dywizjonu zameldowali przez radio, że widzą dużo "Sów" /"Sowa" to według kodu - nieprzyjacielski bombowiec/.

Kontakt wzrokowy z nieprzyjacielem został osiągnięty na wysokości 3000 metrów w rej. wsi Nieporęt. Rozpoznano ek. 80 He-111 i Do-17, lecących 200 metrów niżej od brygady, z przodu z boku oraz ok. 10 Me-110 nieco wyżej nad bombowcami, na tym samym kierunku.

Pierwsze sekundy spotkania przeszły bez wymiany ognia. Odnosiło się wrażenie, że przeciwnicy przyglądają się sobie z ciekawością. Bombowce ścieśniły szyki, a myśliwce szerokim łukiem bardzo szybko podchodziły do samolotów brygady.

Jako pierwszy nawiązał z nieprzyjacielem kontakt ogniowy klucz porucznika Gabszewicza z eska-

dry 114. Już w pierwszym ataku pilot ten zapalił He-111. W ślad za tym kluczem poszła cała brygada. Zaatakowana formacja bombowców odpowiedziała gęstym ogniem strzelców i zaczęła się pośpiesznie rozpraszać. Równocześnie weszły do akcji Me-110.

Zwarcie z miejsca przeobraziło się w indywidualne pojedynki. 112, 113, 123 i część 111 eskadry ruszyły w pościg za rozpraszającymi się bombowcami a 114 i druga część 111 eskadry związała się z nieprzyjacielską osłoną myśliwską.

Łączność radiowa w brygadzie przestała funkcjonować natychmiast po zaatakowaniu nieprzyjaciela, gdyż podekscytowani walką piloci rzucają w nadajniki bezładne meldunki z przebiegu swoich pojedynków, starając się przekrzyczeć jedni drugich.

Siła uderzenia polskich myśliwców była tak wielka, że gdyby nie mniejsza prędkość i słabe uzbrojenie maszyn dokonaliby oni wielkich zniszczeń w eskadrach nieprzyjaciela. Pod impetem tego uderzenia Niemcy, ponosząc straty, panicznie wyrzucili bomby na obszarach miejscowości podwarszawskich i ratowali się ucieczką. Do akcji włączyła się artyleria przeciwlotnicza. Wybuchy pocisków były doskonale widoczne na tle górnych wierzchołków chmur i ułatwiały poszukiwanie nieprzyjaciela. Na niebie zawisły czarne ślady dymu zapalonych Heinkli, Dornierów, Messerschmittów i maszyn polskich.

Walka rozciągała się w czasie i przestrzeni, pomiędzy Warszawą, Jabłonką, Zegrzem i Radzyminem. Trwała z całą zaciekłością ok. 50 minut.

W walce po stronie polskiej wzięła udział także 152 esk. myśl. z armii "Modlin", która zapędziła się aż pod Warszawę.

O godz. 7.40 pierwsze samoloty brygady lądowały na swoich lotniskach. Większość z nich była ciężko postrzelana z kaemów, a niektóre trafione działkami Me-110 przywiozły dziury w pokryciu dochodzące do 50 cm średnicy.

Duch wśród pilotów był jednak doskonały. Choć zdawali oni sobie już sprawę z wielkiej przewagi nieprzyjaciela, tak pod względem prędkości, jak i siły ognia, to jednak z tej pierwszej walki wynieśli pewność, że znacznie górują nad przeciwnikiem poziomem wyszkolenia i duchem zaczepnym. Przeciwnik unikał walki, wykorzystywał swą prędkość i uchodził. W 114 eskadrze został zestrzelony st. szer. Olewiński.

Z pierwszych ustnych meldunków pilotów 123 eskadry wynikało, że jej dowódca kpt. Olszewski oraz por. Szymański zostali prawdopodobnie zabici. /W godzinach popołudniowych przyszło potwierdzenie/. Maszyna dowódcy poszła do ziemi po ataku Me-110. Pilot nie skakał. Samolot por. Szymańskiego zapalił się. Obaj walczyli na P-7.

Równocześnie piloci 123 eskadry meldowali, "że samoloty P-7 są zupełnie bezradne w spotkaniu z nieprzyjacielem. Mała prędkość uniemożliwia pościg, a kaemy Vickers zacinały się po paru strzałach, przy czym zacięć nie można było usunąć w powietrzu".

Podobnie walczył III dywizjon. Ppor. Palusiński z 111 eskadry został ranny i lądował przymu-

sowo w terenie. Oto jego relacje z lotu:

"Zaatakowałem w rej. Wyszkowa 12 He-111 Jednego z nich zestrzeliłem, drugiego uszkodziłem. W chwili ataku zostałem napadnięty przez innego Heinkla. Pociski rozbiły mi zbiorniki z olejem i raniły odłamkami lewe przedramię. Po zranieniu przestałem panować nad maszyną, gdyż byłem oślepiiony. Dopiero po chwili stwierdziłem, że oliwa z rozbitego zbiornika zalała mi szkła okularów. Czując, że słabną ze względu na duży wpływ krwi, nie ryzykowałem powrotu na lotnisko, lecz wylądowałem na dogodnym terenie pod Kobyłką. Po wylądowaniu stwierdziłem, że zegarek uratował mi kiść lewej ręki, zatrzymując odłamki. Z miejsca przymusowego lądowania odwieziony zostałem do szpitala w "Warszawie".

Ppor, Palusiński, jako pierwszy lotnik ranny nad Warszawą i przewieziony do szpitala okręgowego, stał się sensacją stolicy i bohaterem prasy.

Stwierdzono, że ogólnie w tym pierwszym nalocie na Warszawę brało udział 100 samolotów niemieckich, w tym 80 bombowców. Bombowce wyrzuciły cały ładunek bomb nie dolatując do miasta.

Po wylądowaniu polskich samolotów nastąpiła gorączkowa praca przy ich uzupełnianiu, usuwaniu uszkodzeń i doprowadzaniu do ponownej gotowości bojowej.

Pierwsze gotowe maszyny stawały się kluczami alarmowymi. Znad granicy wciąż napływały meldunki o przekroczeniu jej przez większe lub mniejsze grupki samolotów hitlerowskich. Jedną z nich, zio-

żona z kilku Dornierów-17, przedostała się ok. godz. 12.00 w rejon Warszawy. Do walki z tą grupą wystartowała 112 eskadra. Jeden z kluczy prowadzony przez por. Okrzeję atakował Dorniera, który uciekł w kierunku Wilanowa. Po kilku atakach Dornier wybuchł w powietrzu, a jego odłamki wbiły się w samolot por. Okrzei.

Po południu nastąpił drugi wielki nalot na Warszawę, w którym naliczono 3-4 eskadry Do-17 i He-111, 1 eskadrę Ju-87 /nurkowców/ i 2 eskadry Me-109 i Me-110.

Sieć dozorowania działała jeszcze sprawnie i zawczasu meldowała o wyprawie. Brygada pociągowa wystartowała całością sił o godz. 16.33 i nabierała wysokości, gdyż Niemcy szli na ok. 3000 m, a klucze eskorty myśliwskiej osłaniającej wyprawę aż na 6000 m. Brygada była aż do zwania z nieprzyjacielem naprowadzana z ziemi przez mjr. Wyrwickiego. Atak polski choć wykonany już znacznie mniejszymi siłami/około 30 samolotów/, był znowu bardzo gwałtowny i rozproszył Niemców. Tylko pojedyncze klucze bombowców przedostały się nad miasto i chaotycznie zrzuciły ładunek. Kilka nurkowców niecelnie bombardowało mosty Poniatowskiego i Kierbedzia. Reszta zaatakowanych bombowców nie doleciała do miasta i zrzuciła bomby nad polami.

Walka brygady, jak i przed południem, rozpadła się na szereg pojedynków.

W spotkaniu tym zestrzelony został por. Gab - szewicz ze 114 eskadry, który tak dzielnie spisał

się przed południem. Walczył on z Me-110, gdy drugi "wjechał" mu na ogon i z bliska wygarnął serię. Samolot zapalił się. Porucznik wyskoczył i do wiszącego na spadochronie pilot niemiecki oddał kilka niecelnych serii. Gabszewicz z poparzoną twarzą i dłońmi wylądował w pobliżu Poniatowa.

Był to pierwszy w historii tej wojny wypadek ostrzelania bezbronnego pilota na spadochronie.

Oto wyciąg z meldunku ostrzeliwanego pilota: "Zostałem zestrzelony przez Me-110. Samolot zapalił się. Poparzony skakałem i w powietrzu ostrzeliwały mnie samoloty nieprzyjaciela, jednak uciekły zaatakowane przez nasze P-11".

Plut. pil. Kiedrzyński ze 114 eskadry tak opisał ten sam epizod walki:

"Atakowałem i walczyłem z Me-109 na wysokości 3000 metrów. Po ataku Niemiec znurkował, odprowadziłem go do 1000 metrów, zaś dalej na ziemię doprowadził go podporucznik Miksa. Następnie zaatakowałem Me-110, który ostrzeliwał wiszącego na spadochronie porucznika Gabszewicza. Me-110 uciekł, nurkując do ziemi".

Podobny wypadek wydarzył się por. Szyszko. Po zestrzeleniu opadł on półprzytomny na spadochronie w pobliżu lotniska IV dywizjonu, mając nogi przestrzelone w siedemnastu miejscach. Atakował go i ostrzelał Me-109.

Dowódca 111 eskadry "Kościuszkowskiej" kpt. Gustaw Sidorowicz został w tej walce ranny i musiał opuścić szeregi brygady. Oto jego meldunek:

"Otrzymałem przez radio rozkaz zwalczania krążących nad Warszawą Messerschmittów. Skierowałem się tam z dwoma innymi pilotami z mojej eskadry, kapralem Szaposznikowem i kapralem Karubinem. Dostrzegłem dwa Me-109. Przeciąłem im drogę, wyskakując z za dużego cumulusa. Po ostrzelaniu z bliskiej odległości Messerschmitt poszedł do ziemi w smudze dymu. Bezpośrednio po tym zostałem zaatakowany przez drugiego Me-109. Jego pociski trafiły w moją amunicję, która zaczęła wybuchać mi pod nogami. Wybuchy wkrótce ustały. Zamierzałem walczyć dalej, jednak moje karabiny przestały strzelać wskutek rozzerwania taśm amunicyjnych. Równocześnie maszyna zaczęła się palić. Chciałem skakać, ale znajdując się nad miastem uznałem to za niebezpieczne. Aby oderwać się od atakujących mnie Messerschmittów schroniłem się w chmurze. Po wyjściu z niej zostałem natychmiast zaatakowany i trafiony w prawe skrzydło. Znurkowałem gwałtownie w stronę strefy działania ognia naszej artylerii przeciwlotniczej i pod jej osłoną przeskoczyłem na płonącej maszynie Wisłę. Silnik już nie ciągnął. Uderzyłem kołami w jakieś żelazne ogrodzenie, zniosłem podwozie i lądowałem na brzuchu w pobliżu Gocławia. Po udzieleniu mi pomocy przez ludność cywilną, odwieziony zostałem do szpitala".

Około godz.17.00 na lotnisko IV dywizjonu przyleciał na RWD-8 ppłk pil.Pamuła, zastępca dowódcy brygady. Właśnie jeden z pilotów 114 eskadry lądował w celu uzupełnienia amunicji i podpułkow-

nik nie pozwolił mu na powtórny udział w walce, lecz sam wsiadł do jego samolotu i wystartował. W czasie walk ppłk Pamuła zestrzelił He-111 i Ju-87, a gdy wyczerpawszy amunicję został zaatakowany przez kilka Me-109, zderzył się z jednym z nich, po czym wyskoczył na spadochronie i szczęśliwie osiągnął ziemię.

Ponieważ walka toczyła się przeważnie w pobliżu lotnisk, piloci po wystrzeleniu amunicji lądowali, brali nowy jej zapas i ponownie startowali do pościgu, który przeciągnął się aż do godz. 18.00. Zaciętość pilotów brygady z jednej strony, a olbrzymia przewaga ilościowa oraz techniczna samolotów niemieckich z drugiej wpłynęły na szczególne napięcie walk. Piloci polscy wracali całkowicie wyczerpani, nieraz ostatkiem sił i nerwów doprowadzając samolot do lotniska.

Straty poniesione przez brygadę pościgową w pierwszym dniu wojny były bardzo wysokie i wynosiły: 2 pilotów zabitych /w tym dowódca 123 eskadry/ i 8 pilotów rannych. Największe straty poniósł IV dywizjon, znajdujący się na kierunku głównych nalotów niemieckich, który stoczył w tym dniu ok. 150 walk, zwalczając poza zasadniczymi dwoma nalotami drobne patrole i pojedyncze samoloty nieprzyjaciela. Piloci III dyonu stoczyli ok. 80 walk.

Straty brygady w sprzęcie w tym dniu wynosiły: 10 samolotów całkowicie zniszczonych oraz 24 uszkodzonych, niezdolnych do działań w dniu następnym.

Wśród uszkodzonych znajdowały się samoloty z

przestrzelonymi śmigłami /wskutek rozregulowania przyrządów uzgadniających i używania starej amunicji/, Samoloty z przestrzelonymi dętkami kół, wreszcie takie, które wymagały wymiany postrzelanych sterów, stateczników, lotek lub zbiorników paliwa.

Mimo takiego spustoszenia w sprzęcie i wielu niepowodzeń, duch myśliwców polskich nie został osłabiony. Ten pierwszy dzień wykazał, że dobrzy piloci mogą nawet na P-11 walczyć i zwyciężać. W walce z bombowcami doskonałe wyniki dawały ataki na kursach spotkaniowych. Pościg natomiast był mało skuteczny, gdyż bombowce niemieckie po uwolnieniu się z bomb miały prędkość taką samą lub większą niż P-11.

Jeśli chodzi o walkę z Messerschmittami, to mogła ona być nawiązana tylko wówczas, gdy pilot niemiecki chciał tego. W przeciwnym razie "dodawał gazu" i mając 200-kilometrową przewagę prędkości wychodził z walki. W walce "wiązanej", gdzie decydował upór i błyskawiczny refleks. Polacy byli lepsi. Ogółem lotnicy brygady odnieśli tego dnia 14 zwycięstw.

Powróćmy do bardzo interesujących wywodów kpr. pil. Dąbrowskiego:

"Analizując skutki ognia nieprzyjaciela należy stwierdzić, że był on na ogół mało precyzyjny, czego dowodem była stosunkowo niska ilość zabitych lub rannych w brygadzie w porównaniu z ilością postrzelanych samolotów.

Uderza stosunkowo duży procent zabitych i rannych dowódców polskich jednostek bojowych. Należy to tłumaczyć, zaciętością, z jaką pchali się w ogień nieprzyjaciela, pociągając za sobą dowodzone jednostki.

Cały przebieg działań w dniu 1 września wykazał, że zwalczanie zespołami może być stosowane jedynie do chwili, kiedy przeciwnik się nie rozprasa. Ponieważ czynił to z reguły - walki przyjmowały z konieczności charakter indywidualnego polowania .

Wśród pilotów brygady ugruntował się szczególny respekt, a nawet lęk, przed Me-110. Prawdopodobnie zadecydowała o tym nie tylko jego wielka siła ogniowa i bardzo znaczna przewaga prędkości, ale czynnik psychologiczny innego rodzaju, mianowicie duże wymiary i dwa silniki tego płatowca, który posiadając na pierwszy rzut oka wszystkie cechy maszyny ciężkiej był w gruncie rzeczy dobrej klasy myśliwcem. Drugim czynnikiem psychologicznym był sposób malowania przodu tego samolotu na bardzo sugestywny łeb atakującego rekina. Ostatnim wreszcie jego atutem było uzbrojenie z tyłu, z góry i z dołu, czego zwykły myśliwiec nie posiadał".

Walki brygady tego dnia napawały troską sztabu lotnicze. Z 54 samolotów bojowych aż 34 nie mogło brać udziału w walkach od rana dnia następnego, a był to przecież dopiero drugi dzień wojny. Od razu wyszły na jaw braki zaopatrzenia. Widoczne było iż mimo ofiarnych i pełnych poświęcenia walk bryga-

da nie wypełni swego zadania i nie zdoła zapobiec przenikaniu niemieckiego lotnictwa w obszar Warszawy. Przewaga liczebna była zbyt duża. A ile dni może brygada w ten sposób działać? Ponadto jest to tylko osłona jednego punktu w Polsce. A reszta obszaru?

Już w tym pierwszym dniu wyraźnie zarysowało się niebezpieczeństwo zdobycia przez lotnictwo hitlerowskie pełnego panowania w powietrzu, które w następnych dniach zważyło się ciężkim brzemieniem na armię w polu, na cały aparat wojenny i państwowy na tyłach.

Rozważania te uzewnętrznili się w NDL w jednym krótkim zarządzeniu: "Z powodu dużych strat Naczelnym Dowódcą Lotnictwa poleca bardziej oszczędne użycie brygady".

Cały wysiłek brygady skierowany był na podniesienie za wszelką cenę stanu maszyn gotowych do lotu, których o zmroku naliczono tylko dwadzieścia. W nocy na lotniskach polowych nie można było palić świateł, ale czas przed zmrokiem i od brzasku był skwapliwie wykorzystany.

Obok mechaników pracował cały personel dywizjonu z wyjątkiem pilotów kluczy alarmowych. Wymieniano postrzelane stateczniki, stery i lotki, zmieniano dętki, opony i koła; do jednej z maszyn 114 eskadry z braku zapasowego koła dopasowano koło od podręcznego wózka mechaników. Przestrzelone śmigła mechanicy reperowali wbijając w otworki dębowe kołki na zimny klej.

Segregowano amunicję. Ładowano więcej pocisków świetlnych, które według doświadczeń pierwszego dnia znakomicie ułatwiały celowanie. Po ogniwka do taśm amunicyjnych dywizjony wysłały samochody do Dębłina, gdyż zorientowano się, że było ich zbyt mało. Piloci żądali większej ilości amunicji; aby nie przerywać walki, kiedy zapas benzyny w samolocie pozwalał jeszcze na jej prowadzenie.

W swoich planach na 2.9 dowódca brygady liczył się ponownie z przynajmniej dwoma dużymi nalotami na Warszawę, nie mógł jednak przewidzieć, że Niemcy również wyciągną wnioski z doświadczeń pierwszego dnia i zmienią całkowicie taktykę swoich nalotów.

Pierwsza wiadomość o nalocie grupy samolotów z północy w kierunku Węgrowa nadeszła o godz. 11.00. Dowódca brygady poderwał III dywizjon i skierował go przeciwko nieprzyjacielowi. Jednakże Niemcy przeleciawszy Węgrów rozdzielili się na dwie grupy, wykorzystując swoją prędkość obeszlą szerokim łukiem polskie myśliwce i dostali się nad Warszawę. Do walki nie doszło, a bombardowanie - chociaż ilość bombowców była przeszło o połowę mniejsza - wyrządziło większe szkody niż dnia poprzedniego.

Drugie zgrupowanie kilkunastu maszyn niemieckich nadleciało nad Warszawę na bardzo małej wysokości o godz. 14.00. Zaalarmowana brygada wystartowała w sile 18 samolotów, ale do spotkania ponownie nie doszło.

W sumie 2.9 stał pod znakiem osłabionej działalności lotnictwa niemieckiego, prawdopodobnie dlatego, że duża jego część zmieniła lotniska. Nie było wielkich nalotów na obszar Warszawy. Nie doszło do walk brygady, więc nie miała ona strat, ale także nie było i zwycięstw. W ciągu dnia brygada wykonała 39 lotów bojowych.

Stało się jasne, że zwalczanie nalotów niemieckich na Warszawę nie pójdzie tak łatwo, jak to mogło się zdawać po pierwszym dniu wojny, kiedy to obie strony działały według klasycznych wzorów teoretycznych z okresu przedwojennego. Już drugiego dnia wojny Niemcy zastosowali dwa inne sposoby nalotów, które były zaskoczeniem dla myśliwców polskich i jak zawsze w takich wypadkach - powiodły się.

Prace nad podniesieniem stanu bojowego brygady dały dobre wyniki. Pod koniec 2.9 ilość maszyn zdolnych do lotów podwoiła się osiągając stan bojowy 40 samolotów. Straty z pierwszego dnia zredukowały się o 14 maszyn.

Ponieważ dotychczasowe lotniska dywizjonów mogły być podczas licznych startów i lądowań /nawet w toku walki/ łatwo przez nieprzyjaciela rozpoznane, dowódca brygady zarządził, aby przygotowano się do zmiany lotnisk. Przewidywano przejście na węzeł na północ od Błonia.

Brygada otrzymała do dyspozycji radiostację policyjną w Gołędzinowie, co pozwoliło po włączeniu jej do sieci dowodzenia znacznie zwiększyć zasięg naprowadzania samolotów.

Dowództwo brygady nakazało pewne zmiany w taktyce działań w powietrzu. Zaniechano startów na zwalczanie pojedynczych samolotów, gdyż pogon za nimi przeważnie nie odnosiła skutku. Natomiast wprowadzono patrolowanie /kluczami/ rejonu Warszawy. Podstawowym sposobem działania pozostał jednak nadal start na alarm i przechwytywanie.

Niemcy ciągle zmieniali sposoby działania. Nieprzyjaciel stosował naloty z różnych kierunków, na różnych wysokościach i często zmieniał kurs przed osiągnięciem celu.

Wiele wypraw, które sygnalizowano jako kierujące się na Warszawę, nie dochodziło do stolicy, gdyż miało zadanie bombardować cele leżące na północ lub zachód od stolicy /Modlin, Kutno, Mława itp./. W rezultacie eskadry i dywizjony kilkakrotnie startowały, jednakże w większości wypadków do spotkania nie dochodziło.

III dywizjon wystartował na alarm całością sił o godz.10.00 i podjął walkę z wyprawą bombową, idącą pod osłoną Me-110.

Dywizjon musiał przyjąć walkę z osłoną, piloci polscy zestrzelili 3 Me-110. Dwa z nich spadły w rejonie walki, trzeci zaś lądował przymusowo pod Wyszkowem. Załoga zbiegła do lasu. Bombowce przeszły nad miasto.

Patrolowanie parą lub kluczem nie dawało większych rezultatów ze względu na dużą prędkość samolotów niemieckich, które nawet zauważone uchodziły przed pościgiem. Oto relacja pilota, uczestnika takiego patrolu.

"O godz. 9.38 wystartowałem z ppor. Sawiczem na patrolowanie zaczepne. Odbywaliśmy je na wysokości 3000 m do 6000 m. O godz. 10.08 zauważyłem 6 samolotów nieprzyjacielskich typu Do-17, dążących w kierunku st. kol. Tłuszcz. Mimo pościgu do walki nie doszło i nieprzyjaciel zdołał zbiec. O godz. 10.23 spotkaliśmy samoloty niemieckie typu Ju-86 dążące w kierunku Pałtuszka. Zaatakowaliśmy je ze znacznej przewagi wysokości. Nieprzyjaciel natychmiast rozszedł się w różnych kierunkach i nurkowaniem zwiększył prędkość. Na rozkaz ppor. Sawicza rozpocząłem pościg za jedną z maszyn. Sawicz ścigał drugą. W rej. wsi Leszczydół zbliżyłem się do Niemca na odległość skutecznego ognia i przeprowadziłem serię ataków. Po jednym z nich zapalił się silnik. Jeden z członków załogi wyskoczył na spadochronie, samolot natychmiast wylądował przymusowo w pobliżu m. Porządzie. W chwili po wylądowaniu zapalił się. Najdogodniej było przeprowadzać ataki z tyłu - z dołu, gdyż dolny strzelec nie prowadził ognia. W czasie atakowania z tyłu - z góry zostałem gwałtownie ostrzelany i trafiony 9 pociskami w prawe skrzydło, przy czym uszkodzony został prawy karabin maszynowy.

Zauważyłem, że górne stanowisko ogniowe Ju-86 uzbrojone jest w dwa sprzężone karabiny maszynowe".

Brak jest ścisłych danych co do ogólnej ilości samolotozadań wykonanych 3.9 przez brygadę. Z opisów walk wynika jednak, że było ich co najmniej 70, czyli prawie 2 zadania na samolot.

Brygada straciła dwa samoloty zestrzelone i 1 rozbity przy starcie. Ponadto kilku samolotów uszkodzonych ogniem niemieckim nie dało się naprawić. Trzeba więc liczyć, że tego dnia ubyło z linii ok. 6 samolotów.

Obaj piloci zestrzelonych samolotów zostali ciężko ranni. Byli to kpt. Krasnodębski, dowódca III dywizjonu oraz kpr. Horn ze 113 eskadry. Ten ostatni otrzymał kilka postrzałów z tyłu, przez spadochron, zdołał jednak na straszliwie podziurawionej maszynie wylądować na lotnisku. Nie mając już sił na odkołowanie zemdlał w kabinie. Wydobyto go i odwieziono do szpitala. Jego męstwo i hart godne są najwyższego uznania.

Przy starcie rozbił maszynę pror. pil. Stoga z 114 esk. Lecąc po raz pierwszy na zadanie bojowe wystartował /prawdopodobnie wskutek dużego podniesienia/ z wiatrem wprost na drzewa, oberwał skrzydła i "wylądował" z kadłubem w chłopskiej oborze, nie odnosząc szwanku. Pisząc o tym kpt. Dąbrowski dodaje: "Personel dywizjonu wściekał się z powodu straty maszyny".

Brygada zestrzeliła tego dnia 4 samoloty nieprzyjaciela: 3 Me-110 i Do-17.

W godzinach przedwieczornych dywizjony przeszły na lewy brzeg Wisły do rej. na pîn. od Błonia.

Okres bitwy granicznej nie stanowi dla brygady pościgowej zamkniętego okresu działań. Jej zadanie w cpl Warszawy pozostało nie zmienione aż do 6.9 włącznie.

W ciągu tych 3 dni brygada poniosła znaczne straty, ale też miała na swym koncie poważne osiągnięcia. Ogółem straty w sprzęcie wyniosły 20 samolotów /37% stanu wyjściowego/.

Brygada legitymowała się pokaźną ilością zestrzelonych samolotów niemieckich:

|        | III dyon myśl. |    |   | IV dyon myśl.  |    |   | Razem bryg. |    |    |
|--------|----------------|----|---|----------------|----|---|-------------|----|----|
|        | P <sup>x</sup> | Pr | U | P              | Pr | U | P           | Pr | U  |
| 1.9    | 6              | 2  | 4 | 8              | 3  | 6 | 14          | 5  | 10 |
| 3.9    | 3              | -  | - | 1 <sub>1</sub> | -  | - | 4           | -  | -  |
| Ogółem | 9              | 2  | 4 | 9              | 3  | 6 | 18          | 5  | 10 |

x/ P-pewne, Pr - prawdopodobne, U - uszkodzone.

Liczba 18 zestrzelonych, 10 uszkodzonych samolotów niemieckich i 20 straconych maszyn własnych /przy olbrzymiej przewadze sprzętu niemieckiego/ dobrze świadczy o naszych pilotach.

4 września lotnictwo niemieckie zmieniło taktykę nalotów na Warszawę, stosując działania nękające, małymi grupami z różnych kierunków i na różnych wysokościach. Powodowało to konieczność częstych startów dywizjonów brygady i ogólne wyczerpanie. W rezultacie, kiedy pod koniec dnia 4 września nastąpiło zasadnicze uderzenie na Warszawę dużymi siłami lotnictwa niemieckiego, można było rzucić do walki tylko nieliczne załogi. Wskutek intensywnych lotów na samolotach wielokrotnie postrzelanych i dorywczo naprawianych w prymitywnych warun-

kach polowych wartość samolotów gwałtownie obniżała się. Wiele z nich trzeba było wycofać z linii. Średnio na 1 samolot przypadało 2-3 pilotów. Powstał problem, jak sprawiedliwie podzielić zadania, bo każdy z pilotów chciał walczyć.

Po doświadczeniach z dni poprzednich dowódca brygady zdecydował się na zmianę taktyki zwalczania nalotów niemieckich. Klasyczny sposób startu na alarm dużymi siłami, który początkowo dawał dobre wyniki, obecnie wobec zmienionej taktyki bombowców niemieckich, zupełnie zawodził. W związku z tym zaczęto działać patrolami zaczepnymi w układzie od 2 do 6 samolotów. W rezultacie, nieprzyjaciel przenikający 3 i 4 września dość łatwo nad Warszawę, 5 września był atakowany częściej. Ogółem tego dnia zestrzelono 9 samolotów niemieckich. W walce powietrznej w rejonie Wyszkowa zginął por. pil. Stefan Okrzeja.

6 września stan bojowy brygady wynosił 21 samolotów. W tym dniu brygada po raz pierwszy otrzymała zadanie przeprowadzenia rozpoznania na rzecz Naczelnego Wodza, na kierunku Tomaszów Mazowiecki, Łódź oraz Końskie, Kielce.

Ponadto wykonywała zadania wymiatania nad obszarem Łódź, Uniejów Koło, Slesin. Piloci brygady po raz pierwszy mieli okazję przekonać się o bliskim i bezpośrednim zagrożeniu Warszawy przez niemieckie wojska lądowe. Rzecz charakterystyczna, że właśnie 6 września w obliczu zbliżającej się klęski, walcząc resztkami sił, osiągnęli największą z dotych-

czasowych ilość zestrzeleń samolotów wroga, niszcząc na pewno 15 niemieckich samolotów i 4 prawdopodobnie.

Ogółem w dniach 4-6 września brygada zestrze-  
liła więcej samolotów niemieckich niż w pierwszych  
trzech dniach wojny, osiągając 25 pewnych zestrze-  
leń, 4 prawdopodobne i 10 uszkodzeń. Straty własne  
były jednak również bardzo duże i wynosiły 18 sa-  
molotów.

W godzinach wieczornych 6 września Naczelny  
Dowódca Lotnictwa, nieoczekiwanie zarządził prze-  
jście brygady na węzeł lubelski.

Stan bojowy brygady wynosił wówczas:

III dywizjon - 7 samolotów;

IV dywizjon - 9 samolotów.

Razem 16 samolotów.

W godzinach wieczornych 6 września odeszły na  
nowy węzeł rzuty kołowe, a o świcie następnego dnia  
wystartowały rzuty powietrzne.

## VI OCENA I WNIOSKI. Z DZIAŁAŃ BRYGADY

Pierwsze 6 dni wojny stanowią jednolity okres  
walk brygady z węzła warszawskiego w ramach opl  
Warszawy. Nie od rzeczy więc będzie przeanalizować  
bardziej szczegółowo osiągnięcia i straty brygady  
tego okresu.

Ilość zestrzałów, którą zwykle charakteryzuje  
się działania lotnictwa myśliwskiego, nie była je-  
dynam efektem jego działalności. Olbrzymie znacze-  
nie miało samo wykonanie ataku na lotnictwo bombo-  
we nieprzyjaciela, które w większości wypadków po-

wedowało przymusowe zrzućenie ładunku bomb poza zamierzonym celem.

Wyniki działań brygady w dniach od 1 do 6 września były następujące:

| Data   | III dyon myśl. |    |   | IV dyon myśl. |    |    | Razem bryg. |    |    |
|--------|----------------|----|---|---------------|----|----|-------------|----|----|
|        | P              | Pr | U | P             | Pr | U  | P           | Pr | U  |
| 1.9    | 6              | 2  | 4 | 8             | 3  | 6  | 14          | 5  | 10 |
| 3.9    | 3              | -  | - | 1             | -  | -  | 4           | -  | -  |
| 4.9    | -              | -  | - | 1             | -  | -  | 1           | -  | -  |
| 5.9    | 3              | -  | - | 6             | -  | -  | 9           | -  | -  |
| 6.9    | 6              | 2  | 5 | 9             | 2  | 5  | 15          | 4  | 10 |
| Razem: | 18             | 4  | 9 | 25            | 5  | 11 | 43          | 9  | 20 |

Według typów samolotów w tym okresie zestrzelono:

|                     |             |
|---------------------|-------------|
| Messerschmitt - 109 | 6 samolotów |
| Messerschmitt - 110 | 4 - " -     |
| Dornier - 17        | 3 - " -     |
| Dornier - 215       | 6 - " -     |
| Junkers - 86        | 2 - " -     |
| Junkers - 87        | 10 - " -    |
| Heinkel - 111       | 10 - " -    |
| Henschel - 126      | 1 - " -     |
| typ nie ustalony    | 1 - " -     |

---

Razem: 43 samoloty

Tak więc najczęściej było zestrzelać samolotów bombowych, co odpowiadało zasadniczemu zadaniu bry-

gady: 10 zestrzelonych myśliwców świadczy o tym, że piloci brygady nie unikali walki również z myśliwcami niemieckimi, nawet w warunkach ich ilościowej przewagi.

Straty własne pilotów brygady w ciągu całego okresu jej działań wynosiły: 2 zabitych, 2 zaginionych, 12 ciężko rannych, 5 lekko rannych; ogółem 21 ludzi w ciągu całego okresu jej działań, tj. do 17.9. Ponieważ wiadomo, że w drugim okresie po zejściu z węzła warszawskiego, brygada miała minimalne straty, można przyjąć, że do 7.9 były one tylko nieznacznie mniejsze.

Przytoczone liczby obejmują wyłącznie straty w powietrzu. Wynoszą one ok.25% stanu wyjściowego.

Ponieważ nie ma dokładnych danych o stratach samolotów w poszczególnych dniach, można o nich sądzić jedynie ze stanów bojowych dywizjonów:

| Data | Stan bojowy z rana |               |               |
|------|--------------------|---------------|---------------|
|      | III dyon myśl.     | IV dyon myśl. | Razem brygada |
| 1.9  | 22                 | 32            | 54            |
| 3.9  | ?                  | ?             | 40            |
| 4.9  | ?                  | ?             | 34            |
| 5.9  | 14                 | 11            | 25            |
| 6.9  | ?                  | ?             | 16            |

Z powyższego wynika, że całkowite straty brygady w okresie obrony Warszawy wyniosły za 6 dni walki 38 samolotów na posiadanych 54, tj. 70%. Brygada w tym czasie nie otrzymała uzupełnień samolotów.

Na straty składały się samoloty zestrzelone w walce, rozbite przy lądowaniu wskutek zranienia pilota, przy lądowaniu w przygodnym terenie itp. Ani jedno lotnisko brygady nie było bombardowane przez nieprzyjaciela. Brygada w przeciwieństwie do innych jednostek lotniczych nie poniosła także strat od ognia własnej artylerii czy piechoty.

Bezpośrednie zestrzały w powietrzu samolotów własnych przez lotnictwo niemieckie wyniosły ok. 1/4 ogólnej liczby strat /ok.10 samolotów/. Reszta to przeważnie samoloty silnie postrzelane, które po kilkakrotnych dorywczych naprawach okazywały się niezdolne do lotów. Część z nich była odesłana do parku, ale nie miało to żadnego praktycznego znaczenia - do brygady maszyny nie wróciły. Część strat przypada na maszyny uszkodzone, które wylądowały poza lotniskami. Miały one być ewakuowane własnymi środkami brygady, jednakże okazało się to niewykonalne głównie wskutek tego, że nie podołał temu personel techniczny.

Za główną przyczynę dużych strat należy uznać słabość techniczną polskich samolotów oraz brak zorganizowanego zaplecza, napraw i uzupełnień sprzętu.

Działania brygady w obronie Warszawy charakteryzuje jednolitość zadania, duża aktywność i bojowość dywizjonów w powietrzu, wytężona i ofiarna praca personelu technicznego. Warunki działań były w tym czasie względnie dobre. Zaopatrzenie techniczne oparte na pobliskiej bazie warszawskiej na

ogół nie zawodziło. Stan maszyn w brygadzie choć po pierwszym dniu spadł z 54 na 20 samolotów gotowych do lotu, już 3.9 z rana podniósł się i przez kilka dni utrzymywał na poziomie - 30-40 samolotów.

Brygada nie mogła oczywiście podobać olbrzymiej przewadze lotnictwa niemieckiego, ale postawione jej zadania niewątpliwie chlubnie wykonywała. Należy jednak pamiętać, że polegało ono po prostu na obronie przeciwlotniczej jednego punktu geograficznego.

Piloci oraz personel techniczny i pomocniczy zrobili znacznie więcej niż można było od nich wymagać. Dowódca brygady wybitny pilot myśliwski płk Pawlikowski, przejawiał w tym okresie działań ogromną energię i wykazał dużą wiedzę fachową. Zdał egzamin również sztab brygady.

Współpraca z artylerią przeciwlotniczą w obronie Warszawy wypadła dobrze, co w dużej mierze należy zawdzięczać dobremu wyszkoleniu i wycuciu sytuacji w powietrzu przez poszczególne baterie art.plot, które m.in. pomagały lotnictwu pościgowemu, wskazując cele ogniem sygnalizacyjnym.

Ogólnie trzeba stwierdzić, że mimo słabości technicznej sprzętu bojowego brygady, olbrzymich braków w wyposażeniu i zaopatrzeniu materiałowo-technicznym, a przede wszystkim mimo przytłaczającej przewagi ilościowej i technicznej lotnictwa niemieckiego, brygada pościgowa wypełniała postawione przed nią zadania do ostatnich granic swoich możliwości.

Personel latający i techniczny brygady, z całym bohaterstwem i determinacją trwał na posterunku imponując przy tym bardzo dobrym wyszkoleniem inicjatywą, niezrównanym hartem ducha i wolą walki za wszelką cenę.

#### B I B L I O G R A F I A

- Chojnacki J: Potrzeby lotniskowe w Polsce przedwrześniowej WPL nr 3/1971.
- Chojnacki J: Polskie lotniska operacyjne i polowe w latach 1937-1939. WPL nr 5/1971
- Kurowski A: Lotnictwo polskie w 1939 roku, Warszawa 1962.
- Kurowski A: Brygada pościgowa w obronie Warszawy we wrześniu 1939 roku. WPL nr 12/1959.
- Zaczekiewicz W: Lotnictwo polskie w kampanii wrześniowej 1939 roku, Warszawa 1947.

Druk ASG-OXV-7556 zam.nr 860 z dn.12.04.1977r.

