

Robert KONIECZKA

Komenda Główna Straży Granicznej – Warszawa

WYKORZYSTANIE LOTNICTWA W KORPUSIE OCHRONY POGRANICZA W LATACH 1936–1939

Niniejszy artykuł stanowi próbę zebrania i usystematyzowania wszelkiej dostępnej wiedzy na temat udziału polskiego lotnictwa wojskowego w ochronie granicy państwowej w okresie poprzedzającym II Wojnę Światową oraz w pierwszym okresie Kampanii Wrześniowej. Zarówno epizodyczność tych działań, jak choćby skąpy materiał faktograficzny powodują, że możliwe jest dziś odtworzenie tylko części tych działań. Wątpliwości może budzić również rzetelność tych źródeł, tym bardziej, że pochodzą one od jednego Autora (patrz wykaz literatury na końcu artykułu). Nie zmienia to faktu, iż pomimo niewielkiego wpływu na bezpieczeństwo kraju i dalsze efekty działań bojowych we wrześniu 1939 roku miał miejsce lotniczy epizod na kartach historii Korpusu Ochrony Pogranicza.

Od 1936 roku trwały intensywne prace nad budową umocnień wschodniej granicy państwa na linii Pińsk – Krzemieniec Podolski. Rozpoczęcie tych prac spowodowało istotny wzrost aktywności samolotów radzieckich. Wobec powyższego jeszcze w tym samym roku dowódca 1 Pułku Lotniczego rozkazem dziennym nr 257/36 z dnia 2 listopada 1936 roku skierował jeden samolot typu Potez XXV wraz z załogą w składzie: por. obs. Alfons Nowak i kpr. pil. Jana Palak na lotnisko Sarny (z 12 Eskadry Liniowej i 113 Eskadry Myśliwskiej). Wylot poprzedzony był skierowaniem w to miejsce zespołu technicznego. Załoga lotnicza otrzymała zadanie samodzielnej patrolowania rejonu budowy umocnień. Brak jest jakichkolwiek źródeł, które świadczyłyby o ilości wykonanych zadań i ich efektach. Można jedynie domniemywać, że powolny samolot skonstruowany ponad 20 lat wcześniej i ze słabym uzbrojeniem samodzielnie nie mógł wiele zdziałać w przypadkach realnego zagrożenia i nawiązania kontaktu z obcym lotnictwem.

Miejscowość Sarny położona była w ówczesnym województwie podolskim. Stanowiła istotny węzeł kolejowy na Kresach wschodnich, gdzie krzyżowały się linie kolejowe Wilno – Lwów i Lublin – Chełm – Sarny. W części zachodniej zlokalizowane były Koszary Korpusu Ochrony Pogranicza oraz obiekty logistyczne (magazyny, szpitale) intendentury. Lądowisko pod nazwą Orłówka znajdowało się około 2 km od

miasta Sarny. Znajdowały się na nim między innymi zabudowania drewniane i domek murowany służące za całą infrastrukturę lotniskową.

Nadzór nad realizacją zadań patrolowych sprawowali oficerowie kontrwywiadu usytuowani przy Komendzie Garnizonu Korpusu Ochrony Pogranicza w Sarnach. Wobec braku skutecznych środków łączności jednostki graniczne KOP wskazywały załogom lotniczemu kierunek, czas i miejsce przekroczenia granicy przez samoloty radzieckie. Dokonywano tego poprzez wykładanie umownych kolorowych płacht – sygnałów. Na tej podstawie załogi samolotów dokonywały na bieżąco wyboru trasy lotu.

Jeszcze w 1936 roku na lotnisku stacjonowały epizodycznie samoloty PZL P-11. Na ten okres datuje się też pierwsze zestrzelenie obcego samolotu przez eskadrę. Dokonał tego por. pil. Witold Urbanowicz późnym latem 1936 roku. Podczas wykonywania lotu patrolowego w składzie dwóch samolotów PZL P-11 natknął się na radziecki samolot rozpoznawczy R-5, który w rejonie Wołynia przekroczył granicę z Polską. Sprowokowany jego działaniami najprawdopodobniej zestrzelił go.

Stan taki trwał aż do wiosny następnego roku. Wtedy to do służby na tym odcinku wprowadzono na stałe zamiast samolotu Potez XXV samolot PZL-7 ze 111 Eskadry Myśliwskiej. Pierwszą załogę stanowili sierż. Pil. Jan Kołcoń i kpr. pil. Ludwik Lech. Wtedy też po raz pierwszy wprowadzono dodatkowe oznakowanie samolotów naniesione białymi literami K.O.P. Należy stwierdzić, że szybszy, a co najważniejsze lepiej uzbrojony w karabiny pokładowe samolot mógł już skutecznie stawiać czoła porównywalnym samolotom naruszyciela. Kolejną obsadę stanowili lotnicy IV/I Dywizjonu Warszawskiego. Ich zmiana trwała od czerwca do grudnia 1938 roku. W skład tego zespołu weszło siedem samolotów wraz z personelem, którym dowodził kpt. Władysław Szczepiński wraz ze swym zastępcą por. pil. Aleksandrem Gabszewiczem. Ponadto w skład zespołu wchodził inni lotnicy ze 113 eskadry: ppor. Jan Borowski, ppor. Hieronim Dudwał, ppor. Józef Górski, ppor. obs. Stanisław Jastrzębski, plut. Mieczysław Kaźmierczak, kpr. Michał Cwynar, kpr. Kazimierz Sztramko, kpr. Jan Uzar. W tym też okresie doszło do katastrofy samolotu Potez XXV, w której podczas startu zginęli kpr. pil. Jan Uzar i ppor. obs. Stanisław Jastrzębski.

Ostatni przed rozpoczęciem działań wojennych klucz Eskadry KOP wyłądował na lądowisku Orłówka 27 sierpnia 1939 roku. Dowodził por. pil. Jerzy Janota. W jego skład wchodził również por. pil. Franciszek Małecki, ppor. pil. Antoni Chabroszewski oraz młodszy majster wojskowy Antoni Bajcer. Do trzech samolotów PZL P-7 przydzielono ponadto ośmiu szeregowych z obsługi naziemnej. Z chwilą wybuchu wojny prze-

rwano budowę umocnień fortyfikacyjnych. Zmieniły się też zadania klucza: obejmowały obserwacje ruchów wojsk radzieckich w pasie Łuniniec do Rokitno. Codziennie wykonywanych było co najmniej kilka lotów. Malejący stan zapasów magazynowych (przede wszystkim paliwa) spowodował, że już 3 września dowódca por. Janota udał się samolotem do Wilna w celu przyspieszenia uzupełnienia zapasów umożliwiających dalsze działania. Działania klucza pod dowództwem por. Małeckiego trwały z mniejszą intensywnością do 10 września, kiedy to uległy zniszczeniu dwa pozostałe na lotnisku samoloty PZL P-7. Doszło do tego na skutek omyłkowego ostrzelania przez polską obronę przeciwlotniczą. W związku z faktem, że w miejscowości Sarny mieściły się obiekty wojskowej intendentury i ważny węzeł kolejowy zorganizowano dużą ilość posterunków przeciwlotniczych rozlokowanych przy ważniejszych obiektach. Posterunki te wyposażone w CKM-y obsługiwane były przez żołnierzy z poboru mobilizacyjnego słabo wyszkolonych w zakresie rozpoznawania sylwetek samolotów i ich właściwej identyfikacji. Lotnicy eskadry nie mogli spodziewać się ataku ze strony własnych wojsk, stając się tym samym łatwym ich łupem. Po przekroczeniu przez Armię Czerwoną granicy Polski w dniu 17 września żołnierze eskadry opuścili lądowisko Orłówka rzutem kołowym wraz pododdziałami KOP. Teren ten obfitował w miejscowe bandy, które napadały na wycofujące się oddziały polskie. Dodatkowo kolumny ostrzeliwane były bezkarnie przez samoloty radzieckie.

Jakże różnie potoczyły się losy ostatnich żołnierzy Eskadry KOP. Porucznik Chabroszewski ewakuował się w kierunku miejscowości Kołki – Kowla – Podriże – Hołoby. Dalej podróż trwała pociągiem do stacji Kiwerc. Następnie pod eskortą żołnierzy NKWD transport skierowano w głąb terytorium Związku Radzieckiego do Zdołbunowa. Tu udało mu się zbiec z transportu. Losy innych lotników są w większości nieznane.

Tak kończy się wojenna część epizodu Eskadry KOP. Dopiero po wieloletniej przerwie w latach powojennych polskie formacje graniczne zyskują lotnictwo jako istotne narzędzie w realizacji powierzonych zadań w ochronie granicy państwowej. Choć nigdy nie działała w składzie struktur KOP, a skład był rotacyjny szybko przylgnęła do niej ta nazwa.

Personel biorący udział w działaniach Eskadry KOP¹

Piloci:

Borowski Jan ppor. pil. (26.06.1938 – .12.1938) 113 EM
Chabroszewski Antoni ppor. pil. (27.08.1939 – 09.09.1939) 161 EM ?
Cwynar Michał kpr. pil. (26.06.1938 – 18.12.1938) 113 EM
Dudwał Hieronim ppor. pil. (26.06.1938 – 18.12.1938) 113 EM
Dzwonek Jan vel Jasiński ppor. pil. (.05.1939 – .08.1939) 161 EM
Gabszewicz Aleksander por. pil. (24.06.1938 – 18.12.1938) 114 EM
Górski Józef Jakub por. pil. (24.06.1938 – 18.12.1938) 114 EM
Janota Robert por. pil. (27.08.1939 – 09.09.1939) 161 EM
Każmierczak Mieczysław plut. pil. (26.06.1938 – .12.1938). 113 EM
Kołcoń Jan sierż. pil. (20.05.1937 – .1939) 111 EM
Lech Ludwik Zbgniew kpr. pil. (20.07.1936 – .1937). 112 EM
Lendzion Ignacy kpr. pil. (.10.1936 –) 111 EM
Małeckci Franciszek por. pil. (27.08.1939 – 09.09.1939) 162 EM
Michalak Stefan chor. pil. (.10.1936 – .1937 ?) 111 EM
Nowak Alfons por. obs.
Palak Jan kpr. pil. (02.11.1936 – .05.1937). 113 EM
Parafiński Stanisław por. pil. (.05.1937 – ?) 123 EM
Szczęśniewski Władysław kpt. pil. (26.06.1938 – 18.12.1938) 113 EM
Sztramko Kazimierz kpr. pil. (26.06.1938 – 18.12.1938). 113 EM
Urbanowicz Witold por. pil. (.08.1936 – .09.1936 ?) 111 EM
Uzar Jan kpr. pil. (.1938 – 13.09.1938) + wypadek

¹ Lista zawiera jedynie nazwiska możliwe do identyfikacji zawarte w dostępnych materiałach źródłowych (przyp. Autora).

Obserwatorzy:

Jastrzębski Stanisław ppor. obs. (1938 – 13.09.1938) wypadek +
15.09.1938

Nowak Alfons Antoni Szymon por. obs. (02.11.1936 – .05.1937) 12 EL

Mechanicy:

Bajcer Antoni młodszy majster wojskowy (27.08.1939–09.09.1939)

Dane taktyczno techniczne PZL P7

Konstrukcja: jednomiejscowy górnopłat o konstrukcji całkowicie metalowej, krytej blachą falistą, podwozie klasyczne, stałe, dwugoleniowe, nożycowe.

Napęd: silnik gwiazdowy, sprężarkowy Skoda Jupiter F–VII o mocy 387 kW.

Uzbrojenie: 2 karabiny maszynowe Vickers wz. E kalibru 7,7 mm po bokach kadłuba.

Dane techniczne:

Długość	6,98 m
Rozpiętość	10,57 m
Wysokość	2,69 m
Powierzchnia nośna	17,9 m ²
Masa własna	1063 kg
Masa całkowita	1476 kg
Prędkość maksymalna	327 km/h
Prędkość wznoszenia	10,4 m/s
Pułap normalny	8500 m
Zasięg	600 km



Dane taktyczno techniczne PZL P11

Konstrukcja: całkowicie metalowy górnopłat zastrzałowy. Podwozie samolotu klasyczne dwukołowe stałe z płozą ogonową. Kabina pilota jednomiejscowa, otwarta. Zbiornik paliwa w kadłubie za silnikiem mógł być odrzucony w razie zagrożenia pożarem.

Napęd: stosowano silniki gwiazdowe: P-11a: Bristol Mercury IVS2 o mocy 575 KM P-11b: Gnome-Rhone 9Krsd o mocy 595 KM, P.11c: Bristol Mercury VS2 o mocy 600 KM P.11f; Gnome-Rhone 9Krse (moc nominalna: 560 KM, maksymalna: 610 KM).

Uzbrojenie: dwa montowane w kadłubie km-y wzór 33 kal. 7.9 mm, w ok. 1/3 egzemplarzy P-11c dodano dwa karabiny maszynowe wzór 33 umieszczone w skrzydłach, kaliber 7.9 mm. Amunicja: P-11 a po 700 sztuk naboju na km (łącznie: 1400 sztuk), P-11 c po 500 sztuk naboju na km kadłubowe, i po 600 sztuk naboju na km skrzydłowe (łącznie: 2200 sztuk). Silniejsze uzbrojenie oraz radiostacja, wpływały na zwiększenie masy samolotu i pogorszenie jego osiągnięć: prędkości wznoszenia, prędkości maksymalnej oraz zwrotności. P-11c mógł zabierać cztery 12,5 kg bomby na wyrzutnikach podskrzydłowych.

Dane techniczne:

Długość	7,25 m
Rozpiętość	10,72 m
Wysokość	2,75 m
Powierzchnia nośna	17,9 m ²
Masa własna	1147 kg
Masa całkowita	1590 kg
Prędkość maksymalna	390 km/h
Pułap normalny	8000
Zasięg	800 km



Dane taktyczno techniczne Potez XXV

Konstrukcja: jednosilnikowy samolot konstrukcji drewnianej, zbudowany w układzie dwupłata o stałym podwoziu i odkrytych kabinach załogi. Budowane w dwóch wersjach – jako rozpoznawczy i lekki bombowcy z zaczepami podskrzydłowymi.

Napęd: 1 silnik rzędowy Lorraine-Dietrich 12Eb o mocy 450 KM.

Uzbrojenie: karabiny maszynowe kal. 7,92 mm, 400 kg bomb. Jeden stały karabin maszynowy strzelał do przodu, a obserwator miał do dyspozycji sprzężony karabin umieszczony na obrotnicy. Ładunek bomb podwieszany na podwieszeniach zewnętrznych.

Długość	9,10 m
Rozpiętość	14,14 m
Wysokość	3,60 m
Masa własna	1330 kg
Masa całkowita	1960 kg
Prędkość maksymalna	220 km/h
Prędkość przelotowa	175 km/h
Pułap normalny	5500 m
Zasięg	480 km



Dane taktyczno techniczne R-5

Konstrukcja: samolot R-5 był dwumiejscowym samolotem rozpoznawczym i wielozadaniowym, dwupłatem o konstrukcji mieszanej. Podwozie klasyczne – stałe (istniała możliwość zamontowania nart lub pływaków zamiast kół).

Napęd: [silnik rzędowy](#), [śmigło](#) dwułopatowe, drewniane.

Uzbrojenie: w odmianie rozpoznawczej: 1 [karabin maszynowy](#) kal. 7,62 mm – stały, umieszczony w przodzie kadłuba, 1 lub 2 karabiny maszynowe kal. 7,62 mm – ruchomy, na stanowisku obrotowym w kabinie obserwatora ; w odmianie bombowej: 2 karabiny maszynowe kal. 7,62 mm – stałe w kadłubie 1 karabin maszynowy kal. 7,62 mm – ruchomy, umieszczony w kabinie obserwatora, na stanowisku obrotowym, 450 kg bomb na zaczepach pod skrzydłami i kadłubem

Dane techniczne:

Rozpiętość	5,5 m
Długość	10,56 m
Wysokość	3,75 m
Powierzchnia nośna	50,2 m ²
Masa własna	1900 kg
Masa całkowita	2955 kg
Masa maksymalna	3347 kg
Prędkość maksymalna	259 km/h
Pułap	6400 m
Zasięg	900 km



Samoloty P-11 z załogami na lotnisku Sarny w 1937 roku podczas pełnienia dyżuru (fotografia z publikacji – Pawlak J.: Polskie Eskadry w latach 1918 – 1939. WKiŁ. Warszawa 1989).



*Wizerunki PZL P-11 w malowaniach eskadry KOP.
Na tylnej części kadłuba widoczne godło 161 eskadry (źródło Internet).*

BIBLIOGRAFIA:

1. Grobelski W.: Historia i Tradycje polskich formacji granicznych. Wydawnictwo COSSG. Koszalin, 2007.
2. Jurga T.: Obrona Polski 1939. Warszawa, 1990.
3. Pawlak J.: Ostatni klucz eskadry Korpusu Ochrony Pogranicza. Skrzydlata Polska 9/99.
4. Pawlak J.: Polskie Eskadry w Wojnie Obronnej 1939. Biblioteczka Skrzydlatej Polski. WKiŁ. Warszawa 1982
5. Pawlak J.: Polskie Eskadry w latach 1918–1939. WKiŁ. Warszawa 1989.
6. www.dws.org.pl

Konieczka Robert; Wykorzystanie lotnictwa w Korpusie Ochrony Pogranicza w latach 1936 – 1939, Biuletyn Centralnego Ośrodka Szkolenia nr 1/11, Koszalin 2011, s. 118 – 128.