

Ernest Szum
(Biała Podlaska)

Żołnierz czterech armii - podporucznik pilot Seweryn Sacewicz (1895-1920)

Soldier of four armies - Lieutenant pilot Seweryn Sacewicz (1895-1920)

Key words: Seweryn Sacewicz, Air Force, Russian Empire, II Republic of Poland, First World War

Abstract: The article describes little known aspect of Polish airmen service in the Imperial Russian Army. The authors draws attention to their particular role in the emergence of Polish air force after regaining independence. This problem is presented by the story of Seweryn Sacewicz second lieutenant and pilot.

Солдат четырех армий - подполковник Северин Сасевич (1895-1920)

Ключевые слова: Северин Сасевич, воздушные силы, Российская империя, II Речь Посполита, Первая мировая война

Резюме: В статье описывается мало изветный сюжет службы польских летчиков в армии Российской империи. Автор обращает внимание на их особенную роль в создании польских воздушных сил после возрождения независимости. Проблема была представлена на примере судьбы младшего лейтенанта Северина Сасевича.

Dzieje polskich lotników służących w armii zaborczego państwa, jakim w drugiej dekadzie XX wieku była carska Rosja, są raczej mało znane. Problem ten dotyczy również ziem polskich pozostających pod zaborem pruskim i austriackim. Nie ma współcześnie zbyt wielu publikacji naukowych, czy dobrze zbadanych i opisanych dokumentów dotyczących działań lotników Polaków. A przecież podczas największego wówczas w historii konfliktu zbrojnego (I wojna światowa wciąż nazywana jest także Wielką Wojną) odnosili oni znaczące sukcesy na rzecz armii, w których szeregach służyli. To właśnie oni po zakończeniu wojny z największym zaangażowaniem uczestniczyli w akcji formowania sił powietrznych odrodzonego państwa polskiego.

W dziele tym szczególnie istotną rolę odegrali polscy lotnicy służący w armii Imperium Rosyjskiego. Mimo ich znaczącego udziału w zmaganiach wojennych na froncie wschodnim oraz wielu spektakularnych i ważnych z perspektywy militarnej sukcesów, często tak wybitne postaci pozostają okryte niepamięcią. Są to osoby nieznanne nie tylko społeczeństwu polskiemu i lokalnym społecznościom z kręgu których pochodziły, ale także większości historyków. Nawet badacze przeszłości Polski specjalizujący się w historii wojskowości przyznają, że życiorysy wielu polskich pilotów wywodzących się z armii carskiej nie są dostatecznie opisane, a nie rzadko nawet ich nazwiska pozostają w otchłani niewiedzy. Jedną z takich postaci jest właśnie bohater niniejszego tekstu podporucznik Seweryn Sacewicz. Jego niezwykle losy odtworzono na podstawie informacji pochodzących pośrednio z akt personalnych¹, oraz źródeł rosyjskich, a także z sumarycznych opracowań dotyczących polskich lotników służących w rosyjskich formacjach wojskowych i w odrodzonym Wojsku Polskim okresu międzywojennego.

1. Chłopak z południowego Podlasia

Seweryn Sacewicz urodził się 19 stycznia 1895 roku w Łomazach². Dawniej Łomazy miały status miasta. W swoim najlepszym okresie było to miasto królewskie na prawie magdeburskim, posiadające oryginalny herb i liczne przywileje. Po powstaniu styczniowym, w wyniku represji rosyjskich, spowodowanych aktywnością mieszkańców w narodowowyzwoleńczym zrywie, straciły prawa miejskie i zostały zdegradowane do rzędu tzw. osad³. Obecnie miejscowość jest siedzibą gminy, w powiecie białskim.

Chłopak przyszedł na świat w szanowanej, chociaż niczym specjalnym nie wyróżniającej się rodzinie katolickiej. Jego ojciec Grzegorz Sacewicz był młynarzem. Matka – Maria Sacewicz z domu Besseraba, prowadziła gospodarstwo domowe i zajmowała się wychowaniem dzieci⁴. Małżonkowie posiadali też kawałek ziemi, przy uprawie której tradycyjnie pracowała cała rodzina. Życiową pasją Grzegorza Sacewicza, którą chciał przekazać swojemu synowi, było myślistwo. Właśnie podczas polowań Seweryn miał kontakt z wojskowymi, którzy podobnie jak jego ojciec i on sam brali udział w licznych polowaniach. Wtedy to młody chłopak poznał specyficzną wojskową kulturę i sposób bycia, stopniowo nabierając sympatii dla żołnierskiego munduru. Jak się później okazało, całe jego dorosłe życie związane było z wojskowością.

Jako że rodzice młodego Seweryna byli dobrze sytuowani materialnie i stać ich było na poniesienie kosztów nauki syna, chłopak szybko opuścił rodzinne strony. Wyruszył w świat celem zdobycia edukacji na możliwie wysokim poziomie. Sześcioc-

¹ Obecnie akta personalne podporucznika Seweryna Sacewicza znajdują się w zbiorach Kolekcji Akt Personalno-Odnaczeniowych 1918-1939 Centralnego Archiwum Wojskowego. Większość akt kolekcji pochodzi z lat 1918-1939, jednak w wielu jednostkach aktowych znajdują się również dokumenty z wcześniejszego okresu (od drugiej połowy XIX w.), jak metryki urodzenia, świadectwa szkolne, akty ślubu, a także – jak w przypadku Sacewicza – materiały dotyczące służby wojskowej w armiach obcych.

² *Życiorys Seweryna Sacewicza*, oprac. M. Sacewicz, (on-line), (dostęp 15.01.2015). <http://karta.org.pl/foto/fotokolekcje/Sacewicz/zyciorys.htm> Zob. też M. Sacewicz, T. Kopański, *W służbie Jego Wysokości Imperatora Wszechrusi, „Skrzydłata Polska”*, nr 3, 1997, s. 56-58.

³ B. Górny, *Monografia powiatu białskiego województwa lubelskiego, Biała Podlaska 1939* (reprint Biała Podlaska 2000), s. 65-67.

⁴ *Życiorys Seweryna Sacewicza...*

klasowe gimnazjum ukończył w Lublinie. Następnie – od września 1911 roku – kontynuował naukę w szkole średniej, też w wielkim mieście – tym razem w Warszawie, w Szkole Mechaniczno-Technicznej⁵, utworzonej przez dwóch polskich finansistów – Hipolita Wawelberga i Stanisława Rotwanda. Od 1906 roku placówka ta, mimo że kształciła na poziomie szkoły średniej, miała też nieoficjalnie charakter politechniki. Nauka w niej trwała cztery lata⁶. Jednak Seweryn zakończył edukację niespodziewanie szybko. W połowie cyklu nauczania, 21 maja 1913 roku⁷, na własne życzenie opuścił szkolne mury. Nie dokończył pierwszego kursu semestru wyższego. Motywy tej decyzji nie są znane. Wiadomo, że technika interesowała go bardzo, więc przychylny rezygnacji z kontynuowania edukacji były prawdopodobnie natury osobistej. Seweryn był wówczas osiemnastoletnim młodzieńcem i dopiero rozpoczynał dorosłe życie. Miał jego własną wizję i chciał sam decydować o swoich sprawach.

2. Jeśli służba, to tylko w lotnictwie

W okresie pobytu w Warszawie Seweryn Sacewicz po raz pierwszy miał kontakt z lotnictwem. Tematyka awiacji od początku bardzo go wciągnęła. W trakcie niedokończonej nauki w Szkole Mechaniczno-Technicznej poznał tajniki budowy i problematykę obsługi silników. Poznał także ludzi pasjonujących się tego rodzaju zagadnieniami. Fascynacja możliwościami nowoczesnych maszyn udzieliła się również i jemu. Wskutek tego już kilka miesięcy po wybuchu I wojny światowej, zgłosił się na ochotnika do rosyjskiego lotnictwa⁸. Czyn ten spowodowany był obawą o losowy i niezgodny z jego zainteresowaniami przydział do innej formacji, celem odbycia obowiązkowej służby wojskowej. Tego za wszelką cenę chciał uniknąć. Jedyнным możliwym dla niego wyborem związanym z wojskiem było lotnictwo. I chociaż jak niemal każdy Polak nie chciał służyć w armii państwa zaborczego, to wiedział, że wcześniej czy później będzie to nieuniknione. Dlatego wolał sam decydować o sobie w możliwie największym zakresie.

Udało się, 1 kwietnia 1915 roku został skierowany do 1 Roty Lotniczej⁹, podporządkowanej korpuśnym oddziałom lotniczym carskiej armii i pozostającej do ich dyspozycji. Wkrótce po przybyciu do jednostki wysłano go na kurs obsługi silników lotniczych. Szkolenie odbywało się w Piotrogrodzkim Instytucie Politechnicznym. Kurs był bardzo trudny, a jego pełny cykl trwał pół roku. Mimo znacznych obciążeń, nauka sprawiała młodzieńcowi wiele radości i ostatecznie dała wielką satysfakcję. Kurs ukończył bez problemów na początku października, a w listopadzie 1916 roku odebrał dyplom i oficjalnie nadano mu zaszczytne miano pilota wojskowego. Jeszcze w tym samym miesiącu uzyskał przydział do Moskiewskiej Szkoły Pilotów Wojskowych¹⁰. Gdy ją ukończył kariera pilota wojskowego stała przed nim otworem.

⁵ Tamże.

⁶ *Encyklopedia Warszawy*, red. B. Kaczorowski, Warszawa 1994, s. 838.

⁷ *Życiorys Seweryna Sacewicza...*

⁸ Tamże.

⁹ Tamże; В.Г. Баранов, *Неизвестные воспоминания В. Г. Баранова об авиации на Дону (on line)* (dostęp 28.01.2015), <http://feb-web.ru/feb/rosarc/rai/rai-497-.htm>, s. 555.

¹⁰ *Ku czci poległych lotników. Księga pamiątkowa*, red. M. Romejko, Warszawa 1933, s. 319.

3. „As przestworzy” w carskiej armii

W styczniu 1917 roku Seweryn Sacewicz otrzymał przydział do 34 Korpuśnego Oddziału Lotniczego Grenadierów¹¹. Jednostka ta funkcjonowała wówczas w ramach 10 Dywizjonu Lotniczego. Ten z kolei podlegał dowódcy 1 Korpusu Grenadiarskiego (w tym okresie był to generał lejtnant Dymitr Parskij), który ulokowany był w strukturze 2 Armii¹².

Przez cały rok 1917 Sacewicz brał aktywny udział w walkach na froncie południowo-zachodnim. Jeden z udanych lotów bojowych odbył się 1 czerwca 1917 roku. Wtedy to pilot wyruszył do wykonania zadania dwupłatem Maurice Farman F.40, wraz ze swoim rówieśnikiem – podporucznikiem Georgijem Antonowiczem Bokijem (absolwentem szkoły chorążych, a wcześniej uniwersytetu kijowskiego), który trzy miesiące później zginął. Sacewicz należał do grona lotników wyróżniających się dobrym przygotowaniem taktycznym i technicznym oraz inicjatywą i odwagą w trakcie realizacji zadań. Szczególnie dużo lotów rozpoznawczych i bojowych odbywał właśnie w 1917 roku, na maszynach typu Nieuport 21 Vickers F.B.19 Mk. II oraz Maurice Farman F.40¹³.

W kwietniu tego roku nadano Sacewiczowi stopień młodszego podoficera (ros. младший унтер-офицер), czyli kaprała. A już w maju spotkało go inne zaszczytne wyróżnienie. Za sfotografowanie niezwykle ważnych z militarne punktu widzenia pozycji i stanowisk wojsk niemieckich, rozkazem dowódcy 38 Korpusu Armijnego generała lejtnanta Józefa Dowbor-Muśnickiego (późniejszego generała broni Wojska Polskiego¹⁴), został odznaczony Krzyżem Świętego Jerzego (do 1913 roku nosił nazwę Wojskowego Orderu Świętego Męczennika i Zwycięzcy Jerzego) czwartej klasy¹⁵.

W uznaniu wzorowej służby i kolejnych zasług Sacewicza wynikających z rzetelnego wykonywania zadań, awansowano go na stopień starszego podoficera (ros. старший унтер-офицер), czyli plutonowego. Jak się okazało docenienie go przez dowództwo było w pełni uzasadnione. Kolejne sukcesy lotnicze i wojskowe skutkowały ponownym odnaczeniem Krzyżem Świętego Jerzego, tym razem wyższej rangi – trzeciej klasy. Pilot otrzymał je już w czerwcu 1917 roku za doskonale przeprowadzone, mimo trudnych warunków, rozpoznanie pozycji wroga. W sierpniu tego roku, rozkazem dowódcy 10 Dywizjonu Lotniczego, Seweryn Sacewicz uhonorowany został Krzyżem Św. Jerzego drugiej klasy. Znow był to dowód uznania za przeprowadzone doskonale loty rozpoznawcze, ale także za stoczenie z wrogiem serii zwycięskich walk powietrznych (oficjalny tytuł „asa” przysługiwał pilotowi po odniesieniu pięciu zwycięstw¹⁶), podczas wykonywania zadań wywiadowczych. W związku z

¹¹ *Życiorys Seweryna Sacewicza...*

¹² Korpus Grenadiarski był jednym ze związków operacyjno-taktycznych armii carskiej Rosji w czasie I wojny światowej. Wcześniej, do rozpoczęcia Wielkiej Wojny, funkcjonował w ramach Moskiewskiego Okręgu Wojskowego. Swoją działalność zakończył na początku 1918 roku, kiedy został rozformowany. Zob. K. Залеский, *Первая мировая война. Правители и военачальники*, Москва 2000.

¹³ *Авиация Первой Мировой Войны* (on line), <http://aviaww1.forum24.ru> (dostęp 15.01.2015); *Ku czci poległych lotników...*, s. 319.

¹⁴ Zob. J. Dowbor-Muśnicki, *Moje wspomnienia*, Warszawa 2003.

¹⁵ *Życiorys Seweryna Sacewicza...*

¹⁶ Jedynym Polakiem wśród asów myśliwskich Imperium Rosyjskiego był podporucznik Donat Makijonek (z ośmioma potwierdzonymi zwycięstwami), późniejszy major Wojska Polskiego. Zob. J. Pawlak, *Polskie eskadry w latach 1918-1939*, Warszawa 1989.

tym 8 września 1917 roku za zasługi bojowe Sacewicz został ponownie awansowany. Tym razem do stopnia chorążego (ros. прапорщик)¹⁷.

4. Pośród kozaków w wojnie domowej

W 34 Korpuśnym Oddziale Lotniczym Grenadierów Seweryn Sacewicz służył do 27 grudnia 1917 roku. Wtedy to, z powodu choroby, został przetransportowany z frontowego lazaretu do cywilnego szpitala w Moskwie¹⁸. W Rosji wrzała wówczas bolszewicka rewolta, nazwana później Wielką Socjalistyczną Rewolucją Październikową. W wyniku dokonanego przez komunistów przewrotu zbrojnego i przejścia władzy w państwie, przybrała ona charakter wojny domowej. Jednak udział w bratobójczych walkach brali nie tylko Rosjanie. Po obu stronach walczyli również przedstawiciele podbitych wcześniej przez carską Rosję narodów, w tym zgnębieni rosyjskim zaborem Polacy.

Losy chorążego Sacewicza w początkowym okresie rewolucyjnej zawieruchy pozostają mało znane. Wiadomo jednak, że w sierpniu 1918 roku wstąpił do walczącej z bolszewikami Armii Dońskiej¹⁹. Ochotnicza Armia Dońska była szybko rozwijającym się związkiem operacyjnym, którym dowodził ataman Piotr Krasnow. Złożona głównie z dońskich kozaków, powstała na przełomie marca i kwietnia 1918 roku, by w sierpniu tego roku liczyć około 47 tysięcy żołnierzy, a we wrześniu już 65 tysięcy²⁰.

Od razu na początku procesu formowania Armii Dońskiej jej dowództwo przywiązywało dużą wagę do kwestii utworzenia lotnictwa i służby inżynierskiej. W tym celu Krasnow zwrócił się o pomoc do Niemców, którzy okupowali wtedy ziemie kozackie. Podpisano umowę o dostawie samolotów, części zamiennych, uzbrojenia i wyposażenia wojskowego. Sprzęt pochodził z przejętych przez Niemców magazynów rosyjskiej Armii Południowo-Zachodniej na Ukrainie. W maju 1918 roku utworzono park samolotowy i rozpoczęto formowanie 1 Oddziału Lotniczego Armii Dońskiej. Do listopada istniał już dywizjon, składający się z dwóch oddziałów samolotowych, a w 1919 roku funkcjonowały już dwa dywizjony. Chorąży Sacewicz był jednym z pierwszych pilotów Armii Dońskiej. Znalazł się w szeregach pierwszego dywizjonu, kiedy to z dniem 12 lipca 1918 roku otrzymał przydział do 2 Oddziału Lotniczego²¹.

Samoloty dońskiego lotnictwa otrzymały swój znak. Był to czarny trójkąt równoramienny wpisany w biały okrąg z czarnym obrysem. Lotnictwo dońskie, na którego czele stał wówczas generałmajor Wiaczesław Bogdanow, próbowało równoważyć swoją niedużą liczebność zwiększeniem ilości lotów bojowych²². Była to okoliczność bardzo pomyślna dla chorążego Sacewicza, dlatego też młody polski pilot szybko znalazł „zatrudnienie” w dońskim lotnictwie.

Wojska Krasnowa walczyły dzielnie, ale bez większych sukcesów militarnych. Dlatego na początku 1919 roku, w związku z postęпами natarcia bolszewickiej Armii Czerwonej na rejon Donu, rozpoczęła się powolna degradacja Armii Dońskiej. W pierwszej połowie stycznia 1919 roku została ona w pełni podporządkowana dowództwu Ar-

¹⁷ *Życiorys Seweryna Sacewicza...*

¹⁸ Tamże.

¹⁹ Tamże.

²⁰ М. Хайрулин, В. Кондратьев, *Военлеты погибшей империи. Авиация в Гражданской войне*, Москва 2008, wszędzie.

²¹ П. Амагунни, *На крыльях. Сборник документальных очерков о авиации*, Ростов-на-Дону 1955, s. 275; Баранов, s. 555.

²² Хайрулин, Кондратьев, dz. cyt., wszędzie.

mii Ochotniczej generała Antona Denikina. Funkcję Krasnowa przejął generał Władimir Sidorin. W marcu 1919 roku na tyłach Armii Czerwonej wybuchł antysowiecki bunt, co pomogło odnowionej Armii Dońskiej pokonać bolszewickie wojska nim nastąpiło lato. Jednak pół roku później, w następstwie skutecznego kontrnatarcia wzmocnionej już Armii Czerwonej, Armia Dońska została zmiażdżona i całkowicie przestała istnieć. Z części niedobitków, którzy zdecydowali się przejść na stronę bolszewików, w 1920 roku zostały sformowane dońskie dywizje kozackie Armii Czerwonej²³.

5. W wirze „czerwonej” rewolucji

Jeszcze pod koniec 1918 roku chorąży Sacewicz z rozkazu Szefa Lotnictwa Armii Dońskiej został wysłany z tajnym zadaniem do opanowanej przez bolszewików Moskwy²⁴. W tym czasie siły zbrojne „białych” praktycznie nie dysponowały lotnictwem. Z tego względu to niezwykle ważne zadanie polegało na tym, aby uprowadzić z moskiewskiego lotniska możliwie najnowocześniejszy i najbardziej sprawny technicznie samolot bolszewicki i powrócić nim na tereny opanowane przez „białych”. W zamyśle dowództwa, z którym zgadzał się skierowany do wypełnienia zadania pilot, miał to być załączek pozwalający na zbudowanie potęgi lotnictwa „białych”.

Niestety, tajne zadanie Sacewicza zakończyło się niepowodzeniem. Został on schwytany przez „czerwonych” i pod przymusem wcielony do ich armii. Jako doświadczony już pilot przydzielono go do jednego z oddziałów lotniczych. Ostatecznie trafił do 36 Eskadry, stacjonującej w Nowo Markowce koło Kantemirowki²⁵. Fakt ten zbiegł się z prowadzonym od połowy roku 1918 przymusowym wcielaniem oficerów byłej armii carskiej w szeregi wojsk bolszewickich. Ewentualna odmowa skutkowałą oczywiście karą śmierci, w najlepszym razie samym wojskowym, a w najgorszym także członkom ich rodzin. W przypadku Sacewicza był to szczęśliwy zbieg okoliczności, ponieważ w przeciwnym razie za czyn, którego się dopuścił oczekiwano wyroku śmierci. W zaistniałej sytuacji, nie tylko zachował życie, ale mógł też dalej kontynuować lotniczą karierę.

Z początkiem 1919 roku zmieniła się sytuacja strategiczna Armii Dońskiej. Niemieckie wojska wycofały się z zajmowanych terenów, wskutek czego kozacy stracili źródło wojennych dostaw. Krasnow przekierował swoją polityczną orientację na Ententę, ale jej przywódcy zażądali zawarcia porozumienia z dowództwem „białej” armii. Był to główny warunek udzielenia pomocy wojskowej. W związku z tym 8 stycznia 1919 roku Armia Dońska połączyła się z Armią Ochotniczą, tworząc Siły Zbrojne Południa Rosji, dowodzone przez generała Denikina. Kozacka armia zachowała jednak swoją strukturę organizacyjną, ale jej lotnictwo formalnie podporządkowane zostało dowódcy lotnictwa Sił Zbrojnych Południa Rosji generałowi Iwanowi Krawcewiczowi²⁶.

W wyniku rewolucyjnych zawirowań Seweryn Sacewicz na początku roku 1919 znalazł się wraz z oddziałem lotniczym, do którego trafił, na froncie południowym. Ówczesny przebieg linii frontu natychmiast uznał za dogodną możliwość ponownej odmiany swojego losu. Szybko postanowił zdezerterować i powrócić na stronę „białych”. Chciał zrobić to w sposób jak najbardziej spektakularny i jednocześnie przynoszący

²³ Tamże.

²⁴ *Życiorys Seweryna Sacewicza...*

²⁵ T. Kopański, *Samoloty brytyjskie w lotnictwie polskim 1918-1930*, Warszawa 2001, s. 77.

²⁶ Хайрулин, Кондрагьев, dz. cyt., wszędzie.

korzyści spodziewane po misji, którą wcześniej powierzyło mu dowództwo „białych” wysyłając go do Moskwy.

Dogodny ku temu moment zaistniał 31 maja 1919 roku. Sacewicz wzbił się w powietrze dwupłatem Sopwith 1½ Strutter o numerze 6339, chociaż częściej latał w tym okresie powszechnie używanymi przez „czerwone” lotnictwo maszynami typu Nieuport 21. Pilotowany przez Sacewicza Sopwith był dwumiejscową wersją tego typu maszyny, z drugim karabinem maszynowym na stanowisku obserwatora, służąca do wykonywania zadań rozpoznawczych, a niekiedy także bombowych. Za pilotem siedział obserwator C. Wansztein, który również zainteresowany był przejściem na stronę dotychczasowego przeciwnika i chętnie współdziałał w tym zakresie²⁷. Pewien problem stanowił fakt, że burty samolotu Sacewicza i Wansztejna oznaczone były z rozmachem wymalowanymi przez sowieckich malarzy czerwonymi gwiazdami.

Kiedy maszyna znalazła się nad pozycjami wojsk generała Denikina (Oddziału Astrachańskiego²⁸), pilot nie tylko ich nie ostrzelał, ale jeszcze wylądował pośród nich. Czyn ten wzbudził najpierw lekki szok, a następnie sporą sensację w szeregach „białych”²⁹. Był to przejaw nie tylko lotniczej brawury – ponieważ żołnierze na ziemi traktowali nadlatujący samolot oznaczony czerwonymi gwiazdami jako wrogi i ostrzeliwali go, a lądowanie odbywało się w niezwyklej okolicznościach i na trudnym terenie; ale także odwagi cywilnej – gdyż pilot w bolszewickim mundurze nie mógł być pewien, czy nie zostanie potraktowany jak zdrajca i szpieg, a następnie jako taki osądzony i skazany.

Zagrożenie to zrealizowało się. Sprawę Sacewicza oddano do rozpatrzenia Wojskowej Komisji Sądowo-Sledczej. W oczekiwaniu na jej decyzję, która miała być wynikiem dość długo trwającego badania sprawy, 10 czerwca 1919 roku podejrzany pilot został oddany do dyspozycji dowódcy lotnictwa Armii Dońskiej³⁰. Był to dla niego trudny okres z powodu niepewności i zagrożenia w związku z możliwą negatywną oceną ze strony komisji, ale także z powodu „uziemienia” go do czasu wydania przez nią orzeczenia w jego sprawie.

6. Znow w lotnictwie „białej” armii

Przypadek Sacewicza nie stanowił precedensu. Dezercje bolszewickich pilotów i przechodzenie na stronę niedawnego wroga zdarzały się już wcześniej (w sumie w latach 1918-1919 do Armii Dońskiej przeleciało dwudziestu pilotów, łącznie z Sacewiczem). 17 października 1918 roku na stronę kozaków dońskich przeleciał pilot G. Tau, który następnie został przyjęty do służby lotniczej w szeregach Armii Dońskiej. Niedługo potem tak samo postąpił dowódca bolszewickiego 9 Lotniczego Oddziału Armijnego porucznik Z. Snimszczikow, który wraz z całym swoim oddziałem składającym się z pięciu pilotów – wśród których oprócz Rosjan: Baranowa, Dobrowolskiego i Makarenki, byli także dwaj Polacy: Chomicz i Ostaszewski – przyłączył się do sił generała Denikina. Z kolei 4 listopada na pozycjach kozackich wylądował dowódca bolszewickiej 1 Woroneżskiej Grupy Lotniczej W. Striżewski. I wreszcie 9 listopada na stronę Armii Dońskiej przeleciał dowódca 22 Korpuśnego Oddziału Lotniczego E. Bitte. Wszyscy oni

²⁷ Tamże.

²⁸ Баранов, *dz. cyt.*, s. 531.

²⁹ Хайрулин, Кондратьев, *dz. cyt.*, s. 233.

³⁰ *Życiorys Seweryna Sacewicza...*

pozytywnie przeszli procedurę weryfikacyjną Wojskowej Komisji Sądowo-Śledczej³¹. Ich wejście w skład kadry lotniczej Armii Dońskiej było istotnym wzmocnieniem sił „białych”.

Tymczasem w dowództwie Armii Dońskiej zapadła decyzja o rozbudowie jej oddziałów lotniczych. Mimo wydatnej pomocy (również w dostawie samolotów) – jaką dońscy kozacy od zakończenia wojny światowej otrzymywali od wspierających ich działania Niemiec – brakowało nie tylko sprzętu oraz możliwości technicznych, ale poważną bolączką był też brak dobrze wyszkolonej i doświadczonej kadry. Od zimy 1919 roku lotnictwo dońskie coraz intensywniej prowadziło walkę powietrzną, bombardowania oraz loty wywiadowcze i propagandowe. W kwietniu tego roku skutecznie bombardowało przeprawy przez rzeki znajdujące się w obszarze działań bojowych. W maju ataki kilkunastu samolotów doprowadziły do rozproszenia dwóch bolszewickich dywizji kawalerii zmierzających na pozycje bojowe. Ponadto samolotów używano, w miarę możliwości technicznych, do transportu sprzętu wojskowego i medycznego, broni i amunicji, żywności i tytoniu, a także materiałów propagandowych³². Wszystko to sprzyjało pozytywnemu zakończeniu dochodzenia w sprawie Sacewicza.

Po niespełna miesiącu od „dziwnego lądowania” – 4 lipca 1919 roku Wojskowa Komisja Sądowo-Śledcza orzekła, że pilot Sacewicz nie podjął dobrowolnie służby w armii bolszewickiej, dlatego może pozostać w szeregach „białych” i znów być żołnierzem Armii Ochotniczej. Po kilku dniach – 12 lipca, jako pilot, otrzymał przydział do 2 Oddziału Lotniczego Armii Dońskiej³³. W jednostce tej pozostał aż do końca swojej przygody z lotnictwem rosyjskim. Brał czynny udział w walkach przeciwko bolszewikom do stycznia 1920 roku, wykonując wiele lotów bojowych, rozpoznawczych i propagandowych. W tym okresie latał głównie na samolotach typu Nieuport 11 i Nieuport 16³⁴. W uznaniu jego licznych zasług 15 sierpnia 1919 roku, nadano mu stopień podporucznika (подпоручик)³⁵. Awans oficerski otwierał nowe kuszące możliwości, wiązał się z wyższym statusem wojskowym, większymi dochodami i wzrostem pozycji społecznej. Jednak Sacewicz nie myślał wtedy ani o honorach, ani o korzyściach materialnych. W jego umyśle pojawiła się już wizja kontynuowania służby lotniczej dla odrodzonej niedawno Polski. Jego ojczyzna właśnie podjęła walkę o swoje kruche granice i do ich obrony bardzo potrzebowała wojskowego lotnictwa.

7. Powrót do ojczyzny

Realizacja powziętego postanowienia o powrocie do Polski nie była jednak łatwa. Szczęśliwie na przełomie 1919 i 1920 roku (Sacewicz latał wtedy jednomiejscowym dwupłatem Nieuport 16 C1, jednym z nielicznych egzemplarzy wyprodukowanych na francuskiej licencji w moskiewskiej wytwórni Rux³⁶), nadarzyła się ku temu znakomita okazja. Wykorzystując obecność w sowieckiej Rosji Polskiej Misji Wojskowej, przysłanej przez Józefa Piłsudskiego do generała Denikina³⁷, na początku

³¹ Баранов, dz. cyt., s. 530-532.

³² Хайрулин, Кондратьев, dz. cyt., wszędzie.

³³ *Życiorys Seweryna Sacewicza...*

³⁴ Поляки на Ньюпорax, (on-line) (dostęp 28.01.2015), http://www.airwar.ru/history/av1ww/poles/poles_nieport.html.

³⁵ *Życiorys Seweryna Sacewicza...*

³⁶ A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce 1918-1924*, Warszawa 1997, s. 146-147; T. Goworek: *Samoloty myśliwskie pierwszej wojny światowej*, Warszawa 1988, s. 40.

³⁷ Zob.: A. Nowak, *Polska i „trzy” Rosje. Studium polityki wschodniej Józefa Piłsudskiego (do kwietnia 1920 roku)*,

stycznia 1920 roku Sacewicz podjął starania o zwolnienie z Armii Dońskiej i zgodę na wyjazd do Polski³⁸.

Na czele misji stał generał Wojska Polskiego Aleksander Karnicki, wcześniej wyższy oficer armii rosyjskiej (od 1917 roku nawet generał), także kawaler Orderu Świętego Jerzego (trzeciej klasy), były dowódca grupy w armii Denikina. Wobec nieprzychylnego stanowiska „białych” w kwestii niepodległości Polski, Karnicki – wtedy już generał dywizji – wystąpił z Armii Ochotniczej i w listopadzie 1918 roku rozpoczął karierę w Wojsku Polskim. Podczas wojny polsko-bolszewickiej, od wiosny 1919 roku dowodził Frontem Wołyńskim³⁹. Polska Misja Wojskowa była serdecznie przyjmowana przez Rosjan, a szczególnie szanowany był znany i ceniony w armii Denikina generał Karnicki. Denikin liczył na współdziałanie z Polską w walce z bolszewikami. Zakładał, że działania zaczepne wojsk polskich w kierunku Dniepru mogłyby istotnie odciągnąć poważne siły bolszewickie i skutecznie zabezpieczyć od zachodu wojska „białej” armii zmierzające na Moskwę⁴⁰.

Obecność w sowieckiej Rosji Polskiej Misji Wojskowej, jak też i samego Karnickiego, szczęśliwie zbiegła się ze staraniami polskiego pilota o zwolnienie z armii Denikina i pozytywnie wpłynęła na jego sprawę. Przy wsparciu polskiej misji i jej szefa Sacewicz uzyskał upragnione zwolnienie z rosyjskiej służby 12 stycznia 1920 roku. Dowództwo lotnictwa Armii Dońskiej wystawiło mu bardzo pozytywną opinię o przebiegu służby i wysoką ocenę wartości bojowej jako pilota. Po wydaniu przez sztab lotnictwa niezbędnych dokumentów, w tym przede wszystkim zaktualizowanego spisu służby (ros. *послужной список* lub *формулярный список*) w lutym 1920 roku podporucznik Sacewicz wyruszył w drogę do Polski⁴¹.

Niestety jego losy po powrocie do ojczyzny od początku nie były szczęśliwe. Nim na dobre zdążył nacieszyć się polsnością i ułożyć swoje sprawy w nowym środowisku, już na początku marca 1920 roku ciężko zachorował. Lekarze zdiagnozowali tyfus plamisty i Sacewicz trafił do szpitala. Tam czas dłużył mu się niesłychanie, a osłabienie chorobą dodatkowo potęgowało zły nastrój. Jednak w końcu, po długotrwałej i trudnej kuracji, medycy wreszcie uznali go za wyleczonego. Niezwłocznie po opuszczeniu lecznicy, 20 kwietnia 1920 roku zgłosił się do Ministerstwa Spraw Wojskowych. Tam w Oddziale V, zajmującym się sprawami personalnymi, formalnie złożył podanie o przyjęcie w szeregach Wojska Polskiego na stanowisku pilota wojskowego. Jednocześnie, aby okazać swoją determinację w kwestii wstąpienia do lotnictwa polskiej armii, takie samo podanie złożył także bezpośrednio do generała Gustawa Macewicza – Szefa Departamentu III Żeglugi Powietrznej⁴². W obu tych pismach podporucznik Sacewicz wyraził wolę pełnienia zawodowej służby wojskowej wyłącznie w lotnictwie polskim. Uzasadniając fakt późnego powrotu do kraju stwierdził, że decydujący wpływ na to miało piętrzenie przed nim trudności ze zwolnieniem z armii rosyjskiej ze strony dowództwa oraz brak środków materialnych na sfinansowanie wyjazdu⁴³. Trudno orzec jakie faktycznie były przyczyny zwłoki.

Kraków 2001; A. Denikin, *Sprostowanie historii. Odpowiedź Polakom*, Paryż 1937.

³⁸ Kopański, dz. cyt., s. 77.

³⁹ T. Kryśka-Karski, S. Żurkowski, *Generałowie Polski Niepodległej*, Warszawa 1991, s. 41.

⁴⁰ Zob.: T. Krzyszek, *Wojna Polsko-Rosyjska 1919-1920*, Warszawa 1995; Nowak, dz. cyt.; Denikin, dz. cyt.

⁴¹ *Życiorys Seweryna Sacewicza...*; Kopański, dz. cyt., s. 77.

⁴² Kryśka-Karski, Żurkowski, dz. cyt., s. 125.

⁴³ *Życiorys Seweryna Sacewicza...*

Wstępna procedura rozpatrywania złożonych przez Sacewicza podań trwała około miesiąca. Po zakończeniu przeglądu dokumentów przez ministerstwo, 19 maja 1920 roku jego sprawa trafiła pod obrady Oficerskiego Trybunału Orzekającego⁴⁴. Organ ten miał stwierdzić czy zachodzą niezbędne przesłanki oraz czy nie ma poważnych przeciwwskazań, aby mógł on zostać oficerem Wojska Polskiego⁴⁵. Tam sprawa znów utkwiała na długo. Dopiero w końcu lipca 1920 roku, po przeprowadzonym drobiazgowo dochodzeniu, trybunał wydał orzeczenie. Było ono pozytywne dla kandydata⁴⁶. Sacewicz został zakwalifikowany do służby w Wojsku Polskim.

Na mocy ustawy z 2 sierpnia 1919 roku „o ustaleniu starszeństwa i nadaniu stopni oficerskich w wojsku polskim” wszystkie rangi wojskowe nadane przez armie zaborcze uznane zostały za nieobowiązujące⁴⁷. Oficerowie chcący podjąć służbę w Wojsku Polskim musieli poddać się procedurze weryfikacji stopni. Dokonywały tego odrębne komisje dla poszczególnych armii zaborczych (skoncentrowane przede wszystkim na wykrywaniu oszustw osób fałszywie przypisujących sobie patenty oficerskie lub zdegradowanych wyrokami sądów wojskowych). W przypadku Sacewicza była to Komisja Weryfikacyjna dla Oficerów b. Armii Rosyjskiej, która po zbadaniu sprawy przekazywała swoje ustalenia i wstępne wnioski Ogólnej Komisji Weryfikacyjnej. Całą procedurę Sacewicz przeszedł pozytywnie i służbę w Wojsku Polskim rozpoczął w stopniu podporucznika.

8. Z biało-czerwoną szachownicą

Odrodzona Polska wciąż jeszcze była na etapie tworzenia własnej armii. W trudnych warunkach kształtowania się młodego państwa i jego armii organizowało się również polskie lotnictwo. W skład sił zbrojnych wchodził niemal wyłącznie ochotnicy z byłych armii zaborczych, w tym także piloci oraz personel techniczny. Dla lotników dodatkowym problemem była niejednorodność sprzętu, który w części był schedą po armiach zaborczych, a w części pochodził z zakupów w krajach zachodnioeuropejskich.

Na ziemiach polskich pozostało po zaborcach (bez Wielkopolski) ponad dwieście samolotów. Jednak był to sprzęt bardzo różnorodny. W skład parku maszynowego polskiego lotnictwa wojskowego wchodziło u jego zarania aż czterdzieści osiem typów samolotów i czternaście rodzajów silników⁴⁸. Jeden z ówczesnych pilotów – porucznik Marian Romeyko, tak wspominał organizację polskiego lotnictwa wojskowego: „Brak słów na opisanie tzw. szumnie organizacji... [którą] stanowiło zdobycie starego hangaru z dwoma, trzema wątpliwej wartości samolotami, z rozrzuconymi narzędziami i częściami zapasowymi... Organizację stanowiło kilku zapaleńców, którzy po przeszukaniu zdobytych składów [...] strzegli przez noc tego na polu zbutwiałego sprzętu, a w dzień startowali na zbutwiały samolotach”⁴⁹.

Do takiego właśnie lotnictwa młodej polskiej armii trafił podporucznik Sacewicz. Jak zapisano później w księdze pamiątkowej ku czci poległych lotników: „podporucznik Seweryn Sacewicz do lotnictwa polskiego zgłosił się w początkach jego powstania i

⁴⁴ Tamże.

⁴⁵ Zob. *Almanach oficerski*, Warszawa 1923.

⁴⁶ *Życiorys Seweryna Sacewicza...*

⁴⁷ *Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej*, 1919, nr 65, poz. 399.

⁴⁸ R. Bartel, J. Chojnacki, T. Królikiewicz, A. Kurowski, *Z historii polskiego lotnictwa wojskowego 1918-1939*, Warszawa 1978, s. 26.

⁴⁹ *Ku czci poległych lotników...*, s. 67.

dzielił jego dole i niedole⁵⁰. Jednak w polskiej armii początkowo nie doceniono nie tylko bojowych dokonań znakomitego pilota, jego stażu i doświadczenia, ale nawet lotniczych kwalifikacji. 25 lipca 1920 roku został on skierowany do Wyższej Szkoły Pilotów w Poznaniu, gdzie nakazano mu ponownie odbyć kurs pilotażu.

Historia Wyższej Szkoły Pilotów w Poznaniu sięga 6 stycznia 1919 roku, kiedy oddziały polskiego wojska, przy pomocy powstańców wielkopolskich, zdobyły Stację Lotniczą Ławica pod Poznaniem. Wraz z lotniskiem w ręce polskie wpadła duża ilość sprzętu, w tym ponad czterysta niemieckich samolotów bojowych. Część z nich Niemcy zdążyli zdemontować, ale część była w stanie gotowości bojowej. Fakt ten sprawił, że zaistniały warunki do organizacji w Poznaniu polskiego lotnictwa wojskowego⁵¹.

Zadaniem tej jednostki było m.in. także ujednoczenie wyszkolenia polskich pilotów, którzy swojej profesji uczyli się w siłach lotniczych różnych państw, nie tylko zaborców Polski. Kursanci mieli za zadanie również opanowanie obsługi możliwie dużej liczby rodzajów maszyn. Dotyczyło to przede wszystkim samolotów bojowych pozostawionych na ziemiach polskich przez oddziały armii niemieckiej stacjonujące w Wielkopolsce, po jej wycofaniu się w związku z odzyskaniem przez Polskę niepodległości. Na stanie lotnictwa polskiego znajdowało się wówczas także kilka typów maszyn francuskich i angielskich. Od połowy 1919 roku do Polski zaczęły przybywać z Francji transporty armii generała Józefa Hallera, w tym jednostki lotnictwa. (Proces zespolenia lotnictwa polskiego z byłych zaborów z lotnictwem armii Hallera trwał około trzy miesiące i zakończył się we wrześniu 1919 roku). Ponadto Francja udzieliła Polsce pożyczki na potrzeby zbrojeniowe w wysokości 5 miliardów franków, z czego na lotnictwo przypadło 29 milionów franków. Z tego powodu część maszyn została zakupiona właśnie we Francji. W efekcie, pierwsze w historii samoloty z biało-czerwonymi szachownicami pojawiły się najpierw nad Lwowem i Poznaniem, a później na niebie całej Polski⁵².

Po ukończeniu kursu pilotażu absolwent otrzymywał dyplom pilota. Jednak odznaką pilota, oficjalnie wprowadzoną do lotnictwa wojskowego 19 lutego 1919 roku, dekorowano pilota dopiero po wykonaniu dziesięciu frontowych lotów bojowych. Podporucznik Sacewicz przebywał w szkole pilotów do połowy października. Kurs pilotażu ukończył bez najmniejszego problemu i z dumą odebrał – polski tym razem – dyplom pilota. Mimo że znał swoją wartość jako lotnika, poddał się wymaganej w polskiej armii procedurze kwalifikacyjnej z pokorą i isticie wojskową dyscypliną. Z Wyższej Szkoły Pilotów w Poznaniu, z dniem 15 października 1920 roku, dostał przydział do jednostki. Była nią stacjonująca w Łucku 9 Eskadra Wywiadowcza⁵³.

Jednostka ta została utworzona 9 stycznia 1919 roku w Krakowie. Jej formowanie zakończono w kwietniu tego roku i od razu została skierowana na front. Podczas działań bojowych wojny polsko-bolszewickiej eskadra współpracowała z siłami 2 i 3 Armii Wojska Polskiego. Najdłużej stacjonowała na lotnisku Połonne. W sierpniu 1919 roku jednostka weszła w skład VII Dywizjonu Wywiadowczego 3 Pułku Lotniczego w

⁵⁰ Tamże, s. 319.

⁵¹ Z. Bulzacki, *Lotnictwo w powstaniu wielkopolskim 1918-1919*, [w:] *Kronika Miasta Poznania*, 1969, nr 1, s. 21-40. Zob. też H. Mordawski, *Polskie Lotnictwo Wojskowe 1918-1920. Narodziny i walka*, Wrocław 2009.

⁵² Ł. Łydźba, *Szkolnictwo lotnicze na Ławicy, „Lotnictwo z Szachownicą”*, nr 2, 2005, s. 32-34; W. Wójcik, *Wojskowe szkolnictwo lotnicze 1919-1920*, [w:] *Lotnictwo polskie w okresie międzywojennym*, Warszawa-Suwałki 1993, s. 53-64. Zob. też: Pawlak, dz. cyt.; Mordawski, dz. cyt.; Bartel i in., dz. cyt.

⁵³ *Ku czci poległych lotników...*, s. 319.

Poznaniu. Stacjonowała wówczas na poznańskim lotnisku Ławica. W końcu lipca 1920 roku resztki zdziesiątkowanej eskadry wycofano na lotnisko mokotowskie. Tam otrzymała nowe samoloty – 10 sztuk fabrycznie nowych maszyn Bristol F.2B Fighter i została przydzielona do 1 Armii Wojska Polskiego, w strukturze której dalej funkcjonowała. Po zakończeniu wojny, na mocy rozkazu z 18 stycznia 1921 roku, 9 Eskadrę Wywiadowczą połączono z 10 Eskadrą (która powstała 15 października 1918 roku i funkcjonowała jako Polski Oddział Awiacyjny przy armii Denikina) i dalej funkcjonowała ona pod nazwą 10 Eskadry Wywiadowczej, z siedzibą w Krakowie⁵⁴.

Na przełomie października i listopada 1920 roku wszystkie polskie eskadry wycofano z pierwszej linii w głąb kraju⁵⁵. „Świeżo upieczony” podporucznik polskiego wojska – Seweryn Sacewicz w pierwszych dniach listopada przybył do Łucka na Wołyń, gdzie stacjonowała wtedy jeszcze 9 Eskadra Wywiadowcza. Po kilkudniowej aklimatyzacji rozpoczął wykonywanie swoich lotniczych obowiązków. I tu niespodziewanie szybko zakończyła się dobrze zapowiadająca się kariera młodego pilota w polskim lotnictwie.

Już 11 grudnia 1920 roku, podczas lotu szkoleniowego myśliwsko-obszernym dwupłatem Bristol F.2B Fighter o numerze taktycznym 20.32 (oznaczenie brytyjskie H 1360), doszło do tragedii. Prowadzony przez Sacewicza samolot nagle wytracił prędkość i wpadł w „korkociąg”. Pilot podjął jeszcze rozpaczliwą próbę zahamowania rotacji maszyny i odzyskania nad nią kontroli, ale ze względu na niedostateczną wysokość nie zdołał jej opanować. Wskutek mimowolnego lotu nurkowego i w efekcie niemal pionowego uderzenia o ziemię, samolot roztrzaskał się doszczętnie. Pilot zginął na miejscu⁵⁶. Ocalał natomiast siedzący za nim obserwator – dwudziestodwuletni podporucznik Jan Latawiec. Ciężko ranny w wyniku katastrofy, został niezwłocznie przewieziony do szpitala i poddany ratującym życie zabiegom (później i on zginął śmiercią lotnika)⁵⁷.

W połowie grudnia ciało podporucznika Seweryna Sacewicza zostało przetransportowane do Poznania i tam z należnymi mu wojskowymi honorami pochowane. Spoczywa w Kwaterze Lotników poznańskiego Cmentarza Wojskowego na Cytadeli.

9. W „niebieskim dywizjonie”

Nie udało się ustalić co było bezpośrednią przyczyną katastrofy samolotu Sacewicza, czy decydująca okazała się jakaś słabość cechy konstrukcyjnej, awaria silnika lub inny defekt tej konkretnej maszyny, czy może raczej błąd pilota... Czy mogła nią być – jak zdarzało się w innych przypadkach wpadania w „korkociąg” maszyn Bristol F.2B Fighter⁵⁸ – nie dość dobra znajomość przez pilota działania mechanizmu zmiany położenia statecznika poziomego, służącego do wyważania samolotu?

Sacewicz mimo młodego wieku był bardzo dobrym i nadzwyczaj doświadczonym już pilotem, ale na samolotach typu Bristol F.2B Fighter doświadczenia tego nie miał aż tak wiele jak w ogólnej perspektywie jako pilot. Z drugiej strony, chociaż maszy-

⁵⁴ Pawlak, dz. cyt., s. 201.

⁵⁵ Bartel i in., dz. cyt., s. 45.

⁵⁶ Kopański, dz. cyt., s. 28 i 30; *Ku czci poległych lotników...*, s. 319.

⁵⁷ Podporucznik-pilot Jan Latawiec urodził się 16 maja 1898 roku w Rawie Ruskiej. Latał jako obserwator, a później także jako pilot. Zginął w katastrofie z 3 lipca 1924 roku. *Ku czci poległych lotników...*, s. 334.

⁵⁸ Zob. przyp. 63.

ny te cieszyły się uznaniem wśród latających na nich pilotów i traktowane były przez nich jako bezpieczne i stosunkowo nieawaryjne, to z pewnością były one niedoskonałe (często dochodziło do awarii silników⁵⁹). W dokumentacji 9 Eskadry odnotowano, że używany przez Sacewicza egzemplarz o numerze taktycznym 20.32 był naprawiany 18 października⁶⁰, a więc dwa miesiące przed katastrofą występowały problemy z tą maszyną.

Polskie lotnictwo wojskowe wykorzystywało samoloty Bristol F.2B Fighter w liczbie 107 egzemplarzy. Pierwsze dwie maszyny na jego potrzeby dostarczono i poddano testom w czasie wojny polsko-bolszewickiej, na przełomie grudnia 1919 roku i stycznia 1920. Po ich pozytywnej ocenie, 10 czerwca 1920 roku podpisano z producentem – brytyjską firmą Handley Page – umowę na dostarczenie siedemdziesięciu pięciu sztuk, a 14 sierpnia (po terminowym zrealizowaniu dostawy) jeszcze trzydziestu. Ponadto na początku lipca tego roku Polska odkupiła również dwa używane już przez polskich pilotów egzemplarze testowe (jako jedyne w polskim lotnictwie wyposażone były one w znakomity silnik Rolls-Royce Falcon III). Otrzymały one numery taktyczne (20.1 i 20.2) i w dniach 5 i 6 sierpnia jako pierwsze zostały użyte do lotów rozpoznawczych i ostrzeliwania wojsk sowieckich⁶¹. Oba zostały natychmiast rozbite: jeden (20.2) 6 sierpnia – pilotowany przez podporucznika Stefana Żochowskiego (z obserwatorem podporucznikiem Stefanem Jeznachem⁶²) spadł po starciu z niewielkiej wysokości, w wyniku katastrofy pilot zginął na miejscu, a obserwator wskutek pożaru maszyny i eksplozji bomb znajdujących się na pokładzie samolotu⁶³; a drugi (20.1) dzień później – pilotowany przez podporucznika Jana Mateckiego (z obserwatorem plutonowym Franciszkiem Suchosem) rozbił się wskutek awarii silnika. Załódze udało się uciec z miejsca wypadku przed pojawieniem się bolszewickiego patrolu⁶⁴.

Pierwszą partię zamówionych samolotów dostarczono do Polski w lipcu 1920 roku. Po zmontowaniu, począwszy od 1 sierpnia, sukcesywnie rozdzielano je do Eskadr Wywiadowczych – 1 i 9 (po osiem sztuk) i 10 (jedenaście sztuk). Eskadra 9, w składzie osobowym której znajdował się Sacewicz została skierowana do działań wojennych 14 sierpnia, a przydzielona mu później maszyna o numerze taktycznym 20.32 trafiła do jego eskadry 15 sierpnia⁶⁵. Ze względu na charakter walk na froncie wojny polsko-

⁵⁹ Kopański, dz. cyt., s. 34. W spowodowanym awarią silnika (samolotu Bristol F.2B Fighter o numerze taktycznym 20.49) przymusowym lądowaniu na terenie wroga uczestniczył np. Latawiec, który (15 października 1920 roku pod Oleskiem) wraz z pilotem kapitanem Bolesławem Narkowiczem dowódcą 9 Eskadry uniknął niewoli dzięki przedarciu się przez linię frontu. Kopański, dz. cyt., s. 34.

⁶⁰ Tamże, s. 37.

⁶¹ Tamże, s. 10-17 i 37.

⁶² Jeznach, który przeżył upadek samolotu, ale ranny został unieruchomiony w płonącej maszynie wykazał się niezwykłą odwagą w obliczu śmierci. Aby nie narażać na niebezpieczeństwo nadbiegających mu z pomocą mechaników zawołał, by oddalili się od płonącej maszyny, ponieważ za chwilę nastąpi wybuch paliwa i bomb. Tak też się stało. Jeznach zginął, a jego ciało zostało rozerwane na kawałki. *Ku czci poległych lotników...*, s. 315.

⁶³ Żochowski wcześniej nie latał na Bristolach i nie znał specyficznych właściwości tego rodzaju maszyn. Pilotowany przezeń samolot wpadł w korkociąg, a następnie spadł na ziemię (z wysokości kilkunastu metrów). Za przyczynę katastrofy oficjalnie uznano nieznaną przyczynę działania mechanizmu zmiany położenia statecznika poziomego, wyważającego samolot (w tym przypadku przeciążony bombami). Kopański, dz. cyt., s. 21. *Ku czci poległych lotników...*, s. 315.

⁶⁴ Kopański, dz. cyt., s. 22.

⁶⁵ Tamże, s. 22 i 37.

-bolszewickiej Bristole F.2B Fighter używane były głównie do rozpoznania, a czasem także do ataku z powietrza na cele lądowe. Z założenia nie uczestniczyły w walkach powietrznych, chociaż niekiedy dochodziło do pojedynków ogniowych.

Wypadków tego rodzaju co katastrofa Sacewicza zdarzało się wówczas w polskim lotnictwie stosunkowo dużo. Na samych tylko Bristolach F.2B Fighter w roku 1920 odnotowano cztery katastrofy ze skutkiem śmiertelnym. Dla porównania – w tym okresie wskutek działań wojennych armia polska straciła tylko dwie tego typu maszyny: należący do 9 Eskadry samolot o numerze taktycznym 20.12 – zestrzelony 17 sierpnia podczas ataku na kolumny bolszewickie pod Mińskiem Mazowieckim⁶⁶; i należący do 10 Eskadry samolot o numerze taktycznym 20.3 – zestrzelony 18 sierpnia w czasie ataku szturmowego na oddziały bolszewickie pod Sokołowem⁶⁷.

Według opinii pilotów latających na Bristolach F.2B Fighter, samoloty te miały bardzo dobre osiągi. Uważane były za maszyny o dużej zwrotności oraz stabilności i wytrzymałości konstrukcji. Piloci latający na tego rodzaju dwupłatach często wyrażali pogląd, że ich pilotaż był nieskomplikowany, a sterowność wysoka⁶⁸. I rzeczywiście, maszyny tego typu miały dobre wyniki nie tylko w walce powietrznej, ale także w akrobacji. Ich zalety zaobserwowane na prototypach w pełni potwierdziły się w trakcie wykonywania zadań bojowych w warunkach wojennych.

Dowódca V Grupy Lotniczej major pilot Jerzy Kossowski z entuzjazmem pisał o Bristolach F.2B Fighter w swoich raportach m.in.: „Robiłem wszystkie numery wyższego pilotażu, a mianowicie: loopingi, becзки, przewroty przez skrzydło, ślizgi na skrzydło, ostre skręty, etc. Samolot wszystko robi łatwo, bez wielkiego naprężenia i wysokości traci bardzo mało. [...] Samolot zupełnie nie fatyguje pilota, gdyż stery są bardzo miękkie”. Podobne opinie wyrażali również inni doświadczeni piloci, np. major pilot Sergiusz Abżółtowski, który w raporcie dla komisji lotniczej stwierdził: „Przyłączam się do zdania mjr. Kossowskiego. [...] Jedną z większych jego [Bristolu F.2B Fighter] zalet jest mocne podwozie i łatwe lądowanie, co przy naszych złych terenach i pilotach mało wytrenowanych jest bardzo ważne”. Co ciekawe, Kossowski wysoko oceniał również silniki w jakie wyposażone były Bristole, stwierdzając w jednym z raportów: „Lądowanie przymusowe przez zepsucie się motoru jest prawie wykluczone, gdyż F.2B posiada najlepszy na świecie silnik Rolls-Royce”⁶⁹. Opinię tą wyraził jednak po jednym z pierwszych lotów testowych, które odbywały się na maszynach wyposażonych w silnik typu Falcon III, a cała reszta dwupłatów dostarczonych do Polski posiadała już silnik innego typu – Hispano-Suiza (o minimalnie słabszych osiągnięciach⁷⁰), który jak się okazało był o wiele bardziej awaryjny. W tego rodzaju silnik wyposażony był również pilotowany przez Sacewicza egzemplarz o numerze taktycznym 20.32. Czy podczas katastrofy jego maszyny zawiódł właśnie silnik? Nie sposób obecnie rozstrzygnąć jednoznacznie tej kwestii. Mimo różnych możliwych hi-

⁶⁶ Pilot podchorąży Jan Neumann uciekł, a ranny obserwator podporucznik Marian Sioda został wzięty do niewoli. Kopański, dz. cyt., s. 23. Zob. też *Ku czci poległych lotników...*, s. 351.

⁶⁷ Samolot skapotował, ale załoga nie odniosła żadnych obrażeń. Pilot kapral Eryk Szwencer i obserwator podporucznik Eugeniusz Tromszczyński uciekli do pobliskiego lasu, a broń pokładowa padła łupem wroga. Kopański, dz. cyt., s. 23-24 i 28; *Ku czci poległych lotników...*, s. 323.

⁶⁸ Kopański, dz. cyt., s. 11-16.

⁶⁹ Wszystkie cyt. za: Kopański, dz. cyt., s. 12-14.

⁷⁰ Tamże, s. 15.

potez, pytanie o przyczynę katastrofy Bristola pilotowanego przez Sacewicza pozostanie chyba już na zawsze otwarte.

Niewątpliwie można jednak stwierdzić, że w okresie wojny polsko-bolszewickiej młode polskie lotnictwo przechodziło znaczący kryzys sprzętowy. W lecie 1920 roku dysponowało tylko pięćdziesięcioma czynnymi samolotami. Ogółem podczas wojny do działań bojowych użyto czterdziestu maszyn typu Bristol F.2B Fighter. W momencie zakończenia wojny tylko jedenaście z nich było sprawnych. Było to spowodowane dużą awaryjnością silników (Hispano-Suiza), czego z kolei następstwem były poważne uszkodzenia samolotów podczas awaryjnych lądowań⁷¹. Niedoskonałość sprzętu, którego używali polscy piloci, część z nich kosztowała życie. Być może właśnie z tego powodu w „niebieskim dywizjonie” przedwcześnie znalazł się również podporucznik Seweryn Sacewicz.

BIBLIOGRAFIA

Almanach oficerski, Warszawa 1923.

Амагуни П., *На крыльях. Сборник документальных очерков о авиации*, Ростов-на-Дону 1955. *Авиация Первой Мировой Войны*, <http://aviaww1.forum24.ru> (dostęp 15.01.2015).

Баранов В.Г., *Неизвестные воспоминания В. Г. Баранова об авиации на Дону*, <http://feb-web.ru/feb/rosarc/rai/rai-497-.htm> (dostęp 28.01.2015).

Bartel R., Chojnacki J., Królikiewicz T., Kurowski A., *Z historii polskiego lotnictwa wojskowego 1918-1939*, Warszawa 1978.

Bulzacki Z., *Lotnictwo w powstaniu wielkopolskim 1918-1919*, [w:] *Kronika Miasta Poznania*, 1969, nr 1, s. 21-40.

Хайрулин М., Кондратьев В., *Военлеты погибшей империи. Авиация в Гражданской войне*, Москва 2008.

Denikin A., *Sprostowanie historii. Odpowiedź Polakom*, Paryż 1937.

Dowbor-Muśnicki J., *Moje wspomnienia*, Warszawa 2003.

Encyklopedia Warszawy, red. B. Kaczorowski, Warszawa 1994.

Goworek T., *Samoloty myśliwskie pierwszej wojny światowej*, Warszawa 1988.

Górny B., *Monografia powiatu bialskiego województwa lubelskiego*, Biała Podlaska 1939 (reprint Biała Podlaska 2000).

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

Kryśka-Karski T., Żurkowski S., *Generałowie Polski Niepodległej*, Warszawa 1991.

Krzystek T., *Wojna Polsko-Rosyjska 1919-1920*, Warszawa 1995.

Ku czci poległych lotników. Księga pamiątkowa, red. M. Romeyko, Warszawa 1933.

Łydźba Ł., *Szkołnictwo lotnicze na Ławicy, „Lotnictwo z Szachownicą”*, nr 2, 2005, s. 32-34.

Mordawski H., *Polskie Lotnictwo Wojskowe 1918-1920. Narodziny i walka*, Wrocław 2009.

Morgała A., *Samoloty wojskowe w Polsce 1918-1924*, Warszawa 1997.

Nowak A., *Polska i „trzy” Rosje. Studium polityki wschodniej Józefa Piłsudskiego (do kwietnia 1920 roku)*, Kraków 2001.

Поляки на Ньюпорх, http://www.airwar.ru/history/av1ww/poles/poles_nieport.html (dostęp 28.01.2015).

Pawlak J., *Polskie eskadry w latach 1918-1939*, Warszawa 1989.

Sacewicz M., Kopański T., *W służbie Jego Wysokości Imperatora Wszechrusi, „Skrzydłata Polska”*, nr 3, 1997, s. 56-58.

⁷¹ Tamże, s. 20, 24 i 34.

Спасский И., *Русские и иностранные ордена до 1917 года*, Ленинград 1963.

Wójcik W., *Wojskowe szkolnictwo lotnicze 1919-1920*, [w:] *Lotnictwo polskie w okresie międzywojennym*, Warszawa-Suwałki 1993, s. 53-64.

Залесский К., *Первая мировая война. Правители и военачальники*, Москва 2000.

Życiorys Seweryna Sacewicza (on line), oprac. M. Sacewicz, <http://karta.org.pl/foto/fotokolekcje/Sacewicz/zyciorys.htm> (dostęp 15.01.2015).

