

**Gąsior, Małgorzata / Neubauer,  
Tomasz**

---

**Nieznane losy amerykańskich lotników  
w wojnie polsko-bolszewickiej**

---

Colloquium 3, 9-22

---

2011

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach  
dozwolonego użytku.

**Małgorzata Gąsior, Tomasz Neubauer**  
Akademia Marynarki Wojennej

## **NIEZNANE LOSY AMERYKAŃSKICH LOTNIKÓW W WOJNIE POLSKO-BOLSZEWICKIEJ**

### **STRESZCZENIE**

Niniejszy artykuł poświęcony jest tematowi wojny 1919-1920, toczonej między odrodzoną Polską a Rosją Radziecką, która dążyła do podboju państw europejskich i przekształcenia ich w republiki sowieckie. W opracowaniu tym autorzy chcieliby przedstawić czytelnikowi także ciekawy, ale z drugiej strony również niezbyt znany, aspekt udziału amerykańskich lotników w tej wojnie. W artykule znajdują Państwo szereg ciekawych informacji dotyczących stanu polskiego lotnictwa w tym okresie oraz będą mogli zaznajomić się z sylwetkami poszczególnych amerykańskich pilotów, biorących udział w wojnie, po stronie Polski.

Temat wojny polsko-bolszewickiej jest niezwykle obszerny, można rozpatrywać go wielotorowo, zarówno pod aspektem politycznym jak i militarnym. W wojnie tej po raz pierwszy w dziejach narodu polskiego zostało użyte lotnictwo, które na początku wojny było mieszanką kilku struktur organizacyjnych, a także prawdziwą zbieraniną sprzętu pochodzącego z czasów pierwszej wojny światowej, a także zakupionego, gdzie tylko było można. Na jakie samoloty mogła liczyć Polska po odzyskaniu niepodległości? Nie można było liczyć na zaopatrywanie się tylko w jednym kraju. Francja, której polityka opierała się na nienarazaniu Rosji, udzielała II Rzeczypospolitej tylko umiarkowanych kredytów. Kupowano więc samoloty w państwach centralnych wykorzystując znajomości Polaków z Galicji z przedstawicielami przemysłu i wojska w Austrii<sup>1</sup>. Po zakończeniu powstania wielkopolskiego kupowano samoloty również w Niemczech. Jako dar króla Jerzego

---

<sup>1</sup> W. Sankowski, *Hallerowskie Breguety XIVB2*, „Lotnictwo z szachownicą”, 2003, nr 4, s. 28.

VI Polska otrzymała 20 myśliwskich samolotów jednomiejscowych i jednocześnie uzupełniła swoje siły kupnem 120 Bristol Fighter, które były pomyślane jako dwumiejscowe samoloty myśliwskie, niemniej były wykorzystywane jako wyposażenie eskadr wywiadowczych<sup>2</sup>. Wracając do powstania wielkopolskiego, wspomnieć należy o zdobyciu przez powstańców hali sterowcowej na Winiarach, w której znajdowała się znaczna ilość silników i płatowców<sup>3</sup>. Samoloty te, po zmontowaniu ich na Poznańskiej Ławicy stały się pierwszym wyposażeniem nowo tworzonych eskadr wielkopolskich, które odegrały znaczną rolę w trakcie wojny polsko-sowieckiej. Wojna polsko-bolszewicka spotkała się z oporem sąsiadów, ale również z sympatią innych narodów, w tym narodu amerykańskiego.

Wynik tej wojny stał się jednym z największych sukcesów polskiego oręża. W długim i krwawym konflikcie u boku Polaków stanęła garstka amerykańskich pilotów – młodych i ambitnych żołnierzy gotowych oddać życie za kraj, z którym nic ich nie wiązało. Była to dla nich bardziej sprawa honoru, chęci przeżycia przygody czy sprawa serca – wsparcie kraju, który tuż po odzyskaniu swej niepodległości raz jeszcze musiał walczyć o swoje istnienie.

Tadeusz Kościuszko i Kazimierz Pułaski walczyli o wolność Stanów Zjednoczonych. Pamięć o ich zasługach była i jest żywa za oceanem. To właśnie wdzięczność za ich pomoc była jednym z motywów udziału lotników z USA w walce z bolszewikami w czasie wielkiej próby, gdy ważyły się losy naszej niepodległości w 1920 roku. Byli ochotnikami, z własnej woli przyjechali nad Wisłę, by pomóc Polsce powstrzymać bolszewicką nawałę.

Inicjatorem udania się do Polski amerykańskich lotników był kapitan Merian Cooper. Był on prawnikiem pułkownika Johna Coopera, który brał udział w bitwie pod Savannah pod komendą Kazimierza Pułaskiego. John Cooper wyniósł z pola bitwy ciężko rannego polskiego dowódcę. Był również obecny przy jego śmierci<sup>4</sup>.

Pamięć o Johnie walczącym pod komendą generała z dalekiej Polski była przekazywana w domu Cooperów z pokolenia na pokolenie. Dzięki tym tradycjom, Merian Cooper wstąpił w 1918 roku do Amerykańskiego Korpusu Ekspedycyjnego wysłanego na wojnę do Europy. W trakcie I wojny światowej, jesienią 1918 pilotując samolot rozpoznawczy został zestrzelony nad Niemcami, lądował przymusowo, doznał poparzeń i dostał się do niewoli. Po

<sup>2</sup> T. Kopański, *Polskie Bristole na wojnie*, „Militaria”, 1996, nr 2, s. 12.

<sup>3</sup> T. Kopański, *Samoloty zdobyczne w wojnie 1919-1920 część I*, „Militaria”, 1992, nr 3, s. 16.

<sup>4</sup> K. A. Tarkowski, *Lotnictwo Polskie w wojnie z Rosją Sowiecką 1919-1920*, wyd. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1991, s. 52.

zawieszeniu broni 11 listopada 1918, powrócił do Francji, po czym przyjechał do Polski w lutym 1919 w ramach misji ARA<sup>5</sup>. Cooper przydzielony został do misji żywnościowej we Lwowie i włączył się aktywnie do akcji humanitarnej. Poznał tu gen. Tadeusza Rozwadowskiego<sup>6</sup>, z którym rozmawiał o użyciu lotnictwa polskiego na kresach i konieczności wykorzystania doświadczonych lotników amerykańskich. Tak właśnie zrodził się pomysł stworzenia amerykańskiej eskadry lotniczej w służbie odradzającej się Rzeczypospolitej.

29 kwietnia 1919 r. Cooper napisał prywatny list do Naczelnika Państwa Józefa Piłsudskiego, w którym przedstawił swoje plany i motywy działania. Na początku maja 1919 roku wraz z generałem Rozwadowskim Cooper udał się do Piłsudskiego, który z początku niechętny inicjatywie „*najemników nie potrzebujemy*”, w końcu przychylnie odniósł się do propozycji stworzenia eskadry lotników amerykańskich w służbie polskiej. Z inicjatywą Cooper'a został zapoznany również szef rządu polskiego Ignacy Jan Paderewski, który spotkał się w Paryżu z Cooperem i jego przyjacielem Cedric'em Fauntleroy'em<sup>7</sup>. Paderewski doskonale zdawał sobie sprawę z cennego pomysłu Cooper'a. Polska zyskiwała dzięki niemu rozgłos w społeczeństwach zachodnich, a jednocześnie legitymizowała słuszność walki o swoje granice wschodnie jako niewątpliwą obronę przed bolszewi-

---

<sup>5</sup> ARA – American Relief Administration. Misja, która pod kierunkiem Herberta Hoovera niosła pomoc humanitarną zniszczonej Europie. ARA, której nazwa w starszych źródłach polskich tłumaczona była także jako Amerykański Wydział Ratunkowy, miała na celu dostarczanie pomocy humanitarnej, głównie żywnościowej dla krajów europejskich po zakończeniu I wojny światowej. Głównymi odbiorcami środków tej organizacji byli repatrianci, emeryci, studenci i dzieci, a w czasie wojny polsko-bolszewickiej także żołnierze, za co Hoover był krytykowany przez część amerykańskiego społeczeństwa nastawionego izolacjonistycznie, bądź żywiącego sympatię do Rosji Sowieckiej, Tamże, s. 52-53.

<sup>6</sup> Tadeusz Jordan-Rozwadowski, urodzony 19 maja 1866 w Babinie. Zmarł 18 października 1928 roku w Warszawie. Feldmarschalleutnant Cesarskiej i Królewskiej Armii, generał broni Wojsk Polskiego, [http://pl.wikipedia.org/wiki/Tadeusz\\_Rozwadowski](http://pl.wikipedia.org/wiki/Tadeusz_Rozwadowski), (25.09.2011).

<sup>7</sup> Major pilot Cedric Errol Faunt-Le-Roy, urodzony 2 grudnia 1891 roku w Natchez. W lutym 1906 roku przybył do Francji, gdzie przeszedł przeszkolenie lotnicze w centrum treningowym w Issoudon. Wykonał 300 lotów bojowych. W 1918 roku ukończył szkołę oficerów technicznych w Adwer, po czym rozpoczął pracę jako oficer techniczny. W 1919 roku przez trzy miesiące był ekspertem w Misji generała Romera w Paryżu, a od 2 sierpnia 1919 roku rozpoczął służbę w polskim lotnictwie przechodząc kolejne szczeble od dowódcy 7 eskadry, dowódcy III Grupy Lotniczej (3 Dywizjon Lotniczy), będąc jednocześnie Szefem Lotnictwa w 6 Armii. Pełniąc służbę w polskim lotnictwie wykonał 80 lotów bojowych. Po powrocie do Stanów Zjednoczonych pracował w lotnictwie komunikacyjnym. Zmarł w 1963 roku, Z. Kozak, *Udział lotników amerykańskich w wojnie polsko-sowieckiej*, [http://www.caw.wp.mil.pl/biuletyn/b18/b18\\_7.pdf](http://www.caw.wp.mil.pl/biuletyn/b18/b18_7.pdf), (25.09.2011).

zmem, dla którego Polska była tylko przeszkodą do zalewu całej Europy, a przynajmniej do bezpośredniego przeniesienia komunizmu do Niemiec i utworzenia Niemieckiej Republiki Rad w składzie Rosji Sowieckiej<sup>8</sup>.

Wszystko to spowodowało, że 26 sierpnia 1919 roku, w paryskim hotelu Ritz, przy uroczystej oprawie, ośmiu lotników podpisało kontrakty dotyczące służby w Wojsku Polskim. Major Cedric Fauntleroy, kpt. Merian Cooper, por. George Crawford<sup>9</sup>, por. Edward Corsi<sup>10</sup>, por. Carl Clark,<sup>11</sup> por. Kenneth Shrewsbury<sup>12</sup>, ppor. Edwin Noble<sup>13</sup> i kpt. obserwator Arthur Kelly<sup>14</sup> byli pierwszymi, którzy zdecydowali się wyruszyć do walki.

Polacy przydzielili ich do tworzącej się eskadry im. Kościuszki, a dowództwo nad nią, jako najstarszemu stopniem, powierzono doświadczonemu mjr Fauntleroy'owi. Amerykanie dotarli do Polski na początku paź-

---

<sup>8</sup> K. A. Tarkowski, dz. cyt., s. 52.

<sup>9</sup> Porucznik George Marter Crawford, urodzony w 1896 roku w Bristolu. Powołany do służb powietrznych w 1917 roku, później wysłany na naukę latania do Minneola Field. Podobnie jak Cooper i Faunt-Le-Roy został wyznaczony do centrum treningowego w Issoudo przed przeniesieniem do bojowego dywizjonu. W latach 1917-1918 był pilotem 1 Eskadry Lotniczej, następnie pilotem 20 Eskadry Bombowej. We wrześniu 1918 roku jego samolot został zestrzelony na terenie Niemiec i został on aresztowany. Po powrocie z niewoli od 1 grudnia 1918 roku do końca sierpnia 1919 pracował w Wojskowej Misji Amerykańskiej w państwach bałtyckich. Od września 1919 roku służył w polskim lotnictwie w 7 eskadrze jako pilot, a od sierpnia jako jej dowódca. W 1921 roku został awansowany do stopnia majora, Z. Kozak, dz. cyt., (25.09.2011).

<sup>10</sup> Kapitan pilot Edmund C. Corsi, urodzony 10 listopada 1897 roku. Po skierowaniu go do lotnictwa ukończył szkołę Bleriot'a w Avond. W polskim lotnictwie służył od 1 września 1919 roku do września 1920. Zmarł w 1971 roku, Tamże, (25.09.2011).

<sup>11</sup> Porucznik pilot Carl H. Clark, urodzony 19 sierpnia 1896 roku. Od sierpnia 1917 roku członek Armii Brytyjskiej, w ramach której ukończył kurs pilotażu. Od kwietnia 1918 roku był pilotem RAF. W polskim lotnictwie służył do 1 września 1919 roku. Zwolniony ze służby na własną prośbę 17 września 1920 roku w randze kapitana, Tamże, (25.09.2011).

<sup>12</sup> Porucznik pilot Kenneth O. Shrewsbury, z wykształcenia prawnik. Jako oficer lotnictwa przeprowadzał samoloty z Anglii do Francji. W polskim lotnictwie służył od 1 września 1919 roku do lipca 1920 roku, Tamże, (25.09.2011).

<sup>13</sup> Podporucznik pilot Edwin Lawrence Noble, urodzony w Bostonie. Od 1917 roku był w służbach Powietrznych USA. W polskim lotnictwie służył do 1 września 1919 roku do maja 1920 roku, kiedy to został ranny i odesłany do szpitala w Paryżu. Awansowany do stopnia kapitana rozkazem Ministra Spraw Wojskowych (nr 1232 z dnia 23 września 1920 roku), Tamże, (25.09.2011).

<sup>14</sup> Kapitan obserwator Artur H. Kelly urodzony w 1890 roku w Richmond. Z zawodu inżynier górnictwa. Walczył w 96 Dywizjonie Bombowym we Francji. W 7 eskadrze przebywał od początku jej istnienia, w pierwszej grupie lotników amerykańskich. W 1920 roku lecąc do Eskadry Niszczycielskiej jako obserwator poległ we wsi Zwierowce, gdzie został pochowany, Tamże, (25.09.2011).

dziennika, a czternastego tegoż miesiąca, chcąc nadać zaangażowaniu janke-sów jak największy wymiar propagandowy, spotkali się w Belwederze z Józefem Piłsudskim.

– *Chcemy się bić za Polskę, aby spłacić dług zaciągnięty kiedyś wobec niej przez Stany Zjednoczone* – oświadczył mjr Cedric Fauntleroy, najstarszy stopniem amerykański ochotnik.

– *Dobrze pokażcie, co umiecie* – miał odpowiedzieć mu Piłsudski.

Kilka dni później lotnicy udali się do Lwowa, wstępując do 7 Eskadry Myśliwskiej im. Tadeusza Kościuszki. Amerykańscy piloci podpisali kontrakty sześciomiesięczne z możliwością przedłużenia na kolejne trzy miesiące. Lotnicy przywdziali polskie mundury. W książeczkach wojskowych mieli wpisaną adnotację, że nie posługują się językiem polskim po to, by nie zostali uznani przypadkiem za szpiegów. Obok Amerykanów służyło w tej eskadrze wówczas tylko pięciu polskich pilotów.

Zimą 1919/1920 do jednostki przybyli trzej dalsi ochotnicy – por. Harmon Rorison<sup>15</sup>, por. Edmund Pike Grawes<sup>16</sup> i por. Elliott Chess<sup>17</sup>. Ten ostatni, zaprojektował godło dla „Kościuszek Squadron”<sup>18</sup>. Godło było malowane na burtach samolotów – białe koło z czerwonymi pasami i niebieskimi gwiazdami jako nawiązanie do flagi USA oraz naniesiona na nie czerwona

---

<sup>15</sup> Porucznik pilot Harmon Chadbourn Rorison, absolwent Amerykańskiej szkoły Lotniczej w Minneola. W 1918 roku ukończył również kurs w centrum Instruktorów Lotniczych we Francji. Służbę w polskim lotnictwie rozpoczął 29 listopada 1919 roku, przybył do 7 eskadry na miejsce porucznika Grawesa. 10 sierpnia 1920 roku został awansowany do stopnia kapitana i zwolniony na własną prośbę z Wojska Polskiego, Tamże, (25.09.2011).

<sup>16</sup> Porucznik pilot Edmund Pike Grawes, urodzony w 1891 roku w Newburyport. W 1913 roku ukończył naukę na Harvardzie, po czym wstąpił do Brytyjskiego Królewskiego Korpusu Lotniczego, a po otrzymaniu uprawnień pilota w Kanadzie, dołączył do grupy treningowej Szkoły Artylerii Powietrznej w Forcie Worth w stanie Teksas. Później był instruktorem akrobacji w szkole w Toronto, następnie został wysłany do Anglii, gdzie jednak nie angażowano go w działania bojowe, dlatego między innym zdecydował się na wyjazd do Polski. Do 7 Eskadry przybył październiku 1919 roku. Zginął 22 listopada 1919 roku w trakcie wykonywania akrobacji na samolocie Oeffag D-3, Tamże, (25.09.2011).

<sup>17</sup> Porucznik pilot Elliot William Chess urodzony 25 grudnia 1899 roku w San Siw w Meksyku. Od 1917 roku uczęszczał na zajęcia w Szkole Lotniczej w Toronto. W polskim lotnictwie służył od 1 września 1919 roku do zakończenia działań bojowych 7 Eskadry, Tamże, (25.09.2011).

<sup>18</sup> T. Goworek, *Pierwsze samoloty myśliwskie lotnictwa polskiego*, wyd. Wydawnictwo Czasopism i Książek Technicznych Sigma Not, Warszawa 1991, s. 33.

rogatywka z piórem (czapka krakowska) i dwoma kosami na sztorc, czyli symbolami insurekcji kościuszkowskiej<sup>19</sup>.



Rys. 1. Godło „Kościuszkowski Squadron”

Źródło: [http://www.google.pl/imgres?q=god %C5%82o+ko%C5%9Bciuszkowski+squadron&um=1&hl=pl&client=firefox-a&rls=org.mozilla:pl:official&biw=1024&bih=430&tbn=isch&tbnid=DNji32f-b7nnQM:&imgrefurl=http://www.mars.slupsk.pl/fort/mig/mig-29\\_pl.htm & Docie=K6SdIXmYVAuaFM & w=300&h=177&ei=LaOATqHWF4bHswbG1dIS&zoom=1&iact=rc&dur=251&page=3&tbnh=94&tbnw=108&start=26&ndsp=15&ved=1t:429,r:2,s:26&tx=27&ty=44](http://www.google.pl/imgres?q=god+%C5%82o+ko%C5%9Bciuszkowski+squadron&um=1&hl=pl&client=firefox-a&rls=org.mozilla:pl:official&biw=1024&bih=430&tbn=isch&tbnid=DNji32f-b7nnQM:&imgrefurl=http://www.mars.slupsk.pl/fort/mig/mig-29_pl.htm&Docie=K6SdIXmYVAuaFM&w=300&h=177&ei=LaOATqHWF4bHswbG1dIS&zoom=1&iact=rc&dur=251&page=3&tbnh=94&tbnw=108&start=26&ndsp=15&ved=1t:429,r:2,s:26&tx=27&ty=44), (25.09.2011).

---

<sup>19</sup> Godło – istniało do września 1939 roku na samolotach 111 eskadry myśliwskiej walczącej w obronie Warszawy, później było umieszczane na samolotach słynnego dywizjonu 303 imienia Tadeusza Kościuszki. W 1941 r. z wizytą w Dywizjonie przebywał Merian Cooper, przeżywając wzruszenie na widok godła swojej dawnej jednostki. Przetrwało ono do obecnych czasów. Tradycje wszystkich tych jednostek kultywuje 1 eskadra lotnicza z Mińska Mazowieckiego, malując pod kabinami swoich MiG-29 godło por. Elliot’a Chess’a, zob. rys. 2, A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce 1918-1924*, wyd. Bellona, Warszawa 1997, s. 98.



Rys. 2. Samolot MiG-29UB nr 15 z 23 Bazy Lotnictwa Taktycznego, powstałej 01.01.2001 r., na którym widnieje godło Elliot'a Chess'a

*Źródło: Zdjęcie w posiadaniu autora.*

7 Eskadra Myśliwska została utworzona na podkrakowskim lotnisku Rakowice jeszcze przed oficjalną datą odzyskania przez Polskę niepodległości, w dniu 7 listopada 1918 r., wykorzystując samoloty pozostawione przez Austriaków, a następnie została ona przebazowana z odsieczą do Lwowa i 25 listopada 1918 weszła w skład Lwowskiej Grupy Lotniczej kpt. Stefana Bastyra, stacjonując na lotnisku Lewandówka pod Lwowem<sup>20</sup>.

Eskadra latała głównie na samolotach myśliwskich różnych typów głównie jednak na Albatrosach D.III produkcji austriackich zakładów Oeffag, a po ich zużyciu na włoskich Ansaldo A-1 Balila, wspierając wojska polskie w walkach z siłami ukraińskimi otaczającymi Lwów podczas wojny polsko-ukraińskiej. W zamyśle generała Tadeusza Rozwadowskiego eskadra miała być częścią szerszej formacji nazwanej w jego planach Legionem Amerykańskim.

Od 17 października 1919 roku służyło w 7 Eskadrze 8 pilotów amerykańskich, potem sukcesywnie przybywali kolejni ochotnicy. W sumie znajdowało się w niej 21 Amerykanów, w tym 20 pilotów i jeden obserwator oraz kilku pilotów polskich: ppor. Ludwik Idzikowski, por. Ludomił Rayski, por. Władysław Konopka, por. Jerzy Weber, ppor. Aleksander Seńkowski.

---

<sup>20</sup> M. Garszka, *Polski as Kajzera*, „Militaria”, 1999, nr 1, s. 47.



Na początku istnienia Eskadra miała do dyspozycji 12 samolotów, przede wszystkim myśliwców Albatros D.III (Oeffag D. III) oraz 3 samochody<sup>21</sup>. Całą obsługę naziemną stanowili Polacy (31 mechaników). W dniu 22 listopada 1919 roku eskadra doznała pierwszej straty – Edmund Graves zginął w wypadku na pokazie lotniczym. Od listopada 1919 dowództwo eskadry objął Cedric Fauntleroy, a Merian Cooper został jego zastępcą. Początkowo Amerykanie zajmowali się szkoleniem polskich pilotów, jednak nie byli zadowoleni z tej roli. Dowódca 7 Eskadry wysłał dwa listy do Józefa Piłsudskiego z prośbą o przeniesienie na front, co spowodowało przeniesienie jednostki w kwietniu 1920 roku na lotnisko w Połonnem, gdzie piloci eskadry wykonywali loty łącznikowe między Lwowem a Tarnopolem<sup>22</sup>.

W czasie wyprawy na Kijów rozpoczętej 25 kwietnia 1920 roku piloci wykonywali loty rozpoznawcze i szturmowe. W jednym z raportów wywiadowczych 25 maja kapitan George M. Crawford dostarczył generałowi Edwardowi Rydzowi-Śmigłemu, dowódcy 3. Armii, bardzo cenną wiadomość o zbliżaniu się od wschodu, w rejon Humania, I Armii Konnej Siemiona Budionnego, z którą eskadra walczyła do zakończenia działań wojennych. Dzięki temu armia polska zyskała trzy dni na przygotowanie obrony. Bolszewicy przerwali front, ale nie zdołali rozbić ani okrążyć polskich wojsk. Dzięki meldunkowi amerykańskich lotników Polacy nie zostali zaskoczeni i mogli wycofać się na zachód.

Amerykanie byli prekursorami niesamowicie skutecznej taktyki zwalczania bolszewickiej kawalerii, która polegała na ciągłym atakowaniu i ostrzeliwaniu wzdłuż maszerującej kolumny wroga z bardzo małej wysokości. Dzięki temu odnosili wielkie efekty nie tylko zadając ogromne straty w ugrupowaniu wroga. Tego typu atak, zawsze wywoływał panikę wśród ludzi i koni, co skutecznie dezorganizowało pochód. Piloci eskadry atakowali nawet flotę wroga. Kapitan Crawford ostrzelał statki bolszewickie na Dniestrze, doprowadzając do wybuchu przewożonej amunicji i zatopienia kilku jednostek. Wielkiego wyczynu dokonał dowódca eskadry major Fauntleroy

---

<sup>21</sup> A. Morgała, dz. cyt., s. 25. Po rozpadzie Austro-Węgier i powstaniu państwa polskiego pewną ilość sprzętu zdobyto na terenie byłej Galicji. W pierwszych dniach oficerowie wysyłani byli do Wiednia, gdzie samodzielnie dokonywali zakupów, wykorzystując stare znajomości i powiązania służbowe za czasów I wojny światowej. Wraz z powołaniem polskiego przedstawicielstwa dyplomatycznego w Wiedniu, rozpoczęto starania o nawiązanie kontaktów z fabrykami austriackimi Oeffag, Phonix, WKF, ponieważ posiadały na składzie gotowe samoloty (...). Pierwsza dostawa miała miejsce w lipcu 1919 roku, wówczas przekazano nam 17 samolotów (głównie Albatrosy D. III), 12 przekazano w połowie sierpnia 1919 roku 7 eskadrze, T. Goworek, dz. cyt., s. 27-29.

<sup>22</sup> K. A. Tarkowski, dz. cyt., s. 25.

podczas jednego z lotów zwiadowczych. Zauważył on koncentrację bolszewików oczekujących w zasadzce na polski pociąg, którym przewożono około 2 tysięcy żołnierzy. Major, wykonując akrobację nad pociągiem, zatrzymał go, wylądował przy torach i ostrzegł o niebezpieczeństwie<sup>23</sup>.

Z uwagi na straty w sprzęcie, eskadra w dniu 23 czerwca 1920 r. została wycofana do Lwowa, a jej dowódcą został Cooper, albowiem Cedric Fauntleroy po awansie na stopień podpułkownika objął dowodzenie całego II Dywizjonu Lotniczego 2 Armii, w skład którego wchodziła 7 Eskadra.

Polskie dowództwo wysoko oceniło kunszt wojenny lotników zza oceanu. W jednym z raportów dla gen. Antoniego Listowskiego można przeczytać: *Amerykańscy lotnicy pomimo wycieńczenia walczą jak opętani. Służbę wywiadowczą pełnią świetnie. Ostatnio podczas ataku na nieprzyjaciela ich dowódca zaatakował nieprzyjaciela od tyłu i ogniem z kulomiotów prażył we łby bolszewików.*

W czasie lotu w okolicach Równego został zestrzelony samolot kapitana Coopera typu Ansaldo A-1 Balilla, któremu udało się wylądować na terenie zajęтым przez bolszewików<sup>24</sup>. Podczas lądowania Balilla nie została uszkodzona i zapewne, gdyby kapitan wylądował gdzie indziej, miałby szansę na naprawę silnika i ponowny start. W krótkim czasie kawalerzyści sowieccy otoczyli samolot i wyciągnęli z kabiny jego pilota. Zdarli z niego ubranie i buty, tak, że pozostał w samej bieliźnie. Przez kilka następnych chwil jego życie wisiało na włosku, tym bardziej, że Budionny wyznaczył za głowę Coopera nagrodę pół miliona rubli. Szczęśliwym zbiegiem okoliczności podczas feralnego lotu miał na sobie wełniany sweter, który otrzymał w przedstawicielstwie Amerykańskiego Czerwonego Krzyża w Kijowie. Na swetrze tym była przszyta naszywka ze stopniem i nazwiskiem poprzedniego właściciela – kaprała Franka Moshera. Wiedząc o tym, Cooper zaczął rozmawiać z kozakami łamaną niemieczyną i przedstawił się jako robotnik siłą zmuszony do służby wojskowej. Ponadto ślady po oparzeniach rąk, jakie wyniósł z walk na froncie francusko-niemieckim, świadczyły w oczach bolszewików o robotniczym pochodzeniu Coopera, który miał pracować w fabryce silników. Drogę do sztabu liczącą około 18 kilometrów Cooper odbył biegnąc pomiędzy końmi swoich prześladowców. Przesłuchiwał go Izaak Babel, który próbował namówić jeńca do współpracy przy szkoleniu bolszewickich pilotów. Cooper odmówił, a następnie przewinął się przez kilka łagrów i więzień, by jesienią 1920 roku znaleźć się ostatecznie w Łagrze Aleksandrowskim pod Moskwą. Wtedy to Amerykański Departament Stanu

---

<sup>23</sup> T. Kopański, *Ostatni lot bojowy kapitana Coopera*, „Militaria”, 1997, nr 3, s. 6.

<sup>24</sup> A. Morgała, dz. cyt., s. 57.

otrzymał pierwszą wiadomość, że uważany dotąd jako zaginiony Cooper żyje. Jako obywatel amerykański nie podlegał wymianie jeńców pomiędzy Polską i Rosją Sowiecką. W więzieniu poznał dwóch polskich żołnierzy, ppor. Stanisława Sokołowskiego i kpr. Stanisława Zaleskiego, z którymi uciekł i szczęśliwie przedarł się przez Rygę do Polski<sup>25</sup>.

W sierpniu 1920 roku, gdy kozacka I Armia Siemiona Budionnego podeszła pod Lwów, amerykańscy lotnicy nękali ich nalotami, ponosząc przy tym straty. Ówczesne samoloty nie posiadały żadnego opancerzenia, ich konstrukcja opierała się na drewnie i płótnie, a silniki były słabej mocy. Wykonywanie na nich lotów szturmowych z małej wysokości samo w sobie było bohaterstwem, bowiem nie były odporne nawet na broń ręczną, w którą wyposażony był każdy sowiecki żołnierz. Po sierpniowych starciach zdolne do użycia w walce pozostały jedynie 3 samoloty. Ostatni swój lot samoloty 7 Eskadry wykonały 23 września 1920 roku.

W czasie wojny polsko-bolszewickiej w „Kościszko Squadron” służyło 21 Amerykanów. Zginęło 3 lotników zza oceanu, por. Edmund Pike Graves, kpt. Arthur H. Kelly, por. George MacCallum. Wszyscy zostali pochowani na cmentarzu Obrońców Lwowa<sup>26</sup>.

Marszałek Józef Piłsudski odznaczył 9 pilotów Srebrnym Krzyżem *Virtuti Militari*, a 4 otrzymało Krzyże *Walecznych* i oficjalnie im pogratiłował: *Rumieniec wyszedł nam na twarz, bo czuliśmy, że nie zawiedliśmy, że przysłużyliśmy się może, choć troszkę Polsce* – wspominał skromnie Merian Cooper. Dokonali oni tak wiele przez rozpoznanie i loty szturmowe, że później amerykański War Department opracował szczegółowy raport o działalności bojowej 7 Eskadry, przede wszystkim o ostrzeliwaniu od tyłu kolumny kawalerii z powietrza, sugerując zastosowanie tej taktyki w ewentualnej kampanii w Meksyku<sup>27</sup>.

II Rzeczypospolita pamiętała o amerykańskich bohaterach. W 1925 roku na cmentarzu Obrońców Lwowa odsłonięto pomnik wzniesiony staraniem Związku Narodowego Polskiego z Chicago. W okresie międzywojennym, pomnik ten wyglądał nieco inaczej, ponieważ w latach siedemdziesiątych sam pomnik jak i większa część cmentarza, zostały zniszczone przez Armię Czerwoną (rys. 3). Obecnie monument przedstawia postać młodego mężczyzny w kombinezonie lotniczym ze skrzydłami na ramionach (rys. 4).

<sup>25</sup> T. Kopański, *Ostatni lot...*, s. 8.

<sup>26</sup> L. Olson, S. Cloud, *Sprawa honoru. Dywizjon 303 Kościuszkowski*, wyd. AMF, Warszawa 2005, s. 106.

<sup>27</sup> K. A. Tarkowski, dz. cyt., s. 72.



Rys. 3. Pomnik lotników amerykańskich w okresie międzywojennym, odsłonięty uroczystie 30 maja 1925 r.

Źródło: [http://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=Plik:Pomnik\\_%C5%BBo%C5%82nierzy\\_Ameryka%C5%84skich\\_na\\_Cmentarzu\\_Orlat%4%85t\\_-\\_mi%C4%99dzywojnie.jpg&filetimestamp=20100412120948](http://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=Plik:Pomnik_%C5%BBo%C5%82nierzy_Ameryka%C5%84skich_na_Cmentarzu_Orlat%4%85t_-_mi%C4%99dzywojnie.jpg&filetimestamp=20100412120948), (25.09.2011).



Rys. 4. Lwów, Cmentarz Orłat. Pomnik Lotników Amerykańskich, stan obecny

Źródło: [http://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=Plik:Lwow\\_Cmertarz\\_Orlat\\_pomnik\\_amerykanskich\\_lotnikow.jpg&filetimestamp=20090221105951](http://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=Plik:Lwow_Cmertarz_Orlat_pomnik_amerykanskich_lotnikow.jpg&filetimestamp=20090221105951), (25.09.2011).

Oceniając po latach akcję Meriana Coopera, ciężko jest jednoznacznie stwierdzić czy była to tylko i wyłącznie bezinteresowna pomoc niesiona Polakom czy też celowe działanie wymierzone nie tylko w nasz kraj, ale i w kontynent europejski.

Z jednej strony można mówić o spontaniczności i bezinteresowności działań lotników amerykańskich, ponieważ ze strony USA otrzymaliśmy wówczas tylko lub aż pomoc w postaci wykwalifikowanej kadry. Sprzęt, jakim dysponowała 7 eskadra pochodził z byłej Galicji, Włoszech i Francji. Co więcej, w tym czasie sami Amerykanie dysponowali głównie sprzętem francuskim, a nam sami odmówili pomocy w takiej formie<sup>28</sup>.

Jednakże z drugiej strony, podejrzewając Meriana Coopera o kontakty z czołowym działaczem ARA i biorąc pod uwagę jego nastawienie antykomunistyczne, można w tej akcji doszukiwać się również i celowości. W tym wypadku można pokusić się o stwierdzenie, że lotnicy amerykańscy pomagając Polakom, działali również we własnym interesie. Inicjatywa ta w ówczesnych czasach była zatem formą pomocy w walce z nawałą bolszewicką, która stawała się zagrożeniem nie tyle, dla samej Europy, ale dla całego świata, co w przypadku Amerykanów i świata zachodniego, miało ogromne znaczenie.

Na koniec warto dodać, że bez względu na faktyczne pobudki udziału lotników amerykańskich w wojnie polsko-bolszewickiej, niezmienny pozostaje akt niesienia pomocy naszym rodakom oraz cena, jaką co niektórzy z nich musieli za to zapłacić. Amerykańscy lotnicy w Wojsku Polskim byli oficerami kontraktowymi, co wiązało się z o wiele mniejszym wynagrodzeniem finansowym, jakie było im oferowane w porównaniu do wynagrodzenia w armii amerykańskiej. Codziennie ocierali się o śmierć, borykali się ze sprzętem, walczyli w trudnych warunkach czego jedynym i niezmiennym celem było, walka dla odrodzonej Polski.

---

<sup>28</sup> Zob. T. Goworek, dz. cyt., s. 26-29 oraz tamże, s. 46-48.

## BIBLIOGRAFIA

### Opracowania:

- [1] Garsztka M., *Polski as Kajzera*, Militaria, 1999, nr 4.
- [2] Goworek T., *Pierwsze samoloty myśliwskie lotnictwa polskiego*, wyd. Wydawnictwo Czasopism i Książek Technicznych Sigma Not, Warszawa 1991.
- [3] Kopański T., *Ostatni lot bojowy kapitana Coopera*, Militaria, 1997, nr 3.
- [4] Kopański T., *Polskie Bristole na wojnie*, Militaria, 1996, nr 2.
- [5] Kopański T., *Samoloty zdobyczne w wojnie 1919-1920 część I*, Militaria, 1992, nr 3.
- [6] Morgała A., *Samoloty wojskowe w Polsce 1918-1924*, wyd. Bellona, Warszawa 1997.
- [7] Olson L., Cloud S., *Sprawa honoru. Dywizjon 303 Kościuszkowski*, wyd. AMF, Warszawa 2005.
- [8] Sankowski W., *Hallerowskie Breguety XIVB2*, Lotnictwo z szachownicą, 2003, nr 4.
- [9] Tarkowski A. K., *Lotnictwo Polskie w wojnie z Rosją Sowiecką 1919-1920*, wyd. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1991.

### Źródła internetowe:

- [10] Biografia Tadeusza Rozwadowskiego, [http://pl.wikipedia.org/wiki/Tadeusz\\_Rozwadowski](http://pl.wikipedia.org/wiki/Tadeusz_Rozwadowski), (25.09.2011).
- [11] Godło Kościuszko Squadron, <http://www.google.pl/imgres?q=god%C5%82o+k%C5%9Bciuszek+squadron&um=1&hl=pl&client=firefox-a&rls=org.mozilla:pl:official&biw=1024&bih=430&tbm=isch&tbnid=DNji32f-b7nnQM:&imgrefurl=http://www.mars.slupsk.pl/fort/mig/mig-29-pl.htm&docid=K6SdIXmYVAuaFM&w=300&h=177&ei=LaOATqHWF4bHswbG1dIS&zom=1&iact=rc&dur=251&page=3&Tbnh=94&tbnw=108&start=26&ndsp=15&ved=1t:429,r:2,s:26&tx=27&ty=44>, (25.09.2011).

- [12] Kozak Z., *Udział lotników amerykańskich w wojnie polsko-sowieckiej*, [http://www.caw.wp.mil.pl/biuletyn/b18/b18\\_7.pdf](http://www.caw.wp.mil.pl/biuletyn/b18/b18_7.pdf), (25.09.2011).
- [13] Pomnik lotników amerykańskich w okresie międzywojennym, [http://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=Plik:Pomnik\\_%C5%BB%C5%82nierzy\\_Ameryka%C5%84skich\\_na\\_Cmentarzu\\_Orl%C4%85t\\_mi%C4%99dzywojnie.jpg&filetimestamp=20100412120948](http://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=Plik:Pomnik_%C5%BB%C5%82nierzy_Ameryka%C5%84skich_na_Cmentarzu_Orl%C4%85t_mi%C4%99dzywojnie.jpg&filetimestamp=20100412120948), (25.09.2011).
- [14] Pomnik lotników amerykańskich, stan obecny, [http://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=Plik:Lwow\\_Cmentarz\\_Orlat\\_pomnik\\_amerykan%C5%84skich\\_lotnikow.jpg&filetimestamp=20090221105951](http://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=Plik:Lwow_Cmentarz_Orlat_pomnik_amerykan%C5%84skich_lotnikow.jpg&filetimestamp=20090221105951), (25.09.2011).

## **UNKNOWN FATE OF AMERICAN PILOTS IN THE POLISH-BOLSHEVIK WAR**

### **ABSTRACT**

This article deal with the war 1919-1920 between Soviet Russia and Poland, when the Soviet side endeavoured to gain European countries and created them to Soviet republics. The authors show the subject, which is quite interesting , not well known as well and it is concerned the American pilots, who participated in that war. This study includes many information about Polish Air Force, the biographies of the American pilots and presents the chosen events of that war.

Recenzent prof. dr hab. Antoni Komorowski