

Lotnictwo morskie Wielkiej Wojny

Michał Mackiewicz

Fot. ze zbiorów autora



► Łódź latająca Schreck

Typ H, wyprodukowana w koncernie Franco-British Aviation; kilka takich maszyn znajdowało się na wyposażeniu belgijskiej Escadrille des Hydravions, która operowała z francuskiej bazy w Calais; napęd stanowiły silniki Hispano-Suiza o mocy 150 KM lub Lorraine Dietrich o mocy 160 KM, uzbrojenie składało się z karabinu maszynowego i dwóch podwieszanych bomb (35 lub 50 kg); do głównych zadań tych maszyn należało m.in. tropienie i zwalczanie niemieckich U-Bootów; jeden z takich ataków zakończył się sukcesem – 11 sierpnia 1918 roku trzy schrecki posłały na dno okręt z kajzerowskiej I Floty Flandryjskiej

Niedawny incydent z udziałem rosyjskiego samolotu przelatującego tuż obok ćwiczącego na Bałtyku okrętu NATO uświadomił nam, jak potężną bronią w walce z jednostkami pływającymi jest lotnictwo. Do najbardziej spektakularnych bitew powietrzno-morskich dochodziło podczas II wojny światowej, a kampanię na Pacyfiku rozstrzygnęły samoloty startujące z lotniskowców. Jednak początki taktycznego użycia samolotów przeciwko okrętom sięgają Wielkiej Wojny.

W pierwszym dziesięcioleciu XX wieku nastąpił gwałtowny rozwój awiacji, a zalety nowego wynalazku błyskawicznie dostrzegli wojskowi. Pionierem była Francja, gdzie na szkolenia pilotażu wysłano oficerów wojsk lądowych i marynarki wojennej jeszcze przed 1910 rokiem, wkrótce zaś powołano wojskową instytucję odpowiedzialną za sprawy lotnictwa (Stalą Inspekcją Aeronautyki Wojskowej) i rozpoczęto formowanie podległych jej oddziałów. Bardzo szybko śladem Francuzów po-

dążyły inne europejskie mocarstwa oraz Stany Zjednoczone. Z możliwości taktycznych i operacyjnych, jakie dawał samolot, doskonale zdawano sobie sprawę w gremiach flot wojennych wszystkich państw, toteż równoległe z rozwojem lotnictwa lądowego postępowało tworzenie eskadr morskich.

Pierwszy atak

Początkowo zasadniczym zadaniem pilotów było rozpoznanie, patrolowanie i zapewnienie łączności, jednak już na początku I wojny światowej wodnosamoloty

i łodzie latające rozpoczęły wykonywanie także innych zadań bojowych, do których należały: korygowanie ognia artylerii okrętowej, tropienie wrogich okrętów podwodnych, ataki bombowe na okręty, statki i bazy morskie, a także osłona powietrzna własnych portów wojennych. W sierpniu 1914 roku we flotach wojennych państw centralnych i ententy znajdowało się ponad dwieście maszyn, co – biorąc pod uwagę ogólną liczbę około dziewięćuset samolotów wszystkich typów – stanowiło znaczny zasób. Najwięcej aparatów w służbie floty miała Wielka ►

Fot. ze zbiorów autora



► Niemiecki wodnosamolot przed hangarem; samoloty tego typu działały m.in. w ramach Marinekorps Flandern, stacjonującego w bazach w Ostendzie i Zeebrugge, dając się mocno we znaki aliantom operującym na wybrzeżu Morza Północnego

Brytania – 71, tuż za nią plasowała się Rosja z 58 samolotami, dalej Niemcy (30), Francja (25) i Włochy (19). Ten potencjał uzupełniały sterowce.

Do pierwszej w historii kombinowanej operacji powietrzno-morskiej doszło we wrześniu 1914 roku w trakcie oblężenia niemieckiej kolonii w chińskim Tsingtao. Japoński farman, wyprodukowany na francuskiej licencji, bazujący na transportowcu wodnosamolotów – okręcie „Wakamija” – zaatakował bombami austriacki krążownik „Kaiserin Elizabeth” i niemiecką kanonierkę; bez rezultatu.

Bombami w „Foucaulta”

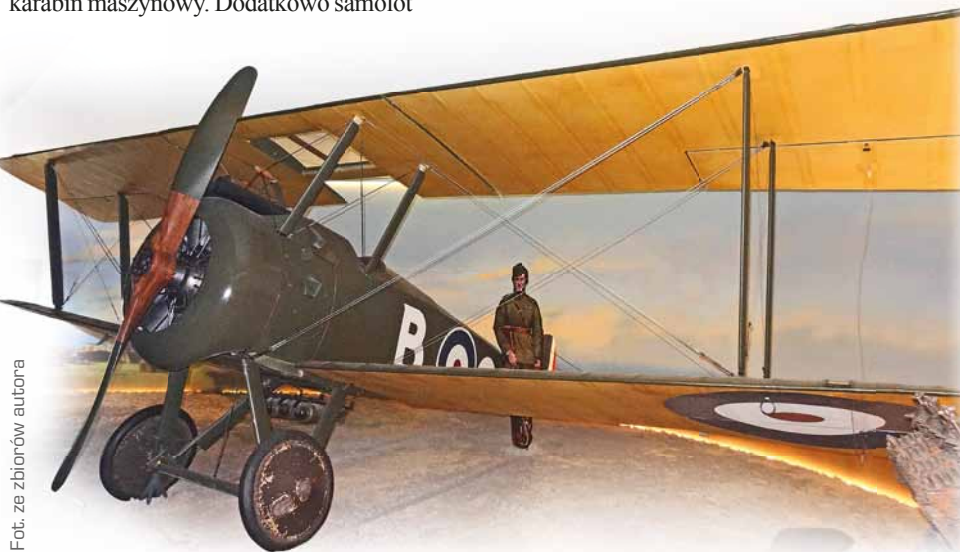
Lotnictwo morskie Austro-Węgier prezentowało się na początku wojny raczej mizernie. Co prawda, jego załóżki powstały już w 1910 roku, ale do wybuchu wojny mogło działać tylko dzięki importowi sprzętu z Francji i Niemiec. Warto jednak o nim wspomnieć, bo to właśnie cesarsko-królewscy lotnicy otworzyli jeden z najważniejszych rozdziałów w historii operacji powietrzno-morskich. W chwili rozpoczęcia działań wojennych c.k. marynarka dysponowała dziesięcioma aparatami latającymi, rozmieszczonymi w bazach adriatyckich (m.in. Pola, Triest, Split). Dość szybko jednak uru-

chomiono produkcję samolotów morskich w wiedeńskiej wytwórni Lohner. Podstawowym typem maszyny w chwili rozpoczęcia wojny z Włochami w 1915 roku był Lohner L. Ta dwupłatowa łódź latająca była napędzana jednym silnikiem Austro-Daimler o mocy 160 KM, który pozwalał osiągnąć maksymalną prędkość 105 km/h. Zasięg Lohnera typu L wynosił 600 km, a załogę tworzyło dwóch ludzi – pilot i obserwator; ten ostatni obsługiwał karabin maszynowy. Dodatkowo samolot

zabierał 200 kg bomb. Maszyna okazała się bardzo udana, a jeden zdobyty egzemplarz posłużył Włochom do zbudowania wiernej kopii w zakładach Macchi, oznaczonej następnie L.1.

Największym i najbardziej spektakularnym sukcesem austro-węgierskiego lotnictwa morskiego było zatopienie 16 września 1916 roku francuskiego okrętu podwodnego „Foucault”. Był to pierwszy taki przypadek w historii lotnictwa. Wroga jednostka została zaatakowana za pomocą dwóch pięćdziesięciokilogramowych bomb głębinowych, zrzuconych z wysokości 200 m z łodzi latającej Lohner L 135, startującej z bazy Kumbor (załoga złożona z pilota Waltera Źelaznego i obserwatora Ottona von Klimburga). Chociaż nie została bezpośrednio trafiona, to uszkodzenia okazały się tak znaczne, że po krótkim czasie musiała się wynurzyć. Potem została dobita i zatona. Co ciekawe, cała załoga się uratowała, przy czym dwóch wziętych do niewoli oficerów zabrano na pokład łodzi latającej, a pozostałych rozbitków podjął austro-węgierski torpedowiec. Całe wydarzenie odbiło się głośnym echem w prasie.

Pod koniec wojny lotnictwo morskie Austro-Węgier miało prawie trzysta samolotów. W toku jej trwania zatopiło na Adriatyku, poza wspomnianym okrętem



Fot. ze zbiorów autora

► Brytyjski Sopwith F.1 Camel ze zbiorów krakowskiego Muzeum Lotnictwa; ten doskonale dwupłatowy myśliwiec z czasów I wojny światowej był używany także w RNAS, a pierwsze maszyny weszły w skład lotnictwa morskiego w maju 1917 roku

► Kolejna perełka ze zbiorów krakowskiego muzeum – rosyjska łódź latająca Grigorowicz M-15; maszynę wyposażono w stuczterdziestokonny silnik Hispano-Suiza, a jej uzbrojenie stanowił karabin maszynowy; M-15 sprawdzały się przede wszystkim w służbie patrolowej; ten egzemplarz wchodził w skład eskadry fortecznej na wyspie Ozylia (estońska Saaremaa); po jej zajęciu przez Niemców w październiku 1917 roku, samolot dostał się w ręce zdobywców



Fot. ze zbiorów autora

podwodnym, cztery włoskie torpedowce, siedem okrętów pomocniczych i sześć statków. Na Morzu Czarnym z kolei c.k. piloci morscy posłali na dno rosyjski torpedowiec i dziesięć jednostek pomocniczych oraz trzy statki handlowe. Ponadto w toku walk powietrznych zestrzelono 52 nieprzyjacielskie samoloty, sterowiec i dwanaście balonów.

Curtissy RNAS

Największe sukcesy odnieśli jednak Brytyjczycy, którzy z jednej strony musieli zaangażować znaczne siły do obrony własnej przestrzeni powietrznej, a z drugiej – rzucić sporą część potencjału lotniczego do zwalczania niemieckich okrętów, także podwodnych. Początki lotnictwa morskiego w Wielkiej Brytanii sięgają pierwszego dziesięciolecia XX wieku. W 1912 roku utworzono – w ramach Królewskiego Korpusu Lotniczego (Royal Flying Corps) – Skrzydło Morskie (Naval Wing), przekształcone tuż przed wybuchem I wojny światowej w Królewską Powietrzną Służbę Sił Morskich (Royal Naval Air Service). W 1914 roku ta formacja miała kilkadziesiąt samolotów (morskich i lądowych), kilka sterowców i okrętów-baz. Z chwilą wybuchu wojny i w obliczu dotkliwych strat ponoszonych za sprawą U-Bootów rozpoczęto szybką rozbudowę lotnictwa morskiego, dokupując nowe samoloty i zakładając bazy (m.in. na wybrzeżu francuskim). 25 grudnia 1914 roku doszło do pierwszej większej operacji lotnictwa morskiego. Kilka

brytyjskich wodnopłatowców, dostarczonych w pobliże celu przez transportowce lotnicze, zaatakowało niemiecką bazę sterowców w Nordholz niedaleko Cuxhaven. Zrzucano bomby m.in. na zakotwiczone okręty, ale straty były niewielkie. Natomiast kontratak niemieckich samolotów i sterowców przyniósł Brytyjczykom utratę trzech wodnosamolotów.

Obrona wybrzeża była sprawą priorytetową. Aby ją realizować, wypracowano skuteczną taktykę działania, posługując się tzw. pajęczą siecią. Był to system sektorowego patrolowania wybrzeża, polegający na sprawdzaniu ściśle wyznaczonego terenu na podstawie siatki naniesionych na mapę ośmiokątów, podzielonych na osiem mniejszych trójkątów, które z kolei dzieliły się jeszcze na dwie części. Brytyjczycy używali bardzo różnorodnego sprzętu, zarówno wodnosamolotów i łodzi latających, jak i klasycznych myśliwców o podwoziu kołowym. Wiele maszyn importowano z Francji i USA. Jednym z zagranicznych samolotów był amerykański dwusilnikowy Curtiss H-12, który w Wielkiej Brytanii wykorzystano w liczbie kilkudziesięciu egzemplarzy. Te łodzie latające zamiast standardowych amerykańskich silników Curtissa otrzymały doskonale roll-royce'y o mocy 205 KM każdy. Masa bojowa sięgała 5,5 t, samolot mógł przebywać w powietrzu sześć godzin. Załoga liczyła czterech ludzi, a uzbrojenie stanowiły cztery karabiny maszynowe Lewis oraz bomby: cztery czterdziestopięcio-

kilogramowe lub dwie stu pięćdziesięciokilogramowe. Curtissy H-12 weszły do służby w RNAS w 1917 roku i szybko dokonały spektakularnego wyczynu. 20 maja tegoż roku jedna z łodzi latających wytopiła i zatopiła niemiecki okręt podwodny UB-36. Według oficjalnej historii Królewskich Sił Powietrznych był to pierwszy niemiecki U-Boot zatopiony przez lotnictwo. Co prawda, Niemcy tego nie potwierdzają, uznając, że UB-36 zatonął na minie, jednakże wydarzenie późniejsze o kilka miesięcy nie pozostawia już wątpliwości. 22 września 1917 roku inny H-12 dopadł kolejnego U-Bootu (UB-32) i zatopił go, zrzucając dwie stu pięćdziesięciokilogramowe bomby wyposażone w zapalniki z dwusekundową zwłoką.

Pod koniec wojny RNAS liczyła ponad 55 tys. ludzi i prawie 3 tys. samolotów. Bilans jej działalności był zdecydowanie korzystny. W walce powietrznej utracono nieco ponad sto samolotów, ale zniszczono niemal pięćset maszyn wroga. Ponadto zrzucano przeszło 600 t bomb i zatopiono kilka mniejszych okrętów wojennych, w tym pięć U-Bootów (niektóre dane mówią o siedmiu). Niezwykle efektywna była także służba rozpoznawcza i patrolowa; samoloty wykonały m.in. ok. 3,5 tys. zdjęć różnych obiektów morskich. 📌

Michał Mackiewicz – archeolog, pracownik Działu Historii Wojskowości Muzeum Wojska Polskiego; zajmuje się historią wojen i uzbrojenia oraz archeologią militarną; autor licznych artykułów o tematyce historycznowojennej, współautor książki *Kircholm-Kluszyn, zwycięstwa husarii* (2011)