

Joanna Modrzejewska-Leśniewska

<https://orcid.org/0000-0002-9554-6473>

Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

Lotnictwo w III wojnie afgańsko-brytyjskiej, 1919–1920

Abstrakt: III wojna afgańsko-brytyjska wybuchła na początku maja 1919 r. Pomimo że konflikt ten nie doczekał się wielu opracowań, to i tak każda publikacja o nim wspominająca koncentruje uwagę na użyciu lotnictwa przez Brytyjczyków i decydującej roli tej formacji. Ukształtowało to stereotyp, że lotnictwo przesądziło o obrazie tego konfliktu, który nie został poddany rewizji. Jednakże analiza dostępnych materiałów źródłowych skłania do refleksji, że rola lotnictwa była znacznie mniejsza, natomiast jej wyolbrzymianie wpisywało się w toczoną wówczas w Wielkiej Brytanii dyskusji nad losami i kształtem RAF-u.

Słowa kluczowe: Afganistan, Wielka Brytania, lotnictwo, III wojna afgańsko-brytyjska.

Abstract: The Third Anglo-Afghan War broke out in early May 1919. Even though this conflict has received few studies, any publication mentioning it still focuses attention on the use of airpower by the British and the decisive role of the air force. It has produced the stereotype that this conflict was determined by the air force, which still needs to be revised. However, an analysis of the available source materials makes one realise that the role of air power was much smaller. At the same time, its exaggeration was part of the discussion in Britain at the time about the fate and shape of the RAF.

Key words: Afghanistan, Great Britain, air force, Third Anglo-Afghan War.

III wojna afgańsko-brytyjska wybuchła na początku maja 1919 r. Ten epizod z dziejów imperium brytyjskiego jest relatywnie słabo znany i opisany chociażby w porównaniu z dwoma wcześniejszymi konfliktami. Dwie wojny afgańsko-brytyjskie, pierwsza z lat 1838–1842 i druga z lat 1878–1880, doczekały

się bardzo obszernej literatury przedmiotu¹. Tymczasem ten ostatni konflikt, istotny zarówno dla Afganistanu, jak i dla władzy brytyjskiej w Indiach, popadł w zapomnienie, przyćmiony przez I wojnę światową i jej konsekwencje.

Oczywiście, każda publikacja dotycząca historii Afganistanu, relacji Wielka Brytania – Afganistan konflikt ten uwzględnia, ale wzmianki² nie wykraczają poza stwierdzenie pewnych ogólnych faktów i zajmują jednak zazwyczaj nieporównywalnie mniej miejsca niż dwa wcześniejsze konflikty³.

Samej III wojnie afgańsko-brytyjskiej zostały poświęcone zaledwie trzy monografie⁴. Także setna rocznica rozpoczęcia tego konfliktu nie zmieniła zasadniczo sytuacji. Ukazały się tylko dwie publikacje o charakterze monograficznym⁵.

Niezależnie do której publikacji się odwołamy, każda z nich wspomina o udziale brytyjskiego lotnictwa w konflikcie. I każda z nich podkreśla decydującą rolę tej formacji podczas zmagania. Można tu zacytować chociażby stwierdzenia zawarte w jednej z klasycznych i fundamentalnych pozycji dotyczących historii Afganistanu, autorstwa Percy'ego Sykesa. Pisał on: „Afgańczycy ponieśli w walce znaczne straty, a Royal Air Force uwięździła zwycięstwo bombardując i ostrzeliwując z karabinów maszynowych uciekających. Następnego dnia RAF zbombardował afgański obóz koło Dakki, na skutek czego oddziały afgańskie pospiesznie wycofały się do Dżalalabadu”⁶, czy nawet bardziej wymownie i przekonująco: „24 maja kapitan R. Halley z Royal Air Force dokonał godnego uwagi wyczynu, bombardując pałac emira i fabrykę amunicji w Kabulu. Ten pokaz uświadamiający, że stolica jest w zasięgu brytyjskiego lotnictwa, wywarł głębokie wrażenie i oczekiwanie zawarcia pokoju”⁷. Trudno zresztą, by inaczej przedstawiane było znaczenie lotnictwa w wojnie afgańsko-brytyjskiej, jeżeli w oficjalnym dokumencie

¹ Zob. A. Forbes, *The Afghan Wars 1839–42 and 1878–80*, London 1892; J.A. Norris, *The First Afghan War 1838–1842*, Cambridge 1967.

² Rekord w lapidarności ujęcia problemu pobiła niewątpliwie publikacja S. Tannera, *Afghanistan. A Military History from Alexander the Great to the Fall of the Taliban* (New York 2002), gdzie III wojna afgańsko-brytyjska została omówiona dosłownie na połowie strony.

³ Zob. P. Sykes, *History of Afghanistan*, t. II, London 1940; T.A. Heathcote, *The Afghan Wars, 1839–1919*, London 1980; E. O'Ballance, *Afghan Wars. Battles in a Hostile Land, 1839 to the Present*, London 2002; M. Barthorp, *Afghan Wars and the North-West Frontier, 1839–1947*, London 2002.

⁴ M. Ali, *Afghanistan. The War of Independence, 1919*, Kabul 1960; G.N. Molesworth, *Afghanistan 1919. An Account of Operations in the Third Afghan War*, New York 1962; B. Robson, *Crisis on the Frontier. The Third Afghan War and the Campaign in Waziristan, 1919–1920*, Staplehurst 2004.

⁵ J. Green, *Frontier Assault. The North Staffordshire Regiment in the Third Afghan War 1919*, [b.m.w.] 2019; P. Macro, *Action at Badama Post. The Third Afghan War, 1919*, Oxford–Philadelphia 2019.

⁶ P. Sykes, op. cit., t. II, s. 275.

⁷ Ibidem, s. 276.

podsumowującym konflikt stwierdzono: „Ich [samolotów – J.M.L.] wpływ na morale był bez wątpienia wielki, a bombardowania Dakki, Dżalalabadu i szczególnie Kabulu były czynnikami, które najprawdopodobniej skłoniły emira do zabiegania o pokój”⁸. Te i podobne sformułowania ukształtowały stereotyp decydującej roli lotnictwa w tym konflikcie, niepoddawany rewizji. Warto jednak bliżej przyjrzeć się temu zagadnieniu i spróbować odpowiedzieć na pytanie, dlaczego tak przedstawiano ten epizod III wojny afgańsko-brytyjskiej, jaką rolę faktycznie odegrało lotnictwo i jak wpłynęło to na kształtowanie się Royal Air Force (RAF).

Zainteresowanie obiektami latającymi, m.in. balonami, sterowcami i samolotami jako środkami prowadzenia działań zbrojnych, pojawiło się w drugiej połowie XIX w. Wiązało się to z pierwszymi udanymi przelotami takich sterowców, jak „La France” w 1884 r., „Deutschland” w 1896 r. czy też okrażenie sterowcem No. 6 wieży Eiffla w październiku 1901 r. Ukoronowaniem stał się przelot Louisa Blériota nad kanałem La Manche w lipcu 1909 r.

W Wielkiej Brytanii te postępy w podboju przestworzy wywołały żywe zainteresowanie opinii publicznej. Wpłynęło to na powstawanie organizacji lobbujących na rzecz rozwoju brytyjskiego lotnictwa wojskowego, które za cel działania stawiały sobie „Edukowanie obywateli imperium brytyjskiego, jak również władz odpowiedzialnych za jego obronę o pilnej konieczności powołania i utrzymanie w powietrzu takiej przewagi, jaką mamy na morzach”⁹. Najaktywniejszą z organizacji była Imperial Air Fleet Committee¹⁰, która powstała w 1913 r. Jej działalność biegła dwutorowo – z jednej strony działała na rzecz zwrócenia uwagi na rolę powietrznej obrony imperium, a z drugiej zbierała środki na zakup samolotów. Każde dominium miało dostać po jednej maszynie, która miała stać się załącznikiem sił lotniczych. Pierwszy samolot, Blériot XI-2 „Britannia”, dostała Nowa Zelandia w 1913 r., drugi, nazwany „Oxford”, miała otrzymać Australia, ale nie zebrano odpowiednich funduszy¹¹.

Zainteresowanie obiektami latającymi znalazło odbicie w literaturze angielskiej, która zaczęła upatrywać w nich środek do walki z lokalną ludnością w imperium brytyjskim i sposób na zapewnienie supremacji Brytyjczyków. Takie wątki można znaleźć u Harry’ego Collingwooda (*The Log of the Flying Fish; a Story of Aerial and Submarine Peril and Adventure* z 1887 r.), Claude’a Grahame-White’a (*The Air King’s Treasure* z 1913 r.), Rudyarda Kiplinga (*With the Night Mail* z ok. 1904 r. i *As Easy as ABC* z 1907 r.)

⁸ General Staff Branch, *The Third Afghan War 1919. Official Account*, Calcutta 1926, s. 133.

⁹ M. Paris, *Winged Warfare. The Literature and Theory of Aerial Warfare in Britain, 1859–1917*, Manchester–New York 1992, s. 90.

¹⁰ Inne organizacje, które propagowały rozwój awiacji, to m.in. Aerial League of the British Empire, Women’s Aerial League.

¹¹ M. Paris, *Air Power and Imperial Defence, 1880–1919*, „Journal of Contemporary History”, IV 1989, t. XXIV, nr 2, s. 216, <https://www.jstor.org/stable/260821> (dostęp: 10 VI 2020).

i Herberta Stranga¹². Szczególnie w twórczości trzech ostatnich autorów można znaleźć opowiadania, w których wykorzystanie przez Brytyjczyków sterowców do ostrzeliwania tubylców powoduje ich paniczne rozpierzchnięcie się. Autorzy ci zwracali uwagę na konieczność reorganizacji obrony posiadłości brytyjskich ze względu na pojawienie się nowych technologii, które mogłyby taniej i skuteczniej zapewnić porządek i bezpieczeństwo w imperium¹³. Podobne wątki propagujące wykorzystanie sił powietrznych, by zapewnić spokój w imperium brytyjskim, znajdowały się również w literaturze dla młodzieży, a szczególnie dla chłopców. Takim sztandarowym przykładem było czasopismo „The Boy’s Own Paper”, które ukazywało się w latach 1879–1967. Na jego łamach publikowano opowiadania przygodowe, w których w zmaganiach na krańcach imperium dominującą rolę odgrywały sterowce, a później samoloty. Wśród autorów piszących dla „The Boy’s Own Paper” byli m.in. Arthur Conan Doyle i Robert Baden-Powell¹⁴.

W Wielkiej Brytanii szybko pojawiły się pomysły, by wykorzystać obiekty latające na polu walki. Takim bodźcem stało się oblężenie Chartumu przez siły Mahdiego. W 1884 r. Frederick Allen Gower zaproponował War Office, by wysłać balony z ładunkami wybuchowymi i detonować je nad pozycjami przeciwnika. Z kolei gen. William Nelson Hutchinson w liście do „Army and Navy Gazette” w 1885 r. pisał: „jeden sterowiec byłby bardziej skuteczny w Sudanie niż 10 tysięcy ludzi” i przy użyciu „środków chemicznych” mógłby przekonać nawet najbardziej fanatycznych przeciwników, że nie mają szans wobec tak potężnej siły¹⁵. Wprawdzie nie zrealizowano pomysłów na takie wykorzystanie balonów i sterowców, lecz gen. Charles Gordon, maszerując do Chartumu w 1884 r., dysponował balonami obserwacyjnymi, podobnie jak gen. Charles Warren podczas ekspedycji Bechuanaland w 1885 r.¹⁶

Także ze środowisk wojskowych i lotniczych płynęły sugestie, by wykorzystać siły powietrzne do obrony imperium. Pułkownik Frederic Natusch Maude pisał w listopadzie 1908 r. o znaczeniu sił powietrznych w następujący sposób: „[...] nad równinami Indii lub Afryki Południowej, jako wsparcie dla policji może ono udzielać niezwykłego wsparcia. W Natalu zamieszkanym w połowie przez zbuntowanych Zulusów i na Północno-Zachodniej Granicy Indii może ono zapewnić poszanowanie prawa i porządku, którego dotychczas nie były w stanie zapewnić nasze armie”¹⁷. Z kolei Hiram Maxim, konstruktor

¹² Pseudonim literacki dwóch pisarzy – George’a Herberta Ely’ego i Charlesa Jamesa L’Estrange’a. Duet ten stworzył wiele powieści i opowiadań, w których sterowce i samoloty odgrywały znaczącą rolę. Jedne z najbardziej znanych to *King of the Air* z 1908 r. i *Round the World in Seven Days* z 1910 r.

¹³ M. Paris, *Air...*, s. 211–212.

¹⁴ Zob. J. Cox, *Take a Cold Tub, Sir! The Story of ‘The Boy’s Own Paper’*, Guildford 1982.

¹⁵ M. Paris, *Winged...*, s. 125.

¹⁶ E.M. Spiers, *The Victorian Soldier in Africa*, Manchester–New York 2004, s. 112–136.

¹⁷ F.N. Maude, *Airships and Their Value in War*, „Contemporary Review”, XI 1908, t. XCIV, s. 605–609, cyt. za: M. Paris, *Air...*, s. 214.

karabinu maszynowego, zauważał, że jeżeli Wielka Brytania zignoruje rozwój sił powietrznych, to będzie to poważne niebezpieczeństwo utraty imperium¹⁸. Podobne zdanie podzielali i inni wojskowi, jak kpt. C. de Boone¹⁹, kpt. W.A. King²⁰, mjr Baden Baden-Powell (brat Roberta Baden-Powella)²¹.

Za jedną z najbardziej znaczących i wpływowych publikacji propagujących rozwój sił powietrznych uznaje się książkę *Aerial Warfare* dziennikarza motoryzacyjnego R.P. Hearne'a²² z 1909 r. Zwracał on uwagę na ekonomiczny aspekt wykorzystania sił powietrznych jako relatywnie taniego środka ochrony kolonii i patrolowania obszaru imperium. Dowodził, że wkrótce każda placówka w imperium powinna mieć swoje siły powietrzne. Publikacja ta wywarła znaczący wpływ na część środowiska politycznego, m.in. lorda Robertsa, gen. Williama Nicholsona²³ i lorda Montagu. Jednak znaczna część decydentów z kręgów wojskowych i politycznych nie była przekonana do posługiwania się czy to sterowcami, czy samolotami jako środkami walki²⁴. Raczej uważano, że można je użytkować w celach obserwacyjnych, co znajdowało odzwierciedlenie chociażby w podręcznikach taktyki i podczas dorocznych manewrów wojskowych²⁵. Co do wykorzystania lotnictwa w ramach imperium, to w 1914 r. gen. David Henderson, Director-General of Military Aeronautics, stwierdzał, że jednostki latające mogą mieć znaczenie zwiadowcze, ale w ramach imperium nie odgrywają praktycznej roli, a teorie bazujące na doświadczeniach z czasów pokoju nie są godne zaufania²⁶.

Pełne rezerwy nastawienie Londynu do zastosowania sił powietrznych w imperium sprawiło, że tworzenie lotnictwa w Indiach Brytyjskich odbywało

¹⁸ H.S. Maxim, *Artificial and Natural Flight*, New York 1908, s. 128.

¹⁹ C. de B. Boone, *Aerial Navigation in War*, „United Services Magazine”, I 1908, t. XXXVI, nr 950, s. 369–374.

²⁰ W.A. King, *Aerial Reconnaissance*, „Royal Engineers Journal”, IX 1913, t. XVIII, nr 3, s. 147–154.

²¹ B. Baden-Powell, *How Airships are Likely to Affect War*, „Journal of the Royal United Service Institution” 1910, t. LIV, nr 387, s. 555–581.

²² R.P. Hearne, *Aerial Warfare*, London–New York 1909.

²³ General Nicholson dość radykalnie zmienił zdanie w kwestii roli sił powietrznych. O ile w 1910 r. uważał on, że jest to bezużyteczna, droga i przejściowa moda, to w 1911 r. stwierdzał: „to ważne, żebyśmy zajęli się studium wojskowego zastosowania samolotów na polu walki [...] wobec faktu, że samolot na pewno będzie użyty podczas następnej wojny [...] nie możemy sobie pozwolić na zwłokę”. Cyt. za: A. Whitmarsh, *British Army Manoeuvres and the Development of Military Aviation, 1910–1913*, „War in History”, VII 2007, t. XIV, nr 3, s. 325–326, <https://www.jstor.org/stable/26070710> (dostęp: 12 VI 2020).

²⁴ Po przelocie L. Blériota nad kanałem La Manche w lipcu 1909 r. wśród zainteresowanych w Wielkiej Brytanii zaczęło narastać przekonanie, że to samoloty, a nie sterowce są przyszłością sił powietrznych.

²⁵ Zob. A. Whitmarsh, *Far from a 'Useless and Expensive Fad' Aircraft at British Army Manoeuvres 1910–1913*, „Cross and Cockade. Journal of Cross and Cockade International” 2008, https://www.academia.edu/8631620/Far_from_a_Useless_and_Expensive_Fad_Aircraft_at_the_British_Army_Manoeuvres_1910_13 (dostęp: 12 VI 2020).

²⁶ D. Henderson, *The Art of Reconnaissance*, London 1916, s. 168.

się powoli. Pierwszą, nieudaną, próbę podjął płk H.S. Massey, związany z Aerial League of the British Empire, pod koniec 1909 r. W 1911 r. samoloty (Bristol Boxkite) dwukrotnie wzięły udział w manewrach wojskowych w Indiach ze zmiennym powodzeniem – jedna maszyna rozbiła się drugiego dnia ćwiczeń, a podczas działań w Bengalu samolot okazał się niezbyt przydatny do rekonesansu ze względu na dżunglę²⁷.

W 1914 r. władze brytyjskie zdecydowały się na utworzenie sił lotniczych w Indiach. W tym samym roku powołano do życia szkołę lotniczą w Sitapurze, której zadaniem miało być szkolenie pilotów w lataniu w warunkach indyjskich, natomiast podstawowe przeszkolenie powinni oni przechodzić w Wielkiej Brytanii. Personel szkoły tworzyło trzech instruktorów. Dysponowała ona trzema samolotami, a kolejne maszyny zostały zamówione²⁸. Projekt zarzucono wraz z wybuchem I wojny światowej, gdyż sprzęt i ludzie zostali wysłani do Mezopotamii. Jednocześnie rozważano inny plan skierowania samolotów do patrolowania północno-zachodniego pogranicza Indii Brytyjskich, gdyż obawiano się buntów żyjących tam plemion pasztuńskich²⁹. Admiralty Air Department uznał, że zadanie byłoby wykonalne, ale bardzo kosztowne, więc zrezygnowano z tego przedsięwzięcia³⁰.

Do idei utworzenia sił lotniczych w Indiach powrócono w 1915 r., kiedy wicekról Charles Hardinge zaczął wyrażać coraz większe zaniepokojenie w związku z wystąpieniami plemion z pogranicza indyjsko-afgańskiego. Wspierał go lord Montagu, który w 1915 r. został Inspector of Mechanical Transport for the Indian Works Office. W przygotowanym memorandum pisał: „Moralne skutki samolotów i zrzuconych przez nie silnie wybuchowych bomb na wroga oddziały i wsie byłyby wielkie”. Zaproponował również, by stworzyć w Indiach sieć lotnisk między Chakdarą i Tankiem, na których stacjonowałyby po trzy samoloty i niewielkie oddziały do ich ochrony³¹. Tym, co ostatecznie przekonało władze brytyjskie do utworzenia sił lotniczych w Indiach, był wzrost niepokoju na pograniczu indyjsko-afgańskim, agitacja na rzecz przyłączenia Afganistanu do I wojny światowej po stronie Niemiec, prowadzona od września 1915 r. przez misję niemiecko-hindusko-turecką³² oraz znaczne

²⁷ A. Whitmarsh, *British Army Manoeuvre...*, s. 333.

²⁸ M. Paris, *Air...*, s. 218.

²⁹ M.L. Baha, *N.-W.F.P. Administration under British Rule, 1901–1919*, Islamabad 1978, s. 81–106.

³⁰ M. Paris, *Air...*, s. 218.

³¹ A. Walters, *Inter-War, Inter-Service Friction on the North-West Frontier of India and its Impact on the Development and Application of Royal Air Force Doctrine*, thesis, University of Birmingham, June 2017, s. 214, <https://www.raf.mod.uk/what-we-do/centre-for-air-and-space-power-studies/documents/1/thesis-walters-inter-war-inter-service-friction-on-the-north-west-frontier-of-india/> (dostęp: 20 VI 2020).

³² Zob. T.L. Hughes, *The German Mission to Afghanistan, 1915–1916*, „German Studies Review”, X 2002, t. XXV, nr 3, s. 447–476, <https://www.jstor.org/stable/pdf/1432596.pdf?refreqid=excelsior%3A0979cd829b702bd90820536b6813a481> (dostęp: 15 X 2020);

osłabienie armii w Indiach – na fronty I wojny światowej wysłano z Indii ok. 1 mln 300 tys. żołnierzy³³.

Koniec 1915 r. przyniósł początki tworzenia sił lotniczych w Indiach – w trzech rzutach dotarły na subkontynent maszyny i personel, tworząc 31 eskadrę stacjonującą w Risalpurze³⁴. Po raz pierwszy samoloty zostały wykorzystane na pograniczu afgańsko-indyjskim w listopadzie 1916 r., kiedy załoga jednego z samolotów zaobserwowała liczące ok. 6 tys. ludzi zgromadzenie sił plemiennych, zagrażające Śabkadarowi, a 12 samolotów zbombardowało i ostrzelało z karabinów maszynowych to zgromadzenie, powodując jego rozpięzchnięcie się. W kolejnych miesiącach samoloty były wykorzystywane przede wszystkim do rekonesansów, gdyż zazwyczaj sama wieść o ich pojawieniu się skłaniała zgromadzone siły plemienne do rozproszenia. W maju 1917 r. załoga jednej z maszyn przeprowadziła akcję bojową, ostrzeliwując i bombardując obozowisko Maszudów, co spowodowało rozproszenie ok. 1000 wojowników plemiennych. W czerwcu tego samego roku lotnictwo brytyjskie przez tydzień prowadziło ostrzał wioski zamieszkałych przez Maszudów. Było to działanie na tyle skuteczne, że poprosili oni o zaprzestanie nalotów i zgodzili się na podpisanie porozumienia z Brytyjczykami. Rozkaz o zaprzestaniu nalotów stwierdzał: „gratulujemy Royal Flying Corps owocnych bombardowań terenów zamieszkałych przez Maszudów. Naloty te wywołały wielkie wrażenie i tego ranka przybył posłaniec z Kaniguram z prośbą o zaprzestanie nalotów [...]. Jeżeli Maszudzi zawrą pokój, będzie to w dużej mierze zasługa Royal Flying Corps”³⁵. Zapewne w tym okresie samolot został nazwany przez plemiona pogranicza *malik-ul-maut* – „anioł śmierci”³⁶.

Skuteczność działań lotnictwa przeciwko Maszudom skłoniła brytyjskie władze Indii do utworzenia drugiej eskadry. Powstała ona we wrześniu 1917 r., a jej miejscem stacjonowania było Lahaur. Eskadra otrzymała numer 114.

Ponownie lotnictwo zostało użyte do pacyfikacji plemion na pograniczu między lutym i marcem 1918 r. Tym razem terenem działania lotnictwa był Beludżystan, gdzie przeciwko władzy brytyjskiej wystąpiły dwa plemiona: Marri i Khetran. Zbombardowanie 24 marca Kahana, głównej osady plemienia Marri, skłoniło siły plemienne do zawarcia pokoju³⁷.

J. Stewart, *The Kaiser's Mission to Kabul. A Secret Expedition to Afghanistan in World War 1*, London 2014.

³³ B. Bond, *British Military Policy between the Two World Wars*, Oxford 1980, s. 102.

³⁴ Zob. C. Richards, *The Origins of Military Aviation in India and the Creation of the Indian Air Force, 1910–1932*, cz. 2: *The RAF in India and the Creation of the Indian Air Force, 1918–1932*, „Air Power Review”, Spring 2008, t. XI, nr 1, s. 20–49, <https://www.raf.mod.uk/what-we-do/centre-for-air-and-space-power-studies/documents1/air-power-review-vol-11-no-1/> (dostęp: 20 VI 2020).

³⁵ H.A. Jones, *The War in the Air. Being the Story of the Part Played in the Great War by the Royal Air Force*, London 1937 (reprint: 2002), s. 268–271.

³⁶ P. Sykes, op. cit., t. II, s. 263.

³⁷ H.A. Jones, op. cit., s. 271–272.

Jednak te sukcesy odnoszone przez lotnictwo brytyjskie gdzieś na krańcach imperium nie przykuły specjalnie uwagi władz brytyjskich i Brytyjczyków w metropolii. Daleko bardziej interesowało ich to, co działo się na Wyspach Brytyjskich, które stały się celem nalotów lotnictwa niemieckiego. Wywołało to dyskusję nad kształtem brytyjskiego lotnictwa, które nie stanowiło wówczas osobnej formacji, a istniejące dywizjony podzielone była na dwie części: Royal Flying Corps – przynależała do armii, Royal Naval Air Service – funkcjonowała w strukturach marynarki wojennej. Powołana w lipcu 1917 r. komisja, pod przewodnictwem gen. Jana Christiaana Smutsa, sformułowała wniosek zalecający powołanie jednej organizacji do obrony powietrznej Londynu oraz utworzenie, z dwóch istniejących, jednej formacji lotniczej pod nadzorem Ministerstwa Lotnictwa (Air Ministry). Mimo oporu ze strony części wojskowych premier David Lloyd George przychylił się do wniosków komisji kierowanej przez Smutsa i w listopadzie 1917 r. wszedł w życie *Air Force Bill*. 1 IV 1918 r. powstał RAF jako samodzielna formacja wojskowa³⁸.

Zakończenie działań zbrojnych I wojny światowej i sytuacja gospodarcza Wielkiej Brytanii stawiały pod znakiem zapytania dalsze samodzielne istnienie formacji, która powstała, by bronić Wysp Brytyjskich, a przede wszystkim Londynu, przed niemieckim lotnictwem. Przyszłość RAF-u była nierozzerwalnie związana z całościową koncepcją obrony Wielkiej Brytanii i imperium po zakończeniu światowego konfliktu. Debata nad założeniami polityki obronnej toczyła się na różnych poziomach i generalnie dzieliła dyskutantów na dwa obozy – zwolenników oparcia się w większym stopniu na zdobyczach techniki, jak czołg i samolot, i ich przeciwników, którzy zwracali uwagę przede wszystkim na kwestie finansowe. Premier Andrew Bonar Law uważał na przykład, że „Niezależne siły powietrzne i Ministerstwo Lotnictwa kosztują dużo za dużo, i że w czasach pokoju trzeba wrócić do dawnego podziału na siły lądowe i marynarkę wojenną”³⁹. W War Office lotnictwo jako panaceum na problemy obronności imperium znalazło wielu zwolenników. Popierał ich sir Frederick Sykes⁴⁰, w tym czasie szef sztabu lotnictwa, który w memorandum do ministra wojny pisał: „Wysoko wyspecjalizowane siły są obecnie niezbędnym elementem prowadzenia jakichkolwiek działań zbrojnych. [...] W lotnictwie posiadamy szybkie i ekonomiczne narzędzie, za pomocą którego możemy zapewnić pokój i dobre rządy w naszym imperium, a szczególnie na jego azjatyckich i afrykańskich granicach”⁴¹.

Z chwilą objęcia urzędu ministra do spraw wojny i lotnictwa w styczniu 1919 r. przez Winstona Churchilla obawy o przyszłość RAF-u wzrosły. Jeszcze

³⁸ Zob. M. Cooper, *The Birth of Independent Air Power. British Air Policy in the First World War*, London 1986.

³⁹ Viscount Templewood, *Empire of the Air. The Advent of the Air Age, 1922–1929*, London 1957, s. 36.

⁴⁰ Zob. E. Ash, *Sir Frederick Sykes and the Air Revolution, 1912–1918*, London–Portland 1999.

⁴¹ Memo. by Sykes, 9 Dec. 1918, MS. Milner dep. 145, cyt. za: K. Jeffery, *The British Army and the Crisis of Empire, 1918–22*, Manchester 1984, s. 67.

w grudniu 1918 r. Churchill powiedział do Lloyda George'a, że „samoloty nigdy nie zastąpią armii i mogą być jedynie wartościowym dodatkiem”⁴². Jednak po objęciu urzędu zapewnił swoich podwładnych, że „lotnictwo zostanie utrzymane jako osobna formacja”, a co więcej, „RAF powinien zająć zasadnicze miejsce w ogólnych koncepcjach prowadzenia wojny”⁴³. Wydaje się, że obrona RAF-u przez Churchilla podyktowana była względami politycznymi, a nie jego przekonaniem o znaczeniu tej formacji⁴⁴.

W toczącą się dyskusję nad przyszłością lotnictwa wpisały się konflikt afgański i wykorzystanie w nim samolotów.

6 V 1919 r. siły afgańskie przekroczyły granicę Indii Brytyjskich, rozpoczynając III wojnę z Brytyjczykami. Trzeba tu koniecznie podkreślić, że zaczynając działania zbrojne, Afgańczycy nie zamierzali prowadzić długotrwałego i wielkiego konfliktu z Brytyjczykami. Ich celem było wykorzystanie trudnego położenia Wielkiej Brytanii do osiągnięcia własnych zamierzeń. Amanullah Chan, ówczesny władca Afganistanu, dążył do uzyskania pełnej niezależności od Wielkiej Brytanii w zakresie prowadzenia polityki zagranicznej, a tym samym przekreślenia postanowień traktatu podpisanego w Gandamaku⁴⁵. Afgański władca doskonale zdawał sobie sprawę z tego⁴⁶, że nie jest w stanie pokonać Brytyjczyków na drodze militarnej. Jego kraj nie dysponował odpowiednim potencjałem gospodarczym, finansowym i militarnym. W chwili wybuchu wojny armia afgańska składała się z 78 batalionów piechoty, 21 regimentów kawalerii i 280 dział. Większość regularnych sił afgańskich nie miała znacznego potencjału bojowego, m.in. ze względu na przestarzałe uzbrojenie i słabe wyszkolenie żołnierzy. Znacznie większą wartość bojową przedstawiały siły plemienne, które szacowane były na 80–300 tys. ludzi⁴⁷.

⁴² *Winston S. Churchill. Companion*, red. M. Gilbert, t. IV, London 1977, s. 197–202.

⁴³ *Ibidem*, s. 452, 563.

⁴⁴ D.E. Omissi, *Air Power and Colonial Control. The Royal Air Force, 1919–1939*, New York 1990, s. 8.

⁴⁵ Traktat z Gandamaku został podpisany 26 V 1879 r. Na jego mocy afgański władca oddał niektóre przygraniczne terytoria, zaakceptował stałą obecność brytyjskiej misji w Kabulu i zobowiązał się do „prowadzenia polityki zagranicznej zgodnie z radą i życzeniem rządu brytyjskiego”. W zamian Brytyjczycy mieli wspierać afgańskiego władcę „pieniędzmi, bronią lub wojskiem w przypadku jakiegokolwiek agresji ze strony obcej siły”. Tekst traktatu zob. D.P. Singhal, *India and Afghanistan, 1876–1907. A Study in Diplomatic Relations*, Queensland 1963, Appendix E, s. 196.

⁴⁶ Amanullah był władcą nieźle wykształconym i zorientowanym w tym, co działo się w polityce międzynarodowej. Dużą rolę w kształtowaniu jego poglądów odegrał Mahmud Tarzi, jego teść i minister spraw zagranicznych Afganistanu. Zob. L.B. Poullada, *Reform and Rebellion in Afghanistan, 1919–1929. King's Amanullah's Failure to Modernize a Tribal Society*, Ithaca–London 1973.

⁴⁷ National Archives, Londyn (dalej: NA), WO 106/58, Despatch by His Excellency General Sir Charles Carmichael Monro, Commander-in-Chief in India on the Third Afghan War, 1919; Oriental and India Office Collection, British Library, Londyn (dalej: OIOC), L/P&S/7/242, Statement of Fighting Strengths and Armament of Independent Tribes on the North-West Frontier (Cis-Durand Line), 27th June 1910.

O podejściu Afgańczyków do tego konfliktu może świadczyć także i to, że regularne formacje unikały poważnego angażowania się w starcia z siłami brytyjskimi. Ewidentnie stronie afgańskiej chodziło o stworzenie takiej sytuacji, w której Brytyjczycy byliby skłonni do zaakceptowania afgańskich propozycji bez dalszego prowadzenia walk.

Do pierwszego użycia lotnictwa⁴⁸ w tym konflikcie doszło 9 V 1919 r. Cel nalotu stanowił obóz wojskowy w Dakce – miejsce koncentracji wojsk afgańskich. Jednym z poszkodowanych w trakcie bombardowania był Naib Salar, jeden z dowódców afgańskich, który utracił stopę w wyniku wybuchu bomby. W czasie tego nalotu zginęło 20–30 żołnierzy i wojowników afgańskich. Zniszczeniu uległa także kwatery główna gen. Saleha Muhammada Khana, ale sam generał nie ucierpiał. Nalot na ten obóz powtórzono 12 maja, co skłoniło znajdujące się tam oddziały do wycofania się w kierunku Dżalalabadu⁴⁹.

⁴⁸ W chwili wybuchu konfliktu Brytyjczycy dysponowali w Indiach dwoma eskadrami: 31 eskadrą w Risalpurze, 114 eskadrą w Kwetcie. Obie eskadry wyposażono w B.E.2c, B.E.2e i Farman HF.27. Samoloty typu B.E. były to jednosilnikowe, dwuosobowe dwupłatowce, które służyły w armii brytyjskiej w latach 1912–1919. Osiągały one szybkość 116 km/h, pułap 3000 m i mogły wykonywać loty trwające ok. 3 godz. Uzbrojenie stanowił karabin maszynowy Lewis kaliber 7,7 mm, obsługiwany przez obserwatora. Ponadto mogły zabrać maksymalnie 102 kg bomb, przy czym wtedy wykonywały loty bez obserwatora i karabinu. Farman HF.27 był lekkim dwupłatowym, dwuosobowym bombowcem produkcji francuskiej. Osiągał szybkość 145 km/h, pułap 4500 m, mógł wykonywać loty trwające 4 godz. i przenosić ładunek o wadze 400 kg. Uzbrojony był w ruchomy karabin maszynowy Hotchkiss kaliber 8 mm obsługiwany przez obserwatora. W okresie czerwiec–październik 1919 r. przeprowadzono przeobrażenie i standaryzację obu eskadr. Zostały one wyposażone w Bristol F.2 Fighter, dwumiejscowy, dwupłatowy samolot myśliwski. Rozwijał on prędkość 192 km/h, osiągał pułap 6100 m, miał zasięg 467 km i mógł wykonywać trzygodzinne loty. Bristol F.2 Fighter uzbrojony był w stały, zsynchronizowany karabin maszynowy Vickers kaliber 7,7 mm obsługiwany przez pilota i dwa karabiny maszynowe Lewis kaliber 7,7 mm, sprzężone, ruchome, obsługiwane przez strzelca. Wraz z rozpoczęciem wojny do Indii skierowano trzy dodatkowe eskadry: 20, 90 i 97, które wyposażono w samoloty DH9 i DH10. DH9 był jednosilnikowym, dwuosobowym, dwupłatowym samolotem rozpoznawczo-bombowym. W zależności od zamontowanego silnika rozwijał on prędkość 179–192 km/h na wysokości 4710–5100 m, miał zasięg 420–450 km i mógł latać 4,5–5,25 godz. Uzbrojenie stanowiły zsynchronizowany karabin maszynowy Vickers kaliber 7,7 mm, dwa sprzężone, ruchome karabiny maszynowe Lewis kaliber 7,69 mm oraz 210–300 kg bomb. DH10 był trzyosobowym, dwusilnikowym, dwupłatowym, ciężkim bombowcem. Rozwijał on prędkość 211 km/h, osiągał pułap 5800 m i mógł latać 6 godz. Uzbrojony był w jeden lub dwa karabiny maszynowe Lewis kaliber 7,7 mm i 420 kg bomb. Proces przeobrażania eskadr 31 i 114, jak również wzmocnienie sił brytyjskich o eskadry 20, 90 i 97 sprawiły, że nie do końca wiadomo, który typ samolotu brał udział w poszczególnych operacjach, a w materiałach źródłowych najczęściej pisze się o użyciu lotnictwa lub samolotu bez precyzowania modelu. Za prawdopodobne można przyjąć, że w działaniach zbrojnych w listopadzie i grudniu 1919 r. uczestniczyły DH9 i DH10.

⁴⁹ R.T. Stewart, *Fire in Fire in Afghanistan, 1914–1929. The First Opening to the West Undone by Tribal Ferocity Years Before the Taliban*, Lincoln 2000, s. 53; V.M. Masson, V.A. Romodin, *Istoria Afganistana*, t. II: *Afganistan v novoe vremja*, Moskwa 1965, s. 388.

Kolejnym celem nalotów stał się Dżalalabad, który był bombardowany 17, 21 i 24 maja. Bombardowania spowodowały znaczne zniszczenia w mieście i według Brytyjczyków wywołały również panikę. Ludność cywilna, oficerowie i większość oddziałów pośpiesznie mieli opuścić miasto, tak że Dżalalabad praktycznie wyludnił się⁵⁰.

Po nalotach na Dżalalabad Amanullah zarzucił Brytyjczykom barbarzyństwo, gdyż zbombardowali grób jego ojca w tym mieście i wiele cennych budynków. Porównał to do krytyki i oburzenia, jakie wywołało w Europie zbombardowanie Londynu przy użyciu zeppelinów⁵¹. Warto tutaj zauważyć, że Brytyjczycy przejawiali skłonność do unikania radykalnych sformułowań w swoich dokumentach i przekazie dla społeczeństwa. Na przykład Hugh Montague Trenchard, szef sztabu lotnictwa, preferował, by w raportach o ofiarach nalotów pisać w sposób niedookreślony lub eufemistyczny. Powodowało to, że publikowane raporty o konsekwencjach operacji lotniczych nie zawierały szczegółowych danych o zabitych, a podkreślały „moralne skutki”⁵².

Następnym celem lotnictwa brytyjskiego był Kabul. Operacja miała zostać przeprowadzona przez jeden samolot, ale zrealizowanie tego zadania okazało się trudniejsze, niż przewidywano. Pierwszą maszyną, która miała wykonać to zadanie, był dwusilnikowy bombowiec Handley Page O/400⁵³, który specjalnie w tym celu przyleciał do Risalpuru. Maszyna dotarła do miejsca bazowania wieczorem, a obsługa widząc, że formuje się potężna burza piaskowa, zabezpieczyła bombowiec. Obrócono go dziobem do wiatru, przywiązano do wbitych w ziemię pali i osłonięto od strony zbliżającej się burzy trzema ciężarówkami marki Leyland. Kiedy minęła burza, która trwała ok. pół godziny, okazało się, że samolot nie nadaje się do dalszego użytku. Maszyna leżała do góry kołami, z całkowicie zniszczonym wierzchem i prawym bokiem kadłuba. Konieczne okazało się pozyskanie innego samolotu, który mógłby dolecieć do afgańskiej stolicy. Odpowiednią maszynę znaleziono w Karaczi. Był to czterosilnikowy samolot Handley Page V/1500⁵⁴ – jeden z trzech egzemplarzy

⁵⁰ P. Sykes, op. cit., t. II, s. 275.

⁵¹ *Papers Regarding Hostilities with Afghanistan, 1919*, Cmd. 324, no. 49.

⁵² J. Thin, *The Pre-History of Royal Air Force Area Bombing, 1917–1942*, thesis, University of Canterbury, 2008, s. 76, <https://ir.canterbury.ac.nz/bitstream/handle/100921/1740/thesisfulltext.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (dostęp: 22 VI 2020).

⁵³ Ciężki dwupłatowy samolot bombowy. Załoga składała się z 4–5 osób. Rozwijał prędkość 160 km/h, osiągał pułap 2600 m, miał zasięg 1100 km i mógł wykonywać ośmiogodzinne loty. Uzbrojony był w pięć karabinów maszynowych Lewis kaliber 7,7 mm i mógł zabrać 910 kg bomb.

⁵⁴ Był to samolot czterosilnikowy, dwupłatowy z załogą 5–6-osobową. Mógł osiągać 154 km/h, miał zasięg ok. 2 tys. km bez ładunku i mógł wykonywać loty trwające 12–14 godzin. Uzbrojenie strzeleckie stanowiło od trzech do pięciu karabinów maszynowych Lewis kaliber 7,7 mm, które można było umieścić w przednim i tylnym stanowisku strzeleckim, oraz jeden, który mógł strzelać w górę lub w dół przez odsuwane segmenty poszycia. Handley Page V/1500 przenosił ładunek bomb o maksymalnej wadze 3500 kg.

tego typu, które wybudowano w ostatnim roku I wojny światowej z myślą o bombardowaniu Berlina. Zanim zdołano wykorzystać je do tego zadania, na froncie europejskim przerwano działania zbrojne. Nieprzydatnego już Handley Page'a V/1500, zwanego „Old Carthusian”, wysłano do Indii w celach propagandowych. Samolot przyleciał do Karaczi w styczniu 1919 r. i przez parę miesięcy służył jako atrakcja, wznosząc się w przestworza z przedstawicielami brytyjskich i hinduskich elit na pokładzie⁵⁵.

Zadanie zbombardowania Kabulu powierzono kpt. Robertowi Halleyowi. Wystartował on wczesnym rankiem 24 maja z Risalpuru i po trzech godzinach lotu dotarł nad stolicę. Jak zrelacjonował to świadek, „jedynie sprzyjający wiatr wiejący «w ogon» samolotu sprawił, że był on zdolny przelecieć nad górami Chajber. W drodze powrotnej wiatr zmienił kierunek i dosłownie przywiął samolot do domu”⁵⁶.

Handley Page V/1500 zrzucił w sumie 20 bomb na Kabul, które miały spaść na budynki rządowe i zabudowania pałacowe. Według brytyjskich źródeł nalot miał spowodować zabicie 37 koni, panikę w królewskim haremie i uszkodzenia dachów niektórych budynków⁵⁷.

Nalot miał wywołać panikę wśród mieszkańców miasta. Część próbowała się bronić, strzelając do samolotu z karabinów i rewolwerów, a część opuściła miasto. Emir miał rozmieścić na drogach posterunki w celu powstrzymania exodusu kabulczyków, chociaż sam rozpoczął przygotowania do opuszczenia miasta⁵⁸.

Straty w ludziach, jak i szkody materialne nie były duże, natomiast bombardowanie miało, zdaniem Brytyjczyków, znaczenie propagandowe. Miało uświadomić Afgańczykom, że mimo ukształtowania terenu siły brytyjskie są w stanie osiągnąć ich stolicę. Jak stwierdził gen. sir Charles Monro, „ten nalot był ważnym elementem, który skłonił rząd afgański do poszukiwania pokojowego rozwiązania konfliktu”⁵⁹. I z tego względu ten akurat rajd został wykorzystany przez Air Ministry jako dowód znaczenia sił powietrznych

⁵⁵ J. Alexander, *The Raid that 'Ended a War'. The RAF in the Third Afghan War, 1919*, RAF CASPS, June 25, 2019, <https://medium.com/raf-caps/the-raid-that-ended-a-war-the-raf-in-the-third-afghan-war-1919-c29f7df42d50> (dostęp: 10 X 2020).

⁵⁶ G.N. Molesworth, op. cit., s. 78–79.

⁵⁷ OIOC, FO 371, No. 175920/371/3991, Statement of Ghulam Muhammad, Chauffeur to Sardar Inayatulla Khan, Muin-us-Sultanat, Kabul, w: Office Memo from Sir Hamilton Grant, Chief Commissioner, North-West Frontier Province to the Foreign Secretary to the Government of India in the Foreign and Political Department, Simla, 27th October 1919; ibidem, No. 174799/371/3991, Memorandum from the Political Agent, Khyber, to the Secretary to the Chief Commissioner, North-West Frontier Province, 16th November 1919.

⁵⁸ Ibidem, No. 175920/371/3991, Statement of Ghulam Muhammad, Chauffeur to Sardar Inayatulla Khan, Muin-us-Sultanat, Kabul, w: Office Memo from Sir Hamilton Grant, Chief Commissioner, North-West Frontier Province to the Foreign Secretary to the Government of India in the Foreign and Political Department, Simla, 27th October 1919.

⁵⁹ V.G. Kiernan, *From Conquest to Collapse. European Empires from 1815–1960*, New York 1982, s. 169; J. Halley, *The Kabul Raid*, „Aeroplane Monthly”, VIII 1979, s. 437–442.

w obronie imperium. Przeniosło się to także do literatury przedmiotu, która nieustannie podkreślała znaczenie lotnictwa w zakończeniu wojny.

Lotnictwa używano również do bombardowania wsi na pograniczu Indii, których mieszkańcy opowiedzieli się po stronie Afganistanu w czasie konfliktu⁶⁰. Także podczas drugiej fazy III wojny afgańsko-brytyjskiej, w operacji w Waziristanie, wykorzystywano samoloty, a szczególnym celem było plemię Maszudów, które nie chciało podporządkować się Brytyjczykom i nie zamierzało zwrócić broni zabranej wcześniej brytyjskim żołnierzom⁶¹. Szczególnie nasilenie aktywności lotnictwa nastąpiło od 13 listopada, kiedy 25 samolotów zrzucało 5 ton bomb na siedziby Maszudów w Kaniguramie, Makinie i Sarobi. Naloty były powtarzane codziennie do 21 listopada. Każdego dnia Brytyjczycy rzucali średnio od 2,5 do 7 ton bomb. W efekcie nalotów zniszczeniu uległy zapasy żywności i paszy, nastąpiła ewakuacja wsi i zmniejszenie liczby rajdów Maszudów przeciwko Brytyjczykom – w związku z rozproszeniem stad bydła potrzebna była większa liczba ludzi do ich pilnowania. Kolejny cel lotniczych ataków stanowiły domostwa należące do wpływowych malików. Miał to być sposób zmuszenia ich do przyjęcia warunków postawionych przez Brytyjczyków⁶². Mimo iż RAF utrzymywał, że jego działania spowodowały znaczne straty⁶³, Maszudzi się nie poddali.

Początkową fazę działań lotnictwa w Waziristanie charakteryzował brak koordynacji z operacjami na ziemi. Dopiero pod koniec listopada, wraz z podjęciem regularnej kampanii w Waziristanie przez Derajat Column⁶⁴, działania lotnictwa zostały powiązane z operacjami sił lądowych. Polegały one przede wszystkim na atakowaniu sił plemiennych związanych walką z oddziałami brytyjskimi. By usprawnić działanie lotnictwa, wybudowano lotnisko polowe blisko

⁶⁰ NA, AIR 5/1321, Operations Against Afghanistan, Ch.2, AIR 5 Air Historical Branch Records: Series II (1914–40), Report by Gen. Munro, 1 Nov. 1919; NA, CID 123-D, CAB 6/4 [Committee of Imperial Defence Memoranda: Defence of India or D Papers (Microfilm, Pieces 4–6)] Cabinet Office Papers, PRO, Air Ministry Papers AS Memo on an Afghan War, 7 Nov. 1921.

⁶¹ General Staff Branch, op. cit.; *Operations in Waziristan, 1919–1920. Compiled by the General Staff Army Headquarters*, India, Delhi 1923, s. 168.

⁶² NA, WO 106/56, Waziristan Force Weekly Appreciation for week ending 22nd November 1919; Waziristan Force Weekly Appreciation for week ending 6th December 1919; OIOC, L/MIL/15/5/4120, Royal Air Force India. Summary of Operations from 9th November to 15th December 1919, 11th January 1920.

⁶³ Po zajęciu Kaniguramu brytyjska komisja wojskowa badała skuteczność nalotów. Po zrzucaeniu 16 ton bomb zniszczeniu uległy cztery niewielkie skupiska domostw na terenie całej osady. Mało skuteczne okazały się dziewięciokilowe bomby, które właściwie nie wyrządziły poważniejszych szkód. NA, AIR 5/1321, Operations in Waziristan, Ch.3, PRO AIR 5, Air Historical Branch Records: Series II (1914–1940), Air Ministry Papers.

⁶⁴ Sformułowana w listopadzie 1919 r. kolumna wojskowa pod dowództwem gen. Andrew Skeena, licząca 29 256 żołnierzy hinduskich i 33 987 osób towarzyszących. T.R. Moreman, *The Army in India and the Development of Frontier Warfare, 1849–1947*, London–New York 1998, s. 107.

teatru działań, w Sora Rhoga. Oznaczało to, że samoloty nie musiały wracać do swojej macierzystej bazy w Tanku, by zatankować paliwo i załadować bomby. Dawało to możliwość trzykrotnego wzrostu częstotliwości lotów bojowych⁶⁵.

Afgańczycy udowodnili, że potrafią dostosować się do nowej sytuacji, jaką było wykorzystanie lotnictwa do działań bojowych. Żołnierze i wojownicy plemienni szybko nauczyli się pozostawać w cieniu skał tak długo, jak długo słychać było warkot samolotu. Przekonali się, że celnymi strzałami można zestrzelić samolot – w ten sposób Brytyjczycy stracili kilka maszyn (takie zdarzenie miało miejsce 9 maja). Podczas bombardowania Dakki trzy maszyny zostały poważnie uszkodzone, ale udało im się wylądować poza liniami brytyjskimi. 13 maja została zestrzelona kolejna maszyna. Tym razem pilot nie zdołał dolecieć poza swoje linie i musiał lądować w dolinie Bazar. Po wylądowaniu załoga spaliła samolot, po czym sama znalazła się w niewoli u plemienia Zakka Khel. Byli w niej dobrze traktowani, a po 10 dniach zwolnieni bez jakiegokolwiek okupu ze strony brytyjskiej⁶⁶. 13 września strącono maszynę bombardującą fort Chora. Pilot i obserwator zostali wzięci do niewoli. Sytuacja ta zmusiła Brytyjczyków do latania w większych formacjach, które mogły przeciwstawić się ostrzałowi z ziemi. Podczas tego konfliktu musieli także liczyć się nie tylko z bardziej lub mniej udanymi próbami zestrzelenia samolotów, ale także z akcjami podejmowanymi na ziemi, których celem było zniszczenie maszyn, jak miało to miejsce w lipcu 1919 r. na lotnisku w Bannu⁶⁷.

Nie wszystkie operacje RAF-u kończyły się sukcesem. Wprawdzie na przykład 2 czerwca lotnictwo brytyjskie rozproszyło 400-osobowe afgańskie zgrupowanie koło Khadimakh, ale kilka dni wcześniej, 28 maja, nie było w stanie zlikwidować afgańskiego stanowiska ogniowego w forcie Yusuf Khel. Nie zawsze też RAF zdołał dotrzeć tam, gdzie go oczekiwano. Tak było 30 maja, kiedy Afgańczycy przeprowadzili ciężki ostrzał fortu w Thal, uszkadzając poważnie sam fort i stanowiska artylerii górskiej⁶⁸. Lotnictwu brytyjskiemu zdarzały się i innego rodzaju sytuacje podczas tego konfliktu.

⁶⁵ NA, CP [Cabinet Paper].534, CAB 24/97, Viceroy, Army Department, to Secretary of State, 28 January 1920; ibidem, CP.606, CAB 24/98. CAB 24, Cabinet Memorandum, 9 February 1920, (Pieces 92–142 and 158–288, Microfilm).

⁶⁶ OIOC, FO 371, No. 93443/371/3990, Telegram from the Hon'ble the Chief Commissioner and Agent to the Governor-General in the North-West Frontier Province, Peshawar, to the Secretary to the Government of India in the Foreign and Political Department, Simla, 14th May 1919, Third Afghan War 1919. Correspondence, doc. 170.

⁶⁷ NA, WO 106/58, Despatch by His Excellency General Sir Charles Carmichael Monro, Commander-in-Chief in India on the Third Afghan War, 1919 to the Secretary to the Government of India, Army Department, Simla, 19th November 1919, PRO, s. 16.

⁶⁸ OIOC, FO 371, No. 93443/371/3990, Telegram from the Hon'ble the Chief Commissioner and Agent to the Governor-General in the North-West Frontier Province, Peshawar, to the Secretary to the Government of India in the Foreign and Political Department, Simla, 14th May 1919, Third Afghan War 1919. Correspondence, doc. 170; General Staff Branch, op. cit., s. 57.

Nie dość, że dysponowało ono w tym rejonie imperium niewielką liczbą maszyn, to jeszcze traciło je wcale nie na polu walki. 12 maja jedyne dwa samoloty, jakimi Brytyjczycy dysponowali w rejonie Kandaharu, rozbiły się na lotnisku w Kwecie. Sprawilo to, że aż do 26 maja, kiedy przybyły nowe maszyny, siły brytyjskie na tym froncie były pozbawione wsparcia z powietrza⁶⁹.

Doszło także do incydentu znanego dobrze i z późniejszych konfliktów. 27 maja, podczas zdobywania Spin Boldak, jedna z formacji brytyjskich została zbombardowana przez własny samolot. W wyniku tej pomyłki zginęli jeden brytyjski i jeden hinduski oficer oraz trzech żołnierzy hinduskich, a dwóch oficerów brytyjskich i ośmiu hinduskich żołnierzy zostało rannych⁷⁰.

3 VI 1919 r. ogłoszono przerwanie ognia, chociaż strona afgańska podjęła pierwsze kroki na drodze do zawieszenia działań zbrojnych w połowie maja. Pozostaje to w sprzeczności z powielanymi stwierdzeniami o decydującej roli lotnictwa w zakończeniu konfliktu. Pierwsze afgańskie działanie dyplomatyczne miało miejsce 14 maja, a więc przed nalotami na Kabul (24 maja) i Dżalalabad (17, 20 i 24 maja)⁷¹. Ponownie strona afgańska zaproponowała podjęcie rozmów najprawdopodobniej 20 maja (lub przed), a więc znów przed nalotem na Kabul, który miał posiadać decydujące znaczenie⁷². Uwzględnienie tych dat skłania do rewizji obowiązujących założeń co do decydującej roli lotnictwa w tym konflikcie. Nie przeszkodziło to jednak Brytyjczykom w wykorzystywaniu przerysowanych osiągnięć lotnictwa w lobbowaniu na rzecz RAF-u.

III wojna afgańsko-brytyjska, mimo relatywnie niewielkiej liczby zaangażowanych samolotów, przyniosła jedno z najintensywniejszych zastosowań lotnictwa w imperium brytyjskim, w tym okresie dając zarówno RAF-owi, jak i sztabowi generalnemu w Indiach możliwość przetestowania lotnictwa w działaniach na pograniczu. Większości wydawało się, że samolot stanowi najistotniejszą broń w rękach władz imperialnych. Był zdolny do szybkiego przeniknięcia głęboko na terytoria plemienne, znajdując się jednocześnie relatywnie poza zasięgiem przeciwnika. Jednak doświadczenia wyniesione z tego konfliktu, gdzie rajdy powietrzne na Dżalalabad i Kabul miały w jakimś stopniu, w odczuciu Brytyjczyków, wpływ na zawieszenie broni i przerwanie działań zbrojnych, przeciwstawione zostały doświadczeniom, gdzie działania lotnictwa nie przyniosły spodziewanych rezultatów. Jak przyznawali sami Brytyjczycy:

⁶⁹ G.N. Molesworth, op. cit., s. 145, 147.

⁷⁰ Ibidem, s. 149.

⁷¹ OIOC, FO 371, No. 168/96666/371/3990 i No. 169/96666/371/3990, Telegram from the Chief Commissioner and Agent to the Governor-General in the North-West Frontier Province, Peshawar, to the Secretary to the Government of India in the Foreign and Political Department, Simla, 14 May 1919.

⁷² Ibidem, No. 251/96666/371/3990, Telegram from the Chief Commissioner and Agent to the Governor-General in the North-West Frontier Province, Peshawar, to the Secretary to the Government of India in the Foreign and Political Department, Simla, 21st May 1919.

By w pełni wykorzystać ten tak ważny czynnik, konieczne jest, by oficerowie z RAF zaznajomili się z zasadami taktyki piechoty i z formacjami, szczególnie tymi biorącymi udział w działaniach zbrojnych w górach. Podstawą pełnej współpracy między lotnictwem a siłami na ziemi jest łączność. Popham Panel⁷³ okazał się mało przydatny. Lokalizacja naszych sił na ziemi była oznaczana za pomocą kolorowych pasów, ale czasami pasy te wpadały w ręce nieprzyjaciół. [...] Informacje uzyskane na podstawie pionowych i ukośnych zdjęć miały olbrzymie znaczenie tak taktyczne, jak i topograficzne. Oficerowie sił naziemnych znaleźliby w nich ważne źródło pomocnicze w taktyce. Powinno być to jednak uzupełnione przez przeszkolenie w obserwacjach z powietrza. Z drugiej strony wyniki bombardowań i rekonesansów nie spełniły pokładanych w nich nadziei. Wynikało to w znacznym stopniu z ukształtowania terenu i umiejętności członków plemion ukrywania się w terenie⁷⁴.

Specjalna komisja, powołana do oceny skutków działania lotnictwa, skonstatowała, że większość bombardowań nie trafiła w cel, a gros trafionych budynków poniosło jedynie niewielki uszczerbek⁷⁵.

Początkowo działalność lotnictwa stanowiła wsparcie dla sił lądowych, powodując znaczne szkody wśród sił afgańskich. Wpływała także na podniesienie morale w oddziałach brytyjskich, a jednocześnie jego obniżenie wśród Afgańczyków. Szybko jednak strona afgańska nauczyła się, jak zachowywać się w chwili pojawienia się samolotów na horyzoncie i brytyjska przewaga w powietrzu szybko została zneutralizowana. Przekonało to Brytyjczyków, że sposób użycia lotnictwa w konflikcie z Afganistanem czy w działaniach przeciwko plemionom z pogranicza zdecydowanie odbiega od typowych zastosowań tej formacji na polu walki. Okazało się, że lotnictwo było mało przydatne w takich sytuacjach, jak kierowanie ogniem dział, szczególnie ze względu na to, że po stronie afgańskiej rzadko dochodziło do dużej koncentracji oddziałów czy artylerii. Także jako jednostki obserwacyjne lotnictwo okazało się mało skuteczne. Wynikało to z tego, że górzysty teren stwarzał doskonale warunki do ukrycia się, a afgańscy żołnierze i wojownicy nosili odzienie, które w naturalny sposób zapewniało kamuflaż, czyniąc ich niewidocznymi dla obserwatorów z powietrza. Z kolei lotnictwo spełniało swoje zadanie jako dostarciciel zdjęć lotniczych, które stanowiły źródło informacji taktycznych i topograficznych⁷⁶.

Jednak te niedostatki w działaniach lotnictwa, wynikające ze specyfiki afgańskiego teatru działań, nie wpłynęły na wykorzystanie go w zabiegach

⁷³ Urządzenie służące do przekazywania informacji z ziemi do samolotów, stosowane na początku I wojny światowej. Był to system opierający się na rozkładanych na ziemi, w określonej konfiguracji, pasach materiału.

⁷⁴ *Operations in Waziristan...*, s. 156–157.

⁷⁵ NA, WO 105/56, Waziristan Force Weekly Appreciation for week ending 16th March 1920.

⁷⁶ OIOC, FO 371, No. 93443/371/3990, Telegram from the Hon'ble the Chief Commissioner and Agent to the Governor-General in the North-West Frontier Province, Peshawar, to the Secretary to the Government of India in the Foreign and Political Department, Simla, 14th May 1919, Third Afghan War 1919. Correspondence, doc. 170; General Staff Branch, op. cit., s. 133; T.R. Moreman, op. cit., s. 130–131.

o utrzymanie RAF-u jako samodzielnej formacji wojskowej. Jeszcze podczas I wojny światowej zachwalano potencjał lotnictwa w przyszłych konfliktach. We wspomnianych wcześniej wnioskach Komisji Smutsa z 1917 r. można przeczytać: „I nieodległy może być dzień, kiedy operacje powietrzne, ze swoją mocą niszczenia wrogich ziem, destrukcji przemysłu i ośrodków miejskich na wielką skalę, staną się podstawowymi działaniami wojennymi, wobec których dawne formy działań lądowych i morskich staną się drugoplanowe i podrzędne”⁷⁷. Mimo to wraz z zakończeniem I wojny światowej wróciła dyskusja nad przyszłością lotnictwa⁷⁸. Toczyła się ona w warunkach olbrzymich kłopotów społecznych i ekonomicznych spowodowanych przez światowy konflikt. W trakcie wojny Wielka Brytania straciła ponad 700 tys. osób: zabitych, zmarłych i zaginionych (1,5% populacji), a ponad półtora miliona było ciężko rannych. W latach 1913–1920 wartość brytyjskiej produkcji przemysłowej spadła o 7,4%, koszty udziału w wojnie oszacowano na 10,9 mld funtów (43,8 mld dolarów), a dług wewnętrzny według ówczesnych danych sięgał 6,5 mln funtów⁷⁹. Dodatkowo pewnymi wyznacznikami polityki brytyjskiej na najbliższe lata były dwa popularne hasła. Jedno to „the war to end all wars” („wojna kończąca wszystkie wojny”), wykreowane przez pisarza Herberta G. Wellsa w 1914 r., a drugie – „Ten Year Rule” („zasada 10 lat”) z sierpnia 1919 r., która nakładała na siły zbrojne obowiązek planowania, tak jakby przez najbliższe 10 lat imperium brytyjskie nie angażowało się z żaden poważny konflikt⁸⁰.

Wobec ograniczeń finansowych i oczekiwań społeczeństwa rząd Lloyd George’a dążył do jak najszybszego ograniczenia kosztów i powrotu do przedwojennego stanu sił zbrojnych. W tej sytuacji dalsze losy RAF-u jako osobnej siły zbrojnej stały pod znakiem zapytania. By przetrwać, lotnictwo potrzebowało silnych argumentów uzasadniających swoje istnienie w warunkach pokoju, szczególnie że wielu wpływowych polityków było temu przeciwnych. Sam Lloyd George uważał, że lotnictwo jako osobna formacja to kosztowny luksus i był zwolennikiem rozwiązania go. Przeważało jednak stanowisko

⁷⁷ NA, CAB 24/22, Second Report of the Committee on Air Organisation and Home Defence Against Air Raids, 17 August 1917.

⁷⁸ Zob. D. Jordan, *The Air Defence of Great Britain. An Overview, 1920–1936*, „Air Power Review”, Spring 2018, t. XXI, nr 1, s. 140–159, <https://www.raf.mod.uk/what-we-do/centre-for-air-and-space-power-studies/documents/1/vol-21-no-1-raf100-special-edition/> (dostęp: 20 X 2020).

⁷⁹ R. Holland, *The British Empire and the Great War, 1914–1918*, w: *The Oxford History of the British Empire*, t. IV: *The Twentieth Century*, red. J.M. Brown, W.R. Louis, Oxford 1999, tab. 5, s. 117; I.F.W. Beckett, *The Great War, 1914–1918*, Essex 2001, s. 253.

⁸⁰ J. Ferris, *Treasure Control, The Ten Year Rule and British Service Policies, 1919–1924*, „The Historical Journal”, XII 1987, t. XXX, nr 4, s. 859–883; C.M. Bell, *Winston Churchill and the Ten Year Rule*, „The Journal of Military History”, X 2010, t. LXXIV, nr 4, s. 523–556, https://www.academia.edu/6384468/Winston_Churchill_and_the_Ten_Year_Rule (dostęp: 12 X 2020).

Churchilla, który poparł zabiegi Trencharda, od lutego 1919 r. szefa sił lotniczych⁸¹. Pod koniec 1919 r. Trenchard przedstawił parlamentowi ograniczony plan kształtu brytyjskiego lotnictwa, uwzględniając w tym „zasadę 10 lat”. Przewidywał on, że do 1923 r. lotnictwo osiągnie stan 32 eskadr, z których jedynie dwie eskadry bombowców będą stacjonować w Wielkiej Brytanii, a reszta zostanie rozmieszczona na terenie imperium, z czego osiem w Indiach. „Koszt utrzymania eskadr będzie ponoszony przez rząd Indii tak, jak ma to miejsce w przypadku garnizonów wojskowych. Ostatnie wydarzenia pokazały wartość lotnictwa w radzeniu sobie z problemami z plemionami na pograniczu i należy mieć nadzieję, że nie trzeba będzie długo czekać by jednostki RAF przestały być traktowane jako dodatek do garnizonów, a częściowo zajęły ich miejsce”⁸². Stąd też udział lotnictwa w III wojnie afgańsko-brytyjskiej i jego przerysowane sukcesy idealnie wpisały się w dyskusję nad przyszłością lotnictwa wojskowego w Wielkiej Brytanii, dostarczając argumentów na „tak” zwolennikom jego utrzymania jako osobnej formacji. Inną rzeczą jest to, że kolejne konflikty w imperium brytyjskim – w Somalilandzie⁸³, Iraku, Transjordanii i Adenie w następnych latach, rozgrywane się w innych warunkach terenowych, udowodniły przydatność lotnictwa i umocniły pozycję RAF-u⁸⁴.

Streszczenie

III wojna afgańsko-brytyjska stanowiła jeden z wielu konfliktów, jakie Wielka Brytania toczyła na obrzeżach swojego imperium. Wojna z Afganistanem wybuchła na początku maja 1919 r. i w przeciwieństwie do dwóch wcześniejszych starć to strona afgańska stała się agresorem. Ten epizod z dziejów imperium brytyjskiego jest relatywnie słabo znany i opisany, chociaż istotny zarówno dla Afganistanu, jak i dla brytyjskiej władzy w Indiach. Na niewielkie zainteresowanie ze strony badaczy niewątpliwie wpłynęło to, że doszło do konfliktu niemal tuż po zakończeniu I wojny światowej, której zasięg i konsekwencje wstrząsnęły społeczeństwami na całym świecie. Spowodowało to, że literatura poświęcona tej wojnie jest nader skromna. Niemniej jednak każda publikacja, w której wspomina się o tym konflikcie, skupia uwagę na aspekcie użycia lotnictwa przez Brytyjczyków i decydującej roli tej formacji. Spowodowało to ukształtowanie stereotypu, który niepoddawany jest rewizji. Jednakże przeprowadzona analiza materiału źródłowego podważa ten stereotyp i próbuje właściwie określić miejsce

⁸¹ A. Boyle, *Trenchard. Man of Vision*, London 1962, s. 329–333.

⁸² Permanent Organization of the Royal Air Force. Note by the Secretary of State for Air on a Scheme Outlined by the Chief of the Air Staff, Published by His Majesty's Stationery Office, London 1919, Cmd. 467, s. 3.

⁸³ Zob. A. Roe, *Air Power in British Somaliland, 1920. The Arrival of Gordon's Bird-Men, Independent Operations and Unearthly Retributions*, „Air Power Review”, Spring 2018, t. XXI, s. 74–93, <https://www.raf.mod.uk/what-we-do/centre-for-air-and-space-power-studies/documents1/vol-21-no-1-raf100-special-edition/> (dostęp: 1 VII 2020).

⁸⁴ Zob. B. Hoffman, *British Air Power in Peripheral Conflict, 1919–1976*, Santa Monica 1989, RAND, R-3749-AF, <https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/reports/2007/R3749.pdf> (dostęp: 9 X 2020); A.L. Haldane, *The Insurrection in Mesopotamia, 1920*, Edinburgh–London 1922.

i rolę lotnictwa w III wojnie afgańsko-brytyjskiej. Stara się również wskazać powody, dla których przesadnie podkreślano rolę RAF-u w starciu afgańsko-brytyjskim. Przecenianie roli lotnictwa w tej wojnie wpisywało się w prowadzoną w Wielkiej Brytanii gorącą dyskusję nad dalszymi losami lotnictwa jako osobnej formacji wojskowej i było sposobem na udowodnienie jego znaczenia.

Air Force in the Third Anglo-Afghan War, 1919–1920

The Third Anglo-Afghan War was one of many conflicts Britain fought on the fringes of its Empire. The war with Afghanistan broke out in early May 1919, and – contrary to the two earlier conflicts – the aggressor was Afghanistan. This episode of the British Empire’s history is relatively poorly known and described, although it was important for Afghanistan and for the British power in India. The low interest of researchers has undoubtedly been influenced by the fact that the conflict took place almost immediately after the end of World War I, the scope and consequences of which shocked societies around the world. Due to this fact, the literature on the war is exceedingly scarce. Nevertheless, any publication that mentions the conflict focuses on the use of air force by the British and its decisive role in the conflict. It has resulted in a stereotype that has been perpetuated and remained unrevised. However, the analysis of the source material undermines this stereotype and attempts to properly define the place and role of the air force in the Third Anglo-Afghan War. It also tries to identify the reasons why the role of the RAF in the British wars against Afghanistan was overemphasised. The overestimation of the role of air power in this war was part of the heated debate in Britain over the further fate of the air force as a separate military formation and was a way of proving its importance.

Bibliografia

Źródła archiwalne

National Archives, Londyn

AIR 5/1321, Operations in Waziristan, Ch.3, AIR 5, Air Historical Branch Records: Series II (1914–1940), Air Ministry Papers

Despatch by His Excellency General Sir Charles Carmichael Monro, Commander-in-Chief in India on the Third Afghan War, 1919, WO 106/58

Despatch by His Excellency General Sir Charles Carmichael Monro, Commander-in-Chief in India on the Third Afghan War, 1919 to the Secretary to the Government of India, Army Department, Simla, 19th November 1919, WO 106/58

Report by Gen. Munro, 1 Nov. 1919, AIR 5/1321, Operations Against Afghanistan, Ch.2, AIR 5 Air Historical Branch Records: Series II (1914-40), Air Ministry Papers AS Memo on an Afghan War, 7 Nov. 1921, CID 123-D, CAB 6/4 [Committee of Imperial Defence Memoranda: Defence of India lub D Papers (Microfilm, Pieces 4–6)] Cabinet Office Papers Second Report of the Committee on Air Organisation and Home Defence Against Air Raids, 17 August 1917, CAB 24/22

Viceroy, Army Department, to Secretary of State, 28 January 1920, CP [Cabinet Paper].534, CAB 24/97, 9 February 1920, CP.606, CAB 24/98. CAB 24 Cabinet Memorandum (Pieces 92–142 and 158–288, Microfilm)

Waziristan Force Weekly Appreciation for week ending 16th March 1920, WO 105/56

Waziristan Force Weekly Appreciation for week ending 22nd November 1919, WO 106/56

Waziristan Force Weekly Appreciation for week ending 6th December 1919, WO 106/56

Oriental and India Office Collection, British Library, Londyn

- Memorandum from the Political Agent, Khyber, to the Secretary to the Chief Commissioner, North-West Frontier Province, 16th November 1919, FO 371, No. 174799/371/3991
- Royal Air Force India. Summary of Operations from 9th November to 15th December 1919, 11th January 1920, L/MIL/15/5/4120
- Statement of Fighting Strengths and Armament of Independent Tribes on the North-West Frontier (Cis-Durand Line), 27th June 1910, L/P&S/7/242
- Statement of Ghulam Muhammad, Chauffeur to Sardar Inayatulla Khan, Muin-us-Sultanat, Kabul, w: Office Memo from Sir Hamilton Grant, Chief Commissioner, North-West Frontier Province to the Foreign Secretary to the Government of India in the Foreign and Political Department, Simla, 27th October 1919, FO 371, No. 175920/371/3991
- Statement of Ghulam Muhammad, Chauffeur to Sardar Inayatulla Khan, Muin-us-Sultanat, Kabul, w: Office Memo from Sir Hamilton Grant, Chief Commissioner, North-West Frontier Province to the Foreign Secretary to the Government of India in the Foreign and Political Department, Simla, 27th October 1919, FO 371, No. 175920/371/3991
- Telegram from the Chief Commissioner and Agent to the Governor-General in the North-West Frontier Province, Peshawar, to the Secretary to the Government of India in the Foreign and Political Department, Simla, 14 May 1919, FO 371, No. 168/96666/371/3990, No. 169/96666/371/3990
- Telegram from the Chief Commissioner and Agent to the Governor-General in the North-West Frontier Province, Peshawar, to the Secretary to the Government of India in the Foreign and Political Department, Simla, 21st May 1919, FO 371, No. 251/96666/371/3990
- Telegram from the Hon'ble the Chief Commissioner and Agent to the Governor-General in the North-West Frontier Province, Peshawar, to the Secretary to the Government of India in the Foreign and Political Department, Simla, 14th May 1919, Third Afghan War 1919. Correspondence, FO 371, No. 93443/371/3990, doc. 170

Źródła drukowane

- General Staff Branch, *The Third Afghan War 1919. Official Account*, Calcutta 1926.
- Operations in Waziristan, 1919–1920. Compiled by the General Staff Army Headquarters*, India, Delhi 1923.
- Papers Regarding Hostilities with Afghanistan, 1919*, London 1919, Cmd. 324, no. 49.
- Permanent Organization of the Royal Air Force. Note by the Secretary of State for Air on a Scheme Outlined by the Chief of the Air Staff*, Published by His Majesty's Stationery Office, London 1919, Cmd. 467.
- Winston S. Churchill. *Companion*, red. M. Gilbert, t. IV, London 1977.

Opracowania

- Alexander J., *The Raid that 'Ended a War'. The RAF in the Third Afghan War, 1919*, RAF CASPS, June 25, 2019, https://www.researchgate.net/publication/334108062_The_Raid_that_%27Ended_a_War%27_The_RAF_in_the_Third_Afghan_War_1919 (dostęp: 10 X 2020).
- Ali M., *Afghanistan. The War of Independence, 1919*, Kabul 1960.
- Ash E., *Sir Frederick Sykes and the Air Revolution, 1912–1918*, London–Portland 1999.
- Baden-Powell B., *How Airships are Likely to Affect War*, „Journal of the Royal United Service Institution” 1910, t. LIV, nr 387, s. 555–581.
- Baha M.L., *N.-W.F.P. Administration under British Rule, 1901–1919*, Islamabad 1978.

- Barthorp M., *Afghan Wars and the North-West Frontier, 1839–1947*, London 2002.
- Beckett I.F.W., *The Great War, 1914–1918*, Essex 2001.
- Bell C.M., *Winston Churchill and the Ten Year Rule*, „The Journal of Military History”, X 2010, t. LXXIV, nr 4, s. 523–556, https://www.academia.edu/6384468/Winston_Churchill_and_the_Ten_Year_Rule (dostęp: 12 X 2020).
- Bond B., *British Military Policy between the Two World Wars*, Oxford 1980.
- Boone C. de, *Aerial Navigation in War*, „United Services Magazine”, I 1908, t. XXXVI, nr 950, s. 369–374.
- Boyle A., *Trenchard. Man of Vision*, London 1962.
- Cooper M., *The Birth of Independent Air Power. British Air Policy in the First World War*, London 1986.
- Cox J., *Take a Cold Tub, Sir! The Story of 'The Boy's Own Paper'*, Guildford 1982.
- Ferris J., *Treasure Control, The Ten Year Rule and British Service Policies, 1919–1924*, „The Historical Journal”, XII 1987, t. XXX, nr 4, s. 859–883.
- Forbes A., *The Afghan Wars 1839–42 and 1878–80*, London 1892.
- Green J., *Frontier Assault. The North Staffordshire Regiment in the Third Afghan War 1919*, [b.m.w.] 2019.
- Haldane A.L., *The Insurrection in Mesopotamia, 1920*, Edinburgh–London 1922.
- Halley J., *The Kabul Raid*, „Aeroplane Monthly”, VIII 1979, s. 437–442.
- Hearne R.P., *Aerial Warfare*, London–New York 1909.
- Heathcote T.A., *The Afghan Wars, 1839–1919*, London 1980.
- Henderson D., *The Art of Reconnaissance*, London 1916.
- Hoffman B., *British Air Power in Peripheral Conflict, 1919–1976*, Santa Monica 1989, RAND, R-3749-AF, <https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/reports/2007/R3749.pdf> (dostęp: 9 X 2020).
- Holland R., *The British Empire and the Great War, 1914–1018*, w: *The Oxford History of the British Empire*, t. IV: *The Twentieth Century*, red. J.M. Brown, W.R. Louis, Oxford 1999, s. 114–137.
- Hughes T.L., *The German Mission to Afghanistan, 1915–1916*, „German Studies Review”, X 2002, t. XXV, nr 3, s. 447–476, <https://www.jstor.org/stable/pdf/1432596.pdf?refreqid=excelsior%3A0979cd829b702bd90820536b6813a481> (dostęp: 15 X 2020).
- Jeffery K., *The British Army and the Crisis of Empire, 1918–22*, Manchester 1984.
- Jones H.A., *The War in the Air. Being the Story of the Part Played in the Great War by the Royal Air Force*, London 1937 (reprint: 2002).
- Jordan D., *The Air Defence of Great Britain. An Overview, 1920–1936*, „Air Power Review”, Spring 2018, t. XXI, nr 1, s. 140–159, <https://www.raf.mod.uk/what-we-do/centre-for-air-and-space-power-studies/documents1/vol-21-no-1-raf100-special-edition/> (dostęp: 20 X 2020).
- Kiernan V.G., *From Conquest to Collapse. European Empires from 1815–1960*, New York 1982.
- King W.A., *Aerial Reconnaissance*, „Royal Engineers Journal”, IX 1913, t. XVIII, nr 3, s. 147–154.
- Macro P., *Action at Badama Post. The Third Afghan War, 1919*, Oxford–Philadelphia 2019.
- Masson V.M., Romodin V.A., *Istorija Afganistana*, t. II: *Afganistan v novoe vremja*, Moskva 1965.
- Maxim H.S., *Artificial and Natural Flight*, London–New York 1908.
- Molesworth G.N., *Afghanistan. An Account of Operations in the Third Afghan War*, New York 1962.
- Moreman T.R., *The Army in India and the Development of Frontier Warfare, 1849–1947*, London–New York 1998.

- Norris J.A., *The First Afghan War 1838–1842*, Cambridge 1967.
- O'Ballance E., *Afghan Wars. Battles in a Hostile Land, 1839 to the Present*, London 2002.
- Omissi D.E., *Air Power and Colonial Control. The Royal Air Force, 1919–1939*, New York 1990.
- Paris M., *Air Power and Imperial Defence, 1880–1919*, „Journal of Contemporary History”, IV 1989, t. XXIV, nr 2, s. 209–225, <https://www.jstor.org/stable/260821> (dostęp: 10 VI 2020).
- Paris M., *Winged Warfare. The Literature and Theory of Aerial Warfare in Britain, 1859–1917*, Manchester–New York 1992.
- Poullada L.B., *Reform and Rebellion in Afghanistan, 1919–1929. King's Amanullah's Failure to Modernize a Tribal Society*, Ithaca–London 1973.
- Richards C., *The Origins of Military Aviation in India and the Creation of the Indian Air Force, 1910–1932*, cz. 2: *The RAF in India and the Creation of the Indian Air Force, 1918–1932*, „Air Power Review”, Spring 2008, t. XI, nr 1, s. 20–49, <https://www.raf.mod.uk/what-we-do/centre-for-air-and-space-power-studies/documents/1/air-power-review-vol-11-no-1/> (dostęp: 20 VI 2020).
- Robson B., *Crisis on the Frontier. The Third Afghan War and the Campaign in Waziristan, 1919–1920*, Staplehurst 2004.
- Roe A., *Air Power in British Somaliland, 1920. The Arrival of Gordon's Bird-Men, Independent Operations and Unearthly Retributions*, „Air Power Review”, Spring 2018, t. XXI, <https://www.raf.mod.uk/what-we-do/centre-for-air-and-space-power-studies/documents/1/vol-21-no-1-raf100-special-edition/> (dostęp: 1 VII 2020).
- Singhal D.P., *India and Afghanistan, 1876–1907. A Study in Diplomatic Relations*, Queensland 1963.
- Spiers E.M., *The Victorian Soldier in Africa*, Manchester–New York 2004.
- Stewart J., *The Kaiser's Mission to Kabul. A Secret Expedition to Afghanistan in World War 1*, London 2014.
- Stewart R.T., *Fire in Fire in Afghanistan, 1914–1929. The First Opening to the West Undone by Tribal Ferocity Years Before the Taliban*, Lincoln 2000.
- Sykes P., *History of Afghanistan*, London 1940.
- Tanner S., *Afghanistan. A Military History from Alexander the Great to the Fall of the Taliban*, New York 2002.
- Thin J., *The Pre-History of Royal Air Force Area Bombing, 1917–1942*, thesis, University of Canterbury, 2008, <https://ir.canterbury.ac.nz/bitstream/handle/100921/1740/thesisfulltext.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (dostęp: 22 VI 2020).
- Viscount Templewood, *Empire of the Air. The Advent of the Air Age, 1922–1929*, London 1957.
- Walters A., *Inter-War, Inter-Service Friction on the North-West Frontier of India and its Impact on the Development and Application of Royal Air Force Doctrine*, thesis, University of Birmingham, June 2017, <https://www.raf.mod.uk/what-we-do/centre-for-air-and-space-power-studies/documents/1/thesis-walters-inter-war-inter-service-friction-on-the-north-west-frontier-of-india/> (dostęp: 20 VI 2020).
- Whitmarsh A., *British Army Manoeuvre and the Development of Military Aviation, 1910–1913*, „War in History”, VII 2007, t. XIV, nr 3, s. 325–346, <https://www.jstor.org/stable/26070710> (dostęp: 12 VI 2020).
- Whitmarsh A., *Far from a 'Useless and Expensive Fad' Aircraft at British Army Manoeuvres 1910–1913*, „Cross and Cockade. Journal of Cross and Cockade International” 2008, https://www.academia.edu/8631620/Far_from_a_Useless_and_Expensive_Fad_Aircraft_at_the_British_Army_Manoeuvres_1910_13 (dostęp: 12 VI 2020).

Joanna Modrzejewska-Leśniewska – dr hab., prof. ucz., historyk z wykształcenia, od 1992 r. pracuje w Szkole Głównej Handlowej, obecnie w Zakładzie Bliskiego Wschodu i Azji Centralnej w Instytucie Studiów Międzynarodowych Kolegium Ekonomiczno-Społecznego. Zainteresowania badawcze koncentrują się na przeszłości i teraźniejszości stosunków międzynarodowych, a szczególnie państw szeroko pojętej Azji Środkowej. E-mail: jmodrz@sgh.waw.pl.

Joanna Modrzejewska-Leśniewska – PhD, university professor of the SGH, historian; employee of the Warsaw School of Economics since 1992, currently in the Department of Middle East and Central Asia at the Institute of International Studies of the Economic and Social College. Her research interests focus on the past and present of international relations, particularly the countries of Central Asia in the broadest sense. E-mail: jmodrz@sgh.waw.pl.