

FRANCISZEK KALINOWSKI

LOTNICTWO
POLSKIE
W WIELKIEJ BRYTANII
1940-1945

INSTYTUT

PARYŻ



LITERACKI

1969

FRANCISZEK KALINOWSKI

**LOTNICTWO
POLSKIE
W WIELKIEJ BRYTANII
1940-1945**

INSTITUT POLSKIEJ LITERACJI
ul. Królewska 4, Warszawa 00-101
tel. 81-66-11-11
1989

BIBLIOTEKA « KULTURY »

TOM 182

IMPRIME EN FRANCE

Editeur: INSTITUT LITTERAIRE, S.A.R.L.,
91, avenue de Poissy, Mesnil-le-Roi
par 78-MAISONS-LAFFITTE

FRANCISZEK KALINOWSKI

LOTNICTWO POLSKIE W WIELKIEJ BRYTANII 1940-1945

INSTYTUT

PARYŻ



LITERACKI

1969

FRANCISZEK KALINOWSKI

FOTNICTWO
POLSKIE

Biblioteka Narodowa
Warszawa



30001010312597



II.785.810



INSTITUT LITTERAIRE

© Copyright by INSTITUT LITTERAIRE, S.A.R.L., 1969

.1970 W 24

W S T Ę P

W dniu 8 grudnia 1939 roku — dwa miesiące po ostatnich strzałach kampanii polsko-niemieckiej — nadszedł do Anglii pierwszy transport lotników polskich z Francji. Zgodnie z porozumieniem francusko-polsko-brytyjskim z października 1939 dwa tysiące lotników polskich zostało wybranych do służby w ochotniczej rezerwie Królewskich Sił Powietrznych (*Royal Air Force Volunteer Reserve*, w skrócie R.A.F.V.R.), reszta zaś, ponad sześć tysięcy, pozostała w suwerennych Polskich Siłach Powietrznych współdziałających z lotnictwem francuskim (*L'Armée de L'Air*).

W kwietniu 1940 roku cały przewidziany kontyngent (z drobną nadwyżką) lotników polskich znalazł się w Anglii, pomimo, że umowa polsko-brytyjska nie była jeszcze podpisana.

Upływa już trzydzieści lat emigracji wojskowej, a dotąd nie ukazała się jeszcze historia Lotnictwa Polskiego w Wielkiej Brytanii i nie ma znaków aby miała się ukazać w najbliższych latach. Niniejsza krótka praca ma wypełnić tę lukę do czasu gdy znajdzie się polski historyk, który skorzysta z obfitych materiałów zawartych w archiwum lotniczym w Instytucie Polskim i Muzeum im. Generała Sikorskiego w Londynie i napisze obszernie dzieło godne wysiłków i ofiar Lotnika Polskiego poza granicami Polski w drugiej wojnie światowej.

Tytuł niniejszej pracy wymaga wyjaśnienia.

22 lutego 1940 r. Naczelny Wódz Generał Władysław Sikorski usamodzielił Lotnictwo nadając mu nazwę Polskich Sił Powietrznych. W rzeczywistości samodzielność P.S.P. była bardzo ograniczona; już we Francji, po wyłączeniu artylerii przeciwlotniczej i łączności, w P.S.P. pozostały tylko dywizjony bojowe; w Wielkiej Brytanii dywizjony były pod każdym względem zależne od

władz R.A.F., a samodzielność P.S.P. w ramach Polskich Sił Zbrojnych była raczej iluzoryczna. Z tych właśnie względów przyjąłem w tytule mej pracy „Lotnictwo Polskie” zamiast Polskie Siły Powietrzne.

Dość powszechnie używane określenie „Lotnictwo Polskie w Anglii” jest nieściśle, gdyż nasze jednostki lotnicze stacjonowały nie tylko w Anglii, lecz również w Szkocji, w Walii oraz w zamorskich częściach dawnego imperium brytyjskiego i w krajach wspólnoty brytyjskiej (*British Commonwealth*).

Kilka słów o materiałach źródłowych.

W 1947 r. Komisja Historyczna Generalnego Inspektoratu P.L.K.P.R. wydała ograniczoną ilość egzemplarzy (odbitych na powielaczu) opracowania pt. „Polskie Siły Powietrzne na obczyźnie”. Przewodniczącym Komisji i zarazem głównym redaktorem opracowania był płk. dypl. pil. obs. mgr Olgierd Tuszkiewicz. To jedyne opracowanie w języku polskim, pisane jako „sprawozdanie dla Narodu” (w myśl wytycznych Ministra Obrony Narodowej gen. M. Kukieła), podaje tylko ogólnikowy przebieg działań naszych dywizjonów i nie zawiera prawie zupełnie nazwisk, z wyjątkiem nazwisk kilku wybitnych lotników poległych w czasie wojny oraz imiennego wykazu czołowych myśliwców (czyli Asów).

Z opracowania tego korzystałem w całej pełni w zakresie spraw ogólnych i zestawień statystycznych, natomiast przy opisywaniu działań bojowych, organizacji i składu osobowego jednostek bojowych, szkolnych i służb, korzystałem bezpośrednio z materiałów archiwum lotniczego. Wśród tych materiałów na pierwszym miejscu stawiam dzienniki działań i księgi pamiątkowe dywizjonów. Szczegółowy wykaz źródeł i opracowań, z których korzystałem przy pisaniu mej pracy, znajduje się na końcu książki.

Nie umieściłem w tym wykazie książki wydanej w języku angielskim przez Samopomoc Lotniczą (obecnie Stowarzyszenie Lotników Polskich) w 1949 r. pod niefortunnym tytułem „Destiny Can Wait”, gdyż nie korzystałem z tego opracowania, które ze względu na swój charakter propagandowo-beletrystyczny nie może być uważane za bezstronne źródło historii.

Opracowanie niniejsze jest zarysem historii Lotnictwa Polskiego w okresie jego pobytu w Wielkiej Brytanii do zakończenia

działań wojennych. Będąc tylko zarysem historii, opracowanie ma z konieczności szereg braków i niedociągnięć.

Dla oddania sprawiedliwości wszystkim żołnierzom Lotnictwa i przedstawienia w całej pełni życia i działań bojowych Lotnictwa, należałoby opracować obszerne wydawnictwo w formie właściwej historii lub w formie monografii wszystkich jednostek bojowych oraz szkół i służb. W takich wydawnictwach byłoby możliwe i wskazane zamieszczenie pełnych spisów całego personelu i opisanie szczegółowo działalności jednostek z dnia na dzień.

Opracowanie tak pojętej historii wymaga wielu autorów, wielu lat pracy, a przede wszystkim wielkiego nakładu funduszy, toteż mogłoby być podjęte jedynie przez jakąś instytucję naukową lub dużą i bogatą organizację (jak np. Stowarzyszenie Lotników Polskich). Będąc przekonany, że takie rozwiązanie jest w sferze nieziszczalnych marzeń, zdecydowałem się napisać w wolnych chwilach od pracy zarobkowej niniejszy zarys historii, mając nadzieję, że oddam w ten sposób przysługę obecnym pokoleniom i pewną pomoc przyszłym autorom historii polskiego wysiłku zbrojnego w drugiej wojnie światowej.



Skromne rozmiary wydawnictwa nie pozwoliły na zamieszczenie pełnych spisów żołnierzy Lotnictwa Polskiego ani nawet spisów personelu jednostek bojowych, co zresztą nie szłoby w parze z zarysem historii. Wyjaśniam więc, że starałem się wymienić nazwiska wszystkich tych którzy zajmowali odpowiedzialne stanowiska i tych którzy bez względu na stopień czymkolwiek się wyróżnili lub szczególnie zasłużyli. Przykro mi, że nawet wielu moich przyjaciół i kolegów z Polski nie wymieniałem w tym zarysie. Z natury rzeczy większość wymienionych w tym opracowaniu należy do personelu latającego, co jednak w niczym nie pomniejsza ani znaczenia ani zasług nie-bojowego personelu latającego i personelu ziemnego, w szczególności obsługi samolotów. Personel latający zdawał sobie doskonale sprawę z tego, że wysoki poziom fachowości oraz solidność i poświęcenie w pracy naszego personelu ziemnego były nieodłączną częścią sukcesów bojowych oraz że ci którzy przeżyli wojnę po wykonaniu lotów bojowych, zawdzięczali to przede wszystkim obsłudze maszyn.

Franciszek KALINOWSKI

CZĘŚĆ PIERWSZA
WARUNKI ISTNIENIA I DZIAŁANIA

ROZDZIAŁ I

PODSTAWY PRAWNE

W czasie pobytu personelu Lotnictwa Polskiego na Bałkanach i w państwach bałtyckich powstał zamiar ewakuowania całości personelu do Wielkiej Brytanii celem odtworzenia jednostek lotniczych w oparciu o Królewskie Siły Powietrzne (*Royal Air Force*, skrót: R.A.F.), sądzono bowiem, że pomimo rozwijania się dopiero R.A.F.'u, możliwości brytyjskie przewyższały francuskie pod względem technicznym, wyposażeniowym i organizacyjnym.

Pierwsze rozmowy z attaché lotniczym W. Brytanii w Bukareszcie nawiązano w październiku 1939. Po skomunikowaniu się z Londynem attaché oświadczył, że władze brytyjskie skłonne były przyjąć lotników polskich do R.A.F., z zastrzeżeniem jednak iż nie będą oni tworzyli odrębnej organizacji narodowej, gdyż było to sprzeczne z tradycją i prawem brytyjskim. Dalsze rokowania w tej sprawie prowadzono w Paryżu, dokąd udał się ówczesny Inspektor Obrony Powietrznej gen. bryg. J. Zajac.

Wobec narastających trudności z ewakuacją personelu z Rumunii postanowiono na razie zebrać wszystkich lotników we Francji, skąd następnie łatwo można ich było przewieźć do W. Brytanii.

Dnia 25 października 1939 odbyła się w sztabie francuskiej Armii Powietrznej konferencja delegacji lotniczych brytyjskiej, francuskiej i polskiej. Strona polska proponowała odtworzenie Lotnictwa Polskiego na obszarze W. Brytanii, uzasadniając to lepszą znajomością silników angielskich przez nasz personel i większymi możliwościami urzeczywistnienia celu. Strona francuska proponowała odesłanie połowy personelu polskiego do W. Brytanii i pozostawienie drugiej połowy we Francji, co przyspieszyłoby sformowanie polskich jednostek bojowych, a tym samym zwiększyłoby szybciej potencjał Sił Powietrznych Sprzymierzonych.

Brytyjski delegat podzielił pogląd francuski, dodając ponadto, że przyjęcie całości personelu polskiego było na razie niemożliwe ze względu na brak pomieszczeń i inne trudności wynikające z rozbudowywania lotnictwa brytyjskiego.

W rezultacie ustalono rozwiązanie kompromisowe, mianowicie, że W. Brytania przyjmie 300 osób personelu latającego i 2.000 personelu technicznego i pomocniczego. Była to więc tylko jedna czwarta część personelu Lotnictwa Polskiego.

Zawarcie umowy polsko-brytyjskiej przewlekło się jednak wobec stanowiska Generała Sikorskiego, który stawiał warunki niemożliwe do przyjęcia przez Brytyjczyków. Gen. Sikorski żądał by jednostki naszego lotnictwa na terenie W. Brytanii były suwerenną siłą Rzeczypospolitej pod naczelnym zwierzchnictwem i dowództwem władz polskich, obstawał przy swoim prawie awansowania żołnierzy lotnictwa i wysuwał żądanie użycia polskich jednostek jako całości pod polskim dowództwem. Natomiast prawo brytyjskie dopuszcza przyjęcie żołnierzy obcej narodowości do R.A.F.'u jedynie na zasadzie ochotniczej służby, a nadawanie stopni oficerskich jest przywilejem króla; zorganizowanie jednostek polskich pod jednym dowództwem napotykało na nieprzewidywane, zdaniem Brytyjczyków, trudności organizacyjne. Wreszcie po sześciomiesięcznych rokowaniach Brytyjczycy zgodzili się na pewne ustępstwa i przesłali Generałowi Sikorskiemu projekt umowy, już jako ostateczny, do podpisania. Projekt ten Gen. Sikorski po dłuższym wahaniu podpisał w dniu 11 czerwca 1940 r., a w tydzień później rozpoczęła się już ewakuacja Lotnictwa Polskiego z Francji do W. Brytanii.

Tymczasem jednak już w połowie grudnia 1939 r. na podstawie porozumienia październikowego pierwszy transport lotników odjechał z Francji do Anglii, ostatni zaś z kontyngentu 2.300 ludzi w maju 1940 r.

Pierwsza umowa lotnicza

Umowa dotycząca zaciągu ochotniczego żołnierzy polskich do Królewskich Sił Powietrznych podpisana 11 czerwca 1940 r. postanawiała w części ogólnej, że w ramach R.A.F. zostaną zorganizowane jednostki Lotnictwa Polskiego na zasadach obowiązujących w R.A.F. i że związane z tym wydatki zostaną pokryte przez Rząd Polski.

Szczegółowe rozwinięcie tych zasad zawierał załącznik Nr 1. Postanowienia jego były następujące:

— z polskiego personelu zostaną utworzone dwa polskie dywizjony bombowe z własnym ośrodkiem doskonalenia bojowego,

— w miarę osiągnięcia wymaganego poziomu wykszolenia, oficerowie polscy będą mogli zajmować stanowiska w administracji i w dowództwach, z wyjątkiem stanowisk dowódcy lotniska (stacji), kwatermistrza i płatnika,

— prócz jednostek zostanie utworzony Inspektorat jako organ łącznikowy między władzami polskimi i brytyjskimi,

— polskiemu Naczelnemu Wodzowi i Dowódcy P.S.P. (wówczas byli oni we Francji) przysługuje prawo wizytowania jednostek,

— jednostki polskie nie będą wysyłane poza Europę bez zgody Rządu Polskiego,

— żołnierze po zaciągnięciu się do ochotniczej rezerwy (*R.A.F. Volunteer Reserve*) będą podlegali brytyjskiemu prawu lotniczemu i brytyjskiemu regulaminowi,

— ochotnicy składać będą dwie przysięgi: brytyjską i polską,

— oficerowie będą przyjmowani w stopniu podporucznika, szeregowi w stopniu szeregowca,

— awans do stopnia porucznika nastąpi automatycznie po uzyskaniu obowiązujących warunków, dalsze awanse i wyznaczenie na stanowiska dowódcze będzie zależało od zgody polskiego Naczelnego Wodza,

— szeregowych awansować będzie dowódca stacji (lotniska) w zależności od osiągnięcia przewidzianych warunków i po zasięgnięciu opinii polskiego przełożonego,

— mundury obowiązują angielskie, z polskim orzełkiem na czapkach i napisem „Poland” na ramionach; personelowi latającemu nie przysługuje noszenie polskich odznak ich specjalności,

— samoloty polskich dywizjonów mogą mieć na kadłubach malowane polskie szachownice,

— na maszcie lotniska może być wywieszana polska flaga lotnicza poniżej flagi R.A.F.'u.



Ten stan prawny trwał do dnia 6 sierpnia 1940 r. kiedy, w związku z przybyciem całości Lotnictwa Polskiego do W. Brytanii, personel przybyły poprzednio został zwolniony z R.A.F.V.R., wszedł ponownie w skład P.S.P. i podlegał odtąd postanowieniom nowej umowy lotniczej.

Druga umowa lotnicza

Dla zalegalizowania sytuacji, jaka powstała po wylądowaniu Polskich Sił Zbrojnych na wyspie brytyjskiej po upadku Francji,

konieczna była ustawa którą Parlament brytyjski uchwalił w dniu 22 sierpnia 1940 r. Wyprzedzając tę ustawę rząd brytyjski zawarł z rządem polskim w dniu 5 sierpnia 1940 r. umowę dotyczącą organizacji i użycia Polskich Sił Zbrojnych.

Prawnie Polskie Siły Powietrzne były częścią składową suwerennych Polskich Sił Zbrojnych i powołani do ich szeregów żołnierze składali przysięgę na wierność Rzeczypospolitej Polskiej.

Załącznik Nr 1 do Polsko-Brytyjskiej Umowy Wojskowej dotyczący lotnictwa ustalał wszystkie podstawowe zagadnienia wynikające ze współdziałania Lotnictwa Polskiego z R.A.F.

Lotnictwo Polskie było w zupełności podporządkowane brytyjskim władzom pod względem organizacji, wyszkolenia, zaopatrzenia, dyscypliny, uzupełnień, gospodarki stanów i bojowego użycia.

Żołnierze Lotnictwa Polskiego, służący zarówno w polskich jednostkach, jak i indywidualnie przydzieleni do brytyjskich jednostek, podlegali brytyjskiemu prawu i regulaminowi.

Miały być utworzone 4 dywizjony bombowe, 2 dywizjony myśliwskie i 1 dywizjon współpracy z wojskiem, z odpowiednią rezerwą personelu; ponadto przewidziano utworzenie dalszych trzech dywizjonów w miarę możliwości.

Został utworzony Inspektorat P.S.P. (*Inspectorate General of the Polish Air Force*). Inspektor był uprawniony do wizytowania polskich dywizjonów i miał współpracować z Ministerstwem Lotnictwa w zakresie administrowania personelem polskim. Wszelkie komunikowanie się Inspektora z władzami brytyjskimi miało odbywać się wyłącznie przez Departament do Spraw Sprzymierzonych Sił Powietrznych Ministerstwa Lotnictwa (*Department of Allied Air Forces and Foreign Liaison*) zwany w skrócie D.A.A.F.L. Departament ten składał się z kilku wydziałów, z których jeden nazywał się „Wydziałem Polskim”¹.

Dywizjony były uprawnione do wywieszania na lotniskach polskiej flagi obok brytyjskiej.

1. Na czele D.A.A.F.L. stał generał brygady (*Air Commodore*), kierownicy wydziałów byli podpułkownikami (*Wing Commander*). W wydziale polskim był stały oficer łącznikowy Lotnictwa Polskiego, początkowo w stopniu majora, później podpułkownika.

Oficerami łącznikowym w D.A.A.F.L. byli kolejno: mjr dypl. L. Szul, mjr dypl. F. Kalinowski, mjr obs. C. Korbut, płk. pil. J. Ostrowski, kpt. K. Radziwiłł.

W sprawach szczególnej wagi Inspektor P.S.P. komunikował się bezpośrednio z Szefem Departamentu, drogą pisemną lub na konferencjach.

W Departamencie Przeniesień (*Posting Department*) Ministerstwa Lotnictwa był drugi oficer łącznikowy, w stopniu kapitana.

W Inspektoracie P.S.P. był oficer łącznikowy R.A.F., którym przez cały czas był F/Lt. Jachimowicz, Polak — obywatel brytyjski..

Samoloty miały mieć na skrzydłach odznakę R.A.F., a polską zachownicę na kadłubach.

Umundurowanie obowiązywało angielskie, łącznie z odznakami stopni, z tym, że pozostawiono polskie orzełki, polskie guziki i polskie odznaki stopni na wyłogach kołnierza. Polskie odznaki specjalności noszono zgodnie z polskimi przepisami.

Dodatkowym aktem prawnym, wynikającym z umowy, był dekret Królewski z dnia 26 marca 1941 r. który zarządził, że w stosunku do żołnierzy P.S.P. będą stosowane przepisy brytyjskie ustawy o siłach powietrznych (tzw. *Air Force Act*). W szczególności dotyczyło to stopni wojskowych, wymiaru sprawiedliwości i stosowania przepisów.

Ten stan prawny trwał do 6 kwietnia 1944 r., kiedy to zostało podpisane i weszło w życie nowe porozumienie polsko-brytyjskie.

Trzecia umowa lotnicza

Postanowienia drugiej umowy lotniczej krępowały w dużej mierze swobodny rozwój Lotnictwa Polskiego, pomimo, że w praktyce były one nieraz pomijane. Przede wszystkim suwerenność Lotnictwa Polskiego była raczej względna i nie było warunków do przygotowania się do całkowitego usamodzielnienia i oderwania od R.A.F.

Rozmowy i korespondencja na temat zmiany umowy toczyły się długo, a osiągnięty w końcu sukces był rezultatem działalności bojowej naszych dywizjonów i zwiększenia ogólnej siły Lotnictwa Polskiego. Zgoda Brytyjczyków na postulaty Inspektora P.S.P. była wyrazem uznania dla Lotnictwa Polskiego za jego pracę bojową i preżność moralną.

Głównym osiągnięciem nowego porozumienia było poddanie żołnierzy P.S.P. polskiemu sądowi wojskowemu, polskiemu przełożonym dyscyplinarnym i polskiemu prawu wojskowemu oraz stworzenie warunków ułatwiających odłączenie się od R.A.F. i przejście na samodzielną organizację i gospodarkę.

Umowa z 6 kwietnia 1944 r. ustalała zasadę, że polski personel otrzymuje rozkazy od swoich polskich przełożonych i że brytyjski przełożony nie wtrąca się do wewnętrznego życia jednostki. W związku z tym Inspektorat został przemianowany na Dowództwo P.S.P.

Sztab Dowództwa P.S.P. został rozbudowany w przewidywaniu jego rozwinięcia się w polskie ministerstwo lotnictwa. We wszystkich rodzajach lotnictwa miały powstać załóżki polskich dowództw celem przygotowania się do samodzielnego dowodzenia.

Dekret królewski i rozporządzenia wykonawcze w tych sprawach wyszły w lutym i w maju 1945 r.

Warunki służby i uposażenia

Zgodnie z umową z 5 sierpnia 1940 r. o przyjęciu do Lotnictwa Polskiego decydowały władze brytyjskie. Nie wszyscy też lotnicy znaleźli się w szeregach P.S.P. w W. Brytanii. Pewna ilość oficerów, przeważnie starszych, została przekazana Wojsku.

Stosownie do zasad brytyjskiej pragmatyki każdy rozpoczął służbę jako nowozaciężny. Początkowo oficerowie byli przyjmowani w stopniu podporucznika, a podoficerowie w stopniu szeregowca, niezależnie od posiadanych stopni polskich.

Cały personel przybyły z Francji został zgromadzony w obozach zbornych, skąd stopniowo powoływano żołnierzy na przeszkolenie. W miarę przeszkalanania i zajmowania etatowych stanowisk zarówno oficerom jak i szeregowym były nadawane brytyjskie stopnie funkcyjne. Uposażenie i żołd były początkowo płacone według stawek brytyjskich w zależności od posiadanego stopnia funkcyjnego i kategorii specjalności. W razie odejścia z etatu żołnierz tracił stopień funkcyjny i przywiązane doń uposażenie. Wielu oficerów i podoficerów, zwłaszcza młodszych wiekiem, posiadało z biegiem czasu brytyjskie stopnie wyższe od polskich, i odwrotnie, wielu starszych oficerów i podoficerów służyło w stopniach niższych od posiadanych stopni polskich. Ta rozbieżność między stopniami polskimi a brytyjskimi oraz niestałość stopni brytyjskich zależnych od zajmowanego stanowiska, powodowały rozgoryczenie wśród lotników. W szczególności starsi oficerowie mieli słuszny powód do rozgoryczenia, gdyż w tym systemie ich poprzednie zasługi i lata służby nie były zupełnie brane pod uwagę; obok odczuwanego często upokorzenia z racji „obniżenia” prawowitego stopnia wyrastało poczucie krzywdy materialnej w postaci niższego uposażenia².

2. Pomimo pewnej poprawy nastrojów wskutek zmian późniejszych, o których mowa dalej, do końca pobytu Lotnictwa Polskiego w W. Brytanii istniało wiele anomalii w tej dziedzinie. Tak np. wielu oficerów w stopniu polskiego majora miało ten sam stopień brytyjski i to samo uposażenie co kilkuset polskich poruczników, a w wielu wypadkach nawet niższe stopnie. Nie było rzadkością, że porucznik jako dowódca dywizjonu myśliwskiego miał brytyjski stopień i uposażenie majora, a polski major stopień i uposażenie kapitana. Dodać należy, że chociaż duża ilość oficerów sztabowych służyła w jednostkach bojowych pod dowództwem znacznie młodszych od siebie stopniem i wiekiem oficerów, ilość zażeń służbowych na tym tle była znikoma. Obustronny takt i wychowanie żołnierskie zdało dobrze egzamin w tych anormalnych warunkach.

Natomiast system brytyjski podwyższył w znacznym stopniu samopoczucie szeregowych i ich stopę życiową w porównaniu ze służbą w Polsce. W myśl naszych zasad żołd był wynagrodzeniem symbolicznym za spełnianie szacownego obowiązku i stawki jego były minimalne. W brytyjskich siłach zbrojnych żołd jest istotnym wynagrodzeniem we właściwym tego słowa znaczeniu, przy czym brany jest pod uwagę stan rodzinny żołnierza. Dzielne stawki żołdu szeregowych brytyjskiego lotnictwa były w 1940 r. od 12 do 50 razy wyższe od stawek polskich w odpowiednich stopniach.

Dodatki rodzinne i mieszkaniowe były dość znaczne, jednak zgodnie z przepisami brytyjskimi tylko ci żołnierze polscy byli do nich uprawnieni których rodziny zamieszkiwały w W. Brytanii względnie na terenach obiegu funta szterlinga; wskutek tego żołnierze których rodziny znajdowały się w Polsce nie otrzymywali żadnych dodatków.

W dniu 15 listopada 1940 r. Ministerstwo Lotnictwa wydało memorandum, które było tymczasowym zbiorem przepisów pragmatycznych, uposażeniowych oraz gospodarki stanami P.S.P. Dzięki tym przepisom ustała różnorodność postępowania brytyjskich organów wykonawczych w zakresie płac, zaszeregowania polskiego personelu, przyznawania stopni itp.



Brytyjska interpretacja przepisów w odniesieniu do stopni polskich była wysoce niezadawalająca, w związku z czym Generał Sikorski osobiście interweniował u ministra lotnictwa Sir Archibalda Sinclair'a, jednak władze brytyjskie nie zmieniły swego stanowiska. Dopiero po Bitwie o W. Brytanię, w październiku 1940 roku, niewątpliwie pod wpływem wspaniałych zwycięstw polskich myśliwców, władze brytyjskie zgodziły się na rozmowy zmierzające do zmiany przepisów.

W wyniku tych rozmów Ministerstwo Lotnictwa wydało nowe przepisy z ważnością od 1 marca 1941 r. Przepisy te uchylały memorandum z 16 listopada 1940 r. i z małymi zmianami przetrwały do końca istnienia P.S.P. w W. Brytanii.

Nowe przepisy wprowadzały *stałe stopnie brytyjskie* dla polskich lotników (tzw. *permanent war ranks*). Podoficerom i oficerom młodszym (ppor. i por.) zostały nadane stopnie brytyjskie równe polskim. Oficerowie od stopnia kapitana wzwyż otrzymali stopień wojenny niższy o jeden stopień od polskiego. Awans w stopniu wojennym mógł nastąpić po 6 miesiącach od chwili objęcia stanowiska z którym związane były wyższe stopnie funk-

cyjny (tzw. *acting rank*) na wniosek Inspektora P.S.P., który w takich wypadkach przestrzegał zasady nie awansowania w brytyjskim stałym stopniu ponad posiadany stopień polski.

Było to duże osiągnięcie w porównaniu z poprzednim stanem, gdyż bez względu na zajmowane stanowisko żołnierz zachowywał pobory według swego stopnia wojennego. Nie rozwiązało to jednak w pełni tego przykrego zagadnienia, gdyż starsi oficerowie, którzy nie otrzymali stanowisk odpowiadających ich polskimi stopniom względnie zajmowali je przez okres krótszy aniżeli 6 miesięcy, nadal posiadali stopień niższy od polskiego i niższe uposażenie³.

Przepisy te ustalały normy uposażenia w stawkach bezpodatkowych, odrębne dla samotnych i rodzinnych. Stawki te były oparte na uposażeniu lotników brytyjskich, od którego to uposażenia odliczano obowiązujący podatek dochodowy.

Te tzw. stawki bezpodatkowe Brytyjczycy wprowadzili zarówno dla ułatwienia życia Polakom, jak i dla uproszczenia sprawy podatków swoim urzędem podatkowym. W systemie brytyjskim bowiem żołnierz, jak każdy obywatel, otrzymuje pod koniec roku budżetowego formularz podatkowy, w którym obowiązany jest podać szczegółowo wszystkie swoje dochody z różnych źródeł w ubiegłym roku i na tej podstawie władze podatkowe ustalają dla każdego odpowiednią kwotę podatku do potrącenia przez pracodawcę, w tym wypadku oficerów płatników w ministerstwie lotnictwa. Było to bez wątpienia obustronne uproszczenie sprawy, ale w rezultacie odbiło się ujemnie na uposażeniu lotników polskich, gdyż późniejsze podwyżki uposażenia R.A.F. nie objęły Lotnictwa Polskiego.

Zasadniczym niedociągnięciem przepisów uposażeniowych, ustalonych 1 marca 1941 r. przy udziale referatu intendenty Inspektoratu P.S.P., było pominięcie sprawy zaopatrzenia inwalidzkiego, sprawy wynagrodzenia za lata służby i sprawy ewentualnych emerytur po wojnie. W rezultacie przy rozwiązaniu Lotnictwa Polskiego, które walczyło przez pięć lat w ramach R.A.F., nikomu nie przyznano emerytury, natomiast wypłacone wynagrodzenie za każdy miesiąc służby (tzw. *war gratuity*) było znacznie niższe od wypłacanych wynagrodzeń w odpowiednich stopniach Brytyjczykom i nie dawało możliwości rozpoczęcia życia cywilnego z małym choćby kapitałem zakładowym⁴.

3. Tak np. major polski, który dowodził dyonem myśliwskim lub eskadrą bombową tylko 4 miesiące, z tych czy innych przyczyn, po utracie stanowiska wracał do stopnia brytyjskiego kapitana i odpowiedniego uposażenia.

4. Przykład: podpułkownik otrzymywał w zależności od ilości miesięcy przesłużonych (po przeszkoleniu) od 150 do 180 funtów, podczas gdy bry-

Powyżej wyszczególnione zasady odbiegały od polskich przepisów pragmatycznych i uposażeniowych, wymagały więc zalegalizowania. Zostało to dokonane dekretem Prezydenta R.P. z dnia 22 listopada 1943 r. o stopniach funkcyjnych żołnierzy Lotnictwa w czasie trwania wyjątkowych okoliczności wywołanych wojną (Dz.U.R.P. Nr 12/43 poz. 37) oraz Zarządzeniem Rady Ministrów z dnia 12 grudnia 1944 r. o uposażeniu i żołdzie w P.S.P. i w Pomocniczej Lotniczej Służbie Kobiet (Dz.U.R.P. Nr 1/45).

Wymiar sprawiedliwości i podległość dyscyplinarna

Za przestępstwa popełnione przed dniem 26 marca 1941 r. żołnierze Lotnictwa Polskiego byli sądzeni przez polskie sądy wojskowe na podstawie polskiego prawa wojskowego.

Po dniu 26 marca 1941 r. (data dekretu królewskiego), sprawy o przestępstwa popełnione przez żołnierzy Lotnictwa Polskiego mogły być rozpatrywane przez sądy polskie jedynie za zgodą brytyjskiego oficera wyznaczonego przez Radę Lotniczą.

Umowa z 5 sierpnia 1940 r. zastrzegła, że w razie różnicy między przepisami polskiego i brytyjskiego prawa należy stosować przepis brytyjski.

Rozporządzenie wykonawcze Ministerstwa Lotnictwa (*Air Ministry*) z dnia 13 maja 1944 r. przewidywało przekazywanie polskim sądom wojskowym takich spraw, które są przestępstwem według polskiego prawa wojskowego a nie są według prawa brytyjskiego.

Do sądenia żołnierzy Lotnictwa Polskiego powoływano sądy wojskowe (*Court Martial*) składające się z równej liczby oficerów brytyjskich i polskich, pod przewodnictwem sędziego brytyjskiego.

Przed zatwierdzeniem wyroków orzekających karę śmierci lub hańbiącego wydalenia z lotnictwa władze brytyjskie były obowiązane uzyskać zgodę Inspektora P.S.P.

Wspomniane rozporządzenie wykonawcze pozostawiło w mocy oficerskie sądy honorowe, z tym jednak zastrzeżeniem, że wykluczenie oficera z korpusu oficerskiego nie mogło nastąpić bez uprzedniego uzyskania zgody Ministerstwa Lotnictwa.

tyjski plutonowy otrzymywał 85 funtów, a podpułkownik od 1.000 do 1.500 funtów.

W pertraktacjach powojennych Brytyjczycy mieli wyrazić zgodę na przyznanie emerytur oficerom i podoficerom — ale tylko tym, którzy mieli za sobą służbę stałą w Lotnictwie Polskim. Na to władze polskie nie wyraziły zgody.

Na mocy porozumienia z dnia 6 kwietnia 1944 r. wymiar sprawiedliwości w stosunku do żołnierzy Lotnictwa Polskiego sprawowały 50 Sąd Lotniczy Wojskowy Bazy Sił Powietrznych i 9 Sąd Polowy Naczelnych Władz Sił Zbrojnych. Zwierzchnikami sądowokarnymi w stosunku do żołnierzy Lotnictwa Polskiego byli właściwi dowódcy.



Rozporządzenie wykonawcze Ministerstwa Lotnictwa rozciągało na polskich dowódców takie same uprawnienia dyscyplinarne w stosunku do podległych im żołnierzy polskich, jakie przysługiwały oficerom brytyjskim na podstawie Królewskiego Regulaminu (*Kings' Regulations*). W rzeczywistości jednak w początkowym okresie, który trwał od 6 do 12 miesięcy, dowódcami byli Brytyjczycy, a Polacy dublowali ich — przygotowując się do dowodzenia według systemu brytyjskiego. Przelewanie praw dyscyplinarnych odbywało się indywidualnie, po każdorazowym upewnieniu się przez władze brytyjskie, że polski dowódca należycie opanował brytyjski regulamin.

Wyjaśnić tu należy podstawową różnicę między wojskowym prawem polskim i brytyjskim. Według prawa brytyjskiego obywatel wskutek zaciągnięcia się do sił zbrojnych nie traci swych praw obywatelskich, a w szczególności nie może być karany pozbawieniem wolności w trybie postępowania dyscyplinarnego, gdyż karę tę mogą orzekać jedynie sądy. W drodze wyjątku przełożony dyscyplinarny może nałożyć karę aresztu — tylko na szeregowca — o ile ten wyrazi na to swą zgodę. W przeciwnym wypadku sprawa zostaje skierowana do sądu wojskowego. Zasadniczo więc kary dyscyplinarne obejmują nagany, służbę porządkową poza kolejką i kary pieniężne (potrącanie z żołdu).



Można stawiać wiele zarzutów umowie z dnia 5 sierpnia 1940 roku, główne z nich były już tutaj poruszone, ale należy stwierdzić, że niektóre niezyciowe postanowienia umowy zostały w rzeczywistości szybko zarzucone względnie pewne ograniczenia przekroczone. Tak na przykład wnet odstąpiono od gospodarowania stanami Lotnictwa Polskiego przez Ministerstwo Lotnictwa, ilość dywizjonów polskich wzrosła w dwójnasób, oficerowie polscy zostali dowódcami skrzydeł myśliwskich itd. Należy również pamiętać, że zawierano umowę w czasie gdy rozpoczęła się już Bitwa o Wielką Brytanię od wyniku której zależała cała przyszłość

wyspy i wszystkich na niej się znajdujących. Nie było czasu na wyjaśnienia i targi, stąd wiele istotnych zagadnień odkładano na później. Umowa była bez precedensu w historii Wielkiej Brytanii, została opracowana w ciągu zaledwie sześciu tygodni i podpisana już w ogniu walk na śmierć i życie. Szef Departamentu Organizacyjnego Ministerstwa Lotnictwa pisał do Generała Sikorskiego w liście z dnia 2 sierpnia: „Pan Generał zapewne zgodzi się z poglądem, że cała przyszłość może całkowicie zależeć od wypadków najbliższych miesięcy i że tym samym przyszłość Polskich Sił Powietrznych jak i naszych zależy od silnej postawy w obliczu bezpośredniego zagrożenia”. W końcu listu było stwierdzenie, że w razie konieczności polscy lotnicy zostaną przydzieleni do brytyjskich dywizjonów.

Koszty utrzymania P.S.P. w Wielkiej Brytanii

Artykuł 4 głównej umowy polsko-brytyjskiej z dnia 5 sierpnia 1940 r. postanawiał, że wszelkie wydatki poniesione przez władze brytyjskie w związku z uposażeniem, zaopatrzeniem, utrzymaniem i wysiłkiem bojowym Polskich Sił Zbrojnych będą zapisane na rachunek Skarbu Polskiego jako zaliczka na pożyczkę, którą Rząd Jego Królewskiej Mości udziela na odbudowę polskiego wysiłku zbrojnego.

Na tej zasadzie brytyjskie Ministerstwo Lotnictwa opracowało projekt planu kosztów za utrzymanie P.S.P. obejmujący jednorazowe koszty wyposażenia wyjściowego na każdą jednostkę lub przebrojenia na inny sprzęt oraz roczne koszty utrzymania bieżącego. Te ostatnie obejmowały uposażenie i utrzymanie ludzi, uzupełnienie strat w sprzęcie, materiały pędne, części zapasowe, amunicję, bomby, koszty szkolenia w jednostkach brytyjskich oraz korzystanie przez polskie jednostki ze stałych pomieszczeń i urządzeń lotniskowych.

W ramach tego projektu planu kosztów, który był uzgadniany w latach 1940-1943, jednak bez osiągnięcia ostatecznego porozumienia, Inspektorat (Dowództwo) P.S.P. otrzymywał kwartalne zestawienia kosztów do zaliczkowego uznania. Dział Intendencji Inspektoratu (Dowództwa P.S.P.) wystawiał na tej zasadzie, po sprawdzeniu kredytu wojskowego Rządu Polskiego skrypty dłużne, które były podstawą do zaliczkowego obciążenia uznanymi kwotami.

Zanim jednak doszło do uzgodnienia planu kosztów zaliczeń, Zachodni Sprzymierzeni przyjęli zasadę wzajemnych usług (*lease and lend*) w kosztach prowadzenia wojny. W oparciu o tę zasadę

został podpisany polsko-brytyjski protokół z dnia 29 czerwca 1944 r., z mocą wsteczną za cały okres współpracy P.S.P. z R.A.F. Należy dodać, że w przewidywaniu zawarcia tego protokołu Ministerstwo Lotnictwo zaniechało z dniem 1 stycznia 1943 roku zestawiania kosztów materiałowych.

Na podstawie protokołu dokonano rozliczenia poprzednich zaliczek, co w końcowym wyniku dało następujące kwoty:

1. Wydatki osobowe, tj. uposażenie, żołąd i inne należności w naturze, które należą do usług wzajemnych oraz odszkodowania dla osób trzecich, po dzień 30 czerwca 1945 r. stanowią kwotę
£ 8.269.873-11-11

(8 milionów 269 tysięcy 873 funtów 11 szylingów i 11 pensów). Na kwotę tę wystawiono skrypty dłużne, jako zadłużenie Rządu Polskiego u Rządu J.K.M. z tytułu utrzymania P.S.P.

2. Z poprzednio uznanych zaliczek na koszty materiałowe i świadczeń uznanych protokołem z dnia 29 czerwca 1944 r. jako wzajemne usługi, skreślono z długu Rządu Polskiego kwotę
£ 39.566.347-16-8

(39 milionów 566 tysięcy 347 funtów 16 szylingów i 8 pensów).

W kwocie tej mieszczą się wydatki materiałowe i inne świadczenia po dzień 31 grudnia 1942 r. po którym to dniu Ministerstwo Lotnictwa zaniechało zestawiania kosztów materiałowych. Z kwoty tej przypadało:

- na pierwsze wyposażenie wyjściowe jednostek bojowych i szkolnych oraz kolejne przebrojenie na nowy sprzęt £ 5.793.300- 0-0
- na bieżące utrzymanie wysiłku wojennego £ 33.773.047-16-8

3. Za okres od 1 lipca do 31 grudnia 1945 r. Ministerstwo Lotnictwa nadesłało dalsze zestawienie kosztów na wydatki osobowe na ogólną kwotę £ 1.336.197-7-3, jednak kwota w związku ze zmianą warunków politycznych nie została potwierdzona jako uznanie zadłużenia Rządu Polskiego u Rządu J.K.M.

Całkowite koszty utrzymania Lotnictwa Polskiego w Wielkiej Brytanii do dnia 31 grudnia 1945 r. wynosiły w zaokrągleniu £ 107.650.000-0-0 (sto siedem milionów sześćset pięćdziesiąt tysięcy funtów).

Zrzeczenie się zwrotu kosztów materiałowych dotyczy wyposażenia, zaopatrzenia wojennego i usług dostarczonych polskim siłom zbrojnym przez władze brytyjskie. Protokół zastrzegają, że z chwilą zakończenia wojny Rząd Polski będzie zobowiązany

zwrócić posiadane wyposażenie wojenne, otrzymane bez zapłaty, o ile Rząd Zjednoczonego Królestwa tego zażąda. Było to zgodne z ustawą, tzw. *Lend and Lease Bill*.

Stosunek do polskich naczelnych władz

Inspektor (później Dowódca) Lotnictwa podlegał osobiście Naczelnemu Wodzowi, a w pewnych sprawach Ministrowi Obrony Narodowej. Ta podwójna podległość — władzom brytyjskim i władzom polskim — była głównym i stałym źródłem trudności dowodzenia w Lotnictwie Polskim na wszystkich szczeblach, a w szczególności stawiała Inspektora (Dowódcę Lotnictwa) w sytuacjach których rozwiązanie z reguły nie zadawało jednych lub drugich jego władz.

Inspektor (Dowódca) przedkładał Naczelnemu Wodzowi do aprobaty swoje zamierzenia odnośnie formowania nowych jednostek, użycia personelu, rozbudowy lotnictwa i inne zasadnicze sprawy, przed wystąpieniem do Ministerstwa Lotnictwa o ich zatwierdzenie i wykonanie. Ponadto, w szczególnych wypadkach żądań Naczelnego Wodza występował o ich realizację do Ministerstwa Lotnictwa.

Do atrybutów polskich naczelnych władz należały sprawy awansów w polskich stopniach, odznaczenia i przydział kontyngentów do lotnictwa.

W szczególności naczelni wodzowie zastrzegali sobie mianowanie na stanowiska dowódców dywizjonów i wyższe, jednak w praktyce wnioski stawiane przez Inspektora (Dowódcę) Lotnictwa były z reguły zatwierdzane, z tym zasadniczym wyjątkiem, że w pierwszych dwóch latach wojny, a w niektórych wypadkach i później, zasady brytyjskie i opinia brytyjskich przełożonych miały decydujący wpływ⁵.

Ministerstwo Obrony Narodowej przeprowadzało niezbędne zmiany w ustawodawstwie polskim, których konieczność narzucały odrębne warunki w jakich znalazło się Lotnictwo Polskie na obczyźnie. Ministerstwo O.N. wydawało decyzje w ramach postępowania administracyjnego, załatwiała przeniesienia żołnierzy zwolnionych z lotnictwa oraz odkomenderowania na studia. Początkowo Ministerstwo załatwiała zaciąg ochotników i ochotniczek do lotnictwa. Budżet lotnictwa z kwot Rządu Polskiego był referowany Radzie Narodowej przez M.O.N.

Sądownictwo i połowa kuria biskupia były wspólne dla całości sił zbrojnych.

5. Sprawa ta jest przedstawiona obszerniej w następnym Rozdziale.

Pracą attachés lotniczych kierował Sztab Naczelnego Wodza.

Sztab N.W. współpracował z Inspektorem/Dowództwem P.S.P. w sprawach przygotowania Lotnictwa do zadań w Kraju; dotyczyło to głównie planu powrotu do Kraju po zakończeniu wojny.



Jak widać z powyższego rzekoma samodzielność Lotnictwa w ramach Polskich Sił Zbrojnych była bardzo ograniczona.

Sztab Naczelnego Wodza był w rzeczywistości sztabem Wojska, a współpraca z Inspektorem/Dowództwem Lotnictwa nie była ani ścisła, ani harmonijna. Sztab N.W. nadal nie wykazywał należytego zrozumienia charakteru oraz istotnych zagadnień i potrzeb Lotnictwa i nadal, jak to było w Kraju, przyjmował na siebie rolę zwierzchniczą i autorytatywną w podstawowych sprawach Lotnictwa. W związku z często zachodzącą różnicą zdań, nieraz wręcz pomawiano Inspektorat/Dowództwo Lotnictwa o brak lojalności w stosunku do władz polskich, a lotnikom ogólnie zarzucano „zangielszczenie”. Nie ulega wątpliwości, że opinia lotnicza w wielu wypadkach przyznawała słuszność Brytyjczykom, z drugiej zaś strony zarzucała polskim władzom (łącznie z Inspektorem P.S.P.) zbyt dużą ustępliwość wobec władz brytyjskich w sprawach ogólnych, jak np. w sprawie stopni i starszeństwa polskiego, mianowania na stanowiska dowódcze, użycia starszych oficerów i oficerów z wyższym wykształceniem w roli strzelców samolotowych, w sprawie uposażenia, dodatków rodzinnych i zaopatrzenia emerytalnego.

Przykłady potwierdzające słuszność przytoczonej charakterystyki współpracy między Sztabem N.W. a Inspektorem/Dowództwem Lotnictwa znajdują się szczególnie w Rozdziałach Części Drugiej.

ROZDZIAŁ II

ORGANIZACJA I DOWODZENIE

Inspektorat — Dowództwo

Na podstawie umowy z dnia 5 sierpnia 1940 r. powstał Inspektorat Lotnictwa jako naczelny organ kierowniczy, ale bez praw rozkazodawczych. Inspektorat przejął wszelkie funkcje kierownicze w odniesieniu do polskiego personelu, które poprzednio sprawował Inspektorat P.S.P. w W. Brytanii utworzony w maju 1940 r. na podstawie porozumienia z października 1939 r.

Inspektorem Lotnictwa od maja do 1 lipca 1940 r. był gen. bryg. pil. Władysław Kalkus. Dowódcą P.S.P. we Francji był gen. dyw. Zajac.

Po przybyciu Lotnictwa do W. Brytanii Generał Sikorski mianował Dowódcą Lotnictwa gen. bryg. obs. Stanisława Ujejskiego, który w związku z umową sierpniową został Inspektorem⁶.

Inspektorat początkowo był organem łącznikowym między polskimi władzami naczelnymi a brytyjskim ministerstwem lotnictwa w sprawach administrowania Lotnictwem Polskim. Współpraca Inspektoratu z Ministerstwem Lotnictwa sprowadzała się głównie do ewidencji, selekcji i właściwego wykorzystania personelu oraz formowania polskich jednostek. Ponadto do jego kompetencji należały sprawy budżetowo-gospodarcze. W zakresie służ-

6. Gen. Kalkus został polskim dowódcą (dublującym) ośrodka doskonalenia bojowego dywizjonów bombowych w Bramcote, w stopniu angielskiego pułkownika. W dalszych latach był Delegatem Inspektora w Bazie P.S.P. w Blackpool, gdzie zmarł (na raka) w 1944 r. Jedyńy syn śp. gen. Kalkusa zginął jako członek załogi bombowej w locie nad Niemcami.

Władysław Kalkus jako porucznik-pilot dowodził 17 eskadrą wywiadowczą w 1920 r. Jako major był szefem wydziału personalnego, a od 1929 r. do 1933 r. jako ppłk. dowodził doskonale 3. pułkiem lotniczym w Poznaniu. Następnie przeszedł na dowódcę 1. p. lot. w Warszawie, a w 1936 r. został Dowódcą Grupy. W kwietniu 1939 r. został wyznaczony Dowódcą Lotnictwa M. S. Wojsk.

Tym krótkim wspomnieniem pragnę oddać cześć pamięci szlachetnego człowieka i świetnego dowódcy pułku.

by zdrowia do uprawnień Inspektoratu należało dysponowanie naszym personelem sanitarnym i nadzór nad służbą zdrowia w polskich jednostkach.

W okresie Bitwy o W. Brytanię skład Inspektoratu był bardzo szczupły i niezorganizowany, w oczekiwaniu na etat będący w opracowaniu. W dniu 1 października 1940 r. pierwszy etat Inspektoratu został przez Ministerstwo Lotnictwa zatwierdzony.

Na czele Inspektoratu stał Inspektor P.S.P., któremu podlegali bezpośrednio: pierwszy zastępca, szef sztabu i oficerowie łącznikowi do Ministerstwa i poszczególnych dowództw i grup R.A.F.

W skład Inspektoratu wchodziły:

- trzy wydziały (organizacyjno-wyszkoleniowy, techniczny i personalny),
- trzy referaty (intendenty, prawny i ogólny),
- szefostwo służby zdrowia.

Skład osobowy wynosił początkowo 44 oficerów i 10 podoficerów oraz 7 urzędników w Inspektoracie, 23 oficerów łącznikowych w terenie.

Z biegiem czasu funkcje Inspektoratu rozrastały się w związku z formowaniem nowych jednostek bojowych i służb, co wymagało rozbudowy szkolenia i utrzymywania łączności z większą ilością brytyjskich dowództw przez oficerów łącznikowych, których Ministerstwo Lotnictwa ustaliło z dniem 1 marca 1941 r. Wkrótce doszedł referat lotnictwa cywilnego. W związku z werbunkiem ochotników w Ameryce i ewakuacją personelu lotniczego z ZSSR, oficerowie lotnictwa zostali przydzieleni do misji wojskowych w Kanadzie i w Rosji⁷. Rozpoczęto prace sztabowe na korzyść Armii Krajowej oraz prace w dziale wywiadu lotniczego, łączności, uzbrojenia, rozwoju technicznego i innych. Wreszcie Ministerstwo Lotnictwa, które początkowo uważało Inspektorat za swój organ pomocniczy w zakresie administrowania polskim personelem, uznało za wskazane nie tylko pozostawić Inspektoratowi inicjatywę w gospodarowaniu personelem, ale ponadto przełało nań w tym zakresie pewne kompetencje rozkazodawcze.

W szczególności Inspektorat mógł przenosić żołnierzy personelu latającego w stopniu do F/L (kapitana) i w innych specjalnościach do S/L (majora) włącznie. Tym sposobem bez zasadniczych zmian składu organizacyjnego etaty osobowe Inspektoratu zostały w końcu 1941 r. zwiększone do 76 oficerów.

Nowy etat Inspektoratu od 1 października 1941 r. obejmował 7 wydziałów, 2 szefostwa, 4 referaty i kwaterę główną. Etaty osobowe podniesiono do 103 oficerów, 33 szeregowych i 10

7. Do Rosji wyjechał z misją ppłk. dypl. pil. obs. mgr. O. Tuskiewicz.

urzędników cywilnych, z tym, że etatu Inspektoratu nie obciążały sztaby oficerów łącznikowych w Dowództwie Lotnictwa Myśliwskiego (*Fighter Command*), w Dowództwie Zaopatrzenia (*Maintenance Command*) i grupa oficerów przydzielona do Ministerstwa Lotnictwa.

W dalszych latach nastąpiła poważna rozbudowa prac sztabowych w dziale technicznym (w Ministerstwie Lotnictwa i w Ministerstwie Wytwórczości Lotniczej) celem przygotowania się do usamodzielnienia w wypadku powrotu do kraju.

Dokładne zapoznanie się z brytyjskimi zasadami organizacji, zaopatrzenia, kierownictwa, pracy biurowej itd. co było warunkiem usamodzielnienia się postawionym przez Brytyjczyków, wymagało prócz studiów i stażów dokonania tłumaczeń wielu instrukcji i przepisów.

W związku z częściowym przeniesieniem szkolenia do Kanady, powstała tam misja lotnicza, która w 1943 r. została przemianowana na delegaturę Inspektoratu. Delegatem w Kanadzie był płk. obs. Stefan Szuk. Dalszemu zwiększeniu uległa grupa oficerów łącznikowych w związku z przydziałem naszych jednostek do różnych grup.

Od końca 1940 r. znajdowała się grupa polskiego personelu na Środkowym Wschodzie. W 1942 r. został ustanowiony Delegat Inspektora na Środkowym Wschodzie z siedzibą w Kairze, któremu powierzono opiekę nad personelem Lotnictwa Polskiego na całym obszarze Śródziemnomorskim i werbunek ochotników. Pierwszym delegatem był płk. dypl. pil. Mateusz Iżycki, a w 1943 roku został nim gen. bryg. pil. inż. Ludomił Rayski.

W związku z rozbudową prac Ministerstwo Lotnictwa dwukrotnie zmieniło etat Inspektoratu w 1943 r. Skład organizacyjny wzrósł do 8 wydziałów i 3 szefostw, nie licząc dwóch zespołów oficerskich w ministerstwach brytyjskich i tak zwanego sztabu „Kraj”, który powstał w 1944 r. Całokształt prac nie mieścił się jednak w ramach etatów i w ciągu 1944 r. powołano do prac w Dowództwie Lotnictwa personel nadliczbowy.

Stan osobowy Dowództwa Lotnictwa w końcu 1944 r. był następujący:

	Oficerowie	Szeregowi	Urzędn. cywil.	Razem
Inspektorat	143	86	15	244
Oficerowie łącznikowi	33	6	—	39
Władze naczelne	12	2	1	15
Nadliczbowi	58	44	37	139
Razem:	246	138	53	437

Wśród nadliczbowych urzędników cywilnych było 26 inżynierów powołanych do prac specjalnych.

Po porozumieniu z dnia 6 kwietnia 1944 r. Inspektorat przekształcił się w Dowództwo, zmieniając zarówno swój skład organizacyjny jak i zakres pracy. Etat Dowództwa został ustalony z dniem 11 stycznia 1945 r., jednak w rzeczywistości już w ciągu poprzedniego roku następowały kolejne zmiany.

Dowództwo składało się z pięciu działów, komisji regulaminowej, adiutantury, oficera do zleceń i wydziału informacji.

Na czele działów stali szefowie. Nazwy i zakres pracy poszczególnych działów były następujące:

— dział Szefa Sztabu, obejmował planowanie, studia operacyjne, bezpieczeństwo lotu, przewóz lotniczy, lotnictwo cywilne, wywiad lotniczy i wywiad obronny, służbę uzbrojenia i kwaterę główną;

— dział organizacji i zaopatrzenia był w Ministerstwie Lotnictwa z wyjątkiem oddziału organizacyjnego i oddziału budżetowego; ponadto w ministerstwie były w całości lub częściowo komórki służb technicznych, jak fotografia, łączność i meteorologia;

— dział wyszkolenia, obejmował wyższe studia wojskowe oraz szkolenie personelu latającego i technicznego; jego praca polegała na doborze kandydatów stosownie do ustalonych wymagań i na odbywaniu kursów;

— dział personalny, obejmował sprawy personalne oficerskie, duszpasterstwo, szefostwo służby zdrowia, opiekę nad żołnierzem, żandarmerię lotniczą, referat prawny i referat Pomocniczej Służby Kobiet;

— dział techniki i przemysłu; prócz spraw zawartych w nazwie tego działu należały do niego balony i spadochrony, budownictwo lotnicze; wydział rozwoju techniki znajdował się w Ministerstwie Wytwórczości Lotniczej.

Ponadto na etacie Dowództwa był sztab lotniczy w Sztabie N.W. (tzw. Lotniczy Zastępca Szefa Sztabu Naczelnego Wodza), oficerowie łącznikowi do władz polskich i do Wojskowej Misji przy SHAEF⁸ oraz attaché lotniczy.

Ogółem stan osobowy Dowództwa pod koniec 1944 r. wynosił 391 oficerów, 227 szeregowych i 20 urzędników cywilnych, razem 638 osób.

Poza składem Dowództwa bezpośrednio podlegali Dowódcy Lotnictwa:

8. SHAEF = *Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force*, było to Naczelne Dowództwo Ekspedycyjnych Sił Sprzymierzonych utworzone do inwazji kontynentu Europy z generałem D. Eisenhowerem na czele.

- pomocnik do spraw kraju, etatowo wraz z swym sztabem należący do Bazy P.S.P.,
- Komendant Bazy,
- Komendant Wyższej Szkoły Lotniczej,
- Oficerowie łącznikowi przy brytyjskich dowództwach.

Oficerowie łącznikowi z małymi sztabami byli w następujących dowództwach wyższego szczebla: Lotnictwa Myśliwskiego, Lotnictwa Bombowego, Lotnictwa Obrony Wybrzeża, Lotnictwa Współdziałania, Lotnictwa Transportowego, Wyszkożenia Personelu Latającego, Wyszkożenia Personelu Technicznego, Balonów, w Kierownictwie Zaopatrzenia Lotniczego i w Sztabie IX Amerykańskiej Armii Powietrznej.



Po śmierci Gen. Sikorskiego w wypadku lotniczym w Gibraltarze w dniu 4 lipca 1943 r.⁹, na stanowisko naczelnego wodza został wyznaczony Gen. broni Kazimierz Sosnkowski.

Warunki pracy Inspektora (Dowódcy PSP) uległy zmianie na gorsze; nie miał już łatwego dostępu do N.W. jak poprzednio i był traktowany raczej jako wykonawca zamierzeń i zarządzeń N.W. a nie jako członek ścisłego sztabu N.W.

W związku z zamierzonym „odmłodzeniem” kadry oficerskiej Gen. Sosnkowski zarządził powołanie kilku komisji we wszystkich częściach sił zbrojnych, które miały zaopiniować przydatność służbową oficerów danej części sił zbrojnych. W komisjach zasiadali młodszy oficerowie (w jednej był nawet podporucznik rezerwy)¹⁰, co zdaniem gen. Ujejskiego było sprzeczne z zasadami dyscypliny. Gen. Ujejski złożył prośbę o zwolnienie go ze stanowiska Inspektora PSP i w dniu 17 sierpnia N.W. zwolnił go ze stanowiska, poruczając tymczasowo pełnienie funkcji Inspektora płk. Stanisławowi Karpińskiemu.

Gen. Sosnkowski, po zasięgnięciu opinii około stu oficerów lotnictwa różnych stopni¹¹, mianował z dniem 14 września 1944 r. Dowódcą PSP płk. dypl. pil. Mateusza Iżyckiego i jednocześnie wyznaczył mu najbliższy sztab, mianowicie: I zastępca — płk. pil. S. Karpiński, II zastępca — płk. inż. M. Lewandowski, szef

9. Sprawa katastrofy gibraltarskiej jest naświetlona w Przypisach.

10. Autor niniejszego opracowania był członkiem komisji dla obserwatorów; druga komisja lotnicza była dla pilotów, trzecia dla oficerów technicznych i administracyjnych.

11. Przebieg odprawy i przemówienie Gen. Sosnkowskiego są podane w Przypisach.

sztabu — ppłk. pil. S. Brzezina, zastępca szefa sztabu — mjr dypl. obs. S. Poziomek¹².

Ośrodek wyszkolenia R.A.F.V.R.

Dla personelu Lotnictwa Polskiego przybywającego z Francji celem wstąpienia do ochotniczej rezerwy R.A.F. władze brytyjskie przygotowały obóz na najstarszym w Anglii lotnisku, Eastchurch, pod Sheerness-on-Sea, na wschód od Londynu (60 km). Lotnisko było od dawna nie używane, jednak kasyno oficerskie i baraki mieszkalne były w dobrym stanie i wystarczające na przewidziane dwa tysiące ludzi.

Pierwszy transport lotników polskich z Francji nadszedł dnia 8 grudnia 1939 r., następne przychodziły w odstępach około trzech tygodni. Po spisaniu ewidencji (przy pomocy dwóch tłumaczy, początkowo dwóch oficerów brytyjskich polskiego pochodzenia, później oficerów i podoficerów polskich znających język angielski), następował podział na dywizjony i eskadry szkolne, nauka języka angielskiego, gimnastyka, sporty, wizyty krawców z Londynu itp. zajęcia. W styczniu 1940 r. obóz był już w połowie zapełniony i rozpoczęła się praca instruktorów brytyjskich — od elementarnych pojęć poczynawszy z zakresu nawigacji, silników, płatowców, organizacji itd. z głównym naciskiem na język angielski.

Komendantem ośrodka był Group Captain A. P. Davidson, polskim dowódcą lotniska (dublującym, w rzeczywistości asystującym) był płk. pil. Bolesław Stachoń.

Zgodnie z porozumieniem październikowym Brytyjczycy na wniosek gen. Zająca od razu zgodzili się wyznaczyć kadrę przyszłych dwóch dywizjonów bombowych. Toteż wkrótce wyznaczeni oficerowie otrzymali funkcyjne stopnie brytyjskie (pierwsze mundury były zamówione z odpowiednimi odznakami stopni), natomiast reszta oficerów i wszyscy podoficerowie zaczęli służbę w najniższych stopniach, Pilot Officer (ppor.) i Aircraftman 2 cl. (szeregowiec).

Dowódcami dywizjonów w stopniu W/Cdr. (ppłk.) byli ppłk. pil. inż. Wacław Makowski i ppłk. Roman Rudkowski; I oficerem komendy ośrodka był kpt. dypl. F. Kalinowski (F/Lt.).

12. Jednym z pierwszych zarządzeń Gen. Sosnkowskiego po objęciu nowego stanowiska było zwolnienie z aresztu domowego mjr. dypl. Poziomka, kapitanów Bujalskiego i Kurzemy i ppor. obs. Sęp-Szarzyńskiego. Jeszcze w 1943 roku mjr Poziomek został podpułkownikiem (trzeci awans w ciągu 4 lat). Wymienieni oficerowie byli ukarani przez Gen. Sikorskiego w związku z listem do Prezydenta R.P. — Patrz Przypisy.

W lutym 1940 r. piloci zaczęli małymi grupkami wyjeżdżać na przeszkolenie w pilotażu do szkoły w Redhill, niedaleko od Londynu, natomiast obserwatorzy i strzelcy samolotowi przechodzili wstępne wyszkolenie na miejscu, podobnie jak i personel techniczny.

Dnia 1 kwietnia 1940 r. wyjechała pierwsza partia personelu dywizjonu ppłk. Makowskiego na stację wyszkolenia bojowego Hucknall pod Nottingham, w Środkowej Anglii, dokąd też zjeżdżać się zaczęli piloci dywizjonu z Redhill.

W Hucknall następowało zgrywanie się załóg bombowych na samolotach typu Fairry Battle, natomiast doskonalenie bojowe przewidziane było w drugiej fazie, na innym lotnisku, zwanym ośrodkiem wyszkolenia operacyjnego (*O.T.U. Operational Training Unit*). W czerwcu 1940 r. dywizjon ppłk. Makowskiego wyjechał do O.T.U. Bramcote, pod Leicester, dokąd po kilku tygodniach przybył z kolei dywizjon ppłk. Rudkowskiego.

Centrum Wyszkolenia Lotnictwa

Jednocześnie z Inspektoratem powstał ośrodek lotnictwa w Blackpool, w północnej Anglii, dokąd w końcu maja 1940 r. został przeniesiony personel z lotniska Eastchurch, który nie wszedł w skład pierwszych dwóch dywizjonów.

Po kapitulacji Francji ośrodek Blackpool stał się obozem zbornym Lotnictwa Polskiego, którego głównym zadaniem było przyjmowanie do P.S.P. (po angielsku P.A.F. skrót *Polish Air Force*) personelu przybywającego z Francji, przeprowadzania jego selekcji i przeszkalanie specjalistów, celem umożliwienia im uzyskania specjalności według brytyjskich przepisów, co było podstawowym warunkiem objęcia funkcji w dywizjonach. Ośrodek Blackpool otrzymał nazwę Centrum Wyszkolenia Lotnictwa.

W skład Centrum wchodziło skrzydło wyszkolenia, skrzydło administracyjne, Komenda Uzupełnień Nr 2, ośrodek zborny, komisja selekcyjna personelu latającego, biuro tłumaczeń i wydawnictw, referat ewidencji personalnej i załączki służb, zdrowia, duszpasterstwa, policji lotniczej i wywiadu obronnego.

Komenda Uzupełnień Nr 2 była organem ewidencyjnym i administracyjnym personelu w myśl zasad organizacyjnych polskich. Niezależnie od tego władze brytyjskie prowadziły ewidencję polskiego personelu według własnych przepisów w tzw. *R.A.F. Polish Record Office*, które również uzupełniało etaty i obsyłało kursy.

Komendant C.W.L. podlegał pod względem służbowym Inspektorowi, a pod względem administracyjnym i wyszkoleniowym

brytyjskiemu komendantowi *R.A.F. Polish Depot*, jak po angielsku nazywało się C.W.L.

Z biegiem czasu wyłoniły się potrzeby kulturalne, powstała więc czołówka teatralna, a referat kultury i oświaty wznowił wydawanie pisma żołnierskiego „Wiadomości ze świata”, które były założone w marcu 1940 r. w obozie Eastchurch. Po pewnym czasie „Wiadomości” przekształciły się w „Skrzydła”, a redakcję ich przeniesiono do Londynu. Założono „Ognisko Polskie” i polską świetlicę.

Gdy dywizjony polskie rozpoczęły działalność bojową, powstała konieczność stworzenia biura historycznego, które zbierałoby szybko narastający w czasie wojny materiał dokumentacyjny. Wreszcie zorganizowano komisję spadkowo-depozytową.

Przeszkalanie specjalistów w ośrodku Blackpool zakończono z wiosną 1941 r., a na czoło wysunęły się zagadnienia gospodarki stanami.

Z dniem 25 listopada 1942 r. Ośrodek Blackpool został przemianowany na Delegaturę Inspektoratu.

Delegatura Inspektoratu w Blackpool

Etat Delegatury ustalony z dniem 26 października 1942 r. zawierał 100 oficerów, 245 szeregowych i 6 urzędników cywilnych poza personelem częściowo przydzielonym do ośrodka zapasowego i poza tak zwaną kadram, do której etatowo w dalszym ciągu należały służby i formacje nie posiadające własnych etatów, np. Wyższa Szkoła Lotnicza do czasu wydzielenia jej z Wyższej Szkoły Wojennej była etatowo przynależną do kadry Delegatury.

W Delegaturze powstał „Wydział Administracji Stanów”, który prowadził całokształt spraw gospodarki personalnej dla wszystkich żołnierzy Lotnictwa z wyjątkiem oficerów i podoficerów personelu latającego. W szczególności wydział administracji stanów prowadził ewidencję szeregowych według zasad brytyjskich, czyli tzw. kartotekę i załatwiał przeniesienia szeregowych, wykonywał pokrycia etatów i wyznaczanie na kursy. Wykonanie przesunięć personelu zarządzał *R.A.F. Polish Record Office* na wniosek wydziału.

Komenda Uzupełnień Nr 2 została ograniczona do zwykłych czynności ewidencyjnych prowadzonych według przepisów polskich oraz do urlopowania i zwalniania szeregowych, przy współpracy z Wydziałem Administracji Stanów oraz odnośnymi organami administracji personalnej pozostałych części sił zbrojnych.

Baza P.S.P.

W związku z trzecią umową z dnia 6 kwietnia 1944 r. Delegatura została przemianowana na Bazę Sił Powietrznych. Organizacja i zakres pracy pozostały te same.

W 1945 r. do składu Bazy został włączony sąd polowy.

Z dniem 25 lipca 1945 r. Baza została przesunięta z Blackpool na lotnisko Dunholme Lodge (w hrabstwie Lincoln). Tym samym Baza usamodzielniała się pod względem administracyjnym a jej komendant był zarazem komendantem lotniska (stacji) i w sprawach administracyjnych podlegał Dowódcy 28 Grupy Lotniczej (brytyjskiej).

Organizacja jednostek bojowych

Podstawową jednostką we wszystkich rodzajach brytyjskiego lotnictwa był *Squadron* czyli dywizjon, jednak wewnętrzna organizacja dywizjonów była w poszczególnych typach dywizjonów różna, jak również w ilości samolotów były pewne odchylenia.

Dywizjon myśliwski dzienny składał się z 2 eskadr (*Flight*) po 6 samolotów, bezpośredni zapas dywizjonu stanowiły 4 samoloty. Do działań bojowych dywizjon wystawiał albo pojedyncze klucze (2 lub 3 samoloty), całe eskadry (6 samolotów) lub występował w całości, czyli w 12 samolotów. W kalkulacjach sztabowych operowano ilością samolotów zdolnych do lotu, jednak nie wolno było w żadnym wypadku liczyć na więcej aniżeli 12 samolotów.

Dowódca dywizjonu był w stopniu majora (S/L), dowódcy eskadr w stopniu kapitana (F/L). W poczcie dowódcy dywizjonu byli: adiutant, oficer techniczny, oficer uzbrojenia, oficer informacyjny, lekarz. Jeden z oficerów pilotów pełnił funkcję oficera taktycznego dywizjonu.

Dywizjon na stopie wojennej miał 24 pilotów, jednak w czasie Bitwy o Wielką Brytanię ilość pilotów w różnych dywizjonach często spadała poniżej tej liczby lub ją przewyższała. Polskie dywizjony miały zwykle od 28 do 32 pilotów, dzięki czemu w najgorętszych okresach walk potrafiły dawać wysiłek bojowy ponad normę tzw. najwyższego wysiłku, który wynosił na dywizjon 48 lotów dziennie w ciągu trzech dni, po czym nastąpić musiała jednodniowa przerwa względnie powrót do normalnego wysiłku.

Wysiłek bojowy obliczano w normach miesięcznych przyjmując 20 dni lotnych w miesiącu: przeciętny wysiłek 240 lotów, duży 360 lotów, najwyższy (dopuszczalny nie dłużej jak 5 dni

z rządu) 480 lotów. W rzeczywistości polskie dywizjony w pewnych okresach działań wykonywały miesięcznie od 500 do 600 lotów.

Tej miary wysiłek bojowy był możliwy nie tylko z powodu wysokiego etatu pilotów (200 % stanu samolotów operacyjnych tj. na 12 samolotów 24 pilotów, a zwykle więcej), lecz przede wszystkim dzięki dużej ilości personelu technicznego i pomocniczego oraz stałego uzupełnienia samolotów zniszczonych i uszkodzonych.

Dywizjon myśliwsko-rozpoznawczy — tego typu dywizjony pojawiły się dopiero w 1943 r. — miał organizację podobną jak dywizjon myśliwski dzienny, z tym że miał nieco więcej personelu wskutek rozbudowania sekcji fotograficznej. W pewnych dywizjonach tego typu były 3 eskadry, co automatycznie zwiększało ogólny stan dywizjonu.

W całym lotnictwie myśliwskim R.A.F. większość pilotów stanowili oficerowie, około 75 %.

Przeciętny stan osobowy dywizjonu myśliwskiego dziennego wynosił 180 ludzi, w tej liczbie 22 do 26 oficerów i około 150 szeregowych personelu technicznego i pomocniczego.

Nocny dywizjon myśliwski miał organizację podobną do organizacji dziennych dywizjonów, ponieważ jednak samoloty były dwumiejscowe (początkowo pilot i strzelec, od 1941 r. pilot i nawigator), stan personelu latającego był dwukrotnie większy — 24 załóg po 2 czyli 48 — a wskutek dodatkowego sprzętu — mianowicie radarów pokładowych i większego uzbrojenia, sekcje specjalistów były większe, tak że ogólny stan osobowy dywizjonu wynosił około 350 żołnierzy.

Z tych też względów dowódca nocnego dywizjonu myśliwskiego był w stopniu podpułkownika, a dowódcy eskadr w stopniu majora.

W 1943 r. część nocnych dywizjonów miała zamiast 2 eskadr 3 eskadry; trzecia eskadra była przeznaczona do dalekich lotów, tzw. intruderskich i rangerskich (*Intruder and Ranger Operations*). Siłą rzeczy stan osobowy tych dywizjonów zwiększył się o nowe etatowe załogi i dodatkowy personel techniczny. Polski nocny dywizjon myśliwski należał do tego typu dywizjonów.

Dywizjon bombowy ciężki miał podobnie jak inne typy dywizjonów 2 eskadry po 6 samolotów i 4 samoloty zapasowe, ze względu jednak na samoloty dwusilnikowe, a później czterosilnikowe, etaty jego były znacznie większe od etatów dywizjonów myśliwskich i ulegały częstym zmianom.

Stan personelu latającego wynosił — przy 24 etatowych załogach — od 144 do 169 członków załóg. Sekcja uzbrojenia była

znacznie większa aniżeli w dywizjonie myśliwskim, było bowiem znacznie więcej broni maszynowej, ponadto wyrzutniki bombowe, celowniki, bomby, miny, radary pokładowe, radio, co w sumie wymagało bardzo dużo personelu technicznego. Toteż w latach 1941-1942 ogólny stan ciężkiego dywizjonu bombowego był bliski 400 ludzi, a w latach późniejszych wynosił około 530.

Dywizjon lotnictwa wybrzeża miał organizację zupełnie podobną do dywizjonu ciężkiego bombowego.

Lekki dywizjon bombowy — później zwany *Myśliwsko-Bombowym* — miał 2 eskadry po 10 samolotów, najpierw trzymiejscowych, od końca 1943 r. dwumiejscowych typu nocnych myśliwców (stąd nazwa *Fighter-Bomber Squadron*). Organizacja podobna jak nocnych dywizjonów myśliwskich i takie same stopnie dowódców, również podobną ilość personelu.

Normy wysiłku bojowego nocnych dywizjonów myśliwskich i myśliwsko-bombowych były takie same, a ze względu na dłuższe trwające loty aniżeli dziennych myśliwców, były one mniejsze. Przeciętny wysiłek obliczano na 180 lotów miesięcznie, najwyższy 240.

Normy wysiłku bojowego ciężkiego lotnictwa bombowego były znacznie mniejsze, tak ze względu na załogi, jak i z uwagi na sprzęt. Wychodzono z założenia, że od załogi wykonującej w ciężkich warunkach lot około 7 do 9 godzin, z czego dwie trzecie nad terenem nieprzyjacielskim, nie można wymagać więcej aniżeli 10 lotów w miesiącu, co w praktyce, wobec częstych złych warunków atmosferycznych, dawało 7 lub 8 lotów. Ciężkie samoloty wymagają częstszych i dłuższych przeglądów, napraw i obsługi. Stąd przyjmowano jako przeciętny wysiłek bojowy dywizjonu bombowego 60 lotów miesięcznie, duży 90 i najwyższy 120 lotów. Ponieważ jednak miesiące jesienno-zimowe nie dopuszczały w rzeczywistości nawet przeciętnej ilości wypraw, w miesiącach letnich i wiosennych dywizjony zwykle wykonywały duży wysiłek lub najwyższy. Statystyka lotów ciężkich dywizjonów bombowych wykazuje, że roczny wysiłek rzadko przekraczał 800 lotów bojowych.

Ustalone normy wysiłku bojowego poszczególnych typów jednostek bojowych R.A.F. stanowiły podstawę szczegółowych kalkulacji sztabowych z materiałowego punktu widzenia, to znaczy, na ich podstawie obliczano potrzebne uzupełnienia bomb, amunicji, materiałów pędnych, samolotów i wszelkiego rodzaju sprzętu pomocniczego. Zarówno w organizacji, jak i w ustalaniu norm wysiłku uwzględniano czynnik ludzki. Podwójna ilość załóg w stosunku do etatowych samolotów wynikała nie tylko z chęci posiadania zapasu załóg, ale również z uznania konieczności dawa-

nia załogom wypoczynku. W czasie całej wojny lotnicy korzystali z urlopów, które w sumie były dłuższe aniżeli w czasie pokoju, ponadto, czas pobytu każdego członka załogi bojowej w jednostce bojowej był ściśle określony i przestrzegany. Myśliwcy odchodzili na stanowiska w sztabach, w szkolnictwie lub administracyjne, po wylataniu 200 godzin bojowych, załogi bombowe po wykonaniu 30 lotów bojowych. Toteż w rezultacie personel latający R.A.F. i Lotnictwa Polskiego nie był w zasadzie przemęczony pracą bojową, z wyjątkiem pewnych krótkich okresów dużego nateżenia jak np. w czasie Bitwy o Wielką Brytanię.

Skrzydło było związkiem taktycznym o 2 do 4 dywizjonach myśliwskich lub myśliwsko-bombowych.

Pierwsze skrzydła myśliwskie Brytyjczycy zorganizowali w 1941 r. jako doraźne i przejściowe związki, których skład zmieniał się dość często.

Gdy w 1942 r. zorganizowano tzw. Lotnictwo Pustyni, później przemianowane na 1-sze Lotnictwo Współdziałania (*1-st Tactical Air Force*), a w 1943 r. 2-gie Lotnictwo Współdziałania, grupy tych wielkich związków składały się ze skrzydeł o stałym charakterze.

Szczegóły i zmiany organizacyjne Lotnictwa Współdziałania podane są w Rozdziale o Lotnictwie Współdziałania.

Stacja lotnicza

Stacja lotnicza — *R.A.F. Station* — była czymś więcej jak lotniskiem podstawowym w polskim pojęciu.

W zależności od wymiarów lotniska, ilości pomieszczeń i urządzeń portowych, na stacji mieściła się zmienna ilość jednostek bojowych, od 1 do 4 dywizjonów jednego rodzaju lotnictwa, były jednak stacje na których mieściły się jednostki techniczne lub szkoła (pilotażu, nawigacji, specjalistów technicznych), a niekiedy wspólnie z nimi jeden dywizjon myśliwski.

Stacja była bazą zaopatrywania dla jednostek taktycznych, ale jednocześnie stanowiła pierwszy szczebel dowodzenia taktycznego (operacyjnego). Dowódca stacji przekazywał dywizjonom zadania przesłane przez grupę, odprawiał załogi na loty bojowe, a po lotach odbierał meldunki i sprawozdania, które po wstępnej analizie z uwagami przesyłał do dowództwa grupy.

W myśl umowy oficerowie polscy mieli być ograniczeni do dowodzenia dywizjonami, jednak już w 1941 r. myśliwcy polscy dowodzili skrzydłami i byli dowódcami stacji, a w drugiej poło-

wie wojny we wszystkich rodzajach lotnictwa i w szkolnictwie były całkowicie polskie stacje, w których jedynie pewne stanowiska zajmowali Brytyjczycy (kwaterymistrz, płatnik).

Wyższe dowództwa

Lotnictwo brytyjskie na wyspie było podzielone na dowództwa (tzw. *Home Commands*), z których każde stanowiło osobny rodzaj lotnictwa albo osobny dział pracy. Nazwy ich były następujące:

- *Fighter Command* — Dowództwo Lotnictwa Myśliwskiego,
- *Bomber Command* — Dowództwo Lotnictwa Bombowego,
- *Coastal Command* — Dowództwo Lotnictwa Wybrzeża,
- *Army-Cooperation Command* — Dowództwo Lotnictwa Współpracy z Wojskiem; zostało ono zlikwidowane w 1943 r. w związku ze zorganizowaniem Lotnictwa Współdziałania (T.A.F.),
- *Flying Training Command* — Dowództwo Wyszkolenia Powietrznego,
- *Technical Training Command* — Dowództwo Wyszkolenia Technicznego,
- *Maintenance Command* — Dowództwo Zaopatrzenia,
- *Baloon Command* — Dowództwo Balonów (Zaporowych).

Poza wyspami brytyjskimi były Dowództwa Zamorskie (*Overseas Commands*), które miały charakter naczelnego dowództwa wszystkich jednostek i organów lotniczych na danym obszarze, jak np. *R.A.F. Middle East Command* — Dowództwo R.A.F. Środkowego Wschodu.

Każde krajowe dowództwo składało się z grup (2 do 4), które w poszczególnych rodzajach lotnictwa były odpowiednikami wielkich jednostek wojska, a w innych dowództwach były kierowniczymi dowództwami niższego szczebla.

Ministerstwo Lotnictwa

Brytyjskie siły powietrzne są samodzielną i niezależną częścią sił zbrojnych (od 1. IV. 1918 r.) i na ich czele było Ministerstwo Lotnictwa (*Air Ministry*).

Organem kierowniczym i zarazem najwyższą władzą rozkazodawczą była Rada Lotnictwa (*Air Council*) której przewodniczył minister lotnictwa (*Secretary of State for Air*). Obok członków cywilnych (polityków i doradców technicznych) zasiadali generałowie R.A.F., z których najstarszy, szef Sztabu (*Chief of the Air*

Staff) był w rzeczywistości naczelnym wodzem lotnictwa oraz głównym doradcą ministra i wice-przewodniczącym Rady.

Ministerstwo dzieliło się na szereg departamentów, których szefowie byli członkami Rady Lotniczej. Głównymi departamentami były departamenty: planów i operacji, personalny, rozwoju sprzętu i produkcji, zaopatrzenia i organizacji.

Dowodzenie

Ogólne plany operacji lotniczych ustalał Sztab Główny R.A.F. i przekazywał je do rozpracowania dowództwom lotnictwa (*Commands*), które z kolei rozdzielały zadania między grupy i dawały im szczegółowe wytyczne wykonawcze. Sztaby grup opracowywały poszczególne zadania względnie wyprawy i przekazywały je dowódcom stacji do wykonania. Dowódca stacji odprawiał dywizjony, wyznaczając ewentualnie kolejność startów i inne szczególności.

Na tym jednak nie kończyła się rola wyższych dowództw, a więc sztabów głównych rodzajów lotnictwa względnie sztabów grup. Mianowicie, dowodziły one faktycznie lotnictwem w powietrzu w czasie wykonywania zadań, będąc z dowódcami dywizjonów lub eskadr w bezpośredniej łączności radiowej. Było tak nie tylko w obronie W. Brytanii w czasie Bitwy o W. Brytanię, gdy dowódcy grup cały czas śledzili na stołach operacyjnych sytuację w powietrzu, wydawali rozkazy do angażowania szyków nieprzyjacielskich, zgrywali współdziałanie poszczególnych dywizjonów w bitwie i podrywali w razie uznania dodatkowe siły do wsparcia jednostek już zaangażowanych, lecz było tak również w lotnictwie ciężkim bombowym w czasie wypraw na duże odległości, przekraczające od 1942 r. począwszy tysiąc kilometrów od baz.

Dowodzenie lotnictwem w powietrzu z ziemi sprawowali wyżsi dowódcy za pośrednictwem swoich kwater operacyjnych czyli ośrodków dowodzenia (tzw. *operations room*). R.A.F. posiada własną sieć telefoniczną na obszarze całego Zjednoczonego Królestwa. Sieć ta, budowana w ciągu wielu lat przed wojną, posiada kable podziemne na głównych szlakach połączeń między dowództwami R.A.F., ministerstwem lotnictwa, ośrodkami dowodzenia i stacjami. W ośrodku dowodzenia zbiegały się połączenia telefoniczne ze stacjami podlegającymi danemu dowództwu, a w wypadku lotnictwa myśliwskiego również ze stacjami naprowadzania (tzw. *Ground Control Interception Station*) i z posterunkami sieci dozorowania powietrza (radarami).

Na wielkim stole operacyjnym była wymalowana mapa działań (wycinka obrony w wypadku lotnictwa obrony wyspy, Francji i Niemiec w lotnictwie bombowym, Atlantyku w lotnictwie wybrzeża, wreszcie wycinka frontu w lotnictwie współdziałania); na tej mapie personel ośrodka wykładał znaki przedstawiające aktualne położenie w powietrzu samolotów własnych i nieprzyjacielskich. Położenie to otrzymywano z jednogminutowym opóźnieniem — w odstępach kilku minut — stale w czasie działań z sieci dozoru powietrza i z sieci umiejscawiania radiowego (na podstawie meldunków radiowych własnych samolotów).

Na ścianach w ośrodku dowodzenia wisiały duże tablice wykazujące stan gotowych samolotów w każdej jednostce, ilość samolotów w powietrzu i ilość w naprawie, jak również stan załóg każdej jednostki.



Z przedstawionej tutaj szkicowo organizacji i systemu dowodzenia nie trudno wywnioskować, że rola dowódców dywizjonów ograniczała się do wykonywania ściśle określonych zadań w powietrzu i że dowodzenie dywizjonem w tych warunkach było bez porównania łatwiejsze aniżeli w Polsce. Warunki te uległy pewnym zmianom w okresie walk na kontynencie europejskim (a poprzednio w Afryce Północnej), ale i te warunki były łatwiejsze od polskich.

Dowódca dywizjonu w R.A.F. mógł prawie całkowicie i wyłącznie poświęcić się działalności bojowej oraz wyszkoleniu i doskonaleniu personelu latającego. Kłopoty z personelem technicznym i pomocniczym w dużej mierze odpadały, gdyż opiekę nad tym personelem sprawował z urzędu adiutant dywizjonu; sprawy technicznych pilnował oficer techniczny i duża ilość specjalistów; wszelkiego rodzaju; zaopatrzenie i uzupełnienia materiałowe oraz personalne były załatwiane przez stację; lotniska były stałe (do połowy 1944 r.), a ich obrona, bezpieczeństwo i wszelkie urządzenia, należały również do dowódcy stacji. Nie było żadnych trudności z łącznością, której środki były obfite i doskonałe; to samo dotyczy środków transportowych, zarówno w czasie pobytu na wyspie, jak i w czasie działań na kontynencie.

W powietrzu rola dowódców dywizjonów i eskadr była oczywiście równie ważna i trudna jak w warunkach polskich, jednak i w tej dziedzinie ogólne warunki były korzystniejsze aniżeli w Polsce, a to głównie dzięki obfitemu wyposażeniu w dobre aparaty radiofoniczne i stały kontakt z wyższym dowódcą na ziemi. Szczególnie w lotnictwie myśliwskim i myśliwsko-bombowym do-

wódcy dywizjonów i eskadr mieli wiele sposobności do wykazywania inicjatywy, zdolności taktycznych i do pobierania szybkich i dobrych decyzji, jak również oczywiście osobistego męstwa. W tym też jedynie zakresie rola dowódców była w W. Brytanii taka sama jak w Polsce.

W lotnictwie ciężkim bombowym i lotnictwie wybrzeża dowódcy dywizjonów i eskadr mieli mniej sposobności do bezpośredniego dowodzenia w powietrzu i byli właściwie dowódcami załóg, jednak sposobem wykonania zadań, naprowadzania wypraw i zachowaniem się w ciężkich warunkach lotu dawali dobry przykład swoim podwładnym.

Reasumując można stwierdzić, że w warunkach brytyjskich główną rolę w dowodzeniu na szczeblu eskadry, dywizjonu i skrzydła grało wysokie morale i dobre wyszkolenie oraz cechy przywódcze, natomiast zdolności organizacyjno-administracyjne, doświadczenie życiowe i umiejętność postępowania z ludźmi były na dalszym planie. Toteż w tych warunkach młody oficer o dużej odwadze osobistej i obdarzony charakterem przywódcy mógł w krótkim czasie — zwłaszcza w lotnictwie myśliwskim — dojść ze stanowiska młodszego oficera do stanowiska dowódcy dywizjonu i skrzydła.

Brytyjczycy nie przywiązywali większej wagi do starszeństwa stopnia i lat służby, stawiając na pierwszym miejscu doświadczenie bojowe i zdolności przywódcze. Ponadto, była w mocy zasada z czasów pierwszej wojny światowej w myśl której dowódcami jednostek bojowych i wyższych związków mogli być tylko piloci. Zdaniem Brytyjczyków tylko oficer pilot może być odpowiedzialny za wyszkolenie pilotów, tylko pilot może być dowódcą załogi i jako taki odpowiada za wykonanie zadania, spełnia bowiem główną rolę, pilotując samolot, naprowadzając samolot na cel, prowadząc walkę w powietrzu, dając sygnał do wyrzucania bomb itd.

Zwyczaje i przepisy polskie były pod tym względem wręcz przeciwne, gdyż o wyznaczaniu na stanowiska dowódców eskadr, dywizjonów i wyższych związków decydowało w pierwszym rzędzie starszeństwo i ogólna przydatność służbowa, a specjalność oficera personelu latającego nie grała roli, stąd w lotnictwie bombowym i rozpoznawczym obserwatorzy mogli być dowódcami eskadr i dywizjonów na równi z pilotami. Fakt, że w Lotnictwie Polskim byli obserwatorzy nawet generałami (gen. de Beaurain, gen. Ujejski), był dla Brytyjczyków zaskoczeniem.

Na tle tej zasadniczej różnicy w traktowaniu obserwatorów było wiele nieporozumień i rozżalenia w pierwszym okresie pobytu Lotnictwa Polskiego w Wielkiej Brytanii, jednak w 1942 roku

Brytyjczycy zgodzili się by w polskich dywizjonach jeden z dowódców eskadr bombowych był obserwatorem, natomiast gdy dowódcą dywizjonu miał zostać obserwator, obaj dowódcy eskadr musieli być pilotami.

Widocznie doświadczenie z polskimi dywizjonami bombowymi przekonało Brytyjczyków o pewnej słuszności polskich zwyczajów, gdyż od 1943 roku również w lotnictwie brytyjskim dowódcami eskadr bombowych mogli być obserwatorzy, jednak dowodzenie dywizjonami było nadal zastrzeżone dla pilotów.

W nocnych dywizjonach myśliwskich Brytyjczycy nie odstąpili jednak od swojej zasady i tylko piloci mogli dowodzić eskadrami i dywizjonami. Stąd obserwatorzy polskiego dywizjonu nocnych myśliwców byli upośledzeni pod względem awansów, gdyż nie mając możliwości dowodzenia, nie mogli uzyskać warunków do awansu wymaganych przez polskie przepisy.

Brytyjska zasada wyznaczania na stanowiska dowódców eskadr i dywizjonów kolejnych oficerów w zależności od ich doświadczenia bojowego (co w praktyce wyrażało się w określeniu starszeństwa według ilości lotów i godzin bojowych) została przez Inspektorat Lotnictwa Polskiego przyjęta bez większego oporu. Doprowadziło to do anormalnych stosunków służbowych, sprzecznych z polskimi zasadami karności i pragmatyki. Gdy porucznik lub kapitan miał wykonanych kilka lotów bojowych więcej od majora czy starszego kapitana, młodszy obejmował dowództwo eskadry lub dywizjonu. Podpułkownicy i majorowie wykonywali loty bojowe jako młodszy oficerowie, a zostawali dowódcami tylko jeśli dożyli nadejścia swej „kolejki” dowodzenia, a nieraz wychodzili z dywizjonu jako „młodszy oficerowie”. Było tak we wszystkich typach polskich dywizjonów; jedynie przy formowaniu dywizjonów Inspektorat Lotnictwa Polskiego wyznaczał dowódców według polskiego starszeństwa, toteż tylko w pierwszym okresie starsi oficerowie — oczywiście nie wszyscy — otrzymali stanowiska odpowiednio do swego starszeństwa. Zrozumiałe jest, że w rezultacie tego systemu wyznaczania dowódców zwiększyły się możliwości napiętych stosunków między młodszymi i starszymi.

Rozwój Lotnictwa Polskiego w Wielkiej Brytanii

Większość jednostek Lotnictwa Polskiego w Wielkiej Brytanii powstała w pierwszych dwóch latach pobytu na wyspie; dalszy rozwój obejmował głównie szkolnictwo i służby, jednak ilościowe zwiększenie służb było niemożliwe z powodu braku uzupełnień.

Dywizjony bojowe otrzymywały numerację w kolejności orga-

nizowania wedle planów Ministerstwa Lotnictwa. Ponieważ początkowo przewidywano tylko 6 do 8 dywizjonów, zarezerwowano dla polskich dywizjonów numery od 300 do 309, a następnie dla dywizjonów innych narodowości, stąd w dalszej numeracji powstała luka od 310 do 314 i nowe polskie dywizjony otrzymały dalsze numery. Po numerze dywizjonu następowała w nawiasach litera P oznaczająca „Polish” (polski), po czym angielska nazwa typu dywizjonu. Nazwy polskie miały po numerze dywizjonu określenie typu oraz nazwę jednej z ziem polskim lub miasta, zaproponowaną przez personel danego dywizjonu.

Szkoły i jednostki służb miały nazwy angielskie (ewentualnie również numer), a w języku polskim odpowiednik polskiego słownictwa lotniczego.

Dywizjony bojowe. W 1940 r. zostały sformowane 4 dywizjony bombowe, 5 myśliwskich i 1 rozpoznawczy, mianowicie:

- 300 Dywizjon Bombowy Ziemi Mazowieckiej,
- 301 Dywizjon Bombowy Ziemi Pomorskiej,
- 302 Dywizjon Myśliwski Poznański,
- 303 Dywizjon Myśliwski Warszawski im T. Kościuszki,
- 304 Dywizjon Bombowy Ziemi Śląskiej im. Księcia J. Poniatowskiego,
- 305 Dywizjon Bombowy Ziemi Wielkopolskiej,
- 306 Dywizjon Myśliwski Toruński,
- 307 Nocny Dywizjon Myśliwski Lwowski,
- 308 Dywizjon Myśliwski Krakowski,
- 309 Dywizjon Współpracy (z Wojskiem), Ziemi Czerwieńskiej.

Pierwsze dwa dywizjony myśliwskie i pierwsze dwa bombowe rozpoczęły działania bojowe w sierpniu 1940 r.; następne trzy dywizjony myśliwskie osiągnęły gotowość do działań bojowych pod koniec roku, natomiast pozostałe dywizjony w początkach 1941 roku.

W 1941 r. zostały sformowane:

- 315 Dywizjon Myśliwski Dębliński,
- 316 Dywizjon Myśliwski Warszawski,
- 317 Dywizjon Myśliwski Wileński.

W 1943 roku został sformowany 318 Dywizjon Myśliwsko-Rozpoznawczy Gdański. W tym też roku zlikwidowano 301 Dywizjon Bombowy z którego personelu sformowano 1568 Eskadrę Zadań Specjalnych (po angielsku: *Special Duties Flight No. 1568*) w brytyjskim dywizjonie utrzymującym łączność z krajami okupowanymi przez Niemców.

W 1944 r. przebrójono 309 Dywizjon na dywizjon myśliwski i odtworzono 301 Dywizjon, który otrzymał dodatkową nazwę:

„Obrońców Warszawy”, zmieniając swoją specjalność na dywizjon przewozowy.

W ciężkim lotnictwie bombowym był stale tylko 300 Dywizjon, gdyż 304 Dywizjon został w 1942 r. przesunięty do lotnictwa wybrzeża, a 305 Dywizjon został w 1943 r. przeorganizowany na lekki bombowy, a później na myśliwsko-bombowy.

W chwili zakończenia wojny bojowy skład Lotnictwa Polskiego w Wielkiej Brytanii był następujący:

- 8 dywizjonów myśliwskich dziennych,
- 1 dywizjon myśliwski nocny,
- 1 dywizjon myśliwsko-rozpoznawczy,
- 1 ciężki dywizjon bombowy,
- 1 dywizjon myśliwsko-bombowy,
- 1 dywizjon lotnictwa wybrzeża,
- 1 dywizjon lotnictwa przewozowego

Inne jednostki. W 1940 r. powstał oddział transportowy w Takoradi.

Szkoły. W 1940 r. powstał ośrodek wyszkolenia ziemnego w Blackpool i zawiązek ośrodka doskonalenia załóg bombowych w 18. O.T.U. w Bramcote, który w 1942 r. przekształcił się w polski ośrodek.

W 1941 r. powstały szkoły:

- wstępnego pilotażu (No. 25. E.F.T.S.) w Hucknall,
- podstawowego pilotażu (No. 16. S.F.T.S.) w Newton,
- ośrodek szkolenia przedwstępnego dla kandydatów na personel latający (A.C.T.C.) w Hucknall,
- polski dywizjon w brytyjskim ośrodku szkolenia wstępnego w St. Andrews (Szkocja), który w 1942 r. został rozwinęty w Skrzydło Wyszkozenia Wstępnego i przesunięty do Brighton (I.T.W.)¹³.

W 1942 r. powstała Polska Szkoła Techniczna w Halton, a w brytyjskim ośrodku doskonalenia załóg lotnictwa wybrzeża w Silloth (No. 6. O.T.U.) polska eskadra szkolna.

W 1943 r. została utworzona Wyższa Szkoła Lotnicza przy Wyższej Szkole Wojennej w Peebles; wiosną 1944 r. W.S.L. została usamodzielniona i przeniesiona do Weston-Super-Mare. Również w tym roku powstały szkoły małoletnich Nr 1 i Nr 2.

Służby. W 1942 r. zorganizowano warsztaty naprawcze (30. M.U.) w Sealand.

13. Nazwy angielskie: O.T.U. (*Operational Training Unit*), E.F.T.S. (*Elementary Flying Training School*), S.F.T.S. (*Servicing Flying Training School*), A.C.T.C. (*Air Crew Training Centre*), I.T.W. (*Initial Training Wing*), M.U. (*Maintenance Unit*), A.C.Sq. (*Airfield Construction Squadron*).

W 1943 r. powstały ruchome warsztaty Nr 1, 2 i 411 oraz polowa składnica materiałowa Nr 408.

W 1944 r. powstała czołówka naprawcza pojazdów mechanicznych Nr 72 i 8 ruchowych jednostek łączności; sformowano stację meteorologiczną dla 2 Korpusu Polskiego we Włoszech i 6 samodzielnych posterunków meteorologicznych.

W 1945 r. sformowano dywizjon budowy lotnisk (5029. A.C.Sq.).

Sztandar Lotnictwa Polskiego

W ciągu 1940 roku mieszkanki Wilna, z inicjatywy kpt. pil. Jana Hryniewicza, wykonały sztandar dla Lotnictwa Polskiego, który wiosną 1941 roku został drogą konspiracyjną przewieziony do Anglii.

Na jednej stronie sztandaru jest tradycyjny napis „Bóg, Honor i Ojczyzna”, na drugiej stronie napis „Miłość żąda ofiary”.

W dniu 16 lipca 1941 r. odbyła się na stacji Swinderby uroczystość przekazania sztandaru Lotnictwa przez Naczelnego Wodza Gen. Sikorskiego.

Zgodnie z uchwałą, dywizjony kolejno przechowywały sztandar przez trzy miesiące, poczynając od 300 Dywizjonu Ziemi Mazowieckiej, w kolejności numeracji.

Po wojnie sztandar został przekazany do Instytutu Historycznego i Muzeum im. Gen. Sikorskiego.

ROZDZIAŁ III

STANY LICZEBNE. — SPRZĘT

Zmiany stanów liczebnych

Podany we „Wstępie” wyjściowy stan liczebny Lotnictwa Polskiego w Wielkiej Brytanii — 8.384 żołnierzy — pochodził z lipca 1940 r. i obejmował żołnierzy łączności. Stan na 1 października 1940 r. już bez personelu łączności wynosił 1.526 oficerów i 6.628 szeregowych, razem 8.154 żołnierzy, co stanowi około 57 % stanu z Kampanii Wrześniowej.

Stany liczebne tak zestawione nie obejmowały jednak wszystkich żołnierzy lotnictwa i P.W. Lotniczego którzy znajdowali się na obszarze W. Brytanii lub jej posiadłości, pewna bowiem część ich była w szeregach Brygady Karpackiej na Środkowym Wschodzie. Pomimo interwencji lotnictwa brygada nie oddała lotników, z wyjątkiem personelu latającego.

Jesienią 1940 r. przybył transport 930 lotników z Palestyny; pochodzili oni z zapóźnionych resztek ewakuacyjnych z Bałkanów, które nie zdołały przedostać się do Francji. Wyciek z Rumunii trwał i po zajęciu tego kraju przez Niemców; pojedynczymi grupkami żołnierze spływali przez Turcję do Palestyny.

Ubytki w 1940 r. wynosiły około 700 żołnierzy. Na liczbę tę złożyli się kierowcy i mechanicy samochodowi w ilości około 200 których oddano do Wojska, technicy i wykwalifikowani robotnicy fabryczni którzy odeszli do przemysłu oraz żołnierze którzy z różnych powodów zostali przeniesieni do Wojska. Personel samochodowy i fabryczny nie znajdował w lotnictwie na razie zatrudnienia, gdyż umowa z 5 sierpnia 1940 r. nie przewidywała tworzenia służb. Wielu z nich wskutek zniecierpliwienia bezczynnością wolało znaleźć jakiegokolwiek zatrudnienie, aniżeli czekać w

niepewności o przyszłość. W późniejszych latach brak było tych specjalistów w Lotnictwie Polskim, jednak nie wrócili oni już do szeregów.

W ciągu 1941 roku przybyło z Palestyny 400 lotników, zapóźnionych wskutek trudności ewakuacyjnych, ponadto ochotnicy z obu Ameryk i pierwsza grupa lotników (199) z Rosji, zwolnionych na podstawie polsko-sowieckiego traktatu przyjaźni z lipca 1941 r. Z Wojska miało być wcielonych do szkół personelu latającego 300 ochotników, w rzeczywistości jednak przydzielono około 120.

Sprawa ochotników z Ameryki wymaga komentarza. Jedyne ochotnicy ze Stanów Zjednoczonych A.P. stanowili właściwy narybek dla lotnictwa, natomiast ochotnicy z Południowej Ameryki ze względu na niski stopień ogólnego wykształcenia w swej większości nadawali się jedynie na personel pomocniczy do podrzędnych funkcji. Transporty ochotników z Ameryki były selekcjonowane przez ośrodek 1. Dywizji Pancерnej, która najlepszych ochotników wybierała dla siebie.

Nie można dokładnie ustalić liczby ochotników przydzielonych z Wojska. Właściwy przychód stanowili tylko ci ochotnicy, którzy ukończyli z wynikiem pomyślnym kursy i zostali w lotnictwie; ponieważ szkolenie odbywało się w kilku ośrodkach i trwało kilkanaście miesięcy (nawet do 2 lat, w wypadku szkolenia w Kanadzie), nie można było stwierdzić ilu spośród przydzielonych odpadło w czasie szkolenia.

Razem uzupełnienia wyniosły 945 ludzi, a ubytki 699, w tym 339 członków załóg poległych w boju. Stan w końcu 1941 r. był niższy od stanu wyjściowego z jesieni 1940 r.

W 1942 r. ubytki były wyjątkowo duże, zarówno wskutek ciężkich strat bojowych, jak i wskutek odejścia personelu z lotnictwa, w szczególności przeniesienia do Wojska i w stan nieczynny oraz urlopowania. Straty niepowrotne wraz ze śmiercią naturalną i zaginionymi wynosiły 655 żołnierzy.

Uzupełnienia w ciągu 1942 r. wynosiły około dwóch tysięcy ludzi; w tej liczbie było prawie 1.500 lotników i przedpoborowych z dawnego P.W. lotniczego przybyłych z Rosji, a resztę stanowili ochotnicy z Ameryki i z Wojska. Te uzupełnienia zażegnały groźbę likwidacji dywizjonów, która wówczas zaistniała w związku z wykruszaniem się stanów personelu latającego.

Ogółem uzupełnienia lotnictwa w W. Brytanii od jesieni 1940 roku do grudnia 1942 r. wyniosły 3.295 żołnierzy, w tym lotników było około 2.500, co stanowi 77 %. Oznacza to, że do końca 1942 r. lotnictwo uzupełniało swoje straty głównie własnym personelem.

W 1943 r., w związku z reorganizacjami prowadzonymi w R.A.F. (przygotowanie Lotnictwa Współdziałania z armią inwazyjną), rozważano w Dowództwie P.S.P. zamiar stworzenia polskiej grupy lotniczej. Ministerstwo Lotnictwa było skłonne wyrazić zgodę na tę propozycję pod warunkiem, że grupa ta składałaby się z jednego rodzaju dywizjonów i że Lotnictwo Polskie otrzyma odpowiednie uzupełnienia potrzebne zarówno dla jednostek bojowych jak i dla niezbędnych organów służb lotniczych. Jednocześnie Ministerstwo Lotnictwa ze swej strony zaproponowało aby polskie dywizjony weszły w skład formującego się Lotnictwa Współdziałania (*Tactical Air Force No. 2.*)

Propozycja brytyjska została przyjęta i początkowe zamierzenia organizacyjne Dowództwa P.S.P. były daleko idące. Usiłowano udział w lotnictwie współdziałania pogodzić z żądaniami Dowódcy Armii Krajowej. Chodziło o stworzenie jednostek bojowych opartych o niezbędne służby i zdolnych do samodzielnego działania w warunkach wojny ruchowej. Do sformowania służb, oddziałów łączności i dowództw brakowało 10 tysięcy ludzi, których można było uzyskać jedynie przez przesunięcie żołnierzy z Wojska do Lotnictwa.

Sztab Naczelnego Wodza odrzucił żądania Dowództwa Lotnictwa, wyrażając zgodę jedynie na oddanie 3.200 żołnierzy. W rzeczywistości przydzielono tylko 2.456 żołnierzy, co wystarczało zaledwie na utrzymanie ciągłości kursów w polskich szkołach lotniczych, które wobec braku uczniów stanęły przed groźbą likwidacji.

W 1943 r. wcielono do Lotnictwa pierwszy zaciąg Pomocniczej Służby Kobiet. W następnych latach ochotniczki P.L.S.K. wyrównały braki personelu administracyjnego lotnictwa.

Z początkiem 1944 r. w związku z żądaniami Dowódcy Armii Krajowej sprawa uzupełnień dla Lotnictwa stała się palącą. Najmniejsza ilość która umożliwiłaby ewentualne przerzucenie dywizjonów z W. Brytanii do Polski wynosiła 3.900 żołnierzy. Na poczet tej liczby Lotnictwo otrzymało z Wojska 1.200 żołnierzy, przeważnie starsze roczniki, z kategorią zdrowia „D” i junaków. Żołnierze z kategorią zdrowia „D” tylko wyjątkowo nadawali się do służby pomocniczej; junacy mieli być przeznaczeni do szkół personelu latającego, to znaczy, że przysliby do linii w 1946 roku, jednak większość z nich nie nadawała się na personel latający z uwagi na wiek, słaby rozwój fizyczny lub niski poziom wykształcenia.

Ze strony Wojska istniały na wszystkich szczeblach poważne sprzeciwy i opory przeciw oddaniu do Lotnictwa wymaganej ilości żołnierzy odpowiadających warunkom wieku, zdrowia i wy-

kształcenia. Było to zrozumiałe, gdyż wielkie jednostki Wojska miały również trudności w zapełnianiu swoich etatów i w tworzeniu rezerw, nie było bowiem zasobów ludzkich, a pobór i zaciąg ochotniczy były nader ograniczone. Jedyne wyjście z sytuacji była decyzja Naczelnego Wodza wypływająca z jasnego postawienia sprawy: co było w ówczesnych warunkach ważniejsze — grupa lotnictwa współdziałania czy zamierzona ilość W.J. Wojska.

Dopiero w drugiej połowie 1944 r. Sztab N.W. wyraził zgodę na przyznanie Lotnictwu niezbędnych uzupełnień, było już wtedy jednak za późno, gdyż z kolei Ministerstwo Lotnictwa nie zgodziło się na wcielenie proponowanych uzupełnień, bowiem rozbudowa R.A.F. była już zakończona.

Możliwości czerpania uzupełnień spośród Polaków jeńców — byłych żołnierzy niemieckich — były dość ograniczone, gdyż Ministerstwo Lotnictwa nie zgodziło się na ich szkolenie jako personelu latającego oraz w dziale łączności ze względu na tajemnicę wojskową. W rezultacie wcielono do lotnictwa tylko 525 b. jeńców.

Rozwój stanów liczebnych obrazuje następujące zestawienie:

W dniu 1. 10. 1940 było	8.154	żołnierzy
” ” 1. 12. 1940 ”	7.832	”
” ” 1. 12. 1941 ”	8.078	”
” ” 1. 12. 1942 ”	9.738	”
” ” 1. 12. 1943 ”	11.638	”
” ” 1. 12. 1944 ”	13.662	”

Stany w dniu 1 maja 1945 r. były następujące:

Oficerów	2.087
Szeregowych	10.662
Oficerów P.L.S.K.	30
Ochotniczek	1.107
Małoletnich	465

Razem: 14.351

Z ogólnej liczby oficerów i szeregowych 12.749 w grupie personelu latającego było 3.813 — to znaczy jedna trzecia.

Tak więc w dniu zakończenia wojny stany Lotnictwa Polskiego były o dwa tysiące mniejsze od stanów w Kampanii 1939 r. Jeśli jednak wziąć pod uwagę stany wyjściowe w W. Brytanii — 8.154 — to należy stwierdzić, że wysiłek organizacyjny na obczyźnie był duży.

Uzupełnienia otrzymane przez Lotnictwo od jesieni 1940 r. do maja 1945 r. wyniosły około 7.900 żołnierzy (bez kobiet i małoletnich). Z tej liczby przypada na personel lotnictwa z Polski około 2.550, na ochotników spoza Polski 485; spośród jeńców wcielono 525. Zatem nadwyżka bezwzględna była 4.595. Była ona nader mała w stosunku do zamierzeń Dowództwa Lotnictwa i nie wystarczyła nawet na wyrównywanie bieżących braków. Jednostki bojowe nie miały pełnego pokrycia etatowych stanów, a braki zwiększyły się w okresie formowania lotnictwa współdziałania, gdy wprowadzano nową organizację.

Ubytki wyniosły około 3.300 żołnierzy. Składały się na nie straty bojowe i ćwiczebne, wypadki, śmierć naturalna, zwolnienia, przeniesienia do Wojska itp.

Straty

Straty bojowe stanowili polegli, wzięci do niewoli i zaginieni. Ci ostatni wracali nieraz po kilku dniach lub tygodniach, większość jednak wróciła dopiero po zakończeniu działań wojennych, a w czasie wojny stanowili oni ubytek personelu latającego z dywizjonów.

Wyszczególnienie strat wypadka następująco:

	<i>Oficerowie Szeregowi Razem</i>		
Polegli w boju	521	713	1.234
W niewoli było	123	208	331
Zaginieni	51	53	104
<hr/>			
W sumie straty bojowe:	695	974	1.669

Straty ćwiczebne, tj. personelu latającego poległego śmiercią lotnika w czasie szkolenia wyniosły: 234 oficerów i 355 szeregowych, razem 589.

W sumie straty śmiertelne wyniosły:

— straty bojowe	1.234
— straty w lotnictwie transportowym	43
— straty ćwiczebne	589
— wypadki i bombardowania	80
— śmierć naturalna	70
<hr/>	
Razem:	2.016

Dodając do strat bojowych straty ćwiczebne — 1.669 i 589 — otrzymamy ogólne straty personelu latającego w dywizjonach, które wynosiły 929 oficerów i 1.329 szeregowych, razem 2.258 żołnierzy.

Zestawienie strat personelu latającego w poszczególnych rodzajach lotnictwa zawiera Załącznik Nr 6.

Straty bojowe były największe w lotnictwie bombowym i szczególnego przeznaczenia. Wynosiły one 1.281 żołnierzy poległych, zaginionych i w niewoli.

Straty ćwiczebne były największe w lotnictwie myśliwskim i myśliwsko-rozpoznawczym. Wynosiły one 197 żołnierzy.

Zestawienie rannych wypadła następująco:

	<i>Oficerów</i>	<i>Szeregowych</i>
— w lotach bojowych	68	106
— w lotach ćwiczebnych	116	191
— wypadki ,	77	780
	<hr/>	<hr/>
Razem:	261	1.077

czyli w sumie 1.338 żołnierzy.

Sprzęt

Dywizjony polskie były pod względem sprzętu traktowane na równi z dywizjonami brytyjskimi. Niekiedy były nawet wyróżniane przez przydział nowych typów samolotów w pierwszej kolejności.

W ciągu wojny każdy dywizjon był przezbrajany kilka razy, od czterech do siedmiu. W lotnictwie myśliwskim zmiana typu samolotu nie miała w zasadzie większego znaczenia, natomiast w lotnictwie bombowym oznaczała często zwiększenie ilości personelu latającego, rzadko zmniejszenie, a z reguły wymagała dłuższego przeszkolenia personelu latającego i personelu obsługi.

Poniżej podane są charakterystyki głównych samolotów które były na uzbrojeniu w polskich dywizjonach, natomiast pominięte są nowe wersje tego samego typu samolotu, które nie różniły się znacznie od poprzedniej wersji¹⁴.

Nasze dywizjony myśliwskie dzienne latały wyłącznie na samolotach jednosilnikowych. Nocny dywizjon myśliwski rozpoczął działania bojowe na jednosilnikowych samolotach, następnie miał stale dwusilnikowe.

14. Opisy samolotów na podstawie: William Green: „Famous Fighters of the Second World War” i „Famous Bombers of the Second World War”, Macdonald, London, 1957.

Dywizjony bombowe trzeba rozpatrywać indywidualnie. Pierwsze dwa rozpoczęły działania bojowe na jednosilnikowych samolotach starego typu, ale już pod koniec 1940 r. zostały przebrojone w dwusilnikowe średnie bombowce, a w ostatnim roku wojny latały na ciężkich czterosilnikowych samolotach. Dywizjon 304 latał przez całą wojnę na średnich bombowcach dwusilnikowych, natomiast dywizjon 305 został przebrojony w Lotnictwie Współdziałania początkowo na lekkie samoloty bombowe dwusilnikowe o załogach czteroosobowych, następnie otrzymał dwusilnikowe samoloty typu myśliwsko-bombowego — dwuosobowe.

Samoloty myśliwskie

Hawker Hurricane I — silnik Rolls-Royce II lub III, o mocy 1030 K.M., szybkość maksymalna 330 mil/godz., uzbrojony w 8 karabinów maszynowych Browning, po 4 w każdym skrzydle; pułap 36.000 stóp, zasięg 700 mil przy szybkości 200 mil/godz., czas wznoszenia na 20.000 stóp — 9 minut.

Hurricane II B — silnik Merlin XX o mocy 1280 K.M., szybkość maksymalna 340 mil/godz., uzbrojony w 12 karabinów maszynowych Browning oraz 2 bomby 250 lb lub 500 lb, albo 8 pocisków rakietowych; pułap 40.000 stóp, z bombami 500 lb 33.000 stóp, szybkość wznoszenia na 2.950 stóp na minutę.

Supermarine Spitfire — silnik Rolls-Royce Merlin II lub III, o maksymalnej mocy 1400 K.M., szybkość maks. 362 mil/godz., szybkość wznoszenia 2.500 stóp/min., uzbrojenie 8 karabinów maszynowych Browning (0,303 cala).

Spitfire II — silnik Merlin XII, opancerzenie; poza tym jak *Spitfire I*.

Spitfire V B — z jednym działkiem 200 mm Hispano w miejsce 2 karabinów maszynowych oraz z nowym silnikiem, Merlin 45.

Spitfire IX — silnik Merlin 60, szybkość maks. 402 mil/godz. uzbrojenie: 4 k.m. Browning 0,303 cala, 2 k.m. Browning 0,5 cala i 1 działko 20 mm; później 1 bomba 500 lb pod kadłubem i po 1 bombie 250 lb pod każdym skrzydłem.

Spitfire XVI — silnik amerykańskiej produkcji Packard-Merlin — jak *Spitfire IX* używany do atakowania celów naziemnych, na uzbrojeniu lotnictwa taktycznego.

Mustang I — oryginalna nazwa amerykańska: North American P-51D Mustang — produkcji amerykańskiej, silnik Rolls-Royce Packard Merlin V o mocy 1450 K.M. (maks. 1650), szybkość

maks. 437 mil/godz., szybkość wznoszenia 3.475 stóp/min., uzbrojenie: 4 lub 6 k.m. Browning 0,5 cala, 1 lub 2 bomby 1000 lb, albo 10 pocisków rakietowych 5 calowych. W dywizjonach myśliwsko-rozpoznawczych Mustangi miały aparaty fotograficzne wzbudowane pod siedzeniem pilota.

Bolton Defiant — nocny samolot myśliwski; silnik Merlin o mocy 1030 K.M.; uzbrojony w tylną wieżyczkę strzelca o 2 parach karabinów maszynowych uruchamianych elektrycznie; zbyt wolny do działań dziennych, w nocy trudny do użycia, został wycofany na początku 1941 r.

Bristol Beaufighter — dwusilnikowy, dwuosobowy nocny myśliwiec. Silniki Bristol Hercules XVII o mocy 1395 K.M., maks. szybkość 320 mil/godz., uzbrojenie: 4 działka Hispano i 6 k.m. Browning 0,303 cala. Nawigator w tylnej części kadłuba, oddzielony od pilota, obsługiwał radar pokładowy typu AI.Mk.Iv.

De Havilland Mosquito — był powszechnie uznany za najlepszy samolot drugiej wojny światowej dzięki swej uniwersalności i bojowym wyczynom. Pomyślany w 1938 r. jako bardzo szybki bombowiec bez obronnego uzbrojenia, był w latach 1941-1945 używany do: rozpoznania fotograficznego (strategicznego), do obrony powietrznej w nocy, do lotów o charakterze zaczepnym w dzień i w nocy przez dywizjony myśliwskie, do zadań bombardowania wyrzutni bomb latających (V-1 i V-2), do zwalczania żeglugi na morzu. W różnych wersjach Moskita tylko drobne zmiany konstrukcyjne były konieczne, tak że z daleka trudno było rozróżnić Moskita myśliwskie od bombowego i rozpoznawczego.

Mosquito N.F. II — podstawowy nocny myśliwiec, miał 2 silniki Merlin 21 o maksymalnej mocy 1480 K.M. Cała konstrukcja z drzewa. Uzbrojenie: 4 działka 20 mm w dolnej części kadłuba i 4 karabiny maszynowe 0,303 cala Browning w samym czole kadłuba¹⁵. Szczególną zaletą Mosquitów była duża rozpiętość ich szybkości, ważna szczególnie w nocnych walkach powietrznych. Maksymalna szybkość typu N.F. II była 360 mil/godz., ale samolot utrzymywał się dobrze w powietrzu w locie poziomym na szybkości 180 mil/godz.; ważną zaletą było również to, że Moskita były na ogół łatwe w pilotażu, mogły lądować przy stosunkowo małej szybkości i mogły mieć lotniska trawiaste, jak i z bieżniami betonowymi.

Mosquito VI — był to samolot myśliwsko-bombowy, który dzięki wzmocnieniu skrzydła zabierał prócz całego uzbrojenia zaczepnego jeszcze bomby — dwie o wadze 500 lb każda pod kadłubem i dwie tej samej wagi pod skrzydłami. Ten sam typ sa-

15. Angielskie określenie: w podbrzuszu i w nosie.

molotą do zwalczania żeglugi miał zamiast bomb pod skrzydłami 8 pocisków raketowych (wagi 60 lb każdy). Szybkość maksymalna Mosquita VI była 378 mil/godz. a zasięg 1.120 mil przy szybkości podróźnej 250 mil/godz.

Załoga Mosquita — pilot i nawigator — miała wspólną kabinę, w przodzie między silnikami, członkowie załogi siedzieli tuż obok siebie. Radar pokładowy umieszczony był przed nawigatorem. Załoga miała bardzo dobrą widoczność na wszystkie strony.

Następne wersje Mosquita miały inne silniki i nowsze radary pokładowe, które zmieniły nieco ich sylwetki, ale zwiększyły wydajnie operacyjne wyczyny. W sumie było 27 wersji Mosquita. Wyposażone w silniki Merlin 72,76 lub 113, Mosquito zwiększył swój pułap praktyczny z 28.000 stóp do 36.000 stóp.

Samoloty bombowe

Fairey Battle — był w 1940 r. już przestarzałym typem lekkiego bombowca. Jednosilnikowy, o załodze trzyosobowej (pilot, nawigator i strzelec), przypominał naszego „Karasia” swymi wyczynami taktyczno-technicznymi. Szybkość przeciętna wynosiła 180 mil/godz.

Niektórzy nasi piloci twierdzili, że „Karas” był lepszym samolotem od „Fairey Battle”, ale zdania były podzielone. Brytyjczycy jednak zdawali sobie sprawę z przestarzałości „Fairey Battle” i używali ich tylko w nocy i do krótkich wypraw poza kanał.

Nasze dywizyjony 300 i 301 latały na tych samolotach przez niecałe dwa miesiące, na bombardowanie portów francuskich i belgijskich, a w listopadzie 1940 r. zostały przezbrojone w samoloty typu Wellington I.

Wellington I — był średnim bombowcem o 2 silnikach Bristol Pegasus X, każdy o mocy 850 K.M.

Późniejsze wersje, *Wellington III, IV i X*, miały silniki o większej mocy (np. Pegasus XVIII tysięcykonne), a tym samym również większą szybkość.

Załoga Wellingtona składała się z 6 członków: pierwszy i drugi pilot, obserwator (nawigator), radiotelegrafista, dwóch strzelców.

Z przodu i z tyłu samolot miał wieżyczki strzeleckie typu Frazer Nash; w ogonie były 4 karabiny maszynowe, z przodu 2. Wieżyczki były uruchamiane elektrycznie.

Ładunek bomb Wellingtonów był zmienny, w zależności od celów bombardowanych i odległości; najwyższy wynosił 9 bomb 5.000 funtowych (ang. funt).

Szybkość Wellingtonów wynosiła od 220 do 250 mil na godzinę, szybkość przelotowa 180 mil.

Bojowy promień działania pierwszych Wellingtonów wynosił z pełnym obciążeniem 500 mil, późniejszych wersji 650 mil.

Mitchell (North American, B-25) — był to samolot znany przede wszystkim z wyprawy na Tokio, dokonanej przez amerykańskich lotników z lotniskowca w 1942 roku.

Miał on dwa silniki typu Wright Cyclone, 14-tocylindrowe, o mocy 1850 K.M. każdy.

Szybkość najwyższa wynosiła 275 mil/godz.

Mitchell zabierał ładunek 4.000 funtów (lb). Uzbrojenie stanowiło 13 karabinów maszynowych Colt-Browning, kalibru 0,5 cala.

Liberator I (Consolidated Liberator) — był ciężkim bombowcem, produkcji amerykańskiej, dostarczonym Brytyjczykom w małej ilości. Tylko jeden polski dywizjon latał od 1943 r. na samolotach tego typu (301-szy).

Liberator miał 4 silniki Pratt & Whitney Twin Wasp, 14-tocylindrowe o mocy 1200 K.M.

Szybkość najwyższa Liberatora wynosiła tylko 273 mil/godz., ale zasięg był na owe czasy bardzo duży: od 2.400 do 2.990 mil, co pozwalało na lot z Montrealu w Kanadzie do Prestwick w Szkocji.

Uzbrojenie Liberatora składało się z 10 karabinów Browning kalibru 0,5 cala.

Liberator był głównie używany jako samolot przewozowy oraz w jednostkach brytyjskich specjalnego przeznaczenia, to jest zapatrujących kraje okupowane przez Niemców.

Lancaster (Avro) — był to samolot brytyjski używany jako ciężki bombowiec, a po wojnie jako przewozowy.

Miał 4 silniki typu Rolls-Royce Merlin 28, 12-tocylindrowe, o mocy 1390 K.M.

Był to najcięższy angielski bombowiec i najlepiej uzbrojony. Z przodu, na wieżycze Frazer Nash były 2 k.m. Browning kalibru 0,303 cala. W środku samolotu były również 2 k.m. w ogonie 4 k.m.

Ładunek bomb wynosił 14.000 funtów.

Szybkość najwyższa Lancastera wynosiła 270 mil/godz., szybkość przelotowa 210 mil/godz.

Promień działania wynosił w zależności od ładunku 1.160 mil do 2.330 mil.

Z A Ł A C Z N I K N r 1

OBSADA PERSONALNA INSPEKTORATU P.S.P. W LISTOPADZIE 1940 R.

Inspektor	gen. bryg. S. Ujejski
I Zastępca Inspektora	ptk. pil. W. Iwazskiewicz
II Zastępca (Szef sztabu)	ptk. obs. S. Sznuć
Adjutant (tłumacz)	por. J. Barcikowski
Oficer łącznikowy do D.A.A.F.L.	mjr dypl. L. Szul
Oficer łącznikowy w Fighter Command ..	ptk. pil. S. Pawlikowski
Wydział organizacyjno-wyszkoleniowy: ...	ppłk. dypl. Z. Wojciechowski
	ppłk. dypl. G. Winicki
	mjr obs. M. Pustelniak
	kpt. dypl. F. Kalinowski
	kpt. dypl. F. Kusek
Wydział Techniczny:	ppłk. dypl. W. Bohuszewicz
	ppłk. M. Konarski
	mjr pil. K. Kalina
	mjr obs. S. Owsianka
	kpt. inż. S. Pietkiewicz
	kpt. pil. J. Orłowski
Wydział Personalny:	ptk. pil. F. Wieden
	mjr pil. B. Nieznański
	mjr pil. K. Sabiłło
	kpt. obs. K. Zuchowicz
Referat Intendentury:	ppłk. A. Gruszka
	mjr J. Rerutkiewicz
	mjr pil. W. Szpunar
	mjr pil. L. Komar
	kpt. S. Szymański
Referat Prawny:	mjr obs. L. Czerski
Referat Ogólny:	kpt. pil. R. Niewiarowski
	kpt. dypl. R. Referowski
Szef Służby Zdrowia	ppłk. dr A. Fiumel
Kierownik kancelarii	kpt. obs. J. Tereszczenko
Poza Inspektoratem (w Air Ministry)	
Szef Służby Meteorologicznej	ppłk. pil. K. Zacharewicz

ZAŁĄCZNIK Nr 2

OBSADA PERSONALNA INSPEKTORATU P.S.P. (1. I. 1942)

Inspektor	gen. bryg. S. Ujejski
Szef Ekspozytury Insp. (Blackpool)	gen. bryg. W. Kalkus
Zastępca Inspektora	ppłk. pil. W. Iwazkiewicz
Szef sztabu	ppłk. dypl. Z. Wojciechowski
Szefowie wydziałów:	
— organizacyjno-wyszkoleniowy	ppłk. dypl. G. Winicki
— studiów	ppłk. dypl. W. Bohuszewicz
— techniczny	ppłk. M. Konarski
— personalny	ppłk. obs. W. Madejski
— intendentury	ppłk. A. Gruszka
Samodzielne referaty:	
— prawny	kpt. J. Słoński
— bezpieczeństwa	kpt. pil. R. Niewiarowski
Szef służby zdrowia	ppłk. dr A. Fiumel
Szef służby meteorologicznej	ppłk. pil. K. Zacharewicz
Oddział Transportowy w Takoradi	ppłk. dypl. M. Izyski
Oficerowie łącznikowi:	
— D.A.A.F.L.	mjr dypl. F. Kalinowski
— Fighter Command	ppłk. pil. S. Pawlikowski
— Bomber Command	ppłk. pil. S. Karpiński
— 1 Grupa Bombowa	mjr obs. J. Wojda
— Flying Training Command	ppłk. pil. M. Bokalski
— Technical Training Command	ppłk. inż. J. Szczerski
— Maintenance Command	ppłk. obs. inż. T. Karpiński
— Army Co-Operation Command	mjr dypl. L. Szul

Z A Ł Ą C Z N I K Nr 3

OBSADA PERSONALNA INSPEKTORATU P.S.P.
(1. VI. 1942)

Inspektor gen. bryg. S. Ujejski
 Delegat Inspektora w Blackpool gen. bryg. W. Kalkus
 Szef sztabu ppłk. obs. W. Madejski

Szefowie wydziałów:

— organizacyjny ppłk. dypl. G. Winicki
 — wyszkolenia mjr obs. M. Pustelniak
 — personalny ppłk. pil. J. Bajan
 — studiów ppłk. dypl. W. Bohuszewicz
 — techniczny ppłk. M. Konarski
 — studiów technicznych ppłk. inż. M. Lewandowski
 — indendentury ppłk. A. Gruszka

Samodzielne referaty:

— lotnictwa cywilnego mjr obs. Z. Piątkowski
 — łączności ppłk. S. Pociask
 — prawny kpt. J. Słoński
 — bezpieczeństwa kpt. pil. R. Niewiarowski

Kwatera Główna kpt. obs. K. Stoy

Oficerowie łącznikowi:

— D.A.A.F.L. mjr obs. C. Korbut
 (Pozostali bez zmian, jak 1. I. 1942)
 — 1 Grupa Bombowa mjr pil. J. Ostrowski

W Blackpool:

— Biuro historyczne ppłk. dypl. F. Haberek
 — Sekeja kulturalno-oświatowa kpt. J. Żyborski
 — K.U.2. ppłk. obs. W. Zawadzki
 — Samodz. Referat Kontrwywiadu kpt. obs. A. Koźmiński

Oddział Transportowy Takoradi ppłk. dypl. M. Iżycki

Z A Ł A C Z N I K N r 4

OBSADA PERSONALNA INSPEKTORATU P.S.P. (15. I. 1943)

Inspektor	gen. bryg. S. Ujejski
Zastępca Inspektora	płk. pil. S. Karpiński
Delegat Inspektora w Blackpool	gen. bryg. W. Kalkus
Delegat Inspektora na Środkowym Wsch. ...	płk. dypl. M. Iżycki
Delegat Inspektora w Kanadzie	płk. obs. S. Szruk
Szef sztabu	ppłk. obs. W. Madejski
Kwatera Główna	kpt. obs. K. Stoy

Szefowie wydziałów:

— organizacyjny	ppłk. dypl. G. Winicki
— wyszkolenia	mjr obs. M. Pustelniak
— personalny	ppłk. pil. J. Bajan
— studiów operacyjnych	ppłk. dypl. W. Bohuszewicz
— techniczny	ppłk. inż. J. Szczerski
— studiów technicznych	ppłk. inż. M. Lewandowski
— łączności	ppłk. S. Pociask
— kultury i oświaty	kpt. J. Żyborski
— indendentury	ppłk. A. Gruszka

Samodzielne referaty:

— lotnictwa cywilnego	mjr obs. Z. Piątkowski
— prawny	kpt. J. Słonski
— bezpieczeństwa	kpt. pil. R. Niewiarowski

Oficerowie łącznikowi:

— Fighter Command	płk. pil. S. Pawlikowski
— Bomber Command	płk. pil. W. Makowski
— Technical Training Command	ppłk. pil. B. Wojtarowicz
— Baloon Command	ppłk. H. Grabowski
(Reszta bez zmian)	

Szefowie służb — zdrowia i meteorologii

— bez zmian.

Szef duszpasterstwa	płk. dziekan S. Miodoński
---------------------------	---------------------------

Z A Ł A C Z N I K N r 5

OBSADA PERSONALNA DOWÓDZTWA P.S.P.

(1. XI. 1943)

Dowódca Lotnictwa	gen. bryg. pil. M. Iżycki
I Zastępca Dowódcy	ppłk. pil. S. Karpiński
II Zastępca Dowódcy	ppłk. inż. M. Lewandowski
Delegat Dowódcy w Blackpool	gen. bryg. pil. W. Kalkus
Delegat Dowódcy na Środkowym Wsch. ..	gen. bryg. pil. inż. L. Rayski
Delegat Dowódcy w Kanadzie	ppłk. obs. S. Sznuke
Szef Sztabu Dowództwa	ppłk. pil. S. Brzezina
Zastępca Szefa Sztabu	mjr dypl. obs. S. Poziomek
Kwatera Główna	Kpt. obs. K. Stoy

Szefowie wydziałów:

— personalny

mjr pil. K. Bene

(Reszta bez zmian jak 15. I. 1943)

W Sztabie N.W.

ppłk. obs. S. Olszewski

mjr pil. R. Suliński

Oficerowie łącznikowi:

D.A.A.F.L. ppłk. pil. J. Ostrowski

Fighter Command ppłk. pil. J. Bajan

— 2.T.A.F. ppłk. dypl. pil. L. Szul

(Pozostali bez zmian)

Szefowie służb — bez zmian

Uwagi: W związku z nowymi etatami Dowództwa P.S.P. po porozumieniu z 6 kwietnia 1944 r., gdy liczba oficerów w Dowództwie wzrosła do ponad 200, wewnętrzne zmiany organizacyjne i personalne były dość częste, a dokładne ich odtworzenie byłoby nader zawiłane.

Zasadnicze zmiany na głównych stanowiskach były rzadkie. W szczególności, po śmierci ppłk. dypl. Poziomka, w maju 1944 r., stanowisko zastępcy szefa sztabu objął ppłk. obs. J. Wojda, a po nim — pod koniec 1944 r. — ppłk. dypl. L. Szul. Oficerem łącznikowym w 2. T.A.F. został po ppłk. Szulu — ppłk. obs. W. Madejski.

Pod koniec wojny ppłk. pil. Makowski przeszedł na oficera łącznikowego do Transport Command, a jego miejsce w *Bomber Command* objął ppłk. pil. P. Dudziński.

W 1944 r. ppłk. pil. T. Rolski był Lotniczym zastępcą Szefa Sztabu Naczelnego Dowództwa, a ppłk. dypl. W. Bohuszewicz Szefem Gabinetu Naczelnego Wodza.

W 1945 r. Oficerem łącznikowym w D.A.A.F.L. został kpt. K. Radziwiłł.

ZAŁĄCZNIK Nr 6

ZESTAWIENIE STRAT
 ŻOŁNIERZY LOTNICTWA POLSKIEGO
 za czas od lipca 1940 do 8 maja 1945 roku

Personel latający	Polegli	Zaginieni	Niewola	Razem
Lotnictwo Myśliwskie i Myśliwsko-Rozpoznawcze	421	52	73	546
Lotnictwo Bombowe	1.005	34	205	1.244
Dywizjon szczególnego przeznaczenia	167	18	49	234
Lotnictwo Transportowe ..	43	—	—	43
Szkoły	195	—	4*	199
Razem :	1.831	104	331	2.266
Personel latający i obsługi na ziemi, tj.:				
— Różne wypadki** . . .	80	—	—	80
— Śmierć naturalna	70	—	—	70
Razem :	150	—	—	150
OGÓŁEM ŻOŁNIERZE LOTNICTWA POLSKIEGO	1.981	104	331	2.416

* Byli to internowani w kraju neutralnym.

** Obejmują straty wskutek bombardowań nieprzyjacielskich, wypadki przy obsłudze samolotów, wypadki samochodowe itp.

Z A Ł A C Z N I K Nr 7

DATY PRZEBROJENIA DYWIZJONÓW MYŚLIWSKICH

<i>Dywizjon</i>	<i>Data</i>	<i>Samolot</i>
302.	28. 7. 40.	Hurricane I
	29. 9. 41.	Hurricane IIA i IIB
	30. 10. 41.	Spitfire VB
	22. 9. 43.	Spitfire IX
	1. 2. 45.	Spitfire XVI
303.	2. 8. 40.	Hurricane I
	21. 1. 41.	Spitfire I
	3. 3. 41.	Spitfire II
	19. 7. 41.	Spitfire I
	23. 9. 41.	Spitfire VB
	1. 6. 43.	Spitfire IXF
	16. 11. 43.	Spitfire VB
18. 7. 44.	Spitfire IXL	
3. 4. 45.	Mustang IV	
306.	4. 9. 40.	Hurricane I i II
	12. 7. 40.	Spitfire I i IIB
	11. 12. 41.	Spitfire VB
	29. 9. 42.	Spitfire IX
	13. 3. 43.	Spitfire VB
26. 3. 44.	Mustang III	
307.	14. 9. 40.	Defiant
	14. 8. 41.	Beaufighter II
	5. 5. 42.	Beaufighter VI
	21. 12. 43.	Mosquito IIF
	19. 8. 42.	
	22. 1. 44.	Mosquito XII/XIII
24. 10. 44.	Mosquito XXX	
308.	12. 9. 40.	Hurricane I
	30. 3. 41.	Spitfire I
	14. 5. 41.	Spitfire IIA i IIB
	5. 9. 41.	Spitfire VB
	12. 11. 43.	Spitfire IX
1. 3. 45.	Spitfire XVI	

<i>Dywizjon</i>	<i>Data</i>	<i>Samolot</i>
309.	23. 11. 40.	Lysander
	1. 8. 42.	Mustang I
	5. 2. 44.	Hurricane IV
	5. 4. 44.	Hurricane IIC
	1. 9. 44.	Mustang I
	20. 10. 44.	Mustang III
315.	8. 2. 41.	Hurricane I
	15. 7. 41.	Spitfire II
	1. 9. 41.	Spitfire VB
	1. 10. 41.	Spitfire IX
	1. 6. 42.	Spitfire VB
	26. 3. 44.	Mustang III
316.	3. 3. 41.	Hurricane I
	2. 8. 41.	Hurricane IIA
	27. 8. 41.	Hurricane IIB
	12. 12. 41.	Spitfire VB
	13. 3. 43.	Spitfire IX
	23. 9. 43.	Spitfire VB i VC
	13. 3. 44.	Mustang III
317.	22. 2. 41.	Hurricane I
	20. 7. 41.	Hurricane II
	7. 12. 41.	Spitfire VB
	23. 9. 43.	Spitfire IX
	1. 5. 45.	Spitfire XVI
318.	6. 6. 43.	Hurricane IC
	6. 9. 43.	Hurricane II
	marzec 44.	Spitfire V
	paźdz. 44.	Spitfire IX

Z A Ł A C Z N I K Nr 8

DATY PRZEBROJENIA DYWIZJONÓW BOMBOWYCH

<i>Dywizjon</i>	<i>Data</i>	
300.	1. 7. 40.	Fairey Battle
	12. 12. 40.	Wellington I
	listopad 41.	Wellington IV
	kwiecień 43.	Wellington III i X
	1. 4. 44.	Lancaster I
301.	22. 7. 40.	Fairey Battle
	22. 12. 40.	Wellington I
	czerwiec 41.	Wellington IV
	kwiecień 43.	Halifax i Liberator
	marzec 45.	Warwick III
304.	22. 8. 40.	Fairey Battle
	24. 4. 41.	Wellington I
	czerwiec 43.	Wellington IV
	wrzesień 43.	Wellington XIV
	czerwiec 45.	Warwick III
305.	1. 9. 40.	Fairey Battle
	24. 4. 41.	Wellington I
	lipiec 41.	Wellington II
	sierpień 42.	Wellington IV
	kwiecień 43.	Wellington III i X
	wrzesień 43.	Mitchell II
	15. 12. 43.	Mosquito VI

ROZDZIAŁ IV

FRANCYJA MYŚLIWSKIE DZIENNE

Formacja: *Aviation des chasseurs de nuit* 302 i 303

CZĘŚĆ DRUGA

DZIAŁALNOŚĆ BOJOWA

W dniu 13 lipca 1944 r. formacja powo-
żona została myśliwską na lotnisko Leconfield pod Be-
verly w Anglii. Wokół lotniska znajdował się miasteczko Hal. Był to
lotnisko 2000 metrów długości i 100 metrów szerokości. Polscy Fighter
Squadroni Włochów i Niemców, którzy przelatywali z i polską
i niemiecką, nie mieli czasu.

Formacja została dowodzona przez kapitana Michała Mur-
ler, dywizyjnego szefa 2000 metrów.

Wieloletni Polak miał przy sobie kilka samolotów, typy Mustang
i Spitfire. W dniu 23 lipca 1944 r. w lotnisku. W dniu tym
formacja miała następujący personel:

Polaki		Brytyjki	
Oficerów	16	Oficerów	11
Podoficerów	17	Podoficerów	16
Podoficerów	35	Podoficerów	17
Techników	20	Techników	17
Razem:	68	Razem:	44

Opisy stan dywizyjny wynosił razem 207 żołnierzy.

Oficerowie brytyjscy byli weteranami, ale kilku zajmowało
niezwykłe stanowiska, mianowicie F/Lt. Thomson i F/Lt. Riley
byli dowódcami eskadr, F/O Harding był oficerem taktycznym,
F/O Aldridge oficerem technicznym, F/O Davis adiutantem.

Wrazem brytyjskich wyznaczyli odpowiednio funkcje mo-
wały być poranne przez instruktor brytyjskich, do czasu aż polscy
oficerowie zapoznali się z formacją brytyjską i zasadami ówczes-

ROZDZIAŁ IV

LOTNICTWO MYŚLIWSKIE DZIENNE

Sformowanie dywizjonów myśliwskich 302 i 303

W dniu 13 lipca 1940 r. rozpoczęło się formowanie pierwszego dywizjonu myśliwskiego na lotnisku Leconsfield pod Beverley, w hrabstwie York, na północ od miasta Hull. Był to 302 Dywizjon Myśliwski Poznański (No. 302 *Polish Fighter Squadron*). Większość żołnierzy dywizjonu pochodziła z 3 pułku lotniczego (Poznań-Ławica).

Polskim dowódcą dywizjonu był ppłk. pil. Mieczysław Müller, brytyjskim S/Ldr. W. A. J. Satchel.

W ciągu kilku dni dywizjon otrzymał samoloty typu Hurricane I i w dniu 23 lipca rozpoczęło się szkolenie. W dniu tym dywizjon miał następujący personel:

<i>Polski</i>		<i>Brytyjski</i>	
Oficerów	16	Oficerów	11
Podchorążych	12	Podoficerów	16
Podoficerów	55	Szeregowców	17
Szeregowców	80		
<hr style="width: 20%; margin: 0 auto;"/>		<hr style="width: 20%; margin: 0 auto;"/>	
Razem: 163		Razem: 44	

Ogólny stan dywizjonu wynosił zatem 207 żołnierzy.

Oficerowie brytyjscy byli instruktorami, ale kilku zajmowało etatowe stanowiska, mianowicie: F/Lt. Thomson i F/Lt. Riley byli dowódcami eskadr, F/O Harding był oficerem taktycznym, P/O Aldrige oficerem technicznym, P/O Davis adiutantem.

Zdaniem Brytyjczyków wszystkie odpowiedzialne funkcje musiały być pełnione przez oficerów brytyjskich, do czasu aż polscy oficerowie zapoznają się dobrze z brytyjskimi zasadami dowodze-

nia i administracji, a przede wszystkim gdy opanują w wystarczającym stopniu język angielski. Z drugiej strony, oficerowie polscy uważali swoich brytyjskich kolegów za instruktorów, którzy nie powinni się byli mieszać do wewnętrznych spraw polskiego dywizjonu, a dowodzenie w powietrzu i na ziemi pozostawić Polakom. Na tym tle doszło w Dywizjonie Poznańskim do szeregu nieporozumień i starć, w czym niewątpliwie dużą rolę odegrały trudności językowe i zbyt rygorystyczne ustosunkowanie się do sprawy dualizmu dowodzenia oficerów brytyjskich. W innych dywizjonach pod tym względem były lepsze stosunki.

Szkolenie szło sprawnie i szybko, cały bowiem personel dokładał wszelkich starań aby dywizjon mógł jak najszybciej wejść do walki, czyli, według angielskiego określenia, stać się jednostką operacyjną.

Wyszkolenie w powietrzu obejmowało loty indywidualne, walkę powietrzną dwójkami, loty i walkę kluczy, ostre strzelanie; ziemne szkolenie pilotów składało się z nauki o organizacji dowodzenia na ziemi i w powietrzu, posługiwanie się radiem, wykłady z taktyki własnej i nieprzyjacielskiej oraz o służbie wywiadowczej i obronie powietrznej W. Brytanii, a przede wszystkim kładziono nacisk na naukę języka angielskiego.

W dniu 15 sierpnia dywizjon został uznany rozkazem dowódcy 10 Grupy Myśliwskiej za jednostkę operacyjną.

W międzyczasie personel techniczny dywizjonu pod kierownictwem kpt. inż. A. Jaworskiego i P/O Aldrige zapoznał się dokładnie z samolotem Hurricane I, jego uzbrojeniem i sprzętem oraz obsługą, ponadto miał wykłady z organizacji technicznej i zaopatrzenia.

Naczelnny Wódz Gen. Sikorski odwiedził dywizjon w dniu 7 sierpnia, przyleciawszy na lotnisko Leaconsfield w towarzystwie Inspektora gen. Ujejskiego i płk. pil. W. Iwaskiewicza. Meldowali się Naczelnemu Wódzowi kolejno: ppłk. pil. M. Mümler, dowódca stacji W/Cdr Nixon, dowódca eskadry honorowej R.A.F. F/Lt. Farmer. Po przeglądzie dywizjonu Naczelnny Wódz dekorował Krzyżami Walecznych pilotów dywizjonu: kpt. Łagunę, por. Czerwińskiego, por. Kowalskiego, ppor. Karwowskiego, ppor. Głowczyńskiego i sierż. Narkiewicza.

17 sierpnia zdarzył się pierwszy wypadek lotniczy w dywizjonie: ppor. Czesław Głowczyński, mający za sobą zwycięstwa powietrzne w Polsce i Francji, stwierdził w czasie lotu ćwiczebnego złe działanie silnika i skierował się w stronę lotniska; gdy był już bardzo nisko, silnik zapalił się, płomień dochodziły do kabiny, ale pilot zdecydował się lądować. Odpiął pasy i w ostatniej chwili przechylił samolot na skrzydło; samolot stanął na

„głowie”, a ppor. Głowczyński został wyrzucony z kabiny. Pamiętając o amunicji, ppor. Głowczyński powstrzymywał krzykiem biegnących mu z pomocą ludzi. Za chwilę nastąpił wybuch amunicji i cały samolot stanął w płomieniach. Ppor. Głowczyński, silnie poparzony (nogi, ręce i twarz), zemdał. Odwieziono go do szpitala w Bayerley w ciężkim stanie, ale po kilkunastu dniach niebezpieczeństwo minęło i powoli dzielny pilot wracał do zdrowia.

W dniu 2 sierpnia 1940 r. na lotnisku Northolt pod Londynem został sformowany drugi polski dywizjon myśliwski: 303 Warszawski im. Kościuszki. Personel dywizjonu pochodził z eskadr warszawskich 111 i 112, z których pierwsza przejęła w Polsce tradycje sławnej eskadry kościuszkowskiej z 1920 roku.

Polskim dowódcą dywizjonu był mjr pil. Zdzisław Krasnodębski, brytyjskim S/Ldr. Kellet. Dowódcami eskadr byli F/Lt. Kent i F/Lt. Forbes.

W dniu sformowania dywizjon liczył 14 oficerów i 135 szeregowych polskich oraz 4 oficerów i 6 podoficerów brytyjskich, razem 159 żołnierzy. Były jeszcze duże braki w personelu technicznym i pomocniczym.

Już następnego dnia po przybyciu do Northolt rozpoczęły się loty na szkolnym samolocie typu „Master”, a po dwóch dniach na Hurricane'ach I.

31 sierpnia, a więc po niecałych czterech tygodniach, 303 dywizjon został uznany za jednostkę operacyjną i tego dnia też, wieczorem, cały dywizjon, eskadrami w odstępie 15 minut, został poderwany na pierwszy lot bojowy. Jednak już w dniu poprzednim dywizjon odniósł swoje pierwsze zwycięstwo w powietrzu — w czasie lotu ćwiczebnego! Fakt ten był przez prasę angielską wykorzystany jako sensacja i stanowił pierwszy akt sławnej na całym świecie epopei 303 dywizjonu.

Lot ćwiczebny w dniu 30 sierpnia odbywał się wspólnie z bombowcami typu Blenheim osłanianymi przez 303 dywizjon. Por. pil. Ludwik Paszkiewicz zauważył w pewnej chwili walkę brytyjskich myśliwców z dużym zgrupowaniem niemieckich bombowców. Nie otrzymawszy odpowiedzi od dowódcy dywizjonu na swój meldunek radiofoniczny, por. Paszkiewicz odłączył od dywizjonu i na własną rękę poleciał szukać „zemsty na Niemcach”. Dopadł pierwszego z brzegu „Dorniera” i celną serią zestrzelił go w płomieniach na oczach całego dywizjonu. Po wylądowaniu S/Ldr. Kellet udzielił porywczemu pilotowi surowego upomnienia za samowolne odłączenie od szyku i wdanie się w walkę bez rozkazu, a następnie pogratulował mu serdecznie dobrze wykonanego ataku i pierwszego zwycięstwa.

Gdy pierwsze dwa dywizjony polskie w *Fighter Command* zostały uznane za operacyjne, Bitwa o Wielką Brytanię wchodziła już w drugi okres.

Określenie *Battle of Britain* czyli Bitwa o Wielką Brytanię, przyjęło się ogólnie od chwili, gdy premier Winston Churchill po upadku Francji powiedział w mowie do parlamentu: „Bitwa o Francję skończyła się, niebawem rozpocznie się Bitwa o Brytanię” („*The Battle of France is over, the Battle of Britain is about to begin*”). Aczkolwiek bitwę toczyły siły powietrzne i z technicznego punktu widzenia słuszniejsza byłaby nazwa „bitwa nad Wielką Brytanią”, to jednak nazwa przyjęta wyraża dobitniej znaczenie bitwy. W istocie rzeczy bowiem wynik tej bitwy przesądzał o losach Wielkiej Brytanii, a co za tym szło nieuchronnie — również o losach drugiej wojny światowej. Zajęcie Wysp Brytyjskich przez Niemców zmieniłoby zasadniczo niemiecki plan wojny i stworzyłoby ogromne możliwości strategiczne i techniczne realizowania niemieckiego marzenia o podboju świata.

Istnieją różne podziały bitwy na okresy. Przyjęty tu podział opiera się na opracowaniu brytyjskiego ministerstwa lotnictwa pt. „*The Battle of Britain*” (*Air Ministry*, Pamphlet Nr 156).

Pierwszy okres bitwy trwał od 10 lipca do 18 sierpnia. W okresie tym toczyły się walki o zdobycie przewagi powietrznej nad kanałem i południowym wybrzeżem wyspy. Rozróżnia się przy tym dwa podokresy: od 10 lipca do 7 sierpnia *Luftwaffe* prowadziła zaczepne rozpoznanie, natomiast od 8 sierpnia do 18 usiłowała osiągnąć przewagę w powietrzu przez pobicie lotnictwa myśliwskiego obrony.

Od 19 do 23 sierpnia była przerwa w działaniach.

Drugi okres bitwy, od 24 sierpnia do 27 września, jest zwany „Bitwą o Londyn”, gdyż w tym okresie *Luftwaffe* po wzmożonym atakowaniu lotnisk przeszła do dziennych ataków na stolicę Wielkiej Brytanii.

Trzeci okres, od 28 września do 31 października, był okresem tzw. walki na wyczerpanie. W okresie tym zanikłyienne wyprawy bombowców niemieckich, a główny wysiłek Niemców polegał na dziennych atakach wykonywanych przez samoloty myśliwskie Me-109 i Me-110, natomiast lotnictwo bombowe przeprowadzało nocne ataki, przeważnie o charakterze nękającym.

Pomimo upływu blisko trzydziestu lat od bitwy stosunek sił obu stron jest nadal kontrowersyjny. Siły obrony są znane dokładnie, natomiast strona niemiecka jest w wielu źródłach różnie

przedstawiana, a nawet autorzy niemieccy nie są zgodni pod tym względem.

Brytyjczycy zrozumieli w latach trzydziestych, że w odparciu ewentualnego najazdu ich wysp główną rolę odegrają siły powietrzne. Według planu obrony powietrznej W. Brytanii z lat 1933/34 minimalne siły potrzebne do obrony wynosiły 52 dywizjony myśliwskie dzienne. Sprawę obrony nocnej zanedbano wskutek przywiązania zbyt dużej wagi do stałości zasad niemieckiej instrukcji walki która przewidywała omal wyłącznie działania masowe lotnictwa w dzień.

Gdy Niemcy 1 września 1939 r. napadli na Polskę, plan obrony powietrznej W. Brytanii był jeszcze daleki od całkowitego urzeczywistnienia. Była zaledwie połowa dywizjonów na nowocześniejszym sprzęcie, przemysł lotniczy nadal miał trudności z osiągnięciem przewidywanej wydajności, sieć dozoru powietrza obejmowała dopiero południowe brzegi Anglii i wschodnie do wysokości Hull, natomiast część zachodnia wyspy, całe wnętrza i Szkocja nie miały wcale stacji radarowych; do ogólnego stanu etatowego pilotów brak było około jednej piątej części, a szkolenictwo nie było jeszcze odpowiednio rozbudowane.

„Paniczna rozbudowa R.A.F.”, zapoczątkowana w 1934 roku, została po wybuchu wojny wzmożona. Minister produkcji lotniczej Beaverbrook zarządził w 1940 r. zwiększenie wysiłku w zakresie produkcji samolotów myśliwskich, co spowodowało oczywiście zahamowanie produkcji innych samolotów i opóźniło znacznie pracę nad prototypami, jednak w rezultacie zarządzenie to okazało się zbawienne, gdyż pozwoliło na pokrywanie wielkich strat w sprzęcie myśliwskim w czasie bitwy.

Pomimo oporów sztabu sił powietrznych, zwłaszcza marszałka Trencharda, ekspedycyjne siły brytyjskie we Francji objęły również lotnictwo myśliwskie. Kampania francuska i następnie działania w obronie ewakuacji spod Dunkierki przyniosły duże straty wśród których najważniejszą pozycję stanowiło 260 Hurricane'ów.

W lipcu 1940 r. dowództwo lotnictwa myśliwskiego (*Fighter Command*) miało 42 dywizjony na nowoczesnych samolotach, mianowicie 22 na Hurricane'ach i 20 na Spitfire'ach. Pozostałe 10 dywizjonów miało samoloty typu Defiant i Blenheim, które nie nadawały się do działań w dzień, jak to wykazała kampania francuska. Stosunek potrzeb do stanu faktycznego samolotów i pilotów obrazuje poniższe zestawienie:

	Potrzeby	Stan faktyczny
Ilość dywizjonów	52	42
Ilość samolotów	832	672
Ilość pilotów	1.248	około 800

Ponieważ zgodnie z zasadami brytyjskimi siła bojowa dywizjonu wyraża się ilością 12 samolotów, do obrony było tylko 504 samoloty. Dodać należy, że tylko trzy dywizjony nie brały udziału w kampanii francuskiej, 12 było po raz drugi w pierwszej linii, a część dywizjonów po wycofaniu z Francji musiała odejść na wypoczynek i przeformowanie, dywizjony te bowiem straciły prawie całe swoje wyposażenie, a personel wrócił w stanie wyczerpania.

W rozważaniu stosunku sił obu stron w bitwie nie należy brać pod uwagę brytyjskiego lotnictwa bombowego, rozpoznawczego, wybrzeża i morskiego (będącego częścią integralną marynarki wojennej), gdyż nie brały one bezpośredniego udziału w działaniach obronnych. Podobnie należy pominąć w rachunku niemieckie samoloty rozpoznawcze i samoloty marynarki wojennej, które nie brały istotnego udziału w wyprawach zaczepnych przeciw Wielkiej Brytanii.

Stan *Luftwaffe* w początku lipca był następujący:

	Samoloty	
	etatowe	czynne
Samoloty bombowe	1.437	993
Bombowce nurkowe	443	312
Myśliwskie jednosilnikowe ...	1.071	880
Myśliwskie dwusilnikowe ...	374	283
Razem:	3.325	2.468

Całość sił zorganizowana była w pięć flot powietrznych (*Luftflotte*). Początkowo w bitwie brały udział tylko trzy floty, czyli około 1.600 czynnych samolotów, jednak w trakcie działań zaangażowane były częściowo w pewnych okresach również pozostałe dwie floty, w szczególności flota w Norwegii.

Biorąc więc pod uwagę 500 brytyjskich myśliwców (czynnych samolotów) i około 1.600 czynnych samolotów trzech flot powietrznych, należy stwierdzić, że strona niemiecka miała trzykrotną przewagę nad stroną brytyjską. W samych jednak samolotach myśliwskich przewaga liczebna Niemców była nieznaczna.

Teoretycznie, trzykrotna przewaga liczebna atakującego nad obroną w działaniach powietrznych jest w istocie znacznie większą przewagą, gdyż atakujący może skupionymi siłami uderzać na wybranym kierunku, wybranej wysokości i przeciw wybranym celom, natomiast broniący się, nie znając zamiarów nieprzyjaciela, musi być nastawiony na obronę wszystkich ważnych obiektów (w tym wypadku stolicy, wielkich miast przemysłowych i por-

tów oraz lotnisk), czyli nie może uniknąć rozproszenia sił i wysiłku, a tym samym z reguły musi liczyć się z przeważającymi siłami przeciwnika.

W Bitwie o Wielką Brytanię rzeczywistość była jednak inna. Niemcy nie potrafili wykorzystać swojej przewagi liczebnej ani przewagi położenia, natomiast dowodzenie siłami obrony było ekonomiczne i giętkie (głównie dzięki sieci dozoru powietrza), wykorzystywało doskonale wiadomości o położeniu w powietrzu, dzięki czemu związki taktyczne myśliwców obrony rzadko kiedy znajdowały się w obliczu przygniatającej przewagi liczebnej nieprzyjaciela. Ponadto, obrońcy mieli przewagę techniczną sprzętu, zwłaszcza nad słabo uzbrojonymi bombowcami niemieckimi. Pomimo wszystko jednak rezultat ostateczny bitwy wisiał na włosku, a że straty obrony i wyczerpanie ogólne były większe aniżeli strony atakującej, prawdopodobnie podtrzymanie wysiłku *Luftwaffe* jeszcze przez kilkanaście dni mogło być przechylić szalę zwycięstwa na korzyść Niemców.

Oczywiście w lipcu 1940 r. Brytyjczycy widzieli tylko swoje braki i groźbę położenia, toteż możliwość zasilenia lotnictwa myśliwskiego polskimi pilotami przyjęli z nieukrywaną ulgą i entuzjazmem. Zdając sobie sprawę z trudności organizacyjnych i językowych, zaproponowali aby polscy piloci mający doświadczenie bojowe byli przydzieleni do brytyjskich dywizjonów, co pozwoliłoby na szybkie przeszkolenie ich i zgranie z jednostką operacyjną.

Polscy piloci w brytyjskich dywizjonach

Władze polskie zgodziły się na to rozwiązanie, zastrzegając się jednak, że z chwilą tworzenia dalszych polskich dywizjonów piloci polscy z brytyjskich dywizjonów zostaną zwolnieni.

Na początku bitwy było tylko czterech polskich pilotów w brytyjskich dywizjonach; byli to piloci przeszkoleni dla dywizjonów bombowych, którzy zgłosili się ochotniczo do myśliwców na apel władz R.A.F. w kwietniu 1940 r. o zgłaszanie się pilotów z innych rodzajów lotnictwa celem pokrycia braków w *Fighter Command*.

Trudno jest ustalić dokładną liczbę polskich pilotów w brytyjskich jednostkach w poszczególnych okresach bitwy, zmieniała się ona bowiem niemal co dnia, a wbrew przewidywaniom zamiast zmniejszać się, rosła z każdym miesiącem. I tak we wrześniu było 53 polskich pilotów w dywizjonach R.A.F., w październiku — 73, a w listopadzie — 89.

Przyjmując od sierpnia przeciętną liczbę 50 polskich pilotów w R.A.F. i dodając 60 pilotów w dywizjonach polskich 302 i 303, widzimy, że w głównych okresach Bitwy o Wielką Brytanię walczyło przeciętnie stu Polaków. W czasie bitwy o Londyn Polacy stanowili 13 % ogółu pilotów obrony, a w październiku prawie 20 %.

Zanim też dywizjony 302 i 303 rozpoczęły działania bojowe piloci polscy w brytyjskich dywizjonach odnieśli zwycięstwa i ponieśli pierwsze straty.

W dniu 19 lipca 1940 roku por. pil. Antoni Ostowicz, jeden z pilotów którzy odeszli z Hucknall do lotnictwa myśliwskiego, zestrzelił wspólnie z P/O Newlingiem samolot Me-110. Było to pierwsze polskie zwycięstwo w powietrzu nad Anglią. Ogółem przyznano polskim pilotom służącym w dywizjonach brytyjskich 29 zwycięstw przed wejściem do działań polskich dywizjonów.

W dniu 11 sierpnia zginęli pierwsi dwaj polscy piloci w Bitwie o Wielką Brytanię: por. Antoni Ostowicz z 145 dywizjonu i kpt. Michał Stęborowski z 238 dywizjonu. Następnego dnia zginął kpt. pil. inż. Wilhelm Pankrac z 145 dywizjonu¹.

Wśród pilotów walczących początkowo w brytyjskich dywizjonach byli: kpt. S. Brzezina, por. H. Szczęsny, por. W. Urbanowicz, por. T. Nowierski, por. Ostaszewski, ppor. S. Skalski, ppor. K. Pniak, ppor. M. Maciejowski, por. S. Brzeski, ppor. B. Drobiński, por. W. Własnowolski, por. K. Sporny, por. S. Block, sierż. A. Głowacki. Ostatni z wymienionych zdobył duży rozgłos w całym lotnictwie obrony gdy w dniu 24 sierpnia jako pilot 501 dywizjonu zestrzelił na pewno 5 samolotów niemieckich.

Piloci polscy służący w brytyjskich dywizjonach zyskali sobie szacunek i uznanie przełożonych i kolegów swoimi zaletami osobistymi, doskonałym wykształceniem i zaczepnym duchem. Świadczą o tym liczne odznaczenia brytyjskie nadane im, rozkazy pochwalne oraz wzmianki w książkach o Battle of Britain.

F/Lt. D. M. Crook, D.F.C., autor książki pt. *Spitfire Pilot*, poświęcił w niej dużo miejsca swoim polskim kolegom Ostaszewskiemu i Nowierskiemu. Wspomnienia swoje zakończył tymi słowami:

„Byli to bez wątpienia dwaj najdzielniejsi ludzie jakich znałem, a przecież nie byli oni weale wyjątkami pod tym względem w porównaniu z innymi Polakami służącymi w R.A.F.

Wszystkie dywizjony które miały przydzielonych polskich pilotów, wyrobiły sobie równie wysoką opinię o nich”.

1. Kpt. Pankrac ukończył Dęblin w 1928 r. Po przeszkoleniu w pilotażu

Brytyjskie lotnictwo myśliwskie było zorganizowane w cztery grupy o numeracji: 9, 10, 11 i 12. Główny ciężar bitwy przypadł w udziale 11-tej Grupie, która broniła dojsć do Londynu od wschodu i południa, natomiast 12-ta Grupa broniła wschodnich wybrzeży oraz środkowej i północnej Anglii.

Dywizjon 303 był w 11-ej Grupie, a 302 w 12-ej, stąd też dywizjon Poznański miał znacznie mniej spotkań z nieprzyjacielem od dywizjonu Warszawskiego.

Dywizjon 302 miał pierwsze spotkanie z nieprzyjacielem 20 sierpnia; w wyniku walki S/Ldr. Satchel wspólnie z ppor. Wapniarkiem zestrzelili jednego Junkers-88. Następnego dnia dywizjon odniósł dalsze zwycięstwa: ppor. Chałupa zestrzelił jednego Ju-88 a F/Lt. Riley wspólnie z sierżantem Paterkiem drugiego. Następne dwa tygodnie przeszły na patrolowaniach, ale brak przeciwnika zaczął ujemnie wpływać na nastroje w dywizjonie, codziennie bowiem radio i prasa podawały wiadomości o setkach niemieckich samolotów nad południową Anglią i Londynem. W końcu sierpnia dywizjon otrzymał uzupełnienie do pełnego stanu pilotów; przybyli: kpt. J. Czerny, kpt. H. Wczelik, ppor. J. Czerniak, ppor. A. Łukowski, ppor. J. Malinowski, ppor. W. Król, ppor. W. Gnyś, plut. A. Beda, plut. W. Kosarz, kpr. Z. Nowakiewicz, kpr. E. Polaczek, kpr. Z. Załuski, st. szer. B. Kobiela, st. szer. A. Korpacz i kpr. E. Welman. Zgodnie z przepisami brytyjskimi wszyscy piloci szeregowi otrzymali stopień funkcyjny sierżanta.

Dywizjon 303 wystartował do pierwszego lotu bojowego 31 sierpnia wieczorem, jedna eskadra za drugą w odstępie 15 minut. Szczęście wojenne uśmiechnęło się tylko pierwszej eskadrze, druga, nie spotkawszy nieprzyjaciela, wylądowała na lotnisku zawiedziona w swych nadziejach. Pierwsza walka postawiła dywizjon od razu w szeregu najlepszych jednostek obrony: sześciu pilotów walczyło, a przyznano im 4 samoloty zniszczone na pewno i 2 prawdopodobnie zniszczone. Bohaterami dnia byli: S/Ldr. Kellet, podporucznicy Henneberg i Ferić, sierżanci Karubin, Szapoznikow i Wünsche. Jeszcze tego wieczoru nadeszła depecha od szefa sztabu R.A.F., następującej treści:

„Wspaniała walka 303 dywizjonu! Jestem zachwycony. Pokażaliście nieprzyjacielowi, że polscy piloci są zdecydowanie górami”.

został odkomenderowany na studia do politechniki warszawskiej którą ukończył z tytułem inżyniera i specjalizował się w uzbrojeniu lotniczym. W Anglii nie podał swego fachowego tytułu, chcąc walczyć podobnie jak kilku innych oficerów.

To wspaniałe zwycięstwo w pierwszej walce, odniesione bez własnych strat, stało się początkiem zasłużonej sławy 303 Dywizjonu Kościuszkowskiego. Odtąd co dnia niemal cały świat dowiadywał się o zwycięstwach powietrznych Polaków nad Niemcami w Bitwie o Wielką Brytanię.

Dzień 1 września, rocznicę napadu niemieckiego na Polskę, 303 dywizjon upamiętnił nowymi zwycięstwami: sierżanci Frantisek i Rogowski zestrzelili po jednym Me-109, a podporucznicy Henneberg i Ferić mieli przyznane po jednym prawdopodobnie zniszczonym.

Pierwszy podokres Bitwy o Londyn trwał od 24 sierpnia do 6 września i odznaczał się gwałtownymi atakami *Luftwaffe* przeciw lotniskom na południe i północ od Londynu oraz różnym celom w ujściu Tamizy. Szkody zadane obronie były duże; rozbiściu uległo kilka ośrodków dowodzenia, trzy lotniska musiano przejściowo opróżnić dla dokonania napraw, kilkadziesiąt samolotów uległo zniszczeniu w czasie uzupełniania paliwa i amunicji. Wysięk lotnictwa myśliwskiego był bardzo duży, „szczęśliwie jednak”, jak czytamy we wspomnianym opracowaniu *Air Ministry* (str. 61), „kilka nowych dywizjonów weszło w tym czasie do działań, między nimi dwa polskie, jeden czeski i jeden kanadyjski”.

3 września 303 Dywizjon dopisał do swych zwycięstw jednego bombowca He-111 dla odmiany, a 5 września trzy Me-109 i trzy Ju-88.

Dzień 6 września był dla dywizjonu dniem wielkich zwycięstw i zarazem dniem dużych strat. Dywizjonowi przyznano 7 samolotów niemieckich zniszczonych na pewno, po raz pierwszy jednak dywizjon stracił aż 6 samolotów. Mjr Krasnodębski został zestrzelony, lecz wyskoczył ze spadochronem; w ciężkim stanie wskutek poparzeń został odwieziony do szpitala. S/Ldr. Kellet został również zestrzelony, ale uratował się na spadochronie i był tylko lekko ranny. Sierżanci Karubin i Rogowski byli zestrzeleni, ale odnieśli tylko lekkie rany; F/Lt. Forbes i sierż. Frantisek musieli skakać na spadochronach, nie odnieśli jednak obrażeń.

Dowódca 11-ej Grupy Myśliwskiej wyznaczył na polskiego dowódcę 303 Dywizjonu porucznika Witolda Urbanowicza, nadając mu w trybie przyspieszonym funkcyjny stopień majora (S/Ldr.). Wyznaczenie było bez zasięgnięcia zgody Inspektora P.S.P., co stało się precedensem na przyszłość, wskutek czego uprawnienia polskich władz zastrzeżone umową nie zawsze były respektowane. W dywizjonie 302 i w brytyjskich dywizjonach było wówczas kilku kapitanów o równie dużym doświadczeniu bojowym co por. Urbanowicz, zapewne więc gen. Ujejski byłby zaproponował

któregoś z kapitanów na dowódcę 303 Dywizjonu, niemniej należy uwzględnić, że wobec gorącego okresu walk i zestrzelenia obydwu dowódców dywizjonu, dowódca 11-ej Grupy nie chciał tracić czasu na uzgadnianie wniosku, a por. Urbanowicz był już władzom brytyjskim dobrze znany jako doskonały pilot i urodzony dowódca myśliwski.

W dniu 7 września 303 Dywizjon miał przyznaną największą ilość zwycięstw jaką do tego czasu w bitwie odniósł jakikolwiek dywizjon obrony: jedenaście Do-215 i trzy Me-109. Czterech pilotów dywizjonu zestrzeliło na pewno po dwa samoloty: por. A. Gabszewicz, ppor. J. Zumbach, sierżanci Szaposznikow i Wójtowicz; po jednym samolocie zniszczyli: por. Urbanowicz, F/Lt. Forbes, porucznicy Henneberg, Pisarek, Łokuciewski i Daszewski. Ten ostatni, ciężko ranny, odszedł do szpitala. Tak więc zwycięstwo dywizjonu — 14 samolotów nieprzyjacielskich zniszczonych — zostało okupione stratą czasową jednego pilota.

Następnego dnia Naczelny Wódz przekazał dywizjonowi gratulacje otrzymane z okazji polskich zwycięstw od ministra lotnictwa, Sir Archibald'a Sinclair.

Dzień wielkich zwycięstw 303 Dywizjonu był początkiem drugiego podokresu Bitwy o Londyn; odtąd natężenie działań *Luftwaffe* przeciw metropolii wzrastało się z każdym dniem. Głównym celem wypraw niemieckich bombowców był Londyn, ale dla przygwożdżenia myśliwców obrony Niemcy atakowali również wszystkie lotniska w pobliżu Londynu. Dywizjony myśliwskie były bezustannie w ogniu walki. Piloci startowali od trzech do pięciu razy dziennie, mechanicy i zbrojmistrze obsługiwali samoloty pod bombami, a w nocy przeprowadzali konieczne naprawy i przygotowywali samoloty do lotu na dzień następny.

W dniu 11 września 303 Dywizjon został naprowadzony wraz z trzema dywizjonami brytyjskimi na dużą wyprawę niemiecką złożoną z około 400 samolotów. Wykonując atak z dużej wysokości i spod słońca, 303 Dywizjon zaskoczył nieprzyjaciela i zestrzelił po raz drugi rekordową ilość samolotów: sześć Me-109, trzy Me-110, cztery Do-215 i jeden He-111, razem czternaście. Po dwa zwycięstwa mieli: F/Lt. Forbes, por. Łokuciewski, por. Henneberg, sierż. Frantisek i sierż. Brzozowski; po jednym samolocie zestrzelili: por. Cebrzyński, ppor. Zumbach, sierżanci Wójtowicz i Szaposznikow. W walkach dywizjon stracił dwóch pilotów: zginęli por. Cebrzyński i sierż. Wójtowicz.

Rada miejska m. Westerham nadesłała dywizjonowi opis walki śp. sierż. Wójtowicza wedle relacji naocznych świadków. Dzielny pilot zaatakował sam zgrupowanie 6 samolotów niemieckich; zestrzelił na pewno jeden samolot i prawdopodobnie drugi, a

w chwilę później został napadnięty z tyłu i z płonącym Hurricane'm spadł w pobliżu miasta Westerham.

Dzieci ze szkoły w Ruislip (północno-zachodni skraj Londynu) przysłały 450 papierosów „dla dzielnych polskich lotników”.

W związku z natężeniem działań w strefie obronnej 11-ej Grupy została ona czasowo wzmocniona jednostkami 12-ej Grupy. Bojowy skład 302 Dywizjonu, tj. 12 pilotów, bez obsługi i bez pilotów zapasowych, działał od dnia 15 września przez dziewięć dni z lotniska Duxford, w sektorze 11-ej Grupy.

W pierwszym dniu pobytu na nowym lotnisku, 15 września, 302 Dywizjon startował dwukrotnie i odniósł wspaniałe zwycięstwo, zestrzeliwując na pewno dziesięć samolotów niemieckich i prawdopodobnie pięć. Indywidualne wyniki były następujące:

S/Ldr. Satchell — 1 zniszczony, 2 prawdopodobnie zniszczone,
ppor. Chałupa — 2 zniszczone,
kpt. Chłópek — 1 zniszczony, i 1 wspólnie z kpt. Jastrzębskim,
por. Kowalski — 1 zniszczony, 2 prawdopodobnie zniszczone,
ppor. Pilch — 2 zniszczone,
por. Czerwiński — 1 zniszczony,
ppor. Łapka i sierż. Siudak — wspólnie 1 zniszczony,
sierż. Palak — 1 prawdopodobnie zniszczony.

Własne straty dywizjonu były jeden pilot zabity i 3 samoloty rozbite. Kpt. Chłópek wyskoczył z palącego się samolotu, ale z niewyjaśnionych przyczyn nie otworzył spadochronu. Ppor. Łapka skakał z powodu zapalenia się silnika, a ppor. Karwowski lądując z braku paliwa rozbił swoją maszynę.

Wieczorem tego dnia nadeszły do dywizjonu telegramy gratulacyjne od Szefa Sztabu R.A.F. marszałka Newall, dowódców grup myśliwskich i dowódcy 2 Korpusu (brytyjskiego).

W dniu 16 września reszta dywizjonu 302 została przesunięta na lotnisko Duxford. Lotów w tym dniu nie było.

Dzień 15 września był również wielkim dniem dla 303 Dywizjonu. Startując po raz pierwszy w południe, dywizjon zaatakował dużą wyprawę niemiecką lecącą w kierunku na Londyn i zestrzelił dziewięć samolotów: 7 Me-109, 1 Me-110 i 1 Do-215. Po południu wystartowało 9 samolotów pod dowództwem S/Ldr. Kellet'a. Dywizjon został znowu naprowadzony na dużą wyprawę bombową i w wyniku walk zestrzelił sześć samolotów na pewno i jeden prawdopodobnie. Po dwa zwycięstwa odnieśli w tym dniu: por. Urbanowicz, por. Henneberg, por. Ferić i sierż. Wojciechowski; po jednym S/Ldr. Kellet, porucznicy Paszkiewicz, Łokuciew-

ski, Pisarek, Zumbach i Zak oraz sierżanci Frantisek i Andruszkow.

Nowe zwycięstwa dywizjon okupił stratą jednego pilota: sierż. Brzozowski zginął w walce.

W dniach 16 i 17 września dywizjony polskie nie były użyte, gdyż Niemcy wystali tylko niewielkie siły. W tej krótkiej i pożądanej przerwie personel dywizjonu miał sposobność zapoznania się z dowodami uznania i wdzięczności dla ich wysiłku ze strony społeczeństwa brytyjskiego. Odczytywano dziesiątki artykułów, depeš, listów gratulacyjnych które napływały nie tylko z całego Zjednoczonego Królestwa, ale z całego świata. Szczególnie wzruszające były listy cywilnej ludności i dzieci. Radio brytyjskie podawało co dnia w swoich komunikatach wiadomości o pilotach polskich, a naczelny dyrektor B.B.C. nadesłał dowódcy 303 Dywizjonu list w którym pisał: „Wy używacie powietrza dla Waszych wspaniałych zwycięstw, my dla głoszenia o nich światu. Niech żyje Polska!”.

W dniu 18 września 303 Dywizjon wystartował na alarm, ale nie spotkał nieprzyjaciela. Po wylądowaniu czekała pilotów niespodzianka: Naczelny Wódz był na lotnisku i czekał na dywizjon aby dekorować pierwszych lotników Srebrnymi Krzyżami Orderu Virtuti Militari kl. V. Jedenastu oficerów i pięciu podoficerów otrzymało Virtuti Militari, jeden oficer i dwóch podoficerów Krzyże Walecznych. Ponadto, z personelu ziemnego, lekarz dywizjonu por. dr Wodecki był dekorowany Krzyżem Walecznych za wykazaną odwagę i poświęcenie w służbie w czasie bombardowania lotniska Northolt.

Po uroczystości dywizjon startował jeszcze dwa razy; w ostatnim locie dywizjon doszedł do walki i miał przyznany wspólnie jeden samolot bombowy zniszczony, a sierżant Frantisek, czołowy strzelec dywizjonu, dopisał jeszcze jednego Me-109 do swoich zwycięstw.

302 Dywizjon również odniósł w dniu 18 września duże zwycięstwo: w jednym locie dywizjon zestrzelił na pewno 7 samolotów niemieckich i prawdopodobnie trzy. Po jednym zestrzeleniu mieli przyznane: S/Ldr. Satchell, ppłk. Mümler, F/Lt. Riley, ppor. Karwowski, ppor. Wapniarek i sierż. Paterek; prawdopodobne zestrzelenia przyznano S/Ldr. Satchell i por. Kowalskiemu, jeden wspólnie kpt. Jastrzebskiemu i F/Lt. Riley.

W dniu 19 września klucz 302 Dywizjonu w składzie F/Lt. Riley, kpt. Jastrzebski i por. Kowalski, został naprowadzony niemal przy całkowitym zachmurzeniu na bombowca typu Ju-88. Po kolejnym ostrzelaniu nieprzyjacielskiego samolotu przez pierw-

szych dwóch pilotów klucza, por. Kowalski wykończył go i jemu też został samolot przyznany jako zniszczony².

J.K.M. Król Jerzy VI nadał w dniu 20 września pierwsze odznaczenie obcokrajowcowi w Bitwie o Wielką Brytanię; odznaczonym był sierż. pil. Józef Frantisek z 303 Dywizjonu. Z okazji odznaczenia krzyżem D.F.M. (*Distinguished Flying Medal*, nadawany szeregowym, a D.F.C. czyli *Cross*, był nadawany oficerom) sierż. Frantisek otrzymał odrębny list gratulacyjny od szefa sztabu R.A.F. marszałka Newall.

Józef Frantisek był Czechem który zgłosił się do Lotnictwa Polskiego po zajęciu Czech przez Niemców i służył w nim we Francji, a w Anglii prosił o pozostawienie go w 303 Dywizjonie. Zyskał sobie w czasie bitwy duży rozgłos gdy w jednym dniu zestrzelił na pewno 5 samolotów niemieckich. Był on czołowym asem 303 Dywizjonu, mając przyznane 17 zestrzeleń pewnych i 1 prawdopodobne. W dniu 8 października 1940 r. zginął w wypadku lotniczym przy lądowaniu; Naczelny Wódz mianował Frantiska pośmiertnie podporucznikiem.

W ciągu kilku następnych dni, od 20 do 25 września, niskie chmury ograniczyły loty i nie doprowadziły do spotkania nieprzyjaciela w kilku lotach wykonanych przez oba polskie dywizjony. 25 września część 302 Dywizjonu wróciła do Leconsfield.

W dniu 26 września Król Jerzy VI odwiedził po raz drugi stację Northolt. W czasie rozmowy króla z pilotami 303 Dywizjonu nadszedł rozkaz pogotowia bojowego. Król życzył dywizjonowi „szczęśliwego polowania” (wyrażenie *happy hunting*, często stosowane w lotnictwie myśliwskim) i polecił aby wynik walki dywizjonu podano mu telefonicznie do Buckingham Palace po wylądowaniu dywizjonu. Szczęście wojenne sprawiło, że dywizjon spotkał nad m. Portsmouth duże zgrupowanie nieprzyjacielskie z którym nawiązał walkę. Po wylądowaniu dowódca dywizjonu zameldował krótko i wymownie: „Jedenaście zestrzelonych na pewno, jeden prawdopodobnie zniszczony. Własne straty — zero”.

Następnego dnia, 27 września, Niemcy wysłali na Londyn trzy duże wyprawy i jedną przeciw wytwórni lotniczej w Filton pod Bristolem. W wyprawach tych wzięło udział 850 samolotów. Był to szczytowy wysiłek *Luftwaffe* w jednym dniu, a jednocześnie ostatni dzień bitwy o Londyn. Wszystkie ataki zostały krwawo odparte, aczkolwiek straty obrony były również dość znaczne.

303 Dywizjon przyczynił się walcnie do zwycięstwa: zestrzelił na pewno 12 samolotów i 1 prawdopodobnie. Po dwa zwycięstwa

2. Samolot był uznany za zniszczony (*destroyed*) gdy były bezsporne dowody, natomiast prawdopodobnie zniszczony był przyznawany, gdy różne okoliczności za tym przemawiały.

indywidualne mieli przyznane: por. Urbanowicz, por. Ferić i sierż. Frantisek. W walkach zginęło dwóch pilotów dywizjonu: por. Ludwik Paszkiewicz (mianowany pośmiertnie kapitanem) i sierżant Tadeusz Andruszkow.

Ostatni zestrzelony samolot niemiecki w tym dniu był setnym zwycięstwem dywizjonu; wieczorem nadeszła depeza Naczelnego Wodza następującej treści:

„Do dowódcy 303 Dywizjonu: Przekroczyliście sto zwycięstw nad nieprzyjacielem w powietrzu. Serdecznie za waszą dzielność dziękuję. Dobrze służycie Ojczyźnie, służcie jej nadal dzielnie, dla jej wolności i chwały”.

Po bitwie o Londyn znowu napłynęły do 303 Dywizjonu depeze, listy i podarki. Z dalekiej Burmy, dokąd dotarła sława Dywizjonu Kościuszkowskiego, nadeszła do kwatery N.W. w hotelu „Rubens” depeza tej treści:

„Życzenia dla najdzielniejszych z dzielnych, od kobiet w Moulmei, Burma.

Kathlen Pelmy”.

Od 28 września działalność bombowców niemieckich w dzień zmniejszyła się wyraźnie; po raz trzeci Niemcy zmienili taktykę i cele nalotów. Rozpoczęła się bitwa na wyczerpanie.

Niemieckie lotnictwo bombowe przeszło wkrótce wyłącznie na nocne bombardowanie Londynu. Obrona przeciw tym wyprawom była wtedy mało skuteczna, gdyż nocne lotnictwo myśliwskiej obrony robiło dopiero doświadczenia z pokładowymi radarami, natomiast artyleria przeciwlotnicza nie sięgała ogniem skutecznym na wysokości na których Niemcy latali. Z drugiej strony jednak należy stwierdzić, że niemieckie lotnictwo bombowe nie było dobrze wyszkolone w lotach nocnych, nie miało wypracowanej techniki bombardowania i nie posiadało nowoczesnych celowników bombardierskich, co w rezultacie obniżało wyniki bombardowań.

Istota bitwy na wyczerpanie polegała na tym, że po całonocnych atakach bombowców następowały dzienne ataki wykonywane przez małe wyprawy myśliwców lecących na bardzo dużych wysokościach, od 6 do 9 tysięcy metrów. Wyprawy te, złożone z samolotów Me-109 i Me-110, szły falami, jedna za drugą, z małymi przerwami przez cały dzień, wskutek czego wysiłek lotnictwa myśliwskiej obrony wzrastał do niebywałych rozmiarów, a jednocześnie malała ilość spotkań, a zatem walk i zwycięstw. Tak na przykład 20 października działało 35 dywizjonów obrony, a tylko siedem z nich doszło do walki. Ta taktyka niemiecka dawała wprawdzie małe wyniki jeśli idzie o dokonanie zniszczeń,

gdyż tonaż bomb tych małych wypraw samolotów myśliwskich z bombami był nieznaczny, a celność również słaba, ale osiągały one właściwy cel, którym było wyczerpanie personelu latającego i personelu obsługi obrońców, jak również sztabów, dowództw i ośrodków dowodzenia. Jako przeciwdziałanie Brytyjczycy stosowali patrolowanie obronne na dużych wysokościach, głównie nad hrabstwem Kent, co było sprzeczne z zasadą ekonomii sił, jednak w tych warunkach było koniecznością.

Niemcy zaczęli również stosować naloty w locie koszącym; ataki te były wykonywane zwykle przez klucze lub eskadry myśliwskie Me-109 (po 2 bomby 250 kg, lub 1 bomba 500 kg). Radary nie mogły wykrywać tych wypraw, a były one szczególnie niebezpieczne gdy trafiały na lotniska obrony, na których jak zwykle samoloty były gotowe do startu lub w trakcie uzupełnienia w amunicję i paliwo.

W międzyczasie 302 Dywizjon wykonywał patrolowania i szkolił nowych pilotów. Spotkań z nieprzyjacielem dywizjon nie miał w ciągu dwóch tygodni.

303 Dywizjon musiał na równi z innymi dywizjonami 11-ej Grupy dawać niemal co dnia duży wysiłek, ale spotkań miał mało. Dopiero 5 października, dywizjon odniósł następne duże zwycięstwo, zestrzeliwując na pewno 9 samolotów i 3 prawdopodobnie. Bohaterem dnia był sierż. Siudak, który zestrzelił trzy samoloty na pewno. W dniu tym zginął por. pil. Wojciech Januszewicz.

6 października, w samo południe, nadleciało kosiakiem kilka samolotów niemieckich na lotnisko Northolt, wyrzucając kilkanaście bomb i ostrzeliwując samoloty dywizjonu z broni maszynowej. Sierż. pil. Siudak, który stał przy swoim Hurricane'ie by wystartować w razie alarmu, zginął od bomby niemieckiej. Pracujący w samolocie Siudaka zbrojmistrz sierż. Mikołajczyk nie przerwał pracy gdy rozległa się syrena alarmowa i wspólnie z plutonowym Roubo ratował samolot sierż. Siudaka. W ogólnym zamieszaniu na lotnisku oficer techniczny dywizjonu, por. inż. Wiórkiewicz, kierował akcją ratowania sprzętu. Dzięki doskonałej postawie całego personelu technicznego dywizjonu straty były bardzo małe.

Dowództwo 11-ej Grupy uznało, że Dywizjonowi 303 należał się wypoczynek po sześciu tygodniach w pierwszej linii obrony. W dniu 11 października dywizjon został przesunięty na lotnisko Leconsfield, a na jego miejsce do Northolt przyszedł 302 Poznański.

Pomimo wycofania z pierwszej linii, 303 Dywizjon wykonywał nadal loty bojowe, gdyż w sektorze 12 Grupy również poja-

wiali się Niemcy. Por. Urbanowicz został po kilku dniach przydzielony do sztabu 11 Grupy, a dowódcą dywizjonu, chwilowo p.o., został wyznaczony por. Henneberg.

W pierwszym dniu pobytu w Northolt 302 Dywizjon miał niespodziewanego gościa: odwiedziła dywizjon pani Ewa Curie-Skłodowska, córka Marii Curie-Skłodowskiej.

Stan personelu latającego dywizjonu był w dniu 14 października następujący: S/Ldr. Satchell, ppłk. Mümler, kapitanowie — Łaguna, Jastrzębski, Czerny, Wczelik, F/Lt. Riley, Thomson i Fahrman, porucznicy — Kowalski, Czerwiński, podporucznicy — Karwowski, Król, Pilch, Chałupa, Czerniak, Gnyś, Wróblewski, Uszaliński, Żukowski, Kleczkowski, Wapniarek i Bernas, F/O Carter, sierż. pchor. Kieniewski, sierż. pchor. Załuski, sierżanci Narkiewicz i Wędzik, plutonowi Beda i Kosarz, kaprale Nowakiewicz i Łysek, razem 32 pilotów.

Rano 15 października dywizjon został poderwany aby wspólnie z 60 Dywizjonem atakować zgrupowanie Messerschmittów zbliżające się do Londynu. Niemcy mieli przewagę wysokości, a zła widoczność wskutek deszczu i chmur nie pozwoliła na wczesne zauważenie nieprzyjaciela, wskutek czego Dyw. 302 i 601 zostały zaskoczone. Wywiązały się chaotyczne, pojedyncze walki; trzech pilotów (Satchell, Król i Kosarz) zestrzeliło wspólnie jednego Me-109, a drugiego Riley wspólnie z Czerwińskim. Sierż. Wędzik musiał skakać i wylądował lekko poparzony.

Następnego dnia dywizjon patrołował, prowadzony przez F/Lt. Thomsona, znowu w złej pogodzie. Przy przechodzeniu chmur odłączył się klucz F/O Cartera. Z klucza tego sierż. pchor. Załuski lądował przymusowo w polu; gdy samolot wpadł w rów, prawdopodobnie na dużej szybkości, pilot poniósł śmierć na miejscu.

Po południu tego dnia dywizjon znowu bezskutecznie patrołował, a dwóch pilotów (Czerny i Kleczkowski) uszkodziło samoloty przy przymusowym lądowaniu.

18 października eskadra jednak wystartowała trzema kluczami; pierwszy klucz leciał pod dowództwem F/Lt. Thomsona, drugi pod kpt. Jastrzębskim, trzeci prowadził F/O Carter. Pogoda była fatalna, a pogorszyła się jeszcze w kilka minut po starcie eskadry. Jak stwierdził ppłk. Mümler, który leciał w pierwszym kluczu, lot nie powinien się być w ogóle odbyć. Chmury sięgały samej ziemi, deszcz ulewny uniemożliwiał widoczność. W czasie przebijania się przez chmury na pułap, klucze Nr 2 i 3 nie wyszły razem z kluczem Nr 1. Po upływie ponad godziny klucz Nr 1 dostał rozkaz lądowania. Nastąpiło szukanie lotniska, już w małej widoczności wskutek zmierzchu i na małej wysokości, ale

ostatecznie klucz razem wylądował na lotnisku. Nie było żadnych wiadomości o kluczach Nr 2 i 3. Lot klucza Nr 1 trwał jedną godzinę i 55 minut. Z klucza Nr 2 zginęli w niewyjaśnionych okolicznościach podporucznicy Żukowski i Wapniarek, z klucza Nr 3 zginęli /FO Carter i sierż. Borowski; kpt. Jastrzębski wpadł na balony zaporowe, przeciął skrzydłem linkę balonową, ale udało mu się wylądować, jednak rozbił swój samolot. Nie ustalono konkretnie czy Carter i Borowski wpadli na zaporę balonową, czy też uderzyli w ziemię wychodząc z chmur. Komisja której przewodniczył płk. Pawlikowski nie mogła zdecydowanie ustalić przyczyn wypadków.

Późniejsze dochodzenia wykazały, że F/O Carter wyskoczył z samolotu, ale widocznie w zdenerwowaniu odpiął spadochron i zgubił go w locie do ziemi, spadochron bowiem znaleziono spakowany około 150 m od ciała pilota. W samolotach śp. Wapniarka i Borowskiego stwierdzono brak paliwa w nieuszkodzonych zbiornikach, tak że ostateczny wynik dochodzeń wskazywał na to, że obaj uderzyli w ziemię przy wychodzeniu z chmur.

23 października dywizjon został przesunięty na lotnisko pomocnicze w pobliżu stacji R.A.F. Tangmere. Do końca miesiąca dywizjon patrolował, często w złej pogodzie, ale nie miał spotkań z nieprzyjacielem.

303 Dywizjon w Leconsfield na zmianę patrolował i wypoczywał. Jedynym pamiętnym wydarzeniem był nalot niemiecki na lotnisko w dniu 27 października. W czasie alarmu st. szer. Antoni Rossochacki zapuszczał samolot dla sierżanta Szaposznikowa; gdy nadleciały samoloty niemieckie, Rossochacki nie wysiadł z maszyny i odniósł ciężkie obrażenia od odłamków bomby. Po pięciu dniach dzielny mechanik zmarł.



Zestawienie najlepszych indywidualnych osiągnięć polskich pilotów w Bitwie o Wielką Brytanię przedstawia się następująco:

	<i>Samoloty nieprzyjacielskie zestrzelone</i>		
	<i>pewne</i>	<i>prawdopodob.</i>	<i>uszkodzone</i>
ppor. Frantisek Józef	17	1	0
kpt. Urbanowicz Witold . .	15	1	0
(obaj z 303 Dywizjonu)			
sierż. Głowacki Antoni . .	8	1	3
(z 501 Dywizjonu)			
por. Henneberg Zdzisław .	8	1	1
ppor. Zumbach Jan	8	1	0
(obaj z 303 Dywizjonu)			

Porównując to zestawienie z zestawieniem ogólnych zwycięstw polskich pilotów w Bitwie o Wielką Brytanię (Patrz: „Ocena bitwy”), widzimy, że tych pięciu asów odniosło jedną czwartą wszystkich zwycięstw polskich. Zjawisko znane we wszystkich lotnictwach w czasie pierwszej wojny światowej (1914-1918) powtórzyło się w drugiej: około 5 % pilotów myśliwskich stanowi osobną klasę „asów”, której udziałem jest około 25 % ogólnych zwycięstw w walkach powietrznych.

Ocena bitwy

Dzień 31 października 1940 r. przyjmuje się za ostatni dzień *Battle of Britain*, aczkolwiek w rzeczywistości Hitler już w dniu 12 października wydał rozkaz „odkładający na później” inwazję Wysp Brytyjskich. Nie wiedzieli o tym oczywiście Brytyjczycy, a lotnictwo niemieckie nadal prowadziło działania przeciw Wielkiej Brytanii. Hitler zwrócił swoją uwagę na wschód i zaczął przygotowywać wyprawę na podbój Rosji, jednak *Luftwaffe* prowadziła działania nękające przeciw W. Brytanii jeszcze do połowy maja 1941 r. Okres ten niektórzy pisarze nazywają „Drugą Bitwą o Wielką Brytanię”. W okresie tym wyprawy bombowe były skoncentrowane na poszczególne cele i miały dużą siłę uderzeniową. Przykładem tego było całkowite zniszczenie środka miasta Coventry w nocy z 14 na 15 listopada 1940 r. przez 400 samolotów niemieckich. Wyprawy złożone z 200 do 300 samolotów bombardowały w tym okresie wyłącznie w nocy duże miasta, jak Bristol, Birmingham, Sheffield, Manchester.

Celem ostatniej wyprawy *Luftwaffe*, przed rozpoczęciem wojny z Rosją, był w nocy z 10 na 11 maja 1941 r. Londyn. Bombardowanie metropolii trwało od zmierzchu do świtu, a szkody wyrządzone były bardzo duże. Przez trzy dni tliły się zgliszcza, ruch autobusów i kolejki podziemnej był poważnie zahamowany. Po tym dniu nastąpiła ponad roczna przerwa, w czasie której nie było nawet sporadycznych ataków, co pozwoliło nie tylko na okrzepnięcie obrony, ale na rozbudowę przemysłu i rozpoczęcie działań zaczepnych lotnictwa przeciw okupowanej Europie i Rzeczy Niemieckiej.

W literaturze powojennej ocena właściwej Bitwy o Wielką Brytanię jest dość różna.

Autorzy angielscy i francuscy na ogół zgodnie utrzymują, że *Luftwaffe* została pobita, a wskutek tego niemieckie plany podboju Wysp Brytyjskich zostały obrócone w niwecz. W konsekwencji

oceniają oni zwycięstwo odniesione w *Battle of Britain* za punkt zwrotny drugiej wojny światowej.

Większość autorów niemieckich natomiast wysuwa w ślad za wypowiedziami generałów niemieckich w czasie procesu norymberskiego (Rundstedt, Kleist, Blumentritt), twierdzenie, że Wielką Brytanię uratowała od inwazji niechęć Hitlera do upokorzenia Brytyjczyków i jego pewność, że zdoła się uporać z nimi w ten czy inny sposób po pobiciu Rosji. Niektórzy autorzy niemieccy twierdzą, że najwyższe dowództwo niemieckie nie przygotowywało wcale inwazji, a ponadto, że *Luftwaffe* nie poniosła klęski, lecz po prostu zaprzestała działań przeciw Wyspom Brytyjskim w związku z przygotowaniem do wyprawy przeciw Rosji.

W świetle dokumentów i wypowiedzi fachowców sprawa przedstawia się następująco:

W czasie pokoju sztaby niemieckie rzeczywiście nie poczyniły żadnych przygotowań do inwazji Wysp Brytyjskich. Jak wiadomo powszechnie, Hitler łudził się niemal do ostatniej chwili przed napadem na Polskę, że W. Brytania nie weźmie udziału w wojnie i albo pogodzi się z faktem zagarnięcia Polski przez Niemców, albo da się później nakłonić do podziału z Niemcami „sfer wpływów” w Europie.

Wbrew przewidywaniom i obawom brytyjskim, lotnictwo niemieckie nie wykonało żadnych wypraw przeciw Wyspom w czasie Kampanii Polskiej i w ciągu kilku miesięcy po jej zakończeniu. Pierwszą ofiarę bombardowań lotniczych zanotowano dopiero 16 marca 1940 r. (w Bridge of Waith) w czasie atakowania przez samoloty niemieckie floty w Scapa Flow. Na samą Anglię pierwsze bomby padły w dniu 9 maja 1940 r., pod Canterbury, 24 maja Niemcy bombardowali małymi siłami pierwsze miasto angielskie (Middlesborough).

Po zajęciu Francji Hitler łudził się jeszcze, że W. Brytania pójdzie na jakąś ugodę, ale w dniu 16 lipca 1940 r. wydał dyrektywy do przygotowania lądowania w Anglii, nakazując ukończenie przygotowań na połowę sierpnia.

Przygotowanie inwazji w ciągu kilku tygodni było bardzo trudne, a zdaniem większości sztabowców niemieckich wprost niemożliwe, tak ze względów materiałowych, jak sztabowych, niemniej przygotowania były czynione, a najprostszym ich dowodem było gromadzenie z całej niemal Europy w tak zwanych „portach inwazyjnych” statków, barek i różnego rodzaju łodzi, które były celami bombardowań w sierpniu, wrześniu i październiku, przez lotnictwo brytyjskie i dwa polskie dywizjony bombowe.

Nie ulega żadnej wątpliwości, że plan „Seelowe” istniał i był wykonywany w jego części przygotowawczej, był jednak dwa razy

przesuwany termin jego realizacji, czyli inwazji Wysp, gdyż wszyscy zdawali sobie dobrze sprawę z tego, że podstawowym warunkiem powodzenia inwazji było pobicie najpierw lotnictwa obrony.

Na odprawie Gauleiterów w listopadzie 1943 r. powiedział gen. Jodl między innymi:

„Lądowanie w Anglii było przygotowane w najdrobniejszych szczegółach, przy użyciu niestety improwizowanych środków, nie mogło jednak być urzeczywistnione zanim brytyjskie siły powietrzne nie zostały pobite. Ale tego nie zdołaliśmy osiągnąć. Nie podobna było przedłużać śmiertelnego wykrwawiania się Luftwaffe w walkach nad Anglią wobec oczekującej nas wojny z Rosją”.

Rezultaty bitwy były dla obu stron doniosłe, zarówno w dziedzinie strategii, jak i w sferze moralnej.

Brytyjczykom zwycięstwo przyniosło zażegnanie groźby inwazji i zabezpieczenie baz morskich i lotniczych, dało im możliwość prowadzenia działań wojennych w Afryce Północnej, wreszcie dało im cztery lata czasu na przygotowanie inwazji Europy. Po wejściu Stanów Zjednoczonych A.P. do wojny, Wyspy Brytyjskie stały się bazą anglo-amerykańskich sił powietrznych, które w 1942 r. rozpoczęły planowe działania zmierzające do zniszczenia niemieckiego potencjału wojennego i odizolowania przyszłego pola bitwy we Francji.

Dla Niemców podstawowym rezultatem klęski był fakt pozostawienia na swoim zapleczu niepokonanego przeciwnika, któremu dało się możliwość nie tylko wylizania się z ran, ale przygotowania w spokoju odwetu. Hitler pisał w *Mein Kampf*, że niemiecka polityka dążąca do zdobycia nowych terenów w Europie (*Lebensraum*) mogła mieć tylko jednego sprzymierzeńca — Wielką Brytanię. Toteż, jak to określił pisarz angielski gen. J.F.C. Fuller³, głównym błędem Hitlera było niezrozumienie, że nieprzyjazna Anglia może się okazać najniebezpieczniejszym wrogiem i dlatego należało skupić cały wysiłek na pobiciu jej.

Były szef sztabu *Luftwaffe* z 1944 r., gen Werner Kreip, pisze w swej pracy⁴, że wydanie i prowadzenie bitwy było wielkim błędem Hitlera, gdyż nie osiągnięto żadnego z kolejnych celów: sparaliżowania dowozu morskiego, przygotowania inwazji przez zniszczenie lotnictwa obrony, zdeorganizowania przemysłu brytyjskiego przez nocne bombardowania, natomiast *Luftwaffe* poniosła dotkliwie straty, których do końca wojny nie nadrobiła.

3. J. F. C. Fuller: *The Second World War*, Londyn, 1948.

4. *The Fatal Decisions*, dzieło zbiorowe pod redakcją gen. por. Z. Westphala, Londyn, 1945. (Rozdział: „Battle of Britain”).

Historyk wojskowy, gen. Kurt v. Tippelskirch pisze w swej książce⁵ o bitwie co następuje:

„Bitwa nad Anglią miała zupełnie inny przebieg od spodziewanego. Pozbawiła ona *Luftwaffe* wielu jej najlepszych załóg. Co prawda udało się jej odzyskać znowu siłę liczebną, ale wskutek ubytku tyłu wartościowych załóg, oraz późniejszych stałych wysiłków, nigdy już nie osiągnęła dawnej wydajności bojowej”.

Georg Feuchter, fachowiec lotniczy, pisze w swej książce⁶, że gdyby Niemcy przerwali bitwę uznając ją za przegraną, zapadło nie tylko rozstrzygnięcie bitwy, lecz ostateczne „rozstrzygnięcie dalszego biegu wojny”. I ten autor również stwierdza, że bitwa zużyła *Luftwaffe* i obniżyła jej morale do tego stopnia, iż nigdy już nie odzyskała sił i wartości posiadanych przed bitwą.

Ostatni dowódca lotnictwa myśliwskiego *Luftwaffe*, gen. Adolf Galland, nazywa w swej książce⁷ Bitwę o Wielką Brytanię „zwrotnym momentem drugiej wojny światowej”, a co może ważniejsze, stwierdza, że niepowodzenie „zniszczyło mit o niezwyciężalności Niemiec”.

Najtrafniej może znaczenie bitwy określił marszałek Jan Smuts w mowie do parlamentu brytyjskiego w dniu 21 października 1942 roku:

„Pobicie *Luftwaffe* w tym największym kryzysie uratowało nie tylko Londyn i Wielką Brytanię, ale, wierzę w to silnie, całą sprawę Sprzymierzonych i przyszłość świata”.

Straty w sprzeczności obu stron były następujące:

— R.A.F. — 915 samolotów zniszczonych, około 450 uszkodzonych,

— *Luftwaffe* — 1733 zniszczonych, 643 uszkodzonych.

Lotnictwo myśliwskie obrony straciło 481 pilotów (polegli i zmarli z ran), a 422 było rannych.

Straty osobowe *Luftwaffe* są oceniane na około 2.500 poległych, zmarłych i w niewoli, oraz około tysiąca rannych. Dokładne dane nie zostały dotychczas ogłoszone.

W stosunku do stanu zaangażowanych jednostek, straty niepowrotne, tj. samoloty zniszczone, lotnictwa obronnego wynosiły około 135 % stanu z lipca 1940 r., natomiast straty *Luftwaffe*

5. Gen. Kurt von Tippelskirch: *Geschichte des zweiten Weltkrieges*, Atheneum Verlag, Bonn, 1951.

6. Georg W. Feuchter: *Geschichte des Luftkrieges, Entwicklung und Zukunft*, Atheneum Verlag, Bonn, 1954.

7. Adolf Galland: *The First and the Last*, Londyn, 1955.

około 90 % stanu trzech zaangażowanych flot powietrznych, albo 52 % stanu całej *Luftwaffe*.

Liczby te dowodzą, że straty brytyjskie były w porównaniu z niemieckimi względnie cięższe i odbiły się w konsekwencji więcej na gotowości bojowej obrony. W końcu października było tylko 25 dywizjonów pełnowartościowych, tj. całkowicie zdolnych do walki; pomimo, że ogólna liczba dywizjonów była większa aniżeli w lipcu, wynosiła bowiem 60. Część tych dywizjonów była jednak nie do użycia, a stan doświadczonych pilotów w jednostkach był o jedną trzecią mniejszy od stanu w połowie lipca⁸. Tymczasem stan *Luftwaffe* w końcu października, wedle raportu z 19 października, wynosił 1.837 samolotów w jednostkach bojowych, czyli około 1.400 czynnych samolotów. Wynika stąd, że pod koniec bitwy Niemcy mieli pięciokrotną przewagę liczebną nad obroną, a przecież rozpoczęli bitwę mając tylko trzykrotną przewagę. Przerwanie bitwy w takiej sytuacji było dla Brytyjczyków zaskoczeniem i zarazem dowodem, że *Luftwaffe* uznała się za pokonaną.

Wniosek z porównania sił i ogólnej sytuacji jest jasny: gdyby Niemcy ocenili trafnie siły przeciwnika i własne możliwości, i gdyby na tej podstawie kontynuowali działania zaczepne, prowadzone w październiku przez kilka dalszych tygodni, szanse powodzenia inwazji byłyby bardzo duże. Po pokonaniu R.A.F. zniszczenie marynarki wojennej przez lotnictwo byłoby stosunkowo łatwe, a wówczas Wielka Brytania byłaby na łasce najeźdźcy. Należy pamiętać że Brytyjczycy stracili we Francji prawie całkowicie wyposażenie swoich dywizyj, że na wyspie było zaledwie około 50 czołgów i 200 dział polowych starych typów, brak było broni maszynowej i ręcznej, brak było amunicji i zorganizowanych jednostek mogących walczyć choćby z jakim takim uzbrojeniem. Nie było wcale żartem, że ochotnicza straż obywatelska w przygotowaniu do odparcia ataków najeźdźcy niemieckiego zbierała rewolwery, dubeltówki i różną starą broń, a nawet sięgała do muzeów lokalnych po szablę, piki i halabardy!

W takich warunkach sześć a może i mniej dywizyj niemieckich, zwłaszcza pancernych, zajęłoby Wyspy Brytyjskie w ciągu dwóch tygodni bez większego trudu.

Na osiągnięcie zwycięstwa w Bitwie o Wielką Brytanię złożyło się wiele czynników. Samo położenie wyspiarskie, które było usprawiedliwieniem słabości Brytyjczyków na lądzie, nie byłoby uratowało Wysp od inwazji. U podstaw zwycięstwa leżało zro-

8. Według sprawozdania dowódcy lotnictwa myśliwskiego (*Fighter Command*), Air Chief Marshal Sir Hugh Dowding'a w *The London Gazette*, 10. IX. 1944.

zumienie wzrastającego znaczenia potęgi powietrznej i w konsekwencji przygotowanie, co prawda niemal na ostatnią godzinę, obrony powietrznej.

Czynniki zwycięstwa były następujące:

- położenie wyspiarskie,
- lotnictwo myśliwskie działające wydajnie i ekonomicznie dzięki sieci radarowej,
- przewaga techniczna i taktyczna nad napastnikiem,
- potencjalna groźba marynarki wojennej Wielkiej Brytanii,
- dobra organizacja zaopatrzenia i utrzymania sprzętu,
- przewaga moralna i wyszkolenia lotnictwa obrony nad przeciwnikiem,
- błędne użycie *Luftwaffe* i jej błędy taktyczne,
- wola walki i zwartość społeczeństwa brytyjskiego.

Każdy z tych czynników był ważny i tylko ich suma mogła dać i dała zwycięstwo obronie, ale nie ulega wątpliwości, że czynnik ludzki — a więc głównie piloci myśliwscy oraz dowodzenie w bitwie — odegrał główną rolę.

Rolę pilotów myśliwskich w Bitwie o Wielką Brytanię określił trafnie Winston Churchill w słowach: „Nigdy na polu konfliktów ludzkich tak wielu nie zawdzięczało tak dużo tak małej garstce”⁹.

Garstka obrońców liczyła w różnych okresach bitwy od 600 do 900, a w okresie największego natężenia bitwy *co ósmy* w niej był Polakiem; w październiku, gdy obrona działała już niemal ostatkiem sił, gdy groził kryzys nerwowy i materiałowy, *co piąty* pilot obrony był Polakiem.

Ten duży odsetek Polaków, ich postawa i zwycięstwa powietrzne, przyczyniły się walcnie do zwycięstwa i nadały tej największej obronnej bitwie powietrznej w historii charakter wspólnego zwycięstwa — polsko-brytyjskiego.



Ogólne osiągnięcia pilotów polskich w bitwie oraz straty przedstawia poniższe zestawienie:

	Samoloty zestrzelone		Uszko-	Straty w
	pewne	prawdo- podobne	dzzone	pilotach
Dywizjon 302	16	10	1	6
Dywizjon 303	110	9	6	8
Piloci w RAF	77,5	16	29	19
Razem:	203,5	35	36	33

9. „Never in the field of human conflict was so much owed by so many to so few”.

Powyższe zestawienie nie obejmuje zwycięstw odniesionych przez pilotów brytyjskich służących w polskich dywizjonach, natomiast liczby podawane w komunikatach dziennych w czasie bitwy podawały oczywiście sumę zwycięstw poszczególnych dywizjonów.

Z porównania pewnych zestrzeleń z własnymi stratami wynika, że na jednego poległego pilota polskiego wypadało sześć polskich zwycięstw.

W obu polskich dywizjonach stosunek ten był jeszcze korzystniejszy, gdyż na jednego poległego wypadało dziewięć zestrzeleń samolotów nieprzyjaciela. Dla pilotów polskich służących w brytyjskich dywizjonach stosunek strat do zwycięstw wynosił 1 do 4. Wniosek stąd, że piloci polscy tworząc zwartą jednostkę bojową odnosili większe sukcesy, aniżeli gdy byli rozproszeni wśród obcych jednostek. W R.A.F. na jednego straconego pilota wypadały trzy samoloty nieprzyjacielskie zniszczone.

Ten niezwykle korzystny stosunek strat polskich do zwycięstw był wynikiem wysokich wartości pilotów i sprzętu. Nasi myśliwcy wynieśli z kraju gruntowne wykształcenie, w szczególności umiejętność latania w szykach i walczenie w zespole. Obok zapału do walki, cechowała ich zaciętość, pomysłowość i inicjatywa.

Nasz personel techniczny dorównywał personelowi latającemu entuzjazmem i poświęceniem w pracy, dzięki czemu stan techniczny samolotów w polskich dywizjonach, zarówno myśliwskich jak i bombowych, był zawsze na wysokim poziomie.



Spotykane niekiedy twierdzenie, że Wielką Brytanię uratował od inwazji niemieckiej w 1940 r. kanał lub radar, jest nadmiernym uproszczeniem zagadnienia i nie liczy się z faktami historycznymi. Kanał i morze nie uratowały w przeszłości W. Brytanii i całych kontynentów od najazdów wrogów. Ten sam kanał angielski (albo La Manche) nie przeszkodził zachodnim sprzymierzonym w inwazji Normandii w 1944 r.

Radar był niewątpliwie ważnym czynnikiem zwycięstwa; można bez obawy popełnienia przesady twierdzić, że radar zwiększył kilkakrotnie wydajność słabych sił obrony powietrznej W. Brytanii, ale było to właśnie zasługą odpowiedzialnych czynników brytyjskich że szukały rozwiązania trudnego problemu sieci dozoru powietrza, a nie liczyły na to, że kanał uratuje kraj od najazdu.

Isota zwycięstwa w Bitwie o W. Brytanię leży moim zda-

niem w tym, że pomimo kanału, radaru i sześćioletnich przygotowań, zwycięstwo mogło być przechylić się na stronę Niemców, gdyby *po pierwsze* Kampania polska 1939 r. nie odwlekła bitwy o W. Brytanię o 10 miesięcy, *po drugie*, gdyby lotnictwo obronne R.A.F. nie było zasilone stu polskimi pilotami.

Dalszy rozwój lotnictwa myśliwskiego

Jeszcze w czasie Bitwy o Wielką Brytanię sformowano trzy nowe polskie dywizjony myśliwskie, weszły one jednak do działań bojowych dopiero pod koniec 1940 r.

W dniu 24 sierpnia 1940 r. powstał w Blackpool 307 Nocny Dywizjon Myśliwski Lwowski, któremu jest poświęcony następny Rozdział.

Następnym z kolei dywizjonem był 306 Dywizjon Myśliwski Toruński, sformowany w Blackpool 28 sierpnia i przesunięty na lotnisko Church Fenton w dniu 3 września 1940 r. Brytyjskim dowódcą dywizjonu był S/Ldr. D. R. Scott, polskim — kpt. Tadeusz Rolski. Dywizjon składał się z personelu pochodzącego przeważnie z 4 p. lot. w Toruniu.

Dywizjon rozpoczął szkolenie 4 września, jednak z powodu braku sprzętu i dużych braków w personelu technicznym, dywizjon osiągnął gotowość bojową dopiero 8 listopada 1940 r.

W dniu 9 września 1940 r. sformowano w Blackpool 308 Dywizjon Myśliwski Krakowski, który rozpoczął szkolenie 15 września na lotnisku Speke pod Liverpooliem. Brytyjskim dowódcą dywizjonu był S/Ldr. Davis, a polskim kpt. dypl. Stefan Łaskiewicz. Personel dywizjonu pochodził z 2 p. lot. w Krakowie.

Również i Krakowski dywizjon miał początkowo duże braki personalne i sprzętowe, ponadto nie miał wystarczającej ilości instruktorów.

W dniu 28 września dywizjon został przesunięty na lotnisko Baginton pod Coventry, gdzie rozpoczęło się szkolenie w lotach nocnych. Był to okres w którym Brytyjczycy próbowali używać dziennych myśliwców do walki w nocy. Zła pogoda również opóźniała osiągnięcie przez dywizjon gotowości bojowej. W dniu 16 października S/Ldr. Davis prowadząc klucz w locie ćwiczebnym wpadł na linki zapory balonowej i poniósł śmierć.

W dniu 10 listopada nastąpiła zmiana dowódcy polskiego, którym został kpt. Walerian Jasionowski. Dywizjon osiągnął gotowość bojową 1 grudnia 1940 r.

W pierwszym kwartale 1941 roku zorganizowano jeszcze trzy dywizjony myśliwskie tak, że od kwietnia 1941 r. w działaniach bojowych brało udział osiem polskich dywizjonów myśliwskich, zamiast przewidzianych umową dwóch do pięciu.

Na lotnisku Acklington, w hrabstwie Northumberland, sformowano w dniu 8 stycznia 1941 r. Dywizjon Myśliwski Dębliński który otrzymał numer 315. Brytyjskim dowódcą dywizjonu był S/Ldr. H. D. Cook, a w dniu 21 stycznia przyjechał z 616 dywizjonu (brytyjskiego) polski dowódca, mjr Stanisław Pietraszkiewicz. Dywizjon osiągnął gotowość bojową 13 marca.

22 lutego 1941 r. został zorganizowany na lotnisku Pembrey 316 Dywizjon Warszawski. Brytyjskim dowódcą dywizjonu był S/Ldr. Donavan, polskim kpt. J. Frey.

I ten dywizjon miał duże trudności organizacyjne z powodu braków personalnych i sprzętowych, a ponadto były nieporozumienia z brytyjskimi oficerami w dywizjonie, które wymagały interwencji oficera łącznikowego w 10 Grupie Myśliwskiej której dywizjon podlegał. Pomimo to dywizjon osiągnął gotowość bojową 25 marca.

W dniu 26 lutego ukończono formowanie 317 Dywizjonu Myśliwskiego Wileńskiego na lotnisku Acklington. Brytyjskim dowódcą dywizjonu był S/Ldr. M. Mount, po którym dowództwo objął 3 marca S/Ldr. Wood. Polskim dowódcą był mjr Stanisław Brzezina.

Wszyscy piloci dywizjonu dawno już przeszli chrzest bojowy, kilku miało zwycięstwa odniesione w brytyjskich dywizjonach, ale dywizjon nie mógł być uznany za operacyjny z braku samolotów i braku połowy ludzi do etatu. Dopiero pod koniec kwietnia nadeszły samoloty i dywizjon rozpoczął działania bojowe.

Począwszy od stycznia 1941 r. polskie dywizjony kolejno uzyskiwały samodzielność, to znaczy, że dowódcy dywizjonów i eskadr stali się dowódcami w pełnym znaczeniu tego słowa, a oficerowie brytyjscy zostali z dywizjonów zabrani. Pierwszy uzyskał samodzielność 302 Dywizjon Poznański, w dniu 1 stycznia 1941 r. Dowódcą dywizjonu był od trzech tygodni kpt. Łaguna. Równocześnie usamodzielniony został 303 Dywizjon Kościuszkowski. Inne dywizjony zostały usamodzielnione w ciągu marca i kwietnia.



Jak wiadomo z Rozdziału I druga umowa lotnicza przewidywała utworzenie 2 do 5 polskich dywizjonów myśliwskich, 4 bom-

bowych i 1 współpracy z wojskiem, nie wspominała natomiast nic o większych jednostkach. W rzeczywistości jednak, wiosną 1941 roku było już 8 dywizjonów myśliwskich (w tej liczbie jeden nocny, o którym umowa również nie wspominała), 4 bombowce i jeden współpracujący, razem 13, czyli o trzy więcej aniżeli przewidywano w sierpniowej umowie. Co więcej jednak, w 1941 roku powstały polskie jednostki taktyczne wyższego szczebla i mały polski sztab lotnictwa myśliwskiego.

Dowództwo lotnictwa myśliwskiego (*R.A.F. Fighter Command*) zajmowało przychylnie stanowisko w stosunku do polskich zamiarów rozwojowych, do czego przyczyniły się niewątpliwie wspaniałe i nieoczekiwane przez Brytyjczyków sukcesy naszych myśliwców oraz indywidualność polskiego oficera łącznikowego w *Fighter Command*, płk. pil. Stefana Pawlikowskiego¹⁰.

Już w czasie trwania Bitwy o Wielką Brytanię, bo 23 października 1940 r., ministerstwo lotnictwa zatwierdziło na wniosek *Fighter Command* etat polskiego sztabu w tym dowództwie jako organu pracy polskiego oficera łącznikowego.

W drugiej połowie Bitwy o Wielką Brytanię lotnictwo obronne zaczęło działać większymi, doraźnie organizowanymi związkami, które nazywano „skrzydłami” (*wings*). W związku z rozpoczęciem w początkach 1941 roku działań zaczepnych przeciw lotnictwu niemieckiemu, rozmieszczonemu na lotniskach we Francji i w Belgii, Brytyjczycy zaczęli organizować stałe dowództwa „skrzydeł” jako dowództwa dyspozycyjne i stosować skrzydła złożone z dwóch do czterech dywizjonów tak dla osłony działań bombowców, jak i dla różnego typu działań zaczepnych samego lotnictwa myśliwskiego.

W dniu 15 kwietnia 1941 r. powstało w Northolt 1 Polskie Skrzydło Myśliwskie; początkowy jego skład stanowiły dywizjony 303, 306 i 308. Pierwszym dowódcą 1 Skrzydła był kpt. Urbanowicz.

10. Stefan Pawlikowski służył w lotnictwie francuskim w latach 1917/18 jako pilot myśliwski w stopniu podchorążego (*Adjudant*); następnie przeszedł do lotnictwa armii gen. Hallera organizowanego we Francji. W kampanii 1919/20 odznaczył się jako brawurowy pilot. W okresie pokoju położył duże zasługi jako dowódca dywizjonu myśliwskiego i dowódca pułku. W kampanii 1939 r. był dowódcą Brygady Pościgowej. Na stanowisku oficera łącznikowego w Dowództwie Lotnictwa Myśliwskiego cieszył się szacunkiem i zaufaniem Brytyjczyków. Towarzyszył swoim dywizjonom i skrzydłom w lotach nad Francją i w jednym z nich poniósł śmierć na polu chwały, 15 maja 1943 r., w wieku lat 47. Po wojnie został mianowany generałem brygady.

Wybitny pilot i doskonały dowódca, Pawlikowski był jedną z barwnych postaci lotnictwa polskiego.

W sierpniu 1941 r. powstało w Exeter 2 Polskie Skrzydło Myśliwskie, w którego skład wchodziły początkowo dywizjony 302, 316 i 317. Pierwszym dowódcą skrzydła był mjr Brzezina.



Ostatnie miesiące 1940 roku przeszły na ogół spokojnie dla naszych dywizjonów myśliwskich; działalność bojowa była ograniczona warunkami atmosferycznymi, a pomimo wejścia do działań dalszych dwóch dywizjonów, okres ten odznaczał się brakiem sukcesów.

Dywizjony 302 i 303 nie miały do końca roku spotkań z nieprzyjacielem. Poza wspomnianymi już stratami tych dywizjonów, 303 dywizjon stracił wskutek wypadku przy lądowaniu na lotnisku swego czołowego pilota, sierżanta Józefa Frantiska, który został pośmiertnie mianowany podporucznikiem; wypadek miał miejsce w dniu 8 października.

306 dywizjon Toruński rozpoczął działania bojowe w dniu 8 listopada, jednak poza jednym prawdopodobnym zestrzeleniem nie miał w 1940 roku zwycięstw, natomiast poniósł szereg strat. Przyczyny tych strat były różne: warunki atmosferyczne, zła nawierzchnia lotniska i bliskość zapory balonowej. Brytyjski dowódca dywizjonu S/Ldr. Scott zderzył się po starciu z samolotem typu „Anson” i odniósł poważne obrażenia. Na jego miejsce przyszedł S/Ldr. Gillan, D.F.C.

8 grudnia ppor. Rutkowski lądował na płonącym samolocie i odniósł silne poparzenia. W noc wigilijną zabił się jeden z dowódców eskadr, F/Lt. Tennent.

308 dywizjon Krakowski otrzymał w końcu listopada uzupełnienia i mając 25 pilotów przeszkolonych, rozpoczął działania bojowe 1 grudnia. Pomimo dużej ilości lotów, dywizjon nie miał do końca roku spotkań z nieprzyjacielem, gdyż wycinek obrony w którym dywizjon działał był wyjątkowo spokojny.



15 grudnia przybył do 303 dywizjonu marszałek Sholto Douglas dla udekorowania krzyżami D.F.C. pilotów dywizjonu: kpt. Urbanowicza, por. Henneberga, ppor. Zumbacha i ppor. Fericia. Marszałek przekazał dowódcy dywizjonu D.F.C. dla rodziny śp. kpt. Paszkiewicza.

17 stycznia 1941 roku odbyła się w 303 dywizjonie dekoracja krzyżami Virtuti Militari brytyjskich oficerów, którzy przy-

czynili się wybitnie do przeszkolenia dywizjonu i do jego sławy. Naczelny Wódz dekorował osobiście majorów: Kelleta, Kenta i Forbesa.

Rok 1941

Zaczące działania lotnictwa myśliwskiego z Wielkiej Brytanii, rozpoczęte w styczniu 1941 r., miały na celu zdobycie przewagi w powietrzu przez zniszczenie *Luftwaffe* w walkach powietrznych i na jej lotniskach. Były dwie główne formy działania, zwane po angielsku „Rodeo” i „Mosquito”.

Wyprawy „Rodeo” polegały na tym, że mały zespół samolotów bombowych, od 5 do 18, leciał na bombardowanie ważnych dla nieprzyjaciela celów, jak lotniska, elektrownie, wytwórnie lotnicze itp., a w osłonie leciało kilka dywizjonów myśliwskich, zwykle na większej wysokości. Jeśli lotnictwo niemieckie dało się sprowokować i chciało przechwycić wyprawę bombową, spotykało się zwykle i niespodziewanie z dużą przewagą osłaniających myśliwców; jeśli natomiast nieprzyjaciel nie reagował, bombowcy w spokoju wykonywali swoje zadanie.

Zadania „Mosquito” były to wyprawy samych myśliwców w locie koszącym na różne cele. Myśliwcy nie szukali walki, a jedynie ostrzeliwali ogniem działek i karabinów maszynowych nakazane cele, którymi były głównie lotniska i środki transportowe na drogach żelaznych, bitych i wodnych. Istotny skutek tych wypraw polegał na działaniu na nerwy nieprzyjaciela i podrywaniu jego pewności siebie.

303 dywizjon wziął, jako pierwszy z polskich dywizjonów, udział w wyprawie „Mosquito” w dniu 22 stycznia 1941 r., na lotnisko Le Touquet. Z wyprawy tej kpt. Łapkowski przywiózł 25 metrów kabla telefonicznego okręconego naokoło silnika. Ten wyczyn zuchwałego pilota określono jako „zbyt niski sabotaż niegodny prawdziwego myśliwca”.

Charakterystycznym zjawiskiem w naszym dziennym lotnictwie myśliwskim, zwłaszcza w latach 1941-1943, były częste zmiany dowódców dywizjonów; następowały po sobie tak szybko, że poszczególne oficerowie odchodzili lub ginęli zanim zostali zatwierdzeni na swoich stanowiskach. Ten stan rzeczy utrudnił w pewnych wypadkach dokładne zaewidencjonowanie czasokresów dowodzenia.

Mjr pil. Jerzy Orzechowski dowodził dywizjonem 306 Toruńskim około 3 tygodni w październiku - listopadzie 1940 r., po czym na własną prośbę przeszedł do brytyjskiego dywizjonu; w grudniu 1940 objął dowództwo 308 dywizjonu Krakowskiego.

316 dywizjon Warszawski osiągnął gotowość bojową 25 marca, a pierwsze walki miał 1 kwietnia, w osłonie konwoju mor-

skiego. Por. A. Gabszewicz zestrzelił Heinkla 111, zapoczątkowując listę zwycięstw dywizjonu.

W dniu 12 kwietnia, w czasie powrotu 1 Skrzydła z Francji, dowódca 303 dywizjonu, por. Henneberg, zmuszony był wodować. Widziano wprawdzie jego samolot i zameldowano miejsce wodowania, ale pogotowie ratunkowe (*air-sea rescue*) nie zdążyło przybyć na czas. Dowództwo dywizjonu objął por. Arentowicz.

306 dywizjon Toruński stracił 16 kwietnia dwóch pilotów: ppor. Mierzwę i ppor. Waszkiewicza, a por. Strzembosz był ranny. 10 maja dywizjon odniósł pierwsze zwycięstwo: por. Władysław Nowak zestrzelił w nocy He-111.

Sprawa latania 306 dywizjonu w nocy wymaga wyjaśnienia. Otóż w związku z zaprzestaniem przez Niemców pod koniec 1940 roku wypraw dziennych i przejściem na intensywne bombardowania nękające w nocy, Brytyjczycy próbowali dostosować dzienne samoloty myśliwskie do walki w nocy, gdyż mieli wówczas tylko kilka nocnych dywizjonów. Próba nie dała dobrych wyników. Samolot „Hurricane” był za trudny do lądowania w nocy, współpraca myśliwców z reflektorami nie udawała się, tak że w rezultacie straty w pilotach i w sprzęcie były większe od strat zadanych nieprzyjacielowi. Toteż zwycięstwo por. Nowaka było szczególnie dużym sukcesem. Wkrótce potem Brytyjczycy zrezygnowali z używania dziennych myśliwców do walki w nocy.

19 maja dywizjon Toruński został zaskoczony przez przeważającego nieprzyjaciela i stracił pięć samolotów, jednak tylko jeden pilot — ppor. J. Czapiewski — zginął.

Dowództwo 308 dywizjonu Krakowskiego objął 23 czerwca kpt. Marian Pisarek. Dywizjon odniósł swoje pierwsze zwycięstwa w dniach 27 i 28 czerwca, gdy w czasie wypraw nad Francją zestrzelili po jednym Me-109 por. Wielgus, ppor. Szyszka i sierż. Majchrzak, a ppor. Surma miał przyznany jeden samolot niemiecki jako uszkodzony.

27 maja kpt. Urbanowicz zdał dowództwo 1 Skrzydła majorowi Łagunie, po którym dowództwo 302 dywizjonu Poznańskiego objął kpt. Stefan Witorzeń (przeniesiony po awansach majorowych z 306 dywizjonu na dowódcę eskadry w 302-gim).

Tymczasem 317 dywizjon Wileński latał na osłonę konwojów daleko na północy i długi czas nie miał spotkań z nieprzyjacielem. Dopiero 2 czerwca odniósł dywizjon pierwsze zwycięstwo; por. Niemiec wspólnie z sierż. Baranowskim zestrzelił Ju-88 który atakował konwój. Załoga Junkersa została wyłowiona przez rybaków, co było bardzo rzadkim wypadkiem.

Również dywizjonowi 315 Dęblińskiemu długo nie dopisywało szczęście wojenne; z lotniska Speke wykonywał dywizjon

loty na osłonę konwojów bez spotkań z nieprzyjacielem, natomiast 27 marca stracił trzech pilotów i cztery samoloty. Por. Szulkowski i sierż. Paterek zderzyli się nad morzem i zginęli; por. Hojden nie wrócił z lotu, a por. Woliński przymusowo wodował, został jednak wyłowiony przez rybaków.

W czerwcu 1 Skrzydło Polskie brało udział przeważnie w wyprawach „Rodeo”. Rola polskiego skrzydła zmieniała się często; raz skrzydło było w bezpośredniej osłonie bombowców (tj. blisko szyku bombowego), drugim razem tworzyło część wsparcia czyli osłony pośredniej, lecącej wysoko i z dala od bombowców. Na ogół piloci bezpośredniej osłony rzadko tylko mieli sposobność walki, toteż nasze dywizjony wołały osłonę pośrednią.

Typowym przykładem wyprawy „Rodeo” było zadanie w dniu 17 czerwca, w którym 1 Skrzydło Polskie było w osłonie pośredniej. Jeden dywizjon bombowy na starych Blenheimach leciał osłaniany przez 3 dywizjony myśliwskie jako przynęta; 5 dywizjonów wsparcia dawało osłonę pośrednią. Zatem 12 bombowców było osłanianych przez 96 myśliwców. Piloci 1 Skrzydła zestrzelili w tej wyprawie sześć Me-109; zwycięstwa odnieśli por. Kołaczkowski, por. Strzembosz, por. Zieliński, por. Słoiński, sierż. Jeka i sierż. Kosmowski.

Następnego dnia w wyprawie „Rodeo” ppor. Drobiński zestrzelił dwa Me-109, a kpt. Łapkowski i por. Łokuciewski po jednym.

W maju 316 dywizjon Warszawski przechodził różne kłopoty i przykrości. Dywizjon nie miał prawie wcale samolotów zdalnych do lotów bojowych, dowódca dywizjonu S/Ldr. Donavan, zakwestionował stopnie porucznika Gabszewicza i Sawicza (pomimo, że obaj już od kilku miesięcy mieli stopień F/O) i dopiero na interwencję mjr. Benza w 10 Grupie sprawa została załatwiona. 2 czerwca zginął por. Bogdan Anders, zderzywszy się na szkolnym Magistrze z zaporą balonową. Wreszcie 10 czerwca dywizjon został usamodzielniony. W tymże dniu odbyła się dekoracja por. Nowierskiego D.F.C. Po tygodniu dywizjon przeniósł się na lotnisko Colerne pod Bath, gdzie znalazł znacznie lepsze warunki życia i pracy, oraz dostał nowe samoloty, typu Hurricane II.

Do Colerne przybył 26 czerwca również 317 dywizjon Wileński.

W dniu 27 czerwca 1 Polskie Skrzydło atakowało lotnisko niemieckie na zachód od Calais. Samolot dowódcy skrzydła został trafiony pociskiem działka o.pl. i uderzył na pełnej szybkości w ziemię. Mjr pil. Piotr Łaguna poniósł śmierć na miejscu. Naczelny Wódz mianował Łagunę pośmiertnie podpułkownikiem.

Dowództwo skrzydła objął kpt. Rolski, po którym dowódcą 306 dywizjonu został kpt. Jerzy Zaremba.

W drugiej połowie 1941 roku wszystkie polskie dzienne dywizjony myśliwskie zostały uzbrojone w samoloty „Spitfire I”, które od wiosny były już na uzbrojeniu 303 i 308 dywizjonu.

Spitfire I miał ten sam silnik co Hurricane I i takie samo uzbrojenie, był jednak szybszy (maksymalna szybkość 367 mil), zwrotniejszy i miał wyższy pułap praktyczny.

Zaczepte działania lotnictwa myśliwskiego uległy teraz poważnej zmianie, mianowicie, prawie zupełnie odpadły zadania typu obronnego, a przeważały zadania typowo zaczepne, znane z polskiego regulaminu „wymiatania”, a po angielsku *fighter sweeps*. Polegały one na locie dużych zespołów myśliwskich, a więc kilku skrzydeł, nad Francję, na różnych wysokościach, w celu zwalczania każdego napotkanego w powietrzu nieprzyjaciela.

Niemcy jednak dość szybko przestali zupełnie reagować na wymiatania, nie mieli bowiem wystarczających sił, a z reguły ponosili klęski. Wymiatania stały się wkrótce nieekonomiczne, toteż Brytyjczycy przeszli z powrotem wyłącznie na wyprawy typu „Rodeo”.

1 lipca zginął dowódca 303 dywizjonu kpt. Wacław Łapkowski, zestrzelony nad Belgią. Dowództwo dywizjonu objął kpt. Tadeusz Arentowicz.

2 lipca 308 dywizjon Krakowski odniósł 5 zwycięstw powietrznych, stracił jednak dwóch pilotów. Por. Erwin Kawnik poległ w walce, a sierż. Kowala skakał ze spadochronem i dostał się do niewoli.

8 lipca zginął w walce kpt. Arentowicz, po którym dowództwo 303 dywizjonu objął kpt. Jerzy Jankiewicz.

12 lipca 308 dywizjon stracił w walkach por. Stanisława Wielgusa.

14 lipca wyszedł ze składu 1 Skrzydła 303 dywizjon, przerzucony na lotnisko Speke, a na jego miejsce przyszedł 315 dywizjon Dębliński, który do tego czasu latał w nocy, z lotniska Squires Gate pod Blackpoolem.

317 dywizjon Wileński miał 11 lipca spotkanie z niemieckimi myśliwcami w czasie osłony bombowców. Mjr Brzezina zestrzelił jeden samolot, kpt. Szczęsny z por. Brzeskim drugi, a sierż. Malinowski uszkodził dwa.

9 sierpnia 315 dywizjon w dwóch wymiataniach skrzydła zestrzelił na pewno dwa Me-109, 3 prawdopodobnie i 3 uszkodził. Te pierwsze zwycięstwa Dęblińskiego dywizjonu w składzie

1 Skrzydła były okupione stratą dwóch pilotów i 3 samolotów; zginęli por. Jerzy Czerniak i sierż. Andrzej Niewiara.

14 sierpnia 1 Skrzydło w pełnym składzie — dywizjony 306, 308 i 315 — wykonało wymiatanie nad rejonem St. Omar-Burges, w czasie gdy wyprawa bombowa atakowała cele w północnej Francji. Skrzydło napotkało zgrupowanie myśliwskie w składzie 25 Me-109. Przebieg spotkania był następujący:

— 315 dywizjon zaatakował prawe skrzydło ugrupowania niemieckiego i zestrzelił 9 samolotów bez własnych strat,

— 308 dywizjon zaangażował lewe skrzydło Niemców i zestrzelił 4 samoloty oraz uszkodził dwa, tracąc jednego pilota,

— 306 dywizjon, będący w wysokiej osłonie, zauważył zgrupowanie nieprzyjacielskie nadlatujące z pomocą pierwszemu; dywizjon zaatakował przeważające siły nieprzyjaciela i zestrzelił dwa samoloty, ale sam stracił trzech pilotów, na czele z dowódcą dywizjonu kpt. Jerzym Zarembą.

W rezultacie 1 Skrzydło zestrzeliło w tym dniu 15 samolotów nieprzyjacielskich kosztem czterech własnych pilotów. Wśród wielu depezb i listów gratulacyjnych z okazji pięknego zwycięstwa były depezb od ministra lotnictwa, dowódcy *Fighter Command* oraz podziękowanie od dowódcy 2 Grupy Bombowej za umożliwienie bombowcom dobrego wykonania ich zadania, bez żadnych strat.

W związku ze śmiercią kpt. Zaremby dowództwo 306 dywizjonu Toruńskiego objął por. J. Ostoja-Słoński. Pod jego dowództwem dywizjon zestrzelił 16 sierpnia nad Hardelot sześć Me-109, bez własnych strat.

29 sierpnia w walkach nad Dunkierką zginął por. Ostoja-Słoński, po którym dowództwo 306 dywizjonu objął major H. Wczelik.



Jak już wspomniano poprzednio, 18 sierpnia zostało zorganizowane 2 Polskie Skrzydło Myśliwskie. Zadaniem ogólnym skrzydła była obrona południowych portów i miasta Exeter. W nocy bronił wycinka polski dywizjon nocny, 307 Lwowski.

27 sierpnia zdarzył się w 306 dywizjonie niezwykle wypadek. Por. Z. Radomski wylądował na lotnisku i po krótkim kołowaniu stanął i nie odpowiadał na wołanie przez radio. Gdy podjechano sanitarką do samolotu okazało się, że Radomski zemdleł, a lewy rękaw był pusty! Pocisk działka oderwał mu ramię między łokciem a stawem barkowym. Pomimo dużego upływu krwi lekarze uratowali życie dzielnemu pilotowi, który po kilku miesiącach nadal służył w lotnictwie, w personelu administracyjnym.

315 dywizjon Dębliński stracił w krótkim czasie dwóch kolejnych dowódców. 29 września mjr Stanisław Pietraszkiewicz został zestrzelony nad Francją i dostał się do niewoli; jego następcą, mjr Szcześniewski, dowodził tylko sześć tygodni, gdyż 12 listopada został również zestrzelony i dostał się do niewoli. Dowództwo dywizjonu objął mjr pil. S. Janus.

Mjr Jankiewicz zdał 20 listopada dowództwo 303 dywizjonu por. Wojciechowi Kołaczkowskiemu. Po krótkim wypoczynku mjr Jankiewicz otrzymał jako pierwszy cudzoziemiec dowództwo brytyjskiego dywizjonu Nr 222 i na tym stanowisku zginął 25 maja 1942 roku.

W związku z odejściem dowódców na wypoczynek, do sztabów, nastąpiły zmiany w dywizjonach. Dowództwo 316 dywizjonu objął 14 listopada kpt. A. K. Gabszewicz, dowództwo 302 dywizjonu kpt. J. Kowalski, a 317 dywizjonu kpt. J. Brzeziński. Kpt. Pisarek zdał dowództwo 308 dywizjonu 16 grudnia kapitanowi M. Wesołowskiemu, który już 9 stycznia 1942 zginął w walce. Dowództwo objął wtedy kpt. T. Nowierski.

W 1941 roku polskie lotnictwo myśliwskie miało przyznane następujące rezultaty walk powietrznych:

- 198 samolotów nieprzyjacielskich zniszczonych na pewno,
- 52 samoloty prawdopodobnie zniszczone,
- 57 samolotów uszkodzonych.

Zwycięstwa te stanowiły jedną czwartą ogólnej sumy zwycięstw R.A.F. w tym roku.

W 1941 roku dywizjony polskie wykonały 12,902 loty bojowe w czasie 16,764 godzin.

Rok 1942

Działania bojowe dziennych myśliwców w pierwszej połowie 1942 roku były na ogół monotonne. Nie było częstych spotkań z nieprzyjacielem ani większych potyczek, gdyż *Luftwaffe* działała głównie w nocy, mając większość swych sił zaangażowanych na wschodzie.

Zadania myśliwców były w zasadzie takie same jak w poprzednim roku, jednak opór niemiecki był znacznie mniejszy. Niemieckie lotnictwo myśliwskie często uchylało się od walki, wykorzystując swoją przewagę wysokości. Przez kilka miesięcy było we Francji zaledwie około 150 myśliwców, których nie można było dopaść.

Tymczasem jednak zaczęło do Wielkiej Brytanii przybywać lotnictwo amerykańskie, w związku z czym zaczęły się działania

sprzymierzonych sił powietrznych przybierały na sile i intensywności.

Amerykańskie lotnictwo bombowe, działające w przeciwieństwie do brytyjskiego — z reguły w dzień, wykonywało początkowo wyprawy bez osłony myśliwskiej, jednak doświadczenia okupione dużymi stratami spowodowały wkrótce zmianę taktyki.

Polskie dywizjony myśliwskie latały często w osłonie amerykańskich ciężkich bombowców typu „Latające Fortece” (*Flying Fortress*).

Nasi myśliwcy wykazali w osłonie wypraw amerykańskich swoją wielką rutynę bojową i pomysłowość, które były zaskoczeniem dla Niemców. Początkowo formacje bombowców były osłaniane z góry i z tyłu, gdy jednak przyszła kolej na polskie skrzydła, ubezpieczenie wypraw uległo modyfikacji: jeden dywizjon leciał ponad formacją bombowców i kilka mil przed nią, drugi był bezpośrednio nad bombowcami, a trzeci poniżej nich. Dzięki temu przestały być groźne ataki niemieckie z przodu i z dołu, do tego czasu bardzo skuteczne, ponadto zaś, bez względu na to skąd atak przychodził, dochodziło do spotkania między myśliwcami obu stron, zanim Niemcy mogli się przedostać do bombowców.

Nasi myśliwcy wyróżnili się również troskliwością o oddane ich opiece samoloty bombowe, co między innymi wyrażało się w towarzyszeniu z reguły uszkodzonym bombowcom w locie powrotnym aż do ich bazy.

306 dywizjon Toruński stracił 14 kwietnia w walce swego następnego dowódcę, mjr. Wczelika, po którym dowództwo objął kpt. T. Czerwiński.

W końcu kwietnia kpt. Nowierski odszedł do sztabu i dowódcą 308 dywizjonu Krakowskiego został kpt. F. Szyszka, ale już 11 maja nowy dowódca został zestrzelony w wyprawie i zginął. Dowództwo dywizjonu objął kpt. W. Żak.

Kpt. Gabszewicz zdał dowództwo 316 dywizjonu 5 czerwca kapitanowi J. Żurakowskiemu.

Zmienił się również dowódca 1 Skrzydła; po majorze Rolskim objął w kwietniu dowództwo skrzydła mjr Pisarek, ale już po kilku dniach, 20 kwietnia, mjr Pisarek zginął w czasie wymiatania we Francji. Dowódcą skrzydła został mjr Janus, który zdał 315 dywizjon majorowi M. Wiórkiewiczowi.

Niepowszednim wydarzeniem był dla naszych myśliwców wypad broni połączonych na Dieppe, 19 sierpnia.

Lądowanie na wybrzeżu francuskim pod Dieppe było pomyslane jako rozpoznanie siłą celem zdobycia doświadczeń technicznych w zakresie lądowania na wybrzeżu bronionym przez nieprzyjaciela. Była to pierwsza realna próba tzw. „działań połączonych”, w których współdziałały ze sobą ściśle wszystkie trzy człony sił zbrojnych. Dodatkowym celem operacji było zmuszenie *Luftwaffe* do walki.

Działania sił lądowych i morskich pod Dieppe były wsparte przez 67 dywizjonów, z których większość stanowiły dywizjony myśliwskie (56) dowodzone przez dowódcę 11 Grupy Myśliwskiej marszałka Sir Stafford Leigh-Mallory. Wśród myśliwców było pięć polskich dywizjonów, mianowicie 1 Skrzydło w składzie 302, 306 i 308 oraz dywizjony 302 i 317.

Ogólnym zadaniem lotnictwa była osłona koncentracji 252 okrętów i rejonu lądowania wojska, oraz wsparcie działań naziemnych przez zwalczanie celów na ziemi.

50 dywizjonów myśliwskich przeznaczono do osłony, a 6 do bezpośredniego wsparcia. Polskie dywizjony brały udział w osłonie i w ubezpieczeniu bombowców.

Operacja Dieppe skończyła się taktycznym niepowodzeniem połączonym z dużymi stratami sił lądowych, ale siły powietrzne sprzymierzonych wykazały, że mogą zapewnić przewagę w powietrzu w określonym czasie i na ograniczonej przestrzeni. Niemieckie lotnictwo usiłowało znacznymi siłami przeszkodzić lądowaniu, lecz poniosło poważne straty.

Lotnictwo myśliwskie sprzymierzonych wykonało w jednym dniu 2.399 samoloto-zadań (po angielsku: *sorties*), w tym polskie dywizjony wykonały 224 loty.

Pod względem składu lotnictwa myśliwskiego w tym działaniu i pod względem ilości wykonanych lotów, polscy myśliwcy stanowili jedną dziesiątą część osłony, natomiast zestrzeleń przypadło na ich korzyść prawie 18 % czyli więcej niż jedna szóstą część. Mianowicie, z ogólnej liczby 87 zestrzelonych samolotów przyznano polskim pilotom 15,5. Straty polskie były liczebnie bardzo małe: zginęło dwóch pilotów (ppor. A. Damm i ppor. Landsman).

Zwycięstwami polskimi podzieliły się właściwie dwa dywizjony: 303 i 317. Zastosowały one w tej operacji specjalną taktykę, która w istocie swojej była fortelem w najlepszej tradycji Kmicica i Wołodjowskiego.

Dowódcą 303 dywizjonu był kpt. Jan Zumbach, 317 kpt. Stanisław Skalski. Obaj byli już od roku kawalerami *Virtuti Militari*, obaj mieli podwójny krzyż D.F.C. i byli znani w całym lotnictwie myśliwskim R.A.F.

Dwaj ci dowódcy omówili przed wyprawą następujące postępowanie: dywizjon 317 zachowywał się w powietrzu jak źle wyszkolony zespół nowicjuszków, wykonując karkołomne ewolucje grożące pozornie zderzeniem; poszczególni piloci odłączali co chwila od szyku, jakby nie umiejąc latać w szyku, słowem, robili wszystko aby zachęcić Niemców do prostego ataku „na frajerów”. Tymczasem 303 dywizjon trzymając się kilka tysięcy stóp nad 317, udawał do ostatniej chwili, że nie widzi Niemców.

Niemcy połknęli przynętę i rzucili się ławą na 317 dywizjon. Gdy Niemcy się zbliżyli, piloci 317 dywizjonu nagle stali się mistrzami akrobacji i walki powietrznej, a 303 dywizjon spłynął nagle od słońca znieca na Niemców.

W rezultacie Niemcy zostali zaskoczeni atakami z kilku stron i po stracie 15 samolotów zgrupowanie niemieckie odleciało w popłochu. 303 dywizjon Kościuszkowski zestrzelił 8 samolotów niemieckich, a 317 zestrzelił 7.

22 sierpnia zginął czwarty z kolei dowódca 306 dywizjonu, kpt. Czerwiński. Dowództwo objął kpt. Kazimierz Rutkowski.

Nie tylko jednak w walkach ginęli myśliwcy. 28 sierpnia zginął w Hullavington w wypadku lotniczym instruktor pilotażu ppor. Marian Bełć, który jako sierżant w 303 dywizjonie odniósł sześć zwycięstw powietrznych i po mianowaniu oficerem odszedł „na wypoczynek” do szkoły pilotażu.



W drugiej połowie 1942 roku polskie lotnictwo myśliwskie weszło na drogę dużej samodzielności. 25 września ppłk. Mümler został dowódcą bazy (stacji) Northolt, a ppłk. Brzezina dowódcą lotniska pomocniczego Heston (oba lotniska pod Londynem).

1 Skrzydło miało w tym okresie 4 dywizjony: 306 i 315 stały w Northolt, 302 i 308 w Heston.

2 Skrzydło, od września w Kirton-in-Lindsay, składało się z 3 dywizjonów: 303 w Kirton-in-Lindsay, 316 w Cranwick, 317 w Woodvale. Mjr Witorzeńc, który dowodził 2 Skrzydłem od listopada 1941, zdał we wrześniu 1942 dowództwo kpt. Kołaczkowskiemu.

Gdy w styczniu 1943 r. mjr Janus dostał się do niewoli, dowództwo 1 Skrzydła objął kpt. Kołaczkowski, a dowództwo 2 Skrzydła kpt. Gabszewicz.

Rodzina myśliwska powiększyła się w połowie 1942 roku o jeden dywizjon, mianowicie 309 dywizjon Ziemi Czerwieńskiej został przebrojony na dywizjon myśliwsko-rozpoznawczy. Dzieje

tego dywizjonu przedstawione są w Rozdziale „Lotnictwo Rozpoznawcze”.

303 dywizjon Kościuszkowski wznowił swoje tradycyjne więzy z Amerykanami, wykorzystując przejściowy pobyt 94 Dywizjonu Myśliwskiego A.P. w składzie 12 Grupy Myśliwskiej R.A.F.

Piloci 303 dywizjonu podzielili się z Amerykanami swoim bogatym doświadczeniem bojowym, a obydwaj dywizjony wykonały wspólnie 7 wypraw nad Francję.

Delegacja 303 dywizjonu wręczyła Ambasadorowi Stanów Zjednoczonych A.P., panu Anthony Drexel-Biddle, honorową odznakę dywizjonu.

Na święto dywizjonu Kościuszkowskiego, 1 września, przybyła delegacja Lotnictwa Amerykańskiego, a założyciel sławnej 7 Eskadry Kościuszkowskiej z 1920 r. płk. pil. Merian C. Cooper nadesłał piękny list okolicznościowy z Chin, gdzie był szefem sztabu „China Air Task Force”.

W dniu 31 grudnia 1942 r. nastąpiło zestrzelenie przez polskich myśliwców pięćsetnego samolotu nieprzyjacielskiego w okresie pobytu naszego w Wielkiej Brytanii.

Dzień ten cechowała ożywiona działalność lotnictwa nad północną Francją. Po południu jednostki myśliwskie wykonały wymiatania w obszarze Dunkierka — Le Crotoy. W działaniach tych uczestniczyły dywizjony Kościuszkowski i Toruński.

W pewnej chwili, lecąc na wysokości blisko 8 tysięcy metrów, nasi myśliwcy zauważyli lecące poniżej zgrupowanie 12 Focke-Wulfów. Dywizjon 308 Toruński otrzymał rozkaz wykonania ataku. W wyniku walk dywizjon zestrzelił na pewno dwa samoloty niemieckie i dwa uszkodził. Były to pięćsetny i pięćsetpierwszy samolot niemiecki zestrzelony przez polskie lotnictwo od chwili rozpoczęcia działań w lipcu 1940 roku.

O zwycięstwie tym wzmiankował komunikat ministerstwa lotnictwa, wyszczególniając dywizjon Toruński. Prasa brytyjska przypomniała osiągnięcia polskiego lotnictwa w czasie wojny. Dziennik *Times* (najpoważniejsze pismo angielskie) pisał w numerze z 1 stycznia 1943 r., że odrodzenie się polskiego lotnictwa po klęsce wrześniowej świadczy o nieśmiertelności ducha narodu polskiego, a lotników polskich określono jako „narzędzie sprawiedliwości”.

Obaj zwycięzcy, ppor. Henryk Pietrzak i por. Zdzisław Langhamer, byli uroczystie dekorowani przez Prezydenta R.P. Krzyżami Walecznych w obecności delegatów R.A.F., wojska i marynarki wojennej oraz wszystkich dywizjonów lotniczych.

Podczas narad prezydenta Roosevelta z premierem Churchilem oraz ich sztabów w Casablance w styczniu 1943 r., postanowiono coraz silniejsze bombardowanie Niemiec celem zniszczenia lub poważnego osłabienia ich gospodarczego i przemysłowego potencjału. Zarówno wzmożone bombardowanie, jak i przyszłe lądowanie wojsk Sprzymierzonych we Francji wymagały przede wszystkim wywalczenia i utrzymania przewagi w powietrzu.

Plan ustalony w Casablance zakładał, że siły powietrzne uniemożliwią lotnictwu niemieckiemu ewentualne uśiłowania zwalczania wojsk lądujących we Francji oraz że zniszczą komunikacje niemieckie w dużym promieniu, aby utrudnić nieprzyjacielowi szybkie przerzucanie odwołów.

Całkowita przewaga w powietrzu nad Niemcami miała być osiągnięta pod koniec 1943 roku lub najpóźniej do wiosny 1944 r.

Były to jednak na razie, na początku 1943 roku, wielkie zamierzenia, szerszemu ogółowi nieznane, natomiast ogólne położenie Sprzymierzonych było ciężkie. Sprzymierzeni ponosili poważne straty na morzu, a niemiecko-włoskie wojska dotarły do bram Aleksandrii. Pierwszym jasnym promieniem zwiastującym wreszcie początek końca zagrożenia niemieckiego w Afryce było zwycięstwo pod El Alamein, w dniu 22 października 1942 r.

Kampania w Północnej Afryce zapoczątkowała należyte zgranie działań na ziemi z działaniami w powietrzu, co po stronie Sprzymierzonych do tego czasu szwankowało. Po wywalczeniu przewagi w powietrzu, lotnictwo niszczyło komunikację, zaopatrzenie i żywe siły nieprzyjaciela oraz sprzęt na polu walki.

Podział sił na teatry wojenne nie przewidywał udziału polskiego lotnictwa w kampanii afrykańskiej. Chcąc jednak zapewnić sobie ciągłość doświadczeń i być na poziomie nowych osiągnięć w dziedzinie taktyki, Inspektorat P.S.P. wystąpił do ministerstwa lotnictwa z propozycją wysłania do Afryki zespołu naszych myśliwców wraz z oficerem technicznym i oficerem łączności. W lutym 1943 r. ministerstwo wyraziło zgodę i w tym też miesiącu wyjechało do Afryki 16 oficerów i podoficerów naszego lotnictwa, z ppłk. T. Rolskim na czele.

Po przybyciu do Afryki, ppłk. Rolski został oficerem łącznikowym w Dowództwie Lotnictwa Zachodniej Pustyni (później przezwanego No. 1. *Tactical Air Force*), a zespół polski pod dowództwem kpt. S. Skalskiego był w 145 dywizjonie jako polska jednostka, oficjalnie zwana *Polish Fighting Team* (Polski Zespół Walczący), jednak już po krótkim czasie Brytyjczycy nazywali go

„Cyrkiem Skalskiego”. Określenie „cyrk” było nad wyraz pochlebne, oznaczało bowiem zespół wybitnych akrobatów, doskonale zgrany i rzadko spotykany.

Personel latający, techniczny i administracyjny 145 dywizjonu był brytyjski, natomiast dowódcą dywizjonu był Amerykanin służący w R.A.F., mjr Lencwood. Nasi myśliwcy weszli do działań 14 marca 1943 r., na krótko przed przełamaniem niemieckiej linii obronnej Mareth.

Warunki życia i działania były szczególnie ciężkie; samoloty nie były początkowo przystosowane do pracy w pustyni; piaskowe burze często uniemożliwiały loty; między innymi brakami dawał się szczególnie we znaki brak łóżek, wskutek czego piloci spali na kocach rozłożonych na piasku.

W końcu marca polski zespół brał udział we wspieraniu nowozelandzkiej dywizji która oskrzydlała linię Mareth od południa.

2 kwietnia po południu, patrol 4 polskich Spitfire'ów spotkał w obszarze Cokhira-Sfax siedem Me-109 lecących poniżej. Polski klucz zaatakował niemiecką eskadrę i w wyniku walk zestrzelił 3 samoloty nieprzyjacielskie i 2 uszkodził.

4 kwietnia po południu patrol złożony z 6 polskich samolotów zaatakował nad Cebes niemiecką formację złożoną z 8 Ju-88 i około 20 Me-109. Nasi piloci zestrzelili 2 samoloty niemieckie i 1 uszkodzili, bez własnych strat.

Piloci polscy wyróżnili się również zimną krwią w szeregu wypadkach w których ratowali sprzęt od zniszczenia lub uszkodzenia, co zyskało im duże uznanie przełożonych. Tak np. gdy po jednej z walk powietrznych samolot polski zapalił się, pilot wyrzucił samolot na plecy celem wyskoczenia ze spadochronem, ale gdy płomień po wywrocie zgasł, postanowił z zamkniętym silnikiem dociągnąć lotem ślizgowym do lotniska; pomimo niezbyt dużej wysokości, 2.700 metrów, udało mu się to i wylądował na lotnisku nie uszkodzając samolotu.

Pod koniec kwietnia walki w Tunisie dobiegały kresu. Dówoz zaopatrzenia morzem został dla nieprzyjaciela przecięty, wobec czego dostawy i uzupełnienia dla armii gen. von Arnima odbywały się drogą powietrzną. Codziennie zgrupowania od 15 do 100 samolotów transportowych pod osłoną myśliwską przelatywały nisko nad morzem z Włoch do Tunisu. Te lotnicze konwoje były szczególną gratką dla myśliwców Sprzymierzonych.

20 kwietnia w południe 145 dywizjon dopadł niemiecko-włoskie zgrupowanie myśliwskie na wschód od wyspy Pantelaria. W wyniku walk dywizjon zestrzelił 9 samolotów niemieckich z których 6 przyznano polskim pilotom.

22 kwietnia, gdy 145 dywizjon brał udział w wymiataniu wspólnie z pięcioma innymi dywizjonami, zauważono na północ od Cap Bon dużą formację nieprzyjacielską, wśród której wybiły się nowe 6-cio silnikowe samoloty typu Me-323. Dowódca 145 dywizjonu zaalarmował inne dywizjony i wszystkie skierowały się do ataku. Wyprawa nieprzyjacielska miała dużą osłonę myśliwską, toteż walki trwały długo. Myśliwcy Sprzymierzonych zestrzelili 32 samoloty nieprzyjacielskie, z których 6 przyznano polskim pilotom. Wszyscy nasi piloci wrócili do bazy.

Po zajęciu Bizerty i Tunisu w dniu 7 maja, 145 dywizjon eskortował konwoje w wyprawach przeciw wyspie Pantelarii, która poddała się na skutek samych tylko działań powietrznych.

12 maja działania wojenne w Północnej Afryce ustały.

W ciągu niespełna dwóch miesięcy Polski Zespół Walczący zestrzelił 25 samolotów nieprzyjacielskich na pewno, 3 prawdopodobnie i 9 uszkodził. Własne straty zespołu były zadziwiająco małe: jeden pilot był zestrzelony i dostał się do niewoli.

Najwięcej zwycięstw indywidualnych odniósł por. Eugeniusz Horbaczewski: 5 pewnych i 1 uszkodzony.

W ogólnej statystyce polskiego lotnictwa myśliwskiego za rok 1943 zespół afrykański miał największą ilość zwycięstw spośród wszystkich dywizjonów.

W uznaniu bojowych wartości naszych pilotów, brytyjskie dowództwo zaproponowało aby naszych pilotów przenieść do brytyjskich dywizjonów na stanowiska dowódców dywizjonów i eskadr. Większość pilotów wolała jednak wrócić do Anglii. W Afryce pozostało chwilowo trzech: kpt. (S/Ldr.) S. Skalski dowodził przez kilka miesięcy 601 dywizjonem, kpt. Horbaczewski 43 dywizjonem, a kpt. Drecki był dowódcą eskadry. Pierwsi dwaj wrócili do Anglii, natomiast kpt. Drecki zginął śmiercią lotnika 13. IX. 1943 na Sycylii. Ci trzej piloci zestrzelili jeszcze 3 i pół samolotu na pewno i 1 uszkodzili.



Aczkolwiek zadania lotnictwa myśliwskiego w ciągu 1943 roku były te same co w poprzednich latach, tj. wymiatania i osłona bombowców, to jednak zmienił się ich charakter. Poprzednio ofensywa bombowa była skierowana głównie przeciw celom we Francji i w Holandii, natomiast od maja 1943 r. wyprawy ciężkich bombowców atakowały głównie cele w Niemczech. Bombardowania były przeprowadzane całą dobę (tzw. po angielsku *round-the-clock-bombardement*) mianowicie, Amerykanie bombardowali w dzień, a Brytyjczycy w nocy.

Wyprawy „Latających Fortec”, złożone ze stu do trzystu samolotów, były osłaniane przez co najmniej taką samą ilość myśliwców bezpośrednio i podobną ilość pośrednio, tak, że w sumie wyprawy liczyły często tysiąc i więcej samolotów.

Dywizjony Spitfire'ów spotykały wracające Fortece w pobliżu granicy niemiecko-holenderskiej, gdzie luzowały amerykańskich myśliwców długiego zasięgu i odprowadzały Fortece do ich baz.

Myśliwcy brytyjscy i polscy osłaniali również wyprawy średnich bombowców amerykańskich które bombardowały cele we Francji i w Holandii, w szczególności stanowiska wyrzutni latających bomb (V-1), węzły kolejowe i zakłady przemysłowe.

1 Polskie Skrzydło uczestniczyło przeważnie w działaniach nad Francją i Belgią, 2 Skrzydło działało głównie w Holandii. Ponieważ dywizjony 2 Skrzydła miały za daleko z hrabstwa Lincoln do celów, korzystały zwykle z lotniska Coltishall jako lotniska wysuniętego.

W okresie dużego nasilenia działań piloci myśliwcy wykonywali po 3 lub 4 loty dziennie, jak za najgorętszych dni Bitwy o Wielką Brytanię, tylko że w 1943 roku wymiatania odbywały się na wysokościach od 5 do 10 tysięcy metrów, wskutek czego zimno dokuczało pilotom więcej niż nuda panująca zwykle w tych zadaniach, Niemców bowiem nie spotykano wcale. Początkowo Niemcy próbowali atakować wyprawy „Latających Fortec”, ale duże straty, dochodzące do dwóch trzecich użytych sił, spowodowały załamanie się morale myśliwców niemieckich, którzy po prostu unikali walki.

Loty naszych myśliwców były w 1943 roku znacznie dłuższe aniżeli w czasie Bitwy o Wielką Brytanię; promień działania Hurricane'ów wynosił około 200 mil, natomiast Spitfire'y V i IX miały promień działania od 650 do 1.050 mil; dzięki temu możliwe były loty w głąb kontynentu Europy.

Ze zmianą charakteru działań zmieniły się również nazwy poszczególnych form działania.

Wymiatania, zwane dawniej *sweeps*, nazywano odtąd *rodeo*, natomiast osłona bombowców miała dwie nazwy: *circus* i *ramrod*.

Circus była to mała wyprawa bombowców mająca być przyętą, a osłona jej była bezpośrednia (*close escort*) i pośrednia (*escort cover*).

Ramrod była to właściwa wyprawa bombowa mająca za zadanie zniszczenie jakiegoś celu; myśliwcy występowali w niej w trzech zgrupowaniach: osłona bezpośrednia, osłona pośrednia i dywersja. W zależności od ważności zadania i sił bombowych, dywersja mogła być jedna, dwie lub więcej.

Rhubarb była to nowa nazwa dawnych zadań „Mosquito”,

a więc wypraw myśliwskich w szczególnych warunkach atmosferycznych (pułap 500 do 1.500 stóp, pokrycie nieba 8/10), których celem było zniszczenie małych obiektów ogniem działek i karabinów maszynowych.

Low ramrod tree były to wyprawy myśliwców bombowych z osłoną myśliwską.



30 maja 1943 r. polscy myśliwcy biorący udział w wielkiej wyprawie *rodeo* znaleźli się po raz pierwszy nad Paryżem.

Ubezpieczanie „Latających Fortec” stawało się czasem ratownictwem, gdyż często zdarzało się wodowanie bombowców na morzu.

6 września pilot 303 dywizjonu pełniący dyżur w ośrodku dowodzenia usłyszał nagle głos dowódcy 1 Skrzydła które osłaniało amerykańskie bombowce wracające z wyprawy. Rozkaz był krótki i dobitny:

„Zorganizować *air-sea-rescue Fortec*, bo będą się kąpały. Zmobilizować wszystkie samoloty *rescue* i prac na *Beachy Head*”.

Po 10 minutach 4 samoloty wystartowały z Northolt, znalazły na morzu trzy *dinghy* wypełnione załogami bombowców i naprowadziły na nie ratownicze motorówki.

Spośród wielu polskich pilotów myśliwskich którzy byli zmuszeni wodować i zostali wyratowani, najdłużej przebywał w wodzie kpt. L. Kuryłowicz z 316 dywizjonu. W jesieni 1943 r. spędził on na morzu 85 godzin i 5 minut zanim nadszedł ratunek. Po trzech dniach wyczekiwania na ratunek, kpt. Kuryłowicz zwątpił w ocalenie, a będąc bliski wyczerpania, spisał swoje ostatnie myśli na kołnierzu oderwanym od koszuli.

W przeciwieństwie do poprzednich lat, w 1943 roku ani jeden dowódca dywizjonu myśliwskiego nie zginął w walkach; jedyną stratą bojową wśród dowódców było dostanie się do niewoli majora Janusa.

Po mjr. Janusie dowodził 1 Skrzydłem przez 6 miesięcy kpt. Kołaczkowski, po którym dowództwo objął kpt. Gabszewicz. W grudniu dowództwo 1 Skrzydła objął kpt. S. Skalski, po powrocie z Afryki.

2 Skrzydłem dowodził mjr Witorzeńć do września 1942; następnym dowódcą był kpt. Kołaczkowski, a gdy ten objął 1 Skrzydło (27. I. 43), dowództwo objął kpt. Gabszewicz. W lipcu kpt. Gabszewicz objął 1 Skrzydło, a dowódcą 2 Skrzydła został

kpt. Nowierski; w październiku dowództwo objął kpt. W. Żak.

W czerwcu 1943 r. zostało zorganizowane 3 Polskie Skrzydło, którego pierwszym dowódcą był kpt. Żak, a po jego odejściu na 2 Skrzydło, dowódcą został kpt. J. Zumbach.

Po śmierci płk. Pawlikowskiego (15. V. 43) oficerem łącznikowym w *Fighter Command* został ppłk. Jerzy Bajan.

X Pomimo częściowego bezwładu lewej ręki, na skutek rany odniesionej w czasie bombardowania Dębłina we wrześniu 1939, ppłk. Bajan przeszkolił się w Anglii i wykonał szereg lotów operacyjnych w 303 dywizjonie; przed objęciem stanowiska oficera łącznikowego w dowództwie lotnictwa myśliwskiego, ppłk. Bajan był oficerem łącznikowym w dowództwie wyszkolenia powietrznego (*Flying Training Command*) i szefem wydziału personalnego w Inspektoracie P.S.P.

W 1943 roku dowodzili poszczególnymi dywizjonami myśliwskimi następujący oficerowie:

- 302: — kpt. S. Łapka, kpt. W. Barański, kpt. W. Król;
- 303: — kpt. J. Zumbach, kpt. Z. Bieńkowski, kpt. J. Falkowski, kpt. T. Koc;
- 306: — kpt. K. Rutkowski, mjr S. Łapka;
- 308: — kpt. W. Żak, por. F. Kornicki, kpt. P. Niemiec, kpt. J. Żulikowski, kpt. W. Retinger;
- 315: — kpt. T. Sawicz, kpt. J. Popławski;
- 316: — kpt. M. Trzebiński, kpt. P. Niemiec;
- 317: — kpt. Z. Czaykowski, kpt. F. Kornicki, por. W. Miksa.

Piloci myśliwscy zestrzeleni nad terenem nieprzyjacielskim, we Francji, Belgii lub Holandii, dostawali się zazwyczaj do niewoli, jednak było szereg wypadków ukrywania się pilotów przy pomocy miejscowej ludności i powrotu różnymi drogami do Anglii.

W 1943 roku pilot polski ustanowił swego rodzaju rekord, najszybszego powrotu do Anglii. Był nim kpt. Tadeusz Koc, który po zestrzeleniu we Francji uratował się na spadochronie i w ciągu siedmiu dni odbył różnymi sposobami wędrowkę do Gibraltaru, skąd został przewieziony samolotem do Anglii. Zameldował się w dywizjonie po ośmiu dniach od zestrzelenia. Przygody kpt. Koca i jego energiczna dążność do powrotu do jednostki uwieńczona sukcesem, odbiły się szerokim echem w sprzymierzonych siłach powietrznych. Po zasłużonym wypoczynku kpt. Koc został dowódcą 303 dywizjonu.

Ogólna ilość zwycięstw powietrznych naszych myśliwców w 1943 roku wynosiła 113 i trzy czwarte samolotów zniszczonych, 42 prawdopodobnie zniszczonych i 66 uszkodzonych.

Największa ilość zwycięstw przypadała po Zespole Afrykań-

skim 302-mu Dywizjonowi Poznańskiemu: 15 zniszczonych, 8 prawdopodobnie zniszczonych i 3 uszkodzone.

Większość naszych dywizjonów myśliwskich weszła pod koniec 1943 roku w skład Lotnictwa Współdziałania (Nr 2 *Tactical Air Force*), dlatego ich działania są przedstawione w Rozdziale IX.

Działalność dywizjonów myśliwskich które pozostały w lotnictwie obronnym Wielkiej Brytanii (*Air Defence of Great Britain*) jest przedstawiona oddzielnie w Rozdziale X.

Dywizjony rozpoznawcze weszły w 1943 roku również w skład Lotnictwa Współdziałania, z uwagi jednak na to, że istniały i działały już wcześniej i swoją pracą różniły się od innych dywizjonów myśliwskich, zarys ich historii został przedstawiony w osobnym rozdziale (VIII).

ROZDZIAŁ V

NOCNY DYWIZJON MYŚLIWSKI

Trudne początki

W dniu 24 sierpnia 1940 r. powstał w Blackpoolu nocny dywizjon myśliwski, oznaczony kolejnym numerem 307. Angielska nazwa dywizjonu brzmiała: 307 (*Polish*) *Night Fighter Squadron*, a polska: 307 Nocny Dywizjon Myśliwski Lwowski.

Brytyjskim dowódcą dywizjonu był S/Ldr. Tomlison, polskim kpt. pil. Stanisław Pietraszkiewicz.

Piloci przydzieleni do dywizjonu byli w większości rasowymi myśliwcami i trudno im było przystosować się do nowego sposobu walki i nowej roli, która polegała na odpowiednim manewrowaniu samolotem dla umożliwienia strzelcowi siedzącemu za pilotem — otwarcia ognia z karabinów maszynowych umieszczonych w ogonie samolotu „Defiant”. Dodatkową trudność stanowiła konieczność stałego porozumiewania się przez radio po angielsku z kontrolerem ośrodka naprowadzania.

Szkolenie na Defiantach rozpoczęło się we wrześniu, na lotnisku Kirton-in-Lindsay, pod m. Lincoln.

Złe samopoczucie pilotów było tak duże, że gdy w październiku przybył do dywizjonu na inspekcję dowódca 10 Grupy której dywizjon podlegał, prawie wszyscy piloci z kpt. Pietraszkiewiczem na czele stanęli do raportu z prośbą o przeniesienie ich do dziennych dywizjonów myśliwskich. Po kilku dniach większość pilotów została przeniesiona, a na dowódcę dywizjonu przyjechał mjr pil. Kazimierz Benz.

10 listopada dywizjon przeniósł się na lotnisko Jurby, na wyspie Man. Po tygodniu nastąpiła nowa zmiana dowódcy dywizjonu, którym został mjr pil. Stanisław Grodzicki. Szkolenie

szło jednak rażno naprzód i 3 grudnia dywizjon osiągnął gotowość bojową. Zadania dywizjonu obejmowały patrolowania obronne i osłonę konwojów morskich, w nocy i w warunkach złej widoczności w dzień.

W styczniu 1941 r. dywizjon został przesunięty na lotnisko Squires Gate pod Blackpoolem i brał udział w obronie miast Liverpool i Manchester.

W początkach marca przyznano dywizjonowi dwa bombowce He-111 jako uszkodzone, a wreszcie 26 marca dywizjon odniósł pierwsze, niezaprzeczalne zwycięstwo, gdy niemiecki bombowiec spadł w płomieniach na ziemię. Zwycięską załogę stanowili dwaj sierżanci: pil. Jankowiak i strzelec Karais. Dywizjon stał już na nowym lotnisku, Colerne, pod Bath.

W obronie miasta Exeter

26 kwietnia 1941 r. dywizjon został przeniesiony na lotnisko pod miastem Exeter, na którym miał pozostać przez dwa lata, broniąc południowych wybrzeży Anglii i miasta Exeter w szczególności.

10 czerwca mjr Grodzicki po ukończeniu tury lotów odszedł do szkolnictwa, a dowódcą dywizjonu został kpt. pil. Jerzy Antonowicz (z 300 dywizjonu bombowego).

Nowy dowódca, podobnie jak jego poprzednicy, nie był zadowolony z Defiantów i czynił usilne starania aby dywizjon otrzymał samoloty typu Beaufighter, dwusilnikowe, uzbrojone w 4 działka i 6 k.m. z których strzelał pilot, a drugi członek załogi, obserwator (radio-nawigator) obsługiwał pokładową stację radarową, która umożliwiała doprowadzanie samolotu na nieprzyjaciela.

W sierpniu dywizjon został przezbrojony w Beaufightery I i rozpoczął szkolić pilotów a następnie załogi, gdyż obserwatorzy byli już poprzednio przeszkoleni na radarze pokładowym. We wrześniu dywizjon osiągnął gotowość bojową na nowym sprzęcie.

W październiku nie było spotkań z nieprzyjacielem, natomiast dywizjon stracił swego dowódcę, który poniósł śmierć, wraz z obserwatorem por. Lechem Karwowskim, gdy 23 października przy podchodzeniu do lądowania samolot ich zapalił się i runął na ziemię.

Następnym dowódcą dywizjonu był mjr pil. inż. Stanisław Brejnak (dowódca eskadry z 301 dywizjonu bombowego). W związku z dwusilnikowymi samolotami i bogatym wyposażeniem, dywizjon otrzymał nowe etaty, mając około 360 ludzi;

dowódca dywizjonu był odtąd w stopniu podpułkownika (W/Cdr.), a dowódcy eskadr w stopniu majora.

Dywizjon nie czekał długo na wyniki pracy na nowym sprzęcie. W nocy 1 listopada 1941 r. załoga w składzie sierż. pil. Turzański, obs. plut. Ostrowski, po krótkim pościgu zestrzeliła Dorniera 217, a po upływie pół godziny nawigator zauważył na ekranie swego radaru (popularnie nazywano radar „szafa”) drugi samolot i naprowadził pilota na bombowca typu Do-215, który po kilku seriach oddanych przez sierż. Turzańskiego wybuchł w powietrzu i wpadł do morza, co było potwierdzone przez świadków na brzegu.

11 listopada Prezydent R.P. inspekcjonował dywizjon i dekorował załogi pierwszymi Krzyżami Walecznych.

Wieczorem 23 listopada por. pil. Neyder z sierż. naw. Woźnym uszkodzili Junkersa 88, a w kilka godzin później ppor. pil. Dziegielewski z ppor. obs. Świerzem zestrzelili jednego Ju-88.

28 listopada załoga sierż. Turzański z sierż. Ostrowskim zestrzeliła Dorniera 215.

Pierwsze miesiące 1942 roku przyniosły dywizjonowi dużo strat.

11 lutego zginęła przy lądowaniu załoga: sierż. pil. Thiesler i sierż. naw. Podgajny.

13 lutego zginęła załoga: por. pil. Z. Kurek i por. obs. J. Skrouba.

14 lutego poniósł śmierć w wypadku lotniczym por. pil. S. Maksymowicz, a por. obs. Jerzy Łazarowicz odniósł ciężkie obrażenia.

W kwietniu były jeszcze dwa wypadki śmiertelne: przy starcie do lotu bojowego 3 kwietnia zginęli por. pil. G. Bukowiecki i ppor. obs. S. Puzyna; 12 kwietnia samolot dywizjonu wpadł do morza, a załoga w składzie kpt. pil. R. Smok i ppor. obs. M. Świerz zatoneła.

Pod koniec kwietnia dywizjon odniósł nowe sukcesy. 26-go por. pil. Neyder z sierż. Woźnym zestrzelili do morza Junkersa 88, a tej samej nocy sierż. pil. Iłłaszewicz z ppor. Lisowskim mieli przyznany jeden samolot nieprzyjacielski jako prawdopodobnie zniszczony przy brzegu Francji.

3 maja dywizjon obchodził uroczystie rocznicę Konstytucji Majowej; w czasie uroczystości odbyła się dekoracja Krzyżami Zasługi mechaników na ratowanie płonącego samolotu; byli nimi: kpr. Z. Istel, kpr. P. Windys, st. szer. B. Grodź i st. szer. S. Sałajczyk.

W nocy z 3 na 4 maja było silne bombardowanie miasta Exeter. Załogi startowały pod bombami i zakończyły obchód święta narodowego pięknym zwycięstwem; załoga: sierż. pil. Iłłaszewicz z por. obs. Lissowskim zestrzeliła dwa samoloty, a por. pil. Neyder z sierż. Woźnym i por. pil. Andrzejewski z sierż. Kalisiewiczem po jednym. Cztery samoloty zestrzelone w jednej nocy były wówczas rzadkością, toteż do dywizjonu napływały w ciągu następnych dni depesze gratulacyjne; między innymi depesza od ministra lotnictwa Sir Archibalda Sinclair'a i od dowódcy 10 Grupy Myśliwskiej.

Począwszy od 12 maja dywizjon przezbierał się w nowe samoloty, typu Beaufighter VI, a że Niemcy chwilowo zaprzestali wypraw przeciw południowym brzegom Anglii, dywizjon miał kilka tygodni spokoju na szkolenie się na nowych samolotach.

W nocy 28/29 czerwca dywizjon odniósł nowe zwycięstwa: por. pil. Rach z por. obs. Miką zestrzelili Dorniera 217, a załogi: por. pil. Ranoszek z sierż. Trzaskowskim i sierż. pil. Wojczyński z sierż. Słuszkiewiczem uszkodzili po jednym. Poprzedniej nocy doświadczona załoga Turzański-Ostrowski dopisała sobie jeszcze do swoich zwycięstw jeden samolot Do-217 jako zniszczony.

2 lipca ppor. pil. Podgórski z kpt. obs. Sawczyńskim mieli spotkanie z samolotem niemieckim i byli przekonani, że go zestrzelili, ponieważ jednak artyleria przeciwlotnicza w tym samym rejonie stwierdziła jako swoją zdobycz znaleziony samolot niemiecki, naszej załodze przyznano jeden samolot tylko jako uszkodzony.

18 lipca samolot dywizjonu wskutek jakiegoś uszkodzenia wpadł do morza, a załoga zatонуła; byli to: sierż. pil. Władysław Iłłaszewicz i por. obs. Zbigniew Lissowski.

23 lipca dowództwo dywizjonu objął kpt. pil. Jan Michałowski (z 300 Dywizjonu Bombowego), jednak mjr Brejnak pozostał jeszcze kilka dni w dywizjonie, na urlopie.

30 lipca o godzinie 02.30 załoga: ppor. pil. Podgórski i kpt. obs. Sawczyński, wyskoczyła na spadochronach gdy samolot wpadł w korkociąg wskutek uszkodzenia sterowania. Skok nastąpił nad morzem, na wysokości 3 tysięcy stóp. Pilot zdążył jeszcze nadać przez radio wiadomość i swoje położenie. Natychmiast wystartowało pięć Beaufighterów, z mjr. Brejnakiem na czele, na poszukiwanie załogi. Po pewnym czasie umiejscowiono pływających i o godzinie 04.30 samolot pogotowia ratunkowego (*air-sea-rescue*) nadleciał i załogę wyłowiono zdrową i całą.

W okresie tym dywizjon zacieśnił więzy przyjaźni z miastem Exeter, które w herbie swoim ma to samo zawołanie co herb miasta Lwowa: *Semper fidelis*. W dniu święta dywizjonowego,

10 września, dywizjon ofiarował miastu flagę polską i odznakę dywizjonową, a miasto adoptowało dywizjon jako swój dywizjon, w uznaniu zasług jego w obronie miasta i okolicy.

W lecie tego roku było jeszcze jedno spotkanie z nieprzyjacielem w powietrzu: por. pil. Ranoszek z sierż. Trzaskowskim stoczyli walkę nocną 5 sierpnia, a raport dywizjonu do grupy prosił o uznanie jednego samolotu jako zniszczonego.



W pierwszej połowie 1942 roku był w dywizjonie jeszcze personel brytyjski w liczbie 5 oficerów, 5 podoficerów i 40 szeregowców. Po ich odejściu w drugiej połowie roku, jeszcze przez dłuższy czas dywizjon miał mieszane załogi latające, polsko-brytyjskie, głównie z braku polskich radio-nawigatorów.

W grudniu dywizjon zaczął przeobrażać się w samoloty Mosquito II F wyposażone w najnowszą wówczas aparaturę radarową, A.I.Mk.5.

Mosquito było dla załóg dywizjonu prawdziwą rewelacją, podobnie jak dla wszystkich lotników w lotnictwie bombowym i nocnym myśliwskim. Szybkość samolotu dochodziła do 400 mil na godzinę, ale samolot utrzymywał się doskonale na szybkości 200 mil i to na jednym silniku, dzięki czemu wiele załóg wracało bezpiecznie z jednym silnikiem uszkodzonym. Pilot i obserwator siedzieli obok siebie; kabina była ogrzewana, widoczność na wszystkie strony doskonała. Samolot był przyjemny i łatwy w pilotowaniu; pułap wynosił 35 tysięcy stóp, a zasięg przy dodatkowych zbiornikach 1.500 mil. Co jednak było najważniejsze, wobec używania Mosquit w dzień, to jego doskonała zwrotność i zdolność do akrobacji, dzięki czemu piloci mogli z powodzeniem prowadzić walkę powietrzną z jednosilnikowymi myśliwcami, a mieli zdecydowaną przewagę nad wszystkimi samolotami dwusilnikowymi.

Rok 1943

W związku z przeobrażaniem się i przeszkalaniem załóg na nowych samolotach, działania bojowe w początkach 1943 roku były w dywizjonie ograniczone do minimum. Wiosną ponadto dywizjon otrzymał rozkaz szkolenia się do nowego rodzaju zadań, mianowicie zaczepnych działań dwóch typów, tzw. z angielskiego „intruderki i rendzerki” (od słów: *ranger and intruder operations*).

Intruderka było to zwalczanie lotnictwa nieprzyjacielskiego w nocy na jego lotniskach i w pobliżu ich.

Rendzlerka polegała na atakowaniu w nocy i w dzień celów na ziemi, głównie komunikacji i ruchu, przy czym lot odbywał się z reguły bardzo nisko, na wysokości drzew względnie przeskód terenowych (czyli lotem „koszącym” w polskim słownictwie).

Zadania te wymagały solidnego przeszkolenia załóg, zarówno w wykonywaniu niskich lotów w nocy i w dzień, jak i w zakresie nawigacji, która ze względu na niską wysokość musiała w dużej mierze opierać się na dobrej orientacji i czytaniu mapy, do czego załogi nie były przygotowane (z wyjątkiem wyszkolonych w Polsce), gdyż w Anglii latano przede wszystkim według wskazówek udzielanych pilotowi przez radio.

Szkolenie nie obyło się bez ofiar. Pierwszą był dowódca dywizjonu: 23 marca w czasie podchodzenia do lądowania na jednym silniku samolot runął na ziemię, a załoga w składzie: mjr pil. J. Michałowski i por. obs. B. Szkop poniosła śmierć na miejscu.

1 kwietnia dowództwo dywizjonu objął mjr pil. Jerzy Orzechowski. Eskadrami nadal dowodzili kpt. pil. C. Ranoszek i por. pil. S. Szablowski. 15 kwietnia dywizjon został przeniesiony na lotnisko Fairwood Common w południowej Walii, gdzie rozpoczął loty bojowe, jednak w ograniczonej ilości, gdyż nie wszystkie załogi ukończyły przeszkolenie, a kilka załóg nowo dobranych wymagało zgrania.

19 maja nie wróciła z wyprawy rangerskiej załoga w składzie: por. pil. A. Dziegielewski i por. obs. A. Węgiel.

28 maja nie wróciła z Niemiec załoga: por. pil. J. Fusiński i por. obs. S. Tabaczyński. Późniejsze wiadomości stwierdziły, że obie te załogi poniosły śmierć.

W tym okresie dywizjon powiększył się do trzech eskadr, z tym, że eskadra „C” miała samoloty typu Mosquito VI bez radarów, ale z dodatkowymi zbiornikami i nie miała załóg latających; załogi bojowe eskadr „A” i „B” wykonywały w eskadrze „C” zadania rangerskie po przeszkoleniu się. Wskutek tej wewnętrznej reorganizacji i nowych zadań, wysiłek bojowy dywizjonu miarowo wzrastał.

Następny wypadek w szkoleniu miał miejsce 27 czerwca, na lotnisku. Kpt. pil. R. Grzanka, oblatując nowe Mosquito VI, zrobił ostry skręt na stronę zamkniętego silnika i samolot zwałił się na ziemię. Pilot poniósł śmierć na miejscu, a st. sierż. mechanik W. Oyrzanowski zmarł z odniesionych obrażeń. (Obserwator kpt. Grzanki — mjr dypl. F. Kalinowski — był służbowo w Londynie, a st. sierż. Oyrzanowski zgłosił się ochotniczo na lot).

4 sierpnia nie wróciła załoga w składzie: por. pil. J. Bieńkowski i por. obs. C. Borzemski. Jak się później okazało, por.

Bieńkowski poniósł śmierć, a por. Borzemski dostał się do niewoli.

Pod koniec pierwszego tygodnia sierpnia dywizjon przestał być chwilowo nocnym dywizjonem myśliwskim i rozpoczął nowy rodzaj działalności bojowej, to jest patrolowanie zaczepne w dzień nad Atlantykiem, będąc w dyspozycji Dowództwa Lotnictwa Wybrzeża (*Coastal Command*). Był to okres dużego nasilenia Bitwy o Atlantyk i przez trzy miesiące 307 Dywizjon Lwowski brał udział w bitwie.

7 sierpnia dywizjon przeniósł się na lotnisko Predannack, na południowym cyplu Kornwalii, z którego odtąd co dnia, zwykle o wschodzie słońca, startowały polskie samoloty.

Oficer informacyjny stacji określił cel nowych zadań dywizjonu w następujących słowach na pierwszej odprawie:

„Statki z artykułami żywnościowymi, z wojskiem, z amunicją, przepływają Atlantyk. Są to nasze statki. Nieprzyjaciel wysyła przeciw nim swoje okręty podwodne. Przeciw tym okrętom my wysyłamy nasze Sunderlandy i Wellingtony. Przeciw Sunderlandom i Wellingtonom oni wysyłają swoje Junkersy 88 i Messerschmitty 110. Przeciw Ju-88 i Me-110 my wysyłamy nasze Beaufightery i Mosquita. Przeciw Beaufightersom i Mosquitom nieprzyjaciel wysyła Focke-Wulfy. Przeciw Focke-Wulfom my zaczniemy wysyłać wkrótce Tempesty i Mustangi.

To jest wszystko. Teraz wiecie Panowie czego macie szukać i czego unikać”. (Tłumaczenie z angielskiego).

To lapidarne i mające być humorystycznym przedstawienie zadań nie do wszystkich obecnych przemówiło w sposób, w jaki mówca zamierzał. Loty dzienne nad bezmiarem Atlantyku i perspektywa spotkania groźnych Focke-Wulfów, które już zyskały sobie złowrogą sławę, nie wywołały entuzjazmu. Nikt też nie mógł przewidzieć, że właśnie okres lotów z Predannack miał dywizjonowi przynieść wielką serię zwycięstw powietrznych i przysporzyć nowych laurów dywizjonowi Lwowskich Puchaczy.

Na nowe zadania latano kluczami po 4 samoloty lub eskadrami, a niekiedy całym dywizjonem. W związku z tym okres ten był czasem największego wysiłku bojowego w historii dywizjonu.

Loty trwały przeciętnie po 5 godzin, dochodząc niekiedy do sześciu i pół godziny. Zasięg wypraw wynosił do tysiąca kilometrów w głąb Atlantyku lub do brzegów Hiszpanii. Pewną małą ilość zadań dywizjon wykonał na współpracę z krążownikiem „Sheffield”, na którym była stacja radarowa i ośrodek dowodzenia lotnictwem.

Technika lotów na patrolowanie zaczepne nad Zatoką Biskajską była następująca: lot wykonywano na małych wysokościach, od lotu koszącego do tysiąca stóp (czyli około 300 metrów); nawigacja polegała na obliczeniach, przy czym zmiany kierunku

i siły wiatru nawigatorzy obliczali (raczej oceniali) na podstawie obserwacji fal; ze względu na bliskość lotnisk niemieckich w północnej Francji, obowiązywała bezwzględna cisza radiowa, a tylko w ważnych wypadkach wolno było w pobliżu wysp Scylijskich wywoływać radiostację kierunkową; pora lotów zmieniała się, jednak na ogół latano między godziną czwartą i dziewiątą rano lub późnym popołudniem. W tych ostatnich razach powrót następował po zmierzchu lub po zapadnięciu nocy, dzięki czemu piloci utrzymywali się w praktyce nocnego lądowania.

Przed przeniesieniem do Predannack dowódcami eskadr zostali kpt. pil. M. Lewandowski i por. inż. pil. J. Damsz.

22 sierpnia wszystkie czynne samoloty dywizjonu poleciały na patrolowanie zaczepne w trzech kluczach po 4 samoloty. W drodze powrotnej, w pobliżu wysp Scylijskich, klucz kpt. Lewandowskiego został zaskoczony przez 4 Focke-Wulfy. Dzięki przytomności swego nawigatora, por. Czesława Krawieckiego, kpt. Lewandowski zdążył wydać swoim pilotom rozkaz rozwinięcia maksymalnej szybkości i nurkowania do poziomu morza aby uniknąć ataku z dołu. Kpt. Lewandowski i dwaj boczni piloci zdołali uciec ścigającym ich Niemcom, lecąc tuż nad wodą i w kierunku północnym, co zmusiło Niemców wkrótce do zawrócenia, natomiast czwarty samolot klucza, z załogą: sierż. pil. Tadeusz Ekiert i por. obs. Konrad Małuszek, został dopadnięty przez dwa FW-190 i zestrzelony w morze.

Kilka dni minęło bez spotkań z nieprzyjacielem; latano w tych dniach na współpracę z krążownikiem, a nastrój w dywizjonie był minorowy, bo zdawało się, że patrolowania nad Zatoką Biskajską będą uciążliwe, bezowocne i kosztowne. Bezchmurne niebo, niemal bez przerwy, odbłask słońca od powierzchni morza i monotonia bezmiaru wodnej przestrzeni męczyły załogi nieprzywykłe do tego rodzaju warunków. Fakt, że Moskita nie miały łodzi ratunkowych (*dinghy*), wpływał również ujemnie.

11 września wystartowały dwa klucze po 4 samoloty w odstępnie półtorej godziny na współpracę z krążownikiem „Sheffield”. Pierwszym kluczem dowodził mjr Orzechowski (z kpt. obs. Szponarowiczem), drugim kpt. Lewandowski (z por. Miką).

Klucz mjr. Orzechowskiego wkrótce po nawiązaniu łączności z krążownikiem spotkał niemiecki patrol złożony z sześciu Me-110. W typowej walce kołowej dziennych myśliwców Moskita górowały zdecydowanie nad Niemcami. Wszystkie samoloty nieprzyjacielskie były kolejno ostrzelane, a wynik spotkania był nastę-

pujący: sierż. pil. Dunin-Rzochowski z ppor. Buckiewiczem zniszczyli jeden samolot niemiecki, który wpadł do morza; dowódca eskadry, por. pil. Jerzy Damsz z por. obs. Sylwestrowiczem zniszczyli prawdopodobnie jeden samolot, mjr Orzechowski zniszczył prawdopodobnie jeden i uszkodził trzy. Gęste chmury umożliwiły Niemcom ucieczkę, ale każdy z pięciu samolotów dymił, z obu, względnie jednego, silnika. Klucz mjr. Orzechowskiego nie miał żadnych strat i przyznano mu zwycięstwa jak wyżej podano.

Kpt. Lewandowski ze swoim kluczem spotkał eskadrę 6 Junkersów 88 którą udało mu się zaskoczyć. W pierwszym ataku kpt. Lewandowski i chor. pil. Szempliński zestrzelili po jednym Junkersie, jednak pozostałe cztery zawiązały walkę z Mosquitami. Strzelcy niemieccy bronili się dobrze; ogień ich zranił nawigatora chor. Szemplińskiego, Anglika st. sierż. Tillmana, wskutek czego chor. Szempliński po zestrzeleniu jeszcze jednego Niemca wycofał się z walki. Kpt. Lewandowski zestrzelił jeszcze jednego Junkersa, który w płomieniach wpadł do morza, ponadto uszkodził innego.

Razem więc w tym dniu dywizjon zestrzelił 5 samolotów nieprzyjacielskich na pewno, 2 prawdopodobnie i 4 uszkodził, nie ponosząc sam żadnych strat.

25 września klucz por. Damsza spotkał osiem Ju-88. W walkach sześciu Mosquit z ośmiu Messerschmittami zwyciężyły raz jeszcze Moskita. Por. Damsz (z kpt. Szponarowiczem) zestrzelił jeden samolot i jeden uszkodził; sierż. pil. Steinke (z por. Sadowskim) zestrzelił jeden samolot na pewno, jeden prawdopodobnie i jeden uszkodził; sierż. pil. Jankowiak (z sierż. Karaisem) uszkodził jeden samolot.

W spotkaniu tym została zestrzelona i zginęła w morzu brytyjska załoga dywizjonu: F/Sgt. Lowndes i F/Sgt. Cotten.

Październik przeszedł bez większych wydarzeń; Niemcy zaprzestali patrolowań nad Zatoką Biskajską, toteż dywizjon nie miał spotkań z nieprzyjacielem.

7 listopada ppłk. Orzechowski został przeniesiony na wykładowcę do W.S.Lot., a dowództwo dywizjonu objął kpt. Lewandowski. W dwa dni później dywizjon opuścił Kornwalię, będąc przeniesiony do Szkocji, na lotnisko Drem pod Edinburgiem. Miało to być wypoczynek dla dywizjonu i powrót do dawnej pracy czyli nocnego patrolowania.



W owym czasie lotnictwo niemieckie pokazywało się tylko sporadycznie nad Szkocją, toteż nocne patrolowania były nudne i nie rokowały żadnych nadziei na spotkanie nieprzyjaciela.

Niemcy wysyłali jednak często pojedyncze samoloty z Norwegii na rozpoznanie meteorologiczne w rejon Islandii i na rozpoznanie żeglugi na północnych szlakach atlantyckich. Próby przechwytywania tych samolotów przez jednosilnikowe samoloty myśliwskie działające z lotniska Sumburgh, na jednej z wysp Szetlandzkich, kończyły się z reguły fiaskiem, gdyż na przeszkodzie stały warunki techniczne. Po pierwsze, Hurricane'y i Spitfire'y (starszych typów) miały zbyt krótki czas lotu, a brak radaru pokładowego nie pozwalał im na pościg w złych warunkach atmosferycznych; po drugie, radiokomunikacja z samolotami była czasowo przerywana wskutek wysokich wzniesień na samej północy Szetlandów, po trzecie, zasięg radiostacji jednomiejscowych myśliwców był niewystarczający do tych zadań.

Dowiedziawszy się o tych warunkach w grupie, kpt. Lewandowski zaproponował wysyłanie po trzy załogi z 307 dywizjonu do Sumburgh, każdorazowo na jeden tydzień, aby spróbować Mosquitami przechwytywać Junkersy. Grupa zgodziła się chętnie i w ciągu trzech tygodni listopada 9 załóg dywizjonu pracowało z Sumburgh.

Warunki życiowe w Sumburgh nie były zbyt przyjemne. Załogi mieszkaly razem w prymitywnej przybudówce, a wskutek silnych przymrozków i wiatrów spały w kombinezonach lotniczych, gdyż mały piecyk żelazny nie ogrzewał należycie baraku. Wysepka na której było lotnisko miała tylko kilka chat rybackich, toteż poza lotniskiem nie było gdzie chodzić.

Samo lotnisko było wykute w skale nadbrzeżnej i starty oraz lądowania odbywały się wprost na morze i z morza. Loty odbywały się z reguły na wysokości około 10 tysięcy stóp, wobec czego trzeba było używać ogrzewania kabiny.

Zadania wykonywano trzy razy dziennie, pojedynczymi samolotami; loty trwały od 4 do 5 godzin. Pilot był w stałej łączności radiowej ze stacją naprowadzania (G.C.I.) będącą na innej wyspie, otrzymywał trasę i wysokość lotu, a w razie wykrycia przez ziemne radary nieprzyjacielskiego samolotu dostawał wskazówki do przechwycenia go.

22 listopada sierż. pil. K. Jaworski z por. H. Ziółkowskim zostali naprowadzeni na mało znany samolot niemiecki typu Heinkel 177, o dwóch parach silników. Sierż. Jaworski wykonał dwa ataki i załoga widziała trafienia po obu stronach kadłuba, ale dzięki gęstym chmurom Heinkel zdołał uciec. Jednak już w godzinę po wylądowaniu załogi, niemiecka radiostacja w Norwegii stwierdziła w meldunku, że He-177 po kilku minutach od oderwania się z walki z Mosquito zmuszony był wskutek uszkodzeń wodować i zatonał.

26 listopada załoga w składzie: por. pil. A. Suskiewicz i mjr dypl. F. Kalinowski, została naprowadzona na samolot niemiecki wracający z zachodu do Norwegii. Pomimo dużej odległości między samolotami (160 mil) i początkowego zgubienia Junkersa 88 w chmurach, załoga dogoniła nieprzyjaciela na odległości stu mil od Norwegii i w ataku tuż nad wodą pilot zestrzelił go w płomieniach do morza. Również to zestrzelenie było potwierdzone przez radiostację niemiecką w Norwegii, jeszcze przed wylądowaniem Moskita.

Grudzień nie sprzyjał lotom bojowym, Niemcy zaprzestali wysyłać Ju-88 w rejon Islandii, a dywizjon zaczął zdawać swoje samoloty, ponieważ miał otrzymać wkrótce nowe, mianowicie Mosquito XII i XIII.

Rok 1944

W styczniu dywizjon przebroił się w nowe samoloty, ale pogoda nie pozwalała na wykonywanie wielu lotów.

15 stycznia zginęła załoga: st. sierż. pil. L. Szempliński i P/O F. H. Tillman, wskutek zderzenia z górą pod Montrose, w złych warunkach atmosferycznych.

19 stycznia cztery załogi dywizjonu wykonały śmiały wypad na wybrzeże Norwegii. Dwie z nich atakowały bazę wodną samolotów niemieckich w Stavanger i pomimo silnej obrony przeciwlotniczej zadały nieprzyjacielowi następujące straty: por. pil. Zwoliński z por. Michalskim zniszczyli jeden samolot typu Ju-W.34 i prawdopodobnie zniszczyli jeden samolot typu Blohm-Voss; st. sierż. Wisthal ze st. sierż. Woźnym zniszczyli na pewno jeden samolot Blohm-Voss i drugi prawdopodobnie zniszczyli.

2 marca dywizjon został przesunięty na lotnisko Coleby Grange i wszedł w skład 12 Grupy Myśliwskiej. Ogólnym zadaniem dywizjonu było patrolowanie wschodnich wybrzeży od Hull do Londynu.

19 marca ppor. J. Brochocki z por. Ziółkowskim zestrzelili Heinkla 177.

W okresie tym było mało spotkań, ale nie obyło się bez strat. 11 kwietnia nie wróciła z patrolowania załoga w składzie st. sierż. Jan Wisthal i st. sierż. Jan Woźny. Przypuszczalnie ich Mosquito było zestrzelone w morze w walce z samolotami niemieckimi, które były meldowane w rejonie patrolowania Moskita.

4 maja dywizjon ponownie zmienił lotnisko i zadania: przeniesiony do Church Fenton w hrabstwie York, dywizjon wykonywał prawie wyłącznie zadania intruderskie i rangerskie.

21 maja odszedł z dywizjonu po 4 turach bojowych mjr pil. Maksymilian Lewandowski, a dowództwo objął kpt. pil. G. Ransonzek.

W zadaniach intruderskich nie udało się załogom dywizjonu powiększyć ilości zniszczonych samolotów nieprzyjacielskich, natomiast w wyprawach rangerskich w ciągu maja i czerwca wykonywanych do Norwegii, Holandii, Belgii, Francji i Niemiec załogi zadały nieprzyjacielowi następujące straty:

- jedna łódź z reflektorem zatopiona,
- 6 lokomotyw uszkodzonych,
- jeden pociąg z amunicją zniszczony,
- 2 samochody zniszczone,
- 2 małe statki handlowe uszkodzone,
- 2 okręty podwodne ostrzelane,
- jedna fabryka ostrzelana.

W czerwcu dywizjon rozpoczął wykonywanie nowego rodzaju zadań, mianowicie towarzyszenie własnym wyprawom bombowym.

Jednym z poważnych osiągnięć dywizjonu było zniszczenie niemieckiej stacji radarowej na wyspie Sylt w dniu 27 lipca przez załogę: por. pil. J. Pacholczyk i por. obs. J. Gąsecki.

7 sierpnia nie wróciła z wyprawy do Holandii załoga w składzie: dowódca eskadry kpt. (S/Ldr.) pil. R. Zwoliński i plut. naw. H. Gajewski.

17 września dywizjon wysłał 5 załóg na osłonę wyprawy wojsk spadochronowych pod Arnhem. Z wyprawy tej nie wróciła załoga: ppor. pil. K. Jaworski i ppor. obs. Z. Szymilewicz.

Następnego dnia zderzyły się w powietrzu dwa samoloty dywizjonu; załoga brytyjska ocalała, zginęła natomiast załoga: por. pil. S. Madej i por. obs. J. Gąsecki.

Pod koniec 1944 roku zanikła prawie zupełnie działalność lotnictwa niemieckiego nad Wielką Brytanią, toteż 307 dywizjon wykonywał coraz więcej działań zaczepnych, w dzień i w nocy.

13 października nie wróciła z dziennej wyprawy załoga; st. sierż. F. Kot i chor. Kepak (Czechosłowak).

W dniu 9 grudnia dowództwo dywizjonu objął kpt. Stanisław Andrzejewski.

Rok 1945

Warunki zimowe ograniczyły działalność bojową dywizjonu w początkach roku. 27 stycznia dywizjon został przeniesiony na lotnisko Castle-Camp, pod Cambridge, skąd latał głównie na

ubezpieczenie wypraw bombowych i na zadania rangerskie do Niemiec.

W działaniach tych dywizjon do końca wojny zniszczył 28 lokomotyw i 12 pojazdów mechanicznych.

Wobec całkowitej przewagi w powietrzu nad Niemcami osiągniętej przez lotnictwo Sprzymierzonych pod koniec lutego, nocne dywizjony były już mniej używane.

307 dywizjon zakończył działalność bojową ostatnim sukcesem osiągniętym w walce powietrznej w nocy z 3 na 4 marca w której zestrzelono samolot Ju-88.

W ciągu 55 miesięcy swej działalności bojowej 307 Dywizjon Nocny Myśliwski Lwowski wykonał 3.879 bojowych samolotozadań, w ogólnym czasie 9.057 godzin lotu.

Największa ilość zadań przypadła na loty nad Zatoką Biskajską: mianowicie 538 samolotozadań w czasie 2.037 godzin lotu. Pod względem możliwej do osiągnięcia wydajności lotów był to szczytowy wysiłek.

Zestawienie zwycięstw 307 dywizjonu jest następujące:

	<i>Samoloty nieprzyjacielskie</i>		
	<i>zniszczone</i>	<i>prawdopodobnie zniszczone</i>	<i>uszkodzone</i>
W powietrzu:			
w dzień	10	3	7
w nocy	20½	4	10
Na ziemi i na wodzie	3	2	1
Razem:	33½	9	18

Koniec wojny zastał dywizjon na lotnisku Coltishall w hrabstwie Norfolk, we wschodniej Anglii.

ROZDZIAŁ VI

LOTNICTWO BOMBOWE

Wstęp

Jak wiadomo z CZĘŚCI PIERWSZEJ personel Lotnictwa Polskiego, który po porozumieniu paryskim z października 1939 roku wstąpił do R.A.F.V.R., miał utworzyć dwa dywizjony bombowe i ewentualnie dwa dywizjony rezerwowe. Pierwsza umowa lotnicza z czerwca 1940 r. potwierdziła te postanowienia, a ministerstwo lotnictwa wydało zarządzenia do organizowania pierwszych dwóch dywizjonów. W drugiej połowie czerwca ppłk. Makowski z personelem mu podległym opuścił ośrodek Hucknall, udając się na stację R.A.F. Bramcote pod Nuneaton, w hrabstwie Leicester.

Stacja Bramcote stała się kolebką odrodzonego polskiego lotnictwa bombowego; na tej stacji kolejno powstawały wszystkie cztery polskie dywizjony bombowe. Stacja była ośrodkiem doskonalenia bojowego, po ukończeniu którego każdy dywizjon udawał się na swoją pierwszą stację operacyjną z której rozpoczynał działalność bojową. Z reguły dwa dywizjony zajmowały wspólnie jedną stację czyli lotnisko, do czasu gdy istniały cztery dywizjony polskie w *Bomber Command*. Po zawarciu drugiej umowy lotniczej, 5 sierpnia 1940 roku, pierwsze dwa dywizjony — a raczej ich personel — zostały zwolnione formalnie z R.A.F.V.R. i wcielone ponownie do Polskich Sił Powietrznych.

Pierwsze dwa dywizjony miały znacznie korzystniejsze warunki powstawania od dwóch następnych dywizjonów. Personel dwóch pierwszych dywizjonów oswajał się z ogólnymi warunkami służby, z językiem i zwyczajami angielskimi, wolno i miarowo, a szkolenie było również wolne i bez przeszkód. Personel następnych dwóch dywizjonów przybył z Francji w końcu czerwca

względnie w początkach lipca i już po czterech tygodniach został zorganizowany w jednostki i musiał w dywizjonach przechodzić podstawowe szkolenie, w trudnych warunkach wywołanych toczącą się Bitwą o Wielką Brytanię, bez jakiegokolwiek znajomości języka angielskiego, przy braku personelu technicznego i administracyjnego, tłumaczy, instruktorów i nawet sprzętu. Te ogólne warunki opóźniły też wejście tych dywizjonów do działań bojowych.

Powstanie dywizjonów

W dniu 1 lipca 1940 roku powstał w Bramcote oficjalnie pierwszy polski dywizjon bombowy, który otrzymał nazwę angielską No. 300 (*Polish Bomber Squadron*), a polską: Dywizjon Bombowy 300 Ziemi Mazowieckiej.

Dowódcą dywizjonu był ppłk. pil. inż. Wacław Makowski, a jego doradcą (*advisor*) był W/Cdr. K. P. Lewis.

Należy tu wyjaśnić, że w przeciwieństwie do dywizjonów myśliwskich w których oficerowie brytyjscy byli początkowo faktycznymi dowódcami dywizjonów i eskadr, w lotnictwie bombowym dowódcami byli od samego początku polscy oficerowie, którzy mieli przydzielonych czasowo doradców brytyjskich. Była to bezsprzecznie odpowiednia forma rozwiązania problemów szkolenia i wprowadzania polskich dowódców w warunki brytyjskie, bo wykluczała dualizm dowodzenia i szereg nieporozumień jakie miały miejsce w lotnictwie myśliwskim.

22 lipca powstał drugi dywizjon, No. 301 (*Polish Bomber Squadron*), w nomenklaturze polskiej: 301 Dywizjon Bombowy Ziemi Pomorskiej. Dowódcą dywizjonu był ppłk. pil. Roman Rudkowski, jego doradcą S/Ldr. E. G. Skinner.

W dywizjonach było po dwóch adiutantów, polski i angielski. Doradcy odeszli z dywizjonów po kilku miesiącach, natomiast adiutanci angielscy oraz mała ilość specjalistów technicznych, pozostała dłuży czas w dywizjonach, co było konieczne z uwagi na nader skomplikowaną administrację personelu i sprzętu oraz sprawozdawczość angielską. W rzeczywistości sprawozdawczość bojowa, personalna i administracyjna pozostała podwójna do końca wojny.

Każdy dywizjon miał 16 samolotów typu Fairey Battle, około 20 załóg latających i około 180 ludzi personelu ziemnego.

Dywizjony polskie podlegały pod względem użycia i zaopatrzenia 6 Grupie Bombowej, później 1 Grupie.

Po przejściu dywizjonów 300 i 301 na stację operacyjną, do

Bramcote przybyły z Hucknall zawiązki następnych dwóch dywizjonów, tj. personel przybyły do Anglii po upadku Francji.

23 sierpnia powstał trzeci z kolei dywizjon bombowy: 304 Dywizjon Bombowy Ziemi Śląskiej im. Księcia Józefa Poniatowskiego. Dowódcą dywizjonu był ppłk. pil. Jan Biały, jego doradcą S/Ldr. W. Graham.

W dniu 1 września został sformowany czwarty dywizjon, 305 Dywizjon Bombowy Ziemi Wielkopolskiej im. marszałka Piłsudskiego. Dowódcą dywizjonu był ppłk. obs. Jan Jankowski, jego doradcą W/Cdr. J. K. M. Drysdale.

Doskonalenie w Bramcote polegało na wykonywaniu długich przelotów w nocy, bombardowaniu z lotu poziomego i pół-nurkowego, strzelaniu do celów powietrznych i ziemnych, lotach w szykach. W związku z grożącą inwazją załogi szkolili się ponadto w rozpoznawaniu okrętów brytyjskich i niemieckich.

Z chwilą sformowania dywizjonów cały personel otrzymywał stopnie funkcyjne zgodnie z zajmowanym stanowiskiem etatowym. Tylko w nielicznych wypadkach stopnie te były niższe od posiadanych przez personel stopni polskich. Do tych wyjątków należeli polscy kapitanowie, którzy na ochotnika zgodzili się pełnić funkcje strzelca samolotowego. Natomiast w wielu wypadkach, zwłaszcza jeśli idzie o szeregowych, stopnie funkcyjne były wyższe od polskich. Tak np. każdy członek personelu latającego był co najmniej w stopniu sierżanta, chociaż stopnie polskie pilotów i strzelców (zwłaszcza rezerwistów) były od starszego szeregowca do plutonowego przeważnie.

Lotnictwo bombowe R.A.F. było w owym czasie dopiero w początkowym okresie rozwoju, gdyż zgodnie z planem rozbudowy Brytyjczycy w pierwszej kolejności rozbudowali lotnictwo myśliwskie. *Bomber Command* dysponowało wówczas zaledwie 35 dywizjonami czyli około 400 samolotami w gotowości bojowej, z tym, że część dywizjonów — między nimi polskie — miała przestarzały sprzęt, tj. dwusilnikowe Fairey Battle i Blenheim. Toteż powstanie czterech polskich dywizjonów bombowych nie było bez znaczenia.

Dowodem tego znaczenia była dla polskich dywizjonów wizyta w Bramcote J.K. Mości Jerzego VI w dniu 20 sierpnia 1940. Przed przybyciem króla, Naczelnny Wódz Generał Sikorski udekorował przed frontem dywizjonów 300 i 301 ppłk. Davidsona Krzyżem Walecznych za męstwo wykazane w polskiej kampanii 1939 roku.

Król Jerzy VI przeszedł przed dywizjonami, które zwyczajem brytyjskim stały w rozluźnionym szyku, każdy dywizjon w czterech szeregach, i zamienił kilka słów z oficerami i żołnierzami przez niego wybranymi, w każdym szeregu. Następnie król z gen. Sikorskim i świta udał się na dach budynku kontroli lotów, skąd obserwował pokaz bombardowania nurkowego ostrymi bombami i defiladę dywizjonów w zwartych szykach.

Rozmawiając z ppłk. Makowskim, Król zapytał go, co sprawa Polakom największą trudność. Ppłk. Makowski bez wahania odpowiedział: „*King's Regulations, Sir*”. Otoczenie króla zmartwiało na tę zuchwałość, ale Król Jerzy VI z poczuciem humoru odpowiedział: „Wie pan, ja również mam czasem trudności z *King's Regulations*”, po czym uśmiechnął się pobłaźliwie.

Działania bojowe w 1940 roku

23 sierpnia oba dywizjony przeniosły się na stację operacyjną Swinderby, pod Lincoln¹¹.

Komendantem stacji był Group Captain L. F. Pendred, M.B.E., D.F.C., bardzo sympatyczny i przychylny Polakom. Ponieważ stacja nie była jeszcze całkowicie gotowa do rozpoczęcia działalności bojowej, dywizjony robiły ostatnie przygotowania do pierwszej wyprawy, zgrywając nadal załogi.

W dniu 14 września, po raz pierwszy od kampanii polskiej, polscy bombowcy wystartowali do lotu bojowego. Celem wyprawy był port Boulogne. Z każdego dywizjonu poleciały 3 samoloty.

Załogi 300 dywizjonu stanowili: por. pil. R. Suliński z por. obs. A. Bujalskim, strzelcem sierż. Biezuńskim; kpt. pil. J. Antonowicz z ppor. obs. Dejem i sierż. Kowalskim; ppor. pil. Jasiński z obs. sierż. Sobieszczukiem i strzelcem sierż. Łopotem.

Z 301 dywizjonu leciały załogi: mjr pil. S. Floryanowicz z por. obs. Voellnaglem i sierż. Kowalskim; sierż. pil. Jensen z por. obs. Rewskim i sierż. Wasilewskim; sierż. pil. Lenczowski z por. obs. Hałasem i strzelcem sierż. Kosianowskim.

11. Przeniesienie dywizjonów było nieco przyspieszone, bo zapowiedziano już przybycie do Bramcote następnych dwóch dywizjonów. Stacja świeciła pustkami, urządzenia wszystkie były nader prymitywne. W pierwszej kolejności znalazł się w Swinderby 300 dywizjon. Gdy wieczorem zatelefonował z Bramcote ppłk. Rudkowski, dowódca 300 dywizjonu odezwał się: „Czego tu nie ma, panie pułkowniku. Nie ma krzesel, nie ma łóżek, nie ma baru, nie ma wódki, nie ma Was, przylatujecie jutro, to będzie nas więcej”.

Po kilku jednak dniach energiczny komendant stacji uzupełnił wszelkie braki ostrymi telefonami do różnych oficerów 1 Grupy Bombowej i nastroje były doskonałe.

Wszystkie załogi wróciły do bazy po wykonaniu zadania. O świcie nadeszła depesza od dowódcy 1 Grupy Bombowej, po polsku, następującej treści: „Brawo chłopcy 300 i 301 Dywizjonu! Air Commodore Mac Niece-Foster”.

15 września odbyła się druga wyprawa, tym razem 6 samolotów; jako pierwszy wystartował ppłk. pil. Makowski z por. obs. W. Rogalskim i sierż. Gędziorowskim, również na bombardowanie portu Boulogne.

Odtąd co noc niemal startowało z Swinderby kilka polskich samolotów, zwykle na zmianę z każdego dywizjonu po 6. Celami wypraw były: Boulogne, Calais, Brest, Ostenda.

25 października nie wróciła z lotu bojowego załoga 301 dywizjonu w składzie ppor. pil. Waroński, por. obs. Kuliński i sierż. Paliwoda, zestrzelona nad Francją przez nocnego myśliwca.

Bombowcy, podobnie jak myśliwcy, ponosili od czasu do czasu również straty wskutek wypadków lotniczych. 8 sierpnia zabił się przy lądowaniu nocnym por. pil. Fengler z 301 dywizjonu.

29 października w czasie lotu ćwiczebnego oderwało się skrzydło Battle'a, a załoga, nie mając możliwości użycia spadochronów, poniosła śmierć. Załogę stanowili, sierż. pil. Goebel, por. obs. Firley-Bielański i sierż. Szmajdowicz.

Personel ziemny w Swinderby miał również swego bohatera w tym pierwszym okresie działań. 18 października, w czasie przygotowań do lotu, odbezpieczył się zapalnik bomby oświetlającej, co groziło niemal natychmiastowym wybuchem bomby i pożarem samolotu. St. szer. Nowak porwał dymiącą już bombę i odbiegał z nią od samolotu. Wybuch bomby spowodował silne pokaleczenia i poparzenia st. szer. Nowaka, który jednak po kilku tygodniach spędzonych w szpitalu powrócił do dywizjonu.

W końcu października loty bojowe na Fairey Battle'ach zostały wstrzymane i dywizjony rozpoczęły przygotowania do przebrojenia się na dwusilnikowe Wellingtony I.

Przebrojenie i przeszkolenie na nowych samolotach trwało prawie dwa miesiące. Głównym czynnikiem zmiany było to, że załoga Wellingtona składała się z 6 ludzi, konieczne więc było uzupełnienie personelu latającego i zgranie się nowych załóg. Dywizjony osiągnęły gotowość bojową na nowym sprzęcie w drugiej połowie grudnia.

Pierwsze wyprawy na Wellingtonach obydwie dywizjony wykonały w dniu 22 grudnia; celem wyprawy było bombardowanie rafinerii nafty w Antwerpii.

28 grudnia dywizjony wysłały po 3 samoloty, ponownie na Antwerpię. Powrót odbył się w złej pogodzie. Przy lądowaniu jeden z samolotów 300 dywizjonu zawadził o drzewo na skraju

lotniska, przewrócił się i zapalił. W wypadku tym zginęli kpt. pil. Stefan Kryński i sierż. strz. H. Węgrzyn.

Tymczasem dywizjony 304 i 305 ukończyły szkolenie w Bramcote i w grudniu przeniosły się na stację operacyjną Seyrston, w hrabstwie Nottingham. Na skutek nieporozumień z brytyjskim doradcą, ppłk. Biały opuścił 304 dywizjon, a dowództwo po nim objął ppłk. pil. Piotr Dudziński. Oba dywizjony zostały w grudniu przebrojone w samoloty Wellington I, na których przygotowywały się do działań bojowych.

Dywizjony 300 i 301 wykonały w 1940 roku 97 samolotowozadań i wyrzuciły 62 tony bomb. Straty własne wyniosły 8 poległych.

Rok 1941

W dniu 1 stycznia dywizjon 301 poleciał po raz pierwszy na bombardowanie Bremy. Był to wtedy najdalej położony cel osiągalny dla Wellingtonów. W ciężkich warunkach atmosferycznych lot trwał siedem godzin. W drodze powrotnej samoloty napotkały śnieżną wicherę, która zmniejszyła widoczność w rejonie Swinderby do kilkudziesięciu metrów. Pierwszy lądujący samolot rozbił się, ale załoga wyszła cało. Pozostałe samoloty zostały skierowane na inne lotniska, jednak wskutek trudności radiokomunikacji nie wszystkie załogi odebrały rozkaz. Dwa samoloty uległy rozbiciu i załogi; z wyjątkiem jednego strzelca, zginęły. Jednym z zabitych był dowódca eskadry, mjr pil. Stefan Floryanowicz.

W ciągu następnych kilku tygodni śnieg i deszcze spowodowały nieużyteczność wielu lotnisk, między nimi Swinderby, które nie miały betonowych bieżni, tak że prawie do końca marca loty bojowe naszych dywizjonów były ograniczone do minimum.

W dniu 27 stycznia król Jerzy VI z królową Elżbietą odwiedzili Swinderby.

Głównymi celami bombardowań były w tym roku Brema, Hamburg i Brest, w którym od marca stały w naprawie niemieckie krążowniki Gneisenau i Scharnhorst, a później jeszcze Prinz Eugen; ponadto polskie dywizjony bombardowały komunikacje lądowe. Z ogólnej ilości wykonanych lotów przypadło 60,5 % na zwalczanie portów i 32,6 % na zwalczanie węzłów kolejowych i komunikacyj.

Na bombardowanie okrętów niemieckich w Brest cztery polskie dywizjony wykonały 86 samolotowozadań. Spośród węzłów komunikacyjnych najczęściej bombardowano Kolonię, Mannheim,

Duesseldorf i Frankfurt; ponadto bombardowano zakłady przemysłowe w Duisburg i Essen oraz lotniska.

Dnia 23 marca po raz pierwszy polskie samoloty bombardowały Berlin. W wyprawie brały udział załogi 300 dywizjonu i wszystkie wróciły na swoje lotnisko.



Dywizjony 304 i 305 kończyły przeszkolenie w Seyrston; jednak zła pogoda opóźniła osiągnięcie gotowości bojowej. W dniu 4 kwietnia nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy 305 dywizjonu; po ppłk. Jankowskim objął dowództwo ppłk. dypl. pil. Bohdan Kleczyński.

W dniu 22 kwietnia dywizjony 304 i 305 wzięły po raz pierwszy udział w wyprawach bojowych, bombardując zbiorniki paliwa w Rotterdamie.

19 czerwca nie wróciła z wyprawy załoga w składzie: ppor. pil. Jerzy Krassowski, sierż. pil. Roman Bońkowski, por. obs. Kazimierz Bernaś, sierż. rtg. strz. Stanisław Franaszczuk, sierż. strzel. Marian Manasiak i sierż. strz. Andrzej Wagner. Ppor. Krasowski był pracownikiem LOT'u i ukończył pilotaż dopiero w Anglii.

W dniu 25 czerwca w locie powrotnym z Boulogne załoga jednego z samolotów 305 dywizjonu musiała wyskoczyć na spadochronach, będąc już blisko brzegu angielskiego. Tylko strzelec samolotowy wylądował na brzegu, reszta wpadła do morza. Zatonęli czterej członkowie załogi, na czele z dowódcą eskadry mjr. pil. Kazimierzem Kielichem, a szósty członek załogi, por. obs. Z. Idzikowski, został wyłowiony z morza¹².

Pod względem operacyjnym wszystkie cztery dywizjony podlegały 1 Grupie Bombowej; w sztabie tej grupy urzędował od stycznia 1941 r. polski oficer łącznikowy, płk. pil. Stanisław Karpiński. Pomimo postanowienia umowy sierpniowej, dowódca *Bomber Command* nie zgodził się na utworzenie w dowództwie lotnictwa bombowego małego polskiego sztabu i zarządził, by polski oficer łącznikowy był stale w dowództwie 1 Grupy.

Druga połowa 1941 roku była okresem dużego wysiłku i dużych strat naszego lotnictwa bombowego. W kilku wyprawach brały udział załogi ośrodka doskonalenia Bramcote (No. 18. *Polish Operational Training Unit*), co zwiększyło ogólny wysiłek i straty.

Prócz wymienionych celów, dywizjony polskie bombardowa-

12. Por. Idzikowski zginął w katastrofie bombowca na Malcie, 17 grudnia 1942 roku.

ły również Hamburg, Lorient, Dunkierkę, Osnabrueck, Bilefield i Norymbergę.

Loty rozpoczynały się zwykle o zmroku i trwały około sześciu godzin. Wysokość lotu, przeciętnie około 5.500 m., wymagała stosowania tlenu, a niska temperatura na tych wysokościach zwiększała trudności lotu.

Niemcy były coraz silniej bronione. Artyleria przeciwlotnicza przy współpracy z reflektorami i dzięki stosowaniu zapór ogniowych, była bardzo skuteczna. Ilość nocnych myśliwców zwiększała się miarowo, a myśliwcy ci byli szczególnie niebezpieczni w czasie powrotu bombowców i przy zbliżaniu się do brzegów Kanału.

Jedną z przyczyn dużych strat była również ówczesna taktyka nalotów bombowych, którą cechowała jednostajność tras i wysokości lotu oraz nadmierne rozciągnięcie w czasie poszczególnych wypraw i samolotów. Ponadto, szybkość bombowców brytyjskich była stosunkowo mała w latach 1941/42, co również zwiększało straty.

Wszystko to razem składało się na to, że szanse uratowania się załogi bombowca w razie zestrzelenia lub poważnego uszkodzenia samolotu, były bardzo małe. W ciągu czterech lat działań ciężkich bombowców zaledwie jedna ósma część zestrzelonych załóg uratowała się dzięki spadochronom.



W lipcu nastąpiła zmiana dowódców 300 i 301 dywizjonu.

Ppłk. Makowski zdał 300 dywizjon mjr. pil. Stanisławowi Cwynarowi i objął stanowisko polskiego komendanta stacji Lindholme, która była bazą dywizjonów 304 i 305.

Ppłk. Rudkowski został przeniesiony do sztabu N.W. w związku z organizowaniem pomocy lotniczej dla Armii Krajowej. Dowództwo 301 dywizjonu objął mjr pil. Witold Jacek Piotrowski.

W nocy 3/4 lipca zginął w czasie bombardowania Bremy płk. pil. Bolesław Stachoń, polski komendant stacji Swinderby¹³.

W sierpniu nastąpiła przedwczesna zmiana dowódcy 305 dy-

13. Płk. Stachoń był w Polsce powszechnie znany jako wybitny pilot myśliwski i sportowy oraz pierwszy polski pilot helikopterowy. Położył on duże zasługi jako komendant wyższej szkoły pilotażu i dowódcą 4 p.lot. W kampanii 1939 r. był dowódcą lotnictwa Armii Pomorze. W Anglii, jako komendant Centrum Wyszkożenia nie mógł doczekać się przejścia do linii. W Bramcote przeszkolił się, po czym za zgodą władz brytyjskich rozpoczął loty bojowe jako drugi pilot. Zginął mając lat 44. Pośmiertnie został mianowany generałem brygady.

wizjonu, gdyż ppłk. Kleczyński musiał zdać dowództwo ze względów zdrowotnych¹⁴. Dowódcą dywizjonu został ppłk. pil. Robert Beill.

W listopadzie ppłk. Dudziński zdał dowództwo 304 dywizjonu mjr. dypl. obs. Stanisławowi Poziomkowi. Dowódcami eskadr byli nadal: mjr obs. J. Wojda i mjr pil. J. Ostrowski.

Zestawienie działalności bojowej lotnictwa bombowego w 1941 roku jest następujące: wykonano 1.357 samoloto-zadań, w czasie których wyrzucono 1.793 ton bomb. Straty ogólne w tym roku były (zabici, ranni, niewola):

Dywizjon 300	50
„ 301	59
„ 304	47
„ 305	66
Ośrodek doskonalenia Bramcote ..	22

Razem: 244

Z tej liczby straty w szkoleniu wynosiły 38 członków załóg, czyli straty bojowe wynosiły 206, co równa się 35 załogom.

Ponieważ etatowa ilość załóg bojowych w 4 dywizjonach wynosiła wówczas 64, straty w tym roku stanowiły 55 % etatu.

Rok 1942

Był to rok szczytowego wysiłku bojowego naszego lotnictwa bombowego i zarazem rok największych jego strat.

23 lutego dowództwo *Bomber Command* objął marszałek Sir Arthur Harris, który postawił sobie za zadanie rozbudowanie lotnictwa bombowego do takiego stanu, aby stało się ono głównym narzędziem wygrania wojny. Marszałek Harris twierdził, że mając odpowiednie środki i siły, mianowicie kilka tysięcy ciężkich bombowców oraz bomby o dużej wadze i bomby specjalne (np. zapalające), można będzie Niemcy „wybombardować z wojny”.

Stan lotnictwa bombowego, jaki marszałek Harris zastał, był wedle jego słów następujący¹⁵.

14. Ppłk. dypl. pil. Bohdan Kleczyński wykonywał z uporem loty bojowe pomimo złego stanu zdrowia. Nie raz członkowie jego załogi musieli wyciągać go z samolotu półprzytomnego, a drugi pilot musiał prowadzić samolot. W 1943 r. był dyrektorem nauk W.S.L., lecz po pierwszym kursie odszedł do szpitala. Zmarł w Edynburgu 20 marca 1944.

15. A. Harris: „Bomber Offensive”, str. 73.

„...było 378 czynnych samolotów z załogami, ale tylko 69 z nich były to ciężkie samoloty bombowe. Około 50 samolotów nie były to nawet średnie bombowce, lecz lekkie — 2-giej Grupy Bombowej. Te, poza wykonywaniem ataków intruderskich na lotniska, nie mogły brać udziału w głównej ofensywie i były przeważnie używane jako przynęta przez *Fighter Command*... w rezultacie oznaczało to, że mieliśmy przeciętnie siłę 250 samolotów średnich i 50 ciężkich, do czasu gdy dowództwo lotnictwa bombowego zaczęło się naprawdę rozwijać. Sprzęt nie był bardziej imponujący od tych liczb. Był również poważny brak wyszkolonych załóg”.

Na tle tej charakterystyki brytyjskiego lotnictwa bombowego w 1942 roku występuje wyraźnie znaczenie czterech polskich dywizjonów bombowych. Pomimo bowiem, że *Bomber Command* miało na przełomie lat 1941-1942 ogółem 37 dywizjonów, cztery polskie dywizjony stanowiły szóstą część efektywnej siły uderzeniowej całego lotnictwa bombowego Wielkiej Brytanii, a gdy w wyprawach brały udział polskie załogi z ośrodka doskonalenia, wtedy co piąty samolot miał polską załogę.

Ten fakt, mało na ogół znany, jest niemniej znamieny od udziału polskich pilotów myśliwskich w *Battle of Britain*, gdy co szósty pilot obrony był Polakiem. Jasne jest przeto, że w ciągu trzech lat — 1940, 1941 i 1942 — Lotnictwo Polskie stanowiło poważną część sił powietrznych Wielkiej Brytanii.

Rozbudowując lotnictwo bombowe, marszałek Harris jednocześnie zwiększał natężenie wysiłku bojowego istniejących jednostek, gdy tylko warunki atmosferyczne na to pozwalały. Zaczęto również stosować nową taktykę i technikę nalotów, mianowicie, siła uderzeniowa poszczególnych wypraw zwiększała się miarowo i koncentrowała na jednym celu, a jednocześnie czas trwania ataku ulegał skróceniu, co w sumie zwiększało skuteczność bombardowań i zmniejszało własne straty lotnictwa. Rok 1942 był jednak nadal jeszcze okresem prób i doświadczeń, toteż straty były bardzo duże.

27 stycznia nastąpiła zmiana dowódcy 300 dywizjonu: mjr pil. Cwynar odszedł po skończeniu tury lotów, a dowództwo objął mjr pil. Roman Suliński.

W lutym cztery polskie dywizjony wykonały 177 samolotowych zadań, w marcu 197, a w kwietniu 352. Straty wzrastały mniej więcej proporcjonalnie. W kwietniu wynosiły one:

- 300 dywizjon — 3 załogi (w dniach 12, 17 i 27)
- 301 dywizjon — 3 załogi (w dniach 10, 14 i 26)
- 304 dywizjon — 6 załóg (w dniach 5, 10, 23 i 27)
- 305 dywizjon — 1 załoga (dnia 14).

2 kwietnia mjr pil. Witold Jacek Piotrowski¹⁶ zdał dowództwo 301 dywizjonu majorowi pil. Stanisławowi Krzystyniakowi.

24 kwietnia, w pierwszą rocznicę rozpoczęcia lotów bojowych przez dywizjony 304 i 305, personel latający tych dywizjonów postanowił uczcić swoje święto przez wysłanie możliwie największej ilości załóg na wyprawę bombową. Pomimo, że nocy poprzedniej oba dywizjony brały udział w działaniach, zdołano skompletować 14 załóg, a to dzięki temu, że kilku byłych członków dywizjonów będących na stacji z okazji święta, zgłosiło się ochotniczo na lot. Dywizjony bombardowały tej nocy Rostok. Wszystkie załogi wróciły szczęśliwie do bazy.

Wobec ciężkich strat i braku uzupełnień, w szczególności braku dopływu obserwatorów, Inspektorat P.S.P. rozważał projekt rozwiązania jednego lub nawet dwóch dywizjonów bombowych. Przemawiały przeciwko temu względy zarówno prestiżowe, jak i względy natury organizacyjnej (planowanie na przyszłość), toteż Naczelny Wódz wypowiedział się przeciw projektowi. Znalaziono po naradach z Brytyjczykami inne wyjście: mianowicie, przesunięto 304 dywizjon z *Bomber Command* do *Coastal Command*.

W lotnictwie wybrzeża straty były mniejsze, a czas trwania tury lotów operacyjnych był dłuższy, wskutek czego załogi były dłużej w jednostkach, aniżeli to było w lotnictwie bombowym.

Przesunięcie 304 dywizjonu nastąpiło w dniu 10 maja 1942 r. i dywizjon ten już nie powrócił do lotnictwa bombowego.

W ciągu maja dowództwo lotnictwa bombowego — nie przerywając normalnego wysiłku — robiło przygotowania do pierwszej wyprawy tysiąca bombowców na jeden cel w Niemczech. W rzeczywistości *Bomber Command* nie było jeszcze gotowe do tego rodzaju wypraw, ale było zmuszone do zorganizowania pierwszej wyprawy pod naciskiem opinii publicznej, która domagała się odwetu za wielkie bombardowanie Londynu w maju 1941 roku.

Wyprawę wyznaczono na noc 30 maja; celem była Kolonia. Ponieważ nie dało się zebrać z istniejących dywizjonów nawet przybliżonej liczby, wyznaczono ponad 300 załóg z samolotami ze szkół i ośrodków doskonalenia; załogi tych samolotów były bardzo mieszane, obejmowały bowiem obok niezupełnie jeszcze przeszkolonego personelu, komendantów stacji, adiutantów, instruktorów i personel ściągnięty z urlopow.

W rezultacie na wyprawę wystartowało 1.047 samolotów, w

16. Mjr Piotrowski był pierwszym polskim pilotem bombowym odznaczonym D.F.C.

tej liczbie jednak było kilkadziesiąt samolotów myśliwskich i współdziałania (*Army-Cooperation Command*), które atakowały lotniska niemieckie po drodze wyznaczonej dla bombowców.

Ten pierwszy w historii wojny powietrznej atak tysiąca samolotów na jeden cel odbył się według planu, jednak ponad sto samolotów bombowych nie doleciało z różnych przyczyn do właściwego celu, to jest do Kolonii. Bombardowanie przez blisko 900 samolotów trwało tylko 90 minut, a w czasie tym wyrzucono 1.455 ton bomb.

Z wyprawy nie powróciło 39 samolotów. Ogólny odsetek strat był mniejszy od przeciętnego, z tym, że straty ciężkich bombowców które leciały wyżej wynosiły zaledwie 1,9 %, natomiast straty średnich bombowców które leciały niżej — 4,5 %.

W maju pierwsze polskie załogi bombowe brały udział w minowaniu (pod St. Nazaire). Ten nowy rodzaj zadań stał się w czerwcu częstym udziałem naszych bombowców. Tak na przykład w nocy 9/10 czerwca w minowaniu wysp Fryzyjskich brało udział 18 polskich załóg.

Czerwiec był miesiącem bardzo dużego wysiłku bojowego naszych dywizjonów i również miesiącem dużych i bolesnych strat. Trzy polskie dywizjony bombowe wykonały w czerwcu 324 samoloto-zadania.

W nocy z 1 na 2 czerwca, w locie powrotnym z nad Essen, poniosła śmierć w wypadku lotniczym przy lądowaniu poza bazą załoga 305 dywizjonu w składzie: mjr pil. inż. Robert Hirszbandt, por. pil. K. Z. Wieliczko, por. obs. Z. Szela, kpr. J. Zawistowski, kpr. B. Sędzimir i st. szer. J. Ulicki.

Mjr Hirszbandt pracował przed wojną w I.T.L. jako specjalista uzbrojenia. Był autorem wielu artykułów fachowych zamieszczonych w *Przeglądzie Lotniczym*. W Anglii zgłosił się od razu na latanie, będąc dobrym pilotem, a że znał język angielski, został przydzielony do angielskiego dywizjonu, w którym otrzymał odznaczenie O.B.E. Po przeniesieniu do 305 dywizjonu nalegał na ukończenie tury lotów bojowych, pomimo załatwienia już w ministerstwie lotnictwa jego przeniesienia do instytutu badań lotniczych w Farnborough jako inżyniera-mechanika. Po 19 latach bojowych Brytyjczycy nadali mjr. Hirszbantowi D.F.C., ale ambicją jego było otrzymanie *Virtuti Militari*, gdyż, jak zwierzył się przyjacielowi, chciał „aby dzieci nie potrzebowały się mnie wstydzić”. A jak wiadomo, V.M. dawano zwykle po 25 lub 30 latach. Mjr Hirszbandt zginął mając lat 43. Pośmiertnie został odznaczony Srebrnym Krzyżem Orderu *Virtuti Militari* kl. V.

(Sprawa odznaczeń bojowych jest omówiona szerzej na stronach 162-166)

Poniżej przytoczone jest uzasadnienie odznaczenia mjr. Hirszbanta „*Distinguished Flying Cross*”, gdyż obok podkreślenia

jego osobistych walorów naświetla ono dobrze warunki pracy bojowej załóg bombowych.

„F/Lt. Hirszbandt wykonał 19 lotów nad terenem nieprzyjacielskim, w czasie ponad 99 godzin. Jako dowódca samolotu jest on wybitny. Jego zdecydowana wola osiągnięcia celu jest dowodem pięknego ducha zaczepnego, a jego całkowite lekceważenie nieprzyjacielskiego oporu jest dowodem odwagi najwyższego rzędu. Ten duch zaczepny, umiętny pilotaż i wybitne przywództwo, przyczyniły się w dużym stopniu do sukcesów jego dywizjonu.

W jednym z lotów, mając zadanie atakowania Hamburga, samolot który pilotował został chwycony i trzymany przez reflektory i silnie ostrzelany przez artylerię. Pomimo to pilot zdecydował się przeprowadzić atak, a że miał jedną bombę wagi 4.000 funtów, zszedł na wysokość 8.000 stóp dla jej wyrzucenia; bomba trafiła w cel.

Po ataku, dzięki zręcznemu manewrowaniu, udało mu się uciec spod światła reflektorów i ognia artylerii oraz wziąć kurs do bazy. Gdy samolot był nad morzem, w rejonie Helgolandu, został zaatakowany przez nieprzyjacielskich myśliwców, którzy uszkodzili samolot i zranili tylnego strzelca. W wyniku spotkania, z którego samolot uszedł dzięki zręcznej taktyce pilota, wskaźniki paliwa i oliwy nie działały, a wieżyczka tylna, kadłub i skrzydła były silnie uszkodzone. Tak samo dzięki wybitnemu pilotażowi, pilot przyprowadził samolot do bazy, a chociaż przy lądowaniu samolot został rozbity, pilot niewątpliwie swoim wysiłkiem uratował życie swojej załogi i wartościowy sprzęt.

Jest on idealnym dowódcą samolotu i okazawszy wyjątkową nieustraszoną jest godny najwyższych pochwał”.

Z wyprawy na Essen w nocy 5/6 czerwca nie powróciły dwie załogi 301 dywizjonu: 1) kpt. pil. Franciszek Witakowski¹⁷, kpr. pil. Sykstus Lewkowicz, kpt. obs. Fidelis Łukasik, kpr. strzel. Andrzej Kułakowski, plut. rtg. Zygmunt Nogaj, plut. strzel. Jan Danik; 2) por. pil. Daniel Pławski, por. pil. Jan Kozak, por. obs. Paweł Wybraniec, plut. rtg. Józef Czerwonka, plut. strzel. Kazimierz Podgórski, kpr. strzel. Roman Radecki.

Drugą wyprawę tysiąca samolotów zorganizowano 26 czerwca, a jej celem była Brema. W wyniku bombardowania zniszczona została między innymi wytwórnia samolotów myśliwskich Focke-Wulf.

W obu tych wielkich wyprawach brały udział polskie załogi z dywizjonów i ośrodka doskonalenia bojowego w łącznej ilości 104.

W locie powrotnym z drugiej wyprawy kilka samolotów wiodowało wskutek różnych uszkodzeń; między nimi był jeden samolot 305 dywizjonu i jeden 301 dywizjonu.

17. Kpt. Witakowski był zasłużonym instruktorem P.W.Lotniczego.

Załoga 305 dywizjonu przeżyła w morzu osiem godzin w swojej łodzi ratunkowej (*dinghy*) i została uratowana przez brytyjski okręt, z wyjątkiem drugiego pilota, który przy opuszczaniu samolotu miał trudności i zatonął. Był nim polski komendant stacji Lindholme, ppłk. pil. Stanisław Skarzyński, zdobywca Atlantyku.

W dniu 8 maja 1933 roku kpt. Skarzyński zadziwił świat samotnym przelotem Południowego Atlantyku na małym turystycznym samolocie polskiej produkcji R.W.D. 5-bis, z Dakaru we francuskim Senegalu do Maceio w Południowej Ameryce.

Lot Skarzyńskiego trwał 18 godzin, a samolot — słusznie określony przez prasę jako „łupinka” — nie miał radia ani żadnego wyposażenia ratunkowego.

Jako porucznik Skarzyński odbył wojnę 1920 roku w piechocie, zdobył *Virtuti Militari*, Krzyż Walecznych i ciężkie rany, wskutek których miał krótszą nogę. Po długich staraniach uzyskał przeniesienie do lotnictwa, ukończył kurs pilotażu i wkrótce zdobył sobie opinię dobrego, spokojnego i zaciętego pilota. W 1931 r. wykonał z por. obs. inż. Andrzejem Markiewiczem lot dookoła Afryki, a w dwa lata później, po dokładnych przygotowaniach, lecz bez reklamy prasowej, wykonał samotny lot nad Atlantykiem.

Po ukończeniu Wyższej Szkoły Lotniczej i dowodzeniu dywizjonem liniowym, jako podpułkownik, został w 1938 r. zastępcą dowódcy 4 p.lot. w Toruniu.

W Anglii ambicją Skarzyńskiego było odbycie tury lotów bojowych, co na równi z wieloma starszymi wiekiem i stopniem lotnikami uważał za swój obowiązek. Po długich staraniach uzyskał zgodę władz polskich i brytyjskich i rozpoczął loty jako drugi pilot. Zginął mając lat 44, oddając życie w służbie dla Ojczyzny. Pochowany jest na wyspie Treschelling w Holandii, u brzegu której morze złożyło jego ciało.

Drugim samolotem który wodował był samolot z 301 dywizjonu pilotowany przez dowódcę dywizjonu mjr. Krzystyniaka. Załoga pływała w swojej *dinghy* na Morzu Północnym kilka godzin i została wyratowana przez niemieckie łodzie ratunkowe, po czym spędziła resztę wojny w obozie jeńców.

Dowództwo 301 dywizjonu objął z kolei kpt. pil. Maksymilian Brzozowski, który jednak już po tygodniu podzielił los swojego poprzednika, gdyż po przymusowym lądowaniu w Niemczech dostał się do niewoli. Z załogi poniósł śmierć st. sierż. pil. Stanisław Kędzierski, reszta dostała się do niewoli, mianowicie: kpt. pil. M. Brzozowski, por. obs. Stanisław Ateński, ppor. rtg. Michał Benoit i kpt. strzel. Stanisław Kowalczyk.

Następnym dowódcą 301 dywizjonu, 4 lipca, został kpt. pil. Henryk Kołodziejek, a dowódcami eskadr zostali kpt. obs. Stanisław Doliński i por. obs. Marian Kostuch. Wszyscy trzej byli już bliscy ukończenia tury lotów bojowych, stąd też zmiany dowódców w 301 dywizjonie były w tym roku bardzo częste.

W czerwcu zmienił się dowódca 305 dywizjonu, którym został (21. VI. 1942) mjr pil. Kazimierz Śniegula.

9 lipca mjr Suliński odszedł do brytyjskiego dywizjonu specjalnego przeznaczenia a dowództwo 300 dywizjonu objął po nim mjr obs. Władysław Dukszo.

26 września dowództwo 301 dywizjonu objął mjr obs. Adam Dąbrowa; zmienili się również dowódcy eskadr, którymi byli teraz kpt. obs. Leon Szymkiewicz i kpt. obs. Władysław Rogalski.

31 października obowiązki polskiego komendanta stacji Hemsell — na której przez jakiś czas stały wszystkie trzy dywizjony bombowe — objął ppłk. pil. R. Beill.



Po wyprawie na Kolonję 30 maja, Niemcy zaczęli wzmacniać siły lotnictwa myśliwskiego nocnego i wprowadzać nowe metody przechwytywania bombowców oraz naprowadzania na nich myśliwców. Rezultatem tych zmian było wzrastanie strat brytyjskiego lotnictwa bombowego, a zatem i polskich dywizjonów.

Za czerwiec ogólne straty wynosiły 5,6 % samolotów biorących udział w wyprawach, w związku z czym w lipcu Brytyjczycy powrócili do normalnego wysiłku bojowego na przeciąg kilku miesięcy, odkładając wielką ofensywę bombową do następnego roku.

W okresie tym dywizjony nasze latały na bombardowanie i na minowanie, przy czym loty na minowanie stanowiły 45 % ogólnej liczby lotów bojowych. Minowano porty St. Nazaire, Lorient, Brest, wyspy Fryzyjskie, ujście rzeki Elby, wybrzeża Holandii i wyspę Helgoland. Celami bombardowań naszych dywizjonów były wtedy: Brema, Hamburg, Wilhelmshaven, Essen, Emden, Saarbruecken, Osnabrueck, Karlsruhe, Frankfurt; w październiku doszły nowe cele bombardowań: Mediolan i Turyn.

W lipcu ośrodek doskonalenia bojowego w Bramcote został usamodzielniony i nazwany No. 18 (*Polish*) *Operational Training Unit*.

Wskutek dużych strat oraz oddania kilku załóg do zadań szczególnych, dywizjony zaczęły odczuwać coraz bardziej brak uzupełnień w załogi bojowe. Tak np. 301 dywizjon stracił w dwóch kolejnych dniach — 21 i 22 lipca — cztery załogi, tak że pozostały zaledwie po 3 załogi na eskadrę, razem sześć, a przyjście dwóch załóg w dniu 23 lipca niewiele poprawiło sytuację. Załogi przybyłe z ośrodka doskonalenia bojowego były następujące: 1) sierż. pil. W. Graczyk, por. obs. S. Patalon, sierż. rtg. J. Perun, sierż. strzel. bomb. T. Putz, sierż. strzel. E. Bryl; 2) sierż.

pil. Z. Furian, por. obs. L. Dziadosz, sierż. rtg. J. Sadura, sierż. strzel. bomb. J. Stroyny, sierż. strzel. T. Stawarz.

4 września 300 dywizjon wysłał na bombardowanie 7 samolotów, a na minowanie jeden. Z wyprawy bombowej nie wrócił jeden samolot, a drugi wrócił prawie całkowicie zniszczony. Był to samolot ppor. pil. S. Macheja; kadłub samolotu był pozbawiony powłoki która spaliła się wskutek ognia wywołanego wybuchem pocisku artyleryjskiego; ze skrzydła pozostało tylko rusztowanie; uszkodzone było również usterzenie samolotu; obserwator, por. B. Biliński, był ranny, jednak prowadził samolot na cel i z powrotem do bazy. W drodze powrotnej samolot był atakowany przez myśliwców Me-110, ale pilotowi udało się uciec myśliwcom.

Gwałtowne zmniejszenie się stanu załóg bojowych w dywizjonach obrazują następujące dane:

— 300 dywizjon miał 6 września niecałe 20 załóg, a stan samolotów wynosił 9 czynnych i 3 w naprawie; 20 listopada dywizjon miał już tylko 6 załóg kompletnych i 6 czynnych samolotów; 13 grudnia były już tylko 3 załogi do użycia, 4 zdekompletowane, ale 9 czynnych samolotów; 23 grudnia były tylko 3 załogi do dyspozycji, łącznie z załogą dowódcy dywizjonu i 8 czynnych samolotów;

— 301 dywizjon po uzupełnieniach i przejściu prawie wyłącznie na minowanie, miał 16 listopada 11 załóg do dyspozycji, 2 w szkoleniu i 2 zdekompletowane.

Ogółem w 1942 roku dywizjony bombowe PSP wykonały 2.450 samoloto-zadań, w których wyrzucono 2.764 tony bomb i 528 ton min.

Straty były bardzo ciężkie, wynosiły bowiem: 291 poległych, 16 zaginionych, 91 w niewoli, razem 398. Straty w samolotach wynosiły 89 samolotów zniszczonych.

Ponadto nasze lotnictwo bombowe straciło 39 lotników wskutek wypadków lotniczych spowodowanych przeważnie warunkami wojennymi.

Ogółem więc straty lotnictwa bombowego w 1942 roku wynosiły 437 członków załóg, czyli 72 pełne załogi, co stanowiło 100 % stanu załóg czterech dywizjonów.

Rok 1943

Wiosna 1943 roku przyniosła szereg zmian w lotnictwie bombowym. Najważniejszą z nich było to, że pozostały w nim już tylko dwa dywizjony, gdyż 31 marca rozwiązano 301 dywizjon

z którego została sformowana eskadra do zadań specjalnych i wcielona do brytyjskiego dywizjonu Nr 138 (*Special Duties Squadron*). Reszta personelu 301 dywizjonu została rozdzielona między dywizjony 300 i 305. Etat polskiej eskadry w 138 dywizjonie dopuszczał tylko 7 załóg bojowych, dzięki czemu pozostały personel latający 301 dywizjonu wzmocnił stan załóg w pozostałych dywizjonach, zwłaszcza w 300 dywizjonie.

W marcu nastąpiła likwidacja Polskiego Ośrodka Doskonalenia Bojowego w Bramcote, który w związku z brakiem odpowiedniej ilości uzupełnień został zmniejszony do eskadry i włączony do brytyjskiego ośrodka doskonalenia bojowego w Finningley. Brak uzupełnień dla O.D.B. (O.T.U.) powstał stąd, że spośród kandydatów na szkolenie lotnicze przydzielanych doraźnie i nader skąpo z Wojska, nie wszyscy nadawali się do służby w powietrzu, a własne zasoby P.S.P. były już wyczerpane.

Wpływ zasilenia załogami 301 dywizjonu dwóch pozostałych dywizjonów bombowych można najlepiej zobrazować wzrostem ilości zadań bojowych wykonanych przez 300 dywizjon w pierwszych miesiącach 1943 roku: w styczniu — 23 samoloto-zadania, w lutym — 43, w marcu — 35, natomiast w kwietniu już — 77, a w maju — 104.

Z technicznego punktu widzenia nastąpiły zmiany na korzyść. W kwietniu dywizjony 300 i 305 otrzymały nowe samoloty, typu Wellington X.

Wellington X miał dwa silniki Bristol Hercules o mocy 1675 KM każdy. Pod każdym względem był to samolot lepszy od poprzednich wersji Wellingtona: miał duży zapas mocy, wchodził dobrze na wysokość bez przegrzewania silników, był znacznie szybszy, łatwiejszy w lataniu i miał większy udźwieg bomb.

Dywizjony bombowe otrzymały również dawno oczekiwane pomoce nawigacyjne, tzw. aparaty „Gee”, które pozwalały na automatyczne umiejscawianie położenia samolotu w stosunku do celu z dokładnością do 200 metrów.

Ulepszono również technikę bombardowań przez wprowadzenie tzw. „Pathfinder’ów”, czyli samolotów wskazujących innym drogę do celu i sam cel. Były to specjalnie dobrane załogi, szkolone w wyrzucaniu na cel kolorowych bomb oświetlających (tzw. markerów) i wyznaczaniu poszczególnych części dużego celu, np. miasta, zagłębia Ruhry i innych ważnych celów, które miały być zwalczane systematycznie.

Ataki bombowe były coraz bardziej skoncentrowane w czasie i w przestrzeni, dzięki czemu skala strat własnych znacznie się zmniejszyła.

W pierwszej połowie 1943 roku w obu dywizjonach zmienili się dowódcy. 17 stycznia dowództwo 305 dywizjonu objął mjr pil. T. Czołowski; 4 maja dowództwo 300 dywizjonu objął mjr pil. M. Kucharski, który wrócił do linii na drugą turę lotów bojowych.

Dywizjony wykonywały nadal dwa rodzaje zadań: bombardowanie portów i ośrodków przemysłowych oraz minowanie.

24 kwietnia nie wróciła z minowania załoga 300 dywizjonu w składzie: kpt. pil. E. Przysiecki¹⁸, kpr. obs. J. Belina-Prażmowski, kpr. bombardier K. Kozłowski, kpr. radiotelegrafista J. Dębowski i st. szer. strzelec T. Szeremeta.

◆

Począwszy od połowy 1942 roku kilkunastu polskich inżynierów pracowało w brytyjskich instytucjach doświadczalnych i naukowych. Kilku z nich wykonywało również loty doświadczalne w charakterze pilotów na nowych typach samolotów. Jednym z nich był por. inż. pil. Stanisław Riess, który w dniu 4 lutego 1943 r. zginął wraz z całą załogą brytyjską w czasie lotu doświadczalnego na prototypie bombowca Lancaster z Boscombe Down¹⁹.

Loty bojowe dywizjonów 300 i 305

Pozostałe w *Bomber Command* dywizjony 300 i 305 pracowały z bardzo dużym natężeniem wysiłku bojowego w ostatnim okresie Bitwy o Ruhrę. Dla zobrazowania wysiłku dywizjonów i zmieniającego się stanu załóg, przytaczam wyciągi z dziennika działań 300 dywizjonu.

Należy tu przypomnieć, że dywizjon bombowy średni i ciężki miał etatowo posiadać stale 24 załogi i 16 samolotów, z tym, że najwyższe natężenie wysiłku było 12 lotów na dobę i w zasadzie tylko przez trzy doby z rzędu, po czym wysiłek miał być zmniejszony.

W maju 300 dywizjon wykonał następujące loty:

18. Kpt. Przysiecki był doktorem medycyny (psychiatrą); w Polsce był znanym pilotem sportowym. Po przeszkoleniu w 1940 roku był jakiś czas instruktorem pilotażu; na własną prośbę został przeniesiony do dywizjonu bombowego.

19. S. Riess był inżynierem i pilotem doświadczalnym PZL w Warszawie. Między innymi oblatywał Jastrzębia i Suma. 28 września 1939 r. zgłosił się na lot do Warszawy na Sumie. Członkowie jego załogi również zginęli: kpr. pil. I. Radzyński 28. II. 1941, sierż. strz. W. Urbanowicz 3. VII. 1941.

— 12-go, na bombardowanie Duisburga poleciało 13 samolotów, 1 nie wrócił;

— 13-go stan załóg był: 11 kompletnych, 4 zdekompletowane, 4 na urlopie, 7 w szkoleniu, razem 26 załóg; na wyprawę w tym dniu poleciało 12 samolotów (czyli 100 %); samolot dowódcy dywizjonu był trafiony pociskiem artyleryjskim przed doletem do celu, ale załoga wykonała zadanie; wszystkie samoloty wróciły;

— 21 maja stan załóg wynosił: 21 gotowych do lotu, 4 na urlopie, 3 zdekompletowane, 1 w szkoleniu, razem 29 załóg;

— wobec tego 23 maja poleciało na bombardowanie Dortmundu 16 załóg; była to wyprawa w której brało udział 820 samolotów *Bomber Command*; z dywizjonu nie wróciła załoga por. pil. H. Piątkowskiego, który wraz z por. obs. W. Jankowskim wykonywał swój pierwszy lot bojowy; 3 samoloty były trafione odłamkami pocisków artyleryjskich, mianowicie samoloty mjr. Kucharskiego, sierż. Skowrona i sierż. Recha;

— 25-go poleciało 14 załóg na bombardowanie Düsseldorfu; wszystkie wróciły do bazy;

— 27-go na bombardowanie Essen poleciało 13 samolotów; wszystkie wróciły;

— 29-go, na pierwsze bombardowanie przez dywizjon Wupperthal, poleciało 10 samolotów, z których tylko jeden był postrzelany (25 dziur);

— 30-go wysłano na minowanie 6 samolotów, wszystkie wróciły.

Czerwiec był ostatnim miesiącem Bitwy o Ruhrę w którym nasze dywizjony brały udział, wysyłając ponadto co kilka dni samoloty na minowanie.

Dni nadzwyczajnego wysiłku bojowego 300 dywizjonu były w tym miesiącu następujące:

— 11-go, na Düsseldorf poleciało 15 samolotów; wszystkie wróciły;

— 21-go, w bombardowaniu Krefeldu brało udział 15 samolotów dywizjonu, z których 2 nie powróciły;

— 27-go z 11 samolotów bombardujących Wupperthal jeden nie powrócił;

— 28-go poleciało 8 samolotów na Kolonię; jeden nie wrócił. W ciągu tych dwóch miesięcy, tj. maja i czerwca, 300 dywizjon stracił 8 załóg.

W dniu 22 czerwca 300 dywizjon został przesunięty na lotnisko Ingham, w hrabstwie Lincoln. Tam też dołączył po miesiącu 305 dywizjon.

Warunki pomieszczenia oraz warunki pracy bojowej były na lotnisku Ingham znacznie gorsze aniżeli w Hemswell, toteż dywizjony żałowały szczerze, że musiały opuścić swoją starą stację.

W lipcu, gdy Bitwa o Ruhre była już wygrana, a najważniejsze cele lotnictwa bombowego leżały dalej, w głębi Niemiec, ministerstwo lotnictwa zgodziło się na używanie nowego środka utrudniającego nieprzyjacielską obronę powietrzną.

Środkiem tym były tzw. *windows*; pod tą nazwą kodową kryły się setki tysięcy zmetalizowanych pasemek papierowych, które wyrzucone na krótko przed nalotem bombowców zakłócały radar do tego stopnia, że były one całkowicie nieużyteczne. *Windows* użyto po raz pierwszy w nocy 24/25 lipca przed atakiem na Hamburg wykonanym przez 700 samolotów, wśród których były również samoloty 300 i 305 dywizjonów.

Następne bombardowanie Hamburga było w nocy 27/28 i 29/30 lipca. Ostatnia wyprawa na Hamburg była w nocy 2/3 sierpnia. Zniszczenia dokonane w Hamburgu były ogromne: blisko 74 % najgęściej zabudowanego obszaru miasta leżało w gruzach, wszystkie cztery główne stocznie okrętów podwodnych zostały unieruchomione.

Straty lotnictwa bombowego były znacznie mniejsze aniżeli w poprzednich wyprawach. Z ogólnej ilości samolotów, 2.353, które wyrzuciły na Hamburg 7.196 ton bomb, stracono 57 samolotów czyli 2,4 %, podczas gdy w poprzednich wyprawach straty dochodziły do 6 %.

28 lipca dowództwo 305 dywizjonu objął mjr pil. K. Konopasek, a loty 3 sierpnia były ostatnie jakie dywizjon wykonał w *Bomber Command*, w tym bowiem dniu przyszła wiadomość uprzedzająca o przeniesieniu dywizjonu do tworzącego się Lotnictwa Współdziałania (*Tactical Air Force*) albo lotnictwa taktycznego, w związku z czym dywizjon miał się wkrótce zacząć przezbierać na lekkie bombowce. Zwolna rozpoczęła się reorganizacja dywizjonu, polegająca głównie na redukcji personelu, który przenoszono do innych jednostek.

Z dniem 5 września 305 dywizjon wszedł w skład 2 Grupy Bombowej należącej do 2.T.A.F. i przeniósł się na lotnisko Swanton-Morley, w hrabstwie Norfolk. Działalność 305 dywizjonu od września 1943 roku do końca wojny jest przeto omówiona w Rozdziale IX Lotnictwo Współdziałania (Taktyczne).

Tak więc w *Bomber Command* pozostał już tylko jeden polski dywizjon, 300 Dywizjon Ziemi Mazowieckiej.

W 1943 roku personel latający naszych dywizjonów bombowych był zasilony ochotnikami ze Stanów Zjednoczonych A.P., którzy zgłosili się do naszego lotnictwa jeszcze przed wejściem Stanów Zjednoczonych A.P. do wojny i otrzymali pozwolenie zaciągnięcia się do P.S.P.

Nie jeden z tych ochotników przypominał sobie język polski dopiero po wstąpieniu do polskiego lotnictwa. Jako Amerykanie mieli oni swoiste podejście do naszych zasad dyscypliny, ale byli to dzielni żołnierze, którzy walczyli z pełnym poświęceniem i zacięciem.

W późniejszym czasie, w 1944 roku, większość ich przeniosła się do lotnictwa amerykańskiego, co było zrozumiałe z uwagi na znacznie wyższe uposażenie w lotnictwie amerykańskim oraz ze względu na zaopatrzenie inwalidzkie i emerytalne, których nasze lotnictwo nie mogło gwarantować, nawet w niskich stawkach obowiązujących w lotnictwie brytyjskim, gdyż nie było to strzeżone w umowie polsko-brytyjskiej²⁰.

Jeden z ochotników amerykańskich, Bronisław Godlewski, z Chicago, jako strzelec tylny 305 dywizjonu odniósł w walkach z myśliwcem niemieckim w locie na Bremę ciężkie rany, wskutek których stracił obie ręce. Naczelnym Wódz Generał Sikorski dekorował 19-letniego sierżanta w szpitalu Srebrnym Krzyżem Orderu *Virtuti Militari*.

12 listopada mjr Kucharski zdał dowództwo 300 dywizjonu majorowi pilotowi Kuzianowi, jednemu ze starej gwardii lotniczej, który już pod koniec swojej tury lotów doczekał się dowodzenia dywizjonem.

Listopad był miesiącem intensywnych lotów na minowanie, gdy tylko pogoda pozwalała. Poniższy wyciąg z dziennika bojowego dywizjonu obrazuje natężenie lotów w drugiej połowie listopada:

— 18-go, poleciało 16 załóg na minowanie Wysp Fryzyjskich, wszystkie wróciły;

20. Po wojnie władze brytyjskie nie przyznały lotnikom polskim zaopatrzenia emerytalnego, a tylko jednorazowe wypłaty w wysokości dwutygodniowej stawki uposażeniowej za każdy rok służby w RAF, co dla większości wynosiło przeciętnie od £ 60 do £ 150. W lotnictwie amerykańskim sierżant pers. latającego pobierał więcej aniżeli podpułkownik w RAF i PAF.

— 19-go, na Brest, Lorient i St. Nazaire poleciało 13 załóg, bez strat;

— 22-go, 14 załóg, na Wyspy Fryzyjskie i wybrzeże holenderskie, bez strat;

— 25-go, Brest i Lorient, 15 załóg, bez strat;

— 26-go, 14 załóg na Wyspy Fryzyjskie i wybrzeże holenderskie, bez strat;

— 28-go, na Brest 4 załogi, wszystkie wróciły;

— 30-go, na Brest i St. Nazaire 11 załóg, bez strat.

W czasie minowania 30 listopada dywizjon wyrzucił swoją dwutysięczną minę (każdy Wellington zabierał tylko dwie miny). Wyprawę tę uczcili swoją obecnością na odprawie załóg goście w osobach: Senior Naval Officer Bomber Command, Senior Naval Officer No. 1 Bomber Group, Deputy A.O.C. No. 1 Bomber Group oraz oficer łącznikowy w Bomber Command ppłk. pil. R. Beill.

Następnego dnia nadszedł do dywizjonu telegram od Dowódcy *Bomber Command* Marszałka Harrisa, w języku polskim, następującej treści:

„Najserdeczniejsze gratulacje dla całego personelu 300 Dywizjonu z okazji osiągnięcia związanego z położeniem ostatniej nocy w dobry i rzetelny sposób dwutysięcznej miny. Jest to wielkiej wartości wkład w kierunku wygrania wojny z Niemcami i jest dalszym dowodem wspaniałego ducha współpracy ożywiającego nasze obie siły powietrzne. Jestem dumny, że mogę Wami dowodzić.

Harris”.

Grudzień był jak zwykle miesiącem „przeciwlotniczym”, to znaczy, że pogoda pozwalała jedynie na małą ilość lotów operacyjnych. Dywizjon wykonał kilkanaście lotów na minowanie, bez strat, a także dowiedział się, że ma być przebrojony na nowe samoloty, czterosilnikowe typu Lancaster.

18 grudnia pierwsze cztery załogi wyjechały na przeszkolenie na nowych samolotach.

Pomimo poważnego uszczuplenia sił naszego lotnictwa bombowego w 1943 roku, wysiłek bojowy był bardzo duży.

Dywizjony wykonały w tym roku 1.306 samoloto-zadań i zrzuciły 784 tony bomb i drugie tyle min, razem 1.568 ton.

Straty wynosiły w tym roku: 112 poległych i zaginionych, 19 w niewoli.

Styczeń 1944 r. był dość monotony dla 300 dywizjonu. W dniach 3, 4 i 14 dywizjon minował pod Brestem i Lorient. W międzyczasie kilka dalszych załóg odeszło na przeszkolenie na Lancasterach.

17 stycznia mjr K. Kuzian zdał dowództwo dywizjonu mjr. pil. A. Kowalczykowi (b. dowódca 303 Dywizjonu Kościuszkowskiego, przeniesiony do lotnictwa bombowego).

Dywizjon był odtąd podzielony na dwie eskadry: eskadra „A” wykonywała dalej operacje na Wellingtonach, eskadra „B” przezbierała się na Lancasterach.

Eskadra „B” miała 17 załóg, przeważnie przybyłych wprost z ośrodka doskonalenia bojowego, względnie starszych załóg mających za sobą pewną ilość lotów bojowych. Dowódcą eskadry był mjr pil. T. Pożyczka, który ukończył już dwie tury operacyjne. Eskadra została przeniesiona do Hemswell, gdzie mieściła się szkoła dla personelu Lancasterów (tzw. *Lancaster Finishing School*), gdyż lotnisko Ingham nie miało odpowiednich urządzeń do szkolenia personelu technicznego i nie miało bieżni betonowych oraz było za małe dla Lancasterów.

Pierwsze cztery załogi które ukończyły przeszkolenie zostały wysłane do Włoch, do polskiej eskadry w 138 dywizjonie specjalnego przeznaczenia.

1 marca dywizjon w całości został przeniesiony na lotnisko Faldingworth, które miało długie bieżnie betonowe i wolne podejścia, tak ważne dla ciężkich samolotów. 4 marca nadeszły pierwsze 4 Lancastery i dywizjon zaczął przygotowywać się na dobre do działań na nowym sprzęcie.

7 marca samolot por. pil. Inglisa uległ w nocy katastrofie: drugi Lancaster, z Lindholme, nadleciał z tyłu i nastąpiło zderzenie, wskutek którego obie załogi — 14 ludzi — poniosły śmierć.

1 kwietnia mjr Pożyczka objął dowództwo dywizjonu. Wejście dywizjonu do działań opóźniło się wskutek oddania jeszcze sześciu załóg do polskiej eskadry 138 dywizjonu (czyli 301 dywizjonu, jak w polskim rozkazodawstwie nadal nazywano eskadrę).

Pierwsze loty bojowe na Lancasterach dywizjon wykonał w dniu 18 kwietnia. Wszystkie wyszkolone załogi w liczbie siedmiu wzięły udział w wyprawie na bombardowanie węzła kolejowego Rouen. W wyprawie tej R.A.F. stracił 29 samolotów sponad tysiąca biorących udział w zwalczaniu różnych celów we Francji. Wszystkie załogi 300 dywizjonu wróciły szczęśliwie do bazy.

Samolot Lancaster I był ciężkim bombowcem o 4 silnikach Rolls Royce Merlin XX, których łączna moc była 5840 KM. Najwyższa szybkość samolotu wynosiła 287 mil na godzinę.

Żałoga składała się z 7 członków: pilot, nawigator, bombardier, radiooperator, strzelec tylny, strzelec środkowy i mechanik pokładowy.

W nocy 20/21 kwietnia odbyła się duża wyprawa *Bomber Command* w której wzięło udział 1.150 samolotów. Celami były: Kolonia, Ottignies, Lens, La Chapelle; jako dywersja służyły dywizjony Mosquitów które atakowały Berlin. Dywizjon 300 Ziemi Mazowieckiej należał do zgrupowania 340 samolotów bombardujących Kolonię. Na miasto zrzucono prawie dwukrotnie większy ładunek bomb od tego, jaki zrzuciła pierwsza wyprawa tysiąca samolotów w 1942 roku. Wszystkie polskie samoloty wróciły do bazy, a tylko jedna załoga miała walkę z nocnym myśliwcem. R.A.F. stracił 16 samolotów, co z jednej strony było dowodem słuszności nowej taktyki nalotów, z drugiej strony było dowodem słabości *Luftwaffe*.

W nocy 22/23 kwietnia dywizjon brał udział w wyprawie ponad 600 czterosilnikowych samolotów na Düsseldorf. W dzienniku działań dywizjonu jeden z uczestników wyprawy zanotował:

„Bombardowanie przerażająco efektywne. W dole, dwie do trzech mil kwadratowych objęte jedną masą ognia — wielki prostokąt jakby pudełko od zapalek, całe w płomieniach”.

Dywizjon nie poniósł strat, pomimo, że w nocy tej była niezwykle duża ilość niemieckich nocnych myśliwców na trasie. R.A.F. stracił 42 samoloty.

W nocy 24/25 kwietnia dywizjon bombardował Karlsruhe, cel bardzo odległy, nad którym załogi 300 dywizjonu były ostatni raz we wrześniu 1942 roku. W wyprawie brały udział dwa zgrupowania, po 300 samolotów. Jedno leciało przez Holandię w stronę Ruhry, wykonując przed Ruhrą gwałtowny zwrot na południe, a od Luksemburga lecąc na wschód, do celu. Drugie zgrupowanie leciało przez Francję, spotykając pierwsze przed samą Karlsruhe, a powracając przez Holandię. Jako dywersja działało 200 samolotów atakujących Danię i Hamburg, ponadto Moskity atakowały Düsseldorf. Dywersje te miały odciągnąć nocnych myśliwców *Luftwaffe* od głównych sił atakujących Karlsruhe.

Warunki meteorologiczne były trudne: silne zachmurzenie i oblodzenie na różnych wysokościach.

Pomimo dywersyj wszystkie zgrupowania miały spotkania z nocnymi myśliwcami. Ogólne straty R.A.F. wynosiły 30 samolotów. Z siedmiu załóg 300 dywizjonu zginęły dwie: kpt. pil. L. J. Kurowskiego i por. pil. A. Federenko.

W maju działania ciężkiego lotnictwa bombowego były powią-

zane z przygotowaniami do inwazji Europy. Celami wypraw były głównie węzły kolejowe, gdyż chodziło o tzw. izolowanie pola bitwy czyli o przecięcie komunikacyj dla utrudnienia lub uniemożliwienia Niemcom szybkiego przerzucenia operacyjnych oddziałów.

300 dywizjon brał udział w następujących wyprawach:

- 10-go, na Dieppe, 6 samolotów, wszystkie wróciły;
- 12-go, na Hasselt, 8 samolotów, wszystkie wróciły; wskutek złych warunków atmosferycznych nastąpiła przerwa w działaniach wynosząca siedem dni;
- 19-go, na węzeł kolejowy Orleans, 6 samolotów, bez strat;
- 21-go, Duisburg, 8 samolotów, bez strat;
- 23-go, na Dortmund wystartowało 7 samolotów, ale jeden musiał zawrócić z powodu uszkodzenia jednego silnika; przy lądowaniu samolot uległ rozbiciu; śmierć ponieśli: kpr. radiotelegrafista A. Leszkowicz, plut. mech. pokład. C. Rybiński; sierżanta-pilota Nalepę wyciągnął z płonącego samolotu wartownik szer. Bieńkowski; pozostali członkowie załogi ocalili dzięki temu, że zostali wyrzuceni z samolotu przy zderzeniu z ziemią. Nie powróciła z wyprawy załoga por. pil. Adlera, w której nawigator por. obs. Bergner wykonywał swój 53-ci lot.

Ostatnia wyprawa w maju była na Akwizgran; dywizjon wysłał 6 samolotów. Nie wróciła załoga por. pil. W. Osiki, który wykonywał swój pierwszy lot jako dowódca załogi; w załodze był obywatel amerykański, ppor. naw. William Tapp, który wykonywał swój pierwszy lot.

Od 6 czerwca czyli od pierwszego dnia inwazji Europy (tzw. po angielsku D-Day) dywizjon brał udział co noc w zwalczaniu komunikacji nieprzyjaciela.

12 czerwca dywizjon brał udział w bombardowaniu Gelsenkirchen i stracił trzy załogi; nie powróciły załogi pilotów: por. J. Różańskiego, por. H. M. Burkiewicza i plut. Rembeckiego.

Wskutek strat poniesionych w maju i w pierwszej połowie czerwca, dywizjon nie miał etatowego składu załóg i od 13 czerwca jedna eskadra dywizjonu była całkowicie brytyjska, jeśli chodzi o personel latający; dowodził nią S/Ldr. Misselbrook.

13 czerwca dywizjon wykonał dzienną wyprawę przeciw niemieckim okrętom wojennym w porcie Le Havre, tuż przed zachodem słońca. Dowódca *Bomber Command* nadał następującą depezę do dywizjonów które brały udział w tej wyprawie:

„Ataki na Le Havre były wspaniałe. Zniszczyliście w istocie rzeczy całe będące tam niemieckie siły morskie. Była to najważniejsza siła morska przeciwstawiona naszej inwazji i składała się z około 60 okrętów”.

Ciężkie lotnictwo bombowe było do 25 września 1944 pod operacyjnym dowództwem Naczelnego Dowódcy Sił Sprzymierzonych (*Supreme Allied Commander*) i w tym okresie było głównie używane do zadań taktycznych, na samym froncie i na bliskich tyłach. Loty odbywały się przeważnie w dzień i pod osłoną myśliwską. Dla załóg bombowych były to nowe zadania, pełne urozmaicenia, gdyż po raz pierwszy większość z nich mogła obserwować walkę na ziemi i wpływ własnego bombardowania na ogólne położenie.

W locie 300 dywizjonu 18 lipca zdarzył się niezwykle wypadek który prasa brytyjska opisała jako „cud”. W czasie bombardowania celu pod Emieville (niedaleko Caën), wybuch pocisku artyleryjskiego uszkodził jeden z samolotów; tylny strzelec właśnie obracał swoją wieżyczkę, szukając oczyma nieprzyjaciela. Podmuchał zarzucił wieżyczkę poza jej normalne położenie i otworzył drzwi za plecami strzelca. Potężne ssanie powietrza wyciągnęło strzelca z samolotu, ale zawisł on na lewej stopie wciśniętej między ramę drzwi i kadłub. Drugi strzelec i mechanik pokładowy próbowali wciągnąć kolegę do samolotu, ale bezskutecznie. Spodnie strzelca zaczęły się drzeć, stopa zaczęła się wysuwać z buta, zdawało się, że lada chwila runie na ziemię. Wtedy mechanik pokładowy Piałucha powziął ryzykowną decyzję: wyszedł na zewnątrz kadłuba, trzymany przez kolegów, zarzucił linkę wokoło wiszącego strzelca i umocował ją do kabiny. Tylny strzelec wisiał głową w dół przez całą drogę do bazy, a w czasie lądowania wysiłkiem wszystkich mięśni uniósł głowę jak tylko mógł najwyżej. Personel dywizjonu widząc podchodzący do lądowania samolot z wiszącym członkiem załogi był przekonany, że nie mógł on przeżyć lądowania. Okazało się jednak, że pomimo krwawienia z ust i uszu, strzelec nie odniósł cięższych obrażeń i po kilku dniach wrócił do służby.

Dowódca *Bomber Command* nadał natychmiast sierz. J. Piałusze odznaczenie, C.G.M. (*Conspicuous Gallantry Medal*) za wybitną odwagę i incjatywę²¹.

W lipcu dywizjon poniósł szereg strat, aczkolwiek w stosunku do dużej ilości wykonywanych lotów były one mniejsze aniżeli w poprzednim roku. Oto wyciąg z dziennika działań dywizjonu:

— 19 lipca, 12 samolotów bombardowało zbiorniki paliwa pod Scholven, na północ od Essen; jedna załoga zginęła;

— 20 lipca, 15 samolotów w operacji nad Courtrai, w Belgii; silna obrona przeciwlotnicza; wszystkie samoloty wróciły;

— 23 lipca, 12 samolotów bombardowało Kolonię; jedna załoga stracona;

21. Sierz. Józef Piałucha zginął 2. IX. 1944 w Jugosławii.

— 24 lipca, 12 samolotów bombardowało Stuttgart; dwie załogi brytyjskie zginęły;

— 25 lipca, 12 samolotów ponownie na Stuttgart; jedna załoga nie wróciła.

19 lipca z wyprawy na bombardowanie wytwórni syntetycznej benzyny w Schölve (na północ od Essen) nie wróciła załoga w składzie: chor. pil. Żółtowski, drugi pilot kpt. Ostaszewski, nawigator por. Bregman, bombardier st. sierż. Janicki, radiotelegr. sierż. Ratajczak, strzelcy chor. Stysiak i sierż. Mamak, mechanik pokładowy st. sierż. Szychowski. Był to 28-my lot tej załogi.

Por. Jerzy Józef Bregman miał za sobą loty w Burmie przeciw Japończykom, w dywizjonie R.A.F.; zgłosił się na loty do Kraju (do 301 dywizjonu) i miał być przeniesiony po ukończeniu tury lotów. Por. Bregman był kronikarzem dywizjonu od czasu przebrojenia dywizjonu w Lancastera.

W sierpniu sześć załóg polskich dywizjonu zostało przeniesionych do Włoch, do Eskadry 1586 (nowa nazwa samodzielnego 301 dywizjonu).

Dywizjon nadal wykonywał różne zadania na froncie zachodnim. W ciągu pięciu dni dywizjon stracił 6 nowych załóg: jedną 24 sierpnia nad Stuttgartem, dwie brytyjskie załogi następnego dnia nad Russelheim, trzy załogi (w tym dwie brytyjskie) 29-go zostały zestrzelone nad Szczecinem przez myśliwców niemieckich.

We wrześniu ciężkie lotnictwo bombowe oczyszczało dojścia do Antwerpii która miała być głównym portem zaopatrzeniowym Sprzymierzonych w nadchodzącej bitwie o Rzeszę. Bombardowano komunikacje i ujście rzeki Scheldty.

3 października dywizjon bombardował baterie nadbrzeżne na ufortyfikowanej wyspie Walcheren.

Grudniowa ofensywa Rundstedta w Ardenach była poważnym zagrożeniem, toteż ciężkie lotnictwo bombowe zostało znowu powołane do interwencji na polu walki. Pomimo złej pogody ciężkie bombowce wykonywały wyprawy w ciągu czterech nocy i dwóch dni po 16 grudnia. 300 dywizjon brał w tych działaniach udział całością sił.

W ciągu 1944 roku 300 dywizjon wykonał 961 samolotowozadań w których wyrzucił 4.181 ton bomb i 145 ton min. Był to bardzo duży wysiłek. Wystarczy stwierdzić, że ilość lotów dywizjonu w tym roku stanowiła 71 % ogólnej ilości wszystkich czterech naszych dywizjonów bombowych w 1941 roku.

Straty były bardzo duże: 110 poległych, 3 zaginionych, 10 w niewoli, razem 123 członków personelu latającego, co stanowiło 75 % etatowego stanu załóg.

Rok 1945

29 stycznia 1945 roku stacja Faldingworth stała się całkowicie polską stacją; komendantem stacji został płk. pil. R. Beill, którego funkcje oficera łącznikowego w Dowództwie Lotnictwa Bombowego, objął płk. pil. P. Dudziński.

1 lutego mjr Pożyczka zdał dowództwo dywizjonu mjr. pil. B. Jarkowskiemu, który dowodził dywizjonem do końca wojny.

W lutym, dla wsparcia ofensywy Czerwonej Armii w Saksonii, ciężkie lotnictwo bombowe R.A.F. otrzymało zadanie bombardowania Drezna. Wyprawę wykonano w nocy z 13 na 14. Dywizjon wziął udział w tej wyprawie, jak również następnej nocy na wsparcie Armii Czerwonej pod Chemnitz. Wskutek zderzenia zginęła jedna załoga.

W marcu i kwietniu dywizjon bombardował różne cele, jak Hamburg, Kilonię, Plauen, Poczdam; wspólnie z tysiącem samolotów bombardował również wyspę Helgoland.

Działania bojowe dywizjon zakończył wyprawą na siedzibę Hitlera — Berchtesgarden, w dniu 25 kwietnia 1945. Wszystkie samoloty dywizjonu wróciły, jeden tylko, będąc postrzelany, lądował przymusowo we Francji.

Od 29 kwietnia do 8 maja dywizjon zrzucał żywność dla Holendrów na obszarze zalanym wodą wskutek zerwania tam przez Niemców.

W 1945 roku, od 1 stycznia do 8 maja, dywizjon wykonał 620 samoloto-zadań, z czego ponad 40 % stanowiły loty na wsparcie wojsk i bombardowanie miast, 30 % na zwalczanie komunikacji, reszta na różne inne cele. Ogólny ładunek bomb wyrzuconych wynosił 2.388 ton.

Straty za ostatnie cztery miesiące wojny były bardzo duże, wynosiły bowiem 59 poległych, 18 w niewoli, 11 samolotów zniszczonych.

Praca bojowa. Nastroje

Dla należytego zrozumienia pracy bojowej załóg bombowych oraz nastrojów panujących w czasie wojny w naszych dywizjonach bombowych konieczne byłoby przytoczenie drobiazgowych opisów i obszernych wyjątków z pamiętników lotniczych i ksiąg dywizjonowych, na które w zarysie historii nie ma miejsca. Pragnąc jednak dać Czytelnikom możliwie wierny obraz pracy bombardowców, przytaczam poniżej opis przebiegu odprawy załóg i lotu na Hamburg pochodzący z księgi pamiątkowej 300 dywizjonu, a napisany przez por. obs. Paczkę w sierpniu 1943 r.

„Dywizjon brał udział w ciężkich nalotach na m. Hannover, ponadto bombardował składy amunicji w północnej Francji i wykonał szereg lotów na minowanie wód nieprzyjaciela.

Chciałbym tutaj możliwie wiernie opisać przebieg odprawy załóg, wystartowanie i ich powrót do bazy. Spróbuję. Rozpocznę od opisu sali odpraw.

Przednia ściana sali odpraw pokryta jest dużą mapą przedstawiającą Wyspy Brytyjskie i północną część Europy od 46 stopnia szerokości północnej począwszy. Trasa lotu bojowego wyznaczona jest na mapie ze wszystkimi możliwymi danymi o nieprzyjacielu, jak: rozmieszczenie artylerii, reflektorów, lotnisk myśliwskich, sztuczne cele itp. Poza tym, po bokach mapy szczegółowe różne tabele i dokładne obrazy celu (szkice, fotografie).

Przed tą mapą zwykle rozpoczyna się odprawa przez Intell. Oficera S/Ldr. Castle. Rozpoczyna on odprawę zwykle polskimi słowami. Jeśli to jest poważny cel, jak Hamburg czy Essen, to mówi: „Panowie, dzisiaj nie ma lipy!” Jeśli lot ma być na cel świeży, który jeszcze nie był bombardowany, to mówi: „*This target has not yet been bombed. It is, as you say — dziewiczy*”²².

S/Ldr. Castle pracuje z Polakami od dawna, zna Polaków i nauczył się szeregu polskich wyrazów i zwrotów.

Po nim stają przed mapą polscy specjaliści. Podają załogom informacje i uwagi ze swej specjalności. Następuje jeden po drugim: meteorolog, dyżurny lotniska, foto., bombardier, radiowy, oficer nawigacyjny i na zakończenie odprawy dowódca dywizjonu w kilku słowach podaje załogom swoje uwagi, dalszy rozkład czasu do chwili startu samolotów.

Po odprawie załogi wyjeżdżają do kasyna, gdzie spożywają kolację operacyjną (przystawki już jajka), po czym wracają na lotnisko. Nawigatorzy przyjeżdżają na lotnisko wcześniej aniżeli reszta załóg, zwykle 2 i pół godziny przed startem. W dużej i wygodnej sali opracowują cały lot. Ciszę w sali niekiedy przerywa głos wychodzący z głośnika (*tonoy*) jak np. „Uwaga, *the play at the Station Concert Hall — 'Come out and play' — will be given at 7 o'clock to-night. Koniec*”. Przypuszczać należy, że to mówi chyba Anglik.

Nawigacyjny dywizjonu, kpt. Danielewicz, jest w swoim żywiole. Pisze na tablicy czas startu poszczególnych samolotów, dalej informacje o sytuacji na lądzie i nad lądem macierzystym i wodach okalających Anglię itd. Interesuje się młodymi załogami i pomaga im jak może. Załogi lecące po raz pierwszy mają przydzielonych starszych i bardziej doświadczonych kolegów którzy już odbyli szereg lotów.

Normalnie na jedną godzinę przed wystartowaniem samolotów załogi udają się do swoich samolotów. Tam członkowie załóg spotykają się z brygadzystami samolotów (mechanikami). Każdy członek załogi sprawdza w samolocie swój dział, powiedziałbym swój apartament oraz wykonuje ostatnie czynności przygotowawcze do lotu. Jeśli czas pozwala, to członkowie załogi spędzają go na pogawędce z mechanikami. Ci są istną skarbnicą wiedzy jeśli idzie o historię samolotu który mają pod opieką. Przywiązani są bardzo do dywizjonu, wielu z nich jest w dywizjonie od chwili jego powstania. Czasami współżycie między brygadzystami a załogą latającą jest bardzo serdeczne. Gdy załoga wraca z wyprawy, jeden z mechaników czeka na *dispersal'u* (punkt rozproszenia samolotów) i odbiera samolot od załogi.

Załoga udaje się po locie wprost do Sali Odpraw, gdzie następuje „spowiedź” (*Interrogation*). Tutaj jest też kawa i ulubione kanapki oraz pa-

22. „Ten cel nie był jeszcze bombardowany. Jest on — jak mówicie — dziewiczy”.

pierosy i rum. W kasynie natomiast oczekuje lotników smaczny bacon z jajkiem. Po zjedzeniu, zmęczone załogi idą do „domu”, na odpoczynek.

W nocy z 2 na 3 sierpnia lot na Hamburg. Jest to ostatni i 49 z kolei nalot na to miasto. W stosunkowo niesamowitych warunkach. Niesposób go opisać. Nad Hamburgiem w chwili nalotu przechodziła silna burza z piorunami. Równocześnie na miasto spadały bomby.

O godz. 17.00 odprawa załóg w sali odpraw. Z odprawy odnieśliśmy wrażenie, jak zresztą wszystkie załogi, że lot prawdopodobnie będzie odwołany ze względu na pogodę, którą meteorologia przedstawiała w najczarniejszych kolorach. Niemal na całej trasie wynoszącej 985 mil w obie strony, chmury deszczowe z wierzchołkami dochodzącymi do 25.000 stóp. Temperatura zero — ważna ze względu na oblodzenie — na wysokości 9.000 stóp. Wszędzie w chmurach oblodzenie, od groźnego do lekkiego. Na trasie w okolicy nieprzyjacielskiego wybrzeża burza z piorunami. Nad celem pokrycie chmur 7 do 8/10, z wierzchołkiem na 16.000 stóp.

Godzinę przed startem załogi wyjechały do swoich samolotów. Wszyscy czekaliśmy na odwołanie lotu.

Pogadanki z mechanikami przerywano co chwilę spoglądaniem w stronę *watch office*, ale gdzie tam! Czerwonej rakiety oznaczającej odwołanie lotu jak nie widać, tak nie widać. Piloci później niż zwykle zapuszczali silniki. Czas, co go na czwartym w wymiarach postawiono miejscu, wyraźnie dawał do zrozumienia, że powinien być na pierwszym.

Zapuszczono silniki i po próbie zaczęto kołować na start.

Lot na Hamburg na Wellingtonie bez dodatkowych zbiorników należy do lotów długich. Dlatego w planie przewidywano lot na 5.000 stóp mniej więcej do połowy trasy, ze względu na oszczędne zużycie paliwa. Od mieliśmy się wznosić, wykorzystując przerwy w chmurach. Cel mieliśmy bombardować z wysokości powyżej 18.000 stóp ze względu na artylerię.

A co będzie jeśli nie znajdziemy przerw w chmurach na drugiej połowie trasy? Dlatego zdecydowaliśmy się z pilotem nabierać wysokość natychmiast nad bazą, położyć kurs z największej wysokości i wznosić się dalej aż do temp. — 20° C, przy której oblodzenie właściwie nie występuje, a paliwa oszczędzać w drodze powrotnej.

Lot odbywaliśmy lecąc częściowo pod chmurami, częściowo w chmurach. Osiągnęliśmy temperaturę — 19° C na wysokości 21.500 stóp; byliśmy spokojni, dostaliśmy tylko lekkie oszronienie.

Pod względem nawigacyjnym lot jest trudny, bo po przelecieńiu około 315 mil pomoce nawigacyjne ustały, do czego przyczyniło się też oblodzenie anten.

Lecimy dalej na „DR”, to jest według planu przygotowanego na ziemi, z paroma obliczeniami na trasie z wiatrami do pomocy, zresztą wątpliwej wartości. Około 20 mil przed przekroczeniem brzegu npla spotykamy łańcuch chmur kłębiastych, piętrzących się ponad 5 tysięcy stóp w stosunku do naszej wysokości. W samolocie panuje zdyscyplinowana cisza. To cisza swoista dla oblatanych załóg i spokojnych, w której niemal czuwa się czujność załogi i jej prace.

Zbliżamy się do tej góry chmur.

— Hallo nawigator, mówię pilot.

— Hallo pilot, słucham.

— Przed nami masa czarnego cumulusa. Chciałbym to wyminąć. Czy pan widzi. Co pan o tym myśli?

Długa chwila ciszy.

— Hallo nawigator, co pan robi? Dlaczego pan nie odpowiada?

— Właśnie się zastanawiam co odpowiedzieć.

(Trudno mi jest wypowiedzieć się za czymkolwiek. Wiem, że w cumulusie cuda dzieć się mogą, ale z drugiej strony, jeśli zaczniemy wymijać, to na DR gotowiliśmy nie znaleźć celu, nad którym też nie wiemy jak jest. Może tam jest rzeczywiście małe pokrycie? To potem powiedzą, że taka stara załoga i celu nie odnalazła). Więc pytam:

— A jaką mamy teraz temperaturę?

— Stale minus 19 stopni.

— No, to oblodzenia nie mamy się czego obawiać.

— O.K. nawigator, lecimy przez te chmury.

— O.K. pilot.

Po chwili jesteśmy w środku cumulusa. Ogarnia nas ciemność, zaczyna nami trochę rzucać. Po jakichś dwóch minutach okazuje się że mamy szczęście: cumulus w tym miejscu miał małą grubość, przelecieliśmy i znaleźliśmy się w pewnego rodzaju wąwozie. Po obu stronach piętrzą się góry cumulusa, jakieś tysiąc stóp pod nami — wzburzone morze zwałów chmur.

Cieszymy się i zaczynamy z przyjemnością przypatrywać się burzy, którą teraz doskonale widzimy. Wokół nas biją pioruny, mieszając się z pociskami artyleryjskimi, blisko nas, daleko, całkiem daleko i na różnych wysokościach. Mamy szczęście.

Osobiście pierwszy raz widziałem pioruny rozpoczynające swoje drogi na wysokości na której sam byłem i lecące w dół. Odnosiłem wrażenie jak gdyby samoloty wyprawy i nasz „Wympy” wraz z nimi zrzucały teraz pioruny na ziemię niemiecką. Tak, teraz pioruny, pomyślałem, a potem zrzucimy nasz ładunek bomb. Spadną jak te pioruny.

Oho, a to co? Czyżby światła nawigacyjne się paliły?

— Hallo pilot, czy światła nawigacyjne się palą?

— Kto mówi?

— Nawigator. Zobacz pan w jakich kolorach nasz samolot, a szczególnie końce skrzydeł.

— Nie, to nie światła nawigacyjne, to chyba wyładowania elektryczne.

— Tak, to nie światła nawigacyjne. Końce stateczników też mamy świecące fioletem. O, a teraz są żółte!

— A zobacz pan jaką aureolę mają śmigła!

— Lecimy jak świecąca choinka wśród tych chmur z gwiaździstym niebem nad nami.

— Kto to powiedział?

— Tylny strzelec.

Stałem w astrodome. Na obwodzie jego stalowej ramy hulał deszcz małych iskerek elektrycznych. Poczujęm się jak Faraday w swojej klatce.

Daleko na lewo od nas zobaczyliśmy łunę przebijającą spod chmur. To Hamburg już się palił.

Tym razem atakowaliśmy Hamburg od południa. Zbliżamy się do celu i wchodzimy w zasięg artylerii broniącej go. Coraz więcej pocisków wokół nas, nie ma reflektorów tym razem. Pokrycie około 7 do 8/10. Za minutę powinniśmy rzucać bomby. „Markerów” jednak nie widzimy.

— Hallo, mówi strzelec tylny. Widzę rzekę i zatokę.

— Tak, jesteśmy nad celem.

— Drzwi bombowe otwarte. Bomby poszły!

Teraz właśnie minęliśmy zielone markery.

— Widzę je doskonale, mówi tylny strzelec.

— O.K. Dziękuję, widzę żeśmy bardzo dobrze rzucili bomby.

— Tak, właśnie.

Cała załoga się cieszy. No, spokój! Schodzimy z celu. Znowu przejście przez artylerię. Przeszliśmy. Przed nami strzela artyleria, mówi pilot.

— Nawigator, czy my dobrze lecimy? Tak wprost na tę artylerię?

Zmieniamy kurs.

Teraz przekraczamy kanał Kiloński. Ależ ta artyleria bije! I jak celnie! Traach! No, teraz chyba dostaliśmy. Tylny strzelec:

— Co tam trzasło?

— Dostaliśmy w kadłub, ale tu koło mnie nic. Wieżyczka obraca się w porządku.

— Halo, pilot. Nad nami trzy maszyny, jednosilnikowe. To Focke Wulfy 190. Poszły piką w dół.

— Dajcie spokój, to jest brawura. W taką pogodę, burza, noc, pika w chmury i niemal w szyku. Żołnierze powietrzni! Lotnicy w walce.

No tak, myślę sobie, ale my chyba też nie mniejszą wykazujemy brawurę, w taką pogodę, w taki ogień i jeszcze ci myśliwcy, którym przyznaję dużą odwagę.

— Pilot, w prawo! Ależ tu celnie strzelają. Jeszcze w prawo! Dobrze, teraz cały ogień jest po naszej lewej stronie.

— Przed nami silny ogień.

— To dobrze, jesteśmy na traku. Mamy go minąć tuż tuż, trochę z prawej.

— A co to jest?

— Zaraz zobaczę — Halo pilot, na mapie to się nazywa Westhever. To znaczy, mam nadzieję że to jest to.

— Dobrze, dziękuję.



Zmiana kursu.

— Halo pilot.

— Tak, słucham.

— Jest godzina 3.35. Złapałem pierwszego fiksa, jesteśmy około trzy mile z prawej od traku. Bardzo dobrze lecimy.

Po jakimś czasie wołam:

— Halo pilot, moglibyśmy się teraz obniżyć, zapalilibyśmy papierosa, a tu trochę zimno.

— Dobrze, jak tylko będę mógł, to się obniże. Na razie tu chmury.

Nad bazą byliśmy o piątej zero ośm. Lądowaliśmy o 05.17 Lot trwał 5 godzin i 40 minut”.

Brak załóg

Wspomniałem już kilka razy o braku załóg w lotnictwie bombowym. Sprawa ta wymaga szczegółowego naświetlenia z uwagi na to, że w drugiej połowie 1944 roku zaistniał ostry kryzys, który odbił się na tak ważnym zagadnieniu jakim było niesienie pomocy walczącej Warszawie.

Pod brakiem załóg bombowych należy w tym wypadku rozumieć przede wszystkim brak obserwatorów, w drugiej kolejności strzelców i radiotelegrafistów. Pilotów miało lotnictwo Polskie w Wielkiej Brytanii — podobnie zresztą jak w Polsce —

zawsze w wystarczających ilościach, w rzeczywistości były zwykle duże nadwyżki w rezerwie.

Ośrodek Doskonalenia Bojowego w Bramcote powiększał się szybko w latach 1941/42. Początkowy stan personelu stałego ośrodka, wynoszący 19 oficerów i 162 szeregowych, zwiększył się w czerwcu 1941 r. do 40 oficerów i 228 szeregowych, a w początkach 1942 roku osiągnął liczbę 84 oficerów i 580 szeregowych.

W styczniu 1941 roku było na szkoleniu w Bramcote 140 członków personelu latającego, a w czerwcu tegoż roku 260. W związku z tym rozwojem Ośrodek Bramcote został w lipcu 1941 usamodzielniony pod nazwą 18 (*Polish*) *Operational Training Unit*.

Nie trwało to jednak długo, gdyż już w marcu 1943 roku — wskutek braku odpowiedniej ilości uzupełnień, czyli kandydatów na szkolenie załóg w szkołach podstawowych — Ośrodek Bramcote został zmniejszony do rozmiarów jednej eskadry w brytyjskim ośrodku w Finningley.

Fakt ten był następstwem dwóch czynników: po pierwsze, w ciągu dwóch lat nieprzerwanych walk wyczerpały się rezerwy własne Lotnictwa, po drugie, uzupełnienia przydzielane przez Sztab N.W. z Wojska w małych ilościach, pokrywały zapotrzebowanie tylko częściowo.

Zmniejszanie się ilości załóg w dywizjonach było wynikiem nie tylko strat bojowych i wyszkoleniowych, lecz również następstwem odchodzenia załóg z linii po ukończeniu normy lotów bojowych, co było zgodne z przepisami i zwyczajami brytyjskimi. Niektórzy członkowie załóg wracali po kilku miesiącach do linii na drugą względnie nawet trzecią turę lotów bojowych, ale część nie wracała już do linii, będąc zatrudniona w szkolnictwie, w sztabach, względnie zwolniona na podstawie orzeczenia komisji lekarskiej. Ponieważ, w pierwszych zwłaszcza latach, załogi bombowe latały często co drugą noc — aczkolwiek w myśl zasad brytyjskich powinny były latać co czwartą lub co trzecią noc — wiele załóg szybko ukończyło pierwszą turę lotów (która wynosiła początkowo 30, później 25 lotów) i były wycofywane na przymusowy odpoczynek.

Dodatkowym czynnikiem który wpłynął na brak obserwatorów i strzelców był czasokres szkolenia; w 1942 roku wydłużył się on poważnie wskutek przeniesienia podstawowego szkolenia nawigatorów do Kanady. Wobec trudności transportowych, szkolenie nawigatorów trwało do 18 miesięcy.

Nie ulega jednak wątpliwości, że na pogłębienie kryzysu braku załóg złożyły się jeszcze inne przyczyny, swoiście polskie.

Jedną z nich była różnica założeń organizacyjnych między lotnictwem polskim i brytyjskim, o której pisałem już w Rozdziale II (strona 30-31), a dotycząca roli pilota i nawigatora.

W Polsce obserwator był dowódcą samolotu, bez względu na posiadany stopień; uważano, że był mózgiem załogi, otrzymywał zadanie i był odpowiedzialny za jego wykonanie, co było uzasadnione tym, że obserwator nawigując, a więc prowadząc samolot do celu i z powrotem, wykonywał główną część zadania (rozpoznania czy bombardowania). W wyniku tego rozumowania obserwatorzy awansowali i dowodzili jednostkami na równi z pilotami. Ponieważ Brytyjczycy wychodzili z założenia, że pilot, będąc odpowiedzialny za życie załogi i techniczne prowadzenie samolotu od startu do lądowania, wykonuje główne czynności, przyjęli jako zasadę, że dowódcami jednostek muszą być zawsze piloci, którzy ponadto szkolą innych pilotów swojej jednostki, a tego zadania nie może spełnić obserwator. Łączyło się z tymi zasadami konsekwentnie ograniczenie awansów dla obserwatorów do stopnia kapitana (F/Lt) i pewne uposzczenie w nadawaniu odznaczeń bojowych, gdyż automatycznie zakładano, że wykonanie zadań bojowych było głównie zasługą dowódców załóg, czyli pilotów, a zasługi obserwatora i innych członków załóg oceniano przede wszystkim na podstawie raportów pilotów. Stąd też nawigatorzy i strzelcy oraz bombardierzy otrzymywali odznaczenia bojowe w systemie brytyjskim raczej wyjątkowo, za szczególnie czyny bohaterstwa. (Sprawa odznaczeń omówiona jest w następnym punkcie).

Zrozumiałe jest, że w tych warunkach polscy obserwatorzy starali się różnymi sposobami otrzymać odkomenderowanie na kursy pilotażu.

Drugą przyczyną była właściwa nam, Polakom, niecierpliwość oraz zapał bojowy i ambicja. Wielu obserwatorów i oficerów technicznych uważało w latach 1940/42 że jedyną właściwą formą spełnienia obowiązku wobec Ojczyzny było latanie bojowe. Oficerowie obserwatorzy, nie mogąc doczekać się swojej kolejki na przeszkolenie nawigatorskie względnie pilockie, zgłaszało się w 1940 roku ochotniczo do latania w charakterze strzelców, a że tych w istocie było brak w pierwszych dywizjonach bombowych i w nocnym myśliwskim, wielu oficerów obserwatorów zginęło latając jako strzelcy lub ukończyło loty bojowe i odeszło z linii. Również szereg oficerów technicznych przeszkolił się na personel latający, głównie na pilotów.

Rezultat ogólny był taki, że w ciągu pierwszych dwóch lat oficerowie-obszatorzy, oficerowie techniczni i o wysokich kwalifikacjach (inżynierowie z ITL i PZL), artyści, adwokaci, do-

cenci uniwersytetów i nawet lekarze, wykonywali loty bojowe w różnym charakterze i ginęli względnie zapełniali czasowo etaty dywizjonów, natomiast w latach 1943/44 zabrakło kandydatów na obserwatorów.

Jak już wspomniano w tym Rozdziale, wskutek braku pełnych polskich załóg, jedna eskadra w 300 dywizjonie była przez dłuższy czas całkowicie brytyjska; to samo nastąpiło później w 305 dywizjonie, a brak obserwatorów (a zatem pełnych załóg) w eskadrze pracującej na korzyść Powstania Warszawskiego był wprost katastrofalny. Do kryzysu załóg w lotnictwie bombowym nie byłoby doszło, gdyby Lotnictwo otrzymało z Wojska odpowiednie uzupełnienia spośród setek zgłaszających się spontanicznie do lotnictwa, jednak Sztab N.W. w latach 1940/43 nie doceniał należycie tego zagadnienia, natomiast w 1944 roku Naczelny Wódz winił Dowódcę P.S.P. za ten stan rzeczy.

Odnaczenia bojowe

Sprawa odznaczeń bojowych w Lotnictwie Polskim poza granicami kraju wymaga naświetlenia ze względu na szczególne warunki pracy bojowej lotnictwa i powiązania z Królewskimi Siłami Powietrznymi (R.A.F.) Formalnie sprawa ta należy do zagadnień ogólnych i stąd teoretycznie powinna się była znaleźć w Części Pierwszej niniejszego opracowania, jednak rzeczowe względy przemawiały za omówieniem jej w rozdziale traktującym o lotnictwie bombowym.

Po pierwsze, omówienie sprawy odznaczeń bojowych w Części Pierwszej byłoby znacznym wyprzedzeniem powstania i rozwoju tej sprawy na tle działań bojowych i różnic pomiędzy zasadami polskimi i brytyjskimi, wskutek czego Czytelnik miałby trudność odtworzenia sobie jasnego obrazu całej sprawy.

Po drugie, polskie zasady nadawania odznaczeń bojowych w lotnictwie nie były ustalone z góry, to jest przed rozpoczęciem działań bojowych w Wielkiej Brytanii, lecz wyrabiały się w czasie działań i odmiennie w lotnictwie myśliwskim i w lotnictwie bombowym. Za kampanię polską 1939 roku nie nadano we Francji odznaczeń bojowych, zgodnie z poglądem Naczelnego Wodza Generała Sikorskiego, który uważał, że okres bezpośrednio po przegranej kampanii nie był odpowiednim czasem do nadawania odznaczeń oraz że trudności w przygotowaniu wniosków na odznaczenia nie pozwalały na opracowanie pełnej i sprawiedliwej listy odznaczeń.

We Francji działało tylko lotnictwo myśliwskie i liczba odznaczeń była stosunkowo mała.



W stosunku do pilotów myśliwskich zastosowano we Francji oraz w Wielkiej Brytanii w czasie Bitwy o Wielką Brytanię w 1940 roku, zasadę ogólnie przyjętą w siłach powietrznych głównych państw z pierwszej wojny światowej (przy zachowaniu ustalonej polskiej procedury), a mianowicie: za każde zwycięstwo powietrzne nadawano pilotowi Krzyż Walecznych, a po trzech lub więcej zwycięstwach Srebrny Krzyż Orderu Virtuti Militari kl. V; ponadto, nadawano odznaczenia dowódcom dywizjonów i eskadr za dowodzenie.

W późniejszych latach wojny ustalono dodatkowe warunki nadawania odznaczeń. Warunki te, zaproponowane przez Oficera Łącznikowego w Dowództwie Lotnictwa Myśliwskiego (*Fighter Command*), określały między innymi różnicę między lotami operacyjnymi i bojowymi. Mianowicie, za lot bojowy uznano każdy lot, w czasie którego była styczność z nieprzyjacielem w powietrzu i każdy lot nad terenem nieprzyjacielskim, natomiast za loty operacyjne uznano wszystkie loty do połowy kanału angielskiego bez styczności z nieprzyjacielem oraz nad Wyspami Brytyjskimi i pobrażem (a więc loty patrolowe, osłona konwojów itp.). Było to zgodne z zasadami brytyjskimi.

W związku z tym podziałem, nawet za pełną turę lotów operacyjnych nie nadawano odznaczeń bojowych. W praktyce każdy dzienny myśliwiec miał z reguły pewną ilość lotów bojowych i bez względu na wynik spotkań z nieprzyjacielem był podawany do odznaczenia bojowego, co najmniej pierwszego Krzyża Walecznych. Inaczej wyglądała sprawa w nocnym dywizjonie myśliwskim.

Loty nad Atlantykiem były zaliczone do lotów operacyjnych, na równi z nocnymi patrolowaniami, stąd załogi 307 dywizjonu, które wykonały pełną turę lotów lub więcej, ale nie miały styczności z nieprzyjacielem, kończyły wojnę bez odznaczeń. Szczególnie pokrzywdzeni byli obserwatorzy tego dywizjonu (zwani nawigatorami, a później radio-nawigatorami), gdyż Virtuti Militari były nadawane obserwatorom wyjątkowo, z reguły za kilka zwycięstw powietrznych w nocy lub szereg lotów rangerskich, a ilość Krzyży Walecznych była również skąpa. Do tego dochodziła sprawa awansów, gdyż z uwagi na brytyjskie zasady obserwator w dywizjonie nocnym mógł być najwyżej w stopniu kapitana i nie mógł dowodzić nawet eskadrą, w rezultacie czego ani jeden

obserwator w czasie służby w 307 dywizjonie nie został majorem, a wielu doczekało się stopnia kapitana dopiero po wojnie²³.



We wrześniu 1940 roku, gdy pierwsze dwa dywizjony bombowe (300 i 301) rozpoczynały działania bojowe, dowódcy tych dywizjonów zaproponowali Inspektorowi P.S.P. zasady przedstawiania załóg bombowych do odznaczeń bojowych. Zasady te zostały przyjęte i stosowane do końca wojny.

Dowódcy dywizjonów przedstawiali wnioski do odznaczeń w miarę wykonywania przez załogi lotów bojowych, przy czym podawali całe załogi z reguły, a tylko w wyjątkowych wypadkach poszczególnych członków załóg za wyjątkowe czyny bohaterstwa z pominięciem podstawowych zasad. Do pierwszego Krzyża Walecznych podawano załogi po wykonaniu 10 lotów bojowych, do drugiego K.W. po 20 lotach, a do V.M. i 3-go K.W. po wykonaniu całej tury lotów bojowych (początkowo 30, później 25 lotów)²⁴.

System ten spowodował zautomatyzowanie do pewnego stopnia nadawania odznaczeń w lotnictwie bombowym, a jednocześnie wywołał w pewnej mierze obniżenie ich wartości, gdyż z biegiem czasu wielu lotników uważało odznaczenia za „należność” po wykonaniu odpowiedniej ilości lotów bojowych. Powstało z czasem przekonanie, że za wykonanie obowiązku lotniczego „należą” się odznaczenia bojowe, które w myśl ustaw mają być nagrodą za czyny szczególnego męstwa i poświęcenia w obliczu nieprzyjaciela lub w szczególnych warunkach lotu bojowego.

Fakt podawania całych załóg do odznaczeń, bez względu na czynności i zachowanie się w locie poszczególnych członków załogi oraz ich przyczynienia się do dobrego wykonania zadania, również przyczynił się do pomniejszenia wartości odznaczeń, każdy

23. Porucznicy z Polski byli w 1944 r. nadal porucznikami, gdy ich rówieśnicy w lotnictwie bombowym byli majorami lub nawet podpułkownikami. Kpt. obs. A. Szponarowicz, V.M. 3KW, wylatał trzy tury lotów bojowych, skończył wojnę jako kapitan, w tym samym stopniu w jakim do Anglii przyjechał. Natomiast porucznicy-piloci byli majorami lub podpułkownikami.

24. Autor niniejszego opracowania był zapytany o zdanie w tej sprawie przez płk. Makowskiego we wrześniu 1940 r. Płk. Makowski wychodził z założenia, że niewielu członków załóg ukończy turę lotów oraz że wszyscy członkowie załogi jednakowo zasługują na odznaczenia. Autor wyraził obawę, że system ten obniży wartość odznaczeń i że pilot wraz z obserwatorem wykonują w zasadzie główne zadanie, natomiast inni członkowie załogi powinni być podawani do odznaczeń za wyjątkowe czyny bohaterstwa.

bowiem lotnik bombowy który wykonał turę lotów bojowych miał V.M. i K.W., czyli że wszyscy byli bohaterami.

Nie ulega wątpliwości, że każdy lotnik bombowy miał chwile bohaterstwa, jednak wskutek tego systemu zabrakło odznaczeń dla wyróżnienia najbardziej zasłużonych pilotów, obserwatorów czy strzelców.

Brytyjski system nadawania odznaczeń bojowych w lotnictwie był zupełnie inny. Nie odznaczano całych załóg, gdyż obowiązywała zasada indywidualnych zasług i poświęcenia w służbie. W lotnictwie bombowym odznaczano przede wszystkim pilotów (czyli dowódców załóg) za wykonanie zadań z determinacją i odwagą, natomiast inni członkowie załóg bombowych musieli wykazać się szczególnymi czynami bohaterstwa lub poświęcenia. Drugą zasadą było to, że nadanie odznaczenia bojowego nie zależało zupełnie od ilości wykonanych lotów, a w wyjątkowych wypadkach nadawano odznaczenie za jeden szczególny lot, bez względu na to czy był to pierwszy, dwudziesty czy trzydziesty lot danego członka załogi, z tym, że nadanie w tych wypadkach było natychmiastowe, tzw. *immediate award*, to znaczy, że pomijano całe dziesiątki wniosków i załatwiano nagły wniosek w ciągu dwóch lub trzech dni.

Rezultatem tych podstawowych różnic między systemami nadawania odznaczeń bojowych było to, że liczba odznaczeń polskich była wielokrotnie większa od odznaczeń brytyjskich oraz że większość odznaczeń brytyjskich przypadła naszym pilotom, a stosunkowo bardzo mała obserwatorom i strzelcom oraz radiotelegrafistom.

Ogólna liczba odznaczeń bojowych za czas od 1940 roku do końca wojny nadanych lotnikom przez władze polskie wynosiła 8.286, a liczba odznaczeń brytyjskich nadanych polskim lotnikom — 260. (Załącznik Nr 15). Wynika stąd, że na 31 odznaczeń polskich wypadło tylko jedno odznaczenie brytyjskie. W liczbie 260 odznaczeń brytyjskich jest tylko 69 D.F.M. czyli nadanych podoficerom, a że wśród tych byli oczywiście również piloci, jasne jest, że liczba odznaczeń nadanych obserwatorom i strzelcom była bardzo mała.

W ogólnej liczbie polskich odznaczeń jest 7 Złotych Krzyży *Virtuti Militari* kl. IV i 1.125 Srebrnych Krzyży kl. V. Resztę stanowią Krzyże Walecznych.

Ponieważ etatowa ilość personelu latającego w 14 polskich dywizjonach wynosiła przeciętnie 700 osób, a przez dywizjony przeszło ogółem około 3.500 personelu latającego, wynika stąd, że każdy lotnik który był w linii miał co najmniej dwa odznaczenia, w rzeczywistości jednak większość miała po 4 odznaczenia,

a pewna ilość nie miała wcale odznaczeń gdyż ginęła w pierwszych lotach.

Nadawanie brytyjskich odznaczeń w trybie przyspieszonym lotnikom obcych narodowości było rzeczą wyjątkową, toteż wypadki takie były skwapliwie podchwytywane przez prasę brytyjską. Przytaczam tutaj uzasadnienia takich odznaczeń, nadanych członkom załóg 305 dywizjonu, jako przykłady dobrze ilustrujące system brytyjski. Dwa z nich to odznaczenia nadane strzelcom, które, jak wyżej podano, były raczej rzadkością.

a) „Strzelec sierż. Z. Pisarek brał udział w atakowaniu Essen w nocy z 5 na 6 marca 1943. Po zbombardowaniu celu samolot jego w drodze powrotnej na wysokości 16.000 stóp był atakowany przez Me-110 z lewej strony — z dołu, krótkimi seriami. Myśliwiec przeszedł na prawą stronę i na odległości około 300 jardów, 50 stóp powyżej, robiąc skręt. Sierż Pisarek oddał serię około 50 pocisków gdy samolot nieprzyjacielski był tuż nad nim i gęsty dym pokazał się natychmiast z prawego silnika myśliwca, który momentalnie przeszedł do lotu nurkowego. Widziano otwierający się spadochron około 600 stóp poniżej Wellingtona, a w chwilę później drugi spadochron.

Nieustraszona odwaga tego podoficera w walce, jego zimna krew pod ogniem i natychmiastowa reakcja otwarcia ognia do przelotnego celu, są godne uznania. Odnaczył się on już poprzednio doskonałą pracą bojową, pomimo, że był raz w katastrofie, w której zginęło czterech członków załogi jego samolotu i pomimo, że w maju 1942 r. wodował, gdy jego samolot był trafiony ogniem przeciwlotniczym nad Holandią”.

b) „Sierż. K. Artymiuk, pilot Wellingtona, który bombardował celnie Essen w nocy z 5 na 6 marca 1943, uszedł nieprzyjacielskiemu samolotowi dzięki sprawnej taktyce uników. Wellington był atakowany niedaleko brzegu holenderskiego przez niewidziany samolot z dołu. Tylny strzelec był ciężko ranny, hydraulika była uszkodzona, radio pokładowe nie działało, stery były uszkodzone tak, że chwilami zacinęły się, a lewy silnik przerywał.

Pomimo to sierż. Artymiuk doprowadził samolot do bazy i wykonał dobre lądowanie bez podwozia”.

c) F/Lt. C. Łuczkowski był tylnym strzelcem Wellingtona, który bombardował Wuppertal w nocy z 24 na 25 czerwca 1943. W drodze powrotnej samolot był atakowany ogniem działek samolotu nieprzyjacielskiego nad Holandią, gdy był na wysokości 16.000 stóp. Oficer ten wystrzelał 1.300 pocisków i samolot nieprzyjacielski znrzutował, uderzył w ziemię i wybuchł w płomieniach.

Zimna krew i czujność tego oficera, jego umiejętność i nieustraszona odwaga, niewątpliwie uratowały życie załogi i umożliwiły lądowanie nieuszkodzonego Wellingtona w bazie”.

ZAŁĄCZNIK NR 9

ZESTAWIENIE WYSIŁKU BOJOWEGO CIĘŻKICH DYWIZJONÓW BOMBOWYCH (*BOMBER COMMAND*)

za czas od 14 września 1940 do 8 maja 1945

Rok	300. Ziemi Mazo- wieckiej	301. Ziemi Po- morskiej	304. Ziemi Śląs- kiej	305. Ziemi Wiel- kopolskiej	Razem
1940	55 212g 10m	42 155g 36m	—	—	97 367g 46m
1941	441 2484g 05m	418 2484g 25 m	214 1202g 00m	284 1479g 40m	1357 7651g 10m
1942	872 4691g 35m	706 4066g 10m	216 1278g 48m	587 3273g 25m	2381 13302g 58m
1943	942 4671g 36m	38 83g 15m	—	246 1304g 15m	1226 6039g 06m
1944	961 4536g 05m	—	—	—	961 4536g 05m
1945	620 3648g 07m	—	—	—	620 3648g 07m
<i>Razem</i>	3891 20244g 38m	1204 6782g 11m	430 2480g 48m	1117 6056g 20m	6642 35535g 12m

Uwagi:

- a) Górne liczby oznaczają ilość lotów (samoloto-zadań), dolne ogólny czas lotów bojowych.
- b) 304 dywizjon działał od maja 1942 r. w składzie Lotnictwa Wybrzeża (*Coastal Command*).
- c) 301 dywizjon został w kwietniu 1943 r. rozwiązany i działał jako eska-dra — później dywizjon — do szczególnych zadań.
- d) 305 dywizjon został we wrześniu 1943 r. przesunięty do Lotnictwa Współdziałania (*Tactical Air Force*).
- e) Zestawienia wysiłku bojowego dywizjonów 301, 304 i 305 za czas dzia-łania w innych rodzajach lotnictwa podają załączniki do odpowiednich Rozdziałów.

ROZDZIAŁ VII

DYWIZJON LOTNICTWA WYBRZEŻA

R.A.F. Coastal Command

Brytyjskie Lotnictwo Wybrzeża — *R.A.F. Coastal Command* — miało w dniu 3 września 1939 r., to jest w chwili przystąpienia Wielkiej Brytanii do wojny, 16 dywizjonów o stanie 183 samoloty. Zadania tego lotnictwa obejmowały rozpoznanie nad morzami, patrolowanie na korzyść konwojów morskich, wyszukiwanie i atakowanie okrętów podwodnych, współdziałanie z marynarką wojenną i marynarką handlową, ratownictwo.

W świetle doświadczeń I wojny światowej i wobec ogromnego nadal znaczenia żeglugi morskiej dla Wielkiej Brytanii, stan *Coastal Command* był dość powszechnie krytykowany jako niewystarczający. Rzeczywistość potwierdziła słuszność krytyków bardzo wcześnie.

Niemcy rozpoczęli działania na morzu przeciw żegludze brytyjskiej natychmiast po wypowiedzeniu im przez W. Brytanię wojny. Początkowo działały tylko okręty podwodne, później współpracowało z nimi lotnictwo. Z ogólnej liczby 50 okrętów podwodnych w pierwszym roku wojny Niemcy mieli mniej więcej połowę (w praktyce od 24 do 28) na morzu w działaniach operacyjnych.

Działania sił morskich i powietrznych Niemiec i Wielkiej Brytanii później częściowo także Stanów Zjednoczonych A.P., w drugiej wojnie światowej przyjęto określać jako „Bitwę o Atlantyk” (*Battle of the Atlantic*). Ogólnym celem tej bitwy było panowanie nad i na Atlantyku.

Bitwa o Atlantyk była dla W. Brytanii prawdziwą „walką o byt”, gdyż morzem szły dostawy surowców dla przemysłu i żyw-

ność dla ludności. W owym czasie np. rolnictwo brytyjskie na Wyspach nie pokrywało nawet jednej trzeciej zapotrzebowania. Poważne przerwy w dowozie lub całkowite zablokowanie Wysp Brytyjskich oznaczało zarówno niemożność prowadzenia wojny, jak i powolne zagłodzenie ludności.

W lipcu 1940 r., w związku z możliwością inwazji niemieckiej, brytyjskie siły morskie były skupione na wschodnim wybrzeżu, co odbyło się kosztem zmniejszenia eskort konwojów i pociągnęło za sobą wzrost zatopionego tonażu. W marcu, kwietniu i maju 1940 r. straty w żegludze wynosiły w tonach: 107.009 — 158.128 — 288.461, natomiast w następnych czterech miesiącach wzrosły do 585.496 — 380.913 — 397.299 — 448.621²⁵.

W miarę przeciągania się wojny i rozrastania się niemieckiej marynarki wojennej, która kładła szczególny nacisk na budowę okrętów podwodnych, natężenie Bitwy o Atlantyk wzrastało coraz bardziej, tak że w latach 1942/43 sytuacja była niezmiernie krytyczna. Pomimo intensywnej budowy i naprawy statków (w niesłychanej do tego czasu ilości), Niemcy zatapiali miesięcznie więcej tonażu aniżeli Brytyjczycy i ich sojusznicy mogli budować. Tak np. w jednym tylko miesiącu czerwcu 1942 r. niemieckie okręty podwodne zatopiły 144 statki o łącznym tonażu ponad 700 tysięcy ton.

Wobec wzrastającego natężenia Bitwy o Atlantyk Brytyjczycy rozbudowywali lotnictwo wybrzeża i w 1942 roku przesunęli kilka dywizjonów ciężkich bombowych do *Coastal Command*. Rozbudowa szła dalej w następnych latach, tak że pod koniec wojny *Coastal Command* miało 66 dywizjonów i 3 samodzielne eskadry, o łącznej ilości 1.117 samolotów, czyli że siły jego wzrosły sześciokrotnie.

304 dywizjon przechodzi do *Coastal Command*

Jak wspomniano w poprzednim Rozdziale, w dniu 10 maja 1942 r. 304 Dywizjon Ziemi Śląskiej został przesunięty z *Bomber Command* do *Coastal Command*. 14 maja dywizjon przeniósł się na lotnisko Tiree, na wysepce archipelagu Hebrydzkiego.

Przejęcie z wygodnych warunków lotniska Lindholme do blaszanych baraków (tzw. beczek śmiechu) na małej, rzadko zaludnionej wysepce, na której wiatry, deszcze i przenikliwe zimno dawały się wszystkim we znaki, stanowiło niemałą próbę charakterów i nerwów, zwłaszcza w połączeniu z nowymi zadaniami

25. S. W. Roskill: *The War at Sea*, str. 253 i następane.

nad bezmiarem wód Atlantyku, jednak załogi miały sposobność odpoczynku psychicznego po lotach nad Niemcami i z czasem polubiły swoje nowe zadania.

Zmiana warunków pracy bojowej wymagała gruntownego przeszkolenia załóg, ze względu jednak na pilność zadań, szkolenie prowadzono przy jednoczesnym wykonywaniu pewnej ilości lotów bojowych. Pierwszy lot bojowy w nowych warunkach odbył się już 18 maja.

Szkolenie trwało cztery tygodnie. 13 czerwca dywizjon został przesunięty na stację Dale, w południowej Walii, gdzie wszedł w skład 19 Grupy *Coastal Command*.

Jednak już w lotach z wyspy Tiree załogi doznały smaku sensacji i rozczarowania w nowej, żmudnej pracy. W sumie wzięło w maju udział 57 samolotów dywizjonu w operacjach.

26 i 31 maja załogi dywizjonu wykonały pierwsze ataki przeciw okrętom podwodnym — w każdym razie tak się załogom zdawało. W pierwszym wypadku okręt podwodny był na powierzchni i zanurzył się w czasie podchodzenia samolotu do ataku, czyli do wyrzucenia bomb głębinowych. Załoga kpt. obs. Buczmy (pilot — sierż Kuc) była przekonana, że zatopiła okręt, toteż wielkie było rozczarowanie gdy orzeczenie sztabu morskiego stwierdziło tylko prawdopodobieństwo uszkodzenia okrętu. W drugim wypadku załoga dowiedziała się, że atakowała prawdopodobnie... rekina! (Co zresztą zdarzało się załogom *Coastal Command* nie raz).

O ile w lotnictwie bombowym wodowanie należało raczej do wypadków wyjątkowych, o tyle w lotnictwie wybrzeża wodowanie było niemal na porządku dziennym. W związku z tym szkolenie i stałe ćwiczenia w sposobie opuszczania samolotu, uruchamiania łodzi ratunkowej (tzw. *dinghy*), określanie położenia samolotu nad morzem itd. były bardzo częste, a załogi wiedziały, że od ich sprawności w tym zakresie zależały w dużej mierze szanse nadejścia pomocy i uratowania się.

Już 31 maja po raz pierwszy samolot 304 dywizjonu zmuszony był do wodowania. Skład załogi był następujący: plut. pil. E. Joński, kpr. pil. L. Matjaszek, kpt. obs. W. Waltera, kpr. radiotelegr. R. Gemsa, plut. strzel. M. Piekarski i kpr. strzel. L. Jabłoński. Wodowanie nastąpiło o godzinie 15.00. Nad wieczorem przelatował w pobliżu brytyjski samolot, ale jego załoga nie zauważyła pochodni zapalonych przez załogę polskiego Wellingtona. O godzinie 21.00 nadleciał samolot dywizjonu wysłany na poszukiwanie; pływająca załoga nabrała otuchy, że ostatnia pochodnia zapalona zostanie zauważona. Tak się też stało, Wellington zrobił okążenie nad *dinghy* i po umiejscowieniu jej odleciał.

O godzinie 22.15 okręt H.M.S. Bodicea podjął naszą załogę, zziębniętą, ale w dobrym nastroju; tylko obserwator, kpt. Waltera, był kontuzjowany.

W końcu maja dowództwo eskadry 'B' objął kpt. obs. Buczma, oficerem informacyjnym został por. obs. Suska, oficerem operacyjnym kpt. Lewkowicz, oficerem strzeleckim por. Pajko, a kierownikiem wyszkolenia bombardierskiego (tzw. *bomber-leader*) por. Prażmowski.

Ostatnie loty z wyspy Tiree wykonał dywizjon w dniu 6 czerwca. Komendant stacji Tiree, W/Cdr. C. Tuttle wystawił dywizjonowi dobre świadectwo, pisząc w liście pożegnalnym do mjr. dypl. Poziomka:

„Chcę dać wyraz uznania mego dla Pana i dla całego dywizjonu za wspaniałą pracę wykonaną na stacji. Byłem zawsze pełen zdumienia i zachwytu dla entuzjazmu z jakim personel dywizjonu zabierał się do różnych spraw oraz dla pogodnej rezygnacji z jaką przyjmował tutejsze warunki życiowe. Zanim 304 dywizjon tutaj przyszedł, obawiałem się, że będziecie wszyscy nienawidzili wyspę i nową pracę, toteż byłem uradowany stwierdziwszy, że polubiliście jedno i drugie”.

W dniu odlotu dywizjonu z wyspy przybyła z Anglii orkiestra *Coastal Command* specjalnie sprowadzona na ten dzień przez komendanta stacji, a dowódca 15 Grupy nadesłał telegram następującej treści:

„W dniu, w którym opuszczacie moje dowództwo, życzę Wam wszelkiego szczęścia. Wasze szybkie i skuteczne przystosowanie się do warunków działania i Wasze entuzjastyczne przyjęcie nowych zadań, sprawiło mi wielką satysfakcję.

Pozostawiacie za sobą w 15 Grupie wielu przyjaciół”.

Dalsze działania w 1942 roku

Dywizjon pracował głównie w tym okresie z lotniska Dale, jednak przejściowo, w listopadzie, stał na lotnisku Talbenny.

Podstawowym zadaniem dywizjonu było zwalczanie okrętów podwodnych w Zatoce Biskajskiej i na Atlantyku. Okres ten był dla załóg bardzo wyczerpujący, tak ze względu na nowe warunki działania, jak i z powodu braku przyrządów pomocniczych do wykrywania okrętów podwodnych. Loty trwały od 8 do 11 godzin, a samolot Wellington nie dawał załodze względnych osobistych wygod, jakie na przykład były w samolotach typu Sunderland czy Liberator. Niski lot, stałe wypatrywanie żeglugi na morzu i nieprzyjaciela w powietrzu, zwiększało zmęczenie fizyczne i psychiczne. Gdy pogoda była dobra, dokuczał blask słońca i mo-

notonia morza; przy zachmurzeniu wzrastało napięcie nerwowe wskutek możliwości zaskoczenia przez myśliwców nieprzyjacielskich. Szczególnie w drodze powrotnej, po ośmiu czy dziewięciu godzinach trudno było o utrzymanie czujności obserwacji, a tymczasem właśnie wtedy była ona najbardziej potrzebna, gdyż droga powrotna prowadziła zwykle wzdłuż półwyspu Bretońskiego w kierunku na wyspy Scilly i Przylądek Land's End, w których to rejonach czatowali niemieccy myśliwcy, początkowo typu Ju-88, wkrótce Me-110 i następnie Focke-Wulf 190.

W czerwcu dywizjon wykonał 7 wypraw, w których brało udział 37 samolotów. Z tej liczby 7 samolotów bombardowało 25 czerwca Bremę; z lotu tego nie wrócił jeden samolot.

9 czerwca załoga kpt. obs. Z. Duńczewskiego atakowała okręt podwodny, ale z braku paliwa musiała przerwać działanie.

W lipcu dywizjon wysłał na 10 wypraw 60 samolotów. Wykonano atakowanie trzech okrętów podwodnych.

6 lipca załoga w składzie: sierżanci-piloci Gołębiowski i Kozłowski, por. obs. A. Nowicki, ppor. rtg. Franczak i strzelcy por. Pajko i st. sierż. Paszkiewicz, zaatakowała okręt, który już się zanurzał. Seria 6 ładunków głębinowych była jednak za krótka; pomimo tego, sztab morski osądził, że była możliwość uszkodzenia okrętu.

10 lipca załoga por. obs. Krzyszczuka atakowała okręt posuwający się pod powierzchnią morza; z okrętu wydobywała się smuga oleju. Wysłana na miejsce załoga alarmowa wyrzuciła 6 min głębinowych na czoło plamy olejnej, która zaczęła się powiększać. Było to prawdopodobne uszkodzenie okrętu, ale brak innych poszlak zdecydował, że sztab morski zaliczył dywizjonowi tylko moralny sukces.

Trzecie spotkanie okrętu podwodnego było w dniu 30 lipca, ale konkretnych wyników ataku nie udało się stwierdzić.

Strat bojowych w lipcu dywizjon nie miał, jednak w czasie przelotu z Bramcote do Dale samolot dywizjonu uległ wypadkowi (przerwanie jednego silnika), wskutek którego śmierć ponieśli obaj piloci, ppor. M. Mazurkiewicz i st. sierż. A. Kosturkiewicz, a pozostali członkowie załogi — por. obs. M. Pęski, ppor. strz. M. Wodziński, sierż. K. Ziółkowski, mechanicz plut. F. Jaroszewski i plut. J. Szpek i sierż. rtg. J. Adamczyk, odnieśli różne obrażenia.

Samoloty dywizjonu nadal nie miały specjalnych odbiorników do wykrywania okrętów podwodnych zanurzonych i dowódca dywizjonu robił stałe starania w celu ich otrzymania.

Sierpień zaznaczył się zwiększeniem wysiłku bojowego i stratą dwóch załóg. Wykonano 14 wypraw, w których brało udział

90 samolotów. Wszystkie wyprawy były na wykrywanie okrętów podwodnych, z wyjątkiem jednej wysłanej na bombardowanie w nocy statków w La Pallice.

3 sierpnia załoga por. pil. Zarudzkiego zaatakowała okręt podwodny zanurzony; użyto 6 ładunków głębinowych; na powierzchni morza ukazała się plama olejna i bańki powietrza, ale zdecydowanego wyniku ataku nie zdołano określić.

9 sierpnia załoga por. pil. Figury spotkała okręt podwodny płynący na powierzchni, jednak atak nie udał się z powodu nie wypadnięcia bomb (wada mechanizmu zwalniającego).

Zdaniem dowódcy dywizjonu i pilotów lotnisko nie było odpowiednio przygotowane do nocnych lotów, pomimo jednak meldunku do Grupy, nadszedł 11 sierpnia rozkaz wymiatania okrętów podwodnych w nocy. Pierwszy samolot uległ katastrofie, wpadając bezpośrednio niemal po starcie do morza. Prawdopodobną przyczyną wypadku był boczny wiatr o sile 43 mil na godzinę wiejący pod kątem 30 stopni do kierunku startu oraz położenie lotniska na wysokości 150 stóp ponad poziomem morza, na które odbywały się starty. Przy wstępujących prądach powietrza utrzymanie równowagi samolotu wymagało dużej wprawy i wysiłku. Załoga która zatoneła była w składzie: por. pil. T. Siuzdak, plut. pil. M. Omieljaszko, kpt. obs. L. Maślanka, kpr. strz. rtg. P. Drożdżek, kpr. strz. M. Morzewski i kpr. strz. St. Wojtowicz.

Mjr dypl. Poziomek wstrzymał loty do świtu. W ciągu dnia wydobyto z morza zwłoki śp. kpt. Maślanki, plut. Omieljaszki i kpr. Wojtowicza.

13 sierpnia dywizjon zapisał na kartach swej historii pierwsze zatwierdzone zwycięstwo w Bitwie o Atlantyk. Załoga por. obs. Adolfa Nowickiego w składzie: sierżanci-piloci Gołębiowski i Kozłowski, ppor. rtg. Franczak i strzelcy sierżanci Gębicki i Lewkonowicz, uzyskała w ataku na okręt podwodny trzy trafienia, po których części rozbitego okrętu wypłynęły na powierzchnię morza. Dowódca *Coastal Command* przesłał na ręce dowódcy dywizjonu telegram następującej treści:

„Proszę zakomunikować moje gratulacje dowódcy i załodze samolotu 'R': F/O Nowicki, A/Sgt. Gołębiowski i Kozłowski, P/O Franczak, Sgt. Gębicki i Lewkonowicz, za pomyślny atak na okręt podwodny w dniu 13. VIII. 1942. Wstępne badania wykazały, że atak był bardzo skuteczny i można przypuszczać, że okręt został zniszczony. Szczególnie rad jestem podkreślić powodzenie 304 polskiego dywizjonu i jestem pewien, że będzie to pierwszy z szeregu innych pomyślnych ataków”.

15 sierpnia, w dniu Święta Żołnierza, mjr dypl. Stanisław

Poziomek zdał dowództwo dywizjonu kapitanowi-pilotowi Kazimierzowi Czetowiczowi. Nowy dowódca dywizjonu miał już z sobą 31 lotów bojowych, odniesioną ranę i obok polskich odznaczeń V.M. i K.W. miał również D.F.C.

W rozkazie dziennym z 14 sierpnia mjr Poziomek pisał:

„W ostatnim rozkazie podpisanym przeze mnie przypominam słowa wypowiedziane przy objęciu dywizjonu, a które chcę byście zachowali jako pamiątkę: Kapitał jaki musimy wnieść do Polski, to nie ilość wykonanych lotów bojowych i obsłużonych maszyn, a zdobyta wiedza, doświadczenie i jedność. Polska wielokrotnie miała klucz do wielkości, lecz straciła go wskutek egoizmu człowieka o wybujałym indywidualizmie. Musimy w życiu realizować zasadę: Nie ma pardonu dla egoizmu pojedynczego człowieka, celem naszym jest dobro Polski”.

Dowódcami eskadr byli: kpt. obs. B. Nowicki i kpt. obs. J. Buczma.

20 sierpnia w czasie lotu ćwiczebnego wpadł do morza samolot dywizjonu, a cała załoga zatonała. Z wyjątkiem pierwszego pilota, por. A. Zielińskiego, który miał doświadczenie bojowe, pozostali członkowie załogi przybyli do dywizjonu dopiero dziesięć dni przedtem: plut. pil. R. Jarno, por. obs. L. Wasilewski, strzelcy kpr. L. Kuszal, st. szer. A. Tcholis i szer. P. Gramiak.

We wrześniu wysiłek bojowy dywizjonu był również duży: wykonano 13 wypraw w których wzięło udział 81 samolotów. Miesiąc ten obfitował w wydarzenia bojowe dużej wagi, mianowicie prawdopodobne zatopienie okrętu podwodnego i walki powietrzne czterech załóg, wszystkie zakończone zwycięstwami.

Okręt podwodny, który jak się później okazało był poważnie uszkodzony, atakowała załoga w składzie: kpt. pil. M. Kucharski, por. pil. S. Żurek, por. obs. Z. Jaroszyński, kpr. strz. T. Jasiński, kpr. strz. B. Kocyk i kpr. strz. S. Zeško. Zauważono okręt całkowicie wynurzony na powierzchnię; gdy samolot znurkował do ataku, okręt zmienił kurs o 20 stopni, jednak z sześciu wyrzuczonych min głębinowych dwie wpadły do wody tuż przy okręcie, z lewej strony wieżyczki. Załoga okrętu wyskoczyła na pokład, a strzelcy samolotowi otworzyli ogień. Widać było kilku marynarzy wpadających z pokładu okrętu w morze, względnie na pokładzie. Z okrętu nie otwarto ognia, ale wystrzelono dwie czerwone rakiety. Samolot po zrobieniu okrążenia wykonał drugi atak, w czasie którego wyrzucono jeszcze jedną bombę (A.S.), która wpadła 10 metrów od tarczy. Samolot następnie wykonał jeszcze pięć okrążeń, w czasie których strzelcy wystrzelali razem 2.500 pocisków. Widziano około dziesięciu członków załogi okrętu wskakujących do morza w kostiumach kąpielowych. Okręt był

zanurzony dziobem w wodzie, a ster wystawał z wody pod ostrym kątem. Załoga Wellingtona wróciła po półgodzinnej obserwacji do bazy, zostawiając okręt nieruchomy z wielką plamą olejną za sterem, o średnicy około stu metrów. Szereg zdjęć fotograficznych wykonanych przez załogę potwierdziły meldunki ustne złożone w bazie. Faktem jednak jest, że pomimo niewątpliwie dużych uszkodzeń okręt ten, jak się okazało włoski „Julianna”, wrócił do swej bazy i po naprawie brał dalej udział w wojnie. (Wiadomości sztabu morskiego po wojnie).

4 września załoga kpt. obs. Bolesława Nowickiego musiała zawrócić do bazy wskutek wadliwego działania prawego silnika. W chwili przyjęcia nowego kursu, powrotnego, na odległości 240 mil od brzegów Anglii, zauważono dwa samoloty zbliżające się do Wellingtona. Rozpoznano je jako Junkersy 88. Kpt. Nowicki wydał rozkazy do przyjęcia ataku i nadania sygnału radiowego (S.O.S. — jestem atakowany przez dwa Ju-88).

Niemcy postanowili widocznie atakować Wellingtona kolejno, każdy z innej strony. Załoga Wellingtona, po wyrzuceniu bomb do morza, czekała w kamiennej ciszy na atak. Gdy Niemcy kolejno zbliżali się na około 450 metrów, pilot wykonywał gwałtowny skręt w kierunku nieprzyjaciela, a strzelcy otwierali ogień w odpowiednich momentach. W kilku atakach Wellington był kilka razy trafiony, lecz obaj Niemcy zostali zmuszeni do wycofania się, gdyż każdy miał uszkodzenia, z których najważniejszymi były zapewne silniki, dymiące się wyraźnie, w każdym Junkersie jeden silnik.

Załoga Wellingtona walczyła spokojnie i karnie; tylny strzelec, kpt. obs. Józef Suska, ranny w rękę i pomimo szeregu dziur w jego wieżyczce, trwał na stanowisku i meldował spokojnie o manewrach Junkersów. Pierwszy pilot, plut. Jan Bakanacz, zapomniawszy zupełnie o źle działającym silniku, wykonywał sprawne uniki i manewry, przy wydatnej pomocy drugiego pilota, plut. Gerarda Twardocha. Strzelcy kpr. Brych i kpr. Malczyk, wstrzymywali się spokojnie z otwieraniem ognia aż do chwili rozkazu kapitana Nowickiego i strzelali dobrze. Spotkanie trwało 15 minut. Dowódca dywizjonu w swoim raporcie podkreślił specjalnie zimną krew kpt. Suski, którego wieżyczka otrzymała 7 trafień, jedno z nich blisko czoła strzelca.

6 września załoga por. obs. Adolfa Nowickiego (ta sama która 13 sierpnia zniszczyła okręt podwodny) miała spotkanie z Junkersem typu 88. Pomimo kilku ataków Junkers nie uzyskał ani jednego trafienia i w końcu zgubił Wellingtona w chmurach.

Prawdziwą epopeję przeżyła 16 września załoga w składzie: por. pil. Stanisław Targowski, kpr. pil. Z. Kowalewicz, kpt. obs.

Władysław Minakowski, plut. rtg. Z. Piechowiak, strzelcy kpr. W. Młynarski i kpr. F. Kubacik. Pisały o tej epopei gazety polskie i angielskie, sądzę jednak, że najlepiej jest przytoczyć opis tego spotkania polskiego samolotu z sześciu Junkersami 88 napisany przez członka bohaterskiej załogi, tym bardziej, że opis ten oddaje zarazem dobrze nastroje i życie dywizjonu. Opis niniejszy pochodzi z książki pamiątkowej 304 Dywizjonu, a autorem jego jest kpt. obs. W. Minakowski.

„Dnia 16 września wstaliśmy o godz. 7 rano. Śniadanie w messie o 7.30. Odprawa załóg w *Operation Room* jest wyznaczona na godz. 8.00. Start naszego samolotu na lot operacyjny ma nastąpić o godz. 9.30.

Załoga w składzie (podana powyżej) udała się o godz. 8.00 rano na odprawę, gdzie jak zwykle podano nam trasę lotu i zadanie do wykonania. Z pobieżnych obliczeń nawigatora wynika, że trasa wynosi około 1.220 mil, to jest około 2.000 kilometrów. W przybliżeniu jest to 9 godzin lotu. Więc lot normalny — patrol na okręty podwodne. Uzyskaliśmy dane meteorologiczne, następnie poinformowano załogi, że według posiadanych meldunków przybył na zachodni brzeg Francji nowy dywizjon Ju-88 dalekiego zasięgu oraz że w dniu poprzednim, w rejonie naszego patrolowania, został zestrzelony samolot Wellington z załogą czeską i samolot Whitley z załogą angielską. Przyjeliśmy tę wiadomość bez zdziwienia, gdyż poprzednio już słyszeliśmy o podobnych wypadkach. Ponadto niektóre samoloty z naszego dywizjonu były przecież atakowane przez samoloty nieprzyjacielskie — wychodząc zawsze z tych ataków szczęśliwie.

Po uzgodnieniu z pierwszym pilotem szybkości lotu postanowiliśmy lecieć na nie wyższej wysokości jak 2.000 stóp, aby w razie ataku móc zejść szybko na poziom morza i obronić tym samym samolot z dołu. Ponadto biuletyn meteorologiczny przewidywał na większości odcinków trasy naszego lotu podstawę chmur około 1.500 stóp. Po naniesieniu trasy na mapę Merkatora i dokonaniu koniecznych obliczeń, uzgodniono i omówiono lot z załogą. Następnie, po pobraniu aparatu fotograficznego, pomocy radiowych, sygnałów dnia, rakiet, sayko (przyrząd do szyfrowania depezy), żelaznych porcji żywności i woreczków z tajemniczą zawartością pieniędzy, załoga udała się do *Crew Room*. Tu nałożono ekwipunek lotniczy i wzięto spadochrony. Tak wyposażona załoga pojechała samochodem do samolotu.

Przybyliśmy do samolotu Wellington E-836, który na górnej części wieżyczki przedniego strzelca ma wypisane swe imię: ELA. Na bokach w przedniej części kadłuba są dwie małe szachownice polskie, w środkowej części — barwy lotnictwa brytyjskiego i litery dywizjonu.

Przy samolocie obsługa w składzie:

- szef eskadry 'A', st. sierż. Wacław Serwiński,
- brygadzysta sierż. Karol Dubiel,
- brygada obsługi: plut. Franciszek Dobeżyński, kpr. Florian Konkiel i kpr. Stefan Kaczmarek,
- instrumenciarz kpr. Mikołaj Dobek,
- zbroymistrz kpr. Bronisław Gajda,
- radiomechanik kpr. Edward Gawor,
- elektromechanik kpr. Franciszek Bartniczak.

Szef eskadry stwierdza, że samolot jest skontrolowany przez wszystkich specjalistów i gotowy do lotu.

Załoga weszła do samolotu, rozlokowała się, następnie członkowie załogi

przejrzeli raz jeszcze przyrządy którymi będą się posługiwali w locie. Wszystko gotowe, zadanie omówione, zegarki uzgodnione, można startować.

Pierwszy pilot daje znak ręką do obsługi samolotu „zapuszczać silniki”. Silniki zaskakują jeden po drugim. Po nagraniu silników i wyprobowaniu ich, pilot kołuje do startu. Godzina 9.30 startujemy.

ELA, pomimo że ma w swym wnętrzu 6 bomb, tzw. *depth charges*, 2 bomby *anti-submarine* i sześciu członków załogi, startuje lekko i szybko odrywa się od ziemi. Po przepisowej rundzie, tj. okrężeniu lotniska, pilot kładzie kurs podany poprzednio przez nawigatora. Lot właściwy rozpoczęty.

Lecimy pierwszy odcinek około 140 mil, następnie zmieniamy kurs do pozycji 'X' odległej około 305 mil. W czasie lotu strzelcy i piloci wypatrują nieprzyjacielskich samolotów i okrętów podwodnych, nawigator szuka wciąż kierunków i siły wiatru, radiotelegrafista jest na podłuchu i w pogoni za namiarami radiowymi.

Wreszcie daje się słyszeć głos: „Hiszpania”. Widać zarys brzegu, zbliżamy się na odległość pięciu mil, zmieniamy kurs lecąc wzdłuż lądu do pozycji 'Y'. Lotnik nad morzem przyjmuje z uczuciem ulgi wiadomość 'Łąd'; to samo uczucie które przejawia się u marynarzy.

Niektórzy członkowie załogi myślą o pomarańczach, inni o Hiszpankach; wpływa na to być może urok górzystego wybrzeża i słońce południa. Czar ten szybko mija, gdyż w dalszej pogoni myśli powstają wspomnienia o kolegach znajdujących się w obozach koncentracyjnych Hiszpanii.

Przylatujemy do pozycji 'Y' i znowu zmiana kursu do pozycji 'A' i tok normalnych czynności.

Znajdując się w pobliżu pozycji 'A' o godz. 16.12 spostrzeżono samolot lecący z prawej strony naszego samolotu w kierunku południowym, zaś trzy samoloty lecące z lewej strony w kierunku północnym, równoległe do naszego kursu. W tyle na horyzoncie dalsze dwa samoloty lecące także w kierunku północnym. W tym rejonie niebo było bezchmurne, pogoda bardzo dobra, a widoczność dochodziła do 25-30 mil.

Byliśmy wtedy na wysokości 1.500 stóp. Po spostrzeżeniu pierwszych czterech samolotów, pilot obniżył lot do wysokości około 500 stóp i po upewnieniu się, że są to samoloty nieprzyjacielskie 'Ju-88', wyrzucił bomby jetisonem i jeszcze obniżył lot, do 50 stóp nad poziom morza.

Jesteśmy w obliczu przeważającego wroga. Zdajemy sobie sprawę, że cios może być zadany w każdej chwili i kres naszego żywota — w bezmiarze wód Atlantyku. Myśl ta zanikła szybciej niż powstała — nikt jej nie ulega. Musimy dać z siebie cały wysiłek i wyjść cało z tego spotkania i zwycięsko, Opatrzność przecież czuwa nad nami.

W tym czasie, o godz. 16.15, nastąpił atak przez trzy samoloty Ju-88 z przedniej prawej strony naszego samolotu. Były to trzy ataki, gdyż samoloty atakowały pojedynczo, jeden po drugim.

Pierwszy pilot trzymał samolot nisko nad wodą, na wysokości 15 do 50 stóp, chroniąc w ten sposób samolot od dołu. Robił przy tym uniki, tak że chwilami niemal ciągnął skrzydłami po wodzie. W czasie ataku podciągał samolot do góry w kierunku na atakującego Junkersa, stwarzając tym samym najmniejszą powierzchnię celu dla samolotów atakujących i zmniejszając czas trwania ataku. Do pierwszego atakującego samolotu przedni strzelec oddał dwie krótkie serie z bardzo bliskiej odległości, następnie tylny strzelec jedną długą serię.

Drugi atakujący samolot został ostrzelany przez przedniego strzelca, przy czym Ju-88 został trafiony. Widoczne było, że pilot samolotu Ju-88 stracił panowanie nad samolotem i szedł na zderzenie, tak że pierwszy pilot naszego samolotu musiał oddać nieco ster, by przejść pod nim. W czasie oddawania

serii przez tylnego strzelca stanęło śmigło lewego silnika Ju-88 i samolot usiadł na wodzie.

Trzeci atakujący samolot został ostrzelany przez obydwu strzelców, przy czym pierwszy strzelec, który zazwyczaj lubi używać powiedzonek nie nadających się do druku, tym razem ograniczył się do wyrażenia swego zdania: „Gdzie się pchasz? Czy nie widzisz polskich szachownic?” i oddał krótką serię na bardzo małej odległości. Tylony strzelec, małeńki wzrostem, ale silny duchem, obracając tylko wieżyczkę w lewo i prawo ostrzeliwał każdy samolot. Po ataku samoloty przechodząc w głęboki skręt stawały się dobrym celem dla niego, poprawiał więc każdego, nie szczędząc żadnemu swych celnych seryj.

W czasie pierwszego ataku nadaliśmy depeszę otwartym tekstem, że jesteśmy atakowani przez samoloty Ju-88 i ustaloną pozycję D.R. (tj. pozycję wyliczeniową, gdzie się nasz samolot znajduje). Następnie radiotelegrafista przeszedł obsługiwać boczne k.m.

W samolocie dym. Po trzecim ataku zmieniliśmy kurs do pozycji pierwszej, odległej od naszej bazy około 140 mil.

Następne dwa samoloty, które znajdowały się w najdalszej odległości, przeszły na naszą prawą stronę i zaatakowały nas z przedniej prawej strony. Były to dwa kolejne ataki, gdyż samoloty atakowały nas znowu pojedynczo, jeden za drugim. Atak ten był niemal skuteczny. Pilot Ju-88, widząc, że atak z przodu jest beznadziejny, po wykonaniu nagłego skrętu zaatakował nas z prawej strony. Pierwszy pilot nagłym ruchem poderwał Wellingtona do góry nad wodę i wykonał skręt w kierunku na nieprzyjacielski samolot. W tym momencie dostaliśmy pociskiem z działka w zbiornik oraz serię k.m.

Pierwszy atakujący samolot został ostrzelany przez przedniego strzelca i spostrzeżono odlatujące od niego części oraz dymną smugę. Następnie został jeszcze ostrzelany przez tylnego strzelca. Drugi samolot atakujący był również ostrzelany przez obydwu strzelców i przez drugiego pilota z bocznych k.m.

W czasie tych ataków powstaje silniejszy wybuch i kadłub napełnia się gęstym dymem. Spoglądam w to miejsce. Dym się rozchodzi — ognia nie ma — w porządku. Obserwuję tylnego strzelca czy nie jest może ranny. Spodziewamy się ataków od tyłu. Radiotelegraficie i drugiemu pilotowi polecam donoszenie zapasowej amunicji strzelcom.

Na horyzoncie ukazują się chmury — upragnione miejsce ukrycia. Następnie atak zostaje ponowiony przez dwa Ju-88 z tylnej prawej strony naszego samolotu. Były to znowu dwa ataki, gdyż jak poprzednio Junkersy atakowały jeden za drugim, przechodząc na prawą stronę naszego samolotu. Tylony strzelec oddał swoje serie do obydwu samolotów na bardzo krótką odległość. K.m. obydwu strzelców zawsze działały sprawnie i każdy z atakujących samolotów musiał być trafiony, gdyż w czasie walki dochodziło do dużych zbliżeń między samolotami, w pozycjach dogodnych dla naszych strzelców.

Samolot Ju-88 który spostrzeżony w pierwszym momencie z naszej prawej strony, pozostał przez cały czas ataków w tyle, w odległości 2 do 3 mil i nie brał udziału w walce. Był to przypuszczalnie dowódca, bądź też osłona samolotów Ju-88 przed naszymi myśliwcami.

W czasie wszystkich ataków czuło się wprawna rękę pilota i doświadczenie w lotach koszących. Zmienialiśmy szybkość samolotu w granicach 120-200 mil. Nadaliśmy szyfrowaną depeszę z podaniem naszej pozycji oraz o atakach Ju-88.

Po ostatnim ataku samoloty Ju-88 zrezygnowały z dalszej walki. Dowodem tego było, że dwa samoloty będące znow przed nami i mające dogodną pozycję do ataku, nie wykorzystały jej. Pierwszy pilot widząc zbliżające się pasmo chmur na wysokości 1.500 stóp, dał pełne obroty i maksymalne

cisnienie ładowania. Po chwili dotarliśmy do chmur i straciliśmy kontakt z nieprzyjacielem.

Ustaliliśmy swoją pozycję i nadaliśmy zaszyfowaną depezę, że lądować będziemy nie w bazie, a na lotnisku nam znanym w Kornwalii, gdyż stwierdzono, że wycieka benzyna ze zbiornika znajdującego się w prawym skrzydle oraz że został uszkodzony przewód od zbiornika dodatkowego oleju. Następnie zdecydowaliśmy się lądować na jeszcze bliższym lotnisku, gdyż dodatkowy zbiornik oleju był pusty, a benzyna na ukończeniu.

Po wylądowaniu o godzinie 17.50, tj. po 8 godz. 20 minutach lotu, załoga obejrzała pobieżnie samolot, przy czym zauważono:

- 1) łopata prawego śmigła posiada trafienie,
- 2) czop śmigła — 3 trafienia,
- 3) gondola silnikowa — 3 trafienia,
- 4) kolektor prawego silnika — 2 trafienia,
- 5) prawe skrzydło — a) skrzydło i zbiornik z benzyną jedno trafienie z dziurką, dziura w zbiorniku około 15 na 15 cm i trzy mniejsze otwory, b) na górnej części skrzydła — brak płótna na powierzchni około 1 x 2 metry i uszkodzona kratownica,
- 6) kadłub — prawa strona — 10 trafień,
- 7) kadłub — lewa strona — 4 trafienia,
- 8) kadłub, górna część — 1 trafienie,
- 9) kadłub, dolna część — 3 trafienia,
- 10) lewy statecznik — 6 trafień,
- 11) pionowy statecznik — 2 trafienia,
- 12) prawy statecznik — 2 trafienia,
- 13) wieżyczka astro — 1 trafienie.

Z członków załogi nikt nie odniósł żadnych obrażeń.

Cała załoga w czasie ataków wykazała hart ducha i całkowite opanowanie się. Wszyscy współpracowali zgodnie i spokojnie, wykonując powierzone sobie obowiązki”.

Dowódca *Coastal Command* nadesłał w dniu następnym telegram do dywizjonu następującej treści:

„Proszę złożyć moje gratulacje dowódcy i załodze samolotu 'E' z 304 Dywizjonu za wynik walki z 6-ciu Ju-88. Cała załoga wykazała wybitny hart ducha i wolę walki przeciw liczebnie przeważającemu nieprzyjacielowi, osiągając znamienny wynik przez zestrzelenie jednego a prawdopodobnie dwóch nieprzyjacielskich samolotów”.

24 września dywizjon wysłał dziewięć załóg na wymiatanie okrętów podwodnych. Jedna załoga miała spotkanie z Junkersami i odniosła nowe zwycięstwo polskich skrzydeł w Bitwie o Atlantyk.

Skład załogi: plut. pil. Jan Bakanacz, por. pil. Julian Morawski, por. obs. Zbigniew Jaroszyński, plut, rtg. Emil Walukiewicz, strzelcy kpr. Zdzisław Gustowski i kpr. Stanisław Malczyk.

Drugi pilot, por. Morawski, był gościem dywizjonu; będąc na urlopie po długiej tułaczce rozpoczętej po zestrzeleniu jego samolotu nad Luksemburgiem i wyskoczeniu całej załogi na spa-

dochronach, poprzez różne przygody włącznie z obozem koncentracyjnym w Hiszpanii, chciał on zobaczyć jak wygląda nowa praca dywizjonu i wprosił się na lot. Właśnie w chwili objęcia sterów przez drugiego pilota od plut. Bakanacza spostrzeżono dwa Ju-88 i załoga zajęła stanowiska do przyjęcia walki. Por. Morawski zaczął schodzić z wysokości, robiąc jednocześnie zygzaki dla utrudnienia Niemcom wyboru kierunku ataku. Nadano depezę, strzelcy przy karabinach maszynowych czekali na rozkaz otwarcia ognia, a por. Jaroszyński z wieżyczki astro kierował manewrami samolotu. Junkersy tym razem leciały nisko nad morzem, licząc zapewne na zaskoczenie Wellingtona. Po chwili nabrały wysokości, rozdzieliły się i kolejno atakowały. Już w drugim ataku jeden z Junkersów był trafiony celnym ogniem obydwu strzelców Wellingtona, tak że z dymiącymi się silnikami wpadł do wody. Drugi jednak, nie zrażony losem kolegi, wykonał jeszcze dwa ataki, ale dostawszy celną serię po silnikach, zrezygnował z dalszej walki i z dymiącym silnikiem odleciał w kierunku Francji. Całe spotkanie trwało dwadzieścia minut. Załoga wykazała opanowanie i hart ducha, tak charakterystyczną dla polskich bombowców.

W październiku wysiłek bojowy dywizjonu był identyczny z wysiłkiem we wrześniu: w 17 wyprawach brało udział 81 samolotów. Były znowu pamiętne wydarzenia i bolesne straty.

8 października poleciało 8 samolotów na wymiatanie okrętów podwodnych w Zatoce Biskajskiej. Załoga por. obs. Z. Jaroszyńskiego została w odległości 15 mil od Hiszpanii zaatakowana przez najnowszego wówczas typu myśliwca, Focke-Wulf 200 K. Niemiec był na małej wysokości, tuż nad morzem, a Wellington na wysokości 1.500 stóp, toteż wszystkie cztery ataki Niemca były z tyłu i z dołu. Kilka seryj oddanych przez kaprala Kubacika odniosło widocznie pewien skutek, bo po czwartym ataku Niemiec zrobił głęboki skręt w prawo i nie pojawił się więcej.

W tym samym dniu załoga por. obs. A. Nowickiego spotkała okręt podwodny, zupełnie wynurzony, na który wyrzuciła 6 min głębinowych. Uszkodzono prawdopodobnie ster okrętu; Wellington kręcił się blisko dwie godziny nad miejscem zanurzenia się okrętu, widziano bańki powietrza i plamę olejną. Później załoga dowiedziała się, że przechwycono depezę okrętu o atakowaniu przez Wellingtona.

15 października w czasie lotu ćwiczebnego wpadł do morza samolot dywizjonu, a obaj znajdujący się w nim piloci zatonęli. Byli to porucznicy Adam Schultz i Tadeusz Skierkowski; mieli oni wkrótce rozpocząć loty bojowe.

16 października dywizjon stracił wybitnego pilota, por. Sta-

niśława Targowskiego, który wraz z całą załogą²⁶ został prawdopodobnie zestrzelony w morze, gdyż odebrano niedokończoną depeszę „S.O.S.”. Członkami załogi byli: plut. pil. Gerard Twardoch, por. obs. Tadeusz Oleś, plut. rtg. Zygmunt Piechowiak, strzelcy kpr. Władysław Młynarski i kpr. Franciszek Kubacik. W dywizjonie oczekiwano por. Targowskiego z dwoma miłymi niespodziankami: nadszedł pierwszy list od jego żony z Polski, a grupa przysłała wiadomość o nadaniu mu odznaczenia D.F.C.

W końcu października dywizjon miał 16 załóg, ale tylko 8 z nich było gotowych do lotów bojowych. W połowie tego miesiąca nastąpiła zmiana dowódców eskadr: dowódcą eskadry 'A' został kpt. pil. Mieczysław Pronaszko, eskadry 'B' kpt. pil. E. A. Ladro.

Pogorszenie się pogody w listopadzie nie zmniejszyło wysiłku bojowego dywizjonu; w 26 wyprawach wzięło udział 80 samolotów.

I listopada nie wróciła znad Zatoki Biskajskiej załoga dywizjonu której niemal każdy członek miał za sobą ciekawą historię wojenną. Pierwszy pilot, por. Stanisław Krawczyk, zyskał już sobie miejsce w historii lotnictwa; gdy w locie nad Niemcami samolot jego był uszkodzony i por. Krawczyk wydał załodze rozkaz wyskoczenia ze spadochronami, okazało się, że strzelec nie miał spadochronu; por. Krawczyk oddał mu swój spadochron, a sam w nocy, na nieznanym terenie, wylądował i uszedł cało z rozbitego samolotu. Drugim pilotem był mjr Ignacy Skorobohaty, jeden z seniorów Lotnictwa Polskiego, mający za sobą loty bojowe w wojnie 1919/20 jako obserwator i odznaczenia V.M. i K.W.; tak jak kilku jego rówieśników, major Skorobohaty chciał raz jeszcze odbyć loty bojowe ku chwale Ojczyzny. Obserwator załogi, kpt. Alojzy Szkuta, skakał ze spadochronem w Belgii i po wielu przygodach przedostał się z powrotem do swego dywizjonu. Radiotelegrafista, kpr. Jan Rogala-Sobieszczański, przybył do Anglii z Gdańska, gdzie studiował na Politechnice i przy pierwszej sposobności uciekł do Anglii. Bombardier, por. Mieczysław Wodziński, dopiero wrócił ze szpitala w którym przebywał po wypadku samolotowym. Strzelec kpr. Zygmunt Sasal był młodym, wzorowym żołnierzem, dopełniającym starą, doświadczoną załogę.

26. Stały nawigator tej załogi, mjr. Władysław Minakowski, był na urlopie. Jako porucznik piechoty Minakowski przyszedł do lotnictwa w 1923 roku. Po praktyce w eskadrze liniowej, wyspecjalizował się w fotografii lotniczej, pracował później w departamencie lotnictwa i w I.T.L. Po wojnie mjr Minakowski wrócił do Polski i służył dalej w lotnictwie. Aresztowany razem z kilkoma innymi kolegami, został bez wyroku rozstrzelany. Po pewnym czasie nastąpiła rehabilitacja całej grupy lotników.

8 listopada cztery załogi dywizjonu bombardowały dla odmiany żeglugę nieprzyjacielską przy ujściu rzeki Gironde i w dokach Bordeaux. Wyróżniła się szczególnie załoga w składzie: sierż. pil. Edward Joński, kpr. pil. Leopold Matjaszek, por. obs. Marian Pęski, plut. rtg. Jerzy Truszkowski i strzelcy plutonowi Marian Piekarski i Edward Skwarczyński; przeprowadziła ona bombardowanie celu w słoneczny dzień z wysokości czterech tysięcy stóp i w ogniu silnej obrony przeciwlotniczej.

1 grudnia dywizjon miał tylko 13 załóg, z których 8 było gotowych do działań bojowych. Zatem tylko 30 % etatowych załóg było na stanie. Rzecz jasna, że wysiłek bojowy dywizjonu musiał się zmniejszyć, jednak wobec tak małego stanu był w rzeczywistości bardzo duży, gdyż wykonano 14 wypraw, w których wzięło udział 60 samolotów, a przeciętny czas lotu wynosił 8 godzin.

Kilka samolotów dywizjonu miało spotkania z Focke-Wulfami, ale nie były atakowane względnie udało im się ataków uniknąć.

W dzień wigilijny, 24 grudnia 1942 roku, załoga dywizjonu wracająca z lotu bojowego nie mogła znaleźć żadnego lotniska z powodu gęstego zachmurzenia i niskiego pułapu chmur. Po wyczerpaniu się paliwa załoga wyskoczyła na spadochronach i szczęśliwie wylądowała. Była to załoga w składzie: kpt. pil. M. Pronaszko, kpr. pil. J. Białecki, por. obs. S. Kawa, kpr. rtg. J. Serafin, strzelcy kpr. L. Postol i kpr. S. Wojsa.

Rok 1943

W styczniu nowego roku wysiłek bojowy dywizjonu zmniejszył się zarówno z powodu złych warunków atmosferycznych, jak i z powodu małej ilości załóg. Ponadto były duże trudności w obsłudze i konserwacji sprzętu, gdyż na lotnisku Dale nie było hangaru dla eskadry obsługi technicznej, a praca na wolnym powietrzu, w deszczu, mgle i przy silnym morskim wietrze, była nad wyraz trudna i mozolna.

Wykonano w styczniu 8 wypraw, wszystkie na patrolowanie Zatoki Biskajskiej, a brało w nich udział 37 samolotów, z których jeden rozbił się przy lądowaniu bez podwozia.

26 stycznia dowództwo dywizjonu objął kpt. pil. Pronaszko. Pod koniec miesiąca poprawił się nieco stan załóg, dzięki powrotowi kilku dawnych żołnierzy dywizjonu. Między nimi był kpt. obs. Czesław Korbut, który objął dowództwo eskadry 'A'. Przeszkalał się w dywizjonie między innymi pierwszy dowódca,

z 1940 roku, ppłk. pil. Biały. Oficerem nawigacyjnym dywizjonu był kpt. obs. Gałczyński, a strzeleckim por. Głuski.

W lutym działania bojowe dywizjonu zwiększyły się znowu. W 18 wyprawach wzięło udział 65 samolotów. Wszystkie zadania były na patrolowanie Zatoki Biskajskiej, a jedno było połączone z osłoną konwoju. Jedynym pamiętnym wydarzeniem w tym miesiącu, ale takim o którym znowu pisała cała prasa, była godzinna walka polskiego Wellingtona z czterema Junkersami 88.

Było to w dniu 9 lutego. Załoga jednego z czterech samolotów, które dywizjon wysłał na Zatokę Biskajską, składała się z: kpt. pil. E. Ladro, ppłk. pil. J. Białego (pierwszy lot bojowy jako drugi pilot), por. obs. S. Płachcińskiego, kpr. rtg. K. Chłopiczkiego, st. szer. strz. W. Piskorskiego, plut. strz. A. Ulickiego. W drodze powrotnej Wellington został zaskoczony od słońca przez cztery Ju-88.

Natychmiast po spostrzeżeniu Junkersów kpt. Ladro przejął stery od ppłk. Białego i rozpoczął prawdziwą akrobację aby uniknąć ognia Junkersów. Po pierwszym ataku jeden z Niemców został albo uszkodzony, albo miał rannego członka załogi, bo odtąd trzymał się z daleka, natomiast trzy pozostałe ponawiały z uporem ataki. Pomimo zejścia na około trzysta stóp, Wellington był atakowany bez ustanku, niezliczoną ilość razy. Sytuacja była tym trudniejsza, że od przodu Wellington był bezbronny, gdyż przedni strzelec Piskorski został w jednym z pierwszych ataków ciężko ranny. Zmuszało to kpt. Ladrę do gwałtownych manewrów, które z wolna zaczęły go fizycznie wyczerpywać. Walka trwała dokładnie 58 minut. Ppłk. Biały został lekko ranny w nogę, gdy stał obok pierwszego pilota i dawał mu informacje o nieprzyjacielskich samolotach.

W końcu Niemcom widocznie skończyła się amunicja, bo zrezygnowali z dalszej walki, zebrali się w klucz i kilkakrotnym pochylaniem skrzydeł swoich maszyn „zasalutowali” polskiego Wellingtona.

Nie był to jednak koniec dla Niemców, którzy w drodze powrotnej nadali depeşe o rzekomym zestrzeleniu Wellingtona. Mianowicie, wiadomość o walce, nadana przez załogę polską, została przekazana kluczowi Beaufightersów patrolującemu w pobliżu. Klucz ten przechwycił Junkersy i zestrzelił trzy z nich na pewno.

Nasz Wellington wylądował w Predanack, a po odwiezieniu strzelca do szpitala, załoga wróciła do bazy.

Prasa brytyjska zamieściła długie opisy tego spotkania, podkreślając, że była to najdłuższa ze znanych dotąd walka pojedynczego Wellingtona z przeważającym nieprzyjacielem oraz że

był to doskonały przykład współdziałania Sprzymierzonych, bowiem polski samolot był wsparty przez klucz angielsko-amerykański (jeden z pilotów Beaufighterów był Amerykaninem). Ppłk. Biały stał się mimowoli bohaterem niektórych opisów prasowych, które podkreśliły, że mając 46 lat był niewątpliwie najstarszym bojowym pilotem po stronie Sprzymierzonych. Sam pułkownik w opisie walki, zamieszczonym w księdze pamiątkowej dywizjonu, chwali całą załogę, a przede wszystkim kpt. Ladro, któremu załoga zawdzięczała ocalenie; o swojej roli ppłk. Biały nic nie wzmiankował.

Drugim wydarzeniem w lutym, niestety niepomyślnym, było wyskoczenie na spadochronach załogi w składzie: por. pil. J. Wróblewski, por. pil. K. Dobrowolski, por. obs. Z. Jaroszyński, plut. rtg. E. Wałukiewicz, strzelcy K. Krajewski i S. Malczyk. Fatalne warunki atmosferyczne w nocy z 8 na 9 uniemożliwiły lądowanie w nieznanym terenie, wobec czego dowódca załogi dał rozkaz do skakania. Sam wyskoczył ostatni. Wskutek lądowania na ślepo, odnieśli poważne kontuzje obaj piloci i tylny strzelec, a przedni strzelec lekkie.

W marcu dywizjon wykonał 14 wypraw, w których brało udział 80 samolotów. Trzy ważne wydarzenia skupiły się w ostatnim tygodniu miesiąca.

24 marca załoga dowódcy dywizjonu w składzie: kpt. M. Proszko, kpr. pil. J. Rodziewicz, por. obs. T. Kołodziejski, kpr. rtg. F. Matlak, strzelcy F. Zentar i K. Józefiak, stoczyła pięciominutową walkę z trzema samolotami typu F.K. 200 Kurier, w wyniku której jeden z niemieckich samolotów został uszkodzony. Załoga Wellingtona wyszła cało z opresji.

28 marca samolot dywizjonu wykonał bardzo dobry atak na okręt podwodny i zgodnie z orzeczeniem sztabu morskiego okręt był co najmniej mocno uszkodzony, jeśli nie zniszczony. Załogę samolotu stanowili: plut. pil. F. Targowski, plut. pil. E. Koziel, por. obs. J. Skwirczyński, kpr. rtg. L. Gibas, strzelcy kpr. E. Muszala i kpr. W. Muller.

Tego samego dnia drugi okręt podwodny był atakowany przez samolot dywizjonu i wedle opinii sztabu morskiego został poważnie uszkodzony. Załogę samolotu stanowili: sierż. pil. F. Rybarczyk, sierż. pil. L. Rodziewicz, por. obs. T. Kołodziejski, sierż. rtg. F. Matlak, sierżanci strzelcy F. Zentar i K. Józefiak.

W końcu marca dywizjon został przesunięty na lotnisko Doking, w hrabstwie Norfolk; przeniesienie ukończono dopiero 2 kwietnia z powodu różnych trudności. Dobrze urządzone lotnisko, mieszkania we dworach pobliskich, normalne warunki cywilizacyjne, przyczyniły się do poprawienia nastrojów w dywizjo-

nie. W związku z nową pracą, do której dywizjon miał teraz być przeznaczony, mianowicie do torpedowania okrętów podwodnych, rozpoczęto przeszkalanie personelu, co wpłynęło na zmniejszenie wysiłku bojowego. W kwietniu dywizjon wykonał 7 wypraw w których wzięło udział 21 samolotów. Część załóg wyjechała na różne kursy, tak że stan bojowy zmniejszył się do połowy. Ważniejszych wydarzeń w tym miesiącu nie było.

Maj przeszedł na szkoleniu i zapoznawaniu się z nowymi samolotami, mianowicie Wellington X. Tylko 7 samolotów brało udział w patrolowaniu Zatoki Biskajskiej.

Wkrótce okazało się, że samolot Wellington X nie nadawał się do torpedowania, w związku z czym dowództwo lotnictwa wybrzeża przesunęło 304 Dywizjon z powrotem do 19 Grupy, tym razem na lotnisko Davidstow Moor, w dniu 7 czerwca.

Przeniesienie pociągnęło za sobą nowe przebrojenie, tym razem w samoloty Wellington XIII oraz powrót do dawnych zadań czyli zwalczania okrętów podwodnych w Zatoce Biskajskiej. W związku z przebrojeniem dywizjon wykonał w czerwcu tylko 14 samoloto-zadań; szczególnych wydarzeń nie było.

W tym czasie Niemcy wprowadzili nową taktykę działania okrętów podwodnych, mianowicie, wychodziły one odtąd na morze paczkami, po 4 lub 5 okrętów razem, pod jednym dowództwem. Dawało to większą koncentrację ognia przeciwlotniczego i pozwalało na silniejszą osłonę myśliwską. Jako przeciwdziałanie Brytyjczycy zaczęli stosować patrolowanie kluczami lotnictwa wybrzeża, użycie lotnictwa myśliwskiego dziennego i nocnego oraz współdziałanie samolotów z okrętami będącymi pływającymi ośrodkami dowodzenia lotnictwem, dzięki zastosowaniu na tych okrętach radarów i radia, przez co wydłużono sieć wykrywania samolotów nieprzyjacielskich nad Atlantykiem.

Wellingtony XIII były specjalnie przystosowane do pracy w lotnictwie wybrzeża. Były pomalowane całe na biało i miały tylną część kadłuba pokrytą rzędem masztów antenowych najnowszego typu stacyj radarowych (A.S.V.II.). Stacja ta (skrót od słów: *Anti Surface Vessel*) pozwalała na wykrywanie okrętów podwodnych tak zanurzonych, jak i pływających na powierzchni. W dzień stacja wykrywała okręty zanurzone sprawniej od oka ludzkiego, a w nocy umożliwiała zwalczanie okrętów podwodnych, które zwykle w nocy wynurzały się celem ładowania akumulatorów. Zasięg stacji był od 25 do 38 mil; dodatkowo stacja ułatwiała nawigację i lądowanie w warunkach złej widoczności.

Polski dywizjon otrzymał nową stację jako jeden z pierwszych, głównie dzięki uzyskaniu pierwszego miejsca w nawigacji

w całym lotnictwie wybrzeża. Zespół masztów antenowych nazywano powszechnie „choinką”.

Od czerwca zwiększyło się natężenie działań niemieckich okrętów podwodnych i w ciągu następných dwóch miesięcy wzrastało. 304 Dywizjon odczuł to bardzo ciężko, stracił bowiem w tych dwóch miesiącach cztery załogi, nie odnosząc żadnych sukcesów bojowych. W obliczu niemieckich patroli myśliwskich samotny Wellington miał znikome szanse wyjścia cało z opresji i w zasadzie tylko interwencja własnych myśliwców ratowała samoloty lotnictwa wybrzeża od zagłady.

3 lipca nie wróciła załoga w składzie: por. pil. M. Nowak, plut. pil. R. Strek, por. obs. J. Błachowski, plut, rtg. S. Piłat, strzelcy: J. Fedak i H. Szulgin.

26 zginęła nad Zatoką Biskajską załoga w składzie: por. pil. S. Roliński, plut. pil. R. Zagórowski, por. obs. W. Jagiełło, kpr. rtg. S. Zawiliński, strzelcy: S. Ehrlich i por. J. Kulicki.

29 rozbił się przy starcie samolot dywizjonu wskutek wady jednego z silników; śmierć ponieśli: mjr pil. Z. Janicki, kpr. pil. J. Rodziewicz; pozostali członkowie załogi odnieśli drobne urazy cieleśne (por. Kołodziejcki, plut. Matlak, kpr. Zentar, kpr. Józefiak).

W sierpniu dywizjon wykonał duży wysiłek bojowy, wysyłając 95 samolotów na 23 wyprawy, przy czym na jedno zadanie wysyłano po 5 samolotów razem, w celu zmuszenia okrętów podwodnych do przebywania pod powierzchnią morza. Okręty jednak zaczęły przyjmować walkę na powierzchni, tworząc wspólnie ośrodek ognia przeciwlotniczego groźny dla samolotów. Myśliwcy niemieccy latali odtąd w zespołach po 4 do 16 samolotów, co również przyczyniło się do zwiększenia strat lotnictwa wybrzeża.

13 sierpnia zginęła załoga w składzie: ppor. pil. S. Kielan, plut. pil. W. Pastwa, kpt. obs. S. Widanka, strzelcy: P. Górka i K. Czarnecki.

22 sierpnia nie wróciła załoga: por. pil. B. Porębski, sierż. pil. K. Gawlik, por. obs. S. Matuszewski, sierż. rtg. W. Walkiewicz, strzelcy: S. Szczepaniak i J. Wojniłowicz.

We wrześniu dywizjon dostał samoloty Wellington XIV, wyposażone w tzw. *Leigh Lights*, to jest reflektory do oświetlania okrętów podwodnych w nocy. Ponadto Wellingtony XIV miały nowe radary (ASV III), nowe pomoce nawigacyjne, urządzenie do ślepego lądowania, radiowy wysokościomierz i inne urządzenia. Skutkiem tak bogatego wyposażenia zmniejszyła się szybkość i zwrotność samolotu, ponieważ jednak był on przeznaczony do działania w nocy, nie było to zbyt groźne.

Pomimo tych nowych urządzeń i pomocy w zadaniach, latanie

stało się bardziej wyczerpujące, gdyż wymagało stałego napięcia uwagi i nerwów, a loty trwały do 12 godzin.

6 września samolot dywizjonu wracający z nocnego lotu stoczył walkę z czterema Junkersami. Załoga była w składzie: plut. pil. F. Rybarczyk, kpr. pil. S. Franczak, por. obs. W. Chomka, kpr. rtg. W. Druciak, strzelcy R. Ledniak i W. Sławiński. Zestrzelono prawdopodobnie jednego Junkersa; w Wellingtonie naliczono 116 trafień od pocisków działek i k.m. W czasie przymusowego lądowania bez podwozia por. Chomka odniósł lekkie obrażenia.

Październik upłynął dywizjonowi na szkoleniu na nowym sprzęcie, a personel był częściowo na różnych kursach poza dywizjonem. Wykonano tylko cztery loty bojowe.

W listopadzie dywizjon wykonał 17 wypraw, w których wzięły udział 73 samoloty. Loty były wyłącznie w nocy. 18 listopada dowództwo dywizjonu objął z kolei mjr obs. Czesław Korbut.

W grudniu dywizjon wykonał 18 wypraw, wysyłając 80 samolotów. Patrolowanie nad Zatoką Biskajską nie dawało żadnych wyników, co tłumaczono znacznym zmniejszeniem się działalności niemieckich okrętów podwodnych w tym okresie.

Dowództwo eskadry 'A' objął po mjr. Korbucie mjr obs. Edward Stańczuk, eskadrą 'B' dowodził nadal mjr pil. Kranc.

20 grudnia samolot dywizjonu wracający z zadania rozbił się wskutek złej pogody o górę w południowej Irlandii; cała załoga poniosła śmierć. Skład załogi stanowili sierżanci-piloci Klemens Adamowicz, Stanisław Czerniawski, sierż. obs. Naftali Kuflik, sierż. rtg. Paweł Kowalewicz, strzelcy Kazimierz Ługowski i Wincenty Pietrzak.

Od połowy grudnia dywizjon stał na lotnisku Predanack, w południowej Kornwalii.

Rok 1944

Dywizjon rozpoczął nowy rok z pełnym stanem załóg — 24 załogi operacyjne.

W styczniu wykonano 16 wypraw, w których wzięło udział 78 samolotów.

2 stycznia załoga w składzie: sierż. pil. M. Kiełtyka, sierż. pil. S. Polakowski, por. obs. S. Salewicz, sierż. rtg. Duszczyk i strzelcy Piniewski i Kaczan, atakowała okręt podwodny kilka minut po północy. Atak wykonano bez reflektora, gdyż okręt był widoczny w świetle księżyca. Samolot pozostał w rejonie ataku godzinę, lecz nie zauważono żadnych śladów. Sztab morski uznał

atak za bardzo dobry, ale z braku dalszych dowodów ocenił go za nieskuteczny.

W nocy z 3 na 4 stycznia udany atak na okręt podwodny wykonała załoga: por. pil. Czyżun, por. pil. Siewruk, por. obs. Kolano i sierżanci Barański, Bąk i Czerpak. Bomby głębinowe wyrzucono z wysokości stu stóp oraz ostrzelano okręt. Według oceny sztabu morskiego atak był bardzo dobrze wykonany i zadał okrętowi uszkodzenia, których rozmiarów jednak nie można było dokładnie określić.

Następny atak na okręt podwodny był wykonany w nocy 28 stycznia i został oceniony przez sztab morski jako udany, przy czym podkreślono z uznaniem pierwszy popis chor. pil. Buczyłko, który będąc drugim pilotem wykonał atak. Resztę załogi stanowili, por. pil. Antoniewicz, sierżanci Moller, Iżycki i Pasyk.

Tej samej nocy samolot sierż. pil. Matjaszka był atakowany przez nocnego myśliwca, prawdopodobnie Me-110, ale samolot i załoga wyszli bez szwanku ze spotkania.

W nocy 30 stycznia załoga w składzie: por. pil. Koński, por. pil. Kolanko, por. obs. Meitlis, sierżanci Spurek, Jeziorowski i Szymański, atakowała niemiecki kontrtorpedowiec, którego załoga również otworzyła ogień przeciw Wellingtonowi. Rezultat ognia dla samolotu był negatywny, strat zadanych okrętowi nie ustalono.

Luty, pomimo bardzo złych warunków atmosferycznych, był miesiącem rekordowego wysiłku dywizjonu, co było tym bardziej znamienne, że 19 lutego dywizjon przeniósł się z Predanack do Chivenor, w północnym Devonie i nie przerwał działań bojowych na czas przesunięcia. W sumie dywizjon wykonał w lutym 21 wypraw, w których wzięło udział 110 samolotów. Fakt ten został podkreślony w depeszy gratulacyjnej przesłanej przez Dowódcę *Coastal Command* na ręce Dowódcy 19 Grupy, który z kolei przekazał depeszę dywizjonowi:

„Proszę przekazać dowódcy 304 Polskiego Dywizjonu moje gratulacje z powodu wysiłku dywizjonu w lutym. Meldowano mi, że dywizjon wykonał 110 zadań z przewidzianych 115 i wylatał 1.074 godzin z przewidzianych 1.150. Jest to wybitne osiągnięcie wobec faktu, że w lutym dywizjon przeniósł się z Predanack do Chivenor oraz że luty jest krótkim miesiącem. Świadczy to bardzo dobrze o entuzjazmie i twardej pracy całego personelu i zasługuje na pochwałę”.

Ciekawsze wydarzenia w lutym były następujące:

3-go załoga por. pil. Mieleckiego była atakowana przez dwa Ju-88; tylna wieżyczka została uszkodzona, a tylny strzelec, por. Miedziak, odniósł lekkie obrażenia twarzy; pozostali członkowie

załogi: sierż. pil. Kurnik, por. obs. Kawa, por. Teychman i sierż. Łukasiewicz, wyszli bez szwanku;

11-go załoga por. pil. Czyżuna ponownie atakowała okręt podwodny; sztab morski ocenił, że okrętu nie uszkodzono.

W nocy 12/13 załoga sierż. pil. Kiełtyki spotkała znowu okręt podwodny i wykonała dobry atak, ale niestety — jak to podkreślił sztab morski — nie użyła później reflektorów dla wykrycia ewentualnych śladów uszkodzenia okrętu, wobec czego ostateczny wynik ataku pozostał niewyjaśniony.

W marcu dywizjon wykonał jeszcze większy wysiłek, wysyłając 119 samolotów na 27 wypraw.

Według późniejszych ocen, w marcu 1944 roku, Bitwa o Atlantyk była właściwie już wygrana przez Zachodnich Sprzymierzonych, ale nieprzyjaciół jeszcze walczył i zadawał straty. W szczególności nad Zatoką Biskajską latało w nocy wiele samolotów myśliwskich nocnych, typu Ju-88 i Me-110, wyposażonych w dobre stacje radarowe i silnie uzbrojone, wobec których szanse Wellingtona nawet w nocy nie były duże.

3 marca samolot dywizjonu otrzymał kontakt na A.S.V. wprost z przodu, na odległości 4 mil; wkrótce pilot zobaczył okręt podwodny płynący na powierzchni w odległości około 3/3 mili. Wykonano atak z wysokości 200 stóp, a bomby głębinowe obramowały cel: dwie z tyłu, cztery z przodu. W chwili ataku okręt zanurzył się. Zdaniem sztabu morskiego atak był pod każdym względem wykonany doskonale („*excellent*”) i powinien być być „śmiertelny”, jednak z braku dalszych dowodów z oceną trzeba było wstrzymać się do czasów powojennych. Skład załogi był następujący: ppłk. pil. J. Werakso²⁷, sierż. pil. Kurnik, sierżanci Pakuła, Herman, Lender i Edelman.

25 marca zdarzył się przykry wypadek, który na szczęście skończył się dobrze. Załoga sierż. pil. Matjaszka nie została poinformowana o pobycie brytyjskich okrętów w rejonie patrolowania i wykonała atak na wykryty cel, którym była angielska grupa złożona z okrętu podwodnego i dwóch kontrtorpedowców. Atak był na szczęście nieskuteczny.

26 marca samolot dywizjonu (F-304) w dwie godziny po rozpoczęciu zadania był atakowany przez dwa Me-110. Załogę

27. Ppłk. Werakso dowodził w kampanii wrześniowej dywizjonem bombowym. W latach 1927/29 był dowódcą eskadry w Oficerskiej Szkole w Dęblinie. W Anglii należał do grupy starszych oficerów służących pod dowództwem swoich wychowanków. Nie wszyscy zostali do lotów bojowych dopuszczeni. W 304 dywizjonie było tak z ppłk. dypl. O. Tusiewiczem, który przeszedł całe przeszkolenie od A do Z. Dochodzenia wykazały intrygi i trzech oficerów ukarano naganami.

Wellingtona stanowili: por. pil. H. Czyżun, por. pil. W. Siewruk, por. obs. J. Kolano, plut. rtg. F. Bąk, strzelcy sierż. K. Barański i sierż. W. Czerpak. Jak bliski zagłady był Wellington o tym świadczy opis spotkania w księdze działań bojowych dywizjonu:

„Mniej więcej w dwie godziny po wystartowaniu na nocny patrol, tylny strzelec przerwał ciszę radiową mówiąc obojętnym głosem: 'Nawigator, proszę ustalić położenie, dwóch Niemców na ogonie'. Noc była jasna, widoczność dobra, więc wiedzieliśmy że nie pozostawało nic innego tylko przyjąć walkę.

— 'Zbliżają się do ataku' — brzmiał następny meldunek strzelca — 'Dam im serię'.

Niemcy musieli być stare wygi, bo przyszli bardzo blisko zanim otworzyli ogień.

Probowaliśmy uników. Ostre znurkowanie w prawo nie przerwało styczności, ale pozwoliło tylnemu strzelcowi dać nieprzyjacielowi trochę Confetti. Jego celowanie musiało być tak pewne jak jego głos, gdyż jeden z Niemców przeleciał pod naszym ogonem zostawiając za sobą długi warkocz dymu i płomieni; sekundę później nastąpił nad samą wodą wybuch — olbrzymi blask oświetlił kabinę jak w dzień.

Drugi myśliwiec atakował dalej, ale ze słabnącym zacięciem i wkrótce przerwał ataki.

Nasz dowódca sprawdził przez *intercom* każdego członka załogi i wszyscy odpowiedzieli że są O.K. Ale po kilku minutach, gdy tylny strzelec miał zmienić radiotelegrafistę, zameldował: 'Sorry, moja prawa ręka jest coś nie w porządku'. Twarz jego była cała pokryta krwią, a ręka krwawiła z głębokiej rany.

Gdy wylądowaliśmy w bazie, znaleziono w samolocie więcej szkód aniżeli spodziewaliśmy się. W lewym skrzydle było pełno dziur, a osłona persplexowa tylnej wieżyczki była rozbita w kawałki odłamkami. Dopiero jednak następnego rana uprzytomniliśmy sobie jak wielkie szczęście mieliśmy, gdy obsługa znalazła cztery przeciwpancerne pociski w jednym ze zbiorników paliwa”.

Tylny strzelec sierż. K. Barański, otrzymał w drodze przyspieszonej („*immediate award*”) odznaczenie D.F.M., za odwagę „typową dla 304 dywizjonu”, jak brzmiał ustęp cytacji.



Jako przeciwdziałanie nocnemu zwalczaniu okrętów podwodnych Niemcy wprowadzili w owym czasie urządzenie zwane „Schnoerkel”, które pozwalało okrętowi na ładowanie baterii w zanurzeniu, a więc bez konieczności wychodzenia na powierzchnię. Ponadto, zwiększono szybkość i zasięg okrętów podwodnych. W związku z tymi zmianami wykrywanie okrętów podwodnych stało się prawie niemożliwe, chyba że morze było wyjątkowo spokojne. Wprowadzona w kwietniu na samolotach wybrzeża stacja A.S.V. Mark VI A, była do pewnego stopnia skuteczna nawet wobec okrętów wyposażonych w Schnoerkle.

W kwietniu dywizjon wykonał 19 wypraw, w których brało udział 60 samolotów; dywizjon stracił dwie załogi.

6 kwietnia nie wróciła z lotu bojowego załoga w składzie: plut. pil. Bronisław Marton, plut. pil. Stanisław Franczak, por. obs. Szczepan Stańczykiewicz, strzelcy Włodzimierz Kołodziej, Adam Sańkowski i Bronisław Janicki.

9 kwietnia mjr Korbut zdał dowództwo dywizjonu majorowi Krancowi. Dywizjon gościł w tym dniu zastępcę szefa sztabu P.S.P. ppłk. dypl. S. Poziomka, byłego dowódcę dywizjonu.

10-go ppłk. Poziomek polecał jako nadliczbowy w załodze na lot bojowy; samolot został prawdopodobnie zestrzelony, a cała załoga zatonęła. Skład jej był następujący: sierż. pil. Wacław Czekalski, por. pil. Lech Małynicz, mjr obs. Edward Stańczuk, plut. rtg. Franciszek Matlak, sierż. strz. Edward Siadecki, kpr. strz. Bogusław Szpinalski i ppłk. dypl. obs. Stanisław Poziomek.

20 kwietnia samolot por. Kowalskiego był atakowany przez dwa Ju-88, ale Niemcy otwierali ogień z dużej odległości i dzięki unikom robionym przez pilota Wellingtona, samolot i załoga wyszły cało z opresji.

24-go samolot por. pil. Ochalskiego był również atakowany przez Junkersa 88, ale atak był nieskuteczny.

28-go załoga por. pil. Międzybrodzkiego atakowała okręt podwodny, ale wyników nie udało się stwierdzić.

W związku ze zmianą dowódcy dywizjonu eskadrami dowodzili w tym czasie: 'A' — kpt. Ochalski, 'B' — kpt. Piotrowski.

W maju dywizjon wysłał 64 samoloty na 22 wyprawy. Głównym wydarzeniem w tym miesiącu był bardzo dobrze wykonany atak na okręt podwodny przez załogę por. Międzybrodzkiego.

Było to w nocy z 4 na 5 maja. Załoga Wellingtona w składzie: por. pil. Lesław Międzybrodzki, plut. pil. Franciszek Czekalski, por. obs. Wojciech Przybylski, kpr. rtg. pchr. Zygmunt Fryliński, kpr. strz. Bogdan Jankowski i plut. strz. Kazimierz Lewandowski, spotkała dwa okręty podwodne płynące na powierzchni. W czasie wykonywania ataku na jeden z okrętów, z drugiego otwarto silny ogień przeciw samolotowi, przy czym uzyskano szereg trafień, ale nikt z załogi samolotu nie był ranny. Sztab morski zaopiniował, że atak był pod każdym względem bardzo dobry i że co najmniej silne uszkodzenie okrętu musiało nastąpić; podkreślono w orzeczeniu odwagę załogi polskiej, która pozostała w rejonie ataku pół godziny pomimo skutków ognia przeciwlotniczego.

19 maja załoga chor. pil. Kiełtyki atakowała okręt podwodny i prawdopodobnie go uszkodziła; w czasie gdy szukano reflekto-

rami śladów ataku, Wellington otrzymał ogień od samolotu względnie samolotów niezauważonych.

W czerwcu dywizjon wykonał 24 wyprawy na zwalczanie okrętów podwodnych, w których brały udział 84 samoloty.

Trzy załogi atakowały w tym miesiącu okręty podwodne. 14-go załoga por. pil. Krempe atakowała pierwszy okręt; z braku konkretnych dowodów, sztab morski ocenił wynik ataku jako prawdopodobne uszkodzenie okrętu. 18-go załoga por. pil. Antoniewicz atakowała bardzo dobry atak, a według zeznań załogi widać było na morzu szczątki okrętu pływające pewien czas po ataku. 21-go załoga sierż. pil. Micela atakowała trzeci okręt podwodny. Według opinii sztabu morskiego oba okręty były uszkodzone.

W lipcu wysiłek bojowy dywizjonu wzrósł; wykonano 25 wypraw na które wysłano 94 samoloty, ale tylko jedna załoga spotkała okręt podwodny i wykonała atak o nieznanych skutkach.

W sierpniu wysiłek bojowy dywizjonu był jeszcze większy: w 31 wyprawach wzięło udział 120 samolotów, jednak załogi nie wykryły ani jednego okrętu podwodnego i nie miały spotkań z nieprzyjacielem w powietrzu.

Ostatnie cztery miesiące 1944 roku dywizjon spędził w dość przykrych warunkach kwaterunkowych na nowym lotnisku, a wskutek złych warunków atmosferycznych i trudności technicznych wykonał stosunkowo mało lotów bojowych, w których nie było żadnych ciekawych wydarzeń.

19 września dywizjon został przeniesiony na lotnisko na małej wysepce Benbecula. Kwatery były w *Nissen huts*, bez żadnych wygod, nawet bez wody, a dywizjon był rozdzielony, gdyż eskadra techniczna pozostała w Chivenor. Ze względu na ciężkie warunki atmosferyczne, starty na zadania bojowe odbywały się w tym okresie często z lotnisk Tiree i Stornway. W sumie do końca roku dywizjon wykonał 276 samoloto-zadań, a tylko w jednym z nich, 23 listopada, atakowano okręt podwodny (załoga chor. pil. Jaworzyna), którego rezultat pozostał nieokreślony.

Dowódcami eskadr w tym okresie byli: 'A' — kpt. Pilniak, 'B' — kpt. Żurek. W końcu grudnia mjr Kranc zdał dowództwo dywizjonu kpt. pil. S. Żurkowi, po którym eskadrę 'B' objął kpt. E. Krzepisz.

Życie na wysepce Benbecula, do której statek przypluwał tylko trzy razy w tygodniu, nie było dla personelu zbyt przyjemne, ale pomimo tego pracowano z całym zapaściem się i poświęceniem. Koniec wojny był już bliski i to dodawało wszystkim otuchy.

Warunki atmosferyczne w styczniu pogorszyły się jeszcze; zima na Hebrydach dawała się dywizjonowi bardzo we znaki. Mimo to w styczniu wykonano 16 wypraw, w których wzięły udział 44 samoloty.

W nocach 11-go i 12-go, dwie załogi wykonały ataki na okręty podwodne, wyposażone w Schnoerle. Załoga w składzie: kpt. pil. S. Żurek, chor. pil. Piasecki, por. obs. Włodarczyk, sierżanci Pyszny, Tamulewicz i Bebski, wyrzuciła dwie bomby głębinowe, a załoga: chor. pil. Bieniacz, por. pil. Głowacki, sierżanci Skórecki, Karcz, Borek i Dobrowolski, 6 bomb głębinowych. Rezultaty obu ataków pozostały jednak nieznanne.

27 stycznia dowództwo 15 Grupy nakazało dywizjonowi odkomenderować sześć załóg na lotnisko Limavady w Północnej Irlandii, w celu działania z tego lotniska. W czasie przelotu, bez bomb, kpt. Pilniak zauważył i następnie stwierdził dwa okręty podwodne na powierzchni; sprowadzono do tego rejonu dwa samoloty i grupę eskortową marynarki wojennej, po czym samolot dywizjonu udał się w dalszą drogę do Limavady.

W lutym ciężar operacji dywizjonu został przerzucony na loty dzienne, w celu poszukiwania okrętów podwodnych. Dywizjon wykonał 21 wypraw, wysyłając 72 samoloty.

2 lutego załoga chor. pil. Marczaka zauważyła rurę okrętu podwodnego (Schnoerkele) w rejonie między wyspą Mann a Irlandią; po wykonaniu ataku bombami głębinowymi, zauważono drugi okręt podwodny. Sprowadzono do tego rejonu grupę eskortową marynarki wojennej, która obrzuciła rejon bombami głębinowymi. Rezultat tych ataków był nieznan.

16-go załoga por. pil. Woźniaka atakowała okręt podwodny z wysokości 200 stóp; prawdopodobnie okręt został uszkodzony. 20-go załoga por. pil. Ejbicha również atakowała okręt podwodny, ale wynik był nieznan.

W marcu dywizjon wrócił do Kornwalii, tym razem na lotnisko St. Eval. Zmiana ta wpłynęła bardzo dodatnio na nastroje w dywizjonie i samopoczucie żołnierzy, gdyż warunki mieszkaniowe i pracy były bez porównania lepsze niż na Hebrydach. Dowódca 15 Grupy *Coastal Command* nadesłał do stacji St. Eval depeszę w związku z odejściem dywizjonu z grupy:

„Proszę przekazać W/Cdr. Żurkowi i całemu personelowi 304 Polskiego Dywizjonu moje podziękowanie i głębokie uznanie za solidny wysiłek wykonany w Benbecula. To że opanowali Północny Atlantyk w zimie dowodzi wysokich zdolności operacyjnych załóg latających, a że wykonali pełną ilość planowanych samoloto-zadań w bardzo cięż-

kich warunkach zimowych ujawniło wielki zapał i wydajność personelu ziemnego.

Wspaniały Dywizjon! Życzę Wam wszystkim szczęścia i powodzenia w tej ostatniej fazie europejskiej wojny.

L. H. Slatter,
Air Vice Marshal”.

W marcu dywizjon wykonał 19 wypraw w których wzięło udział 65 samolotów. Dowództwo eskadry 'A' objął w marcu por. pil. J. Tomaszewski.

25 marca załoga chor. pil. Boba wykonała atak na okręt podwodny, ale dwie bomby nie wybuchły, a w czasie drugiego ataku okręt już był zanurzony. Rezultat ataku nieznany.

W kwietniu wykonano 27 wypraw w których wzięło udział 90 samolotów.

Atakowanie okrętów podwodnych przez załogi dywizjonu zanotowano w dniach 2 i 22 kwietnia, ale rezultaty nie zostały ustalone.

W pierwszych dniach maja dywizjon przeprowadzał normalne patrolowanie Atlantyku, natomiast od 8 maja, w związku z zakończeniem działań wojennych w Europie, zadaniem dywizjonu było wykrywanie i eskortowanie okrętów podwodnych względnie atakowanie tych które kontynuowały działalność bojową. W sumie dywizjon wykonał w maju 23 wyprawy, wysyłając 43 samoloty.

Ostatnim zadaniem bojowym dywizjonu był patrol wykonany przez załogę w składzie: por. pil. Garstecki, sierż. pil. Cylwik, ppor. obs. Gajewicz i sierżanci Ozimkowicz, Markiewicz i Jachimowicz. Załoga ta zauważyła okręt podwodny płynący na powierzchni z czarną flagą na znak poddania się. Załoga samolotu rozpoczęła sprowadzanie do rejonu okrętów brytyjskich, jednak z braku paliwa Wellington musiał odlecieć przez nadejściem okrętów brytyjskich.

Ogólny bilans

W okresie przebywania w *Coastal Command* 304 Dywizjon Ziemi Śląskiej wykonał 2.451 samoloto-zadań, w czasie 21.331 godzin; ponadto na szkolenie wylatał w tym czasie 4.617 godzin. Dywizjon wyrzucił 20,5 ton bomb i 43,3 ton min głębinowych.

Skuteczność działań przeciw okrętom podwodnym nie mierzy się tylko ilością zatopionych i uszkodzonych okrętów; zatopienie zwłaszcza było rzeczą bardzo trudną i zależało od wielu czynników, na które załogi samolotów nie miały wpływu. Poważnym skutkiem działania lotnictwa wybrzeża było ograniczenie swobody

działania okrętów podwodnych nieprzyjaciela i to właśnie przyczyniło się ostatecznie do wygrania przez Sprzymierzonych Bitwy o Atlantyk.

304 Dywizjon atakował w sumie 31 okrętów podwodnych i osiągnął w tych atakach następujące oficjalne wyniki:

- 2 okręty podwodne zniszczone na pewno (U-441, U-321),
- 2 okręty podwodne ciężko uszkodzone,
- 3 okręty podwodne lekko uszkodzone,
- 16 wyników ataków nieznanych,
- 8 ataków nieskutecznych.

W walkach powietrznych nad Atlantykiem dywizjon zniszczył na pewno 3 samoloty nieprzyjacielskie, 3 prawdopodobnie zniszczył i 4 uszkodził.

Straty dywizjonu w *Coastal Command* były następujące:

- w lotach bojowych 69 poległych, 6 zaginionych,
- w lotach ćwiczebnych 31 poległych.

Razem straty w personelu latającym: 106.

Straty w sprzęcie: 14 samolotów w lotach bojowych.

ROZDZIAŁ VIII

LOTNICTWO ROZPOZNAWCZE

Wstęp

Pierwsza polsko-brytyjska umowa lotnicza z dnia 5 sierpnia 1940 roku przewidywała utworzenie jednego polskiego dywizjonu współpracy z wojskiem, czyli tzw. *Army-Cooperation Squadron*. Było to na wyraźne życzenie Naczelnego Wodza, Generała Sikorskiego, który planując powstanie polskiego korpusu wojska chciał mieć dla niego dywizjon lotnictwa współpracy. Należy jednak zaznaczyć, że w kołach lotniczych, zarówno polskich, jak i brytyjskich, uważano już wówczas koncepcję lotnictwa współpracy oraz jego sprzęt za przestarzałe i nierealne w nowoczesnych warunkach wojny powietrznej. Dopiero jednak przestudiowanie doświadczeń kampanii europejskich i kampanii afrykańskiej i wyciągnięte z nich wnioski doprowadziły w 1942 roku do zlikwidowania *Army Co-operation Command* i postawienia zagadnienia rozpoznania lotniczego szczebli operacyjnych i taktycznych na realnej płaszczyźnie.

Uznano, że wobec podstawowego znaczenia przewagi powietrznej, która była warunkiem wykonania rozpoznania lotniczego, istnienie lotnictwa współpracy, rozdzielonego między wielkie jednostki wojska, było wysoce nieekonomiczne, a typowy sprzęt lotnictwa współpracy nie nadawał się zupełnie do wykonania tych zadań. Konieczne było scentralizowanie dowodzenia i skupienie środków, a nie rozpraszanie wysiłku lotniczego; jedynym sprzętem pozwalającym na sprostanie zadań rozpoznania był sprzęt lotnictwa myśliwskiego. Stąd nowoczesne lotnictwo rozpoznawcze musiało wchodzić w skład wielkich jednostek sił powietrznych i poszukiwać wiadomości o nieprzyjacielu dla sztabów połączonych, to jest lotnictwa, wojska i marynarki wojennej, a spe-

cialne jednostki musiały poszukiwać wiadomości dla kierownictwa wojny. Uznano również, że podstawą rozpoznania lotniczego jest fotografia lotnicza.

W związku ze zmianą poglądów Brytyjczycy ustalili pojęcia rozpoznania strategicznego i rozpoznania taktycznego, a w konsekwencji zorganizowali odpowiednio jednostki lotnictwa.

Lotnictwo rozpoznania strategicznego poszukiwało wiadomości na obszarze kraju nieprzyjaciela, które dotyczyły jego potencjału wojennego; wiadomości te są przedmiotem zainteresowania kierownictwa wojny.

Lotnictwo rozpoznania taktycznego poszukiwało wiadomości w strefie walki oraz na obszarach nieprzyjaciela, z których jego siły żywe i zasoby materiałowe mogły wpływać bezpośrednio na przebieg bitwy. Te wiadomości są przedmiotem zainteresowania dowódców prowadzących bitwę (tzn. dowódców grup armii, względnie dowódców armii).

W lotnictwie rozpoznania strategicznego Polskie Siły Powietrzne nie posiadały jednostki lotniczej, jednak już od 1940 roku kilku polskich pilotów pracowało w centralnej jednostce rozpoznania strategicznego (tzw. *Photographic Reconnaissance Unit*, albo w skrócie P.R.U., jednostce ściśle tajnej wówczas) i wywiązało się ze swych zadań bardzo dobrze, zyskując uznanie ze strony brytyjskiej. Już w 1940 roku piloci ci latali nad Niemcy, na nieuzbrojonych samolotach, typu Spitfire II i V, wykonując rozpoznanie fotograficzne z dużych wysokości.

W lotnictwie rozpoznania taktycznego były dwa polskie dywizjony; zarys ich historii jest przedmiotem niniejszego Rozdziału.

309 Dywizjon Ziemi Czerwińskiej jako dywizjon współpracy

W dniu 23 listopada 1940 roku na lotnisku Renfrew pod Glasgowem (Szkocja) został sformowany dziewiąty z kolei polski dywizjon pod nazwą 309 Polski Dywizjon Współpracy z Wojskiem Ziemi Czerwińskiej (309. *Polish Army-Cooperation Squadron*).

Brytyjskim dowódcą dywizjonu był W/Cdr. N. Mason, polskim ppłk. pil. Zygmunt Pistl.

Dywizjon był wyposażony w jednosilnikowe dwumiejscowe samoloty typu Westland Lysander i składał się z dwóch eskadr.

Zastępcą dowódcy dywizjonu był ppłk. obs. Władysław Madejski, dowódcami eskadr kapitanowie obserwatorzy Aleksander Łukiński i Fidelis Łukasik; szefem (sierżantem) dywizjonu był chor. Drabik.

Szkolenie dywizjonów współpracy z wojskiem szło po linii starych zasad, nie różniących się od tych, które przed wojną były stosowane w polskim lotnictwie towarzyszącym (zwanym od 1939 r. lotnictwem obserwacyjnym).

Brytyjska kadra 309 Dywizjonu miała uczyć polski personel techniki i taktyki zadań współpracy z wojskiem, ponieważ jednak cały personel dywizjonu — na czele z dowódcą dywizjonu, jego zastępcą i dowódcami eskadr — miał długoletnie doświadczenie w lotnictwie towarzyszącym, istotna nauka polegała na opanowaniu języka angielskiego i brytyjskiej administracji, natomiast rola instruktorska nie rzadko się odwracała, czego zresztą oficerowie brytyjscy wcale nie ukrywali. Szkolone zadania obejmowały rozpoznanie pojedynczymi samolotami wzdłuż dróg, wstrzeliwanie artylerii, podchwytywanie i zrzucanie meldunków, a od marca 1941 roku również loty nocne.

W nocach 12, 13 i 14 marca 1941 r. lotnisko Renfrew, leżące w pobliżu portu Glasgow, było bombardowane i dywizjon poniósł straty w zabitych i rannych szeregowych.

W okresie tym dywizjon utrzymywał klucze alarmowe na lotnisku Scone celem przechwytywania niemieckich rozpoznaczy dziennych przelatujących nad Perth w drodze do Glasgow, ale w rzeczywistości do przechwycenia niemieckich samolotów nigdy nie doszło — i dojść nie mogło, z czego wszyscy zdawali sobie sprawę — gdyż samolot Westland Lysander był przestarzały, wolny i słabo uzbrojony i nie nadawał się zupełnie do walki powietrznej.

Fakt latania na przestarzałym sprzęcie irytował załogi, a że warunki mieszkaniowe były bardzo złe (okna w barakach bez szyb, zimno, brak wody do mycia i kąpieli) nastroje w dywizjonie nie były różowe. Na dobitkę złego, w pierwszych dniach maja lotnisko dywizjonu było znowu bombardowane.

W dniu 15 maja 1941 r. dywizjon przeniósł się na lotnisko Dunino koło St. Andrews, a personel został zakwaterowany w namiotach w pobliskim zagajniku. Nie poprawiło to humorów, a od-tąd mawiano z przekąsem, że przydział do 309 Dywizjonu — „dywizjonu leśnych ludzi” — był karnym zesłaniem.

W okresie tym dywizjon latał jednak bardzo dużo, w dzień i w nocy, wykonując ćwiczebne zadania na rzecz brytyjskich i polskich oddziałów (1 Polski Korpus w Szkocji). W marcu dywizjon otrzymał pochwałę od dowódcy 71 Grupy Lotniczej za wy-

niki swej pracy. Doskonały stan techniczny dywizjonu, dzięki solidnej pracy personelu ziemnego i dokładność wykonywania lotów, znalazły uznanie w odręcznym liście Dowódcy *Army-Cooperation Command*, który udzielił dywizjonowi pochwały z powodu zajęcia pierwszego miejsca wśród wszystkich dywizjonów pod względem ilości wylatanych godzin.

Pod koniec 1941 roku stare, spracowane Lysandry zaczęły coraz częściej zawodzić, do czego przyczyniał się jeszcze brak części zapasowych. A jednak wielokrotnie zapowiadany nowy sprzęt nie nadchodził. Każda niepotwierdzona nawet wiadomość o mającym nastąpić przezbrojeniu wywoływała w dywizjonie falę entuzjazmu, w każdym szczególnym zadaniu i w każdej zapowiedzianej wizycie jakiejś wybitnej osobistości pokładano nadzieje na upragnioną zmianę, ale zawód następował po zawodzie. Pomimo, że decyzja likwidacji lotnictwa współpracy zapadła w 1941 roku i w tym roku już zapoczątkowane było jej realizowanie, 309 Dywizjon musiał czekać na reorganizację jeszcze kilka miesięcy — do maja 1942 roku.

309 Dywizjon Myśliwsko-Rozpoznawczy

Nowo tworzone dywizjony myśliwsko-rozpoznawcze wchodziły w skład skrzydeł będących częścią grup lotnictwa współdziałania czyli grup w 1-szym i 2-gim Lotnictwie Taktycznym (1st and 2nd *Tactical Air Force*).

Przemiany w polskim dywizjonie zajęły kilka miesięcy czasu, na co złożyło się szereg przyczyn, z których być może główną było to, że Brytyjczykom nie spieszyło się z gotowością 309 dywizjonu, który miał odejść do współdziałania z 2 Polskim Korpusem, a wejście tego korpusu do działań nie było przewidywane wcześniej jak pod koniec 1943 roku.

Od wiosny 1942 roku piloci dywizjonu odchodzili partiami na lotnisko Gatwick pod Londynem celem przeszkolenia się na samolotach typu Mustang (amerykański samolot przyjęty dla dywizjonów myśliwsko-rozpoznawczych). Oficerów pilotów dywizjonu skupiono w eskadrze 'B', której dowództwo objął kpt. pil. Maciej Piotrowski; eskadra ta miała jako pierwsza zostać przezbrojona. Z pilotów podoficerów i obserwatorów tej eskadry utworzono nową eskadrę, 'C', która pod dowództwem kpt. pil. Jana Hryniewicza miała do końca latać na Lysandrach, a następnie być rozwiązana.

Przeszkolenie oficerów-pilotów nowego dywizjonu obejmowało kurs taktyczny w Old Sarum (na równinie Salisbury), gdzie

znajdował się ośrodek wyszkolenia we współdziałaniu lotnictwa z wojskiem.

W dniu 21 maja 1942 z lotniska Gatwick kpt. pil. M. Piotrowski wykonał pierwszy lot bojowy dywizjonu (nad Francją). Na pełną działalność bojową całego dywizjonu trzeba jednak było czekać jeszcze bardzo długo.

Dywizjon otrzymał pierwsze dwa Mustangi 7 czerwca 1942. Eskadra 'B' zaczęła się wreszcie przezbrajać. Eskadry A i C latały nadal na Lysandrach.

Po otrzymaniu wszystkich Mustangów, eskadra 'B' została przesunięta na lotnisko Crail, gdyż Dunino było za krótkie dla Mustangów.

W lipcu eskadra 'B' przeszła na lotnisko Dalcross celem odbycia szkółki ognia przed rozpoczęciem lotów bojowych nad Francją.



Lato się kończyło, a dywizjon był nadal w Szkocji, co nie pozwalało eskadrze 'B' — pomimo osiągnięcia gotowości bojowej brać udziału w działaniach nad Francją, natomiast do działań nad Norwegią Mustangi wedle instrukcji technicznej samolotu nie mogły być używane z racji zbyt małego zasięgu.

W dniu 27 września 1942 roku jeden z pilotów eskadry 'B' dokonał samowolnego lotu bojowego nad Norwegią, atakując cele wojskowe w obszarze Stavanger. Lot ten, jako śmiały wyczyn techniczny, rozniósł się szerokim echem w Sprzymierzonych Siłach Powietrznych. Pilot który dokonał lotu — kpt. inż. Janusz Lewkowicz długo pracował nad wyliczeniem najbardziej oszczędnego zużycia paliwa przez silnik Mustanga w zależności od obrotów i ciśnienia ładowania na różnych wysokościach. Obliczenia te, które wykazywały możliwość lotu do Norwegii bez ryzyka, przy zastosowaniu oszczędnego zużycia paliwa, zostały wysłane w początkach wiosny do dowództwa grupy, skąd jednak nie nadchodziła żadna odpowiedź. Chcąc udowodnić słuszność swoich obliczeń, kpt. Lewkowicz zdecydował się na lot bez pozwolenia.

Rezultat śmiałego wyczynu był następujący: dowódca A.C.C. Marszałek Sir Arthur Barrat udzielił kapitanowi Lewkowiczowi pisemnego upomnienia za to, „że lecąc na samolocie Jego Królewskiej Mości naruszył przepisy o dobrym prowadzeniu się”, a jednocześnie Marszałek przesłał pilotowi gratulacje i pochwałę za inicjatywę i pomyślne wykonanie lotu. Na rozkaz marszałka Barrata sztab techniczny dowództwa A.C.C. opracował odpowiednią instrukcję techniczną na podstawie obliczeń kpt. Lewko-

wicza i wkrótce dywizjony brytyjskie na Mustangach zaczęły latać na dłuższe zadania, łącznie z celami w Norwegii.

W listopadzie 1942 r. eskadra 'B' odeszła na lotnisko Gatwick i weszła w skład 35 Skrzydła R.A.F. Dywizjon nadal pozostał w Szkocji, mając eskadry 'A' i 'C' na Lysandrach.

Eskadra 'B' rozpoczęła loty bojowe w dniu 5 grudnia 1942, latając na rozpoznanie umocnień odcinka Le Havre-Boulogne.

Zadania wykonywano kluczami po dwa samoloty. Przekroczenie wybrzeża Anglii odbywało się w jednym miejscu, wszystkimi kluczami razem, po czym klucze rozlatywały się wachlarzowo na swoje zadania. Dolot do wybrzeża francuskiego wykonywano lotem koszącym w celu utrudnienia radarom niemieckim wykrycia samolotów i naprowadzenia na nie myśliwców. Przed wybrzeżem francuskim dowódca klucza wychodził na wysokość 300 metrów i wykonywał zdjęcia fotograficzne aparatem o długiej ogniskowej, natomiast jego boczny pilot pozostawał nad wodą, obserwując niebo i ostrzegając w razie potrzeby swego dowódcę o zbliżaniu się nieprzyjacielskich myśliwców. Fotografowanie trwało około trzech minut, a samolot leciał na dużej szybkości. Powrót z zadania odbywał się znowu lotem koszącym.

Pogoda nad Anglią w grudniu nie sprzyjała lotom bojowym, co dało polskim pilotom sposobność do wykazania umiejętności latania w złej pogodzie i determinacji w wykonywaniu zadań. W dniu 7 grudnia wystartowało całe 35 Skrzydło, parami, na zadania do Francji. Po pół godziny wróciły wszystkie klucze — z wyjątkiem polskiego — z eskadry 'B' 309 Dywizjonu. Piloci skrzydła meldowali zgodnie, że dolot do Francji był niemożliwy. Wyprawa została przez radio odwołana. Polski klucz wrócił po blisko dwóch godzinach i przywiózł zdjęcia umocnień Fécamp. Piloci polscy zameldowali, że mgła leżała tylko do połowy kanału i że gdy przebili się przez nią zobaczyli nad Francją słońce. Dodali oczywiście, że odwołania wyprawy przez radio nie słyszeli. Nikt w to jednak nie uwierzył.

W końcu grudnia eskadra 'B' została przesunięta na lotnisko Findo Gask, na zachód od Perth (Szkocja) na którym stał wówczas 309 Dywizjon. Wskutek częstych deszczów i śniegu nawierzchnia lotniska rozmokła tak, że Mustangi nie mogły startować. Wobec tego eskadra 'B' została przesunięta na lotnisko Peterhead, z którego latała na patrolowanie obronne konwojów morskich wzdłuż wschodniego wybrzeża Szkocji.

14 lutego 1943 r. ppłk. Pisl został przeniesiony do Sztabu N.W., a dowództwo dywizjonu objął mjr pil. Jacek Witold Piotrowski.

W marcu dywizjon został ostatecznie przeorganizowany na dywizjon myśliwsko-rozpoznawczy; eskadra 'A' otrzymała Mustangi, a eskadra 'C' została rozwiązana, z tym że jej personel latający przeniesiono do innych dywizjonów.

W maju dywizjon został przesunięty do 12 Grupy Myśliwskiej, a w czerwcu, po ukończeniu szkolenia bojowego, rozpoczął całością loty bojowe z lotniska Snailwell, koło New Market.

Podstawowym zadaniem dywizjonu było stałe rozpoznawanie niemieckich portów i żeglugi u wybrzeży Holandii, od Torschelling na wyspach Fryzyjskich po Hoeck of Holland. Celem tych rozpoznań była kontrola dowozu rudy żelaznej i innych surowców z półwyspu Skandynawskiego przez Holandię do Niemiec.

Dywizjon został poprzednio również przeszkolony w walce powietrznej i w związku z tym brał udział w wymiataniach myśliwskich w obszarze wysp Fryzyjskich. W czasie swych zadań dywizjon napotykał na przeciwdziałanie niemieckiego lotnictwa myśliwskiego i na zapory ognia artylerii przeciwlotniczej, ale nie poniósł żadnych strat. Na podstawie wyników rozpoznań lotnictwo bombowe Sprzymierzonych atakowało cele na lądzie, a lotnictwo torpedowe zwalczało statki, co wkrótce spowodowało znaczny spadek niemieckiej żeglugi.

14 października 1943 r. dowództwo dywizjonu objął kpt. pil. Maciej Piotrowski.

Z początkiem 1944 roku nastąpiła nowa reorganizacja dywizjonów myśliwsko-rozpoznawczych, z których część weszła w skład lotnictwa współdziałania (2 T.A.F.), a część została przebrojona na dywizjony myśliwskie względnie myśliwsko-bombowe.

309 Dywizjon Ziemi Czerwieńskiej miał zostać dywizjonem myśliwsko-bombowym i w tym celu otrzymał samoloty typu Hurricane IV, ale wkrótce okazało się, że zasięg tych samolotów był za krótki dla przewidywanych zadań, mianowicie działań przeciw celom na wybrzeżu holenderskim, wobec czego w kwietniu 1944 roku dywizjon otrzymał samoloty Hurricane IIc i został przesunięty do Szkocji jako osłona przed nękającymi nalotami niemieckich bombowców bazowanych w Norwegii.

Hurricane IIc był wówczas już przestarzałym samolotem, a ponieważ zmiana sprzętu nastąpiła na krótko przed inwazją Europy, co wykluczało użycie dywizjonu przeciw Francji, w dywizjonie zapanowało zrozumiałe przygnębienie.

Dywizjon stał na lotnisku Drem, na południe od Edinburgha, ale ponieważ miał bronić obszaru dwóch sektorów myśliwskich, eskadra 'B' została wydzielona na lotnisko Acklington i podporządkowana sektorowi Uston, podczas gdy dywizjon (eskadra 'A') należał do sektoru Turn House.

2 kwietnia 1944 r. dowództwo dywizjonu objął kpt. pil. J. Gołko.

Pomimo, że niemieckie samoloty nie pokazywały się w sektorze zupełnie, codziennie zarządzano pogotowie alarmowe obu eskadr; ponadto dywizjon przeprowadzał patrolowanie obronne konwojów morskich wzdłuż wschodniego wybrzeża Szkocji i zatoki Firth of Forth oraz przedpola Edinburgha, do którego raz przez zaskoczenie doleciał jeden Junkers i zrzucił kilka bomb.

9 września 1944 r. dowództwo dywizjonu objął kpt. pil. Antoni Głowacki.

Pod koniec 1944 roku dywizjon otrzymał samoloty Mustang III i stał się typowym dziennym dywizjonem myśliwskim. W związku z tą zmianą odeszło z dywizjonu dziesięciu oficerów pilotów, najbardziej doświadczonych w rozpoznaniu. Czterech z nich zasililo 318 Dywizjon Myśliwsko-Rozpoznawczy Gdański, a sześciu zostało przydzielonych do 35 Skrzydła Rozpoznawczego działającego w ramach 84 Grupy Współdziałania (2 T.A.F.).

Ogólne zestawienie działalności bojowej 309 Dywizjonu

Szczyście wojenne nie uśmiechnęło się do 309 Dywizjonu Ziemi Czerwieńskiej; kilkakrotna reorganizacja i zmiana sprzętu spowodowały przydziały dywizjonu do spokojnych sektorów obrony, a krótkie działania nad Francją nie dały wielu sposobności do spotkań z nieprzyjacielem w powietrzu.

Piloci dywizjonu zniszczyli 4 samoloty niemieckie i 2 uszkodzili.

Dywizjon wykonał 700 samoloto-zadań w czasie 1.144 godzin lotów bojowych. Strat w działaniach bojowych nie było, natomiast w lotach ćwiczebnych dywizjon stracił 5 pilotów (zabitych).

318 Dywizjon Myśliwsko-Rozpoznawczy Gdański

20 marca 1943 r. na lotnisku Detling w hrabstwie Kent został sformowany dziewiąty z kolei dywizjon myśliwski dzienny, pod nazwą 318 Dywizjon Myśliwsko-Rozpoznawczy Gdański. Dywizjon był od początku przeznaczony do współdziałania z 2 Polskim Korpusem.

Dowódcą dywizjonu był przez cały czas wojny kpt. pil. Leszek Wielochowski, mianowany pod koniec 1944 roku majorem.

Początkowe uzbrojenie dywizjonu stanowił samolot Hurricane IC, który wówczas był już przestarzałym typem i nie wzbu-

dzał ani zachwytu, ani zaufania w polskich pilotach. Wypada dodać dla ścisłości historycznej, że wielu pilotów dywizjonu miało odrazę do zadań rozpoznawczych, które w oczach rasowych myślicieli uchodziły za „kancelarię powietrzną”.

15 sierpnia 1943 r. dywizjon został przeniesiony na Środkowy Wschód. Podróż do Egiptu na statku „Empress of Australia” trwała 13 dni. Po wyładowaniu w Port Said dywizjon został przewieziony koleją do Amuzu, pod Kairem, celem pobrania sprzętu.

W pierwszych dniach września rzut kołowy dywizjonu w składzie 72 pojazdów mechanicznych udał się przez pustynię Syñajską do Palestyny. Po tygodniu piloci otrzymali samoloty Hurricane II i odlecieli na lotnisko Maquebila.

Dywizjon doszkałał się w wykonywaniu zadañ na korzyść wojska biorąc udział w ćwiczeniach dywizyj i korpusów. Powoli dywizjon zaczął przyzwyczajać się do pustynnych warunków życia i pracy.

Lotnisko Maquebila leży w błotnistej, malarycznej dolinie, u stóp góry Tabor, w pobliżu Nazaretu. Obsługa samolotów sprawiała duże trudności z powodu silnego rozgrzewania się blachy od żaru słonecznego, warunki kwaterunkowe były uciążliwe ze względu na skorpiony, tarantule i komary. Wkrótce prawie połowa personelu dywizjonu zachorowała, ale dywizjon nie przerwał lotów i brał udział w ćwiczeniach 2 Polskiego Korpusu.

Dowództwo Lotnictwa Środkowego Wschodu (R.A.F.H.Q. Middle East) zaniepokojone stanem zdrowotnym dywizjonu zarządziło przeniesienie dywizjonu i w dniu 13 października 1943 r. dywizjon przeszedł na lotnisko Gaza, skąd nadal brał udział w ćwiczeniach wojska i zdobył sobie duże uznanie.

20 grudnia dywizjon został ponownie przesunięty, tym razem na lotnisko Quassassin w Egipcie, na pustyni, co oznaczało kwaterowanie pod namiotami na piasku. Rozpoczął się ostatni okres ćwiczeń przed odejściem na front i dywizjon współpracował z oddziałami polskimi, greckimi, egipskimi i brytyjskimi. W czasie ćwiczeń dwóch pilotów zginęło wskutek zderzenia się w powietrzu.

W marcu 1944 r. dywizjon został przebrojony w samoloty typu Spitfire V. W dniu 9 kwietnia dywizjon opuścił Egipt udając się na front włoski.

Rzut kołowy dywizjonu został przewieziony do Włoch morzem. Rzut powietrzny wystartował w składzie 16 samolotów dnia 22 kwietnia i przyleciał do Włoch drogą przez Trypolis, Maltę i Sycylię. W dniu 1 maja 1944 r. na lotnisku Trigno w pobliżu miejscowości Vaste, na wschodnim wybrzeżu półwyspu

włoskiego, dywizjon zluzował 208 brytyjski dywizjon rozpoznawczo-myśliwski i w dniu następnym rozpoczął loty bojowe.

Dywizjon był w składzie 285 Skrzydła Rozpoznawczego, które należało do grupy lotnictwa współdziałania (*Tactical Air Force*) znanej pod nazwą Lotnictwa Pustyni (*Desert Air Force*). Grupa ta współdziałała z 8 Armią Brytyjską, w składzie której był 2 Polski Korpus pod dowództwem gen. dyw. Władysława Andersa.

Dywizjon miał wówczas 22 oficerów pilotów. Lotnisko Trigno, leżące na wybrzeżu Adriatyku, było 45 km poza linią frontu i miało tylko jeden pas wybiegowy (startowy), z płyt metalowych ułożonych na piasku. Starty i lądowania musiały się wskutek tego odbywać bez względu na kierunek wiatru, a ponadto, musiały odbywać się szybko, gdyż z powodu małej ilości lotnisk we Włoszech, skupiano na każdym lotnisku po kilka dywizjonów, na starcie więc był prawdziwy ścisk.

Nie łatwo było przyzwyczaić się do tego rodzaju lotniska, toteż w ciągu maja dywizjon uszkodził trzy samoloty, ale było to bardzo mało w stosunku do strat ponoszonych przez dywizjony brytyjskie.

318 Dywizjon pracował na korzyść 8 Armii Brytyjskiej, ale najczęściej wykonywał loty dla 5 Korpusu Brytyjskiego, który miał wówczas samodzielne zadanie na wybrzeżu Adriatyku. Był to okres walk pozycyjnych, a zadania dywizjonu stanowiły rozpoznania o świcie i o zmroku, niekiedy w ciągu dnia, najczęstszymi jednak zadaniami były wstrzeliwania artylerii, które w maju stanowiły 60 % zadań.

Wykrywanie i wybór celów dokonywane były na szczeblu dowództwa armii na podstawie zdjęć lotniczych (pionowych). Fotograficzne zespoły zaplecza nieprzyjacielskich pozycji były codziennie wykonywane aparatami fotograficznymi o dużej ogniskowej (90 cm), co pozwalało na otrzymanie dokładnych zdjęć w skali 1 do 5.000 z wysokości 5.000 m. Na wybrany cel leciał następnie klucz złożony z 2 samolotów 318 Dywizjonu na wysokości ponad 2.000 m. Stanowiska artylerii niemieckiej były silnie bronione wszelkimi środkami o.p.l., a pilot schodzący na mniejszą wysokość był w ciągłym ogniu. Schodzenie z wysokości odbywało się z reguły na dużej szybkości, ostrym nurkowaniem i esami.

O stopniu nasilenia o.p.l. świadczy fakt, że w obszarze rozpoznania 318 Dywizjonu, o powierzchni około stu kilometrów kwadratowych, wykryto 70 dział ciężkich przeciwlotniczych, nie mówiąc o dużej ilości średnich i lekkich dział, które znajdowały się wszędzie.

318 Dywizjon miał w porównaniu z brytyjskimi dywizjonami

wyjątkowe szczęście, gdyż w ciągu maja tylko 4 samoloty dywizjonu były postrzelane, ale strat wśród pilotów nie było.

Zdobycie Monte Cassino (18 maja) przez Polski Korpus zmusiło wojska niemieckie do cofania; odtąd walki stały się ruchowe. Niemcy cofali się pospiesznie, niszcząc komunikacje i minując przejście oraz drogi, co utrudniało poważnie utrzymanie styczności z nimi ścigającym wojskom Sprzymierzonych.

2 Polski Korpus został przesunięty nad Adriatyk gdzie zluzował 5 Korpus Brytyjski, w związku z czym 318 Dywizjon Gdański wykonywał loty przeważnie na korzyść 2 Korpusu. Od początku tej współpracy zawiązały się więzy braterskiej przyjaźni między dywizjonem a wojskiem.

Dywizjon wykonywał rozpoznania wzrokowe i fotograficzne, sięgając nieraz do głębokości około 150 km poza linie niemieckie. Przedmiotem rozpoznań były zarówno oddziały nieprzyjacielskie, jak i komunikacje i porty. Ponadto dywizjon wykonywał dość często rozpoznania artyleryjskie i wstrzeliwanie artylerii korpusu.

W ciągu czerwca dywizjon wykonał 290 samoloto-zadań na rozpoznanie i 69 na wstrzeliwanie artylerii. Przeciętny wysiłek dzienny wynosił 16 lotów, jednak często natężenie wzrastało do ponad 30 lotów.

Dywizjon miał w czerwcu 31 oficerów pilotów latających bojowo i 5 w szkoleniu, wobec czego musiał oddać 3 pilotów do 225 Dywizjonu Brytyjskiego na uzupełnienie jego strat. Pod względem gospodarczym dywizjon był samodzielną jednostką.

Stosownie do zasad jakie stosowano w *Desert Air Force*, dywizjony rozpoznawcze były wysuwane możliwie blisko frontu w celu ułatwienia szybkiego przekazywania wiadomości dowództwom na których korzyść dywizjony pracowały. Powodowało to częstą zmianę lotnisk, a przesunięcia wykonywał dywizjon bez przerywania pracy bojowej. Personel ziemny i wyposażenie przewożono w dwóch rzutach na 70 pojazdach mechanicznych. W czerwcu dywizjon zmienił lotnisko trzy razy, zajmując kolejno lotniska St. Vito, Tortoretto i Fermo, we wrześniu również była trzykrotna zmiana lotniska (Cassandra, Piagiolino i Rimini), a w październiku dwukrotnie (Bellaria i Forli). Na każdym lotnisku stosowano szczególne środki ostrożności, gdyż Niemcy zostawiali duże ilości min, które z braku czasu nie zawsze wszystkie były usuwane. Tak na przykład, po przyjeździe dywizjonu do Rimini we wrześniu 1944 r., pomimo usunięcia 1.920 min z lotniska, dwa samoloty i dwie cysterny zostały zniszczone wskutek najechania na ukryte miny.

Niektóre lotniska znajdowały się zbyt blisko frontu wskutek czego były pod bezpośrednim ogniem ciężkiej artylerii niemieckiej.

kiej. W szczególności lotnictwo dywizjonu w Cassandra leżało tylko 15 km za linią bojową i było pod ostrzałem niemieckich dział 170 mm których donośność wynosiła 30 km. W sierpniu, na lotnisku Falconara, dywizjon był przez siedem kolejnych nocy pod ostrzałem niemieckiej artylerii.

W lipcu 1944 r. dywizjon współdziałał z 2 Korpusem Polskim w bitwie o Ankonę, wykonując 425 lotów na rozpoznanie i 82 na wstrzeliwanie artylerii. Ponadto dywizjon przeprowadził 176 ataków na cele ziemne, ostrzeliwując przede wszystkim pojazdy mechaniczne. Bitwa o Ankonę zakończyła się pospiesznym i dość bezładnym cofaniem się Niemców w biały dzień, co dało 318 Dywizjonowi sposobność do ostrzeliwania celów na ziemi. W bitwie o Ankonę 6 samolotów dywizjonu zostało uszkodzonych, ale tylko jeden pilot był ranny.

W dniu 21 lipca eskadra 'A' 318 Dywizjonu została przesunięta na lotnisko Castiglione celem wykonania szczególnych rozpoznań na korzyść 5 Armii Amerykańskiej. Eskadra wróciła do dywizjonu w dniu 31 sierpnia na lotnisko Piagiolino koło Mondolfe.

16 lipca dywizjon gościł Naczelnego Wodza, gen. Sosnkowskiego, a 29 lipca dowódca dywizjonu był przedstawiony J.K.M. Jerzemu VI, który zwiedzał front włoski.

Po usadowieniu się Niemców na linii obronnej Gotów ustały działania ruchowe. W ciągu września dywizjon brał udział w walkach o przełamanie linii Gotów. W związku z walkami pozycyjnymi 75 % bojowych lotów dywizjonu było na wstrzeliwanie artylerii. Niemiecka o.p.l. uszkodziła 5 samolotów dywizjonu w tym okresie. W nocy 30 września lotnisko Rimini na którym stał dywizjon było bombardowane; 318 Dywizjon nie poniósł strat, natomiast stojący na tym lotnisku 241 Dywizjon Brytyjski miał 10 zabitych i kilkunastu rannych.

W październiku 1944 r. dywizjon został przezbrojony w samoloty Spitfire IX. Na lotnisku Forli dywizjon był prawie co noc pod nękającym ogniem artylerii niemieckiej, a dwukrotnie był bombardowany przez lotnictwo niemieckie.

Zima 1944 roku była wyjątkowo zła: mgły, opady śnieżne, deszcze i silne wiatry utrudniały loty, które w tych warunkach wymagały od pilotów dużego poświęcenia i zacięcia. W okresie tym dwóch pilotów dywizjonu było rannych, a 7 samolotów uszkodzonych przez artylerię przeciwlotniczą.

W ciągu zimy front skostniał i na zapleczu nieprzyjacielskim nie było w dzień żadnego ruchu. Po obu stronach działały duże zmasowania artylerii.

W styczniu 1945 roku dywizjon Gdański rozpoczął wykony-

wania dalekich rozpoznań sięgających do obszaru Padwa - Wenecja - Treviso, w którym to obszarze stały włoskie dywizjony myśliwskie uzbrojone w niemieckie samoloty. W związku z tym rozpoznania przeprowadzano siłą, to znaczy, dwa samoloty rozpoznawały, a 6 innych ubezpieczało je z góry.

Pomimo zimowych warunków, wysiłek bojowy dywizjonu był duży w ciągu pierwszych trzech miesięcy 1945 roku. W kwietniu ruszyło natarcie 8 Armii Brytyjskiej, w którym 2 Polski Korpus zdobył Bolonię. W związku z odwrotem Niemców, cały wysiłek 318 Dywizjonu był zwrócony na rozpoznanie cofających się oddziałów nieprzyjaciela oraz atakowanie ich. W początkach maja piloci dywizjonu zagłębiali się w lotach rozpoznawczych do Austrii i Jugosławii.

Zakończenie wojny zastało 318 Dywizjon Gdański na lotnisku Russia koło Ferrary, prawie dokładnie w rok po rozpoczęciu przezeń lotów na włoskim froncie.

Zestawienia działalności bojowej 318 Dywizjonu Gdańskiego

W 1944 roku dywizjon wykonał 3.086 samoloto-zadań bojowych w czasie 4.000 godzin i 10 minut, tracąc 4 pilotów (3 zabitych i jeden w niewoli); w 1945 roku dywizjon wykonał 1.778 zadań w czasie 2.239 godzin i 55 minut, bez strat bojowych.

W sumie dywizjon w ciągu niespełna 16 miesięcy działalności bojowej wykonał 4.864 lotów bojowych w czasie 6.240 godzin i 5 minut, a jego straty bojowe wyniosły 4 pilotów i straty ćwiczebne również 4 pilotów.

Uwaga: Zarysy historii obu dywizjonów myśliwsko-rozpoznawczych są w porównaniu z zarysami historii wszystkich innych dywizjonów P.S.P. w Wielkiej Brytanii bardzo krótkie i zawierają bardzo mało szczegółów, zwłaszcza dotyczących personelu tych dywizjonów.

Przyczyną tego jest faktyczny brak źródeł; mianowicie, w Archiwum P.S.P., znajdującym się w Muzeum im. Generała Sikorskiego w Londynie, nie ma ksiąg pamiątkowych ani ksiąg działań bojowych (dzienników działań) obu tych dywizjonów. W związku z tym opracowanie zarysów historii tych dywizjonów było oparte prawie wyłącznie na ogólnikowym w zakresie szczegółów personalnych opracowaniu Inspektoratu P.S.P. przez Komisję Historyczną pod przewodnictwem płk. dypl. O. Tuskiewicza.

F. K.

ROZDZIAŁ IX

LOTNICTWO WSPÓLDZIAŁANIA

Brytyjska koncepcja

Rozpoczynając w 1942 roku prace związane z zamierzoną inwazją Europy, sztaby brytyjskie uświadomiły sobie między innymi, że należało zorganizować na odrębnych zasadach lotnictwo mające wziąć bezpośredni udział w inwazji. Organizacja jednostek bojowych i służb R.A.F. oraz dowodzenie nimi, oparte o stały system baz i sieć łączności na wyspie, nie nadawała się do warunków wojny ruchowej. Ponadto, lotnictwo brytyjskie — z wyjątkiem nielicznych dywizjonów współpracy z wojskiem (*Army Co-operation Command*) — nie było wyszkolone w działaniach połączonych z wojskiem.

Na podstawie doświadczeń kampanii afrykańskiej i szeregu ćwiczeń aplikacyjnych, Brytyjczycy wypracowali na przełomie 1942/43 koncepcję lotnictwa współdziałania i przyjęli dla niego nazwę Lotnictwa Taktycznego (*Tactical Air Force*).

Koncepcja brytyjska różniła się znacznie od koncepcji niemieckiej i zbliżonych do niej koncepcji francuskiej, polskiej i sowieckiej. Dlatego podaję poniżej tok rozumowania który doprowadził Brytyjczyków do ustalenia zadań lotnictwa współdziałania oraz jego organizacji i zasad współdziałania z wojskiem.

Jakiegokolwiek działania na większą skalę wojsk lądowych w obliczu silnego i aktywnego lotnictwa nieprzyjaciela są z góry skazane na niepowodzenie, jeśli nie na zagładę. Warunkiem podstawowym działań wojska jest przeto uzyskanie przez własne lotnictwo przewagi w powietrzu nad zamierzonym polem bitwy.

Dla planowania działań dowódcy wojska — do szczebla korpusu w dół — muszą mieć wiadomości o nieprzyjacielu, których dostar-

czyć może tylko lotnictwo. W czasie bitwy rozpoznanie lotnicze jest potrzebne również niższemu dowódcy, od dywizji w dół.

Najlepszą formą wsparcia jaką lotnictwo może dać wojsku jest uzyskanie przewagi w powietrzu, gdyż zapewnia ona wojsku spokój ze strony lotnictwa nieprzyjacielskiego. Dopiero po uzyskaniu przewagi w powietrzu i zapewnieniu rozpoznania, może lotnictwo, w razie posiadania odpowiednich sił, dać wojsku bezpośrednie wsparcie na polu bitwy.

Już tutaj, w sprawie rozpoznania i wsparcia, występuje zasadnicza różnica koncepcji: dowódcy wojska Francji, Polski i ZSSR domagali się równocześnie w dużej skali rozpoznania lotniczego i wsparcia ogniem lotniczym na polu bitwy, w związku z czym rozdzielali siły lotnicze na armie i dywizje, co było sprzeczne z zasadami koncentracji wysiłku i kolejności ważności zadań. Było to również wyrazem niedoceny przewagi w powietrzu i dowodem braku zrozumienia istoty i charakteru działań lotnictwa. Rozproszenie jednostek lotnictwa nie pozwalało na właściwe wykorzystanie ogromnej zalety lotnictwa — giętkości i szybkości.

Główną groźbę na polu bitwy stanowią odwody nieprzyjaciela i dopływ zaopatrzenia żywiącego bitwę, toteż zwalczanie odwodów i zaopatrzenia jest ważniejszym zadaniem lotnictwa od bezpośredniego wspierania walki własnych oddziałów wojska. Dopiero w drugiej kolejności, po przerwaniu linii komunikacyjnych nieprzyjaciela i wstrzymaniu jego odwodów, może lotnictwo bezpośrednio wspierać własne wojsko, przez bombardowanie bliskich celów i ogień lotniczy skierowany na bezpośrednie przedpole. Stosując w ten sposób zasadę ekonomii sił, można osiągnąć właściwe rezultaty, konieczne dla powodzenia działań na ziemi.

Tylko skupienie dużych sił lotniczych w jednym reku pozwala na ekonomiczne ich użycie, na skupienie wysiłku w czasie i w miejscu pożądanym oraz na elastyczne użycie lotnictwa na całym froncie, zależnie od potrzeb.

Za najniższy szczebel współdziałania lotnictwa z wojskiem uznano armię, natomiast zasadniczym szczeblem planowania i kierowania działaniami powinna być grupa armii względnie samodzielny front.

Współpraca między lotnictwem a wojskiem musi być bardzo ściśła, codzienna, zgrywana z godziny na godzinę w czasie działań. Zgodnie z zasadą samodzielności obu części sił zbrojnych, jednostki lotnictwa nie mogą być podporządkowane dowódcy wojska, na żadnym szczeblu. Ścisła i lojalna współpraca musi być wynikiem wzajemnego zaufania i szacunku, a umożliwiona odpowiednią organizacją sztabów i ich systemem pracy.

Ponieważ główne zadania, to jest walkę o przewagę w powietrzu i rozpoznanie, wykonuje lotnictwo myśliwskie, musi ono stanowić trzon lotnictwa taktycznego (współdziałania), a do wsparcia pośredniego konieczna jest pewna ilość dywizjonów lekkich bombowców. Wszystkie jednostki lotnictwa muszą być zdolne do szybkiego przenoszenia się na nowe lotniska, co z kolei wymaga specjalnej organizacji lotnisk, obsługi i zaopatrywania.

Powyższe zasady znalazły swój wyraz w instrukcji dla wyższych dowódców wojska wydanej przez marszałka Montgomery'ego jako Dowódcy 21 Grupy Armii, wiosną 1944 roku.

Już w maju 1943 r. zostało zlikwidowane lotnictwo współpracy (*Army Co-operation Command*), a w październiku 1943 r. utworzono 2 Lotnictwo Współdziałania (*2 Tactical Air Force*²⁸).

Zadania lotnictwa współdziałania zostały określone następująco:

- walka o przewagę w powietrzu,
- rozpoznanie,
- izolowanie pola bitwy,
- bezpośrednie wsparcie na polu bitwy.

Skład 2 T.A.F. był następujący: grupy myśliwskie Nr 83 i 84, grupa bombowa Nr 2.

Grupa myśliwska składała się z 5 skrzydeł o zmiennej ilości dywizjonów (od 3 do 5 w skrzydle) i skrzydła rozpoznawczego.

Grupa bombowa miała 5 skrzydeł lekkich bombowców po 3 dywizjony.

Ponadto, dowództwo 2 T.A.F. miało skrzydło rozpoznania strategicznego, wyposażone w samoloty dwusilnikowe różnych typów.

Dywizjony myśliwskie i myśliwsko-rozpoznawcze miały samoloty przeważnie jednosilnikowe.

Każda grupa lotnicza miała swój sztab i ośrodki dowodzenia lotnictwem w powietrzu oraz ogromną sieć łączności (sprzęt radiofoniczny i telefoniczny) i własne służby wszelkiego rodzaju.

W sumie 2 T.A.F. miał około tysiąca samolotów i około 80 tysięcy ludzi. Typy samolotów: cztery piąte stanowiły samoloty myśliwskie, jedną piątą lekkie bombowce.

Polskie prace organizacyjne

Zorganizowanie lotnictwa współdziałania miało poważne znaczenie dla Polskich Sił Powietrznych, tak ze względu na konieczność przystosowania się do nowych form walki, jak i ze względu na fakt przerzucenia jednostek na kontynent Europy, skąd, jak wówczas przypuszczano, miał nastąpić powrót Lotnictwa Polskiego do Polski.

Opracowanie planu udziału P.S.P. w lotnictwie współdziałania powierzono Oficerowi Łącznikowemu przy Dowództwie Lotnictwa Myśliwskiego i Oficerowi Łącznikowemu ze zlikwidowa-

28. No 1. T.A.F. było poprzednie Lotnictwo Pustyni (*Desert Air Force*).

nego Lotnictwa Współpracy. Plan został ukończony w czerwcu 1943 r. Zmierał on do udziału w walkach na kontynencie możliwie dużej ilości dywizjonów wraz z niezbędnymi służbami oraz do stworzenia przy dowództwach brytyjskich odpowiednio rozbudowanych sztabów polskich oficerów łącznikowych, które miały być kadrą przyszłych polskich dowództw.

Strona brytyjska wykazała duże zrozumienie naszych zamierzeń i pomimo pewnych zasadniczych trudności ustosunkowała się przychylnie do polskich projektów.

Trzeba stwierdzić, że polskie sztaby stanowiły pewien kłopot dla Brytyjczyków, gdyż zwiększały personel dowództw, wymagały dodatkowych środków łączności i transportu, obciążały sieć łączności i w niektórych działach pracy sztabowej stwarzały odrębności. Inni sprzymierzeni, których jednostki również weszły w skład 2 T.A.F. uzyskali tylko po jednym oficerze łącznikowym (Belgowie, Francuzi, Czesi, Holendrzy, Norwegowie), dlatego nasze osiągnięcia należy uważać za wyjątkowe.

Ogółem do sztabów lotniczych zostało przydzielonych 45 polskich oficerów. Z tej liczby 8 pracowało w Dowództwie 2 T.A.F., 16 w Dowództwie 84 Grupy, a 2 w Dowództwie 2 Grupy Bombowej. Niektórzy polscy oficerowie byli podporządkowani brytyjskim szefom działów i pracowali na równi ze swymi brytyjskimi kolegami.

Jako pierwsi zaczęli pracować: Oficer Łącznikowy w 2 T.A.F. ppłk. dypl. L. Szul (6 października 1943 r.) i Oficer Łącznikowy w 84 Grupie, ppłk. pil. M. Mümler (19 października 1943 roku).

Na razie grupy nie dowodziły żadnymi jednostkami, rozbudowując poszczególne działy sztabów stopniowo, w miarę jak przeprowadzane ćwiczenia potwierdzały celowość i konieczność istnienia danej komórki sztabowej. Oficerowie przechodzili specjalne kursy w swoich działach pracy.

Sztab Połączony, to jest złożony z oficerów wojska i lotnictwa, powstał w marcu 1944 roku.

Skład polskiego lotnictwa współdziałania

Według pierwotnych zamierzeń w skład 2 T.A.F. miały wejść dwa polskie porty polowe (tzw. Airfieldy, Nr 131 i 133) oraz odpowiednie jednostki służb. Porty te zostały złączone w 18 Zgrupowanie Myśliwskie (No 18 Fighter Sector), które było dowództwem wyższego szczebla. Temu zgrupowaniu podporządkowano również 135 Port Polowy, który składał się z dywizjonów nie polskich. Dowódcą 18 Zgrupowania był Polak, a podporządkowa-

nie oficerowi innej narodowości brytyjskich dywizjonów było wyjątkowym zjawiskiem.

Dowódcą 18 Zgrupowania był od 14. X. 1943 ppłk. pil. T. Rolski, po którym dowództwo objął 25. II. 1944 ppłk. pil. A. Gabszewicz, pierwszy lotnik dekorowany Orderem *Virtuti Militari* IV kl.

Dowódcą 131 Portu Lotniczego był od 14. X. 43 ppłk. pil. Z. Krasnodębski, po którym dowództwo objął mjr pil. Z. Czaykowski w dniu 18. II. 44.

Dowódcą 133 Portu Lotniczego był od 14. X. 43 do 15. II. 44 ppłk. pil. T. Nowierski, od którego dowództwo przejął mjr pil. W. Żak.

Skład 18 Zgrupowania Myśliwskiego był następujący:

<i>Port Polowy</i> Nr	<i>Dywizjony</i>
131	I Skrzydło: 302, 308 i 317
133	II Skrzydło: 306, 315 i 129
135	222 (brytyjski), 349 (belgijski) i 485 (nowozelandzki).

Dywizjony I Polskiego Skrzydła zostały w jesieni 1943 r. przebrojone w samoloty Spitfire IX, a dywizjony II Skrzydła w marcu 1944 r. w samoloty Mustang III.

Z lotnictwa bombowego jedynie 305 Dywizjon Ziemi Wielkopolskiej mógł być przesunięty do lotnictwa współdziałania, gdyż chcąc mieć w każdym rodzaju lotnictwa przynajmniej jeden dywizjon, trzeba było zostawić 304 dywizjon w lotnictwie wybrzeża, 300 dywizjon w ciężkim lotnictwie bombowym; 301 dywizjon, jak wiadomo zamieniony na eskadrę Nr 1586 w lotnictwie do specjalnych zadań, nie mógł się nawet rozwinąć do dywizjonu, z braku personelu.

Pomimo utworzenia w październiku 1943 roku Dowództwa 2 T.A.F., dywizjony myśliwskie nadal podlegały pod względem użycia bojowego Dowództwu Lotnictwa Myśliwskiego, które wówczas zostało przemianowane na Dowództwo Obrony Powietrznej Wielkiej Brytanii (*Air Defence of Great Britain*). Organizacyjnie podlegały temu dowództwu nasze 303 i 316 dywizjony (tworzące III Skrzydło) i 307 dywizjon nocny.

Stworzenie służb dla naszych dywizjonów napotykało na poważne trudności, gdyż P.S.P. zawsze miały za mało personelu, w związku z czym nie można było na czas wyszkolić odpowiednich ilości specjalistów.

Dywizjony zostały przeorganizowane w ten sposób, że odtąd każdy dywizjon składał się z rzutu powietrznego i z rzutu obsługi.

W skład rzutu powietrznego wchodziłi piloci i kilku specjalistów obsługi, a cała reszta stanowiła rzut obsługi, nazywany „dywizjonem obsługi”. W praktyce rozrywało to tradycyjną polską jedność obu części składowych dywizjonu i stąd organizacja ta nie była popularna wśród Polaków, gdyż dywizjony obsługi pracowały na korzyść różnych jednostek latających, a nasi piloci nigdy nie wiedzieli jaką obsługę zastaną na nowym lotnisku.

Z polskich jednostek służb zostały przeznaczone do 2 T.A.F.: Ruchoma Składnica Nr 408 (*Air Stores Park*), Ruchomy Park Lotniczy Nr 411 (*Repair and Salvage Unit*), Ruchomy Park Samochodowy oraz niezbędne pododdziały łączności. Poprzednio jednostki te wchodziły w skład służb podległych Kierownictwu Zaopatrzenia (*Maintenance Command*).

Ogółem w dowództwach i jednostkach 2 T.A.F. było 230 polskich oficerów, 618 podoficerów, 1.525 szeregowców, razem 2.373.

Liczba ta stanowiła prawie 30 % ówczesnego stanu P.S.P., a prawie połowa dywizjonów była w lotnictwie współdziałania. Był to bardzo duży wysiłek organizacyjny, podjęty w przeświadczeniu, że ta część lotnictwa znajdzie się pierwsza w Polsce, zdoła przejąć lotniska i materiał lotniczy pozostawiony przez okupantów oraz zorganizuje przejście i zaopatrzenie reszty P.S.P. wracających do Polski.

Przeszkolenie

Wprowadzenie nowej organizacji było tylko wstępną czynnością, należało bowiem jeszcze przestawić umysłowość sztabów i dowódców nawykłych do stosowania schematów ucząc ich nowych zasad i pracy w polowych warunkach, różniących się wielce od warunków w systemie stałych baz; należało również przestawić psychicznie ogół pilotów myśliwskich, którzy dotąd stacjali walce powietrzne na dużych wysokościach, przyzwyczać ich do lotów na niskich wysokościach, w zasięgu broni przeciwlotniczych oraz przeszkolić pilotów w zwalczaniu celów na ziemi.

Od kwietnia 1944 uruchomiono dla T.A.F. nowy system zaopatrzenia i łączności, celem zgrania zaopatrzenia, napraw, ewakuacji, jak i sprawnego przekazywania rozkazów i wszelkiej korespondencji. Na dwóch dużych ćwiczeniach aplikacyjnych zapoznano personel dowódczy praktycznie z pracą służb według nowej organizacji.

Przeszkolenie pilotów myśliwskich było szczegółowe i dość skomplikowane. Obok techniki wykonywania nowych zadań wdra-

żano w pilotów nowe zasady. Odtąd głównym niebezpieczeństwem było zejście nad ziemię, a nie myśliwiec nieprzyjacielski, jednak zagrożenie z ziemi nie usprawiedliwiało niewykonania zadania. Myśliwcy uczyli się teraz bombardowania i to różnymi sposobami²⁹. Szkolono ich w nawigacji wzrokowej z małych wysokości oraz posługiwania się mapą i busolą, gdyż w warunkach jakie ich czekały na kontynencie Europy nie można było liczyć na pomoce radionawigacyjne do których piloci byli przyzwyczajeni na wyspie.

Trzeba było również przeszkolić całe oddziały w pracy i bytowaniu w warunkach odrębnych od dotychczasowych wygod w stałych bazach. W kwietniu 1944 r. jednostki bojowe zostały przeniesione z pomieszczeń stałych do biwaków i co kilka tygodni zmieniały miejsce postoju, co nauczyło je organizowania przemarszów kołowych, likwidowania starych i zakładania nowych miejsc postoju.

Ostatnią fazę przygotowań stanowiły ćwiczenia w zaokrętowaniu i wyokrętowaniu jednostek.

Początki działań bojowych polskiego lotnictwa współdziałania

Obok przygotowań i ćwiczeń związanych z zamierzoną inwazją dywizjony wykonywały zadania bojowe, których ilość wzrastała w miarę zbliżania się terminu inwazji.

Dywizjony polskie wykonały w kwietniu 1944 r. 872 samoloto-zadania, a w maju 2.125. W okresie tym zmniejszyły się typowe do tego czasu zadania myśliwskie, to jest osłona bombowców i wymiatania, natomiast zaczęły szybko wzrastać ilości bombardowań. Głównymi celami bombardowań wykonywanych przez myśliwców były stanowiska wyrzutni latających bomb, stanowiska artylerii nadbrzeżnej i lotniska.

W maju polskie dywizjony myśliwskie wykonały 745 samoloto-zadań na bombardowanie, wyrzucając 396 tysięcy funtów bomb.



Jednocześnie ze wzmagającymi się przygotowaniem do inwazji coraz bardziej stawała się oczywista słabość niemieckiego lotnictwa. Pod koniec 1943 roku w powietrzu nad Francją nie było

²⁹ Z lotu nurkowego i z lotu koszącego. Spitfire zabierał jedną bombę 500 funtową, później ponadto dwie 250 funtowe.

prawie widać samolotów niemieckich. W dniu 11 stycznia 1944 niemieckie lotnictwo myśliwskie wykonało swój ostatni duży wysiłek, atakując wszystkimi posiadanymi jednostkami wielką wyprawę amerykańskich bombowców, 700 samolotów, która bombardowała wytwórnię Focke-Wulf. Niemcy wprawdzie zestrzelili 60 bombowców i 5 myśliwców, ale ich własne straty wyniosły ponad 250 samolotów, co załamało zupełnie obronę powietrzną Niemiec. Było to wielkie zwycięstwo świadczące o przewadze Sprzymierzonych Sił Powietrznych nad *Luftwaffe*.

Straty niemieckie w walkach powietrznych były większe od ich możliwości uzupełnień personalnych. Myśliwcy Sprzymierzonych górowali nad niemieckimi doświadczeniem bojowym, a morale pilotów niemieckich obniżyło się znacznie, gdy przekonał się o wyższości technicznej i lepszej sprawności bojowej Mustangów i Thunderboltów nad Messerschmittami i Focke-Wulfami. Nie bez znaczenia było i to, że poprzednia rozbudowa nocnego lotnictwa myśliwskiego Rzeszy zmniejszyła stan dywizjonów zdolnych do walki w dzień.

Ostatnie trzy miesiące przed inwazją siły powietrzne Sprzymierzonych poświęciły głównie na izolowanie pola przyszłej bitwy. W pierwszym rzędzie bombardowano między 9 lutym a 5 czerwca węzły kolejowe w ilości 66 i stacje rozdzielcze oraz wszystkie ważniejsze mosty na Sekwanie i Loarze oraz tunele i wiadukty. Na same węzły kolejowe wyrzucono 75 tysięcy ton bomb, a na mosty na Sekwanie między Paryżem a ujściem rzeki 4 tysięcy ton. Piętnaście węzłów kolejowych uległo całkowitemu zniszczeniu. Ruch kolejowy na północ od Loary zamarł zupełnie i nie został wznowiony, pomimo ściągnięcia z Rzeszy tysięcy kolejarzy i specjalistów do odbudowy linii kolejowych i stacji.

305 Dywizjon Lekki Bombowy został we wrześniu 1943 r. przebrojony w amerykańskie samoloty typu Mitchell.

Był to samolot dwusilnikowy, o szybkości do 280 mil/godz., uzbrojony w 5 k.m. (0,5 cala), zabierający 4.000 funtów bomb. Załoga składała się z 4 ludzi; na owe czasy był to samolot „starzejący się”.

Po przeszkoleniu, dywizjon wykonywał codzienne loty na bombardowanie wyrzutni latających bomb i fortyfikacyj w obszarze Cap Gris-Nez. Wyprawy te były ubezpieczone przez myśliwców.

18 listopada 1943 dywizjon został przesunięty na lotnisko Lasham, w hrabstwie Hamp, gdzie wkrótce zaczął przeobrażać się w samoloty Mosquito VI.

Był to samolot uzbrojony w 4 działka (20 mm) i 4 k.m. (0,3 cala). Szybkość dochodziła do 340 mil/godz., przelotowa 260.

W związku z przebrojeniem 305 dywizjon został przemianowany na myśliwsko-bombowy (*fighter-bomber*), mając te same samoloty co 307 Lwowski Nocny Myśliwski. Po przeszkoleniu pilotów, załogi (dwuosobowe) dywizjonu zaczęły intensywne szkolenie w wykonywaniu nowych zadań. Do zadań bombardowania doszły teraz zadania intruderskie i rangerskie (patrz Rozdział V Nocny Dywizjon Myśliwski), a więc zwalczanie w nocy i w dzień lotnisk i innych celów bombami i ogniem działek i karabinów maszynowych.

Pomimo przejścia na dwuosobowe samoloty, dywizjon nie miał pełnego stanu załóg, a to wskutek poprzednich strat. W związku z tym został uzupełniony brytyjskim personelem latającym. W maju 1944 r. było w dywizjonie 19 polskich załóg i 11 brytyjskich. Odtąd jedna eskadra dywizjonu była brytyjska i dowodzona przez oficera brytyjskiego. Dywizjonem dowodził zawsze polski oficer.

W marcu 1944 dywizjon bombardował wyrzutnie latających bomb w obszarze Le Havre - Le Treport - Rouen oraz nękał lotniska niemieckie we Francji, Belgii i Holandii. W maju dywizjon brał udział w działaniach przeciw komunikacjom, w północnej Francji.

Od wejścia w skład 2 T.A.F. to jest od września 1943 do 5 czerwca 1944 dywizjon wykonał następujące ilości lotów:

— loty bojowe w nocy — 153

— loty bojowe w dzień — 124

— loty ćwiczebne — w nocy 95, w dzień 1.460.

W okresie tym dywizjon wyrzucił 486.500 funtów bomb.

Działania Portów Lotniczych Nr 131 i 133

Rozpoczęcie inwazji, wyznaczone na 5 czerwca, zostało wskutek silnego wiatru i dużej fali odłożone na dzień 6 czerwca. O godzinie 23.00 dnia 5 czerwca załogi zostały odprawione na dzień następny. Plan działań był ustalony z minutową dokładnością.

Zaskoczenie nieprzyjaciela było całkowite. Niemieckie lotnictwo nie działało wcale, nie ukazały się nawet samoloty rozpoznawcze. Niemiecki radar był zdławiony. Nie było ani jednego ataku ze strony niemieckich okrętów podwodnych. Dopiero huk dział z brytyjskich okrętów osłaniających desant zbudził niemiecką czujność. Lądowanie we Francji rozpoczęło się dnia 6 czerwca

o godzinie 06.00. Była to największa wyprawa desantowa w historii świata.

W dniu tym brało udział w działaniach powietrznych 6.619 samolotów państw Sprzymierzonych. Wykonano 10.585 samoloto-zadań i wyrzucono ponad 10 tysięcy ton bomb.

O północy, gdy pierwsze oddziały desantowe płynęły do brzegów Francji, przeleciały nad ich głowami Lancastery R.A.F., które zrzuciły 5.853 ton bomb na niemieckie baterie nadbrzeżne między Cherbourgiem i Le Havre. O świcie amerykańskie bombowce niszczyły umocnienia na odcinku zamierzonego lądowania. Następne wyprawy w ciągu dnia zwalczały kluczowe węzły komunikacyjne celem utrudnienia Niemcom przetrzucania odwodów.

W dniu 6 czerwca dywizjom Portu Lotniczego Nr 131 (dywizjony polskie 302, 308 i 317) przypadło w udziale ubezpieczenie desantu przez patrolowanie obronne nad brzegami Normandii. Dywizjony wykonały po 4 loty, w pełnym składzie po 12 Spitfirer'ów. Dywizjony Portu Nr 133 (polskie 306 i 315 oraz brytyjski 129) osłaniały wieczorem końcowe lądowanie trzech dywizyj powietrznych na półwyspie Cherbourg. W tym największym desancie powietrznym zaangażowano 2.395 samolotów i 867 szybowców. Ciąg samolotów transportowych i szybowców które dywizjony myśliwskie osłaniały zajmował przestrzeń 60 kilometrów. W tym dniu uczestniczyły w działaniach wszystkie pozostałe polskie dywizjony, myśliwskie i bombowe.

W dniu 11 czerwca dywizjony 131 Portu Polowego lądowały na wysuniętym lotnisku w Normandii. Było to pierwsze lądowanie na polskich dywizjonów na ziemi francuskiej od dni klęski czerwcowej w 1940 roku.

Do końca czerwca dywizjony 131 Portu działały bardzo dużym wysiłkiem; każdy dywizjon, pomimo niesprzyjającej pogody, wykonywał dziennie dwie do czterech wypraw w pełnym składzie 12 samolotów. Loty trwały od 2 do 3 godzin. Tylko w dniach 9, 26 i 28 czerwca dywizjony nie latały.

Początkowo dywizjony osłaniały lądowania wojsk; w miarę pogłębiania przedmościa zasięg ubezpieczenia wydłużał się w głąb Normandii. Dywizjony osłaniały również żeglugę między Anglią a zaimprovizowanym portem Arromanches oraz ubezpieczały samoloty transportowe Dakota, których około tysiąca krążyło codziennie między Francją a Anglią. Innym jeszcze zadaniem było ubezpieczanie wypraw ciężkich bombowców, które bombardowały niemieckie okręty i statki w Boulogne i w Le Havre oraz wyrzutnie latających bomb w obszarze Abbeville - Calais. Do samego Paryża sięgało ubezpieczanie rozpoznania lotniczego, do czego również były używane dywizjony Portu 131.

W czasie tych wybitnie obronnych zadań nie napotymano z reguły niemieckich samolotów. Raz tylko, w dniu 20 czerwca, podczas osłony wyładowań pod Arromanches, pokazało się pięć Focke-Wulfów. Gdy 317 Dywizjon zaatakował Niemców, równocześnie otworzyła ogień własna artyleria przeciwlotnicza i uszkodziła cztery własne samoloty, jednak 317 dywizjon dokończył ataku i zestrzelił dwa niemieckie samoloty na pewno oraz jeden prawdopodobnie.

Dywizjony 133 Portu miały więcej szczęścia wojennego. W dniu 7 czerwca w czasie wykonywania zaczepnych rozpoznań w obszarze pomiędzy Argentan i Breuil (zachód od Paryża), doszło do czterech spotkań z myśliwcami niemieckimi. W walkach 306 Dywizjon zestrzelił 11 samolotów Me-109 na pewno, 2 prawdopodobnie i 3 uszkodził. Dywizjon 315 zestrzelił 5 samolotów na pewno. Straty własne wyniosły trzech pilotów z 306 Dywizjonu, ale dwóch z nich uratowało się na spadochronach, aczkolwiek jeden skakał do morza, a drugi był ranny.

Zgrupowanie Myśliwskie Nr 18 (czyli dywizjony portów 131, 133 i 135) osiągnęło od świtu 6 czerwca do zmroku 8 czerwca trzydzieści zestrzeleń. Komunikat Ministerstwa Lotnictwa stwierdzał, że była to największa ilość zestrzeleń pośród wszystkich zgrupowań myśliwskich i podkreślał, że tak duża ilość zwycięstw była wyrazem zaczepnego ducha walki, cechującego Polaków. Naczelny Wódz przesłał dywizjom 306 i 317 gratulacje z powodu odniesionych pięknych zwycięstw.

W dniu 12 czerwca klucz Mustangów z 315 Dywizjonu, wykonując rozpoznanie na południe od Caen, napotkał 7 niemieckich myśliwców lecących tuż nad ziemią. W jednym ataku klucz zestrzelił 4 Focke-Wulfy. Następnego dnia dywizjon zestrzelił napotkanego Focke-Wulfa.

Zwalczanie dowozu nieprzyjacielskiego przez bombardowanie i ostrzeliwanie na drogach kolumn i pojazdów oraz niszczenie pociągów, dawało dobre wyniki, a pilotom myśliwskim sprawiało duże zadowolenie. Stopniowo wydłużano zasięg rozpoznań zaczepnych i sięgano na głębokość 160 km od linii bojowej własnych wojsk. Nie ustawało również bombardowanie nurkowe stanowisk latających bomb.

22 czerwca dywizjony Portu Nr 133 wzięły udział w ostatnim ataku na Cherbourg, którego zewnętrzna obrona wkrótce potem poddała się. Podczas ataków z lotu koszącego, dwa samoloty 315 Dywizjonu zostały uszkodzone. Jeden z nich lądował w błocie na brzegu morza i rozbił się. Zauważył to dowódca dywizjonu, kpt. Eugeniusz Horbaczewski. Odszukawszy skrawek będącego w budowie lotniska amerykańskiego, kpt. Horbaczewski wyłado-

wał na nim, dostał samochód od Amerykanów i wyratował swego pilota z trzęsawiska, po czym, każąc mu rozebrać się do koszuli, wcisnął go w ogon swego Mustanga i przywiózł na lotnisko w Anglii. Jak mówi kronika 18 Zgrupowania: „przywiózł swego pilota — w stanie używalności, choć nagiego”.

23 czerwca 306 Dywizjon miał w godzinach popołudniowych bombardować z lotu nurkowego stację kolejową Verneuil, na zachód od Dreux. Gdy dywizjon zszedł do bombardowania, został napadnięty przez 30 niemieckich myśliwców. W wyniku walk dywizjon stracił czterech pilotów, ale pomścił śmierć kolegów zestrzeliwując siedem niemieckich samolotów.

24 czerwca dywizjony 306 i 315 wystartowały o godz. 11.00 na bombardowanie stacji kolejowej na wschód od Rambouillet i następnie na wymiatanie w obszarze Paryża. Bombardowanie nie było celne, ale dywizjony zrehabilitowały się szybko, bo napotkawszy zaraz po bombardowaniu formację niemieckich samolotów nawiązały z nią walkę, w wyniku której 315 Dywizjon zestrzelił 3 samoloty i 3 uszkodził, a 306 zniszczył jeden na pewno, drugi prawdopodobnie i jeden uszkodził. Własne straty wynosiły tylko jeden samolot, który nie wrócił z wyprawy.

Z dniem 9 lipca Port Nr 133 został wycofany ze składu Lotnictwa Współdziałania i całe skrzydło wcielone do Obrony Powietrznej Wielkiej Brytanii (*Air Defence of Great Britain*) celem zwalczania latających bomb (V-1), które dokuczały Londynowi coraz bardziej.

W połowie lipca 18 Zgrupowanie zostało rozwiązane, a 131 Skrzydło Polskie podporządkowane — podobnie jak inne skrzydła — bezpośrednio grupie.

Dowództwo 131 Skrzydła objął ppłk. pil. A. Gabszewicz.

Działania 131 Skrzydła

W skład skrzydła wchodziły nadal trzy dywizjony, którymi dowodzili odtąd: 302 — kpt. M. Duriasz, 308 — kpt. W. Retinger, 317 — kpt. W. Gnyś.

W ciągu lipca skrzydło przeniosło się do Francji, a w międzyczasie dywizjony wykonywały loty bojowe z lotniska Ford, w południowej Anglii.

17 lipca wyjechał rzut rozpoznawczy skrzydła i został skierowany przez Southampton i Arramanches na lotnisko „B 10” Plumetot, leżące 6 km na północ od Caen. Rzut rozpoznawczy przybył na lotnisko 21 lipca; następne rzuty przerzucano kolejno,

tak że ostatecznie całe skrzydło znalazło się na nowym lotnisku w dniu 3 sierpnia.

Lotnisko Plumentot, pełne dokuczliwego kurzu, a po deszczu błotniste, było od czasu do czasu ostrzeliwane przez niemiecką artylerię dalekosiężną, najwięcej jednak dawała się dywizjom we znaki własna artyleria, której było dużo i która po nocach strzelała i nie dawała spać. Dla ubezpieczenia się przed odłamkami, zarówno własnej i niemieckiej artylerii, dywizjony wybudowały we własnym zakresie schrony w których spał cały personel Skrzydła.

W tym okresie niemieckie lotnictwo było już niezdolne do poważniejszych działań, a myśliwcy Sprzymierzonych zesłali w swych działaniach na ziemię, niszcząc składy amunicji, ośrodki przeprawowe na rzekach, zwalczając ruch na drogach oraz wspierając własne oddziały na polu bitwy.

Od wylądowania na lotnisku Plumentot do bitwy pod Falaise dywizjony 133 Skrzydła zniszczyły sto pojazdów mechanicznych na drogach i zatopiły 17 barek na Sekwanie.

18 lipca nastąpiło przełamanie pod Caen, dokonane przez same lotnictwo. W ciągu trzech godzin 2.178 bombowych samolotów wyrzuciło pod osłoną myśliwską 7.064 tony bomb. W osłonie brały udział dywizjony 302, 308 i 317.

25 lipca 1 Armia Amerykańska rozpoczęła natarcie na odcinku St. Lô, poprzedzone silnym bombardowaniem lotniczym, które doprowadziło do przełamania niemieckich pozycji pod Coustances, zajęcia Avranches i Vire, oczyszczenia Bretanii z Niemców i wysunięcia się 3 Armii Amerykańskiej gen. Pattona w kierunku Paryża.

30 lipca 2 Armia Brytyjska natarła na odcinku Caumont w kierunku na Falaise. Natarcie to było poprzedzone nawałą bombową, wykonaną przez 1.200 samolotów bombowych pod osłoną myśliwców. 2 Armia wyraziła specjalne podziękowanie skrzydłom 84 Grupy Współdziałania.

Po 10 sierpnia główny ciężar walk przesunął się do obszaru Falaise - Argentan. Powolne posuwanie się Armii Kanadyjskiej było każdorazowo wspierane wielkimi nawałami lotniczymi. Dopiero po dziesięciu dniach krwawych walk, 17 sierpnia, zdobyto Falaise.

Wysilek 131 Skrzydła w tym okresie (do 17 sierpnia) był bardzo duży, zarówno w powietrzu, jak i na ziemi. Piloci wykonywali normalnie po 3 lub 4 loty na dobę; mechanicy, zbrojmistrzowie, radiomonterzy i cała obsługa, pracowała od świtu do nocy, w nocy przy świetle ręcznych latarek, aby wcześniej rano dywizjony mogły startować w pełnym składzie.

19 sierpnia 1 Polska Dywizja Pancerna zamknęła worek pod Falaise zdobywając miejscowość Chambois, przez którą prowadziła główna droga niemieckiego odwrotu. Przez trzy dni i dwie nocy z furją i zaciętością trwał krwawy bój. 1 Polska Dywizja Pancerna została odcięta od Amerykanów i Kanadyjczyków, ale zaopatrywana z powietrza walczyła dalej i wytrwała. 22 sierpnia Niemcy zostali całkowicie otoczeni i poddali się. Wzięto do niewoli ponad siedem niemieckich dywizji piechoty i dwie dywizje pancerne.

Szczytowym wysiłkiem 131 Skrzydła w tym okresie był dzień 17 sierpnia, gdy dywizjony wykonały 157 samoloto-zadań.

Bezładny odwrót Niemców odbywał się pod nieustannymi ciosami z powietrza. Drogi zatłoczone stanowiły doskonały cel dla lotników. Dywizjony 131 Skrzydła podczas bitwy i pościgu po Falaise zniszczyły i uszkodziły ponad 600 różnego rodzaju pojazdów i około 30 dział na gąsienicach.

Przeprawianie się Niemców przez Sekwanę w obszarze Rouen trwało do końca sierpnia. Jedną z przepraw, w Mailleraye-sur-Seine, bombardowały 27 sierpnia dywizjony 131 Skrzydła. Było to trudne zadanie, gdyż nie znano szczegółowego położenia w pobliżu przeprawy, wiadomo było tylko, że Niemcy mieli tam silną OPL; ponadto chmury utrudniały rozpoznanie celu. Wyprawę prowadził dowódca Skrzydła, ppłk. Gabszewicz, który wysłał naprzód klucz z 4 samolotów na rozpoznanie. Dywizjon 317 osłaniał dywizjony 302 i 308. Start skrzydła odbył się o godzinie 17.20 przy prawie całkowitym pokryciu nieba chmurami. W czasie lotu widziano poprzez okna w chmurach fragmenty ziemi. Na wysokości 2.500 metrów dywizjony zaczęły przebijać chmury, wychodząc na cel z kierunku wschodniego. Dywizjon 308, prowadzony przez dowódcę Skrzydła, wyszedł na skupienie oddziałów niemieckich i umieścił celnie swoje bomby. Gdy tylko samoloty przebiły się przez chmury, Niemcy otworzyli gęsty ogień z dział wszelkiego kalibru. Zawdzięczając, błyskawiczności ataku spod chmur samoloty wróciły bez uszkodzeń, jedynie dowódca 317 Dywizjonu, kpt. Gnyś, który lecąc na czele rozpoznania zniżył się do wysokości tysiąca stóp, został zestrzelony. Dowódca 84 Grupy wyraził Skrzydłu podziękowanie za wspaniały wynik bombardowania.

Kpt. Gnyś wylądował przymusowo na polu poprzegrodzonym słupami. Uderzając w przeszkody, Spitfire odłamał oba skrzydła, a kadłub skoziłkował. Po wydostaniu się z samolotu pilot zaczął biec w stronę pobliskiego lasu, ale Niemcy rozpoczęli ogień z karabinów ręcznych i maszynowych. Kpt. Gnyś, ranny w bok, został wzięty do niewoli. Niemcy obchodzili się z nim brutalnie. Dopiero 29 sierpnia

został opatrzony przez lekarza, który stwierdził, że pocisk utkwił poniżej serca i że na razie nie było niebezpieczeństwa. Poczujący się lepiej, kpt. Gnyś spróbował uciec, ale został schwytyany i następnego dnia odwieziony do Amiens. Obok budynku w którym się znalazł, był duży ogród. Gdy wieczorem powstało zamieszanie z powodu strzelaniny między Niemcami i francuskimi powstańcami, kpt. Gnyś schował się w stercie drzewa, a po odejściu Niemców oddał się w ręce powstańców, którzy doprowadzili go do oddziałów brytyjskich.

Straty polskich dywizjonów myśliwskich lotnictwa współdziałania za czas od 6 czerwca do 31 sierpnia wynosiły 28 pilotów, z których jednak część wróciła jeszcze przed zakończeniem działań wojennych. Powyżej opisana przygoda kpt. Gnysia jest przykładem woli i zaciętości polskich pilotów, którzy woleli uciekać, pomimo ran, aniżeli pozostawać w niewoli.

W związku z odwrotem niemieckim jednostki lotnictwa przesuwały się szybko za zwycięskimi armiami Sprzymierzonych. Jeszcze w sierpniu zostały przesunięte na kontynent polskie parki, składnice, podobnie jak cały sztab kwatermistrzowski 84 Grupy.

5 września 131 Skrzydło przeszło na lotnisko B-31 Goupillières, pod Rouen. Wskutek rozmoknięcia lotnisko nie nadawało się do użycia, wobec czego 10 września Skrzydło zmieniło miejsce postoju przesuując się na lotnisko B-51 Vendeville, na południe od Lille.

Pomimo odejścia w końcu sierpnia 302 Dywizjonu do Anglii na przeszkolenie w bombardowaniu i strzelaniu (wrócił w połowie września), 131 Skrzydło wykonało od 10 września w ciągu 18 lotnych dni do 2 października 769 samoloto-zadań. W poszczególne dni Skrzydło wykonywało od 70 do 94 samoloto-zadań.

2 października 131 Skrzydło przeszło do Belgii, na lotnisko B-70 pod Antwerpię, skąd po tygodniowym pobycie zostało cofnięte na lotnisko B-61 St. Denis pod Gandawę. Przesunięcie to było podyktowane względami bezpieczeństwa, gdyż Niemcy obrzucali port i miasto Antwerpię latającymi bombami V-2.

Pomimo zmiennej pogody jesiennej i częstych mgieł, 131 Skrzydło pracowało z pełnym napięciem i wykonało w ciągu 17 lotnych dni od 4 do 30 października 1.127 samoloto-zadań, z tym, że przeciętny wysiłek dzienny wynosił 60 lotów. Zmęczenie pilotów i obsługi było bardzo duże, zwłaszcza, że wielkie napięcie wysiłku wypadało często dwa lub trzy dni pod rząd. W dniu 29 października Polskie Skrzydło wykonało szczytową ilość zadań, mianowicie 148, zaokrąglając w tym dniu tonaż wyrzuconych

bomb do miliona funtów (od dnia wylądowania Sprzymierzonych w Normandii).

W dniu 27 października do Skrzydła przybyli przedstawiciele lotnictw Sprzymierzonych Narodów z wizytą. Reprezentowane były Belgia, Brazylia, Czechosłowacja, Grecja, Holandia, Jugosławia i Norwegia.

W ciągu listopada i grudnia działalność Skrzydła zmalała wskutek złych warunków atmosferycznych. Lotnisko pod Gandawą rozmokło i start samolotów z pełnym obciążeniem był bardzo niebezpieczny. Również obsługa techniczna w warunkach zimna, błota i deszczu była bardzo trudna. Ponadto, częste mgły niejednokrotnie zamykały nagle lotniska, a lądowanie odbywało się w ciężkich warunkach.

Z początkiem listopada dywizjony polskie udzielały bezpośredniego wsparcia oddziałom brytyjskim i kanadyjskim, w szczególności pod Bredą, Dinteloord i Utrecht, następnie na odcinku Venle, nad środkowym biegiem rzeki Maas.

Podobnie jak w poprzednich miesiącach zwalczano w listopadzie i grudniu pociągi na liniach Amsterdam - Utrecht, Amsterdam - Apeldoorn i Amsterdam - Zwolle - Hoppel.

25 listopada 317 Dywizjon odszedł z kolei do Anglii na szkołę ognia; wrócił 11 grudnia do Skrzydła.



Stosunki polskich dywizjonów ze społeczeństwem belgijskim i holenderskim były bardzo serdeczne. W dniu 13 listopada arcybiskup Gandawy z własnej inicjatywy odprawił w katedrze nabożeństwo za Polskę. W Gandawie założono Belgijsko-Polskie Ognisko. W miejscowej operze jeden z naszych żołnierzy wygłosił po francusku odczyt o Polsce. Panie belgijskie zebrały 7 tysięcy franków na dzieci polskie, ewakuowane z Warszawy.

Skrzydło ze swej strony urządziło gwiazdkę dla 550 biednych dzieci z Gandawy, przy czym pomocy technicznej udzielił Belgijski Czerwony Krzyż.

W Holandii mieszkańcy miasta Bredy wydali pamiątkowe kartki na cześć Polski, jako wyraz wdzięczności za uwolnienie miasta przez Polską Dywizję Pancerną spod niemieckiej okupacji. Każdy lotnik polski, który znalazł się w Holandii, doznawał objawów sympatii i życzliwości ze strony Holendrów.

16 grudnia marszałek von Rundstedt rozpoczął swój zwrot zaczepny na odcinku Echternach - Malmedy w Ardenach. Na odcinku około 90 km szerokości zgromadzili Niemcy trzy dywizje, z których dwie były pancerne. Uderzenie niemieckie było dla Sprzymierzonych zaskoczeniem. Ponieważ Niemcy zdołali wbić klin na styku armii brytyjskich i amerykańskich o głębokości około stu kilometrów, położenie było poważne.

Dla wygrania bitwy musieli jednak Niemcy zdobyć przewagę w powietrzu, choćby tylko przejściowo. *Luftwaffe* zaś nie była już zdolna do rozegrania walki o przewagę w powietrzu przed rozpoczęciem natarcia na ziemi. Przyczyny słabości *Luftwaffe* były różnorodne. Z rozkazu najwyższych czynników siły powietrzne oddały w ciągu 1944 roku poważną część personelu — do załóg bojowych włącznie — siłom lądowym. Wskutek bombardowania przemysłu niemieckiego wytwórczość syntetycznego paliwa została zmniejszona do tego stopnia, że musiano ograniczyć do minimum loty szkolne i ćwiczebne, w wyniku czego najmłodszy piloci nie mieli prawie żadnego doświadczenia w powietrzu przed wcieleniem do jednostek bojowych, a stąd straty wykruszały coraz bardziej stany jednostek. Pomimo ściągnięcia w listopadzie lotnictwa myśliwskiego z frontu rosyjskiego, było go za mało do prowadzenia długich działań wstępnych. W tych warunkach Niemcy rozpoczęli natarcie na ziemi z równoczesnym wysiłkiem skierowanym na obezwładnienie sił powietrznych przeciwnika przez zwalczanie jego baz.

Działaniami w powietrzu kierowało nowo utworzone dowództwo *Luftwaffe* na Zachodzie (*Luftwaffenkommando West*), którego główną siłę stanowiło około 1.100 samolotów myśliwskich dziennych. Prócz tego były również jednostki nocnych myśliwców, jednostki szturmowe i współpracy z wojskiem, ale nie mogły one zaważyć na ogólnym położeniu w powietrzu. Wynik zależał jedynie od dziennego lotnictwa myśliwskiego. Sprzymierzeni mogli przeciwstawić Niemcom do 3.500 samolotów myśliwskich.

Przez pierwszy tydzień niemieckiego natarcia lotnictwo Sprzymierzonych było uziemione wskutek mgły. Odbywały się tylko sporadyczne loty w warunkach dużego niebezpieczeństwa.

17 grudnia polskie dywizjony wystartowały na zadanie, ale wróciły z bombami gdyż wskutek złej pogody nie mogły znaleźć celów wyznaczonych do zwalczania.

22 grudnia po południu wypogodziło się i lotnictwo Sprzymierzonych ruszyło do walki całością sił, odcinając Niemcom dowóz zaopatrzenia i zwalczając ich wojska w obszarze Ardenów. Zbombardowano 14 podstawowych stacji węzłowych, ponadto bombardowano mosty, warsztaty kolejowe, pociągi i lokomotywy w zagłębiu Ruhry. Lotnictwo Współdziałania zwalczało dowóz w obszarze przyfrontowym. Rozpęd niemieckiego natarcia został zahamowany i od Bożego Narodzenia Niemcy nie posuwali się już naprzód.

Luftwaffe wykazała również swój największy zryw od czasu wylądowania Sprzymierzonych na kontynencie. Niemieckie lotnictwo wykonywało dziennie od 600 do 1.200 lotów na korzyść

bitwy w Ardenach. Straty lotnictw sprzymierzonych były duże; nieraz jednostki lotnictwa współdziałania były zmuszone do wyrzucenia bomb nad własnym obszarem.

W związku z tym w dniu 24 grudnia Sprzymierzeni zbombardowali silnie lotniska niemieckie na obszarze Ruhry i w jego sąsiedztwie, co zmusiło Niemców do wycofania na wschód bardziej wysuniętych jednostek lotniczych.

23 grudnia całe 131 Skrzydło bombardowało niemieckie linie komunikacyjne w obszarze Münster - Hamm - Düsseldorf - Neusse. W dniach 24 i 25 grudnia Skrzydło przeprowadziło wymiatanie w obszarze Akwizgran - Kolonia - Gladbach oraz ubezpieczenie bombowców w obszarze St.Vith. W następnych dniach pogoda zepsuła się i dopiero 31 grudnia dywizjony bombardowały miejscowość nad rzeką Maas, zajęta przez niemieckie oddziały.

W noc sylwestrową nastąpiło całkowite wypogodzenie, a rano 1 stycznia 1945 był słoneczny i bezchmurny. 131 Skrzydło wystartowało na bombardowanie. W niecałą godzinę po starcie samolotów lotnisko pod Gandawą zamieniło się — jak mówi notatka w dzienniku działań 131 Skrzydła — „w piekło na ziemi”. Nadleciało bowiem 40 Focke-Wulfów i Messerschmittów, które zaczęły ostrzeliwać samoloty, samochody i urządzenia lotniskowe. Na lotnisku było dużo samolotów, gdyż wskutek poprzedniej złej pogody nazlatywało się wiele brytyjskich i amerykańskich samolotów w gościnę do Polaków. Niemcy harcowali bezkarnie dość długo, pomimo, że strzelano do nich z ziemi, nawet z ręcznych karabinów (!) ale bezskutecznie.

Tymczasem wracające dywizjony 308 i 317 widziały na wszystkich lotniskach po własnej stronie dymy i rozpryskujące się pociski artylerii przeciwlotniczej. Przez radio ośrodek dowodzenia zawiadamiał różne dywizjony o ataku niemieckim na ich lotniska. Dowódca 308 Dywizjonu zauważył pod sobą formację Focke-Wulfów i zaatakował ją ze swoim dywizjonem natychmiast. Zestrzelono 4 samoloty niemieckie.

Z daleka widać już było dymiące się lotnisko 131 Skrzydła. Dowódca skrzydła wydał krótki i wymowny rozkaz: „Napadli na nasze lotnisko. Ratujcie dom!”

Na ten rozkaz wszyscy piloci podążyli na pełnym gazie w pościg za Niemcami. Wywiązały się walki i pomimo małego już zapasu paliwa w polskich samolotach, odniesiono duże zwycięstwo. 131 Skrzydło zanotowało następujące wyniki walk:

- 308 Dywizjon Krakowski — 12½ pewnych, 1 uszkodzony,
- 317 Dywizjon Wileński — 6 pewnych, 1 prawdopodobny, 4 uszkodzone,

razem: 18½ zniszczonych, 1 prawdopodobnie zniszczony, 5 uszkodzonych.

Nie obeszło się jednak bez strat. W walkach powietrznych 131 Skrzydło straciło dwóch pilotów, na lotnisku w czasie ataku niemieckiego zginęło dwóch lotników, jedenastu było ciężko rannych i siedmiu lekko rannych. Straty materiałowe: 2 samoloty w walce, 3 uszkodzone przy lądowaniu, 18 zniszczonych na lotnisku i 2 uszkodzone. Ponadto uszkodzonych było kilkanaście samolotów brytyjskich i amerykańskich.

Prezydent R.P. przesłał na ręce Dowódcy P.S.P. wyrazy szczerego uznania dla 131 Skrzydła, stwierdzając, że Lotnictwo Polskie w nieustannych walkach spełnia z wielką ofiarnością swój żołnierski obowiązek i wyrażając głębokie przekonanie, że z równym odaniem będzie ono pełnić swą służbę Ojczyźnie aż do końca.

W owym czasie nastroje w lotnictwie, jak i w całych Polskich Siłach Zbrojnych, były bardzo ciężkie. Krwawe stłumienie Powstania Warszawskiego wywarło głębokie wrażenie na żołnierzu polskim, który nie mógł zrozumieć dlaczego Sprzymierzeni nie udzielili Krajowi pomocy. Istotnych powodów i przyczyn ówczesnego stanu rzeczy jeszcze wtedy nie ujawniono. Naczelny Wódz, Generał Sosnkowski, niedwuznacznie składał winę na Sprzymierzonych za to iż Warszawa została wydana na masową rzeź, każąc żołnierzom powtarzać w duchu słowa: „Podłość, kłam”. (Rozkaz Nr 19 z dnia 1 września 1944 r.).

Nad sprawą polską kłębiły się gęste czarne chmury. Dochodziły odgłosy z Londynu o przesileniu rządowym.

Zaczęła się budzić wątpliwość w celowość dalszych walk. Jednak wiara w ostateczne zwycięstwo sprawy była silniejsza od zwątpień i załamania. Żołnierz spełniał swój obowiązek do końca, walcząc i ginąc wbrew rozsądkowi, wierząc, że swym codziennym wysiłkiem znaczą szlak ku lepszej przyszłości Polski.

◆
Brawurowy atak niemiecki na 19 lotnisk we Francji i w Belgii był finałem niemieckiego lotnictwa, które po pierwszym stycznia 1945 roku zniknęło z nieba na froncie francuskim.

Aczkolwiek straty spowodowane tym napadem były nieznaczne w stosunku do całości sił powietrznych Sprzymierzonych i ich stanu materiałowego, to jednak szkody wyrządzone na poszczególnych lotniskach były poważne.

Zła pogoda w pierwszych dniach stycznia uniemożliwiła dostawę samolotów do jednostek. Tak na przykład 302 Dywizjon Poznański musiał oddać swoje samoloty na uzupełnienie innych dywizjonów i dopiero 19 stycznia mógł oblatywać nowo dostarczone Spitfire'y i w dniu 20 stycznia, po trzytygodniowej przerwie,

wykonał pierwsze loty na zaczepne rozpoznanie w północnej Holandii.

13 stycznia Skrzydło zmieniło swoje miejsce postoju przesuwając się na lotnisko B-60 Grimberghem, na północ od Brukseli. Sąsiedztwo stolicy ściągało latające bomby V-1 i pociski rakietowe V-2 które zakłócały spokój na lotnisku. W nocy z 24 na 25 lutego bomba V-1 wylądowała w części lotniska w której kwatrowała obsługa 308 Dywizjonu. Szczęśliwie, przed uderzeniem w ziemię bomba zawadziła o drzewo i złamawszy skrzydła upadła na płask, a nie na głowicę, co zapobiegło zwolnieniu zapalnika i wybuchowi. Bomba zatrzymała się tuż przed drzwiami budynku w którym mieszkali mechanicy; zbudzeni warkotem bomby, o wpół do drugiej nad ranem, mechanicy uciekli z budynku skacząc przez kadłub bomby. Rano bombę rozbrojono jak zwykły niewypał.

W ciągu stycznia było zaledwie 11 dni lotnych. Mróz, śnieg i zamiecie, utrudniały obsługę samolotów. Po raz pierwszy od opuszczenia Polski lotnicy przeżywali prawdziwą zimę. Mróz dochodził do -15°C , dając się we znaki personelowi na połowych lotniskach. 131 Skrzydło wróciło do pracy bojowej na obszarze Holandii, zwalczając wszelkiego rodzaju pojazdy mechaniczne i konne, bombardując tory kolejowe, magazyny, statki i barki. 317 Dywizjon wykrył przypadkowo wyrzutnię rakiet V-2 widząc jak pocisk zaczął się wznosić z podstawy. Pomimo niewielu lotów wyrzucono w styczniu 140 tysięcy funtów bomb.

8 lutego 308 Dywizjon celnym bombardowaniem spowodował wybuch w niemieckiej fabryce amunicji znajdującej się na południowo-wschodnim skraju Reichswaldu.

Głównym zadaniem 131 Skrzydła w czasie natarcia 21 Grupy Armii na Linie Zygryda było paraliżowanie niemieckiego przewozu w strefie przyfrontowej. Najczęściej bombardowano linie kolejowe między Renem a Mozą, aż do miejscowości Duisburg oraz Venle. Osiągnano po kilkanaście przecięć torów kolejowych dziennie, co było bardzo dobrym wynikiem, gdyż nie łatwo jest trafić bombą z szybkiego samolotu tak wąski cel, jakim jest tor kolejowy.

Od 8 lutego dywizjony posługiwały się lotniskiem B-85 Schijndel w Holandii (na wschód od Tilburg), jako lotniskiem wysuniętym, gdyż spod Brukseli do frontu było już za daleko.

9 marca Skrzydło przeniosło się na lotnisko B-77 Gilze Rijen, między Bredą a Tilburgiem.

W marcu głównym zadaniem 131 Skrzydła było zwalczanie przewozu niemieckiego między Holandią a Rzeszą Niemiecką.

Przed wycofaniem się z Holandii Niemcy usiłowali wywieźć z Holandii zarówno materiał jak i robotnika, natomiast do Holandii szły nadal transporty latających bomb V-1 i pocisków raketowych V-2, którymi ostrzeliwano Londyn, Antwerpię i Brukselę.

Największy sukces 131 Skrzydło osiągnęło 19 marca, gdy dywizjony przecięły w 48 miejscach linie kolejowe w Holandii. W tym również dniu jeden z pilotów 308 Dywizjonu zauważył obok zabudowań stacyjnych złoża jakiegoś materiału. Dobrze wycelowana bomba spowodowała tak silny wybuch, że na wysokości około 1.300 m podmuch wyprowadził samolot z równowagi i samolot został uszkodzony odłamkami uniesionymi przez podmuch. Przepuszczalnie bomba trafiła w składnicę pocisków raketowych V-2.

Działalność bojowa 20 marca była bardzo urozmaicona. Dywizjony 131 Skrzydła zniszczyły w 15 miejscach tory kolejowe, zbombardowały fabrykę, wznecając pożar, zbombardowały budynki w pobliżu miejscowości Zeist w których mieściło się dowództwo niemieckiego 88 Korpusu. Dowództwo 1 Armii Kanadyjskiej przesłało Polskiemu Skrzydłu gratulacje z powodu tych działań.

21 marca dywizjony polskie przyłapały w ruchu pociąg i zablokowały go — dwoma celnymi bombami wysadziwszy tor przed i za pociągiem. Następnie uszkodzono lokomotywę i 9 wagonów. W tym też dniu zniszczono bombami most i fabrykę, a po południu obrzucono bombami i ostrzelano obóz niemieckich oddziałów spadochronowych, pozostawiając kilka zabudowań w płomieniach.

W nocy 23/24 marca oddziały 21 Grupy Armii sforsowały Ren pod Wesel, Xanten i Rees. W dniu 24 marca 131 Skrzydło osłaniało lądowanie własnych wojsk spadochronowych na wschód od Renu.

25 marca 317 Dywizjon zbombardował siedzibę dowództwa SS w Holandii, przy czym zginął niemiecki generał. Dowództwo 84 Grupy udzieliło 317 Dywizjonowi pochwały.

W ostatnich dniach marca działalność Skrzydła zmalała wskutek złej pogody.

Dnia 1 kwietnia 1945 r. przypadała Wielkanoc. Padał rzęsy deszcz, chmury wisały tuż nad ziemią. Niemcy wykorzystali stan pogody na szybkie wycofywanie się z Holandii. 131 Skrzydło otrzymało zadanie zwalczania odwrotu Niemców bez względu na wszelkie trudności. Zadanie było trudne, gdyż z konieczności trzeba je było wykonywać z lotu koszącego, zatem w ogniu przeciwnym wszelkich kalibrów. Działania w takich warunkach

trwały cztery dni. Dowództwo 84 Grupy ponownie udzieliło 131 Skrzydłu pochwały za osiągnięte wyniki.

10 kwietnia rzut rozpoznawczy 131 Skrzydła wyjechał na świeżo zdobyte lotnisko B-101 Nordhorn, w Rzeszy Niemieckiej. Na każdym samochodzie powiewała biało-czerwona chorągiewka. Był to pierwszy polski oddział, który przekroczył granicę Niemiec. W dniu 13 kwietnia dywizjony polskie lądowały w Nordhorn.

131 Skrzydło rozpoczęło teraz zwalczanie ruchu na drogach bitych i kolejowych w obszarze Wilhelmshafen - Oldenburg - Brema - Hamburg, do którego wycofywały się resztki niemieckich sił zbrojnych. Niemcy nie mogli już ograniczać swych ruchów do nocy, toteż żniwo dywizjonów było pokaźne. Często w tym okresie wspierano bezpośrednio 1 Polską Dywizję Pancerną i 4 Kanadyjską Brygadę Pancerną. W szczególności 131 Skrzydło wspierało 17 kwietnia natarcie Kanadyjczyków na Oldenburg, a w dniach 18, 19 i 20 kwietnia natarcie 1 Dywizji Pancernej na silnie bronioną miejscowość Papenburg.

25 kwietnia 131 Skrzydło wraz z innymi jednostkami 84 Grupy wspierało natarcie 1 Polskiej Dywizji Pancernej na Leer, wykonując w sumie 114 samoloto-zadań. Dzień 26 kwietnia zszedł również na udzielaniu bezpośredniego wsparcia w kilku miejscach wojskom naziemnym, od których dowódców dywizjony otrzymywały podziękowania za skuteczną działalność.

Wieczorem 26 kwietnia nadszedł rozkaz przesuwający 308 Dywizjon do Anglii na szkołę ognia. Pogoda następnego dnia zepsuła się i do 3 maja nie było lotów. Koniec wojny był już bliski.

Tymczasem jednak Skrzydło zmieniło lotnisko, przesuwasz się na lotnisko B-113 Varrelsbusch, w pobliżu Bremy. Z tego lotniska wykonały dywizjony ostatnie loty bojowe w dniach 3 i 4 maja. W składzie 131 Skrzydła były w tym czasie 322 Dywizjon Holenderski i 349 Belgijski.

W tych ostatnich lotach dywizjony Skrzydła nie znajdowały już odpowiednich celów do zwalczania, gdyż drogi były puste, bombardowano więc i ostrzeliwano pociągi.

4 maja 317 Dywizjon otrzymał rozkaz zbombardowania statków na morzu. Dywizjon zaatakował jeden z trzech statków, ale bomby nie były celne. Wówczas dowódca klucza, por (F/Lt.) C. Szczerbiński zszedł nisko i otwierając ogień z działek i k.m. z odległości zaledwie 50 metrów, spowodował wybuch, który rozsadził statek, ale jednocześnie urwał skrzydła samolotu. Por. Szczerbiński zatonął.

Wieczorem tego dnia nadszedł rozkaz zaprzestania ognia o godzinie 08.00 dnia 5 maja. Wojna w Europie była skończona.

W ciągu czerwca, lipca i sierpnia 1944 r., dywizjon, nadal pod dowództwem kpt. pil. Konopaska, działał z dużym natężeniem, wykonując wyprawy w dzień i w nocy.

W związku z toczącą się bitwą w Normandii, dywizjon niszczył komunikacje na bezpośrednich tyłach niemieckich, bombardując stacje kolejowe, mosty, pociągi oraz zwalczając oddziały i ruch na drogach.

16 czerwca zginęła załoga w składzie: S/Ldr. M. Herrick, dowódca brytyjskiej eskadry w dywizjonie, oraz nawigator, por. A. Turski.

W końcu czerwca wróciła do dywizjonu zaginiona załoga, chor. pil. Ciuła i por. obs. Rosiński, która skakała we Francji i przedostała się przez Hiszpanię do Gibraltaru.

W lipcu dywizjon latał na zadania bojowe w 19 nocach i wykonał jedną dzienną wyprawę. 11 lipca nie wróciły dwie załogi: por. pil. K. Przyłuski z mjr. obs. A. Łukińskim, kpt. pil. E. Suszyński z mjr. obs. J. Łagowskim. Pierwsza załoga i pilot drugiej załogi ponieśli śmierć, natomiast mjr Łagowski uratował się na spadochronie i po kilku tygodniach wrócił do dywizjonu.

Jak wynika z meldunku mjr. Łagowskiego, samolot kpt. Suszyńskiego został trafiony pociskami obrony przeciwlotniczej; pilot zdołał podejść do samolotu na wysokość około dwóch tysięcy stóp i kazał nawigatorowi wyskoczyć. Mjr Łagowski przypuszczał, że jego pilot również wyskoczył, okazało się jednak, że próbował on lądować względnie nie zdążył wyskoczyć, gdyż zginął w płonącym samolocie na ziemi.

Dzienna wyprawa dywizjonu odbyła się 31 lipca między godziną 18.00 a 20.00. Prowadził ją nowy dowódca dywizjonu (objął dowództwo w tym dniu) mjr pil. Bolesław Orliński.

Celem wyprawy było zniszczenie zbiorników benzyny w miejscowości Nomexy, na północ od Nancy. W wyprawie wzięły udział załogi:

mjr pil. Orliński — kpt. obs. Lemieszonek,
mjr pil. S. Grodzicki — por. obs. Szajdzicki,
F/Lt. Atkins — kpt. obs. J. Majer (załoga mieszana, polsko-brytyjska)

por. pil. Gawroński — ppor. obs. Szczurowski,
por. pil. Kleiner — sierż. naw. Wasilczyk.

Atak został wykonany z lotu koszącego. Wszystkie cztery zbiorniki zostały trafione; spłonęło ponad 3 miliony galonów (czyli ponad 13 milionów litrów) benzyny, której wówczas Niemcom tak brakowało.

Jednym z niecodziennych zadań i sukcesów było zniszczenie przez dywizjon w dniu 2 sierpnia słynnego zamku Château-Maulneyn nad Loarą, w którym mieściła się szkoła sabotażystów.

W ciągu miesięcy wrzesień, październik i listopad, dywizjon brał udział w bitwie o ujście rzeki Skaldy. Miasto Antwerpia zostało zdobyte przez Brytyjczyków 4 września, ale port był nie do wykorzystania, gdyż Niemcy trzymali ujście rzeki i wyspy Walcheren oraz Południowy Hereland, zamykające dostęp do morza. Dla dalszych działań w głąb Rzeszy konieczne było udostępnienie portu Antwerpii, gdyż zaimprovizowany port Arromanches był już zbyt odległy i zaopatrywanie stawało się ograniczone. Była to jedna z najzawziętszych i najzmudniejszych bitew, którą prowadziły połączone siły morskie, powietrzne i lądowe Sprzymierzonych. Nacierający żołnierze walczyli stojąc po pas w wodzie; w dzień atakowało Niemców lotnictwo dzienne, w nocy 305 Dywizjon wraz z innymi zwalczał niemiecką obronę. Cele oświetlano racami i obrzucano bombami lub ostrzeliwano z działek i karabinów maszynowych.

29 września dywizjon stracił załogę brytyjską i polskiego pilota wskutek zderzenia się dwóch samolotów w powietrzu w czasie lotu ćwiczebnego. Zginęli: F/Sgt. Rogg, Sgt. Tucknott, por. pil. Widawski i ksiądz Samulski, który bawił w gościnie w dywizjonie. Straty te były tym dotkliwsze, że dwa dni przedtem zginęła załoga w składzie: st. sierż. pil. Kita i por. obs. Piekarski, w locie ćwiczebnym.

W październiku było tylko 10 lotnych nocy, toteż lotów było stosunkowo mało. Do dywizjonu przybyły cztery nowe załogi brytyjskie i dwie polskie.

W owym czasie 305 Dywizjon był niezwykle jednostką bojową pod względem składu osobowego personelu latającego. Po pierwsze, w dywizjonie latali przedstawiciele dziesięciu narodowości; przeważali Polacy i Angliecy, obok nich jednak byli Szkoci, Walijczycy, Kanaadyjczycy, był Białorusin, Estończyk, Norweg, był pilot z wysp Bahamy i obserwator z Zachodnich Indyj. Obcokrajowcy czuli się dobrze w polskim dywizjonie i niechętnie go opuszczali gdy ich przenoszono, a żegnano ich zawsze z żalem. Wielu z nich uczyło się po polsku i przyjmowało przydomki nadane im przez polskich kolegów; tak np. James przedstawiał się jako „Kuba”, a John jako „Jasiu”.

Drugą niezwykłością była duża ilość starszych wiekiem i stopniem oficerów, toteż nie bez kozery nazywano 305 Dywizjon powszechnie „dywizjonem starszych panów”. W pewnym okresie latało w dywizjonie ośmiu polskich majorów i jeden brytyjski oraz polski podpułkownik; wielu z nich było po czterdziestce, a najmłodszy miał 35 lat, co według angielskich pojęć było wówczas wiekiem *old boys*.

Posiwiaty w lataniu major Orliński, sławny w świecie lotniczym z lotu Warszawa - Tokio - Warszawa w 1927 roku na zwykłym liniowym Breguencie, dawny pilot 11 Pułku Myśliwskiego, a przed wojną

pilot LOT'u i oblatywacz PZL, dowodził dywizjonem z młodzieńczą werwą i ojcowską wyrozumiałością dla podwładnych, a swoim lataniem nadal zadziwiał wszystkich młodych i starych, jako prawdziwy artysta sztuki latania i odważny pilot bojowy.

17 listopada 1944 r. dywizjon przeniósł się na lotnisko A-75 Epinoy, pod Cambrai, gdzie już stał do końca wojny. Warunki zimowe były trudne, instalacje lotniskowe często zawodziły, tak że nieraz było brak nawet wody.

W listopadzie dywizjon stracił w działaniach bojowych cztery załogi, a jedna skakała we Francji i wróciła po wielu przygodach. Zginęli śmiercią lotnika: por. pil. Mochnacki z por. obs. Szwarznowieckim, F/Lt J. Currie („Kuba”) z P/O J. Smith („Jasiu”), F/Lt. Moseley (z wysp Bahamas) z F/Sgt. Nugent (z Zach. Indyj), plut. pil. Chwalibóg Zygmunt z kpr. naw. Parzychem Zenonem.

Załoga: sierż. pil. Haas z por. obs. Wilczyńskim skakała w Szampanii. Widząc na drodze wóz, sierż. Haas starał się po francusku wołać o pomoc, ale woźnica udawał, że nie słyszy. Dopiero gdy sierż. Haas ze złości zaklął po polsku, woźnica zatrzymał konia i odezwał się: „A czemuż to pan nie gada po polsku?” Okazało się, że był to emigrant z Polski sprzed dwudziestu laty. Dzięki jego pomocy sierż. Haas wrócił.

Por. Wilczyński trafił na francuskiego wieśniaka, który go ugościł i pomógł w przedostaniu się przez niemieckie linie.

W związku z odejściem mjr. Grodzickiego w listopadzie na wypoczynek po ukończeniu tury lotów, jedną eskadrą dowodził odtąd mjr obs. Łagowski, drugą kpt. pil. M. Kałuża; zastępcami byli mjr dypl. R. Referowski i F/Lt. Atkins.

W noc wigilijną i w noc sylwestrową, załogi dywizjonu latały nad zaśnieżonymi Ardenami, w których zwalczano ofensywę Rundstedta. Dla umożliwienia lotów cały dywizjon bez wyjątku pracował ciężko łopatami usuwając śnieg spod samolotów i z bieżni.

W styczniu 1945 r. odeszło dalszych pięć polskich załóg po ukończeniu tury lotów bojowych, przyszły natomiast nowe załogi brytyjskie. Odtąd dywizjon miał więcej załóg brytyjskich niż polskich. W pewnych tygodniach Polacy stanowili małą mniejszość.

1 lutego dowództwo dywizjonu objął mjr pil. Stanisław Grodzicki, który przyszedł na drugą turę lotów. Eskadrą brytyjską dowodził S/Ldr. P. Hanburg, D.F.C.

Od lutego dywizjon wspierał wojska toczące bitwę o Ruhrę. Loty w ciężkich warunkach zimowych i wobec dużego ześrodkowania niemieckich broni przeciwlotniczych wymagały od załóg szczególnego hartu ducha i poświęcenia.

W dniu 22 lutego dywizjon uczestniczył w działaniu zwanym „Operation Clarion”, którego celem było sparaliżowanie komunikacji w całym Niemczech. Była to największa operacja sił powietrznych w drugiej wojnie światowej. Prawie dziewięć tysięcy samolotów z Anglii, Francji, Belgii, Holandii i Włoch, niszczyło urządzenia kolejowe, tory, mosty, statki i barki oraz pojazdy na drogach, na obszarze wynoszącym ćwierć miliona kwadratowych mil (tj. około 600.000 km²).

305 Dywizjon wystawił w tym dniu 19 samolotów w zwartym szyku; pod dowództwem mjr. Grodzickiego leciały dwa polskie klucze i cztery klucze brytyjskie. Przez pół godziny załogi atakowały w rejonie Hamburga pociągi, stacje kolejowe, mosty, barki na kanałach i samochody na drogach. Dziesięć samolotów wróciło ze śladami pocisków niemieckich, a trzy samoloty wróciły każdy na jednym silniku. Nie powróciła jedna załoga: W/O Smith z F/Sgt. Robertson.

Po tym locie, trzech pilotów którzy przyprowadzili samoloty na jednym silniku, otrzymali odznaczenia bojowe. Plut. pil. Haas został odznaczony krzyżem orderu Virtuti Militari V klasy, S/Ldr. Hanburg otrzymał powtórny D.F.C., mjr dypl. Referowski — D.F.C.

Uzasadnienie odznaczenia mjr. Referowskiego brzmiało jak następuje:

„F/Lt. R. Referowski rozpoczął swoją karierę bojową w 305 Polskim Dywizjone w dniu 1 września 1944 r., wykonawszy poprzednio 12 lotów bojowych na Mosquito w 307 Polskim Dywizjone Nocnym. W czasie całej swojej kariery bojowej wykazywał zawsze wielką odwagę i inicjatywę oraz całkowite lekceważenie osobistego bezpieczeństwa.

W nocy z 7/8 września 1944 r., zaatakował statek w West Scheldt i trafił go kilkakrotnie w obliczu ognia artylerii przeciwlotniczej oraz intensywnego ognia ze statku.

W nocy 27/28 września 1944 r. zaatakował i zapalił nieprzyjacielski samochód ciężarowy. W nocy z 16/17 października 1944 r. trafił bombą most łączący Welcheren z Zuid Reveland. W nocy 27/28 grudnia 1944 r. zbombardował i atakował ogniem działek kilkakrotnie pociąg na południe od Aeschweiler, osiągając trafienie bombą i zapalając pociąg.

W nocy 1/2 lutego 1945 r. atakował kilkakrotnie pociąg, schodząc pomimo silnego ognia przeciwlotniczego bardzo nisko i uzyskał szereg trafień.

W nocy 14/15 lutego 1945 r. atakował konwój złożony z 30 ciężarówek i uzyskał szereg trafień pomimo silnego ognia karabinów maszynowych nieprzyjaciela.

W dniu 22 lutego 1945 r. brał udział w dziennych operacjach nad Niemcami. Po doleceniu do rejonu celu, razem ze swym bocznym samolotem Nr 2, patrolował nakazany rejon w którym jednak nie znaleziono żadnego ruchu. Wówczas wykonał on skuteczne bombardowanie fabryki, 3 mile od Basbeck, trafiając duży budynek fabryczny. Patrolując dalej, atakował trzykrotnie radiostację, 3 mile na wschód od Basbeck i pomimo silnego i dokładnego ognia ze strony przeciwnika, uzyskał szereg trafień. Następnie atakował z po-

wodzeniem barki i dwumasztowy statek na rzece Oste, ostrzelał lokomotywę i pięć wagonów na linii kolejowej pomiędzy Basbeck i Stal, napotykając na intensywny i celny ogień artylerii przeciwlotniczej, wskutek czego jego samolot był trafiony i nastąpił wylew benzyny.

W drodze powrotnej, w rejonie Zuider See, zobaczył inny samolot Mosquito lecący na jednym silniku, i, pomimo braku paliwa, który zmusił go do przymusowego lądowania przed dolotem do bazy, zawrócił by udzielić pomocy temu samolotowi.

Jego piękny duch zaczepny, złączony z wielką odwagą i determinacją wykonania zadania w warunkach które mogły być powstrzymać innych, czyni go godnym odznaczenia *Distinguished Flying Cross*".

Warto tu dodać, że lotnicza kariera mjr. Referowskiego była bardzo trudna i tylko niezwykle silna wola i upór oraz przekonanie o własnej słuszności pozwoliły mu dopiąć celu jaki sobie postawił. Jako kapitan wstąpił do lotnictwa w 1938 roku i po ukończeniu kursu obserwatorów został zatrzymany w Dęblinie jako wykładowca. W Anglii czekał dwa lata na przeszkolenie, a ze względu na wiek — władze polskie nie chciały udzielić mu pozwolenia na odbycie pilotażu. Gdy po długich zabiegach i meldunkach wreszcie dostał się do szkoły pilotażu, instruktorzy polscy nie wróżyli mu przyszłości jako pilotowi i otrzymał wskutek tego przydział nie-bojowy. Będąc jednak na angielskiej stacji, mjr. Referowski przeszkolił się na samolotach bojowych i wreszcie w 1944 roku uzyskał przydział do 307 Dywizjonu Nocnego. Miał wtedy już prawie 40 lat.

Był cały szereg polskich pilotów w wieku ponad lat 40, ale wszyscy mieli wiele lat doświadczenia w pilotażu, toteż ich loty bojowe w drugiej wojnie światowej — choć były przedmiotem uznania i podziwu — miały swoje uzasadnienie. Krótka, ale chwalebna służba mjr. Referowskiego jako pilota była wyjątkiem niespotykanym w żadnym lotnictwie.

Personel techniczny 305 Dywizjonu, podobnie jak i innych dywizjonów, zasłużył na najwyższe uznanie, nie tylko całością swego wysiłku i poświęceniem, ale również znajomością gruntowną swego fachu; toteż osiągnięcia załóg latających są w dużej mierze zasługą personelu ziemnego. Dowodem uznania i zaufania władz brytyjskich do polskiej obsługi był fakt, że dowódca Skrzydła R.A.F. i jego zastępca stale trzymali swoje samoloty w 305 Dywizjonie.

W końcu lutego dywizjon stracił dwie załogi. W lotach bojowych zginęli: ppor. pil. T. Lech z por. obs. H. Kaczanem, P/O Etheridge z F/Sgt. A. J. Joyce.

1 marca 1945 r. dowódca dywizjonu awansował do stopnia podpułkownika. Ppłk. pil. S. Grodzicki zginął po wojnie w katastrofie samolotu pasażerskiego razem z płk. pil. S. Brzezina. Dowództwo dywizjonu objął wówczas mjr dypl. Referowski, który dowodził do demobilizacji.

W marcu dywizjon miał 25 załóg: 11 polskich i 14 brytyjskich. Pomimo wykonania w tym miesiącu 212 samoloto-zadań, dywizjon nie poniósł żadnych strat.

W kwietniu było 23 lotnych nocy i dywizjon wykonywał nocne patrołowania. Ostatnie loty bojowe odbyły się w nocy 25/26

kwietnia, w rejonie Westerland - Flensburg - Ording. Zginęły dwie załogi, obie brytyjskie: S/Ldr. Philip Hanburg, D.F.C. and bar, F/Lt. Jack Hart; F/O Careth Barker i Sgt. nav. Arthur George (załoga kanadyjska).

Od lądowania Sprzymierzonych w Normandii do końca wojny 305 Dywizjon wykonał następujące ilości lotów:

— bojowych w nocy — 2.153, ćwiczebnych w nocy — 36,
— bojowych w dzień — 34, ćwiczebnych w dzień — 2.916.

Ogólny czas lotów bojowych — 6.071 godzin 55 minut.

Ogólny czas lotów ćwiczebnych — 2.740 godzin 55 minut.

Straty bojowe polskich załóg dywizjonu od wejścia w skład 2 T.A.F. wyniosły 22 poległych i 3 zaginionych.

Straty ćwiczebne wyniosły 10 poległych.

Straty personelu innych narodowości wyniosły 18 poległych w działaniach bojowych i 1 w niewoli, oraz w lotach ćwiczebnych 5.

ROZDZIAŁ X

DYWIZJONY OBRONY POWIETRZNEJ

Zwalczanie latających bomb V-1

W nocy z 15/16 czerwca 1944 r. Niemcy użyli po raz pierwszy przeciw Londynowi „latające bomby V-1” czyli bezzałogowe samoloty o szybkości około 440 km na godzinę, zwane w języku niemieckim „bronią odwetową” (*Vergeltungswaffe 1*, lub *Lufttorpedo FZG-76*). Niemcy przywiązywali do nowej broni dużą wagę w związku z toczącą się bitwą w Normandii.

Bombardowanie Londynu latającymi bombami trwało 80 dni i nocy i ciągnęło się z przerwami do marca 1945 r. Spowodowało ono powtórny ewakuację ludności, szczególnie z południowych dzielnic metropolii, które były najwięcej zagrożone.

Nowa broń była zaskoczeniem dla Londyńczyków, wywołując początkowo poczucie całkowitej bezsilności. Małe samoloty wiozące po jednej tonie materiału wybuchowego, leciały nad miastem tak nisko, że strzelanie do nich z dział było praktycznie niemożliwe. Szybko jednak ludność zorientowała się, że bomby stawały się groźne dopiero w chwili gdy silnik przestał pracować, gdyż wtedy bomby nurkowały i spadały pionowo na miasto.

Do zwalczania bomb latających użyto lotnictwo myśliwskie wyposażone w samoloty Mustang, które, po zastosowaniu w nich paliwa o 150 oktanach przy jednoczesnym podwyższeniu ciśnienia ładowania do + 25 funtów na cal kwadratowy, uzyskiwały szybkość ponad 600 km na godzinę, która umożliwiła pilotom skuteczny pościg bomb i zestrzeliwanie ich. Silniki Mustangów w tych warunkach pracy kończyły się bardzo szybko, przeciętnie po 50 godzinach, ale wobec konieczności obrony Londynu nie liczone się z kosztami zwalczania nowego zagrożenia.

Brytyjczycy wiedzieli już od końca 1942 roku że Niemcy przygotowywali atak na Wielką Brytanię jakimiś nowymi broniąmi. Ponieważ *Luftwaffe* nie miała odpowiednich bombowców, mogły wchodzić w grę tylko samoloty bezpilotowe lub pociski raketowe. Wywiad naszej Armii Krajowej oraz inne źródła wywiadu dostarczyły dokładnych danych o instytucie doświadczalnym i wytwórni latających bomb na wybrzeżu Bałtyku, w Peenemünde. Zapadła decyzja zbombardowania Peenemünde. Wyznaczone dywizyjony ciężkiego lotnictwa bombowego szkoliły się przez miesiąc w wykonaniu potężnego i trafnego bombardowania na celu o podobnym wyglądzie, na brzegu angielskim.

Wyprawa odbyła się w nocy 17/18 sierpnia 1943 r. Zakłady doświadczalne, biuro konstrukcyjne i wytwórnia wraz z zabudowaniami mieszkalnymi w Peenemünde uległy prawie całkowitemu zniszczeniu, a wśród zabitych była grupa naukowców i techników.

Niemcy byli zmuszeni przenieść wytwórnię latających bomb w głąb Niemiec, co spowodowało prawie roczną zwłokę w realizacji planu. Ponadto, zwalczanie wyrzutni latających bomb przez lotnictwo Sprzymierzonych zmniejszyło natężenie ataków. Hitler żądał atakowania Wielkiej Brytanii pięcioma tysiącami V-1 na dobę, a praktycznie było możliwe wysyłanie około tysiąca, w rzeczywistości jednak zdołano wypuścić tylko około dziesięciu tysięcy w ciągu ośmiu miesięcy, z których ponad dwa tysiące udało się obronie zestrzelić.

Zdaje się nie ulegać wątpliwości, że gdyby Niemcy rozpoczęli ataki latającymi bombami od początku 1944 roku, inwazja Europy byłaby ogromnie utrudniona lub wręcz uniemożliwiona.

Dokładny opis działalności wywiadu Armii Krajowej w związku z dostarczeniem Brytyjczykom wiadomości i materialnych dowodów w postaci części V-1, znajduje się w Tomie III wydawnictwa „Polskie Siły Zbrojne w Drugiej Wojnie Światowej” (*Armia Krajowa*).

W ostatnich miesiącach 1944 r. Niemcy użyli przeciw Londynowi i różnym celom na froncie w Europie pociski raketowe V-2, przeciw którym nie było żadnej czynnej obrony, jednak dzięki bombardowaniu linii kolejowych i rejonów wyrzutni V-2 ilość użytych pocisków była znacznie mniejsza od planowanej. Na Londyn wypuszczono około tysiąca V-2.

W okresie od 15 czerwca 1944 do 28 marca 1945 obrona Wielkiej Brytanii zniszczyła ponad dwa tysiące latających bomb.

Piloci polscy zniszczyli następujące ilości:

306 Dywizjon — 60, 315 Dywizjon — 53, 316 Dywizjon — 74, inni piloci — 3, razem: 190.

Tak więc polscy piloci zestrzelili prawie 10 % ogólnej ilości zniszczonych bomb latających w obronie Londynu. Dowódca Lotnictwa Myśliwskiego, Air Marshal Sir James M. Robb, w swym pożegnalnym przemówieniu do polskich dywizjonów myśliwskich, w dniu 18 września 1946 roku, powiedział o naszych pilotach którzy zwalczali latające bomby: „Mieszkańcy Londynu i południowych hrabstw mieli wszelkie powody do błogosławienia ich i czynili to całym sercem”.

Gdy we wrześniu Niemcy rozpoczęli bombardowanie Londynu pociskami raketowymi V-2, zwalczanie wyrzutni tych pocis-

ków w okolicy i samym mieście Hadze przypadło w udziale głównie 303 Dywizjonowi Kościuszkowskiemu.

Inne działania dywizjonów A.D.G.B.

Dowództwu Obrony Powietrznej Wielkiej Brytanii (*Air Defence of Great Britain*) podlegały początkowo dywizjony: 303 Kościuszkowski, 306 Toruński, 315 Dębliński, 316 Warszawski i 307 Nocny Lwowski. W grudniu 1944 roku doszedł jeszcze 309 Ziemi Czerwieńskiej, przebrojony w tym miesiącu na Mustangi III.

Zadania dywizjonów działających z Wyspy były urozmaicone, gdyż pomimo należenia do Dowództwa Obrony Powietrznej wykonywały one dość często zadania na korzyść walk toczących się na kontynencie Europy. Nie raz łączono w jednej wyprawie dwa zadania, jak na przykład zwalczanie celów na ziemi i ubezpieczenie bombowców. Jednak głównym zadaniem dywizjonów wchodzących w skład 133 Skrzydła, to jest dywizjonów 306, 315 i 316 było zwalczanie latających bomb V-1.

Do tych „innych” zadań piloci „palili się” i wyglądali ich z niecierpliwością. Rozumiało to Dowództwo A.D.G.B. i wysyłało dywizjony nad Francję. Może trafnie ujął to oficer informacyjny 315 Dywizjonu (por. Tomczyk), który zanotował w dzienniku działań: „... by nie opadły nam skrzydła, by duch pilotów znudzony gonitwą za bombami latającymi mógł odżyć, ożywić się i od nowa rozpalić”.

Pierwszym takim dniem który przyniósł duży sukces 315 Dywizjonowi Dęblińskiemu był dzień 30 lipca 1944. Dywizjon wystartował w składzie 10 Mustangów jako osłona 48 Beaufightersów które miały przeprowadzić zaczepne rozpoznanie brzegów Norwegii i zwalczać torpedami i raketami niemiecką żeglugę. Było pochmurno, mglisto, widoczność była słaba. Wkrótce po starcie jeden z pilotów musiał zawrócić z powodu wadliwej działalności silnika. Po pewnym czasie trzy samoloty dywizjonu odłączyły, straciwszy łączność z Beaufightersami wskutek złej widoczności. Dywizjon w składzie 6 samolotów napotkał w odległości około 50 km od brzegów Norwegii, na zachód od lotniska List, 15 niemieckich myśliwców i zaatakował je.

Niemcy byli zaskoczeni; po ich zachowaniu można było sądzić, że nie przypuszczali aby nieprzyjacielskie samoloty myśliwskie mogły znaleźć się tak daleko od swoich baz, ponadto, w chwili zauważenia Mustangów, wzięli je prawdopodobnie za własne samoloty, gdyż sylwetki Mustanga i Messerschmitta były bardzo podobne. 315 Dywizjon zestrzelił na pewno 6 Me-109 i 1 Focke-

Wulfa. Tylko jeden pilot niemiecki usiłował ratować się na spadochronie, ale wszystkie zestrzelone samoloty zatoniły.

Jeden z pilotów dywizjonu który chwilowo odłączył od swej formacji, spotkał Messerschmitta 110 i pomimo wadliwej pracy własnego silnika zaatakował Niemca i zestrzelił go w morze.

Tak więc w ciągu krótkiej walki nad morzem, w odległości 400 kilometrów od najbliższego brzegu Szkocji, 315 Dywizjon zestrzelił 8 niemieckich samolotów bez własnych strat. Dowódca 16 Grupy nadesłał dywizjonowi podziękowanie za doskonałą pomoc okazaną Beaufighterom w nader trudnych warunkach.

9 sierpnia 1944 r. nie wrócili z wyprawy „Ramrod 191” dwaj piloci: por. Maciejowski i por. Lech Andrzej Kondracki, którzy w czasie wykonywania zadania zderzyli się. Por. Maciejowski dostał się do niewoli, natomiast por. Kondracki poniósł śmierć.

18 sierpnia 1944 r. był dla 315 Dywizjonu dniem dużego wysiłku, wykonał bowiem w tym dniu 36 samoloto-zadań. Działania rozpoczęto samodzielnym wymiataniem nad Francją, w obszarze Sekwany.

Zadanie było poprzedniego wieczoru szczegółowo przygotowane. Kpt. Horbaczewski, od kilku dni chory na grypę, wstał z łóżka by osobiście dozorować opracowanie wyprawy. Nikt nie przypuszczał aby dowódca dywizjonu zamierzał prowadzić dywizjon w dniu następnym.

Dywizjon miał przekroczyć francuski brzeg na wysokości 3.000 m, zawrócić ku Sekwanie, dolecieć do miejscowości Cormilles, a stamtąd do Romilly w departamencie Aube. Nad Romilly dywizjon miał zejść nad ziemię i zwalczać nieprzyjacielskie lotniska.

Kpt. Horbaczewski polecił por. Tomczykowi zbudzić go o godzinie 05.45. Przytaczam z notatek por. Tomczyka opis wyruszenia wyprawy.

„Za piętnaście szósta rano obudziłem Dziubka. W baraku operacyjnym telefony, skrzynka centrali rozdzierała się przeraźliwym dźwiękiem dzwonków alarmujących. *Operation Room*, kontrola, biuro meteorologii. Melduje start dywizjonu.

Start godz. 07.15. 12 samolotów Mustang III. Prowadzi Central 14 (kodowe zawołanie Dowódcy Dywizjonu kpt. Horbaczewskiego). Opuszczają brzeg Anglii przez Dungeness, godz. 07.20. Przekraczają brzeg Francji w Le Touquet, wysokość 8.000 stóp, godz. 07.47. Trasa A, operacja Ranger, Rodeo 385.



Palą się jeszcze światła. Telefony warczą bez przerwy. Zapiszczały bólem zardzewiałych zawiasów drzwi które otworzył Dziubek. W butach lotniczych, ten sam szalik, który tulił Go wczoraj i ta sama twarz w głębi ciemnych plam, oczy rozpalone, na czole kropki Mu się pot, który drgał nikłymi punktami światełek odbijanych od lamp zwisających z pofałdowanego

sklepienia. Nie wiem czy światła szerniały, czy twarz Dziubka zszarzała. Ciężko oddychał, skinął głową i zapytał czy wszystko gotowe.

Schwyciłem Go za ręce, które paliły ogniem i patrząc Mu w oczy zboleła — cicho by nie mącić spokoju, który kładł Mu się na twarzy — powiedziałem: Dziubek, Ty nie polecisz, nie mozesz, na nogach ledwie się trzymasz.

Ciężko odsapnął, oparł się o ścianę i rzucił w moją stronę jedno uparte słowo: 'Lece'.

Gdy zbierał mapy zwrócił się raz jeszcze do mnie i już cicho powiedział: 'Ja ci powiadam, jeśli dzisiaj spotkamy Niemców z lotu nie wrócę... — nogi mi się trzęsą, a gdy głowę opuszczam mroczy mnie, ciemno mi'.

Patrzałem osłupiały w niego gdy słowa te cedził cicho, powoli i przedierał je przez wargi jak gdyby zęgnął się na zawsze.

Uśmiechnął się niczym dziecko radosno, oczekujące czegoś co pragnie i opuścił mnie".

Poprowadził więc kpt. Horbaczewski swój dywizjon na wyprawę która miała skończyć się jednym z najświetniejszych zwycięstw naszych myśliwców, a zarazem ostatnim lotem bohaterkiego dowódcy „Dęblińskich”.

Dolatując do rejonu Beauvais piloci zauważyli ponad dwadzieścia Focke Wulfów w powietrzu, na wysokości 2.300 stóp; nad jednym lotniskiem krążyło 24 FW-190, z innego startowało około dwudziestu. W sumie naliczono 60 niemieckich myśliwców. 315 Dywizjon, mając przewagę wysokości i zaskoczywszy nieprzyjaciela będącego w trakcie zbierania wyprawy, wszedł w walkę w czterech kluczach.

Walka rozpoczęła się nad lotniskiem leżącym na wschód od Beauvais i toczyła się przez piętnaście minut na szerokiej przestrzeni. Niemcy wchodzący kolejno do walki byli atakowani przez pilotów Dywizjonu Dęblińskiego z zaciętością i pełnym lekceważeniem przewagi liczebnej przeciwnika.

Wyniki walk były następujące: kpt. Horbaczewski zniszczył 3 samoloty nieprzyjacielskie, sierż. J. Bargiełowski zniszczył 2 i uszkodził 2, por. H. Pietrzak zniszczył 2½, chor. T. Słoń — 1½, ppor. G. Świstun zniszczył 1 na pewno i 1 prawdopodobnie, chor. K. Kijak — 1 zniszczony i 1 uszkodzony, porucznicy J. Schmidt i B. Nowosielski po jednym zniszczonym, a najmłodszy pilot dywizjonu — kpr. K. Siwek, zestrzelił na pewno 3, tak jak dowódca dywizjonu. W sumie dywizjon zniszczył na pewno 16 samolotów niemieckich, 1 prawdopodobnie i 3 uszkodził.

W zamieszaniu walki, gdy pod koniec piloci pojedynczo ścigali uciekających Niemców, nikt z dywizjonu nie zauważył co się stało z kapitanem Horbaczewskim, czy był zestrzelony, czy lądował przymusowo.

Naczelný Wódz natychmiast po otrzymaniu szczegółowego meldunku o wyprawie i jej wynikach, nadesłał w następnym dniu

do dywizjonu depezę w której wyraził nadzieję, że kpt. Horbaczewski odnajdzie się oraz zawiadomił dywizjon o nadaniu kpt. Horbaczewskiemu Złotego Krzyża Orderu Virtuti Militari IV klasy³⁰.

Dowódca Sprzymierzonych Sił Powietrznych na kontynencie Marszałek Sir Trafford Leigh Mallory w depeży swej gratulował dywizjonowi wspaniałego zwycięstwa odniesionego nad pięciokrotnie silniejszym nieprzyjacielem.

Dywizjon otrzymał również depeże gratulacyjne od Dowódcy P.S.P. i Seniora Lotnictwa Belgijskiego płk. Stanarda.

Kpt. pil. Eugeniusz Horbaczewski złożył swe życie Ojczyźnie w ofierze, w pełni świadomości, przeżywszy zaledwie 27 lat. Naczelny Wódz nazwał śp. kpt. Horbaczewskiego w rozkazie nadającym mu Złoty Krzyż Virtuti Militari „legendarną postacią Lotnictwa Polskiego”.

Dowództwo 315 Dywizjonu objął kpt. Tadeusz Andersz.

316 Dywizjon Warszawski, dowodzony od 6. IX. 1944 r. przez kpt. Z. Drybańskiego, zestrzelił w czasie wyprawy nad Danią w dniu 18 października 1944 r. koło Alborg (półwysep Jutlandzki) 5½ samolotu.

303 Dywizjon Kościuszkowski, którym dowodził od 25. IX. 1944 kpt. Antoni Głowacki, nie miał w drugiej połowie 1944 roku większych spotkań z nieprzyjacielem w powietrzu.

Pod koniec października 1944 r. 315 Dywizjon przeniósł się z południa Anglii do Peterhead w Szkocji, gdzie współpracował z lotnictwem obrony wybrzeży, osłaniając wyprawy Beaufightersów oraz zwalczając żeglugę niemiecką na morzu Północnym i u brzegów Norwegii. Były to trudne zadania ze względu na warunki atmosferyczne. Stałe zachmurzenie, mgły i deszcze oraz niski pułap chmur, stanowiły poważne zagrożenie dla nisko lecących samolotów. Loty były długie i nużące, trwały do sześciu godzin bez widoczności lądu.

7 grudnia 1944 r. dywizjon wystartował w składzie 12 samolotów dla ubezpieczenia Beaufightersów lecących daleko na północ, aż pod Trondheim. Nad wyspą Gossen, na wysokości ponad 1.000 m, napotkano 15 niemieckich samolotów myśliwskich z którymi nawiązano walkę. Dębiniacy zestrzelili 4 Me-109 na pewno i jeden prawdopodobnie. Dwa Focke-Wulfy zderzyły się z sobą i wpadły do morza. Dywizjon stracił por. pil. A. Czerwińskiego w tej wyprawie.

30. Kpt. Horbaczewski był trzecim myśliwcem odznaczonym V.M. IV kl. Przed nim odznaczeni zostali ppłk. A. Gabszewicz i kpt. S. Skalski.

Ogólna ilość polskich zwycięstw w 1944 roku wynosiła 100 samolotów nieprzyjacielskich zniszczonych na pewno, 8 prawdopodobnie zniszczonych i 24 uszkodzonych. Palma pierwszeństwa przypadła w tym roku 315 Dywizjonowi który miał przyznane 45 samolotów zniszczonych, 2 prawdopodobnie zniszczone i 6 uszkodzonych.

Rok 1945

W styczniu 1945 roku działalność lotnictwa zmalała wskutek złych warunków atmosferycznych, w lutym jednak wzmożła się znacznie, a w marcu osiągnęła najwyższe natężenie. W tym miesiącu polskie dywizjony myśliwskie wykonały 2.585 samolotozadań.

Dywizjony będące na wyspie nadal w 1945 roku ubezpieczały wyprawy bombowe i zwalczały cele naziemne na niemieckich tyłach, zwłaszcza w Holandii, zanim front nie przesunął się dalej na wschód.

9 kwietnia 1945 Dywizjon 309 Ziemi Czerwieńskiej miał pamiętne, bo niezwykle spotkanie, z samolotami o napędzie strumieniowo odrzutowym (czyli popularnie zwane „jety”) typu Me-262 i zestrzelił trzy z nich.

W tym samym dniu 306 Dywizjon Toruński również zestrzelił Messerschmitta 262.

Były to ostatnie zwycięstwa powietrzne polskich pilotów w Drugiej Wojnie Światowej.

W kwietniu zadawano Niemcom ostatnie ciosy. W dniu 25 kwietnia dzienna wyprawa 255 ciężkich bombowców typu Lancaster zniszczyła siedzibę Hitlera w Berchtesgaden. W wyprawie tej wzięło udział 133 Skrzydło Polskie w składzie 306, 309 i 315 oraz 303 Dywizjon. Był to ostatni i zarazem najdłuższy lot grupy naszych myśliwców; trwał on bez mała sześć godzin. Wszystkie polskie dywizjony powróciły bez strat.

Codzienna działalność lotnictwa nie ustawała do ostatecznego poddania się Niemców, ale wyprawa na Berchtesgaden — ze względu na cel i wielkość wyprawy — była ostatnim aktem Lotnictwa Polskiego, który zakończył jego wielki wysiłek podjęty w obronie całości i niepodległości Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 1 września 1939 roku.

Zwycięstwa powietrzne w 1945 roku polskich pilotów wynosiły 29½ samolotów zniszczonych na pewno, 2 prawdopodobnie zniszczone i 9 uszkodzonych. Pierwsze miejsce przypadło w tym roku 308 Dywizjonowi Krakowskiemu który zestrzelił 12½ i jeden uszkodził.

Z A Ł A C Z N I K NR 10

**ZESTAWIENIE WYSIŁKU BOJOWEGO DYWIZJONÓW
MYŚLIWSKICH**

za czas od sierpnia 1940 r. do 6 maja 1945 r.

<i>Dywizjon</i>	<i>Ilość lotów</i>	<i>Ilość godzin</i>
302 Poznański	10.996	16.310 g. 30 m.
303 Kościuszkowski	9.900	15.866 g. 20 m.
306 Toruński	8.357	15.197 g. 55 m.
307 Nocny Lwowski	3.879	9.057 g. 15 m.
308 Krakowski	8.812	13.200 g. 10 m.
309 Ziemi Czerwieńskiej	1.230	3.228 g. 10 m.
315 Dębliński	6.927	13.531 g. 40 m.
316 Warszawski	8.198	15.831 g. 05 m.
317 Wileński	10.251	14.351 g. 55 m.
318 Ziemi Gdańskiej	4.864	6.241 g. 05 m.
Razem:	73.414	122.816 g. 05 m.

Z A Ł Ą C Z N I K NR 11

ZESTAWIENIE ZESTRZELEŃ NIEPRZYJACIELSKICH SAMOLOTÓW

za czas od 19 lipca 1940 r. do końca wojny

Jednostka	Samoloty nieprzyjacielskie		
	zniszczone na pewno	prawdo- podobnie	uszkod- zone
Skrzydło	12 1/2	8	8
302 Dywizjon	46 1/2	25	18
303 Dywizjon	205 1/6	40	28
306 Dywizjon	70	16 1/2	29
307 Dywizjon	33 3/4	9	18
308 Dywizjon	69 1/2	13	21
309 Dywizjon	4		2
315 Dywizjon	86	18	29
316 Dywizjon	49 1/2	19	26
317 Dywizjon	51 1/3	10	30
Zespół w Afryce	28 1/2	3	10
Polacy w brytyjskich dywizjonach	109 2/3	21 1/2	37 1/2
Polacy w amerykańskich jednostkach	14		3
	780 5/12	183	259 1/2

Uwagi:

1) W zestawieniach Skrzydła i dywizjonów 302 i 303 są wliczone samoloty zniszczone przez pilotów brytyjskich którzy w 1940 r. służyli w polskich jednostkach; mianowicie: 19 zniszczonych na pewno, 6 prawdopodobnie i 6 1/3 uszkodzonych.

2) W zestrzeleniach Polaków w jednostkach amerykańskich wliczono 2 samoloty japońskie zniszczone przez ppłk. Urbanowicza na Dalekim Wschodzie.

Z A Ł A C Z N I K NR 12

WYKAZ INDYWIDUALNYCH ZWYCIĘSTW PILOTÓW
MYŚLIWSKICH "ASÓW"

za czas od 1 września 1939 do 6 maja 1945

L.P. Stopień, nazwisko, imię	Samoloty zniszczone		Samoloty Uszkodzone
	pewne	prawdopodobne	
1. mjr Skalski Stanisław	21	2	4
2. ppłk. Urbanowicz Witold	19	1	—
3. ppor. Frantisek Józef	17	1	—
4. kpt. Horbaczewski Eugeniusz	16½	1	1
5. kpt. Gładych Bolesław	14	2	½
6. mjr Zumbach Jan	12½	5	1
7. mjr Pisarek Marian	12	1	2
8. ppłk. Gabszewicz Aleksander	9½	1	3
9. ppor. Maciejowski Michał	9½	1	1
10. mjr Szczesny Henryk	9½	1	1
11. por. Ferić Mirosław	9½	1	2
12. st. sierż. Chudek Aleksander	9	1	1
13. mjr Falkowski Jan	9	1	—
14. kpt. Głowacki Antoni	8½	2	1
15. por. Brzeski Stanisław	8½	1	—
16. kpt. Henneberg Zdzisław	8½	1	1
17. mjr Król Wacław	8½	3	4
18. por. Szapoznikow Eugeniusz	8½	—	1
19. ppor. Pietrasik Adolf	8	—	—
20. kpt. Łokuciewski Witold	8	3½	—
21. kpt. Pietrzak Henryk	7½	1	1
22. por. Jeka Józef	7½	—	3
23. kpt. Drobiński Bolesław	7	1½	—
24. ppor. Beć Marian	7	—	—
25. sierż. Karubin Stanisław	7	—	—
26. kpt. Pniak Karol	6½	2	3
27. mjr Łapkowski Wacław	6	—	1
28. mjr Janus Stefan	6	—	1
29. kpt. Paszkiewicz Ludwik	6	—	—
30. mjr Rutkowski Kazimierz	5½	2	1
31. mjr Głowczyński Czesław	5½	2	1
32. kpt. Cwynar Michał	5½	1	—
33. ppłk. Witorzeń Stefan	5½	—	2
34. ppłk. Mümler Mieczysław	5½	—	1½
35. kpt. Własnowolski Władysław	5½	—	—
36. por. Adamek Mieczysław	5½	1	—
37. por. Surma Franciszek	5	3	1
38. kpt. Block Stanisław	5	1	3
39. kpt. Sporny Kazimierz	5	1	1
40. por. Sołogub Grzegorz	5	1	—
41. sierż. Bargiełowski Jakub	5	—	3
42. mjr Popławski Jerzy	5	—	2

Uwaga: Ułamki mniejsze od połowy samolotu nie są w tym wykazie uwzględnione.

WYJAŚNIENIA DO ZAŁĄCZNIKA NR 12

1) Indywidualne zwycięstwa „asów” w tym wykazie nie zostały rozbite na zwycięstwa osiągnięte w kampanii polsko-niemieckiej, kampanii francuskiej i w okresie pobytu w Wielkiej Brytanii.

2) Piętnastu z wymienionych 42 pilotów odniosło w kampanii 1939 r. następujące zwycięstwa: 27 zniszczonych, $2\frac{1}{2}$ prawdopodobnie zniszczone i 5 uszkodzonych. Ogólne wyniki w czasie kampanii polsko-niemieckiej zatwierdzone przez Komisję Historyczną P.S.P. były: 126 zniszczonych, 10 prawdopodobnie zniszczonych i 14 uszkodzonych. Nie są to jednak pełne dane, gdyż z różnych przyczyn, jak np. brak świadków, śmierć pilotów i inne, nie wszystkie wyniki walk mogły być stwierdzone. Potwierdzenie tego znajdujemy w najnowszych źródłach niemieckich, które podają straty *Luftwaffe* w Polsce w 1939 r. na ponad 500 samolotów zniszczonych i poważnie uszkodzonych. Przyjmując, że artyleria przeciwlotnicza i obrona Warszawy zestrzeliła część niemieckich samolotów oraz że część uległa zniszczeniu względnie uszkodzeniu w przymusowych lądowaniach lub z innych przyczyn, można ocenić z dużym przybliżeniem ogólną ilość zwycięstw naszych pilotów myśliwskich na około 200 zniszczonych i uszkodzonych, czyli o 50 więcej od stwierdzonych bez żadnych wątpliwości.

3) W Polsce prowadzono dalsze badania i dodano wielu pilotom pewną ilość zwycięstw. Tak np. mjr S. Skalski ma zaliczone $6\frac{1}{2}$ zniszczonych, podczas gdy w wykazie sporządzonym w W. Brytanii ma tylko $4\frac{1}{2}$. Nie posiadając tych danych nie widziałem możliwości robienia zmian w wykazie ogólnym.

4) W kampanii francuskiej obliczenia były bardziej dokładne, toteż należy je uważać za zbliżone do rzeczywistych wyników.

We Francji piloci myśliwscy P.S.P. zniszczyli 51 samolotów, 3 prawdopodobnie i 7 uszkodzili.

5) Ogólną ilość zwycięstw naszych myśliwców w Drugiej Wojnie Światowej otrzymamy dodając wyniki poprawione kampanii 1939 roku do wyników kampanii francuskiej i zatwierdzonych wyników za czas pobytu w Wielkiej Brytanii.

	Zniszczone na pewno	Prawdopodobnie zniszczone	Uszkodzone	Razem
W Polsce, 1939 r. . .	150	20	30	200
We Francji, 1940 r.	51	3	7	61
W czasie pobytu w Wielkiej Brytanii .	780	183	259	1.222
W sumie:	981	206	296	1.483

6) Uwzględniając proporcjonalne poprawki za kampanię polsko-niemiecką 1939 r. należy stwierdzić, że czołowi piloci, tj. 42 „asów” odniosło następujące zwycięstwa: 360 zniszczonych, 54 prawdopodobnie zniszczonych i 60 uszkodzonych, w sumie 474.

Wynika stąd, że zwycięstwa „asów” stanowią 32 % ogółu zwycięstw odniesionych przez naszych myśliwców. Ponieważ na liście zwycięzców znajduje się 442 pilotów, a 42 zaliczono do „asów”, widzimy, że 10 % pilotów odniosło 32 % zwycięstw. Było to zjawisko znane z pierwszej wojny światowej i powtórzyło się we wszystkich lotnictwach w drugiej wojnie światowej.

- 7) Pozostałe zwycięstwa polskich myśliwców rozłożyły się następująco:
- 17 pilotów zestrzeżyło na pewno 4 lub 4 z ułamkiem samolotu,
 - 37 pilotów zestrzeżyło po 3 lub 3 z ułamkiem,
 - 90 pilotów ma przyznane po 2 samoloty względnie 2 z ułamkiem,
 - 154 pilotów zestrzeżyło na pewno po jednym samolocie lub po jednym z ułamkiem,
 - 102 pilotów miało przyznaczonych mniej niż po jednym samolocie zniszczonym na pewno,
- ponadto, 6 samolotów zostało zniszczonych przez całe dywizjony lub eskadry bez przyznania zwycięstw indywidualnym pilotom.

Wzrost	Kategoria	Wykaz zwycięstw
189	10	23
190	10	23
191	10	23
192	10	23
193	10	23
194	10	23

Wyniki stały się zwycięstwem nowo utworzonej 32 pułkowej eskadry myśliwców, która na jej zwycięstwa zaliczyła 442 samoloty i 12 zniszczonego samoloty. W sumie było to zwycięstwo. Właśnie to zwycięstwo zaliczyło 32 pułkowe zwycięstwa i 12 zwycięstw. Tę sumę należy zliczyć z 32 pułkowym zwycięstwem z 32 pułkowej eskadry myśliwców.

Wyniki stały się zwycięstwem nowo utworzonej 32 pułkowej eskadry myśliwców, która na jej zwycięstwa zaliczyła 442 samoloty i 12 zniszczonego samoloty. W sumie było to zwycięstwo. Właśnie to zwycięstwo zaliczyło 32 pułkowe zwycięstwa i 12 zwycięstw. Tę sumę należy zliczyć z 32 pułkowym zwycięstwem z 32 pułkowej eskadry myśliwców.

ROZDZIAŁ XI

DZIAŁANIA NA RZECZ KRAJU

Pierwsze loty do Polski

W lutym 1941 roku gen. Sikorski wystąpił do władz brytyjskich z wnioskiem o przydzielenie polskich załóg do jednego z brytyjskich dywizjonów specjalnego przeznaczenia (*special duties squadrons*) celem współpracy z Armią Krajową.

W połowie 1941 roku przystąpiono do zestawiania załóg które musiały przejść osobne przeszkolenie, a we wrześniu ministerstwo lotnictwa wyraziło wreszcie zgodę na przydzielenie trzech załóg polskich do 138 Dywizjonu, który początkowo stał na lotnisku Newmarket, później na lotnisku Tempsford pod Cambridge.

Naczelny Wódz zamierzał w krótkim czasie wystąpić z propozycją zorganizowania polskiego dywizjonu do szczególnych zadań, z tym, że dywizjon ten miał być w dyspozycji Naczelnego Wodza. Rzeczywistość jednak pokrzyżowała te zamiary.

Według warunków ustalonych przez ministerstwo lotnictwa, do wykonywania specjalnych zadań współpracy z państwami okupowanymi przez Niemców mogły być powoływane tylko załogi bombowe zgłaszające się ochotniczo i mające już wykonaną pełną turę lotów oraz ukończone dodatkowe przeszkolenie.

Przeszkolenie to polegało na lataniu w nocy na niskich wysokościach i na opanowaniu odrębnych metod nawigacji, mianowicie nawigacji polegającej na obserwacji wzrokowej przy porównywaniu z mapą, co jest w nocy bardzo trudne, zwłaszcza w niskich lotach. Normalne pomoce nawigacyjne, jak radio i aparaty specjalne pozwalające na znalezienie celu w nocy, nie mogły być w tych zadaniach używane, tak ze względu na zbyt duże odległości

od baz, jak i ze względów bezpieczeństwa. Nawigacja astronomiczna, stosowana niekiedy w lotnictwie bombowym, również nie wchodziła w rachubę na małych wysokościach z uwagi na przeciętne warunki atmosferyczne niesprzyjające tej metodzie.

Pierwsza polska załoga przybyła po przeszkoleniu do 138 Dywizjonu w dniu 25 października 1941 r. Wykonała ona pierwszy lot do Polski dnia 7 listopada 1941 r. z ładunkiem materiału i trzema skoczkami spadochronowymi. W drodze powrotnej, wskutek silnego wiatru czołowego, zabrakło paliwa i załoga była zmuszona lądować w Szwecji. Po krótkim okresie internowania załoga wróciła do Anglii.

Dowódcą tej pierwszej załogi był płk. pil. Roman Rudkowski, obserwatorem kpt. obs. Stanisław Król.

Płk. Rudkowski przeniósł się do lotnictwa po wojnie 1920 roku w której jako oficer piechoty był odznaczony V.M. V kl. i Krzyżem Walecznych. W czasie drugiej wojny światowej był dwa razy zrzucony do Polski. Za zasługi w dziedzinie pomocy lotniczej dla Kraju został odznaczony Złotym Krzyżem V.M. IV klasy. Uwięziony w Polsce, wrócił po kilku latach do Anglii gdzie zmarł na udar serca.

Następne dwie załogi przysły do 138 Dywizjonu w grudniu 1941 r. i wykonały swoje pierwsze loty w dniach 27 grudnia i 8 stycznia 1942 roku.

Loty do Polski w tym okresie wykonywano po trasie północnej, to jest z Wielkiej Brytanii przez morze Północne, Danię i Bałtyk; brzeg polski przelatywano między Gdańskiem a Kołobrzegiem, po czym trasa szła na południe. Odległość z bazy do Pomorza wynosiła około 1.300 km, a do okolic Warszawy 1.600 km. Ponieważ zasięg samolotów Halifax, na których wówczas latano, wynosił 2.500 km, a z dodatkowymi zbiornikami około 3.500 km, wystarczało to w dobrych warunkach atmosferycznych na lot do okolic Warszawy, ale pozostawał mały margines bezpieczeństwa (około 9 % zamiast przewidywanych 20 %). Konieczność stosowania dodatkowych zbiorników zmniejszała użyteczny ładunek samolotu z około 1.900 kg do 1.000 kg.

W styczniu 1942 r. warunki atmosferyczne były ciężkie; lot trwał 14 godzin i samolot lądował w bazie prawie na ostatnich kroplach paliwa.

W lutym próbowano trzykrotnie lotów do Polski, ale musiano zawracać z drogi z powodu oblodzenia.

W marcu wznowiono loty, ale pogoda była nadal zła. W marcu wykonano 4 loty do Polski, a w kwietniu tylko jeden.

W maju loty do Polski musiały być zawieszono wskutek zbyt krótkich nocy, gdyż w drodze powrotnej, po świcie, bezbronne

samoloty byłyby łatwym łupem niemieckich myśliwców. Wznowienie lotów mogło nastąpić dopiero we wrześniu.

W okresie zawieszenia lotów do Polski 138 Dywizjon wykonywał loty na zaopatrywanie z powietrza do Norwegii, Austrii i Czechosłowacji. Załogi polskie latały w normalnej kolejności ustalonej przez dowódcę dywizjonu, w zamian za co wszystkie załogi brytyjskie wykonywały loty do Polski w innych okresach.

Warunki pracy polskich załóg

Jednostki specjalnego przeznaczenia i ich praca były ze zrozumiałych względów otoczone ścisłą tajemnicą. W ciągu pierwszych miesięcy pobytu w 1938 Dywizjoni nasze załogi były odcięte od wszelkich kontaktów z Lotnictwem Polskim, a przedstawiciel Naczelnego Wodza, płk. Rudkowski, nie miał formalnie żadnych uprawnień na terenie dywizjonu.

Naświetlenie stosunków i warunków pracy naszych załóg znajdujemy w poniższym meldunku kpt. obs. Antoniego Voelnagla z 301 Dywizjonu, z dnia 2 lutego 1942 roku.

„Pan Inspektor Polskich Sił Powietrznych,

London

Na stacji RAF STRANDISHALL (NEWMARKET) znajduje się obecnie 8 oficerów i 10 sierżantów Lotnictwa Polskiego. Są to członkowie dwóch pełnych załóg na samolotach Halifax i 2 oficerów z załogi niepełnej. Tych 18 ludzi, którzy przeważnie mają za sobą 25 lotów bojowych w dyonach, przydzielono do 138 dyonu angielskiego, podporządkowano ich angielskiemu dowódcy nie znającemu Polaków i nie rozumiejącego ich.

Ta grupa ludzi stanowi zaczątki „Eskadry Naczelnego Wodza”. Eskadra ta miała wykonać zadania specjalne, jak utrzymywanie łączności z krajem przez zrzucanie ludzi w Polsce, dostawę potrzebnego do dywersji materiału, bombardowanie o specjalnym znaczeniu.

Robotę tę można było powierzyć ludziom doskonale znającym teren Polski i ludziom o dużym doświadczeniu lotniczym. Samoloty tej eskadry mogłyby służyć jako komunikacyjne i transportowe między Anglią a Rosją, Bliskim Wschodem lub Kanadą. Eskadra ta miała oczekiwać na rozkazy Naczelnego Wodza, miała służyć bezpośrednio Rządowi Polskiemu.

Służba w tej eskadrze miała być zaszczytna i stanowić odpoczynek dla zasłużonych.

Wygląd tego co pozostało z projektów, przewidywań i marzeń — jest pożałowania godny.

Ludzie pełniący tę służbę są wystawieni na najcięższą próbę wytrzymałości w pokonywaniu trudności i próbę może jeszcze cięższą, nerwową, przy spełnianiu swych obowiązków.

Wyjęci spod wpływów Inspektoratu, podporządkowani VI Oddziałowi, wcieleni pod każdym względem do jednostki angielskiej, jesteśmy niedoceniani i nierozumiani jest nasz zapał, jesteśmy traktowani jako zło konieczne — kaprys porozumienia polsko-angielskiego.

Z tego jak Anglicy (dowódca dyonu W/Cdr. FARLEY) odnoszą się

do nas, i jak obsługują maszyny nam przydzielone, nie można wysnuć innego wniosku jak ten, że jesteśmy wśród nich intruzami, że łaskę wyświadczono nam dając Halifaxy, że nasze zadania nie są tej wagi jak nam się to wydaje.

Z powodu ograniczonego zasięgu samolotu, loty do Polski muszą być zaniechane w marcu-kwietniu. Zadania wykonywane obecnie są zwykłym hazardem, gdzie stawką są ludzie i maszyny, drogocenny sprzęt przekazywany do kraju i zdemaskowanie organizacji współpracy z krajem.

Robota musi być przerywana na okres wiosenno-letni z powodu krótkich nocy, a załogi pozostające bez ograniczenia w dyspozycji Anglików, będą użyte do podobnych zadań w terenie. Czy takie loty były przewidziane przez władze polskie?

Każdy tu oczywiście jest ożywiony pragnieniem dania z siebie maksimum dla sprawy polskiej — ryzyko i trudy błędą wobec doniosłości specjalnego zadania. Polacy jednak ze złością pokonują codzienne trudności w dążeniu do gotowości bojowej, protestują przeciw wysyłaniu ich do Norwegii czy Francji, nie mogą zrozumieć wyrzucenia ich poza nawias Lotnictwa Polskiego, a podporządkowani Anglikom, buntują się przeciw wysyłaniu ich do roboty nieprzygotowanej i nieprzemysłanej, do roboty w nieokreślonych ramach — ale na razie pełnią swoją służbę bez zarzutu.

Krótką „historia jednostki Halifaxów” przedstawia się jak następuje:

Załoga pierwsza skończyła pracę na pierwszym locie. Załoga druga wykonała w przeciągu 7 miesięcy dwa loty. Załoga trzecia w przeciągu 2½ miesiąca nie jest jeszcze gotowa do lotu bojowego z winy angielskich nienormalnych warunków technicznych.

Pobyt i „urzędowanie” wśród Anglików jest dla nas, Polaków, demoralizujące. Drobne świństwa i przykrości jakich doświadczamy, wystawiają nas na tę właściwie próbę nerwów, wypychanie na lot na samolotach źle obsługiwanych na zadania bardzo ryzykowne, wystawia nas na niepotrzebną próbę naszej fachowości i hartu ducha.

Jako załoga nieprzygotowana otrzymałem rozkaz wykonania lotu „treningowego” do Norwegii (10-12 godzin); nie mając podstaw do odmówienia, zgodziłem się na wykonanie tego lotu. Obcy samolot jednak, o którym W/Cdr. Farley zapewnił mnie, nie znając sytuacji, że jest gotowy i w najlepszym stanie, okazał się kompletnie nieprzygotowany. Lot odwołano z powodu złej pogody!

Lot ten był potrzebny Anglikom, toteż pomimo że uprzednio dowódca dyonu wstrzymał nas od lotu do Polski z powodu „braku treningu”, na ten lot podstępem namawiał.

Jako senior wyznaczony przez Pana Generała i jako kapitan trzeciej załogi, która obecnie nie doszedłszy do żadnych rezultatów jest wytrącona z treningu i zniechęcona, czuję się w obowiązku przedstawić ten obraz pracy, rezultatów i widoki na przyszłość.

Mając na myśli dobro sprawy Polski i oszczędzanie ludzi i ich dorobku fachowego, przypuszczam, że należałoby zbadać sprawę Halifaxów i odwołać wszystko — zaczął od zorganizowania planowanej niegdyś „Eskadry Naczelnego Wodza”, dysponując własnymi samolotami innego typu, zakupionymi w Ameryce. Jest na to czas do września 1942 r.

Pozostając nadal w 138 dyonie, proszę Pana Generała o określenie naszego stosunku do rozkazów Inspektoratu, płk. Rudkowskiego, Oddziału VI i angielskich dowódców. Proszę o określenie jak mam się ustosunkować do sugestii latania na samolocie WHITLEY do Polski. Proszę o wyjaśnienie czy jesteśmy w składzie R.A.F. czy też należymy do Polskich Sił Powietrznych.

A. Voelnagel, kpt. obs.”

Losy tego ze wszech miar ciekawego meldunku nie są dokładnie znane, gdyż dalsze dokumenty w tej sprawie nie dają pełnej odpowiedzi na szereg pytań które się nasuwają; ze znających sprawę nie żyją już płk. Rudkowski, ppłk. dypl. Z. Wojciechowski i kpt. Voelnagel, a od gen. Ujejskiego nie udało się otrzymać relacji.

W aktach jest drugi meldunek kpt. Voelnagla, z dnia 17 lutego, w którym prosi on o odpowiedź na pierwszy meldunek. Data wpływu drugiego meldunku jest 21. II. 1942. Natomiast odpowiedź Inspektora, którą poniżej zamieszczam, nosi datę 23. II. 1942.

„Kapitan Voelnagel Antoni,
R.A.F. Station Stradishall (Newmarket)

Zawiadamiam Pana Kapitana, że w tych dniach przybędzie na stację W/Cdr. Cooper z Air Ministry.

Proszę wobec niego być zupełnie szczerym.

Po wizycie wyżej wymienionego oficera wezwę Pana do siebie.

Ujejski, gen. bryg.”

Na meldunkach kpt. Voelnagla nie ma ani pieczętki ani żadnej parafy czy uwagi które wskazywałyby na przedstawienie pierwszego meldunku Naczelnemu Wodzowi. Byłem wówczas oficerem łącznikowym w *Air Ministry* i przypuszczam, że gen. Ujejski, będąc jak zwykle ostrożny w sprawach meldunków młodych oficerów oraz nie mając prawa interwencji w 138 Dywizjonie bezpośrednio, postanowił najpierw zbadać sprawę przez oficera łącznikowego *Air Ministry* W/Cdr. Coopera, a następnie podjąć odpowiednie kroki. Sądząc z treści meldunku płk. Rudkowskiego zamieszczonego poniżej, wizyta W/Cdr. Coopera nie poprawiła sytuacji w 138 Dywizjonie.

21 kwietnia 1942.

„Inspektor Polskich Sił Powietrznych

w miejscu.

Melduję, że po otrzymaniu w dniu dzisiejszym wiadomości, że załoga kpt. Voelnagla nie powróciła z lotu do Austrii, udałem się z mjr. Perkinsem na lotnisko, celem zebrania szczegółowych informacji.

Na miejscu ustaliłem co następuje:

- 1) Lot został zarządzony przez dowódcę dyonu, pomimo fatalnych warunków atmosferycznych na trasie;
- 2) lot został zarządzony wbrew opinii *Bomber Command*, które odwołało wszystkie swoje operacje na Niemcy;
- 3) lot został zarządzony wbrew opinii Dowódcy Grupy, który powiadomił dowódcę dywizjonu 138, że nie ma warunków do lotu do Austrii;

4) dowódca dyonu wiedział że wskutek wyładowań elektrycznych (atmosferycznych) samolot przez cały czas lotu nie będzie mógł utrzymać łączności radiowej.

Dowódca dyonu oświadczył kpt. Voelnaglowi, że lot nie jest sprawą grupy a wyłącznie sprawą 138 dyonu.

Dowódca 138 Dyonu polecał w składzie załogi, jako drugi pilot, chociaż sam nigdy uprzednio nie tylko nie latał na samolotach typu Halifax, ale nawet nigdy nie siedział w tym samolocie.

Powodem niepowetowanej straty załogi, która mogłaby wykonać dobrych 20 zadań dla ogólnej sprawy, była lekkomyślność dowódcy 138 dyonu, czego dowody dawał ten oficer od chwili objęcia stanowiska dowódcy tego dywizjonu.

Rudkowski, płk. pil."

W świetle meldunku płk. Rudkowskiego wydaje się rzeczą bezsporną, że kpt. Voelnagel w swoim meldunku nie przesadzał, natomiast stwierdzić trzeba, że rozgoryczenie załóg w 138 Dywizjonie nie byłoby tak duże, gdyby były poinformowane, że Brytyjczycy zgodzili się na ich pobyt właśnie pod warunkiem wykonywania przez polskie załogi wszystkich przewidzianych lotów, w zamian za co załogi brytyjskie miały wykonywać loty do Polski.

Od sierpnia do grudnia 1942 r. załogi polskie 138 Dywizjonu wykonały 10 lotów do Polski.

Do 1 kwietnia 1943 roku były tylko trzy załogi polskie stale w 138 Dywizjonie. W czasie od listopada 1941 do 1 kwietnia 1943 wykonały one następujące ilości lotów:

<i>Rok</i>	<i>Do Polski</i>	<i>Do innych krajów</i>	<i>Razem</i>
1941	2	—	2
1942	21	83	104
1943 (do 1. 4.)	34	22	56
	57	105	162

Eskaadra specjalnego przeznaczenia

Generał Sikorski dążył do posiadania jednostki lotniczej dla łączności z krajem i występował w tej sprawie wielokrotnie do władz brytyjskich, począwszy od 1941 roku, ale spotykał się z odmową. Dopiero w 1943 roku ministerstwo lotnictwa zgodziło się na sformowanie eskadry polskiej — jako trzeciej eskadry w 138 Dywizjonie. W związku z tym trzeba było rozwiązać

301 Dywizjon Bombowy Ziemi Pomorskiej (patrz Rozdział II), co nastąpiło 31 marca, a w następnym dniu powstała oficjalnie polska eskadra w 138 Dywizjonie. Dowódcą eskadry został mjr obs. Stanisław Król.

Etatowy stan eskadry wynosił: 6 załóg i jedna zapasowa, 3 samoloty Halifax i 3 samoloty Liberator, personel techniczny. Polska obsada personelu technicznego stanowiła 81 % etatu, resztę wypełniali Brytyjczycy, co było wynikiem braku personelu w naszym lotnictwie.

W sześć tygodni po sformowaniu eskadry, w dniu 18 maja 1943, Generał Sikorski ustalił wytyczne do stworzenia *dywizjonu* do specjalnych zadań, „celem usprawnienia akcji przerzutu do Kraju”.

Inicjatywę tę przejął nowy Naczelny Wódz, Generał Sosnkowski, który w dniu 18 sierpnia 1943 r. wystąpił do ministerstwa lotnictwa o przeformowanie eskadry na dywizjon. Spotkał się jednak z odmową, umotywowaną brakiem sprzętu. Rozbudowywano wtedy usilnie ciężkie lotnictwo bombowe w związku z ogólnym planem wojny i sprawa zaopatrywania powstańców w krajach okupowanych przez Niemców zesłała na dalszy plan.

Polska eskadra 138 Dywizjonu wykonała od 1 kwietnia do listopada 1943 r. 21 lotów do Polski i 108 do innych krajów, razem 129 lotów.

Jesienią 1943 r. Niemcy obstawili drogę samolotów 138 Dywizjonu, prowadzącą przez Danię, silną artylerią przeciwlotniczą i myśliwcami. W rezultacie tych posunięć 138 Dywizjon stracił w dwóch kolejnych wyprawach 7 samolotów z 16 wysłanych. Dwa stracone samoloty były samolotami polskiej eskadry. Pozostałe samoloty dywizjonu były tak postrzelane, że musiano je odesłać do wytwórni, gdzie naprawa trwała do dwóch miesięcy. W trzyeskadrowym dywizjonie były tylko dwa samoloty czynne.

W związku z tymi stratami wybrano nową drogę do Polski, mianowicie przez Szwecję z pominięciem Danii. Wydłużało to odległość do miejsc zrzutów (czyli placówek) o dalsze 200 do 250 kilometrów. Pokrycie tak wydłużonej trasy Halifaxami było prawie niemożliwe i wymagało wyjątkowo sprzyjających warunków atmosferycznych.

We wrześniu przydzielono polskiej eskadrze 3 Liberatory, które po dokonaniu odpowiednich przeróbek były gotowe w paź-

dzienniku. Zasięg Liberatora wynosił około 16 godzin lotu, a pod względem szybkości samolot nie różnił się prawie od Halifaxa. Nie była to więc duża poprawa warunków lotu z Anglii do Polski.

W październiku wykonano dwa loty do Polski drogą przez Szwecję; jeden trwał 14 i pół godziny, drugi 16 i pół czyli na krańcowej możliwości zbiorników.

W tej sytuacji władze brytyjskie postanowiły aby loty do Polski były odtąd wykonywane z obszaru Morza Śródziemnego, skąd można było używać również Halifaxy.

Z dniem 4 listopada 1943 r. polska eskadra została wyjęta ze składu 138 Dywizjonu i przesunięta do Tunisu, skąd wkrótce przeszła do Brindisi w południowych Włoszech jako samodzielna Eskadra Nr 1586, wchodząc w skład 334 Skrzydła Specjalnego Przeznaczenia.

W grudniu eskadra wykonała 6 lotów do Polski; do innych krajów lotów nie było.

Ogólna ilość lotów w 1943 roku była następująca:

	Do Polski	Do innych krajów
Załogi polskie 138 Dywizjonu	34	22
Polska Eskadra Nr 1586 (od 1. 4. 43)	27	108
<hr/>		
Razem:	61	130

Oficjalna nazwa eskadry nie była w języku polskim używana; w pismach służbowych i w prasie polskiej nadal używano nazwy 301 Dywizjon Ziemi Pomorskiej. Powodem tego było zapewne z jednej strony przywiązanie do tradycji, z drugiej stałe liczenie się z rozwinięciem eskadry do dywizjonu i przywrócenie dawnej nazwy, również w nomenklaturze angielskiej. Fakt ten jednak przyczynił się bez wątpienia do ugruntowania nieporozumienia co do istotnych możliwości eskadry, gdyż zarówno polskie władze wojskowe, jak i cywilne oraz prasa wiązały konsekwentnie z nazwą dywizjonu pojęcie jednostki o 20 czy więcej samolotach, podczas gdy eskadra nadal miała tylko 6 samolotów (3 Halifaxy i 3 Liberatory). Zmienił się jedynie etat załóg, gdyż było teraz 10 załóg, czyli o 4 więcej aniżeli w Anglii.

Władze polskie czyniły nieustanne starania o uzyskanie nowoczesnego sprzętu dla zaopatrywania Kraju. Generał Sikorski w czasie swego pobytu w Stanach Zjednoczonych w zimie 1942/43 otrzymał zapewnienie władz amerykańskich dostawy 12 Liberatorów dla P.S.P. Liberator był wówczas seryjnym bombowcem

o najdłuższym zasięgu. Jednak władze brytyjskie ze względów prawno-porządkowych nie zgodziły się na bezpośrednie dostarczenie Polakom samolotów przez Stany Zjednoczone. Po uciążliwych pertraktacjach, dnia 30 stycznia 1943 r., minister lotnictwa obiecał Generałowi Sikorskiemu przydzielenie 3 Liberatorów z dostaw amerykańskich natychmiast po dokonaniu w nich przeróbek.

Dnia 5 lutego 1943 r. Generał Sikorski zwrócił się pisemnie do władz brytyjskich o przydział Liberatorów do 138 Dywizjonu dla lotów do Polski. Minister lotnictwa w piśmie z 9 lutego wyjaśnił, że ze względu technicznych nie było to na razie możliwe. Mianowicie, Liberator był dziennym bombowcem i nie posiadał tłumika rur wydechowych który powodował niewidoczność płomienia w nocy.

Przez dłuższy czas technicy amerykańscy i brytyjscy nie mogli znaleźć zadawalającego rozwiązania tego szczegółu technicznego, a gdy wreszcie trudności zostały pokonane, Polskie Siły Powietrzne nie mogły uzyskać żądanej ilości Liberatorów, gdyż dostawy amerykańskie nie pokrywały zapotrzebowania R.A.F.

Z Brindisi latano do Polski wzdłuż trzech szlaków. Wybór drogi zależał od położenia placówek zrzutowych w Polsce, od niemieckiej obrony przeciwlotniczej i od wyboru punktów orientacyjnych. Pod tym ostatnim względem szczególnie dogodną była trasa Nr 3 przez jezioro Balaton i Tatry, ale od kwietnia 1944 r. zaniechano tej trasy, gdyż w związku z ogólnym położeniem na Bałkanach w obszarze Balaton-Budapeszt powstało silne skupienie niemieckich myśliwców oraz artylerii przeciwlotniczej.

Długość tras wynosiła w przybliżeniu: w Krakowskie ponad 1.000 km, do Lwowa około 1.100 km, do obszaru Warszawy od 1.250 do 1.500 km.

Załogi nie przestrzegały tras ściśle, a odchylenia powodowane warunkami atmosferycznymi, lotem na małej wysokości i trudnościami utożsamienia punktów orientacyjnych, dochodziły do stu kilometrów. Załogi o małym doświadczeniu często gubiły się co zwłaszcza miało miejsce w czasie Powstania Warszawskiego z załogami brytyjskimi (z dywizjonów południowo-afrykańskich), które Polski w ogóle nie znały.

Wiosną wzrosło gwałtownie zapotrzebowanie lotów zarówno do Polski jak i do innych krajów. W kwietniu eskadra wykonała 100 lotów, podczas gdy w dwóch poprzednich miesiącach 75. Z końcem maja loty do Polski ustały ze względu na krótkie noce.

Zestawienie lotów za pierwsze 5 miesięcy 1944 roku

<i>Miesiąc</i>	<i>Do Polski</i>	<i>Do innych krajów</i>	<i>Razem</i>
Styczeń	4	—	4
Luty	7	18	25
Marzec	6	44	50
Kwiecień	58	42	100*
Maj	72	66	138*
Razem:	147	170	317

By podołać wykonaniu żądanych lotów do Polski załogi eskadry latały po 4 a nawet 5 nocy z rządu i pomimo złych warunków atmosferycznych. Było to sprzeczne z obowiązującymi przepisami i zasadami brytyjskimi, ale wyjątkowe okoliczności wymagały od polskich lotników ryzyka i poświęcenia. Powodowało to jednak nadmierne zużycie sprzętu, zmęczenie załóg i szybkie osiągnięcie przez załogi normy lotów, co z kolei pociągało za sobą wycofanie załóg z jednostki.

W lotach do Polski załogi były zmuszone przelatywać wbrew rozkazowi nad obszarami zajęтыми przez wojska sowieckie. Po drodze były niemieckie reflektory, artyleria przeciwlotnicza i myśliwcy nocni i dzienni w obszarach Budapesztu, Krakowa, Nowego Sącza i Dębina.

Straty polskie w lotach specjalnych były następujące:

— w 1942 r. — 7 oficerów i 12 szeregowych,
 — w 1943 r. — 17 oficerów i 43 szeregowych,
 razem 24 oficerów i 55 szeregowych. Jak się później okazało, z tej ogólnej liczby 79 lotników, było w niewoli 23.

Większość strat pochodziła z lotów do Polski.



W dniu 28 marca 1944 r. Generał Sosnkowski w czasie inspekcji Eskadry Nr 1586 dekorował Złotym Krzyżem Orderu Virtuti Militari kl. IV dowódcę eskadry mjr. Stanisława Króla i jego pilota chor. S. Kłosowskiego, za ofiarne i skuteczne loty do Polski.

Przerzuty dla A.K. załatwiał Sztab N.W. w porozumieniu z S.O.E.

Special Operations Executive (S.O.E.) czyli oddział wykonawczy zadań specjalnych, zajmował się z ramienia brytyjskiego gabinetu wojennego działaniami wywrotowymi w krajach zagarniętych względnie okupowanych przez Niemców.

W skład S.O.E. wchodził oficerowie wszystkich części sił zbrojnych. Zadaniem ich było planowanie i rozpracowywanie działań wywrotowych. Prace wstępne były wykonywane wspólnie ze Sztabem Połączonym Planowania (*Joint Planning Staff*). Opracowane projekty przedkładał Komitetowi Szefów Sztabów (*Joint Chiefs of Staff*) który je zatwierdzał lub odrzucał. Zatwierdzony projekt wracał do S.O.E. celem wykonania.

Ministerstwo Lotnictwa posiadało w swej dyspozycji osobne dywizjony transportowe (*special duties squadrons*) i przydzielało odpowiednie ilości lotów do wykonania ustalonych zadań.

Władze polskie mogły jedynie przedstawiać potrzeby i nalegać na zapewnienie nam odpowiedniej ilości przerzutów, ale nie miały wpływu na rozpracowanie zamierzeń ani na pobranie jakichkolwiek decyzji w tych sprawach. Generał Sikorski wystąpił w 1942 roku z wnioskiem stworzenia w S.O.E. wydziału w skład którego weszliby oficerowie Sztabu N.W., ale gen. Sir Allan Brooke w piśmie z dnia 14 maja 1942 odpowiedział odmownie, twierdząc, że w wypadku dopuszczenia sprzymierzonych oficerów do prac S.O.E. powstałyby trudności uzgadniania ich żądań z całokształtem zamierzeń wojennych. Stwierdził również, że nasz zamiar uzbrojenia Armii Krajowej jest niewykonalny, gdyż dostarczenie uzbrojenia do Polski było fizyczną niemożliwością. Co do przewozu oddziałów do Polski, Komitet Szefów Sztabów uznał ten zamiar również za niemożliwy do wykonania „w granicach dającej się przewidzieć przyszłości”, ze względu na zasięg samolotów. Możliwe było natomiast wznowienie jesienią tego roku (tj. w 1942 roku) dostarczania pewnej ilości materiałów i osób dla działalności wywrotowej.

Nasze zamierzenia przerzutów w poszczególnych okresach wybiegały poza ramy możliwości i pomimo obietnic S.O.E. ilość wykonanych przerzutów była zawsze mniejsza od obiecanych.

W okresie 1941/42 obiecano 30 lotów, wykonano 11

w okresie 1942/43 obiecano 100, wykonano 46

w okresie 1943/44 obiecano 300, wykonano 172.

Ta rozbieżność między zamierzaniem a wykonaniem powstawała wskutek braku sprzętu i wskutek zbyt optymistycznych obliczeń lotnych nocy na podstawie statystyk meteorologicznych z lat

ubiegłych których rzeczywistość nie potwierdziła. Brak było również doświadczeń z dziedziny transportu powietrznego i dlatego teoretyczne obliczenia okazały się nierealne.

Sprawa dostarczenia Krajowi broni i sprzętu na stan 65 tysięcy ludzi została ponownie podjęta w 1943 roku. Komitet Szefów Sztabów wyraził wówczas zgodę na zaopatrywanie A.K., a Komitet Obrony Państwa potwierdził to zalecenie.

Komitet Szefów Sztabów był zgromadzeniem rzeczoznawców, natomiast Komitet Obrony (*Defence Committee*), któremu przewodniczył premier Churchill, zatwierdzał lub odrzucał proponowane działania, biorąc pod uwagę ich celowość i możliwość wykonania w ramach ogólnego planu strategicznego.

Powołując się na tę zgodę, Naczelny Wódz w dniu 18 sierpnia 1943 wystąpił do ministerstwa lotnictwa o zapewnienie 600 lotów od jesieni 1943 do wiosny 1944 celem dostarczenia Armii Krajowej zaopatrzenia. Jednocześnie gen. Sosnkowski prosił w tym piśmie o zwiększenie etatu Eskadry Nr 1586.

Minister Sir Archibald Sinclair w swej odpowiedzi z dnia 21 września 1943 oświadczył, że lotnictwo nie będzie w stanie przewieźć do Polski żądanej ilości około pół miliona ton sprzętu i umundurowania.

Przeliczenia oparte na ścisłych założeniach wykazały, że do przewiezienia żądanych przez nas ilości wyposażenia w stosunkowo krótkim czasie nie wystarczyłyby wszystkie samoloty jakimi rozporządzała Grupa Specjalnego Przeznaczenia w obszarze Śródziemnomorza, a jak wiadomo, *tylko jeden dywizjon miał samoloty przystosowane do lotów do Polski.*

Planowanie działań lotnictwa na rzecz Kraju

Całością prac związanych z przygotowaniem działań wojennych w Kraju kierował Oddział VI Sztabu Naczelnego Wodza. Organem wykonawczym na szczeblu Sił Powietrznych był Wydział Studiów Operacyjnych Inspektoratu (później Dowództwa) P.S.P. Łącznikiem między Sztabem N.W. a Dowództwem P.S.P. był kierownik referatu lotniczego w Oddziale Operacyjnym Sztabu N.W.

Sztab N.W., pomyślany jako sztab sił zbrojnych, był jednocześnie sztabem wojska i ta dwoistość jego roli była jednym ze źródeł wewnętrznych trudności sztabowych i zadrażnień na tle niezależności lotnictwa od wojska. Sztab N.W. nie zawsze zasięgał

opinii Dowództwa względnie Dowódcy P.S.P. w sprawach udziału lotnictwa w zamierzonych działaniach na rzecz Kraju, a Naczelny Wódz pobierał sam decyzje w tych sprawach, względnie stawał konkretne żądania i wymagał od Dowódcy P.S.P. by ten jako „ekspert” udowadniał władzom brytyjskim możliwość wykonania decyzji czy żądań Naczelnego Wodza.

Dowódca P.S.P. nie był wciągany w planowanie działań w Kraju i na rzecz Kraju, wskutek czego napotykał na duże trudności u władz brytyjskich które sprzeciwiały się doraźnym żądaniom nieprzywidzianym w ich planowaniu. Z drugiej strony, Naczelny Wódz Generał Sosnkowski był zdania, że potrzeby Kraju będą często powstawały doraźnie i że nie da się uniknąć improvizacji.

Zachodziła tu podstawowa sprzeczność poglądów niemożliwa do pogodzenia. W ogólnym planie wojny Sprzymierzonych wspieranie dywersji w krajach okupowanych było zadaniem ubocznym, a na pierwszym planie było bombardowanie Niemiec i walka o Atlantyk, od której zależały losy Wysp Brytyjskich. Wobec doniosłych zadań jakie stały przed siłami powietrznymi zaopatrywanie tajnych organizacji (a więc i A.K.) zaliczano do mniej istotnego wysiłku, podczas gdy dla nas — a zatem w pierwszym rzędzie dla Naczelnego Wodza — walka w Kraju urastała do wysiłku głównego.

(To była, moim zdaniem, główna przyczyna stałych tarć i ostrych wystąpień Generała Sosnkowskiego, które w końcu doprowadziły do zwolnienia go ze stanowiska Naczelnego Wodza pod naciskiem Sprzymierzonych).

Konsekwencją takiego nastawienia Sprzymierzonych do wspierania dywersji w różnych krajach było to, że na ten cel przeznaczano niewielkie i ściśle określone siły, a więc również ilości samolotów, a co za tym szło, w planach materiałowych i personalnych były dla tych sił przewidziane małe uzupełnienia sprzętu i ludzi.

W opinii polskiej istniało powszechne przekonanie o potędze sprzętowej Sprzymierzonych, potędze znacznie większej aniżeli była ona w rzeczywistości. Generał Sosnkowski nie przyjmował do wiadomości stanowiska Sprzymierzonych w sprawie udzielania pomocy krajom okupowanym i uważał, że w razie nagłej potrzeby, jak to było w okresie Powstania Warszawskiego, które było zaskoczeniem dla Sprzymierzonych jak i dla nas samych, *powinny i mogły znaleźć się* jeśli nie setki, to przynajmniej dziesiątki samolotów dla udzielenia pomocy Warszawie.

Z początkiem 1941 roku przystąpiono w Sztapie N.W. do opracowania planu ustalającego użycie całości Polskich Sił Zbrojnych na rzecz Kraju.

Wytyczne z marca 1941 r. przewidywały, że nasze siły zbrojne na emigracji dołączą do powstania powszechnego, przy czym podstawowym założeniem było uzgodnienie i zgranie tych zamierzonych działań z planem dowództwa brytyjskiego.

Jesienią 1941 r. nadszedł z Kraju tak zwany „Plan Rakonia”. Przewidywał on możliwość powstania jedynie w wypadku całkowitego załamania się i rozkładu Niemiec, gdy przeciwnik będzie już „cuchnął trupem”.

Plan ten przewidywał konieczność wsparcia lotniczego, dołączenie naszego wojska z Wielkiej Brytanii i zapewnienie niezbędnego zaopatrzenia. Rozpoczęcie działań w Kraju miało być uzależnione od przybycia lotnictwa.

Rozważając te zamierzenia, Sztab N.W. był zdania, że udział lotnictwa w powstaniu był tak ważny, iż od możliwości wsparcia lotniczego powinno być uzależnione rozpoczęcie działań w Kraju. *W razie niemożności użycia lotnictwa — powstanie należało raczej odłożyć.*

Rozmowy z władzami brytyjskimi w tej sprawie wykazały przedwczesność polskich zamierzeń. Nie istniał wtedy jeszcze (1942) plan inwazji Europy, a lotnictwo brytyjskie było dopiero w trakcie rozbudowy (jak to wiadomo z poprzednich Rozdziałów), stąd też zamierzenia na tak daleką przyszłość były na razie bezprzedmiotowe, tak pod względem operacyjnym, jak i sprzętowym.

Sztab N.W. przepracował plan nadesłany z Kraju. Możliwości naszego lotnictwa ustalono na 8 dywizjonów myśliwskich i 4 lekkie bombowe. W założeniu przyjęto, że dywizjony nasze zostaną przezbrojone na najnowszy sprzęt, który wówczas był dopiero w stanie prób fabrycznych lub w budowie.

Urzeczywistnienie tych zamierzeń było jednak uwarunkowane zdaniem Inspektoratu P.S.P. trzema czynnikami:

- uzupełnieniem stanów osobowych lotnictwa co najmniej o 4 tysiące ludzi,
- uzyskaniem zgody władz brytyjskich na przerzucenie dywizjonów do Polski,
- uzyskaniem zapewnienia niezbędnej pomocy Brytyjczyków w zakresie przewozu, zaopatrzenia i dowództw lotniczych.

O tych warunkach meldował Inspektor P.S.P. Naczelnemu Wodzowi. Rozpracowanie to, zwane „Wariantem Nr 1” zostało

wykończone w początku 1942 roku i przekazane Sztabowi N.W.

W styczniu 1943 r. została wysłana do Kraju ekipa lotnicza złożona z fachowców, którzy przeszli specjalne przeszkolenie. Zadaniem jej było zbieranie niezbędnych dla lotnictwa wiadomości i poczynienie w terenie pewnych przygotowań, które ułatwiłyby przybycie i zainstalowanie się dywizjonów na lotniskach w Kraju. Szef tej ekipy otrzymał instrukcję która podkreślała, że nasz plan użycia lotnictwa na korzyść Kraju nie był jeszcze przez Brytyjczyków zatwierdzony i przyjęty do wykonania.

W swym pierwotnym projekcie Sztab N. W. z góry przesądził schematyczny podział dywizjonów na cztery okręgi Kraju, co spowodowałoby rozproszenie sił i poważne trudności dowodzenia. Inspektorat przepracował Wariant Nr 1 dostosowując rozmieszczenie dywizjonów oraz dowodzenie nimi do warunków działania sił powietrznych. Był to Wariant Nr 2, który w marcu 1943 r. został przekazany Sztabowi N.W., a w kwietniu wysłany do Kraju, z tym zastrzeżeniem, że lotnictwo nie było w stanie udzielić wsparcia Krajowi w ciągu 1943 roku ze względu na brak uzupełnień i brak odpowiednich środków transportowych, gdyż Sprzymierzeni dopiero zaczęli rozbudowywać lotnictwo transportowe.

We wrześniu 1943 r. Dowódca A.K. przysłał żądania odnośnie przewidywanego użycia lotnictwa na wypadek powstania, zaznaczając, że:

„Na wysiłek lotnictwa na rzecz powstania winno składać się całe wojsko na emigracji, jest bowiem możliwe, że będzie to jedyny możliwy udział tego wojska w pierwszym, dla nas niezmiernie ważnym okresie powstania”.

(Całe przytoczone tu zdanie jest w oryginale podkreślone).

Patrząc dziś na to zagadnienie z perspektywy 25 lat, należy podziwiać trafność poglądu wyrażonego przez Dowódcę A.K. Jednak w ówczesnych warunkach Sztab N.W. nie podzielał tego poglądu, jak o tym świadczy dalszy przebieg wypadków.

Pod względem operacyjnym zamierzenia A.K. były zakrojone szeroko i w wielu wypadkach przekraczały możliwości techniczne lotnictwa. Depeszę z tymi żądaniami, z dnia 10 września, Inspektorat P.S.P. otrzymał 1 października. Po dokładnym rozważeniu tych żądań, Inspektor przedstawił Naczelnemu Wodzowi w dniu 20 października projekt odpowiedzi, w której stwierdził, że w razie uzyskania odpowiednich warunków — wymienionych poniżej — lotnictwo mogło być gotowe do wsparcia Kraju *najwcześniej z początkiem 1945 roku.*

Osiągnięcie gotowości do wsparcia powstania zależało od:

— uzyskania z wojska potrzebnych rezerw,

— uzyskania zapewnienia Sprzymierzonych, że dostarczą niezbędnych środków transportowych.

Ponadto gen. Iżycki stwierdził, że jakiegokolwiek działania naszego lotnictwa na rzecz Kraju wymagały, zgodnie z umową, zgody Sprzymierzonych oraz, że w danej chwili nie był ustalony nawet w przybliżeniu termin takich działań; ze względów operacyjnych lotnictwo mogło przyjść z pomocą Kraju dopiero gdy wojska Sprzymierzonych znajdą się na wschód od Renu.

Naczelny Wódz poczynił osobiście na projekcie Inspektora szereg poprawek. Między innymi skreślił sprawę rezerw dla lotnictwa i zdanie o braku decyzji Sprzymierzonych i terminu rozpoczęcia działań w Polsce.

Podobnie, w komunikacie informacyjnym z lutego 1944 roku dla A.K. Naczelny Wódz skreślił stwierdzenie gen. Iżyckiego o nieotrzymaniu przez lotnictwo potrzebnych uzupełnień.

Nie ma w tej sprawie notatek ani relacji śp. gen. Iżyckiego i śp. płk. Brzeziny, którym Naczelny Wódz prawdopodobnie podał swoje motywy skreślając tak istotne dla A.K. wiadomości. Można jedynie przypuszczać, że Generał Sosnkowski nie docenił ważności uzupełnień dla lotnictwa i nie uważał za wskazane informować Kraj o tej sprawie, oraz, być może, nie chciał wyjawiać swej bezsilności wobec stanowiska Sprzymierzonych.

W okresie od lutego do maja 1944 roku gen. Iżycki czterokrotnie przedstawiał Naczelnemu Wodzowi konieczność uzgodnienia ze Sprzymierzonymi planów wsparcia powstania przez lotnictwo i uzyskania zapewnienia niezbędnego poparcia. Na te przedstawienia Naczelny Wódz nie odpowiadał.

Czerwiec-lipiec 1944 roku

W czerwcu Eskadra Nr 1586 wykonywała loty do północnych Włoch i Jugosławii. Były to loty krótsze i bezpieczniejsze w porównaniu z lotami do Polski, ale wobec ogromnych zapotrzebowań wysiłek eskadry był duży. Załogi musiały latać po trzy i cztery noce z rzędu, wbrew ustalonym normom, a złe warunki mieszkaniowe zwiększały przemęczenie załóg i personelu obsługi.

14 czerwca mjr Król zdał dowództwo eskadry majorowi obs. E. Arciuszkiewiczowi. W dniu tym stan załóg i samolotów był następujący:

- 10 załóg Halifaxów, 2 i pół załogi Liberatora,
- 9 Halifaxów, 3 Liberatory.

W zasadzie załogi były niewymienne, to znaczy, że załoga Ha-

lifaxa nie mogła bez odpowiedniego przeszkolenia być użyta na Liberatorze.

Poniższy wyciąg z dziennika działań eskadry obrazuje wymagania stawiane eskadrze:

21 czerwca — 7 Halifaxów do Włoch, 2 Liberatory do Grecji,

22 czerwca — 6 Halifaxów do Włoch, 1 Liberator do Jugosławii,

23 czerwca — 6 Halifaxów do Włoch, 1 Liberator do Jugosławii.

Na interwencję dowódcy eskadry władze brytyjskie zarządziły dwudniową przerwę w lotach.

25 czerwca eskadra wysłała znowu 6 Halifaxów i 2 Liberatory, następnego dnia 6 Halifaxów i 1 Liberator.

Ogółem w czerwcu eskadra wykonała następujące loty: do Jugosławii 109, do Włoch 55, do Bułgarii 3, do Grecji 2, razem 169 lotów w czasie 1.021 godzin. Strat w tych lotach nie było.

W lipcu zostały wznowione loty do Polski, ale nadal przeważały loty do innych krajów, jak wykazuje poniższe zestawienie:

Północne Włochy	71 lotów
Polska	37 " "
Jugosławia	23 " "
Grecja	5 " "

Razem: 136 lotów w czasie 967 godz. 45 minut.

Loty do Polski trwały przeciętnie po 11 godzin, do innych krajów około 6 godzin.

◆
W połowie lipca Sztab N.W. zapytał Dowództwo P.S.P. jakie jednostki lotnicze wraz z służbami mogłyby być przerzucone do działań z obszarów Polski zajętych przez wojska sowieckie. Taka ewentualność nie była przez Sprzymierzonych przewidywana ani z nimi omawiana. Dowództwo P.S.P. było zdania, że dałoby się wysłać skrzydło myśliwskie w składzie 4 dywizjonów na Mustangach z niezbędną ilością personelu obsługi.

Zarówno władze brytyjskie jak sowieckie odrzuciły tę propozycję.

◆
W związku z dużym natężeniem lotów eskadry od kwietnia do lipca 1944 r. samoloty eskadry uległy poważnemu zużyciu,

wskutek czego zdarzały się wypadki uszkodzeń, a co za tym idzie, zawieszanie samolotów w lotach.

Stan załóg w lipcu był niższy od etatowego. Wskutek odejścia kilku załóg na przysługujący im odpoczynek po skończeniu tury lotów (w tym wypadku dwóch lub trzech tur), w końcu lipca eskadra miała tylko 6 załóg i 9 czynnych samolotów.

W tym stanie zastał eskadrę nieoczekiwany wybuch Powstania Warszawskiego.

Powstanie Warszawskie

Podjęcie walk w Warszawie było zaskoczeniem dla wszystkich, w szczególności jednak dla Polskich Sił Powietrznych które, ze względu na swe techniczne możliwości oraz ze względu na warunki polityczne, nie mogły zapewnić Warszawie skutecznego zaopatrywania z powietrza ani udzielić bojowego wsparcia.

W ówczesnym położeniu operacyjnym pomocy Warszawie mogła udzielić jedynie Rosja Sowiecka, tak przez działania swoich wojsk lądowych, jak i przez zaopatrywanie z powietrza i bojowe wsparcia lotnicze. W tej sprawie Premier Churchill zwracał się dwukrotnie osobiście do Stalina. W połowie sierpnia o to samo zwrócił się do Moskwy Sztab Imperialny Wielkiej Brytanii oraz interweniowała brytyjska misja w Moskwie. Krótkie i wymijające odpowiedzi udzielane przez Stalina dowodziły braku dobrej woli ze strony Sowietów. Premier Mikołajczyk w rozmowach ze Stalinem na temat pomocy Warszawie uzyskał również tylko ogólne obietnice.

Zaopatrywanie Warszawy z powietrza przez siły powietrzne Sprzymierzonych było możliwe na większą skalę tylko z baz w W. Brytanii, ale istotną przeszkodą była odległość tych baz do Warszawy, wynosząca około 1.500 km, i warunki dolotu. (Należy zaznaczyć, że w całej II wojnie światowej nie było wypadku regularnego zaopatrywania z powietrza oddziałów otoczonych przez nieprzyjaciela i znajdujących się na jego głębokich tyłach — z baz odległych o półtora tysiąca kilometrów).

Zarzuty stawiane na tym tle Sprzymierzonym były lekkomyślne i bezpodstawne; ci którzy je stawiali nie brali pod uwagę istotnych czynników wchodzących w grę.

Po pierwsze, dzienne zapotrzebowanie Dowódcy A.K. wynosiło 17 do 20 samoloto-zrzutów; ponieważ celność zrzutów wśród dymów palącego się miasta, w nocy, na ulice i place będącymi małymi celami, była bardzo mała, trzeba by było wysłać 40 samolotów co noc. Doświadczenie bowiem wykazało, że tylko mniej

niz połowa zasobników trafiała do rąk powstańców. Po drugie, wobec obrony powietrznej w drodze i w samym obszarze Warszawy, trzeba było się liczyć ze stratami, które jeszcze bardziej zmniejszały ilość zasobników mogących trafić w ręce powstańców. Po trzecie, do tego rodzaju działań brak było zarówno odpowiedniej ilości wyszkolonych załóg, jak i samolotów odpowiedniego typu.

Tego rodzaju wysiłek był w ówczesnych warunkach operacyjnych i techniczno-załogowych absolutnie niewykonalny. Pozostawało więc wykorzystanie możliwości doraźnego zaopatrzenia, które nie mogło zaspokoić potrzeb walki i życia A.K.

Polskie władze polityczne i wojskowe zrobiły wszystko co tylko było możliwe aby zwiększyć doraźną pomoc lotniczą dla Warszawy, niestety w sumie było to bardzo mało.

W pilności zadań ustalonych dla lotnictwa do specjalnych zadań (*special duties squadrons*) w obszarze Śródziemnomorza Warszawa stała na pierwszym miejscu. Drogą nacisków uchylano pewne zarządzenia Dowódcy M.A.A.F. marszałka Slessora, które zmniejszały lub przerywały loty do Warszawy.

Wystąpienia polskie cechowała szorstka stanowczość. Sprawę pomocy dla Warszawy strona polska stawiała jako kamień prosię polsko-brytyjskiego braterstwa broni. Strona brytyjska zapewniała, że robi wszystko co jest w ludzkiej mocy.

Dla Eskadry Nr 1586 wybuch powstania był tym boleńszym zaskoczeniem, że nie była zupełnie przygotowana do wielkiego wysiłku, jaki chciała ofiarować na rzecz Warszawy. W dniu 1 sierpnia, gdy nie było jeszcze wiadomości o wybuchu powstania, eskadra wszystkimi samolotami i posiadanymi załogami poleciała do Polski, 3 Halifaxy i 3 Liberatory, Zadanie jednak nie zostało wykonane, gdyż dwa samoloty zawróciły z drogi wskutek wadliwego działania silników, trzy nie doleciały do placówek wskutek złych warunków atmosferycznych, a szósty został zestrzelony nad Węgrami.

Tak więc w dniu wybuchu powstania było w eskadrze pod wieczór tylko 8 samolotów i 5 załóg. Był to stan tragiczny, którego można było jednak uniknąć, gdyby na kilka tygodni wcześniej było jakieś ostrzeżenie o możliwości wybuchu powstania.

Nastroje w eskadrze obrazują poniższe notatki z dziennika działań:

„Powstanie Warszawskie zastało eskadrę nieprzygotowaną pod każdym względem: 5 załóg i 8 samolotów. Załogi przeważnie młode, bez doświadczenia, bo nawet niektóre — mające doświadczenie — nie

znały warunków pracy. Przyzwyczajone do wszelkich pomocy nawigacyjnych nie zastały tutaj prawie żadnych. Nie przyzwyczajone do lotów w górach, w złych warunkach atmosferycznych, błędziły, gubiły się. Załogi Lancasterów nie miały zaufania do Halifaxów, które nazywały 'latającymi trumnami'.

Uzupełnienie samolotów nie mogło nadążyć za stratami. Każdy samolot był sprowadzany przez załogi eskadry z Algieru, gdzie nie zawsze samoloty były gotowe do odbioru.

Angielskie załogi przeprowadziły na lotnisko 12 Halifaxów, z których ani jeden nie nadawał się do użytku na operacje. Były to graty po 600 godzin, z których sypało się próchno.

Na całym terenie Śródziemnomorza nie było nowych Halifaxów, stąd po wymianie tyle nawalań silników.

Wobec napływu dużej ilości załóg (w sierpniu i wrześniu) warunki mieszkaniowe dotychczas fatalne, przetrwały się w okropne, w suterynach, bez okien, pod namiotami. Interwencje u wszystkich władz i organów brytyjskich, komisji sanitarnej — nie odnoszą żadnego skutku.

Wśród załóg rozgoryczenie, narzekanie. Nie kazano im zabierać *camp-kit'ów*, ani żadnego bagażu; przyszli z jedną zmianą bielizny, a tu po locie zmęczeni muszą spać na betonie.

Gen. bryg. pil. Rayski jest gościem eskadry. Przybył z 318 Dywizjonu gdzie latał operacyjnie i tu wykonał jeden lot na Włochy i lot na Polskę. Bierze czynny udział w życiu eskadry".

Szczególnie ważna jest w tych notatkach sprawa samolotów, o której bez wątpienia meldowano Naczelnemu Wodzowi. Pomimo to Generał Sosnkowski w Rozkazie Nr 19 z dnia 1 września 1944 roku postawił Sprzymierzonym ciężki zarzut pisząc:

„Strata 27 maszyn nad Warszawą, poniesiona w ciągu miesiąca, jest niezym dla lotnictwa Sprzymierzonych, które posiada obecnie kilkadziesiąt tysięcy samolotów wszelkiego rodzaju i typu”.

Zarzut ten był niesłuszny, gdyż opierał się na argumentach z epoki konia. Jazda mogła użyć każdego konia, bez względu na maść, wiek czy wzrost, ale nie każdy samolot mógł lecieć do Warszawy z Włoch czy z Anglii. Wśród tysięcy samolotów, które Sprzymierzeni bez wątpienia mieli, większość stanowiły samoloty myśliwskie, lekkie bombowe i oczywiście szkolne. Sytuacja z samolotami nadającymi się do lotów z pomocą Warszawie była Generałowi Sosnkowskiemu przedstawiona, trudno więc skwalifikować ten argument inaczej jak zaślepienie.

Drugi zarzut w formie porównania strat był oparty na fałszywej interpretacji statystyk, niewątpliwie bez zasięgnięcia opinii fachowców. Pisał gen. Sosnkowski w swoim rozkazie:

„Skoro obliczać trzeba, to przypomnieć musimy, że lotnicy polscy w bitwie o Londyn ponieśli 40 % strat. — 15 % samolotów i załóg zginęło podczas prób dopomożenia Warszawie”.

Prawda jest zupełnie inna, wręcz przeciwna: straty w lotach do Warszawy były bez porównania większe od strat w Bitwie o Wielką Brytanię. Gen. Sosnkowski nie rozumiał, że straty w lotach do Warszawy obliczono *w stosunku do ilości lotów*, natomiast straty polskie w 1940 roku obliczone były w stosunku do ilości pilotów którzy w bitwie brali udział. Porównanie zatem strat powinno być na tych samych płaszczyznach: osobno w stosunku do ilości załóg, osobno w stosunku do ilości lotów. Oto jak wygląda logiczne i bezstronne porównanie liczb:

	Straty bezwzględne (pilotów członków załóg)	W stosunku do	
		ilości lotów	ilości załóg
W Bitwie 1940 roku . .	33 pilotów	1 %	30%
W lotach do Warszawy	204 lotnik.	15 %	150% (50%)

W stosunku do ilości lotów straty w lotach do Warszawy były piętnaście razy większe od strat w Bitwie o Wielką Brytanię; w liczbach strat bezwzględnych — sześć razy większe; w stosunku do etatów — pięć razy większe w polskiej eskadrze, a półtora razy większe w jednostkach R.A.F.

Wspomniany w dzienniku działań Eskadry napływ załóg rozpoczął się w tydzień po wybuchu powstania. 8 sierpnia przybyło 6 załóg, 11 sierpnia 2 załogi, w końcu sierpnia 4, razem z poprzednimi — 22 załogi.

Załogi te jednak nie przeszły specjalnego przeszkolenia lub nawet nie miały doświadczenia bojowego, a jak wiadomo ze wstępnych rozważań — jedno i drugie było *zasadniczym warunkiem* przydzielania załóg do jednostek specjalnego przeznaczenia — i, rzecz jasna, było również warunkiem wydajnej działalności załóg. Wobec nagłości potrzeb Brytyjczycy zgodzili się, bardzo niechętnie, pod protestem, na przydział tych załóg. Doskonalenie ich odbywało się doraźnie w eskadrze, co hamowało wysiłek bojowy, a w rezultacie powodowało większe straty od tych jakie byłyby w normalnych warunkach.

W ciągu sierpnia Eskadra Nr 1586 działała najwyższym wysiłkiem personelu i sprzętu.

2 sierpnia warunki atmosferyczne nie pozwalały na lot do Polski. Eskadra wykonała 3 loty do Północnych Włoch.

3 sierpnia nadal były złe warunki atmosferyczne i eskadra wysłała 4 samoloty do Włoch. Doszkalano jednak nowe załogi.

4 sierpnia nadszedł rozkaz z dowództwa brytyjskiego (o godz. 14.30) zabraniający wystawiania samolotów do Warszawy. Mjr Arciuszkiewicz, po rozmowie z załogami, wysłał jednak do Warszawy załogi, które zgłosiły się na ochotnika; poleciały 3 Liberatory i jeden Halifax oraz 3 Halifaxy na placówki w Polsce. Miejscami zrzutów tej nocy w Warszawie był Plac Krasińskich, Ogród Saski i cmentarz żydowski. Dwa Liberatory i jeden Halifax wykonały zadania; trzeci Liberator, kpt. pil. inż. Mioduchowski, był w rejonie Bochni atakowany przez myśliwca i uszkodzony, wskutek czego przy lądowaniu w bazie uległ wypadkowi. Trzy Halifaxy wykonały zrzuty na placówki w Polsce i wróciły do bazy.

5 sierpnia nie było w ogóle lotów z powodu złych warunków atmosferycznych. Następnego dnia poleciały trzy załogi do Włoch; jedna z nich wykonała zadanie, dwie wróciły z powodu napotkania silnej OPL i myśliwców niemieckich.

7 sierpnia nie było lotów do Polski ani do innych krajów z powodu złej pogody. 8 sierpnia poleciały 2 Halifaxy i 1 Liberator do Warszawy. Załogi wykonały zadania i meldowały, że cała stolica była w ogniu.

Od 11 do 18 sierpnia eskadra latała przez siedem nocy z rzędu, następnie po przerwie 19-go, znowu przez osiem nocy z rzędu.

Tak wielki wysiłek musiał doprowadzić do przedwczesnego zużycia załóg i samolotów.

Ogółem w sierpniu eskadra wykonała następujące loty:

— do Warszawy	80 lotów
— na placówki w Polsce	3 loty
— do Włoch	14 lotów

Razem: 97 lotów.

W sierpniu eskadra straciła 8 załóg, z czego 7 w lotach do Warszawy.

Z chwilą rozpoczęcia walk w Warszawie doszły nowe trudności wykonywania zadań. Nad stolicą unosiły się gęste dymy pożarów, które w dużym stopniu utrudniały odszukanie w nocy wyznaczonych zrzutowisk. Niemcy wzmocnili obronę przeciwlotniczą w obszarze Nowy Targ-Kraków-Nowy Sącz-Tarnów, przez który załogi musiały przelatywać w drodze do Warszawy. Nalot musiał być wykonywany z wysokości od 130 do 200 metrów,

gdyż była to wysokość zapewniająca jeszcze otwarcie się spadochronu zasobnika i zarazem dająca duże prawdopodobieństwo upadku zasobnika w wyznaczonym miejscu. W samej stolicy ogień przeciwlotniczy był również silny.

Wśród załóg poległych w sierpniu była załoga kapitana-pilota Zbigniewa Szostaka, odznaczonego pośmiertnie Złotym Krzyżem Orderu Virtuti Militari IV klasy.



Ponieważ zrzuty wykonywane przez Eskadrę Nr 1586 nie mogły nawet w części zaspokoić potrzeb Warszawy, Dowódca P.S.P. wystąpił w pierwszych dniach sierpnia z inicjatywą masowych zrzutów w dzień. Lotnictwo bombowe i specjalne obszaru Śródziemnomorskiego nie mogło podjąć się takich wypraw, gdyż nie miało dalekosiężnych myśliwców dla towarzyszenia wyprawom. Zwrócono się więc do dowództw amerykańskich flot powietrznych Nr 8 i 9 w Wielkiej Brytanii.

Amerykanie zgodzili się chętnie udzielić pomocy Warszawie, ale napotkano na poważne trudności z uzyskaniem zgody władz sowieckich na lądowanie samolotów na obszarze zajęтым przez wojska sowieckie, co było konieczne ze względu na zbyt krótki zasięg „Latających Fortec”, który nie pozwalał na wykonanie lotu do Warszawy i z powrotem bez lądowania.

Początkowo władze sowieckie nie tylko odmówiły zgody na lądowanie Amerykanów na sowieckich lotniskach, ale nawet ostrzegły, że zakazują lądowania uszkodzonym samolotom. Zwrócono się wtedy o interwencję polityczną. Premier Churchill apelował dwukrotnie do Prezydenta Roosevelta, aby zdecydował się na wysłanie amerykańskiej wyprawy do Warszawy bez zgody Sowietów. Z Waszyngtonu nadeszła jednak odpowiedź, że Warszawa leżała na obszarze działań wojsk sowieckich i że wobec tego bez zgody Naczelnego Dowództwa Wojsk Sowieckich działania na Warszawę były niemożliwe.

Wydawało się już, że wyprawa amerykańska nie dojdzie do skutku, jednak dzięki interwencji brytyjskich czynników politycznych Sowiety zgodziły się po pięciu tygodniach na lądowanie wyprawy na lotnisku pod Poławą.

10 września zawiadomiono Warszawę, że wkrótce wyleci wielka wyprawa lotnicza z zaopatrzeniem. Wyprawa odbyła się 18 września.

Wyprawę wykonała 3 Dywizja 8 Floty Powietrznej pod dowództwem płk. Carla Truesdell'a. Wystartowało 107 Latających Fortec, które przez część drogi były osłaniane przez amerykań-

skich myśliwców. Po doprowadzeniu wyprawy do Polski myśliwcy musieli zawrócić, gdyż kończył się ich promień działania.

Do Warszawy doleciały 104 samoloty z których wyrzucono 1.284 zasobniki. W ręce powstańców dostało się tylko 388 zasobników, czyli 30 %. Reszta zasobników spadła na dzielnice miasta zajęte przez Niemców.

Dwa samoloty amerykańskie musiały zawrócić z drogi, trzeci został zestrzelony przed dolotem do Warszawy, nad Puszcza Kampinoską. Jedyne członek załogi, któremu udało się wyskoczyć na spadochronie, został przez Niemców na miejscu rozstrzelany, pod wsią Dąbrowa.

Wyprawa lądowała w bazie amerykańskiej pod Połtawą, skąd wróciła do Anglii przez Włochy, ze względu na konieczność omińnięcia silnie bronionego obszaru Rzeszy Niemieckiej. Na wykonanie wyprawy i powrót Amerykanie zużyli sześć dni.

Następna wyprawa amerykańska była przygotowywana, nie mogła się jednak odbyć z powodu nie udzielenia przez władze sowieckie zgody na lądowanie. Amerykanie postanowili wobec tego zorganizować masowe wyprawy na zrzuć poza Warszawą, ale 4 października dowódca Amerykańskiej Floty Powietrznej zakomunikował władzom polskim, że Sowiety domagały się zlikwidowania bazy amerykańskiej pod Połtawą, rzekomo potrzebnej Sowiетom, tak że inne wyprawy nie doszły do skutku.

◆
We wrześniu Eskadra Nr 1586 nie była zdolna do większego wysiłku i wykonała ogółem 42 loty, mianowicie: 17 do Warszawy, 16 do Włoch, 7 do Jugosławii i 2 do Bułgarii.

W lotach do Warszawy zginęło dalszych 8 załóg. W innych lotach strat nie było. Ostatnie loty do Warszawy eskadra wykonała w dniach 20 i 21 września.

Straty eskadry w dwóch miesiącach (sierpień-wrzesień) wyniosły 17 załóg, z czego 15 w lotach do Warszawy, jedna w locie na placówkę w Polsce i jedna w Północnych Włoszech.

Ponieważ etatowy stan załóg eskadry wynosił 10 załóg, straty w tych dwóch miesiącach stanowiły 170 % etatowego stanu, a w lotach do Warszawy 150 % stanu. Tylko dwie załogi w eskadrze przeżyły powstanie; inne przychodziły do eskadry i ginęły po kilku lotach.

Przejęciowy spadek załóg w naszej eskadrze nie wpływał jednak na ogólny wysiłek lotniczy na rzecz Powstania Warszawskiego, gdyż brytyjskie załogi wykonały 116 lotów do Warszawy. Ilość brytyjskich samolotów w jednej nocy wynosiła od 4 do 24.

Straty wyniosły 19 załóg, były więc w stosunku do ilości lotów takie same jak straty polskie.

Ponieważ 334 Skrzydło R.A.F. nie posiadało odpowiedniej ilości samolotów nadających się na loty do Warszawy, została z polecenia Premiera Churchilla wyznaczona 205 Grupa Bombowa, w składzie 31 Południowy Afrykański Dywizjon i 178 R.A.F. Dywizjon.



Celem zwiększenia możliwości zrzutów dla Warszawy, Dowódca P.S.P. z rozkazu Naczelnego Wodza wystąpił do ministerstwa lotnictwa w dniu 18 sierpnia o zwiększenie stanu Eskadry Nr 1586 do dywizjonu (z przywróceniem jego numeracji, 301) oraz o przesunięcie do Włoch 300 Dywizjonu Bombowego Ziemi Mazowieckiej z przeznaczeniem na loty do Warszawy. Ministerstwo lotnictwa odpowiedziało odmownie, motywując tym, że po pierwsze brak było samolotów typu Halifax, po drugie, że stany polskiego personelu były już tak niskie iż w dwóch dywizjonach, 300 i 305 (patrz Rozdziały VI i IX), połowę personelu latającego stanowili Brytyjczycy. Ponadto ministerstwo stwierdziło, że wspieranie Warszawy było zadaniem czasowym, które ustanie w chwili upadku powstania, co nastąpi zanim zdołano by przesunąć i przeszkolić 300 Dywizjon.

Była to trzeźwa ocena, gdyż na przesunięcie i przeszkolenie potrzeba było co najmniej 4 do 5 tygodni, a powstanie dłużej trwać nie mogło, co też rzeczywistość potwierdziła.

W dniu 15 września 1944 roku Naczelnny Wódz nadał 301 Dywizjonowi Ziemi Pomorskiej miano „Dywizjonu Obrońców Warszawy”.

Sprawa załóg

Brak załóg w lotnictwie bombowym, wskutek którego konieczna była w 1943 roku likwidacja 301 Dywizjonu i przeorganizowanie 305 Dywizjonu na lekki bombowy, trwał do końca wojny. (Patrz Rozdział VI).

Utrzymanie pełnej obsady załóg polskich, najpierw w 138 Dywizjonie R.A.F., później w Eskadrze 1586, było stałą troską Dowódcy P.S.P. i Naczelnego Wodza.

Niekiedy w drodze nieoficjalnej uzyskiwano przydziały dodatkowych załóg; tak np. w marcu 1942 roku były w 138 Dywizjonie 4 załogi, a w grudniu 1942 r. 5 załóg, pomimo, że etat wynosił tylko 3 załogi. W marcu 1944 r. uzyskano przydział

pięciu dodatkowych załóg, tak że w kwietniu 1944 r. Eskadra Nr 1586 miała faktycznie 16 załóg, choć etat przewidywał 10, to jest 6 gotowych i 4 zapasowe.

W związku z intensywnym lataniem w lecie 1944 r. większość załóg wykonała swoją normę lotów bojowych (przeważnie już drugą lub trzecią) przed sierpniem. W końcu lipca było tylko 7 załóg, a 1 sierpnia 5. Dowódca eskadry meldował zawczasu o zmniejszaniu się załóg wskutek wylatania normy lotów i strat, domagając się uzupełnień.

Na odprawie w dniu 7 czerwca 1944 r. Naczelny Wódz domagał się aby Dowódca P.S.P. wystarał się o zwiększenie stanu Eskadry 1586 do 18 załóg na koniec lipca, a następnie możliwie szybko do 21 załóg. Było to sprzeczne z obowiązującym stanem rzeczy i praktycznie niewykonalne. Eskadra miała i tak już za cichą zgodą ministerstwa lotnictwa 6 załóg ponad etat, a w naszym 300 Dywizjone Bombowym cała jedna eskadra miała brytyjski personel latający. Generał Sosnkowski o tych faktach wiedział, ale nie uznawał ich za wystarczającą podstawę do odrzucenia przez ministerstwo lotnictwa jego żądań.

Gen. Iżycki, chcąc uczynić zadość żądaniom Naczelnego Wodza, zaproponował władzom brytyjskim przeniesienie 7 załóg z 304 Dywizjonu (w Lotnictwie Wybrzeża) i 4 załóg z bazy (przeznaczonych na uzupełnienie 300 Dywizjonu) do Eskadry 1586. Władze brytyjskie ustosunkowały się niechętnie do tych propozycji, uważając za niecelowe i niewskazane zmniejszanie i tak już szczupłych stanów polskich dywizjonów 300 i 304 na rzecz eskadry specjalnego przeznaczenia.

Gen. Iżycki zameldował Naczelnemu Wodzowi o tym stanie rzeczy w dniu 6 lipca 1944 r., zaznaczając, że w październiku 1943 roku przedstawił potrzeby osobowe lotnictwa niezbędne dla zaspokojenia żądań Kraju, ale uzupełnień tych nie otrzymał, pomimo przyznania ich przez Naczelnego Wodza.

Dopiero nieustanne naciski polskich czynników cywilnych i wojskowych w czasie Powstania Warszawskiego skłoniły władze brytyjskie do wycofania części załóg polskich z lotnictwa bombowego i przesunięcie ich do Eskadry 1586. Ponadto powołano do linii członków załóg bombowych będących na różnych stanowiskach pozaliniowych i wycofano załogi lotnictwa transportowego z ośrodka w Kanadzie. Te właśnie uzupełnienia pokryły niedobór załóg jaki powstał w związku z Powstaniem Warszawskim w ogólnym planie uzupełnienia stanów Eskadry Nr 1586.

Przesłanie jednak załóg do Włoch wymagało czasu; nie była to sprawa godzin czy choćby dni; w szczególności podróż z Kanady trwała w czasie wojny dość długo, załogi przybywały na

lotniiska wysyłkowe bez osobistego ekwipunku lotniczego lub z niewłaściwym wyposażeniem, a lotnisko wysyłkowe nie zawsze miało odpowiednią ilość potrzebnego ekwipunku. Pośpiech w wysyłaniu załóg do Eskadry 1586 powodował często wysyłanie załóg nieprzeszkolonych, co dawało smutne rezultaty.

Te szczególne warunki powodowały, że pomimo dość dużej ilości załóg w eskadrze — niewiele było załóg gotowych do działań bojowych i w pewnych dniach trzeba było wysłać mniej samolotów aniżeli chciano. Tej rzeczywistości lotniczej czynniki wojskowe nie rozumiały, co powodowało dodatkowe nieporozumienia i przykrości.

Tak na przykład komendant bazy przerzutowej we Włoszech wielokrotnie meldował Naczelnemu Wodzowi iż eskadra miała za mało załóg, lub też, dyskwalifikował załogi pod względem fachowym, twierdząc, że są „bardzo słabe, trafiają zamiast do Warszawy do Włocławka lub gorzej”.

Pomimo tych zabiegów, możliwości lotnictwa pod względem uzupełnienia załóg Eskadry 1586 zostały w ciągu pierwszych kilku tygodni walk w Warszawie całkowicie wyczerpane.

Naczelny Wódz w swej depeszy z dnia 22 sierpnia 1944 roku do komendanta bazy przerzutowej stwierdził:

„... Wysłano następujące ilości załóg do 1586 S.D.F.:

- od 22. 7. 44 do 15 8. 44 17 załóg,
- 18. 8. 44 1 załogę,
- 23. 8. 44 będą wysłane 4 załogi,
- 25. 8. 44 będą wysłane 2 załogi.

Zgodnie z pismem Ministra Sinclaira do mnie z dnia 20 sierpnia zdecydowano wysłanie dalszych 6 załóg z 300 D.B. w najbliższym czasie, co wyczerpuje wszystkie nasze rezerwy”.

W piśmie z 31 sierpnia 1944 r. ministerstwo lotnictwa odmówiło dalszego wysyłania załóg do Eskadry 1586 bez uprzedniego ze swej strony porozumienia się z marszałkiem Slessorem; jednocześnie ministerstwo zabroniło Dowódcy P.S.P. zwracania się bezpośrednio do Dowódcy M.A.A.F., przypominając konieczność zachowania drogi służbowej ustalonej przez umowę polsko-brytyjską (to znaczy, drogą przez ministerstwo lotnictwa, departament DAAFL).

W dniu 30 sierpnia eskadra miała 17 pełnych załóg, 3 zdekompletowane. W dniu 5 września było 13 pełnych załóg, 3 zdekompletowane, 1 w szpitalu. W dniu 21 września, w którym wykonano ostatnie loty do Warszawy, było w eskadrze 11 pełnowartościowych załóg, w dniu 24 września 8 pełnych załóg, 2 zdekompletowane, i 1 w szkoleniu.

W rzeczywistości w większym stopniu brak było samolotów aniżeli załóg; stan samolotów w eskadrze spadł do 4 lub 5 poniżej stanu etatowego, tak że wypożyczano często samoloty z dywizjonów brytyjskich.

Stosunek władz brytyjskich i stanowisko Naczelnego Wodza

Po pierwszych lotach do Warszawy, Dowódca Sił Powietrznych Obszaru Morza Śródziemnego (M.A.A.F.) marszałek Sir John Slessor był zdania, że loty do Warszawy w istniejących warunkach atmosferycznych i taktycznych oraz prawdopodobne straty przy małych rezultatach, były „szaleństwem nie mającym nic wspólnego z działaniami wojennymi”. W związku z tym, jako dowódca odpowiedzialny za powierzone mu zadanie, zawiesił loty do Warszawy.

Minister Lotnictwa w piśmie do Naczelnego Wodza z dnia 20 sierpnia stwierdził, że Brytyjczycy chcą pomagać Warszawie, ale że przecież musi być jakiś rozsądny stosunek strat do pomocy otrzymywanej przez walczącą Warszawę.

Na konferencji w dowództwie M.A.F. w dniu 19 sierpnia Brytyjczycy twierdzili, że loty do Warszawy muszą ustać wobec nadmiernych strat, które wedle zasad brytyjskich wykluczały prowadzenie działań; na każde 4 tony materiału wyrzuconego ginął jeden samolot z załogą 6 lub 7 ludzi, a z tych 4 ton mniej niż połowa dostawała się w ręce polskie.

Na konferencji w ministerstwie lotnictwa 23 sierpnia, oświadczone gen. Iżykiem, że dotychczasowe straty poniesione w lotach do Warszawy wykazały bezcelowość większych wypraw. Air Vice-Marshal Ritchie, ze Sztabu Sił Powietrznych, dał do zrozumienia, że w wypadku dalszego domagania się wzmożenia wysiłku na rzecz Warszawy, możemy spotkać się z zupełnym wstrzymaniem lotów.

Szef Departamentu DAAFL, A/Cdr. Beaumont, w piśmie z dnia 23 sierpnia do Dowódcy P.S.P. stwierdził, że loty do Warszawy były „działaniami samobójczymi”.

Jednak polskie czynniki polityczne i wojskowe domagały się stanowczo niesienia wydajniejszej pomocy Warszawie, nie przyjmując do wiadomości żadnych argumentów.

Wobec nieustępliwych nalegań strony polskiej w sprawie wstrzymywania lotów do Warszawy przez marszałka Slessora, została wysłana do Włoch depesza zawiadamiająca, że Rząd Jego Królewskiej Mości „zdejmuje z marszałka Slessora odpowiedzial-

ność za straty polskich załóg jakie będą poniesione w lotach do Warszawy”.

Pomimo to, w związku z dużymi stratami w dniu 17 sierpnia, marszałek Slessor ponownie zawiesił loty do Warszawy, pozwalając załogom polskim latać jedynie do linii Piotrków-Dęblin.

Dalsze ostre wystąpienia polskie spowodowały wydanie rozkazu zezwalającego na ochotnicze zgłaszanie się załóg polskich do wykonywania „hazardowych lotów do Warszawy” (jak to określono w rozkazie), ale ograniczono je do 4 samolotów na jedną noc. Gdy warunki się poprawiły, pozwolono na wykonywanie większych wypraw.



Straty w nieprzewidzianych z góry, czyli nieplanowanych, działaniach jakimi były loty do Warszawy, były bardzo trudne do uzupełnienia. W planowaniu materiałowym dla jednostek specjalnego przeznaczenia było przewidziane uzupełnienie wynoszące 10 samolotów miesięcznie, tymczasem w niespełna dwa miesiące stracono 60 samolotów. Wskutek tych strat wyczerpały się zapasy samolotów na obszarze Morza Śródziemnego, a warsztaty nie mogły nadążyć z wykonywaniem napraw, gdyż każdy samolot wracał z Warszawy uszkodzony. Np. w dniu 17 sierpnia z 62 samolotów tylko 17 było czynnych, reszta była w naprawie. Eskadra polska miała w dniu 1 września 6 samolotów gotowych do lotu, w bazie w Algierze było 6 czynnych i 37 w naprawie. Brytyjski dywizjon 138 miał w końcu sierpnia tylko 3 czynne samoloty.

Wszystkie te trudności i stan faktyczny samolotów były mel-dowane lub podawane do wiadomości Generałowi Sosnkowskiemu, ale nie wierzył w nie, lub nie chciał ich analizować. W Rozkazie Nr 19 z dnia 1 września Generał Sosnkowski pisał o wielu tysiącach samolotów posiadanych przez Sprzymierzonych i twierdził, że 15 % strat było „niczym dla Sprzymierzonych”.

Od załóg polskich Naczelny Wódz domagał się stałego natężenia najwyższego wysiłku bojowego, mianowicie latania co noc wszystkimi samolotami i załogami, bez względu na warunki atmosferyczne i straty. Pomimo całej ofiarności i najlepszych chęci załóg z jednej strony, a wielkiego szacunku dla Naczelnego Wodza z drugiej strony, załogi wiedziały, że wymagania te przerastały ich siły i możliwości. Generał Sosnkowski dał dowody nieznamości charakteru pracy lotnika. Czy wymagałby od piechoty i kawalerii szturmów i szarż dwa razy na dobę i we wszystkich warunkach terenowych i taktycznych? Co więcej, w swoich wytycznych z 10 sierpnia Generał Sosnkowski pisał, że w razie potrzeby załogi po wykonaniu zadania powinny skakać na spado-

chronach. Czy N.W. zastanowił się przez chwilę jakie korzyści z tego wynikałyby dla Warszawy i dla Eskadry?

Porównując w sposób nielogiczny — jak to wykazałem poprzednio straty polskie w Bitwie o Wielką Brytanię ze stratami w lotach do Warszawy, Generał Sosnkowski pominął istotny czynnik militarny, jakim są rezultaty osiągnięte kosztem ofiar. W 1940 roku, w ciągu trzech miesięcy walk decydujących o losach wojny, Lotnictwo Polskie straciło 33 pilotów, ale jednocześnie polscy myśliwcy zniszczyli 203 samoloty niemieckie na pewno, 35 prawdopodobnie i 36 uszkodzili, zyskując zarazem sławę w całym świecie dla imienia Polski. Nigdy w historii polskiej wojskowości tak wielkie i sławne zwycięstwa nie były okupione tak małymi stratami.

Ofiary w okresie Powstania Warszawskiego poszły w rzeczywistości na marne, a były ogromne. W ciągu siedmiu zaledwie tygodni w lotach do Warszawy Lotnictwo Polskie straciło 90-ciu lotników — 15 załóg eskadry, czyli 150 % strat jednostki. A jakie korzyści operacyjne, militarne i moralne zostały tak wielkimi stratami okupione? Oto, z wysłanych 97 samolotów tylko 54 dotarły do właściwego celu, to jest do Warszawy, ale co ważniejsze — zaledwie jedna trzecia zasobników zrzuconych przez te samoloty dostała się w ręce powstańców, co w rzeczywistości było o małym znaczeniu w stosunku do potrzeb Warszawy.

Ogólne zestawienie lotów do Warszawy w okresie sierpień-wrzesień 1944 r.

Poniższe zestawienie obejmuje wszystkie loty z Zachodu na pomoc Warszawie.

	<i>Wystartowało samolotów</i>	<i>Dotarło do celu</i>	<i>Nie dotarło do celu</i>	<i>Straty w samolotach</i>
301 Dywizjon (Eskadra 1586)	97	54	28	15
5 Grupa Płd. Afryk. . .	116	47	50	19
3 Dywizja Amerykańska	107	104	3	1
R a z e m :	320	205	81	35

Analizę tych liczb należy przeprowadzić osobno dla lotnictwa brytyjskiego (łącznie z polską eskadrą 1586), a osobno dla lotnictwa amerykańskiego, ze względu na zasadniczą różnicę działań w nocy i w dzień.

W nocnych działaniach brało udział 213 samolotów; nie doleciało do Warszawy 78 czyli więcej niż jedna trzecia. Z doświad-

czeń wiadomo, że z nocnych zrzutów w najlepszym wypadku tylko połowa dostawała się do rąk powstańców. Można zatem przyjąć, że z ogólnej ilości 101 samolotów które doleciały do Warszawy tylko 50 wykonało dobrze swoje zadanie. Widzimy więc, że ostateczny rezultat nocnych zrzutów był taki, że *zaledwie jedna czwarta* wysłanych zasobników dostawała się w ręce powstańców.

Ponieważ straty wyniosły 34 samoloty, czyli 17 % wysłanych, należy stwierdzić, że wykonanie zadania w 25 % było opłacane 17 % strat. Potwierdza to w całej pełni brytyjską opinię o „nieopłacalności operacyjnej” lotów do Warszawy.

Dzienna wyprawa amerykańska dała inny obraz opłacalności działań. Do celu dotarło 97 % samolotów wysłanych, 30 % zrzuciło ładunek celnie, a straty wynosiły mniej niż 1 %. Zatem wykonanie zadania w 30 % kosztowało 3 % strat. (Dodać tu wypada, że mała stosunkowo celność dziennych zrzutów wynikała z lotu na wysokości ponad 3 tysiące metrów, którą Amerykanie wybrali z uwagi na skuteczność niemieckiej artylerii przeciwlotniczej do 3 tysięcy metrów).

Zasadniczy wniosek z analizy powyższego zestawienia można ująć w następującą hipotezę: Gdyby zaopatrywanie Warszawy z powietrza było planowane i przygotowane przez Sprzymierzonych, co oczywiście było możliwe tylko w wypadku przewidywań ze strony polskiej i w porozumieniu z władzami sowieckimi i przy ich dobrej woli, zaopatrywanie mogło być przygotowane i zorganizowane w formie masowych zrzutów dziennych przez wyprawy lotnictwa bombowego amerykańskiego i brytyjskiego, które po dokonaniu zrzutów lądowałyby na lotniskach w Polsce zajętych przez wojska sowieckie. Takie zaopatrywanie z powietrza mogło być dać Warszawie dużą pomoc, przy czym straty w tych działaniach byłyby znacznie mniejsze od normalnych strat bojowych.

Działania 301 Dywizjonu po upadku Powstania Warszawskiego

W październiku Eskadra 1586 wznowiła swoją działalność celem wspierania Armii Krajowej na tyłach wojsk niemieckich. Ponadto eskadra wykonywała loty do Austrii, Czechosłowacji, Jugosławii, Bułgarii i na Kretę.

W dniu 7 listopada 1944 r. ministerstwo lotnictwa zgodziło się na powiększenie etatu eskadry do stanu dywizjonu i przywrócenia dawnej numeracji — 301 Dywizjonu.

Ostatni lot do Polski dywizjon wykonał w dniu 28 grudnia 1944 r. Dalsze loty do Polski zostały przez władze brytyjskie

wstrzymane w związku z zajęciem Polski przez wojska rosyjskie.

Dnia 28 lutego 1945 roku dywizjon zakończył loty na specjalne zadania i został przesunięty do lotnictwa transportowego.

W ostatnich miesiącach działalności jako jednostka specjalnego przeznaczenia dywizjon wykonał następujące loty:

	<i>Do Polski</i>	<i>Do innych krajów</i>
październik 1944 r.	20	28
listopad 1944 r.	15	53
grudzień 1944 r.	20	46
styczeń 1945 r.	—	9
luty 1945 r.	—	86

(Działalność 301 Dywizjonu Obrońców Warszawy w Lotnictwie Transportowym jest przedstawiona w CZĘŚCI TRZECIEJ, ROZDZIAŁ XII).

*Zestawienia działalności i strat**

Następujące trzy zestawienia, opracowane na podstawie dokumentacji polskiej i brytyjskiej, obrazują wysiłek polskich załóg specjalnego przeznaczenia, przerzucone przez nie ilości materiałów i rzuty ludzi (skoczków) oraz straty poniesione w tych działaniach.

Wszystkie trzy zestawienia obejmują czas od 7 listopada 1941 roku aż do ostatniego lotu 301 Dywizjonu Obrońców Warszawy w dniu 28 lutego 1945 roku.

A. Wysiłek załóg

<i>Rok</i>	<i>Do Polski</i>		<i>Do innych krajów</i>		<i>Razem</i>	
	<i>Samolotyzadań</i>	<i>Godzin i minut</i>	<i>Samolotyzadań</i>	<i>Godzin i minut</i>	<i>Lotów</i>	<i>Godzin</i>
1941	2	22	—	—	2	22
1942	21	262	83	577	104	839
1943	61	714	130	861	191	1575
1944	339	2894	604	3887	943	6781
1945	—	—	95	716	95	716
Razem	423 32 %	3892 39 %	912 68 %	6041 61 %	1335 100 %	9933 100 %

* Zestawienia te, podobnie jak większość wszystkich zestawień statystycznych zawartych w tym opracowaniu, pochodzą z załączników do opracowania płk. dypl. O. Tuskiewicza pt. „Polskie Siły Powietrzne na obczyźnie”, którego egzemplarz, jako członek komisji płk. Tuskiewicza, mam w moich prywatnych zbiorach.

B. Zrzuty materiału i ludzi

Rok	W Polsce		W innych krajach		Razem	
	Materiał w tonach	Ilość ludzi	Materiał w tonach	Ilość ludzi	Ton	Ludzi
1941	0,9	—	—	—	0,9	—
1942	11,5	86	58,5	60	70,8	146
1943	42,2	105	121,0	88	163,2	193
1944	237,5	141	1010,8	193	1248,3	334
1945	—	—	94,3	19	94,3	19
Razem	292,1	332	1284,6	360	1576,7	692

C. Straty bojowe

Rok	Polegli	Zaginęli	W niewoli	Razem
1941	—	—	8	8
1942	19	—	—	19
1943	36	9	15	60
1944	109	9	26	144
1945	3	—	—	3
Razem	167	18	49	234

Liczba 234 ludzi stanowiła 33 1/2 załogi; w lotach do Polski straty wyniosły 24 1/8 załogi, w lotach do innych krajów 9 3/8 załóg. Wynika stąd, że trzy czwarte strat przypadło na loty do Polski, które stanowiły tylko jedną trzecią ogólnej ilości lotów.

◆
Eskadra Nr 1586 miała w bazie przerzutowej swego oficera łącznikowego. W okresie przed i w czasie Powstania Warszawskiego był nim mjr obs. J. Gryglewicz (po ukończeniu trzeciej tury lotów bojowych).

◆

UWAGA: Zarys historii Eskadry Nr 1586 zawiera mało szczegółów dotyczących załóg, gdyż Eskadra zaczęła prowadzić dziennik działań dopiero w roku 1944 (zapewne ze względu na ścisłą tajemnicę jej działań).

Wojna		Wojna		Wojna		Wojna	
1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948
18	17	16	15	14	13	12	11
10	9	8	7	6	5	4	3
2	1	0	0	0	0	0	0

Z A Ł Ą C Z N I K NR 13

SPISY DOWÓDCÓW DYWIZJONÓW

300 Dywizjon Bombowy Ziemi Mazowieckiej

1. ppłk. pil. inż. Wacław Makowski	1.	7. 1940	—	18.	7. 1941
2. mjr pil. Stanisław Cwynar	19.	7. 1941	—	26.	1. 1942
3. mjr pil. Romuald Suliński	27.	1. 1942	—	8.	7. 1942
4. mjr pil. Władysław Dukszto	27.	1. 1942	—	8.	7. 1942
5. mjr pil. Adam Kropiński	1.	11. 1942	—	3.	5. 1943
6. mjr pil. Mieczysław Kucharski	4.	5. 1943	—	18.	11. 1943
7. mjr pil. Kazimierz Kuzian	19.	11. 1943	—	18.	1. 1944
8. mjr pil. Adam Kowalcyk	19.	1. 1944	—	1.	4. 1944
9. mjr pil. Teofil Pożyczka	2.	4. 1944	—	1.	2. 1945
10. mjr pil. Bolesław Jarkowski	2.	2. 1945	—	do końca	wojny

301 Dywizjon Bombowy Ziemi Pomorskiej „Obrońców Warszawy”

1. ppłk. pil. Roman Rudkowski	22.	7. 1940	—	26.	7. 1941
2. mjr pil. Witold Jacek Piotrowski	27.	7. 1941	—	1.	4. 1942
3. mjr pil. Stanisław Krzystyniak	2.	4. 1942	—	26.	6. 1942
4. mjr pil. Maksymilian Brzozowski	27.	6. 1942	—	3.	7. 1942
5. mjr pil. Henryk Kołodziejek	4.	7. 1942	—	26.	9. 1942
6. mjr obs. Antoni Dąbrowa	27.	9. 1942	—	31.	3. 1943
7. mjr obs. Stanisław Król	1.	4. 1943	—	14.	6. 1944
8. mjr obs. Eugeniusz Arciuszkiewicz	15.	6. 1944	—	do końca	wojny

302 Dywizjon Myśliwski Poznański

1. ppłk. pil. Mieczysław Mümler	13.	7. 1940	—	9.	12. 1940
2. mjr pil. Piotr Łaguna	10.	12. 1940	—	26.	5. 1941
3. kpt. Stefan Witorzeń	27.	5. 1941	—	luty	1942
4. kpt. pil. Julian Kowalski	luty	—	—	listopad	1942
5. kpt. pil. Stanisław Łapka	listopad	1942	—	lipiec	1942
6. kpt. pil. Wieniśysław Barański	lipiec	—	—	grudzień	1943
7. kpt. pil. Wacław Król	grudzień	1943	—	6.	7. 1944
8. kpt. pil. Marian Duriasz	7.	7. 1944	—	do końca	wojny

303 Dywizjon Myśliwski Warszawski im. T. Kościuszki

1. mjr pil. Zdzisław Krasnodebski ..	2. 8. 1940 — 6. 9. 1940
2. por. pil. Witold Urbanowicz	7. 9. 1940 — 20. 10. 1940
3. por. pil. Zdzisław Henneberg	21. 10. 1940 — 7. 11. 1940 (p.o.)
4. kpt. pil. Adam Kowalczyk	8. 11. 1940 — 19. 2. 1941
5. por. pil. Z. Henneberg	20. 2. 1941 — 12. 4. 1941
6. por. pil. Tadeusz Arentowicz	13. 4. 1941 — 5. 5. 1941 (p.o.)
7. por. pil. Wacław Łapkowski	6. 5. 1941 — 1. 7. 1941
8. kpt. pil. T. Arentowicz	3. 7. 1941 — 8. 7. 1941
9. kpt. pil. Jerzy Jankiewicz	9. 7. 1941 — 20. 11. 1941
10. por. pil. Wojciech Kołaczkowski	21. 11. 1941 — 6. 5. 1942
(kpt.)	
11. kpt. pil. Walerian Żak	7. 5. 1942 — 18. 5. 1942
12. por. pil. Jan Zumbach (kpt.)	19. 5. 1942 — 1. 12. 1942
13. por. pil. Witomir Bienkowski (kpt.)	2. 12. 1942 — 3. 7. 1943
14. kpt. pil. Jan Falkowski	4. 7. 1943 — 20. 11. 1943
15. kpt. pil. Tadeusz Koc	21. 11. 1943 — 25. 4. 1944
16. kpt. pil. Bolesław Drobiński	26. 4. 1944 — do końca wojny

304 Dywizjon Bombowy Ziemi Śląskiej

1. ppłk. pil. Jan Biały	22. 8. 1940 — 22. 12. 1940
2. ppłk. pil. Piotr Dudziński	23. 12. 1940 — 13. 11. 1941
3. mjr dypl. obs. Stanisław Poziomek	14. 11. 1941 — 15. 8. 1942
4. kpt. pil. Kazimierz Czetowicz	16. 8. 1942 — 28. 1. 1943
5. kpt. pil. Mieczysław Pronaszko	29. 1. 1943 — 18. 11. 1943
6. kpt. obs. Czesław Korbut	19. 11. 1943 — 10. 4. 1944
7. mjr pil. obs. Jerzy Kranc	11. 4. 1944 — 2. 1. 1945
8. kpt. pil. Stanisław Żurek	3. 1. 1945 — do końca wojny

305 Dywizjon Bombowy Ziemi Wielkopolskiej

1. ppłk. obs. Jan Jankowski	1. 9. 1940 — 4. 4. 1941
2. ppłk. dypl. pil. Bohdan Kleczyński	5. 4. 1941 — 9. 8. 1941
3. mjr pil. Robert Beill	10. 8. 1941 — 20. 6. 1942
4. mjr pil. Kazimierz Śniegula	21. 6. 1942 — 17. 1. 1943
5. mjr pil. Tadeusz Czołowski	18. 1. 1943 — 28. 7. 1943
6. kpt. pil. Kazimierz Konopasek	29. 7. 1943 — 1. 8. 1944
7. mjr pil. Bolesław Orliński	2. 8. 1944 — 1. 2. 1945
8. mjr pil. Stanisław Grodzicki	2. 2. 1945 — do końca wojny

306 Dywizjon Myśliwski Toruński

1. kpt. pil. Tadeusz Rolski	28. 8. 1940 — 1. 10. 1940
2. mjr pil. Jerzy Orzechowski	1. 10. 1940 — 30. 10. 1940
3. kpt. pil. T. Rolski	1. 11. 1940 — 27. 6. 1941
4. kpt. pil. Jerzy Zaremba	28. 6. 1941 — 14. 8. 1941
5. por. pil. Jan Ostoja-Stoński	15. 8. 1941 — 1. 9. 1941
6. mjr pil. Henryk Wczelik	2. 9. 1941 — 14. 4. 1942
7. kpt. pil. Tadeusz Czerwiński	15. 4. 1942 — 22. 8. 1942
8. kpt. pil. Kazimierz Rutkowski	23. 8. 1942 — 1. 1. 1944
9. mjr pil. Stanisław Łapka	2. 1. 1944 — 8. 6. 1944
10. kpt. pil. Jan Marciniak	9. 6. 1944 — 28. 6. 1944
11. kpt. pil. Paweł Niemiec	29. 6. 1944 — 25. 9. 1944
12. kpt. pil. Jan Żulikowski	26. 9. 1944 — do końca wojny

307 Nocny Dywizjon Myśliwski Lwowski

1. kpt. pil. Stanisław Pietraszkiewicz	24. 8. 1940	— 15. 10. 1940
2. mjr pil. Kazimierz Benz	15. 10. 1940	— 14. 11. 1940
3. mjr pil. Stanisław Grodziecki	15. 11. 1940	— 10. 6. 1941
4. kpt. pil. Jerzy Antonowicz	11. 6. 1941	— 23. 10. 1941
5. mjr pil. inż. Stanisław Brejnak	24. 10. 1941	— 22. 7. 1942
6. kpt. pil. Jan Michałowski (mjr)	23. 7. 1942	— 23. 3. 1943
7. mjr pil. Jerzy Orzechowski (ppłk.)	1. 4. 1943	— 7. 11. 1943
8. kpt. pil. Maksymilian Lewandowski (mjr)	8. 11. 1943	— 21. 5. 1944
9. kpt. pil. Gerard Ranoszek (mjr)	22. 5. 1944	— 8. 12. 1944
10. kpt. pil. Stanisław Andrzejewski	9. 12. 1944	— do końca

wojny

308 Dywizjon Myśliwski Krakowski

1. kpt. dypl. pil. Stefan Łaskiewicz	9. 9. 1940	— 10. 11. 1940
2. kpt. pil. Walerian Jasionowski	11. 11. 1940	— 7. 12. 1940
3. mjr pil. Jerzy Orzechowski	8. 12. 1940	— 22. 6. 1941
4. kpt. pil. Marian Pisarek	23. 6. 1941	— 10. 12. 1941
5. kpt. pil. Marian Wesołowski	11. 12. 1941	— 9. 1. 1942
	10. 1. 1942	— 30. 4. 1942
6. kpt. pil. Teofil Nowierski	11. 12. 1941	— 9. 1. 1942
7. kpt. pil. Feliks Szyszka	30. 4. 1942	— 11. 5. 1942
8. kpt. pil. Walerian Zak	18. 5. 1942	— 11. 2. 1943
9. por. pil. Franciszek Kornicki	12. 2. 1943	— 3. 3. 1943
10. kpt. pil. Paweł Niemiec	4. 3. 1943	— 18. 5. 1943
11. kpt. pil. Jan Żulikowski	19. 5. 1943	— 20. 3. 1944
12. kpt. pil. W. Rettinger	21. 3. 1944	— 16. 2. 1945
13. kpt. pil. Karol Pniak	17. 2. 1945	— do końca

wojny

309 Dywizjon Myśliwsko-Rozpoznawczy Ziemi Gdańskiej

1. ppłk. pil. Zygmunt Pisti	23. 11. 1940	— 14. 2. 1943
2. mjr pil. Witold Jacek Piotrowski	15. 2. 1943	— 14. 10. 1943
3. kpt. pil. Maciej Piotrowski	15. 10. 1943	— 2. 4. 1944
4. kpt. pil. Jerzy Gołko	3. 4. 1944	— 8. 9. 1944
5. kpt. pil. Antoni Głowacki	9. 9. 1944	— do końca

wojny

315 Dywizjon Myśliwski Dęblński

1. mjr. pil. Stanisław Pietraszkiewicz	21. 1. 1941	— 22. 9. 1941
2. mjr pil. Władysław Szcześniewski	23. 9. 1941	— 12. 11. 1941
3. mjr pil. Stefan Janus	13. 11. 1941	— 6. 5. 1942
4. mjr pil. Mieczysław Wiórkiewicz	7. 5. 1942	— 25. 9. 1942
5. mjr pil. Tadeusz Sawicz	26. 9. 1942	— 16. 4. 1943
6. kpt. pil. Jerzy Popławski	17. 4. 1943	— 15. 2. 1944
7. kpt. pil. Eugeniusz Horbaczewski	16. 2. 1944	— 18. 8. 1944
8. kpt. pil. Tadeusz Andersz	19. 8. 1944	— 6. 4. 1945
9. kpt. pil. Władysław Potocki	6. 4. 1945	— do końca

wojny

316 Dywizjon Myśliwski Warszawski

1. mjr pil. Julian Frey	22.	2. 1941	—	11. 8. 1941
2. kpt. pil. W. Wilczewski	12.	8. 1941	—	5. 6. 1942
3. kpt. pil. Aleksander Gabszewicz	15.	11. 1941	—	5. 6. 1942
4. kpt. pil. Jan Żurkowski	6.	6. 1942	—	28. 12. 1942
5. kpt. pil. Marian Trzebiński	29.	12. 1942	—	16. 9. 1943
6. kpt. pil. Paweł Niemiec	17.	9. 1943	—	27. 6. 1944
7. kpt. pil. Bohdan Aret	28.	6. 1944	—	6. 9. 1944
8. kpt. pil. Z. Drybański	7.	9. 1944	—	do końca wojny

317 Dywizjon Myśliwski Wileński

1. mjr pil. Stanisław Brzezina	26.	2. 1941	—	17. 8. 1941
2. kpt. pil. Henryk Szczesny	18.	8. 1941	—	15. 11. 1941
3. kpt. pil. Jan Brzeziński	16.	11. 1941	—	10. 5. 1942
4. por. pil. Piotr Ozyra	11.	5. 1942	—	11. 6. 1942
5. kpt. pil. Stanisław Skalski	12.	6. 1942	—	1. 11. 1942
6. kpt. pil. Zbigniew Czaykowski	2.	11. 1942	—	28. 4. 1943
7. por. pil. Franciszek Kornicki (kpt.)	29.	4. 1943	—	30. 12. 1943
8. kpt. pil. Władysław Miksa	31.	12. 1943	—	28. 5. 1944
9. kpt. pil. Władysław Gnyś	29.	5. 1944	—	27. 8. 1944
10. kpt. pil. S. Chełmicki	28.	8. 1944	—	2. 1. 1945
11. kpt. pil. Marian Trzebiński	3.	1. 1945	—	do końca wojny

318 Dywizjon Myśliwsko-Rozpoznawczy Gdański

1. kpt. pil. Leszek Wielochowski (mjr)	20.	3. 1943	—	do końca wojny
--	-----	---------	---	----------------

Uwaga:

Po zakończeniu działań wojennych zmieniali się również dowódcy dywizjonów, tak że do chwili rozwiązania P.S.P. w drugiej połowie 1946 roku dywizjony miały jeszcze po jednym lub dwóch dowódców, ponieważ jednak niniejsze opracowanie obejmuje w zasadzie tylko okres wojny, dowódcy ci nie są w powyższych wykazach podani.

KOŁBIAL, XI

LOTNICTWO TRANSPORTOWE

CZĘŚĆ TRZECIA

JEDNOSTKI NIEWALCZĄCE

W okresie międzywojennym nigdy nie doceniono należycie roli lotnictwa transportowego w wojnie i w pokoju. W 1918 roku w składzie lotnictwa wojennego było tylko trzy dywizyjony transportowe, ale z tych trzech było prowadziana na czas wojny do lotów transportowych (podobnie jak w innych państwach) i wskazywano na jego rolę w wojnie transportowej. Całość potrzeb transportu lotniczego w czasie wojny wlotowej linii lotniczej.

W okresie 1918-1920 w czasie wojny lotnictwo transportowe posiadało 2 dywizyjony, które w 1920 roku zostały przekształcone pod nazwą „Pomocniczy Dywizjon Transportowy” (lotnictwo transportowe) — A. T. A. z. W czasie wojny obsługiwał lotami samolotami krótkie szlaki komunikacyjne.

Te skromne środki okazały się już w pierwszych miesiącach wojny niewystarczające. Potrzeby zwiększały się gwałtownie, powstawały nowe teatry wojenne, powstawały nowe teatry wojenne i coraz ściślej się wiodły ze Stanami Zjednoczonymi, znaczenie lotnictwa transportowego było coraz bardziej doceniane przez wyższe instancje i w tym czasie. Zwiększała się konieczność stworzenia specjalnej organizacji transportu powietrznego oraz jednostek samodzielnego lotnictwa transportowego o znaczeniu większym niż dotychczas. Wskazywano na jego rolę w wojnie transportowej.

Te wielkie zmiany organizacyjne powstały w kwietniu 1918 roku głównie w celu przystosowania wziętych spraw transportu po-

ROZDZIAŁ XII

LOTNICTWO TRANSPORTOWE

Znaczenie lotnictwa transportowego

W okresie międzywojennym nigdzie nie doceniano należycie roli jaką lotnictwo transportowe mogło odegrać w wojnie światowej. Wielka Brytania nie była pod tym względem wyjątkiem. Lotnictwo brytyjskie (RAF) miało tylko trzy dywizjony transportowe, ale z tych dwa były przewidziane na czas wojny do działań bombowych (podobnie jak w innych państwach) i wskutek tego były szkolone jako transportowo-bombowe. Całość potrzeb transportu powietrznego miały zaspokoić cywilne linie lotnicze.

W sierpniu 1939 r., gdy wojna była już nieunikniona, powstała z prywatnej inicjatywy organizacja pilotów sportowych pod nazwą „Pomocniczy Transport Powietrzny” (*Air Transport Auxiliaries*, skrót — A.T.A.), która miała w czasie wojny obsługiwać lekkimi samolotami krótkie szlaki komunikacyjne.

Te skromne środki okazały się już w pierwszych miesiącach wojny niewystarczające. Potrzeby zwiększały się gwałtownie, pojawiały się coraz to inne możliwości stosowania przewozu powietrznego w szerokim zakresie. W miarę rozwoju działań operacyjnych, powstawania nowych teatrów wojennych i coraz ścisłej współpracy ze Stanami Zjednoczonymi, znaczenie lotnictwa transportowego było coraz bardziej doceniane przez wyższe sztaby i sfery rządowe. Zaistniała wkrótce konieczność stworzenia szerokiej organizacji transportu powietrznego oraz jednocześnie zamówienia dużych samolotów transportowych o znacznie większym zasięgu od dotychczas stosowanego.

Po wielu zmianach organizacyjnych powstał w kwietniu 1943 roku główny organ kierowniczy wszystkich spraw transportu po-

wietrznego, mianowicie Dowództwo Lotnictwa Transportowego czyli *R.A.F. Transport Command*. Pod koniec wojny dowództwo to obejmowało 7 grup lotniczych i 2 samodzielne skrzydła.

Zadania lotnictwa transportowego były ujęte następująco:

- dostawa samolotów do jednostek bojowych i szkół,
- obsługa linii lotniczych,
- przewóz jednostek wojska i jednostek lotniczych,
- loty na zadania specjalne,
- desanty wojsk powietrznych,
- zaopatrywanie z powietrza,
- ewakuacja rannych i sprzętu.

Udział Lotnictwa Polskiego w transporcie powietrznym

Żołęgi polskie brały udział we wszystkich rodzajach zadań brytyjskiego lotnictwa transportowego, największy jednak wysiłek włożyło Lotnictwo Polskie w dziedzinie dostawy samolotów. W początkowym okresie wojny zadanie to było dla Brytyjczyków najpilniejszym zagadnieniem.

Zestawienie liczbowe dotyczące udziału Lotnictwa Polskiego w dziedzinie transportu powietrznego są na pozór skromne, ale należy pamiętać przy ich ocenie, że wysiłek ten był dokonany pomimo szczupłości stanów osobowych i przy zrozumiałej niechęci personelu latającego do tych zadań, które nie dawały możliwości bezpośredniego porachunku z wrogiem i nie przynosiły wawrzynów bojowych. Wartość tego wysiłku była jednak bardzo duża, zwłaszcza w latach 1940-1943 i była przez władze brytyjskie wysoko ceniona.

Głównym powodem udziału Lotnictwa Polskiego w transporcie powietrznym była troska o przyszłe lotnictwo transportowe w Polsce. Nie wolno było pominąć sposobności zapoznania się z organizacją transportu powietrznego na światową skalę i możliwości przeszkolenia w tej dziedzinie pewnej ilości personelu w różnych warunkach pracy.

Personel LOT'u, który w ilości około 300 osób znalazł się w Anglii, został częściowo już w 1940 r. umieszczony w P.S.P., a częściowo w brytyjskim lotnictwie transportowym i w wytwórniach lotniczych.

W 1941 r. ustanowiono w Inspektoracie P.S.P. samodzielny referat lotnictwa cywilnego (mjr obs. Z. Piątkowski) dla kierowania i uzgadniania poczynań w tej dziedzinie i dla opieki nad polskim personelem.

Wkrótce po utworzeniu Dowództwa Lotnictwa Transporto-

wego w 1943 r. uzyskano przy tym dowództwie etat polskiego oficera łącznikowego, którym został płk. pil. inż. Wacław Makowski, były długoletni dyrektor naczelny LOT'u. Później powstała w tym dowództwie sekcja polska, obejmująca sztab oficera łącznikowego, personel latający i kadre obsługi samolotów.

Pod koniec wojny prócz 144 osób personelu latającego w różnych brytyjskich jednostkach był również jeden pełny polski dywizjon transportowy, 301 Obrońców Warszawy, liczący około 800 ludzi, a drugi dywizjon, 304, po wyjściu z lotnictwa wybrzeża, był w trakcie przenoszenia do lotnictwa transportowego.

Udział nasz w lotnictwie transportowym miał również znaczenie propagandowe, załogi polskie latały bowiem wszędzie, w szczególności zaś w Kanadzie, Stanach Zjednoczonych oraz na Środkowym i Dalekim Wschodzie.

Dostawa samolotów

Udział nasz w dziedzinie dostawy samolotów jest ujęty w 4 osobnych punktach, zgodnie z czterema obszarami działania.

a) Dostawy na obszarze i z obszaru Wielkiej Brytanii.

Cywilna organizacja A.T.A. wspomniana we wstępie, została w pierwszych tygodniach wojny wykorzystana — wbrew jej założeniom — dla dostawy samolotów z wytwórni do jednostek.

W grudniu 1939 r. A.T.A. została podporządkowana ministerstwu produkcji lotniczej. Skromna początkowo liczba 28 pilotów wzrosła do liczby 734 pilotów i ponad 3.000 osób personelu ziemnego.

Grupa personelu polskiego w A.T.A. obejmowała 14 pilotów i 3 pilotki¹. W sumie grupa polska wylatała ponad 10 tysięcy godzin i przeprowadziła lotem około 7.520 samolotów. Po oswojeniu kontynentu Europy piloci A.T.A. dostarczali samoloty do jednostek w Niemczech, w Holandii, we Francji i Włoszech oraz w Afryce.

Począwszy od kwietnia 1944 r. załogi polskie były przydzielane na okres kilku miesięcy do 44 Grupy Transportowej i dostarczały samoloty do jednostek w Wielkiej Brytanii, we Włoszech, na Malcie oraz na Środkowym i Dalekim Wschodzie.

1. Pierwszym polskim pilot w A.T.A. ppor. A. Długaszewski, rozpoczął dostawę samolotów w dniu 21 czerwca 1940 roku.

Trzy pilotki były to: por. Barbara Wojtulanis, por. Anna Leska i ppor. Jadwiga Piłsudska (córka Marszałka Józefa Piłsudskiego).

Ogółem w jednostkach 44 Grupy pracował następujący polski personel: 29 pilotów, 13 nawigatorów, 11 radiotelegrafistów, 11 mechaników pokładowych — razem 64 osoby.

Nie udało się ustalić dokładnie liczb samolotów dostarczonych na poszczególne obszary, gdyż po wojnie część tego personelu wyemigrowała, a część już nie żyła.

W przybliżeniu liczba dostarczonych ogółem samolotów wynosiła około 200, z tym że samoloty były 19 różnych typów. Na Środkowy i Daleki Wschód dostarczono z tej ogólnej liczby około 50.

b) Dostawy na obszarze Środkowego Wschodu.

W dniu 14 września 1940 r. ministerstwo lotnictwa zwróciło się do Inspektoratu P.S.P. z propozycją użycia polskich lotników w oddziale dostawy samolotów na Złotym Wybrzeżu w Zachodniej Afryce. Inspektorat zgodził się, stawiając za warunek zorganizowanie polskiego oddziału wojskowego, który w sprawach personalnych będzie podlegał Inspektoratowi P.S.P.

Po krótkim przeszkoleniu, w dniu 30 października 1940 r. wyruszyła pierwsza partia personelu polskiego do Takoradi. W liczbie 22 osób było 14 pilotów.

Z dniem 21 listopada 1940 r. został utworzony w ramach R.A.F. Takoradi polski oddział pod nazwą *Polish Detachment R.A.F. Takoradi*, którego dowódcą był ppłk. dypl. pil. Mateusz Iżycki. W oddziale tym służył jako pilot w stopniu początkowo Squadron Leader'a, gen. bryg. pil. inż. Ludomir Rayski, który nie uzyskawszy zgody Naczelnego Wodza na służbę w jednostce bojowej, zgodził się latać w Afryce.

W grudniu 1941 r. nastąpiła reorganizacja dostawy samolotów na Środkowym Wschodzie, mianowicie, utworzono jedną dużą jednostkę dostawy na cały Środkowy Wschód i do Indyj, pod nazwą *Aircraft Delivery Unit, R.A.F. Middle East*, z siedzibą w Helipolis w Egipcie. W związku z tym oddział polski został przeniesiony do Kairu i tam zreorganizowany pod nazwą *Polish Air Force Detachment, R.A.F. Middle East*.

Nowa nazwa odzwierciedlała fakt, że odtąd cały polski personel podlegał dowódcy tego oddziału bez względu na swój przydział na Środkowym Wschodzie i że funkcje oddziału nie były już ograniczone do dostawy samolotów.

W związku z tym przemianowano dowództwo oddziału na Delegaturę Inspektoratu P.S.P. na Środkowym Wschodzie, a jego zadania i skład były następujące:

a) Delegatura (od 15. XI. 1942) miała zadanie opieki nad polskim personelem na całym Środkowym Wschodzie oraz prze-

prowadzania rekrutacji do lotnictwa wśród Polaków ewakuowanych z Rosji Sowieckiej.

b) Utworzona z ochotników oddziału jeszcze w Takoradi, Eskadra Myśliwska była pod względem działalności bojowej podporządkowana brytyjskiemu 112 Dywizjonowi (Rekinów).

c) Właściwy oddział transportowy, zwany dywizjonem *ferry*, był jedną z 4 sekcji Jednostki Dostawy Samolotów (*Aircraft Delivery Unit*). W rzeczywistości jednak, wskutek wewnętrznych trudności A.D.U., polscy piloci i nawigatorzy pracowali we wszystkich czterech sekcjach, wskutek czego jednolitość i zwartość polskiego oddziału powoli zanikała.

Gdy w sierpniu 1943 r. utworzono Polską Sekcję w Dowództwie Lotnictwa Transportowego, oddział w Kairze przestał istnieć. Dowódca oddziału został oficerem łącznikowym w 216 Grupie, a polski personel pracował we wszystkich jednostkach tej grupy.



Przy ocenie pracy oddziału transportowego w Takoradi należy brać pod uwagę niezwykle trudne warunki klimatyczne i terenowe; dopiero na tym tle ilość wylatanych godzin i ilość przeprowadzonych samolotów nabiera właściwej wymowy.

Główną cechą klimatu Zachodniej Afryki stanowi tropikalny i wilgotny upał oraz częste deszcze. Malaria jest chorobą nagminną i tylko niewielu Europejczyków może pracować w tym klimacie dłużej niż 6 miesięcy. Codzienne, przymusowe zażywanie chininy wywołuje po pewnym czasie zaburzenia żołądkowe i podniecenie nerwowe, przechodzące z czasem w zubożenie i otypienie.

Warunki meteorologiczne i terenowe przelotów są bardzo trudne. Droga z Takoradi do Egiptu prowadziła polskie załogi przez dziewicze puszcze i pustynne piaski. Lotniska były odległe od siebie 250 do 600 kilometrów. Pogoda afrykańska jest bardzo zmienna i zdradliwa. Na Żółtym Wybrzeżu niskie chmury wiszą niemal bez przerwy, a widoczność jest słaba.

Dalej na wschód droga biegła przez obszar piaskowych burz. Tropikalne burze są gwałtowne i niespodziewane, a w czasie suszy ilość rozpylonego piasku w powietrzu jest tak duża, że widoczność spada nagle niemal do zera.

Samoloty dostarczano konwojami, to znaczy, leciała grupa jedno- lub dwusilnikowych samolotów pod dowództwem prowadzącego (tzw. *convoy-leader*), który miał pełną załogę, czyli nawigatora i radiotelegrafistę, podczas gdy inni piloci lecieli sami

Już wkrótce po przybyciu do Takoradi kilku naszych pilotów prowadziło konwoje.

Projekt zorganizowania polskich konwojów nie doszedł do skutku z braku polskich nawigatorów i radiotelegrafistów.

Przymusowe lądowanie w Afryce groziło nie tyle śmiercią z powodu wypadku, ile z powodu pragnienia i głodu w pustyni lub w puszczy zanim nadeszła pomoc. Szczęśliwy przypadek mógł uratować pilota, bo na szlakach nie było specjalnej organizacji pomocniczej, ani nie było na to czasu.

Do szczęśliwie ocalałych pilotów należeli z Polaków kpt. pil. R. Lutosławski i chor. pil. W. Pawłowski.

Kpt. Lutosławski lądował przymusowo na bagnisku w Północnej Nigerii. Trawiony pragnieniem i głodem, męczony komarami, po kilku dniach wędrówki, będąc już u kresu sił, natrafił na wioskę murzyńską i został uratowany.

Chor. Pawłowski rozbił samolot typu „Tomahawk” przy przymusowym lądowaniu w puszczy i odniósł ciężkie obrażenia. Zdawał sobie jednak sprawę, że nikt go nie znajdzie w miejscu w którym lądował, więc zaczął się wlec w poszukiwaniu jakiejś drogi i ludzi. Po ośmiu godzinach natrafił szczęśliwie na ścieżkę, która doprowadziła go do wioski Kuseriki. W wiosce tej było dwóch angielskich inżynierów, którzy opatrzyli rany chor. Pawłowskiego i przewieźli go swoim samochodem do szpitala.

Jednym z tym którzy ponieśli śmierć po przymusowym lądowaniu był st. sierż. Ignacy Mikołajczyk. Ciało jego znaleziono po kilku tygodniach, a przy nim była notatka następującej treści:

„Wątpię czy dożyję do rana, słabnę z każdą minutą. Zostały mi już tylko trzy łyki wody, a mam straszne pragnienie. Powiniennem iść gdzieś, ale dokąd? Jestem zupełnie zgubiony. Żegnam Was, spotkamy się kiedyś tam, gdzie każdy pewnego dnia iść musi. Proszę dopilnować by te trochę pieniędzy które mam doręczono moim rodzicom. Umieram z myślą o nich i o Polsce. Oddaję się Panu Bogu. Godzina 20-ta, 9 maja.

Wczoraj szedłem trzy godziny na zachód, ale nie mogłem iść dłużej. Na powrót zużyłem pięć godzin, ale gdy się zrobi gorąco, to nie myślę bym mógł długo wytrzymać. Śmierć jest blisko. Próbowałem startować, mam jeszcze 10 galonów, ale akumulatory są wyczerpane. Przykręciłem klucz w dół, tak że brzęczał całą noc. Czekałem na pomoc, ale teraz pomoc już nie nadejdzie. Czuję, że długo nie wytrzymam.

Jest godzina 09.00, 10-go maja. Czekałem na godzinę 10-tą rano. Miałem uczucie, że o tej godzinie nadejdzie pomoc. Sen człowieka umierającego z głodu i pragnienia. O Boże, skróć moje męki, nie będzie już dla mnie pomocy. Nie pozwól nikomu lądować w pustyni gdzie nie ma ludzi, bo tu nie ma drogi wyjścia. Tak jak ze mną, lepiej jest zabić się. Burza piaskowa była tak gęsta, że nic nie widziałem.

Godz. 12-ta, 10 maja. Jest strasznie gorąco. Piję, a raczej liżę trochę potu. Cierpię strasznie.

Godzina 13.45. Słyszę samolot lecący na południe, na prawo ode mnie, ostatnia moja nadzieja, nie mogę wstać by się rozejrzeć. Ostatnie moje minuty... Boże zmiłuj się nade mną".

Od listopada 1940 r. do grudnia 1945 r. w jednostkach dostawy samolotów na Środkowym Wschodzie pracowało 115 polskich pilotów, 5 nawigatorów i jeden radiotelegrafista.

W tym okresie polscy piloci wylatali ponad 47.400 godzin i przeprowadzili 3.687 samolotów.

W czasie tej służby zginęło śmiercią lotnika 19 pilotów i jeden nawigator.

c) Dostawy samolotów z Kanady.

Inspektorat P.S.P. zwrócił się w połowie 1941 roku do ministerstwa lotnictwa z propozycją zatrudnienia naszych pilotów w organizacji ATFERRO (*Atlantic Ferry Organisation*), podlegającej wówczas ministerstwu produkcji lotniczej. Pomimo początkowych sprzeciwów, ministerstwo lotnictwa zgodziło się i w listopadzie 1941 r. sześciu polskich pilotów znalazło się w Kanadzie w grupie pionierów tak zwanego „Mostu Atlantyckiego”. Byli to następujący piloci LOT'u: kpt. K. Burzyński, por. K. Pustówka, chor. W. Klisz, st. sierż. R. Sławiec, sierż. G. Mitz i sierż. S. Płonczyński.

Dostawą samolotów z Kanady kierowało ówczesne R.A.F. *Ferry Command*. Gdy w 1943 r. utworzono *Transport Command*, dowództwo w Kanadzie zostało przeorganizowane na 45 Grupę Transportową.

W latach 1943-1945 polski personel w 45 Grupie obejmował już nie tylko pilotów, ale również nawigatorów, radiotelegrafistów, mechaników pokładowych, oficerów technicznych i administracyjnych, meteorologów i jednego cywilnego inżyniera studiującego urządzenie bezpieczeństwa lotu. Stany liczebne tego personelu ulegały wahaniom, przeciętnie jednak było około 60 osób, a najwyższy stan wynosił 72 osoby.

Ogółem z polskiego personelu brało udział w dostawie samolotów z Kanady: 49 pilotów, 22 nawigatorów, 25 radiotelegrafistów, 14 mechaników pokładowych i 7 osób personelu pomocniczego, razem 117 osób.

Po doświadczonych pilotach LOT'u, następne załogi wysyłane do Kanady składały się z personelu mającego odbyte loty w lotnictwie bombowym, dodatkowo przeszkolonego do nowych zadań.

Dostawa samolotów z Kanady, wyrabianych w Kanadzie i w Stanach Zjednoczonych A.P., odbywała się pojedynczymi samolotami i głównie do czterech ośrodków rozdzielczych: do Szkocji (Prestwick), do Afryki Północnej, do Afryki Zachodniej i do Indyj.

Polski personel wykonał następujące ilości przelotów przez Atlantyk:

— piloci jako kapitanowie samolotu	429 przelotów
— piloci jako zastępcy 1-go pilota	145 "
— nawigatorzy	123 "
— radiotelegrafisci	278 "
— mechanicy pokładowi	134 "

Razem: ilość przelotów przez Atlantyk . . . 1.199

Personel ziemny

Oficerowie techniczni i oficerowie meteorolodzy, odbywali praktyki w jednostkach i szkołach brytyjskich w Kanadzie, po czym pracowali na różnych stanowiskach w 45 Grupie.

Straty personelu

W Kanadzie poległo śmiercią lotnika 8 pilotów polskich, 2 nawigatorów i 2 radiotelegrafistów, razem 12 lotników.

Jednym z poległych był najstarszy pilot LOT'u, kpt. Kazimierz Burzyński. Zginął on wraz z całą załogą Liberatora, który spadł w płomieniach w pobliżu Montrealu. Podając do wiadomości śmierć kpt. Burzyńskiego, Dowództwo Lotnictwa Transportowego stwierdziło:

„Światowe lotnictwo poniosło prawdziwą stratę przez śmierć F/Lt. K. Burzyńskiego”.

d) Dostawy samolotów na obszarze Indyj.

Na tym obszarze załogi polskie pracowały początkowo w trzech jednostkach dostawy samolotów 229 Grupy Transportowej, później w sześciu placówkach przelotowych. Personel polski nie tworzył odrębnego zgrupowania; piloci i nawigatorzy byli przydzielani do różnych jednostek brytyjskich.

Pierwsza partia Polaków składała się z 7 pilotów; rozpoczęła ona loty w Indiach we wrześniu 1944 r. Byli to piloci jednosil-

nikowych samolotów myśliwskich, wówczas bardzo tam pożą-
dani.

Stan polskiego personelu w Indiach był na ogół mały i zwięks-
zył się dopiero po wojnie; w październiku 1945 r. było tam
21 pilotów i 3 nawigatorów.

Piloci polscy przeprowadzili w Indiach 771 samolotów, jedno-
i dwusilnikowych, dwudziestu różnych typów.

Wśród personelu polskiego w Indiach nie było wypadków
śmiertelnych.

Obsługa regularnych linii lotniczych

Służbę na regularnych liniach lotniczych załogi polskie pełniły
w dywizjonach R.A.F. i w cywilnym towarzystwie B.O.A.C.
(*British Overseas Airways Corporation*).

W brytyjskich dywizjonach transportowych pracowało ogó-
łem 57 pilotów, 20 nawigatorów, 25 radiotelegrafistów i 5 me-
chaników pokładowych. W służbie poległo 4 pilotów, 2 nawiga-
torów i jeden mechanik pokładowy.

Zestawienie pracy wykonanej przez ten personel przedstawia
się następująco:

- piloci wykonali 4.587 lotów w czasie 12.000 godzin,
przewieźli 17.901 pasażerów i 353 tony ładunku;
- drudzy piloci (zastępcy) wylatali 2.869 godzin;
- nawigatorzy wylatali 3.092 godziny;
- radiotelegrafiści wylatali 3.483 godziny;
- mechanicy pokładowi wylatali 99 godzin.

Zamiar utworzenia dwóch polskich dywizjonów transporto-
wych powzięto już w 1943 roku, ale urzeczywistnienie jego
mogło nastąpić dopiero po wojnie.

Po przesunięciu do lotnictwa transportowego dywizjonów 301
i 304, oba dywizjony stały od września 1945 r. na lotnisku
Chedburgh (Suffolk); stacja Chedburgh stała się całkowicie pol-
ska i miała około 1.600 polskich lotników, w tej liczbie około
350 personelu latającego.

Dywizjony pracowały na liniach lotniczych z Wielkiej Brytanii
do Włoch i Grecji, od czerwca do grudnia 1945 r. W tym czasie
wykonały one 356 lotów i przewiozły 203,5 ton ładunku.

W pracy tej zginęła jedna załoga w składzie 4 ludzi.



Udział personelu P.S.P. w obsłudze cywilnych linii lotniczych
był znacznie skromniejszy.

Po kilkumiesięcznej korespondencji w sprawie przydzielenia polskiego personelu do B.O.A.C., grupa personelu latającego została w styczniu 1943 r. odkomenderowana do B.O.A.C. Składała się ona z 6 pilotów, 3 nawigatorów, 3 radiotelegrafistów i 3 mechaników pokładowych.

Po przeszkoleniu i praktyce część pozostała w Anglii, a 5 pilotów i 2 radiotelegrafistów zostało przydzielonych do kanadyjskiego oddziału B.O.A.C. W końcu 1943 roku, wbrew zamierzeniom Inspektoratu P.S.P., polskie załogi zostały przeniesione do dywizjonu Nr 1 B.O.A.C., który latał z W. Brytanii do Północno-Zachodniej Afryki.

W dywizjonie Nr 1 personel polski latał na samolotach typu Dakota D.C.3. na następujących szlakach: do Maroka, do Gibraltaru, do Egiptu (dwoma różnymi drogami), do Karachi w Indiach (przedłużenie szlaku z Egiptu).

Ostatni z wymienionych szlaków był najdłuższy i składał się z 30 odcinków, które przebywano w czasie około stu godzin lotu w ciągu około 3 tygodni.

Piloci polscy w B.O.A.C. wykonali 200 przelotów czyli 2.542 loty na poszczególnych odcinkach tras, w czasie 10.109 godzin.

Nawigatorzy wykonali 112 przelotów w czasie 3.573 godzin.

Radiotelegrafisci wykonali 196 przelotów w czasie 6.667 godzin.

Mechanicy pokładowi wykonali 26 przelotów w czasie 916 godzin.

Brak jest danych dotyczących liczb przewiezionych pasażerów i przewiezionego ładunku.

Wypadków lotniczych w B.O.A.C. nie było.

Loty na zadania specjalne

Lotnictwo transportowe miało osobne dywizjony przeznaczone do zadań specjalnych, jak przewożenie wysłanników rządowych, ważnych osobistości (zwanych po angielsku V.I.P. co jest skrótem *very important person*), przewóz poczty dyplomatycznej i wojskowej, loty łącznikowe wyższych dowódców, ewakuacja ludności cywilnej, loty doświadczalne itp.

Załogi polskie latały w 6 brytyjskich jednostkach przeznaczonych do tego rodzaju zadań. Ogółem latało w tych jednostkach 13 polskich pilotów, ponadto jednak w innych jednostkach na tego typu zadania latało 8 pilotów, 3 nawigatorów, 2 radiotelegrafistów i 2 mechaników pokładowych.

Wśród wybitnych osobistości których przewożenie było po-

wierzone polskiemu personelowi byli: belgijska królowa-matka, premier Winston Churchill, admirał Hewitt, marszałek Sir Allan Brooke, marszałek Lord Wavell, Naczelny Wódz Polskich Sił Zbrojnych.

Przewóz wojsk. Desanty. Zaopatrywanie z powietrza. Ewakuacja drogą powietrzną

W zadaniach wymienionych w tym podtytule, udział polskiego personelu był bardzo skromny. Poza działalnością 301 Dywizjonu (Eskadry Nr 1586) omówionej w Rozdziale XI, tylko 2 pilotów i jeden nawigator uczestniczyli w tych zadaniach.

Jeden pilot, jako dowódca brytyjskiej eskadry, brał udział w działaniach desantowych w czasie inwazji Europy i w wyprawie pod Arnhem. Drugi latał na różne zadania w ciągu 2 miesięcy, wykonując 198 lotów; przewiózł on 116 osób i 155 ton materiału, oraz ewakuował 75 rannych.

Nawigator wykonał 90 lotów w ciągu 4 miesięcy.

Zestawienie statystyczne

Ilość polskiego personelu latającego zatrudnionego w transporcie powietrznym — poza dwoma polskimi dywizjonami — była następująca: 257 pilotów, 55 nawigatorów, 59 radiotelegrafistów, 25 mechaników pokładowych; razem — 396 osób.

Z A Ł A C Z N I K N R 14

SPIS PERSONELU POLSKIEGO ODDZIAŁU TRANSPORTOWEGO — TAKORADI-KAIRO

Dowództwo/Delegatura

Dowódca Oddziału/Delegat Inspektora P.S.P.

1. płk. dypl. pil. Mateusz Izycki — X, 1940 - VII, 1943

2. gen. bryg. pil. inż. Ludomił Rayski — VII, 1943 - do końca

Zastępca: mjr pil. Marian Tarnowski

mjr pil. Edward Peterek (od 1942 r.)

Nawigator: por. obs. inż. Jan Rusin

Lekarze: mjr dr Witold Letowt

kpt. dr Ulryk Manthey

Tłumacze: por. Tadeusz Milewski

por. inż. Dominik Włodarczyk

por. Adam Kierski (od 1943 r.)

Kapelan: Ks. Maksymilian Kotowski

Kancelaria: Marian Jasiński

Piloci

Abrameczyk — sierż.

Araszkievicz Janusz — kpt.

Bernatowicz Wacław — sierż.

Braun Włodzimierz — por.

Bujakowski Stanisław — st. sierż.

Chałupnik Wiktor — por.

Derma Józef — st. sierż.

Eckel — st. sierż.

Gazda Feliks — kpt.

Giedroyć Witold — ppor.

Gmitrowicz — st. sierż.

Gregorowicz Stanisław — st. sierż.

Grondowski — sierż.

Jander — por.

Jasiński Tadeusz — por.

Kleniewski Antoni — por.

Kulesza Feliks — por.

Kurdziel Tadeusz — mjr

Laskowski — sierż.

Lutosławski Roman — kpt.

Massalski Stefan — kpt.

Maślanko Benedykt — chor.

Matysiak Czesław — por.

Mikulski — ppor.

Mikołajczyk Ignacy — st. sierż.

Morawski Zygmunt — chor.

Netter Wacław — por.

Orda Stanisław — por.

Ostrowski Juliusz — chor.

Pawłowski W. — chor.

Piasecki Józef — chor.

Piekut Bolesław — st. sierż.

Pietrasiewicz Stanisław — kpt.

Pilniak Bogusław — por.

Przybylski — chor.

Ratajczak Franciszek — mjr.

Rayski Ludomił — gen. bryg. inż.

Romiszewski Wiktor — kpt.

Sączewski Eugeniusz — kpt.

Skowron — st. sierż.

Słodkiewicz Władysław — por.

Ślążyński — por.

Sulczewski Wacław — st. sierż.

Sydor Wiktor — chor.

Walczak Jan — chor.

Waśkiewicz Kazimierz — st. sierż.

Wojciechowski Józef — kpt.

Wroński — chor.

Zarębski Feliks — chor.

Żurawski Antoni — st. sierż.

Zwolakowski Wacław — por.

Uwaga: Powyższy spis został opracowany przez mjr. pil. J. Araszkiewicza na podstawie prywatnych materiałów i nie jest pełny.

ROZDZIAŁ XIII

SZKOLNICTWO LOTNICZE

W sierpniu 1940 r. zapoczątkowano szkolnictwo P.S.P., jednak właściwy jego rozwój przypadł na lata 1941-1943.

W związku z umową polsko-brytyjską z 5 sierpnia 1940 roku zaczęto organizować szkoły różnego typu, przygotowując w pierwszej kolejności personel dla jednostek bojowych. Planowe przygotowanie kadry z myślą o przyszłości, jak szkolenie dowódców, oficerów sztabów i kandydatów na oficerów, musiało być odłożone na później.

Zrozumiałe jest, że Lotnictwo Polskie musiało dostosować się całkowicie do brytyjskiego systemu i metod szkolenia. Z uwagi jednak na pilność potrzeb wojennych i konieczność przeszkolenia przede wszystkim instruktorów, władze brytyjskie zgodziły się w latach 1940 i 1941 na skrócone szkolenie polskiego personelu, który posiadał odnośną specjalność lotniczą z Polski. Również w drodze wyjątku zgodzono się na doszkalanie personelu w pierwszych naszych dywizjonach, w 1940 roku.

Właściwe podstawowe szkolenie kandydatów na personel latający składało się z trzech okresów: przedwstępnego, wstępnego i początkowego. Potem następowało szkolenie podstawowe, a w końcu doskonalenie bojowe.

Szkolenie przedwstępne, w ośrodku wyszkolenia przedwstępnego (*Air Crew Training Centre*) trwało około 8 tygodni.

Szkolenie wstępne odbywało się w skrzydle wyszkolenia wstępnego (*Initial Training Wing*) i trwało około 12 tygodni.

Po wyszkoleniu wstępnym następował podział kandydatów na przyszłych pilotów, nawigatorów i bombardierów.

Piloci odchodzili do szkoły pilotażu początkowego (*Elementary Flying School*), która trwała 12 tygodni, po czym piloci-

uczniowie szli do szkoły pilotażu podstawowego (*Servicing Flying School*), w której szkolili się już na pilotów myśliwskich względnie bombowych, zależnie od zakwalifikowania ich w poprzedniej szkole.

Pilotaż podstawowy trwał od 20 do 24 tygodni. Po ukończeniu kursu piloci odchodzili do ośrodków doskonalenia bojowego (*Operational Training Unit*), w których, zależnie od warunków atmosferycznych, personalnych i sprzętowych, kurs trwał od 16 do 24 tygodni.

Całe szkolenie pilotów, po doliczeniu urlopów w czasie kursów i po kursach, do chwili przydziału do jednostek bojowych, trwało teoretycznie od 20 do 24 miesięcy, wskutek jednak warunków wojennych, zwłaszcza po przeniesieniu części szkolenia do Kanady, czas ten wydłużał się nieraz do 30 miesięcy.

Nawigatorzy i bombardierzy odchodzili po wyszkoleniu wstępnym do szkół wyszkolenia podstawowego, w których kurs trwał od 4 do 6 miesięcy, po czym następował przydział do ośrodków doskonalenia bojowego (OTU). Ogólnie szkolenie ich trwało około 18 miesięcy, w pewnych jednak okolicznościach wydłużało się do dwóch lat.

Radiotelegrafiści i strzelcy samolotowi przechodzili podobne okresy szkolenia w osobnych szkołach przed przydziałem do ośrodków doskonalenia bojowego. Szkolenie wstępne radiotelegrafistów i szkolenie podstawowe trwały razem około 15 miesięcy, strzelców samolotowych około 8 miesięcy.

Skrócone szkolenie polskiego personelu w pierwszych dwóch latach trwał znacznie krócej. W szczególności oficerowie- obserwatorzy którzy w 1940 r. zgłaszali się ochotniczo na strzelców samolotowych, przechodzili trzymiesięczne przeszkolenie i byli przydzielani do dywizjonów.

W sierpniu 1940 r. powstał Ośrodek Wyszkozenia Ziemnego w Blackpool, który szkolił personel ziemny i personel latający w zakresie wstępnym. Ośrodek ten był czynny przez dwa lata (do sierpnia 1942 r.), to jest do czasu wyczerpania się rezerwy personelu latającego z Polski.

Nowi kandydaci do służby w powietrzu, zarówno z lotnictwa jak i z wojska oraz z poboru, rozpoczynali szkolenie w typowych ośrodkach szkolenia przedwstępnego.

W styczniu 1941 r. powstała w Hucknall Polska Szkoła Pilotażu, która początkowo przeszkalała pilotów z Polski. W lipcu 1941 r. przeniesiono tę szkołę do Newton i przeorganizowano ją na Polską Szkołę Pilotażu Podstawowego; istniała ona do 1 listopada 1945 roku.

Od grudnia 1941 r. był w Hucknall Polski Ośrodek Wy-

szkolenia Przedwstępnego, skąd kandydaci na personel latający odchodzili do Skrzydła Wyszkoenia Wstępnego w St. Andrews, w Szkocji (*No 12 Initial Training Wing*). W listopadzie 1941 r. Brytyjczycy zgodzili się na utworzenie Polskiego Dywizjonu w ramach skrzydła. Dzięki całkowicie polskiej kadrze wyniki szkolenia poprawiły się znacznie. Od połowy 1942 r. Polskie Skrzydło Wyszkoenia Wstępnego było w Brighton, a w maju 1944 r. zostało przeniesione do Craughton gdzie do listopada 1945 r. szkolono oficerów i szeregowych.

Na miejsce szkoły pilotażu w Hucknall przyszła w czerwcu 1941 r. Polska Szkoła Pilotażu Początkowego z Peterborough. I ta szkoła pracowała do listopada 1945 r.

Nawigatorzy, bombardierzy, mechanicy pokładowi, radiotelegrafisci i strzelcy samolotowi, byli szkoleni w brytyjskich szkołach i ośrodkach. Z biegiem czasu do szkół tych przydzielono polskich instruktorów, którzy ukończyli odpowiednie kursy instruktorskie. Ponadto byli w tych szkołach polscy oficerowie jako tłumacze.

Ogółem w Wielkiej Brytanii i w Kanadzie wyszkolono następujące ilości personelu latającego P.S.P.:

Specjalność	Ilość wyszkolonych w latach						Razem
	1940	1941	1942	1943	1944	1945	
Piloci	—	381	469	268	290	257	1.665
Nawigatorzy	45	120	138	148	172	87	710
Bombardierzy ...	—	—	54	80	64	25	233
Radio-operatorzy .	67	182	149	174	137	107	816
Strzelcy samolot..	62	176	204	117	132	96	787
Mechanicy pokład	—	—	—	41	123	69	233
Razem:	174	859	1.014	828	918	641	4.434

Liczyby za rok 1940 nie wykazują personelu którzy przechodził skrócone przeszkolenie i wszedł wprost do dywizjonów.

Szkolenie bombardierów rozpoczęto w 1942 roku, a mechaników pokładowych w 1943 roku w następstwie nowych etatów w dywizjonach bombowych przebrojonych na nowe samoloty.

Szkolenie personelu ziemnego

W Ośrodku Wyszkoenia Ziemnego, początkowo w Eastchurch, następnie w Blackpoolu (od połowy 1940 roku) przekalano personel posiadający już specjalność z Polski i który wymagał jedynie zapoznania się z angielskim sprzętem i odrębnymi zasadami gospodarki.

W C.W.Z. w Blackpoolu (nazwę zmieniono na Centrum) kierownikami szkolenia byli początkowo Brytyjczycy, którym pomagali polscy tłumacze. Wkrótce wycofano instruktorów brytyjskich, gdyż kadra instruktorska P.S.P. składała się wówczas z wielu inżynierów i naukowców o wysokich kwalifikacjach. Po pewnym czasie kilku z nich (wszyscy otrzymali stopnie oficerskie) odeszło do brytyjskich dowództw i instytutów badawczych i doświadczalnych. Dowodem wyjątkowego uznania ze strony władz R.A.F. było przysłanie do polskiego ośrodka holenderskiej klasy radiomechaników na przeszkolenie.

Warunki pracy ośrodka były trudne, tak z uwagi na pomieszczenia, jak ze względu na braki sprzętu i pomocy szkolnych. Początkowo kursy odbywały się w garażu samochodowym, następnie na terenie parku rozrywkowego (Luna Park), w olbrzymich salach nieogrzewanych.

Kursy w polskim ośrodku obejmowały 16 specjalności, podczas gdy w R.A.F. ogólna ilość ich (tzw. *trades*) była 56. Toteż w pozostałych specjalnościach (zawodach technicznych) personel polski szkolił się w ośrodkach brytyjskich.

W okresie największego nasilenia kursów było w ośrodku ponad tysiąc uczniów. Pod koniec 1941 r. liczba ta zaczęła spadać, gdyż zakończono doraźne przeszkalanie i rozpoczęto kursy według typowych programów R.A.F. dla nowego personelu.

Z początkiem 1942 roku zaczęli odchodzić instruktorzy z wyższym wykształceniem i zakres wyszkolenia został ograniczony do podstawowego, gdyż żołnierzy nie obeznanym z zagadnieniami technicznymi nie można było uczyć w Blackpoolu z braku odpowiednich urządzeń.

Z dniem 31 lipca 1942 r. szkolenie personelu ziemnego zostało przeniesione do brytyjskiej szkoły w Halton (R.A.F. No 1 *School of Technical Training*), w której powstała polska sekcja. Kadra sekcji była polska; program był oparty na obowiązujących przepisach brytyjskich, z niezbędnymi odchyleniami, jak nauka języka angielskiego, uzupełnianie wiadomości z matematyki, fizyki i chemii. W szkole odbywały się kursy 15 specjalności.

Do szkoły powoływano okresowo personel z dywizjonów w związku z przezbrajaniem lub nowym wyposażeniem.

W połowie 1944 r. rozpoczęto w Halton szkolenie kobiet w pięciu specjalnościach.

Przez szkołę w Halton przechodzili ochotnicy z obu Ameryk, żołnierze ewakuowani z Rosji, żołnierze uciekinierzy z niemieckich obozów jenieckich i internowania oraz obywatele polscy byli żołnierze niemieckich sił zbrojnych. Różny poziom intelektualny i róż-

ne wykształcenie podstawowe uczniów powodowały dodatkowe trudności.

Przepustowość szkoły wynosiła 525 uczniów, jednak w okresie większego dopływu uzupełnień do lotnictwa ilość ta wzrosła do 700.

W ciągu swego istnienia Szkoła Techniczna przeprowadziła ponad 200 kursów i przeszkoliła około 3.500 szeregowych P.S.P.

Z dniem 27 sierpnia 1944 r. Lotnicza Szkoła Techniczna została przeniesiona z Halton na R.A.F. Station Locking pod Weston-Super-Mare. Po wojnie szkoła została przeniesiona na lotnisko Cammeringham, pod Lincoln, gdzie z dniem 9 lipca 1945 r. została usamodzielniona pod nazwą No 16 School of Technical Training (Polish).

W brytyjskich ośrodkach i na kursach administracyjnych otrzymało ogółem przeszkolenie 400 oficerów (w tej liczbie 52 kobiety z P.L.S.K.) i ponad 4.000 szeregowych P.S.P.

Szkoły dla małoletnich

W końcu 1942 r., staraniem Delegata Inspektora P.S.P. na Środkowym Wschodzie i przy poparciu władz brytyjskich, powstała na lotnisku Heliopolis w Egipcie Lotnicza Szkoła Techniczna dla Małoletnich Nr 1.

Spośród kresowej młodzieży wywiezionej w latach 1939/40 do Rosji Sowieckiej, zgłosiło się 180 małoletnich do lotnictwa; zostali oni ewakuowani z Rosji do Persji na podstawie umowy polsko-sowieckiej z 30 lipca 1941.

Początkowo szkoła mieściła się w namiotach ustawionych na pustyni, jednak zarówno kadra jak uczniowie pokonywali wszystkie trudności z zapałem.

W 1944 r. szkoła została przekształcona na liceum techniczne, w którym nauczanie było oparte na brytyjskich programach z pewnymi uzupełnieniami w dziale ogólno-kształcącym, jak nauczanie języka polskiego, historii i geografii Polski.

W lipcu 1943 r. postanowiono utworzyć Lotniczą Szkołę dla Małoletnich Nr 2 w Anglii, przy brytyjskiej szkole w Halton.

W sierpniu przybyło do Anglii 300 chłopców w wieku od 15 do 17 lat. Po dwuletniej tułaczce po obozach, od Archangielska po stopy uzbeckie, byli oni wycieńczeni i fizycznie niedorozwinięci, niewiarogodnie drobni na swój wiek. Trzeba było ich ubrać w sorty mundurowe przygotowane dla „lotniczych Pestek” (W.A.A.F.) najmniejszych wymiarów.

Pod względem ogólnego wykształcenia chłopcy byli poważnie

zapóźnieni, toteż musieli usilną pracą nadrabiać braki, ale fakt ten, obok zrozumiałej nieufności do otoczenia, sprawiał, że praca wychowawców i nauczycieli była ciężką orką na ugorze.

Po wstępnym okresie nauki wybrano stu najzdolniejszych junaków i w styczniu 1944 r. odeszli oni do brytyjskiej szkoły łączności w Cranwell, gdzie zostali włączeni jako polska eskadra do brytyjskiego Skrzydła Małoletnich celem odbycia trzyletniego gimnazjum radio-mechanicznego. Przyszłość ich była w ten sposób zapewniona.

Pozostali junacy w Halton kształcili się w pięciu działach: silnikowym, płatowcowym, uzbrojeniowym, przyrządów pokładowych i elektrycznym.

Szkolenie kandydatów na oficerów

Warunki organizacyjne P.S.P. i brytyjski system rekrutacji oficerów nie pozwoliły na uruchomienie szkoły podchorążych lotnictwa. Celem zapewnienia lotnictwu dopływu młodych oficerów, zorganizowano w porozumieniu ze Sztabem N.W. i ministerstwem lotnictwa (*Air Ministry*) trzymiesięczne kursy dla lotników w Szkole Podchorążych Piechoty i Kawalerii Zmotoryzowanej w Szkocji. Kursy te rozpoczęły się w październiku 1942 r.

W latach 1942-1945 było 9 kursów dla lotników, które ukończyło 496 szeregowych uzyskując tytuł podchorążego. Z tej liczby 320 zostało mianowanych podporucznikami. Pierwszeństwo mieli podoficerowie personelu latającego, którzy odbyli loty bojowe, ale również znaczna ilość podoficerów grupy technicznej odbyła kurs podchorążych.

Wyższe szkolnictwo

a) W.S.Woj. i C.W.S.W.

Dziewięciu oficerów lotnictwa ukończyło wojenne kursy I rocznika Wyższej Szkoły Wojennej w Szkocji. Trzech oficerów sztabowych lotnictwa wysłuchało kursu wyższych dowódców w Centrum Wyższych Studiów Wojskowych.

b) Wyższa Szkoła Lotnicza.

W kwietniu 1943 r. Dowództwo P.S.P. uzyskało zgodę ministerstwa lotnictwa na wznowienie Wyższej Szkoły Lotniczej. Początkowo ze szczupłą kadrami, W.S.L. mieściła się wspólnie z W.S.Woj. w Eddleston (pod Peebles).

Pierwszy wojenny kurs W.S.Lot., w kolejności IV od 1936 roku, rozpoczął się 28 czerwca 1943 r. Był to w zasadzie kurs wojska na którym słuchacze przestudiowali pewne zagadnienia lotnicze, w dość skromnych ramach, głównie z uwagi na obszerny program W.S.Woj.

Komendantem W.S.L. był ppłk. pil. Michał Bokalski; dyrektorem nauk ppłk. dypl. pil. Bohdan Kleczyński.

W lutym 1944 r. W.S.Lot. została usamodzielniona i odłączona od W.S.Woj. Komendantem szkoły został mianowany ppłk. dypl. pil. mgr Olgierd Tuszkiewicz, dyrektorem nauk ppłk. dypl. obs. Franciszek Kalinowski.

W kwietniu szkoła zainstalowała się w trzech hotelach w Weston-Super-Mare odstąpionych przez R.A.F. W największym mieściła się właściwa szkoła; kadra przygotowała sale wykładowe, pokoje dla wykładowców, pokój konferencyjny. Drugi hotel przygotowano na kwatery dla kadry i słuchaczy, wraz z salą jadalną, bufetem, pokojem bilardowym i karcianym. Trzeci był przeznaczony na kwatery przydzielonych później do szkoły ochotniczek, które pełniły różne funkcje, jak obsługa kasyna oficerskiego, obsługa szkolnego pokoju operacyjnego w czasie ćwiczeń, maszynistek, kierowców samochodowych itd.

Usamodzielniona szkoła mogła teraz rozpocząć samodzielne studia współczesnych sił powietrznych i przygotowywać oficerów do pracy w sztabach lotniczych.

Podstawowy zakres nauczania stanowiła lotnicza grupa współdziałania (*Tactical Air Force Group*), z tym, że słuchacze otrzymywali również niezbędne wiadomości z zakresu lotnictwa strategicznego, lotnictwa wybrzeża, lotnictwa obrony kraju, ponadto z organizacji i działań wojska i marynarki wojennej.

Praca w tym zakresie była możliwa tylko dzięki uzyskaniu od ministerstwa lotnictwa szczodrych etatów.

Szkoła miała 7 katedr lotniczych i katedrę wojska. Kadra składała się z 16 oficerów lotnictwa i 3 oficerów wojska oraz 4 oficerów administracyjno-pomocniczych; ponadto był oficer łącznikowy ministerstwa lotnictwa dla spraw administracji sprzętem brytyjskim (samochody) i hotelami. Ponadto szkoła korzystała z wielu wykładowców dojeżdżających, z lotnictwa, wojska i marynarki wojennej oraz wykładowców wojskowych i cywilnych brytyjskich.

W.S.Lot. istniała do maja 1946 r. Po jej usamodzielnieniu odbyły się trzy kursy: V, VI i VII, ponadto dwa kursy informacyjne (w przerwach między normalnymi kursami) dla oficerów przybyłych później do Anglii i dla ochotników spośród starszych oficerów.

Ogółem w czasie istnienia W.S.Lot. w Wielkiej Brytanii

(4 kursy) ukończyło szkołę 111 oficerów lotnictwa polskiego, 6 oficerów lotnictwa czechosłowackiego, 6 oficerów wojska i 2 oficerów marynarki wojennej. Kursy informacyjne wysłuchało 60 oficerów.

Władze R.A.F. czyniły wszelkie ułatwienia celem zapewnienia kadrze szkoły niezbędnych praktyk w jednostkach i sztabach, zwiedzania przez kadrę i słuchaczy ośrodków dowodzenia, zakładów przemysłowych itp.

Szkoła zebrała poważny księgozbiór, obejmujący ponad 5 tysięcy dzieł i publikacji służbowych; we własnym zakresie sporządzała niezbędne pomoce szkolne, a w ostatnim roku opracowała *Vade Mecum Lotnicze*.

Spis wykładowców i asystentów podany jest w Załączniku Nr 15.

Wśród dojeżdżających wykładowców byli: Air Marshal Sir Arthur Barrat, Lord Winter, poseł I. Orr-Ewing.

Z działu techniki przyjeżdżali z wykładami inżynierowie: kpt. Kontowt, por. Dąbrowski, kpt. Murzyński, por. Polturak, por. Ścibor-Rylski.

Na wykłady z fotografii lotniczej zaproszono mjr. pil. Miłkowskiego i kpt. pil. Z. Bieniawskiego; z wywiadu lotniczego i Kontrwywiadu ppłk. pil. Dziewulskiego, z medycyny i psychologii mjr. pil. dr. S. Knappe.

c) Wyższa Szkoła Amerykańska.

W okresie od wiosny 1944 r. do lata 1945 r. 22 oficerów ukończyło trzymiesięczny kurs wojenny w amerykańskiej *Command and General Staff College*. Większość absolwentów odbyła następnie praktyki w różnych ośrodkach lotnictwa Stanów Zjednoczonych A.P.

d) Kursy i praktyki oficerów.

Od 1940 do 1945 r. kilkunastu oficerów P.S.P. ukończyło kursy w brytyjskiej szkole współpracy z wojskiem (*R.A.F. School of Army Cooperation*) w Old Sarum, przygotowując się do pełnienia obowiązków oficerów łącznikowych.

Wiosną 1945 r. szkoła ta została przeorganizowana na szkołę wsparcia lotniczego (*School of Air Support*), w której odbywały się kilkudniowe kursy. Na kursy te powołano 12 oficerów P.S.P.

Władze amerykańskie umożliwiły naszym oficerom odbycie różnych kursów z zakresu techniki, medycyny lotniczej, statystyki, meteorologii i pilotażu. Na kursach tych było 15 oficerów P.S.P.

Czterech oficerów myśliwców odbyło kilkumiesięczne praktyki w 8 Flocie Powietrznej Stanów Zjedn. w Wielkiej Brytanii.

Obsada personalna W.S.Lot.

a) W oparciu o W.S.Woj. — kurs IV w Szkocji

Komendant Szkoły	ppłk. pil. M. Bokalski
Dyrektor Nauk	ppłk. dypl. pil. B. Kleczyński
Pomocnik Dyrektora Nauk	kpt. obs. J. Wojtulewicz
Adiutant Szkoły	kpt. obs. A. Olszewski
Lotnictwo bombowe	mjr obs. S. Michowski
Lotnictwo myśliwskie	(i) ppłk. pil. S. Brzezina
	(ii) ppłk. pil. J. Orzechowski
Lotnictwo rozpoznawcze	kpt. pil. inż. J. Lewkowicz
Zaopatrzenie i technika	mjr techn. A. Gaertner
Łączność lotnicza	mjr obs. inż. F. Gomuliński
	kpt. techn. J. Ryzak

b) Po usamodzielnieniu, kursy V, VI i VII

Komendant Szkoły	płk. dypl. pil. obs. mgr O. Tuszkiewicz
Dyrektor Nauk	ppłk. dypl. obs. F. Kalinowski
Pomocnik D.N.	kpt. techn. T. Franaszczuk
Adiutant Szkoły	kpt. obs. A. Olszewski
Kierownik biblioteki	por. S. Ryzewski
Oficer administracyjny i tłumacz ..	kpt. E. Erdtracht
Oficer łącznikowy R.A.F.	F/Lt. Jubb

(Zespoły wykładowców są podane w kolejności zmian)

Historia lotnictwa	Dyrektor nauk
Lotnictwo bombowe	(i) mjr obs. S. Michowski
	mjr obs. S. Doliński
	(ii) mjr obs. Z. Sokołowski
	mjr obs. S. Doliński
	(iii) mjr obs. B. Nowicki
	kpt. obs. T. Dymek
	kpt. obs. M. Skubała
Lotnictwo myśliwskie	(i) ppłk. pil. J. Orzechowski
	kpt. pil. J. Radomski
	(ii) mjr pil. W. Kończkowski
	kpt. pil. J. Radomski
	(iii) mjr pil. W. Barański
	kpt. pil. T. Kawalecki
Lotnictwo myśliwskie nocne	Dyrektor Nauk
Lotnictwo rozpoznawcze	(i) mjr obs. J. Wiłkojć
	(ii) mjr. pil. M. Piotrowski
	kpt. pil. J. Gołko
	(iii) mjr pil. L. Wielochowski
	kpt. pil. J. Gołko
Taktyka ogólna lotnictwa	(i) ppłk. pil. J. Orzechowski
	mjr obs. S. Michowski
	(ii) mjr obs. S. Michowski
	mjr obs. J. Wiłkojć

Łączność lotnicza	(i) mjr obs. inż. F. Gomuliński kpt. techn. J. Ryzak
	(ii) mjr obs. inż. S. Pietkiewicz kpt. techn. J. Perzanowski
Zaopatrzenie i technika	mjr techn. A. Gaertner kpt. inż. J. Chrzanowski
Wojsko	(i) ppłk. dypl. A. Ruchaj mjr art. plot. M. Koźmiński
	(ii) ppłk. dypl. A. Ruchaj mjr art. plot. M. Koźmiński mjr dypl. A. Szendryk
	(iii) ppłk. dypl. A. Ruchaj ppłk. dypl. B. Mincer mjr M. Koźmiński por. J. Kurzeja

U w a g a : Ogólny stan kadry w okresie pierwszym wynosił 10 oficerów; personel pomocniczy był wypożyczony z W.S.Woj.

Po usamodzielnieniu stan kadry wynosił początkowo 16 oficerów i jedna maszynistka cywilna, pod koniec natomiast 22 oficerów (18 lotników) i 3 maszynistki; do prac doraźnych korzystano z szeregowych i ochotniczek przydzielonych po V kursie.

Dodatkowe wykłady i zajęcia

Prócz przedmiotów wykładanych przez wykazanych powyżej wykładowców i asystentów katedr lotniczych oraz wojska, Komendant Szkoły miał godziny zajęć przeznaczonych na zagadnienia strategii, sytuacji w Kraju i studiów najnowszej literatury fachowej; Dyrektor Nauk prowadził tzw. „tydzień aktualności”, kierując dyskusjami nad elaboratami wygłaszanymi kolejno przez słuchaczy.

ROZDZIAŁ XIV

ESKADRA BALONOWA. SŁUŻBY

Eskadra balonowa

Po przyjeździe do Wielkiej Brytanii personel naszych kompanii balonowych był rozproszony po wielu jednostkach lotniczych. Dopiero 15 października 1940 r. pierwsza grupa personelu balonowego została odkomenderowana na przeszkolenie do brytyjskiego ośrodka balonów zaporowych (*No 1 Balloon Training Unit, R.A.F.*), gdzie też znalazł się później prawie cały nasz personel balonowy.

W grudniu 1940 r. powstał załęczek polskiej eskadry balonów zaporowych w brytyjskim dywizjonie balonowym Nr 945 w Glasgow. Stan eskadry wynosił 5 oficerów i 150 szeregowych; reszta personelu balonowego była wcielona do jednostek lotniczych.

Polska Eskadra Balonów Zaporowych obsługiwało następujące zapory:

— od grudnia 1940 do 21 lipca 1942 r. dziesięć posterunków w północno-zachodniej części miasta Glasgow osłaniało doki na rzece Clyde (*Queen's Docks*), węzeł kolejowy i zakłady przemysłowe;

— od lipca 1942 do 27 sierpnia 1944 r. eskadra wchodziła w skład 929 Dywizjonu Balonowego i dwunastoma posterunkami na północnym brzegu zatoki Firth of Forth osłaniała most kolejowy, bazę marynarki wojennej Rosyth i lotnisko morskie w Donibristle;

— latem 1944 r., w związku z użyciem przez Niemców latających bomb V-1, eskadra została przesunięta do obrony Londynu; po dziesięciodniowym przeszkoleniu eskadra wystawiła 22 posterunki koło Redhill, na południe od Londynu;

— 27 sierpnia 1944 r. eskadra została przesunięta na odcinek Rochester, gdzie zakończyła działania zaporowe;

— 13 października 1944 r. eskadra wyjechała celem reorganizacji do 15 Ośrodka Balonowego w Newcastle, a z dniem 19 grudnia 1944 r. przeszła jako polski oddział balonowy (*Polish Balloon Unit*) do Cardington.

Eskadra była wyposażona w brytyjskie balony zaporowe L.Z.V. i VII oraz amerykańskie typu VIII i XII na dźwigarkach „Wild”.

Prócz posterunków zaporowych polska eskadra obsługiwała również balon obserwacyjny używany do szkolnych skoków Polskiej Brygady Spadochronowej w Leven.

Ośmiu oficerów balonowych spoza składu eskadry przeszło kursy obsługi morskich zapór balonowych dla konwojów, kurs wodorowy, kurs dźwigarkowy i inne kursy.

W doświadczalnych zakładach balonowych (*Balloon Development Establishment*) opracowano i wykonano polski typ balonu zaporowego.

Służby

W wojnie lotniczej i zmechanizowanej sprawa sprzętu jest zagadnieniem podstawowym. Najbardziej bohaterski i pełen poświęcenia żołnierz nie może walczyć skutecznie z nieprzyjacielem posiadającym lepszy sprzęt. Jedną z przyczyn naszej klęski w 1939 roku był brak nowoczesnego sprzętu.

Wytworzenie odpowiedniej ilości i jakości sprzętu wojennego zależy od gospodarczego potencjału państwa w najszerszym tego pojęcia znaczeniu, tj. od wielkości i wydajności wytwórni, od stanu wiedzy i poziomu techniki, od zasobów surowców, od zdolności organizacyjnych społeczeństwa itp. Pod tymi względami Polska była młodym i ubogim państwem, ponadto jednak, w siłach zbrojnych powszechnie nie doceniano znaczenia sprzętu. Przeszarżałość i ubóstwo sprzętu chciano zastąpić różnymi hasłami, jak „W ostatecznym obrachunku człowiek wygrywa, nie maszyna”.

O zawziętości i doniosłości zagadnień sprzętu świadczy fakt, że Wielka Brytania w czasie wojny stworzyła trzy ministerstwa przemysłu wojennego: jedno dla koordynacji całokształtu gospodarki wojennej, jedno dla produkcji sprzętu broni ziemnych, jedno dla produkcji lotniczej.

Postanowienia umowy lotniczej polsko-brytyjskiej z dnia 5 sierpnia 1940 r. i warunki wojenne, nie pozwoliły w ciągu pierwszych dwóch lat naszego pobytu w W. Brytanii na tworzenie

służb lotniczych, ani na zapoznanie się naszej grupy oficerów technicznych z zagadnieniami administracji, techniki, zaopatrzenia i produkcji lotniczej. Doszło do tego jednak w następnych latach.

Całość naszych dążeń szła w trzech kierunkach: na początku główną troską było przeszkolenie personelu technicznego dla formujących się dywizjonów; następnie zabrano się do tworzenia niezbędnych jednostek służb technicznych; w trzeciej kolejności starano się o umieszczenie pewnej ilości personelu technicznego w przemyśle i w lotniczych instytutach badawczych i naukowych. Jednocześnie w tym ostatnim okresie organizowano załączki przyszłych sztabów i władz kierowniczych w zakresie zaopatrzenia, administracji i planowania.

Te ogólne warunki, jak również początkowa niechęć i brak zaufania Brytyjczyków, sprawiły, że w latach 1940 i 1941 nasi inżynierowie o wysokich kwalifikacjach w różnych działach sprzętu i produkcji lotniczej byli częściowo zatrudnieni w dywizjonach jako oficerowie techniczni, częściowo — z własnej woli — latali bojowo (i ginęli) jako piloci, obserwatorzy lub strzelcy. Dopiero od 1942 roku, gdy potrzeby przemysłu i instytucyj doświadczalnych i naukowych stały się palące, Brytyjczycy chętnie przyjmowali personel polski do wytwórni i instytutów².

Służba techniczna. Personel techniczny stanowiący nadwyżkę po obsadzeniu pierwszych dywizjonów i szkół, został wcielony do brytyjskich jednostek naprawczych i zaopatrujących. Było tego personelu jednak bardzo mało; stanowił on zaledwie 10 % ilości niezbędnej do sformowania jednostek technicznych odpowiadających potrzebom utrzymania naszych dywizjonów i szkół.

Największą ilość, bo około 400 szeregowych i kilku oficerów, zgromadzono w warsztatach lotniczych Nr 13 (tzw. *Maintenance Unit*) w Henlow. Personel ten przeszkolił się w zakresie obsługi sprzętu, napraw i administracji technicznej i stanowił początkowo zapas personelu technicznego.

2. Pierwsze starania w celu umieszczenia naszych inżynierów z PZL i pilotów — oblatywaczy oraz pilotów LOT'u rozpoczęły już w 1939 r. nasz attaché płk. dypl. obs. B. Kwieciński, ale spotkał się z odmową. Brytyjczycy uważali wówczas, że nie było braków w przemyśle ani w instytucjach doświadczalnych, ponadto, chcieli odczekać aż nasz personel opanuje dostatecznie język angielski i zostanie należycie zbadany pod względem przydatności fachowej i bezpieczeństwa (*security*) ze względu na tajność zagadnień.

Latem 1941 roku, będąc oficerem łącznikowym w Air Ministry, w czasie jednej z wizyt gen. Ujejskiego na lotnisku jednostki technicznej (*Maintenance Unit*), poruszyłem w prywatnej rozmowie tę sprawę z W/Cdr. Cooperem, podając jako przykład por. inż. Riessa, który był wtedy instruktorem pilotażu. Wkrótce został on przeniesiony do Farnborough.

W lutym 1943 r. powstała pierwsza polska jednostka naprawcza przy lotniczych warsztatach Nr 30 w Sealand, pod nazwą Warsztaty Naprawcze Nr 1 (*Polish Repair Depot at No 30 M.U.*). Jednostka ta składała się z 25 oficerów i 500 szeregowych.

W połowie 1943 r. przystąpiono do tworzenia ruchomych warsztatów lotniczych. Warsztat Ruchomy Nr 1 w Slough był przeznaczony do napraw samolotów myśliwskich, Warsztat Ruchomy Nr 2 w Newark do napraw samolotów bombowych.

Warsztaty te rozpoczęły prace w sierpniu 1943 r. i obsługiwały polskie dywizjony myśliwskie na lotnisku Heston, a bombowe w Faldingsworth. Początkowo każdy warsztat składał się z 5 oficerów i około 60 szeregowych, później jednak Warsztat Nr 1 rozbudowano i miał on ponad stu ludzi.

Jesienią 1943 r., w związku z organizowaniem lotnictwa współdziałania (T.A.F.) utworzono trzy jednostki techniczne dla naszych dywizjonów wchodzących w skład 2 T.A.F. i wcielono je do 84 Grupy Lotniczej. Po roku, jesienią 1944 r., jednostki te przeszły na kontynent Europy. Były to:

— Ruchomy Warsztat Nr 411, o składzie 9 oficerów i około 300 szeregowych; była to ciężka jednostka naprawcza o dużej ruchliwości, posiadająca 80 pojazdów mechanicznych;

— Polowa Składnica Materiałowa Nr 408, o składzie 7 oficerów i około 130 szeregowych; zaopatrywała ona nasze dywizjony we wszelki materiał techniczny i intendencki, z wyjątkiem amunicji, materiałów pędnych i żywności.

— Ruchomy Park Samochodowy Nr 72; był on sformowany dopiero latem 1944 r.

Jednostki naprawcze pracowały do końca wojny. Praca ich wyraziła się liczbą 1.200.000 ludzigo-godzin w którym to czasie naprawiano 462 silniki, 366 płatowców oraz udzielono pomocy technicznej w 375 wypadkach przymusowego lądowania.

Polowa składnica materiałów dostarczyła 1.190 ton zaopatrzenia, a jej pojazdy przebyły łącznie prawie 800.000 kilometrów.

Służba uzbrojenia. W Polsce funkcję oficerów uzbrojenia w pułkach pełnili oficerowie i chorążowie, natomiast w dywizjonach i eskadrach czuwali nad uzbrojeniem oficerowie techniczni, mając na sekcjach uzbrojenia specjalistów podoficerów. Oficerowie wyspecjalizowani w dziale uzbrojenia (głównie inżynierowie) pracowali w I.T.L. i w dowództwie lotnictwa. Po przybyciu do Anglii oficerowie uzbrojenia, podobnie jak inni specjaliści, latali bojowo (jako obserwatorzy lub strzelcy), tak że w pierwszym okresie trzeba było szkolić oficerów i podoficerów uzbrojenia dla wypełnienia etatów, które w R.A.F. były bez porównania więk-

sze aniżeli w lotnictwie polskim. Mieliśmy dobrych rusznikarzy, ale było ich mało. Niewielka kadra uzbrojeniowa została w Anglii uzupełniona oficerami i podoficerami rezerwy o dużej wiedzy fachowej i gruntownej praktyce, dzięki czemu pierwsze dywizjony bombowe (300 i 301) już w lipcu 1940 r. miały personel uzbrojenia na wysokim poziomie.

Od 1941 r. oficerowie uzbrojenia i kandydaci posiadający odpowiednie kwalifikacje, byli przydzielani na 20-tygodniowy kurs oficerów uzbrojenia do Szkoły Uzbrojenia Lotniczego w Manby. Podchorążowie, których udało się tam również umieścić, zostali po ukończeniu kursu oficerami.

Na kursy te przydzielano po jednym lub dwóch tylko; ogółem szkołę w Manby ukończyło 24 oficerów i podchorążych.

Ponadto wielu oficerów ukończyło kursy materiałów wybuchowych, bomb i środków pirotechnicznych w 42 Grupie M.C. Z praktyką kurs trwał około 4 miesięcy.

Rusznikarzy z Polski przeszkalano w angielskiej szkole technicznej w Kirkham (pod Blackpoolem) na zbrojmistrzów o pełnych kwalifikacjach. Ogółem przeszkolono 80 podoficerów.

Poza wyszkoleniem podstawowym, kilku oficerów ukończyło kursy instruktorskie, kurs odbiorców sprzętu uzbrojenia i inne.

Inspektorat, a później Dowództwo P.S.P., dążyło do stworzenia całokształtu służby uzbrojenia na wszystkich szczeblach, łącznie z zagadnieniem zaopatrzenia i organizacji oraz sprawami techniki i przemysłu. Zamierzenia te urzeczywistniano stopniowo w miarę uzyskiwanych możliwości, gdyż w zasadzie, zwłaszcza w pierwszych latach, władze brytyjskie uwzględniały jedynie potrzeby jednostek bojowych i nie zgadzały się na szkolenie dla potrzeb przyszłości.

W sierpniu 1943 r. powstał w Inspektoracie P.S.P. samodzielny referat uzbrojenia, który w 1945 roku zamienił się na wydział.

Od grudnia 1945 r. istniała na wzór brytyjski w naszych siłach zbrojnych Komisja uzbrojenia zajmująca się sprawami uzbrojenia trzech części sił zbrojnych; podlegała ona Ministrowi Obrony Narodowej.

W końcowym okresie wojny było ogółem 30 oficerów uzbrojenia i 640 szeregowych.

Służba łączności. W ciągu pierwszych dwóch lat pobytu na wyspie personel łączności z Polski był wykorzystany do obsługi sprzętu w dywizjonach. Poza sprzętem pokładowym cała łączność w P.S.P. opierała się na systemie i personelu brytyjskim, głównie z braku polskiego personelu oraz z powodu trudności językowych.

W lipcu 1942 r. zostały utworzone w Inspektoracie P.S.P. szefostwo łączności.

Szkolenie kandydatów na personel łączności odbywało się w szkołach R.A.F., gdyż na uruchomienie własnych szkół nie było środków, a przede wszystkim brak było instruktorów.

Były dwie grupy personelu łączności które wymagały odrębnego szkolenia. Pierwszą stanowili radiotelegrafisci personelu latającego. W 1940 roku grupa ta obejmowała 99 oficerów i szeregowych, a w 1945 roku stan jej wzrósł do 41 oficerów i 761 szeregowych, czyli ośmiokrotnie.

Drugą grupę stanowił personel ziemny składający się z takich specjalistów jak radiomechanicy, radiotelegrafisci, radiotelefonisci i radarowcy. W 1942 r. było tych specjalistów za mało na pokrycie potrzeb całości P.S.P. (było 38 oficerów i 382 szeregowych; wśród oficerów było 12 radarzystów). W dniu 1. V. 1945. stan tej grupy wynosił 76 oficerów (w tej liczbie 18 radarzystów) i 751 szeregowych, czyli wzrósł w dwójnasób.

W dziale radarów 6 polskich oficerów i 13 mechaników pełniło samodzielne funkcje w brytyjskich stacjach przechwytowych (*Ground Control Interception Station*), a jeden oficer studiował zagadnienia radaru na szczeblu ministerstwa lotnictwa. W naszych dywizjonach oficerowie byli dowódcami sekcji radarowych. Ponadto, w różnych instytucjach i fabrykach pracowało 16 polskich oficerów łączności. Na podkreślenie zasługuje przydział 3 naszych oficerów do prac laboratoryjnych w Instytucie Technicznym R.A.F.

W sztabach polskich oficerów łącznikowych byli oficerowie łączności, dwóch było w ministerstwie lotnictwa i jeden w ministerstwie produkcji lotniczej.

W zakresie wydawnictw wykonano tłumaczenie 57 instrukcji jawnych i 16 tajnych względnie poufnych.

Służba meteorologiczna. Służba ta miała zaspakajać potrzeby meteorologiczne lotnictwa i wojska, jednak Dowództwo P.S.P. dążyło do przygotowania przyszłej służby meteorologicznej w Polsce pod względem personalnym i materiałowym.

Już w jesieni 1940 roku ustalono na konferencji w ministerstwie lotnictwa zasady pracy Polskiej Służby Meteorologicznej w ramach R.A.F., które zapewniały niemal zupełną samodzielność naszą pod względem personalnym i organizacyjnym.

Szefem służby meteorologicznej P.S.P. był przez cały czas wojny ppłk. pil. Kazimierz Zacharewicz.

W poszczególnych rodzajach lotnictwa stacje meteorologiczne były całkowicie lub częściowo obsadzone polskim personelem,

niezależnie od typu stacji. Gdy nasze dywizjony weszły w skład 2 T.A.F., zorganizowano tam również polskie stacje meteorologiczne. Jedna z nich odeszła w sierpniu 1943 r. na Bliski Wschód z 318 Dywizjonem Myśliwsko-Rozpoznawczym.

W 2 Polskim Korpusie polska służba meteorologiczna składała się z jednej stacji i 5 posterunków ruchomych. Ogółem miała ona 29 meteorologów oraz personel techniczny i łączności, jak również pełne wyposażenie w sprzęt meteorologiczny, łączność radiową i środki przewozowe.

W okresie walk na froncie zachodnim nasza 1 Dywizja Pancerna miała posterunek meteorologiczny zorganizowany staraniem lotnictwa.

Stan osobowy służby wynoszący w 1940 r. tylko 5 oficerów i 71 szeregowych, wzrósł z czasem w dwójnasób. Pod koniec wojny wynosił on 150 żołnierzy, w tym 26 oficerów i 28 ochotniczek.

W zakresie przyszłej rozbudowy służby meteorologicznej w Kraju opracowano projekty organizacji i zgromadzono oraz przetłumaczono szereg instrukcyj.

Dwóch oficerów odbyło praktyki w Stanach Zjednoczonych.

Szkolenie odbywało się we własnym zakresie i na kursach angielskich oraz na praktykach w lotnictwie brytyjskim, kanadyjskim i amerykańskim.

Służba fotograficzna. W chwili przybycia do Anglii w lotnictwie naszym było kilku oficerów specjalistów fotografii lotniczej i około 80 laborantów. Był to zespół ludzi posiadający rutynę fachową w swych specjalnościach, natomiast nie było wówczas określonego zamiaru co do bojowego wykorzystania fotografii lotniczej w naszym lotnictwie; dla zorganizowania służby fotograficznej było tego personelu za mało.

W początkowym okresie, gdy dywizjony bojowe były na pierwszym planie, personel fotograficzny został skierowany na zaspokojenie potrzeb dywizjonów. W 1940 r. rozpoczęto szkolenie fachowców fotograficznych i personelu latającego. Szkolenie szło w dwóch kierunkach: nauki o sprzęcie fotograficznym i jego obsługi przez pilotów myśliwskich i załogi bombowe oraz w kierunku teoretycznego i praktycznego opanowania sprzętu i metod angielskich przez naszych fotolaborantów. Szkolenie odbywało się w C.W.Lot. w Blackpoolu i w 18 O.T.U. w Bramcote. Ponadto, kursy angielskie i praktyka w angielskim dywizjonie rozpoznawczym dały personelowi fotograficznemu pogłębienie fachowych wiadomości.

W 1942 roku wszystkie polskie dywizjony bombowe miały sekcje fotograficzne złożone wyłącznie z polskiego personelu.

Fotografia lotnicza, o której w czasie wojny słyszało się niewiele, osiągnęła bardzo wysoki poziom techniczny i stała się nieodzownym, wartościowym czynnikiem wszystkich działań wojennych.

Jej doniosłe znaczenie znalazło uznanie na wszystkich szczeblach sił zbrojnych. Zdjęcia lotnicze były wykonywane w dzień i w nocy, przed działaniami, w czasie ich trwania i po ich zakończeniu. W szczególności w lotnictwie, począwszy od 1942 r., w każdej operacji lotnictwa bombowego i myśliwskiego były wykonywane zdjęcia fotograficzne. Po wylądowaniu samolotów filmy były natychmiast wywoływane i wysyłane do wywiadu lotniczego (*air intelligence*). Zdjęcia lotnicze wykonywane przez lotnictwo bombowe i myśliwskie nie służyły rozpoznaniu w zwykłym tego słowa znaczeniu, lecz były sprawdzianem techniki walki w lotnictwie myśliwskim, a celności i nasilenia bombardowania w lotnictwie bombowym.

Niezależnie od fotografii na wewnętrzne potrzeby sił powietrznych, istniała osobna organizacja rozpoznania fotograficznego R.A.F. pracująca na korzyść całych sił zbrojnych i kierownictwa wojny. Składała się ona z dwóch typów jednostek: Jednostki Rozpoznania Fotograficznego (*Photographic Reconnaissance Unit*) i Jednostki Odczytywania Zdjęć Lotniczych (*Central Interpretation Unit*), które były w styczności bezpośredniej z dowództwami R.A.F. i z wywiadem wojska i marynarki wojennej (*Military and Naval Intelligence*).

Udział polskiego personelu w tym dziale służby fotograficznej był dorywczy, czasem nawet był wynikiem indywidualnej inicjatywy, ale pod względem osiągniętych wyników stanowi on piękną kartę polskiego wysiłku wojennego.

Już w 1940 roku pierwszy polski pilot rozpoczął loty na rozpoznanie w P.R.U., na dalekosieżnym, nieuzbrojonym samolocie myśliwskim (Spitfire), pozbawionym wszelkiego normalnego wyposażenia na korzyść dodatkowych zbiorników i kamery fotograficznej. Dzięki temu pilot mógł latać do Norwegii, później nad Niemcy i Włochy i wracać na resztkach paliwa. W razie spotkania nieprzyjacielskich myśliwców trzeba było ratować się ucieczką i manewrem. Pilotem tym był por. rez. Tadeusz Wysiekierski, z LOT'u, który w uznaniu zasług otrzymał jako jeden z pierwszych D.F.C. Ponieważ praca w P.R.U. była osłonięta tajemnicą, przez jakiś czas władze polskie nie wiedziały o wyczynach por. Wysiekierskiego, jednak później został on odznaczony również Srebrnym Krzyżem Orderu *Virtuti Militari* kl. V i Krzyżem Walecznych.

W lotach na rozpoznanie fotograficzne brało udział jeszcze dwóch polskich pilotów; jeden z nich został zestrzelony w locie powrotnym z Norymbergi; drugi wykonał na samolocie Mosquito zdjęcia Mediolanu.

Jeden z naszych pilotów-nawigatorów, który w latach 1941-

1942 wykonywał loty na rozpoznanie fotograficzne na Bleinheimie, uczył załogi brytyjskie w dywizjonach Mosquito w okresie poprzedzającym lądowanie w Afryce nawigacji w lotach strategicznego rozpoznania fotograficznego.

Władze brytyjskie powierzyły naszemu specjalście, kpt. pil. Zbigniewowi Bieniawskiemu, zorganizowanie szkoły odczytywania zdjęć lotniczych. Pod kierownictwem kpt. Bieniawskiego odbyło się 10 kursów, które dostarczyły lotnictwu odczytywaczy zdjęć, jak również artylerii przeciwlotniczej i wojskom obszaru Śródziemnomorskiego. Przez tę szkołę przeszli również oficerowie amerykańscy.

Kpt. Bieniawski był również członkiem komisji badań naukowych w dziedzinie fotografii lotniczej. Ogłosił on w języku angielskim sześć publikacji technicznych i rozprawę pt. „Survey of Photographic Intelligence in the Mediterranean Campaign” (Fotograficzna służba informacyjna w Kampanii Śródziemnomorskiej), która spotkała się z pochlebny przyjęciem.

Kilku polskich oficerów pracowało w dziale fotografii jako instruktorzy oraz jako współpracownicy przy taktycznej analizie zdjęć lotniczych w ostatnim okresie wojny na froncie zachodnim.

Ponadto, istniały trzy polskie sekcje fotograficzne niezwiązane z rozpoznaniem, mianowicie przy Sztapie Naczelnego Wodza, w Dowództwie P.S.P. i w Biurze Wydawnictw i Tłumaczeń w Bazie Blackpool.

Służba budownictwa lotniczego. Na przełomie 1941/42 zorganizowano w Sekcji Lotniczej Wojskowego Instytutu referat budowy lotnisk. W kwietniu 1942 r. sekcja ta została wcielona do Inspektoratu P.S.P. przeobrażając się w Wydział Studiów Technicznych. W listopadzie 1943 r. powstał w Inspektoracie Samodzielny Referat Budownictwa Lotniczego, który w styczniu 1945 roku został zamieniony w Szefostwo Służby Budownictwa Lotniczego.

W lutym 1944 r. uzyskano możliwość stworzenia osobnego zespołu budownictwa lotniczego w składzie 40 oficerów; dało to podstawy do planowej rozbudowy tej służby.

Z biegiem czasu zespół ten powiększył się do 52 oficerów, w większości inżynierów; z wojska powołano 32 oficerów o wieloletniej praktyce w różnych działach budownictwa.

Wszyscy oficerowie przeszli kilkumiesięczne kursy i praktyki w brytyjskich szkołach i oddziałach budowy lotnisk oraz obsługi maszyn do robót ziemnych. W brytyjskich jednostkach na kontynencie pracowało 13 polskich oficerów przy budowie lotnisk.

W początkach stycznia 1945 r., dzięki napływowi żołnierzy

z kontynentu, utworzono pierwszy polski Dywizjon Budowy Lotnisk (Nr 5029), składający się z 4 eskadr (dowodzenia, terenowej, budowlanej i maszynowej). W lipcu 1945 r. dywizjon składał się z 11 oficerów i 200 szeregowych, a w listopadzie 1945 r. został przeniesiony na kontynent, gdzie znalazł pełne wykorzystanie w samodzielnie prowadzonych robotach budowy lotnisk. Jeden z oficerów naszych był zatrudniony w szefostwie budowy lotnisk armii amerykańskiej w Europie jako specjalista w projektowaniu lotnisk.

Służba zdrowia. W sierpniu 1940 r. powstał w Inspektoracie P.S.P. samodzielny referat sanitarny, który w kwietniu 1944 r. przekształcił się w szefostwo służby zdrowia. Szefem służby zdrowia był przez cały czas wojny płk. dr Antoni Fiumel.

Polska służba zdrowia, obok pewnej samodzielności, podlegała pod względem organizacyjnym, administracyjnym i zaopatrzeniowym brytyjskiej służbie zdrowia.

Dywizjony nasze i szkoły miały wyłącznie polską służbę zdrowia. W zależności od etatów, był jeden lub dwóch oficerów lekarzy i od 3 do 8 szeregowych sanitarnych.

Pod koniec wojny stan osobowy służby zdrowia osiągnął liczbę 213 osób, mianowicie: 57 oficerów lekarzy (w tej liczbie dwie lekarki), 3 oficerów — dentystki, 4 oficerów farmaceutów, 110 szeregowych i 39 ochotniczek sanitarnych.

W 1943 r. utworzono w Bazie P.S.P. Polską Komisję Lotniczo-Lekarską, która przeprowadzała badania kandydatów do personelu latającego.

Od października 1943 r. lotnictwo korzystało za zgodą Air Ministry z polskiego szpitala im. Paderewskiego w Edynburgu oraz ze szpitali wojennych wojska polskiego.

Szkolenie i doskonalenie lekarzy odbywało się na kursach brytyjskich i drogą praktyk w szpitalach.

Utworzona przy Inspektoracie P.S.P. w 1942 r. Rada Naukowa Lotnicza Lekarska, miała za zadanie naukowe rozpracowywanie zagadnień z działy medycyny lotniczej.

Od 1941 r. poczynsży odbyło się 8 zjazdów naukowych lekarzy i farmaceutów P.S.P.

Służba pieniężna. Zgodnie z umową aparat płatniczy R.A.F. dokonywał wypłat wszelkich należności przysługujących żołnierzom lotnictwa polskiego.

Służba pieniężna P.S.P. obejmowała oddział budżetowy, oddział gospodarczy kwatery głównej i oddział gospodarczy bazy oraz komisję spadkowo-depozytową.

Szefem służby pieniężnej P.S.P. był, począwszy od Francji do końca wojny, ppłk. A. Gruszka.

Służba duszpasterstwa. W marcu 1941 r. zostało utworzone szefostwo duszpasterstwa w ośrodku wyszkolenia w Blackpool. W kwietniu 1944 r. zostało ono wcielone do składu Dowództwa P.S.P.

Ze względu na warunki wojenne księża-kapelani prowadzili początkowo obok swoich obowiązków religijnych pracę kulturalno-oświatową w jednostkach, zanim nie ustanowiono etatowo oficerów oświatowych P.S.P.

Pod koniec wojny duszpasterstwo lotnicze liczyło 23 księży. Szefem służby duszpasterstwa był ks. A. Miodoński.

Wywiad lotniczy i wywiad obronny. Przed wojną lotnictwo nasze nie miało własnego wywiadu lotniczego ani obronnego. Oba te wywiady zostały zorganizowane w Wielkiej Brytanii.

Wywiad lotniczy został zorganizowany w 1942 roku, początkowo jako komórka łącznikowa do wywiadu brytyjskiego. Z biegiem czasu praca tej komórki rozszerzała się i zwiększał się jej skład. Praca wywiadu lotniczego obejmowała Francję, Niemcy i Polskę. Z początkiem 1945 r. powstał oddział wywiadu lotniczego w Dowództwie P.S.P., jednak pracował on na korzyść Wielkiej Brytanii i Sprzymierzonych, gdyż nasze lotnictwo nie prowadziło samodzielnych działań.

Wyniki pracy naszego wywiadu były oceniane korzystnie przez Brytyjczyków i były przyjmowane za podstawę do oceny składu *Luftwaffe* i niemieckiego przemysłu lotniczego.

Nasi specjaliści brali udział w ramach wywiadu brytyjskiego w działalności dywersyjnej.

Wywiad obronny został z inicjatywy brytyjskiej *Security* stworzony już w 1940 roku. Personel polski przeszedł przeszkolenie na kursach brytyjskich i od 1942 roku sieć naszego wywiadu obronnego obejmowała wszystkie jednostki bojowe i szkoły polskie.

Na czele obu wywiadów stał ppłk. pil. J. Dziewulski.

Policja lotnicza. Pierwszy posterunek policji lotniczej został zorganizowany w obozie Eastchurch na początku 1940 r., następny w 309 Dywizjonie Współpracy w listopadzie 1940 r. W miarę powstawania nowych jednostek tworzone nowe posterunki. Pod koniec wojny było 14 posterunków, a skład policji lotniczej wynosił 5 oficerów i 96 szeregowych.

Organizacyjnie posterunki policji lotniczej podlegały komen-

dantom lotnisk (stacyj). Z dniem 21 września 1943 r. powstał w Inspektoracie P.S.P. samodzielny referat policji lotniczej.

Policję lotniczą obowiązywały przepisy brytyjskie do czasu trzeciej umowy, tj. do 6 kwietnia 1944 r., po którym policja lotnicza pełniła swe obowiązki na podstawie polskich przepisów dla żandarmerii.

Oświata

Do końca listopada 1944 r. sprawami oświatowymi kierował Wydział Oświaty i Kultury Inspektoratu P.S.P., który z dniem 1 grudnia 1944 r. przekształcił się na trzy odrębne wydziały: oświaty, opieki i informacji.

W 1943 r. uzyskano zgodę władz brytyjskich na stworzenie kadry oficerów oświatowych, których początkowo było 26, a pod koniec 1944 r. — 44. W większości pochodzili oni z wojska i byli w stopniach podporucznika i porucznika.

Wydział oświaty zajmował się również sprawą studiów średnich i wyższych personelu urlopowanego w celu dokończenia studiów rozpoczętych w Polsce. Zgodnie z zarządzeniem władz brytyjskich ilość lotników na studiach nie mogła przekraczać dwustu.

Praca wydawnicza Wydziału Kultury i Oświaty rozpoczęła się już w 1940 roku, gdy zaczął wychodzić dwutygodnik *Skrzydła* (powstał on w Eastchurch jako pismo obozowe).

W lipcu 1941 r. ukazał się pierwszy numer miesięcznika wzorowanego na dawnym *Przeglądzie Lotniczym* pod tytułem *Mysł Lotnicza*. Skład redakcji miesięcznika stanowili: kpt. dypl. F. Kalinowski, kpt. dypl. A. Kasprzyk i ppor. inż. T. Królikiewicz.

W 1945 r. zaczęto wydawać ponadto *Biuletyn Informacyjny*.

W marcu 1941 r. zorganizowano czołówkę filmową, która do końca 1945 r. nakręciła blisko 3.000 metrów filmu 35 mm, z życia jednostek, ponadto film kolorowy (800 m., 16 mm), 4 filmy krótkometrażowe i 12 tysięcy zdjęć fotograficznych.

Wydział Oświaty organizował odczyty i pogadanki oraz kursy informacyjne, szczególnie dla ochotniczek przybyłych z Rosji.

Dokształcanie było prowadzone nieustannie od początku naszego pobytu w W. Brytanii. Obejmowało ono kursy szkoły powszechnej i kursy z zakresu gimnazjum i liceum. W 1945 r. było 8 takich kursów, na które uczęszczało ponad 300 uczniów. Ponadto prowadzono kursy korespondencyjne, polskie i angielskie.

Kursy doskonalące języka angielskiego prowadzono w większości jednostek.

Opieka społeczna

W tym zakresie była pomoc rodzinom w Kraju, pomoc jeńcom wojennym, chorym i rannym lotnikom, urządzenie i prowadzenie świetlic.

W latach 1941-1944 wysłano do Polski 114,297 paczek żywnościowych. Po zakończeniu działań wojennych rozpoczęto wysyłanie paczek odzieżowych i z lekarstwami.

Przeciętnie wysyłano do Kraju miesięcznie 2.700 paczek, z których 45 % było opłacane indywidualnie, a 55 % przez Skarb.

Niezależnie od pomocy jeńcom lotnikom, Fundusz Lotniczy przekazał £ 1.105 na rzecz jeńców wojska.

Fundusz Społeczny Żołnierzy Sił Powietrznych powstał na przełomie 1941/42. Do funduszu należała olbrzymia większość lotników która opłacała miesięczne składki. Ogólne wpływy do listopada 1946 r. (rok po wojnie) wynosiły £ 47.778. Ponadto jednak, z dobrowolnych doraźnych składek, lotnicy ofiarowali sumę £ 14.493.

Pomocnicza Lotnicza Służba Kobiet

Została ona ustanowiona zarządzeniem Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 grudnia 1942 r.

Spośród kobiet które zgłosiły się do służby w naszych siłach zbrojnych, wybrano 36 ochotniczek, które zakwalifikowano do służby w lotnictwie i odesłano w maju 1943 r. na kurs podstawowy w obozie Falkirk (Szkocja). Po dalszym przeszkoleniu grupa ta stała się kadrą instruktorską; 12 kobiet odeszło na kurs oficerski, pozostałe na kurs podoficerski. W październiku 1943 r. uzyskały one stopnie brytyjskie i odpowiednie stopnie polskie.

Od listopada 1943 r. rozpoczęły się kursy rekruckie dla kobiet, których w dniu zakończenia wojny było w lotnictwie 1.137.

Większość ochotniczek stanowiły Polki z kresów, wywiezione w latach 1939/40 do Rosji. Były jednak wśród ochotniczek Polki z Kanady, Stanów Zjednoczonych A.P., Argentyny, Francji, Holandii, Szwajcarii, a nawet z Chin i Japonii. W latach 1944/45 dołączyły kobiety z niemieckich obozów koncentracyjnych, a po wojnie ochotniczki Armii Krajowej.

W liczbie kobiet było 52 oficerów i 163 podoficerów. Skala specjalności w których szkolono P.L.S.K. była rozległa; oficerowie w ośmiu specjalnościach, ochotniczki w 45.

Prace przygotowawcze na powrót do Kraju

W związku z ogólnym planowaniem sztabu Dowództwa P.S.P. na powrót do Polski, rozpoczętym w 1943 roku, Wydział Studiów Technicznych przystąpił do opracowania planu odbudowy przemysłu lotniczego.

Przyjmując założenie, że siły powietrzne zachowają przez szereg lat swój ówczesny kierunek i że ogólne zasady prowadzenia wojny będą te same, rozpatrywano rozbudowę przemysłu lotniczego w dwóch okresach: trzyletnim i piętnastoletnim. Wobec braku określonych danych dotyczących warunków gospodarczych i ogólnopolitycznych, były to założenia teoretyczne, chodziło jednak o dojście do pewnych wniosków i liczb orientacyjnych, a to w związku z pracami Komitetu Ekonomicznego przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu nad gospodarczą odbudową Polski. Obliczenia te dotyczyły surowców, wyposażenia wytwórni, środków finansowych i niezbędnego personelu.

Przyjęto założenie, że P.S.P. będą się składały z 18 dywizjonów myśliwskich dziennych, 6 nocnych myśliwskich, 2 dywizjonów myśliwsko-rozpoznawczych, 7 dywizjonów bombowych lekkich, 1 ciężkiego, 3 transportowych, odpowiedniej ilości szkół i służb.

Dla tego założenia obliczono kosztą przemysłu lotniczego w pierwszym trzechleciu na pół miliarda złotych według wartości z 1939 roku.

Przewidywano zatrudnienie w przemyśle lotniczym 85 tysięcy wykwalifikowanych pracowników (podczas gdy w 1939 r. nasz przemysł zatrudniał około 12 tysięcy). Wymagało to zorganizowania osobnego działu szkolnictwa zawodowego.

Jako jeden z warsztatów pracy naukowej założono bibliotekę, w której zgromadzono ponad 12 tysięcy tomów z wszystkich dziedzin lotnictwa oraz kilkanaście tysięcy zeszytów czasopism.

Założono lotnicze laboratorium chemiczne, które oddano do użytku naszym chemikom i studentom wydziału chemicznego Rady Akademickiej Szkół Technicznych. Laboratorium było przygotowane do badania materiałów używanych w lotnictwie, w szczególności dla silników lotniczych i olejów dla amortyzatorów.

Przy współpracy z inżynierami i technikami pracującymi w angielskim przemyśle i warsztatach naprawczych, opracowano instrukcję napraw samolotu Lancaster oraz napraw wyposażenia elektrycznego i radiowego samolotów.

Celem wyszkolenia kadry oficerów na szczeblu kierowniczym w dziale administracji i zaopatrywania uzyskano zgodę ministerstwa lotnictwa na ustanowienie grupy oficerów polskich pracu-

jących w różnych działach ministerstwa, od lipca 1943 r., pod kierownictwem płk. obs. inż. Tytusa Karpińskiego. Oficjalnie grupa ta nazywała się „Polskim Działem Organizacji Techniki i Zaopatrzenia”.

Z dniem 15 lipca 1943 r. powstała w ministerstwie wytwórczości lotniczej grupa polskich techników pod nazwą „Polski Dział Rozwoju Technicznego”. Grupa ta również podlegała płk. T. Karpińskiemu. Razem było w obu grupach 57 oficerów (z tej liczby 17 w ministerstwie produkcji lotniczej).

Z każdym rokiem wzrastała również ilość polskich oficerów technicznych i inżynierów w instytucjach naukowych i badawczych R.A.F. Pod koniec 1941 r. było w tych instytucjach 17 oficerów, natomiast w 1944 r. liczba ich wynosiła 57, a po wojnie 65.

Najsilniejsza była grupa w Farnborough (*Royal Aircraft Establishment*), gdzie było 55 oficerów; ponadto byli nasi oficerowie w Boscomb Down (*Aeroplane and Armament Establishment*), w ośrodku doświadczalnym lotnictwa myśliwskiego, na uniwersytecie londyńskim (*Imperial College of Science and Technology*) i w konsorcjum naftowym Anglo-Iranian Oil Company.

Dwóch oficerów studiowało zagadnienia lotnictwa cywilnego i osiągow samolotów w ministerstwie wytwórczości lotniczej.

Prace naukowo-doświadczalne naszych inżynierów obejmowały zagadnienia aerodynamiki, silników, uzbrojenia, turbin lotniczych, płatowców, elektrotechniki, radia, radaru, chemii, metalurgii, metalografii, przyrządów pokładowych, prób w locie i nawigacji.

Prace polskich inżynierów były ogłaszane w pismach fachowych Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych A.P.

ILOŚCIOWE ZESTAWIENIE ODZNACZEŃ

nadanych żołnierzom P.S.P. od 1940 do 1945 roku

Odnaczenia polskie

Złoty Krzyż Orderu Virtuti Militari kl. IV	7
Srebrny Krzyż Orderu Virtuti Militari kl. V	1.125
Krzyż Walecznych po raz 1-szy	3.122
Krzyż Walecznych po raz 2-gi	2.174
Krzyż Walecznych po raz 3-ci	1.432
Krzyż Walecznych po raz 4-ty	426

Razem odznaczeń bojowych za udział w walce: 8.286

Krzyż Zasługi z Mieczami (złoty, srebrny, brązowy)	302
Krzyż Zasługi (złoty, srebrny, brązowy)	418

Polowe odznaki

Polowy Znak Lotniczy Pilota	1.944
Polowy Znak Obserwatora (nawigatora)	858
Polowy Znak Strzelca Samolotowego	608
Polowy Znak Strzelca-radiotelegrafisty	529
Polowy Znak Bombardiera	124
Polowy Znak Mechanika Pokładowego	104
Polowy Znak Radionawigatora	42
Polowy Znak Meteorologa pokładowego	5

Razem polowych odznak: 4.214

Odnaczenia brytyjskie

Order of the Bath — K.C.B.	2
Order of the British Empire — C.B.E.	8
Distinguished Service Order and Bar (D.S.O.)	1
Distinguished Service Order	8
Order of the British Empire — O.B.E.	14
George Medal (G.M.)	1
Military Cross (M.C.)	2
Distinguished Flying Cross and second bar	1
Distinguished Flying Cross and first bar	4
Distinguished Flying Cross (D.F.C.)	186
Air Force Cross (A.F.C.)	18
Conspicuous Gallantry Medal (D.C.M.)	1
Distinguished Conduct Medal (D.C.M.)	1
Military Medal (M.M.)	2
Distinguished Flying Medal and first bar	1
Distinguished Flying Medal (D.F.M.)	68
Air Force Medal (A.F.M.)	8
British Empire Medal (B.E.M.)	6

Razem brytyjskich odznaczeń: 340

Odznaczenia amerykańskie

Distinguished Flying Cross and first Oak Leaf Cluster	1
Distinguished Flying Cross (D.F.C.)	2
Air Medal and 3rd Oak Leaf Cluster	3
Air Medal and first Oak Leaf Cluster	2
Air Medal (A.M.)	3
Silver Star	1
Bronze Star	2
Soldiers Medal	1

Razem odznaczeń amerykańskich: 15

Odznaczenia francuskie

Croix de Guerre z palmą	4
Croix de Guerre z gwiazdą złotą	1
Croix de Guerre z gwiazdą srebrną	2
Croix de Guerre z gwiazdą brązową	2
Médaille Militaire	1

Razem odznaczeń francuskich: 10

Odznaczenia holenderskie

Groot-Officer in de Orde Van Oranje-Nassau	1
Commander Oranje-Nassau	2
Vliegerkruis	5

Razem odznaczeń holenderskich: 8

Odznaczenia włoskie

Croce Al Valore Militare	1
Croce Al Merito di Guerra	2

Razem odznaczeń włoskich: 3

ZAKOŃCZENIE

Od pierwszych dni września 1939 r. do zakończenia działań wojennych w Europie, Lotnictwo Polskie prowadziło nieprzerwanie walkę o Polskę. Przez walkę, zwycięstwa, poświęcenia i straty, przypominało światu, że Polska istnieje. Sława polskich skrzydeł obiegała cały glob ziemski, docierała do Kraju, do obozów jenieckich w Niemczech i do zesłańców w głębi Rosji Sowieckiej.

Lotnictwo Polskie uczestniczyło we wszystkich decydujących działaniach na europejskim i śródziemnomorskim teatrze wojny; załogi polskie latały we wszystkich częściach świata i brały udział we wszystkich rodzajach działań lotniczych.

Szczupłość stanów uniemożliwiła pełną rozbudowę Lotnictwa Polskiego i stworzenie zeń zwartej organicznej całości zdolnej do samodzielnych działań. W szczególności lotnictwo nie posiadało dowództw operacyjnych i wielu służb, jednak i w tym kierunku zostały poczynione przygotowania z myślą o przyszłości.

W dziedzinie szkolnictwa, pomimo wielkich trudności, zorganizowano szkoły różnego rodzaju, poczynając od szkół specjalistów niskiego szczebla, poprzez szkolenie załóg bojowych aż do Wyższej Szkoły Lotniczej.

Naukowcy, inżynierowie i technicy polscy pracowali w instytucjach badawczych, w zakładach przemysłowych i warsztatach, by swym wysiłkiem przyczynić się do zwycięstwa, a jednocześnie dotrzymać kroku postępowi przez pracę i doskonalenie siebie, dla przyszłości Lotnictwa Polskiego.

Ten wszechstronny i rozległy wysiłek był wykonywany w nadziei zwycięstwa i powrotu do Kraju, z myślą przewodnią przystąpienia w Kraju do budowy współczesnych sił powietrznych, opartych o najnowsze doświadczenia i właściwe założenia organizacyjne.

29 października 1945 roku odbyło się w Warszawie otwarcie wystawy *Royal Air Force* obrazujące historię i osiągnięcia lotnic-

twa brytyjskiego, ze szczególnym podkreśleniem działalności Lotnictwa Polskiego w okresie współdziałania z R.A.F.

Otwierając wystawę, Marszałek Sir Sholto Douglas wygłosił przemówienie, w którym podał skrót historii Lotnictwa Polskiego w Wielkiej Brytanii.

Poniżej przytaczam wyjątki z tego przemówienia, jako przykład opinii brytyjskiego lotnika o Lotnictwie Polskim:

„Wystawa którą mam zaszczyt dzisiaj otworzyć, była planowana z dwoma celami na oku. Pierwszym celem było pokazanie ludności Warszawy pracy *Royal Air Force* w wojnie, która się właśnie skończyła. Na drugim miejscu wystawa była zamierzona jako drobny hołd złożony przez *Royal Air Force* dzielnym Polskim Dywizjom, które walczyły w ramach R.A.F. jako nasi towarzysze od 1940 roku począwszy.

Naród polski jako pierwszy był ofiarą nazistowskiej agresji, a gdy w ów wrześniowy poranek 1939 roku premier brytyjski oświadczył nam, że ponieważ Niemcy odmówili wycofać swoje wojska z Polski, nasz kraj był w wojnie z Niemcami, myśli nasze były z Wami tutaj, w Polsce, szczególnie w Warszawie. Od tego dnia więzy przyjaźni zacieśniły się, a są one, tak to wyczuwam, najsilniejsze między lotnikami obu krajów. Walczyliśmy razem, Wasze dywizjony obok naszych, Wasi piloci broniąc naszych miast, nasze załogi walczące o Waszą wolność; mieliśmy te same mundury i wspólne ideały; te same niebezpieczeństwa były przed nami i wreszcie osiągnęliśmy to samo zwycięstwo. Stworzyliśmy wspólne braterstwo, które rozwijając się w czasie wojny, również dziś jest pełne nadziei na przyszły pokój.

W czasie wojny miałem zaszczyt dowodzić trzema wielkimi częściami *Royal Air Force*. Najpierw Lotnictwem Myśliwskim, w owych dniach gdy niemieckie bombardowania Anglii były u szczytu i gdyśmy rozpoczynali nasze dzienne wymiatania myśliwskie nad okupowaną Europą. Następnie dowodziłem na Środkowym Wschodzie, w czasie gdy wypędzaliśmy Niemców z Cyreneki i Trypolisu. Wreszcie, nie tak dawno temu, Lotnictwem Wybrzeża, w okresie który doprowadził do naszego lądowania w Normandii i do oswobodzenia Europy. We wszystkich tych trzech dowództwach miałem pod sobą dywizjony Lotnictwa Polskiego. Walczyły one wspaniale. W 1941 r. i 1942 r. Wasz Nocny Dywizjon Myśliwski pracował wspaniale w obronie Londynu i innych miast brytyjskich przed *Luftwaffe*. Nie zapomnimy tego nigdy.

Na Środkowym Wschodzie, mały lecz świetny zespół majora Skalskiego złożony z piętnastu Waszych najlepszych pilotów, zdobył sobie sławę zupełnie nieproporcjonalną do swej liczebności.

Gdy przyszedłem do Lotnictwa Wybrzeża, polscy lotnicy, zwłaszcza Dywizjon Ziemi Śląskiej, pracował dzielnie nad utrzymaniem wolności mórz przed nieprzyjacielskimi okrętami podwodnymi.

Obecnie jestem z powrotem w Europie z Brytyjskimi Siłami Okupacyjnymi i nadal polskie dywizjony pracują ze mną. Mam nadzieję, że niebawem będą one z powrotem tutaj, w ich własnym kraju; będziemy je żegnali z żalem, a gdy odejdą, zostawią za sobą kronikę niezrównanego męstwa w *Royal Air Force*.

My w Wielkiej Brytanii jesteśmy bardzo dumni z tej garstki pilotów myśliwskich którą nazywamy „Tych Niewielu” (*The Few*) — tej małej

garstki młodych ludzi którzy uratowali nas i może świat, w *Battle of Britain*, w sierpniu i wrześniu 1940 roku. Wśród najlepszych z nich byli polscy piloci myśliwcy. Lecz rok przedtem Wy w Polsce mieliście również prawo być dumni z Waszych Niewielu — a byli oni nawet mniej liczni od naszych. W dziewiętnastu dniach zaciętej kampanii we wrześniu 1939 roku mieliście tylko siedem dywizjonów — 150 samolotów przeciw całej potęgze *Luftwaffe*. Piloci tych dywizjonów walczyli z zapałem i nieustraszoną odwagą które stały się dla wszystkich naszych późniejszych bitew powietrznych wzorem. Mówiono mi, że 50 % z nich zginęło, ale ich duch — duch Polski — nigdy nie zginął, a ci co pozostali, połączyli się z nami, by dalej walczyć. Mogę Wam zaręczyć, że byliśmy radzi ich przyjąć. Nie tylko był nam wtedy potrzebny każdy lotnik, ale szczególnie brak nam było pilotów myśliwskich z takim zapałem i przedsiębiorczością jakie Wasi piloci wykazali.



Jest faktem, że w Lotnictwie Polskim nacisk był położony na myśliwców raczej aniżeli na bombowców, może dlatego, że indywidualność i incjatywa Waszych lotników znajduje najlepszy wyraz w samolotach myśliwskich. Niemniej, równie pięknie pracowali Polacy w lotnictwie bombowym. Chciałbym w szczególności wymienić Dywizjon Pomorski — lepiej i dumnie znany pod nazwą Dywizjonu Obrońców Warszawy. Gdy syreny rozległy się w Berlinie w czasie pierwszego ataku bombowego, polskie załogi były wśród atakujących. Były one w pierwszej wyprawie tysiąca samolotów bombowych na Kolonię i nie ominęły żadnej większej wyprawy następnej.

W szczytowym okresie Bitwy o Atlantyk Wasz Śląski Dywizjon został przesunięty do Lotnictwa Wybrzeża i pracował wspaniale polując na okręty podwodne.



Potrzeba na to wielkiej wiary by walczyć i to walczyć wspaniale — setki mil od własnego kraju, nie wiedząc co się dzieje w kraju, bez wiadomości o rodzinach, żonach, dzieciach i przyjaciół. Wasi lotnicy i lotniczki mieli tę wiarę i mieli jej dużo. My w *Royal Air Force*, jak wszyscy w Wielkiej Brytanii, nie zapomnimy o tym.

Toteż wystawa ta jest ich historią tak dobrze jak naszą. Sądzę, że nie jest na ogół znane, jak ciężkie straty były w wojnie powietrznej. Samo Dowództwo Lotnictwa Bombowego straciło 48 tysięcy młodych ludzi którzy oddali swe życie zanim wojska mogły przekroczyć Ren i przejść przez ruiny które były rezultatem odwagi lotników.

Polacy dzielili z nami straty i zwycięstwa. Byli wierni hasłu wyszytemu na ich sztandarze: „Miłość żąda ofiary”. Z miłości dla Ojczyzny byli gotowi w razie potrzeby ofiarować swe życie po to by Polska mogła znowu być wolna.

Byli oni również wierni naszemu hasłu — hasłu *Royal Air Force*: „*Per ardua ad astra*” (Przez trud do gwiazd). Przez twarde znój wojny walczyli dalej, aż ujrzeli razem z nami gwiazdy zwycięstwa”.



Ostatnie słowa Marszałka Douglasa nie sprawdziły się dla nas, niestety. Wobec oddania Rosji Sowieckiej wolnej ręki w Europie przez Zachodnich Sprzymierzonych, którzy uwierzyli zapewnieniom Stalina o „wolnych wyborach”, Polsce został narzucony

ustrój komunistyczny, obcy Narodowi Polskiemu i trudny do wewnętrznego przyjęcia, zwłaszcza z uwagi na elementy takie jak terror, bezwzględna cenzura, nieposzanowanie osobistej wolności, przekonań i wiary.

Toteż większość żołnierzy Lotnictwa Polskiego postanowiła pozostać na Zachodzie, bez względu na trudności rozpoczynania życia cywilnego na obczyźnie.

Większość lotników, ponad sześć tysięcy, zadomowiła się w Wielkiej Brytanii, ponad dwa tysiące w Stanach Zjednoczonych i Kanadzie, kilkuset wyemigrowało do Afryki, Australii, Nowej Zelandii, drobniejsze grupy osiedliły się w różnych krajach Europy. W sumie pozostało na Zachodzie około jedenastu tysięcy mężczyzn i tysiąc kobiet po rozwiązaniu Lotnictwa Polskiego w 1946 roku.

Do Polski wróciło około dwóch tysięcy, w tej liczbie kilkudziesięciu oficerów. W późniejszych latach wróciło do Kraju jeszcze kilkunastu starszych wiekiem oficerów. Z pierwszej grupy oficerów kilku zostało wkrótce zamordowanych, bez wyroku sądowego, razem z kilkoma oficerami lotnictwa z Armii Krajowej.

Wśród ofiar reżymu byli następujący oficerowie którzy wrócili do Kraju z Wielkiej Brytanii:

ppłk. obs. Józef Jungraw, mjr pil. Szczepan Ścibior, mjr obs. Stanisław Michowski, mjr obs. Władysław Minakowski, mjr obs. Zygmunt Sokołowski.

Z pozostałych w Kraju ofiarami reżymu padli: ppłk. pil. Bernard Adamecki i ppłk. pil. Jan Rypsoń. Pierwszy z nich był dowódcą eskadry podchorążych, a drugi wychowawcą, w Dęblinie w latach 1927-1929.

Wymienieni zostali po kilku latach „zrehabilitowani”, co jest uwidocznione na ich nagrobkach.

Pisząc ten zarys historii Lotnictwa Polskiego w Wielkiej Brytanii kierowałem się zasadą nie pomijania niczego co miało jakikolwiek wpływ na życie wewnętrzne lotnictwa, na walkę i na codzienną pracę, a tym samym na morale żołnierza. W konsekwencji tego założenia znalazło się w mojej pracy kilka przykrych momentów, tak z czysto polskiego punktu widzenia, jak i z punktu współpracy polsko-brytyjskiej.

Uważam, że ukrywanie prawdy, choćby bardzo przykryj, jest niegodne historyka, dodam jednak, że na punkcie współpracy z Brytyjczykami wielu z nas jest przeczulonych i chciałoby ze źle zrozumianej delikatności pominąć milczeniem trudności i nieporozumienia, które były i które w pracy mojej przedstawiłem.

Moim zdaniem jest to mylne i niepoważne podejście do zagadnienia. W każdej współpracy napotyka się na trudności, nieporozumienia i przykrości obustronne. Jest to rzecz ludzka i nieunikniona, tym więcej, gdy w grę wchodzi całe organizacje różniące się tradycjami, zwyczajami i — jak w naszym wypadku — językiem. Byłoby rzeczą nienaturalną gdyby w tych warunkach nie zachodziły nieporozumienia, trudności i przykrości. W naszym wypadku należy raczej się dziwić, że było tych nieporozumień tak mało.

PRZYPISY

W końcu należy się wyjaśnienie „Przypisów”.

Podaję w nich kilka spraw, które nie należą bezpośrednio do historii Lotnictwa Polskiego, miały one jednak pewien wpływ na nastroje ogólne i były pośrednio lub bezpośrednio związane z lotnictwem, dlatego sądzę, że naświetlenie ich — choćby nie wszechstronne, do czego nie posiadam materiałów źródłowych — jest wskazane, zarówno ze względu na Czytelników, jak i ku pożytkowi przyszłych historyków.

Londyn, w styczniu 1969 r.

Ze strony polskiej nie były nigdy wysuwane żadne podjętności przeciwko Kosciuszkiem, natomiast były uwalowane winowate na strażników i protesty wobec zbyt katerycznego kowmilkatu odwołanego bez usody polskich cygnalów.

1. W związku z tym podjętności o możliwości zamachu rocznicowego na wieść tegda bywającego strażnicy się w kilku strażnicach, klanach i w innych strażnicach pt. „Zobaczyć” i „Zobaczyć” w strażnicach w Warszawie, w Kaniach i w Londynie (1968/1971). Wstrzyżenie jest Wolf Hording.

Pa wstrzyżenie bywającego strażnicach strażniczego kowmilkatu w sprawie Londynu jest David Irving, strażniczy, klanowy „Zobaczyć” wystrzyżenie strażniczy.

1. „Zobaczyć” — strażniczy w Londynie, Londyn, 1968.

PRZYPISY

I. Śmierć generała Sikorskiego

Od śmierci Generała Sikorskiego w dniu 4 lipca 1943 roku upłynęło już prawie 27 lat, a nadal nie rozwiązano tak zwanej powszechnie „zagadki katastrofy gibraltarskiej”.

Oficjalny komunikat ministerstwa lotnictwa (*Air Ministry*) ogłoszony w *Times*'ie z dnia 21 września 1943, według którego powodem katastrofy było *zablokowanie sterów z nieustalonej przyczyny*, był od samego początku krytykowany zarówno ze strony polskiej, jak i brytyjskiej, z powodu kategoriycznych twierdzeń, które nie znajdują uzasadnienia w wynikach dochodzeń.

Z biegiem czasu różne tezy przypisujące zorganizowanie zamachu na Generała Sikorskiego Niemcom, Rosjanom i Polakom, zostały zarzucone, przetrwała natomiast teza wysunięta wkrótce po katastrofie przez prasę niemiecką, że był to zamach „urzędowy”, wykonany przez brytyjski wywiad (*Secret Service*), na niewygodnego rządowi premiera Churchilla, polskiego premiera i naczelnego wodza.

Ze strony polskiej nie były nigdy wysuwane żadne podejrzenia przeciwko komukolwiek, natomiast były usiłowania wznowienia dochodzeń i protesty wobec zbyt kategoriycznego komunikatu ogłoszonego bez zgody polskich czynników.

W ostatnich latach podejrzenia o możliwości zamachu zorganizowanego za wiedzą rządu brytyjskiego ukazały się w kilku artykułach, książkach i w sztuce dramatycznej pt. „Żołnierze” („Soldiers”), wystawionej w Niemczech, w Kanadzie i w Londynie (1968/69), której autorem jest Rolf Hochhut.

Po stronie brytyjskiej głównym krytykiem oficjalnego komunikatu w sprawie katastrofy jest David Irving, historyk, którego książka¹ wywołała duże dyskusje.

1. *Accident — the death of General Sikorski*, Londyn, 1967.

Przebieg katastrofy był następujący:

Samolot typu „Liberator”, No AL 523, wystartował z lotniska w Gibraltarze w dniu 4 lipca 1943 o godzinie 23.07 i po przelecie około 1.200 jardów, w czasie około 16 do 20 sekund, uderzył w locie ślizgowym przy zamkniętych silnikach w morze, przewrócił się i zatonął w ciągu pięciu do sześciu minut. W dwie minuty po katastrofie łódzie ratunkowe dopłynęły do miejsca katastrofy, ale wyciągnięto z morza tylko pilota, który pływał na powierzchni dzięki nadymanej kamizelce ratunkowej (tzw. May-West'ka). Był to pierwszy pilot i dowódca załogi samolotu, Czech, kpt. Edward Prchal.

Ustalono, że w katastrofie zginęli: 1) gen. Władysław Sikorski, 2) Zofia Leśniowska, córka generała Sikorskiego, 3) gen. Tadeusz Klimecki, szef sztabu N.W., 4) płk. dypl. Andrzej Marecki, 5) p. Gralewski, kurier z Polski, 6) por. mar. woj. Józef Ponikiewski, adiutant N.W., 7) Adam Kułakowski, sekretarz osobisty gen. Sikorskiego, 8) brygadier J. P. Whitley, poseł, doradca wojskowy wice-króla Indyj, 9) płk. Victor Cazalet, poseł do Izby Gmin, i brytyjski oficer łącznikowy przy P.S.Z. (przy osobie N.W.), 10) Squadron Leader W. S. Herring — drugi pilot, 11) Warrant Officer L. Zalsberg, nawigator, 12) Sgt. F. Kelly, mechanik pokładowy-strzelec, 13) F/Sgt. D. Hunter, radiotelegrafista-strzelec, 14) F/Sgt. C. B. Gavin, radiotelegrafista-strzelec, 15) H. P. Lock, urzędnik cywilny, 16) Mr. Pinder, zawód nieokreślony.

Dwaj ostatni pasażerowie, Lock i Pinder, wsiedli do samolotu dopiero w ostatniej chwili; Pinder wedle przypuszczeń miał być agentem wywiadu, ale oficjalnie temu zaprzeczono i sprawa obu dodatkowych pasażerów pozostała niewyjaśniona. Nie znaleziono oficjalnej listy pasażerów i załogi, co było naruszeniem obowiązujących przepisów, odnoszących się do samolotów transportowych, w szczególności wiozących ważne osobistości (V.I.P. — *very important persons*).

Stwierdzono, że gen. Sikorski prosił specjalnie o załogę pod dowództwem kpt. Prchala.

Bezpośrednio po katastrofie wydobyto z morza ciała: gen. Sikorskiego, gen. Klimeckiego, bryg. Whitleya i p. Pindera; w ciągu następnych trzech dni odnaleziono jeszcze ciała innych pasażerów, z wyjątkiem Zofii Leśniowskiej, Adama Kułakowskiego, S/Ldr. Herringa i p. Locka.

6 lipca przybyła z Londynu komisja ministerstwa lotnictwa złożona z pięciu oficerów R.A.F.; jako obserwator zasiadał w cza-

sie dochodzeń komisji przedstawiciel Dowództwa P.S.P., mjr inż. Stanisław Dudziński.

Komisja przesłuchała około trzydziestu osób, łącznie z pierwszym pilotem, który wskutek odniesionych obrażeń był jakiś czas w szpitalu. Nie wydobyto całego samolotu, ani też wszystkich części usterzenia, wskutek czego nie było możliwe dokładne stwierdzenie przyczyny katastrofy. Komisja poszła po linii oświadczenia pierwszego pilota, według którego przyczyną było zablokowanie sterów. Komisja zakończyła swoje prace 24 lipca.

Marszałek Slessor nie był widocznie zadowolony z przebiegu dochodzeń i orzeczenia, gdyż nakazał ponowne zebranie się komisji. Miało ono miejsce w dniach 3 sierpnia do 7 sierpnia. Komisja zbadała drugi Liberator rozpatrując różne możliwości zablokowania sterów wysokościowych. Badania nie doprowadziły do żadnego wyniku. Komisja wydała drugie orzeczenie w którym potwierdziła swe pierwsze orzeczenie, stwierdzając dodatkowo, że pierwszy pilot nie ponosi winy za wypadek.

Delegowany do Gibraltaru przez polskie ministerstwo spraw wewnętrznych inż. T. Ullman w sprawozdaniu z 7 września 1943 wyraził pewne wątpliwości, które ujął w następujących punktach:

- „1) Dozór nad samolotem pozostawiał do życzenia, podobnie jak kontrola tożsamości i liczby pasażerów.
- 2) Powyższe zaostroża podejrzliwość, ale z drugiej strony nie daje szczególnych podstaw do przypuszczenia sabotażu, gdyż rodzaj defektu (zablokowanie sterów) jak mnie informowali fachowcy, był tego typu, że jest niemal niemożliwe spowodowanie go uprzednio.
- 3) Nie wydaje się, by komisja, wbrew zapewnieniom jakie słyszałem poufnie na miejscu, odbyła lot w analogicznym Liberatorze w celu, m.in. stwierdzenia czy możliwe jest w locie świadome lub nieświadome zablokowanie sterów przez drugiego pilota”.

Tymczasem Inspektor P.S.P. wyznaczył własną komisję, złożoną z 5 oficerów lotnictwa: płk. pil. P. Dudziński, ppłk. pil. Pistl, ppłk. inż. M. Lewandowski, ppłk. pil. J. Bajan, mjr inż. S. Dudziński. Komisja ta zakończyła swoje prace 14 września 1943.

Oдноśnie uwag inż. Ullmana komisja wyraziła następującą opinię:

- „ad 1) Organizacja bezpieczeństwa na lotnisku była bez zarzutu, natomiast dozór nad samolotem szwankował.
- ad 2) Punkt niejasno zredagowany, a poruszony fakt jest niemożliwy do stwierdzenia.
- ad 3) Komisja nie widzi celu wykonywania tej próby w locie, która była przeprowadzona wielokrotnie na ziemi”.

Komisja Inspektora P.S.P. otrzymała od brytyjskiego minis-

terstwa lotnictwa projekt komunikatu prasowego do zaopiniowania. Komisja wyraziła swoją opinię następująco:

„Urzędowy komunikat o wyniku dochodzeń powinien być bardzo zwięzły i bardzo ostrożnie sformułowany, zwłaszcza jeśli chodzi o ustalenie przyczyny wypadku. Wydanie opinii (bardzo pochlebnej) o pilocie wydaje się zbędne”.

W związku z powyższym komisja zaproponowała redakcję komunikatu o następującej treści:

„Po dokładnym zbadaniu wszystkich dostępnych materiałów, nie można było orzec, jak doszło do zablokowania sterów, ani nie zdołano ustalić, że miał miejsce sabotaż”.

(„*After careful examination of all available evidence it has not been possible to determine how the jamming occurred and it has not been established that there was sabotage*”.)

W konkluzji polska komisja wyraziła następującą opinię:

„Zeznania pilota Prchala, jedyne żyjącego członka załogi w sprawie zablokowania sterów, nie mogły być sprawdzone, ponieważ nie znaleziono wszystkich części samolotu, mogących mieć bezpośredni związek z zablokowaniem sterów. Posiadane dokumenty i wyniki dochodzeń nie dają podstaw do stwierdzenia, że wypadek nastąpił wskutek sabotażu.

Na podstawie posiadanych materiałów i wyników dochodzeń nie można ustalić przyczyn wypadku — jak to nieraz ma miejsce w wypadkach lotniczych”.

Należy dodać, że polska komisja nie przesłuchiwała nikogo i pracowała wyłącznie na materiałach udostępnionych jej przez władze brytyjskie.

Po tygodniu jednak ukazał się komunikat ministerstwa lotnictwa (21 września 1943, *Times*) następującej treści:

„*The report of the Court of Inquiry has now been received. It is apparent that the accident was due to jamming of the elevator controls shortly after take-off, with the result that the aircraft became uncontrollable.*

After most careful consideration of all available evidence, including that of the pilot, it has not been possible to determine how the jamming occurred, but it has been established that there was no sabotage. It is also clear that the captain of the aircraft who is a pilot of great experience and exceptional abilities, was in no way to blame. An officer of the Polish Air Force attended throughout the proceedings”.

W tłumaczeniu:

„Raport komisji badawczej został obecnie złożony. Wynika z niego, że wypadek był spowodowany zablokowaniem sterów wysokościowych, wkrótce po starcie, w rezultacie czego pilot nie mógł panować nad samolotem.

Po najbardziej dokładnym rozważeniu wszystkich dostępnych materiałów dowodowych, łącznie z zeznaniami pilota, nie można było ustalić jak zablokowanie powstało, jednak ustalono, że nie było sabotażu. Jest również jasne, że dowódca załogi samolotu, który jest pilotem o wielkim doświadczeniu i wyjątkowych zdolnościach, nie ponosi żadnej winy. Oficer Polskich Sił Powietrznych był obecny w czasie całych dochodzeń”.

Jak widać z treści komunikatu, nie uwzględniono w nim zastrzeżeń komisji Inspektoratu P.S.P., a orzeczenie oficjalne poszło całkowicie po linii tezy wysuniętej przez pierwszego pilota.

Tymczasem jednak orzeczenie fachowców brytyjskich z instytutu doświadczalnego w Farnborough, gdzie zbadano przesłane części sterów, stwierdza coś wręcz przeciwnego:

„Całkowite zbadanie systemu kontrolnego nie wykazało żadnych śladów jakiegokolwiek zablokowania sterów”.

Tę opinię potwierdziła komisja polskich fachowców w składzie: płk. pil. P. Dudziński, ppłk. inż. M. Lewandowski, kpt. pil. R. Kalpas i por. S. N. Kulczycki (dwaj ostatni byli pilotami doświadczalnymi w Farnborough). W odpowiedzi na pytania stawiane komisji przez prokuratora Cypriana, czytamy:

„Pytanie: Czy jest możliwe wystartowanie i wzniesienie się na 150 stóp przy zablokowanym sterze wysokościowym przez urządzenie blokujące?

Odpowiedź: Zgodnie z opinią rzeczoznawców z Farnborough i naszym doświadczeniem uważamy, że nie jest możliwe.

Pytanie: Czy jest możliwe po starcie odblokowanym — zablokowanie steru wysokościowego w pozycji przedniej, w powietrzu, za pomocą mechanizmu blokującego?

Odpowiedź: Zablokowanie steru jest możliwe tylko w pozycji neutralnej, przy poprawnym funkcjonowaniu mechanizmu blokującego — wynik badań sworzni blokujących wskazuje na to, że ster nie był przy ich udziale zablokowany”.

Wydaje się więc, że teza zablokowania sterów została przez fachowców zdecydowanie obalona.

Na tym jednak nie kończą się nieścisłości komisji R.A.F., która wydała przytoczone orzeczenie, które było podstawą oficjalnego komunikatu. W zeznaniach świadków są wyraźne sprzeczności odnośnie dwóch innych punktów. Po pierwsze, wysokość jaką samolot osiągnął była podana przez pilota na 150 stóp, a w późniejszym oświadczeniu nawet na 300 stóp. Tymczasem jednak inni świadkowie ocenili wysokość na około trzydziestu stóp. Po drugie, kilku świadków, między nimi gubernator Gibraltaru Mac Farlan, twierdzili stanowczo, że pilot został wyłowiony z nadmuchaną i całkowicie przytroczoną przepisowo kamizelką ratow-

niczą (Mey-West'ką), natomiast sam kpt. Prchal twierdził, że nie miał na sobie kamizelki w ogóle.

Komisja nie zajmowała się tymi sprzecznościami, jak również pominęła milczeniem inne okoliczności, które mogły rzucić ujemne światło na dowódcę samolotu i załogę, mianowicie, brak spisu pasażerów, brak dozoru nad samolotem, wyłowione z morza bagaże, które obejmowały futra, kamery fotograficzne, dużą ilość pieniędzy papierowych (£ 5 banknoty, białe), o czym szeroko pisze David Irving w swojej książce. Sprawy te mogły mieć pewien związek z katastrofą lub nie mieć, wydaje się jednak, że powinny być być przez komisję zbadane.

Wspomniana polska komisja fachowców została wyznaczona z polecenia prof. Komarnickiego, ministra sprawiedliwości, który w swoim piśmie do inspektora P.S.P. podkreślił, że:

„Jak wynika z opinii specjalistów-techników z Farnborough, zdają się oni w ogóle wykluczać zablokowanie sterów, a równocześnie stwierdzają, że mechanizm sterowy był zasadniczo w porządku i nie wykazywał śladów zużycia lub przypadkowego czy rozmyślnego uszkodzenia”.

I w związku z tym właśnie polska komisja miała ponownie rozważyć możliwość błędu pilotażu. Ta możliwość jednak została przez komisję odrzucona.



W konkluzji można jedynie stwierdzić, że skoro władze brytyjskie uważają sprawę katastrofy gibraltarskiej za zamkniętą i nie zamierzają wznowić dochodzeń, zagadka katastrofy nie będzie prawdopodobnie nigdy rozwikłana, a wszelkie tezy odnoszące się do przyczyn katastrofy i ewentualnych jej sprawców, pozostaną w sferze domysłów.

Nie ulega ponadto wątpliwości, że w materiałach dowodowych wszelkiego rodzaju, odnoszących się do samej katastrofy i wszystkich komisji które ją badały, nie ma absolutnie żadnych poszlak, które wskazywałyby na sabotaż jako przyczynę wypadku.

II. Rezygnacja gen. Ujejskiego ze stanowiska Inspektora P.S.P.

Wspomniana w Rozdziale II rezygnacja gen. Ujejskiego ze stanowiska Inspektora P.S.P. miała w rzeczywistości szersze podłoże; powołanie przez Naczelnego Wodza komisji „odmładzających” było tylko oficjalnym powodem złożenia przez gen. Ujejskiego próśby o dymisję, która została przyjęta.

Gen. Ujejski nie był popularny w lotnictwie w Polsce, przynajmniej w czasach które osobiście dobrze znam, a więc w latach 1927-1939. Przyczyny niepopularności były głównie natury służbowo-fachowej, częściowo prywatnej — pozasłużbowej. Brak karty bojowej w lotnictwie i odznaczeń bojowych, powierzchowna znajomość linii, fakt że był obserwatorem bez nowoczesnego przeszkolenia, nacisk jaki kładł na znajomość organizacji i działania broni głównych wojska oraz regulaminów — wyrobiły ówczesnemu pułkownikowi Ujejskiemu w linii opinię teoretyka. Zewnętrzne pozory nieprzystępczości, dumy i snobizmu, uzupełniały sylwetkę „austriackiego sztabowca i hrabiego”, któremu wielu odmawiało znajomości lotnictwa.

We Francji i w Anglii doszły urazy pokłękowe i zaliczające gen. Ujejskiego do sprawców nieprzygotowania lotnictwa do wojny oraz zarzuty popierania grupy oficerów, którzy w Polsce pracowali w sztabach i byli oderwani od linii.

Stąd też jeszcze za życia Generała Sikorskiego dość powszechne było sarkanie na lotniczego „Rubensa” (hotel w którym było Naczelne Dowództwo i Inspektorat P.S.P.), a gen. Ujejski stał się przedmiotem ataków ze strony tajnej organizacji oficerów czyli „młodzieżowej”. (Cudzystów jest tym uzasadniony, że członkami organizacji było wielu oficerów starszych wiekiem i stopniem, a więc majorów i podpułkowników, dobrze po trzydziestce lub blisko czterdziestki). Organizacja obejmowała oficerów wszystkich części sił zbrojnych, choć jej założycielem był mjr dypl. (później ppłk.) Utnik, oficer wojska.

W lotnictwie głównymi działaczami organizacji — ujawnionymi, bo innych nie mam zamiaru ani powodu wymieniać — byli: mjr dypl. S. Poziomek, kpt. obs. S. Michowski, kpt. obs. A. Bujalski, kpt. pil. Z. Kurzempa, kpt. dypl. R. Czerniawski, ppor. obs. S. Sęp-Szarzyński. Wśród nieujawnionych członków organizacji było kilku dowódców dywizjonów i eskadr (tak bombowych, jak i myśliwskich). Ogólna liczba członków organizacji wynosiła podobno ponad dwustu, w lotnictwie około sześćdziesięciu. O ile wiadomości moje są ścisłe, organizacja w lotnictwie była właściwie kontynuacją ruchu „młodzieżowego”, który powstał we Francji, a którego znanymi ogólnie działaczami byli: kpt. pil. Niewiarowski, kpt. obs. S. Michowski, kpt. obs. Kern, kpt. obs. inż. S. Pietkiewicz, por. Jakubowski.

Delegacja tej organizacji była przyjęta przez Generała Sikorskiego do raportu w „Reginie” (kwatery N.D. w Paryżu) i przedstawiła Naczelnemu Wodzowi swoje poglądy na stan lotnictwa oraz wyraziła niezadowolenie z ówczesnego dowódcy P.S.P., gen. bryg. dr. Józefa Zająca. Wypada dodać, że żadne zmiany

wówczas w lotnictwie nie nastąpiły. Ponieważ gen. Ujejski był we Francji zastępcą dowódcy P.S.P., a później w Anglii został następcą gen. Zająca, zwalczanie go było logiczną konsekwencją.

Cele organizacji oraz intencje większości jej członków były ideowe, jednak fakt jej istnienia był z punktu prawa i karności nielegalny, a działalność organizacji w ostatecznym wyniku odbiła się ujemnie na spoiwości i moralnej postawie korpusu oficerskiego.

Główny środek do osiągnięcia swych celów organizacja upatrywała w zmianie dowódców i sztabów, w szczególności w lotnictwie dążono do usunięcia gen. Ujejskiego, większości jego sztabu oraz kilku starszych oficerów sztabowych z różnych stanowisk.

Powodem do otwartego wystąpienia przeciw gen. Ujejskiemu stała się sprawa przyjęcia w ambasadzie sowieckiej w Londynie.

W lutym 1943 r. Naczelny Wódz nie chcąc osobiście wziąć udziału w przyjęciu dla wojskowych przedstawicieli Sprzymierzonych, wydanym przez ambasadę sowiecką w Londynie, wyznaczył jako swego reprezentanta gen. Ujejskiego, któremu polecił zabrać z sobą trzech sztabowych oficerów. Członkowie organizacji próbowali nakłonić wyznaczonych oficerów do odmówienia wykonania tego rozkazu; jeden z wyznaczonych dyplomatycznie zachorował w ostatniej chwili, tak że z gen. Ujejskim poszło dwóch oficerów.

Wkrótce potem Prezydent R.P. otrzymał list podpisany przez wielu oficerów lotnictwa (podobno blisko stu). List ten, którego treść poniżej zamieszczam, krążył w odbitkach po Anglii. Ktoś usłużny położył kopię listu na biurku gen. Ujejskiego.

Generał Sikorski zarządził przeprowadzenie śledztwa, natomiast Prezydent R.P. odmówił pokazania podpisów sędziemu śledczemu (względnie żandarmerii), twierdząc, że list z podpisami był jego prywatną własnością. W rezultacie, czterech oficerów wzięto na siebie całą odpowiedzialność, przyznając się do zredagowania listu. Z rozkazu gen. Sikorskiego zostali oni aresztowani i wywiezieni do obozu odosobnienia na wyspie Bute. Byli to: mjr dypl. obs. S. Poziomek, kpt. pil. Z. Kurzempa, kpt. obs. A. Bujalski i ppor. obs. S. Sęp-Szarzyński.

Treść listu:

„Czcigodny Panie Prezydencie!

W dniu 22 lutego 1943 r. na przyjęciu w ambasadzie sowieckiej był obecny Dowódca Lotnictwa Polskiego. Wiadomo nam, że ostatnimi czasy rząd sowiecki oficjalnie oświadczył, że anektowane we wrześniu 1939 r. Ziemie Polskie uważa za integralną część Związku Sowieckiego, a mieszkańców tych ziem za obywateli sowieckich. Mówiące o tym noty rządu ZSSR, skierowane do rządu Polskiego, nie dadzą się inaczej rozumieć, niż jako akt rozbioru Polski. Jednocześnie w Rosji pozbawiono naszych rodaków wszelkiej pomocy

i przystąpiono do wcielania ich do armii czerwonej. Wielu z nich wtrącono na powrót do straszliwych więzień i obozów, gdzie skazani są na niechybną śmierć z głodu i wyczerpania.

Fakt ten, ukrywany przed społeczeństwem polskim, zarówno w Kraju jak i na emigracji, jest faktem którego historyczna waga jest zbyt wielka, by stosunek do niego mógł się ograniczyć wyłącznie do płaszczyzny stosunków dyplomatycznych. Fakt ten stawia Naród Polski w obliczu niewątpliwego zamachu na bezcenne wartości moralne i materialne, w imię których podjęliśmy obecną wojnę.

Nie są nam znane dostatecznie przyczyny, dla których znajdujemy się jeszcze w stosunkach dyplomatycznych z ZSSR, ale jakimikolwiek by te przyczyny były, jest dla nas rzeczą całkowicie niewątpliwą, że dziś obecność żołnierza polskiego w sowieckiej ambasadzie jest splamieniem munduru który nosi. Jest dla nas rzeczą oczywistą, że żołnierz, który ściska katów swoich siostr i braci, dłoń nieobeschłą z polskiej krwi, dłoń grabieżcy Polskiej Ziemi, ten żołnierz hańbi mundur Rzeczypospolitej.

Panie Prezydencie! Chwała munduru Lotnika Polskiego — to nie chwała kupiona frazesami i fanfarami. Ta chwała została kupiona życiem naszych serdecznych druhów, którzy na ruinach Ruhry, Bremy, Hamburga i wielu innych wrogich miast wypisali swą krwią Imię Polskiego Lotnika. Ta chwała została kupiona żołnierskim czynem obrońców Londynu, w tym czasie, kiedy losy świata leżały w rękach kilkuset lotników. Dziś mundur Lotnika Polskiego budzi szacunek nawet u wrogów, budzi szacunek na całym świecie.

W imię czego cześć naszego munduru została ciśnięta na szalę niegodną naszego Narodu? W imię czego w grę zgubną, grę przypominającą żywo haniebne czasy rozbiorów, jest wciągnięte imię Lotnika Polskiego? Nam, którzy znają wiele spraw tajonych przed naszymi walczącymi teraz kolegami, nie wolno pozwolić by sprawy, za które oni umierają, były rozmienniane na unizone gesty wobec tych, którzy na naszej Ojczyźnie dokonywują zbrodni nie mniejszej niż nasi oficjalni wrogowie.

List ten Panie Prezydencie piszemy w głębokim przeświadczeniu, że stała się Lotnictwu Polskiemu wielka moralna krzywda, za którą Lotnictwo Polskie powinno otrzymać całkowite i rychłe zadośćuczynienie. Tego zadośćuczynienia Lotnictwo Polskie oczekuje od Pana, Panie Prezydencie, jako Najwyższego Zwierzchnika Sił Zbrojnych, podobnie jak Naród Polski oczekuje od Pana, Panie Prezydencie, jako piastuna legalnej władzy Rzeczypospolitej — decyzji, które byłyby godne Polski.

Zdajemy sobie sprawę, że pisząc ten list stajemy w kolizji z wojskowym regulaminem, ale ponad formalne nakazy istnieje dla nas prawo, które jest ponad wszystko święte, a prawem tym jest służba Bogu i Ojczyźnie, a Honorowi wierność. My żołnierze będziemy zawsze wierni tylko i wyłącznie Polsce, której majestat i niczym nieumniejszona konstytucyjna władza, spoczywa w rękach Pana Prezydenta.

Niech Bóg Wszechmocny da Ci Panie Prezydencie Dostojny moc i niezłomność decyzji w tej tragicznej chwili dziejowej.

Londyn, luty 1943".

Jako autor zarysu historii Lotnictwa Polskiego w Wielkiej Brytanii uważam za swój obowiązek dodać do tej sprawy osobisty komentarz. Byłem od kilku lat, jeszcze w Polsce, znany jako czynny członek tak zwanej „buntującej się młodzieży” i miałem za sobą kilka wystąpień służbowych i artykułów które to potwier-

dzwały. Dlatego nie chcę by kiedyś ktoś miał mnie nazwać odstępcą od moich ideałów i metody postępowania.

Od stycznia 1943 roku do połowy kwietnia byłem w Szkocji, w ośrodku doskonalenia bojowego dla nocnych myśliwców R.A.F. W ośrodku było nas tylko pięciu Polaków, byliśmy odcięci od świata polskiego, w dość trudnych warunkach. Stąd też nic o całej sprawie nie wiedziałem i listu nie czytałem, ani też nikt nie zasięgał mej opinii w tej sprawie.

Byłem zawsze zwolennikiem otwartej walki o poprawę stosunków w siłach zbrojnych, dlatego nie wstąpiłem do tajnej organizacji ani w Polsce, ani w Anglii. Krytykę listu do Prezydenta R.P., którą tu podaję, wyraziłem jeszcze w 1943 roku wobec kilku kolegów i jej nie zmieniłem.

Gdybym był obecny w Londynie i zapewne miałbym głos w całej sprawie, wyjaśniłbym kolegom co następuje:

Atak na gen. Ujejskiego był bezpodstawny i służył autorom jedynie jako przesłona, gdyż w rzeczywistości dobrze wiedzieli, że atak był wymierzony w Generała Sikorskiego, Naczelnego Wodza i Premiera Rządu Polskiego.

Gen. Ujejski otrzymał rozkaz i jako żołnierz mógł albo go wykonać, albo zameldować Naczelnemu Wodzowi dlaczego odmawia wykonania rozkazu.

Odmowa wykonania rozkazu mogła być umotywowana tylko względami politycznymi, na podłożu patriotycznej goryczy i bólu. Ale żołnierzowi nie wolno zajmować się polityką. Odmowa byłaby takim samym aktem nieprzemyślanym jak list do Prezydenta, bo przecież politykę prowadził Rząd R.P. z Gen. Sikorskim na czele, a ten rząd był wedle konstytucji odpowiedzialny przed Prezydentem R.P. Jeśli więc Prezydent R.P. nie zgadzał się z polityką rządu, mógł i powinien udzielić rządowi dymisji i wyznaczyć nowego premiera, który powołałby nowy rząd. Stąd list był atakiem na Generała Sikorskiego i cały rząd R.P., a pośrednio również oskarżał Prezydenta R.P. o to wszystko co autorzy listu wypisali w swoim ataku na gen. Ujejskiego.

Tajna organizacja oficerów zajmowała się polityką i utrzymywała stałą styczność z politykami. Wedle moich źródłowych informacji, dokumenty które są wspomniane w liście (noty sowieckie) organizacja otrzymała od inż. Adama Doboszyńskiego (znanego powszechnie z marszu na Myślenice), który zwalczał Gen. Sikorskiego od dawna.

Jak w liście napisano słusznie, wówczas jeszcze Polska oficjalnie utrzymywała stosunki dyplomatyczne z Rosją Sowiecką, wobec czego nie wysłanie delegacji na przyjęcie do ambasady sowieckiej byłoby tak zwanym nietaktem dyplomatycznym. Autorzy

listu musieli sobie zdawać sprawę z tego, że Rząd i Generał Sikorski byli pod stałą presją naszych Sprzymierzonych, a więc konkretnie mówiąc, rządów Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych A.P., a każde wystąpienie, które zadrażniało stosunki dyplomatyczne, mogło się odbić ujemnie na sprawie polskiej, którą wówczas jeszcze starano się i łudzone — załatwić pomyślnie z Rosją, właśnie przy pomocy Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych.

Oczywiście, że prywatnie wielu z nas nie wierzyło w pomoc Sprzymierzonych już wtedy, ale rządowi nie wolno było kierować się przecuciami i namiętnością pod wpływem bólu patriotycznego. Polityk musi kierować się rozumem, nie sercem, musi postępować spokojnie, argumentować rzeczowo — a nie emocjonalnie.

Należało sobie postawić pytanie, co będzie, jeśli rząd polski — w lutym 1943 roku — zerwie stosunki dyplomatyczne z Rosją Sowiecką w wyniku analizy not sowieckich wspomnianych w liście i oświadczeń odnoszących się do zaanektowanych części ziem polskich? Nie ulega zdaje się wątpliwości, że rządy Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych A.P. byłyby postawione w sytuacji, z której jedynym wyjściem byłoby odebranie uznania rządowi polskiemu w Londynie i załatwienia sprawy Polski bezpośrednio z Rosją Sowiecką. Nie wiedzieliśmy w 1943 roku i nie spodziewaliśmy się wtedy — że tak istotnie rządy Sprzymierzonych Zachodnich postąpią w latach 1944/45.

Rezultat dla Polskich Sił Zbrojnych byłby godny pożałowania. Nic to, że żołnierze, marynarze i lotnicy polscy znaleźliby się w obozach internowania, ale przede wszystkim to jest ważne, że propaganda sowiecka otrzymałaby w podarunku doskonałą broń przeciw Imieniu Żołnierza Polskiego — tak drogiemu autorom listu — mianowicie, rozniosłaby na cały świat wiadomość, której Anglicy i Amerykanie nie byłiby zaprzeczyli — że Polacy nie chcą walczyć z Niemcami i wolą siedzieć w obozach internowania — rzekomo z powodu przewidywanego rozbioru Polski po wojnie, która nie była jeszcze wygrana, a przeciwnie, daleka jeszcze do wygrania, bo Niemcom powodziło się jeszcze dobrze w początkach 1943 roku.

Stojąc na stanowisku nieprzerwanej walki z Niemcami, pomimo krzywdzącej Polskę polityki Sprzymierzonych, Żołnierz Polski, Marynarz i Lotnik Polski, spełniając do końca swój obowiązek, utrwalił w całym świecie swoje dobre imię i zyskał powszechny szacunek, nawet wrogów swoich.

◆

Sprawa listu miała jeszcze mały epilog. Gdy gen. Ujejski przyjechał na stację bombową dekorować lotników, mjr obs. Stanisław

Michowski zameldował płk. Makowskiemu, że nie pójdzie na dekorację, gdyż podpisał list do Prezydenta R.P. i nie mógłby podać ręki Inspektorowi P.S.P.

Gen. Ujejski, któremu płk. Makowski zameldował o meldunku, nie wyciągnął żadnych konsekwencji w stosunku do mjr. Michowskiego.

Gdy Generał Sosnkowski został Naczelnym Wodzem, jednym z pierwszych jego zarządzeń było zwolnienie oficerów lotników z karnego obozu, a kara nałożona przez poprzedniego N.W. nie przeszkodziła oficerom w awansowaniu i zajęciu stanowisk odpowiednich do ich kwalifikacyj.

Trudno się więc dziwić generałowi Ujejskiemu, że widząc w najbliższym otoczeniu nowego Naczelnego Wodza inicjatorów listu do Prezydenta R.P. czuł się źle na swym stanowisku i wolał złożyć prośbę o dymisję, aniżeli być zwolnionym ze stanowiska z rozkazu Generała Sosnkowskiego. Jak mi członkowie organizacji wyjaśnili, gen. Ujejski ubiegł Naczelnego Wodza o kilka tygodni czy może dni.

III. Sprawa mianowania Dowódcy Lotnictwa

Naczelny Wódz załatwił prośbę gen. Ujejskiego przychylnie i w dniu 17 sierpnia 1943 zwolnił go ze stanowiska, poruczając tymczasowo pełnienie obowiązków inspektora płk. pil. S. Karpińskiemu.

Deliberacje Gen. Sosnkowskiego nad wyznaczeniem nowego Dowódcy Lotnictwa trwały ponad cztery tygodnie, a nie ulega wątpliwości, że Naczelny Wódz wysłuchiwał opinii i żalów przedstawicieli tajnej organizacji i że właśnie pod wpływem tych prywatnych rozmów zdecydował się na oficjalne, choć poufne, zasięgnięcie opinii większej ilości oficerów w sprawie wyznaczenia nowego dowódcy.

Byłem wówczas w 307 Nocnym Dywizjonie Myśliwskim i latałem jako nawigator w operacjach nad Atlantykiem. W sierpniu odwiedził nas płk. Iżycki, będący na urlopie z Afryki. Jak się później dowiedziałem, odwiedzał on wszystkie dywizjony po kolei, przypominając się szczególnie kolegom z 3-go i 4-go pułku. W rozmowie w cztery oczy, zapytał mnie wprost, czy dam mu dobrą opinię gdy Naczelny Wódz zapyta mnie o niego, w związku z zamiarem wyznaczenia nowego dowódcy Lotnictwa. Nie wiedziałem nic o dymisji gen. Ujejskiego, ale nie byłem zdziwiony zamierzoną zmianą, natomiast bardzo dziwiła mnie treść krótkiego przemówienia Iżyckiego. Prawdę mówiąc, byłem nieprzyjem-

nie zaskoczony. Odpowiedziałem, że bardzo wątpię aby Naczelny Wódz pytał o zdanie mnie, skromnego majora, który służył w eskadrze dowodzonej przez porucznika rezerwy, dodałem jednak, że gdyby tak być miało, to zamelduję co wiem o charakterze, zdolnościach i zaletach dowódczych mego byłego dowódcy eskadry (31-ej, w Poznaniu, w latach 1931/33). Maciuś dodał, że Naczelny Wódz miał zwołać odprawę wszystkich dyplomowanych.

Na szczęście moje, stało się inaczej. Organizacja doszła słuszenie do przekonania, że dyplomowanych było niewielu, a wśród nich kilku których organizacja chciała usunąć, więc widocznie podsunęto Gen. Sosnkowskiemu inną myśl. Mianowicie, Nacz. Wódz zarządził odprawę wszystkich byłych i ówczesnych dowódców dywizjonów. Według mego obliczenia było ich około 45 do 50. Zatem dyplomowani się nie liczyli, na odprawę nie zawezwano pułkowników: Kwiecińskiego, Tuskiewicza, Wojciechowskiego, Haberka, Szula, Bohuszewicza, Winickiego, ani majorów i kapitanów, którzy nie dowodzili dywizjonami (Kalinowski, Kasprzyk, Referowski, Kusek).

Naczelny Wódz kazał wypisać na tablicy nazwiska kandydatów na dowódcę Lotnictwa; było ich ośmiu czy może siedmiu, o ile mój rozmówca pamiętał byli to: gen. Rayski, płk. Makowski, płk. S. Karpiński, płk. Luziński, płk. Iżycki i podpułkownicy Tuskiewicz, Bajan i Bokalski. Zastrzegam się, że mój rozmówca — obecny na odprawie — nie wszystkich pamiętał, bo, jak stwierdził, połowy ich nie znał! Być może ppłk. Bajan nie był wśród kandydatów, ale pozostali chyba byli.

Gen. Sosnkowski wygłosił długie przemówienie, którego część ujawnioną podaję poniżej:

„Odprawa dzisiejsza ma charakter wyjątkowy. Zwołałem ją po dojrzałym (??) namyśle, powodowany głęboką troską o dobro i przyszłość lotnictwa polskiego. Znajduje się ono w sytuacji ciężkiej, dla przyczyn różnorodnych:

a) Istnieją przyczyny od nas niezależne, np. skomplikowana sytuacja ogólna, którą trzeba widzieć na tle szybko pędzących wypadków.

b) Weszliśmy w końcowy okres wojny. Kto wie czy rok jaki leży przed nami nie będzie ostatnim rokiem zmagania wojennych. Jeśli tak jest naprawdę, to dużych wysiłków z naszej strony potrzeba, aby nadrobić czas i w miarę ludzkich możliwości wyrównać istniejące zapóźnienia, wszystko jedno — z naszej czy nie z naszej winy powstałe. Powszechnie jest bodaj wśród nas odczucie, że rozwój organizacyjny lotnictwa polskiego nie nadąża za potrzebami i zadaniami jakie zbliżają się ku nam coraz bardziej. Na przykład, nie jesteśmy jeszcze gotowi aby w razie konieczności wesprzeć wysiłek zbrojny Kraju. Ogrom pracy dzieli nas od chwili gdy będziemy mogli powiedzieć sobie, że jesteśmy należycie przygotowani do życia samodzielnego, jakie nas oczekuje po oderwaniu się od R.A.F. i przejściu na własne terytorium państwowe.

Względy powyższe wymagają od nas wyteżonej, skupionej i zgodnej pracy, łączącej w jednolitym wysiłku całość lotnictwa, a więc wykonawców i kierownictwo, oddziały bojowe i sztab, inspektorat czy też dowództwo lotnictwa.

I tu właśnie od razu dochodzę do sedna sprawy. Nie trudności zewnętrzne, lecz stosunki panujące w Waszym świecie lotniczym napełniają mnie obawą o Wasz dalszy byt i rozwój. Zdrowe życie sił zbrojnych teraz i w przyszłości zależy przede wszystkim od dyscypliny wewnętrznej, opartej na szacunku wzajemnym i zaufaniu między dowodzącymi i dowodzonymi. W borykaniu się z przeszkodami zewnętrznymi, sukces, jak w boju, zależy od harmonii i spójni moralnej, przenikającej szeregi od góry do dołu. Jakąż siłę przebijową wśród walki z komplikacjami losu może posiadać środowisko wojskowe, gdzie sztab czuje lęk przed linią, a linia ma niechęć do kierownictwa — gdzie między sztabem a frontem bojowym powstało uczucie oddalenia i obcości, gdzie istnieje brak wspólnego języka i ścisłej współpracy pomiędzy jednostkami bojowymi i tymi co stoją u góry. Wśród podobnych stosunków sztaby rychło ulegną biurokratyzacji, a linię przenikać poczyna duch niezdrowej krytyki, malkontentwa z zasady, zanik współodpowiedzialności

Nie jest to czas i miejsce aby rozpatrywać historię stosunków panujących w lotnictwie polskim i dociekać po czyjej stronie większa leży wina. Tak czy inaczej stwierdzić należy, że stosunki te należały zawsze i należą ciągle jeszcze do najtrudniejszych i najbardziej skomplikowanych. Byłem organizatorem Polskich Sił Zbrojnych w latach 1918-1923 i pamiętam, że ułożenie spraw lotniczych było i wówczas istną kwadraturą koła; pamiętam, jak zniechęcony tarciami, waśniami i rozterkami wewnętrznymi szarpiącymi nasz ówczesny świat lotniczy, uciekłem się do środka skrajnego, powołując na szefa naszego lotnictwa generała francuskiego. W okresie późniejszym trzy razy doszło do tego, że na czele lotnictwa w Polsce stawał kolejno: generał artylerii, kawalerii i piechoty.

(Mowa tu oczywiście o generałach: Zagórskim, Dreszerze i Zającu).

Dzisiaj rozglądając się naokół stwierdzić muszę ze smutkiem, że niewiele się pod tym względem zmieniło na lepsze. Dotychczas, jak i przed dwudziestu laty, personalia lotnicze należą do spraw najdrażliwszych i niezmiernie zawiłych. I dzisiaj w lotnictwie naszym postawienie na górze właściwych ludzi na właściwym miejscu należy do zagadnień na pozór nierozwiązalnych i występuje zjawisko nieznanym innym broniom, że doszukiwać się trzeba ze świecą w rękę tych, których linia gotowa jest przyjąć i uznać jako kierowników i przywódców. I dzisiaj, jak przed laty, lotnictwo polskie podzielone jest na faksje, frakcje i junty, z których każda ma swego kandydata i swoich bogów i gotowa jest wszystkich pozostałych kandydatów odsądzić niemal od czci i wiary, a co najmniej uznać za skończonych niedołęgów. W tych warunkach decyzje personalne czynników najwyższych, nie wyłączając Naczelnego Wodza, stają się istnym rozwiązywaniem jednego równania o kilku niewiadomych.

A przecież w chwili obecnej, na wielkim zakręcie dziejowym, trzeba za wszelką cenę uniknąć starych błędów, za które nieraz w przeszłości płaciliśmy dotkliwą cenę. Obecna chwila wymaga wielkiej aktywności, odwagi i uczciwości w rozwiązywaniu zagadnień. Trzeba uzdrowić atmosferę jaka dokoła waszych spraw powstała. Mówiąc językiem lotniczym, dzisiaj stan *readiness* już nie wystarcza, *scramble* całości naszego lotnictwa w walce jest jedynym hasłem odpowiadającym powadze położenia. Musimy stworzyć jedność duchową lotnictwa, harmonię moralną między bohaterską młodzieżą, która na froncie powietrznym składa ciągle ofiarę krwi i życia, a tymi którzy życiem tym choćby pośrednio tylko dysponują, a w każdym bądź razie za celowość ofiar i wykorzystanie ich dla sprawy w znacznej mierze odpowiadają.

I dlatego właśnie zwołałem na naradę Was, wypróbowanych dowódców bojowych lotnictwa polskiego. Chciałbym ustalić z Wami wspólny pogląd na najbardziej zasadnicze zagadnienie.

Czynnikiem który Waszym, tak drogim dla Polski wysiłkom i ofiarom, doda najwyższej wartości w oczach sprzymierzonych narodów, będzie Wasza jedność lotnicza, ale taka, której nikt absolutnie, a przede wszystkim nikt spośród Was samych, nie będzie mógł poddać w wątpliwość.

Urzeczywistnienie tej jedności widzę w sposób następujący:

1. Sztab powinien pamiętać o starym polskim przysłowiu, że tabakiera jest dla nosa, a nie nos dla tabakiery. Sztab musi rozumieć, znać i czuć potrzeby linii walczącej oraz służyć tym potrzebom, albowiem celem istnienia sił zbrojnych jest walka i wszystko co walce służy. Nic smutniejszego ponad sztaby zapatrzone w swoje własne istnienie i w swoją wygodę.

2. Linia powinna pamiętać, że każda walka musi być kierowana. Dobre kierownictwo jest sumą trzech elementów: ducha walki, znajomości rzeczy i wreszcie doświadczenia. Duch walki rodzi się na frontach bojowych, nie w zaduchu urzędów zawałonych stosami papierów. Znajomość rzeczy nie rzadko bywa większa na niższych szczeblach hierarchii, zwłaszcza gdy góra zaczyna kostnieć w biurokratycznych grzechach tak zwanego urzędowania. Z drugiej strony jednak źle jest nie pamiętać, że doświadczenie przychodzi jedynie z czasem i z wiekiem, a od sprawności sztabów zależy w znacznej mierze pomyślność i powodzenie linii.

3. W każdej zdrowej armii istnieje ścisły związek i stosunek ciągłej wymienności pomiędzy linią i sztabem. W lotnictwie już choćby tylko na skutek fizycznych warunków jakim sprostać musi lotnik bojowy, utrzymanie tej wymienności jest o wiele trudniejsze aniżeli w innej broni.

W lotnictwie brytyjskim, które jak dobrze wiemy sami, może i powinno być dla nas wzorem, sztaby grupują szereg ludzi starszych z rozległą przeszłością bojową i z dużym doświadczeniem. Wiemy również, że brytyjskiej młodzieży lotniczej do głowy nigdy by nie przyszło oczekiwać od marszałków lotnictwa by brali udział w wyprawach bombowych lub w bojowych lotach myśliwskich na znacznych wysokościach.

U nas, wedle mego zdania, najlepsze rozwiązanie polega na rozumnym wymieszaniu w sztabach lotniczych dwóch elementów: umiaru i doświadczenia starszych oficerów z dynamizmem i zapałem bojowym młodzieży. Warto przy tym zastanowić się, co jest ważniejsze na wyższych szczeblach kierowniczych: czy sprawność fizyczna i latanie, czy też organizatorski talent, umiejętność prowadzenia rozlicznych i skomplikowanych spraw oraz zdolność reprezentowania interesów lotnictwa wobec swoich i obcych.

4. Jestem zdecydowanym zwolennikiem szerokiego otwarcia drogi dla młodzieży, ale tym elementem spośród niej, które są zbyt niecierpliwe i w nadmiernie gorącej wodzie kąpane, chcę przypomnieć czterowiersz Goethego:

*„Miły młody mądrala pewności jest bliski,
Ze dzień w którym on świat ujrzał to był dzień stworzenia.
Ależ miła młodzieży, trzeba przypomnienia
O tym, cośmy włożyli do Twojej kółki”.*

Uprzedzam ponadto, że będąc wierny hasłu odmłodzenia sił zbrojnych, nigdy nie wydam wojska ani lotnictwa na niebezpieczeństwo rządów jakiejś grupy czy junty, dążącej do zaspokojenia swoich własnych ambicji, choćby najszlachetniejszych.

Ustaliwszy w ten sposób w ogólnych zarysach taki pogląd na sprawy, o którym myślę, że powinien stać się naszym wspólnym punktem widzenia, zwracam się teraz do Was moi Panowie o radę i pomoc, w pełnym poczuciu

przysługującego mi prawa. Chciałbym doprowadzić do takiego stanu rzeczy, w którym dowództwo lotnictwa znajdzie z Waszej strony szczerą współpracę. Poza tym, dając Wam poznać smak współodpowiedzialności, pragnę sprowadzić w lotnictwie do granic właściwych tak pospolite w najszlachetniejszych nawet Polakach zamiłowanie do krytyki i skłonność do narzekania na przełożonych”.

Dalsza część przemówienia Generała Sosnkowskiego nie była ogłoszona, a przebieg odprawy nie może być wiernie odtworzony, gdyż Nacz. Wódz zobowiązał obecnych do zachowania „tajemnicy wojskowej” w odniesieniu do odprawy. Szczegóły tutaj podane znam z rozmowy z jednym z obecnych na odprawie dowódców dywizjonów.

W zakończeniu swego przemówienia Nacz. Wódz podkreślił, że jeśli żaden z kandydatów wypisanych na tablicy nie otrzyma zdecydowanej większości głosów, Nacz. Wódz wyznaczy na dowódcę lotnictwa raz jeszcze generała z wojska. Ten dodatek, mający być groźbą, był dość niefortunny, gdyż wszyscy dobrze wiedzieli, że władze brytyjskie nigdy by nie zatwierdziły generała wojska na stanowisku dowódcy lotnictwa, a ostateczne mianowanie zależało oczywiście od Anglików. Trudno się oprzeć wrażeniu, że właśnie ta niepoważna groźba zepsuła dobre wrażenie jakie odprawa mogła wywrzeć na części zebranych.

Z drugiej strony nie można ukrywać smutnej prawdy, że fakt „wyborów” dowódcy lotnictwa zrobił na wielu obecnych i później w całym lotnictwie raczej przygnębiające wrażenie, a żart ukuty przez kogoś po odprawie — „to nie były wybory, tylko głosowanie” — wywoływał tylko sporadycznie uśmiech.

Należy bowiem pamiętać, że wśród wezwanych na odprawę byli młodzi oficerowie, którzy przyjechali do Anglii jako podporucznicy lub porucznicy i czynami bojowymi zdobyli szybki awans do stopnia kapitana lub majora (a nawet podpułkownika), ale nie mieli doświadczenia w służbie pokojowej i nie znali nawet wszystkich kandydatów na dowódcę lotnictwa. Nie można się więc dziwić, że wielu oddawało swe głosy na nieznanego im kandydata za przykładem i podszeptem członków tajnej organizacji, która swego kandydata zawczasu wytypowała.

Wedle jednego z moich informatorów, członka organizacji, na pewien czas przed odprawą zaproponowano pułkownikowi Makowskiemu stanowisko dowódcy lotnictwa, ale ten, wiedząc o „spisku”, bez chwili namysłu odmówił. Moim zdaniem płk. Makowski posiadał walory dowódcy w większej mierze aniżeli inni kandydaci i jego kandydatura byłaby przeszła większością głosów oficerów lotnictwa i starszych służbą.

Płk. dypl. Izzycki był najmłodszy wiekiem i starszeństwem

spośród kandydatów, odpowiadał więc idei „odmłodzenia” sił zbrojnych, ponadto jednak, był ogólnie lubiany, jako pełen ogłady, uprzejmości, dający sobie doskonale radę z Anglikami; wiedziano że był ambitny, a zarazem ufający wszystkim, wymowny i będący niemal z wszystkimi od kapitana w górę „na ty”. Jego też organizacja wytypowała na przyszłego dowódcę lotnictwa, mając nadzieję, że otoczony sztabem wybranym przez organizację, będzie posłusznym narzędziem w rękach organizacji.

Widocznie płk. Iżycki otrzymał znakomitą większość „głosów”, gdyż Nacz. Wódz mianował go dowódcą lotnictwa i wkrótce generałem. W ten nieoczekiwany sposób spełniła się moja przepowiednia z 1937 roku zrobiona w rozmowie z płk. Madejskim (wówczas majorem). Sprowokowany ironicznymi uwagami Madejskiego o Iżyckim, powiedziałem, że poznałem Iżyckiego dobrze jako mego dowódcę eskadry (31 liniowej) w Poznaniu i wyraziłem przekonanie, że za lat dziesięć może zostać dowódcą lotnictwa. Miał moim zdaniem wszystkie cechy dobrego dowódcy: energię, zapał, sprawiedliwe podejście do podwładnych, ufał ludziom, nie wchodził w drobiazgi, umiał mówić prawdę przełożonym, znał dobrze linię i nie bał się ani latać, ani brać na siebie odpowiedzialności. Oczywiście, jak każdy człowiek, miał swoje słabości, ale te nikły wobec tylu zalet, przede wszystkim zaś wobec faktu, że nie był autokratą, jak np. gen. Rayski; radził się swego sztabu (w linii oficera taktycznego i technicznego) i słuchał dobrych rad. Był więc zbliżony do ideału dowódcy.

Sądzę, że większość lotników zgodzi się z moją oceną działalności gen. Iżyckiego na stanowisku Dowódcy P.S.P.: wraz ze swoim sztabem miał w czasie wojny duże osiągnięcia, jak np. nowa umowa lotnicza polsko-brytyjska, prace przygotowawcze na powrót do Polski i rozbudowa lotnictwa. Fakty, że wobec katastrofy politycznej Polski i rządu emigracyjnego poświęcił swój czas i energię celom osobistym, prywatnym, że jako pierwszy wystąpił ze służby i zmienił obywatelstwo i nazwisko, nie powinny przesłaniać jego zasług.

IV. Jeszcze o tajnej organizacji

Fakt istnienia organizacji był powszechnie znany; wiedzieli o niej najwyżsi przełożeni, łącznie z Naczelnym Wodzem i Szefem Sztabu N.W. (gen. S. Kopańskim, który między innymi otrzymał w tej sprawie meldunek mjr. dypl. A. Kasprzyka). Organizacja działała do końca wojny oraz w czasie pokoju do czasu oficjalnego rozwiązania P.S.Z.

Twierdzenie o działalności organizacji opieram na własnym doświadczeniu. W maju 1944 roku, a więc w rok po objęciu przez Generała Sosnkowskiego stanowiska Naczelnego Wodza, po śmierci ppłk. dypl. Poziomka organizacja wysłała do mnie swego przedstawiciela w osobie mjr. dypl. Romana Czerniawskiego, który oświadczył mi, że „chcemy żebyś objął stanowisko po Poziomku”. Gdy zapytałem naiwnie co to znaczy „my”, mjr Czerniawski odpowiedział: „No, wiesz przecież, nasza organizacja”. Miałem się tylko zobowiązać do „współpracy” z organizacją. Gdy zapytałem następnie, co na to Naczelnny Wódz, usłyszałem: „To już my załatwimy, Izzycki się już zgodził, chodzi tylko o Ciebie”. Odpowiedziałem szczerze, że jeśli Nacz. Wódz mnie zawezwie i zaproponuje stanowisko zastępcy szefa sztabu (później miałem zostać szefem sztabu, bo Brzezina, jak mi sam to powiedział, wybierał się do Stanów Zjednoczonych a później na stanowisko oficera łącznikowego w 2 T.A.F.), to oczywiście powiem „Rozkaz Panie Generale”, ale współpracy z organizacją nie mogę przyrzekać, bo jest to sprzeczne z regulaminem i z moimi zasadami.

Już następnego dnia płk. Brzezina telefonował do W.S.Lot. i powiedział płk. Tuskiewiczowi, że dowództwo nie może czekać na mnie dwa tygodnie, jak o to prosił płk. Tuskiewicz — i szuka kogoś innego. Oczywiście była to wymówka, gdyż wybrany oficer (ppłk. Wojda) przyszedł po trzech tygodniach; nie chodziło o zwłokę, lecz po prostu moje oświadczenie spowodowało zmianę frontu organizacji do mnie. Miałem później szereg przykrości, inspirowanych niewątpliwie przez organizację, ale to już do historii nie należy.

Płk. obs. Julian Wojda nie szedł widocznie organizacji „na rękę”, bo już po krótkim czasie został zastąpiony na stanowisku zastępcy szefa sztabu przez ppłk. dypl. Ludwika Szulę, który z chwilą wyjścia 2 T.A.F.'u na kontynent zdał swoją funkcję oficera łącznikowego ppłk. obs. W. Madejskiemu. Po wojnie płk. Szul był szefem sztabu Dowództwa P.S.P. do czasu przemianowania dowództwa na Inspektorat Polskiego Lotniczego Korpusu Przystosobienia i Rozmieszczenia (P.L.K.P.R.).

INDEKS NAZWISK

U w a g i :

- (i) Po nazwisku polskim jest podany ostatni stopień z czasu wojny, w nawiasach stopień z 1940 r. Awanse powojenne nie są uwzględnione.
- (ii) Stopnie Brytyjczyków podane są w zasadzie z okresu, w którym jest o danym lotniku wzmianka. Z wyjątkiem marszałków stopnie brytyjskie są w angielskich skrótach.
- (iii) Stopnie podoficerskie są przeważnie polskie; w wypadkach niemożności ustalenia stopnia polskiego podane są stopnie angielskie (RAF).
- (iv) Pomimo wydatnej pomocy *Ministry of Defense, Army and Air Force Central Records Offices*, nie udało się ustalić w kilku wypadkach imion, wobec czego dla uniknięcia pomyłek imiona zostały opuszczone.

- Abramczyk, sierż. pil. 300
Adamczyk J., sierż. rtg. 172
Adamecki Bernard, ppłk pil. 332
Adamek Mieczysław, por. pil. (sierż.) 246
Adamowicz Klemens, sierż. pil. 187
Adler Wilhelm, por. pil. 152
Aldridge, P/O 69, 70
Anders Bogdan, por. pil. 100
Anders Władysław, gen. dyw. (gen. bryg.) 205
Andersz Tadeusz, kpt. pil. (ppor.) 242, 284
Antoniewicz Leopold, por. pil. 188, 192
Antonowicz Jerzy, kpt. pil. (por.) 116, 131, 284
Andruszkow Tadeusz, sierż. pil. 81, 83
Andrzejewski Stanisław, kpt. pil. (ppor.) 118, 126, 284
Arauskiewicz Janusz, mjr pil. (kpt.) 300
Arciuszkiewicz Eugeniusz, mjr obs. (por.) 264, 270, 282
Arct Bogdan, kpt. pil. (ppor.) 285
Arentowicz Tadeusz, kpt. pil. (ppor.) 99, 101, 283
Artymiuk K., sierż. pil. (kpr.) 166
Ateński Stanisław, por. obs. (ppor.) 141
Atkins, F/Lt 231, 233
Bajan Jerzy, płk pil. (ppłk) 59-61, 113, 337, 347
Bakanacz Jan, plut. pil. 175, 179, 180
Baranowski, sierż. pil. 99
Barański Kazimierz, sierż. strz. 188, 190
Barański Wieniczyśław, mjr pil. (por.) 113, 282, 310
Barcikowski Jan, por. 57
Bargiełowski Jakub, sierż. pil. 241, 246

- Barker, F/O 236
 Bartniczak Franciszek, kpr. mech. 176
 Barrat Arthur, Sir, marszałek 200, 308
 Bąk Franciszek, plut, rtg. 188, 190
 Beaumont Frank, A/Cdr 276
 Beaurain de Janusz, gen. bryg. obs. 42
 Beaverbrook, minister produkcji lotn. 73
 Bebski, sierż. strz. 193
 Beda Antoni, por. pil. (plut.) 77, 85
 Bełć Marian, ppor. pil. (sierż.) 106, 246
 Beill Robert, płk pil. (mjr) 136, 142, 149, 155, 283
 Benoit Michał, ppor. rtg. 141
 Benz Kazimierz, ppłk pil. (mjr) 61, 100, 115, 284
 Berger Mieczysław, ppor. obs. 152
 Bernas Kazimierz, ppor. obs. 85, 134
 Bernatowicz Wacław, sierż. pil. 300
 Białecki J., kpr. pil. 182
 Biały Jan, ppłk pil. 130, 133, 183, 184, 283
 Bieniacz, chor. pil. 193
 Bieniawski Zbigniew, mjr pil. (kpt.) 113, 308, 320
 Bieńkowski, szer. 152
 Bieńkowski Jan, por. pil. 120, 121
 Bieńkowski Witomir, kpt. pil. (por.) 283
 Bieńkowski Z., kpt. 113
 Biezuński Jan, sierż. strz. 131
 Biliński B., por. 143
 Block Stanisław, kpt. pil. (por.) 76, 246
 Blumentritt, 86
 Błachowski J., por. obs. 186
 Bob, chor. pil. 194
 Bohuszewicz Władysław, płk dypl. obs. (ppłk) 57-61, 347
 Bokalski Michał, płk pil. (ppłk) 58, 307, 310, 347
 Bońkowski Roman, sierż. pil. 134
 Borek, sierż. strz. 193
 Borowski Jan, ppor. pil. (sierż.) 86
 Borzemski Czesław, por. obs. (ppor.) 120, 121
 Braun Włodzimierz, por. pil. 300
 Bregman Jerzy Józef, por. obs. 154
 Brejnak Stanisław, ppłk pil. inż. (kpt.) 116, 118, 284
 Brochocki Jan, ppor. pil. (sierż.) 125
 Brooke Allan, Sir, marszałek 259, 299
 Brych, kpr. strz. 175
 Brzeski Stanisław, por. pil. (ppor.) 76, 101, 246
 Brzezina Stanisław, płk pil. (kpt.) 32, 61, 76, 95, 97, 101, 106, 235, 264, 285, 310, 352
 Brzeziński Jan, kpt. pil. (ppor.) 103, 285
 Brzozowski Maksymilian, mjr pil. (kpt.) 141, 282
 Brzozowski Michał, sierż. pil. 79, 81
 Bryl Edward, sierż. strz. 142
 Buckiewicz, ppor. obs. 123
 Buczma Jan, ppłk obs. (kpt.) 170, 171, 174
 Buczyko Wacław, chor. pil. 188
 Bujakowski Stanisław, st. sierż. pil. 300
 Bujalski Aleksander, mjr obs. (por.) 32, 131, 341, 342
 Bukowiecki Grzegorz, por. pil. 117
 Burkiewicz H. M., por. pil. (ppor.) 152
 Burzyński Kazimierz, kpt. pil. (por.) 295, 296
 Carter, F/O 85, 86
 Castle, S/Ldr 156
 Cazalet Victor, poseł, pil. 336
 Cebrzyński Jerzy, ppor. pil. 79
 Chałupa Stanisław, ppor. pil. 77, 80, 85
 Chałupnik Wiktor, por. pil. 300
 Chefmicki Stanisław, kpt. pil. (por.) 285
 Chłopik Tadeusz, kpt. pil. 80
 Chłopicki K., kpr. rtg. 183
 Chomka Wacław, por. obs. 187
 Chrzanowski Jerzy, kpt. inż. (por.) 311
 Chudek Aleksander, st. sierż. pil. (sierż.) 246
 Churchill Winston Spencer, premier 72, 92, 108, 266, 271, 273, 299, 335
 Chwalibóg Zygmunt, chor. pil. 233
 Ciuła Tadeusz, chor. pil. 231
 Cook H. D., S/Ldr 95
 Cooper J., W/Cdr 253, 314
 Cooper Merian, płk pil. 107

- Cotten, F/Sgt 123
 Crook D. M., F/Lt 76
 Curie-Skłodowska Ewa 85
 Curie-Skłodowska Maria 85
 Currie Jacob, F/Lt 233
 Cwynar Michał, kpt. pil. (ppor.) 246
 Cwynar Stanisław, ppłk pil. (mjr) 135, 137, 282
 Czapiewski J., por. pil. 99
 Czarnecki K., kpr. strz. 186
 Czaykowski Zbigniew, mjr pil. (por.) 113, 213, 285
 Czekalski Franciszek, plut. pil. 191
 Czekalski Wacław, sierż. pil. 191
 Czerniak Jerzy, ppor. pil. 77, 85, 102
 Czerny Jan, mjr pil. (kpt.) 77, 85
 Czerpak Władysław, sierż. pil. 188, 190
 Czerniawski Roman, mjr. dypl. pil. (kpt.) 341, 352
 Czerniawski Stanisław, sierż. pil. 187
 Czerski Leon, ppłk obs. mgr (mjr) 57
 Czerwiński Andrzej, por. pil. (ppor.) 242
 Czerwiński Tadeusz, kpt. pil. (por.) 70, 80, 85, 104, 106, 283
 Czerwonka Józef, plut. rtg. 140
 Czetowicz Kazimierz, mjr. pil. (kpt.) 174, 283
 Czołowski Tadeusz, ppłk pil. (mjr) 145, 283
 Cylwik Jan, sierż. pil. 194
 Czyżun Hieronim, por. pil. (ppor.) 188-190

 Damm A., ppor. pil. 105
 Damsz Jerzy, kpt. pil. inż. (por.) 122, 123
 Danielewicz Józef, kpt. obs. (ppor.) 156
 Danik Jan, plut. strz. 140
 Daszewski Kazimierz, por. pil. 79
 Davidson A. P., G/Cpt. 32, 130
 Davis, S/Ldr 94
 Davis, P/O 69
 Dąbrowa Adam, ppłk obs. (mjr) 142, 282
 Dąbrowski, por. 308
 Dej Czesław, kpt. obs. (ppor.) 131
 Derma Józef, st. sierż. pil. 300
 Dębowski J., kpr. rtg. 145
 Długaszewski A., por. pil. 291

 Dobek Mikołaj, kpr. 176
 Dobczyński Franciszek, plut. mech. 176
 Doboszyński Adam, inż. 344
 Dobrowolski Kazimierz, kpt. pil. (por.) 184
 Dobrowolski, sierż. strz. 193
 Doliński Stanisław, mjr obs. (kpt.) 141, 310
 Donavan, S/Ldr 95, 100
 Douglas Sholto, Sir, marszałek 97 330, 331, 337
 Dowding Hugh, Sir, marszałek 91
 Drabik Stefan, chor. techn. 198
 Drecki Władysław, kpt. pil. (ppor.) 110
 Dreszer Gustaw, gen 348
 Drexel-Biddle Anthony, amb. 107
 Drobiński Bolesław, kpt. pil. (ppor.) 76, 100, 246, 283
 Drożdżek P., kpr. rtg. 173
 Druciak W., kpr. rtg. 187
 Drybański Z., kpt. pil. (ppor.) 242, 285
 Drysdale J. L. M., W/Cdr 130
 Dubiel Karol, sierż. mech. 176
 Dudziński Piotr, płk pil. (ppłk) 61, 133, 136, 155, 283, 337, 339
 Dudziński Stanisław, ppłk obs. inż. (kpt.) 337
 Dukszo Władysław, mjr obs. (kpt.) 142, 282
 Duńcewski Zbigniew, mjr obs. (por.) 172
 Duriasz Marian, kpt. pil. (ppor.) 220, 282
 Duszczyk, sierż. rtg. 187
 Dymek Tadeusz, kpt. obs. (ppor.) 310
 Dziadosz Ludwik, por. obs. 143
 Dziągiewski Antoni, por. pil. (ppor.) 117, 120
 Dziewulski Julian, ppłk pil. (mjr) 308, 322

 Eckel, st. sierż. pil. 300
 Edelman, sierż. strz. 189
 Ehrlich Stanisław, sierż. strz. 186
 Eisenhower Dwight, generał 30
 Ejbich J., por. pil. 193
 Ekiert Tadeusz, sierż. pil. 122
 Elżbieta, królowa 133
 Erdtracht Edmund, kpt. admin. 310
 Etheridge Laurence, P/O 235

Fahrman, F/Lt 85
 Falkowski Jan, mjr pil. (por.) 113, 246, 283
 Farley, W/Cdr 251, 252
 Farmer, F/Lt 70
 Fedak Jerzy, sierż. strz. 186
 Federenko Aleksander, por. pil. (ppor.) 151
 Fenger Dominik, por. pil. 132
 Ferić Mirosław, por. pil. 77, 78, 83, 97, 246
 Feuchter Georg 90
 Figura Ryszard, por. pil. 173
 Firley-Bieleński Stanisław, por. obs. 132
 Fiumel Antoni, płk dr (ppłk) 57, 58, 321
 Floryanowicz Stefan, mjr pil. 131, 133
 Forbes R. S., F/Lt 71, 78, 79, 98
 Franaszczuk Stanisław, plut, rtg. 134
 Franaszczuk Tadeusz, kpt. obs. 310
 Franczak S., ppor, rtg. 172, 173
 Franczak Stanisław, plut. pil. 187, 191
 Frantisek Józef, ppor. pil. (sierż.) 78, 79, 81, 82, 83, 86, 97, 246
 Frey Julian, kpt. pil. 95, 285
 Fryliński Zygmunt, kpr. pchor. rtg. 191
 Fuller J. F. C., gen. 89
 Furian Zbigniew, sierż. pil. 143
 Fusiński Jan, por. pil. (ppor.) 120

 Gabszewicz Aleksander, ppłk pil. (por.) 79, 99, 100, 103, 104, 106, 112, 213, 220, 222, 242, 246, 285
 Gaertner Antoni, ppłk techn. (mjr) 310
 Gajda Bronisław, kpr. uzbr. 176
 Gajewski Henryk, plut. naw. 126
 Gajewicz Władysław, por. obs. 194
 Galland Adolf, gen. 90
 Gałyński Stanisław, mjr obs. (por.) 183
 Garstecki Kazimierz, por. pil. 194
 Gavin C. B., F/Sgt 336
 Gawlik L., sierż. pil. 186
 Gawor Edward, kpr. radiomech. 176
 Gawroński, por. pil. 231
 Gazda Feliks, kpt. pil. 300
 Gąsecki Józef, por. obs. 126
 Gemsa R., kpr. rtg. 170
 George Arthur, Sgt naw. 236
 Gębicki Henryk, sierż. strz. 173
 Gędziorowski, sierż. strz. 132
 Gibas L., kpr. rtg. 184
 Giedroyc Witold, ppor. pil. 300
 Gillan, S/Ldr 97
 Gładych Bolesław, kpt. pil. (ppor.) 246
 Głowacki, por. pil. 193
 Głowacki Antoni, kpt. pil. (sierż.) 76, 86, 203, 242, 246, 284
 Głowczyński Czesław, mjr pil. (por.) 70, 71, 246
 Głuski Ryszard, por. obs. (ppor.) 183
 Gmitrowicz, st. sierż. pil. 300
 Gnyś Władysław, kpt. pil. (ppor.) 75, 85, 220, 222, 223, 285
 Godlewski Bronisław, sierż. strz. 148
 Goebel Gerhard, sierż. pil. 132
 Gołębiowski L., sierż. pil. 172, 173
 Gołko Jerzy, kpt. pil. (por.) 203, 284, 310
 Gomuliński Franciszek, ppłk obs. inż. (kpt.) 310, 311
 Górka P., sierż. strz. 186
 Grabowski Hilary, ppłk bal. 60
 Graczyk Witold, sierż. pil. 142
 Graham W., S/Ldr 130
 Gralewski, kurier z Polski 336
 Gramiak P., szer. strz. 174
 Green William 52
 Gregorowicz Stanisław, st. sierż. 300
 Grodzicki Stanisław, ppłk pil. (kpt.) 115, 116, 231, 233, 235, 283, 284
 Grodz B., st. szer. 117
 Gronkowski, sierż. pil. 300
 Gruszka Antoni, płk int. (ppłk) 57, 60, 322
 Gryglewicz Józef, mjr obs. (por.) 281
 Grzanka Roman, kpt. pil. 120
 Gustowski Zdzisław, kpr. strz. 179

 Haas Zygmunt, sierż. pil. 233, 234
 Haberek Franciszek, ppłk dypl. 59, 347
 Haller Józef, gen. 96
 Hałas Stefan, por. obs. 131
 Hanburg P., S/Ldr 233, 234, 236
 Harding, F/O 69
 Harris Arthur, Sir, marszałek 136, 137, 149
 Hart Jack, F/Lt naw. 236

- Henneberg Zdzisław, kpt. pil. (por.) 77-80, 85, 86, 97, 99, 246, 283
- Herman Otto, sierż. strz. 189
- Herrick M., S/Ldr 231
- Herring W. S., S/Ldr 336
- Hewitt, admirał 299
- Hiszband Robert, mjr pil. inż. 139, 140
- Hitler Adolf, 87-89, 238, 243
- Hochhut Rolf 335
- Hojden Tadeusz, por. pil. 100
- Horbaczewski Eugeniusz, kpt. pil. (ppor.) 110, 219, 240-242, 246, 284
- Hryniewicz Jan, kpt. pil. 46, 199
- Idzikowski Zbigniew, por. obs. 134
- Łaszewicz Władysław, sierż. pil. 117, 118
- Inglis, por. pil. 150
- Irving David 335, 340
- Istel Z., kpr. 117
- Iwaskiewicz Wacław, płk pil. 57, 58, 70
- Iżycki Herman, sierż. strz. 188
- Iżycki Mateusz, gen. bryg. pil. (ppłk dypl.) 29, 31, 58, 60, 61, 264, 274, 276, 292, 300, 346, 347, 350-352
- Jabłoński L., kpr. strz. 170
- Jachimowicz, sierż. strz. 194
- Jachimowicz, F/Lt 16
- Jagiełło Władysław, por. obs. 186
- Jander, por. pil. 300
- Janicki Zygmunt, mjr pil. 186
- Janicki Bronisław, sierż. strz. 191
- Janicki, st. sierż. bomb. 154
- Jankiewicz Jerzy, mjr pil. (por.) 101, 103, 283
- Jankowiak Kazimierz, plut. pil. 116, 123
- Jankowski Bogdan, kpr. strz. 191
- Jankowski Jan, ppłk obs. 130, 134, 283
- Jankowski W., por. obs. 146
- Janus Stanisław, mjr. pil. (por.) 102, 104, 106, 112, 246, 284
- Januszewicz Wojciech, por. pil. 84
- Jarkowski Bolesław, mjr pil. (por.) 155, 282
- Jarno R., plut. pil. 174
- Jarozewski F., plut. mech. pokł. 172
- Jaroszyński Zbigniew, kpt. obs. (por.) 173, 179, 180, 184
- Jasiński J., kpt. pil. (ppor.) 131
- Jasiński Marian 300
- Jasiński T., kpr. strz. 174
- Jasiński Tadeusz, por. pil. 300
- Jasionowski Walerian, mjr pil. (kpt.) 94, 284
- Jastrzębski Franciszek, kpt. pil. 80, 81, 85, 86
- Jaworski Adam, ppłk inż. (kpt.) 70
- Jaworski Kazimierz, ppor. pil. (sierż.) 124, 126
- Jeka Józef, por. pil. (sierż.) 100, 246
- Jensen Stanisław, sierż. pil. 131
- Jerzy VI 82, 130, 131, 133, 207
- Jeziorowski, sierż. strz. 188
- Jodl, generał 89
- Joński Edward, sierż. pil. 170, 182
- Józefiak Kazimierz, kpr. strz. 184, 186
- Joyce A. J., F/Sgt 235
- Jubb Ralph, F/Lt 310
- Jungrow Józef Maksymilian, ppłk obs. 332
- Kaczan, sierż. strz. 187
- Kaczan Henryk, por. obs. (ppor.) 235
- Kaczmarek Stefan, kpr. mech. 176
- Kalina Kazimierz, ppłk pil. 57
- Kalinowski Franciszek, ppłk dypl. obs. (kpt.) 16, 32, 57, 58, 120, 125, 307, 310, 323, 347
- Kalisiewicz, sierż. strz. 118
- Kalkus Władysław, gen. bryg. pil. 27, 58-61
- Kalpas Romuald, kpt. pil. inż. (por.) 339
- Kałuża Mieczysław, kpt. pil. (por.) 233
- Karais Jerzy, sierż. strz. 116, 123
- Karcz L., sierż. strz. 193
- Karpiński Stanisław, gen. bryg. pil. (płk) 31, 58, 60, 61, 134, 346, 347
- Karpiński Tytus, płk obs. inż. 58, 326
- Karubin Stanisław, sierż. pil. 77, 78, 246
- Karwowski Lech, por. obs. 116
- Karwowski Włodzimierz, por. pil. (ppor.) 70, 80, 81, 85

- Kasprzyk Alfred, mjr dypl. (kpt) 323, 347, 351
- Kawa S., por. obs. (ppor.) 182, 189
- Kawalecki Tadeusz, kpt. pil. (por.) 310
- Kawnik Erwin, por. pil. 101
- Kellet R. G., S/Ldr 71, 77, 78, 80, 98
- Kelly F., Sgt 336
- Kent, F/Lt 71, 98
- Kepak, chor. naw. (Czech) 126
- Kern, kpt. obs. 341
- Kędzierski Stanisław, st. sierż. pil. 141
- Kielan S., ppor. pil. 186
- Kielich Kazimierz, mjr pil. 134
- Kiełtyka M., chor. pil. (sierż) 187, 189, 191
- Kierski Adam, por. 300
- Kijak K., chor. pil. 241
- Kita Marian, st. sierż. pil. 232
- Kleczkowski, ppor. pil. 85
- Kleczyński Bogdan, ppłk dypl. pil. (mjr) 134, 136, 283, 307, 310
- Kleiner Arnold, ppor. pil. 231
- Kleist, marsz. 86
- Kleniewski Antoni, por. pil. 300
- Kleniewski Stefan, sierż. pchor. pil. 85
- Klimecki Tadeusz, generał 336
- Klisz Władysław, chor. pil. 295
- Kłosowski Stanisław, chor. pil. 258
- Knappe Stefan, mjr dr (kpt.) pil. 308
- Kobiela B., st. szer. pil. 77
- Koc Tadeusz, kpt. pil. (por.) 113, 283
- Kocyk B., kpr. strz. 174
- Kolanko Tadeusz, por. pil. 188
- Kołano Julian, por. obs. 188, 190
- Kończakowski Wojciech, mjr pil. (por.) 100, 103, 106, 112, 283, 310
- Kołodziej Włodzimierz, sierż. strz. 191
- Kołodziejek Henryk, mjr pil. (kpt.) 141, 282
- Kołodziejski T., por. obs. 184, 186
- Komar Leon, mjr pil. 57
- Komarnicki Tytus, prof. 340
- Konarski Mieczysław, ppłk. techn. 57-59
- Kondracki Lech Andrzej, por. pil. 240
- Konkiel Florian, kpr. mech. 176
- Konopasek Kazimierz, mjr pil. (kpt.) 231, 283
- Kontowt, kpt. 308
- Koński Jan, por. pil. 188
- Kopański Stanisław, gen. dyw. (płk dypl.) 351
- Korbut Czesław, ppłk obs. (kpt) 16, 59, 182, 187, 191, 283
- Kornicki Franciszek, kpt. pil. (ppor.) 113, 284, 285
- Kopak, chor. 126
- Korpacz A., st. szer. pil. 77
- Kosarz W., sierż. pil. (kpr) 77, 85
- Kosianowski, sierż. strz. 131
- Kosmowski Leon, sierż. pil. 100
- Kostuch Marian, kpt. obs. (por.) 141
- Kosturkiewicz A., st. sierż. pil. 172
- Kot Franciszek, st. sierż. pil. 126
- Kotowski Maksymilian, kapelan 300
- Kowala, sierż. pil. 101
- Kowalczyk Adam, ppłk pil. (kpt.) 150, 282, 283
- Kowalczyk Stanisław, kpr. strz. 141
- Kowalewicz Paweł, sierż. rtg. (kpr) 187
- Kowalewicz Z., kpr. pil. (por.) 175
- Kowalski Julian, kpt. pil. (por.) 70, 80, 81, 82, 85, 103, 282
- Kowalski, por. 191
- Kowalski, sierż. strz. 131
- Kozak Jan, por. pil. (ppor.) 140
- Kozieł E., plut. pil. 184
- Kozłowski, sierż. pil. 172, 173
- Kozłowski K., kpr. bomb. 145
- Koźmiński Antoni, mjr obs. (kpt.) 59
- Koźmiński Mieczysław, mjr art. plut 311
- Krajewski K., plut. strz. 184
- Kranc Jerzy, mjr pil. obs. (kpt.) 187, 191, 192, 283
- Krasnodębski Zdzisław, ppłk pil. (mjr) 71, 78, 213, 283
- Krassowski Jerzy, ppor. pil. 134
- Krawczyk Stanisław, por. pil. 181
- Krawiecki Czesław, kpt. obs. (por.) 122
- Kreip Werner, generał 89
- Krempa Ludwik, por. pil. 192
- Król Stanisław, mjr obs. (por.) 250, 255, 258, 264, 282
- Król Wacław, mjr pil. (ppor.) 77, 85, 113, 246, 282
- Królikiewicz Tadeusz, por. inż. (ppor.) 323

- Kropiński Adam, ppłk pil. (mjr) 282
- Kryński Stefan, kpt. pil. 133
- Krzepisz Emil, kpt. pil. (por.) 192
- Krzystyniak Stanisław, ppłk pil. (kpt.) 138, 141, 282
- Krzyszczuk, por. obs. 172
- Kubacik Franciszek, kpr. strz. 176, 180, 181
- Kuc, sierż. pil. 170
- Kucharski Mieczysław, mjr pil. (por.) 145, 146, 148, 174, 282
- Kuflik Naftali, sierż. obs. 187
- Kukiel Marian, dr, gen. dyw 8
- Kulczycki Stanisław, por. pil. 339
- Kulesza Feliks, por. pil. 300
- Kuliński J., por. strz. 186
- Kuliński Józef, por. obs. 132
- Kuśakowski Adam, 336
- Kuśakowski Andrzej, kpr. strz. 140
- Kurdziel Tadeusz, mjr pil. 300
- Kurek Z., por. pil. 117
- Kurnik Jan, sierż. pil. 189
- Kurowski L. J., kpt. pil. (ppor.) 151
- Kuryłowicz Lew, kpt. pil. (por.) 112
- Kurzeja Jan, kpt. piech. (por.) 311
- Kurzempa Zenon, mjr pil. (por.) 32, 341, 342
- Kusek Franciszek, kpt. dypl. obs. 57, 347
- Kuszel L., kpr. strz. 174
- Kuzian Kazimierz, ppłk pil. (mjr) 148, 150, 282
- Kwieciński Bogdan, płk dypl. (ppłk) 314, 347
- Ladro Emil, mjr pil. (kpt.) 181, 184
- Landsman Emil, ppor. pil. 105
- Langhamer Zdzisław, kpt. pil. (ppor.) 107
- Laskowski, sierż. pil. 300
- Lech T., ppor. pil. 235
- Ledniak R., sierż. strz. 187
- Leigh-Mallory Stafford, Sir, marszałek 105, 242
- Lemieszonek Jan, kpt. obs. (por.) 231
- Lencwood, S/Ldr 109
- Lenczowski Kazimierz, sierż. pil. 131
- Lender, sierż. strz. 189
- Leska Anna, por. pil. (ppor.) 291
- Leszkowicz A., kpr. rtg. 152
- Leśniowska Zofia 336
- Letowt Witold, dr, mjr 300
- Lewandowski Kazimierz, plut. strz. 191
- Lewandowski Maksymilian, mjr pil. (por.) 122-124, 126, 284
- Lewandowski Mieczysław, płk inż. (ppłk) 31, 59-61, 337, 339
- Lewis K. P., W/Cdr 129
- Lewkonowicz Stefan, sierż. strz. 173
- Lewkowicz Janusz, mjr pil. inż. (por.) 171, 200, 310
- Lewkowicz Sykstus, kpr. pil. 140
- Lissowski Zbigniew, ppor. obs. 117, 118
- Lock H. P. 336
- Lowndes F/Sgt 123
- Lutostański Roman, kpt. pil. 294, 300
- Luziński Stanisław, płk obs. 347
- Łagowski Julian, mjr obs. (kpt.) 231, 233
- Łaguna Piotr, ppłk pil. (kpt.) 70, 85, 95, 99, 100, 282
- Łapka Stanisław, mjr pil. (por.) 80, 113, 282, 283
- Łapkowski Wacław, mjr pil. (por.) 98, 100, 101, 246, 283
- Łapot, sierż. strz. 131
- Łaskiewicz Stefan, mjr dypl. pil. (kpt) 94, 284
- Łazarowicz Jerzy, kpt. obs. (por.) 117
- Łokuciewski Witold, kpt. pil. (por.) 79, 80, 100, 246
- Łuczowski Olgierd, kpt. obs. (por.) 166
- Ługowski Kazimierz, sierż. strz. 187
- Łukasiewicz, sierż. strz. 189
- Łukasik Fidelis, kpt. obs. 140, 198
- Łukiński Aleksander, mjr obs. (kpt.) 198, 231
- Łukowski A., ppor. pil. 77
- Łysek Antoni, ppor. pil. (kpr.) 85
- Mac Farlan, gubernator Gibraltaru 339
- Machej Stanisław, por. pil. (ppor.) 143
- Maciejowski, por. pil. 240
- Maciejowski Michał, ppor. pil. 76, 246

- Mac Niece-Foster, Air Commodore 132
- Madej S., ppor. pil. 126
- Madejski Władysław, ppłk obs. (mjr) 58-61, 198, 351, 352
- Majchrzak Leonard, sierż. pil. 99
- Majer Jerzy, kpt. obs. (por.) 231
- Makowski Wacław, płk pil. inż. (ppłk) 32, 33, 60, 61, 128, 129, 131, 132, 135, 164, 282, 291, 346, 347, 350
- Maksymowicz-Raczyński Stefan, ppor. pil. 117
- Malczyk Stanisław, kpr. strz. 175, 179, 184
- Malinowski, sierż. pil. 101
- Malinowski J., ppor. pil. 77
- Małuszek Konrad, por. obs. (ppor.) 122
- Małynicz Lech, por. pil. 191
- Mamak, sierż. strz. 154
- Manasiak Marian, sierż. strz. 134
- Manthey Ulryk, kpt. dr 300
- Marciniak Jan, kpt. pil. (por.) 283
- Marczak Rudolf, chor. pil. 193
- Marecki Andrzej, płk 336
- Markiewicz, sierż. strz. 194
- Markiewicz Andrzej, por. obs. inż. 141
- Marton Bronisław, plut. pil. 191
- Mason M., W/Cdr 197
- Massalski Stefan, kpt. pil. 300
- Maślanka Ludwik, kpt. obs. 173
- Maślanko Benedykt, chor. pil. 300
- Matjaszek L., sierż. pil. 170, 182, 189
- Matlak Franciszek, plut. rtg. 184, 186, 191
- Matuszewski S., por. obs. 186
- Matysiak Czesław, por. pil. 300
- Mazurkiewicz M., ppor. pil. 172
- Meitlis Ignacy, por. obs. (ppor.) 188
- Micel Ferdynand, sierż. pil. 192
- Michalski Leon, kpt. obs. (por.) 125
- Michałowski Jan, mjr pil. (por.) 118, 120, 284
- Michowski Stanisław, mjr obs. (kpt.) 310, 332, 341, 346
- Miedziak, por. strz. 188
- Mielecki Leopold, kpt. pil. (por.) 188
- Mierzwa Bogusław, ppor. pil. 99
- Międzybrocki Lesław, por. pil. 191
- Mika Jan, kpt. obs. (por.) 118, 122
- Miksa W., kpt. pil. (ppor.) 113, 285
- Mikołajczyk Ignacy, st. sierż. 84, 294, 300
- Mikołajczyk Stanisław, premier 266
- Mikulski, ppor. 300
- Milewski Tadeusz, por. 300
- Miłkowski, mjr pil. 308
- Minakowski Władysław, mjr obs. 176, 181, 332
- Mincer Bogdan, ppłk dypl. broni panc. (kpt.) 311
- Miodoński Stanisław, ksiądz 60, 322
- Mioduchowski Stanisław, kpt. pil. inż. (por.) 270
- Misselbrook, S/Ldr 152
- Mitz C., sierż. pil. 295
- Młynarski Władysław, kpr. strz. 176, 181
- Mochnacki Zygmunt, por. pil. (ppor.) 233
- Moller Jerzy, sierż. strz. 188
- Montgomery Bernard, marszałek 211
- Morawski Julian, kpt. pil. (ppor.) 179, 180
- Morawski Zygmunt, chor. pil. 300
- Morzewski M., kpr. strz. 173
- Mosseley George, F/Lt 233
- Mount M., S/Ldr 95
- Murzyński, kpt. 308
- Muszała E., kpr. strz. 184
- Müller W., kpr. strz. 184
- Mümler Mieczysław, ppłk pil. 69, 70, 81, 85, 106, 212, 246, 282
- Nalepa Józef, sierż. pil. 152
- Narkiewicz, sierż. pil. 70, 85
- Netter Wacław, por. pil. 300
- Newall Cyril L. N., Sir, marszałek 80, 82
- Newling Michael, P/O 76
- Neyder Marcelli, kpt. pil. (por.) 117, 118
- Niemiec Paweł, kpt. pil. (por.) 99, 113, 283-285
- Niewiara Andrzej, sierż. pil. 102
- Niewiarowski Roman, kpt. pil. 58-60, 341
- Nieznański Bolesław, mjr pil. 57
- Nixon Leslie, W/Cdr 70
- Nogaj Zygmunt, plut. rtg. 140
- Nowak, st. szer. 132
- Nowak M., por. pil. 186
- Nowak Władysław, kpt. pil. (por.) 99
- Nowakiewicz Z., kpr. pil. 77, 85

Nowicki Adolf, kpt. obs. (por.) 172, 173, 175, 180
 Nowicki Bolestaw, mjr obs. (por.) 174, 175, 310
 Nowierski Teofil, ppłk pil. (por.) 76, 100, 103, 104, 113, 213, 284
 Nowosielski B., por. pil. 241
 Nugent, F/Sgt 233

 Ochalski Jan, kpt. pil. (por.) 191
 Oleś Tadeusz, kpt. obs. (ppor.) 181
 Olszewski Adam, kpt. obs. 310
 Olszewski Stanisław, ppłk obs. 61
 Omieljaszko M., plut. pil. 173
 Orda Stanisław, por. pil. 300
 Orliński Bolestaw, mjr pil. (kpt.) 231, 232, 283
 Orr-Ewing I., poseł 308
 Orłowski Józef, mjr pil. (kpt.) 57
 Orzechowski Jerzy, ppłk pil. (mjr) 98, 120, 122, 123, 283, 284, 310
 Osika W., por. pil. 152
 Ostaszewski Piotr, mjr pil. (por.) 76, 154
 Ostrowski Henryk, chor. naw. (plut.) 117, 118
 Ostowicz Antoni, por. pil. 76
 Ostrowski Józef, ppłk pil. (kpt.) 16, 59, 61, 136
 Ostrowski Juliusz, chor. pil. 300
 Owsianka Stanisław, mjr obs. 57
 Oyrzanowski Wacław, st. sierż. mech. 120
 Ozimkowicz, sierż. strz. 194
 Ozyra Piotr, por. pil. 285

 Pacholczyk Jan, kpt. pil. (por.) 126
 Paczka Jan, por. obs. (ppor.) 155
 Pajko Czesław, por. strz. (ppor.) 171, 172
 Pakuła, sierż. strz. 189
 Palak, sierż. pil. 80
 Paliwoda Karol, sierż. strz. 132
 Pankrac Wilhelm, kpt. pil. inż. 76
 Pastwa W., plut. pil. 186
 Parzych Zenon, kpr. naw. 233
 Pasyk Jan, sierż. strz. 188
 Paszkiewicz, st. sierż. strz. 172
 Paszkiewicz Ludwik, kpt. pil. (por.) 71, 80, 83, 97, 246
 Patalon Stanisław, por. obs. 142
 Patton George S., generał 221
 Pawlikowski Stefan, płk 57, 58, 60, 86, 96, 113
 Pawłowski W., chor. pil. 294, 300

 Pelmy Kathlen 83
 Pendred L. P., Group Captain 131
 Perun Józef, sierż. rtg. 142
 Perzanowski Jan, kpt. łączn. (por.) 311
 Peterek Edward, sierż. pil. 77, 81, 100
 Peterek Edward, mjr pil. 300
 Pęski Marian, por. obs. 172, 182
 Piałucha Józef, sierż. mech. pokład. 153
 Piasecki, chor. pil. 193
 Piasecki Józef, chor. pil. 300
 Piątkowski Henryk, por. pil. (ppor.) 146
 Piątkowski Zygfryd, ppłk obs. (mjr) 59, 60, 290
 Piechowiak Zygmunt, plut. rtg. 176, 181
 Piekarski Leon, por. obs. (ppor.) 232
 Piekarski Marian, plut. strz. 170, 182
 Piekut Bolestaw, st. sierż. pil. 300
 Pietkiewicz Stanisław, mjr obs. inż. (kpt.) 57, 311, 341
 Pietrasiewicz St., kpt. pil. 300
 Pietrasik Adolf, ppor. pil. (sierż.) 246
 Pietraszkiewicz Stanisław, ppłk pil. (kpt.) 95, 102, 115, 284
 Pietrzak Henryk, kpt. pil. (ppor.) 107, 241, 246
 Pietrzak Wincenty, sierż. strz. 187
 Pilch Karol, ppor. pil. 80, 85
 Pilniak, kpt. pil. (ppor.) 192, 193
 Pilniak Bogusław, por. pil. 300
 Piłat S., plut. rtg. 186
 Piłsudska Jadwiga, ppor. pil. 291
 Piłsudski Józef, marszałek 291
 Pinder 336
 Piniewski, strz. 187
 Piotrowski J., kpt. pil. (ppor.) 191
 Piotrowski Maciej, mjr pil. (por.) 199, 200, 202, 284, 310
 Piotrowski Witold Jacek, ppłk pil. (kpt.) 135, 138, 201, 282, 284
 Pisarek Marian, mjr pil. (por.) 79, 81, 99, 103, 104, 246, 284
 Pisarek Z., sierż. strz. 166
 Piskorski W., st. szer. strz. 183
 Pistl Zygmunt, płk pil. (ppłk) 197, 201, 284, 337
 Płachciński S., por. obs. 183
 Pławski Daniel, por. pil. 140
 Płończyński Stanisław, sierż. pil. 295

- Pniak Karol, kpt. pil. (ppor.) 76, 246, 284
 Pociask Stanisław, ppłk łączn. (mjr) 59, 60
 Podgajny Edward, sierż. naw. 117
 Podgórski Kazimierz, plut. strz. 140
 Podgórski S., ppor. pil. 118
 Polaczek E., kpr. pil. 77
 Polakowski S., sierż. pil. 187
 Ponikiewski Józef, por. 336
 Popławski Jerzy, mjr pil. (por.) 113, 246, 284
 Porębski B., por. pil. (ppor.) 186
 Postol L., kpr. strz. 182
 Potocki Władysław, kpt. pil. 284
 Poziomek Stanisław, ppłk dypl. obs. (kpt.) 32, 61, 136, 171, 174, 191, 283, 341, 342, 352
 Pożyczka Teofil, mjr pil. (por.) 150, 155, 282
 Prażmowski-Belina Janusz, kpr. obs. 145
 Prażmowski Jan, por. bomb. (ppor.) 171
 Prchal Edward, kpt. 336, 338, 340
 Pronaszko Mieczysław, mjr obs. (kpt.) 181, 182, 184, 283
 Przybylski, chor. pil. 300
 Przybylski Wojciech, por. obs. (p-por.) 191
 Przyłuski Kazimierz, por. pil. (ppor.) 231
 Przysiecki Eugeniusz, dr, kpt. pil. (por.) 145
 Pustelniak Marceli, ppłk obs. (mjr) 57, 59, 60
 Pustówka L., por. pil. 295
 Putz Tadeusz, por. strz. bomb. (sierż.) 142
 Puzyna Stanisław, ppor. obs. 117
 Pyszny, sierż. strz. 193

 Rach Karol, kpt. pil. (ppor.) 118
 Radecki Roman, kpr. strz. 140
 Radomski Jerzy, kpt. pil. (ppor.) 310
 Radomski Zdzisław, por. pil. (ppor.) 102
 Radziwiłł Karol, kpt. inż. (pchor. sierż.) 16, 61
 Radzymiński Jan, kpr. pil. 145
 Ranoszek Gerard, mjr pil. (por.) 118-120, 126, 284
 Ratajczak, sierż. rtg. 154
 Ratajczak Franciszek, mjr pil. 300
 Rayski Ludomił, gen. bryg. pil. inż. 29, 61, 268, 292, 300, 347, 351
 Rech Maksymilian, sierż. pil. 146
 Referowski Ryszard, mjr dypl. pil. (kpt.) 57, 233-235, 347
 Rembecki Franciszek, plut. pil. 152
 Rerutkiewicz Jan, mjr int. (kpt.) 57
 Retinger W., kpt. pil. (ppor.) 113, 220, 284
 Rewski, por. obs. 131
 Riess Stanisław, por. pil. inż. 145, 314
 Riley, F/Lt 69, 77, 81, 85
 Ritchie Alan Patrick, marszałek 276
 Robb James, Sir, marszałek 238
 Robertson, F/Sgt 234
 Rodziewicz J., kpr. pil. 184, 186
 Rodziewicz L., sierż. pil. 184
 Rogalski Władysław, mjr obs. (por.) 132, 142
 Rogg, F/Sgt 232
 Rogowski Jan, sierż. pil. 78
 Roliński S., por. pil. (ppor.) 186
 Rolski Tadeusz, ppłk pil. (kpt.) 61, 94, 101, 104, 108, 213, 283
 Romiszewski Wiktor, kpt. pil. 300
 Roosevelt F. D., prezydent St. Zjedn. 108, 271
 Rosiński, por. obs. 231
 Roskill S. W., 169
 Rosschacki Antoni, st. strz. 86
 Roubo, plut. 84
 Różański J., por. pil. 152
 Ruchaj Aleksander, płk dypl. (ppłk) piech. 311
 Rudkowski Roman, płk pil. (ppłk) 32, 33, 129, 131, 135, 250, 251, 253, 254, 282
 Rundstedt von, marszałek 86, 154, 224
 Rusin Jan, por. obs. 300
 Rutkowski Kazimierz, mjr pil. (por.) 97, 106, 113, 246, 283
 Rybarczyk P., sierż. pil. 184, 187
 Rybiński C., plut. mech. pokład. 152
 Rylski-Scibor, por. 308
 Rypson Jan, ppłk pil. 332
 Ryzak Jan, kpt. łączn. (por.) 310
 Ryzewski Stefan, por. admin. 310
 Rzochowski-Dunin, sierż. pil. 123

 Sabiłło Kazimierz, mjr pil. 57
 Sadowski Bolesław, por. obs. 123

- Sadura Józef, sierż. rtg. 143
 Salewicz Stanisław, por. obs. 187
 Sałajczyk S., st. szer. 117
 Samulski, ksiądz 232
 Sańkowski Adam, sierż. strz. 191
 Sasal Zygmunt, kpr. strz. 181
 Satchell W. A. J., S/Ldr 69, 77, 80, 81, 85
 Sawczyński Stanisław, mjr obs. (kpt.) 118
 Sawicz Tadeusz, mjr pil. (por.) 100, 113, 284
 Sączewski Eugeniusz, kpt. pil. 300
 Schmidt J., por. pil. (ppor.) 241
 Schultz Adam, por. pil. (ppor.) 180
 Scot D. P., S/Ldr 94, 97
 Serafin J., kpr. rtg. 182
 Serwiński Wacław, st. sierż. mech. 176
 Sędzimir B., kpr. strz. 139
 Siadecki Edward, sierż. strz. 191
 Siewruk Waldemar, por. pil. (ppor.) 188, 190
 Sikorski Władysław, generał broni, N.W. 7, 14, 19, 23, 27, 31, 32, 46, 70, 130, 131, 148, 162, 196, 249, 254-257, 259, 335, 336, 341, 342, 344, 345
 Sinclair Archibald, Sir, minister lotnictwa 19, 79, 118, 260, 275
 Siudak Antoni, sierż. pil. 80, 84
 Siuzdak Tadeusz, por. pil. (ppor.) 173
 Siwek Kazimierz, kpr. pil. 240
 Skalski Stanisław, mjr pil. (ppor.) 76, 105, 108-110, 112, 242, 246, 247, 285, 330
 Skarzyński Stanisław, ppłk pil. 141
 Skierkowski Tadeusz, por. pil. (ppor.) 180
 Skinner E. G., S/Ldr 129
 Skorobohaty Ignacy, mjr pil. obs. 181
 Skowron, st. sierż. pil. 300
 Skowron, sierż. pil. 146
 Skórecki, sierż. strz. 193
 Skrouba Józef, por. obs. (ppor.) 117
 Skubała Marian, mjr obs. (por.) 310
 Skwarczyński Edward, plut. strz. 182
 Skwierczyński Jan, por. obs. (ppor.) 310
 Slatler L. H., marszałek 194
 Slessor John, Sir, marszałek 267, 275, 277, 337
 Sławiec R., st. sierż. pil. 295
 Sławiński W., plut. strz. 187
 Słodkiewicz Władysław, por. pil. 300
 Słoń Tadeusz, chor. pil. 241
 Słoński J., mgr praw, kpt. 58-60
 Słoński-Ostoja Jan, por. pil. 100, 102, 283
 Słuszkiewicz, sierż. strz. 118
 Smith John, P/O 233
 Smith, W/O 234
 Smok Roman, kpt. pil. (por.) 117
 Smuts Jan, marszałek 90
 Sobieszczęński-Rogala Jan, kpr. rtg. 181
 Sobieszczuk Jan, sierż. obs. 131
 Sokołowski Zygmunt, mjr obs. (por.) 310, 332
 Sołogub Grzegorz, por. pil. (sierż.) 246
 Sosnkowski Kazimierz, generał broni, N.W. 31, 32, 207, 208, 227, 255, 258, 260, 261, 264, 267-269, 274, 277, 278, 346, 347, 350, 352
 Sporny Kazimierz, kpt. pil. (por.) 76, 246
 Spurek Władysław, sierż. strz. 188
 Stachon Bolestaw, płk pil. 32, 135
 Stalin 266, 331
 Stanard, płk belgijski 242
 Stańczuk Edward, mjr obs. (kpt.) 187, 191
 Stańczykiewicz Szczepan, por. obs. (ppor.) 191
 Stawarz Tadeusz, sierż. strz. 143
 Steinke Ludwik, ppor. pil. (sierż.) 123
 Stęborowski Michał, kpt. pil. 76
 Stoy Kazimierz, mjr obs. (kpt.) 59-61
 Strek Roman, plut. pil. 186
 Stroyny Jan, sierż. strz. bomb. 143
 Strzembosz Wiktor, por. pil. (ppor.) 99, 100
 Stysiak, chor. strz. 154
 Sulczewski Wacław, st. sierż. pil. 300
 Suliński Roman, ppłk pil. (por.) 61, 131, 137, 142, 282
 Surma Franciszek, por. pil. (ppor.) 99, 246
 Suska Józef, kpt. obs. (por.) 171, 175
 Suskiewicz Alfred, por. pil. (ppor.) 125
 Suszyński Edward, kpt. pil. (por.) 231
 Sydor Wiktor, chor. pil. 300

- Sylwestrowicz Witold, por. obs. (p-
por.) 123
- Szabłowski Stanisław, por. pil. (p-
por.) 120
- Szajdzicki Adam, por. obs. (ppor.)
231
- Szapoznikow Eugeniusz, por. pil.
(sierż.) 77, 79, 86, 246
- Szarzyński-Sęp Stanisław, por. obs.
(ppor.) 32, 341, 342
- Szela Z., por. obs. 139
- Szempliński Ludwik, chor. pil. (st.
sierż.) 123, 125
- Szendryk Aleksander, mjr dypl. spad.
(kpt.) 311
- Szeremeta Tadeusz, st. sierż. strz. 145
- Szczepaniak S., sierż. strz. 186
- Szczerbiński Czesław, por. pil. (ppor.)
230
- Szcerski Jan, ppłk inż. 58, 60
- Szcześniewski Władysław, mjr pil.
(kpt.) 102, 284
- Szczesny Henryk, mjr pil. (por.) 76,
101, 246, 285
- Szczurowski Tadeusz, ppor. obs. 231
- Szkop Bohdan, por. obs. (ppor.) 120
- Szkuta Alojzy, kpt. obs. (por.) 181
- Szmajdowicz Tadeusz, sierż. strz. 132
- Sznuk Stefan, płk obs. 29, 57, 60, 61
- Szostak Zbigniew, kpt. pil. (por.)
271
- Szpek J., plut. mech. 172
- Szpinalski Bogusław, kpr. strz. 191
- Szponarowicz Ignacy, kpt. obs. 122,
123, 164
- Szpunar W., mjr pil. 57
- Szul Ludwik, płk dypl. pil. (mjr)
16, 57, 58, 61, 212, 347, 352
- Szulgin H., sierż. strz. 186
- Szulkowski Władysław, por. pil. 100
- Szwarnowiecki Zenon, por. obs. 233
- Szychowski, st. sierż. mech. pokład.
154
- Szymański, sierż. strz. 188
- Szymański Stanisław, mjr int. (kpt.)
57
- Szymilewicz Z., ppor. obs. 126
- Szymkiewicz Leon, mjr obs. (por.)
142
- Szyska Feliks, por. pil. 99, 104, 284
- Ścibor Szczepan, mjr pil. (kpt.) 332
- Śnieguła Kazimierz, ppłk pil. obs.
(kpt.) 142, 283
- Świerż M., ppor. obs. 117
- Świstun G., ppor. 241
- Ślarzyński, por. pil. 300
- Tabaczyński S., por. obs. 120
- Tamulewicz, sierż. strz. 193
- Tapp William, por. naw. 152
- Targowski F., plut. pil. 184
- Targowski Stanisław, por. pil. (ppor.)
175, 181
- Tarnowski Marian, mjr pil. 300
- Teholis L., st. szer. strz. 174, 193
- Tennent, F/Lt 97
- Tereszczenko Jan, kpt. obs. 57
- Teychman Norbert, por, strz. (ppor.)
189
- Thiesler Kazimierz, plut. pil. 117
- Thomson, F/Lt 69, 85
- Tillman, st. sierż. 123
- Tippelskirch von Kurt, gen. 90
- Tomaszewski J., por. pil. (ppor.)
194
- Tomeczyk Bronisław, por. 239, 240
- Tomlinson George, S/Ldr 115
- Trenhard, marszałek 73
- Truesdale Carl, płk pil. 271
- Truskowski Jerzy, plut. rtg. 182
- Trzaskowski Jerzy, sierż. naw. 118,
119
- Trzebiński Marian, kpt. pil. (ppor.)
113, 285
- Tucknot, F/Sgt 232
- Turski A., por. obs. (ppor.) 231
- Turzański Michał, sierż. pil. 117,
118
- Tuskiewicz Olgierd, mgr, płk dypl.
pil. obs. 8, 28, 189, 208, 280, 307,
310, 347, 352
- Tuttle C., W/Cdr 171
- Twardoch Gerard, plut. pil. 175, 181
- Ujejski Stanisław, gen. bryg. obs. 27,
31, 42, 57-60, 70, 78, 253, 314,
340-342, 344-346
- Ulicki A., plut. strz. 183
- Ulicki J., st. szer. strz. 139
- Ullman T., inż. 337
- Urbanowicz Witold, ppłk pil. (por.)
76, 78, 79, 80, 83, 85, 86, 96, 97,
99, 245, 246, 283
- Urbanowicz Władysław, sierż. strz.
145
- Uszaliński, por. pil. 85

- Utnik Marian, ppłk dypl. (kpt.)
wojska 341
- Voelnagel Antoni, kpt. obs. (por.)
131, 251-254
- Wagner Andrzej, sierż. strz. 134
- Walczak Jan, chor. pil. 300
- Walkiewicz W., plut. rtg. 186
- Waltera Wacław, mjr obs. (kpt.)
170, 171
- Walukiewicz Emil, plut. rtg. 179,
184
- Wapniarek Stefan, ppor. pil. 77, 81,
85, 86
- Waroński Józef, ppor. pil. 132
- Wasilczyk, sierż. naw. 231
- Wasilewski L., sierż. strz. 131
- Wasilewski L., por. obs. 174
- Waszkiewicz Mieczysław, ppor. pil.
99
- Waśkiewicz Kazimierz, st. szer. pil.
300
- Wavell Archibald P., lord 299
- Wczelik Henryk, mjr pil. (kpt.) 77,
85, 102, 104, 283
- Welman, kpr. pil. 77
- Werakso Józef, ppłk pil. 189
- Wesołowski Marian, kpt. pil. (por.)
103, 284
- Westphal Z., generał 89
- Wędzik, sierż. pil. 85
- Węgiel Adam, por. obs. (ppor.) 120
- Węgrzyn Henryk, sierż. strz. 133
- Whitley J. P., bryg. 336
- Widanka S., kpt. obs. 186
- Widawski Antoni, por. pil. 232
- Wieden Franciszek, płk pil. 57
- Wielgus Stanisław, por. pil. 99, 101
- Wieliczko L. Z., por. pil. 139
- Wielochowski Leszek, mjr pil. (por.)
203, 285, 310
- Wilczewski W., kpt. pil. (por.) 285,
304
- Wilczyński Tomasz, por. obs. (ppor.)
233
- Wiłkojé Jan, mjr obs. (kpt.) 310
- Windys P., kpr. mech. 117
- Winicki Gustaw Kazimierz, ppłk
dypl. obs. 57-60, 347
- Winter, lord 308
- Wiórkiewicz Mieczysław, mjr pil.
(kpt.) 104, 284
- Wiórkiewicz Wacław, kpt. inż. (por.)
84
- Wisthal Jan, st. sierż. pil. 125
- Witakowski Franciszek, kpt. pil. 140
- Witorzeń Stefan, ppłk pil. (por.)
99, 106, 112, 246, 282
- Własnowolski Władysław, kpt. pil.
(ppor.) 76, 246
- Włodarczyk Dominik, por. inż. 300
- Włodarczyk Marian, kpt. obs. (ppor.)
193
- Wodecki Zygmunt, dr, kpt. (por.)
81
- Wodziński Mieczysław, por. strz.
(ppor.) 172, 181
- Wojciechowski, sierż. pil. 80
- Wojciechowski Józef, kpt. pil. 300
- Wojciechowski Zygmunt, ppłk dypl.
obs. 57, 58, 253, 347
- Wojczyński Edward, sierż. pil. 118
- Wojda Julian, ppłk obs. (mjr) 58,
61, 136, 352
- Wojniłowicz J., sierż. strz. 186
- Wojsa S., kpr. strz. 182
- Wojtarowicz Bronisław, ppłk pil. inż.
60
- Wojtowiec Stanisław, kpr. strz. 173
- Wojtulanis Barbara, por. pil. (ppor.)
291
- Wojtulewicz Jan, kpt. obs. (por.)
310
- Woliński, por. pil. (ppor.) 100
- Wood, S/Ldr 95
- Woźniak, por. pil. 193
- Woźny Jan, sierż. naw. 117, 118,
125
- Wójtowicz Stefan, sierż. pil. 79
- Wróblewski Henryk, ppor. pil. 85
- Wróblewski J., por. pil. 184
- Wroński, chor. pil. 300
- Wünsche Kazimierz, sierż. pil. 77
- Wybraniec Paweł, por. obs. (ppor.)
140
- Wysiekierski Tadeusz, kpt. pil. (por.)
319
- Zacharewicz Kazimierz, ppłk pil. 57,
58, 317
- Zagórowski R., plut. pil. 186
- Zagórski Włodzimierz, gen. 348
- Zajac Józef, gen. dyw. pil. (gen.
bryg.) 13, 27, 32, 341, 342, 348
- Zalsberg L., W/O 336
- Załuski Z., pchor. pil. 77, 85

- Zaremba Jerzy, kpt. pil. 101, 102, 283
 Zarębski Feliks, chor. pil. 300
 Zarudzki Edward, por. pil. 173
 Zawadzki Wiktor, ppłk obs. 59
 Zawiliński S., kpr. rtg. 186
 Zawistowski J., kpr. strz. 139
 Zentar F., sierż. strz. (kpr.) 184, 186
 Zeško J., kpr. strz. 174
 Zieliński, por. pil. (ppor.) 100
 Zieliński A., por. pil. (ppor.) 174
 Ziółkowski Henryk, por. obs. (ppor.) 124, 125
 Ziółkowski K., sierż. strz. 172
 Zuchowicz Kazimierz, mjr obs. 57
 Zumbach Jan, mjr pil. (ppor.) 79, 81, 86, 97, 105, 113, 246, 283
 Zwolakowski Wacław, por. pil. 300
 Zwoliński Roman, kpt. pil. (por.) 125, 126
 Zak Walery, mjr pil. (por.) 81, 104, 113, 213, 283, 284
 Żółtowski, chor. pil. 154
 Żukowski Aleksiej, ppor. pil. 85, 86
 Żulikowski Jan, kpt. pil. (ppor.) 113, 283, 284
 Żurakowski Jan, kpt. pil. (ppor.) 104, 285
 Żurawski Antoni, st. sierż. pil. 300
 Żurek Stanisław, kpt. pil. (por.) 174, 192, 193, 283
 Żyborski Jan, kpt. 59

ŹRÓDŁA I OPRACOWANIA

I. Źródła

1. Dzienniki działań bojowych wszystkich dywizjonów.
2. Księgi pamiątkowe dywizjonów (z wyjątkiem dywizjonów 309 i 318).
3. Rozkazy dzienne i różne akta dywizjonów.
4. Raporty lotów operacyjnych (meldunki do władz R.A.F. po angielsku).
5. Akta Inspektoratu/Dowództwa P.S.P.
6. Sprawozdania oficerów łącznikowych.
7. Akta Sztabu Naczelnego Dowództwa.

II. Opracowania

1. *Polskie Siły Powietrzne na obczyźnie*, opracowanie Komisji Historycznej Inspektoratu PLKPR, pod redakcją płk. dypl. pil. mgr. Olgierda Tusiewiczza, Londyn, 1947. (Odbite na powielaczu, 230 stron maszynopisu).
2. *Battle of Britain*, Air Ministry, Pamphlet Nr 156. Londyn, 1943.
3. J. F. C. Fuller: *The Second World War*, Londyn, 1948.
4. Arthur Harris: *Bomber Offensive*, Londyn, 1949.
5. H. H. Arnold: *Global Mission*, New York, 1949.
6. Chester Wilmot: *The Struggle for Europe*, Londyn 1952.
7. Kurt Assmann: *Deutsche Schicksalsjahre*, Wiesbaden 1950.
8. Gerhadt von Rhoden: *Die Luftverteidigung des deutschen Reiches im Weltkrieg 1939-1945 und ihre Lehren*. Militaer Zeitschrift, München, 1951.
9. Denis Richards and Hilary Saunders: *The Royal Air Force, 1939-1945*, Londyn, 1953-1955. Trzy tomy.

10. Marshal of the Royal Air Force Sir John Slessor: *Centre Blue*. Londyn, 1955.
11. Air Chief Marshal Sir P. Joubert: *The Third Service*, Londyn 1955.
12. Albert Kesselring: *Soldat bis zum letzten Tag*, Bonn, 1953.
13. Georg Feuchter: *Geschichte des Luftkrieges*. Bonn, 1954.
14. Gen. Kurt von Tippelskirch: *Geschichte des zweiten Weltkrieges*. Atheneum Verlag, Bonn, 1951.
15. Adolf Galland: *The First and the Last*. Londyn, 1955.
16. *The Battle of Britain*, rozdział z dzieła zbiorowego pt. „The fatal decisions”, pod redakcją gen. por. Z. Westphala, Londyn, 1949.
17. David Irving: *Accident. The death of General Sikorski*, Londyn, 1968.

1. Dokumenty dotyczące wojny powietrznej
2. Księgi pamietników i wspomnień (z wyjątkiem wspomnień 30. 1 318)
3. Rozkazy i instrukcje
4. Raporty i inne dokumenty (w tym: R.A.F. 100)
5. Akta i dokumenty Dowództwa P.S.P.
6. Sprawozdania i inne dokumenty
7. Akta Sztabu Naczelnego Dowództwa

II. Opracowania

1. Polska Służba Powietrzna na obsyguje opracowania Kord- (Historyczny) Inspektorat M.I.K.P., pod redakcją gen. dyw. (of. gen. Ojciec Turowski, Londyn 1947. (Odniesienie do... 210 stron maszynopisu).
2. Raporty i inne dokumenty (w tym: R.A.F. 100)
3. J. F. C. Fuller: *The Battle of Britain*, Londyn 1947.
4. Arthur Harris: *Bomber Command*, Londyn 1947.
5. H. H. Arnold: *Global Mission*, New York 1947.
6. Chester Wimmer: *The Struggle for Britain*, Londyn 1947.
7. Kurt Gammann: *Deutscher Seekriegsplan*, Wehrbuch 1939.
8. Gerhard von Helldorf: *Die Luftverteidigung des westlichen Europas im Weltkrieg 1939/1945*, von Gen. Hans-Martin Xa... (schonit München 1947).
9. Francis Richards: *and Henry Saunders: The Royal Air Force 1918-1945*, Londyn 1944-1952. (Tę tom...

168	— Dywizjon lotnictwa myśliwskiego	Rozdział VII
196	— Lotnictwo rozpoznawcze	Rozdział VIII
209	— Lotnictwo wspólnobronne	Rozdział IX
227	— Dywizjony obrony powietrznej	Rozdział X

SPIS RZECZY

WSTĘP	7
-------------	---

Część Pierwsza

WARUNKI ISTNIENIA I DZIAŁANIA

Rozdział I — <i>Podstawy prawne</i>	13
Rozdział II — <i>Organizacja i dowodzenie</i>	27
Rozdział III — <i>Stany Liczebne. — Sprzęt</i>	47

Załączniki do Rozdziału III:

- Nr 1 — Obsada Inspektoratu P.S.P. w listopadzie 1940 roku.
- Nr 2 — Obsada personalna Inspektoratu P.S.P. (1. I. 1942).
- Nr 3 — Obsada personalna Inspektoratu P.S.P. (1. VI. 1942).
- Nr 4 — Obsada personalna Inspektoratu P.S.P. (15. I. 1943).
- Nr 5 — Obsada personalna Dowództwa P.S.P. (1. XI. 1943).
- Nr 6 — Zestawienie strat żołnierzy Lotnictwa Polskiego za czas od lipca 1940 do 8 maja 1945 roku.
- Nr 7 — Daty przebrojenia dywizjonów myśliwskich.
- Nr 8 — Daty przebrojenia dywizjonów bombowych.

Część Druga

DZIAŁALNOŚĆ BOJOWA

Rozdział IV — <i>Lotnictwo myśliwskie dzienne</i>	69
Rozdział V — <i>Nocny dywizjon myśliwski</i>	115
Rozdział VI — <i>Lotnictwo bombowe</i>	128

Załącznik do Rozdziału VI:

- Nr 9 — Zestawienie wysiłku bojowego ciężkich dywizjonów bombowych (Bomber Command) za czas od 14 września 1940 do 8 maja 1945 roku.

Rozdział VII	— <i>Dywizjon lotnictwa wybrzeża</i>	168
Rozdział VIII	— <i>Lotnictwo rozpoznawcze</i>	196
Rozdział IX	— <i>Lotnictwo współdziałania</i>	209
Rozdział X	— <i>Dywizjony obrony powietrznej</i>	237

Załączniki do Rozdziału X:

- Nr 10 — Zestawienie wysiłku bojowego dywizjonów myśliwskich za czas od sierpnia 1940 do 6 maja 1945 roku.
 Nr 11 — Zestawienie zestrzeleń nieprzyjacielskich samolotów za czas od 19 lipca 1940 roku do końca wojny.
 Nr 12 — Wykaz indywidualnych zwycięstw pilotów myśliwskich „Asów” za czas od 1 września 1939 do 6 maja 1945 roku.

Rozdział XI	— <i>Działania na rzecz Kraju</i>	249
-------------	---	-----

Załącznik do Rozdziału XI:

- Nr 13 — Spisy dowódców dywizjonów.

C z ę ś ć T r z e c i a

JEDNOSTKI NIEWALCZĄCE

Rozdział XII	— <i>Lotnictwo transportowe</i>	289
--------------	---------------------------------------	-----

Załącznik do Rozdziału XII:

- Nr 14 — Spis personelu polskiego oddziału transportowego — Takoradi-Kair.

Rozdział XIII	— <i>Szkolnictwo lotnicze</i>	301
---------------	-------------------------------------	-----

Załącznik do Rozdziału XIII:

- Nr 15 — Obsada personalna W.S.Lot.

Rozdział XIV	— <i>Eskadra balonowa. Służby</i>	312
--------------	---	-----

Załącznik do Rozdziału XIV:

- Nr 16 — Ilościowe zestawienie odznaczeń nadanych żołnierzom P.S.P. od 1940 do 1945 roku.

ZAKOŃCZENIE	329
-------------------	-----

PRZYPISY	335
----------------	-----

1. Śmierć generała Sikorskiego.
2. Rezygnacja gen. Ujejskiego ze stanowiska Inspektora P.S.P.
3. Sprawa mianowania Dowódcy Lotnictwa.

INDEKS NAZWISK	353
----------------------	-----

ŹRÓDŁA I OPRAWOWANIA	367
----------------------------	-----



A C H E V E D'IMPRIMER
LE 15 DECEMBRE 1969
SUR LES PRESSES DE
L'IMPRIMERIE RICHARD
24, RUE STEPHENSON
PARIS (XVIII^e)

Dépôt légal : 4^e trim. 1968

Institut Litwacki

Parze'

8. I. 1970.

E. W.

Cena 36 F (dol. 7,50; sh. '60)