

TOMASZ GINTER

NIE TYLKO DYWIZJON

303



WARSZAWA 2016

WRZESIEŃ 1939

1 września 1939 r. o godzinie 4.40 Polska została zaatakowana przez armię niemiecką (Wehrmacht). 17 dni później wsparła go sowiecka Armia Czerwona. Zaczęła się II wojna światowa.

Niemcy twierdzili, że polskie lotnictwo zostało zniszczone na ziemi w pierwszym dniu wojny. Niektórzy historycy powtarzają to do dziś.

Tak naprawdę 1 września na polskich lotniskach Luftwaffe (niemieckie siły powietrzne) zastało jedynie samoloty szkolne lub niezdolne do lotu. Sprawne samoloty bojowe już od kilku dni oczekiwały na dobrze zamaskowanych lotniskach polowych.

Główne kierunki ataku niemieckiego 1 września

Główne kierunki ataku sowieckiego 17 września

Polscy inżynierowie w okresie międzywojennym opracowali własne konstrukcje lotnicze, które zdobyły uznanie na świecie. Polska należała wtedy do wąskiego grona państw eksportujących samoloty wojskowe własnej produkcji.

Niestety Polski, odrodzonej w 1918 r. po 123 latach zaborów, budującej nowoczesny przemysł praktycznie od zera, po prostu nie było stać na wyścig zbrojeń, który rozpoczęła III Rzesza.

Niemcy dysponowali nie tylko najnowocześniejszym przemysłem na świecie, ale i znakomitymi projektantami. Wojenny budżet lotnictwa Polski i Niemiec w 1939 r. pozostawał w proporcji 1 do 150!

III Rzesza Niemiecka



Oznaczenia strąconych samolotów przeciwnika – Niemcy malowali je zawsze na statecznikach pionowych

Godło dywizjonu

Swastyka i krzyż belkowy – niemieckie znaki rozpoznawcze

Oznaczenie samolotu dowódcy dywizjonu

Wyloty luf karabinów maszynowych

Nowoczesny, opływowy kształt kadłuba, zamknięta kabina pilota i chowane w locie podwozie umożliwiały rozwijanie większych prędkości

Niemiecki myśliwiec Messerschmitt Bf 109 D

Uzbrojenie: 4 karabiny maszynowe (k.m.)

Prędkość: 540 km/h

Skonstruowany w roku 1935, był jednym z pierwszych nowoczesnych, całkowicie metalowych, jednomiejscowych dolnopłatów myśliwskich z chowanym podwoziem, stanowiących wzorzec maszyn, które brały udział w II wojnie światowej.

Rzeczpospolita Polska



Charakterystyczny kształt skrzydeł zapewniał pilotowi znakomity widok w praktycznie wszystkich kierunkach

Szachownice lotnicze – polskie znaki rozpoznawcze

Karabin maszynowy

Otwarta kabina pilota, stałe (niechowane w locie) podwozie i zastrzały (podpórki skrzydeł) obniżały prędkość przez zwiększanie oporu powietrza

Numer indywidualny samolotu

Godło eskadry (111 Eskadra Myśliwska im. T. Kościuszki)

Polski myśliwiec PZL P.11c

Uzbrojenie: 2–4 karabiny maszynowe (k.m.)

Prędkość: 375 km/h

Samolot polskiej konstrukcji i produkcji, który jeszcze w połowie lat trzydziestych był najnowocześniejszym myśliwcem na świecie. Choć w 1939 r. ustępował maszynom Luftwaffe prędkością i uzbrojeniem, to górował nad nimi wytrzymałą konstrukcją i niespotykaną zwrotnością.

Porównanie sił lotniczych Polski i Niemiec we wrześniu 1939 r. (1 sylwetka = 10 samolotów)

	Lotnictwo polskie	Lotnictwo niemieckie (Luftwaffe) skierowane przeciwko Polsce
Myśliwce	<p>PZL P.11 Bf 109</p>	<p>Bf 109</p>
Bombowce	<p>PZL 23 „Karaś” PZL 37 „Łoś”</p>	<p>He 111 Do 17 Ju 87 Hs 123</p>
Rozpozn.	<p>Lublin R-XIII RWD 14 „Czapla”</p>	<p>Do 17 Hs 126</p>

Lotnicy stanowili najcenniejszy kapitał polskiego lotnictwa przed wybuchem wojny. W przedwojennej Polsce piloci myśliwscy byli elitą: w kilkustopniowym systemie szkolenia do bojowych eskadr myśliwskich kierowano tylko najlepszych z tych, którzy ukończyli bardzo trudne i kompleksowe szkolenie. W polskiej taktyce walki myśliwskiej kładziono olbrzymi nacisk na elastyczność szyku, walkę w zespole, samodzielną obserwację nieba i walkę manewrową.

Więcej o wrześniowych walkach myśliwskich



Wszystko to sprawiło, że pomimo przewagi ilościowej i technicznej podczas agresji na Polskę Niemcy stracili w powietrzu 126 maszyn.

Zwycięstwa te Polacy okupili jednak dużymi stratami; w momencie inwazji sowieckiej 17 września polskie lotnictwo wojskowe liczyło już zaledwie kilkadziesiąt maszyn, głównie łącznikowych i rozpoznawczych.



Związek Sowietów

„TURYSŒI SIKORSKIEGO”

Od jesieni 1939 r. do połowy 1940 r. na Zachód przedostało siê ponad 9 tys. lotników i personelu naziemnego, co stanowiło ponad 80% stanu osobowego polskiego lotnictwa przed wybuchem wojny. Ewakuacja ta była jednym z wiêkszych osi¹gniêć tego etapu wojny.

„Turysci Sikorskiego” to celne, choç złośliwe okreœlenie, jakie nadała niemiecka propaganda polskim żołnierzom zd³aj¹cym do organizowanej przez gen. W³adys³awa Sikorskiego Armii Polskiej we Francji.

6. Obronimy nasz¹ Wyspê bez wzglêdu na cenê.

Bêdziemy walczyç na plażach, bêdziemy walczyç na ³adowiskach, bêdziemy walczyç na polach i na ulicach, bêdziemy walczyç na wzgórzach, nigdy siê nie poddamy!***



premier Wielkiej Brytanii
Winston Churchill

5. Po klêsce Francji w czerwcu 1940 r. rozpoczęła siê ewakuacja polskich żołnierzy do Wielkiej Brytanii, którą Polacy nazwali „Wysp¹ Ostatniej Nadziei”



We Francji walczył jeden polski dywizjon myœliwski (1/145 Groupe de Chasse Polonaise) oraz 25 kluczy przeznaczonych do obrony oœrodków przemys³owych, łącznie ponad 130 polskich pilotów myœliwskich.

Zg³osili oni zestrzelenie 52 samolotów wroga.

Wiêcej o ewakuacji z Francji:



Francuski myœliwiec
Morane-Saulnier MS-406 C1

Uzbrojenie: 2 k.m., 1 dzia³ko
prêdkoœç: 490 km/h

Jeden z typów francuskich samolotów, na których walczyli polscy piloci.

Kilku lotników, którzy zostali zatrzymani przez Rumunów, skoczy³o z brzegu do morza, aby wplaw dostaç siê na statek. Wyłowiliœmy ich za pomoc¹ lin; zziêbniêci, dygoc¹cy, mokrzy, ale zadowoleni. Kapitan niczemu siê nie dziwił**.

Kontrolerzy zakomunikowali nam, że nie możemy jechaç, bo jesteœmy wojskowymi. Wskazywa³em na paszport, w którym jak wó³ by³o wypisane, i to w dwóch jêzykach, że jestem kupcem. Staralem siê wygl¹daç jak najautentyczniejszy w³aœcielca sklepu z konfekcj¹ damsk¹. Wszystko na pró¿no. Jeden z naszych wsun¹ł w lapê kontrolerom parê tysiêcy lei. Poskutkowa³o w mgniêniu oka**.

Europa 1939–1940

- Granice pañstw 1 stycznia 1938 r.
- Polska i pañstwa sprzymierzone
- Niemcy, tereny przez nie zajête i pañstwa sprzymierzone
- Data zajêcia terytorium przez Niemcy
- Zwi¹zek Sowiecki i tereny przez niego zajête
- Data zajêcia terytorium przez Zwi¹zek Sowiecki
- Drogi ewakuacji polskich żołnierzy do Francji (wrzesieñ–grudzieñ 1939 r.)
- Drogi ewakuacji polskich żołnierzy do Wielkiej Brytanii (czerwiec 1940 r.)

Polska nie zdo³a³a siê obroniç przed atakiem Niemców i Sowietów. Rząd oraz żołnierze, którzy nie trafili do niewoli, przedostawali siê do Rumunii, na Wêgry, Litwê i Łotwê.

Lotnicy dostali rozkaz ewakuacji do Rumunii, gdzie mia³ na nich czekaç konwój z nowymi samolotami wys³anymi z Francji. Niestety, nie dotar³ on na czas, a polscy żołnierze zostali internowani.

W zwi¹zku z odbudow¹ przez gen. Sikorskiego Armii Polskiej we Francji lotnicy zaczęli masowo uciekaç z rumuñskich obozów internowania. Pomys³owoœç w tym wzglêdzie nie mia³a granic!

Wyci¹gnêli z szopy wielk¹ beczkê na kółkach s³użac¹ normalnie do przewożenia wody, wladowali cywilne rzeczy w œrodek i ci¹gnêli j¹ krzyc¹c po rumuñsku „Apa!” (woda). Wartownik, przekonany, że jad¹ po wodê, otworzy³ bramê i wypuœci³ ca³e towarzystwo*.

Duża grupa żołnierzy wymaszerowa³a z obozu, nios¹c na plecach deski ze specjalnie w tym celu rozebranego budynku. Prowadzi³ ich kolega przebrany w mundur rumuñskiego str¹żnika. I tych wartownik wypuœci³ równie¿ bez przeszkód*.

* wg relacji kpr. W. Kisielewskiego.
** wg relacji kpt. pil. T. Ro³skiego.
*** z mowy W. Churchilla z 4 lipca 1940 r.



Po upadku Francji Wielka Brytania była ostatnim europejskim państwem, które mogło zatrzymać niemiecką machinę wojenną. Niemieccy generałowie wiedzieli jednak, że aby podbić Wielką Brytanię albo zmusić ją do zawarcia pokoju, muszą zdobyć absolutne panowanie w powietrzu. W tym celu myśliwce Luftwaffe miały rozprawić się z brytyjskimi myśliwcami, a bombowce – niszczyć lotniska, fabryki broni, porty i linie kolejowe, aby zlikwidować obronę powietrzną i uniemożliwić Brytyjczykom powstrzymanie sił inwazyjnych niezwycięzonego dotąd Wehrmachtu.

BITWA O ANGLIĘ zaczęła się 10 lipca 1940 r.

Niemcy wystawili do niej ponad 2700 samolotów bojowych.

Gdy zaczęła się Bitwa o Anglię, RAF (Royal Air Force, Królewskie Siły Powietrzne) dysponował około 900 samolotami myśliwskimi. Brytyjskie fabryki pracowały jednak na pełnych obrotach i zniszczone w walkach samoloty były zastępowane praktycznie na bieżąco.

Oprócz nowoczesnych samolotów Brytyjczycy mieli do dyspozycji rozbudowany i niezwykle skuteczny system obronny, łączący wczesne ostrzeżenie z dobrze zorganizowaną siecią łączności.

Od początku września Niemcy zaczęli terrorystyczne naloty na Londyn i inne ważne miasta angielskie, aby w ten sposób przymusić Brytyjczyków do negocjacji.

Po zniszczeniu RAF-u możemy zaczynać inwazję! A jak zbombardujemy Londyn, to Anglikom odechce się wojny!

Mein Führer, moi myśliwcy zgniotą RAF w ciągu miesiąca, a bombowce zrównają Londyn z ziemią!

Hermann Göring,
dowódca Luftwaffe

Adolf Hitler,
wódz (Führer) III Rzeszy

Sztabowcy obserwują sytuację na stole sztabowym i na bieżąco podejmują decyzje. **3**



Operatorki w sztabie nanoszą dane na mapę. **2**



Obserwatorzy ↑ i stacje radarowe ↓ namierzają niemiecki nalot i przekazują meldunek do sztabu. **1**



...i oczekują niemieckiego nalotu na pozycji dogodnej do ataku. **6**



Ze sztabu przekazuje się na poszczególne lotniska rozkazy startu oraz dane o niemieckim nalocie. **4**

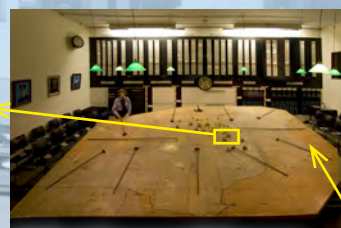


Dywizjony znajdujące się w gotowości bojowej startują w czasie 2–5 minut... **5**



Liczebność grupy Pułap (w tys. stóp) Numer dywizjonu RAF

Żetony zawierają informacje o jednostkach swoich i wroga i są przesuwane zgodnie z rozwojem sytuacji.



Stół sztabowy, na którym na bieżąco nanosi się meldunki ze stacji radarowych. Taki widok na stół mieli z antresoli sztabowcy.

Ze względu na dużą podzielność uwagi, wytrzymałość psychiczną i umiejętność skupienia jako operatorki w sztabie służyły **głównie kobiety**.

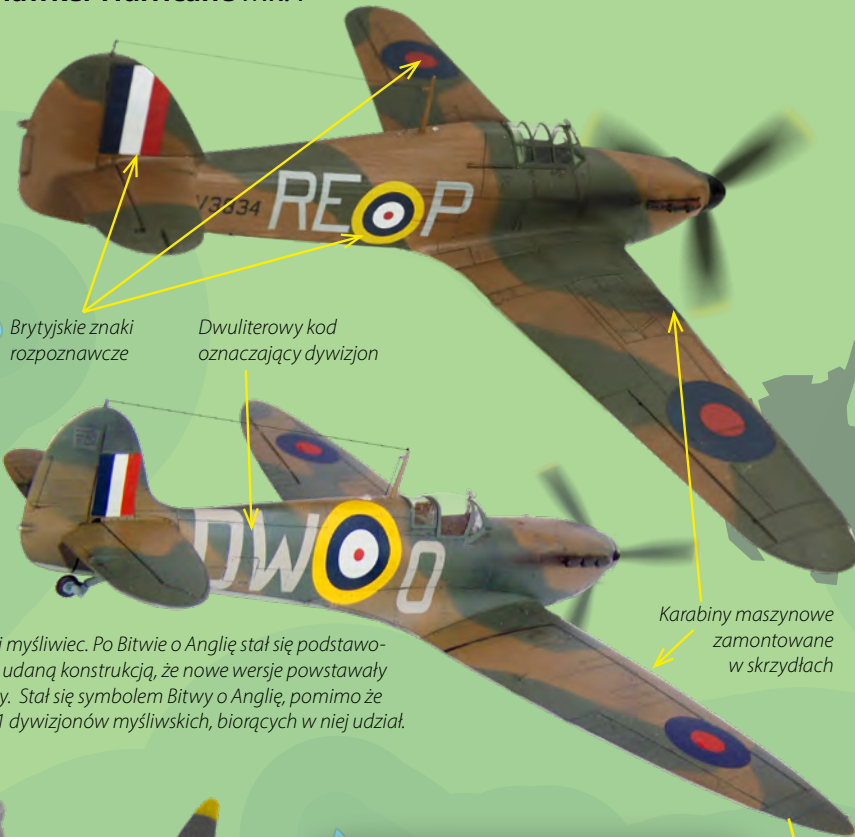


Straty w samolotach dało się nadrobić zwiększoną produkcją, ale bardzo trudne do uzupełnienia były straty w pilotach myśliwskich, których szkolenie było nie tylko kosztowne, ale i długotrwałe.

Brytyjski myśliwiec Hawker Hurricane Mk. I

Uzbrojenie: 8 k.m.
 prędkość: 529 km/h

Podstawowy myśliwiec RAF w czasie bitwy o Anglię. Samolot był zwrotny, łatwy w pilotażu i miał konstrukcję prostą, taną i odporną na uszkodzenia.



Brytyjskie znaki rozpoznawcze
 Dwuliterowy kod oznaczający dywizjon

Brytyjski myśliwiec Supermarine Spitfire Mk. I

Uzbrojenie 8 k.m.
 prędkość: 572 km/h

Najnowocześniejszy brytyjski myśliwiec. Po Bitwie o Anglię stał się podstawowym myśliwcem RAF. Był tak udaną konstrukcją, że nowe wersje powstawały jeszcze po zakończeniu wojny. Stał się symbolem Bitwy o Anglię, pomimo że walczyło na nich tylko 19 z 71 dywizjonów myśliwskich, biorących w niej udział.



Karabiny maszynowe zamontowane w skrzydłach

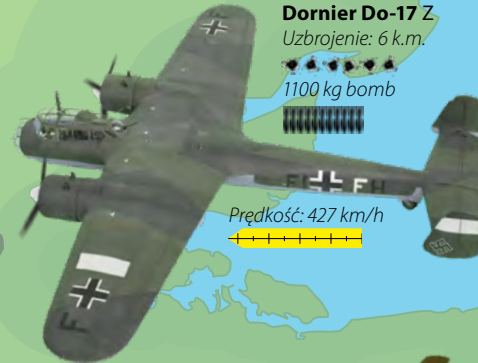
Żółte elementy to oznaczenia szybkiej identyfikacji, wprowadzone w Luftwaffe w czasie Bitwy o Anglię

Ponad 2700 samolotów bojowych wystawionych przez Niemców do rozprawy z Wielką Brytanią było pilotowanych przez załogi doświadczone we wcześniejszych walkach.

Niemiecki myśliwiec **Messerschmitt Bf 109 E**
 Uzbrojenie: 2 k.m., 2 działka
 prędkość: 560 km/h



Niemiecki bombowiec **Dornier Do-17 Z**
 Uzbrojenie: 6 k.m.
 1100 kg bomb
 Prędkość: 427 km/h



Niemiecki bombowiec **Heinkel He 111 H**
 Uzbrojenie: 6 k.m., 1 działka
 2500 kg bomb
 Prędkość: 400 km/h



Niemiecki bombowiec **Junkers Ju-88 A**

Uzbrojenie: 5-7 k.m.
 1400 kg bomb
 Prędkość: 510 km/h



Niemiecki ciężki myśliwiec **Messerschmitt Bf 110 C**
 Uzbrojenie: 5 k.m., 2 działka
 prędkość: 540 km/h



Od razu, jak skończyłem szkolenie pilota, wystano mnie do frontowego dywizjonu! Już się nie mogę doczekać pierwszej walki!



„Skrzydła” (RAF Wings) – brytyjska odznaka pilota wojskowego



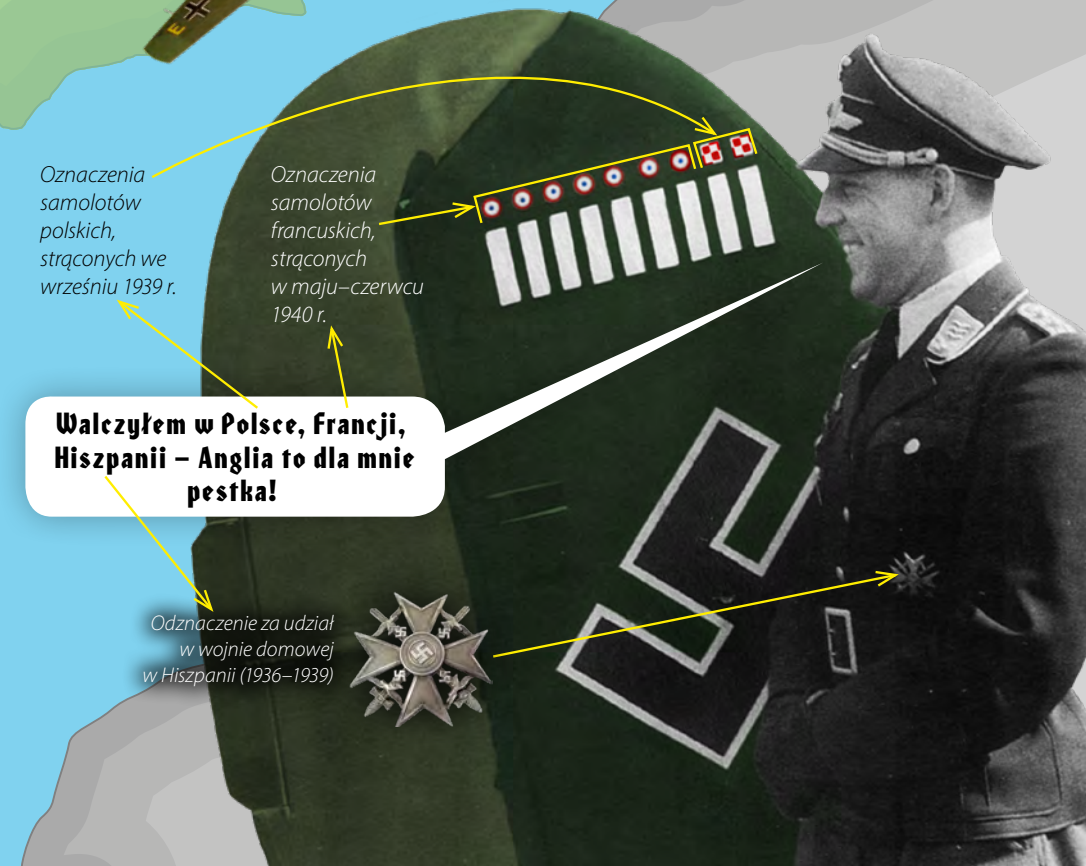
Więcej o Spitfire'ach:

Oznaczenia samolotów polskich, strąconych we wrześniu 1939 r.

Oznaczenia samolotów francuskich, strąconych w maju-czerwcu 1940 r.

Walczyłem w Polsce, Francji, Hiszpanii – Anglia to dla mnie pestka!

Odznaczenie za udział w wojnie domowej w Hiszpanii (1936-1939)



O POLSKIM LOTNICTWIE

wiem tyle, że uległo Luftwaffe w ciągu trzech dni. Nie przypuszczam, by nad Anglią spisało się lepiej!*

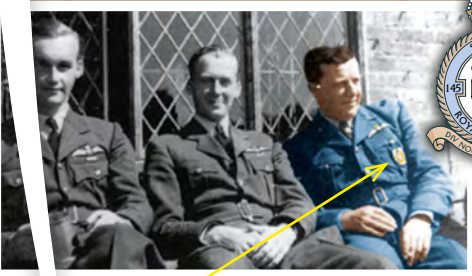
Pierwsi polscy piloci przybyli na Wyspy Brytyjskie już na przełomie 1939 i 1940 r. Brytyjczycy jednak planowali sformować jedynie polskie dywizjony bombowe.

Dywizjony te (300 i 301) zostały sformowane w lipcu 1940 r. Weszły do walki we wrześniu, bombardując urządzenia portowe i barki desantowe na zajęętym przez Niemców wybrzeżu francuskim.



Polscy piloci w dywizjonach brytyjskich

Ze względu na ponoszone straty dowództwo brytyjskie zdecydowało, że nie należy czekać, i polscy piloci zaczęli napływać jako uzupełnienia strat do dywizjonów myśliwskich RAF. Łącznie ponad 70 polskich pilotów walczyło w 24 dywizjonach brytyjskich.



Pierwszymi Polakami przydzielonymi do dywizjonów brytyjskich byli kpt. pil. inż. Wilhelm Pankratz i por. pil. Antoni Ostowicz, skierowani 16 lipca 1940 r. do 145 Dywizjonu Myśliwskiego RAF.

Pierwsze zwycięstwo powietrzne odniósł 19 lipca 1940 r. **por. pil. Antoni Ostowicz**. Był on także pierwszym polskim pilotem, który zginął w Bitwie o Anglię (11 sierpnia).



Polacy w brytyjskich dywizjonach często nosili lotniczego orła naszytego na kieszeni munduru.



Smugi pocisków ze Spitfire'a **por. pil. Tadeusza Nowierskiego** (609 Dywizjon), lecące 7 września 1940 r., ok. 17.45 w kierunku Dorniera Do-17. Kilkanaście sekund później Nowierski zameldował zestrzelenie tego Dorniera!



Inny Spitfire, na którym Nowierski walczył w czasie bitwy o Anglię, znajduje się w Imperial War Museum w Londynie.

*John A. Kent, zastępca brytyjskiego dowódcy w 303 Dywizjonie, lipiec 1940 r.



„AS W JEDEN DZIEŃ”

24 sierpnia 1940 r. **sierż. pil. Antoni Głowacki**, walczący w 501 Dywizjonie, zestrzelił 5 samolotów nieprzyjaciela. Jest jedynym polskim pilotem (i jednym z dwóch alianckich) który dokonał tej sztuki w czasie Bitwy o Anglię. Zakończył ją z wynikiem 8 zwycięstw powietrznych.



Sierż. Antoni Głowacki (z lewej) i por. Stefan Witorzeń (obaj z 501 Dywizjonu RAF) po udanym locie bojowym, zapewne 15 VIII, kiedy strącili odpowiednio 1 i 2 niemieckie samoloty.



1/145



302

Numer dywizjonu wg numeracji RAF

Tarcza we francuskich barwach narodowych – symbol walk we Francji w 1940 r.

1/145 – numer polskiego dywizjonu myśliwskiego we Francji

Kruk – godło przedwojennych poznańskich eskadr myśliwskich

302 Dywizjon Myśliwski Poznański

Dywizjon został sformowany 10 lipca 1940 r. z pilotów przedwojennego 3 Pułku Lotniczego z Poznania i pilotów, walczących we Francji w polskim Dywizjonie 1/145. **Gotowość bojową osiągnął 15 sierpnia.**

Hurricane z 302 Dywizjonu



Dywizjon stacjonował na północ od Londynu, gdzie intensywność walk była mniejsza. Pierwsze zwycięstwa powietrzne jednostka odniosła 19 i 20 sierpnia. Największe sukcesy piloci dywizjonu osiągnęli, wspomagając obronę Londynu 15 i 18 września 1940 r., kiedy zaliczono im zestrzelenie ponad dwudziestu samolotów przeciwnika.



303 Dywizjon Myśliwski Warszawski im. Tadeusza Kościuszki

303 Dywizjon Myśliwski sformowano 2 sierpnia 1940 r. na lotnisku Northolt na przedmieściach Londynu. Jego polskim dowódcą został kpt. pil. Zdzisław Krasnodębski, a brytyjskim – S/Ldr Ronald Kellett. Personel dywizjonu stanowili podkomendni Krasnodębskiego z Francji; wielu z nich we wrześniu 1939 r. broniło Warszawy w Brygadzie Pościgowej. Jako godło jednostki przyjęto godło 111 Eskadry Myśliwskiej i słynnej polsko-amerykańskiej 7 „Gwiazdzistej” Eskadry, walczącej w wojnie polsko-bolszewickiej.

Doświadczeni w walce piloci zostali przez Anglików skierowani na szkolenia. Mieli się nauczyć angielskich komend i regulaminu oraz... atakować cele powietrzne.

30 sierpnia dywizjon wystartował na ćwiczenia z atakowania wrogich samolotów, w których roli występowały brytyjskie bombowce „Blenheim”.



Wystartowaliśmy na ćwiczenia atakowania Blenheimów. W pewnym momencie zobaczyłem przed nami duży szyk samolotów i na jego końcu kotłowanie. Podałem to przez radio dowódcy angielskiemu Kellettowi, a nie widząc reakcji z jego strony, dałem gaz i poleciałem w kierunku nieprzyjaciela. Spostrzegłem samolot o dwóch statecznikach. Zrobiłem zwrot i zanurkowałem za nim; idąc wprost z ogona rozpocząłem ogień w kadłub, przeniósłem potem na prawy silnik, zapaliłem go i zatrzymałem. Zaatakowałem go wtedy jeszcze raz, a ten rąbnął w ziemię i zapalił się. Po powrocie eskadry okazało się, że bohaterki Anglik wykonywał atakowanie Blenheimów, a nie poszedł do walki...*

* Fragment wpisu por. Paszkiewicza do nieoficjalnej kroniki dywizjonu.

Por. pil. Ludwik Paszkiewicz, atakując Messerschmitta Bf 110, opuścił samowolnie szyk bojowy, dopuszczając się niesubordynacji karygodnej w warunkach normalnej walki. Po wylądowaniu otrzymał od dowódcy surową reprimendę i – gratulacje. A dywizjon został uznany za zdolny do walki.

Nazajutrz dywizjon ruszył do swojej pierwszej oficjalnej walki, w której odniósł ogromny sukces, zestrzeliwując bez strat własnych 6 niemieckich myśliwców!

por. Wacław Wiórkiewicz
oficer techniczny dywizjonu

ppor. pil. Jan Zumbach

ppor. pil. Marian Pisarek
polski dowódca eskadry B
dr Zygmunt Wodecki
lekarz dywizjonu

F/L John A. Kent
brytyjski dowódca eskadry B

S/Ldr Ronald Kellett
brytyjski dowódca dywizjonu
por. Witold Żyborski
adiutant dywizjonu

sierz. pil. Josef František

por. pil. Witold Urbanowicz
polski dowódca dywizjonu

F/L Athol Forbes
brytyjski dowódca eskadry A

Kazimierz Mozół
szef mechaników

sierz. pil. Jan Rogowski

sierz. pil. Eugeniusz Szaposznikow

kpt. Jarosław Giejsztowt
oficer wywiadowczy

por. pil. Walerian Żak

sierz. pil. Marian Belc

sierz. pil. Stanisław Karubin

por. pil. Bohdan Grzeszczak

ppor. pil. Jerzy Palusiński

ppor. pil. Mirosław Ferić

Personel Dywizjonu 303 pod koniec września 1940 r.

Uwagę zwraca fakt, że na zdjęciu jest tylko 18 pilotów – pozostali żołnierze to personel naziemny.

THE POLISH AIRMEN
Keen and Skillful
By our Air Correspondent
LONDON, Tuesday.
Amongst the Allied forces now serving in England are thousands of Polish airmen. These men are highly experienced and skillful pilots, and they form the largest body of Allied airmen in this country at the present time.
Most of them have flown and fought against the Germans in Poland and France, and before arriving in England many of them experienced hazardous adventures in aerial warfare and in making their escape from the Nazis when their own country was crushed and France collapsed.
A very large number of these men came to England by sea from Bordeaux, but some arrived by air. A small proportion came by other routes.
The Polish force is now extremely active, with the Royal Air Force attending to its organisation and administration. In addition to flying personnel, there are hundreds of skilled air mechanics who are Poles, and all have undergone a thorough course of training to familiarise them with the equipment, armament and administration of the Royal Air Force.

Polish squadron bags 117½ Nazis After three escapes
Pilots of the Polish Squadron, first foreigners to be given Spitfires, have shot down 117½ enemy planes since their training ended on August 30. The Ministry announced last night. The half was shared with another squadron.
The pilots first fought in Poland in September 1939, and since then they have been active in the air.

SUCCESS OF POLISH SQUADRON
BAG OF 109 PLANES
Latest reports state that a famous Polish squadron fighting for Britain and which was recently awarded several high Polish military decorations by Gen. Sikorski, Polish Prime Minister and Commander-in-Chief, has brought down to date 109 enemy planes.

O „polskim dywizjonie” stawało się z dnia na dzień coraz głośniej. W angielskiej i polskiej prasie pojawiały się artykuły opisujące niesamowitą waleczność i skuteczność polskich pilotów.



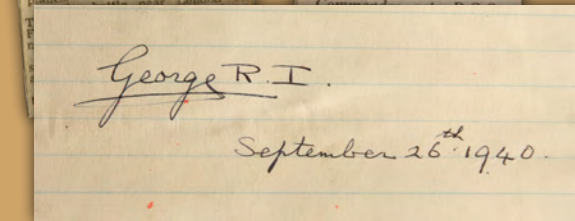
The King shaking hands with a Polish airman when he visited one of the Fighter Command Stations to which a Polish squadron is attached.

POLISH SUCCESS
One of the Polish squadrons destroyed eight of the Messerschmitts. "Two and a half" of them were shot down by a Polish sergeant pilot who was having his first fight over this country. His squadron met fifty raiders coming in over Dover at 20,000 ft.
"The Messerschmitts had formed a circle and we all went in and broke it up," he said. "I attacked one Me 110 along with a Spitfire from almost head on. I gave him two short bursts and so did the Spitfire. I saw the German dive down vertically and burst into flames when it hit the ground." That was the Polish sergeant's half Messerschmitt.
"I turned to attack another," he continued, "but a Me 109 fired at me from below. I saw it

Polish pilots fight over London
Shoot down 32 Nazis

A Polish air squadron, part of the Polish Army in Great Britain, shot down thirty-two Nazi planes in defence of London on Thursday and Friday of last week.
Nineteen were shot down on the Friday, the total being made up of seven Messerschmitts, four Junkers, six Heinkels, and two Dorniers. Two Polish pilots failed to return.
This squadron, recently awarded a number of high decorations by General Sikorski, Polish Premier and Commander-in-Chief, has now destroyed 109 German planes.

26 września RAF Station Northolt wizytował król Jerzy VI. Wydarzenie to miało silny wydźwięk propagandowy. Król uściśnił dłonie poszczególnym pilotom i zamienił parę słów z każdym z nich. Złożył też swój autograf w księdkę pamiątkowej polskiej jednostki.



por. pil. Zdzisław Henneberg
polski dowódca eskadry A



THE KING SIGNS

THE KING was adding his autograph to the official history book of a famous Polish Air Force squadron.

por. pil. Zdzisław Henneberg
polski dowódca eskadry A

Kazimierz Mozół
szef mechaników

sierz. pil. Eugeniusz Szaposznikow

sierz. pil. Jan Rogowski

kpt. Jarosław Giejsztowt
oficer wywiadowczy

por. pil. Walerian Żak

sierz. pil. Marian Belc

sierz. pil. Stanisław Karubin

por. pil. Bohdan Grzeszczak

ppor. pil. Jerzy Palusiński

ppor. pil. Mirosław Ferić

Trzech pilotów nosi kamizelki ratunkowe: pomimo że dywizjon ma dzień wolny od lotów, oni stanowią tzw. klucz alarmowy – są gotowi do natychmiastowego startu bojowego.

Najsukuteczniejsze dywizjony alianckie w bitwie o Anglię



303



609



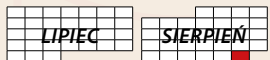
Hurricane



Spitfire

sprzęt

czas udziału w bitwie

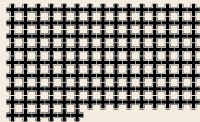


31 sierpnia – 10 października

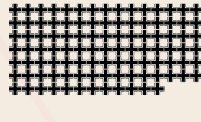
10 lipca – 31 października

potwierdzone zwycięstwa

+ = 1 zwycięstwo powietrzne



126



102



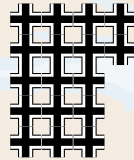
straty



Najsukuteczniejsi piloci Dywizjonu 303



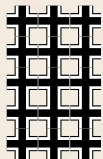
sierż. pil. Josef František



Pilot czeskosłowacki, od lipca 1939 r. służący w Wojsku Polskim. Zginął 8 października 1940 r. w wypadku lotniczym.



por. pil. Witold Urbanowicz



Od 6 września dowódca dywizjonu, najsukuteczniejszy polski pilot w bitwie o Anglię.

Raport specjalny (tajne)*

TOP SECRET



pilot brytyjski

odległość w chwili strzału - 200m



pilot polski

odległość w chwili strzału - 100m!



niemiecki bombowiec

Polscy piloci atakują Niemców z mniejszej odległości (tak ich szkolono w Polsce). Dzięki temu ich ataki są dużo skuteczniejsze niż naszych myśliwców. Poza tym atakują oni Niemców z furją i zaciętością niespotykaną u żadnego z naszych pilotów.

Efekt jest taki, że przeciętny Polak strąca o połowę więcej niemieckich maszyn, niż pilot RAF.

Oni ich naprawdę koszą!

(-) G/Cpt Stanley Vincent, dowódca bazy RAF Northolt

Piloci i zwycięstwa



Alianccy piloci myśliwcy, biorący udział w bitwie o Anglię



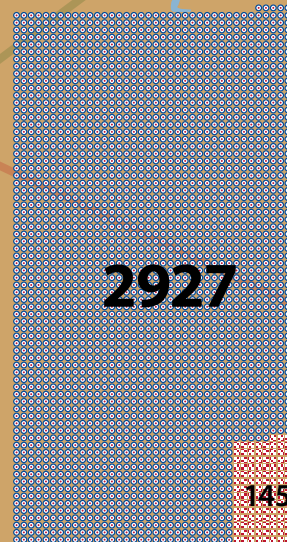
W tym piloci polscy



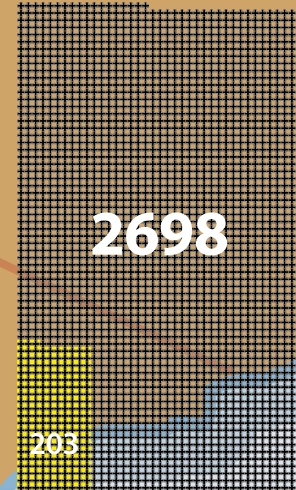
Zgłoszone alianckie zwycięstwa powietrzne w bitwie o Anglię



W tym zwycięstwa polskie



2927



2698

145

203

Gdyby nie wspaniałe polskie dywizjony i ich bezprzykładne bohaterstwo, wahałbym się twierdzić, że wynik bitwy byłby taki sam**.

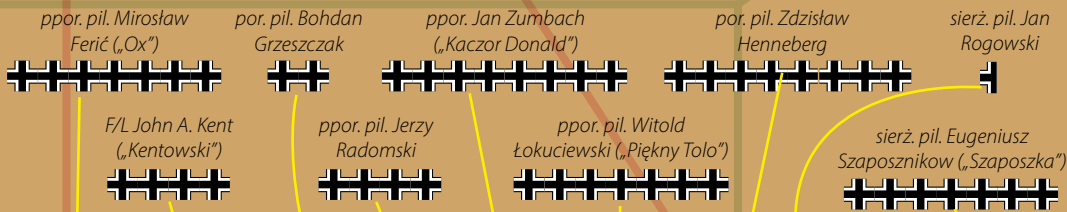
ACM Hugh Dowding („Sztyniak”), głównodowodzący RAF

Bitwa o Anglię została przez RAF wygrana o przysłowiowy włos; gdyby nie polscy piloci jej wynik mógłby być inny. Polacy nie tylko „obronili Londyn”, ale – uniemożliwiając przeprowadzenie inwazji na Wielką Brytanię – skierowali Hitlera na wschód, zmieniając w rezultacie losy II wojny światowej.

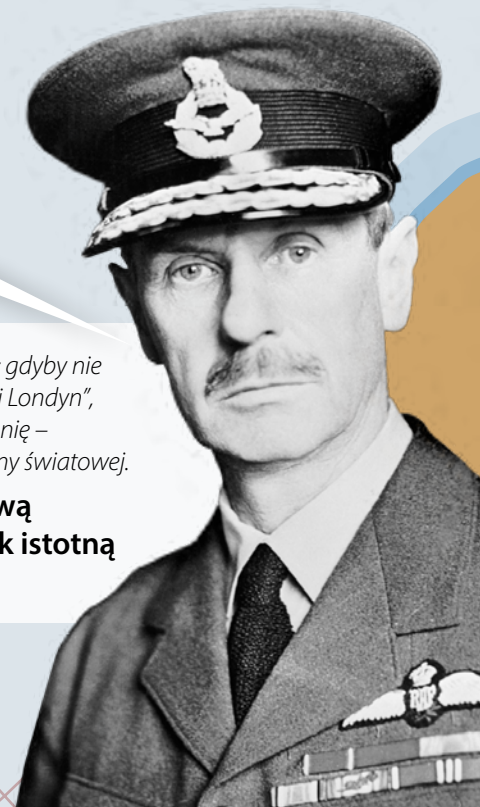
Bitwa o Anglię stała się jedyną decydującą bitwą II wojny światowej, w której Polacy odegrali tak istotną rolę, pomimo że było ich tak niewielu.

* Dokument w takiej formie nigdy nie powstał, ale wiernie oddaje faktyczny stan rzeczy. Postać i wypowiedź Stanleya Vincenta są autentyczne.

** Wypowiedź Hugh Dowdinga z października–listopada 1940 r.



Jedno z najświetniejszych zdjęć bitwy o Anglię przedstawia właśnie pilotów Dywizjonu 303. Zostało wykonane 24 października 1940 r., już po wycofaniu dywizjonu z bitwy, na „odpoczynkowym” lotnisku Leconfield.



Bożyszczka Anglii

Wyczyny polskich pilotów pod niebem Anglii szybko zjednały im uznanie brytyjskich kolegów. Natomiast Angielki zachwycaly się nie tylko bojowymi zasługami przystojnych obcokrajowców, ale i szarmanckością wobec kobiet, a zwłaszcza niespotykanym na Wyspach obyczajem całowania ich w rękę.

Niekiedy angielscy piloci przyszywali sobie naszywkę „Poland” i mówili łamanym angielskim, żeby zdobyć choć trochę uznania w oczach Angielek (w każdym wieku)...



Oświadczyny sierż. pil. Tadeusza Schielego (308 Dywizjon)



Por. pil. Tadeusz Sawicz (315 Dywizjon) na oficjalnym przyjęciu w wyższych sferach.



Another Polish pilot-officer sat beside Miss Elizabeth Profumo, and opposite them at the long table was the Countess of Jersey



Podwójna randka na łonie przyrody: sierż. Henryk Małolepszy (po lewej) i sierż. Jerzy Szczuka, mechanicy z 308 Dywizjonu, ze swoimi przyszłymi żonami. Dziewczyna w środku to zapewne ich koleżanka.

Ślub kpt. pil. Henryka Pietrzaka, dowódcy 309 Dywizjonu, z Lindsey Yoxall.



Brytyjskie oznaczenie stopnia Squadron Leader (majora). Polscy lotnicy w Wielkiej Brytanii nosili także brytyjskie oznaczenia stopni.

31 grudnia 1942 r. Henryk Pietrzak i Zdzisław Langhamer zameldowali 500. i 501. zestrzelenie samolotu niemieckiego przez Polskie Siły Zbrojne na Zachodzie!



Naszywka polskiej przynależności państwowej. Takie naszywki z nazwą swojego kraju nosili w Wielkiej Brytanii wszyscy nie-brytyjscy żołnierze alianccy.

Te dwa elementy munduru pozwalały rozpoznać polskich pilotów wszystkim wielbicielem (a zwłaszcza wielbicelkom...).



Polska odznaka pilota wojskowego, tzw. gapa. Zielony wieniec oznacza, że posiadacz odznaki wykonał co najmniej 5 lotów bojowych.



Odznaka Dywizjonu 309. Prawo do noszenia odznaki dywizjonowej lotnik otrzymywał po wykonaniu określonej liczby lotów bojowych lub określonym czasie służby w jednostce.

Por. pil. Zdzisław Langhamer (306 Dywizjon) z żoną.



Brytyjskie mundury nie miały naramienników, więc Polacy często nosili polskie oznaczenia stopni na patkach kołnierzy.

Chciałoby się powiedzieć „żyli długo i szczęśliwie”, ale niestety...



...angielskim rodzinom polskich lotników niekiedy przypadła w udziale smutny obowiązek odbierania odznaczeń poległych mężów czy ojców. Na zdjęciu 10-miesięczny Edward Marian wraz z matką Audrey odbierają najwyższe brytyjskie odznaczenie lotnicze, Distinguished Flying Cross, w imieniu por. pil. Mariana Belca, który zginął w wypadku lotniczym niecały miesiąc wcześniej.

Po bitwie o Anglię powstawały kolejne polskie dywizjony. Pod koniec wojny łącznie było to 860 samolotów i 17 150 żołnierzy, co stanowiło czwarte pod względem liczebności alianckie lotnictwo.

Polskie Siły Powietrzne w Wielkiej Brytanii to nie tylko piloci. Była to cała zorganizowana siła zbrojna, która posiadała własne szkoły lotnicze kilku stopni, obsługę naziemną i sztabowców.



Więcej o organizacji
Polskich Sił Powietrznych
w Wielkiej Brytanii



**300 Dywizjon Bombowy
Ziemi Mazowieckiej**
(1 lipca 1940–2 stycznia 1947)



**301 Dywizjon Bombowy
Ziemi Pomorskiej**
(22 lipca 1940–18 grudnia 1946)



**302 Dywizjon Myśliwski
Poznański**
(10 lipca 1940–18 grudnia 1946)



**303 Dywizjon Myśliwski
Warszawski im. T. Kościuszki**
(2 sierpnia 1940–11 grudnia 1946)



**304 Dywizjon Bombowy
Ziemi Śląskiej
im. Ks. J. Poniatowskiego**
(23 sierpnia 1940–11 grudnia 1946)



**305 Dywizjon Bombowy
Ziemi Wielkopolskiej
im. Marsz. J. Piłsudskiego**
(1 września 1940–6 stycznia 1947)



**306 Dywizjon Myśliwski
Toruński**
(28 sierpnia 1940–7 stycznia 1947)



**307 Dywizjon Myśliwski
Nocny Lwowskich Puchaczy**
(24 sierpnia 1940–2 stycznia 1947)



**308 Dywizjon Myśliwski
Krakowski**
(9 września 1940–18 grudnia 1946)



**309 Dywizjon Myśliwsko-
Rozpoznawczy
Ziemi Czerwieńskiej**
(8 października 1940–6 stycznia 1947)



**315 Dywizjon Myśliwski
Dębliński**
(8 stycznia 1941–6 grudnia 1946)



**316 Dywizjon Myśliwski
Warszawski**
(15 lutego 1941–12 grudnia 1946)



**317 Dywizjon Myśliwski
Wileński**
(20 lutego 1941–3 stycznia 1947)



**318 Dywizjon Myśliwsko-
Rozpoznawczy Gdański**
(20 marca 1943–19 sierpnia 1946)



Polski Zespół Myśliwski
(14 lutego 1943–22 lipca 1943)



**663 Dywizjon Samolotów
Artylerii**
(8 września 1944–19 października 1946)



Szkolenie z obsługi karabinów maszynowych dla strzelców pokładowych bombowców (IWM).



Kurs dla radiotelegrafistów (IWM).



Mechanicy z 306 Dywizjonu uzupełniają amunicję w myśliwcu Spitfire (IWM).



Piloci Pomocniczej Służby Transportowej (Air Transport Auxiliary, ATA) przeprowadzali samoloty pomiędzy lotniskami. Na zdjęciu pilotka ATA, Jadwiga Piłsudska (córka Marszałka) (IWM).



Żołnierki polskiej Lotniczej Pomocniczej Służby Kobiet (Women's Auxiliary Air Force, WAAF) uczą się budowy silnika lotniczego (IWM).



Personel naziemny 300 Dywizjonu podczas załadunku bomb przed nalotem na Berlin (NAC).

Polskie samoloty walczyły z Niemcami nad Francją, Holandią i III Rzeszą, Afryką Północną, Włochami i Atlantykiem.



Obrona południowej Anglii w 1941 r., myśliwiec **Spitfire** Mk. V. Ten Spitfire jest do dziś sprawny i wciąż lata z oznaczeniami polskiego dywizjonu!



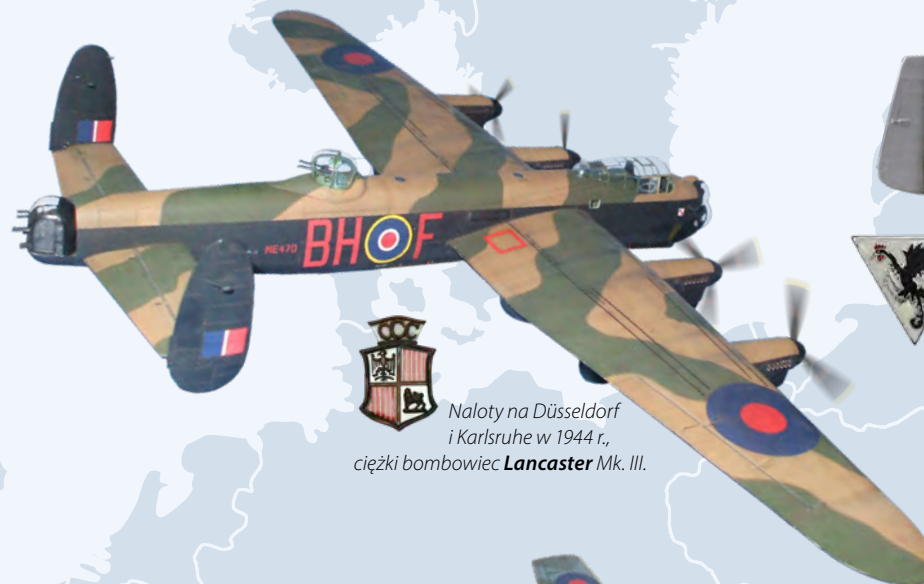
Ochrona Szkocji przed niemieckimi patrolami w 1942 r., myśliwiec **Hurricane** Mk. II.



Obrona Anglii przed nocnymi nalotami niemieckimi w 1941 r., myśliwiec **Beaufighter** Mk. II.



Naloty na Berlin w 1941 r., średni bombowiec **Wellington** Mk. I.



Naloty na Düsseldorf i Karlsruhe w 1944 r., ciężki bombowiec **Lancaster** Mk. III.



Naloty na niemieckie węzły kolejowe we Francji w 1944 r., lekki bombowiec **Mosquito** Mk. VI.



„Wymiatanie” Niemców nad Francją w 1942 r., myśliwiec **Spitfire** Mk. V.



Walki z lotnictwem niemieckim i włoskim w Tunezji w 1943 r., myśliwiec **Spitfire** Mk. IX.



Inwazja w Normandii w 1944 r., myśliwiec **Mustang** Mk. III.



Polowanie na niemieckie łodzie podwodne na Atlantyku w 1944 r., bombowiec **Wellington** Mk. XIV.



Bitwa o Bolonię w 1945 r., samolot obserwacyjny **Auster** Mk. V. Ten samolot został sprowadzony do Polski i jest wciąż sprawny!



Zrzuty dla powstańczej Warszawy w 1944 r., ciężki bombowiec **Liberator** Mk. V.



Eskorta nalotu na kwatery Hitlera w Berchtesgaden w 1945 r., myśliwiec **Mustang** Mk. III.



Walki w Niemczech w 1945 r., myśliwiec **Spitfire** Mk. XVI.



Obrona Anglii przed latającymi bombami V-1 w 1944 r., myśliwiec **Mustang** Mk. III.



Walki na froncie włoskim w 1944 r., myśliwiec **Spitfire** Mk. V.

PO WOJNIE...

...wielu polskich lotników postanowiło pozostać na emigracji.



Ci, którzy zdecydowali się wrócić do Polski, byli traktowani przez komunistyczne władze jako szczególnie „niebezpieczny element”. Usuwano ich z lotnictwa, które było dla nich całym życiem. Część szukała ratunku w ponownej ucieczce na Zachód, wielu musiało zarabiać na życie ciężką pracą fizyczną, wielu trafiło do więzień pod fałszywymi zarzutami.

Więcej o losach polskich lotników:



Mjr Stanisław Skalski to najskuteczniejszy polski as myśliwski II wojny światowej (18 11/12 zwycięstw). Po powrocie do Polski wstąpił do „ludowego” Wojska Polskiego. Wkrótce został aresztowany przez komunistów pod fałszywym zarzutem szpiegostwa.

Po brutalnym śledztwie Skalski został w 1950 r. skazany na karę śmierci.

Czerwona adnotacja „KS” oznacza karę śmierci.

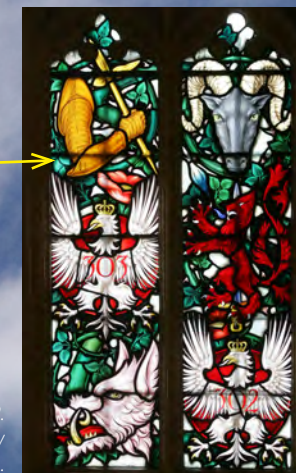


Wyrok zamieniono na karę dożywocia. W 1956 r. Skalski został zwolniony z więzienia i zrehabilitowany, czyli uznany za niewinnego.



Opactwo Westminsterskie w Londynie jest jednym z najważniejszych kościołów w Anglii. To w nim odbywają się królewskie koronacje i śluby.

W opactwie znajduje się kaplica RAF. Witraż w niej poświęcono bitwie o Anglię. Przedstawiono na nim symbole wszystkich 71 dywizjonów myśliwskich biorących udział w bitwie.



Symbole dywizjonów: 253, 303, 501, 401, 310 i 302. Ponieważ Anglicy uważali godła polskich dywizjonów za nieoficjalne, symbolizują je Orły Białe.



W 2015 r., z okazji 75. rocznicy bitwy o Anglię, latający egzemplarz Hurricane'a należący do Historic Aircraft Collection został pomalowany w barwy Dywizjonu 303.

Samolot ten jest przechowywany w RAF Museum w Duxford i bierze udział w wielu pokazach lotniczych.

W Polsce wraz z końcem stalinizmu w 1956 r. zakończyło się największe prześladowanie pamięci o Polakach walczących na Zachodzie. Zaczęto wydawać książki na ten temat, m.in. słynny „Dywizjon 303” Arkadego Fiedlera (do dziś około 1,5 mln egzemplarzy w ponad 30 wydaniach).

Ale pomimo upływu prawie 80 lat od tych wydarzeń pamięć o bohaterskich polskich lotnikach, którzy uratowali Europę przed Hitlerem, jest wciąż żywa i stanowi inspirację dla wielu ludzi.



W 2010 r. młoda artystka Justyna Dziechciarska na jednym z bloków w gdańskim osiedlu Zaspą namalowała mural poświęcony pilotom Dywizjonu 303.

Samoloty MiG-29 z 23 Bazy Lotnictwa Taktycznego w Mińsku Mazowieckim w ramach projektu „Kosynierzy Warszawscy” zostały ozdobione portretami pilotów Dywizjonu 303 (tu: Witolda Urbanowicza i Mariana Pisarka). 23 BLT kontynuuje tradycje tej jednostki.



DLA LOTNICZYCH NOWICJUSZY...

Najważniejsze rodzaje samolotów wojskowych w czasie II wojny światowej to **myśliwce** i **bombowce**.

Myśliwce to najczęściej jednomiejscowe i jednosilnikowe szybkie i zwrotne samoloty służące do walki w powietrzu. Były też **myśliwce ciężkie**: dwusilnikowe, silnie uzbrojone, z dwuosobową załogą.

Bombowce to samoloty z reguły większe, cięższe i wolniejsze. Służyły do zrzucania bomb na cele naziemne: wrogie oddziały, zakłady przemysłowe (Luftwaffe bombardowało jednak także bezbronne cele cywilne, jak szpitale czy domy mieszkalne).

Każdy samolot wojskowy nosi **znaki rozpoznawcze**, czyli symbole pomagające odróżnić samoloty swoje od wrogich.

Przykłady znaków z II wojny światowej.



Aby utrudnić spostrzeżenie samolotów przez przeciwnika, malowano je w barwy ochronne: jednolicie lub w różnobarwne plamy (**kamufaż**).

Więcej o malowaniu polskich samolotów w Wielkiej Brytanii

Nazwy samolotów składają się z kilku członów, które najczęściej oznaczają:

nazwę wytwórni	nazwę własną	wersję
PZL*	P.11**	C
Hawker	Hurricane	Mk. I***
Messerschmitt	Bf 109****	E

* Państwowe Zakłady Lotnicze

** „P” = Puławski, czyli nazwisko konstruktora.

*** „Mk.” = Mark, czyli wersja

**** „Bf” = Bayerische Flugzeugwerke, pierwotna nazwa wytwórni Messerschmitta. Późniejsze jej samoloty nosiły oznaczenie „Me”.

Samoloty myśliwskie były uzbrojone w **karabiny maszynowe** (k.m., kaemy) i/lub **działka**. **Działka** to rodzaj karabinu maszynowego, ale o większym kalibrze (średnicy lufy), przez co było skuteczniejsze od zwykłych karabinów.

Tak mogły wyglądać otwory po trafieniu z:



Podstawową jednostką lotnictwa w RAF był **dywizjon**, składający się z 12 samolotów, ok. 30 pilotów i ok. 140 członków personelu naziemnego. Dywizjon dzielił się na dwie **eskadry** (flights), A i B, a te na trzysamolotowe **klucze** (sections), nazywane „zielony”, „niebieski”, „czerwony” i „żółty”. Większe jednostki to **skrzydła** (wings) – 2–5 dywizjonów i **grupy** (groups) – 2–4 skrzydła.

Więcej o organizacji polskich dywizjonów



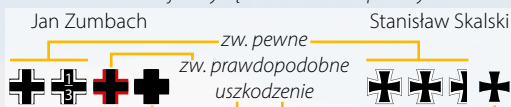
Stopnie wojskowe RAF są funkcyjne, tzn.

mogą oznaczać zarówno stopień żołnierza, jak i funkcję, którą pełni.

	polSKI odpowiednik	

Liczba zwycięstw powietrznych pilota często zawiera ułamki, np. $\frac{1}{2}$ czy $\frac{1}{3}$. Oznacza to, że pilot brał udział w **zespółowym zwycięstwie**, jako jeden z dwóch czy trzech pilotów.

Takie zwycięstwa sumuje się według zasad matematyki. Piloci oznaczali swoje zwycięstwa na różne sposoby:



Warszawa 2016

Wersja PDF: ISBN 978-83-8229-074-5 | Wersja drukowana: ISBN 978-83-8098-056-3

© Instytut Pamięi Narodowej – Komisja Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu, 2016

Biuro Edukacji Narodowej, ul. Postępu 18, 02-676 Warszawa

Pomysł, teksty, grafika: Tomasz Ginter | **Współpraca:** Katarzyna Cegiela, Iwo Ginter, Agnieszka Pisula, Łukasz M. Pogoda

Projekt pudełka: Paulina Żak | **Recenzenci:** Zofia Fenrych, Ewelina Malachowska, Anna Obrębska | **Redakcja:** Teresa Karpieńska | **Druk:** Trefl S.A. | **Zdjęcia:** Archiwum Instytutu Pamięi Narodowej, Comrade King (CC-BY SA 2.0), Richard Croft (CC-BY SA 2.0), Marcin Czarnowicz (fot. na okładce), Danielstirland (CC0 1.0), Wacław Demczenko, Artur Domański,

domena publiczna, Dziekan i Kapituła Westminsterka, Tim Felce (CC-BY SA 2.0), Tomasz Ginter, Aleksander Górski, Robert Gretzyngier, Ryszard Holak, Imperial War Museum w Londynie (Non-Commercial License), Hubert Knychala, Wojtek Matusiak, Muzeum Wojska Polskiego, Narodowe Archiwum Cyfrowe, National Media Museum @ Flickr Commons, National Archives and Records Administration, rodzina Pietrzaków, Marek Rogusz, Royal Air Force Museum w Londynie, Piotr Ostaszewski, Artur Oślizło, Jan Spooner, Zbigniew Sochaj, David Staunton-Lambert (CC-BY SA 2.0), Krystian i Wojciech Szczepański, Leszek Szopieray, Paweł Tuliński, Dariusz Tymiński, wallycacsabre (CC-BY SA 2.0), Alan Wilson (CC-BY SA 2.0).
O ile nie zaznaczono inaczej, wypowiedzi w „dymkach” są kreacją autora niniejszej książki, ale wiernie oddają historyczny stan rzeczy.

