

Grzegorz Śliżewski

**Rola polskiego lotnictwa myśliwskiego w
działaniach aliantów w latach 1940-1942**

Praca doktorska napisana
pod kierunkiem prof. zw. dr. hab. Bogusława Polaka

Koszalin 2011

Spis treści

Wykaz skrótów	3
Wstęp	5
Rozdział I Francja, rok 1940	23
1.1. Ewakuacja z Polski do Francji i Wielkiej Brytanii	23
1.2. Organizacja i warunki bytowania lotników we Francji - 1939/1940	28
1.3. Bitwa o Flandrię (10 – 21 maja 1940)	40
1.4. Bitwa o Dunkierkę (22 maja – 4 czerwca 1940)	58
1.5. Bitwa nad Sommą i kapitulacja Francji (5 – 25 czerwca 1940)	68
Rozdział II Obrona Wielkiej Brytanii, 2 czerwca - 20 grudnia 1940 r.	79
2.1. Trudne początki	79
2.2. Pierwsze starcia. Druga faza <i>Battle of Britain</i> : 8 - 23 sierpnia 1940	85
2.3. Atak na lotniska. Trzecia faza <i>Battle of Britain</i> : 24 sierpnia – 6 września 1940	92
2.4. Atak na Londyn. Czwarta faza <i>Battle of Britain</i> : 7 - 30 września 1940	99
2.5. Czas myśliwców. Piąta faza <i>Battle of Britain</i> : 1 - 31 października 1940	107
2.6. Wygasanie walk. Po <i>Battle of Britain</i> : 1 listopada – 19 grudnia 1940 r.	116
Rozdział III Walka o panowanie w powietrzu nad Europą, 20 grudnia 1940– 19 sierpnia 1942	127
3.1. Pierwsze próby ofensywy (20 grudnia 1940 – 10 marca 1941)	127
3.2. Wznowienie niemieckiej nocnej ofensywy (10 marca – 13 czerwca 1941)	142
3.3. <i>Non – stop offensive</i> (14.6.41 – 8.11.41)	149
3.4. Wstrzymana ofensywa (9 listopada 1941 – 7 marca 1942)	159
3.5. Wznowienie ofensywy (8 marca – 18 sierpnia 1942)	165
3.6. Operacja „Jubilee” (19 sierpnia 1942)	170
Wnioski	177
Załączniki	191
Tabele	213
Mapy	243
Bibliografia	248

Wykaz skrótów

I PSM – I Polskie Skrzydło Myśliwskie
II PSM – II Polskie Skrzydło Myśliwskie
Adj – Adjudant (fr.), chorąży
Aspirant – (fr.), podchorąży
BKE – Brytyjski Korpus Ekspedycyjny
Cne – Capitaine (fr.), kapitan
Col – Colonel (fr.), pułkownik
Cdt – Commandant (fr.), major
chor. – chorąży
D 520 – Dewoitine 520, francuski samolot myśliwski
DIAP - Dépôt d’Instruction de l’Aviation Polonaise (fr.), Polska Ćwiczebna
Eskadra Myśliwska
Do 17 – Dornier 17, niemiecki bombowiec
Do 215 – Dornier 215, niemiecki bombowiec
DM – dywizjon myśliwski
F/Lt - Flight Lieutenant (ang.), kapitan
F/O - Flying Officer (ang.), porucznik
F/Sgt - Flight Sergeant (ang.), starszy sierżant
G/Cpt – Group Captain (ang.), pułkownik
GC – Groupe de Chasse (fr.), dywizjon myśliwski
GCh - Groupement de Chasse (fr.), zgrupowanie myśliwskie
H 75 – Curtiss Hawk 75, amerykański samolot myśliwski w służbie lotnictwa
Francji
He 111 – Heinkel 111, niemiecki samolot bombowy
Hs 126 – Henschel 126, niemiecki samolot rozpoznawczy
JG – Jagdgeschwader, niemiecki pułk myśliwski
Ju 87 – Junkers 87, niemiecki bombowiec nurkujący
Ju 88 – Junkers 88, niemiecki samolot bombowy
KG – Kampgeschwader, niemiecki pułk bombowy
kpr. – kapral
kpt. – kapitan
Lt – Lieutenant (fr.), porucznik
Lt/Col – Lieutenant-Colonel (fr.), podpułkownik
MB 152 – Marcel Bloch 152, francuski samolot myśliwski
Me 109 – Messerschmitt 109, niemiecki samolot myśliwski
Me 110 – Messerschmitt 110, niemiecki ciężki myśliwiec
mjr - major
MS 406 – Morane Saulnier 406, francuski samolot myśliwski
P/O – Pilot Officer (ang.), podporucznik
pchor. - podchorąży
plut. – plutonowy
płk - pułkownik
por. – porucznik
ppłk - podpułkownik
ppor. – podporucznik
PSP – Polskie Siły Powietrzne
PSZ – Polskie Siły Zbrojne
RAF – Royal Air Force (ang.), Królewskie Siły Powietrzne

S/C – Sergeant-Chef (fr.), sierżant

S/L – Sous-Lieutenant (fr.), podporucznik

S/Ldr – Squadron Leader (ang.), major

Sgt – Sergeant (ang.), sierżant

Sgt – Sergent (fr.), plutonowy

sierż. - sierżant

st. sierż. – starszy sierżant

Sqn – Squadron (ang.), dywizjon myśliwski

W/Cdr – Wing Commander (ang.), podpułkownik

Wstęp

Niniejsza praca jest próbą całościowego ujęcia roli polskiego lotnictwa myśliwskiego w działaniach alianckich w pierwszym okresie II wojny światowej, ukazującą wysiłek zbrojny Polskich Sił Powietrznych na zachodzie Europy w latach 1940-1942 na tle działań Aliantów, a także zmiany zachodzące w strukturze i organizacji sił oraz środków przeznaczonych na polskie lotnictwo.

Początkową cezurę czasową niniejszej pracy wyznacza data 22 lutego 1940 r., kiedy to gen. Władysław Sikorski powołał – zamiast istniejącego w II RP Lotnictwa Wojskowego - Polskie Siły Powietrzne. Nie była to tylko zmiana samej nazwy, ale wiązała się z nową formułą osadzenia lotnictwa w polskiej armii. Od tego momentu lotnictwo przestało pełnić dotychczasową pomocniczą rolę, a stało się – obok Wojsk Lądowych i Marynarki Wojennej – pełnoprawną częścią Wojska Polskiego bezpośrednio podporządkowaną Naczelnemu Wodzowi. Opracowanie niniejsze kończy się natomiast 19 sierpnia 1942 r., czyli w dniu lądowania Aliantów w Dieppe. Jest to data bardziej umowna, stanowiąca jednak klarowną cezurę – operacja *Jubilee* była bowiem ostatnim akordem zmasowanych powietrznych walk nad wybrzeżem Francji, Holandii oraz Belgii. Był to jednocześnie początek wejścia do akcji większych sił 8. Armii Powietrznej USA, która miała na swoim wyposażeniu myśliwce dalekiego zasięgu (P.38 Lighting, P.49 Thunderbolt i P.51 Mustang) i wymusiła na *Luftwaffe* przesunięcie ciężaru walk znad Francji i krajów Beneluksu nad terytorium Niemiec. Wytworzyła się tym samym sytuacja, która odmieniła scenę powietrznych zmagania nad Europą w czasie II wojny światowej i rozpoczęła nowy etap walk Aliantów o wywalczenie panowania w powietrzu. Latający na brytyjskich Spitfire'ach piloci mieli od tego momentu coraz mniej okazji do spotkań z wrogiem i znaczenie lotnictwa myśliwskiego RAF do czasu inwazji w Normandii w 1944 r. znacznie zmalało.

Podkreślić należy, iż dotychczas publikowane opracowania dotyczące polskiego lotnictwa myśliwskiego w początkowych latach II wojny światowej przedstawiają działania polskich lotników w oderwaniu od działań lotnictwa sojuszników. Niniejsza praca odchodzi od tego schematu i w swoim założeniu

zakłada pokazanie osiągnięć PSP w kontekście założeń i wykonania zadań zaplanowanych przez dowództwo lotnictwa Francji i Wielkiej Brytanii.

Praca składa się z trzech rozdziałów. W pierwszym przedstawiona została ewakuacja polskich lotników na zachód Europy po tragicznym wrześniu 1939 roku, a także faza organizacji lotnictwa we Francji na przełomie lat 1939/1940. Głównym jednak zagadnieniem jest pokazanie sytuacji trzech rodzajów form działania polskich pilotów (samodzielny dywizjon, klucze przydzielone do jednostek francuskich oraz patrole broniące miast i zakładów przemysłowych) na tle działań lotnictwa francuskiego oraz brytyjskiego, skierowanego na kontynent w ramach Korpusu Ekspedycyjnego.

Głównym elementem rozdziału drugiego jest przedstawienie udziału polskich lotników w *Battle of Britain*. Ich rola ukazana jest na tle całościowego działania sił powietrznych Wielkiej Brytanii. Ukazane są m.in. dzienne zestawienia zwycięstw i strat polskiego lotnictwa wraz z zestawieniem dotyczącym identycznych zagadnień w lotnictwie brytyjskim. Tego typu zestawienie jest prezentowane po raz pierwszy w polskiej historiografii. Pozwala to na pełniejsze spojrzenie na rzeczywiste osiągnięcia Polaków w tym okresie.

Rozdział trzeci to opis początków powietrznej ofensywy nad kontynentem europejskim. Wykazane w nim jest znaczenie polskiego lotnictwa myśliwskiego jako drugiej co do wielkości siły powietrznej po stronie alianckiej na zachodzie Europy. W opracowaniu przedstawione są miesięczne zestawienia zwycięstw najsukcesywniejszych jednostek lotnictwa brytyjskiego, z których wynika, że polskie oddziały znajdowały się zazwyczaj wśród oddziałów mających największe osiągnięcia, a także porównanie liczby zwycięstw jednostek brytyjskich i polskich. Praca zakończy się opisem lądowania alianckiego w Dieppe w sierpniu 1942 roku – ostatniej operacji początkowego okresu wojny, w której Polacy odegrali znaczącą rolę.

Celem niniejszej pracy jest próba wypełnienia luki w dotychczasowej literaturze traktującej o lotnictwie myśliwskim w latach 1940 - 1942. Jest to o

tyle istotne, że obcojęzyczne opracowania traktują działalność Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie w pierwszych latach II wojny światowej marginalnie. Historiografia polska z reguły skupia się natomiast na działaniach lotnictwa polskiego w oderwaniu od pracy lotników z *Armée l'air* i *Royal Air Force*. Takie postawienie sprawy wypacza obraz rzeczywistego wysiłku wojennego polskiego lotnictwa myśliwskiego w latach 1940-1942. Dotychczasowe, często ubogie w sensie źródłowym (opierające się przeważnie na dokumentach wyższego dowództwa i nie analizujące materiałów niższego szczebla – np. oficjalnych ksiąg bojowych jednostek), opracowania dotyczące polskiego lotnictwa myśliwskiego w początkowych latach II wojny światowej, wykazują wyraźnie, że istniała potrzeba przeprowadzenia tego typu badań. Wartość naukowa niniejszej pracy polega również na tym, że po raz pierwszy zaprezentowane zostały materiały źródłowe, z których większość nie była jeszcze wykorzystana w polskiej historiografii.

Autor zamierza przedstawić osiągnięcia polskiego lotnictwa myśliwskiego na tle lotnictwa myśliwskiego sojuszników. Stosunkowo długi okres opisywanych wydarzeń i zachodzące w tym czasie gwałtowne zwroty sytuacji sprawiają, że konieczne jest rozbicie tego zestawienia na mniejsze zespoły. Szybki przebieg kampanii wiosennej 1940 r. sprawia, że przy podsumowaniu opisywanych zdarzeń konieczne staje się podzielenie tego okresu na trzy części. Stosunkowo stabilna sytuacja w czasie *Battle of Britain* sprawia, że można pokusić się o kilka zestawień: porównanie liczby polskich pilotów trafiających do brytyjskich jednostek myśliwskich, zwycięstwa i straty na tle RAF, współczynnik strat do zniszczonych samolotów, zwycięstwa i straty Polaków na tle jednostek, do których zostali przydzieleni oraz współczynnik zwycięstw do strat. Podczas ofensywy nad kontynent niezbędnym wydaje się przedstawienie miesięcznego zestawienia jaką siłą były polskie jednostki w ramach RAF i jakie na tym tle odnosiły sukcesy oraz straty.

Niniejsza praca wykorzystuje dotychczasowy stan badań oraz – dzięki kwerendzie archiwalnej i porównaniu dokumentów zgromadzonych w archiwach polskich oraz archiwach angielskich – porządkuje dotychczasowe ustalenia i rzuca nowe światło na omawiane zagadnienia. Wykazuje także

rzeczywiste sukcesy lotnictwa polskiego na tle sił powietrznych sojuszników i pokazuje, że *Polskie Siły Powietrzne* przez długi czas były drugą co do wielkości potęgą lotniczą w zachodnim obozie alianckim, która odnosiła znaczące sukcesy.

Stan badań

Działania polskiego lotnictwa w latach II wojny światowej próbowano przedstawić już w czasie tejże wojny. Obok typowo propagandowego *Dywizjonu 303* Arkadego Fiedlera, pojawiały się opracowania o wymiarze nieco bardziej syntetycznym. Przykładem może być wydana w 1944 r. przez brytyjskie *Ministry of Information* broszura o lotnikach z okupowanych krajów, którzy walczyli z Niemcami przy boku RAF¹. Jeszcze wcześniej, bo w grudniu 1943 r., ukazała się wydana przez MaxLove Publishing Company Limited z Londynu i licząca 50 stron książka *Polish Wings over Britain. For Your Freedom and Ours* autorstwa L.G. Marsha. Wkrótce po wojnie opublikowano pierwszy artykuł będący próbą podsumowania działania polskiego lotnictwa myśliwskiego w latach 1939 – 1945, którego autorem był pilot i dowódca polskich jednostek myśliwskich w Wielkiej Brytanii Zbigniew Czaykowski². Wkrótce ukazała się pierwsza obszerniejsza praca w języku polskim, która dzięki zaangażowaniu Juliusza Baykowskiego, pioniera badań nad PSP na Zachodzie, podsumowała działalność polskiego lotnictwa w czasie II wojny światowej³. Dwa lata później podobna książka ukazała się w języku angielskim⁴. Pierwsza próba przedstawienia dokonań polskich lotników podczas II wojny światowej w rzeczywistości PRL miała miejsce w 1957 r., kiedy to jeden z lotników walczących na Zachodzie napisał broszurę, w której oparł się w głównej mierze na książce Juliusza Baykowskiego⁵. Znacznie lepiej przedstawiała się wydana rok później książka Bohdana Arcta⁶, której

¹ *There's Freedom in the Air. The official story of the Allied Air Force from the occupied countries.*

² Z. Czaykowski, *Polskie lotnictwo myśliwskie w II wojnie światowej*, (w:) Bellona, 1946, z. 2.

³ J. Baykowski, *Polskie Siły Powietrzne 1940-1945*, Samopomoc Lotnicza, Londyn 1947.

⁴ *Destiny Can Wait. The Polish Air Force in the Second World War*, London 1949.

⁵ M. Wyszowski, *Polskie skrzydła nad Anglią*, Wyd. MON, Warszawa 1957.

⁶ B. Arct, *W podniebnej chwale*, Warszawa 1958.

autor (były pilot myśliwski, m.in. dowódca 316 Dywizjonu) korzystał z materiałów zebranych w czasie przerwy w lataniu bojowym w Wielkiej Brytanii (służył wtedy w sztabie polskiego Dowództwa Lotnictwa). Przez lata następne krajowe opracowania historyczne, czy nawet popularno-historyczne, w formie książkowej pojawiały się sporadycznie⁷. Krótkie próby syntezy „przemycano” przy okazji przedstawiania samolotów, na których walczyli Polacy⁸ czy też biogramów lotników, którzy polegli w czasie II wojny światowej⁹. Na tym tle wydane przez Wacława Króla opracowanie przedstawiające dokonania polskich dywizjonów w Wielkiej Brytanii¹⁰ było dużym wydarzeniem w historiografii tematu (wkrótce ten sam autor przedstawił to samo zagadnienie w innej formie¹¹). Inny aspekt historiografii polskiego lotnictwa przedstawiony został w pracy S. Czmura i Z. Matuszaka¹². Autorzy skupili się bardziej na organizacji PSP, niż na działaniach w powietrzu. Natomiast sam Stefan Czum¹³ przyjrzał się doktrynom lotniczym i ich wykorzystaniu na polu walki. Bardziej zwartą syntezę, obejmującą szerszą cezurę czasową, ale szeroko przedstawiającą opisywane zagadnienie, zaprezentował pod koniec lat 90. Andrzej Przedpełski¹⁴. O ile wydawnictw w formie książkowej było rzeczywiście niewiele, pojawiło się kilka cennych artykułów, które rzuciły głębszy obraz na omawiane zagadnienia. Z pewnością można do nich zaliczyć materiały Huberta Kujawy¹⁵, Andrzeja Przedpełskiego¹⁶, Czesław Krzemińskiego¹⁷ czy Tadeusza Królikiewicza¹⁸.

⁷ Tenże, *Polskie skrzydła na Zachodzie*, Interpress, Warszawa 1970.; tenże, *Lotnicy bez skrzydeł. Polski lotniczy personel naziemny 1939 – 1945*, Interpress, Warszawa 1972.; C. Krzemiński, *Wojna powietrzna w Europie 1939 – 1945*, Wyd. MON, Warszawa 1983.

⁸ A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1939-45*, Wyd. MON, Warszawa 1977., W. Szewczyk, *Samoloty na których walczyli Polacy*, WKŁ, Warszawa 1988.

⁹ O. Cumft, H.K. Kujawa, *Księga lotników polskich poległych, zmarłych i zaginionych 1939-1946*, Warszawa 1989.

¹⁰ W. Król, *Polskie dywizjony lotnicze w Wielkiej Brytanii 1940 – 1945*, Wyd. MON, Warszawa 1976.

¹¹ Tenże, *Zarys działań polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii 1940 – 1945*, WKŁ, Warszawa 1981.

¹² S. Czum, Z. Matuszak, *Organizacja, zarys działań i sztuka wojenna Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie 1939 – 1945*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 1995.

¹³ S. Czum, *Walka o panowanie w powietrzu*, Wyd. MON, Warszawa 1988.

¹⁴ A. Przedpełski, *Lotnictwo Wojska Polskiego 1918 – 1996*, Wyd. Bellona, Warszawa 1997.

¹⁵ H. Kujawa, *O polskim lotnictwie na Zachodzie*, (w:) *Wojskowy Przegląd Historyczny*, 1979, z. 3; tenże, *Organizacyjno – prawne aspekty formowania Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie w latach 1940 – 1946*, (w:) *Zeszyty Naukowe WAP*, 1985, z. 3

¹⁶ A. Przedpełski, *Formowanie lotnictwa polskiego na zachodzie Europy oraz poglądy dotyczące jego wykorzystania w II wojnie światowej*, (w:) *Wojskowy Przegląd Historyczny*, 1987, z. 2.

Na emigracji działania polskiego lotnictwa w szerszej formie zostały opublikowane w opracowaniu *Polskie Siły Zbrojne w drugiej wojnie światowej*¹⁹. Pierwszą poważniejszą syntezą - rozszerzającą w znaczącym stopniu pracę wspomnianego już Juliusza Baykowskiego - była książka Franciszka Kalinowskiego, który opisał działania polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii²⁰, drukiem ukazały się także fragmenty Kroniki 303. dywizjonu, które wydał były mechanik tej jednostki Kazimierz Węgrzecki²¹. W latach 1993 i 1998 Jerzy Płoszajski wydał dwutomową monografię poświęconą lotniczym mechanikom²². W 1994 r. amerykański historyk dr Jan Koniarek opublikował mocno skrótową historię polskich skrzydeł w latach II wojny światowej w popularnej serii *Squadron/Signal Publication*, przybliżając tę tematykę szerszemu gremium²³. Rok później ukazała się książka Adama Zamoyskiego²⁴, w której w felietonowo – reportażowej formie przedstawił historię polskiego lotnictwa w latach II wojny światowej, ujawniając wiele ciekawych, a zarazem zapomnianych, anegdot i wydarzeń z życia lotników walczących w czasie wojny. Ukazana w niej została jednocześnie osobista tragedia lotników, którzy po wygranej wojnie musieli odnaleźć się w nowej, nie zawsze przyjaznej rzeczywistości. Pierwszej syntezy z prawdziwego zdarzenia podjął się emigracyjny historyk Jerzy B. Cynk, który w 1998 r. wydał w języku angielskim oficjalną, dwutomową historię polskich skrzydeł w latach 1939 – 1945. Wkrótce została ona opublikowana na rynku polskim²⁵.

Zagadnienia omawiane w pierwszym rozdziale niniejszej pracy przez długi czas były najbardziej zaniedbanym okresem *Polskich Sił Powietrznych w*

¹⁷ C. Krzemiński, *Użycie lotnictwa w II wojnie światowej w Europie*, (w:) Wojskowy Przegląd Historyczny, 1975, z. 3.; tenże, *Czyn zbrojny polskich lotników w latach II wojny światowej i jego znaczenie*, (w:) Przegląd Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, 1983, z. 10

¹⁸ T. Królikiewicz, *Polskie jednostki lotnicze na Zachodzie i ich sprzęt*, (w:) Biuletyn Informacyjny Instytutu Lotnictwa, 1975, z. 4.

¹⁹ *Polskie Siły Zbrojne w drugiej wojnie światowej*, t. II, cz. 1 i 2, Londyn 1959, 1975.

²⁰ F. Kalinowski, *Lotnictwo Polskie w Wielkiej Brytanii 1940 – 1945*, Instytut Literacki, Paryż 1969.

²¹ K. Węgrzecki, *Kosyńscy Warszawscy. Historia 303 Dywizjonu Myśliwskiego Warszawskiego imienia Tadeusza Kościuszki*, nakładem autora, London 1968.

²² J. Płoszajski, *Technicy lotnictwa polskiego na Zachodzie 1939 – 1946*, Stowarzyszenie Techników Polskich w Wielkiej Brytanii, London 1993 i 1998.

²³ J. Koniarek, *Polish Air Force 1939 – 1945*, Squadron/Signal Publication, Carrollton 1994.

²⁴ A. Zamoyski, *Zapomniane dywizjony. Losy lotników polskich*, Puls Publications Ltd, London 1995.

²⁵ J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1945*, AJ-Press, Gdańsk 2001.

latach II wojny światowej. Po raz pierwszy polskim lotnictwem we Francji w 1940 r. jako osobnym tematem zajął się Stefan Okęcki²⁶. Wkrótce pojawił się bardziej szczegółowy artykuł autorstwa Witolda Biegańskiego²⁷. Autor ten wątki lotnicze wplótł także w dwie swoje książki o szerszym zakresie tematycznym²⁸. W latach 70. XX wieku tematyka lotnictwa polskiego we Francji w 1940 r. zaczęła pojawiać się w *Tygodniku Katolickim*, na łamach którego publikowali m.in. Jerzy Pawlak²⁹ i Waław Król³⁰. W ten nurt wpisało się także *Za Wolność i Lud*³¹. W tym czasie ukazała się też pierwsza książka na ten temat autorstwa Tadeusza Malinowskiego³², a wkrótce po niej swoje opracowanie wydał Tadeusz H. Rolski³³. Obie książki pozostawiały jednak wiele do życzenia – przedstawiały działania polskiego lotnictwa we Francji w 1940 r. w sposób powierzchowny, było w nich sporo błędów i niedomówień. Brakowało sięgnięcia do źródeł znajdujących się w archiwach, a autorzy oparli się w głównej mierze na wspomnieniach lotników biorących udział w walkach w kampanii francuskiej.

W latach 80. XX wieku temat stał się bardziej popularny. Oprócz artykułów w dostępnych szerszemu gremium czasopismach³⁴, wspomnień lotników³⁵, monografii samolotów używanych latem 1940 r.³⁶, znacznie liczniej pojawiły się wydawnictwa książkowe dotyczące *stricto* zagadnień związanych z historią polskiego lotnictwa w tym okresie. Autorem najbardziej aktywnym okazał się uczestnik kampanii francuskiej 1940 r. Waław Król, który w przeciągu dwóch lat wydał dwie książki zawierające bardzo podobne

²⁶ S. Okęcki, *Kartki z historii lotnictwa polskiego we Francji*, (w:) *Wojskowy Przegląd Lotniczy*, 1962, z. 5. – temat wywołał polemikę w wykonaniu Mariana Duryasza, lotnika walczącego w *Polskich Siłach Powietrznych* – ukazała się ona w WPL dwa numery później.

²⁷ W. Biegański, *Lotnictwo polskie we Francji w latach 1939-1940*, (w:) *Wojskowy Przegląd Lotniczy*, 1966, z. 10.

²⁸ Tenże, *Wojsko polskie we Francji*, Wyd. MON, Warszawa 1967.; tenże, *Zaczęło się w Coëtquidan*, Wyd. MON, Warszawa 1977.

²⁹ J. Pawlak, *Lotnictwo polskie we Francji*, (w:) *Tygodnik Katolicki*, 1975, z. 24-25.

³⁰ W. Król, *Polskie skrzydła nad Francją*, (w:) *Tygodnik Katolicki*, 1970, z. 13-21.; tenże, *Polacy pod francuskim niebem – warszawski dywizjon w akcji – skrzydło w skrzydło z przyjaciółmi*, (w:) *Tygodnik Katolicki*, 1978, z. 52-53, 1979, z. 1.

³¹ J. Kędziński, *Polscy lotnicy w bojach nad Francją*, (w:) *Za Wolność i Lud*, 1970, z. 11.

³² T. Malinowski, *Polskie skrzydła nad Francją*, Wyd. MON, Warszawa 1972.

³³ T.H. Rolski, *85 dni pod francuskim niebem*, KAW, Warszawa 1975.

³⁴ Np. J. Kędziński, *Pod francuskim niebem*, (w:) *Stolica*, 1982, z. 9.; J. Kasprzak, *Polscy lotnicy w obronie Francji* (w:) *Mówią Wieki*, 1983, z. 8.; T. Malinowski, *Pierwsza dziewiętnastka*, (w:) *Skrzydłata Polska*, 1985, z. 23.

³⁵ W. Król, *Walczylem pod niebem Francji*, Ludowa Spółdzielnia Wydawnicza, Warszawa 1984.; S. Łaszkiwicz, *Od Cambrai po Coventry*, Wyd. MON 1984

³⁶ A. Nieradko, *Samolot myśliwski M.S.-406 CI*, Wyd. MON, Warszawa 1982.

treści³⁷. W latach 90. XX wieku spadło zainteresowanie tą tematyką, ponieważ uznano, że temat został już wyczerpany. Wprawdzie w 2000 roku na łamach *Pilota Wojennego* wrócono do tematu³⁸, ale materiały tam przedstawione miały ten sam mankament, co publikowane do tej pory artykuły – brakowało podstawy źródłowej, a informacje zaprezentowane w obu opracowaniach były kompilacją dotychczas ukazujących się artykułów i książek. Sięgnięcie do źródeł znajdujących się w Instytucie Polskim i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie oraz dokumentów zgromadzonych w rękach prywatnych wykazało jednak, że temat jest wciąż kwestią otwartą. Po raz pierwszy zwrócił uwagę na ten fakt autor niniejszego opracowania publikując na łamach *Skrzydlatej Polski* artykuł o polskich lotnikach walczących w tzw. *kluczach kominowych*, gdzie po raz pierwszy podana została np. pełna obsada personalna poszczególnych kluczy³⁹. Konsekwencją była wydana w 2000 roku książka przedstawiająca obraz polskich lotników w walce z nieprzyjacielem podczas kampanii francuskiej w oparciu o dokumenty źródłowe⁴⁰. Efektem było ponowne zainteresowanie tematem zarówno w kraju i za granicą⁴¹. W nurt ten wpisała się praca Bartłomieja Belcarza⁴², będąca pracą doktorską autora z tego tematu. Poprzedził ją cykl artykułów autora książki w prasie lotniczej⁴³. Ciekawe informacje związane z lotniczą archeologią można natomiast znaleźć w artykule Franciszka K. Grabowskiego⁴⁴. Koniecznym do uwzględnienia w niniejszym opracowaniu jest wydana w Polsce anglojęzyczna książka przedstawiająca w skrótovej formie działania lotnictwa każdego z państw uczestniczącego w powietrznych zmaganiach w czasie kampanii

³⁷ W. Król, *Polskie skrzydła nad Francją*, Książka i Wiedza, Warszawa 1986.; tenże, *Zarys działań polskiego lotnictwa we Francji 1940*, WKŁ, Warszawa 1988.

³⁸ R. Pawlak, *Polskie lotnictwo myśliwskie we Francji – 1940*, (w:) *Pilot Wojenny*, 2000, z. 4.; P. Cebulok, *Rajdowy bojownik*, (w:) *Pilot Wojenny*, 2000, z. 6.

³⁹ G. Śliżewski, *Francja 1940. Polskie „kominy”*, (w:) *Skrzydłata Polska*, 1999, z. 2.

⁴⁰ Tenże, *Stracone złudzenia. Polskie lotnictwo myśliwskie nad Francją w 1940 r.*, FH Panda, Koszalin 2000.

⁴¹ Tenże, *Les espoirs déçus. Les Polonais en France*, (w:) *Aéro Journal*, nr 19, Paris 2001.; tenże, *Grupo polaco de caza GC 1/145 sobre Francia en 1940*, (w:) *SERGA*, nr 11, Madrid 2001.; tenże, *Prawdy i mity o Le Groupe de Chasse Polonais de VARSOVIE No 1/145*, cz. I, (w:) *Mini Replika*, nr 27, Kępno 2002.; cz. II, (w:) *Mini Replika*, nr 28, Kępno 2002.; tenże, *Zapomniany „polski” samolot Koolhoven FK.58*, (w:) *Mini Replika*, nr 23, Kępno 2002.

⁴² B. Belcarz, *Polskie lotnictwo we Francji 1940*, Stratus, Sandomierz 2002.

⁴³ M.in. tenże, *Lotnicy polscy we Francji*, (w:) *Lotnictwo Wojskowe*, 2000, z. 3-6.; tenże, *Morane Saulnier M.S. 406 lotnictwa polskiego*, (w:) *Militaria i Fakty*, 2000, z. 2.; tenże, *W oku cyklonu czyli oznakowanie polskich Caudronów C 714*, (w:) *Mini Replika*, nr 24, Kępno 2002.

⁴⁴ F.K. Grabowski, *Bloch polskiego pilota*, (w:) *Przegląd Lotniczy Aviation Revue*, 1999, z. 4.

francuskiej⁴⁵. Ciekawostką jest fakt, że autorami poszczególnych rozdziałów dotyczących poszczególnych państw, są z reguły autorzy pochodzący z opisywanego kraju. Ostatnio, na fali „okrągłej” rocznicy tych wydarzeń, autor niniejszego opracowania powrócił do zagadnienia polskiego lotnictwa we Francji wydając kolejną pozycję na ten temat⁴⁶.

Aby porównać działania lotnictwa polskiego z działaniami Aliantów, autor oparł się przede wszystkim na książkach wydanych za granicą⁴⁷.

Pierwszym opracowaniem dotyczącym polskiego udziału w *Battle of Britain* był artykuł Władysława Żaczekiewicza, który w 1946 r. ukazał się w łódzkiej Bellonie⁴⁸. W tym samym czasie ukazała się pierwsza książka⁴⁹, ale zagadnienia w niej opisywane – mimo zapowiedzi autora o przedstawienia dokonań całego lotnictwa polskiego walczącego u boku RAF - ograniczyły się praktycznie jedynie do działań 303. dywizjonu w *Battle of Britain*. Później, do początku lat 70. XX wieku, problem był sporadycznie poruszany na łamach czasopism, ale brak w nim było głębszego odniesienia do źródeł⁵⁰. Wzrost zainteresowania tematem można jednak zauważyć już wyraźnie (np. w zeszycie 5 Stolicy z 1970 r. wydrukowano wywiady z czterema uczestnikami *Battle of Britain*), a po wydaniu fotograficznego albumu przez byłego oficera wywiadu 302. dywizjonu Jana Jokiel⁵¹, temat wywołał sporą dyskusję i polemikę na łamach literatury związanej z lotnictwem. Rok później ukazało

⁴⁵ *Fighters over France and the Low Countries*, Stratus, Sandomierz 2002.

⁴⁶ G. Śliżewski, *Gorzka słodycz Francji*, ZP Grupa, Warszawa 2010.

⁴⁷ M.in. V. Bingham, *Blitzed! The Battle of France May - June 1940*, New Malden 1990.; M. Comas, *La Chasse Française Inconnue Mai - Juin 1940*, Outreau 1998.; B. Cull, B. Lander, H. Weiss, *Twelve Days in May. The air battle for Northern France and the Low Countries, 10-21 May 1940, as seen through the eyes of the fighter pilots involved*, Grub Street, London 1995.; N. Franks, *Air Battle Dunkirk 26 May - 3 June 1940*, Grub Street, London 1983.; S. Joanne, *Le Bloch MB-152*, Collection Histoire De L'Aviation, LELA PRESSE, Boulogne-sur-Mer 2003.; *Le Morane-Saulnier 406*, Collection Histoire De L'Aviation, LELA PRESSE, Boulogne-sur-Mer 1998.; P. Riviere, *Polish Air Force in France 1939/40*, maszynopis., *La Bataille de France: La Chasse*, Icare 145.; *La Campagne de France*, Batailles Aeriennes, z. 7, 8 i 10.

⁴⁸ W. Żaczekiewicz, *Polskie lotnictwo myśliwskie w Bitwie o Wielką Brytanię*, (w:) Bellona, Łódź 1946, z. 1-2.

⁴⁹ K. Paszkowski, *RAF kontra Luftwaffe*, Łódź 1947.

⁵⁰ Przykładem mogą tu być artykuły: J. Zajcew, *Działania bojowe Luftwaffe przeciwko Wielkiej Brytanii*, (w:) Wojskowy Przegląd Lotniczy, 1968, z. 5.; E. Gubała, *Operacja Lew Morski*, (w:) Tygodnik Morski, 1972, z. 17.; W. Król, *Polskie skrzydła nad Londynem*, (w:) Tygodnik Katolicki, 1971, z. 24-35.

⁵¹ J. Jokiel, *Udział Polaków w Bitwie o Anglię*, wyd. PAX, Warszawa 1972

się pierwsze wydanie książki Eugeniusza Banaszczyka⁵². W 1975 r. Andrzej R. Janczak opublikował w tygodniku *Skrzydłata Polska* artykuł, który dał podwaliny do rzetelnego zajęcia się tematem w Polsce⁵³. Wywołał on sporą reakcję byłych lotników *Polskich Sił Powietrznych* na Zachodzie oraz historyków. Te trzy wątki dały zaczyn do ustalenia listy Polaków walczących latem i jesienią 1940 r. pod niebem Anglii. Wkrótce pojawiły się kolejne, bardziej popularyzatorskie artykuły⁵⁴. W 1980 r. ukazał się specjalny zeszyt z serii *II wojna światowa*, który w całości został poświęcony *Battle of Britain*.⁵⁵ Lata 80. XX wieku to prawdziwa eksplozja zainteresowania zmaganiem lotnictwa pod brytyjskim niebem w II połowie 1940 r. Światło dzienne ujrzały wtedy opracowania znacznie przybliżające opisywaną tematykę. Zaliczyć do nich można przede wszystkim artykuły Franciszka Skibińskiego⁵⁶, Stefana Sumery⁵⁷ i Czesława Szafrana⁵⁸. W latach 90. ukazały się dwie książki, które starały się nakreślić całokształt zmagania pod niebem Anglii w II połowie 1940 r. bez rozgraniczenia na lotnictwo polskie i brytyjskie. Były to książki Wacława Króla⁵⁹ i Krzysztofa Janowicza⁶⁰. Bez wątpienia przełomowymi pracami w polskiej historiografii tematu były artykuły Jerzego B. Cynka⁶¹. Wniosły one nowe wartości (oparcie się na źródłach archiwalnych na poziomie szczegółów) i stały się wzorem do naśladowania dla innych autorów⁶². Jeszcze większe zainteresowanie szczegółami zaprezentował

⁵² E. Banaszczyk, *W Bitwie o Anglię*, Książka i Wiedza, Warszawa 1973.

⁵³ A.R. Janczak, *Bitwa o Anglię*, (w:) *Skrzydłata Polska*, 1975, z. 39-42.

⁵⁴ Np. W. Leny-Kisielewski, *Battle of Britain*, (w:) *Za Wolność i Lud*, 1975, z. 33.; W. Król, W. Łokuciewski, *Bitwa o Anglię*, (w:) *Tygodnik Katolicki*, 1980, z. 32.; W. Wernic, *15 wrzesień 1940. Bitwa o Anglię*, (w:) *Tygodnik Demokratyczny*, 1980, z. 37.

⁵⁵ *Bitwa o Wielką Brytanię*, pod red. C. Krzemińskiego, KAW, Warszawa 1980.

⁵⁶ F. Skibiński, *Geneza i skutki Bitwy o Anglię*, (w:) *Wojskowy Przegląd Historyczny*, 1986, z. 2.

⁵⁷ S. Sumera, *Wyspy ostatniej nadziei – odbrązowienie legendy*, (w:) *Przegląd Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju*, 1980, z. 9.

⁵⁸ C. Szafran, *Udział Polaków w Bitwie o Anglię*, (w:) *Wojskowy Przegląd Historyczny*, 1986, z. 4.

⁵⁹ W. Król, *Wielka Brytania 1940*, Wyd. Bellona, Warszawa 1990.

⁶⁰ K. Janowicz, *Bitwa o Anglię*, cz. 1, AJ-Press, Gdańsk 1998.; cz. 2, AJ-Press, Gdańsk 1999.

⁶¹ J.B. Cynk, *Taktyka dywizjonów polskich podczas zwalczania dużych zgrupowań lotnictwa niemieckiego w Bitwie o Wielką Brytanię*, (w:) *Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej*, 1992, z. 9.; tenże, *Sprawa polskiego udziału w zwycięstwach myśliwskich w Bitwie o Wielką Brytanię*, (w:) *Aero – Technika Lotnicza*, 1993, z. 1.; tenże, *Pierwsze zwycięstwo Dywizjonu 303 w Bitwie o Wielką Brytanię – na podstawie dokumentów*, (w:) *AERO – Technika Lotnicza*, 1992, z. 8

⁶² Np. I. Kraiński, R.E. Stolarski, *Udział Polaków w bitwie o Wielką Brytanię*, (w:) *Zeszyty Tarnogórskie nr 25: Polskie Siły Zbrojne na Zachodzie. W 50. rocznicę bitwy pod Monte Cassino, Falais, Arnhem*, pod red. M. Wrońskiego, Instytut Tarnogórski, Tarnowskie Góry 1995.

warszawski historyk Robert Gretzyngier⁶³. Wydarzenia Bitwy o Anglię przedstawione czasami zostały w tej pracy z dokładnością do numerów fabrycznych samolotów, na których walczyli Polacy i ich raportów bojowych z zestrzeleń maszyn przeciwnika. Podobny stopień zainteresowania szczegółami przedstawił w opracowaniu na temat działań 303. dywizjonu we wrześniu i październiku 1940 r. Jacek Kutzner⁶⁴. W artykule tym znalazł się wykaz wszystkich lotów bojowych jednostki wraz z czasem wykonania zadania oraz składem osobowym pilotów wraz z fabrycznymi numerami samolotów, na których lecieli. W podobnej formule końcową część działania 302. dywizjonu w Bitwie o Anglię⁶⁵, a w mniejszym stopniu szczegółowości zagadnienia działania polskiego lotnictwa w dwóch ostatnich miesiącach 1940 r.⁶⁶ opublikował autor niniejszego opracowania. Natomiast bardzo ciekawą analizę ostatniej walki w 1940 r., w której wzięła udział większa liczba samolotów, przedstawił Franciszek K. Grabowski, który porównując relacje obu stron oraz takie szczegóły jak wysokość lotu poszczególnych jednostek, czy dokładny czas walki poszczególnych pilotów postawił wiarygodne i ciekawe tezy o tym powietrznym starciu⁶⁷.

Aby porównać działania lotnictwa polskiego z działaniami Aliantów, autor oparł się – oprócz źródeł archiwalnych – na książkach wydanych za granicą⁶⁸.

Przedstawiony w III rozdziale okres działania polskiego lotnictwa (lata 1941 – 1942) nie doczekał się jeszcze w literaturze przedmiotu pełnego opracowania. Do lat 90. XX wieku temat ten był mało znany, a fragmentaryczne informacje znajdowały się w różnych opracowaniach, w

⁶³ R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 – June 1941*, Grub Street, London 2001. Książka ta została wydana w języku polskim w 2007 r. przez wydawnictwo Rebis.

⁶⁴ J. Kutzner, *Sławny Dywizjon 303*, (w:) Skrzydłata Polska, 2000, z. 9

⁶⁵ G. Śliżewski, *Poznaniacy – 40 dni w Northolt*, (w:) Lotnictwo z szachownicą, 2003, z. 2-3.

⁶⁶ Tenże, *Polskie dzienne lotnictwo myśliwskie w listopadzie i grudniu 1940 roku*, (w:) Polskie Siły Powietrzne w XX wieku, pod red. B. Polaka i G. Śliżewskiego, Urząd Miejski i Miejski Ośrodek Kultury w Koszalinie, Koszalin 2003.

⁶⁷ F.K. Grabowski, *Ostatni lot majora Wicka*, (w:) Model Hobby, 2002, z. 2.

⁶⁸ M.in. *The Battle of Britain then and now*, pod red. W.G. Ramseya, After the Battle, London 1989; J. Foreman, *The Fighter Command War Diaries, cz. 2*, Air Research Publications, Surrey 1998; J. Foreman, *Battle of Britain, The Forgotten Months. November and December 1940*, Air Research Publications, Surrey 1988; F.K. Mason, *Battle over Britain*, McWhirter Twins Ltd., London 1969.

większości przypadków mających mało wspólnego z opracowaniami naukowymi⁶⁹. Wiedza na ten temat ograniczała się w zasadzie do fragmentów przedstawionych wcześniej opracowań Wacława Króla o polskich dywizjonach w Wielkiej Brytanii oraz wspomnieniach lotników. Trzeba jednak obiektywnie przyznać, że informacje tam zawarte były powierzchowne i często błędne. Do tej pory - poza częściowo obejmującej ten okres książki wspomnianego Roberta Gretzyngiera - ukazało się zaledwie kilka artykułów poświęconych polskiemu lotnictwu w latach 1941 - 1942. Wśród historyków zajmujących się tym tematem wymienić należy Jacka Kutznera⁷⁰, Grzegorza Sojdy⁷¹, Wojtkę Matusiaka⁷² i Krzysztofa Kubalę⁷³.

Z opracowań obcojęzycznych wartość przedstawiają zwłaszcza prace Normana L.R. Franksa⁷⁴, Johna Foremana⁷⁵ i Donalda L. Caldwell⁷⁶.

Literaturę przedmiotu uzupełniają monografie jednostek autorstwa Bernarda K. Buchwalda⁷⁷, Andrzeja R. Janczaka⁷⁸, Józefa Zielińskiego⁷⁹ i Wojtkę Matusiaka⁸⁰, wspomnienia lotników z tego okresu⁸¹ oraz życiorysy

⁶⁹ Np. wydawnictwa Wacława Króla: *Lotnicy spod znaku poznańskiego kruka*, PAX, Warszawa 1991.; *Myśliwcy*, Wyd. MON, Warszawa 1980.

⁷⁰ M.in. J. Kutzner, *Piloci 303 Dywizjonu Myśliwskiego. Zwycięstwa pilotów PSP (6)*, (w:) *Skrzydłata Polska*, 2001, z. 9.; tenże, *315. Dywizjon Myśliwski Dębliński*, (w:) *Skrzydłata Polska*, 2003, z. 10-11.

⁷¹ M.in. G. Sojda, *Garbusy z 315. Dywizjonu*, (w:) *Lotnictwo z szachownicą*, 2002, z. 3.; tenże, *Wiosna Drugiego Skrzydła. Działania 2. PSM w okresie styczeń – maj 1942 r.*, (w:) *Lotnictwo z szachownicą*, cz. I, 2003, z. 4.; cz. II, 2004, z. 1. – współautorem tego drugiego opracowania jest autor niniejszej pracy

⁷² W. Matusiak, *Donaldy Zumbacha*, Rossograph, Warszawa, bez daty wydania.; tenże, *Polskie Skrzydła Myśliwskie*, (w:) *Lotnictwo*, 2004, z. 2.; tenże, *Spitfire'y Dywizjonu 302 A.D. 1941*, (w:) *Model Hobby*, 2000, z. 2.; seria *Zestaw po polsku* zamieszczana w II połowie lat 90. w *Aeroplanie*

⁷³ K. Kubala, *Start w nieskończoność. Biografia asa Polskich Skrzydeł, pilota Dywizjonu 303 Mariana Pisarka*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2005.; tenże, *Krwawa niedziela Dywizjonu 317*, (w:) *Skrzydłata Polska*, 2000 r., z. 10.

⁷⁴ N.L.R. Franks, *Royal Air Force Fighter Command Losses of the Second World War, vol. I (1939-1941)*, Midland Publishing, Hinckley, 1997.; *vol. II (1942-1943)*, Midland Publishing, Hinckley 1998.

⁷⁵ J. Foreman, *Air War 1941: The turning point, part 1 – The Battle of Britain to Blitz*, Air Research Publication, Walton on Thames 1993.; *part 2 – The Blitz to Non-stop offensive*, Air Research Publication, Walton on Thames 1994.

⁷⁶ D.L. Caldwell, *The JG 26 War Diary, vol. I 1939-1942*, Grub Street, London 1996.

⁷⁷ B.K. Buchwald, *316 Warszawski Dywizjon Myśliwski*, Wyd. MON, Warszawa 1989.

⁷⁸ A.R. Janczak, *Przez ciemność nocy. Dzieje 307 Nocnego Dywizjonu Myśliwskiego „Lwowskiego” 1940 - 1947*, Redakcja „Przeglądu Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej, Poznań 1997.

⁷⁹ J. Zieliński, *303 Dywizjon Myśliwski Warszawski im. Tadeusza Kościuszki*, Dom Wydawniczy Bellona, Warszawa 2003.

⁸⁰ W. Matusiak, *306 Dywizjon Myśliwski Toruński*, Dom Wydawniczy Bellona, Warszawa 2003.

lotników, które znaleźć można w opracowaniach Józefa Zielińskiego⁸², Jerzego Pawlaka⁸³, Mieczysława J. Hasińskiego⁸⁴, Jerzego R. Koniecznego i Tadeusza Malinowskiego⁸⁵, serii *Kawalerowie Virtuti Militari 1792-1942*⁸⁶, Roberta Gretzyngiera i Wojtka Matusiaka⁸⁷, serii *Lotnicy Kawalerowie Virtuti Militari* publikowanej w latach 1992 – 1993 w Przeglądzie Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej oraz monografii poświęconej XIII promocji Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie⁸⁸.

Należy dodać, że w latach 70. i 80. XX wieku na rynku wydawniczym pojawiło się szereg książek poświęconych działalności polskiego lotnictwa w latach II wojny światowej, które propagowały temat, jednak z opracowaniami historycznymi miały niewiele wspólnego. Odgrywały raczej rolę propagandową i spełniły swą rolę zwiększając rzeszę entuzjastów historii lotnictwa. Mowa tutaj o wysoko nakładowych i stosunkowo tanich seriach *Miniatury Lotnicze* oraz *Żółty Tygrys*. Prym w tych wydawnictwach wiodli przede wszystkim Waław Król⁸⁹, Bohdan Arct⁹⁰ i Jerzy R. Janczak⁹¹.

⁸¹ Jana Malińskiego, Bernarda Buchwalda, Waław Króla, Jana Falkowskiego, Edwarda Jaworskiego, Jerzego Damsza, Tadeusza Rolskiego, Bohdana Arcta, Jana Zumbacha, Tadeusza Schiele, Waław Giermera, Antoniego Głowackiego, Janusza Żurakowskiego, Władysława Gnysia, Mieczysława Wyszowskiego, Witolda Urbanowicza, Waław Nycza i Stefana Łaskiewicza.

⁸² J. Zieliński, *Lotnicy polscy w Bitwie o Anglię, Polish airmen in the Battle of Britain*, Oficyna Wydawnicza MH, Warszawa 1999.; tenże, *Asy polskiego lotnictwa*, Agencja Lotnicza ALTAIR, Warszawa 1994.; tenże, *Dowódcy dywizjonów Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie. Commanders of the Polish Air Force Squadrons in the West*, Redakcja Czasopism Lotniczych i Obrony Powietrznej, Dom Wydawniczy Bellona, Poznań 2002. – współautor Tadeusz Krzystek.

⁸³ J. Pawlak, *Absolwenci Szkoły Orląt 1925 – 1939*, Retro-Art., Warszawa 2002.

⁸⁴ M.J. Hasiński, *Encyklopedia. Szkoła Podoficerów Lotnictwa dla Młodoletnich*, t. I – III, Poznań 1992 – 1993

⁸⁵ J.R. Konieczny, T. Malinowski, *Mała encyklopedia lotników polskich*, t. II, WKŁ, Warszawa 1988.

⁸⁶ T. IV, cz. 1, Wyższa Szkoła Inżynierska w Koszalinie, Koszalin 1995.

⁸⁷ R. Gretzyngier, W. Matusiak, *Polish Aces of World War 2*, Osprey, London 1998.

⁸⁸ *Czyż mogli dać więcej. Dzieje 13 promocji SPL w Dęblinie*, Londyn 1989.

⁸⁹ *306 na start, Dębliniacy z kodem „PK”, Pod niebem Francji, Kosynierzy z trzysta trzeciego, 302 na start*.

⁹⁰ *Obce niebo, Wielki Dzień Dywizjonu 303*.

⁹¹ *Puchacze czuwają w mroku, „Zefiry” nad Kanalem*.

Źródła

Praca w głównej mierze opiera się na dokumentach znajdujących się w *Instytucie Polskim i Muzeum im. Gen. Sikorskiego* w Londynie. Oprócz materiałów o cechach dużego poziomu ogólności⁹², odzwierciedlenie w pracy znalazły dokumenty opisujące organizację⁹³ oraz codzienną działalność poszczególnych jednostek⁹⁴, miesięczne sprawozdania dywizjonów⁹⁵ oraz meldunki z działalności poszczególnych pilotów⁹⁶. Bardzo często jednak

⁹² Dot. Francji: *Współpraca polsko - francuska*, Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego (dalej cyt.: IPMS), LOT.A.IV.1/12.; *Tajne rozkazy C.W.L. Lyon 1939-1940*, IPMS, LOT.A.IV.3/5.; *Rozkazy dzienne C.W.L. Lyon*, IPMS, LOT.A.IV.3/6.; Dot. Wielkiej Brytanii: *Umowy Polsko - brytyjskie*, IPMS, LOT. A V.1/1.; *Organizacja lotnictwa w Wielkiej Brytanii*, IPMS, LOT.A.V.1/3/XVII.; *Organizacja jednostek liniowych*, IPMS, LOT.A.V.1/3/XVIII-XIX.

⁹³ Dot. Francji: *Akta 1939 - 1940 C.W.L. Lyon*, IPMS, LOT.A.IV.3/1.; Dot. Wielkiej Brytanii: *Akta organizacyjne 131 Skrzydła Myśliwskiego*, IPMS, LOT.A.V. 45/1A.; *Akta organizacyjne 302 Dywizjonu*, IPMS, LOT.A.V. 48/1A.; *Akta organizacyjne 303 Dywizjonu*, IPMS, LOT.A.V. 49/1A.; *Akta organizacyjne 307 Dywizjonu*, IPMS, LOT.A.V. 51/1A.; *Akta organizacyjne 308 Dywizjonu*, IPMS, LOT.A.V. 52/1A.; *Akta organizacyjne 315 Dywizjonu*, IPMS, LOT.A.V. 53/1A.; *Akta organizacyjne 317 Dywizjonu*, IPMS, LOT.A.V. 55/1A.

⁹⁴ Dot. Francji: np. W. Barański, *Sprawozdanie z działalności we Francji*, IPMS, LOT. A. IV. 2/1d.; A. Cebrzyński, *Sprawozdanie z przebiegu pracy Polskiego Patrolu w myśliwskim dyonie francuskim*, IPMS, LOT. A. IV. 2/1a/4.; J. Falkowski, *Sprawozdania z przebiegu walk-działań bojowych na terenie Francji w 1940 r.*, IPMS, LOT. A. IV. 2/1b/5.; Z. Henneberg, *Sprawozdanie z przebiegu walk-działań bojowych na terenie Francji w 1940 r.*, IPMS, LOT. A. IV. 2/1b/4.; W. Jasionowski, *Sprawozdanie*, IPMS, LOT. A. IV. 2/1c.; A. Kowalczyk, *Organizacja pracy patrolu myśliwskiego O.P.L. „La Rochelle”*, IPMS, LOT. A. IV. 2/1b/8.; H. Kowalski, *Sprawozdanie z przebiegu walk-działań bojowych na terenie Francji w 1940 r.*, IPMS, LOT. A. IV. 2/1b/3.; P. Łaguna, *Sprawozdanie bojowe z działalności Dyonu za czas od 10.V.40 do 19.VI.40*, IPMS, LOT. A. IV. 2/2g.; S. Łaskiewicz, *Sprawozdanie*, IPMS, LOT. A. IV. 2/1a/9.; T. Opulski, *Sprawozdanie z przebiegu walk - działań bojowych na terenie Francji w r. 1940*, IPMS, LOT. A. IV. 2/1b/9.; L. Paszkiewicz, *Sprawozdanie z przebiegu walk-działań bojowych na terenie Francji w roku 1940*, IPMS, LOT. A. IV. 2/1a/6.; S. Szmejł, *Sprawozdanie: patrol lotniczy myśliwski Toulouse - Franczal*, IPMS, LOT. A. IV 2/1b/10.; M. Trzebiński, *Sprawozdanie grupy kpt. Jastrzębskiego Franciszka*, IPMS, LOT. A. IV. 2/1a/3.; E. Więckowski, *Sprawozdanie z działalności pilotów polskich na froncie francuskim*, IPMS, LOT A IV 2/1A/11.; M. Wiórkiewicz, *Sprawozdanie*, IPMS, LOT. A. IV. 2/1d.; Dot. Wielkiej Brytanii: np. *Dziennik działań 302 Dyonu (11.11.41 – 9.11.42)*, IPMS, LOT. A.V. 48/9.; *Dziennik działań 303 Dyonu (31.8.40 – 7.9.42)*, IPMS, LOT. A.V. 49/6-8.; *Dziennik działań 306 Dyonu*, IPMS, LOT. A.V. 50/3-5.; *Dziennik działań 307 Dyonu*, IPMS, LOT. A.V. 51/5.; *Kronika 308 Dyonu*, IPMS, LOT. A.V. 52/23.; *Kronika 315 Dyonu*, IPMS, LOT. A.V. 53/3.; *Kronika 316 Dyonu*, IPMS, LOT. A.V. 54/10.; *Księga pamiątkowa 302 Dyonu*, IPMS, LOT. A.V. 48/8.; *Kronika 1 Polskiego Skrzydła Myśliwskiego*, IPMS, LOT. A.V. 45/9.

⁹⁵ Np. *Miesięczne sprawozdania z pracy 303 Dyonu*, IPMS, LOT. A.V. 49/17-19.; *Miesięczne sprawozdania z pracy 306 Dyonu*, IPMS, LOT. A.V. 50/9.; *Miesięczne sprawozdania z pracy 307 Dyonu*, IPMS, LOT. A.V. 51/8.; *Miesięczne sprawozdania z pracy 308 Dyonu*, IPMS, LOT. A.V. 52/4-6.; *Miesięczne sprawozdania z pracy 315 Dyonu*, IPMS, LOT. A.V. 52/4.; *Miesięczne sprawozdania z pracy 316 Dyonu*, IPMS, LOT. A.V. 54/13.; *Miesięczne sprawozdania z pracy 317 Dyonu*, IPMS, LOT. A.V. 55/17.;

⁹⁶ Np. E. Antolak, *Przebieg służby wojskowej we Francji*, IPMS, LOT. A. IV.2/1a/2.; S. Chałupa, *Sprawozdanie z przebiegu walk i działań bojowych na terenie Francji w r. 1940*, IPMS, LOT. A. IV. 2/1a/1.; W. Chciuk, *Sprawozdanie z pobytu w Groupe de Chasse 3/1 od*

zapisane w tych raportach wydarzenia odbiegają od oficjalnych francuskich opracowań tematu. Autor starał się skonfrontować polskie i francuskie dokumenty, a na tym tle pokazać rolę polskiego lotnictwa w działaniach powietrznych w czasie kampanii francuskiej.

Kwerendę w *Instytucie Polskim i Muzeum im. Gen. Sikorskiego* uzupełniają dokumenty z *National Archive* w londyńskiej dzielnicy Kew, Wielka Brytania, które dotyczą działań RAF. Są to przede wszystkim zapisy znajdujące się w *Operations Record Book* jednostek podległych *Royal Air Force* – zarówno polskich, jak i innych narodowości⁹⁷. Znajdują się w nich nie tylko informacje o najważniejszych wydarzeniach z życia jednostki, ale także wykaz wszystkich lotów bojowych wykonanych w czasie II wojny światowej wraz z podaniem takich szczegółów jak nazwisko i stopień wojskowy pilota, numer seryjny samolotu, którego dany lotnik używał oraz godzina startu i lądowania każdego biorącego udział w locie samolotu. Autor niniejszego opracowania dotarł do ORB jednostek myśliwskich RAF (także polskich) znajdujących się na kontynencie europejskim w latach 1940 – 1942 i na nich oparł szkielet pracy w części dotyczącej Wielkiej Brytanii⁹⁸. Uzupełniają je dokumenty natury bardziej ogólnej dotyczącej polityki użycia lotnictwa myśliwskiego w tym okresie⁹⁹, jak również typów operacji RAF¹⁰⁰, rozkazów

dnia 29.III. - 21.VI.1940, IPSM, LOT. A. IV. 2/1a/8.; J. Daszewski, *Sprawozdanie z przebiegu walk - działań bojowych na terenie Francji w r. 1940*, IPSM, LOT. A. IV. 2/1b/9.; W. Gnyś, *Francja*, IPSM, LOT. A. IV. 2/1a/8.; B. Grzeszczak, *Sprawozdanie z działań boj. na terenie Francji 1940 r.*, IPSM, LOT. A. IV. 2/1c.; W. Karwowski, *Meldunek*, IPSM, LOT. A. IV. 2/1a/4.; W. Król, *Meldunek pilota o zestrzeleniu*, IPSM, LOT. A. IV. 2/1a/5.; W. Łokuciewski, *Odpowiedzi na żądane punkty*, IPSM, LOT. A. IV. 2/1b/9.; A. Malarowski, *Meldunek*, IPSM, LOT. A. IV. 2/1c.; J. Radomski, *Meldunek o zaginięciu mjr. Wyrwickiego Eug., ppor. Dudwala Hieronima i ppor. Poniatowskiego Jerzy*, IPSM, LOT. A. IV. 2/1a/7.; S. Wandzilak, *Meldunek o przebiegu służby we Francji*, IPSM, LOT. A. IV. 2/1c.; W. Wieraszka, *Zeżnanie z kampanii francuskiej*, IPSM, LOT. A. IV. 2/1b/10.; K. Wünsche, *Sprawozdanie z przebiegu walk-działania bojowych na terenie Francji w roku 1940*, IPSM, LOT. A. IV. 2/1a/6.

⁹⁷ Komplet dokumentów znajduje się w *National Archive* (dalej cyt.: NA) pod sygnaturą AIR 27.

⁹⁸ M.in. ORB dywizjonów nr 17 (AIR 27/234-235), 32 (AIR 27/360-361), 56 (AIR 27/528-529), 74 (AIR 27/640), 111 (AIR 27/866), 145 (AIR 27/984), 213 (AIR 27/1315), 238 (AIR 27/1453), 316 (AIR 27/1705), 317 (AIR 27/1706), 501 (AIR 27/1949-1950), 605 (AIR 27/2088-2089).

⁹⁹ Np. *Interception procedure: policy 1939 March 1941 March*, NA, AIR 16/217.; *Fighter tactics 1940 Feb. - 1940 Nov.*, NA, AIR 16/281 - 282.; *Tactical memoranda 1939 Oct.-1942 Feb.*, NA, AIR 16/334.; *Major air tactics operations of Fighter Forces by day 1940 Oct. - 1942 Jan.*, NA, AIR 16/375.; *Fighter Groups: tactical memoranda 1941 Feb.-1943 Jan.*, NA, AIR 16/416.; *Operational instructions: 1940 July - 1942 Dec.*, NA, AIR 16/718 - 719.; *Air tactics and air fighting 1940 June-Dec.*, NA, AIR 16/735.; *Operational procedure: policy 1941 Jan.- Oct.*, NA, AIR 16/985.; *Circus operations: Bomber and Fighter Commands 1940*

dziennych Grup Myśliwskich RAF¹⁰¹, raportów wywiadu¹⁰², działań przeciwnika¹⁰³, dziennego zestawienia zwycięstw i strat¹⁰⁴ oraz organizacji polskich sił powietrznych w ramach RAF¹⁰⁵. W przypadku wątpliwości autor opierał się na raportach bojowych poszczególnych pilotów¹⁰⁶. Zostały one uzupełnione przez materiały dotyczące polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii, które znajdują się w zbiorach S/Ldr R.T. Wilkinksa (oficer wywiadu stacji Northolt w latach 1939 - 1943) zdeponowanych w *Imperial War Museum*¹⁰⁷ w Londynie.

July 1941 Dec, NA, AIR 14/706.; *Circus Operations: Bomber Command Group reports 1941 Feb.- 1943 July*, NA, AIR 14/712 - 714.; *Channel operations 1940 July - 1944 May*, NA, AIR 16/341.; *Offensive Fighter operations 1940 Dec.-1941 Nov.*, NA, AIR 16/366.; *Circus operations 1941 June- Nov.*, NA, AIR 16/369.; *Fighter offensive operations: policy 1940 Oct. - 1941 Nov.*, NA, AIR 16/373.

¹⁰⁰ Np. *Fighter protection for ships 1940 Aug.-1941 June*, NA, AIR 16/364.; *Intruder operations: aircraft and targets 1941 May- Nov.*, NA, AIR 16/368.; *"Roadstead" Operations 1941 Mar.-1944 Nov.*, NA, AIR 16/519.; *"Rhubarb" operations 1941 Oct. 1942 May*, NA, AIR 16/527.; *"Circus" operations, R.A.F. Hornchurch 1941 Jan.-1943 Feb.*, NA, AIR 16/1033.; *Trade protection and convoy organisation: minutes of the meetings 9-25 to consider better protection of convoys 1941 Jan. 1941 Sept.*, NA, AIR 15/36.; *Fighters: role and requirements 1938-1940*, NA, AIR 9/97.; *Air Defence of Great Britain: memoranda notes and correspondence 1939-1941*, NA, AIR 9/136.

¹⁰¹ Np. *No 11 Group Operation Orders 1-160 1939 Nov. - 1942 March*, NA, AIR 16/212 - 213.; *No 11 Group: Reports on air fighting 1940 Oct.-1943 Feb.*, NA, AIR 16/638.; *No 10 Group: Operational report 1940 Dec.-1943 Apr.*, NA, AIR 16/639.; *No.10 Group: Operations log 1941 Feb.-1943 Sept.*, NA, AIR 16/848.; *Summary of sorties 1940 Aug.-1942 Sept.*, NA, AIR 16/1037.; *Daily resume of air operations 380-561 Vol. IV 1941 Jan.- Dec.*, NA, AIR 22/363.

¹⁰² Np. *Fighter Command intelligence summary No 1-373 1939 Sept. - 1942 Dec.*, NA, AIR 16/234 - 236.; *Daily Telegraphic Intelligence Summaries 1941 Jan.- Dec.*, NA, AIR 22/108 - 109.; *Air Ministry W/T Intelligence Service Daily Summaries: nos. 485-514 Vol. 8 1941 Jan - 1942 Jan*, NA, AIR 22/483 - 493.

¹⁰³ Np. *German attacks on England 8th Aug.-10th Sept. 1940*, NA, AIR 16/690.; *German air attacks on England 1940 Aug.-Sept.*, NA, AIR 16/772.; *German attacks on RAF Aerodromes: tactical information gained 1940 Aug.- Nov.*, NA, AIR 16/842.; *Effectiveness against low flying raids by German fighters: Dec 41 - June 43*, NA, AIR 16/1383.; *A.M.W.R. Air Staff Operational Summary and reports of enemy action against U.K. Nos. 1-40 1940 Nov.- Dec.*, NA, AIR 22/111.

¹⁰⁴ Np. *Flying duties in the fighter force 1940 Dec. 1941 March*, NA, AIR 16/211.; *Record of operational sorties and claims 1941 Aug.-1942 Mar.*, NA, AIR 16/724.; *No.11 Group: Air combat results chart 1940 May - Nov.*, NA, AIR 16/839.; *Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, NA, AIR 16/960.; *R.A.F. Daily Summaries of Casualties 1941 Jan.-Dec.*, NA, AIR 22/101 - 102.; *A.M.W.R. Weekly Statistical Analysis: Fighter Command Nos. 1 - 80 1941 June-1943 Jan.*, NA, AIR 22/161.

¹⁰⁵ Np. *FOREIGN AND ALLIED AIR FORCES (Code B, 92): Polish Air Force: formation 1940*, NA, AIR 2/4626.; *OVERSEAS: Central & Eastern Europe (Code B, 42/3): Surplus Czech & Polish fighter pilots; employment in Fighter Command*, NA, AIR 2/5196.; *OVERSEAS: Central & Eastern Europe (Code B, 42/3): Polish Ensign: use by Polish units of R.A.F.*, NA AIR 2/6040.; *Polish Air Force: formation 1939 Dec.-1941 Jan.*, NA, AIR 20/1823.

¹⁰⁶ W NA w zbiorze pod sygnaturą AIR 50.

¹⁰⁷ *Imperial War Museum*, ID Number: 83/15/4.

Materiały źródłowe i drukowane uzupełnione zostały materiałami, które autorowi udało się uzyskać bezpośrednio od uczestników opisywanych wydarzeń lub ich rodzin.

W pracy przyjęto chronologiczno – problemowy charakter przedstawienia tematu. Autor zdecydował się na taki porządek, ponieważ w zależności od okresu II wojny światowej zadania i działalność lotnictwa były zupełnie inne. Nawet w trwającej kilka miesięcy *Battle of Britain* poszczególne fazy zmagania znacznie się od siebie różniły i działania te wymagają osobnego przedstawienia. Dzięki temu możliwe stało się nakreślenie faktycznego obrazu opisywanych wydarzeń.

Autor zdecydował się na umieszczenie prawie wszystkich tabel oraz rysunków w końcowych partiach opracowania, aby nie rozбивać nimi ciągłości tekstu, a tym samym ułatwić czytanie całości. Kursywa została zastosowana w większości przypadków po to, aby wyróżnić niezbędne sformułowania obcojęzyczne.

Tematyka podjęta w niniejszym opracowaniu wymagała zastosowania w metodyce badań – oprócz analizy dokumentów – elementów statystyki. Autor wychodzi bowiem z założenia, że w przypadku lotnictwa myśliwskiego wymiernym efektem roli, jakie ono odgrywa, jest z jednej strony jego siła (liczba samolotów i pilotów mogących brać udział w operacjach lotniczych), z drugiej zaś – co bardziej wymierne i wiarygodne – jego skuteczność. Dlatego w opracowaniu znalazło się wiele tabel i wykresów, które porównują zestrzelenia samolotów przeciwnika przez lotników poszczególnych krajów lub jednostek strony alianckiej. Zupełnym „novum” w historiografii tematu jest przedstawienie przez autora niniejszego opracowania dziennych wyników zestrzeleń i strat poniesionych przez jednostki RAF w czasie *Battle of Britain*, a na tym tle pokazanie sukcesów i strat polskiego lotnictwa. Podobnie po raz pierwszy przedstawiono w trzecim rozdziale tej pracy miesięczne zestawienia najskuteczniejszych jednostek RAF w latach 1941 - 1942. Daje to możliwość rzeczywistej oceny roli, jaką polscy lotnicy odgrywali w powietrznych zmaganiach nad Europą w początkowym okresie II wojny światowej. Tym samym na pierwszym planie niniejszego opracowania nie znalazły się nie

tylko koncepcje i uogólnienia oficerów sztabowych, ale również rzeczywisty wysiłek pojedynczych lotników, którzy fizycznie walczyli z wrogiem.

Rozdział I

Francja, rok 1940

1.1. Ewakuacja z Polski do Francji i Wielkiej Brytanii

Po zakończeniu walk w Polsce poza granice kraju przedostało się około 12 tysięcy lotników, co stanowiło ponad 80% stanu osobowego polskiego lotnictwa z września 1939 r.¹⁰⁸ Najwięcej spośród nich znalazło się w Rumunii i tam właśnie - w znacznej części - przebywali piloci myśliwscy. Większość samolotów myśliwskich z szachownicami na kadłubach wylądowało 17 września w Czerniowcach, skąd później kierowano je do Galati, Jass, Gałacza czy Cluż Baneasy¹⁰⁹. Wkrótce władze rumuńskie przejęły je - podobnie jak całą broń - w depozyt, a lotników skierowały do obozu przejściowego w Foksani (dołączyli oni tym samym do rzutów kołowych jednostek myśliwskich, które trafiły do Rumunii korzystając zarówno z transportu kołowego, jak i pieszo). Było to o tyle łatwe, że Polacy przekraczali granicę zwykle w zwartych formacjach, a żołnierze - przynajmniej początkowo - trzymali się swoich dowódców.

Lotnicy zamieszkali najpierw w kwaterach prywatnych, a potem w koszarach wojskowych (opuścili je udający się na jesienne manewry rumuńscy żołnierze)¹¹⁰. W związku z tym, że przybywało coraz więcej

¹⁰⁸ Liczba lotników ewakuowanych z Polski (przełom 1939 i 1940 roku) była długo podawana mało precyzyjnie. Wacław Król podaje, że do Rumunii przedostało się około 9 tys. lotników, na Węgry – około tysiąca, a na Litwie, Łotwie i w ZSRR znalazło się po kilkaset osób (W. Król, *Zarys działań polskiego lotnictwa we Francji 1940*, Warszawa 1988, s. 9.). Dwa lata wcześniej (W. Król, *Polskie skrzydła nad Francją*, Warszawa 1986, s. 14) liczbę internowanych w Rumunii lotników określał na *ponad 10 tysięcy*). Andrzej Morgała podaje nieco inne liczby: Rumunia - ponad 9.000, Węgry – około 900, Litwa około 250, Łotwa – około 600 i ZSRR – około 1.000 (A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1939 – 1945*, Warszawa 1976, s. 42.). Najdokładniejszy jest H.K. Kujawa, który swoje badania przedstawił w publikacji O. Cumft, H.K. Kujawa, *Księga lotników polskich poległych, zmarłych i zaginionych 1939 – 1946*, Warszawa 1989 (dalej cyt. *Księga...*), s. 36. Według przedstawionego tam zestawienia najwięcej lotników znalazło się w Rumunii (9.276), Związku Radzieckim (1.011) i na Węgrzech (924). Poza tym na Litwie znalazło się 614 lotników, a na Łotwie – 256. *Księga...*, s. 36.

¹⁰⁹ Sprawę ewakuowanych poza granice Polski samolotów zajmował się na łamach *Pilota wojennego* Ryszard Pawlak (R. Pawlak, *Polskie samoloty w Rumunii*, (w:) *Pilot Wojenny*, 2000, z. 5, s. 70-89.; R. Pawlak, *Samoloty polskie w Wojnie Obronnej 1939*, (w:) *Pilot Wojenny*, 2000, z. 9, s. 79.).

¹¹⁰ 28 września 1939 r. rumuński Minister Obrony Narodowej wydał *Instrukcję dotyczącą internowania i sposobu traktowania polskich uchodźców wojskowych*. Przedstawione zostały

uciekinierów, utworzono nowe obozy (np. Tulcea i Babadag oraz mniejsze - w Kalafatu, czy Turnu Severin), w których internowano Polaków. Warunki bytowania znacznie odbiegały od normy - klepisko zamiast podłogi i zapluskwione sienniki były na porządku dziennym.

Zarówno polskie władze wojskowe, jak i pojedynczy żołnierze, zdawali sobie sprawę, że odtworzenie sił zbrojnych u boku aliantów będzie możliwe tylko wtedy, gdy internowani zostaną ewakuowani z Rumunii. Początkowo Rząd Polski na Uchodźstwie planował przerzucenie wszystkich lotników do Wielkiej Brytanii. Ponieważ jednak toczony w Bukareszcie rozmowy w tej sprawie nie przyniosły efektu, polskie władze zdecydowały się ewakuować personel lotniczy do Francji.

Na początku nie było to zbyt trudne, ponieważ wszechobecne łapówki potrafiły otworzyć każde drzwi. Kłopoty zaczęły się później, na skutek ingerencji władz niemieckich.

Początkowo lotnicy próbowali wydostać się z Rumunii na własną rękę, korzystając z pomocy dyplomatycznych placówek. Te zaś ułatwiały zdobycie fałszywych paszportów i pieniędzy na dalszą drogę. Pod koniec października, gdy wykrystalizowała się sprawa emigracyjnego rządu polskiego, powstały tajne lub półlegalne placówki ewakuacyjne. Na polecenie gen. Władysława Sikorskiego w pierwszej kolejności wysyłano w kierunku Francji młodszych oficerów, lotników i żołnierzy wojsk technicznych. Ewakuacją kierowali wojskowi *attaché* przy ambasadach, potem akcję koordynował delegat Naczelnego Wodza ds. ewakuacji z siedzibą w Bukareszcie. Działania te były finansowane przez polskie władze, a nadzór nad internowanymi lotnikami w Rumunii sprawował gen. Stanisław Ujejski, zaś płk Bolesław Stachoń był szefem placówki ewakuacyjnej.

Siatka zajmująca się przetrzaniem żołnierzy do Francji zorganizowana została pod koniec 1939 r. i dysponowała siedmioma placówkami kierowniczymi (Bukareszt, Konstanca, Budapeszt, Kowno, Ryga, Helsinki, Sztokholm), dwoma współdziałającymi (Rzym, Belgrad) i dwoma

w niej zasady zakwaterowania, nadzoru personelu rumuńskiego, ewidencji, prywatnej korespondencji, zachowania się władz i ludności w stosunku do uchodźców, a także obowiązki internowanych. Treść instrukcji opublikował Waldemar Popioł (W. Popioł, *Ewakuacja polskich lotników do Francji 1939-1940*, (w:) Zeszyty Naukowe Wydziału Ekonomii i Zarządzania Politechniki Koszalińskiej, 1999, z. 6, s. 65-76.).

tranzytowymi (Ateny, Split). Do maja 1940 roku ewakuowała z Rumunii 7.119 lotników, z Węgier 903, a z innych krajów 1.278 (liczby te nie obejmują personelu, który przedostał się do Francji na własną rękę).

Stosunkowo najprościej było uciec z Węgier. Władze tego kraju patrzyły na Polaków bardzo przychylnie. Z obowiązku internowano ich w obozach, ale o bardzo łagodnym reżimie. Nie został on zaostrzony, mimo iż zdarzały się ucieczki 50 osób dziennie. Z Węgier uciekło około 90% internowanych lotników.

W krajach nadbałtyckich wyglądało to, niestety, inaczej. Litwa - co w tamtym okresie było zrozumiałe - nie patrzyła przychylnie na Polaków. Zdarzały się zabójstwa lotników, np. policjant litewski zastrzelił w 1940 r. podczas nielegalnego przekraczania granicy ppor. obs. Kazimierza Dzika, lotnika walczącego we wrześniu 1939 r. w Brygadzie Bombowej. Podobnie było na Łotwie, która znajdowała się pod silnymi naciskami ZSRR. To państwo zdecydowanie nakazało wszystkich Polaków internować. W samym Związku Radzieckim do obozów trafiła wielka rzesza żołnierzy II RP, także lotników. Wielu z nich zostało wiosną 1940 r. zamordowanych na rozkaz Stalina. Ogółem w Katyniu i Charkowie zamordowano 268 lotników, kolejnych 64 zginęło, zaginęło i zmarło w innych częściach radzieckiego imperium¹¹¹.

W początkowej fazie przedzierano się na tereny sojuszników lądem. Główna marszruta wiodła przez Bukareszt (lub Budapeszt), Zagrzeb, Mediolan i Turyn, do Mentone w Alpach lub Modane na Lazurowym Wybrzeżu, gdzie znajdowały się polskie placówki odbiorcze. Od połowy października, aby przyspieszyć ewakuację, rozpoczęto przerzut lotników drogą morską (skorzystało z niej około 60% polskich lotników). Utworzono w związku z tym ekspozytury w miastach Bałczik i Konstanca (Rumunia), Pireus (Grecja), Split (Jugosławia), które miały zadanie zaokrętowania żołnierzy i wysłania ich do Francji. Statki z Bałcziku płynęły do Bejrutu, gdzie lotników przekazywano władzom francuskim i kierowano do Marsylii. Z Konstancy zaś Polacy kierowali się na Malte i do Marsylii. Wielu polskich myśliwców

¹¹¹ J. Pawlak, *Pamięci lotników polskich 1918 - 1945*, Warszawa 1998, s. 165-173.; tenże, *Ostatnie lądowanie. Lotnicy polscy zamordowani, zaginieni i zmarli w ZSRR IX.1939 - IX.1942*, Warszawa 1994.

miało okazję do lepszego zapoznania się ze statkami greckimi *St. Nicolas* i *Patris*, które wzięły na siebie główny ciężar ewakuacji. Pomagały w tym również statki handlowe pod polską banderą. Zanim Polacy dotarli do punktu zbornego w Marsylii, przewożące ich statki zatrzymywały się w portach w Syrii, Libanie, Palestynie i Egipcie. Od kwietnia 1940 r., w związku z tworzeniem Brygady Strzelców Karpackich, statki zawijały głównie do Bejrutu. Jesienią 1940 r. z Bałkanów ewakuowano ostatnich Polaków - przez Palestynę do Wielkiej Brytanii dotarło 930 osób. W Rumunii zostało ponad dwa tysiące lotników¹¹².

Do Francji przedzierali się nie tylko internowani po przekroczeniu granicy żołnierze. Na wieść o tworzeniu Armii Polskiej u boku sojusznika, na Zachód wyruszali młodzi ludzie, którzy nie zawsze mieli w przeszłości do czynienia z mundurem. Nie brakowało też rezerwistów i wojskowych służby stałej, którym nie udało się wydostać z Polski podczas Wojny Obronnej 1939 r. Najczęściej droga wiodła przez zaśnieżone góry Czech i Słowacji. Nie była to trasa łatwa, np. w styczniu 1940 podczas próby przedarcia się do Francji aresztowano kpr. Stanisława Matuszaka, który we wrześniu 1939 r. był pilotem 131 Eskadry Myśliwskiej. Na rozkaz Gestapo podoficera rozstrzelano w Nowym Sączu¹¹³. Także czterdziestostopniowe mrozy sprawiły, że droga do wymarzonej Francji usłana była zamrożonymi ciałami, a do domów wracali kalecy mężczyźni, którym amputowano odmrożone kończyny. Więcej szczęścia miał kpt. Jerzy Zaremba, dowodzący we wrześniu 1939 r. 131 Eskadrą Myśliwską. Pilot został ranny pod polskim niebem i mimo nie do końca wyleczonych ran, zdecydował się na zimowy marsz do Francji. Podczas wędrówki przez góry rany otworzyły się i lotnik zmuszony był wyprawę przerwać. Dopiero po pewnym czasie, po ponownym zagojeniu się ran, przedarł się do Francji, a stamtąd do Wielkiej Brytanii¹¹⁴.

¹¹² G. Ślizewski, *Stracone...*, s. 10-12.

¹¹³ O. Cumft, H. Kujawa, *op.cit.*, s. 126.

¹¹⁴ W. Urbanowicz, *Myśliwcy*, Społeczny Instytut Wydawniczy ZNAK, Kraków 1969, s. 245-246.



Widok na port w Balcziku

Fot. ze zbiorów **Lilian Melaney**

Żołnierze wybierali różne drogi ewakuacji. Niektórzy - w myśl zasady, że pod latarnią jest najciemniej - zdecydowali się na podróż przez Niemcy. Po dotarciu do neutralnej Danii, Holandii czy Belgii nie mieli problemów z przybyciem do Francji. Inni korzystali ze statków przybijających do rosyjskich portów i w kierunku sojusznika wyruszali jako pasażerowie na gapę. Trafiali się również lotnicy, którzy zdążyli zasmakować niemieckiej niewoli. Ppor. Jan Maliński, we wrześniu 1939 r. jeden z najmłodszych pilotów 132 Eskadry Myśliwskiej, ranny trafił do obozu jenieckiego 22C w Ostrzeszowie. W styczniu 1940 r. na ciele pilota pojawiły się wrzody, a obozowy polski lekarz oficjalnie ogłosił, że to choroba zakaźna. W rzeczywistości był to skutek złej diety (surowa brukiew), ale zamierzony efekt osiągnięto: Niemcy zwolnili Polaka z obozu, każąc mu się co trzy dni meldować. Owrzodzenie minęło po trzech tygodniach i ppor. Maliński ukrył się na jednej z wiosek. W marcu, wraz z dwoma kolegami, przedarł się przez Węgry do Francji¹¹⁵.

Te zagraniczne wojaże przyniosły niecodzienny efekt: Niemcy zaczęli określać Polaków *turystami Sikorskiego* (w fałszywych paszportach najczęściej cel podróży określano jako *turystyczny*). Ewakuacja była pilnie obserwowana przez agentów przeciwnika. Jeden z nich np. udawał malarza w

¹¹⁵ List Jana Malińskiego do autora z dn. 25.9.1995 r.

porcie Bałczik. Malowanie morskich widoków było sprytnym kamuflażem. Agentą przyłapani podczas nadawania meldunku dwaj młodzi podporucznicy piloci – Konrad Stembrowicz i Stefan Stegman, którzy Niemca zabili w rumuńskiej piwnicy¹¹⁶.

Pechowców, których złapano w czasie ucieczki, czekał czasami sąd polowy, a z całą pewnością - pobyt w więzieniu. Wielu złapanych na granicy z Jugosławią lotników (najczęściej przez niemieckich agentów, którym Rumuni w takich przypadkach podporządkowali się) trafiło do obozu w Turnu Severin. Szczęśliwcy natomiast kierowali się do polskich placówek konsularnych, gdzie zaopatrywano ich w niezbędne w dalszej drodze pieniądze oraz paszporty z wpisanymi do nich cywilnymi zawodami (często pod zmienionym nazwiskiem). Następnie trzeba było otrzymać francuską wizę, a to wiązało się z łapówką wręczaną Rumunom zajmującym się tą sprawą. M.in. za sporą kwotę otrzymano zgodę, by część udających chorych polskich cywilów opuściła Rumunię na leczenie w Bejrucie. Niektórzy lotnicy byli bardziej pomysłowi - wizę udało się załatwić np. za kilka butelek wina.

Z francuską wizą w paszporcie można było wyruszać w kierunku kraju Napoleona. Aby było to jednak możliwe, powszechnie stosowano zasady konspiracji: żołnierze poruszali się w ubraniach cywilnych, nie zabierali ze sobą pamiątek i fotografii w mundurach.

1.2. Organizacja i warunki bytowania lotników we Francji - 1939/1940

Pierwsze zorganizowane transporty polskich żołnierzy zaczęły przybywać do Francji pod koniec października 1939 r. Umieszczono ich w obozie przejściowym w koszarach Bessières w Paryżu. Z chwilą, gdy zaczęło napływać coraz więcej Polaków, zorganizowano nowe obozy, m.in. w Le Bourget, Salon oraz Istres. Głównym garnizonem polskiego lotnictwa zostało lotnisko Bron w Lyonie. Lotnicy wpadli w wir urzędniczej maszyny. Wielokrotnie musieli wypełniać ankiety personalne. Było to konieczne, by wychwycić ewentualnych szpiegów, którzy mogli próbować przyłączyć się do

¹¹⁶ K. Stembrowicz, *Biała lniana marynarka*, (w:) *Czyż mogli dać więcej. Dzieje 13 promocji SPL w Dęblinie*, Londyn 1989, s. 143-145.

lotników podczas ewakuacji. Poza tym trzeba było sprawdzić rzeczywiste dane personalne, bo wielu *turystów Sikorskiego* podróżowało z paszportami opiewającymi na fikcyjne osoby. Przy okazji weryfikowano relacje niektórych żołnierzy o ich bohaterskich wyczynach podczas tragicznego września i ustalano rzeczywiste stopnie wojskowe (część żołnierzy sama siebie awansowała).

22 listopada 1939 r. powstało w Lyonie Centrum Wyszkożenia Lotnictwa (*Le Depot d'Instruction de l'Aviation Polonaise*), pierwsza baza szkoleniowa polskich lotników. Jej komendantem mianowano płk. Stefana Pawlikowskiego (przybył do Lyonu 16 grudnia). Rozpoczęto wtedy formowanie pierwszego kadrowego dywizjonu myśliwskiego. Na jego czele stanął ppłk Leopold Pamuła, jego zastępcą miał być mjr dypl. Eugeniusz Wyrwicki, dowódcami eskadr zaś kpt. Zdzisław Krasnodębski i kpt. Adam Kowalczyk. Pilotami byli przede wszystkim lotnicy z Brygady Pościgowej, która we wrześniu 1939 r. broniła Warszawy. Nic dziwnego – ppłk Pamuła był zastępcą dowódcy brygady, mjr Wyrwicki jej szefem sztabu, a dowódcy eskadr dowodzili dywizjonami przedwojennego warszawskiego 1 Pułku Lotniczego.



Lotnicy ewakuowani do Francji.

Fot. ze zbiorów **Roberta Gretzyngiera**

W styczniu 1940 r. sformowano drugi dywizjon kadrowy składający się z lotników poznańskiego i krakowskiego pułku lotniczego. Jego dowódcą został mjr Mieczysław Mümler. Rozpoczęto też przygotowania do utworzenia kolejnych dywizjonów myśliwskich - trzeciego dowodzonego przez mjr. Józefa Kępińskiego oraz czwartego pod dowództwem mjr. dypl. E. Wyrwickiego.

Tymczasem do bazy w Lyonie wciąż napływali lotnicy i zaczęło brakować dla nich miejsca. Polakom zaoferowano kwaterek w powystawowych pawilonach, tzw. *Foire*. Z braku innej możliwości, przystano na tę propozycję. Szybko jednak się okazało, że brakuje łóżek, sienników i koców. Płk Pawlikowski próbował rozładować panujący tłok i umieszczał oficerów w kwaterach prywatnych, a podoficerów i żołnierzy w pomieszczeniach administracyjnych i biurowych. Jakby tego było mało, w grudniu 1939 r. nastąpiła ostra zima. Tymczasem budynki na południu Francji nie miały ogrzewania. Wstawiono więc do pomieszczeń żelazne piecyki - były one jednak niewystarczające do ogrzania większych powierzchni. Gorycz była tym większa, że... brakowało węgla.

Francuskie władze podzieliły polskich tułaczy na dwie grupy: żołnierzy zawodowych i rezerwy. Rezerwiści, w myśl francuskich przepisów, otrzymywali minimalny żołd, który miał być jedynie dodatkiem do pomocy finansowej od rodziny. O ile dla rezerwistów francuskich nie było to najgorszym wyjściem, Polacy - którzy na wsparcie najbliższych rzecz jasna nie mogli liczyć - znaleźli się w sytuacji nie do pozazdroszczenia. Jeszcze gorzej mieli szeregowcy, których dzienny żołd wynosił 50 centymów, a dodatkowo otrzymywali 50 gramów tytoniu miesięcznie¹¹⁷. Jedynie żołnierze zawodowi uzyskiwali w miarę godziwe wynagrodzenie. Jednak i oni zaczęli wkrótce narzekać, ponieważ nie kwapiono się z regularną wypłatą żołdu. Nieodpowiednie kwatery, zaległy żołd, brak umundurowania i wyposażenia, przymusowa bezczynność, brak programów szkoleniowych i sprzętu, a także przeciągające się rokowania związane z umową lotniczą, doprowadziły do buntu. Znany on jest pod nazwą *bunt lyoński* lub też *bunt młodych*.

¹¹⁷ W. Nycz, *W powietrznym zwiadzie*, Warszawa 1982, s. 19.

Padaly żądania, aby dowódca lotnictwa otoczył się oficerami frontowymi, mającymi doświadczenie w walkach powietrznych, a nie sztabowcami dbającymi przede wszystkim o własne kariery. Delegacja buntowników dotarła do gen. Sikorskiego 5 stycznia 1940 r. i przedstawiła położenie lotników w Lyonie. Premier obiecał, że osobiście sprawdzi warunki panujące w bazie, gdy będzie miał na to czas.

Słowa dotrzymał i odwiedził bazę 20 stycznia. Inspekcja trwała dwa dni i - po zapoznaniu się z panującą sytuacją - gen. Sikorski przyznał rację buntownikom. Lotnicy otrzymali odpowiednie uposażenie pieniężne według stopni wojskowych jak żołnierze francuscy. Od tej pory łóżek, koców i węgla nie brakowało, poprawiło się wyżywienie i - co najważniejsze - rozpoczęto szkolenie.

3 marca 1940 r. w Lyon-Bron utworzono dla pilotów myśliwskich Dywizjon Szkolny składający się z dwóch eskadr: Szkolenia Myśliwskiego i Treningowej, w której przeszkoleni piloci czekali na przydział do jednostek bojowych. Dowódcą dywizjonu został Francuz - *Capitaine* P. Rougevin-Baville, ze strony polskiej dowodził kpt. Mieczysław Wiórkiewicz. W maju *Eskadra Szkolenia Myśliwskiego* przeniesiona została do Mions. W obu eskadrach szkoliło się miesięcznie około czterdziestu pilotów. Szkolenie myśliwców odbywało się również w Avord, Bordeaux, Caen, Cazaux, Châteauroux, Clermont-Ferrand, Etampes, Montpellier, Pau, Rennes, St. Etienne, Tours i Versailles, a jedna z *polskich* szkół pilotażu usytuowana była nawet w Blidzie koło Algieru. Ponieważ pilotów czekających na przeszkolenie było więcej niż sprzętu, niektórych podchorążych lotnictwa skierowano do Szkoły Podchorążych w Centrum Szkolenia Wojsk Lądowych w Coëtquidan.

Podstawą prawną do formowania Wojska Polskiego na obczyźnie były układy sojusznicze, m.in. francusko – polskie przymierze z 1921 r., traktat gwarancyjny z 1925 r. oraz protokół polityczny z 4 września 1939 roku. Natomiast stosunki między Polską a Wielką Brytanią regulowała wspólna deklaracja z 6 kwietnia 1939 roku oraz podpisany 25 sierpnia 1939 r. sojusz. Mimo iż już w maju 1939 r. - podczas spotkania ministra gen. Tadeusz Kasprzyckiego z głównodowodzącym armią francuską gen. Maurice Gameline - ustalono, że w przypadku konfliktu zbrojnego, pod broń na terenie Francji powołana będzie składająca się z emigracyjnych ochotników 25-tysięczna

armia, konkretne rozmowy o rekonstrukcji polskiej armii rozpoczęły się dopiero po wybuchu wojny. 9 września 1939 r. Eduard Daladier, francuski minister obrony narodowej i Juliusz Łukasiewicz, ambasador Polski we Francji, podpisali umowę wojskową o utworzeniu polskiej dywizji piechoty na obczyźnie. W dokumencie nie było ani słowa o formowaniu jednostek lotnictwa.



Brama wjazdowa do obozu w Lyon-Bron.

Fot. ze zbiorów **Roberta Gretzyngiera**

Trójstronne rozmowy o utworzeniu polskiego lotnictwa walczącego u boku sojuszników rozpoczęły się 25 października 1939 r. w Paryżu. Doszło wtedy do spotkania delegacji lotniczych W. Brytanii, Francji i Polski. Gen. Sikorski był niechętny podziałowi podległych mu wojsk między obu sprzymierzeńców i dlatego Polacy zaproponowali odtworzenie całości sił powietrznych w oparciu o, uważane za bardziej nowoczesne, bazy brytyjskie. Podkreślano przy tym, że w Kanadzie mogłyby powstać punkty werbunkowe, w których przyjmowano by polonję amerykańską. Tymczasem koncepcja francusko-brytyjska była zupełnie inna: podzielenie personelu lotnictwa między obu sojuszników. Propozycję tę tłumaczono chęcią przyspieszenia formowania i przygotowania do walki polskich jednostek. Wariant polski odrzucono, twierdząc, że RAF nie jest w stanie wchłonąć tak wielkiej liczby lotników. W rezultacie gen. Sikorski ustąpił i lotnictwo miało być formowane

w oparciu o obu sprzymierzeńców, ale z przewagą personelu we Francji. Koszty odbudowy i utrzymania polskiego lotnictwa zostały rozłożone na W. Brytanię i Francję. Ustalenia te nie miały jednak podstawy prawnej, a stanowiły jedynie wytyczne do późniejszych działań. Doszło do tego dopiero w 1940 roku.

Podstawą do utworzenia polskiego lotnictwa we Francji była polsko-francuska umowa wojskowa o organizacji Polskich Sił Zbrojnych na terenie Francji. Została podpisana 4 stycznia 1940 r. przez szefów rządów: gen. W. Sikorskiego i E. Daladiera. W dokumencie sprawy lotnictwa potraktowane były marginalnie. W art. IV czytamy: *Wojsko polskie będzie się składać z następujących sztabów i jednostek: (...) 2. Elementy utworzone w pierwszej pilności: (...) c) siły lotnicze, których organizowanie stanowi przedmiot dwu umów zawartych między rządami, jedna – polskim i francuskim, druga polskim i brytyjskim*¹¹⁸.



Pawilony Foire, gdzie Francuzi umieścili polskich lotników

Fot. ze zbiorów Bartłomieja Belcarza

Uzupełniająca umowa podpisana została 17 lutego 1940 r., a sygnowali ją gen. W. Sikorski i Guy La Chambre, francuski minister lotnictwa. W myśl

¹¹⁸ Treść umowy wojskowej z 4 stycznia 1940 r. znaleźć można np. w: PSZ, T. II, cz. 1. lub w literaturze krajowej: W. Biegański, *Zaczęło się w Coëtquidan*, Warszawa 1977, s. 328-331.

podpisanego dokumentu lotnictwo było częścią składową Wojska Polskiego i personel składał tylko jedną przysięgę - na wierność Rzeczypospolitej Polskiej. Zatrzymywał dotychczasowe stopnie wojskowe i specjalności, korzystając jednocześnie na równi z lotnikami francuskimi z wszelkich uprawnień i tego samego uposażenia. Jednostki zachowywały odrębność narodową, ale były całkowicie - materiałowo i operacyjnie - uzależnione od Francji. Natomiast polskie Naczelne Dowództwo, za pośrednictwem Dowództwa Sił Powietrznych, miało prawo do polityki personalnej. Planowano utworzenie dwóch dywizjonów myśliwskich i 1-2 eskadr współpracy z wojskiem oraz jednostek kadrowych uzbrajanych w miarę otrzymywania sprzętu i przeszkalania personelu. Poza tym projektowano, by część pododdziałów i pojedynczych pilotów przeszła staż w jednostkach francuskich. Szkolenie miało odbywać się na lotnisku Bron niedaleko Lyonu, gdzie - podobnie jak w innych bazach, w których stacjonowały polskie jednostki lotnictwa - miała być podniesiona polska flaga. Ustalono także szczegóły umundurowania i oznakowania samolotów. W maju 1940 r., pod naciskiem strony polskiej, wprowadzono poprawkę mówiącą o zwiększeniu liczby polskich formacji lotnictwa we Francji. Proponowano dwa warianty: utworzenia czterech dywizjonów myśliwskich, trzech rozpoznawczych i trzech bombowych (z czego jeden rozpoznawczy i jeden bombowy w Syrii) lub też sześciu myśliwskich, czterech rozpoznawczych i dwóch bombowych w samej Francji (w pierwszej kolejności powstać miały cztery myśliwskie i po dwa rozpoznawcze oraz bombowe). Ostatecznie zdecydowano się na tę drugą wersję¹¹⁹.

Podczas organizacji polskiego lotnictwa we Francji nastąpiła zasadnicza zmiana położenia tej części sił zbrojnych. 22 lutego 1940 r. Naczelny Wódz wydał rozkaz o usamodzielnieniu się lotnictwa, czyniąc je - obok wojsk lądowych i Marynarki Wojennej - równorzędną częścią składową

¹¹⁹ *Ibidem*, s. 124.; J.B. Cynk, *The Polish Air Force at War. The Oficial History 1939-1943*, part I, Atglen 1988 (dalej cyt.: *PAF*), s.101.; *Księga...*, s. 39-41.; A. Morgała, *op.cit.*, s. 46-48.; A. Przedpełski, *Formowanie lotnictwa polskiego na zachodzie Europy oraz poglądy na jego wykorzystanie w II wojnie światowej*, (w:) *Wojskowy Przegląd Historyczny*, 1987, z. 2, s. 83-84.; tenże, *Lotnictwo Wojska Polskiego 1918-1996*, Warszawa 1997, s. 134.

Armii Polskiej¹²⁰. Dowódcą całości lotnictwa, czyli Inspektorem Polskich Sił Powietrznych, został gen. Józef Zając, jednostkami we Francji dowodził zastępca inspektora PSP gen. obs. Stanisław Ujejski, a w Wielkiej Brytanii (jako delegat Inspektora PSP) gen. pil. Władysław Kalkus. Szefem obrony przeciwlotniczej mianowano płk. Izydora Modelskiego.

30 listopada 1939 r. wybuchła wojna radziecko-fińska. W tym czasie w Szwecji przebywał kpt. Paweł Kaczmarczyk, ewakuowany *via* Litwa oficer Bazy Lotniczej Nr 5 w Lidzie. Próbował w Sztokholmie zorganizować polską eskadrę myśliwską, która wesprzeć miałyby Finów. Jednak dość szybko działalność tę wysledził szwedzki wywiad i zmusił kpt. Kaczmarczyka do wyjazdu do Wielkiej Brytanii¹²¹.

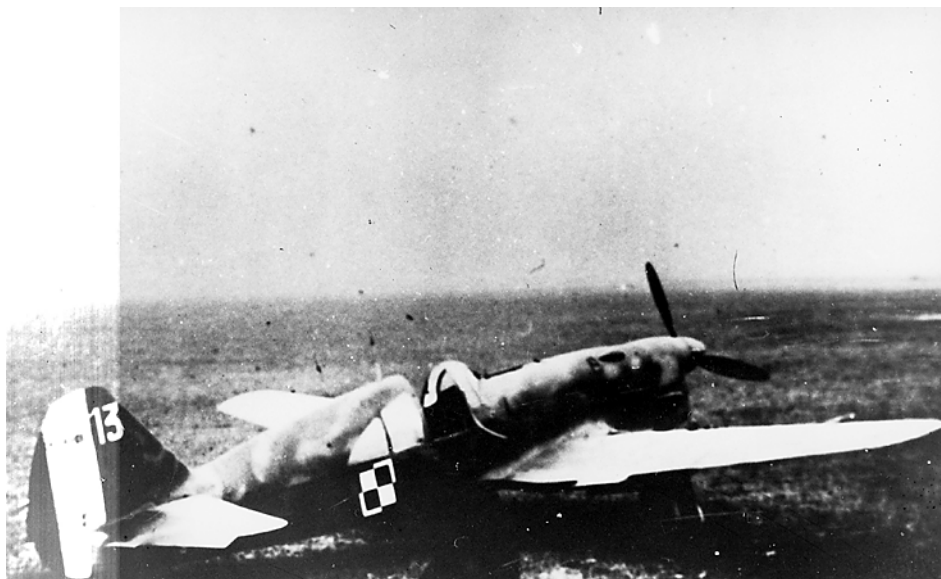
Tymczasem władze Francji i W. Brytanii zdecydowały się na wysłanie korpusu ekspedycyjnego, który pomóc miał Finom. Emigracyjny Rząd Polski uznał, że w jego skład wejdą również Polacy: *Samodzielna Brygada Strzelców Podhalańskich* oraz jeden z dywizjonów myśliwskich. Początkowo rozważano jego sformowanie z lotników internowanych na Łotwie¹²², ostatecznie jednak sprawę rozwiązano inaczej. Rząd Emigracyjny zdecydował się na wysłanie jednego z dywizjonów kadrowych, ale po przeszkoleniu i wyekwipowaniu go we Francji. Wybór padł na trzeci dywizjon, którym dowodził mjr J. Kępiński (jego zastępcą był kpt. Piotr Łaguna, a dowódcami eskadr kpt. Antoni Wczelik i kpt. Juliusz Frey. Szefem obsługi technicznej mianowano kpt. inż. Adama Jaworskiego. Jednostka liczyła 35 pilotów). Na francuskiego oficera łącznikowego wyznaczono *Commandanta* Lionela de Marmier.

Wyznaczone do wyjazdu do Finlandii personel uzyskał w Bron pierwszeństwo w szkoleniu i rozpoczął zaznajamianie się z francuskim sprzętem. Nauka była bardzo intensywna. Polacy poznawali przydzielone do jednostki samoloty Caudron CR.714 Cyclone oraz holenderskie Koolhoveny FK.58, które były brane pod uwagę w drugiej kolejności (po CR.714) jako wyposażenie jednostki. Nie zabrakło też kilku Morane Saulnier MS. 406.

¹²⁰ Na usamodzielnieniu lotnictwa zależało zwłaszcza gen. bryg. J. Zającowi, przedwojnemu dowódcy polskiego lotnictwa, który nominalnie dowodził siłami powietrznymi po zakończeniu Wojny Obronnej 1939 roku. 31 października 1939 r. przedstawił Ministrowi Spraw Wojskowych projekt organizacji wojska na obczyźnie. Wtedy właśnie pojawił się postulat o oddzieleniu lotnictwa od sił lądowych. Projekt ten poparł gen W. Sikorski. W. Biegański, *op.cit.*, s. 58-59.

¹²¹ List dr. J. Pawłaka do autora z dn. 12.02.1992 r.

¹²² W. Biegański, *op.cit.*, s. 128.



Samolot Caudron CR..714 Cyclone.

Fot. ze zbiorów *SHAA*

Nim zdążono się przeszkolić na nowych płatowcach, ZSRR i Finlandia zawarły 12 marca 1940 r. rozejm. Korpus ekspedycyjny został automatycznie rozwiązany. Francuzi zdecydowali, że w związku z tą sytuacją dywizjon mjr. Kępińskiego należy rozformować. Spotkało się to jednak z gwałtownym sprzeciwem polskich władz. Dążyły one bowiem do tego, by jedyna do tej pory w całości szkolona w powietrzu jednostka była zaczątkiem lotnictwa polskiego we Francji. W rezultacie 6 kwietnia 1940 r. dowództwo lotnictwa francuskiego wydało rozkaz o utworzeniu 1/145 *Warszawskiego* dywizjonu myśliwskiego (*Le Groupe de Chasse Polonais de VARSOVIE No 1/145*). Jednostka miała powstać w oparciu o standardy francuskie. Wyjątkiem miało być zwiększenie liczby oficerów kosztem podoficerów w składzie personelu latającego. Wynikało to z konieczności dostosowania się do kadry przeszkolonych do tej pory w Lyonie pilotów (zakładano, że w każdej eskadrze może być 10 oficerów i pięciu podoficerów). Do każdej eskadry przydzielono czasowo Francuzów: po jednym kapitanie, oficerze i podoficerze tłumaczu, chorążym lub sierżancie obeznanym z zaopatrzeniem technicznym oraz starszym szeregowcu, który w przyszłości miał wejść w skład administracji jednostki. Wśród personelu latającego znaleźli się przede wszystkim piloci, którzy mieli wyjechać do Finlandii. W drugiej kolejności trafili tu lotnicy, którzy zdążyli już latać na MS.406. Zakładano, że przed ostatecznym sformowaniem dywizjonu, każda z eskadr przejdzie staż w

jednostce francuskiej. Gospodarze obiecali, że dywizjon wyposażony będzie w samoloty Bloch MB.152, a do czasu ich przydziału, Polacy mieli kontynuować szkolenie na MS.406. Po uzyskaniu pełnego składu samolotów jednostka miała bronić Lyonu i okolic¹²³.

Jednak pierwszymi lotnikami, którzy udali się na front, byli piloci z tzw. *Grupy Montpellier*. 29 grudnia 1939 r. we francuskim Ministerstwie Lotnictwa odbyła się konferencja o szczegółach rychłego szkolenia polskich pilotów myśliwskich na Morane'ach. Gen. Perrier, zastępca dowódcy lotnictwa Francji, zasugerował, aby w połowie stycznia 1940 r. grupa polskich pilotów rozpoczęła szkolenie we francuskiej szkole myśliwskiej (*Centre d'Instruction d'Aviation de Chasse*) w Montpellier. Miało trwać maksymalnie cztery miesiące, ale czas ten mógł być skrócony, jeśli Polacy uporaliby się z nauką na spręcie sojusznika wcześniej. Wyznaczona grupa miała wyruszyć do Montpellier w pierwszej dekadzie stycznia. Decyzja o przeszkoleniu kolejnych zespołów polskich myśliwców zapisać miała na następnej konferencji tego typu.

Jeszcze tego samego dnia biorący udział w spotkaniu ppłk Tytus Karpiński przekazał telefonicznie płk. Pawlikowskiemu rezultat rozmów z Francuzami. Selekcja personelu była sprawą o bardzo delikatnej materii. Płk Pawlikowski zorganizował specjalne zebranie z dowódcami dywizjonów, podczas którego sugerował, by grupa udająca się do Montpellier pochodziła z jednego dywizjonu. Chodziło o to, by pozostali piloci jednostki, a także cały personel naziemny, w tym samym czasie szkolili się w Lyonie. W ten sposób w ciągu dwóch miesięcy powstałaby jednostka z prawdziwego zdarzenia. Ostatecznie wybór padł na drugi dywizjon mjr. Mümlera (nie bez znaczenia miał tu zapewne fakt, że dowodzona przez niego we wrześniu 1939 r. jednostka miała na koncie najwięcej zestrzeleń samolotów *Luftwaffe*). Dowódcą grupy mianowano kpt. dypl. Stefana Łaskiewicza, a do Montpellier pojechało dwudziestu pilotów¹²⁴.

¹²³ Tłumaczenie informacji o powołaniu *Groupe de Chasse 1/145* od francuskiego Ministra Lotnictwa do dowódcy 4. Okręgu Lotniczego, któremu podlegała baza Lyon-Bron: *Polish Institute and Sikorski Museum* London (dalej cyt.: *IPMS*), LOT. A. IV 2/ 2a.

¹²⁴ Polskim pilotom towarzyszył jako tłumacz por. J. Sokołowski, Francuz polskiego pochodzenia. On także przeszkolił się w Montpellier. Przez wiele lat w polskiej historiografii panowało przekonanie, że w Montpellier przeszkoliło się 19 pilotów. Wszystko wskazuje na to, że autorzy bezkrytycznie oparli się na danych podawanych przez uczestnika tego kursu



Gen. Sikorski wciąga flagę na maszt podczas pożegnania Grupy Montpellier udającej się na front.

Fot. ze zbiorów **Grzegorza Śliżewskiego**

Zbiórka wyznaczonych lotników odbyła się 5 stycznia w sztabie bazy w Lyon-Bron, a już dwa dni później - ubrani w mundury francuskiego kroju, ale z polskimi *gapami* na piersi i orzelkami na czapkach - wyjechali do Montpellier. Szkolenie, z powodu dużych umiejętności pilotażowych Polaków, zakończyło się bardzo szybko, bo już 15 lutego. Francuzi byli zaskoczeni tym faktem, do tej pory uważali polskich lotników - z racji

szkoleniowego Wacława Króla, który jako pierwszy wymienił imienny skład *Grupy Montpellier* (W. Król, *W dywizjonie poznańskim*, Warszawa 1970, s. 94-95.; a później konsekwentnie, m.in. *Walczyłem pod niebem Francji*, wyd. II, Warszawa 1984, s. 67.; *Polskie skrzydła nas Francją*, Warszawa 1986, s. 38-39.; *Zarys działań polskiego lotnictwa we Francji 1940*, Warszawa 1988, s. 36-37.). Błąd ten powtórzyli m.in. T.H. Rolski, *85 dni pod francuskim niebem*, Warszawa 1975, s. 13.; J. Pawlak, *Pamięci lotników polskich 1918-1945*, Warszawa 1988, s. 137.; W. Biegański, *op.cit.*, s. 128.; A. Przedpełski, *Formowanie...*, s. 84.; *PAF*, s. 103. Sprawę wyjaśnił po raz pierwszy B. Belcarz (B. Belcarz, *Lotnicy polscy we Francji*, cz. I, (w:) *Lotnictwo Wojskowe*, 2000, z. 3, s. 58-59.) podając nie tylko pełną obsadę kursu w Montpellier, ale także dokładny wykaz wylatanych podczas szkolenia godzin przez poszczególnych pilotów. Zapomnianym przez lata pilotem był ppor. L. Lachowicki-Czechowicz.

krótkiego oporu we wrześniu 1939 r. - za niepełnowartościowych żołnierzy. Toteż kiedy *Montpellierczycy* pojawili się 16 lutego w Lyon-Bron, władze bazy były na to kompletnie nieprzygotowane. Aby wybrnąć z sytuacji, udzielono Polakom urlopy, które piloci - w większości - wykorzystali na poznanie tras narciarskich w Alpach.

6 marca *Grupa Montpellier* rozpoczęła w Lyonie loty treningowe na Morane'ach. Plan treningu obejmował 15 godzin spędzonych w powietrzu, co było równoznaczne z 50 lotami ćwiczebnymi. Kiedy się z nimi uporano, zapadła decyzja, że grupa podzielona zostanie na sześć trzysamolotowych kluczy. Pilotów skierowano na około dwumiesięczny staż do francuskich dywizjonów myśliwskich, by poznali taktykę i organizację jednostek aliantów (szczegóły w Tabeli I). Dziewiętnasty z przeszkolonych pilotów, kpt. M. Wiórkiewicz, pozostał w Bron i objął funkcję instruktora oraz dowódcy eskadry w Dywizjonie Szkolnym. Ostatni z polskich pilotów – ppor. Lech Lachowicki-Czechowicz – według niepotwierdzonych informacji rozchorował się i leczył w szpitalu. Uroczyste pożegnanie lotników udających się na front odbyło się 27 marca. Wzięli w nim udział m.in. Naczelny Wódz gen. Sikorski oraz minister francuskiego lotnictwa de Roche. Przebywający na froncie lotnicy wykonali szereg zadań bojowych, osłaniając wyprawy bombowe i samoloty rozpoznawcze, a także patrolując i wymiatając nad frontem. *Luftwaffe* spotykano bardzo rzadko, tak więc i sukcesów Polacy nie zanotowali. Do 10 maja 1940 roku ich ofiarą nie padł ani jeden samolot niemiecki. Każdy z kluczy spędził około 50 godzin w powietrzu¹²⁵.

W czasie, kiedy *Montpellierczycy* przebywali na froncie, pozostali piloci intensywnie szkolili się. Przydział do jednostki był zarazem szansą wyrwania się z otaczającego marazmu.

Ogółem pod koniec kwietnia 1940 r. u boku aliantów znalazło się 6.633 polskich lotników. Z liczby tej, 7 maja 1940 r., przeszkolonych było 112 pilotów myśliwskich¹²⁶.

¹²⁵ Z książki lotów ppor. Stanisława Chałupy wynika, że wykonał w tym czasie 14 lotów bojowych, większość w osłonie rozpoznawczych Potezów. Sierż. Leopold Flanek wykonał w tym samym czasie dziewięć lotów bojowych.

¹²⁶ *Księga...*, s. 40.; A. Morgała, *op.cit.*, s. 47-48.; A. Przedpelski, *Lotnictwo...*, s. 133.

1.3. Bitwa o Flandrię (10 – 21 maja 1940)

3 września 1939 roku Francja oraz Wielka Brytania wypowiedziały Niemcom wojnę: był to efekt zawartych wcześniej z Polską sojuszy. Jednak armie zachodnie nie podjęły ofensywy przeciw jednostkom osłaniającym granicę francusko-niemiecką. Tymczasem po pokonaniu Polski, od października do listopada 1939 r., Niemcy przegrupowali większość swoich sił na zachód. Początkowo Hitler planował atak na Francję w dniu 12 listopada, ale ostatecznie zdecydował się odwlec tę decyzję. Alianci nie reagowali, wciąż mając nadzieję na przedłużenie polityki z Monachium - sojusznicy nie byli do wojny przygotowani.

W tym czasie francuskie lotnictwo organizacyjnie podzielone było na podporządkowane Ministerstwu Lotnictwa lotnictwo armii (*Armée de l'air*) oraz podporządkowane Ministerstwu Marynarki lotnictwo floty (*Aeronautique Navale*). Do tego drugiego nie przydzielono żadnego z polskich lotników. Lotnictwo armii dzieliło się na jednostki stacjonujące w metropolii (*d'Aviation Metropole*) oraz – w pewien sposób podporządkowane Ministerstwu Kolonii i Posiadłości Zamorskich – lotnictwo kolonialne (*d'Aviation Coloniale*).

W tym czasie doktryna użycia francuskiego lotnictwa była typowo obronna i dokładnie wpisywała się w ogólną doktrynę armii francuskiej. O ile jednak do 1938 r. część bombowa lotnictwa stawiała sobie zadania ofensywne (atakowanie przeciwnika na głębokim zapleczu), doświadczenia z toczącej się w Hiszpanii wojny domowej (przy jednoczesnym braku odpowiednich samolotów) sprawiły, że nastawiono się na typową obronę własnego terytorium pozostawiając działania zaczepne RAF. Myśliwce miały operować zarówno w strefie frontowej, jak i nad własnym terytorium¹²⁷. Jednak Francuzi popełnili ten sam błąd co Polacy we wrześniu 1939 r. – działające w czasie pokoju pułki lotnicze na wypadek wojny także zostały rozformowane, a podstawową jednostką taktyczną pozostała *Groupe de Chasse*, która liczyła 23-26 samolotów (dwie eskadry). Wszystkie *GC* zostały przydzielone związkom armijnym i miały zapewnić ich ochronę, tworząc jednocześnie pierwszą strefę obrony kraju. Samoloty nieprzyjaciela, które przedarłyby się

¹²⁷ S. Czumur, *Walka o...*, s. 143-144.

przez tę strefę, zwalczać miały eskadry obrony terytorialnej oraz klucze chroniące ważniejsze zakłady przemysłowe. Były to formacje broniące zarówno konkretnego terytorium Francji (*Escadrille de Chasse et de Defense* - ECD lub większe - *Groupe de Chasse et de Defense* - GCD), jak i poszczególnych miast (*Escadrille Legere de Defense* - ELD). Wśród tych ostatnich najczęściej były to miejsca produkcji lub montażu samolotów oraz bazy lotnicze. W Polsce przyjęło się nazywać te jednostki *kluczami kominowymi* (od kominów fabryk, które chroniły)¹²⁸. Siły francuskiego lotnictwa były jednak zbyt małe, by realnie myśleć o skuteczności tej koncepcji.

Do 10 maja 1940 roku, kiedy to Niemcy zaatakowały, wojska sprzymierzonych nie były zbyt aktywne. Swoją działalność bojową ograniczały do akcji wypadowych, służby patrolowej i rozpoznania. Na podobnym poziomie aktywności działało też lotnictwo. W początkach wojny Brytyjczycy ograniczali się np. do zrzucania ulotek nad Niemcami. Nie było nawet większej reakcji podczas niemieckiego ataku na Danię i Norwegię w kwietniu 1940 r. (Hitler zabezpieczył tym manewrem swoją prawą flankę).



Zestrzelony francuski samolot myśliwski Bloch MB.151

Fot. ze zbiorów **Laurent Viton**

¹²⁸ W 19 spośród nich (pięć powstało z inicjatywy samych lotników, bez konkretnego rozkazu polskich władz) walczyło co najmniej 112 polskich pilotów.

Do czasu niemieckiej inwazji myśliwcy wykonali 10.119 lotów bojowych i zgłosili zestrzelenie 113 samolotów *Luftwaffe*. W walkach zginęło 38 pilotów¹²⁹.

Niemiecki plan inwazji na Zachodzie (kryptonim *Fall Gelb*) zakładał zniszczenie sił zbrojnych przeciwnika w dwóch następujących po sobie operacjach. W pierwszej główne rozcinające uderzenie miało pójść przez Luksemburg i Ardeny w kierunku na Sedan i Abbeville. Zakładano przełamanie rubieży obronnych aliantów i zwinięcie ich północnego skrzydła ku morzu. Jednocześnie mniejsze siły miały uderzyć na Holandię i Belgię oraz związać resztę sił francuskich na linii Maginota. W fazie drugiej niemieckie wojska zamierzały przegrupować się i uderzyć z Flandrii na Paryż i wyżynę Langres w kierunku granicy szwajcarskiej. Pozwoliłoby to na obejście i zniszczenie (wraz z atakującymi od czoła innymi jednostkami) francuskich sił broniących linii Maginota.

Francuzi zamierzali bronić się głównie na linii Maginota przedłużonej umocnieniami polowymi od Montmédy po kanał La Manche. W razie ataku niemieckiego przez Belgię i Holandię, sojusznicy zakładali wysunięcie swoich wojsk na rubież rzeki Dyle lub Skaldy i tam zajęcie pozycji obronnych. Holendrzy zakładali opóźnianie natarcia Niemców do linii Eemnes, Grave, Weert, a w razie zepchnięcia z niej - wycofanie się na linię Muiden, Utrecht, Kanał Gorinchem. Plan belgijski zakładał obronę na kanale Alberta od Antwerpii po Liege oraz na Mozie od Liege do Namur oraz ewentualne działania opóźniające na linię Antwerpia – Namur. Plany belgijski i holenderski nie były uzgodnione, a belgijski i francuski tylko częściowo.

Niemcy wystawili do walki 136 dywizji, w tym 11 dywizji pancernych i 6 zmotoryzowanych. Alianci mieli natomiast około 137 dywizji zmechanizowanych, piechoty i kawalerii oraz 5 dywizji pancernych i 46 baonów czołgów (około 3 tys. maszyn).

W nocy z 9 na 10 maja 1940 r. Niemcy rozpoczęli działania przeciwko Holandii. Oddziały spadochronowe opanowały lotniska, mosty i ważniejsze punkty strategiczne kraju. Właśnie ta sytuacja, połączona z silnym bombardowaniem z powietrza, sparaliżowała działalność dowództwa

¹²⁹ A. Morgała, *Polskie samoloty...*, s. 41.; A. Pelletier, *French Fighters of World War II in action*, Squadron/Signal Publication Inc., Carrollton bdw, s. 13.

holenderskiego i umożliwiła szybki marsz niemieckich kolumn pancernych w głąb kraju. 14 maja w Holandii ustał prawie wszelki opór. Niemcy zażądali kapitulacji szantażując bombardowaniem holenderskich miast. Na Rotterdam spadły bomby. Holendrzy ulegli 15 maja.

Jednocześnie z Holandią zaatakowana została Belgia. *Luftwaffe* rozpoczęła bombardowanie miast, lotnisk i węzłów komunikacyjnych, a spadochroniarze uchwycili mosty na Mozie oraz Kanale Alberta i obezwładnili broniące ich załogi. 11 maja Niemcy zdobyli przyczółek na lewym brzegu Kanału Alberta, a Belgowie wycofali się na linię Antwerpia - Namur zajmując jej północny odcinek. Środek i południowy odcinek tej linii obsadzili alianci, których lewe skrzydło zostało wysunięte do Belgii.

12 maja front przebiegał następująco: armia belgijska zajmowała odcinek między Antwerpią a Louvain, Brytyjski Korpus Ekspedycyjny od Louvain do Wavre, a siły francuskie od Wavre do Namur, dalej Mozą do Sedanu i wzdłuż linii Maginota. Tego dnia niemieckie zgrupowanie pancerne doszło do Mozy na odcinku Namur - Sedan, przełamało linię Maginota w rej. Sedanu i po sforsowaniu rzeki ruszyło na zachód. 19 maja niemieckie czołgi były już w Amiens, a dzień później zajęły Abbeville. Tym samym odcięto lewe skrzydło aliantów.

10 maja 1940 r. jednostki myśliwskie francuskich sił powietrznych podzielone były (od lutego 1940 r.) na sześć zgrupowań (*Groupement de Chasse*).

Jedno z nich, bez nazwy, było w dyspozycji frontu alpejskiego.

Zadaniem *Groupement de Chasse 21* była ochrona rejonu Paryża oraz okolic dolnej Sekwany.

Zadaniem *Groupement de Chasse 25* była obrona obszaru Calais – Dunkierka oraz strefy granicznej z Belgią.

Zadaniem *Groupement de Chasse 23* była ochrona granicy z Belgią i Luksemburgiem do Montmedy.

Zadaniem *Groupement de Chasse 22 i 24* było bronienie obszaru między Montmedy a Bazyleą¹³⁰.

¹³⁰ W. Król, *Polskie...*, s. 109-111.

Poza tym terytorium Francji broniła jeszcze grupa myśliwców nocnych.

Ogółem do dyspozycji było 698 samolotów myśliwskich, z czego 490 było gotowych do natychmiastowego użycia (szczegóły w Tabeli II).



Kpt. dypl. pil. Stefan Łaskiewicz, dowódca Grupy Montpellier

Fot. ze zbiorów IPMS

Polacy znaleźli się na linii frontu w okolicy granicy z Belgią (klucze kpt. Stefana Łaskiewicza i por. Kazimierza Bursztyna), okolicach Linii Maginota (klucze kpt. Mieczysława Sulerzyckiego, por. Józefa Brzezińskiego i por. Władysława Goettela) oraz w okolicy Paryża (klucz kpt. Jana Pentza – mimo przynależności jednostki do GCh 22 – jednostka została przeniesiona w pobliże frontu 11 maja).

Jednym z kluczowych zadań niemieckiego lotnictwa było jak najszybsze wyeliminowanie sił powietrznych wroga. Dlatego bombardowanie lotnisk przeciwnika było typowym działaniem *Luftwaffe* w chwili rozpoczęcia działań bojowych. Nie inaczej było 10 maja 1940 – niemieckie samoloty zaatakowały miejsca stacjonowania jednostek lotniczych przeciwnika stawiając pierwszy krok w kierunku wywalczenia przewagi w powietrzu. Bombardowania lotnisk trwały do 12 maja, kiedy to – ze względu na przełamanie frontu przez *Wehrmacht* – armia francuska rozpoczęła odwrót i nastąpiła dyslokacja sił powietrznych Aliantów. Straty w sprzęcie sojuszników były duże, ponieważ nie wykorzystali wcześniejszych doświadczeń z polskiego września 1939 r. i nie stosowali zasady rozśrodkowania oraz maskowania samolotów na

brzegach lotniska, preferując wygodniejsze skupienie maszyn wokół hangarów. Tym samym płatowce stawały się łatwym celem dla bomb i broni pokładowej atakujących samolotów. W rezultacie stracono w wyniku bombardowań około 280 samolotów¹³¹ (m.in. 10 maja wszystkie samoloty na lotnisku Cambrai stracił klucz kpt. Łaskiewicz z GC III/2, 11 maja w Luxeuil zniszczony został MS 406 ppor. Króla z GC II/7, a 12 maja w Toul-Ochey uszkodzone zostały MS 406 polskiego klucza w GC I/2). Zupełnie inaczej przedstawiała się sytuacja GC 1/145, który zabezpieczył swoje maszyny i w tych dniach strat w sprzęcie nie poniósł. Niemcy zaatakowali lotnisko Bron w Lyonie, gdzie jednostka stacjonowała, o świcie 10 maja. O nadlatujących samolotach *Luftwaffe* francuska sieć obserwacyjno - meldunkowa Polaków nie poinformowała; w rezultacie zginęło 10 mechaników i jeden podchorąży pilot. Po tym ataku Polacy utworzyli klucze alarmowe i do walki startowali na 20 Morane'ach używanych do tej pory w szkoleniu. Zadaniem GC 1/145 była obrona zarówno lotniska, jak i samego Lyonu. Starty odbywały się na sygnał syren z miasta i lotniska. Klucze po nabraniu wysokości 5.000 m krążyły nad wyznaczonym rejonem. Pierwszego dnia niemieckiej ofensywy Polacy startowali trzykrotnie (razem dziewięć godzin), ale do spotkania z *Luftwaffe* nie doszło. Wieczorem jednostkę przesunięto na pobliskie lotnisko Mions. Polakom rozkazu nie zmieniono - nadal mieli chronić Lyonu i Bron.

Inaczej wyglądała sprawa strat operacyjnych. W ciągu trzech dni walk Francuzi stracili w walce 46 samolotów myśliwskich (27 MS 406, 12 H 75 i 7 MB 152)¹³², w tym jeden pilotowany przez por. Kazimierza Bursztyna¹³³, natomiast RAF – 33 Hurricane'y¹³⁴.

¹³¹ S. Czumur, *op. cit.*, s. 175.

¹³² *Fighters over France and the Low Countries*, Stratus, Sandomierz 2002, s. 52.

¹³³ Morane nr 1031, L-621 z „I” na kadłubie, zniszczony 12 maja podczas walki z He 111 z KG 27.

¹³⁴ N.L. Franks, *Fighter Command Losses of the Second World War*, vol. 1, Midland Publishing, Hinckley 1997, s. 18-20.



Morane por. Bursztyna, na którym Polak został zestrzelony w walce z He 111.

Fot. ze zbiorów **Jana P. Koniarka**

Atak niemieckiego lotnictwa na lotniska Aliantów połączony z walkami w powietrzu przyniósł agresorowi zamierzony skutek. O ile bowiem 10 maja stosunek lotnictwa Aliantów do *Luftwaffe* wynosił 1:1,6, 12 maja wieczorem wynosił on już 1:2,6¹³⁵.

W czasie bitwy nadgranicznej najskuteczniejsi byli piloci brytyjscy, którzy zgłosili zestrzelenie 167 samolotów *Luftwaffe*, natomiast lotnicy Belgii i Holandii – wspólnie 29 samolotów. Mniej od RAF dopisali do swojego konta także myśliwcy *Armée de l’Air* – 94 niemieckie płatowce. Wśród tych ostatnich były trzy, które zestrzelili Polacy¹³⁶.

¹³⁵ S. Czum, *op. cit.*, s. 179.

¹³⁶ M.in. kpr. Eugeniusz Nowakiewicz z GC II/7 zestrzelił He 111. Według źródeł francuskich He 111 zestrzeliło w sumie 16 pilotów z GC II/7 (*Le M-S*, s. 155.; Salesse, *op.cit.*, s. 371.). Tymczasem w swoim sprawozdaniu z działalności we Francji (z 3 lipca 1940 r.) kpr. Nowakiewicz napisał: *Gonilem ich (He 111 – dop. aut.) daleko, bo dopiero za Dijon doszedłem na taką odległość, że mogłem atakować. Przy pierwszym ataku widziałem jednego Francuza daleko za mną, który odchodził piką w dół. Zostałem sam ze zgrają napastników. Z opisu wynika jasno, że Polak sam atakował przeciwnika. W relacji napisał także: Za walkę zostałem odznaczony Croix de Guerre.* (E. Nowakiewicz, *Sprawozdanie z pracy w dywizjonie myśliwskim*, IPMS, LOT. A. IV. 2/1a/5, s. 2.). Autorowi dziwne wydaje się, że odznaczenie można by było przyznać za zwycięstwo grupowe, bo w takim przypadku polskich pilotów myśliwskich walczących we Francji, którzy zostaliby odznaczeni *Croix de Guerre* byłoby znacznie więcej. Poza tym wśród wymienianych autorów zwycięstwa jest także por. Goettel. Ten zaś w swoim sprawozdaniu z kampanii francuskiej nie wspomina ani słowem, że brał udział w walce tego dnia (W. Goettel, *Sprawozdanie z działalności klucza myśl. kpt. Goetla Wład. przy grupie francuskiej 2/7*, IPMS, LOT. A. IV. 2/1a/5.). Wydaje się zatem, iż można założyć, że w locie brało udział 16 pilotów, ale tylko jednemu (kpr. Nowakiewiczowi) udało

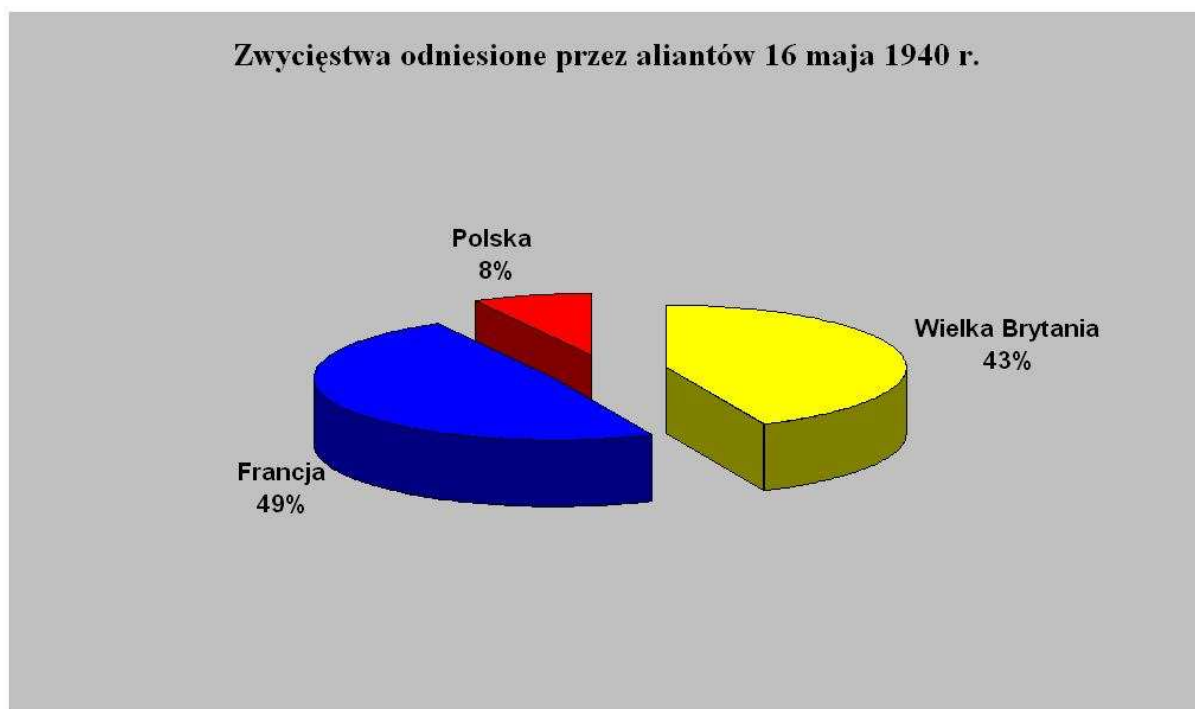
Kiedy porówna się liczbę zgłoszonych zestrzeleń samolotów *Luftwaffe* w czasie bitwy nadgranicznej, okazuje się że Polacy zniszczyli niewielką część ogólnej liczby niemieckich samolotów (około 1% wszystkich zwycięstw). Pamiętać jednak należy, że w tym czasie w walkach na froncie uczestniczyło tylko 18 polskich pilotów¹³⁷, czyli jedna niepełna *Groupe de Chasse*. Gdyby sukcesy *Grupy Montpellier* porównać do zwycięstw odniesionych przez jednostki, w skład których wchodził jej piloci (GC III/1, I/2, III/2, II/6, III/6 i II/7 zestrzeliły w dniach 10-12 maja 1940 r. 27 samolotów plus trzy przy współudziale innych jednostek), okazałoby się, że skuteczność Polaków wynosi ponad 11%. Wprawdzie takie porównanie odzwierciedla możliwości uczestnictwa w walce polskich pilotów w tym okresie (ukazuje rzeczywiste możliwości spotkania z przeciwnikiem), ale nie zmienia to faktu, że polscy piloci odegrali w bitwie nadgranicznej znikomą rolę. Trudno zresztą, żeby było inaczej, skoro w tym czasie Polacy niewiele przebywali w powietrzu. Z książki lotów sierż. Leopolda Flanka (GC III/2) wynika, że startował czterokrotnie, z czego tylko jeden lot można zaliczyć do długich (1'40 h), pozostałe liczyły po 10, 15 i 30 minut¹³⁸. Dłużej w powietrzu przebywał ppor. Stanisław Chałupa z GC I/2 (każdego dnia wykonał po dwa loty, z czego jeden o długości 15 – 20 minut, a drugi 1'00 – 1'30 h)¹³⁹. Przy takim natężeniu lotów i braku skutecznego systemu naziemnego naprowadzania na samoloty wroga, prawdopodobieństwo natrafienia w powietrzu na przeciwnika i zestrzelenie go nie było zbyt duże.

się odnieść powietrzne zwycięstwo. W oficjalnym dzienniku działań polskiego patrolu w GC II/7 (*Registre-Journal des services aériens, Patrouille Polonaise Groupe Aérien 2/7*) na stronie 4 znajduje się zapis, że do walki doszło 2 maja i brał w niej udział por. Goettel wraz z kpr. Nowakiewiczem.

¹³⁷ Od 12 maja liczba ta zmniejszyła się o por. Kazimierza Bursztyna, który został ranny i znalazł się w szpitalu. 10 maja wśród obrońców Francji znalazł się pchor. Ryszard Budrewicz, którego przydzielono do francuskiego *klucza kominowego* broniącego Tours. Do spotkań z nieprzyjacielem nie miał jednak okazji.

¹³⁸ L. Flank, *Carnet individuel des services aériens*, kopia w zbiorach autora.

¹³⁹ S. Chałupa, *Carnet individuel des services aériens*, kopia w zbiorach autora.



Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, (w:) NA, AIR 16/960.; *Fighters over France and the Low Countries*, Stratus, Sandomierz 2002.; *La Campagne de France*, (w:) Batailles Aeriennes, z. 7; J. Foreman, *RAF Fighter Command victory claims of World War Two, part 1 (1939 – 1940)*, Red Kite, Walton on Thames, 2003.; G. Śliżewski, *Stracone złudzenia. The Lost Hopes. Polskie lotnictwo myśliwskie nad Francją w 1940 roku. Polish Fighters over France in 1940*, FH Panda, Koszalin 2000.; G. Śliżewski, *Gorzka słodycz Francji*, ZP Grupa, Warszawa 2010.

Mimo iż 13 maja rozpoczął się odwrót Aliantów, walki w powietrzu nie straciły na intensywności. Podczas forsowania Mozy w okolicy Sedanu (13 maja) około 1.000 samolotów *Luftwaffe* obezwładniło francuską armię na przeciwległym brzegu rzeki sprawiając, że żołnierze wycofali się z zajmowanych pozycji. Pozwoliło to Niemcom nie czekać na przybycie zasadniczych sił artylerii, zająć przyczółki i ustawić pontonowy most, który umożliwiał transport niemieckich wojsk, umożliwiając tym samym ofensywę w kierunku Kanału La Manche i stwarzając szansę odcięcie Brytyjczyków od armii francuskiej. Tę znaczną przewagę na froncie udało się osiągnąć dzięki zastąpieniu – tradycyjnej w takich przypadkach artylerii – lotnictwem, które na dodatek nie poniosło zbyt wielkich strat (ogółem 27 samolotów). Alianci przypisali sobie dwa razy więcej zwycięstw, bo 54¹⁴⁰. Na liście pilotów zgłaszających swój sukces znalazł się tylko jeden Polak. Do przedpołudniowego lotu bojowego wystartowało 6 Morane'ów z GC II/6. W

¹⁴⁰ *Fighters over...*, 52.; J. Foreman, *RAF Fighter Command victory claims of World War Two, part 1 (1939 – 1940)*, Red Kite, Walton on Thames, 2003, s. 37-39.

rejonie belgijskiego Namur napotkano formację He 111 w osłonie kilku Me 109. W wyniku walki ppor. Włodzimierz Karwowski wraz z Francuzem S/L Risseem zestrzelili jeden z bombowców¹⁴¹.



Na linii frontu: ppor. Stanisław Chałupa (z prawej) i plut. Antoni Beda z GC I/2.

Fot. ze zbiorów **Laurenta Viton**

Następnego dnia role się odwróciły. To Alianci byli stroną atakującą, a ich zadaniem było zniszczenie przeprawy przez Mozę. Cel był oczywisty – powstrzymanie niemieckiej ofensywy i zlikwidowanie przyczółków będących zagrożeniem dla Brytyjskiego Korpusu Ekspedycyjnego, który mógł być odseparowany od francuskiej armii. Aby go zrealizować, sprzymierzeni wysłali przeciw przeprawie 170 bombowców. Niemieckie lotnictwo było jednak czujne i Aliantom celu nie udało się osiągnąć. Na dodatek zestrzelonych zostało 87 bombowców (40 francuskich i 47 brytyjskich)¹⁴². W tym dniu w walce zestrzelonych zostało 16 MB 152, 7 MS 406, 2 D 520, 3 H 75, 24 Hurricane'y oraz dwa belgijskie Fiaty CR.42¹⁴³. Brytyjskie lotnictwo bombowe poniosło tak duże straty, że ich rola w kampanii francuskiej spadła

¹⁴¹ Według źródeł francuskich było to zwycięstwo prawdopodobne (prócz S/Lt Rissa miał w nim udział także S/Lt Sassard), natomiast ppor. Karwowskiemu Francuzi przyznają tego dnia dodatkowe zwycięstwo prawdopodobne nad He 111 - tym razem indywidualne. *Le M-S*, s. 156.; Salesse, *op.cit.*, s. 371.

¹⁴² S. Czumur, *op. cit.*, s. 315-316.

¹⁴³ *Fighters over...*, s. 27-29, 52.; N.L. Franks, *Fighter Command Losses...*, s. 21-22.

po tym dniu praktycznie do zera. Z racji znacznej liczby odniesionych zwycięstw, 14 maja 1940 r. określa się w historii niemieckiego lotnictwa myśliwskiego mianem *Tag der Jagdflieger*, czyli *Dzień Myśliwców*. Z drugiej strony piloci RAF zgłosili zniszczenie 60 samolotów, Francuzi – 45, Belgowie – 3, a Polacy dwóch. Polskie zwycięstwa miały miejsce w GC III/6¹⁴⁴. Jak zatem widać, w przełomowych dniach walk nad Mozą *Grupa Montpellier* nie odegrała praktycznie żadnego znaczenia. Tym bardziej, że z analizy mapy wynika, iż polskie klucze w dniach 13-14 maja nie stacjonowały w stosunkowo bliskiej odległości od przeprawy przez Mozę. Wyjątkiem był oddział por. Józefa Brzezińskiego z GC I/2 przebywający na lotniskach Toul-Ochey i (od 14 maja) Damblain. Z książki lotów ppor. Stanisława Chałupy wynika jednak, że pilot ten 13 maja lotów nie wykonywał, a dzień później wzbijał się w powietrze dwukrotnie, wykonując tylko jeden lot bojowy (1'25 h)¹⁴⁵. Ponieważ w połowie maja polski klucz latał razem¹⁴⁶, potwierdza to tezę, że Polacy nie odegrali znaczenia w powietrznych zmaganiach nad Sedanem w dniach 13 – 14 maja. Walki, w których odnieśli zwycięstwa, toczyły się z dala od przeprawy przez Mozę.

Kolejne dni to szybki marsz niemieckich wojsk na północny – zachód, by osiągnąć brzeg morza i zamknąć w *kotle* Brytyjczyków. Siły sojuszników starały się opóźnić te działania, jednak nie potrafiły przeciwnika powstrzymać. Ostatecznie 19 maja niemieckie czołgi były już w Amiens, a dzień później zajęły Abbeville. 21 maja dotarły do Kanału La Manche. Lewe

¹⁴⁴ Około godz. 11 polski klucz tej jednostki wystartował na alarm przeciw bombowcom lecącym w kierunku Dijon. Ppor. Erwin Kawnik miał defekt podwozia i wrócił na lotnisko. Ppor. Bolesław Rychlicki dostrzegł natomiast formację niemieckich bombowców, którą samotnie zaatakował. Bez rezultatu. Tylko kpt. Mieczysław Sulerzycki kontynuował lot według kursu podanego przez sieć obserwacyjno - meldunkową. Napotkał pojedynczego He 111, którego zaatakował samym działkiem (walka rozegrała się na wysokości 7,500 m i karabiny... zamarzyły). Niemiecki bombowiec został celnie ostrzelany i dymiąc z jednego silnika uciekł nurkując do ziemi. Kilkanaście minut później spotkał go klucz z innej jednostki - maszynę zestrzelono bez żadnej próby obrony - prawdopodobnie kpt. Sulerzycki ranił załogę. Tymczasem ppor. Kawnik po wylądowaniu na macierzystym lotnisku, wystartował ponownie na innym samolocie. Nie odnalazł już kolegów z klucza, ale nad Vesoul udało mu się przechwycić powracającą z bombardowania Dijon formację maszyn *Luftwaffe*. W drugim ataku Polak zapałił Ju 88. Niemiecki płatowiec rozbił się w okolicach Jussey (około 30 km na zachód od Luxeuil). Zestrzelenie Ju 88 potwierdza zarówno kpt. Sulerzycki (M. Sulerzycki, *op.cit.*, s. 2.), jak i sam ppor. Kawnik (E. Kawnik, *Sprawozdanie z lotów na froncie francuskim*, IPMS, LOT. A IV. 2/1a/10, s. 2.). Tymczasem źródła francuskie mówią o He 111 (*Le M-S*, s. 156.; Salesse, *op.cit.*, s. 371.).

¹⁴⁵ S. Chałupa, *Carnet individuel des services aériens*, kopia w zbiorach autora.

¹⁴⁶ List śp. Stanisława Chałupy do autora z dn. 23 lutego 1990 r.

skrzydło wojsk sojusznicznych (40 dywizji) zostało odcięte od reszty sił. Obraz walk zmienił się całkowicie.

W trakcie tej części niemieckiej ofensywy (przełamanie obrony na Mozie – dotarcie do Kanału La Manche) lotnictwo sojuszników było jeszcze równorzędnym przeciwnikiem dla *Luftwaffe*. Mimo liczebnej przewagi strony atakującej, Alianci nie pozwolili na wywalczenie przez nią panowania w powietrzu. Jednak nie potrafili skutecznie osłonić wojsk lądowych.

Były trzy podstawowe przyczyny tego stanu rzeczy. Po pierwsze fatalnie działała sieć obserwacyjno – meldunkowa. Z tego powodu lotnicze jednostki Aliantów były zbyt późno zawiadamiane o nadlatujących samolotach przeciwnika. Piloci myśliwscy przeważnie korzystali z komunikatów nadawanych przez rozgłośnię znajdującą się na wieży Eiffla lub z własnych obserwacji na lotnisku, gdzie trzymano w pogotowiu klucze alarmowe. Ataki trafiały często w próżnię lub udawało się przechwycić powracające z zadania niemieckie bombowce. Tym samym wprawdzie odnoszono powietrzne zwycięstwa, ale nie miały one wpływu na osłonę i morale własnych wojsk lądowych, co było założeniem doktryny użycia francuskiego lotnictwa myśliwskiego w czasie konfliktu zbrojnego.

Po drugie, francuskie lotnictwo myśliwskie angażowało jednorazowo zbyt małe siły na przechwycenie samolotów przeciwnika. Operowało zazwyczaj kilkoma samolotami, które miały wspólnie zbyt małą siłę ognia, by skutecznie przeciwstawiać się wyprawom wroga. Operowanie całą *Groupe de Chasse* należało do rzadkości, a do użycia większych sił dochodziło bardzo sporadycznie. W znacznym stopniu ograniczało to możliwości obrony własnego terytorium i wojsk lądowych przed atakami z powietrza.

I wreszcie po trzecie - zbyt mało elastycznie podchodzono do zasady działania w wyznaczonych sektorach operacyjnych. Dochodziło tym samym do sytuacji paradoksalnych, kiedy to francuskim lotnikom nie zezwalało na atakowanie samolotów *Luftwaffe* znajdujących się w sektorze działania innych jednostek.

W tym czasie zwiększyła się liczba polskich pilotów, którzy mieli okazję spotkać przeciwnika w powietrzu. 15 maja przebywający od marca 1940 r. w

Rennes klucz Polaków¹⁴⁷ przeszedł w stan alarmu. Od tej pory przy jedynym sprawnym samolocie Dewoitine 501¹⁴⁸ Polacy dyżurowali na zmianę od rana do zmierzchu.

W chwili rozpoczęcia niemieckiej ofensywy, francuskie władze wojskowe powołały specjalny dywizjon do obrony Paryża. Jego trzy eskadry stacjonowały w Chateaudun, Chartres i Orleanie. 15 maja 1940 r. do eskadry na lotnisku w Chateaudun zostali przydzieleni dwaj polscy podoficerowie: plut. Henryk Kowalski i plut. Stefan Tomicki¹⁴⁹. Od razu stracili łączność z polskimi władzami. Piloci musieli w szybkim tempie uczyć się języka francuskiego, by móc porozumieć się ze swoimi dowódcami zarówno na ziemi, jak i w powietrzu. Klucz był wyposażony w Blochy 152C.

Od 16 maja do swoich miejsc przeznaczenia zaczęły wyruszać pierwsze grupy polskich lotników mających zadanie obrony ważnych obiektów produkcyjnych. Wiązało się to z francuskim rozkazem, który 11 maja dotarł do polskiej bazy w Lyonie i nakazywał natychmiastowe sformowanie sześciu *kluczy kominowych* (*Escadrille Legere de Defense - ELD*). Składać się miały z czterech pilotów, trzech samolotów i 13 mechaników. Polacy zaproponowali, by liczbę pilotów zwiększyć do sześciu. W rezultacie pojawiły się patrole liczące zarówno czterech, jak i sześciu pilotów. Na rozkaz ppłk. Leopolda Pamuły jako pierwszy formowaniem *klucza kominowego* zajął się kpt. Zdzisław Krasnodębski. Patrol przydzielono do GCD I/55. Na podstawie tego samego rozkazu zorganizowano jeszcze klucze, które broniły Romorantin, Nantes, Châteauroux, Tuluzę i Bourges. Początkowo wyznaczono do obrony tego ostatniego miasta klucz por. Wacława Łapkowskiego. Jednak regionalna *I^o Subdivision Aerienn*e poprosiła o wyznaczenie do tego zadania znajdujących

¹⁴⁷ Dowódca: ppor. Antoni Kolubiński.

¹⁴⁸ Dewoitine 501 był samolotem przestarzałym. Jego parametry techniczne sprawiały, że nie miał większych szans na przechwycenie samolotów przeciwnika i skuteczną walkę z nimi.

¹⁴⁹ Zarówno Kowalski jak i Tomicki zostali początkowo przydzieleni do grupy 20 polskich pilotów, którymi dowodził por. Mieczysław Wolański. Lotnicy skierowani mieli być do dywizjonu obserwacyjnego. 13 maja grupa ta została skierowana do Chateaudun po odbiór samolotów do swojej jednostki. Okazało się jednak, że płatowców nie ma. W związku z tym Polaków wyznaczono do zadań transportowych – mieli dostarczać samoloty do jednostek frontowych. Jedynie Kowalski i Tomicki wcieleni zostali do patrolu kominowego broniącego Chateaudun. Szczegóły można znaleźć w artykule Bartłomieja Belcarza (*Jak Kowalski został dowódcą... czyli historia polskich pilotów ferry podczas kampanii francuskiej w 1940 roku*, (w:) *Lotnictwo Wojskowe*, 2001, z. 4.).

się w Avord niedaleko Bourges polskich pilotów. Do porozumienia doszła i klucz por. Łapkowskiego przesunięto do Romorantin¹⁵⁰.



Klucz kpt. pil. Bronisława Kosińskiego broniący Bourges

Fot. ze zbiorów **Jerzego Pawlaka**

16 maja do obrony Bourges skierowano patrol kpt. Bronisława Kosińskiego, gdzie znajdowała się montownia Curtissów H.75 oraz fabryki armat i prochu¹⁵¹. Klucz dysponował trzema Curtissami H.75. Pierwsze dni w Bourges były spokojne - polski patrol miał czas na zapoznanie się z terenem i na loty treningowe. Piloci pracowali na dwie zmiany. Później Polacy byli kilka razy dziennie informowani o wyprawach bombowych i pojedynczych samolotach *Luftwaffe*. Starty przeciw nim najczęściej trafiały jednak w próżnię. Przyczyną była źle funkcjonująca łączność z posterunkami obserwacyjno-meldunkowymi w terenie i brak łączności radiowej między

¹⁵⁰ Stąd bierze się pomyłka: w niektórych opracowaniach można znaleźć informację, iż Bourges broniły dwa polskie patrole, a dowódcą drugiego miał być por. Łapkowski (W. Szewczyk, *op.cit.*, 248.) lub por. Laprowski (A. Morgała, *op.cit.*, s. 74.). W tym drugim przypadku w grę wchodzi oczywiście pomyłka w pisowni nazwiska pilota.

¹⁵¹ Historia tej grupy sięga 1 marca 1940 r., kiedy to do szkoły myśliwskiej w Avord w środkowej Francji wyjechała na przeszkolenie grupa sześciu polskich pilotów pod dowództwem kpt. Kosińskiego. Szkolenie w powietrzu rozpoczęto od podstaw, ale mimo to Polacy wykonali niewiele lotów (każdy z nich spędził około 16 godzin w powietrzu, łącznie z zadaniami wykonanymi na Morane MS.406). Przyczyny były trzy: mała liczba samolotów, wielu uczniów chętnych do nauki oraz szybkie postępy Polaków. Razem z Polakami na lotnisku w Bourges stacjonował francuski klucz obrony przeciwlotniczej. Właśnie w jego składzie wykonano pierwszy lot bojowy patrolu - w powietrze wzbil się kpr. Wacław Giermer. Kilka dni później do grupy dołączył kpr. pil. Adolf Pietrasiak oraz 14 polskich mechaników, którzy przybyli z Lyonu.

lącącymi pilotami a ziemią. Zdarzało się, że meldunki trafiały do Bourges z 20-minutowym opóźnieniem. W tym czasie w rejonie działania Polaków bezkarnie latały niemieckie płatowce.

W tym samym dniu z Lyonu wyruszyła kolejną do Chateaudun grupa Polaków pod dowództwem mjr. Zdzisława Krasnodębskiego¹⁵². Do jednostki (GCD I/55 - *Groupe de Chasse de Defense I/55*) dołączyli następnego dnia.

17 maja na lotnisko w Romorantin przybył klucz dowodzony przez kpt. Tadeusza Opulskiego¹⁵³.

20 maja na lotnisko Bazy Lotniczej 103 w Châteauroux przybył trzyosobowy klucz por. Zdzisława Henneberga. Dzień później z nowo przybyłych pilotów, a także części szkolących się w Châteauroux lotników, utworzono patrol myśliwski, który miał bronić zarówno samej bazy, jak i pobliskiej fabryki Blochów. Liczył dziewięciu pilotów, a jego dowódcą został por. Henneberg. Jeszcze tego samego dnia wieczorem lotnisko, na którym stacjonowali Polacy, zbombardowały samoloty *Luftwaffe*. Lotnicy nie byli w stanie im się przeciwstawić - z ochraniającej fabryki otrzymali wprawdzie MB. 152 i MB. 151, ale płatowce nie były uzbrojone. Sytuacja ta trwała do 26 maja.

Także 20 maja z Lyonu wyruszyły kolejne dwa *klucze kominowe*. Zadaniem pierwszego miała być obrona montowni samolotów LeO 45 (*SNCAO*) w Nantes. Na jego czele stanął kpt. Kazimierz Kuzian. Drugi z patroli – pod dowództwem por. Czesława Sałkiewicza – wyruszył do Tuluzy. Jego zadaniem była obrona fabryki Dewoitine w Blagnac oraz montowni i bazy lotniczej w Francazal.

Oprócz *kluczy kominowych* na linię frontu, do jednostek liniowych, wyruszyli pierwsi Polacy mający być uzupełnieniem strat poniesionych w trakcie pierwszych dni walk. 18 maja Lyon opuścił trzyosobowy klucz por. Ludwika Paszkiewicza. Ich celem była GC II/8. Po wielu przygodach (aby dotrzeć do celu Polacy zarekwirowali prywatny samochód, w Aumale natknęli się na niemieckie czołgi i z bagażem na piechotę uciekli z zagrożonego terenu)

¹⁵² Dotychczas powtarzaniem błędem było uznawanie *GCD I/55* za jednostkę frontową.

¹⁵³ Dowódcą bazy był *Colonel* Olivain, pilot walczący podczas I wojny światowej. Był wtedy dowódcą Stefana Pawlikowskiego, stąd wynikała jego wielka serdeczność w stosunku do Polaków. Doszło do tego, że oddał do dyspozycji polskim pilotom swój samochód osobowy.

Polacy dotarli do jednostki i od 23 maja zaczęli brać udział w lotach bojowych.

19 maja do stacjonującej w Buc (okolice Paryża) GC II/1 skierowano sześciuosobowy klucz kpt. Franciszka Jastrzębskiego. Dywizjon wyposażony był w Blochy 152. Loty bojowe Polacy rozpoczęli 21 maja.

20 maja do GC II/6 przybył liczący trzech lotników klucz por. Arsena Cebrzyńskiego, zwiększając obsadę Polaków w tej jednostce do sześciu. W walkach jednak nie wziął na razie udziału, ponieważ po bombardowaniu lotniska w dniu 16 maja jednostka straciła większość Morane'ów 406 i aktualnie szkoliła się na nowym typie samolotu – Bloch 152.

21 maja skład GC II/7 został uzupełniony trzema pilotami z klucza por. Wojciecha Januszewicza¹⁵⁴. Liczba Polaków w GC II/7 wzrosła tym samym do siedmiu, ponieważ loty bojowe rozpoczął również będący w tej jednostce na stażu mjr Mieczysław Mümler.

Tym samym pod koniec pierwszej fazy kampanii francuskiej udział polskich lotników w powietrznych walkach nie uległ zasadniczej zmianie. Wprawdzie 10 maja 1940 r. w pierszwo liniowych jednostkach znajdowało się 18 Polaków, a 21 maja było ich już 30, liczby te są jednak mylące. Klucze por. Cebrzyńskiego, por. Januszewicza i por. Paszkiewicza w omawianym okresie w walkach nie zdążyły wziąć udziału. Co więcej – *de facto* liczba polskich lotników walczących na froncie zmalała do 15 (12 maja ranny został por. Bursztyn, 16 maja zginął sierż. Flanek, tego samego dnia zestrzelony został ppor. Chciuk, który do jednostki wrócił 20 maja, a 17 maja ranny został ppor. Chałupa; skład uzupełniony został tylko o mjr. Mümlera, który loty bojowe rozpoczął 19 maja).

Także polskie *klucze kominowe* nie zdążyły na dobre zadomowić się w nowych miejscach postoju. Teoretycznie w walkach mogło wziąć udział kolejnych ponad 30 lotników, jednak ich możliwości udziału w powietrznych starciach były mocno ograniczone. W większości przypadków Polacy nie zdążyli zorganizować obrony wyznaczonych miast i nie mieli do dyspozycji samolotów (wyjątkiem są tylko podoficerowie z Châteadun). Podobnie było na lotnisku w Mions, gdzie *Ćwiczebna Eskadra Myśliwska (DIAP – Dépôt*

¹⁵⁴ W drodze do jednostki o mały włos lotnicy nie został zlinczowany, ponieważ Polaków wzięto za niemieckich szpiegów.

d'Instruction de l'Aviation Polonaise) - równocześnie ze szkoleniem - wykonywała loty na osłonę Lyonu. W lotach bojowych (było ich w czasie całej kampanii francuskiej około 50) brali udział instruktorzy i piloci - uczniowie. Działania eskadry były utrudnione - nie dość, że jej personel nie był stały, to nie przysługiwało jej wyposażenie bojowe. Tym samym brakowało samolotów, części zapasowych, łączności, kiepskie było zaopatrzenie i zaprowiantowanie. Jedynie pchor. Ryszard Budrewicz, którego wcielono do francuskiego klucza obrony Tours, miał zapewnione normalne warunki do pracy. Jednak w tym rejonie Francji samoloty nieprzyjaciela jeszcze nie pojawiały się. Roli Polaków z *kluczy kominowych* w czasie I fazy kampanii francuskiej nie można zatem przeceniać.

Podobnie przedstawia się sprawa GC 1/145. 20 maja jednostkę uznano za gotową operacyjnie, przesunięto do Villacoublay pod Paryżem i przydzielono do *Groupement de Chasse 23* (miała bronić południowego sektora Paryża oraz własnego lotniska). Teoretycznie jednostka rozpoczęła działania bojowe, jednak w praktyce było to niemożliwe. Polacy nie mieli radiostacji (!), podczas startów na alarm korzystali z pomocy stacjonującej na tym samym lotnisku GC I/4. Początkowo przydzielono ich do parku w Malncon, który znajdował się około 150 km od miejsca postoju. Naprawy sprzętu były więc w zasadzie niemożliwe. Podsumowując - GC 1/145 w pierwszej fazie kampanii francuskiej nie odegrał żadnej roli.

Na tym tle podobnie wyglądają sukcesy polskich myśliwców. Między 10 a 21 maja zestrzelili bowiem siedem samolotów przeciwnika samodzielnie i pięć kolejnych przy współdziałaniu francuskich kolegów. Prawie wszystkie zwycięstwa odnieśli znajdujący się na linii frontu piloci *Grupy Montpellier* - wyjątkiem było zestrzelenie rozpoznawczego Do 17 przez plut. Henryka Kowalskiego i plut. Stefana Tomickiego z *klucza kominowego* w Châteaudun (17 maja). Był to zresztą wyczyn nie lada, ponieważ w ciągu pierwszych 11 dni niemieckiej ofensywy pilotom wszystkich *kluczy kominowych* udało się w sumie zniszczyć trzy samoloty wroga. Nie zmienia to jednak faktu, że w ogólnej liczbie zestrzelonych samolotów *Luftwaffe*, polskie osiągnięcia są bardzo skromne. Lotnictwo Aliantów zgłosiło bowiem zestrzelenie około 830 samolotów. Jak zatem widać, sukcesy polskich pilotów stanowiły zaledwie około 1% wszystkich zwycięstw. Szczegóły w Tablicy III.



Kpr. pil. Edward Uchto z GC 1/145 na tle Morane'a.

Fot. ze zbiorów **Czesława Głowczyńskiego**

Podsumowując – między 10 a 21 maja, czyli od momentu niemieckiego ataku do odcięcia Brytyjskiego Korpusu Ekspedycyjnego od armii francuskiej, polskie lotnictwo nie odegrało praktycznie żadnej roli w obronie Francji. Przyczyny tego stanu rzeczy były trzy.

Po pierwsze znikoma liczba polskich lotników znajdujących się na pierwszej linii frontu. 10 maja było ich zaledwie 18 (*Grupa Montpellier*), a pod koniec omawianego okresu straty Polaków sięgnęły prawie 17% (jeden pilot zabity, dwóch rannych, jeden zestrzelony poszukiwał jednostki)¹⁵⁵. Z takimi siłami niewiele można było zdziałać, więc sukcesy wyniosły tylko około 1% wszystkich zwycięstw Aliantów. Nie były w stanie temu przeciwdziałać uzupełnienia, bo albo były one zbyt późne (mjr Mümler), albo piloci – mimo przybycia do jednostek (klucze por. Cebrzyńskiego, por. Januszewicza i por. Paszkiewicza) – nie zdążyli rozpocząć działalności operacyjnej w I fazie kampanii francuskiej.

Po drugie *klucze kominowe* nie były w stanie skutecznie przeciwdziałać działaniom *Luftwaffe*, ponieważ w znakomitej większości nie zdążyły wziąć udziału w lotach bojowych.

¹⁵⁵ Dla porównania: między 10 a 20 maja jednostki myśliwskie RAF, które stacjonowały we Francji straciły 203 Hurricane'y na ogólną liczbę 452 myśliwców wysłanych na kontynent. N.L. Franks, *Fighter Command Losses...*, s. 18.

I po trzecie - rozproszenie polskich pilotów w jednostkach frontowych miało wpływ na osiągnięte przez nich wyniki. Ponieważ podczas lotu decydowali Francuzi, nie mogli stosować metod walki, które uznawali za skuteczne. Brakowało im zwłaszcza możliwości współdziałania w walce grupowej (tzw. obskok).

Na problem ten można spojrzeć jednak także z drugiej strony – jakie były rzeczywiste możliwości polskich pilotów na odniesienie powietrznych zwycięstw? Między 10 a 21 maja jednostki, w których stacjonowali Polacy zapisały na swoje konto 53 zestrzelone samoloty plus 9 kolejnych wspólnie z pilotami innych *Groupe de Chasse*. Polacy z *Grupy Montpellier* zestrzelili sześć samolotów plus pięć przy udziale francuskich kolegów. Daje to około 11% wszystkich zwycięstw jednostek, do których przydzielono Polaków. Biorąc pod uwagę skromne siły polskiego lotnictwa, wynik jest naprawdę dobry. *Per analogiam* można zatem wnioskować, że gdyby Polaków było więcej w jednostkach pierwszoliniowych, ich sukcesy prawdopodobnie byłyby znacznie większe. Jest to jednak rozważanie typowo hipotetyczne i nie mające odzwierciedlenia w rzeczywistości. Tezę tę zdają się jednak potwierdzać kolejne dni walk pod francuskim niebem.

1.4. Bitwa o Dunkierkę (22 maja – 4 czerwca 1940)

Odcięcie wojsk brytyjskich w północno – zachodniej Francji od armii sojusznika wytworzyły zupełnie nową sytuację na froncie. Wprawdzie Brytyjski Korpus Ekspedycyjny 22 maja próbował rozerwać pierścień pod Arras, ale Niemcom udało się tę kontrofensywę powstrzymać. Dzień później napastnicy uderzyli na Boulogne i Calais, co doprowadziło do zepchnięcia lewego skrzydła Aliantów do trójkąta Gravelines, Terneuzen, Cambrai. 26 maja Brytyjski Korpus Ekspedycyjny otrzymał rozkaz wycofania się na wybrzeże, a stamtąd do Wielkiej Brytanii. 28 maja skapitulowała armia belgijska. Ewakuacja Korpusu trwała do 3 czerwca.

Po okrążeniu Brytyjczyków obrona francuskiego nieba podzieliła się na dwie części. RAF skupił się na ochronie własnego BKE w czasie walk z *Wehrmachtem* oraz w czasie ewakuacji do Anglii, podczas gdy francuskie siły powietrzne osłaniały własne wojska szyczące się do obrony przed kolejnym atakiem wojsk niemieckich. Największe nasilenie walk w tym okresie miało miejsce w rejonie Dunkierki, skąd ewakuowano BKE. Był to swoistego rodzaju sprawdzian lotnictwa Wielkiej Brytanii, który wypadł pozytywnie. Mimo bowiem iż Luftwaffe wywalczyła już panowanie w powietrzu nad Francją, w tym rejonie nie była sobie w stanie poradzić z jednostkami RAF, które wywalczyło w tym rejonie operacyjne panowanie w powietrzu.

Przyczyny tej sytuacji były dwie. Przede wszystkim niewykonanie na czas manewru lotniskowego przez główne siły 2. i 3. *Luftflote*. Wprawdzie do czasu rozpoczęcia ewakuacji BKE na nowe lotniska w zachodniej Francji przegrupował się VIII Korpus Lotniczy, a na lotniska w Belgii część myśliwców 2. *Luftflote*, główne siły bazowały nadal na lotniskach w Niemczech, na wschód od Renu. Tym samym dla części niemieckich samolotów Dunkierka była nieosiągalna, a dla wielu znajdowała się w odległości uniemożliwiającej zbyt częste loty i dłuższe przebywanie w rejonie najbardziej intensywnych walk.

Poza tym Brytyjskie *Fighter Command* do osłony własnych wojsk wystawiło nie tylko dywizjony stacjonujące na kontynencie, ale również jednostki w bazach usytuowanych w południowo – wschodniej Anglii. Tym samym zwiększyła się siła własnego lotnictwa, a nad francuskim niebem pojawiły się Spitfire’y, które miały znacznie lepsze osiągi techniczne niż Hurricane’y¹⁵⁶. Rejon ewakuacji znajdował się poza tym pod kontrolą brytyjskich stacji radiolokacyjnych (pułap średnich wysokości), ułatwiając tym samym obronę przed niemieckim lotnictwem – tym bardziej, że dywizjony stacjonowały średnio 50 – 100 km od miejsc najczęstszych powietrznych starć.

W osłonie Operacji *Dynamo* wzięli udział w przeważającej mierze lotnicy brytyjscy. To oni wzięli na siebie główny ciężar ochrony BKE przed

¹⁵⁶ Brytyjskie dowództwo nie zdecydowało się na wysłanie w 1940 r. na kontynent jednostek uzbrojonych w najlepsze angielskie samoloty tego okresu, obawiając się, że Spitfire’y, które dostałyby się w ręce wroga, mogłyby zostać użyte do testów porównawczych w niemieckimi samolotami, a w ten sposób przeciwnik miałby szansę na odkrycie ich słabych punktów.

atakami z powietrza. Ewakuacja powiodła się dzięki ich działaniom, choć ich wysiłek na nic by się zdał, gdyby nie *Royal Navy*, która niepodzielnie panowała na morzu oraz niezrozumiała decyzja o wstrzymaniu natarcia niemieckich wojsk pancernych uniemożliwiający likwidację okrążonych wojsk¹⁵⁷.

Polacy w Operacji *Dynamo* nie wzięli udziału – jednostki, do których zostali przydzieleni stacjonowały w innych regionach Francji i postawiono przed nimi inne zadania. Ich wkład w osłonę ewakuacji BKE jest zatem równy zeru.

Na pozostałym odcinku frontu panował względny spokój – *Luftwaffe* skupiła się bowiem na walkach w rejonie Dunkierki. O ile na początku tej fazy kampanii francuskiej, niemieckie lotnictwo było w miarę aktywne (świadczy o tym chociażby liczba zwycięstw odniesionych w tym okresie - np. 11 w dniu 22 maja, czy 22 w dniu 26 maja), w drugiej połowie tego okresu do starć dochodziło sporadycznie (w czasie ostatnich pięciu dni maja francuskie lotnictwo odniosło zaledwie trzy zwycięstwa)¹⁵⁸. *Armée de l'air* także nie przejawiało większej aktywności starając się wykorzystać przerwę w walkach do przegrupowania własnych jednostek i przygotowania ich do starć w nowej wojennej rzeczywistości. Ważnym elementem tego działania było zgromadzenie większej liczby samolotów myśliwskich wokół Paryża, gdyż nowa linia frontu sprawiała, że stolica Francji znalazła się w bezpośrednim zagrożeniu jednostek *Luftwaffe* przegrupowanych bliżej terenu rozdzielającego lądowe wojska Niemiec i Francji. O ile 10 maja w skład broniącej stolicy *Groupement de Chasse 21* wchodziło pięć dywizjonów, 4 czerwca było już w tym zgrupowaniu o jedną jednostkę więcej. Do tego do obrony stolicy mogły być wykorzystane dywizjony z *Groupement de Chasse 23*, które znajdowały się w większości w bezpośredniej bliskości Paryża. Nie były to działania wyłącznie prewencyjne: 3 czerwca Niemcy przeprowadzili operację *Pula*, której celem był – po raz pierwszy w tej wojnie – Paryż. W sumie około 300 niemieckich bombowców pod silną eskortą myśliwców zrzuciło swój ładunek

¹⁵⁷ Szczegółowy opis walk w rejonie Dunkierki znaleźć można w N. Franks, *Air Battle Dunkirk 26 May - 3 June 1940*, Grub Street, London 2000.

¹⁵⁸ *Fighters over...*, s. 53, 58.

na stolicę Francji i znajdujące się w jej bliskim sąsiedztwie lotniska. Zaskoczenie było całkowite - *Armée de l'air* straciła 18 własnych myśliwców zgłaszając zniszczenie jednego samolotu mniej.



Amerykański samolot Curtiss Hawk 75 używany przez lotnictwo francuskie latem 1940 r.

Fot. ze zbiorów **Kazimierza Choloniewskiego**

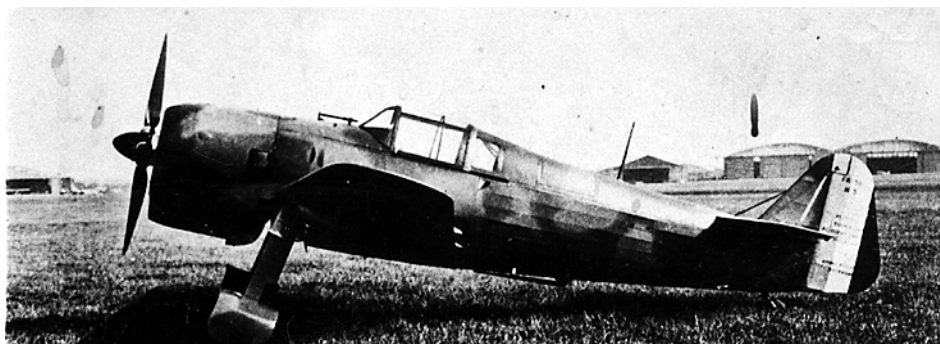
Okres po bitwie flandryjskiej francuskie lotnictwo wykorzystało nie tylko do przegrupowania własnych oddziałów, ale także do przebrojenia części z nich w bardziej nowoczesny sprzęt. 10 maja w jednostkach liniowych dominowały Morane'y 406, metalowe dolnopłaty o charakterystycznej, nieco pękatej sylwetce. Samolot ten został oblatany w 1935 r. i w tym czasie był uznawany za jeden z najbardziej udanych samolotów myśliwskich. Wkrótce jednak pojawiły się Blochy 151 i 152, które cieszyły się wśród pilotów większym uznaniem niż Morane'y. Sprowadzono także z USA myśliwce P-36, które we Francji nosiły oznaczenie Hawk 75. Największą sympatią francuskich pilotów cieszyły się jednak Dewoitine'y D.520. I nic tym w dziwnego, biorąc pod uwagę fakt, że był to jedyny samolot myśliwski używany przez lotnictwo francuskie, którego osiągi dorównywały Me 109. Było ich jednak zbyt mało – seryjna produkcja Dewoitine'ów rozpoczęła się zbyt późno, by wyposażyc w ten typ samolotu większą liczbę francuskich jednostek.

10 maja w Morane'y 406 wyposażonych było 10 *Groupe de Chasse*, w Blochy 151/152 – siedem, w Hawki 75 – cztery. Poza tym lotnictwo myśliwskie nocne wyposażone zostało w Potezy 631. W dniu 4 czerwca liczba GC wyposażonych w Morane'y 406 spadła do sześciu, w Blochy wzrosła o dwa, o jeden zwiększyła się liczba jednostek mających na stanie Hawki 75, a cztery jednostki uzbrojono w Dewoitine'y. Poza tym na froncie znajdowała się polska GC 1/145 z Caudronami 714. Teoretycznie siła francuskiego lotnictwa powinna być wyższa – na froncie znaleźli się Polacy z GC 1/145 oraz trzy nowe *Groupe de Chasse*, które w dniu niemieckiej agresji przeszkały się na nowym sprzęcie (GC I/3 i GC II/3 na Dewoitine'ach 520 oraz GC II/9 na Blochach 152). W rzeczywistości samolotów gotowych do działania przeciw niemieckiemu lotnictwu było mniej. 10 maja w jednostkach frontowych znajdowało się 689 samolotów myśliwskich, z czego do natychmiastowego użycia nadawało się 490. 4 czerwca było ich odpowiednio 556 i co najmniej 436 (mogło ich być o 40 więcej, bo w dwóch *Groupe de Chasse* na froncie alpejskim znana jest tylko ogólna liczba samolotów, bez wyszczególnienia ile spośród nich było sprawnych – szczegóły w Tabeli V). Różnice w liczbie sprzętu nie są może zbyt duże, pamiętać jednak należy, że siła ataku każdej jednostki, w związku z uszczupleniem jej stanu, zmniejszyła się w porównaniu z 10 maja, a lotnicy byli już zmęczeni walkami. Także ich morale było słabsze – doświadczenia ze spotkań z *Luftwaffe* sprawiły, iż zdawali sobie sprawę, że francuskie płatowce są gorszej jakości od samolotów przeciwnika.

Innym zagadnieniem natury sprzętowej było wyposażenie GC 1/145 w samoloty Caudron 714 *Cyclone* - płatowce, które nie znalazły uznania we władzach francuskiego lotnictwa i których nie zdecydowano się przydzielić żadnej rodzimej jednostce. Polacy byli jedynymi, którzy wiosną 1940 r. wykorzystywali ten samolot bojowo. Już po wstępnym zapoznaniu się z tym samolotem uznali, że płatowiec nie jest udaną konstrukcją – miał m.in. małą prędkość wznoszenia, w locie często przestawał działać automat do zmiany skoku śmigła, zacinął się mechanizm wypuszczania podwozia, a osłona silnika *pęczniała* w czasie lotu nurkowego. Wizytujący 25 maja jednostkę Guy de Chambre, francuski Minister Lotnictwa, po zapoznaniu się z wadami *Cyclone'ów*, natychmiast zawiesił jednostkę w wykonywaniu lotów bojowych. Polacy jednak to zalecenie zignorowali – znajdowali się wtedy w

składzie broniącego Paryża *Groupement de Chasse 23* i pragnienie walki z przeciwnikiem było silniejsze od rozsądku ministra de Chambre. Na własne życzenie włączyli się do walki na samolotach o znacznie niższych parametrach niż maszyny przeciwnika.

W czasie drugiej fazy kampanii francuskiej znacznie zwiększyła się liczba polskich pilotów myśliwskich, którzy mieli szansę na spotkanie z nieprzyjacielem w powietrzu. Na południu Francji powstała licząca 15 pilotów jednostka wyposażona w holenderskie samoloty Koolhoven FK. 58, którą dowodził kpt. Walerian Jasionowski. Eskadry miały osobno bronić Salon i Clermont-Ferrand, ale z powodu niewystarczającej liczby samolotów okazało się to niemożliwe¹⁵⁹. Broniły najpierw jednego miasta, by potem chronić przed nieprzyjacielem drugiego.



Koolhoven FK. 58

Fot. ze zbiorów **Matthieu Comas**

Zwiększyła się obsada kluczy kominowych – 31 maja z bazy w Lyonie wyruszyło do Cognac (okręg Tours) trzydziestu Polaków (w tym sześciu pilotów), którzy mieli bronić z powietrza Bazy Rozdzielczej nr 302 (*Base Aérienne de Cognac Entrepot de L'Armée de L'Air No 302*), dużego lotniska będącego jednocześnie parkiem uzbrojenia samolotów. Dowódcą klucza kominowego został por. Jan Falkowski. 2 czerwca do La Rochelle dotarł liczący sześciu pilotów klucz kominowy złożony z Polaków, na czele których stał kpt. Adam Kowalczyk. W Tours wyekwipowany został również liczący sześciu pilotów klucz por. Roberta Janoty, który po wykonaniu kilku lotów w obronie tego miasta, został przeniesiony na docelowe lotnisko w Angers.

¹⁵⁹ Szczegóły działalności eskadry kpt. Jasionowskiego znaleźć można w: G. Ślizewski, *Zapomniany „polski” samolot Koolhoven FK.58*, (w:) *Mini Replika*, nr 23 ze stycznia 2002 r.

Tuż przed rozpoczęciem niemieckiej ofensywy powiększono stany francuskich jednostek frontowych, do których dołączono po sześciu Polaków dowodzonych przez mjr. dypl. Eugeniusza Wyrwickiego (GC II/10) oraz por. Aleksandra Gabszewicza (GC III/10).

Inną inicjatywą francuskich władz było powołanie złożonej ze stacjonujących w Afryce północnej Polaków eskadry obrony terytorialnej (*Escadrille de Chasse de Defence Regionale*). Polacy szkolili się w algierskiej Blidzie, a po wyposażeniu w przestarzałe myśliwce NiD.622C1 przeniesiono ich na lotnisko Maison Blanche. Sześciu pilotów pod dowództwem por. Wojciecha Kołaczkowskiego miało bronić tego regionu przed atakami *Regia Aeronautica*. Do starcia z samolotami włoskimi i niemieckimi na szczęście nie doszło. W innym przypadku trudno by było mówić o równorzędnej walce (m.in. prędkość maksymalna NiD.622C1 wynosiła zaledwie 270 km/h, podczas gdy np. używanego powszechnie w tym czasie włoskiego myśliwca Fiat CR 42 - 430 km/h).

Ogółem liczba Polaków zwiększyła się o 12 pilotów w pierwszej linii, 33 w *kluczach kominowych* oraz sześciu w Afryce Północnej. Nie obyło się jednak bez strat. W walkach powietrznych poległo dwóch lotników (por. Kazimierz Bursztyn z GC III/1 – 25 maja, ppor. Rajmund Kalpas z *DIAP* – 1 czerwca), dwóch w wypadkach lotniczych (kpr. Leon Nowak z GC II/8 – 28 maja oraz por. Czesław Sałkiewicz z *klucza kominowego* w Tuluzie – 30 maja), kolejny zginął przejechany przez kołujący samolot (kpr. Józef Kędziora z *klucza kominowego* w Rennes – 30 maja), trzech następnych rozchorowało się i odeszło do szpitala (kpt. Jan Pentz z GC II/6 – 29 maja, por. Józef Brzeziński z GC I/2 – 1 czerwca, w tym samym czasie por. Władysław Goettel z GC II/7). Inny z pilotów (plut. Tadeusz Krieger z GC II/1) został 4 czerwca zestrzelony przez obronę przeciwlotniczą, lądował przymusowo bez podwozia i dotarł do jednostki po dwóch dniach. Tym samym w dniu rozpoczęcia niemieckiej ofensywy (5 czerwca) na pierwszej linii frontu przebywał GC I/145 oraz 40 pilotów w jednostkach francuskich oraz 74 pilotów w *kluczach kominowych* plus zmienna liczba pilotów *DIAP* (około 10), a także sześciu lotników w Afryce. W sumie około 180 pilotów. Była to już spora siła, która zaczynała się liczyć pod niebem Francji.

W tym okresie kampanii francuskiej można zaobserwować pierwsze efekty działania *kluczy kominowych* – prawie 9% wszystkich zwycięstw z tego okresu odnieśli właśnie piloci tych formacji. Biorąc pod uwagę wysokość stanów osobowych i posiadany sprzęt, należy uznać to za sukces. Wpływ na ten stosunkowo wysoki odsetek zwycięstw miała bez wątpienia mała aktywność *Luftwaffe* na froncie. Przechwycenie przez pilotów *kluczy kominowych* zaledwie pięciu formacji niemieckich bombowców, których celem było zaplecze wojsk francuskich, wystarczyło, by odnieść tego rodzaju sukces. Co charakterystyczne – spośród dziewięciu samolotów zestrzelonych w tym okresie, aż sześć przypadło Polakom, a siódmy został zestrzelony przez dwóch Polaków przy współudziale pilota francuskiego. Największy sukces Polacy odnieśli 1 czerwca, kiedy piloci stacjonującego w Mions *DIAP* zestrzelili trzy He 111 (por. Aleksander Gabszewicz, ppor. Rajmund Kalpas oraz wspólnie por. Wienczysław Barański i ppor. Jerzy Radomski), a czwartego zniszczył ppor. Witold Łokuciewski chroniący Romorantin.

Ponownie żadnej roli w obronie Francji nie odegrała GC 1/145. Wprawdzie jednostka była gotowa do operacyjnego działania i w czasie stacjonowania w Villacoublay wykonała 23 loty bojowe, ale do spotkań z nieprzyjacielem nie doszło. Od 2 czerwca jednostka stacjonowała w Dreux i do czasu zakończenia II fazy kampanii francuskiej także nie miała okazji na spotkanie z przeciwnikiem w powietrzu. Wydaje się, że były dwie przyczyny tego stanu rzeczy. Pierwsza, bardziej frontowa, to fakt, że Polacy nie mieli własnej radiostacji (jednostka otrzymała ją dopiero 4 czerwca) i na alarm startowali na sygnał klaksonu samochodu, kiedy w polu widzenia pojawiły się samoloty *Luftwaffe*. Przy słabym jakościowo sprzęcie (Caudrony 714) szansa przechwycenia wroga oscylowała w granicach zera. Innym, mniej wymiernym aspektem braku sukcesów Polaków, była sytuacja personalna w samej jednostce. Podczas stacjonowania w Villacoublay z jednostki oddelegowano trzech pilotów, którzy mieli utworzyć klucz kominowy w Angers, kolejnego - za krytykę posunięć dowództwa wydalono z GC 1/145 - oddano do dyspozycji sądu wojskowego. Na ich miejsce przydzielono nowych lotników. Dodatkowe zamieszanie sprawiło pojawienie się 27 maja dwóch francuskich

oficerów łącznikowych¹⁶⁰, a także 23 maja płk. Stefana Pawlikowskiego, zwolnionego z funkcji komendanta Centrum Wyszkożenia Lotnictwa w Lyon. Te personalne posunięcia nie sprzyjały konsolidacji jednostki i mogły mieć wpływ na całokształt jej działalności.



Personel GC I/145 przed wyruszeniem na front.

Fot. ze zbiorów **Bartłomieja Belcarza**

Ogółem w drugiej fazie kampanii francuskiej liczba zestrzeżeń francuskiego lotnictwa nie była zbyt wysoka. Sprawilo to zaangażowanie *Luftwaffe* w rejonie Dunkierki i stosunkowo rzadkie jej pojawianie się w innych rejonach ustabilizowanej linii frontu. Między 22 maja a 4 czerwca łupem francuskich myśliwców padło 85 samolotów przeciwnika (szczegóły w Tablicy IV). Daje to średnio siedem samolotów na dzień. Dla porównania – w pierwszej fazie kampanii francuskiej *Armée de l'air* zgłosiło zniszczenie 299 płatowców przeciwnika, co daje dzienną średnią 25 zestrzeżeń.

Na tle zwycięstw francuskiego lotnictwa, Polacy wypadli bardzo dobrze. Zgłosili bowiem 17 samolotów zestrzelonych samodzielnie (w tym cztery wspólnie z pilotami francuskimi i jeden, który oficjalnie nie został uznany¹⁶¹) oraz sześć kolejnych przy współdziałaniu pilotów sojuszników. Daje to około 18% wszystkich zwycięstw francuskiego lotnictwa. Polacy zestrzelili

¹⁶⁰ Cdt. de Marmier i Cpt. Bessault

¹⁶¹ 22 maja kpt. Mieczysław Sulerzycki z *GC III/6* zestrzelił Me 110, ale samolot spadł po niemieckiej stronie frontu i mimo iż widzieli to piloci jednostki, zwycięstwo nie zostało oficjalnie uznane.

dotatkowo dwa samoloty, ale był to efekt pomyłki, ponieważ ofiarą były maszyny sojusznika¹⁶².

Oprócz lotników z *kluczy kominowych* najwięcej szczęścia do spotkań z samolotami niemieckimi mieli piloci przydzieleni do stacjonującej w pobliżu szwajcarskiej granicy GC II/7. Zestrzelili bowiem trzech przeciwników indywidualnie i czterech kolejnych przy współdziałaniu sojuszników. Wpływ na taki wynik miał bez wątpienia fakt, że w tym czasie jednostka zaczęła wykonywać pierwsze loty bojowe na Dewoitine'ach 520.

W II fazie kampanii francuskiej Polacy zaczęli odgrywać bardziej znaczącą rolę niż dotychczas. Wpływ na to miały dwie zmiany, które zaszły w tym okresie. Znacznie zwiększyła się liczba polskich pilotów, którzy mogli wziąć udział w walkach nad Francją. O ile pod koniec I fazy kampanii francuskiej można mówić o 18 efektywnie działających lotnikach (15 w jednostkach frontowych i trzech w *kluczach kominowych*), to w ciągu dwóch następnych tygodni liczba ta powiększyła się kilkukrotnie. Tym samym szansa na spotkanie przeciwnika w powietrzu znacznie się zwiększyła. Poza tym lotnictwo niemieckie ograniczyło aktywność w strefie przyfrontowej, czego efektem była ogólna mniejsza liczba zwycięstw jednostek frontowych, w których Polacy wciąż stanowili niewielki odsetek ogólnej liczby pilotów. Natomiast rajdy *Luftwaffe* na francuskie tyły natrafiły na opór w większości dopiero rozpoczynających działalność *kluczy kominowych*. W tych ostatnich zaś Polacy dominowali. Biorąc dodatkowo pod uwagę ich dotychczasowe doświadczenia bojowe (personel latający części francuskich *kluczy kominowych* stanowili np. lotnicy cywilni), ich osiągnięcia nie powinny dziwić.

¹⁶² Do obu wypadków doszło 4 czerwca – ppor. Jan Daszewski z klucza kominowego Romorantin zniszczył jednomiejscowy Loire-Nieuport 411 należący do lotnictwa morskiego (eskadra AB4) - pilot, second-maître (bosmanmat) Rochon, został ranny, ale zdołał uratować się skokiem ze spadochronem. Natomiast plut. Henryk Kowalski i plut. Stefan Tomicki wraz z A/C Hervé zestrzelili rozpoznawczego LeO 450 – samolot był ciężko uszkodzony po przymusowym lądowaniu, a jego pilot lekko ranny; reszta załogi nie poniosła obrażeń.

1.5. Bitwa nad Sommą i kapitulacja Francji

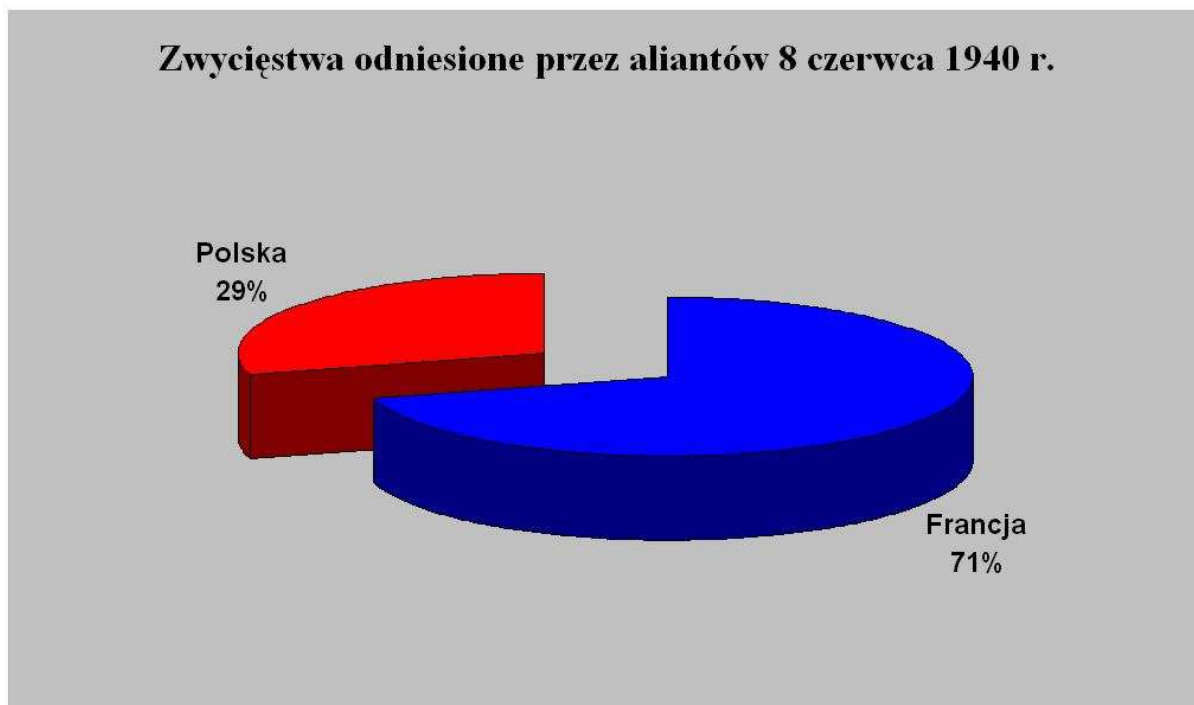
(5 – 25 czerwca 1940)

Niemcy przerwali spokój panujący na froncie 5 czerwca. Uderzyli znad Ailette oraz Sommy i - mimo silnego oporu Francuzów - front przełamali. 8 czerwca, gdy stało się jasne, że bitwa nad Sommą została przegrana, lewe skrzydło podjęło próbę zorganizowania obrony na linii: dolny bieg Sekwany, przedpola Paryża, Ourcq, Marna. 9 czerwca Niemcy zaatakowali znad Aisne, zdobyli przeprawy przez tę rzekę i przełamali francuską obronę. W innej części frontu zdobyli też przyczółki na Sekwanie i Marnie. 10 czerwca wojnę wypowiedziały Włochy. Ogólna sytuacja Francuzów była więc krytyczna. Dowództwo zarządziło odwrót na linię Les Rousses - Champagnole - Dole - Cote-d'Or - Morvan - Loara - Briare - Tours - Alencon - Caen. Szybko zamienił się on w żywiołową ucieczkę na południe Francji. 17 czerwca siły niemieckie dotarły do granicy szwajcarskiej, odcinając tym samym od kraju obrońców linii Maginota. Marszałek Petain poprosił o pokój. 22 czerwca pod Compiègne podpisano zawieszenie broni między Francją i Niemcami, a dwa dni później podobny dokument dotyczący Francji i Włoch podpisano w Rzymie.

Decydujące o przebiegu dalszych walk wydarzenia rozegrały się między 5 a 9 czerwca, kiedy to Niemcom udało się ponownie przełamać francuską obronę. Był to czas zażartych powietrznych walk, w trakcie których francuscy piloci myśliwscy zgłosili zestrzelenie 151 samolotów przy stracie 77 własnych samolotów. Starcia odbywały się na całej długości frontu z Niemcami. Zdecydowanie najwięcej pracy lotnicy obu stron mieli w pierwszym dniu ofensywy, kiedy to myśliwcy *Armée de l'air* zgłosili zestrzelenie 55 przeciwników, a myśliwcy *Luftwaffe* – 59. O zaciętości tych zmagania świadczy fakt, że w ciągu pierwszych pięciu dni drugiej niemieckiej ofensywy lotnictwo francuskie straciło wielu doświadczonych pilotów, m.in. pięciu asów¹⁶³.

¹⁶³ Zginął Cne Guieu z *GC II/4* (7 zwycięstw), ranni zostali S/C Cukr z *GC II/3* (6 zwycięstw), S/Lt Plubeau z *GC II/4* (14 zwycięstw), Adt Paulhan z *GC II/4* (7 zwycięstw) i S/C Cucumel z *GC II/9* (9 zwycięstw). *La Campagne de France*, (w:) *Batailles Aeriennes*, z. 10, s. 25.

W starciach tych wzięli udział także Polacy z jednostek znajdujących się na froncie. Udało im się zestrzelić dwa samoloty nieprzyjaciela przy stracie dwóch własnych rannych lotników¹⁶⁴.



Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Fighters over France and the Low Countries*, Stratus, Sandomierz 2002.; *La Campagne de France*, (w:) Batailles Aeriennes, z. 10; G. Śliżewski, *Stracone złudzenia. The Lost Hopes. Polskie lotnictwo myśliwskie nad Francją w 1940 roku. Polish Fighters over France in 1940*, FH Panda, Koszalin 2000.

Do pierwszej poważnej akcji wyznaczono też GC 1/145, która otrzymała rozkaz wysłania patrolu w rej. Rouen, by wspomóc GC II/10. Zadanie to przypadło 2. Eskadrze. Później 1. Eskadrę przesunięto na lotnisko Bretigny-

¹⁶⁴ Plut. Antoni Beda z *GC I/2* odniósł indywidualne zwycięstwo nad Ju 88 – samolot z czarnymi krzyżami spadł w rej. Chaumont. Polak lądował przymusowo na postrzelanym Morane i samolot rozbił. Według źródeł francuskich oprócz plut. Bedy mieli w nim swój udział S/Lt Pichon, Sgt de Puybusque i Sgt Weber.. *Le M-S*, s. 157, 318. Także ppor. Wiktor Strzembosz z *GC II/7* zestrzelił niemiecki samolot. O godz. 20 do lotu na wymiatanie w rej. Amiens wystartował klucz Cne Hugo, w którego składzie był właśnie ppor. Strzembosz. Polak zgubił formację i samotnie poleciał nad wyznaczony do patrolowania teren. Tam dostrzegł walkę kilkudziesięciu Me 109 z pięcioma Dewoitine'ami. Włączył się do niej i zestrzelił Me 109, który siedział na ogonie jednego z Francuzów. Po walce chciał przeładować karabiny maszynowe, które mu się zacięły i w tym czasie został ostrzelany przez niemieckiego myśliwca. Dewoitine stanął w płomieniach, a ranny Polak ratował się skokiem ze spadochronem. Kolejną stratę poniósł też polski patrol w *GC II/1*. Podczas startu na patrol w rejon frontu mechanik nie zapuścił na czas silnika Blocha kpt. Franciszka Jastrzębskiego. W związku z tym Polak wystartował z 15-minutowym opóźnieniem - miał zamiar dołączyć do swojej jednostki już nad frontem. Nim jednak ją odszukał, został zaatakowany przez kilka Me 109 i zestrzelony. Ratował się skokiem ze spadochronem z płonącego Blocha. Ranny w nogi i poparzony, po ciężkich przejściach z Francuzami, którzy uważali go za dywersanta, trafił ostatecznie do jednego ze szpitali pod Paryżem. Do jednostki już nie dołączył.

sur-Orge na południe od Paryża. Jej zadaniem była ochrona stolicy Francji. Nieprzyjaciela w powietrzu jednak nie napotkali.

Sukces odnieśli natomiast Polacy z *kluczy kominowych*. Nad Bourges zestrzelono trzy bombowce, dwa kolejne zostały uszkodzone. Do starcia z bombowcami doszło także nad Châteauroux – wzięli w nim udział zarówno piloci *klucza kominowego*, jak również lotnicy z GC II/6, którzy w tym mieście kończyli przezbieranie w Blochy 152. W rezultacie zgłoszono zestrzelenie czterech He 111, z których dwa przypadły Polakom¹⁶⁵. Zwycięstwa Polaków sięgnęły więc prawie 13% wszystkich zwycięstw *Armée de l'air* tego dnia. Biorąc pod uwagę fakt, że intensywność działań była pierwszego dnia nowej niemieckiej ofensywy rzeczywiście duża, potraktować ten fakt można jako duży sukces polskiego lotnictwa. W starciach stracono dwa samoloty (na ogólną liczbę 18, czyli daje to 11% całości strat), a jeden był uszkodzony.



Grób por. pil. Jana Obuchowskiego z GC I/145 na cmentarzu żołnierzy polskich w Auberive, niedaleko Reims.

Fot. ze zbiorów **Grzegorza Śliżewskiego**

Kolejne dni przełomowych walk o przełamanie francuskiej linii obrony nie były już dla Polaków tak szczęśliwe. W dniach 6 – 9 czerwca piloci znad

¹⁶⁵ Por. Arsen Cebrzyński z GC II/6 zestrzelił jednego z nich samodzielnie, a drugiego przy współudziale por. Zdzisława Henneberga z *klucza kominowego*. W walce strzelcy bombowców zestrzelili jednak kpr. Michała Brzezowskiego, który przymusowo lądował na uszkodzonym Blochu nie odnosząc obrażeń.

Wisły zestrzelili wprawdzie dziewięć samolotów *Luftwaffe* samodzielnie¹⁶⁶ i kolejne cztery przy współdziałaniu pilotów francuskich¹⁶⁷, ale straty były również poważne – 7 czerwca zginęło trzech Polaków walczących w GC II/10¹⁶⁸, a dwa dni później GC 1/145 stracił trzech poległych pilotów¹⁶⁹ oraz jednego rannego¹⁷⁰. Dodatkowo Polacy stracili trzy rozbite samoloty i tyle samo ciężko uszkodzonych. 10 czerwca wojnę Francji wypowiedziały Włochy. Skomplikowało to i tak już trudną sytuację francuskiej armii. Dowództwo wydało rozkaz odwrotu na froncie niemieckim przygotowując się do kolejnego przegrupowania wojsk. Tymczasem odwrót zamienił się w niekontrolowaną ucieczkę i w ciągu tygodnia nikt nie był jej w stanie opanować. Kiedy odcięci zostali żołnierze broniący linii Maginota, Marszałek Petain, nowy dowódca francuskich wojsk, poprosił agresorów o pokój.

Między 10 a 16 czerwca rozprężenie w szeregach francuskiej armii widać było także w lotnictwie. W chwili przełamania linii obrony przez Niemców do spotkań w powietrzu dochodziło znacznie rzadziej niż w okresie ciężkich walk nad Sommą i Aisne. Duży sukces na tle francuskiego sojusznika odnieśli Polacy 10 czerwca. O ile bowiem Francuzi zestrzelili tego dnia dziewięć samolotów przeciwnika, Polacy dopisali ich do swojego konta osiem. Nawet jeśli dodać do tego wyniku rozpoznawczy samolot *Luftwaffe*, który w rejonie Chartres zestrzelił Belg Adjt. Moreau, sukces polskiego lotnictwa był niewątpliwy. Ponad 47% całości zwycięstw był możliwy dzięki sukcesowi *klucza kominowego* w Romorantin (4 zniszczone samoloty przeciwnika) oraz GC 1/145 (3 zniszczone samoloty). Były to zarazem ostatnie zwycięstwa polskich *kluczy kominowych* w kampanii wiosennej w 1940 r. Co więcej – w związku z sytuacją na froncie część z nich zostało zlikwidowanych (13 czerwca zaprzestały działalności klucze w Nantes i Rennes, a 16 czerwca zlikwidowano *DIAP*; 13 czerwca wycofano także Polaków z Chateadun). Był

¹⁶⁶ Dwa zwycięstwa odniósł ppor. Stanisław Chałupa (GC I/2), a po jednym plut. Kazimierz Sztramko (GC II/10), kpt. Stefan Łaskiewicz (GC III/2), ppor. Czesław Głowczyński (GC I/145), ppor. Jerzy Czerniak (GC I/145), kpr. Mieczysław Parafiński (GC I/145), wspólnie kpt. Antoni Wczelik z por. Tadeuszem Czerwińskim (GC I/145) oraz kpt. Antoni Wczelik, por. Julian Kowalski i plut. Antoni Markiewicz (GC I/145).

¹⁶⁷ Ppor. Stanisław Chałupa (GC I/2), ppor. Włodzimierz Karwowski (GC II/6), por. Stefan Zantara (GC III/2) oraz wspólnie ppor. Władysław Chciuk i ppor. Władysław Gnyś (GC III/1).

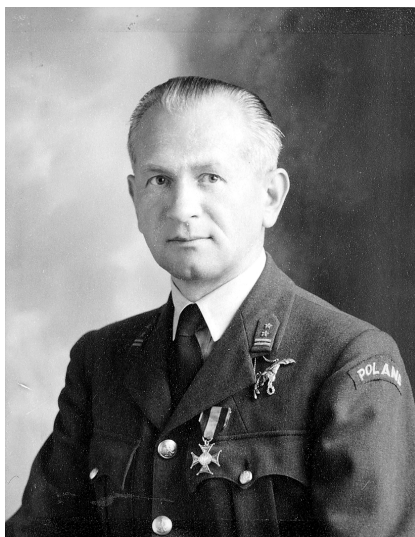
¹⁶⁸ Mjr dypl. Eugeniusz Wyrwicki, ppor. Hieronim Dudwał i ppor. Jerzy Poniatowski.

¹⁶⁹ Por. Jan Obuchowski, ppor. Lech Lachowicki-Czechowicz i kpr. Edward Uchto.

¹⁷⁰ Por. Julian Kowalski

to też ostatni akord bojowego działania GC 1/145 – straty samolotów były na tyle duże (12 czerwca tylko 8 CR 714 było sprawnych do walki), jednostkę postanowiono przesunąć bardziej na południe kraju i przebroić w Blochy 152. Szkolenie dodatkowo utrudniało akcje bojowe. Utrudnienie było tym większe, że z personelu wydzielono dwie grupy pilotów, które miały trafić na staż do francuskich jednostek wyposażonych w Blochy¹⁷¹. Tym samym siła bojowa GC 1/145 zmalała do minimum.

Inny duży sukces odniesiono 15 czerwca, kiedy to Polacy zgłosili zniszczenie czterech samolotów przeciwnika¹⁷². Francuzi zestrzelili w tym dniu 12 samolotów, jak więc łatwo obliczyć jedna czwarta sukcesów przypada Polakom.



Mjr pil. Józef Kępiński, dowódca GC 1/145.

Fot. ze zbiorów **Roberta Gretzyngiera**

Ogółem między 10 a 16 czerwca Polacy zgłosili zniszczenie 14 samolotów samodzielnie i jednego przy współdziałaniu sojusznika¹⁷³. W tym czasie Francuzi i Belgowie meldowali o zniszczeniu 50 samolotów

¹⁷¹ 12 czerwca do GC I/1 odeszła grupa ośmiu pilotów pod dowództwem kpt. Wczelika, 14 czerwca do GC I/8 miała odejść kolejna grupa pod dowództwem kpt. Freya, ale ostatecznie – w związku z przemieszczeniem się GC 1/145 na inne lotnisko – decyzję tę anulowano.

¹⁷² Trzy z nich przypadły w udziale lotnikom z GC II/7 – kpr. Eugeniusz Nowakiewicz meldował o zniszczeniu Do 17 i Hs 126, a mjr Mümler – Do 17. Ostatnie polskie zwycięstwo tego dnia to sukces klucza por. Arsena Cebrzyńskiego z GC II/6 (kpr. Michał Brzewowski i kpr. Eugeniusz Szaposznikow), którzy w rejonie Troyes – Estissae zestrzelili Hs 126.

¹⁷³ Oprócz wspomnianych wcześniej, zwycięstwa indywidualne odnieśli mjr Więckowski z GC III/9 i por. Stefan Zantara z GC III/2, a grupowe zwycięstwo dopisał do swojego konta ppor. Marian Trzebiński z GC II/1.

samodzielnie i jednego wspólnie z Polakiem. Ponad jedna piąta zwycięstw odniesionych pod francuskim niebem przypada zatem na Polaków. W tym okresie wzmocnione przez Polaków zostały zarówno siły frontowe, jak i obrony terytorialnej. 10 czerwca do znajdującego się na froncie alpejskim GC III/9 dołączyło sześciu pilotów pod dowództwem mjr. Edwarda Więckowskiego. Następnego dnia do GC I/55 dołączył klucz por. Franciszka Skiby, natomiast 15 czerwca samoloty otrzymał wreszcie klucz kominowy w Cognac, a klucz por. Janoty przesunięto z Tours na miejsce docelowe w Angers. 16 czerwca trzech Polaków z GC I/55 wyznaczono do obrony Bordeaux.

Straty były mniejsze niż w poprzedzającym odwrót francuskich wojsk okresie. 16 czerwca zginął ppor. Wiesław Czapliński z eskadry broniącej Clermont – Ferrand (zaginął w czasie lotu podczas zmiany lotniska), 10 czerwca ciężko ranny został mjr Józef Kępiński, dowódca GC 1/145¹⁷⁴ (wyeliminowało go to na zawsze z personelu latającego lotnictwa), natomiast następnego dnia lekko ranny został plut. Antoni Beda z GC I/2. 14 czerwca na uszkodzonych samolotach lądowali kpt. Stanisław Łaskiewicz z GC III/2 (skutek ognia opl) oraz plut. Marcin Machowiak z GC I/55 (awaria silnika po starciu z Me 109)¹⁷⁵.

Ostatnie sześć dni kampanii francuskiej (od czasu wystąpienia marszałka Petain do podpisania zawieszenia broni) to okres znikomej aktywności *Armée de l'air*. Żołnierze pogodzili się ze swym losem i czekali na ostateczne rozwiązanie kwestii związanej z zaprzestaniem wojny. W tym czasie francuscy lotnicy zgłosili zestrzelenie zaledwie pięciu niemieckich samolotów. Udział w zniszczeniu jednego z nich mieli także Polacy. 18 czerwca o godz. 17.40 polsko-francuski klucz GC I/1 w składzie kpt. Antoni Wczelik, A/C Delegay i sierż. Antoni Markiewicz zaatakował dwa nadlatujące z Rochefort

¹⁷⁴ Jego zastępcą został kpt. Piotr Łaguna.

¹⁷⁵ O dużym szczęściu mógł natomiast mówić por. Bohdan Grzeszczak z eskadry broniącej Clermont – Ferrand. 16 czerwca poleciał bowiem nieuzbrojonym samolotem do Nevers po części zapasowe do używanych przez jego oddział myśliwców KF.58. Kiedy podchodził do lądowania, zaatakowało go 15 Messerschmittów. Niemcy wprawdzie samolot zniszczyli, ale Polak wyszedł z tego starcia bez szwanku i części zapasowe dowiózł do Clermont – Ferrand ciężarówką.

He 111 i jeden z bombowców został zestrzelony¹⁷⁶. Było to ostatnie polskie zwycięstwo pod francuskim niebem.



Ewakuacja polskich lotników z Francji

Fot. ze zbiorów **Józefa Zielińskiego**

Między 17 a 24 czerwca miała miejsce masowa ewakuacja polskich lotników do Wielkiej Brytanii. Odbывała się ona trzema drogami. Najkrótszą z nich wybrał por. Zdzisław Henneberg, który wraz z podległymi mu lotnikami przeleciał z Francji bezpośrednio na Wyspy Brytyjskie¹⁷⁷. Wielu polskich lotników, ze względu na uniemożliwiający dotarcie do Wielkiej Brytanii zasięg używanych samolotów, zdecydowało się na przelot do Afryki. Stamtąd – *via* Gibraltar – dostali się do Wielkiej Brytanii. Jednak największa grupa polskich lotników dotarła na wyspy ostatniej nadziei drogą morską. Zaokrętowanie nastąpiło przede wszystkim w portach La Rochelle, Bordeaux,

¹⁷⁶ Po wojnie w bazie lotniczej francuskiej marynarki wojennej w Rochefort (z lotniska tam się znajdującego startowali 18 czerwca 1940 Wczelik, Markiewicz i Delegay) odsłonięto tablicę upamiętniającą to zestrzelenie.

¹⁷⁷ Rankiem 18 czerwca klucz por. Henneberga wystartował do Nantes, gdzie jego dowódca odprzebywającego tam podpułkownika RAF otrzymał zgodę na przelot do Anglii na lotnisko Tangmere. Cały klucz (oprócz por. Henneberga samoloty Bloch 151 i 152 pilotowali ppor. Brunon Kudrewicz i ppor. Witold Retinger oraz ppor. Edward Kowalski z *klucza kominowego* w Angers; w locie do Anglii wziął udział także Caudron *Simoun* z załogą ppor. Stanisław Wielgus i chor. Gustaw Pokrzywka, szef mechaników klucza Henneberga) poleciał tam jeszcze tego samego dnia. Lot rozpoczął się o godz. 14 i trwał 2,5 godziny.

St. Jean de Luz i Port Vendres. Podsumowując udział Polaków w trzeciej fazie kampanii francuskiej, należy podkreślić, że ich wysiłek był o wiele bardziej wyrazisty, niż wcześniej. Było kilka przyczyn tego stanu rzeczy. W okresie tym na froncie i w *kluczach kominowych* znajdowała się już spora grupa polskich pilotów, dzięki czemu szansa na spotkanie nieprzyjaciela znacznie wzrosła.

W walkach uczestniczyła całkowicie polska jednostka – GC 1/145. W ciągu zaledwie trzech kolejnych dni piloci zapisali na swoje konto 12 samolotów *Luftwaffe* (prawie $\frac{1}{3}$ wszystkich zwycięstw Polaków w tym okresie) przy stracie trzech poległych i dwóch rannych pilotów. Ponieważ używany przez Polaków sprzęt znacznie odbiegał od osiągnięć innych samolotów używanych przez *Armée de l'air*, a *Caudrony* były wyprodukowane w małej serii, wiązało się to z dużymi stratami, jak i praktycznie równymi zeru możliwościami uzupełnień jednostki nowymi CR.714. Po trzech dniach spotkań z nieprzyjacielem jednostkę trzeba było wycofać z pierwszej linii, bo piloci nie mieli wystarczającej liczby samolotów, by prowadzić normalną frontową działalność. Zaryzykować zatem można twierdzenie, że gdyby GC 1/145 dysponowała lepszym sprzętem, przebywałaby na froncie znacznie dłużej mając szansę na odniesienie większych sukcesów.

Morale polskiego lotnika było wyższe od francuskiego sojusznika – po ponownym przerwaniu przez Niemców linii obrony, Francuzi przestali wierzyć w zwycięstwo, natomiast Polacy nie mieli nic do stracenia.

Działania polskiego lotnictwa myśliwskiego we Francji w 1940 r. determinował przydział polskich lotników – ich możliwości należy bowiem ocenić w trzech kategoriach: samodzielna GC 1/145, piloci znajdujący się w jednostkach frontowych oraz praca *kluczy kominowych*.

Groupe de Chasse 1/145, jedyna całkowicie polska jednostka pod niebem Francji, wymaga oddzielenia od innych jednostek, w których na froncie walczyli Polacy. Specyfika działania GC 1/145 nie podlega bowiem dyskusji. Przede wszystkim był to jedyny dywizjon *Armée de l'Air*, który podczas walk w maju i czerwcu 1940 r. nie miał dowództwa francuskiego. Tym samym kłopotliwe było chociażby porozumiewanie się obsługi sieci

naprowadzania z będącymi w powietrzu lotnikami. Jedyne przydzielony do jednostki francuski pilot nie był bowiem w stanie brać udziału we wszystkich zadaniach GC 1/145. Tym bardziej, że był to weteran I wojny światowej, a więc człowiek mający najlepsze lotnicze lata za sobą. Mimo iż pozornie współpraca między francuskim oficerem łącznikowym układała się poprawnie, po wojnie światło dzienne ujrzały meldunki, które Cdt de Marmier wysyłał do dowództwa francuskiego lotnictwa. Wynika z nich jednoznacznie, że nie cenił sposobu, w jaki zarządzano dywizjonem. W sprawozdaniu z 7 czerwca 1940 roku czytamy m.in. *Oddział nasz składa się wprawdzie z personelu o wysokich walorach, ale w warunkach pełnej autonomii nie osiągnie takiej wydajności, jakiej moglibyśmy sobie życzyć. Uważam, że wydajność pilotów będzie około 70% niższa od wydajności ich kolegów, których wcielono do jednostek francuskich*¹⁷⁸. Z drugiej strony barykady stał mjr Kępiński, który wszelkimi dostępnymi metodami starał się dywizjon utrzymać w całości. Ile w tym było rzeczywistego przekonania o celowości działania, a ile zwykłej megalomanii (dowodzenie jedyną polską formacją lotnictwa na obczyźnie) pozostaje kwestią otwartą.

Bez wątplenia wpływ na działalność GC 1/145 miały przydzielone jej samoloty. Nie ma chyba nikogo (poza może konstruktorem płatowca), kto odważyłby się na stwierdzenie, iż Caudron CR.714 *Cyclone* był na ówczesne warunki pola walki przedsięwzięciem udanym. Zdawało sobie z tego sprawę również dowództwo francuskie, które nie zdecydowało się przydzielić CR.714 do jakiegokolwiek jednostki myśliwskiej *Armée de l'Air*. Okazję do walki na nieudanych płatowcach mieli we Francji tylko Polacy. Trudno zatem, by mając do dyspozycji sprzęt takiej jakości, byliby w stanie nawiązać równorzędną walkę z nieprzyjacielem. Tym bardziej na podkreślenie zasługuje fakt, że w trzech walkach powietrznych udało im się zestrzelić 12 samolotów *Luftwaffe* przy stracie trzech zabitych i dwóch rannych pilotów.

Nie ulega wątpliwości, iż polska jednostka została potraktowana przez Francuzów po macoszemu. Nie dość, że przydzielony sprzęt daleki był od doskonałości i brakowało środków łączności, to na dodatek połowę kampanii francuskiej GC 1/145 spędziła z dala od frontu. Gdyby dywizjonowi

¹⁷⁸ List pochodzący ze zbiorów SHAA znajduje się w archiwum autora. Brak sygnatury. Autor opublikował jego tłumaczenie w: G. Śliżewski, *Stracone...*, s. 58.

zapewniono normalne warunki działania, efekty - także propagandowe - byłyby z pewnością zupełnie innej, lepszej jakości.

Patrząc zaś na działalność polskiego personelu znajdującego się w kluczach frontowych, podstawową wadą lotnictwa francuskiego, na którą wpływu nie mieli Polacy, było rozczłonkowanie własnych sił. Przez to działające w dużych zespołach niemieckie samoloty miały – w przypadku napotkania francuskich myśliwców - dużą szansę na poniesienie małych strat, czy wręcz uniknięcie ataku. Intensywność działań też miała czasami wiele do zyczenia – z książki lotów Kazimierza Sztramko wynika, że w GC II/10 wykonał zaledwie siedem lotów bojowych¹⁷⁹.

Rozproszenie polskich pilotów w jednostkach frontowych miało bez wątpienia wpływ na osiągnięte przez nich wyniki. Ponieważ podczas lotu o akcji decydowali Francuzi, nie mogli stosować metod walki, które uznawali za skuteczne. Brakowało im zwłaszcza możliwości współdziałania w walce grupowej (tzw. *obskok*).

Inna sprawa, że Francuzi generalnie nie korzystali z doświadczeń sojuszników uznając, że szybkie zniszczenie polskiego lotnictwa we wrześniu 1939 roku świadczy o nienajlepszych umiejętnościach Polaków. Stąd ignorowanie sygnałów o braku maskowania samolotów i porannych kluczy alarmowy. Życie pokazało, że rację mieli Polacy – 10 maja, dzień niemieckiej ofensywy, obnażył słabe strony następców Napoleona.

Barierą był także brak znajomości języka francuskiego. O ile piloci z *Grupy Montpellier* mieli czas dobrze poznać komendy używane wśród sojuszników, piloci będący na stażu zaledwie kilkanaście dni, takiej możliwości nie mieli. Dotyczyło to zwłaszcza podoficerów, którzy mieli mniejszą szansę nauki języków obcych w Polsce.

Lotnicy z *kluczy kominowych* nie mieli zbyt wiele kontaktów z nieprzyjacielem, ponieważ patrole znajdowały się najczęściej z dala od frontu i spotkania z *Luftwaffe* czy *Regia Aeronautica* były raczej przypadkowe. Poza tym wiele z kluczy kominowych zaczęło działać w czasie, gdy kampania francuska była w swym schyłkowym okresie. Jakby tego było mało, sieć obserwacyjno - meldunkowa nie zawsze stała na wysokości zadania i w

¹⁷⁹ K. Sztramko, *Carnet individuel des services aériens*, kopia w zbiorach autora.

rezultacie na alarmy wielokrotnie startowano zbyt późno. Nie bez znaczenia jest także fakt, że Polacy często mieli do dyspozycji przestarzały i niesprawny sprzęt.

Bez wątpienia podczas kampanii francuskiej Polacy z *kluczy kominowych* stanowili ważne ogniwo w systemie obrony kraju. Praktycznie poza rejonem Paryża, który chronili Francuzi, lotnicy znad Wisły mieli pod swoją opieką pozostałe ważne punkty na mapie kraju sojusznika. O tym, że koncepcja punktowych patroli mających zadanie obrony newralgicznych miejsc nie spełniła swoich oczekiwań, świadczą ich wyniki. I nie chodzi tylko o nieliczne zwycięstwa w powietrzu, ale fakt, że do bombardowań ochraniających obiektów dochodziło praktycznie za każdym razem, kiedy *Luftwaffe* zdecydowała się na atak. Szczegóły zwycięstw *kluczy kominowych* znajdują się w Tabeli VII.

Rozdział II

Obrona Wielkiej Brytanii

2 czerwca - 20 grudnia 1940 r.

2.1. Trudne początki

Rozmiary zwycięstwa odniesionego we Francji zaledwie po 40 dniach walk zaskoczyły Adolfa Hitlera. Po podpisaniu zawieszenia broni w lasku Compiègne przywódca III Rzeszy znalazł się w kłopotliwej sytuacji. Pokonał bowiem francuską potęgę, ale nie miał precyzyjnych planów co do przyszłości zbrojnego konfliktu. Na placu boju pozostał bowiem jeden przeciwnik – Wielka Brytania, której od wielu wieków skutecznie chroniły wody Kanału La Manche.

Ostatecznie Hitler zdecydował przeprowadzić wojska lądowe przez Kanał La Manche 15 września. Aby *Seelöwe*¹⁸⁰ – bo taki kryptonim otrzymała operacja – się powiódł, konieczne było wywalczenie zupełnego panowania w powietrzu nad kanałem oraz południowo-zachodnią częścią Morza Północnego. Było to niezbędne, bo Niemcy sztabowcy uznali, że ilościowa i jakościowa przewaga brytyjskiej floty nad *Kriegsmarine* jest tak duża, iż Niemcy nie mają szans na zwycięstwo w bezpośrednim starciu¹⁸¹. Także ewentualne zaopatrzenie *Wehrmachtu* na wyspach stawało pod dużym znakiem zapytania.

Ciężar walk spoczął zatem na lotnictwie. Druga połowa 1940 r. określana jest w angielskojęzycznej historiografii mianem *Battle of Britain*¹⁸². W zależności od rodzaju zadań, które wykonywała *Luftwaffe* (RAF ograniczał się do obrony i przeciwdziałania nalotom przeciwnika), *Battle of Britain* podzielono na sześć okresów. W pierwszym, trwającym między 10 lipca a 7 sierpnia, niemieckie lotnictwo skupiło się na atakowaniu żeglugi przeciwnika.

¹⁸⁰ Lew Morski (niem.)

¹⁸¹ Np. F. Skibiński, *Geneza i Skutki Bitwy o Anglię. Sierpień – wrzesień 1940 r.*, (w:) *Wojskowy Przegląd Historyczny*, 1986, z. 2, s. 131.

¹⁸² Niemieccy historycy uznają, że walki o panowanie w powietrzu nad Wielką Brytanią zakończyły się w czerwcu 1941 r., kiedy większość jednostek *Luftwaffe* przesunięto na wschód w ramach przygotowań do agresji na ZSRR, np. R.F. Toliver, T.J. Constable, *Das waren die Deutschen Jagdflieger-Asse 1939 - 1945*, Motorbuch Verlag, Stuttgart 1983., E.H. Sims, *Jagdflieger - Die grossen Gegner von einst*, Motorbuch Verlag, Stuttgart 1983.

Był to zarazem okres badania systemu obronnego Wielkiej Brytanii i czasu reakcji na wtargnięcie w przestrzeń powietrzną niemieckich samolotów. Od 8 do 23 sierpnia celem ataków stały się angielskie porty, konwoje w ujściu Tamizy, stacje radarowe i lotniska w południowej części Wielkiej Brytanii. Między 24 sierpnia a 6 września *Luftwaffe* wzięła na cel głównie związane z lotnictwem zakłady przemysłowe w głębi kraju i lotniska¹⁸³. Od 7 września do końca miesiąca niemieccy lotnicy skupili się na bombardowaniu Londynu. Październik był okresem nalotów na leżące na południu Wysp Brytyjskich miasta. Nieprzyjaciół wykorzystywał nie najlepsze warunki atmosferyczne i atakował z zaskoczenia małymi grupkami samolotów – także wyspecjalizowanych oddziałów *Jabo*, czyli myśliwców Me 109 z ładunkiem bomb. Dwa ostatnie miesiące 1940 r. to stopniowe wygaszanie walk spowodowane warunkami atmosferycznymi, które nie sprzyjały działaniom lotnictwa¹⁸⁴.



Hawker Hurricane - jeden z dwóch podstawowych samolotów myśliwskich używanych przez RAF.

Fot. ze zbiorów **Grzegorza Śliżewskiego**

¹⁸³ *German attacks on England 8th Aug.-10th Sept. 1940 Aug.-Sept.*, NA, AIR 16/690.

¹⁸⁴ *Enemy operations 1940 June-Oct.*, NA, AIR 16/432.; *Air tactics and air fighting 1940 June-Dec.*, NA, AIR 16/735.

25 października 1939 r., podczas konferencji przedstawiciele lotnictwa Francji, Wielkiej Brytanii i Polski, zawarto wstępne porozumienie (memorandum) w sprawie organizacji Polskich Sił Powietrznych we Francji i Wielkiej Brytanii. Ustalono, że Brytyjczycy przyjmą kontyngent polskiego lotnictwa liczący 300 pilotów, 100 obserwatorów, 50 strzelców oraz 2.000 osób personelu technicznego i pomocniczego¹⁸⁵. Polacy wstąpić mieli do *RAF VR*¹⁸⁶. Zaoferowano także utworzenie dwóch dywizjonów średnich bombowców oraz dwóch rezerwowych jednostek tego typu. Bazą polskiego lotnictwa zostało lotnisko Eastchurch. Jednak polskie lotnictwo miało być pozbawione jakiegokolwiek niezależności i być całkowicie zależne od RAF¹⁸⁷. Było to związane z konstytucyjnym zakazem stacjonowania obcych wojsk na terenie Wielkiej Brytanii bez zgody brytyjskiego Parlamentu.

Zmiana podejścia do polskiego lotnictwa ewoluowała wraz z sytuacją na froncie francuskim. Im sytuacja przedstawiała się gorzej, tym Brytyjczycy byli bardziej gotowi do ustępstw. Umowa lotnicza z Wielką Brytanią w sprawie organizacji, zależności służbowej oraz bojowego wykorzystania PSP miała zostać podpisana 11 czerwca 1940 r.¹⁸⁸ W części ogólnej stwierdzono, że w ramach RAF zostaną zorganizowane polskie jednostki lotnicze na zasadach obowiązujących w RAF, a wydatki związane ich działalnością poniesie rząd polski. Załącznik nr 1 do umowy postanawiał m.in. że powołany zostanie Inspektorat PSP, który będzie organem łącznikowym między władzami polskimi i brytyjskimi, lotnicy polscy będą podlegali brytyjskiemu prawu i brytyjskim przepisom wojskowym oraz składać będą dwie przysięgi – polską i brytyjską, oficerowie będą przyjmowani do służby w stopniu podporucznika, reszta w stopniu szeregowca. Ostatecznie umowa ta nie została podpisana ze względu na nieobecność w tym czasie gen. Sikorskiego w Wielkiej Brytanii. Potem sytuacja zmieniła się na tyle, że potrzebny był inny dokument.

Po klęsce Francji rząd brytyjski zawarł 5 sierpnia 1940 r. z rządem polskim Umowę Wojskową dotyczącą organizacji i użycia Polskich Sił

¹⁸⁵ *Polish Units: organisation 1940 Aug. - 1944 Mar.*, NA, AIR 14/1130.

¹⁸⁶ *Royal Air Force Volunteer Reserve* – ochotnicza rezerwa Królewskich Sił Powietrznych.

¹⁸⁷ RAF – Royal Air Force.

¹⁸⁸ *Polish Units: organisation 1940 Aug. - 1944 Mar.*, NA, AIR 14/1130.

Zbrojnych, w tym lotnictwa¹⁸⁹. Łagodziła ona niektóre drażliwe postanowienia czerwcowej umowy, m.in. lotnicy składali tylko jedną, polską, przysięgę, a PSP stały się częścią składową suwerennych PSZ i podlegały władzom RAF tylko pod względem organizacji, wyszkolenia, dyscypliny oraz użycia bojowego¹⁹⁰. Zaznaczono, że *jednostki Polskich Sił Powietrznych będą używane w ten sam sposób jak jednostki Royal Air Force, o ile jednak okoliczności pozwolą, jednostki polskich Sił Powietrznych będą ze sobą współpracowały*¹⁹¹. Polski personel mógł działać wyłącznie z baz na terytorium Zjednoczonego Królestwa. Lotnicy mogli nosić na mundurze polskie odznaki, a na kadłubach użytkowanych przez Polaków samolotów mogły pojawić się biało-czerwone szachownice. Ci z lotników, którzy należeli do RAF VR, zostali przeniesieni do RAF.



Polscy piloci w 32. dywizjonie RAF w sierpniu 1940 r. Pierwszy z lewej P/O Jan Pfeiffer, siedzą: od prawej P/O Bolesław Własnowolski i P/O Karol Pniak.

Fot. ze zbiorów **Grzegorza Ślizewskiego**

¹⁸⁹ *Ibidem.*

¹⁹⁰ Wyjątkiem miał być dywizjon współpracy z armią, który miał podlegać bezpośrednio tworzonej armii polskiej.

¹⁹¹ Załącznik I do Umowy Wojskowej Polsko – Brytyjskiej z 5 sierpnia 1940 r., Art. II pkt 2.

Poza tym postanowiono zorganizować cztery dywizjony bombowe, dwa myśliwskie i jeden współpracy z wojskiem, a w miarę możliwości miały być zorganizowane kolejne trzy lub więcej dywizjonów. Przed ich sformowaniem Umowa zezwalała na przydzielanie Polaków do jednostek brytyjskich, ale za wyraźną zgodą władz polskich. 22 sierpnia brytyjski parlament przyjął ustawę zezwalającą na tworzenie na terenie Wielkiej Brytanii sił zbrojnych państw sprzymierzonych¹⁹².

Doszło też do samych zmian w strukturze PSP. 18 lipca 1940 r. powstał spadkobierca Dowództwa PSP we Francji – Generalny Inspektorat Sił Powietrznych. GISP był naczelnym organem kierowniczym PSP i został bezpośrednio podporządkowany gen. Sikorskiemu. Jego zadaniem było także zapewnienie łączności z brytyjskim Ministerstwem Lotnictwa oraz RAF. Zmiana ta była okazją do wymiany dowódcy polskiego lotnictwa – odwołany został gen. Józef Zajac, a Generalnym Inspektorem Sił Powietrznych został gen. Stanisław Ujejski. 23 października 1940 r. utworzono stanowisko Polskiego Oficera Łącznikowego przy *Fighter Command*¹⁹³, którym został płk Stefan Pawlikowski, dowódca *Brygady Pościgowej* z września 1939 r.

Pierwszych 50 lotników dotarło na Wyspy Brytyjskie 8 grudnia 1939 r. Kolejne transporty wyruszały co 10-14 dni i ostatecznie do 1 czerwca 1940 r. do Wielkiej Brytanii przybyło 2.164 osób¹⁹⁴. Lotników skierowano na kursy językowe, w których szczególny nacisk położono na specjalistyczną terminologię oraz znajomość regulaminów i przepisów obowiązujących w RAF. Pierwsze loty szkoleniowe piloci zaczęli odbywać w lutym 1940 r. Ze względu na sytuację w lotnictwie brytyjskim (położono większy nacisk na wzmocnienie *Fighter Command*), w kwietniu 1940 r. polskim pilotom zaproponowano przejście z lotnictwa bombowego do lotnictwa myśliwskiego.

Pierwszym polskim pilotem, który trafił do jednostki bojowej RAF był Sgt¹⁹⁵ Wojciech Kloziński, którego 2 czerwca 1940 r.¹⁹⁶ przydzielono do 54.

¹⁹² Ustawa o wojskach sprzymierzonych – *Allied Forces Act*.

¹⁹³ Lotnictwo myśliwskie Wielkiej Brytanii.

¹⁹⁴ J.B. Cynk, *Polskie...*, s. 161.

¹⁹⁵ Ponieważ polscy lotnicy w Wielkiej Brytanii w wymiarze operacyjnym podlegali dowództwu RAF, autor zdecydował się używać w pracy brytyjskich stopni wojskowych.

¹⁹⁶ W dotychczasowych opracowaniach bezkrytycznie podawano informację, zamieszczoną w opracowaniu W. Króla (*Polskie dywizjony...*, s. 42-43.), że pierwszymi lotnikami

dyonu¹⁹⁷. Wkrótce dołączyli kolejni: ogółem podczas I fazy *Battle of Britain* w jednostkach RAF znalazło się 25 pilotów – szczegóły w Tabeli VIII (tabele znajdują się na końcu rozdziału).

W czasie I fazy *Battle of Britain* powstały dwa polskie dywizjony myśliwskie. 13 lipca 1940 r. sformowano na lotnisku Leconfield w hrabstwie York pierwszy polski dywizjon myśliwski, który otrzymał w RAF numer 302. Następny, o numerze 303, sformowano dwa dni później w Blackpool. 2 sierpnia został przesunięty na lotnisko Northolt na zachodnim przedmieściu Londynu. Organizację polskich dywizjonów myśliwskich oparto o zmodyfikowany Etat Wojenny WAR/FC/158, zakładający m.in. zdublowanie dowódców jednostki. Takie rozwiązanie miało ułatwić Polakom proces poznania organizacji, zasad i procedur obowiązujących w RAF. W grę wchodziła również kiepska znajomość języka angielskiego wśród naszych pilotów, co skutecznie utrudniało komunikację z nimi w powietrzu, a tym samym dowodzenie formacją podczas lotu. Mogło to mieć fatalne skutki zwłaszcza podczas spotkania z nieprzyjacielem, czy w złych warunkach atmosferycznych. Podobne zasady wprowadzono także w jednostkach czeskich, które tworzone w tym samym czasie¹⁹⁸.

W pierwszej fazie *Battle of Britain* sytuacja polskiego lotnictwa myśliwskiego była analogiczna do pierwszych dni kampanii francuskiej – liczba Polaków w jednostkach RAF była mocno ograniczona¹⁹⁹, a oba polskie dywizjony znajdowały się jeszcze w fazie szkolenia. Tym samym możliwości napotkania samolotu przeciwnika i odniesienia zwycięstwa były niewielkie – 25 pilotów w jednostkach pierwszoliniowych nie było zbyt wielką siłą. Biorąc pod uwagę fakt, że 19 z nich trafiło do jednostek bojowych w ciągu ostatnich pięciu dni I fazy *Battle of Britain*, zmienia to także perspektywę oceny możliwości polskich pilotów w tym okresie.

przydzielonymi do brytyjskich jednostek lotniczych byli F/Lt W. Pankratz i F/O A. Ostowicz (145 Dyon) oraz P/O T. Nowak i P/O W. Samoliński (253 Dyon). Miało to się stać 16 lipca 1940 r. Z dokumentów brytyjskich wynika co innego: *Operations Record Book of 54 Squadron, 1930 Jan. 1940 Dec.*, NA, AIR 27/511.; *Operations Record Book of 145 Squadron, 1939 Oct.-1940 Dec.*, NA, AIR 27/984.; *Operations Record Book of 253 Squadron, 1939 Oct.-1943 Dec.*, NA, AIR 27/1511.

¹⁹⁷ Dyon – skrót od dywizjon.

¹⁹⁸ *Polish Units: organisation 1940 Aug. - 1944 Mar.*, NA, AIR 14/1130.

¹⁹⁹ *Ewidencja bojowa pilotów*, IPMS, LOT.A.V.44/11.

To jednak właśnie w pierwszej fazie powietrznych zmagania nad Wyspami Brytyjskimi Polacy odnieśli pierwsze zwycięstwo pod niebem Anglii²⁰⁰,

31 lipca szczęście jeszcze raz uśmiechnęło się do Polaków, którzy uszkodzili niemiecki bombowiec²⁰¹. Jak zatem widać, dorobek Polskich pilotów w I fazie *Battle of Britain* trudno nazwać owocnym. Ale już wkrótce, wraz z pojawieniem się kolejnych lotników znad Wisły pod brytyjskim niebem, miało się to diametralnie zmienić.

2.7. Pierwsze starcia.

Druga faza *Battle of Britain*: 8 - 23 sierpnia 1940

Początkowe walki nad wodami Kanału La Manche były tylko przygrywką do starć, które miały wkrótce rozegrać się pod angielskim niebem. Dowództwo Luftwaffe uznało bowiem, że nadszedł czas silniejszego uderzenia. Miał to być początek ofensywy niepokonanego do tej pory niemieckiego lotnictwa, której celem było wywalczenie przewagi, jeśli nawet nie panowania w powietrzu. Dlatego głównym celem uderzenia były stacje radarowe i lotniska w południowej części Wielkiej Brytanii. Niejako przy okazji starano się wciągnąć w walkę myśliwce RAF atakując angielskie porty i

²⁰⁰ 19 lipca zanotowano małą aktywność Luftwaffe w rejonie Kent, Kornwalii i południowej Walii. Kilka bomb spadło na Glasgow. Ogółem w Wielkiej Brytanii zginęły tego dnia cztery osoby, a 78 było rannych. Przeciw jednemu z takich rajdów o 17.50 z Tangmere wzbił się w powietrze klucz 145 Dyonu: F/Lt Roy G. Dutton, F/O Antoni Ostowicz, P/O Michael A. Newling. Lotnicy napotkali samotnego He 111, którego kilka minut wcześniej nad Sussex przechwyciła para 1 Dyonu. Niemcom udało się wtedy zestrzelić jednego z atakujących Hurricane'ów i uciec, ale nad Kanałem La Manche, około pięciu mil od Shoreham, natknęli się na trójkę pilotów z 145 Dyonu. Tym razem atak był skuteczny - He 111 z 7./KG 55 (oznaczenie kodowe G1+AR) wodował w morzu. Uffz. Biskup, Fw. Maeder i Obl. Westhaus zginęli, a Fw. Kasten i Gefr. Mensel zaginęli. Załoga Heinkla zdążyła jeszcze trafić samolot Newlinga i Anglik lądował przymusowo w Shoreham. *The Battle of Britain Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, wyd. V, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1989, s. 124.

²⁰¹ F/O Antoniego Ostowicza ponownie spotkał nieprzyjacielski bombowiec. Podczas patrolowania nad chmurami w rejonie Bembridge piloci 145 Dyonu napotkali samotny dwusilnikowy samolot, który rozpoznali jako Do 215. Bombowiec krążył nad małymi statkami, a po ataku Polaka skrył się w chmurach. Ostowicz zameldował po powrocie do bazy, że uszkodził nieprzyjacielski płatowiec. Czy tak było w rzeczywistości? Dziś trudno to jednoznacznie ustalić. 31 lipca Luftwaffe straciła trzy bombowce, ale tylko dwa z nich mogły być atakowane przez Ostowicza. Oba He 111 z 1./KG 55 zostały zestrzelone przez myśliwce, załogi ratowały się skokiem ze spadochronem i nie poniosły obrażeń (jedna wylądowała w rejonie Tours). Ponieważ RAF nie zgłaszał w tym dniu żadnych pewnych zestrzeleń i biorąc pod uwagę notoryczne pomyłki pilotów w rozpoznawaniu sylwetek samolotów, z małą dozą prawdopodobieństwa można założyć, że jeden z Heinkli straconych w tym dniu przez Niemców mógł być ofiarą F/O Ostowicza. *Ibidem*, s. 136.

konwoje w ujściu Tamizy²⁰². Marszałek Göring czekał tylko na odpowiednią pogodę. Taka okazja nadarzyła się 8 sierpnia.



Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, (w:) NA, AIR 16/960.; J. Foreman, *RAF Fighter Command victory claims of World War Two, part 1 (1939 - 1940)*, Red Kite, Walton on Thames, 2003.; tenże, *The Fighter Command War Diaries*, cz. 1, Air Research Publications, Surrey 1996.; F.K. Mason, *Battle over Britain*, McWhirter Twins Ltd., London 1969.; *The Battle of Britain Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, wyd. V, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1989.; *The Blitz Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, t. I, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1987.; J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 - June 1941*, Grub Street, London 2001.; K. Janowicz, *Bitwa o Anglię*, cz. 1, AJ-Press, Gdańsk 1998.; A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1939-1945*, Wyd. MON, Warszawa 1976.

Zamierzenia Luftwaffe korelowały z planami lotnictwa brytyjskiego – dowództwo RAF wyciągnęło wnioski z dotychczasowych walk nad Kanałem. Uznano, że wysyłanie jednostek do walk nad morzem stawia znak równości w stratach obu stron. Teoretycznie RAF działał nad własnym terytorium, więc zestrzelenie własnego samolotu mogło zakończyć się skokiem ze spadochronem pilota i jego powrót do jednostki. Luftwaffe takiego komfortu nie miała – jakiegokolwiek kłopoty z samolotem, nawet techniczne, nad Wyspami Brytyjskimi kończyły się bezpowrotną stratą personelu latającego. Skupienie się na walkach nad Kanałem te różnice zacierały – obie strony miały takie same szanse na wyłowienie swoich lotników z morza. Dlatego brytyjskie dowództwo podjęło decyzję, aby utrzymywać w pogotowiu

²⁰² *Enemy operations 1940 June-Oct.*, NA, AIR 16/432.

jednostki na lotniskach wysuniętych na wybrzeżu południowej Anglii (miało to też tę zaletę, że skracało czas reakcji na atak przeciwnika). Zakwaterowanie dla lotników przygotowano w namiotach – było to możliwe ze względu na sprzyjające ku temu warunki atmosferyczne. Poza tym do maksimum miała być wykorzystana służba posterunków obserwacyjno – meldunkowych oraz wskazania stacji radarowych²⁰³. 8 sierpnia w myśliwskich jednostkach RAF znajdowało się 25 polskich pilotów - 23 spośród nich trafiło do jednostek zlokalizowanych na południu Anglii (lotniska Hornchurch, Westhampnett, Middle Wallop, Gravesend i St. Eval) i miało dużą szansę, by wziąć udział w walkach z *Luftwaffe*. Dwóch pozostałych²⁰⁴ zostało w lipcu przydzielonych do 253. dyonu, który 8 sierpnia stacjonował na północy Wielkiej Brytanii (13 Grupa) w Turnhouse i tam - z dala od głównego teatru działań - oczekiwał na rozkaz przesunięcia na południe kraju. Największa grupa, pięciu pilotów, trafiła do 501. dyonu, czterech znalazło się w 145. dyonie, a trzech w 234. Już 8 sierpnia, podczas walk nad konwojem CW 9, zwanym też „Peewit”, łupem Polaków padło 11% wszystkich samolotów *Luftwaffe* zgłoszonych tego dnia jako zniszczone. Polacy nie ponieśli strat, podczas gdy w RAF poległo 15 lotników, a czterech następnych było rannych²⁰⁵.

Nieco gorsze wyniki Polacy odnosili podczas kolejnych powietrznych starć pod niebem Anglii, np. 12 sierpnia 1940 r. zestrzelili 8% wszystkich zgłoszonych przez RAF samolotów *Luftwaffe*, 13 sierpnia - 4%, 15 sierpnia - 5%, 16 sierpnia - 1%, 18 sierpnia - 5%. Pod koniec omawianego kresu wyniki te były już wyższe: 20 sierpnia - 11%, a 22 sierpnia - 13%. W sumie między 8 a 23 sierpnia piloci myśliwscy RAF zgłosili zestrzelenie 680 przeciwników, a w liczbie tej jest 30 zwycięstw indywidualnych i trzy zbiorowe polskich lotników. Daje to około 4,5% wszystkich zwycięstw RAF w tym okresie. Wynik ten można porównać do II fazy walk pod francuskim niebem. Szczegóły w Tabeli IX.

²⁰³ *Fighter tactics 1940 Oct. 1940 Nov.*, NA, AIR 16/282.

²⁰⁴ P/O Tadeusz Nowak i P/O Włodzimierz Samoliński.

²⁰⁵ *Aircrew casualties in Battle of Britain July-Oct. 1940*, NA, AIR 16/609.

Najwięcej zwycięstw Polacy odnieśli 15 i 18 sierpnia, kiedy nad Anglią toczyły się najbardziej zacięte walki. Najskuteczniejszymi Polakami byli piloci z dywizjonów 32 i 501, którzy zestrzelili 10 z 14 samolotów²⁰⁶.

Na początku II fazy *Battle of Britain* w jednostkach RAF znajdowało się 25 polskich pilotów myśliwskich, ale wkrótce liczba ta uległa zmianie. W jednostkach doskonalenia bojowego (*Operations Training Unit*) szkolenie ukończyło kolejnych 20 Polaków, których niezwłocznie przydzielono do pierwszoliniowych jednostek. Aż pięciu z nich trafiło do 151. dywizjonu²⁰⁷, pozostali albo również zostali przydzieleni do jednostek, w których nie było jeszcze polskich pilotów (dywizjony 32 i 213 - wszystkie na południu Anglii), albo uzupełnili składy dywizjonów, w których Polacy już walczyli (54, 65, 145, 238, 501 i 601²⁰⁸). Na koniec II fazy *Battle of Britain* w jednostkach RAF nie znajdowało się jednak 45 pilotów - 23 sierpnia 1940 r. było ich bowiem 33²⁰⁹. Do tego dochodzi jeszcze 32 pilotów 302. dywizjonu, który w tej fazie *Battle of Britain* osiągnął gotowość bojową i odniósł swoje pierwsze zwycięstwa²¹⁰.

W ciągu 16 dni walk zginęło siedmiu Polaków²¹¹, dwóch było ciężko rannych²¹², a kolejnych trzech²¹³ przesunięto do formującego się 303. dywizjonu. Szczegóły ruchów personalnych polskich pilotów w jednostkach RAF znajdują się w tabeli X.

W II fazie *Battle of Britain* straty Polaków w ogólnym bilansie strat RAF były duże (szczegóły w Tabeli XI). Szczególne dotkliwe okazały się walki z 12 sierpnia, kiedy to zginęło trzech pilotów, co stanowiło 30% ogólnych bezpowrotnych strat osobowych RAF tego dnia.

²⁰⁶ *Air Ministry: Combat Reports of 32 Squadron, Second World War*, NA, AIR 50/16.; *Air Ministry: Combat Reports of 501 Squadron, Second World War*, NA, AIR 50/162.

²⁰⁷ *Operations Record Book of 151 Squadron, 1936 Aug.-1940 Dec.*, NA, AIR 27/1018.

²⁰⁸ Przez większość II fazy *Battle of Britain* w tej jednostce Polaków jednak nie było: F/O Urbanowicz i Sgt Kwieciński opuścili ją na początku tego okresu, natomiast F/O Jankiewicz i F/O Topolnicki zostali tam przydzieleni pod koniec fazy. *Operations Record Book of 601 Squadron, 1940 Jan.- Dec.*, NA, AIR 27/2059.

²⁰⁹ *Ewidencja bojowa pilotów*, IPMS, LOT.A.V.44/11.

²¹⁰ 20 sierpnia S/Ldr William Satchell wraz z P/O Stefanem Wapniarkiem zestrzelili Ju 88 z 8./KG 30, natomiast następnego dnia F/Lt William Riley oraz P/O Stanisław Chałupa zgłosili po jednym prawdopodobnie zniszczonym Ju 88. *Air Ministry: Combat Reports of 302 (Polish) Squadron, Second World War*, NA, AIR 50/116.

²¹¹ F/O Antoni Ostowicz (145 Dyon), F/O Michał Stęborowski (238), F/Lt Wilhelm Pankratz (145), Sgt Józef Kwieciński (145), P/O Kazimierz Łukaszewicz (501), P/O Mieczysław Rozwadowski (151) i F/O Franciszek Gruszka (65).

²¹² Sgt Wojciech Kloziński (54 Dyon) i P/O Franciszek Kozłowski (501).

²¹³ F/O Witold Urbanowicz (145 Dyon), Sgt Jan Rogowski (74) i Sgt Leon Świtoń (54).



P/O Kazimierz Łukaszewicz z 501. dywizjonu był jednym z pierwszych polskich pilotów poległych w Wielkiej Brytanii. Zginął w kanale La Manche 12 sierpnia 1940 r.

Fot. ze zbiorów **Wojciecha Sankowskiego**

Porównując procentowe straty z procentową liczbą zwycięstw odniesionych przez Polaków w II fazie *Battle of Britain*, dochodzi się do konkluzji, że straty w personelu były zbliżone do sukcesów. Procent strat (zabici i ranni) Polskich Sił Powietrznych wynosi bowiem 5,5% strat pilotów myśliwskich RAF, przy sukcesach wynoszących 4,5%. Gdyby jednak przyjrzeć się ich udziałowi w zwycięstwach poszczególnych dywizjonów, sytuacja wyglądałaby zupełnie inaczej. Takie spojrzenie wydaje się bardziej obiektywne, ponieważ uwzględnia realną szansę polskich pilotów na kontakt z nieprzyjacielem i walkę z nimi. Przykładowo Polacy w 145. dywizjonie zestrzelili 30,7% samolotów, które zgłosili piloci tej jednostki²¹⁴. Analogicznie stosunek ten w 501. dywizjonie wynosił 27,3%²¹⁵, w 32. dywizjonie 19,4%²¹⁶, w 238. dywizjonie - 19%²¹⁷, a w 65. dywizjonie - 13,3%²¹⁸. Ale w innych jednostkach te proporcje były zupełnie inne – 213. dywizjon zestrzelił 55 samolotów bez udziału Polaków, 601. dywizjon - 41 bez udziału Polaków, podobnie było w 152. dywizjonie, gdzie na 31 samolotów żadnego nie zapisał na swoje konto polski pilot. Dane te dotyczą

²¹⁴ *Air Ministry: Combat Reports of 145 Squadron, Second World War, NA, AIR 50/62.*

²¹⁵ *Air Ministry: Combat Reports of 501 Squadron, Second World War, NA, AIR 50/162.*

²¹⁶ *Air Ministry: Combat Reports of 32 Squadron, Second World War, NA, AIR 50/16.*

²¹⁷ *Air Ministry: Combat Reports of 238 Squadron, Second World War, NA, AIR 50/91.*

²¹⁸ *Air Ministry: Combat Reports of 65 Squadron, Second World War, NA, AIR 50/25.*

jednak całego okresu II fazy *Battle of Britain* i mogą być mylące. Gdyby przyjrzeć się rzeczywistym przydziałom polskich pilotów do tych jednostek, okazałoby się, że w okresie, w którym Polacy walczyli w tych jednostkach, 213. dyon zestrzelił pięć samolotów, 601 - 18, a 152 - cztery. W sumie Polacy zestrzelili około 12% samolotów zgłoszonych przez jednostki, do których zostali przydzieleni. Szczegóły w Tabeli XII.

Straty poniesione przez Polaków na tle brytyjskich pilotów z jednostek, w których służyli są jednak znacznie większe niż wspomniane już globalne 5,5% - szczegóły w tabeli XIII. Patrząc na problem inaczej - na każdego poległego lub rannego pilota RAF przypadało prawie 4,2 zestrzelonego samolotu *Luftwaffe*, podczas gdy w przypadku PSP liczba ta wynosiła 3,5.

Podsumowując. W II fazie *Battle of Britain* Polacy w jednostkach RAF znajdowali się przede wszystkim w dywizjonach usytuowanych w południowej Anglii, gdzie toczyły się główne walki w powietrzu. Tym samym - ze względu na nasilenie starć na stosunkowo krótkim odcinku frontu - ich możliwości napotkania nieprzyjaciela znacznie wzrosły w porównaniu z działaniami we Francji i początkowym okresie walk nad Wielką Brytanią.

Straty poniesione przez RAF w początkowym okresie wojny sprawiły, że Polacy okazali się cennymi sojusznikami, którzy uzupełnili stany osobowe jednostek. Wcześniej dowództwo RAF niechętnie patrzyło na możliwość przydzielenia obcokrajowców do jednostek myśliwskich.

Stosunkowo mała liczba polskich pilotów w jednostkach RAF sprawiła, że podobnie jak w patrolach przydzielonych we Francji do jednostek frontowych, nie mieli wpływu na przebieg walki, czy wybieranej taktyki ataku (właśnie ten aspekt sprawy plus słaba znajomość języka angielskiego mogą tłumaczyć stosunkowo wysokie straty, jakie ponieśli Polacy). Tym samym ich dotychczasowe doświadczenie z walk we wrześniu 1939 r.²¹⁹ (wszyscy piloci walczący w II fazie *Battle of Britain* w jednostkach RAF nie brali udziału w kampanii letniej 1940 r. we Francji) nie było wykorzystane.

W II fazie *Battle of Britain* Polacy byli mniej skutecznymi pilotami od kolegów z RAF. Ogólny procent zwycięstw do strat okazał się dla Polskich pilotów niekorzystny - odnieśli bowiem 4,5% wszystkich zwycięstw RAF,

²¹⁹ Miało je 17 spośród 46 polskich pilotów.

podczas gdy przypadło im 5,5% wszystkich strat RAF. Kiedy jednak porówna się wyłącznie bilans jednostek, w których służyli Polacy, proporcje te zmieniają się na korzyść lotników z nad Wisły w przypadku zwycięstw - wynoszą około 12% całości, podczas gdy straty w personelu latającym (zabici, ranni i w niewoli) są zdecydowanie bardziej niekorzystne i wynoszą 15%. Na jednego poległego lub rannego pilota przypadało w RAF 4,1 zestrzelonego samolotu Luftwaffe, podczas gdy w PSP - 3,5.



F/O Stefan Witorzeń z 501. dywizjonu był jednym z najskuteczniejszych polskich pilotów II fazy Battle of Britain (3 zwycięstwa).

Fot. ze zbiorów **Grzegorza Sojdy**

W stosunkowo krótkim okresie czasu wyłoniła się grupa pilotów, którzy wykorzystali swoje dotychczasowe doświadczenie bojowe i zaczęli odnosić spore indywidualne sukcesy (cztery samoloty zestrzelił P/O Karol Pniak z 32. dywizjonu a po trzy P/O Władysław Własnowolski także z 32. dywizjonu oraz F/O Stefan Witorzeń z 501. dywizjonu i Sgt Marian Domagała z 238. dywizjonu). Wszyscy mieli doświadczenie zdobyte w walkach we wrześniu 1939 r.²²⁰

Jedyny polski dywizjon, w którego skład wchodził doświadczeni w walkach w Polsce i we Francji lotnicy, znajdował się na zapleczu głównego obszaru walk i nie miał zbyt dużych szans na spotkanie przeciwnika.

²²⁰ F/O Witorzeń nie był wprawdzie we wrześniu 1939 pilotem jednostki frontowej, ale będąc instruktorem w Szkole Podchorążych Lotnictwa bronił Dębina przed atakami *Luftwaffe* z powietrza.

2.3. Atak na lotniska.

Trzecia faza *Battle of Britain*: 24 sierpnia – 6 września 1940

Na podstawie dotychczasowych doświadczeń zdobytych w czasie ataku na Polskę, Norwegię i Francję Niemcy sądzili, że przewagę w powietrzu uzyskają bez większych przeszkód i w miarę szybko. Tym razem jednak obrona była bardziej skondensowana, dobrze zorganizowana, opierająca się na nowatorskich radarach oraz sprawdzonych obserwatorach naziemnych i do panowania w powietrzu było jeszcze daleko. Dlatego po pięciu dniach spokoju związanego z kiepskimi warunkami atmosferycznymi, 24 sierpnia Niemcy zmienili taktykę ataków na Wyspy Brytyjskie - na dalszy plan odsunęto zadania związane z atakami na angielską marynarkę oraz cele nadbrzeżne. Priorytetem stało się całkowite wyeliminowanie RAF - wyprawy bombowe kierowały się przede wszystkim na zakłady przemysłowe związane z produkcją lotniczą oraz lotniska stacjonowania dywizjonów myśliwskim²²¹. Brytyjczycy skupili się w związku z tym na obronie²²².

Pierwszego dnia III fazy *Battle of Britain* niemiecka taktyka okazała się niezwykle skuteczna - udało się bowiem wyeliminować lotnisko Manston (A/V/M Keith Park, dowódca 11 Grupy Myśliwskiej, zarządził ewakuację stacji lotniczej), poza tym uszkodzono lotniska w Ramsgate, Hornhurch oraz North Weald. Był to bez wątpienia cios dla systemu obronnego Wielkiej Brytanii²²³. Warte podkreślenia jest, że duży sukces odniósł tego dnia Sgt Antoni Głowacki z 501. dyonu, który w trzech kolejnych starciach odniósł pięć zwycięstw powietrznych. Były to jedyne pewne zwycięstwa Polaków, ale i tak stanowiły prawie 10% całości sukcesów RAF (brytyjscy piloci myśliwscy zestrzelili bowiem 24 sierpnia 52 samoloty).

Ataki na lotniska były kontynuowane ze sporymi sukcesami w następnych dniach. 25 sierpnia siedem Ju 88 zaatakowało lotnisko Warmwell niszcząc dwa hangary oraz przerywając wszystkie linie łączności. Następnego dnia samolotom RAF nie udało się przeszkodzić w zbombardowaniu Debden,

²²¹ *German air attacks on England 1940 Aug.-Sept.*, NA, AIR 16/772.; *Enemy operations 1940 June - Oct.*, NA, AIR 16/432.; *German attacks on England 8th Aug. - 10th Sept. 1940 Aug.-Sept.*, NA, AIR 16/690.

²²² *Air tactics and air fighting 1940 June-Dec.*, NA, AIR 16/735.

²²³ *German attacks on RAF Aerodromes: tactical information gained 1940 Aug.- Nov.*, NA, AIR 16/842.

na którym zginęło trzech mechaników, spłonął Hurricane z 257. dyonu, trafione też zostały magazyny, park samochodowy i stołówka. 28 sierpnia Niemcom udało się zbombardować Eastchurch niszcząc na ziemi cztery *Battle* oraz poważnie uszkadzając płytę lotniska, a w Rocheford niemieckie bombowce zniszczyły niektóre hangary i budynki, a wszystkie połączenia kablowe zostały przerwane. W następnych dniach sytuacja powtarzała się²²⁴.



Sgt Antoni Głowacki z 501. dywizjonu, który 24 sierpnia 1941 r. zestrzelił pięć samolotów Luftwaffe.

Fot. ze zbiorów **Grzegorza Śliżewskiego**

Walki pod brytyjskim niebem okazały się na tyle krwawe, że 27 sierpnia dowództwo RAF zdecydowało się wycofać na północ dwa dywizjony, które poniosły największe straty - dyony nr 65 i 32²²⁵. Zwłaszcza w drugiej z jednostek sytuacja była dramatyczna - w dniu przesunięcia na tyły w jego składzie pozostało jedynie ośmiu pilotów, w tym dwóch Polaków. Wkrótce ten sam manewr taktyczny wykonały kolejne jednostki: latający na Defiantach dywizjon 264 oraz dywizjon 615.

Na początku III fazy *Battle of Britain* w jednostkach brytyjskich znajdowało się 33 pilotów, z których - podobnie jak w poprzednim okresie - po dwóch pilotów z 74 i 257 dyonu znajdowało się poza głównym rejonem walk. Sytuacja ta zmieniła się 27 sierpnia, kiedy tę drugą jednostkę przesunięto na południe Anglii do 11 Grupy Myśliwskiej. Doszło zatem do sytuacji, że jednego dnia na tyły odeszło czterech polskich pilotów z 32 i 65 dyonów²²⁶, a w ich miejsce trafiło dwóch innych z 257. dywizjonu²²⁷. 31

²²⁴ *Ibidem.*

²²⁵ *Operations Record Book of 32 Squadron, 1930 Jan. 1940 Dec.*, NA, AIR 27/360.; *Operations Record Book of 65 Squadron, 1934 Sept 1940 Dec.*, NA, AIR 27/592.

²²⁶ P/O Jan Pfeiffer i P/O Bolesław Własnowolski z 32 Dyonu oraz F/O Władysław Szulkowski i P/O Bolesław Drobiński z 65 Dyonu.

²²⁷ P/O Tadeusz Nowak i P/O Włodzimierz Samoliński.

sierpnia na tyły wycofano 145. dywizjon RAF, a wraz z nim dwóch polskich pilotów²²⁸. Zostali oni w tym samym dniu przesunięci do 605. dywizjonu, jednostki, która wprawdzie również znajdowała się w odwodzie, ale była wyznaczona do walk na pierwszej linii (znalazła się tam 7 września, czyli w pierwszym dniu następnego okresu Bitwy). Dzień później do 12 Grupy Myśliwskiej przesunięto 151. dyon z trzema Polakami²²⁹. 3 września na tyły odesłano 54. dywizjon z jednym Polakiem w składzie²³⁰. Pod koniec opisywanego okresu - po uzupełnieniu strat - w brytyjskich jednostkach znajdowało się 35 pilotów, z których 10 przydzielonych było do dywizjonów znajdujących się na tyłach. Stan pilotów bezpośrednio zaangażowanych w walki na południu Anglii pozostał zatem na podobnym poziomie, jak na początku fazy.



F/O Ludwik Paszkiewicz z 303. dywizjonu, który 30 sierpnia odniósł pierwsze zwycięstwo dla swojej jednostki.

Fot. ze zbiorów **Wojciecha Sankowskiego**

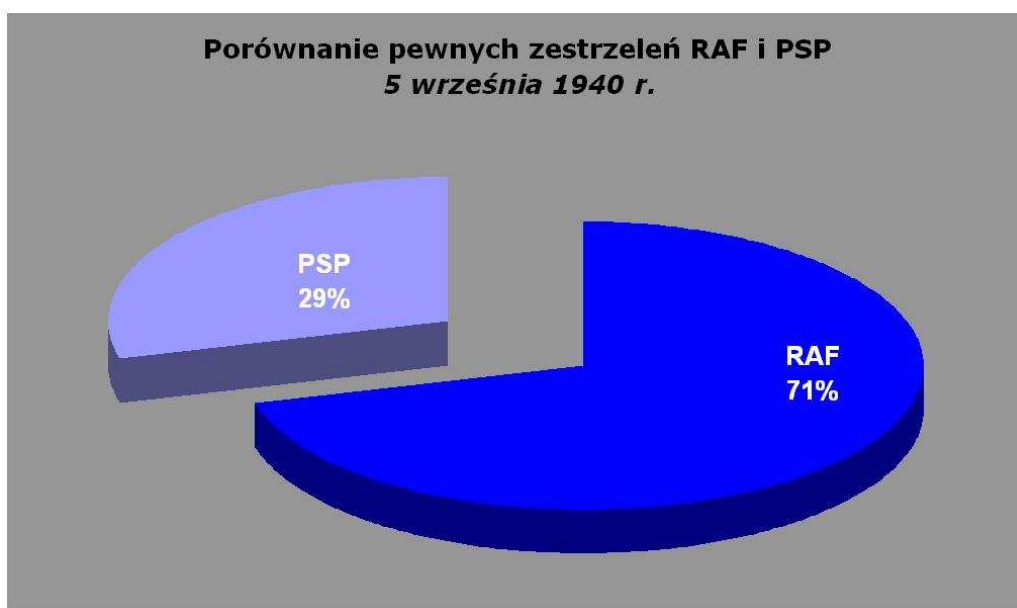
Trzecia faza *Battle of Britain* to moment wejścia do akcji 303. dywizjonu, który już w pierwszym locie bojowym (31 sierpnia) zestrzelił sześć niemieckich samolotów będąc szóstą co do skuteczności jednostką dnia. Był to charakterystyczny dla tego okresu wyróżnik - o ile 303. dyon miał okazję do spotkania z nieprzyjacielem, w większości przypadków procentowa

²²⁸ P/O Witold Głowacki i Sgt Jan Budziński

²²⁹ P/O Tadeusz Kawalecki, P/O Franciszek Surma, P/O Jerzy Solak

²³⁰ P/O Walenty Krepski

liczba polskich zwycięstw w całości sukcesów RAF była stosunkowo duża. W ciągu czterech walk, w których wzięła udział cała jednostka, procent ten wynosił odpowiednio 29% (5.9.), 17% (9.9.), 15% (2.9.) oraz 11% (31 sierpnia). Co więcej – 303. dywizjon był wtedy jedną z najskuteczniejszych jednostek: był odpowiednio drugim, trzecim i dwukrotnie szóstym najskuteczniejszym dywizjonem dnia. Podobny rezultat Polacy w jednostkach RAF odnieśli jedynie 4 września, kiedy ich procent zwycięstw także sięgnął 11% - było to zasługą trzech pilotów 234. dywizjonu²³¹, którzy zgłosili zniszczenie czterech samolotów nieprzyjaciela²³² (szczegóły znajdują się w Tabeli XIV).



Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, (w:) NA, AIR 16/960.; J. Foreman, *RAF Fighter Command victory claims of World War Two*, part 1 (1939 – 1940), Red Kite, Walton on Thames, 2003.; tenże, *The Fighter Command War Diaries*, cz. 1, Air Research Publications, Surrey 1996.; F.K. Mason, *Battle over Britain*, McWhirter Twins Ltd., London 1969.; *The Battle of Britain Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, wyd. V, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1989.; *The Blitz Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, t. I, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1987.; J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 – June 1941*, Grub Street, London 2001.; K. Janowicz, *Bitwa o Anglię*, cz. 1, AJ-Press, Gdańsk 1998.; A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1939-1945*, Wyd. MON, Warszawa 1976.

Ogółem procent zwycięstw polskich pilotów w całości sukcesów obrońców Wysp Brytyjskich wyniósł 8,6. Co charakterystyczne - gdyby odjąć 29 zwycięstw, które w opisywanym okresie odniósł 303. dywizjon,

²³¹ P/O Zbigniew Oleński, Sgt Józef Szlagowski i Sgt Zygmunt Klein

²³² *Air Ministry: Combat Reports of 234 Squadron, Second World War*, NA, AIR 50/89.

zwycięstwa Polaków sięgałyby 3,7% wszystkich zwycięstw RAF, czyli 0,8% mniej niż w poprzedniej fazie Bitwy. Wejście do akcji polskiej jednostki w obszarze największej aktywności *Luftwaffe* dokładnie w połowie III fazy *Battle of Britain* sprawiło, że sukcesy Polaków zwiększyły się prawie dwukrotnie.

Najwięcej zwycięstw, bo 12, Polacy zgłosili 5 września. Nieco mniej 31 sierpnia (9) i 6 września (8,5). W tych trzech przypadkach osiągnięty sukces był duży, ponieważ powietrzne zwycięstwa przypadały głównie na 303. dywizjon.

Najskuteczniejszymi polskimi pilotami (po 7 zgłoszonych zwycięstw) III fazy *Battle of Britain* byli Sgt Antoni Głowacki i P/O Stanisław Skalski (obaj z 501. dywizjonu)²³³. Ustępował im nieco Czech z 303. dywizjonu Sgt Josef František (5 zwycięstw) oraz Sgt Stanisław Karubin z tej samej jednostki (4 zwycięstwa)²³⁴. Wśród polskich pilotów brytyjskich dywizjonów, oprócz wspomnianych lotników 501. dywizjonu, po dwa zwycięstwa odnieśli P/O Tadeusz Nowak i P/O Włodzimierz Samoliński z 253. dywizjonu²³⁵ oraz P/O Janusz Żurkowski i Sgt Józef Szlagowski z 234. dywizjonu²³⁶.

Liczba polskich pilotów, którzy wykonywali zadania bojowe pod brytyjskim niebem w czasie III fazy *Battle of Britain* zwiększyła się wprawdzie z 65 do 84 pod koniec tego okresu, ale było to możliwe dzięki wejściu do akcji 303. dywizjonu z 33 pilotami (szczegóły w Tabeli XV). Nowych lotników w jednostkach RAF, świeżo po przeszkoleniu na brytyjskich samolotach, pojawiło się 10 (dwa razy mniej niż w poprzednim okresie)²³⁷. Ponieważ 12 pilotów 302. dywizjonu udało się w tym czasie na kurs odświeżający pozwalający na zaznajomienie się z angielskim sprzętem, można uznać, że liczba pilotów została utrzymana na podobnym poziomie. Było to możliwe dzięki uzupełnieniom strat, bo trzeci okres *Battle of Britain* był dla Polaków równie krwawy niż poprzedni. Wprawdzie wcześniej straty wyniosły 9

²³³ *Air Ministry: Combat Reports of 501 Squadron, Second World War*, NA, AIR 50/162.

²³⁴ *Air Ministry: Combat Reports of 303 (Polish) Squadron, Second World War*, NA, AIR 50/117.

²³⁵ *Air Ministry: Combat Reports of 253 Squadron, Second World War*, NA, AIR 50/97.

²³⁶ *Air Ministry: Combat Reports of 234 Squadron, Second World War*, NA, AIR 50/89.

²³⁷ *Ewidencja bojowa pilotów*, IPMS, LOT.A.V.44/11.

pilotów, a teraz było ich 16²³⁸, ale zwiększenie strat można bezpośrednio odnieść do wejścia do akcji 303. dywizjonu. Straty tej jednostki (sześciu rannych pilotów) sprawiły zachwianie dotychczasowych proporcji (Tabela XVI).



Polacy w 501. dywizjonie. Stoją: pierwszy z lewej F/O Stefan Witorzeń, pierwszy z prawej – Sgt Antoni Głowacki.

Fot. ze zbiorów **Grzegorza Śliżewskiego**

Starty Polaków (zabici i ranni) stanowiły 6,9% wszystkich strat RAF, zwycięstwa zaś 8,5% (bilans ten wyraźnie poprawił się na korzyść Polaków dzięki dywizjonowi 303). Gdyby jednak ponownie przyrzeć się ich udziałowi w zwycięstwach poszczególnych dywizjonów, sytuacja wyglądałaby zupełnie inaczej. Procent zwycięstw wzrasta bowiem w tym momencie do 11,6% (Tabela XVII), czyli wynosi on nieco mniej niż w poprzedniej fazie. Co charakterystyczne - Polacy w jednostkach RAF byli przydzieleni do 20 jednostek (w czterech nie odniesiono zwycięstw, w praktyce można więc tę liczbę ograniczyć do 16), podczas gdy zwycięstwa odnieśli piloci zaledwie czterech z nich. Tylko w jednym przypadku procent zwycięstw Polaków w jednostce był znikomy (2,2% w 601. dywizjonie), w pozostałych zaś naprawdę

²³⁸ Zmieniły się tylko proporcje: zginęło 3 pilotów, a 13 było rannych (odpowiednio 4,3% i 9,2% całości strat RAF), podczas gdy w poprzedniej fazie 7 pilotów poległo, a 2 było rannych (odpowiednio 7,5% i 2,8% całości strat RAF).

wysoki (40% w 501. dywizjonie, 33,3% w 253 oraz 16,7% w 234). Gdyby jednak tę samą miarę przyłożyć do dywizjonu 303, okazałoby się, że trzech pilotów tej jednostki, którzy nie byli Polakami²³⁹, zgłosiło ponad jedną trzecią wszystkich zwycięstw dyonu (10 z 29)²⁴⁰.

Kiedy przyjrzeć się stratom poniesionym przez Polaków wyłącznie na tle jednostek RAF (Tablica XVIII), w których służyli, okazałoby się, że były one rzeczywiście duże, bo wynosiły 12,5%. Co charakterystyczne, jedynie w sześciu z 20 brytyjskich jednostek, zanotowano straty wśród Polaków. W 609. dywizjonie jedyną stratą wśród personelu, którą poniósł dyon w tym okresie był ranny 25 sierpnia Polak²⁴¹, natomiast spośród 11 straconych pilotów 501. dyonu aż czterech pochodziło z Polski²⁴².

Na każdego poległego lub rannego pilota RAF w III fazie *Battle of Britain* przypadały prawie 2,5 zestrzelone samoloty *Luftwaffe*, podczas gdy w przypadku PSP liczba ta wynosiła 3,1.



Pierwszy dowódca i organizator 303. dywizjonu – S/Ldr Zdzisław Krasnodębski

Fot. ze zbiorów **Zdzisława Krasnodębskiego**

Podsumowując. Podobnie jak w poprzednim okresie większość polskich pilotów przydzielonych do jednostek RAF znalazła się na głównym teatrze walk z *Luftwaffe*. Szanse na spotkanie z nieprzyjacielem były więc praktycznie

²³⁹ S/Ldr Ronald Kellet, F/Lt Athol Forbes i Sgt Josef František.

²⁴⁰ *Air Ministry: Combat Reports of 303 (Polish) Squadron, Second World War*, NA, AIR 50/117.

²⁴¹ F/O Piotr Ostaszewski-Ostoja. *Operations Record Book of 609 Squadron, 1936 Feb.-1942 Dec.*, NA, AIR 27/2102.

²⁴² *Operations Record Book of 501 Squadron, 1929 June - 1939 Dec.*, NA, AIR 27/1948.

takie same jak dotychczas. Brytyjskie dowództwo w dalszym ciągu uzupełniało straty własnych jednostek pilotami znad Wisły. Było ich już jednak zdecydowanie mniej, a spośród dziesiątki lotników tylko dwóch miało doświadczenie z walk w jednostkach myśliwskich we wrześniu 1939 r.²⁴³ Nie mieli zatem wpływu na taktykę i zasady walki jednostek, do których zostali przypisani. Inaczej sprawa ma się z 303. dywizjonem, który wprawdzie miał brytyjskie dowództwo, ale trzech pilotów RAF to zbyt mało, by mieli oni nieograniczony wpływ na działania całej jednostki. Poszczególne klucze składające się z samych Polaków miały - statystycznie i praktycznie - ogromny wpływ na wyniki odnoszone podczas walki. Co więcej polscy piloci z dywizjonu 303 mieli w większości przypadków ogromne jak na ten okres wojny doświadczenie zdobyte zarówno rok wcześniej w Polsce, jak i kilka miesięcy później pod niebem Francji²⁴⁴. Pamiętać jednocześnie należy, że polski dywizjon wszedł do akcji dopiero w połowie III fazy *Battle of Britain*. Polacy mieli wprawdzie po raz pierwszy lepszy od pilotów RAF stosunek zwycięstw do strat, ale należy to raczej przypisać stracie bardziej doświadczonych angielskich pilotów we wcześniejszym okresie wojny i uzupełnianiem jednostek lotnikami o znikomych umiejętnościach pilotażowych nabytych podczas zbyt pośpiesznej nauki w jednostkach szkolnych.

2.4. Atak na Londyn.

Czwarta faza *Battle of Britain*: 7 - 30 września 1940

7 września nastąpił zasadniczy zwrot akcji. Niemieckie dowództwo uznało, że RAF został wystarczająco osłabiony i aby brytyjskie lotnictwo dobić, trzeba było znaleźć cel, który skupiłby pozostałe myśliwce brytyjskie. Londyn wydawał się do tego idealny. Tym bardziej, że działania te miały również zadanie złamania morale narodu brytyjskiego. Sytuacja ta okazała się zbawienna dla RAF, który nie posiadał lotnisk zapasowych z rezerwami paliwa, amunicji i środkami łączności. Decyzja ta pozwoliła Brytyjczykom na

²⁴³ P/O Janusz Maciński i Sgt Józef Jeka

²⁴⁴ Spośród pilotów uczestniczących w walkach III fazy *Battle of Britain* takiego doświadczenia nie miał jedynie Czech Sgt Josef František, a F/O Ludwik Paszkiewicz i P/O Jan Zumbach mieli okazję zmierzyć się z przeciwnikiem tylko we Francji.

uporządkowanie własnego lotnictwa, zwiększenie produkcji samolotów, a sami piloci mieli poczucie nieco większego bezpieczeństwa nie obawiając się w dotychczasowym stopniu ataków na własne lotniska²⁴⁵.

Pierwszy atak nastąpił po południu 7 września i trasa niemieckiej wyprawy bombowej została zaplanowana w taki sposób, aby obrońcy jak najdłużej nie byli pewni, jaki jest rzeczywisty cel ataku. Dlatego wszystkie dywizjony patrolowały swoje rejony i dopiero, kiedy stało się jasne, że Niemcy kierują się na Londyn, Brytyjczycy zaatakowali wyprawę. Było jednak za późno – bomby spadły na stolicę wznecając liczne pożary. Ponieważ część Me 109 musiało z powodu braku paliwa szybciej powrócić do Francji, piloci RAF mieli nieco ułatwione zadanie²⁴⁶. W walce tej wziął udział także dywizjon 303, który po powrocie na lotnisko meldował zniszczenie 14 samolotów przeciwnika i dodatkowo czterech zestrzelonych prawdopodobnie stając się po raz pierwszy najskuteczniejszą jednostką dnia²⁴⁷. Sytuacja ta (najlepszy dywizjon dnia) miała jeszcze powtórzyć się czterokrotnie, a dwa razy 303. dywizjon był drugą co do skuteczności jednostką. W okresie najbardziej nasilonych walk o Londyn w okolicy stolicy ściągnięte zostały posiłki, wśród których znalazł się drugi z polskich dywizjonów - 302. W ciągu zaledwie kilku dni pobytu na pierwszej linii ognia jednostka ta raz była drugą co do skuteczności jednostką (18 września), a raz trzecią (15 września). 302. dywizjon składał się z najbardziej doświadczonych polskich pilotów myśliwskich, których liczba zwycięstw odniesionych we wrześniu 1939 r. i we Francji znacznie przewyższała np. osiągnięcia pilotów 303. dywizjonu z tego okresu. Co charakterystyczne - w czasie walk nad Londynem jednostka liczyła 16 członków personelu latającego i straciła jednego poległego²⁴⁸ oraz jednego rannego²⁴⁹ pilota, a byli to jedyni lotnicy 302. dywizjonu, którzy nie mieli doświadczenia zdobytego w Polsce lub we Francji.

²⁴⁵ *German attacks on England 8th Aug.-10th Sept. 1940 Aug.-Sept.*, NA, AIR 16/690.; *Enemy operations 1940 June-Oct.*, NA, AIR 16/432.; *German air attacks on England 1940 Aug.-Sept.*, NA, AIR 16/772.; *No 11 Group: activities 1940 Sept.-Dec.*, NA, AIR 16/635.; *Fighter Command intelligence summary No 1-216 1939 Sept. 1941 Jan.*, NA, AIR 16/234.

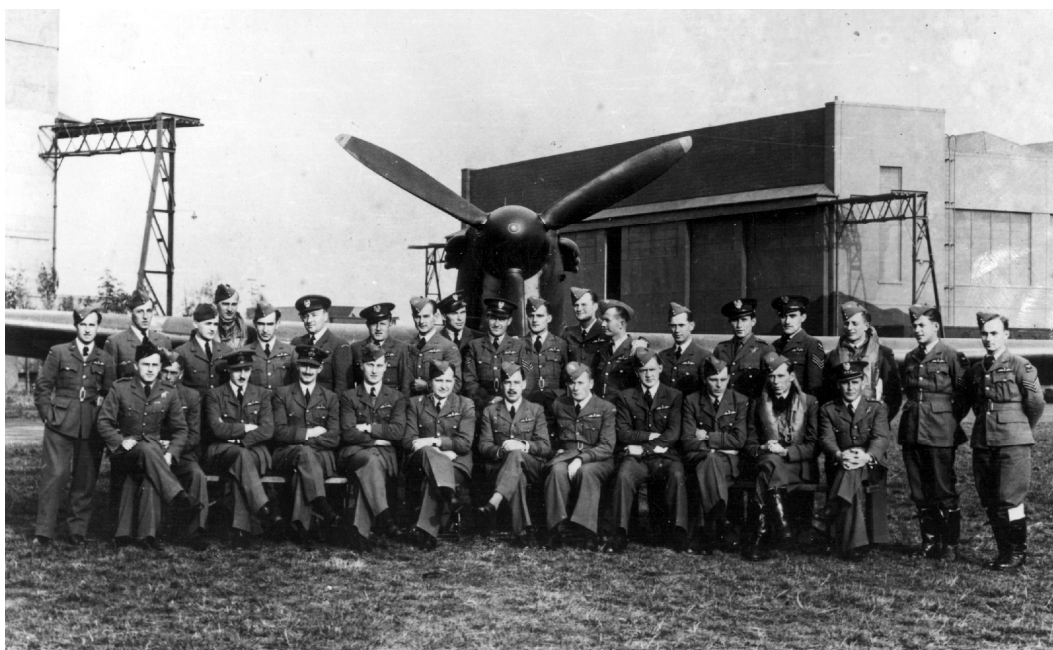
²⁴⁶ *Fighter Command intelligence summary No 1-216 1939 Sept. 1941 Jan.*, NA, AIR 16/234.; *No.11 Group: Air combat results chart 1940 May - Nov.*, NA, AIR 16/839.

²⁴⁷ *Air Ministry: Combat Reports of 303 (Polish) Squadron, Second World War*, NA, AIR 50/117.

²⁴⁸ F/Lt Tadeusz Chłopik

²⁴⁹ P/O Stanisław Łapka

Największe sukcesy Polacy odnieśli 15 września (31 zestrzelonych samolotów), 11 września (21), 26 września (17), 27 września (16,5), 7 września (14) oraz 18 września (9). Liczby te mają bezpośrednie przełożenie na procentowy udział polskich lotników w zwycięstwach RAF. 26 września piloci znad Wisły zgłosili aż 49% wszystkich zestrzelonych przez RAF samolotów *Luftwaffe*. Nieco gorsze, ale również wysokie, rezultaty zanotowali 11 września (24%), 7, 18 i 23 września (po 18%), 15 września (17%) oraz 17, 25 i 30 września (po 14%)²⁵⁰.



Personel latający 302. dywizjonu w czasie Battle of Britain

Fot. ze zbiorów **Grzegorza Ślizewskiego**

W trakcie IV fazy *Battle of Britain* Polacy zgłosili większość zwycięstw odniesionych w czasie całej bitwy. Był to zarazem rekordowy dla lotnictwa polskiego okres sukcesów - 128,5 zestrzelonego samolotu stanowiło bowiem 16,3% wszystkich zwycięstw RAF (szczegóły w Tabeli XIX). Zasadniczy wpływ na taki obraz miał dywizjon 303, który stacjonował na podlondyńskim lotnisku Northolt i miał częsty kontakt z nieprzyjacielem. Dodatkowym atutem był fakt, że Polacy, podobnie jak inne dywizjony wyposażone w Hurricane'y, zgodnie z zaleceniami dowództwa RAF kierowani byli przede wszystkim na formacje średnich bombowców (*Luftwaffe* nie dysponowała bombowcami

²⁵⁰ Równie wysokie procentowo sukcesy Polacy odnieśli 19 i 28 września (odpowiednio 25% i 17%), ale były to zestrzelenia pojedynczych samolotów w dniach słabej aktywności *Luftwaffe*.

strategicznymi - produkcja nastawiona była na samoloty bezpośrednio wspierające działania oddziałów naziemnych), które było stosunkowo łatwiej zestrzelić niż lepiej uzbrojone i opancerzone myśliwce. Messerschmitty (zadanie wiązania się z nimi w walce otrzymały dyony Spitfire'ów) miały natomiast ograniczony zasięg i nad samą Anglią nie mogły wdawać się w zbyt długą walkę z przeciwnikiem. To było podstawową przyczyną, że nie wywalczyły panowania w powietrzu nad hrabstwami Kent i Sussex.

Pamiętać jednocześnie należy, że ten sukces odniosła stosunkowo niewielka grupa pilotów. W chwili rozpoczęcia IV fazy *Battle of Britain* oprócz 303. dywizjonu na południu Wielkiej Brytanii (Grupy Myśliwskie 10 i 11, które wzięły na siebie główny ciężar ataku *Luftwaffe*) znajdowało się 25 polskich pilotów w oddziałach RAF. W rezerwie znalazł się dywizjon 302 oraz innych 10 pilotów rozproszonych po RAF. Do końca września do jednostek RAF trafiło 15 nowych pilotów plus jeden, który wrócił z krótkiego leczenia szpitalnego²⁵¹. Większość z nich znalazła się w jednostkach drugoliniowych, ale trwało to krótko, ponieważ rozpoczął się duży ruch kadrowy Polaków, których w większości przesunięto na południe Anglii - z 20 pilotów aż 12 pokonało tę drogę. Na koniec IV fazy w pierwszej linii znajdowało się 23 pilotów 303. dywizjonu (w tym dwóch Brytyjczyków) oraz 31 Polaków w jednostkach RAF, a na zapleczu 30 lotników z 302. dyonu (w tym pięciu Brytyjczyków) oraz 12 w dyonach RAF²⁵². Szczegóły w Tabeli XX.

Dużą liczbę zwycięstw okupiono jednak większymi niż dotychczas stratami (Tabela XXI). Poniósł je zwłaszcza najbardziej zaangażowany w walkę 303. dywizjon, który uszczuplił swój stan o pięciu zabitych i pięciu rannych²⁵³. W dywizjonach RAF poległo natomiast sześciu Polaków²⁵⁴. Największe straty Polskie Siły Powietrzne poniosły 11 września (4 poległych plus jeden ranny Anglik), 15 września (dwóch poległych i dwóch rannych) oraz 27 września (dwóch poległych i jeden ranny). Był to jednocześnie czas dużych sukcesów dywizjonu 303, który utracił w tych trzech dniach wszystkich poległych i prawie połowę rannych. Procentowo na tle RAF

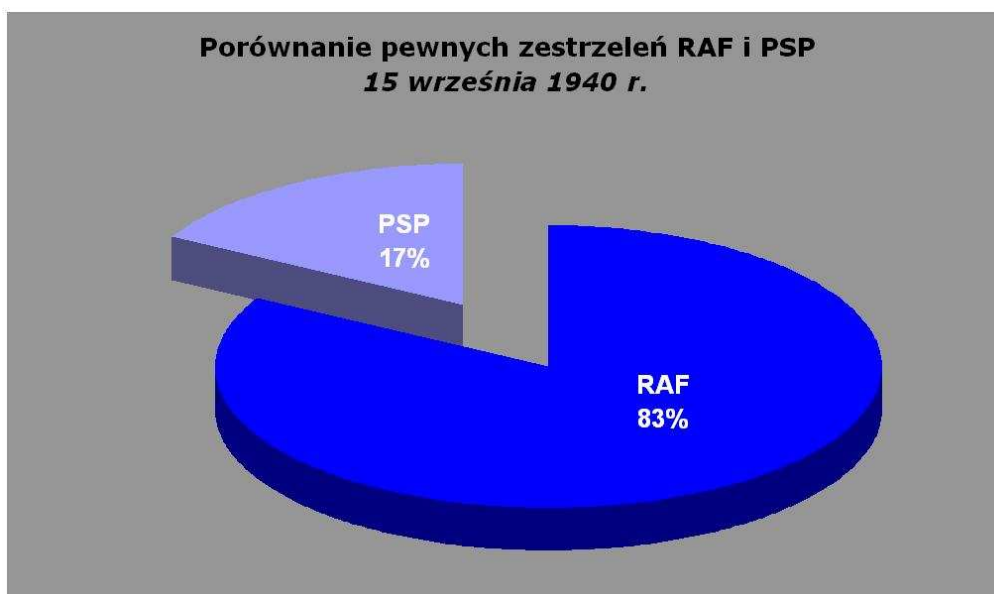
²⁵¹ F/O Juliusz Topolnicki z 601. dywizjonu.

²⁵² *Ewidencja bojowa pilotów*, IPMS, LOT.A.V.44/11.

²⁵³ W tym jeden Brytyjczyk - F/Lt Athol Forbes.

²⁵⁴ *Aircrew casualties in Battle of Britain July-Oct. 1940*, NA, AIR 16/609.

największe straty ponieśli Polacy 21 września (100% wszystkich strat RAF) oraz 26 września (20%) i 11 września (18,5%). Straty w jednostkach brytyjskich natomiast wyraźnie się zmniejszyły.

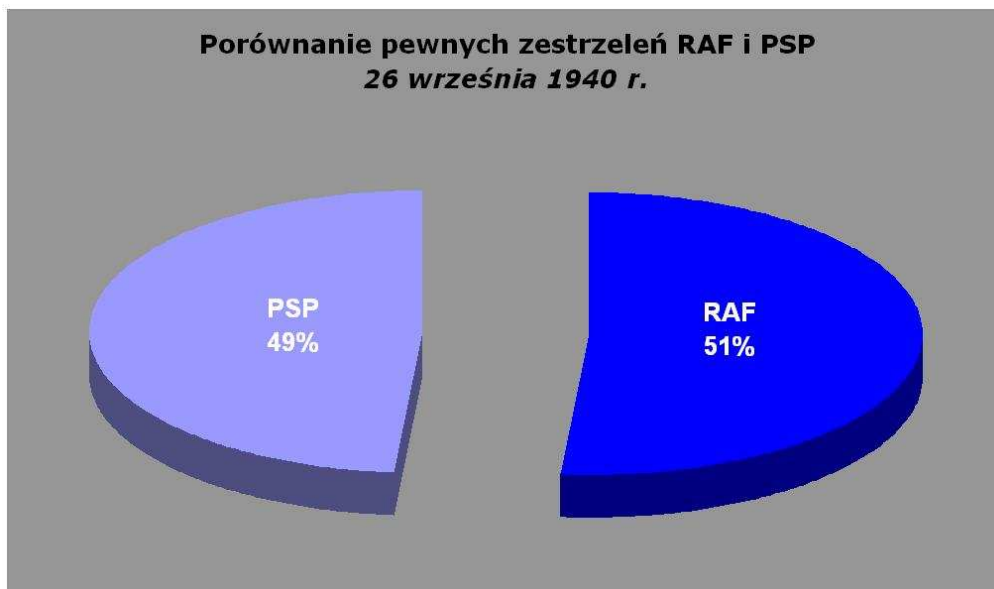


Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Air Ministry: Combat Reports, Second World War*, NA, AIR 50.; *Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, NA, AIR 16/960.; J. Foreman, *RAF Fighter Command victory claims of World War Two*, part 1 (1939 – 1940), Red Kite, Walton on Thames, 2003.; tenże, *The Fighter Command War Diaries*, cz. 1, Air Research Publications, Surrey 1996.; F.K. Mason, *Battle over Britain*, McWhirter Twins Ltd., London 1969.; *The Battle of Britain Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, wyd. V, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1989.; *The Blitz Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, t. I, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1987.; *J.B. Cynk, Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; *R. Gretzyngier, Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 – June 1941*, *Grub Street, London 2001.*; K. Janowicz, *Bitwa o Anglię*, cz. 1, AJ-Press, Gdańsk 1998.; A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1939-1945*, Wyd. MON, Warszawa 1976.; J. Kutzner, *Sławny Dywizjon 303*, (w:) *Skrzydłata Polska*, 2000, z. 9.

Starty Polaków (zabici i ranni) stanowiły 7,8 % wszystkich strat RAF, zwycięstwa zaś 16,3% (bilans ten poprawił się prawie dwukrotnie na korzyść Polaków dzięki sukcesom dywizjonu 303). Gdyby jednak ponownie przyjrzeć się udziałowi w zwycięstwach poszczególnych dywizjonów, sytuacja wyglądałaby zupełnie inaczej. Procent zwycięstw spada bowiem aż do 7,5 % (Tabela XXII) i jest najniższy w czasie *Battle of Britain* - Polacy w jednostkach RAF odnieśli 18 zwycięstw (dla porównania - jedno zestrzelenie więcej meldowali piloci 302. dywizjonu, którzy w rejonie Londynu znajdowali się zaledwie kilka dni²⁵⁵). Najskuteczniejsi byli polscy piloci dywizjonów 238 (6,5 zwycięstwa, czyli 21,7% wszystkich zwycięstw jednostki) i 605 (3,5

²⁵⁵ *Air Ministry: Combat Reports of 302 (Polish) Squadron, Second World War*, NA, AIR 50/116.

zwycięstwa - 13%). Patrząc wyłącznie przez pryzmat statystyczny, lepsze wyniki osiągnęli Polacy w dywizjonach 601 (50% - jedno z dwóch zwycięstw)²⁵⁶, 607 (15,4% - dwa z 13)²⁵⁷ i 17 (14,3% - jedno z siedmiu)²⁵⁸. Szczegóły w Tabeli XXII.



Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Air Ministry: Combat Reports, Second World War*, NA, AIR 50.; *Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, NA, AIR 16/960.; J. Foreman, *RAF Fighter Command victory claims of World War Two*, part 1 (1939 – 1940), Red Kite, Walton on Thames, 2003.; tenże, *The Fighter Command War Diaries*, cz. 1, Air Research Publications, Surrey 1996.; F.K. Mason, *Battle over Britain*, McWhirter Twins Ltd., London 1969.; *The Battle of Britain Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, wyd. V, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1989.; *The Blitz Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, t. I, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1987.; J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 – June 1941*, *Grub Street, London 2001.*; K. Janowicz, *Bitwa o Anglię*, cz. 1, AJ-Press, Gdańsk 1998.; A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1939-1945*, Wyd. MON, Warszawa 1976.; J. Kutzner, *Sławny Dywizjon 303*, (w:) *Skrzydła Polska*, 2000, z. 9.

Patrząc na straty, które ponieśli Polacy wyłącznie w jednostkach RAF, w których służyli (7,1%) widać, że są one o 0,7% mniejsze od globalnych strat PSP w tym okresie. W brytyjskich dywizjonach ginęli pojedynczy Polacy, którzy dwukrotnie byli jedynymi pilotami jednostki, którzy zginęli w IV fazie *Battle of Britain*. Co ciekawe - w obu tych przypadkach nie były to straty bojowe, a wynikające z wypadków w powietrzu. Wśród polskiego personelu 238. dywizjonu, który był w tym okresie najskuteczniejszy w porównaniu z innymi grupami Polaków w dywizjonach RAF, na tle jednostki straty były

²⁵⁶ *Air Ministry: Combat Reports of 601 Squadron, Second World War*, NA, AIR 50/165.

²⁵⁷ *Air Ministry: Combat Reports of 607 Squadron, Second World War*, NA, AIR 50/170.

²⁵⁸ *Air Ministry: Combat Reports of 17 Squadron, Second World War*, NA, AIR 50/9.

statystycznie mniejsze od sukcesów (odpowiednio 11,1% i 21,7%)²⁵⁹. Szczegóły w Tabeli XXIII.

Rzecz charakterystyczna - mimo nasilenia walk jeden z polskich pilotów został odesłany z jednostki bojowej do szkolnictwa. Był to pierwszy przypadek, w którym uznano, że lotnik - mimo iż brał udział w lotach bojowych w czasie *Battle of Britain* - musi zdobyć więcej doświadczenia w działaniach o charakterze myśliwskim²⁶⁰. Wkrótce proces ten - zwłaszcza w polskich jednostkach - znacznie się nasilił. Dowódcy stawiali przede wszystkim na przedwojenny personel zawodowy, uznając, że rezerwiści nie spełniają wszystkich kryteriów pilota myśliwskiego.

Inaczej można spojrzeć na straty najskuteczniejszego polskiego 303. dywizjonu. Na początku IV fazy *Battle of Britain* w jednostce było w 24 operacyjnych pilotów (pozostałych pięciu nie brało udziału w lotach bojowych), z czego straty wyniosły 10 lotników. Jak zatem widać jednostka straciła 41,7% swojego personelu! Nic zatem dziwnego, że pod koniec września do jednostki przesunięto trzech podoficerów z dywizjonu 302 i trzech oficerów, którzy świeżo ukończyli kurs zapoznający ich z brytyjskim sprzętem oraz lotnika, który wrócił do składu po pobycie w szpitalu²⁶¹.

Decydującą rolę w IV fazie *Battle of Britain* odegrał 303. dywizjon. Był w tym okresie najskuteczniejszą jednostką RAF, która zasadniczo podniosła statystyki zwycięstw PSP w Wielkiej Brytanii. Jednak jej straty stanowiły w tym czasie ponad połowę strat polskiego lotnictwa. O ile w RAF na jednego poległego lub ранego pilota przypadały 3,6 zestrzelone samoloty, w PSP proporcje te wynosiły 7,1 - czyli prawie dokładnie dwa razy więcej. Współczynnik ten wyglądał podobnie w przypadku Polaków w jednostkach RAF (3), zdecydowanie zwiększył się jednak w polskich dywizjonach (8 w 302. dywizjonie oraz 9,1 w dywizjonie 303).

²⁵⁹ *Aircrew casualties in Battle of Britain July-Oct. 1940*, NA, AIR 16/609.

²⁶⁰ 28 września P/O Jan Pfeiffer przeszedł z 257 Dyonu do 5 *Bomber and Gunner School* (Szkola Bombardowania i Strzelania Powietrznego). Jan Pfeiffer był w późniejszym okresie wojny pilotem 307 Nocnego „Lwowskiego” Dywizjonu Myśliwskiego i w grudniu 1943 r. zginął w wypadku lotniczym. *Operations Record Book of 257 Squadron, 1940 May- 1941 Dec.*, NA, AIR 27/1526.; J. Zieliński, *Lotnicy polscy w Bitwie o Anglię, Polish airmen in the Battle of Britain*, Oficyna Wydawnicza MH, Warszawa 1999, s. 164.

²⁶¹ *Operations Record Book of 302 Squadron, 1940 July - 1943 Dec.*, NA, AIR 27/1661.; *Operations Record Book of 303 Squadron, 1940 Aug.- 1941 Dec.*, NA, AIR 27/1663.



Piloci 303. dywizjonu w końcowym okresie Battle of Britain.

Fot. ze zbiorów IPMS

Konkludując. Na początku IV fazy *Battle of Britain* kilkunastu polskich pilotów znajdowało się w drugoligowych jednostkach RAF, ale wkrótce zostali przesunięci na południe Anglii i wzięli udział w walkach z *Luftwaffe*. Znajdował się tam również 303. dywizjon, który w tym okresie wyrósł na najskuteczniejszą jednostkę RAF. To właśnie działania tej jednostki sprawiły, że w PSP zdecydowanie wzrósł stosunek zwycięstw do strat i był prawie dwukrotnie wyższy niż w RAF. Wrzesień był jednocześnie ostatnim okresem, w którym operowały duże zespoły lotnictwa nieprzyjaciela, a lotnictwo myśliwskie Niemiec miało ograniczone możliwości działania chroniąc bombowce. Samoloty bombowe natomiast, w momencie rozbitcia szyku, ze względu na słabe opancerzenie i niewystarczające uzbrojenie obronne były stosunkowo łatwym celem do zestrzelenia. Sukcesów 303, ale również 302. dywizjonu, należy upatrywać w fakcie, że większość pilotów obu jednostek miała za sobą doświadczenie co najmniej jednej kampanii (w Polsce lub we Francji) i będąc w jednostce o polskiej narodowości, mogła je wykorzystać w praktyce. Nie mniej istotny jest fakt, że w przeciwieństwie do Polaków w jednostkach RAF, personel latający obu dywizjonów składał się prawie wyłącznie z żołnierzy zawodowych, a rezerwiści stanowili margines. Wtedy właśnie wyłoniła się grupa pilotów, którzy zdobyli miano asa

(zestrzelonych pięć samolotów nieprzyjaciela), a sukcesy Polaków zostały dostrzeżone przez Brytyjczyków, którzy złożyli do króla wnioski o odznaczenie cudzoziemców wysokimi angielskimi odznaczeniami²⁶².

2.5. Czas myśliwców.

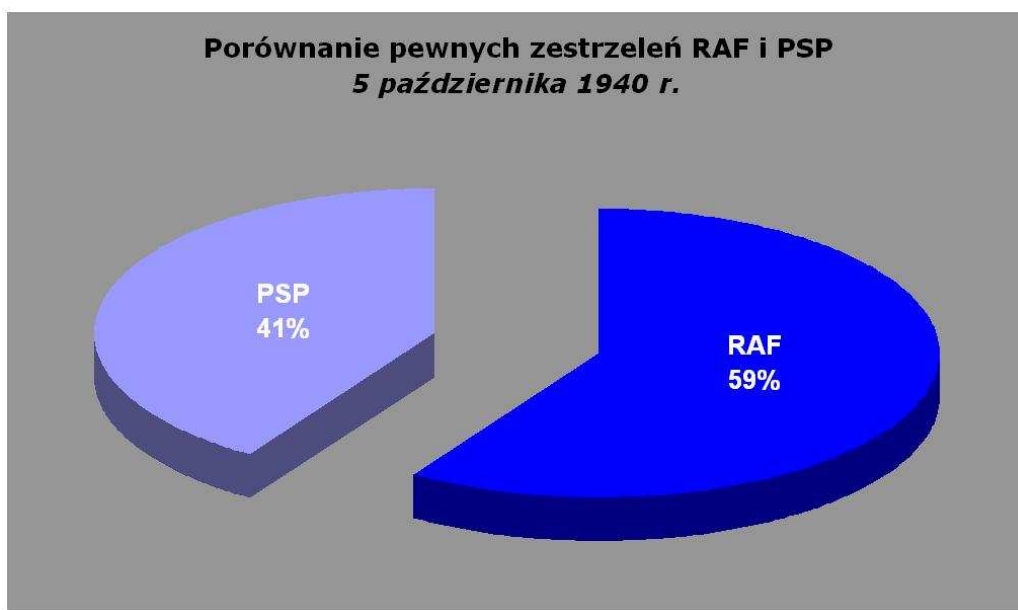
Piąta faza *Battle of Britain*: 1 - 31 października 1940

W październiku Niemcy zmienili taktykę - zaprzestali wysyłania nad Anglię większych grup bombowców i na niebie rozgorzały pojedynki między samolotami myśliwskimi. Dowództwo RAF początkowo nie przywiązywało wagi do wypraw myśliwców, wciąż skupiając swe siły przed oczekiwanymi atakami bombowców. Dlatego w pierwszym okresie tej fazy *Battle of Britain* do walk dochodziło stosunkowo rzadko. Tymczasem zrzucając przenoszonych przez myśliwce *Luftwaffe* bomb małego kalibru, które również wyrządzały spore straty na ziemi brytyjskiej, zrewidowało ten pogląd²⁶³. Z czasem dowództwo RAF zaczęło przywiązywać coraz większą wagę do zwalczania jednostek *Jabo* (skrót od *Jagdbomber*, czyli myśliwsko-bombowy) - w niemieckich jednostkach myśliwskich wydzielono bowiem specjalne *Staffel* (odpowiednik dywizjonu), których zadaniem było stałe nękanie Anglików bombardowaniem w dzień. Wyposażone były w Messerschmitty 109 E-4/B, do których podwieszano jedną 250-kilogramową bombę, która była zrzucana na Londyn *na chybił – trafił*. Gęstość zaludnienia stolicy Wielkiej Brytanii sprawiła, że część niemieckich ataków kończyło się tragedią londyńczyków. *Jabo* latały w osłonie kolegów z tej samej *Jagdgeschwader* (odpowiednik pułku lotniczego), choć zdarzały się także przypadki osłony *Jabo* innych jednostek, zwłaszcza wyposażonych w dwusilnikowe ciężkie myśliwce Me 110. Nie oznacza to jednak, że *Luftwaffe* całkowicie zaprzestała wysyłania bombowców nad Anglię. Pojawiały się one sporadycznie i atakowały zniemacka wykorzystując osłonę chmur. Tak było np. 3 października, kiedy to niezwykle skuteczny okazał się atak pojedynczego Ju 88 z I./KG 77, który

²⁶² Więcej szczegółów w: G. Śliżewski, *Pierwsze zaszczyty od sojuszników*, (w:) Lotnictwo z szachownicą, 2005, z. 5, s. 22 - 25.

²⁶³ *Enemy operations 1940 June-Oct.*, NA, AIR 16/432.; *Fighter tactics 1940 Oct. 1940 Nov.*, NA, AIR 16/282.; *German attacks on RAF Aerodromes: tactical information gained 1940 Aug.- Nov.*, NA, AIR 16/842.

zrzucił cztery 250-kilogramowe bomby na zakłady lotnicze De Havilland w Hartfield. Zginęło 21 pracowników, kolejnych 70 było rannych. Spłonęło też 80% materiałów do budowy prototypu wielozadaniowego samolotu Mosquito i jego oblot trzeba było przesunąć o sześć tygodni. Niemiecka załoga nie cieszyła się jednak długo swoim sukcesem – opl fabryki zestrzeliła Ju 88 i wszyscy lotnicy trafili do niewoli



Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Air Ministry: Combat Reports, Second World War*, NA, AIR 50.; *Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, NA, AIR 16/960.; J. Foreman, *RAF Fighter Command victory claims of World War Two*, part 1 (1939 – 1940), Red Kite, Walton on Thames, 2003.; tenże, *The Fighter Command War Diaries*, cz. 1, Air Research Publications, Surrey 1996.; F.K. Mason, *Battle over Britain*, McWhirter Twins Ltd., London 1969.; *The Battle of Britain Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, wyd. V, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1989.; *The Blitz Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, t. I, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1987.; J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 – June 1941*, Grub Street, London 2001.; K. Janowicz, *Bitwa o Anglię*, cz. 1, AJ-Press, Gdańsk 1998.; A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1939-1945*, Wyd. MON, Warszawa 1976.; J. Kutzner, *Sławny Dywizjon 303*, (w:) *Skrzydłata Polska*, 2000, z. 9.

W październiku tylko w czasie sześciu dni zestrzelono w RAF ponad 10 samolotów. W pozostałych albo nie doszło do spotkań z nieprzyjacielem, albo zwycięstw odniesiono tylko kilka²⁶⁴. Wpływ na ten stan rzeczy miała zarówno zmiana taktyki nieprzyjaciela, jak i coraz gorsze warunki atmosferyczne. Dla Polaków szczególnie szczęśliwe okazały się 5 i 7 października, kiedy to zestrzelili 15 samolotów nieprzyjaciela samodzielnie i dwa zespołowo. 13 z tych zwycięstw przypadło dywizjonowi 303²⁶⁵ i były to zarazem ostatnie

²⁶⁴ *Fighter Command intelligence summary No 1-216 1939 Sept. 1941 Jan.*, NA, AIR 16/234.

²⁶⁵ *Air Ministry: Combat Reports of 303 (Polish) Squadron, Second World War*, NA, AIR 50/117.

sukcesy tej jednostki w 1940 r. - wkrótce została wycofana na tyły, a jej miejsce w Northolt zajął dywizjon 302²⁶⁶. Ogółem Polacy w ostatniej fazie *Battle of Britain* zestrzelili 23 samoloty nieprzyjaciela plus trzy zespołowo. Stanowiło to 11,5% wszystkich zwycięstw RAF. Najlepsze wyniki osiągnęli 18 (100% wszystkich zwycięstw), 5 (24% zwycięstw RAF), 15 (20% zwycięstw RAF), 1 i 7 (po 20% zwycięstw RAF) oraz 29 października (10% zwycięstw RAF). Szczegóły w Tabeli XXIV.

Na początku V fazy *Battle of Britain* w jednostkach RAF służyło w pierwszej linii (10 i 11 Grupa) 23 pilotów dywizjonu 303 (w tym dwóch Brytyjczyków) oraz 31 Polaków w jednostkach RAF, a na zapleczu 30 lotników z 302. dyonu (w tym pięciu Brytyjczyków) oraz 12 w dyonach RAF. Wkrótce do brytyjskich jednostek zaczęli trafiać piloci, którzy walczyli we Francji, a po jej kapitulacji przedostali się do Anglii. Ogółem w brytyjskich jednostkach RAF w październiku 1940 r. loty bojowe wykonało 15 nowych polskich lotników²⁶⁷. Zdecydowanie najwięcej z nich, bo siedmiu, trafiło do 607. dywizjonu - między 11 a 14 października walczyło w tej jednostce aż 11 Polaków²⁶⁸. Duży ruch kadrowy panował też w dywizjonach 32 (przybyło czterech nowych pilotów, a jeden odszedł do innej jednostki)²⁶⁹, 43 (odeszło dwóch pilotów, a na ich miejsce przybyło dwóch nowych)²⁷⁰, 229 (trzech przybyło, jeden odszedł)²⁷¹ oraz 234 (do innych jednostek odeszło trzech Polaków)²⁷². Większość lotników trafiło początkowo do jednostek drugoliniowych, ale po krótkim pobycie byli przesuwani na południe Anglii. W rezultacie ostatniego dnia października na południu Anglii znajdował się liczący 22 pilotów dywizjon 302 oraz 37 lotników w jednostkach brytyjskich,

²⁶⁶ Szczegóły działania tej jednostki w tym okresie znaleźć można w: G. Ślizewski, *Poznaniacy – 40 dni w Northolt*, (w:) *Lotnictwo w szachownicy*, cz. I, 2003, z. 2, s. 26-30.; cz. II, 2003, z. 3, s. 11-17.

²⁶⁷ Pilotów, którzy trafili do jednostek brytyjskich było więcej, jednak zgodnie z ogólnie przyjętymi przez anglojęzycznych historyków założeniami, lotnikami biorącymi udział w *Battle of Britain* są wyłącznie ci żołnierze, którzy wykonali choć jeden lot bojowy. Z tego powodu w wykazach nie są uwzględnieni np. F/O Marian Wesołowski i Sgt Tadeusz Dobrut-Dobrucki z 607 Dyonu, P/O Czesław Gauze i P/O Czesław Tarkowski z 85 Dyonu, Sgt Józef Biel z 3 Dyonu, czy też P/O Brunon Kudrewicz i P/O Benedykt Zieliński ze 151 Dyonu, którzy wprawdzie w październiku 1940 r. zostali przydzieleni do jednostek bojowych, ale nie wykonali w nich lotów bojowych.

²⁶⁸ *Operations Record Book of 607 Squadron, 1930 Mar.-1943 Dec.*, NA, AIR 27/2093.

²⁶⁹ *Operations Record Book of 32 Squadron, 1930 Jan. 1940 Dec.*, NA, AIR 27/360.

²⁷⁰ *Operations Record Book of 43 Squadron, 1940 Jan. Dec.*, NA, AIR 27/441.

²⁷¹ *Operations Record Book of 229 Squadron, 1939 Oct.- 1941 Dec.*, NA, AIR 27/1418.

²⁷² *Operations Record Book of 234 Squadron, 1939 Oct.- 1943 Dec.*, NA, AIR 27/1439.

a na zapleczu był dywizjon 303 z 20 pilotami oraz 18 w jednostkach brytyjskich. Dwie trzecie polskich sił, które były gotowe do walki, znajdowało się zatem na pierwszej linii ognia²⁷³. W 303. dywizjonie, który odszedł na tyły, widać było duży ruch kadrowy na szczeblu dowódczym. Z jednostki odeszli obaj brytyjscy dowódcy eskadr, by stanąć na czele angielskich dywizjonów, a polski dowódca Witold Urbanowicz został oficerem łącznikowym przy 11 Grupie Myśliwskiej²⁷⁴. Generalnie liczba Polaków, którzy byli gotowi do walki w porównaniu z poprzednim okresem pozostała na tym samym poziomie. Szczegóły w Tabeli XXV.



Najskuteczniejszy pilot 303. dywizjonu – Czech Sgt Josef František.

Fot. ze zbiorów **Roberta Gretzyngiera**

Straty, które poniosły w V fazie *Battle of Britain* Polskie Siły Powietrzne, w większości przypadków nie były spowodowane bezpośrednim działaniem nieprzyjaciela. Z 13²⁷⁵ pilotów, którzy w październiku 1940 r. polegli lub odnieśli rany, tylko czterech na pewno padło ofiarą nieprzyjacielskiego ognia w powietrzu. Aż sześciu straciło życie podczas przymusowego lądowania, w większości przypadków z powodu nagłego załamania się pogody. W ten sposób 18 października dywizjon 302 stracił czterech poległych pilotów, w tym trzech wyróżniających się lotników

²⁷³ *Ewidencja bojowa pilotów*, IPMS, LOT.A.V.44/11.

²⁷⁴ *Operations Record Book of 303 Squadron, 1940 Aug.- 1941 Dec.*, NA, AIR 27/1663.

²⁷⁵ W Tabeli XXVI uwzględnione są jedynie straty związane z działaniem w powietrzu, dlatego brakuje tam zabitego 6 października Sgt Antoniego Siudaka z 303 Dyonu, który zginął podczas bombardowania lotniska Northolt.

mających na koncie po kilka zwycięstw powietrznych²⁷⁶. Jednostka ta straciła aż ośmiu spośród 13 polskich lotników (61,5%), ale - co charakterystyczne dla tego okresu - tylko dwóch z nich zginęło bądź zostało rannych w walkach powietrznych²⁷⁷. Pozostali byli ofiarą fatalnych warunków atmosferycznych. Ogółem polskie straty (zabici i ranni) wynosiły 8,5% strat RAF. Szczegóły strat poniesionych przez Polskie Siły Powietrzne w październiku 1940 r. znajdują się w Tabeli XXVI.



Gen. Sikorski dekoruje pilotów 303 dywizjonu (wrzesień 1940)

Fot. ze zbiorów **Mieczysława Gorzuli**

Patrząc na zwycięstwa polskich pilotów w jednostkach RAF, należy stwierdzić, że odnosili je sporadycznie. Ale V faza *Battle of Britain* była okresem, w którym zwycięstw było naprawdę mało. Dość stwierdzić, że zaledwie sześć zwycięstw indywidualnych i trzy zespołowe sprawiło, że było to 6,8% wszystkich zwycięstw jednostek, w których służyli Polacy. Co więcej - jedno zwycięstwo oznaczało, że Polacy pięciokrotnie odnieśli ponad 14% zwycięstw danego dywizjonu. W żadnej jednostce, w skład której wchodził polski personel latający, piloci PSP nie odnieśli więcej niż jedno zwycięstwo (szczegóły w Tabeli XXVII.). Ukazuje to warunki, w jakich przyszło walczyć pod niebem Anglii jesienią 1940 r. Pośrednio wyjaśnia to również dlaczego sukcesów nie odnosił dywizjon 302, polska jednostka, która z powodu zmiany

²⁷⁶ *Operations Record Book of 302 Squadron, 1940 July - 1943 Dec*, NA, AIR 27/1661.

²⁷⁷ 15 października ranny został Sgt Marian Wędzik, a 25 października zginął F/Lt Franciszek Jastrzębski.

taktyki przez *Luftwaffe* i złych warunków atmosferycznych nie mogła pokazać swoich walorów - tak, jak latem miał możliwość dywizjon 303.

Straty, które w październiku 1940 r. ponieśli Polacy służący w dywizjonach RAF były znikome. W ciągu całego miesiąca walk zginął tylko jeden pilot²⁷⁸, a drugi był na tyle niegroźnie ranny, że po kilku dniach powrócił do jednostki²⁷⁹. Nic zatem dziwnego, że procent strat Polaków w jednostkach, w których służyli był znikomy (3,1%). Nie zmienia to jednak faktu, że w 79. dywizjonie straty Polaków stanowiły 100% wszystkich strat jednostki²⁸⁰. Szczegóły w Tabeli XXVIII.

Podsumowując. Ostatnia faza *Battle of Britain* była czasem dużego wysiłku RAF, ale nie był on wprost proporcjonalny do osiągniętych sukcesów. Wpływ na ten stan rzeczy miały dwa podstawowe okoliczności. Po pierwsze swoją taktykę działania zmieniła *Luftwaffe*. Jak wspominał P/O Jerzy Solak, jeden z uczestników tych walk: *Dobry sezon polowań na bombowce już się skończył, w dzień nad Anglią pojawiały się tylko szybkie Messerschmitty 109. Na naszych Hurricane'ach niewiele mogliśmy im zrobić, bo Niemcy latali na dużych wysokościach lub też zaskakiwali z lotu koszącego*²⁸¹. Nie tylko P/O Solak latał na Hurricane'ach - większość Polaków używała w tym okresie tego typu samolotu. Według założeń dowództwa RAF Hurricane'y przeznaczone były - z racji gorszych osiągnięć od Me 109 - do zwalczania bombowców. Z niemieckimi myśliwcami miały walczyć przede wszystkim Spitfire'y, które były dla nich równorzędnym przeciwnikiem. To tłumaczy małą skuteczność Polaków, z których tylko 11 latało w październiku 1940 r. na Spitfire'ach²⁸².

Po drugie wpływ na efekty działań RAF miała pogoda - złe warunki atmosferyczne nie tylko zmniejszyły liczbę lotów, ale także ograniczyły ich efektywność. Nieprzyjacielowi łatwiej było osiągnąć cel będąc pod osłoną chmur, a w przypadku ataku obrońców - skryć się w nich. Bez wątpienia loty w takich warunkach wymagały większej koncentracji oraz większego skupienia się na własnym locie i poleganiu na wskazaniach zegarów pokładowych niż dotychczas. To nie sprzyjało efektywnemu szukaniu

²⁷⁸ P/O Stanisław Piątkowski z 79. dywizjonu.

²⁷⁹ P/O Ludwik Martel z 603. dywizjonu.

²⁸⁰ *Aircrew casualties in Battle of Britain July-Oct. 1940*, NA, AIR 16/609.

²⁸¹ Cyt. za: W. Król, *Polskie dywizjony...*, s. 48.

²⁸² *Ewidencja bojowa pilotów*, IPMS, LOT.A.V.44/11.

przeciwnika. Jeżeli dodatkowo weźmie się pod uwagę psychikę wyczerpanych dotychczasowymi walkami pilotów, efekty działań pilotów RAF nie powinny dziwić²⁸³.



P/O Aleksy Żukowski z 302. dywizjonu, jeden z czterech poległych z powodu złych warunków atmosferycznych 18 października 1940 r. pilotów jednostki

Fot. ze zbiorów **Jerzego Pawłaka**

Fatalne warunki atmosferyczne sprawiły również wysokie straty dywizjonu 302. Z tego właśnie powodu w październiku 1940 r. jednostka ta straciła ośmiu pilotów²⁸⁴. Tymczasem w najgorętszym okresie walk, w których uczestniczył dywizjon 303, czyli w IV fazie *Battle of Britain*, straty najskuteczniejszej jednostki RAF wynosiły 10 pilotów. Straty dywizjonów są zatem w miarę porównywalne, natomiast skala sukcesów diametralnie różna.

Lista polskich pilotów, którzy wzięli udział w *Battle of Britain* wciąż budzi u niektórych historyków wątpliwości. Pierwszą próbę zestawienia lotników z naszego kraju, którzy bronili brytyjskiego nieba latem i jesienią 1940 roku podjęli w Polsce Bohdan Arct²⁸⁵ i Wacław Król²⁸⁶, jednak w miarę kompletna listę opublikował dopiero Jan Jokiel²⁸⁷. Kilku pilotów nie zostało

²⁸³ *Fighter Command intelligence summary No 1-216 1939 Sept. 1941 Jan.*, NA, AIR 16/234.

²⁸⁴ *Aircrew casualties in Battle of Britain July-Oct. 1940*, NA, AIR 16/609.; *Operations Record Book of 302 Squadron, 1940 July - 1943 Dec.*, NA, AIR 27/1661.

²⁸⁵ B. Arct, *Polskie skrzydła na Zachodzie*, Interpress, Warszawa 1970.

²⁸⁶ *Skrzydłata Polska*, 1970, z. 14.

²⁸⁷ J. Jokiel, *Udział Polaków w Bitwie o Anglię*, wyd. PAX, Warszawa 1972, s. 52 – 61.

tam uwzględnionych²⁸⁸, inni zostali przedwcześnie uśmierceni²⁸⁹ lub okoliczności ich śmierci były nieznane²⁹⁰. Autor nie ustrzegł się też błędów w imieniu i nazwisku niektórych pilotów²⁹¹. Na liście znalazł się też piloci, którzy w *Battle of Britain* nie wzięli udziału²⁹². Lista J. Jokiela liczyła 139 nazwisk.

Kolejną próbę uściślenia listy podjął w 1975 roku Andrzej R. Janczak²⁹³. Tym razem liczyła ona 158 nazwisk, w tym dwóch pochodzących z Czechosłowacji²⁹⁴. Powtórzyły się tam nazwiska pilotów, którzy w *Battle of Britain* nie wzięli udziału²⁹⁵, pojawiły się nowe²⁹⁶, choć nie zawsze podane trafnie²⁹⁷. Wciąż jednak brakowało niektórych nazwisk²⁹⁸ i zdarzały się pomyłki²⁹⁹. Co charakterystyczne – autor nie odważył się na podważenie udziału w bitwie pilotów, którzy błędnie znaleźli się na liście J. Jokiela.

²⁸⁸ J. Frey, A. Gabszewicz, P. Gallus, J. Gil, S. Kita, Z. Klein, B. Kosiński, W. Krepski, W. Łazoryk, M. Marcinkowski, K. Muchowski, W. Mudry, J. Popławski, J. Radomski, H. Skowron, J. Solak

²⁸⁹ J. Rogowski, W. Szafranec, W. Kosarz, W. Szulkowski, B. Własnowolski, S. Brzezina, Z. Janicki, T. Nowak. Na liście pilotów, którzy mieli w czasie wojny zginąć, a w rzeczywistości ją przeżyli znaleźli się E. Jereczek, J. Orzechowski, J. Szlagowski

²⁹⁰ F. Czajkowski, S. Czternastek, B. Groszewski, F. Kozłowski, B. Olewiński, E. Paterek, W. Sasak, F. Surma

²⁹¹ Jan zamiast Józef Kwieciński. Łukasiewicz zamiast Łukaszewicz, Pankrac zamiast Pankratz, Michał zamiast Włodzimierz Samoliński, Władysław zamiast Bolesław Własnowolski, Aleksander zamiast Antoni Wójcicki, Jan zamiast Jerzy Załuski, Aleksander zamiast Aleksy Żukowski, Antoni zamiast Stanisław Czternastek, Kazimierz zamiast Jan Daszewski, Piotr zamiast Bernard Groszewski, Bogdan zamiast Bohdan Grzeszczak, Jan zamiast Jerzy Orzechowski, Wacław zamiast Wilhelm Sasak, Jan zamiast Józef Szlagowski, Goethel zamiast Goettel, Władysław Kłodziński zamiast Wojciech Kłodziński, Zygmunt zamiast Zbigniew Kustrzyński, Marian zamiast Michał Maciejowski, Pfeifer zamiast Pfeiffer, Edmund zamiast Eugeniusz Szaposznikow, Marian zamiast Mirosław Wojciechowski, Jan zamiast Bronisław Wydrowski

²⁹² Sgt Lucjan Karasek z Dyonu 23, Sgt Jan Kremski z Dyonu 54 (został pomyłony z P/O Krepskim), P/O Marceli Neyder i Sgt Marian Rytka z dywizjonu 302 oraz F/O W. Kołaczkowski z dywizjonu 303 (przybyli do jednostki po bitwie), F/O Eugeniusz Antolak, F/O Władysław Goettel i P/O Czesław Głowczyński z dyonu 302 (nie wykonali w czasie *Battle of Britain* żadnego lotu bojowego), Sgt Stanisław Brzeski z dyonu 54, P/O Kazimierz Sporny z dyonu 23.

²⁹³ A.R. Janczak, *Bitwa o Anglię*, (w:) *Skrzydłata Polska*, 1975, z. 39-42.

²⁹⁴ Josef František i Jan Kaňa – ten ostatni jeszcze do niedawna uważany był za Polaka – Józefa Kanię

²⁹⁵ E. Antolak, S. Brzeski, C. Głowczyński, W. Goettel, L. Karasek, W. Kołaczkowski, J. Kremski, M. Neyder, M. Rytka, K. Sporny

²⁹⁶ J. Frey, A. Gabszewicz, J. Gil, S. Kita – błędnie podany jako „Kital”, Z. Klein, B. Kosiński, W. Krepski – błędnie podany jako „Krepski”, W. Łazoryk, J. Popławski, J. Radomski, H. Skowron

²⁹⁷ Jan Bury-Burzymiski, J. Iwaszkiewicz, Zygmunt Kinel, Karol Krawczyński, Antoni Łukomski, Tadeusz Opulski, Ernest Polaczek

²⁹⁸ P. Gallus, M. Marcinkowski, K. Muchowski, W. Mudry, Z. Oleński

²⁹⁹ Np. w Dyonie 302 Kleniewski zamiast Kleczkowskiego, Władysław Kłodziński zamiast Wojciech Kłodziński, Mieczysław zamiast Mirosław Wojciechowski

Dodatkowo pojawiły się nazwiska lotników, którzy wprawdzie w jednostce bojowej podczas bitwy się znaleźli, ale w walkach nie wzięli udziału³⁰⁰. Zamieszanie zwiększa fakt, że w składzie pilotów dywizjonu 302 znalazł się mechanik E. Polaczek oraz dwie inne osoby nieznanego pochodzenia – J. Iwaszkiewicz i A. Łukomski.

Tymczasem na polskim rynku ukazała się recenzja wydanej w 1969 roku w Nowym Jorku książki Francisa Masona *Battle over Britain*³⁰¹. Jej autor – Rajmund Szubański - wybrał z niej informacje dotyczące Polaków biorących udział w bitwie, a na zakończenie przedstawił listę 150 polskich pilotów. Pojawiły się zupełnie nowe nazwiska³⁰². Większość z nich znalazła się wprawdzie w składzie polskich dywizjonów 302 i 303, ale w walkach nie wzięła udziału³⁰³, uwzględniony zostaje pilot czeski³⁰⁴, pojawia się błąd literowy³⁰⁵, a niektórzy lotnicy mają inną specjalność niż pilot myśliwski³⁰⁶. Pojawiły się też inne nazwiska - pilotów, którzy w *Battle of Britain* udziału nie wzięli³⁰⁷.

W 1976 roku swoją listę oficjalnie publikuje Waław Król³⁰⁸. Tu także są błędy, choć mniejsze niż u poprzedników. Król – podobnie jak Janczak – początkowo przyjął, że wystarczy być włączonym w skład jednostki w czasie *Battle of Britain*, by stać się jej uczestnikiem (oficjalnie za uczestnika walk pod niebem Anglii latem i jesienią 1940 roku uznaje się pilota, który wykonał choć jeden lot bojowy). Ale dotyczy to tylko dywizjonu 302³⁰⁹, podczas gdy w dywizjonie 303 piloci nieoperacyjni³¹⁰ znaleźli się poza listą. Lista W. Króla

³⁰⁰ J. Bury-Burzymyński, K. Krawczyński, T. Opulski z dywizjonu 303 oraz Z. Kinel i Z. Kleniewski z dywizjonu 302

³⁰¹ R. Szubański, *Polacy w Bitwie nad Anglią*, (w:) *Wojskowy Przegląd Historyczny*, 1974, z. 1, s. 347 – 359.

³⁰² Ppor. Andersa, pchor. Biela, ppor. Bożka, ppor. Jandera, por. Jaworskiego, Sgt Korbera, kpt. Pietraszkiewicz, por. Pokrzycki, Sgt Pulaka

³⁰³ Anders, Bożek, Jander, Pietraszkiewicz, Biel

³⁰⁴ Sgt Korber

³⁰⁵ Sgt Pulak - powinno być Palak i taki pilot też znajduje się na liście

³⁰⁶ Por. Pokrzycki to zapewne lekarz Dywizjonu 302 por. Stanisław Pokrzywnicki, zaś por. Jaworski to oficer techniczny tej jednostki kpt. Adam Jaworski

³⁰⁷ Ppor. Główny, ppor. Kleniewski, plut. Krawczyński i ppor. Spornego, a także Słowaka Jana Kańa. Zabrakło natomiast F/O Kustrzyńskiego, Sgt Malinowskiego, Sgt Marcinkowskiego, Sgt Muchowskiego i P/O Stegmana

³⁰⁸ W. Król, *Polskie dywizjony lotnicze w Wielkiej Brytanii 1940-1945*, wyd. MON, Warszawa 1976.

³⁰⁹ Pojawiają się nazwiska E. Antolaka, C. Główny, W. Goettla, Z. Kleniewskiego, i K. Spornego

³¹⁰ J. Bury-Burzymyński, K. Krawczyński i T. Opulski

liczy 148³¹¹ nazwisk.

Ostatnio opublikowana lista³¹² także niestety nie jest dokładna. Wprawdzie wymienia wszystkich lotników, ale błędy dotyczą zarówno pisowni nazwisk³¹³ oraz stopni wojskowych³¹⁴.

Najlepszą do tej pory pracą przedstawiającą polskich lotników biorących udział w *Battle of Britain* jest bez wątpienia książka autorstwa Józefa Zielińskiego³¹⁵. Jednak i on nie ustrzegł się kilku potknięć³¹⁶. Zdarzają się też pomyłki w imionach³¹⁷ a także nazwiskach pilotów³¹⁸.

2.6. Wygasanie walk.

Po *Battle of Britain*: 1 listopada – 19 grudnia 1940 r.

Zdaniem historyków przedstawiających *Battle of Britain* z perspektywy brytyjskiej, dzień 31 października 1940 r. należy uznać za oficjalną datę kończącą ten pierwszy konflikt zbrojny z udziałem wyłącznie lotnictwa.³¹⁹ Jego skutkiem była rezygnacja Niemców z inwazji na Wielką Brytanię w 1940

³¹¹ Lista ta zostaje powtórzona w W. Król, *Zarys działań polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii 1940-1945*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1981. W drugim wydaniu *Polskich dywizjonów...* z 1982 roku W. Król zwiększa lotników zostaje zwiększona o pięć nazwisk (w tym jedno – L. Karaska – błędnie). Dopiero trzecie wydanie z 1990 roku wyklucza z listy uczestników pilotów Dyonu 302, którzy nie wzięli udziału w lotach bojowych, uwzględnia natomiast W. Miksę, który wykonał jeden lot bojowy podczas bitwy. Wciąż brakuje M. Marcinkowskiego i K. Muchowskiego.

³¹² T. Malinowski, *Polacy w Bitwie o Wielką Brytanię*, (w:) *Pilot wojenny*, 2000, z. 9, s. 24-27. Weześniejszą wersję tej listy autor zamieścił w: tenże, *Polacy w Battle of Britain*, (w:) *Lotnictwo*, 1991, z. 1, s. 59.

³¹³ Brzozowski zamiast Brzezowski, Józef Kania zamiast Jan Kańa, Kłodziński zamiast Kłodziński, Krępski zamiast Krepski, Kosiński miał na imię Bronisław a nie Kazimierz, Wydrowski Bronisław nie Jan a Wojciechowski Mirosław nie Mieczysław

³¹⁴ W. Barański był por. nie kpt., W. Łapkowski por. a nie ppor.

³¹⁵ J. Zieliński, *Lotnicy polscy w Bitwie o Wielką Brytanię, Polish Airmen in the Battle of Britain*, Oficyna Wydawnicza „MH”, Warszawa 1998.

³¹⁶ Wśród biogramów pilotów znajduje się sylwetka Jana Kańa, który był Słowakiem brakuje natomiast pchor. Henryka Skowrona, który wykonał w *Battle of Britain* jeden lot bojowy

³¹⁷ Ryszard zamiast Aleksander Narucki i Roman zamiast Edward Pilch.

³¹⁸ Edward Jareczek, zamiast Jereczek

³¹⁹ E. Banaszczyk, *W Bitwie o Anglię*, wyd. III, Książka i Wiedza, Warszawa 1987.; J. Foreman, *Battle of Britain, The Forgotten Months. November and December 1940*, Air Research Publications, Surrey 1988.; A.R. Janczak, *Bitwa o Anglię*, (w:) *Skrzydłata Polska*, 1975, z. 39-42.; I. Kraiński, R.E. Stolarski, *Udział Polaków w bitwie o Wielką Brytanię*, (w:) *Zeszyty Tarnogórskie nr 25: Polskie Siły Zbrojne na Zachodzie. W 50. rocznicę bitwy pod Monte Cassino, Falais, Arnhem*, pod red. M. Wrońskiego, Instytut Tarnogórski, Tarnowskie Góry 1995.; W. Król, *Polskie dywizjony lotnicze w Wielkiej Brytanii 1940 – 1945*, wyd. III, Wydawnictwo MON, Warszawa 1990.; C. Krzemiński, *Wojna powietrzna w Europie 1939 – 1945*, Wydawnictwo MON, Warszawa 1983.; F.K. Mason, *Battle over Britain*, McWhirter Twins Ltd., London 1969.; *The Battle of Britain Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, wyd. V, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1989.; W. Żaczekiewicz, *Polskie lotnictwo myśliwskie w Bitwie o Wielką Brytanię*, (w:) Bellona, Łódź 1946, z. 1-2

r. Wprawdzie piloci biorący udział w tych zmaganiach musieli na początku listopada zdawać sobie sprawę, że *Wehrmacht* nie jest w stanie w 1940 roku przepłynąć się przez Kanał La Manche, ale z pewnością nie zauważyli, że *Battle of Britain* właśnie się zakończyła. Koniec października 1940 roku nie oznaczał bowiem automatycznego wygaśnięcia walk nad Wielką Brytanią. Intensywność działań powoli spadała, ale nie było to jednoznaczne z liczbą zwycięstw i strat. O ile bowiem w październiku RAF zgłosił zestrzelenia 197-107-180, miesiąc później wynik ten wynosił 214-72-77³²⁰. Podobnie było w przypadku brytyjskich strat: w październiku spisano ze stanu około 200 samolotów (75 pilotów oraz 9 załóg zabitych lub rannych), podczas gdy w listopadzie samolotów stracono o mniej więcej połowę mniej (73 pilotów oraz trzy załogi zabite lub ranne)³²¹. W walkach w dalszym ciągu brały udział głównie samoloty myśliwskie, niemieckie lotnictwo bombowe zostało bowiem w znacznej większości przesunięte do działań nocnych i podczas dnia nad Wielką Brytanią pojawiało się sporadycznie. Atakowały głównie jednostki *Jabo*. Działania te miały wprawdzie charakter raczej propagandowy, pokazujący że Niemcy nie zrezygnowali z atakowania przeciwnika, ale swoje zadanie spełniły - trzymały brytyjskie dywizjony w ciągłej niepewności. Piloci RAF byli często sfrustrowani, gdyż przechwycenie formacji szybkich i zwrotnych Me 109 było znacznie trudniejsze niż obciążonych ładunkiem bombowców, które pojawiały się latem nad Wielką Brytanią. Ciężar walk w dalszym ciągu spoczywał na barkach pilotów Spitfire'ów. Hurricane'y miały natomiast szansę wykazania się podczas lotów osłaniających żeglugę na Kanale La Manche. Niemcy wrócili bowiem do koncepcji z początków *Battle of Britain* – ataków na statki w okolicy angielskiego wybrzeża. Często wykorzystywano do tego celu nurkujące Ju 87, które były łatwym celem dla brytyjskich myśliwców³²². W związku z tym, że aktywność niemieckiego lotnictwa skoncentrowała się na operacjach nocnych, wszystkie jednostki intensywnie szkolono w lotach po zapadnięciu zmroku. RAF dysponował

³²⁰ J. Foreman, *RAF Fighter Command victory claims of World War Two, part 1 (1939 – 1940)*, Red Kite, Walton on Thames, 2003.

³²¹ J. Foreman, *Fighter...*, T. II, s. 91 i 112.

³²² Szczegóły działania polskiego lotnictwa w dwóch ostatnich miesiącach 1940 r. znaleźć można w G. Ślizewski, *Polskie dzienne lotnictwo myśliwskie w listopadzie i grudniu 1940 roku*, (w:) *Polskie Siły Powietrzne w XX wieku*, pod red. B. Polaka i G. Ślizewskiego, Koszalin 2003.

bowiem w tym okresie ograniczoną liczbą nocnych dywizjonów myśliwskich i każda pomoc w zwalczaniu nocnych rajdów *Luftwaffe* była niezwykle przydatna³²³.

Wpływ na ograniczenie działań *Luftwaffe* miały zarówno pogarszające się warunki atmosferyczne, jak i kontynuacja taktyki z poprzedniego okresu, a także fakt, że na początku ostatniego miesiąca 1940 r. po stronie niemieckiej na placu boju pozostały praktycznie tylko trzy jednostki myśliwskie: JG 2, JG 3 i JG 26. Pozostałe wycofano do innych części Europy.



Piloci 257. dywizjonu ze zdobyczami wojennymi z włoskiego bombowca zestrzelonego 11 listopada: hełmem i butelką chianti. Pierwszy z prawej P/O Karol Pniak.

Fot. ze zbiorów **Grzegorza Śliżewskiego**

Jak już wspomniano, podczas listopadowych i grudniowych walk sporadycznie dochodziło do starć myśliwców RAF z bombowcami przeciwnika. Dość spektakularnym wydarzeniem była wyprawa *Regia Aeronautica* - 11 listopada Włosi wysłali nad Anglię dziewięć bombowców Fiat BR 20 w osłonie 40 myśliwców Fiat CR 42. Brytyjczycy przy zaledwie dwóch lekko uszkodzonych Hurricane'ach zgłosili zestrzelenie dziewięciu BR 20 i uszkodzenie następnego, oraz zestrzelenie czterech CR 42, a także meldowali o trzech zestrzeleniach prawdopodobnych oraz jednym uszkodzeniu.

³²³ *Air tactics and air fighting 1940 June-Dec*, NA, AIR 16/735.; *Fighter tactics 1940 Oct. 1940 Nov.*, NA, AIR 16/282.; *Air tactics and air fighting 1940 June-Dec.*, NA, AIR 16/735.; *Fighter Command intelligence summary No 1-216 1939 Sept. 1941 Jan.*, NA, AIR 16/234.; *No 11 Group: activities 1940 Sept.-Dec.*, NA, AIR 16/635.; *Defence of Thames Estuary 1940 Feb.-Nov.*, NA, AIR 16/653.

W rzeczywistości Włosi stracili trzy BR 20 z 42^o Stormo i tyle samo CR 42 z 18^o Squadriglia. Wśród zwycięzców z 257. dywizjonu był P/O Karol Pniak. Polak zgłosił zestrzelenie jednego bombowca samodzielnie i drugiego wspólnie z P/O Kay'em. Włosi przesadzili ze swoimi sukcesami jeszcze bardziej – zgłosili bowiem zestrzelenie 10 Hurricane'ów (w tym jeden przyznano załogom bombowców)³²⁴.

Do ostatniego w 1940 roku starcia, w którym wzięły udział większe ugrupowania samolotów pilotowanych przez obie strony konfliktu, doszło 28 listopada po południu. Wtedy to Me 109 niemieckiej JG 2 poleciały na wymiatanie w rej. Solent. Przeciwko nim wystartowały dywizjony 609 i 152. W walce, która się wywiązała, zginął m.in. dowódca JG 2 Major H. Wick. Powszechnie uważa się, że pogromcą Wicka był brytyjski as F/Lt J. Dundas z 609. dyonu. Tymczasem na podstawie najnowszych ustaleń, analizujących relacje obu stron oraz takie szczegóły jak wysokość lotu poszczególnych jednostek, czy dokładny czas walki poszczególnych pilotów, można postawić wiarygodną tezę, że Wicka zestrzelili wspólnie P/O Eric Simcox Marrs oraz Polak, Sgt Zygmunt Klein, obaj ze 152. dyonu³²⁵.

W listopadzie do akcji wszedł kolejny polski dywizjon – był to 306 *Toruński* Dywizjon Myśliwski. Jednostka została sformowana jeszcze w trakcie trwania *Battle of Britain* (28 sierpnia – tego dnia wydano rozkaz RAF zarządzający sformowanie jednostki)³²⁶. Jej pierwszym dowódcą był S/Ldr Jerzy Orzechowski. 2 listopada do 306. dyonu nadszedł długo oczekiwany rozkaz: po półtora miesiąca treningów³²⁷ jednostka miała rozpocząć loty bojowe. Polacy przenieść się mieli na znajdujące się między Manchesterem a Birmingham lotnisko Tern Hill³²⁸. Wkrótce nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy jednostki – objął ją jej organizator S/Ldr Tadeusz Rolski, były

³²⁴ J. Foreman, *Battle of Britain, The Forgotten Months. November and December 1940*, Air Research Publications, Surrey 1988, s. 69–77.

³²⁵ F.K. Grabowski, *Ostatni lot majora Wicka*, (w:) Model Hobby, 2002, z. 2, s. 14-19.

³²⁶ *Polish Units: organisation 1940 Aug. - 1944 Mar.*, NA, AIR 14/1130.

³²⁷ Pierwsze samoloty treningowe (Fairey *Battle* i Miles *Magister*) dotarły do Dyw. 306 10 września 1940 r. W tym samym dniu F/Lt J. Zaremba - jako pierwszy Polak w jednostce - wykonał lot będąc pasażerem. Pierwszy samodzielny lot Polaka miał miejsce 18 września, a dokonał tego F/O J. Słoński. *306. Squadron Operations Record Book*, Public Record Office, Kew, AIR 27/.

³²⁸ Obecnie Ternhill

dowódca III/4 Dywizjonu Myśliwskiego walczącego we wrześniu 1939 r. w ramach Armii *Pomorze*. Pierwszy lot bojowy odbył się 8 listopada.



Organizator i dowódca 306. dywizjonu – S/Ldr Tadeusz Rolski
Fot. ze zbiorów **Wojciecha Sankowskiego**

W grudniu, ze względu na złe warunki atmosferyczne, częstotliwość lotów zdecydowanie zmalała. Rzadsze były też okazje do spotkania z przeciwnikiem, np. w 306. dywizjonie z rozkazem startu przeciw niezrozpoznanym samolotom wzbijano się w powietrze tylko czterokrotnie³²⁹. Ale w tym miesiącu gotowość bojową osiągnęła kolejna polska jednostka myśliwska - 308 *Krakowski* Dywizjon Myśliwski. doczekał się natomiast swoich pierwszych lotów bojowych. Jednostka została sformowana w bazie Squires Gate 9 września 1940 r., czyli w okresie najbardziej gorących walk nad Londynem³³⁰. Nim osiągnęła gotowość bojową odniosła swój pierwszy sukces - 24 listopada Sgt Mieczysław Parafiński zestrzelił Ju 88 z 3.(F)/123 (4U+HL) - jego dowódcą był Fw. Helmut Schwingshackl³³¹. 1 grudnia dywizjon otrzymał pierwszy rozkaz operacyjny. Do startu przeciw samolotom nieprzyjaciela jednak nie doszło. 12 grudnia jednostka otrzymała drugi rozkaz bojowy i tego dnia wykonany został pierwszy lot bojowy. W początkowym okresie swojej

³²⁹ *Operations Record Book of 306 Squadron, 1940 Aug.-1943 Dec.*, NA, AIR 27/1673.

³³⁰ *Operations Record Book of 308 Squadron, 1940 Sept.-1945 Dec.*, NA, AIR 27/1678.

³³¹ *Air Ministry: Combat Reports of 308 (Polish) Squadron, Second World War*, NA, AIR 50/120.

działalności 308. dywizjon nie miał szczęścia do dowódców. Najpierw po zderzeniu z linią zapory balonowej zginął angielski dowódca S/Ldr John Davies. Potem z powodu zatargu z brytyjskimi odpowiednikami z dywizjonu odeszli S/Ldr Stefan Łaskiewicz i S/Ldr Walerian Jasionowski. Ostatecznie 8 grudnia 1940 r. jednostkę przejął S/Ldr Jerzy Orzechowski i dowodził nim przez następne prawie pół roku.

Co charakterystyczne - po osiągnięciu gotowości bojowej przez dwa nowe polskie dywizjony, w powietrzu dowodzili nimi piloci RAF. Widać to było zwłaszcza w 306. dywizjonie, w którym we wszystkich lotach bojowych ostatnich dwóch miesięcy 1940 roku (a było ich 57) zawsze brał udział brytyjski lotnik³³². Był to wyraźny rozkaz dowództwa RAF, które nie miało jeszcze pełnego zaufania do cudzoziemskich lotników. Był to efekt tragicznej pomyłki Czechów z 312. dywizjonu, którzy 13 października omyłkowo zestrzelili brytyjskiego Blenheima³³³. Identyczne zasady panowały w 308. dywizjonie – tu także we wszystkich czterech grudniowych lotach bojowych zawsze brał udział pilot RAF³³⁴. Zupełnie inaczej wyglądała sytuacja we wcześniej sformowanych jednostkach – zarówno w dywizjonie 302, jak i 303, dowodzenie formacją przez Polaka było na porządku dziennym³³⁵.

W listopadzie i grudniu 1940 r. w operacyjnych jednostkach myśliwskich RAF walczyło 224 Polaków. 75 spośród nich służyło w dywizjonach podporządkowanych 11. Grupie *Fighter Command*, która najczęściej miała kontakt z nieprzyjacielem, a 27 w 10 Grupie, która również znajdowała się na pierwszej linii ognia³³⁶. W tym okresie Polacy zestrzelili 10-1-0 samolotów nieprzyjaciela indywidualnie oraz 4-1-2 zespołowo. Nie była to wprawdzie duża liczba w porównaniu z wynikami całego RAF (259-85-105, Polacy mieli więc udział w około 5% wszystkich zwycięstw), ale pamiętać należy, że lotnicy znad Wisły byli z reguły rozproszeni po brytyjskich jednostkach, a – jak wykazały doświadczenia *Battle of Britain* – największe sukcesy odnosili walcząc w jednostkach, w których Polacy byli grupą dominującą. Ich obecność

³³² *Operations Record Book of 306 Squadron, 1940 Aug.-1943 Dec.*, NA, AIR 27/1673.

³³³ *Fighter Command intelligence summary No 1-216 1939 Sept. 1941 Jan.*, NA, AIR 16/234.; *Combats and casualties, Vol I, 1940 May - 1942 Mar.*, NA, AIR 16/960.

³³⁴ *Operations Record Book of 308 Squadron, 1940 Sept.-1945 Dec.*, NA, AIR 27/1678.

³³⁵ *Operations Record Book of 302 Squadron, 1940 July - 1943 Dec.*, NA, AIR 27/1661.; *Operations Record Book of 303 Squadron, 1940 Aug.- 1941 Dec.*, NA, AIR 27/1663.

³³⁶ *Ewidencja bojowa pilotów*, IPMS, LOT.A.V.44/11.

pozwałała na uzupełnienie mocno przerzedzonego stanu pilotów w jednostkach RAF. Polacy działania swoje okupili stratą sześciu pilotów poległych w walkach powietrznych oraz czterech, którzy zginęli w wypadkach lotniczych. Kolejnych sześciu pilotów było rannych. W tym samym czasie RAF stracił (łącznie z Polakami) 77 pilotów poległych i 22 zaginionych³³⁷. Jak zatem widać 10% strat personelu brytyjskiego lotnictwa stanowili Polacy. Stosunek zwycięstw do strat wynosił wśród polskiego personelu 1:2. Świadczyć to może zarówno o zaangażowaniu lotników znad Wisły w walkę z *Luftwaffe*, jak również o nie najlepszym wyszkoleniu naszych pilotów. Wielu z nich, zwłaszcza wśród personelu przydzielonego do jednostek RAF, było bowiem rezerwistami, niedoświadczonymi, świeżo upieczonymi absolwentami szkół lotniczych lub pilotami, którzy w Polsce nie zakwalifikowali się do lotnictwa myśliwskiego.



Początki 308. dywizjonu. W centrum S/Ldr Stefan Łaskiewicz, organizator i pierwszy dowódca jednostki

Fot. ze zbiorów **Józefa Dermi**

Koniec 1940 roku, z racji nie najlepszej pogody, nie sprzyjał intensywnej działalności lotnictwa. Stąd też osiągnięcia lotnictwa brytyjskiego nie wyglądały zbyt oszałamiająco, a służący w RAF Polacy nie stanowili wyjątku

³³⁷ *Aircrew casualties in Battle of Britain July-Oct. 1940*, NA, AIR 16/609.

w tej sytuacji. Z pewnością można jednak zauważyć nową jakość w działalności lotnictwa nad zachodnią Europą. Do akcji coraz skuteczniej zaczęły wkraczać Beaufightery – dwusilnikowe nocne myśliwce, których pojawienie się na brytyjskim niebie spowodowało stopniowe wycofywanie z I linii używanych do tej Defiantów, Blenheimów czy Harrowów. Czas Beaufighterów miał jednak nadejść wiosną.

Dobre propagandowo przedstawienie³³⁸ dokonań dywizjonu 303 sprawiło, że niektórzy historycy uważają go za jednostkę wyjątkową, złożoną z nadzwyczajnych pilotów³³⁹. W rzeczywistości Polacy znaleźli się w odpowiednim miejscu w odpowiednim czasie. 303. dyon stacjonował w Northolt niedaleko Londynu, a swoją działalność rozpoczął tuż przed zmasowanymi atakami *Luftwaffe* na stolicę Wielkiej Brytanii. Największe sukcesy jednostka odniosła właśnie wtedy, gdy *Luftwaffe* intensywnie atakowała Londyn - *kościuszkowcy* zapisali wówczas na swoje konto 91 ze 126 (72,2%) zestrzelonych samolotów przeciwnika. Takiej możliwości nie miała chociażby inna polska jednostka – 302. dyon, który szczyt niemieckiej powietrznej ofensywy spędził w większości z dala od głównych wydarzeń. Wystarczyło jednak, by na kilka dni pojawił się w centrum teatru działań, by jej piloci odnieśli równie spektakularne sukcesy jak *kościuszkowcy*. Świadczyć to może zarówno o doskonałym wyszkoleniu wszystkich polskich pilotów myśliwskich, jak również o zmęczeniu lotników z wykrwawionych w sierpniowych walkach dywizjonów brytyjskich (pamiętać przy tym należy, że brytyjskie jednostki wcale nie były tłem dla *kościuszkowców* i także zanotowały na swoim koncie spore sukcesy, np. dywizjon 242 zestrzelił 50 samolotów *Luftwaffe*³⁴⁰, 249 – 44³⁴¹, a 92 – 40,5³⁴²). Bez wątplenia wpływ na rozmiar sukcesów Polaków miała stosowana przez nich taktyka.

³³⁸ Np. wydanie już w czasie wojny książki *Dywizjon 303* autorstwa A. Fiedlera, którą kolportowano również w okupowanej Polsce.

³³⁹ „Podobnie jak w I wojnie światowej, niezwykle cenne były jednostki myśliwskie złożone z doświadczonych pilotów i dowodzone przez asów. Budziły one grozę u przeciwników i potrafiły rozstrzygać na swoją korzyść najtrudniejsze grupowe walki. Taka jednostka był m.in. polski 303 dywizjon „Warszawski” im. T. Kościuszki w okresie bitwy o Wielką Brytanię.” S. Czumur, *op. cit.*, s. 239.

³⁴⁰ *Air Ministry: Combat Reports of 242 Squadron, Second World War*, NA, AIR 50/92.

³⁴¹ *Air Ministry: Combat Reports of 249 Squadron, Second World War*, NA, AIR 50/96.

Przed wojną Brytyjczycy uważali, że walka między samolotami myśliwskimi jest mało prawdopodobna. W 1938 roku RAF wydał podręcznik taktyki lotniczej, z którego wynikało, że walka manewrowa nie jest dobrą propozycją. Przeszkadzać w niej miały przeciążenia powodujące krótkotrwałą utratę przytomności oraz trudności z dokładnym celowaniem i odłożeniem poprawki. Natomiast koncepcja walki z bombowcami była przestarzała i sięgała koncepcji walki w latach I wojny światowej. Wspomniany podręcznik RAF zakładał, że optymalnym szykiem dywizjonu są cztery trzysamolotowe klucze w kształcie litery „V”. Płatowce lecieć miały w bardzo ścisłej formacji (w kluczu odległość między nimi miała być równa mniej więcej rozpiętości samolotu, klucze zaś w podobnej odległości od siebie, usytuowane wzwwyż). Nic zatem dziwnego, że podczas lotów treningowych dużą wagę przykładano do precyzyjnego latania we wzorowych szykach. Trzeba zarazem przyznać, że tak sztywny szyk nie był w stanie odpowiednio szybko reagować podczas walki. Tym bardziej, że zalecane w podręczniku RAF zasady walki z bombowcami mocno odbiegały od realiów powietrznego starcia. W myśl jego zasad jako pierwszy atakował klucz dowódcy jednostki i każdy z trzech pilotów miał zająć pozycję strzelecką za wybranym bombowcem, gdzie miał pozostać aż do zestrzelenia przeciwnika lub wyczerpania amunicji lub do chwili zestrzelenia własnego samolotu. Kolejne klucze miały wstrzymać się z atakiem do czasu, aż poprzednicy zakończą swoją pracę³⁴³. Założenia te dobrowolnie ograniczały siłę uderzeniową dywizjonu, nie uwzględniały kontrakcji myśliwskiej osłony oraz odbierały inicjatywę szeregowym pilotom. Zupełnie inaczej do taktyki walki w powietrzu podchodzili Polacy. Szyk bojowy składał się z pary alarmowej (lub tzw. *szperaczy*), która wyprzedzała główne siły o dwa – pięć kilometrów. Jej zadaniem było powiadomić o liczebności oraz kierunku i wysokości lotu przeciwnika. Główna formacja, składająca się luźnych trzy- lub czterosamolotowych kluczy, atakowała od czoła starając się rozbić szyk wroga. Co istotne – ogień otwierano z odległości nie przekraczającej 150 metrów, uznając że tylko wtedy jest on skuteczny. Całą formację ubezpieczało dwóch lecących ponad nią *szperaczy* tylnych. W

³⁴² *Air Ministry: Combat Reports of 92 Squadron, Second World War*, NA, AIR 50/40.

³⁴³ J.B Cynk, *Taktyka dywizjonów polskich podczas zwalczania dużych zgrupowań lotnictwa niemieckiego w Bitwie o Wielką Brytanię*, (w:) *Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej*, 1992, z. 9, s. 18, 20.

miarę możliwości Polacy starali się wykorzystać swoje taktyczne doświadczenia w czasie *Battle of Britain*. I to też miało wpływ na odnoszone przez 303. dyon sukcesy.

Upada zatem teoria o nadzwyczajnych umiejętnościach lotników z 303. dywizjonu. Piloci zarówno z 302, jak i 303 dyonu przeszli w Polsce ten sam cykl szkolenia. Także doświadczenie bojowe było w obu jednostkach podobne – większość z lotników walczyła zarówno pod polskim niebem we wrześniu 1939 roku, jak i w kampanii francuskiej z maja i czerwca 1940 roku. Co ciekawe – to właśnie w 302. dywizjonie znajdowało się zdecydowanie więcej pilotów mających na koncie co najmniej dwa zwycięstwa powietrzne³⁴⁴, niż w 303. dyonie³⁴⁵. Na podkreślenie zasługuje fakt, że większość lotników z polskich jednostek było żołnierzami zawodowymi, którzy przeszli wyszkolenie myśliwskie. Zupełnie inaczej było wśród personelu, który skierowano do jednostek brytyjskich.

Aby zrozumieć ten fakt, należy cofnąć się do przełomu lat 1939-1940. Polski personel lotniczy, który został wówczas skierowany do Wielkiej Brytanii stanowił konglomerat specjalności, któremu przyświecał jeden cel – wyrwanie się z francuskiego marazmu z nadzieją na lepsze jutro przy boku drugiego z sojuszników. Nic zatem dziwnego, że w momencie uzupełniania strat w jednostkach RAF, trafiali tam piloci, którzy wcześniej z lotnictwem myśliwskim niewiele mieli wspólnego. O ile w dywizjonach 302 i 303 było ich zaledwie kilku³⁴⁶, w jednostkach brytyjskich stanowili oni ponad jedną trzecią składu³⁴⁷. Co charakterystyczne – od 31 października do końca 1940 roku sześciu z nich straciło życie a dwóch zostało ciężko rannych i nigdy nie wróciło do latania operacyjnego. Prawie jedna trzecia spośród nich została zatem w krótkim czasie wyeliminowana, a pozostali – w większości - zostali dość szybko odsunięci od bojowego latania w jednostkach myśliwskich i

³⁴⁴ Mümler, Nowakiewicz, Głowczyński, Czerniak, Król, Gnyś, Chałupa, Wapniarek, Maliński, Czerwiński, Jastrzębski.

³⁴⁵ Januszewicz, Daszewski, Sawicz

³⁴⁶ B. Bernaś, S. Kleczkowski i J. Załuski z 302 oraz J. Kańa i H. Skowron z 303

³⁴⁷ Byli to M. Gorzula, F. Gruszka, E. Jereczek, S. Kita, W. Kloziński, M. Maciejowski, M. Marcinkowski, L. Martel, K. Muchowski, W. Mudry, A. Narucki, Z. Nosowicz, T. Nowierski, Z. Oleński, J. Pfeiffer, S. Piątkowski, G. Radwański, J. Solak, W. Szafranec, J. Szlagowski, L. Świtoń, A. Wójcicki i B. Wydrowski.

przeniesiono ich do szkolnictwa. Zaledwie kilku³⁴⁸ przez dłuższy czas przewija się w późniejszym okresie wojny w składach pierwszoliniowych dywizjonów. Świadczy to dobitnie, jak wielkie były potrzeby RAF w czasie *Battle of Britain*. Dopelnieniem tego obrazu może być sylwetka Henryka Skowrona, którego w październiku 1940 roku przydzielono do 303. dyonu. Pilot ten został dopuszczony przez Anglików do bojowego latania, podczas gdy w Polsce został w 1938 roku skreślony z listy słuchaczy Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie i przeniesiony do rezerwy. H. Skowron został wprowadzie przez Polaków w 303. dywizjone zakwalifikowany do składu pilotów operacyjnych, ale wykonał zaledwie kilka lotów bojowych i wkrótce odszedł do szkolnictwa. W połowie 1941 roku zginął w wypadku lotniczym³⁴⁹.

³⁴⁸ M. Gorzula, M. Maciejowski, L. Martel, T. Nowierski, G. Radwański, J. Solak

³⁴⁹ Materiały na temat pilota zgromadzone w IPSM, LOT. A.V.97/57/5 i LOT.A.V. 44/11/18b/20.

Rozdział III

Walka o panowanie w powietrzu nad Europą 20 grudnia 1940 – 19 sierpnia 1942

3.1. Pierwsze próby ofensywy (20 grudnia 1940 – 10 marca 1941)

Kiedy *Battle of Britain* wchodziła w swój schyłkowy etap, myśli dowództwa Royal Air Force przestały zaprzętać wyłącznie sprawy związane z obroną Wysp Brytyjskich przed nawałą *Luftwaffe*. Zmiana taktyki działania niemieckiego lotnictwa, które zaczęło operować przede wszystkim w nocy, uzmysłowiła Anglikom, że zadania własnego lotnictwa dziennego mogą powoli zaczynać zmieniać swoje oblicze. RAF powoli oswajał się z myślą, że nadszedł czas na rozpoczęcie dziennej ofensywy lotniczej nad okupowaną Europą.

Na początku października 1940 r. *Fighter Command* opublikował instrukcję, która regulowała zasady współpracy lotnictwa myśliwskiego z *Bomber* i *Coastal Command*³⁵⁰. Jej autorzy podkreślali znaczenie osłony myśliwskiej w dziennych działaniach lotnictwa i zaznaczali, że wkrótce podjęte zostaną działania ofensywne. Sztabowcy zakładali, że samoloty bombowe lub obrony wybrzeża nadlecą nad lotniska, na których stacjonują własne jednostki myśliwskie i krążąc nad pasem startowym będą czekać, aż dołączy do nich eskorta. Jeżeli samoloty myśliwskie nie byłyby gotowe do wykonania zadania, z ziemi wysyłany byłby sygnał "BRZ" lampą Aldisa. W takiej sytuacji dowódca wyprawy bombowej miał prawo zdecydować o lądowaniu podległych mu samolotów w bazie myśliwskiej, by wkrótce wyruszyć do akcji z eskortą. To w jego gestii była także ostateczna decyzja, czy wyprawę należało odwołać lub też wykonać zadanie bez osłony samolotów myśliwskich.

³⁵⁰ *Operational Instruction No 40. Provision of Fighter Escort for Bomber and Coastal Commands' Operations*. Pismo dowództwa Fighter Command z dnia 9 października 1940 r. (sygn. pisma FC/S.20787/Ops), (w:) Channel operations 1940 July - 1944 May, NA, AIR 16/341. Instrukcja wchodziła w życie z dniem 14 października 1940 r.

Pierwsze wzmianki o wymiataniu (z ang. *sweep*) poza obszarem własnego terytorium pojawiły się także pod koniec *Battle of Britain*. A/V/M Keith Park, dowódca 11 Grupy Myśliwskiej, wysłał w październiku 1940 r.³⁵¹ tajne pismo w tej sprawie do podległych mu jednostek³⁵². Kiedy warunki atmosferyczne i aktywność nieprzyjaciela były odpowiednie, dowództwo Grupy mogło wydać rozkaz wymiatania nad Kanałem La Manche. Z dotychczasowych doświadczeń wynikało bowiem, że aktywność *Luftwaffe* skupiała się między Calais - przylądkiem Griz Nez - Guiness - Dover. Działania te mogły w każdej chwili zamienić się w masowy nalot samolotów bombowych w silnej osłonie myśliwskiej. Warunkiem powrotu z zadania niemieckich bombowców na macierzyste lotniska za dnia, było ich wzbicie się w powietrze najpóźniej półtorej godziny przed zachodem słońca. Aby zapobiec takim atakom K. Park zalecał podległym jednostkom, by w tym czasie były gotowe do startu na wymiatanie nad morzem. Zadanie to przypisano dywizjom stacjonującym w North Weald i Northolt, które miały rozpocząć *sweep* w okolicach Dover. Operacja miała być przeprowadzona na wysokości 25 tys. stóp, z dala od wybrzeży Francji z kierunku południowo - wschodniego do północno - wschodniego. Osłaniały ją inne dywizjony patrolujące na wysokości 25 - 30 tys. stóp na linii Cantenbury, a w odwodzie znajdowały się kolejne jednostki na wysokości 15 tys. stóp na linii Maidstone.

Na razie brytyjskie samoloty, z racji obaw poniesienia bezpowrotnych strat nad obszarem zajęтым przez nieprzyjaciela, miały zakaz penetrowania terytorium okupowanej Europy. Wkrótce jednak sytuacja ta miała się zmienić.

Pod koniec 1940 roku po raz pierwszy od czasu letnich walk nad Francją w 1940 r. RAF zaplanował operację zaczepną nad okupowanym przez Niemców terytorium. 20 grudnia 1940 r.³⁵³ o godz. 16.00 nad Francję poleciała para z 66. dywizjonu, której celem było niemieckie lotnisko w Le Touquet. Korzystając z osłony chmur Spitfire'y jednostki ostrzelały budynki i

³⁵¹ *No 11 Group offensive sweeps*, Pismo dowództwa 11 Grupy Myśliwskiej z dnia 21 października 1940 r. do podległych jednostek (sygn. pisma 11G/S.500/13/Ops.1), (w:) *Fighter offensive operations: policy 1940 Oct. - 1941 Nov.*, NA, AIR 16/373.

³⁵² Stacjonowały w Tangmere, Biggin Hill, Hornchurch, North Weald, Kenley, Debden i Northolt.

³⁵³ Jest to sprzeczne z informacją zawartą w książce: J. Foreman, *Battle of Britain, The Forgotten Months. November and December 1940*, Air Research Publications, Surrey 1988, s. 211. Jej autor podaje, że pierwszy lot ofensywny nad Francję miał miejsce 27 grudnia 1940 r. i wykonała go para Spitfire'ów z 92. dywizjonu.

szczęśliwie wróciły do Anglii. W drodze powrotnej P/O Bodie otworzył ogień do ulokowanych na francuskim wybrzeżu domów³⁵⁴. Stało się to przyczyną interwencji dowództwa *Fighter Command*, które zabroniło tego typu zachowań obawiając się, że budynki są zamieszkałe przez francuską ludność cywilną³⁵⁵.



Zima 1940/41 w 306. dywizjonie.

Fot. ze zbiorów Grzegorza Śliżewskiego

Następnego dnia po wyprawie nad Francję 66. dywizjonu, Dowódca 11 Grupy A/V/M Leigh-Mallory wystosował tajny dokument do podległych jej jednostek, w którym określono dokładnie zadania typu *Mosquito* (ang. komar), taki bowiem kryptonim otrzymały loty nad okupowane terytorium nieprzyjaciela, których celem był atak z broni pokładowej samolotów myśliwskich na obiekty znajdujące się na ziemi³⁵⁶. Wyjaśniano w nim, że *Luftwaffe* czuje się zbyt pewnie nad francuskim i belgijskim wybrzeżem, ponieważ w tym rejonie nie pojawiają się myśliwce RAF. Dlatego konieczne są wyprawy nad kontynent, by - z jednej strony - wymusić na niemieckich

³⁵⁴ *Composite Combat Report* z dowództwa 11 Grupy Myśliwskiej do *Fighter Command* z dnia 20 grudnia 1940 r., (w:) *Offensive Fighter operations 1940 Dec.-1941 Nov.*, NA, AIR 16/366.

³⁵⁵ Pismo z dowództwa *Fighter Command* do oficerów ops z dnia 27 grudnia 1940 r., (w:) *Offensive Fighter operations 1940 Dec.-1941 Nov.*, NA, AIR 16/366.

³⁵⁶ *Offensive action - Mosquito operations*. Tajne pismo dowództwa 11 Grupy Myśliwskiej do podległych jej jednostek z 21 grudnia 1940 r. (sygn. pisma 11G/S.500/39/Ops), (w:) *Offensive Fighter operations 1940 Dec.-1941 Nov.*, NA, AIR 16/366.

pilotach ciągłą gotowość bojową, z drugiej zaś - nadszarpnąć morale nieprzyjaciela. Zadania *Mosquito* - o ile pozwalała na to pogoda - miały być wykonywane przez samoloty każdej z podległych 11 Grupie stacji raz w tygodniu³⁵⁷. Jeżeli warunki atmosferyczne uniemożliwiłyby wykonanie zadania, stacja miała tydzień wolnego od *Mosquito* - następnego dnia do akcji wyruszałyby wyznaczone wcześniej jednostki. Loty były wykonywane na niskim pułapie (do 2 tys. stóp) - samoloty dolatywały do celu lecąc w chmurach lub ponad nimi, a atak był przeprowadzany z zaskoczenia - wylatując z chmur. A/V/M Leigh-Mallory zalecał, by do atakowania celów naziemnych dowódcy dywizjonów wyznaczali najbardziej doświadczonych pilotów i nie narażali ich na niepotrzebne ryzyko.

Wkrótce, bo 27 stycznia 1941 r., kod operacji został zmieniony³⁵⁸. Wynikało to z faktu, że na wyposażeniu jednostek bojowych RAF miał wkrótce znaleźć się samolot wielozadaniowy o nazwie *Mosquito*. Operacje zaczepne, podczas których samoloty myśliwskie atakowały cele naziemne, określać zaczęto mianem *Rhubarb* (ang. rabarbar)³⁵⁹.

Jednak podstawowym zadaniem, które stało przed lotnictwem myśliwskim Wielkiej Brytanii była osłona wypraw bombowych. Aby ułatwić to zadanie pilotom RAF, dywizjony które stacjonowały na tym samym sektorze oraz wspólnie wykonywały zadania, łączono w większe jednostki zwane *Wing* (ang. *Skrzydło*).

Po raz pierwszy w czasie II wojny światowej RAF zastosował *Skrzydło* na większą skalę w praktyce podczas *Battle of Britain*. Składało się na nie kilka dywizjonów myśliwskich pod jednym dowództwem, które jednocześnie

³⁵⁷ Przykładowo w drugiej połowie stycznia 1941 r. operacje *Mosquito* miały wykonać jednostki z Tangmere (13.1., 20.1., 27.1.), Hornchurch (14.1., 21.1., 28.1.), Northolt (15.1., 22.1., 29.1.), Debden (16.1., 23.1., 30.1.), Biggin Hill (17.1., 24.1., 31.1.), Kenley (18.1., 25.1.) i North Weald (19.1., 26.1.). *Roster for Mosquito operations*. Tajne pismo dowództwa 11 Grupy Myśliwskiej do podległych jej jednostek z 13 stycznia 1941 r. (sygn. pisma 11G/S.500/39/Air, 1), (w:) *Offensive Fighter operations 1940 Dec.-1941 Nov.*, NA, AIR 16/366.

³⁵⁸ *Offensive action - Mosquito Operations*. Rozkaz Fighter Command do podległych jednostek z dn. 26 stycznia 1941 r. (sygn. pisma FC/S.22332/Ops), (w:) *Offensive Fighter operations 1940 Dec.-1941 Nov.*, NA, AIR 16/366.

³⁵⁹ Według wyciągów protokołów z posiedzeń Fighter Command, Dowództwo FC zdecydowało się na tę nazwę mając do wyboru jeszcze siedem innych propozycji: *Baronet* (ang. tytuł szlachecki), *Gudgeon* (ang. ryba kielb), *Mandolin* (ang. mandolina), *Parchment* (ang. pergamin), *Cyclemen* (ang. kwiat cyklamen), *Macaroon* (ang. ciastko makaronik), *Oculist* (ang. okulista). *Minute Sheet*, §13, (w:) *Offensive Fighter operations 1940 Dec.-1941 Nov.*, NA, AIR 16/366.

operowały w walce. Doświadczenie wyniesione z tych walk sprawiły, że coraz częściej zaczęły pojawiać się głosy w dyskusji, czy *Skrzydło* jest optymalnym rozwiązaniem na przeciwdziałanie *Luftwaffe*³⁶⁰.

Pod koniec grudnia 1940 r. *Fighter Command* ostatecznie zdecydowało o powołaniu operujących w dzień *Skrzydeł* myśliwskich³⁶¹. Początkowo ich podstawowym działaniem było przeciwdziałanie niemieckim nalotom bombowym. Miały to być jednostki samowystarczalne podczas starcia z nieprzyjacielem: ich skład miał pozwolić zarówno na skuteczną walkę z bombowcami, jak i z osłoną myśliwską. Dlatego *Skrzydła* składać się miały z dywizjonów myśliwskich uzbrojonych w Hurricane'y (ich zadaniem było zwalczanie bombowców), jak i Spitfire'ów (walka z osłoną). Jeżeli nieprzyjaciel atakował z większą siłą - miała operować przeciw niemu większa liczba ściśle współpracujących ze sobą *Skrzydeł*. Dowództwo 10 Grupy otrzymało polecenie zorganizowania w Middle Wallop jednego *Skrzydła* składającego się z dywizjonów Hurricane'ów i Spitfire'ów, 11 Grupa dwóch *Skrzydeł* składających się wyłącznie ze Spitfire'ów oraz dwóch mieszanych (FC proponowało ich lokalizację w Debden, North Weald, Northolt i Tangmere), a 12 Grupa dwóch mieszanych *Skrzydeł* stacjonujących w Duxford i Wittering³⁶². Główne zadanie obrony południowo - wschodniej Anglii spoczywało na *Skrzydłach* 11 Grupy, które w razie potrzeby miały być wsparte przez jednostki 10 i 12 Grupy. Te ostatnie zaś miały dodatkowe zadanie osłony Portsmouth, Portland i Bristolu. FC uznało, że dowódcy stacji RAF będą jednocześnie dowódcami *Skrzydeł*. Spotkało się to ze sprzeciwem dowódców Grup Myśliwskich, którzy podkreślali, że z racji natłoku obowiązków i wieku dowódcy stacji nie są najlepiej przygotowani do

³⁶⁰ *Wing Formations*, tajne pismo Dowództwa 11 Grupy Myśliwskiej do dowódców stacji RAF w Debden, North Weald, Hornchurch, Northolt, Tangmere, Biggin Hill, Kenley z 1 października 1940 r. (sygn. pisma 11G/486), (w:) Channel operations 1940 July - 1944 May, NA, AIR 16/341.; *Wing Formations*, tajne pismo Dowództwa 11 Grupy Myśliwskiej do dowódców stacji RAF w Debden, North Weald, Hornchurch, Northolt, Tangmere, Biggin Hill, Kenley z 6 października 1940 r. (sygn. pisma 11G/486), (w:) Channel operations 1940 July - 1944 May, NA, AIR 16/341.; *Organisation of Wings*, tajne pismo dowódcy 12 Grupy Myśliwskiej do Fighter Command z dn. 7 grudnia 1940 r. (sygn. pisma 12G/S.1129/1/Ops), (w:) Organisation of Fighter Wing 1940 Dec.-1943 Mar., NA, AIR 16/367.

³⁶¹ *Organisation of Day Fighter Wings*, tajne pismo Fighter Command do dowództw Grup Myśliwskich nr 10, 11 i 12 z 21 grudnia 1940 r. (sygn. pisma FC/S.22180/Ops), (w:) Organisation of Fighter Wing 1940 Dec.-1943 Mar., NA, AIR 16/367.

³⁶² *Skrzydło* w Duxford miało składać się z dywizjonów stacjonujących na lotniskach Duxford oraz Coltishall, natomiast *Skrzydło* w Wittering - na lotniskach Wittering, Digby oraz Kirton.

dowodzenia skrzydłem w powietrzu³⁶³. Dodatkowo A/V/C Leigh-Mallory, dowódca 11 Grupy Myśliwskiej, sugerował, żeby w związku z wyposażeniem jednostek w Hurricane'y Mk. II nie wcielać w życie pomysłu na *Skrzydła* wyposażone zarówno w Hurricane'y, jak i Spitfire'y, a stworzyć formacje uzbrojone w ten sam typ samolotu³⁶⁴. O ile pierwsza z propozycji znalazła zrozumienie w *Fighter Command*, sugestie A/V/C Leigh-Mallory'ego nie zostały uwzględnione.



Hurricane z 303. dywizjonu.

Fot. ze zbiorów **Roberta Gretzyngiera**

Podstawowym zadaniem, do którego wykorzystane miały być *Skrzydła*, była osłona własnych bombowców. Początkowo każda z wypraw bombowych atakujących cele w okolicy francuskiego wybrzeża określana była kryptonimem *Circus*. Później jednak, z racji coraz większej liczby wypraw tego typu, każda z nich otrzymała swój numer porządkowy.

Wkrótce po pierwszych operacjach typu *Circus*, 8 lutego 1941 r. światło dzienne ujrzała opatrzona klauzulą „tajne” instrukcja dla jednostek podległych 11 Grupie, określająca zadania poszczególnych elementów tego rodzaju

³⁶³ *The Organisation of Day Fighter Wings*, tajne pismo dowódcy 10 Grupy do dowództwa Fighter Command z 9 stycznia 1941 r. (sygn. pisma 10G/S.8209/1/Ops), (w:) *Organisation of Fighter Wing 1940 Dec.-1943 Mar.*, NA, AIR 16/367.; *Organisation of Day Fighter Wings*, tajne pismo dowódcy 11 Grupy do dowództwa Fighter Command z 15 stycznia 1941 r. (sygn. pisma 11G/S.440), (w:) *Organisation of Fighter Wing 1940 Dec.-1943 Mar.*, NA, AIR 16/367.; *Day Fighter Wings - Wing Leaders*, tajne pismo dowódcy 12 Grupy do dowództwa Fighter Command z 11 lutego 1941 r. (sygn. pisma 12G/S.1129/1/Ops), (w:) *Organisation of Fighter Wing 1940 Dec.-1943 Mar.*, NA, AIR 16/367.

³⁶⁴ W Spitfire'y wyposażone miały być *Skrzydła* w Tangmere i Hornchurch, w Hurricane'y *Skrzydła* w Kenley oraz połączone w jedno *Skrzydła* w Debden i North Weald, natomiast *Skrzydło* w Northolt przesunięte miało być do rezerwy. *Organisation of Day Fighter Wings*, tajne pismo dowódcy 11 Grupy do dowództwa Fighter Command z 15 stycznia 1941 r. (sygn. pisma 11G/S.440), (w:) *Organisation of Fighter Wing 1940 Dec.-1943 Mar.*, NA, AIR 16/367.

wypraw nad terytorium okupowane przez nieprzyjaciela³⁶⁵. Jej autorzy podkreślali cel *Circusów* - była to próba zaangażowania w powietrzną walkę Messerschmittów 109 (dowództwo *Luftwaffe* rzadko decydowało się przeciwdziałać zaczepnym patrolom RAF nad Francją w wykonaniu wyłącznie samolotów myśliwskich) oraz nadszarpnięcia morale przeciwnika, który był w ciągłej niepewności, czy wystartuje do lotu bojowego.

W momencie dotarcia do celu główny ciężar odpowiedzialności miał spaść na dowódcę formacji bombowców. To on decydował o metodzie ataku, ale instrukcja sugerowała atak z zaskoczenia od strony słońca - pouczając, że zbyt długie przebywanie nad celem oznacza celniejszą obronę przeciwlotniczą i zagrożenie ataku ze strony niemieckich samolotów myśliwskich. Pilotów samolotów myśliwskich instrukcja uczulała natomiast na dyscyplinę - utrzymywanie kontaktu wzrokowego z bombowcami i opuszczanie formacji jedynie na wyraźny rozkaz dowódcy dywizjonu. W przypadku konieczności uzupełnienia paliwa przez samoloty myśliwskie, na tę okoliczność przygotowane były nadbrzeżne lotniska w Hawkinge i Manston.

Ponieważ zawsze istniało ryzyko znalezienia się lotników w Kanale La Manche, w dniu operacji powiadamiano dowództwo *Air/Sea Rescue*, że może spodziewać się wzmożonej pracy. Pół godziny przed rozpoczęciem *Circusa* łodzie ratownicze otrzymywały rozkaz, by znalazły się w tradycyjnym miejscu zbiórki, a załogi ratowniczych Lysanderów postawione były w stan gotowości operacyjnej. Kiedy łodzie ratownicze znalazły się na swoich miejscach, w powietrze wzbijały się Lysandery, by pod osłoną dwóch samolotów myśliwskich poszukiwać ewentualnych rozbitków.

Początkowe akcje zaczepne lotnictwa myśliwskiego RAF nie zadowalały dowództwa Fighter Command. 12 lutego na ręce A/V/C Leigh-Mallory'ego wpłynęło pismo, w którym sztabowcy z FC wyrażali swoją dezaprobatę w związku z dotychczasowymi działaniami nad Francją³⁶⁶. Bezpośrednią przyczyną napisania tego memorandum była strata dwóch

³⁶⁵ *Operation Instruction No 6. Circus Operations* z 8 lutego 1941 r. (sygn. pisma 11G/S.500/13/Ops), (w:) *Fighter offensive operations: policy 1940 Oct. - 1941 Nov.*, NA, AIR 16/373.

³⁶⁶ Tajne pismo do A/V/C Leigh-Mallory'ego z 12 lutego 1941 r. (sygn. pisma FC/S.21552), (w:) *Fighter offensive operations: policy 1940 Oct. - 1941 Nov.*, NA, AIR 16/373.

pilotów 66. dywizjonu³⁶⁷ podczas *sweeps* przeprowadzonego poprzedniego dnia. Sztabowcy FC zwracali uwagę, że piloci brytyjscy latają na zbyt niskim pułapie, który ułatwia skuteczny atak nieprzyjaciela. Powoływali się przy tym na doświadczenia I wojny światowej, w której brytyjskie lotnictwo myśliwskie operowało na dużych pułapach. Dlatego zalecali, aby bombowce wraz z osłoną znajdowały się na pułapie 18-20.000 stóp, a jednostki je osłaniające operować miały na 30.000 stóp. Zalecenie to było poparte twierdzeniem, że samoloty myśliwskie *Luftwaffe* patrolują na 20.000 stóp.



Samolot typu Blenheim. Samoloty te były wykorzystywane w początkowych operacjach typu Circus.

Fot. ze zbiorów **Grzegorza Śliżewskiego**

Wkrótce instrukcja dotycząca operacji *Circus* została uzupełniona i poprawiona³⁶⁸, także w oparciu o wspomniany wyżej list sztabowców FC do A/V/C Leigh-Mallory'ego. Określono w niej np. zadania oraz wysokość lotu poszczególnych grup samolotów uczestniczących w operacji *Circus*. Bombowce miały spotkać się z myśliwcami na wysokości 15.000 stóp (z reguły odbywało się to nad North Weald, Biggin Hill i Northolt), a potem przez cały czas trwania operacji lecieć na wysokości 17.000 stóp, podczas gdy *close escort* - 18.000 stóp. Zadaniem dywizjonów tej ostatniej formacji była bezpośrednia osłona bombowców (lot nieco z tyłu) aż do czasu ich powrotu do bazy; piloci nie mogli samowolnie oddalać się od eskortowanych samolotów. Nieco wyżej, z każdej strony wyprawy znajdowały się *lower escort* (wysokość

³⁶⁷ Zginęli wówczas P/O S. Baker i P/O P.R. Mildren.

³⁶⁸ *Operation Instruction No 7. Circus Operations* z 16 lutego 1941 r. (sygn. pisma 11G/S.500/13/Ops), (w:) *Circus operations: Bomber and Fighter Commands 1940 July 1941 Dec.*, NA AIR 14/706.

lotu - 20.000 stóp) oraz *higher escort* (wysokość lotu - 22.000 stóp)³⁶⁹. Ich zadaniem była osłona bombowców i *close escort*, ale tylko do czasu przekroczenia brzegu francuskiego w drodze powrotnej. Wtedy samoloty tej formacji mogły oddzielić się od wyprawy i swobodnie atakować samoloty nieprzyjaciela. Jeszcze wyżej znajdowała się *high cover*³⁷⁰, a zadaniem jej pilotów była osłona dywizjonów osłony oraz bombowców. W drodze powrotnej, po przekroczeniu brzegu francuskiego, należące do niej dywizjony także mogły opuścić formację i polować na myśliwce *Luftwaffe*, osłaniając jednocześnie lecące niżej w tym samym rejonie samoloty. Dodatkowym elementem było składające się z 2 - 3 dywizjonów *Skrzydło*, wykonujące zadanie określane *mopping up*. Samoloty znajdowały się od strony słońca na wysokości 25-30 tys. stóp i przybywały nad francuski brzeg w czasie, kiedy wracały bombowce i *close escort* przejmując od *escort squadrons* i *high cover* zadanie osłony operacji w drodze do Anglii. Kiedy wyprawa przekraczała brytyjski brzeg, *Skrzydło* wykonujące *mopping up* mogło wrócić nad francuskie wybrzeże i wspomóc znajdujące się tam samoloty myśliwskie RAF.

O drodze powrotu znad celu decydował oficer dowodzący bombowcami. Ze względu na bezpieczeństwo lotników wodujących w Kanale La Manche, Fighter Command zalecało, by angielski brzeg był przekraczany w trzech miejscach, w okolicach których znajdowały się łodzie ratunkowe *Air/Sea Rescue* - North Foreland (zalecane dla wypraw wracających z okolic Dunkierki), Dover (zalecane dla wypraw wracających z okolic Calais) oraz Dungeness (zalecane dla wypraw wracających z okolic Boulogne).

W kwietniu do zadań związanych z atakowaniem przez bombowce celów na francuskim wybrzeżu, dowództwo RAF określiło dodatkowy rodzaj operacji - *Blot*. Operacja *Blot*³⁷¹ (ang. - kleks, słaby punkt) był atakiem z zaskoczenia na cele nadbrzeżne wykonany przez samoloty bombowe w osłonie myśliwskiej, bez osłony chmur. Po uprzednim rozpoznaniu pogody i obrony nieprzyjaciela atak miał być wykonany z małej wysokości np. 50 stóp,

³⁶⁹ Tworzyły tzw. *escort squadrons*.

³⁷⁰ *Lowest high cover* - 25.000 stóp, *middle high cover* - 27.000 stóp, *top high cover* - 30.000 stóp lub więcej, ale pod warunkiem, że piloci mieliby stały kontakt wzrokowy z pozostałymi samolotami.

³⁷¹ *Blot Operations. Operation Instruction No 2*. Pismo dowództwa 11 Grupy Myśliwskiej z dnia 12 kwietnia 1941 r. (sygn. pisma 11G/S.500/46/Ops), (w:) *Circus operations: Bomber and Fighter Commands, 1940 July 1941 Dec.*, NA, AIR 14/706.

ewentualnie ze średniego pułapu. Cele znajdowały się w odległości do 100 mil od własnego wybrzeża. Widoczność musiała być bardzo dobra, aby samoloty bombowe i ich osłona znajdowały się w polu widzenia. Pokrycie chmurami nie powinno być większe od 3/10 i to zarówno na wysokości lotu, jak i nad celem.

Elementami rozkazu dotyczącego operacji *Blot* były: 1. Wyznaczenie miejsca spotkania samolotów myśliwskich i bombowych, jego czas i pułap. 2. Liczba i formacja samolotów bombowych oraz ich prędkość w locie do celu. 3. Zadania osłony myśliwskiej. 4. Cel i wszelkie uwagi jego dotyczące. 5. Specjalne uwagi dotyczące zadania. 6. Zadania morskiej służby ratowniczej (*Air/Sea Rescue*). 7. Inne specjalne sygnały.

W przypadku ataku z niskiego pułapu samoloty myśliwskie bezpośredniej osłony miały zadanie krążyć nad celem na wysokości 5.000 stóp zgodnie z kierunkiem zwrotu bombowców po ataku i w razie potrzeby włączyć się do ataku na stanowiska obrony przeciwlotniczej. *Hight cover* miała zadanie krążyć nad celem na wysokości 12-14.000 stóp. Po ataku bombowce miały wracać do bazy indywidualnie na pułapie poziomu morza - zadaniem osłony było ich odnalezienie i ochrona przed atakami samolotów nieprzyjaciela.

Konsekwencją operacji *Blot* były zadania *Circus - Blot*³⁷². Kiedy celem operacji *Blot* były obiekty w rejonie Le Touquet - Bethune - Ostenda - Calais, gdzie należało spodziewać się silnego przeciwdziałania niemieckich samolotów myśliwskich, zadanie poprzedzała dywersja w postaci operacji *Circus*.

Operacja *Circus* miała być przeprowadzona z pewnym wyprzedzeniem, by ściągnąć na siebie uwagę samolotów myśliwskich i umożliwić zadanie *Blot*. Przykładowo: operacja *Circus* w rejonie Dunkierki miała być przeprowadzona 10 minut wcześniej od operacji *Blot* w okolicy Boulogne.

Założenia taktyczne były uzupełniane wnioskami z poszczególnych akcji operacyjnych. W podsumowaniu operacji *Circus* z 5 marca 1941 r.³⁷³ znaleźć

³⁷² *Circus - Blot Operations. Operation Instruction No 15*. Pismo dowództwa 11 Grupy Myśliwskiej z dnia 12 kwietnia 1941 r. (sygn. pisma 11G/S.500/13/Ops), (w:) *Circus operations: Bomber and Fighter Commands*, 1940 July 1941 Dec., NA, AIR 14/706.

³⁷³ *11 Group Report of Circus VII* z 5 marca 1941 r. (sygn. pisma 11G/S.500/13/Ops), (w:) *Circus Operations: Bomber Command Group reports* 1941 Feb. - Sept., NA, AIR 14/712.

można informacje o konieczności wzrokowego kontaktu między poszczególnymi jednostkami biorącymi udział w zadaniu. Podkreślano, że sukces wyprawy był możliwy tylko dzięki temu, a jedyna jednostka, która nie dostosowała się do tych założeń (610. dywizjon) straciła czterech pilotów. Samoloty myśliwskie RAF miały także mieć wyraźną przewagę wysokości nad przeciwnikiem. Jednocześnie pojawiła się w tym dokumencie instrukcja, nakazująca, aby w przypadku nie spotkania bombowców z *high cover*, należało niezwłocznie powiadomić o tym fakcie *Operation Room*. Jednocześnie bombowce miały kontynuować zadanie, a jednostki osłony powinny udać się w rejon celu i tam przeciwdziałać interwencji niemieckich samolotów myśliwskich.

W innym podsumowaniu operacji *Circus*³⁷⁴ podkreślano, że bombowce wykonają swoje zadanie bezbłędnie tylko w przypadku, kiedy nie są niepokojone przez samoloty myśliwskie nieprzyjaciela. Jednocześnie zwracano uwagę na niemiecką taktykę - Messerschmitty 109 atakowały zawsze z przewagi wysokości i starały się go przeprowadzać z zaskoczenia. Dlatego nakazano, by piloci myśliwscy RAF, których zadaniem była osłona własnej jednostki (tzw. *weaver*) mieli jak największe doświadczenie, by jak najwcześniej ostrzec przed grożącym niebezpieczeństwem.

Pod koniec 1940 r. zapadły ostateczne decyzje o sformowaniu kolejnych polskich dywizjonów myśliwskich. Jednostki zostały powołane na podstawie Wojennego Etabu Dywizjonu Myśliwskiego (Hurricane) nr WAR/FC/227, ale wkrótce zmieniono go na WAR/FC/231³⁷⁵. 8 stycznia w Acklington powstał 315 Dywizjon „Dębliński”, którego personel składał się w głównej mierze z pilotów stanowiącego nadwyżkę dotychczas istniejących polskich dywizjonów myśliwskich. Miesiąc później (12 lutego) w Pembrey sformowano 316 Dywizjon „Warszawski”, a 19 lutego w Acklington – 317 Dywizjon „Wileński”. Lotnicy tam służący zostali w wielu przypadkach wycofani z brytyjskich dywizjonów. Tym samym Polskie Siły Powietrzne umocniły się na drugiej pozycji wśród liczebności alianckich jednostek myśliwskich.

³⁷⁴ *11 Group Report of Circus VIII* z 13 marca 1941 r. (sygn. pisma 11G/S.500/13/3/Ops), (w:) *Circus Operations: Bomber Command Group reports 1941 Feb. - Sept.*, NA, AIR 14/712.

³⁷⁵ FOREIGN AND ALLIED AIR FORCES (Code B, 92): Polish Air Force: formation, NA, AIR 2/4626.

Oczywiście palmę pierwszeństwa dzierżyły dyony Wielkiej Brytanii. Polska miała ich w lutym 1941 r. osiem, Kanada trzy, a Czechosłowacja – dwa. W przypadku PSP był to w zasadzie kres możliwości personalnych – więcej nowych jednostek typowo myśliwskich nie powstało³⁷⁶. Straty poniesione podczas powietrznych walk i w wypadkach lotniczych spowodowały, że z czasem zaczęto szukać uzupełnień poza granicami Wielkiej Brytanii, wśród Polonii. Do lotnictwa trafiło jednak z tego zaciągu zaledwie około 200 osób, z czego większość – ze względu na niski poziom wykształcenia – nadawała się jedynie do personelu pomocniczego. W 1941 r. z Palestyny przybyło 400 lotników, trafiła też pierwsza partia lotników internowanych w ZSRR, a zaciąg w wojskach lądowych zwiększył liczbę personelu w siłach powietrznych o kolejnych 120 osób. Nie zmienia to faktu, że na koniec 1941 r. stan PSP wynosił 8.100 żołnierzy, czyli mniej niż 1 października 1940 r. O rozbudowie lotnictwa nie było co marzyć, zaczęto się wręcz zastanawiać nad rozwiązaniem jednego lub dwóch dyonów. Groźbę tę zażegnało przybycie w 1942 r. z ZSRR około 1.500 lotników i przedpoborowych z przedwojennego Lotniczego Przystosobienia Wojskowego. W rezultacie pod koniec grudnia 1942 r. stan polskiego lotnictwa wynosił 9.738 żołnierzy i tym samym kryzys został zażegnany³⁷⁷.

Utworzenie trzech nowych polskich dywizjonów sprawiło, że całkowicie został zmieniony układ przydziałów polskich pilotów do jednostek RAF. O ile wcześniej powstałe jednostki opierały swój skład personalny przede wszystkim na pilotach będących w punktach zbornych polskiego lotnictwa, nowe jednostki sięgnęły po lotników znajdujących się w składzie będących w pierwszej linii dywizjonów RAF. Tym samym choć 1 stycznia 1941 r. do brytyjskich jednostek myśliwskich przydzielonych było 62 polskich lotników³⁷⁸, po trzech miesiącach liczba ta spadła ponad trzykrotnie (mimo iż w tym czasie dywizjony RAF uzupełniono kolejnymi siedmioma polskimi pilotami). Pod koniec marca 1941 r. w 9 i 12 Grupie FC nie było ani jednego

³⁷⁶ W 1943 r. sformowano wprawdzie 318. dywizjon używający początkowo Hurricane'ów, a potem Spitfire'ów, ale była to jednostka wykonująca zadania rozpoznawcze.

³⁷⁷ S. Czmur, Z. Matuszak, *Organizacja, zarys działań i sztuka wojenna Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie 1939 – 1945*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 1995, s. 41-42.

³⁷⁸ G. Ślizewski, *Polskie dni...*, s. 55 – 112.

polskiego pilota myśliwskiego znajdującego w brytyjskich jednostkach RAF³⁷⁹.



Pierwszy dowódca 315. dywizjonu S/Ldr Stanisław Pietraszkiewicz na tle Hurricane'a jednostki.

Fot. ze zbiorów **Grzegorza Sojdy**

Początek 1941 roku nie należał do czasu wyętej pracy jednostek RAF. Zima 1940/41 sprawiła, że działania lotnicze w Europie znacznie osłabły. Stało się tak, ponieważ warunki atmosferyczne nie sprzyjały operacjom w powietrzu. Silne mrozy, śnieżne zamiecie, częste mgły i krótkie dni - to właśnie główne przyczyny tego stanu rzeczy. Później przyszedł czas na roztopy, przez które niektóre jednostki stacjonujące na polowych lotniskach miały ograniczoną możliwość działalności. Do spotkań z *Luftwaffe* dochodziło w tym czasie stosunkowo rzadko: w styczniu piloci myśliwscy RAF zgłosili w ciągu dnia zestrzelenie 9,5-4-14³⁸⁰, w lutym 26-7-22, a w marcu 32-13-28 samolotów przeciwnika³⁸¹. Dowództwo *Fighter Command* miało też inny problem - sytuacja wojskowa na Środkowym Wschodzie wymagała

³⁷⁹ *Ewidencja pilotów myśliwskich*, (w:) IPSM, LOT. A. V 1/4/XXIV.; J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 – June 1941*, Grub Street, London 2001.

³⁸⁰ Zapis ten należy odczytać: zestrzelenia pewne – zestrzelenia prawdopodobne – uszkodzenia samolotów przeciwnika.

³⁸¹ *Reports on casualties: Enemy aircraft 1941 Jan. 1941 May*, (w:) NA, AIR 16/167.; J. Foreman, *The Fighter Command War Diaries*, cz. 2, Air Research Publications, Surrey 1998, s. 136 - 165.

wzmocnienia stacjonującego tam lotnictwa. Dlatego na przełomie 1940 i 1941 r. przesunięto tam siedem dywizjonów, często z personelem, który zdobył doświadczenie podczas *Battle of Britain*.

Podobnie jak w miesiącach poprzednich, główny ciężar walk z *Luftwaffe* spoczął na jednostkach stacjonujących w 11 Grupie *Fighter Command*. Najwięcej pracy mieli zatem piloci startujący z lotnisk Biggin Hill, Croydon, Filton, Hawkinge, Hornchurch, Kenley, Manston, Martlesham Heath, Middle Wallop, Northolt, North Weald, Rochford, Tangmere i Westhampnett. Wśród nich byli polscy lotnicy z dywizjonów 302 i 303 oraz 25 pilotów walczących w jednostkach brytyjskich (pod koniec opisywanego okresu ich liczba spadła do ośmiu). Zadania, które postawiono przed jednostkami 11 Grupy polegały przede wszystkim na obronie własnego terytorium, lotach patrolowych nad Kanałem La Manche i udział w lotach zaczepnych nad terytorium północnej Francji i Belgii³⁸². Nad brytyjskim wybrzeżem często pojawiały się rozpoznawcze Ju 88, które wykorzystywały pogodę i w razie niebezpieczeństwa chowały się w chmurach. Kiedy pogoda była lepsza, Niemcy sprawdzali szkody, jakie wyrządziły nocne bombowce. W tym celu wysyłali nad Anglię wysoko lecące grupy myśliwców, które ściągały na siebie uwagę obrońców. Tymczasem w dole leciał robiący zdjęcia pojedynczy samolot³⁸³.

Zdecydowanie mniej pracy miały dywizjony 306 i 308, które znalazły się w 9 Grupie *Fighter Command* i chroniły przemysłowych regionów w okolicach Liverpoolu i Manchesteru. Ponieważ na tym obszarze operowały niemieckie nocne bombowce, mimo iż jednostki były nominalnie jednostkami dziennymi, wykonywały w tym okresie wiele nocnych lotów bojowych. Takie były wymogi chwili. W połowie marca dołączył do nich 315. dywizjon, który właśnie osiągnął gotowość operacyjną. Mało pracy mieli też lotnicy z 13 Grupy *Fighter Command*, których zadaniem była ochrona Szkocji przed atakami z Norwegii. Niemieckich akcji z tego rejonu nie było jednak w opisywanym okresie zbyt dużo. Było to natomiast miejsce sformowania dwóch nowych polskich dywizjonów myśliwskich (315 i 317). Trzeci

³⁸² *No. 11 Group Operation Orders 1-100, 1939 Nov. - 1941 Sept.*, (w:) NA, AIR 16/212.

³⁸³ *German bomber tactics 1939 Oct. - 1943 May* (w:) NA, AIR 16/300.; *Fighter Operational records, Sept. 1939-Feb. 1942* (w:) NA, AIR 16/663.; *Enemy fighter tactics 1939 Sept. 1944 July*, (w:) NA, AIR 14/457.

rozpoczął swoją działalność w 10 Grupie *Fighter Command* (316).



S/Ldr Stanisław Brzezina, organizator i pierwszy dowódca 317. dywizjonu.

Fot. ze zbiorów **Wojciecha Sankowskiego**

10 stycznia RAF zdecydował się na pierwszą w 1941 r. dzienną powietrzną ofensywę z prawdziwego zdarzenia. W operacji oznaczonej kryptonimem *Circus I* wzięło udział sześć *Blenheimów* ze 114. dyonu, których celem były magazyny z amunicją w okolicy Guines. Bombowce osłaniało 11 myśliwskich dywizjonów, m.in. polski 302. dyon³⁸⁴. Podczas walk, które się wtedy wywiązały, RAF stracił dwa myśliwce, a kilka innych było uszkodzonych³⁸⁵. Przeciwna strona natomiast straciła jednego *Me 109* z *JG 2*, który rozbił się podczas przymusowego lądowania w okolicy Bernay. Po stronie brytyjskiej pewne zwycięstwa zgłosili jedynie W/Cdr F.V. Beamish oraz Sgt Mirosław Maciejowski z 249. dyonu³⁸⁶. Kolejne operacje *Circus* odbyły się 5 lutego, 10 lutego (trzy operacje tego rodzaju), 26 lutego oraz 5 i

³⁸⁴ Eskadra A w składzie F/Lt Julian Kowalski, P/O Aleksander Narucki, P/O Zbigniew Wróblewski, P/O Stanisław Łapka, P/O Jerzy Czerniak i Sgt Antoni Łysek patrolowała przez 55 minut (14.10 – 15.05), natomiast Eskadra B w składzie P/O Edward Pilch, P/O Bronisław Bernaś, P/O Waclaw Król, Sgt Antoni Markiewicz, Sgt Marian Rytka i Sgt Marian Wędzik przebywała w powietrzu 1'45 godziny (14.10 – 15.55). *302. Squadron Operations Record Book*, (w:) NA, AIR 27/1661.

³⁸⁵ *Circus operations: Bomber and Fighter Commands 1940 July - 1941 Dec.* (w:) NA, AIR 14/706.; *No. 11 Group Operation Orders 1-100 1939 Nov. 1941 Sept.*, (w:) NA, AIR 16/212.; *Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, (w:) NA, AIR 16/960.

³⁸⁶ Szczegóły dotyczące trzech pierwszych operacji typu *Circus* znaleźć można w G. Śliżewski, *Pierwsze operacje lotnicze Circus*, (w:) *Pilot Wojenny*, 2000, z. 6, s. 62-65.

13 marca. We wszystkich tych operacjach brał udział co najmniej jeden myśliwski dywizjon PSP³⁸⁷.

Porównanie osiągnięć polskiego lotnictwa na tle jednostek RAF nie wygląda w tym okresie imponująco. W ciągu dwóch pierwszych miesięcy 1941 r. polskie jednostki sporadycznie miały okazję na kontakt z nieprzyjacielem i widać to przy zestawieniu najskuteczniejszych jednostek w poszczególnych miesiącach - polskie dywizjony nie znalazły się wśród nich ani razu. Inna sprawa, że zwycięstw było naprawdę niewiele i czasami wystarczyło odnieść zaledwie jedno, by znaleźć się w tym zestawieniu.

3.2. Wznowienie niemieckiej nocnej ofensywy (10 marca – 13 czerwca 1941)

Wiosna była okresem, kiedy po zimowej przerwie niemieckie siły powietrzne w większym wymiarze wróciły na powietrzny teatr zmagania nad Wyspami Brytyjskim. Wbrew powszechnie przyjętym stwierdzeniom zakończenie w 1940 r. tzw. *Battle of Britain* nie sprawiło, iż Niemcy zrezygnowali z inwazji na Anglię. Wstrzymanie ataków było efektem niesprzyjających lotnictwu warunków atmosferycznych, kiedy zaś pogoda się poprawiła, *Luftwaffe* wróciła nad kanał La Manche – Niemcy zamierzali dokończyć rozpoczętą latem roku poprzedniego ofensywę. Jednak zmieniła się sytuacja militarna w Europie i w rezultacie niemieckie siły powietrzne zostały rozproszone – jednostki znalazły się w Grecji, na Krecie, Afryce Północnej, a wkrótce trafiły także na wschodnie rubieże III Rzeszy, by uderzyć na ZSRR. W marcu 1941 r. *Luftwaffe* skoncentrowała jednak we Francji i w krajach Beneluksu duże siły bombowców i kontynuowała nocny *Blitz*³⁸⁸.

Przygotowania do poważniejszych nocnych ataków w 1941 r. można było zaobserwować już w lutym (np. w nocy 10/11 lutego Niemcy wysłali nad Anglię 102 samoloty, w nocy 14/15 lutego - 123)³⁸⁹, jednak właściwa ofensywa zaczęła się w marcu. Początkowo sukcesów w zwalczaniu

³⁸⁷ *Circus Operations: Bomber Command Group reports, 1941 Feb.-Sept.* (w:) NA, AIR 14/712.; *No. 11 Group Operation Orders 1-100, 1939 Nov. - 1941 Sept.*, (w:) NA, AIR 16/212.; *Zbiory S/Ldr R.T. Wilkinsa*, (w:) Imperial War Museum, ID Number: 83/15/4.

³⁸⁸ *Summary of sorties 1940 Aug.-1942 Sept.*, (w:) NA, AIR 16/1037.

³⁸⁹ J. Foreman, *The Fighter Command War Diaries*, cz. 2, Air Research Publications, Surrey 1998, s. 125-127.

niemieckich wypraw nie było, sytuacja zaczęła się jednak wyraźnie zmieniać, kiedy nocne dywizjony myśliwskie zaczęły przebierać w wyposażone w radary Beaufightery.

Niemcy pierwszą poważniejszą operację przeprowadzili w nocy z 10 na 11 marca, kiedy wysłali nad Portsmouth 244 bombowce. Artyleria przeciwlotnicza zestrzeliła jednego z nich. Dwaj piloci z 219. dywionu zgłosili wprawdzie zestrzelenie dwóch kolejnych, w rzeczywistości jednak Niemcy strat nie ponieśli, a Anglicy zestrzelili własnego Halifaxa z 35. dywizjonu. Następnej nocy 125 bombowców zaatakowało Birmingham, a kilkanaście następnych zaatakowało cele w południowo – wschodniej części Wielkiej Brytanii oraz Liverpool³⁹⁰.



F/O Jan Falkowski, który odniósł pierwsze w historii polskiego lotnictwa nocne zwycięstwo.

Fot. ze zbiorów **Jana Falkowskiego**

Przeciwstawiając się niemieckim nalotom RAF stosował dwie metody działania. Z jednej strony była to bierna obrona własnego terytorium przy użyciu nocnego lotnictwa myśliwskiego oraz artylerii przeciwlotniczej. Do dyspozycji było 14 dywizjonów oraz jedna eskadra specjalna. Jednocześnie część załóg wspomnianych jednostek wykonywała tzw. *intruderkę*, czyli wykonywała zadania typu *Intruder*. Polegały one na locie nad terytorium nieprzyjaciela w okolice wykrytych przez wywiad lotnisk, na których

³⁹⁰ *Ibidem*, s. 140-143.

stacjonowały bombowce *Luftwaffe*. Powracające do bazy i szykujące się do lądowania samoloty były przechwytywane w tych rejonach i zestrzeliwane w najbliższym sąsiedztwie lotniska. Często były także atakowane same lotniska³⁹¹. Odniesione w ten sposób powietrzne zwycięstwa miały potrójną wartość. Po pierwsze, co najistotniejsze - eliminowały maszyny przeciwnika, po drugie - zmuszały obsługę niemieckich lotnisk do pełnego gotowości napięcia i wypatrywania samolotów RAF (latały one bowiem na niskiej wysokości, by nie zostać wykryte przez niemiecki radar), po trzecie zaś - podrywały morale żołnierzy stacjonujących na lotnisku, którzy mieli wątpliwą przyjemność oglądania momentów zestrzelenia własnych bombowców. Zestrzelone na płycę lotniska lub w jego pobliżu samoloty mogły też - z racji płonących i oświetlających okolice wraków płatowców - na jakiś czas wstrzymać jego użytkowanie. W zadaniach typu *Intruder* nie brały udziału polskie dywizjony. Jedynie w późniejszym okresie kilka przydzielonych do 23. dywionu RAF polskich załóg miało okazję wziąć udział w tych operacjach odnosząc znikome sukcesy³⁹².

Gros sił zostało jednak przeznaczonych do bezpośredniej obrony własnego terytorium. Część jednostek myśliwskich RAF w trybie pilnym przeszkalano w lotach nocnych - wśród nich znalazły się dywizjony 306 i 308. Brytyjczycy wychodzili bowiem początkowo z założenia, że niemieckim atakom najlepiej przeciwstawić większą liczbę samolotów, które przy wsparciu radarów będą w stanie poradzić sobie z bombowcami *Luftwaffe*. Jednak już pierwsze doświadczenia wykazały, że teoria nie zgadza się z praktyką. Dostrzeżenie przeciwnika przez samotnego pilota w ciemni nocy zdarzało się nader rzadko. Zestrzelenie go było zatem dużym przypadkiem, a jeszcze większą sztuką. Świadczy o tym początkowa liczba nocnych zwycięstw myśliwców RAF, np. w nocy z 4 na 5 marca duże bombardowanie przeżyli mieszkańcy Cardiff, a RAF zgłosił zestrzelenie jedynie jednego przeciwnika, po jednym zwycięstwie odniesiono także w nocy 10/11 marca, kiedy 244 bombowce zaatakowały Portsmouth oraz następnego nocy, kiedy 125 samolotów

³⁹¹ *Intruder operations 1940 Aug. 1944 Nov.*, (w:) NA, AIR 15/479.; *Intruder operations: aircraft and targets 1941 May- Nov.*, (w:) NA, AIR 16/368.

³⁹² Jedyne zwycięstwo powietrzne odniosła załoga F/O pil. Stanisława Reymer-Krzywickiego (F/O obs. Andrzej Strasburger i F/O strz. Kazimierz Bokowiec), która w nocy z 7 na 8 grudnia 1941 r. nad holenderskim lotniskiem Gilze Rijen zestrzeliła 1-0-1 Ju 88. *Intelligence From „F” (Intruder Operation)* z 8 grudnia 1941 r., (w:) IPMS, LOT. A. V. 44/11.

zbombardowało Birmingham³⁹³. Co charakterystyczne - większość zwycięstw odnosiły jednostki uzbrojone w Beaufightery ze stacjami radarowymi na pokładzie (dywizjony 29, 219, 600 i 604). Różnice widać zwłaszcza w kwietniu, kiedy to 604. dywizjon dopisał do swojego konta 21 samolotów, a kolejna jednostka (także nocny 151. dyon) - 9,5³⁹⁴. Cztery najbardziej skuteczne nocne dywizjony myśliwskie miały na koncie połowę z 88 zgłoszonych przez RAF w kwietniu zwycięstw. Co charakterystyczne: najskuteczniejsza dzienna jednostka myśliwska (54. dyon) dopisała do swojego konta zaledwie 4,5 samolotu. Podobna sytuacja miała miejsce także w maju. Widać zatem wyraźnie, gdzie przesunął się ciężar walk podczas wiosny 1941 r. i co było dla Niemców i Brytyjczyków najważniejsze.

Wznowienie *Blitzu* przez *Luftwaffe* to czas pierwszych nocnych zwycięstw w historii polskiego lotnictwa. Do akcji wszedł bowiem uzbrojony w dwuosobowe samoloty typu Defiant 307 *Lwowski* Nocny Dywizjon Myśliwski. Była to jednostka, która przed wejściem do akcji najdłużej szkoliła się na angielskim sprzęcie. Wynikało to z faktu, że lotnicy zawodowi z personelu latającego w większości zaprotestowali przeciwko przydzieleniu ich do dywizjonu wyposażonego w Defianty³⁹⁵ i do jednostki przydzielono starszych wiekiem lotników zawodowych oraz rezerwistów. To sprawiło, że Anglicy bez przekonania przyglądali się postępom Polaków, a Dowództwo 9. Grupy Myśliwskiej na przełomie lutego i marca skonstatowało, że 307. dyon powinien zostać przesunięty do lotnictwa myśliwskiego dziennego³⁹⁶. Ostatecznie jednak do tego nie doszło, ponieważ jednostka zaczęła odnosić swoje pierwsze sukcesy w walce z wrogiem - 12 marca uszkodzony został pierwszy niemiecki bombowiec, a 11 kwietnia załoga Sgt pil. Franciszek Jankowiak i Sgt strz. Józef Lipiński zestrzeliła He 111³⁹⁷. Nocne zwycięstwa

³⁹³ J. Foreman, *Fighter...*, t. II, s. 155 i 157.

³⁹⁴ *Combat Reports, Second World War, No.151 Squadron, 1940 May - 1945 Apr.*, (w:) NA, AIR 50/63.; *Combat Reports, Second World War, No.604 Squadron, 1939 Sept.- 1945 Apr.*, NA, AIR 50/168.

³⁹⁵ Problem polegał na tym, że Defianty nie miały uzbrojenia, które obsługiwał pilot. Cała broń była obsługiwana przez strzelca w wieżyczce znajdującej się za kabiną pilota. Rasowi myśliwcy podnieśli bunt, w którym protestowali, że nie chcą być *kierowcami taksówek*. W rezultacie przesunięto ich do jednostek myśliwskich dziennych. Był to jedyny w historii PSP w Anglii przypadek tak masowego protestu polskich pilotów. A.R. Janczak, *Przez ciemnię...*, s. 21-22.

³⁹⁶ Szczegóły tego zagadnienia można znaleźć w *Ibidem*, s. 49.

³⁹⁷ Wbrew twierdzeniom niektórych autorów (*ibidem*, s. 59) nie było to pierwsze w historii polskiego lotnictwa nocne zwycięstwo nad samolotem przeciwnika. Odniósł je w 32.

odniósł też 306. dywizjon, którego piloci w nocy z 10 na 11 maja (ostatni wielki nalot *Luftwaffe* na Londyn³⁹⁸) zestrzelili i uszkodzili po jednym niemieckim bombowcu. Był to jedyny nocny sukces polskich dziennych jednostek myśliwskich w Wielkiej Brytanii. Nie zmienia to jednak faktu, że wiosną 1941 r. należała do lotnictwa nocnego, a nocni myśliwcy RAF odnosili wtedy największe sukcesy³⁹⁹. Ponieważ polskie lotnictwo miało tylko jedną jednostkę myśliwską nominalnie operującą w nocy, sukcesy lotnictwa myśliwskiego PSP były znikome. Tym bardziej, że była ona wyposażona w archaiczne nawet na ówczesny czas samoloty Defiant.



F/O Władysław Nowak z 306. dywizjonu, który w nocy z 10 na 11 maja odniósł pierwsze zwycięstwo dla jednostki

Fot. ze zbiorów **Grzegorza Sojdy**

Lotnictwo dzienne było tylko tłem dla działań nocnych. Liczba zwycięstw najskuteczniejszych jednostek walczących za dnia nie mogła porównywać się z dokonaniem dywizjonów nocnych. Polskie lotnictwo przeprowadziło jednak kilka spektakularnych akcji, czego najlepszym przykładem jest *Rhubarb* 303. dywizjonu z dnia 15 maja 1941 r. Wtedy to F/Lt Jerzy Jankiewicz razem z Sgt Wacławem Giermerem zestrzelili na południe od

dywizjonie F/O Jan Falkowski, który 16 stycznia 1941 r. zgłosił zniszczenie He 111. Wprawdzie oficjalnie dowództwo RAF zaliczyło je do zwycięstw dziennych (NA, AIR 16/960), ale doszło do niego o godz. 19.40, czyli o tej porze roku była to noc. Tak ten lot wspomina i sam pilot - J. Falkowski, *Z wiatrem w twarz*, Wydawnictwo MON, Warszawa 1969, s. 65-66.

³⁹⁸ Szczegóły tego nalotu można znaleźć w: G. Śliżewski, *Jedna noc II wojny światowej*, (w:) *Pilot Wojenny*, 2000, z. 4, s. 121-131.

³⁹⁹ *Operations: Fighter night 1941 Apr.- Dec.*, (w:) NA, AIR 16/376.

St. Omer transportowego Ju 52. Na pokładzie niemieckiej maszyny należącej do *1. Transportstaffel* z *1. Fliegerkorps* podróżował jego dowódca Generaloberst Ulrich Grauer. Junkers pogrzebał w swych szczątkach zarówno jego jak i całą załogę – nikt nie zdołał się uratować. Natomiast powracający z zadania P/O Bolesław Drobiński ciężko uszkodził pływający po Kanale La Manche statek *Senateur Louis Barfleur* o wyporności 300 ton.



W/Cdr Witold Urbanowicz, organizator i pierwszy dowódca I Polskiego Skrzydła Myśliwskiego w Northolt, które wzięło na siebie główny ciężar ofensywy polskich jednostek nad okupowaną Europą.

Fot. ze zbiorów **Zdzisława Krasnodębskiego**

W maju 1941 zauważyć można początek rozbudowy siły myśliwskiej RAF. O ile w marcu i kwietniu sformowano tylko po jednym dywizjonie (najpierw nowozelandzki 485, a miesiąc później australijski 452), tym razem powstało pięć nowych jednostek (brytyjskie dywizjony 123, 124, czeski 313, kanadyjski nocny 406 oraz 121 złożony z amerykańskich ochotników). *Fighter Command* przejął także z *Army Co-operation Command*⁴⁰⁰ kanadyjski 403. dywion wyposażony w Tomahawki Mk. I, jak również sformowany został 1451. *Flight* z Havocami przygotowanymi do działań nocnych⁴⁰¹. Do pierwszej linii trafiły także pierwsze Spitfire'y Mk. V (otrzymały je dywiony 74, 603 i 609 – miesiąc wcześniej w „piątce” wyposażono także przeznaczony do rozpoznania przybrzeżnej żeglugi dywizjon 91). Była to odpowiedź na nowe Me 109F,

⁴⁰⁰ *Army Co-operation Command* – brytyjskie Lotnictwo Współpracy z Armią

⁴⁰¹ Miesiąc później sformowano jeszcze więcej Squadronów: sześć wyposażonych w Spitfire'y Mk. I i dwa w Defianty (w tym trzy kanadyjskie i jeden australijski). *Expansion 1940 Nov.-1941 May*, (w:) NA, AIR 16/386.

które przewyższały osiąganymi Spitfire'y wcześniejszych wersji. Aby nowy typ niemieckiego samolotu nie dostał się w brytyjskie ręce, piloci otrzymali rozkaz lotów najdalej do połowy kanału La Manche i na dużych wysokościach⁴⁰². Zbiegło się to z wycofywaniem niemieckich sił na wschód w celu przygotowania ofensywy na ZSRR.

Luftwaffe zwiększyła w maju swoje siły bombowe w Zachodniej Europie. Na początku miesiąca do Francji przybył wyposażony w Ju 88 I./KG 3, a pod koniec maja wrócił z Bałkanów III./KG 3. W lotnictwie myśliwskim tendencja była odwrotna – 25 maja do Niemiec zaczęto wycofywać JG 51. Był to początek przesuwania z Europy Zachodniej niemieckich sił powietrznych, które przeznaczono do ataku na ZSRR. 5 czerwca na wschód wycofano Stab, I i III./JG 53, dwa dni później JG 3, a 9 czerwca *Stab* i II./JG 52. Natomiast I./JG 77 przesunięto do Norwegii. Na polu walki pozostała JG 26 stacjonująca na lotniskach Pas de Calais, JG 2 w okolicach Brestu oraz II./JG 53 na lotniskach Holandii. Jeszcze bardziej *ogolocono* znajdującą się w Europie Zachodniej *Luftwaffe* z lotnictwa bombowego. Do połowy czerwca jej siły pozbawione zostały *Stab*, II i III./KG 1, KG 27, KG 53, KG 54, KG 55, KG 76, KG 77 oraz 3, (F)/O.b.d.L, 2, 3 i 4 *Staffeln* z *Fernaufklärungsgruppe* 122, *Wekusta* 26 i I./SKG.210 (wysłane na front wschodni), a także I./KG 26, II i III./KG 30 oraz części *Wekusta* 51 (przesunięte do Norwegii)⁴⁰³.

W związku z tą sytuacją niemieckie zmasowane ataki na Wielką Brytanię zostały w maju 1941 roku przerwane. Od tego momentu inicjatywę przejął RAF. Ale zadanie, które pojawiło się przed lotnictwem brytyjskim okazało się niezwykle trudne. Każda z walczących stron panowała nad własnym terytorium i nie potrafiła zapanować nad terenem przeciwnika. Wywalczenie strategicznego panowania w powietrzu kosztowało Aliantów sporo czasu, trwało bowiem 26 miesięcy (od czerwca 1941 r.⁴⁰⁴ do sierpnia 1943 roku). Nie oznacza to jednak, że zwycięstwo Aliantów spowodowane było faktem, iż Niemcy mieli na froncie zachodnim mniej samolotów. 22 czerwca 1941 roku

⁴⁰² Rozkaz był ściśle przestrzegany przez lotników *Luftwaffe*: pierwszy Me 109F dostał się w ręce Aliantów dopiero 10 lipca 1941 r. Lecący nim *Hauptmann* Rolf Pingel, dowódca II./JG 26, został zestrzelony przez Sgt Jana Śmigielskiego z dyonu 306 i dostał się do niewoli.

⁴⁰³ J. Foreman, *The turning...*, part II, s. 140, 271-272.

⁴⁰⁴ S. Czumur twierdzi, że ofensywa RAF rozpoczęła się w maju (S. Czumur, *op. cit.*, s. 197.). Miesiąc ten był jednak czasem odparcia niemieckich ataków na Wielką Brytanię i przygotowaniami do powietrznej ofensywy, która na dobre ruszyła w czerwcu.

siły *Luftwaffe* liczyły tu 719 płatowców, podczas, gdy 31 maja 1943 roku – 864⁴⁰⁵. Niemiecka porażka jest ściśle związana z intensyfikacją działań alianckiego lotnictwa, a zwłaszcza wejściem do akcji głównych sił 8. USAAF.

3.3. *Non – stop offensive* (14.6.41 – 8.11.41)

14 czerwca można uznać za datę rozpoczęcia brytyjskiej dziennej ofensywy nad kontynent. Przez całe lato, prawie każdego dnia – o ile tylko sprzyjała pogoda – nad Francją i krajami Beneluksu pojawiały się formacje samolotów RAF, które atakowały przeciwnika. Historycy brytyjscy nazwali ten okres *Non – stop offensive*, czyli nieprzerwaną ofensywą. Strona przeciwna zwykła nazywać działania alianckie *Nonsense offensive*, czyli ofensywą pozbawioną sensu⁴⁰⁶. Wynika to z małej skuteczności dziennych ataków bombowców oraz dużych strat RAF w porównaniu ze stratami *Luftwaffe*. To pierwsze można zrozumieć bez większego wgłębianie się w zagadnienie, ponieważ RAF zazwyczaj wysyłał nad kontynent po 6-12 bombowców, przede wszystkim typu Blenheim. Ich udźwig wynosił do 600 kg⁴⁰⁷, a zasięg uniemożliwiał atak na cele strategiczne w Niemczech. Także celność bombardowań była daleka od doskonałości. Druga sprawa wynika jednak głębszej analizy. Z oficjalnych statystyk wynika bowiem, że liczba zgłoszonych zwycięstw przez pilotów RAF jest znacznie wyższa niż niemieckie straty. Rzeczywistość była zgoła inna. Raporty pilotów myśliwskich były zbyt optymistyczne w porównaniu z faktami. Ten tzw. *overclaiming* był powszechny we wszystkich armiach powietrznych biorących udział w II wojnie światowej, w przypadku jednak lat 1941 – 1942, kiedy na samolotach nie montowano kamer potwierdzających zestrzelenia⁴⁰⁸, był po stronie RAF znaczny. Zwycięstwa trudno było oficjalnie potwierdzić, bo niemieckie samoloty spadały na okupowaną ziemię lub do morza. Opierano się

⁴⁰⁵ *Ibidem*, 198.

⁴⁰⁶ Np. D. Caldwell, *op. cit.*, s. 134.

⁴⁰⁷ A. Morgała, *op. cit.*, s. 501.

⁴⁰⁸ Jednak zamontowanie kamer sprzężonych z bronią pokładową także nie rozwiązywało problemu do końca - rejestrowały one jedynie moment oddawania strzałów, nie zaś fakt zestrzelenia przeciwnika (z racji używanego uzbrojenia rzadko bowiem zdarzały się eksplozje maszyn w powietrzu będące efektem celnego ostrzelania przeciwnika).

zatem na raportach pilotów, którzy w ferworze walki często strzelali w kilku do jednego samolotu, a potem każdy z nich meldował samodzielne zestrzelenie przeciwnika. Mniej doświadczeni piloci uznawali za zestrzelone samoloty lecące – na pierwszy rzut oka – bezwładnie w kierunku ziemi. Tymczasem Niemcy stosowali w tym czasie taktykę *uderz i uciekaj*, czyli atakowali z przewagi wysokości, ostrzeliwali formację RAF i lecieli w kierunku ziemi. Część pilotów meldowała o zestrzeleniach, ponieważ atakowane przez nich samoloty zaczęły dymić, co sugerowało uszkodzenie silnika. W rzeczywistość dym z silnika był efektem ubocznym przyspieszenia samolotów. Używane w niemieckich myśliwcach silniki Daimler Benz 601 miały bowiem zwyczaj przy gwałtownym dojściu do pełnej mocy wypuszczać kłęby dymu z rur wydechowych. Do tego dochodziło często nie najwyższe doświadczenie pilotów, którzy wyruszali nad kontynent – wielu uczestników *Battle of Britain* przesunięto do Afryki Północnej lub na Malte, wielu zostało instruktorami.



Dwaj piloci 308. dywizjonu, którzy polegli nad Francją latem 1941 r.; od lewej Sgt Tadeusz Hegenbarth i Sgt Jan Kremski

Fot. ze zbiorów **IPSM**

Pozostaje pytanie, czy dowództwo RAF zdawało sobie sprawę z rzeczywistych strat ponoszonych przez *Luftwaffe*. John Foreman, brytyjski historyk badający dzieje wojny powietrznej nad Europą, twierdzi jednoznacznie, że tak. Działo się tak za sprawą rozszyfrowania *Enigmy*, dzięki

której Brytyjczycy każdego dnia znali aktualny stan niemieckich jednostek lotniczych⁴⁰⁹. W grę wchodziło jednak pokazanie ZSRR, że Wielka Brytania wspomaga nowego sojusznika. Ujawnienie prawdy wpłynęłoby negatywnie na i tak nadszarpniętą psychikę pilotów RAF, którzy zdawali sobie sprawę, że nawet drobna usterka samolotu mogła skończyć się wpisaniem na listę pilotów zaginionych. Stratę np. czterech pilotów łatwiej było przyjąć do wiadomości, kiedy jednocześnie mówiono o 20 zniszczonych Me 109. O wiele trudniejsze byłoby zrozumienie, że czterech pilotów okupiono uszkodzeniem jednego niemieckiego samolotu. Działania powietrzne nad Europą Zachodnią zdecydowanie różniły się od starć, które toczyły się nad innymi teatrami działań (Afryka Północna, Bałkany, ZSRR). Decydował o tym brak działań na lądzie. Tym samym najważniejsze okazało się nie wsparcie własnych wojsk na ziemi, ale samodzielne operacje lotnicze zwane „wojna powietrzna”. Jedna strona konfliktu walczyła w niej o swobodę dla lotnictwa atakującego przemysł i miejskie aglomeracje, druga zaś dbała o zabezpieczenie zaplecza. Inne potrzeby najczęściej pozostawały w cieniu. Zdobyte doświadczenie pokazało, że rozstrzygnięcia panowania w powietrzu należało szukać w powietrzu, a nie na ziemi. Według Stefana Czmura podczas II wojny światowej w powietrzu zniszczono 84% wszystkich samolotów, pozostałe zaś na ziemi na wodzie⁴¹⁰. Było to tym ważniejsze, że zestrzelenie samolotu w powietrzu kończyło się często stratą lub czasową niezdolnością do walki jego załogi. Tymczasem naloty na lotniska kończyły się z reguły tylko stratami w sprzęcie⁴¹¹. *Luftwaffe* została rozbita nie tylko dlatego, że przygmiotła ją ilościowa przewaga przeciwnika. Brakowało jej doświadczonych personelu latającego – pierwsze cięcia w programie szkoleniowym wprowadzono już jesienią 1940 r., po *Battle of Britain*. Kolejne – zimą 1941 roku, po klęsce pod Moskwą. Problem ten nie dotyczył produkcji samolotów, bo ta – wbrew pozorom – swe apogeum osiągnęła w marcu 1945 roku. Przykładowo: od 1 czerwca 1941 r. do 30

⁴⁰⁹ J. Foreman, *The turning...*, part 2, s. 8.

⁴¹⁰ S. Czum, *op. cit.*, s. 209.

⁴¹¹ Przykładem może tu być sytuacja wśród polskiego personelu latającego podczas *Battle of Britain*. Tylko jeden pilot – Sgt Antoni Siudak z 303. dyonu – zginął w wyniku bombardowania lotniska.

czerwca 1942 roku niemiecki przemysł lotniczy wyprodukował 258 samolotów więcej niż stracił⁴¹².

18 września po raz pierwszy do akcji weszły nowe niemieckie myśliwce Focke Wulf 190 (Fw 190). Miały one zdecydowaną przewagę nad samolotami używanymi przez RAF. Nie oznacza to jednak, że piloci brytyjscy nie mieli nic do powiedzenia podczas spotkania z nowym myśliwcem. Już w pierwszej walce RAF z Fw 190 P/O C. Babbage z 41. dyonu (jednostka wykonywała zadanie *roadstead* - osłaniała Blenheimy atakujące konwój w okolicach Ostendy) zestrzelił Hptm. W. Adolpha, dowódcę II./JG 26⁴¹³. Wkrótce pojawiły się też Messerschmitty 109 wersji G, które również górowały swymi osiąganiami nad Spitfire'ami Mk. V.



Spitfire'y 303. dywizjonu w locie nad Anglią.

Fot. ze zbiorów IPMS

Tymczasem w zakładach Supermarine produkujących Spitfire'y przedłużały się prace nad nowymi wersjami tego samolotu. Propozycje Mk. VI, VII i VIII nie zyskały uznania ze względu na osiągi, które nie dorównywały samolotom niemieckim. Wobec przedłużających się prób,

⁴¹² S. Czumur, *op. cit.*, s. 210.

⁴¹³ *Fighter Command intelligence summary No 302-373 1941 Feb. 1942 May*, (w:) NA, AIR 16/235.; *Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, (w:) NA, AIR 16/960.; D. Caldwell, *op. cit.*, s. 188.

eksperymentalnie zamontowano na Spitfire Mk. VC mocniejszy silnik wysokościowy Merlin 61, a pod skrzydłami dwie duże chłodnice cieczi⁴¹⁴. Był to tzw. *strzał w dziesiątkę*. Maszyna ta stała się prototypem nowej wersji Mk. IX, która przewyższała swoich przeciwników i pozwoliła na uzyskanie przewagi myśliwców RAF nad *Luftwaffe*. Prace trwały jednak na tyle długo, że seryjne *dziewiątki* znalazły się w pierwszej linii (na początek w 64. dywizjonie) dopiero w lipcu 1942 r. Letnie dzienne operacje RAF były w głównej mierze operacjami typu *Circus*. Tylko między 14 a 30 czerwca przeprowadzono piętnaście wypadów bombowców w silnej osłonie myśliwskiej, a w omawianym okresie (14 czerwca - 8 listopada) było ich ponad 100⁴¹⁵. Gdyby warunki atmosferyczne były odpowiednie, operacji *Circus* byłoby z pewnością znacznie więcej. Jak już wspomniano, głównym zadaniem *Circusów* było wciągnięcie niemieckiego lotnictwa myśliwskiego w walkę nad kontynentem. Celem drugorzędym było zniszczenie obiektów na ziemi. Oczywiście były one starannie wyselekcjonowane pod kątem przydatności dla niemieckiego przemysłu, ale używane przeciw nim siły nie gwarantowały zniszczenia. Widać to po analizie zdjęć wykonanych w czasie nalotów lub wkrótce po ich zakończeniu⁴¹⁶. Sytuacja ta nieco zmieniła się 3 lipca, kiedy Ministerstwo Lotnictwa uznało, iż liczy się nie tylko niszczenie celów w powietrzu, ale również na ziemi i już dwa dni później po raz pierwszy zamiast Blenheimów użyto do nalotów ciężkich bombowców Stirling. Jednak to Blenheimy 2 Grupy Bombowej były przede wszystkim wykorzystywane do dziennych ataków na cele we Francji.

Zwiększenie intensywności operacji *Circus* było planowane od końca maja, ale na przeszkodzie stanęły warunki atmosferyczne. Po czterech pierwszych operacjach, 19 czerwca doszło do spotkania dowództw *Fighter*, *Bomber* i *Coastal Command*. Uznano, że gwałtowne przeciwdziałanie *Luftwaffe* podczas *Circus 14* (17 czerwca), kiedy zaatakowano Bethune, można powiązać z równie gwałtowną kontrakcją niemieckich myśliwców

⁴¹⁴ A. Morgała, *op. cit.*, s. 203.

⁴¹⁵ *No. 11 Group Operation Orders 1-100 1939 Nov. 1941 Sept.*, (w:) NA, AIR 16/212.; *Major air tactics operations of Fighter Forces by day 1940 Oct. - 1942 Jan.*, (w:) NA, AIR 16/375.; *Circus operations: Bomber and Fighter Commands 1940 July 1941 Dec.*, (w:) NA, AIR 14/706.; *Fighter Operational records, Sept. 1939-Feb. 1942* (w:) NA, AIR 16/663.

⁴¹⁶ *Circus and Roadstead Operations: photographs 1941 Mar.- June*, (w:) NA, AIR 16/514. Wbrew temu, co sugeruje nazwa teczki, znajdują się w niej zdjęcia z operacji przeprowadzonych między czerwcem a październikiem 1941 r.

podczas *Circusa 10* (atak na elektrownię w Gosnay) w dniu 21 maja. Uznano, że skoro ten rejon jest tak gwałtownie broniony, najwrażliwszym punktem niemieckiego przemysłu we Francji jest obszar Bethune - Lens - Lille. Liczono, że ataki na cele tam się znajdujące zmusi *Luftwaffe* do koncentracji jednostek myśliwskich właśnie w tym miejscu. To natomiast miało umożliwić codzienne ataki bombowców bez osłony myśliwskiej na cele w zachodnich i północno - zachodnich Niemczech. Po ataku III Rzeszy na ZSRR liczono także, że takie działania zmuszą *Luftwaffe* do ściągnięcia niektórych jednostek myśliwskich ze wschodu, dając argument w dyplomatycznych rozmowach ze Związkiem Radzieckim na temat aktywności bojowej zachodnich sojuszników. Dowódca lotnictwa myśliwskiego RAF Sholto Douglas stwierdził wówczas, przyszedł wreszcie czas na długo oczekiwane walki z niemieckimi myśliwcami na taktycznie dogodnych dla RAF warunkach⁴¹⁷. Na początku września Ministerstwo Lotnictwa i dowództwo *Fighter Command* ponownie przeanalizowało sytuację RAF w Europie i stwierdzono, że nie udało się ściągnąć niemieckiego lotnictwa z frontu wschodniego. Dlatego zapadła decyzja, by ograniczyć ofensywę, a jednocześnie zaprzestać koncentrowania się na celach w Pas-de-Calais. Ataki miały być przeprowadzone na całej długości wybrzeża francuskiego, a także krajów Beneluksu. Ograniczenie *Circusów* sprawiło, że zwiększyła się liczba *Rhubarbów*. 12 października Ministerstwo Lotnictwa zdecydowało, że z powodu złych warunków atmosferycznych i stabilizowaniu się sytuacji na froncie wschodnim należy ograniczyć *Circusy*, a skupić się na *Roadsteadach* i atakach na cele zastępcze. W tym samym czasie na arenie konfliktu pojawiły się Hurricane'y przystosowane do ataków bombowych. Wykorzystano je przede wszystkim do akcji *Channel-Stop*, której celem było maksymalne ograniczenie codziennej żeglugi obszaru North Foreland - Ostenda - Dieppe - Beachy Head⁴¹⁸. W kilka dni po 8 listopada rząd podjął decyzję o ograniczeniu ofensywy i wzmocnieniu sił przed jej wznowieniem na wiosnę 1942 r.⁴¹⁹ W tym samym czasie

⁴¹⁷ *It seemed that the long-expected „fighter battle on terms tactically favourable to ourselves” had come at last. - Air operations by Fighter Command from 25th November 1940 to 31st December 1941. Report by Marshal of The Royal Air Force Sir Sholto Douglas, G.C.B., M.C., D.F.C., (w:) NA, AIR 16/846, s. 22.*

⁴¹⁸ *Ibidem*, s. 24-25.

⁴¹⁹ *Ibidem*, s. 26.

ponownie zmniejszyła się liczba dywizjonów w *Fighter Command* - siedem z nich wysłano na Daleki Wschód.

SECRET
(3)
Duplicate
FORM "F" 59

NORTHOLT POLISH WING
 Group 107
PERSONAL COMBAT REPORT
 F/O Surma (Polish)

AN4/K7/7


C) DATE.....12/10/41
 D) SQUADRON.....308 (Polish)
 E) NO. OF E/A.....2
 F) TYPE OF E/A.....Me. 109F
 G) TIME OF ATTACK...about 1235
 H) PLACE OF ATTACK...over Channel off Le Touquet
 J) HEIGHT OF E/A.....6/20,000 ft.
 K) ENEMY CASUALTIES...1 Me.109F destroyed
 L)
 M) OUR CASUALTIES, a/c & pilots...nil

GENERAL REPORT

I am leading the right 4 a/c in 308 Sqn formation. Having been warned over the R/T that our a/c had been engaged by Me.'s we wheeled round, recrossing the French Coast S. of Le Touquet. Over the Channel I saw 2 Me.'s flying far apart in line astern, as though following a combat. I took evasive action, flying into the sun and the Me.'s passed below, unaware of my presence. I dived on the tail of the second Me. and fired 3 short bursts into its tail from above at about 400/150 yds. range. The leading Me. took evasive action and dived out of sight. My victim turned over on its back and I fired another burst from about 80 yds. while it was in that position. White smoke poured from the Me. which went down in a steep dive. Bright flames now came from the Me. which was burning fiercely as it crashed into the sea. I followed it down to 5,000 ft. and seeing that it was destroyed began to wonder where the leading Me. was. I made a steep climbing turn, to port into the sun, to look for the other E.A. and saw it below me, manoeuvring for position in order to attack me. I dived towards it, and it took evasive action. Making sure that I was not being followed, I flew into a cloud layer about 6,000 ft. over the Channel, and returned to England.

Rounds fired:- cannon 60 each m/g 75 each.

Franciszek Surma
 308 (Polish) Sqn.



Raport zestrzelenia Me 109F przez F/O Franciszka Surmę z 308. dywizjonu z dnia 12 października 1941. Miesiąc później, 8 listopada, pilot zginął.

Fot. ze zbiorów IPMS

Do operacji *Circus* wyznaczano przede wszystkim dywizjony stacjonujące w bazach podlegających 11 Grupie Myśliwskiej⁴²⁰. Wśród nich znajdowała stacja Northolt, na której 1 kwietnia 1941 r. powstało I Polskie Skrzydło Myśliwskie składające się początkowo z dwóch dywizjonów (303 i 306), a następnie z trzech (dołączył 308, a z czasem 303 został zastąpiony przez 315). Polacy brali udział praktycznie w każdym *Circusie* i aktywnie włączyli się do walk z *Luftwaffe*⁴²¹. W czerwcu najskuteczniejszą jednostką RAF był 303. dywizjon⁴²², a polskie jednostki meldowały o zniszczeniu 35 ze 222 niemieckich samolotów (ponad 15,8%)⁴²³. Tendencja ta utrzymywała się w następnych miesiącach. W lipcu w RAF najskuteczniejszy był 308. dywizjon (19 zwycięstw), a liczba zgłoszonych zestrzeleń przez polskie jednostki utrzymała się na tym samym poziomie (34). Ponieważ jednostki RAF zgłosiły zestrzelenie 221 samolotów niemieckich procent zwycięstw polskich jednostek do RAF wyniósł 15,4%. W sierpniu najwięcej zestrzeleń (22) zgłosili Australijczycy z 452. dywizjonu, ale na drugim miejscu był 315. dyon (17), na trzecim 306 (11), a 308 na szóstym (7). Było to 21,9% wszystkich 160 zwycięstw RAF w tym miesiącu. Wrzesień jeszcze raz był łaskawy dla Australijczyków z 452. dywizjonu, którzy ponownie byli najskuteczniejsi z całego RAF (20 zwycięstw). Drugie miejsce znowu należało do Polaków (308. dyon - 17 zwycięstw), czwarty był 315 (8 zwycięstw), a 306 - 11 (4 zwycięstwa). Ogółem we wrześniu 1941 r. polskie jednostki zgłosiły zestrzelenie 30 samolotów, co stanowiło 14,6% wszystkich 206 zwycięstw RAF w tym miesiącu. Bardzo zbliżone wyniki były także w październiku - znów najskuteczniejsi byli Australijczycy z 452. dyonu (10 zwycięstw), na drugiej pozycji znalazł się 308. dyon (9 zwycięstw), a dyony 315 i 303 odpowiednio na piątej i szóstej. Polskie jednostki zestrzeliły w październiku 1941 r. 20 samolotów przeciwnika, co stanowi 19,8% wszystkich 101 zwycięstw RAF. Między czerwcem a październikiem 1941 r. polscy piloci zestrzelili 17,9% samolotów zgłoszonych przez cały RAF jako zniszczone⁴²⁴.

⁴²⁰ *No. 11 Group Operation Orders 1-100 1939 Nov. 1941 Sept.*, (w:) NA, AIR 16/212.; *Circus operations: Bomber and Fighter Commands 1940 July 1941 Dec.*, (w:) NA, AIR 14/706.

⁴²¹ *Kronika I Polskiego Skrzydła Myśliwskiego*, (w:) IPSM, LOT. A. V 45/9.

⁴²² 303. dywizjon zgłosił zestrzelenie 28 samolotów, a kolejny w skuteczności 92. dyon - 21.

⁴²³ *Combats and casualties, Vol I, 1940 May - 1942 Mar.*, (w:) NA, AIR 16/960.

⁴²⁴ 154 samoloty zgłosiły polskie dywizjony, kolejne 8,5 dwóch polskich pilotów walczących w jednostkach brytyjskich (F/Lt Bronisław Kosiński z 72. dyonu i Sgt Adolf Pietrasiak z 92.



Spitfire'y 308. dywizjonu.

Fot. ze zbiorów **Jacka Stańskiego**

Ogólne straty RAF między 14 czerwca a 8 listopada 1941 r. wyniosły 456 dziennych pilotów myśliwskich zabitych, zaginionych i w niewoli. W tym samym czasie PSP straciły 56 dziennych pilotów myśliwskich. Było to zatem 12,3% całości strat RAF⁴²⁵. Wynika z tego, że stosunek zwycięstw do strat był dla polskich jednostek korzystny. Na jednego pilota straconego przez Brytyjczyków przypadało 1,87 zestrzelonego samolotu przeciwnika. W polskim przypadku proporcje te sięgały 2,9.

15 czerwca 1941 r. 11 Grupie Myśliwskiej, która wzięła na siebie ciężar walk w ofensywie nad Europą, podlegało siedem sektorów (Tangmere, Kenley, Biggin Hill, Hornchurch, North Weald, Debden i Northolt). W ich składzie znajdowało się 20 dziennych dywizjonów myśliwskich, w tym dwa polskie (303 i 306). Z czasem pod koniec 1941 r. dywizjonów było o cztery więcej, w tym trzy polskie. Można zatem stwierdzić, że polskie jednostki stanowiły 13,6% siły 11 Grupy. Ogółem na lotniskach 11 Grupy podczas letniej ofensywy stacjonowało 38 dziennych dywizjonów myśliwskich, w tym cztery polskie, trzy kanadyjskie, dwa czeskie i po jednym z Australii, Nowej Zelandii oraz USA. Wśród 15 najskuteczniejszych jednostek były wszystkie z Polski, Australii, Nowej Zelandii oraz USA, Najwięcej zwycięstw zgłosili Australijczycy z dywizjonu 452 (60), Polacy z 308 (54) oraz Anglicy z 92

dyonu). *Combat Reports, Second World War*, dywizjony 72 (NA, AIR 50/30), 92 (NA, AIR 50/40), 302 (NA, AIR 50/116), 303 (NA, AIR 50/117), 306 (NA, AIR 50/118), 308 (NA, AIR 50/119), 315 (NA, AIR 50/125), 316 (NA, AIR 50/126) i 317 (NA, AIR 50/127).

⁴²⁵ *Combats and casualties, Vol I, 1940 May - 1942 Mar.*, (w:) NA, AIR 16/960.

(49,5)⁴²⁶. Cztery polskie jednostki meldowały o odniesieniu w sumie 145 zwycięstw, czyli 24% wszystkich 604 zwycięstw odniesionych przez dywizjony 11 Grupy⁴²⁷. Jedna czwarta sukcesów zgłoszonych przez dywizjony myśliwskie najczęściej uczestniczącej w wyprawach nad kontynent Grupy w czasie letniej ofensywy przypadała zatem czterem polskim jednostkom.

W sierpniu 1941 r. 307. dywizjon rozpoczął przeobrażanie z Defiantów na Beaufightery. Po raz pierwszy w historii polskiego lotnictwa załogi miały do dyspozycji pokładowe stacje radarowe, a lotnictwo myśliwskie używało dwusilnikowych samolotów. Szkolenie nie było proste, zginęła jedna załoga, ale 15 października dyon osiągnął gotowość bojową wystawiając na noc trzy maszyny. Do pierwszego kontaktu z nieprzyjacielem doszło 28 października, kiedy to załoga Sgt pil. Bolesław Turzański - Sgt r/obs. Henryk Ostrowski zgłosiła zestrzelenie prawdopodobne He 111. Dowództwo RAF jednak uznała to zgłoszenie za zbyt optymistyczne i zwycięstwa nie uznało. Jednak w nocy z 1 na 2 listopada ta sama załoga zgłosiła zestrzelenie dwóch Do 217 i nikt nie miał wątpliwości co do skuteczności ich ognia. Tym samym w ciągu jednej nocy zgłoszono tyle samo zestrzeleń samolotów, ile w ciągu prawie rocznego używania Defiantów. Wynik ten miał się wkrótce poprawić.

30 czerwca 1941 r. sformowane zostały dywizjony 410 i 412. Tym samym liczba kanadyjskich dyonów myśliwskich zrównała się z liczbą polskich jednostek tego typu⁴²⁸ i Polska przestała być w Europie Zachodniej drugą co do wielkości siłą w lotnictwie myśliwskim. 16 lipca Kanadyjczycy sformowali kolejny dywizjon (409) ostatecznie spychając Polskę na trzecie miejsce w liczbie dywizjonów myśliwskich na zachodnioeuropejskim teatrze działań. Do końca 1941 roku proporcje te zwiększyły się jeszcze bardziej.

⁴²⁶ Kolejnymi najskuteczniejszymi jednostkami były dywizjony 609 (39 zwycięstw), polski 303 (38), 54 (34), 611 (31), polski 315 (31), amerykański 71 (28), 616 (24), 603 (22), polski 306 (22), 610 (21,5), 91 (19) oraz nowozelandzki 485 (15). *Operations Record Book of Squadron 452* (NA, AIR 27/1892), 308 (NA, AIR 27/1678/), 92 (NA, AIR 27/744), 609 (NA, AIR 27/2102), 303 (NA, AIR 27/1663), 54 (NA, AIR 27/512), 611 (NA, AIR 27/2110), 315 (NA, AIR 27/1699), 71 (NA, AIR 27/623), 616 (NA, AIR 27/2126), 603 (NA, AIR 27/2079), 306 (NA, AIR 27/1673), 610 (NA, AIR 27/2106), 91 (NA, AIR 27/738), 485 (NA, AIR 27/1933).

⁴²⁷ *Combats and casualties, Vol I, 1940 May - 1942 Mar.*, (w:) NA, AIR 16/960.; *Combat Raports*, (w:) NA, AIR 50.

⁴²⁸ Kanadyjczycy dysponowali pięcioma dywizjonami wyposażonymi w Spitfire'y i po jednym w Beaufightery, Defianty i Tomahawki. *Expansion 1941 May-1942 Mar.*, (w:) NA, AIR 16/532.; *Operations Record Book of Squadron 401* (NA, AIR 27/1771), 402 (NA, AIR 27/1775), 403 (NA, AIR 27/1780), 406 (NA, AIR 27/1791), 410 (NA, AIR 27/1802), 411 (NA, AIR 27/1803), 412 (NA, AIR 27/1805).

Kanadyjczycy dysponowali wówczas siedmioma dywizjonami myśliwskimi dziennymi, czterema myśliwskimi nocnymi oraz dwoma podległymi *Fighter Command* jednostkami współpracy z armią wyposażonymi w Tomahawki. Polacy wciąż mieli siedem dywizjonów myśliwskich dziennych i jeden myśliwski nocny. Pozostali sojusznicy sformowali znacznie mniej jednostek. Czesi i Słowacy wystawili trzy dyony, tyle samo Amerykanie i Australijczycy, a po jednym Belgowie, Francuzi, Norwegowie i Nowozelandczycy.

3.4. Wstrzymana ofensywa (9 listopada 1941 – 7 marca 1942)

Mimo iż zapadła decyzja o wstrzymaniu operacji *Circus*, a co za tym idzie zminimalizowaniu działań ofensywnych, nie oznaczało to całkowitej rezygnacji z ofensywnych operacji nad kontynentem. Lotnictwo myśliwskie wciąż wykonywało *Rhubarby*, *Sweepy*, *Roadsteady*, a także osłaniało bombardujące Hurricane'y atakujące cele naziemne. Te ostatnie zadania były w zasadzie *Rhubarbami* i skupiły się przede wszystkim na atakach na destylarnie alkoholu, system energetyczny i sieć transportu paliwa we Francji⁴²⁹. Destylarnie alkoholu działały praktycznie przez cztery - pięć miesięcy w roku i rozpoczynały produkcję w październiku. Nic zatem dziwnego, że właśnie w tym okresie stały się celem dla RAF - dowództwo zalecało atak na nie w trzy tygodnie po rozpoczęciu produkcji, by straty były jak największe. Brytyjczycy uważali, że produkowany we Francji alkohol jest używany jako dodatek do paliwa⁴³⁰. Ponieważ ataki bombowe Hurricane'ów, z racji tonażu używanych bomb, nie mogły wywołać zbyt wielkich strat podczas ataku na elektrownie, celem brytyjskich samolotów były przede stacje transformatorowe i małe elektrownie wodne - oba te cele były również wrażliwe na ogień działek pokładowych atakujących myśliwców. Transport paliwa odbywał się przede wszystkim drogą wodną oraz kolejową, dlatego celem wypraw były ataki na tankowce pływające wzdłuż francuskiego

⁴²⁹ *Rhubarb Operations*. Pismo dowództwa Fighter Command do dowództw 10, 11 i 12 Grupy z 17 października 1941 r. (sygn. FC/S.26289/Ops), (w:) "Rhubarb" operations 1941 Oct. 1942 May, NA, AIR 16/527.

⁴³⁰ *Alcohol distilleries in Northern France: suggested "Rhubarb targets" 1941 Oct.*, (w:) NA, AIR 16/503.

wybrzeża oraz na rzekach, które miały ujście do Kanału La Manche, jak również cysterny na trasach kolejowych wzdłuż francuskiego wybrzeża.



F/O Marian Łukaszewicz z 315. dywizjonu, który zginął 23 listopada 1941 r. w czasie ataku na destylarnię w Bourbourg.

Fot. ze zbiorów **Franciszka Kornickiego**

W zadaniach tych aktywnie uczestniczyły wszystkie dywizjony myśliwskie, także polskie. Jedno z nich - atak na destylarnię alkoholu w Bourbourg w dniu 23 listopada 1941 r. - zakończyło się dla RAF tragicznie. W wyprawie wziął udział 615. dyon lecący na Hurricane'ach w osłonie trzech dywizjonów Spitfire'ów. Cel był silnie broniony przez opl, a na dodatek zajętych zadaniem pilotów zaatakowały Fw 190 z JG 26. W rezultacie stracono osiem samolotów, siedmiu poległych oraz trzech rannych pilotów. W liczbie tej było pięciu poległych Polaków z 315. dyonu⁴³¹ oraz jeden ranny z tej samej jednostki⁴³². Do końca opisywanego okresu jeszcze tylko jedna operacja miała podobny, fatalny przebieg - przed południem 8 grudnia RAF zaatakował cele w miejscowości Hesdin i stracił dziewięć Spitfire'ów oraz sześciu pilotów. Pozostałe operacje odbywały się w miarę spokojnie, a straty nie były tak wysokie⁴³³.

⁴³¹ F/O Władysław Grudziński, F/O Jan Grzech, F/O Marian Łukaszewicz, Sgt Marian Staliński i Sgt Grzegorz Kosmański. *Operations Record Book of 315 Squadron - 1941 Feb.-1942 Dec.*, (w:) NA, AIR 27/1699.

⁴³² Sgt Tadeusz Krieger. *ibidem*

⁴³³ *Summary of sorties 1940 Aug.-1942 Sept.*, (w:) NA, AIR 16/1037.; *"Rhubarb" operations 1941 Oct. 1942 May*, (w:) NA, AIR 16/527.; *Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, (w:) NA, AIR 16/960.

Obawy brytyjskiego dowództwa wzbudzały stacjonujące w północnej Francji w porcie Brest ciężkie jednostki Kriegsmarine - krążowniki liniowe *Sharnhorst* i *Gneisenau* oraz ciężki krążownik *Prinz Eugen*. Uważano, że stanowią one bardzo realne zagrożenie dla floty handlowej zaopatrującej Wyspy Brytyjskie, jak również dla konwojów dostarczających sprzęt wojskowy do Związku Radzieckiego. Wpływ na takie podejście do sprawy miał również fakt, że Royal Navy straciła na Oceanie Spokojnym pancerniki *Prince of Wales* i *Repulse*. Brest był częstym obiektem ataków nocnych bombowców RAF, ale pod koniec roku zdecydowano się uderzyć na port także w dzień. Operacja ta otrzymała kryptonim *Veracity* (ang. prawda) i wzięło w niej udział 18 bombowców typu Stirling, 16 Halifaxów oraz 9 Manchesterów. Ich zadaniem było bezpośrednie uderzenie na Brest, natomiast myśliwce nie miały bezpośrednio osłaniać bombowce, ale krążyć w pobliżu celu, by przechwycić samoloty nieprzyjaciela. Były to trzy skrzydła 10 Grupy Myśliwskiej liczące w sumie osiem dywizjonów. Ochrona powrotu bombowców przypadła II Polskiemu Skrzydłu Myśliwskiemu, także z 10 Grupy⁴³⁴. Polacy wystawili do walki dywizjon 302 oraz po jednej eskadrze z 306 i 317. dywizjonu. Akcja zakończyła się stratą czterech Stirlingów i jednego Manchester'a oraz jednego Hurricane'a. Zwycięstwa nad niemieckimi myśliwcami, a było ich pięć, zgłosili wyłącznie Polacy bez start własnych. Mimo iż bomby trafiły w doki Brestu, bomby nie uczyniły szkody niemieckim okrętom. Dlatego dowództwo RAF zdecydowało się akcję powtórzyć. Operacja *Veracity II* miała mieć miejsce początkowo 23 grudnia, ostatecznie jednak wykonano ją tydzień później. W walce, która się wówczas wywiązała RAF stracił trzy Halifaxy i trzy Spitfire'y, w tym dwa polskie⁴³⁵. Strona atakująca raportowała zestrzelenie ośmiu Me 109 - wszystkie zgłoszenia należały do Polaków. Jak zatem widać operacje *Veracity* oraz *Veracity II* były po stronie brytyjskich myśliwców jak najbardziej pomyślne dla Polaków. Dzięki nim w grudniu trzema najsukuteczniejszymi jednostkami RAF były

⁴³⁴ *Operation "Veracity": fighter action 1941 Dec.*, (w:) NA, AIR 16/502.

⁴³⁵ Zginął F/Lt Stanisław Zieliński z 306. dyonu, a Sgt Tadeusz Baranowski z 317. dywizjonu dostał się do niewoli. *Operations Record Book of 306 Squadron 1940 Aug.-1943 Dec.*, (w:) NA, AIR 27/1673.; *Operations Record Book of 317 Squadron 1941 Feb.- Dec.*, (w:) NA, AIR 27/1706.

dywizjony 317, 306 i 302. Co więcej - w tym miesiącu Polacy zgłosili zestrzelenie 17 samolotów, podczas gdy pozostałe jednostki RAF tylko 14.



Piloci 317. dywizjonu pod koniec 1941 roku.

Fot. ze zbiorów **Stanisława Bochniaka**

Efektom ataków na ciężkie jednostki *Kriegsmarine* była brawurowo przeprowadzona operacja wyprowadzenia okrętów *Sharnhorst*, *Gneisenau* oraz *Prinz Eugen* z portu Brest, poprzez kanał La Manche, na otwarte wody Atlantyku. Nim do tej spektakularnej akcji doszło, lotnictwo myśliwskie *Luftwaffe* między 22 stycznia a 10 lutego przeprowadziło osiem ćwiczeń we współdziałaniu z niemiecką marynarką wojenną, a wywiad brytyjski nie zorientował się w zamiarach Niemców⁴³⁶. W nocy z 11 na 12 lutego okręty w osłonie mniejszych jednostek i pod szczelnym parasolem latających na minimalnej wysokości (aby uniknąć wykrycia przez radar) niemieckich myśliwców skierowały się na wschód i przepłynęły kanałem La Manche na Morze Północne i skryły się w fiordach Norwegii. Aby przerwać tę akcję, brytyjskie dowództwo wysłało przeciw konwojowi także RAF. Działania były znacznie opóźnione, bo niemieckie okręty zostały dostrzeżone przez Anglików dopiero około godz. 11.30, a ich pierwsza reakcja miała miejsce dopiero dwie godziny później, kiedy konwój znajdował się między Dover a Calais. Operacja *Fuller*, bo pod taką nazwą przeszła do historii akcja przeciw pancernikom⁴³⁷, zakończyła się jednak zupełnym fiaskiem. To właśnie lotnictwo było głównym przeciwnikiem konwoju, ponieważ główne siły *Home Fleet* przebywały w Scapa Flow w północnej Szkocji i nie zdążyły przeciąć trasy niemieckich okrętów. Walki z myśliwcami *Luftwaffe* i obrona przeciwlotnicza sprawiły, że straty po stronie RAF były wysokie – lotnictwo myśliwskie straciło 18 pilotów,

⁴³⁶ K. Janowicz, *JG 2 „Richthofen” 1942-1943*, Oficyna Wydawnicza Kagero, Lublin 2002, s. 5.

⁴³⁷ Niemcy nazwali operację *Cerberus – Donnerkeil*.

z których tylko trzech – w tym P/O R. Marcinkus⁴³⁸ z 1. dyonu – dostało się do niewoli, reszta poległa. Także atak sześciu przestarzałych torpedowych Swordfishy zakończył się tragicznie – wszystkie zostały zestrzelone, a zaledwie pięciu z 18 lotników zostało uratowanych. Piloci brytyjscy meldowali natomiast zestrzelenie 17 samolotów przeciwnika (w rzeczywistości Niemcy stracili ich pięć). W poszukiwaniu niemieckiego konwoju brało także udział I PSM, ale Polacy nie mieli okazji do spotkania z nieprzyjacielem. W tym właśnie dniu swój pierwszy lot ofensywny w 1942 r. wykonało II Polskie Skrzydło Myśliwskie – 306. dyon patrolował nad kanałem La Manche. Nieprzyjaciela również nie miał okazji spotkać. Rola Polaków w operacji *Fuller* była więc praktycznie żadna.

Styczeń, podobnie jak i rok wcześniej, z racji niesprzyjających warunków atmosferycznych, nie oMeitował w lotnicze zmagania. Przez cały miesiąc RAF zgłosił jedynie 10 zwycięstw (w tym jedno polskie). W lutym sytuacja była podobna - pomijając operację *Fuller*, myśliwcy RAF zgłosili zniszczenie 12 samolotów przeciwnika (bez udziału Polaków).

15 lutego doszło do tragicznej pomyłki w wykonaniu pilotów 317. dywizjonu. Do porannego lotu na przechwycenie przeciwnika wystartowała para F/Sgt Stanisław Brzeski – Sgt Jan Malinowski. Polacy zostali naprowadzeni na czterosilnikowy samolot, który z powodu mżawki rozpoznali jako Focke Wulf Fw 200 Kondor. Naziemni operatorzy radarów także uznali, że jest to maszyna przeciwnika i wydali rozkaz ataku. Polscy podoficerowie samolot zestrzelili do morza. Okazało się jednak, że nie była to niemiecka maszyna, a angielski Liberator. Cała załoga zginęła w morzu. Brytyjskie władze wszczęły śledztwo w sprawie zestrzelenia własnego samolotu, po zakończeniu którego uniewinniono Polaków⁴³⁹.

W ostatnim dniu lutego RAF wykonał jeden z nielicznych lotów ofensywnych przy dziennym udziale bombowców i zaatakował Ostendę. W osłonie Blenheimów wzięło także udział I PSM. To właśnie na Polakach skupił się główny atak *Luftwaffe*. Z lotu nie wrócili F/O Józef Górski i P/O Tadeusz

⁴³⁸ P/O R. Marcinkus był Litwinem, zamordowanym w marcu 1944 r., kiedy został złapany po słynnej ucieczce lotników z obozu w Żaganiu.

⁴³⁹ *Operations Record Book of 317 Squadron, 1942 Jan.- Dec.* (w:) NA. AIR 27/1707.; *Dziennik działań 317 Dyonu*, (w:) IPSM, LOT. A. 55/3.

Dobrut-Dobrucki⁴⁴⁰, ale także Kanadyjczyk Sgt G. Clarke z dywizjonu 401. Piloci RAF nie zgłosili żadnego pewnego zwycięstwa⁴⁴¹.



F/Sgt Stanisław Brzeski, jeden z dwóch polskich pilotów 317. dywizjonu, którzy omyłkowo zestrzelili brytyjskiego Liberatora

Fot. ze zbiorów **Stanisława Bochniaka**

O ile dzienne działania lotnictwa myśliwskiego RAF były w opisywanym okresie ograniczone, nocne działania były prowadzone na nieco większą skalę. Niemieckie bombowce również ograniczyły swoje nocne wyprawy nad Wyspy Brytyjskie, ale obrońcy byli w większości wyposażeni w samoloty z radarami pokładowymi i zdobywali coraz większe doświadczenie w ich stosowaniu w praktyce. Szanse na przechwycenie przeciwnika wzrastały zatem z każdym dniem. Dało się to zauważyć zwłaszcza w polskim 307. dywizjonie, który w od 9 do 30 listopada był jedną z najskuteczniejszych jednostek myśliwskich RAF, a najskuteczniejszą z dywizjonów nocnych - miał na swoim koncie dwa zwycięstwa, podobnie jak dywizjony 72 i 91, a więcej, cztery, miał jedynie dyon 401.

⁴⁴⁰ Obaj byli pilotami 316. dywizjonu. *Operations Record Book of 316 Squadron, 1942 Jan.-Dec.*, (w:) NA, AIR, 27/1703.; *Dziennik działań 316 Dyonu*, (w:) IPSM, LOT. A. 54/3-5.

⁴⁴¹ *Combats and casualties, Vol I, 1940 May - 1942 Mar.*, (w:) NA, AIR 16/960.

3.5. Wznowienie ofensywy (8 marca – 18 sierpnia 1942)

8 marca 1942 r. RAF wznowił loty typu *Circus*. Na osłonę zadania nr 112 poleciało m.in. I Polskie Skrzydła Myśliwskie, a powracające Bostony osłaniało II Polskie Skrzydło Myśliwskie. Piloci RAF zgłosili zestrzeleni dwóch niemieckich myśliwców, sami jednak stracili zabitego Kanadyjczyka P/O D. Aitkena z 403. dyonu oraz wziętego do niewoli dowódcę Skrzydła North Weald W/Cdr A. Eyre. Polacy w walce nie wzięli udziału⁴⁴².

W ten sposób rozpoczął się drugi etap brytyjskiej ofensywy nad kontynentem. Wzmocnione siły RAF ponownie uderzyły w dzień na cele w północnej Francji, Belgii i Holandii. W zimowej przerwie RAF rozpoczął rozbudowę swoich sił myśliwskich. W listopadzie powstało sześć nowych dywizjonów (w tym trzy kanadyjskie i po jednym z Francji oraz Belgii), w grudniu trzy (w tym dwa, które wróciły z ZSRR, gdzie broniły konwojów płynących do Murmańska), w styczniu jeden (norweski), a 3 marca - cztery (w tym jeden z Nowej Zelandii). W kwietniu sformowano kolejne cztery dywizjony (w tym jeden kanadyjski), a w czerwcu dodatkowo jeszcze jeden⁴⁴³. Mimo sporego wzmocnienia, akcje nad kontynentem nie zmieniły się w porównaniu z 1941 r. Jedyną zmianą były stosowane na większą niż dotychczas skalę zadania typu *Ramrod*⁴⁴⁴. W przypadku polskiego lotnictwa zaszła jednak zasadnicza zmiana. O ile w 1941 r. II PSM znajdowało się praktycznie w odwodzie i nad kontynentem pojawiało się sporadycznie, wiosną 1942 r. dywizjony tej jednostki brały udział w ofensywie na takich samych zasadach jak I PSM⁴⁴⁵. Siła polskiego lotnictwa myśliwskiego operującego w dzień nad okupowaną Europą wzrosła zatem dwukrotnie. Trwało to tylko przez dwa miesiące, ponieważ na początku maja - w ramach przygotowań do operacji Jubilee - II PSM zostało rozwiązane (wszystkie dywizjony tego

⁴⁴² *Ibidem*.

⁴⁴³ *Expansion 1941 May-1942 Mar.*, (w:) NA, AIR 16/532.

⁴⁴⁴ Osłona bombowców, których podstawowym celem było zniszczenie atakowanych obiektów. Stosowane w 1941 r. *Circusy* miały przede wszystkim wywabić w powietrze nieprzyjacielskie myśliwce.

⁴⁴⁵ Szczegóły działalności II PSM w pierwszej połowie 1942 znaleźć można w: G. Sojda, G. Ślizewski, *Wiosna Drugiego Skrzydła. Działania 2. PSM w okresie styczeń – maj 1942 r.*, (w:) *Lotnictwo z szachownicą*, cz. I, 2003, z. 4, s. 17-21., cz. II, 2004, z. 1, s. 14-17.

skrzydła zostały wytypowane do osłony planowanego desantu). Zostało reaktywowane dopiero po alianckim ataku na Dieppe.

Marzec 1942 r. nie był dla polskiego lotnictwa myśliwskiego okresem sukcesów. Nad Francją i kraje Beneluksu wyprawy odbywały się w miarę rzadko, a brało w nim udział przede wszystkim I PSM – II PSM wykonało między 8 a 31 marca poza osłoną konwojów i próbami przechwycenia pojawiających się nad Anglią samolotów nieprzyjaciela, jedynie dwa loty *Circus* i jeden *Roadstead*. Ten ostatni skończył się dla 317. dyonu tragicznie: podczas powrotu z zadania, kiedy piloci znaleźli się nad lądem, ziemię spowiła gęsta mgła. W rezultacie podczas przymusowego lądowania w okolicy Bolt Head i Salcombe, niszczone zostało 10 Spitfire'ów – zginął dowódca jednostki S/Ldr Józef Brzeziński, a rannych zostało czterech innych pilotów (F/Lt Paweł Niemiec, F/O Tadeusz Kratke, F/O Roman Hrycak i F/O Jerzy Mencil)⁴⁴⁶. I Polskie Skrzydło Myśliwskie wykonało znacznie więcej lotów nad terytorium nieprzyjaciela, ale nie miało zbyt wielu okazji na spotkanie z nieprzyjacielem. Wprawdzie jednostki tej formacji siedmiokrotnie brały udział w operacjach *Circus* lub *Ramrod*, ale tylko dwukrotnie doszło do starć z nieprzyjacielem, w wyniku których Polacy zestrzelili trzy samoloty nieprzyjaciela przy stracie jednego pilota zabitego i jednego w niewoli⁴⁴⁷. W marcu najskuteczniejszą jednostką RAF okazał się 602. dywizjon, który zestrzelił 11 samolotów. Polacy zgłosili w tym czasie zniszczenie wspomnianych trzech samolotów, co przy 56 maszynach zestrzelonych przez cały RAF dawało 5,4% ogółu zwycięstw⁴⁴⁸.

Zdecydowanie lepiej wypadły polskie dywizjony myśliwskie w kwietniu, kiedy oba skrzydła brały udział w walkach nad okupowanym terytorium. Ich piloci zestrzelili 28 samolotów nieprzyjaciela (jeden dodatkowy miała na swoim koncie załoga z 307. dyonu), a 316. dywizjon z 11 zwycięstwami okazał się najskuteczniejszą jednostką RAF w tym miesiącu. Polacy odnieśli

⁴⁴⁶ Szczegóły tego lotu można znaleźć w artykule K. Kubali *Krwawa niedziela dywizjonu 317* (Skrzydłata Polska z 2000 r., z. 10, s. 55-57).

⁴⁴⁷ Tym pierwszym był F/O Aleksander Wróblewski, a drugim weteran *Battle of Britain* F/Lt Witold Łokuciewski. *Dziennik działań 302 Dyonu (11.11.41 – 9.11.42)*, (w:) IPSM, LOT. A. V. 48/9.

⁴⁴⁸ *Combats and casualties, Vol II 1942 April - 1943 May*, (w:) NA, AIR 16/961.

zatem 36,25% z wszystkich 80 zwycięstw RAF. Ponieśli przy tym straty dziewięciu poległych⁴⁴⁹, trzech w niewoli i jednego ciężko rannego pilota.



W/Cdr Marian Pisarek, który zginął w locie bojowym w dniu 29 kwietnia 1942 r.

Fot. ze zbiorów **Wojciecha Sankowskiego**

Mimo iż w maju I PSM brało aktywny udział w ofensywie nad kontynentem, nie jego piloci nie zanotowali sukcesów. W walkach z nieprzyjacielem zestrzelili zaledwie dwa Fw 190 przy stracie dwóch poległych pilotów i jednego, który dostał się do niewoli. Straty Polaków poniesione nad Francją były jeszcze większe, gdyż 22 maja zginął S/Ldr Jerzy Jankiewicz, który kilka dni wcześniej objął dowództwo brytyjskiego 222. dywizjonu⁴⁵⁰. Był pierwszym obcokrajowcem, któremu RAF powierzył dowodzenie brytyjską jednostką. Statystyki polskiego lotnictwa poprawił 307. dyon, którego załogi w nocy z 3 na 4 maja zestrzeliły w rejonie Exeter cztery bombowce typu Ju 88. Dzięki temu sukcesowi dywizjon okazał się dziesiątą co do skuteczności jednostką RAF w tym miesiącu. Ogółem sześć zestrzelonych samolotów nieprzyjaciela stanowiło 7,5% wszystkich 80 zgłoszonych zwycięstw RAF⁴⁵¹.

⁴⁴⁹ W tym dowódcę I PSM W/Cdr Mariana Pisarka oraz dowódcę 317. dyonu S/Ldr Piotra Ozyrę. *Dziennik działań 317 Dyonu*, (w:) IPSM, LOT. A. V. 55/3.

⁴⁵⁰ *Operations Record Book of 222 Squadron, 1940 Apr.-1942 Dec.*, (w:) NA, AIR 27/1371.

⁴⁵¹ *Combats and casualties, Vol II 1942 April - 1943 May*, (w:) NA, AIR 16/961.

Czerwiec był dla Polaków bardzo podobny do maja. Znow I PSM odbyło wiele zadań nad terytorium nieprzyjaciela, a efekty tych działań nie były zbyt duże. 303. dywizjon zestrzelił trzy samoloty, 316 – dwa, 302 nie odniósł zwycięstw, stracił natomiast jednego poległego pilota⁴⁵². Można jednak zauważyć, że był to miesiąc, w którym dzienne dywizjony RAF nie zanotowały zbyt wielu sukcesów – wśród 12 najskuteczniejszych jednostek⁴⁵³, aż pięć było nocnymi dyonami. W nurt ten wpisał się także 307. dyon, który zgłosił zestrzelenie dwóch samolotów przeciwnika⁴⁵⁴. W sumie siedem polskich zwycięstw stanowiło 8,1% wszystkich 86 zgłoszonych przez RAF zestrzeleń.

Początek lipca wydawał się dla Polaków obiecujący, ponieważ już trzeciego dnia tego miesiąca piloci 303. dywizjonu zestrzelili dwa Ju 88. Później złe warunki atmosferyczne sprawiły, że przez następne 10 dni dzienne lotnictwo myśliwskie RAF praktycznie nie operowało. Ofensywę nad kontynentem wznowiono 12 lipca, ale działania nabrały tempa dopiero w ostatnich dziesięciu dniach miesiąca. RAF kilka razy dzień wysyłał swoje samoloty na operacje *Rhubarb*, *Circus* i *Ramrod*, jednak mimo sporego zaangażowania efekty były mało widoczne. Zwycięstw nie było zbyt dużo, a straty były dotkliwe. Znacznie lepiej wiodło się dywizjom nocnym, które w tym miesiącu przodowały wśród jednostek z największą liczbą zwycięstw. Tym razem zabrakło wśród nich 307. dywizjonu, a Polacy odnieśli w lipcu siedem zwycięstw przy stracie jednego poległego pilota i dwóch w niewoli. Co charakterystyczne – wszyscy Polacy padli ofiarą ognia obrony przeciwlotniczej. Ponieważ RAF zgłosił w tym miesiącu zniszczenie 83 samolotów, zwycięstwa PSP wynosiły 8,4%⁴⁵⁵.

⁴⁵² *Kronika I Polskiego Skrzydła Myśliwskiego*, (w:) IPSM, LOT. A. V 45/9.

⁴⁵³ Trzy zwycięstwa dyonu 303 wystarczyły, by zajął on 11 pozycję.

⁴⁵⁴ *Dziennik działań 307 Dyonu*, (w:) IPSM, LOT. A. V 51/5.

⁴⁵⁵ *Combats and casualties, Vol II 1942 April - 1943 May*, (w:) NA, AIR 16/961.



Piloci 303. dywizjonu latem 1942 r.

Fot. ze zbiorów **IPMS**

Pierwszych osiemnaście dni sierpnia 1942 r., z racji przygotowywanej operacji lądowania w Dieppe, były typową ciszą przed burzą. Alianckie samoloty pojawiały się na francuskim niebie sporadycznie. Znowu prym wiodły dywizjony nocnych myśliwców, a najskuteczniejszym z nich był dyon 307, który dopisał do swojego konta trzy bombowce nieprzyjaciela⁴⁵⁶. Był to zarazem najlepszy wynik jednostki RAF w tym okresie. Dywizjony dzienne PSP nie odniosły wtedy ani jednego zwycięstwa. Wystarczyło to jednak, by polskie jednostki odniosły 12,5% wszystkich zwycięstw aliantów⁴⁵⁷.

Próba wznowienia ofensywy przez RAF nie przyniosła spodziewanych rezultatów. Alianci w dalszym ciągu nie byli w stanie wywalczyć przewagi w powietrzu, o panowaniu nie mówiąc. Na przeszkodzie stanęła przede wszystkim bardzo dobra organizacja obrony przez *Luftwaffe* północnych rubieży Francji, Belgii oraz Holandii, a także używany przez Niemców sprzęt: Fw 190 i Me 109G miały zdecydowaną przewagę nad podstawowym typem myśliwca używanego przez RAF - Spitfire'em Mk. V. Niemieccy piloci bardzo dobrze potrafili wykorzystać właściwości swoich samolotów oraz fakt, że

⁴⁵⁶ *Dziennik działań 307 Dyonu*, (w:) IPMS, LOT. A. V 51/5.

⁴⁵⁷ *Combats and casualties, Vol II 1942 April - 1943 May*, (w:) NA, AIR 16/961.

Brytyjczycy musieli najczęściej pilnować osłaniane bombowce. To Luftwaffe wybierała cel (rzadko zdarzało się, by niemieccy piloci decydowali się na przechwycenie myśliwskiego wymiatania – tego rodzaju loty nie były dla nich strategicznie atrakcyjne), miejsce ataku oraz sposób jego wykonania (najczęściej gwałtowny atak z góry i równie gwałtowna ucieczka w nurkowaniu, w którym niemieckie samoloty były szybsze od brytyjskich). To wszystko owocowało dużą liczbą zwycięstw i stosunkowo małymi stratami *Luftwaffe*. Proporcje zgłoszonych przez RAF zwycięstw do strat nie były już zatem tak dobre, jak latem roku poprzedniego.

3.6. Operacja „Jubilee” (19 sierpnia 1942)

Plan ataku na Dieppe opracowano na początku kwietnia 1942 r., a miesiąc później ogólny zarys tego rajdu zaakceptowali Szefowie Sztabów. Zakładał on, że we wspomnianym nadmorskim miasteczku wylądują oddziały piechoty - wybór padł na 2 Dywizję Kanadyjską (*2nd Canadian Division*) oraz Kanadyjski Regiment Czołgów (*Tank Regiment of Canada*). Na flankach wspierali ich komandosi angielscy i amerykańscy (ich zadaniem było zniszczenie stanowisk dział górujących nad plażami). Siły Aliantów były zbyt słabe (około 6.100 żołnierzy, w tym 5.000 Kanadyjczyków), by poważnie liczyć się z możliwością skutecznego desantu w Europie. Atak miał jedynie wysondować siły obronne i taktykę Niemców.

Początkowo rajd nosił nazwę *Rutter* i miał odbyć się pod koniec czerwca, ale projektowi nie sprzyjała zarówno pogoda, jak i wyniki ćwiczeń przygotowujących do ataku. 7 lipca akcję odwołano. Jednak na skutek silnych nacisków ze strony Stalina, który dążył do utworzenia drugiego frontu w Europie, projekt ponownie stał się aktualny.

W tym czasie w Dieppe stacjonował garnizon, w skład którego wchodził *302. Infanteriedivision* oraz artyleria. Niemcy zdawali sobie sprawę, że przeciwnicy mogą zaatakować wybrzeże francuskie w każdej chwili, termin pozostawał jednak zagadką. Ponieważ spodziewali się ataku z morza, pod

uwagę brali zarówno pogodę, jak i pływy. Z tego powodu najkorzystniejszy wydawał się termin między 18 a 23 sierpnia.



S/Ldr Jan Zumbach, dowódca 303. dywizjonu podczas osłony desantu na Dieppe

Fot. ze zbiorów **IPSM**

Na dowódcę sił lotniczych zaangażowanych w operację *Jubilee* wyznaczono dowódcę 11. Grupy *Fighter Command*, 55-letniego A/V/M Trafforda Leigh-Mallory'ego. Miał on do dyspozycji imponującą liczbę 48 dywizjonów Spitfire'ów, ośmiu Hurricane'ów (w tym jeden – 87. dyon – specjalnie oddelegowany z lotnictwa nocnego), trzech Typhoonów, pięciu Bostonów III, dwa Blenheimów IV, cztery Mustangów, jednego Beaufighterów i cztery B-17. Wśród nich znalazło się pięć jednostek polskich (dywizjony 302, 303, 306, 308 i 317)⁴⁵⁸. Na podkreślenie zasługuje fakt, że połowa 1942 roku była czasem, kiedy dowódcami jednostek, od eskadr poczynając, byli głównie piloci o dużym doświadczeniu, którzy swe szlify zdobywali podczas *Battle of Britain*, a nawet wcześniej. Przeciw nim *Luftwaffe* mogła wystawić 190 Fw 190 i Me 109 oraz 107 bombowców⁴⁵⁹.

⁴⁵⁸ Szczegóły dotyczące udziału polskich pilotów myśliwskich w desancie na Dieppe znaleźć można w: G. Ślizewski, *Polacy nad Dieppe*, (w:) *Lotnictwo z szachownicą*, 2005, z. 2, s. 16 – 24.

⁴⁵⁹ N.L.R. Franks, *Dieppe 1942, Największa bitwa powietrzna*, AJ-Press, Gdańsk 1999, s. 9.



Piloci 317. dywizjonu po powrocie z osłony desantu w Dieppe. W centrum, w kamizelce ratunkowej S/Ldr Stanisław Skalski, dowódca jednostki.

Fot. ze zbiorów **Stanisława Skalskiego**

Działania lotnicze trwały przez cały dzień na skalę przypominającą najbardziej gorący okres *Battle of Britain*. Polacy wykonywali różnorodne działania – osłaniali okręty u francuskiego brzegu, bombowce atakujące cele naziemne, samoloty stawiające zasłonę dymną, poszukiwali rozbitków w morzu – i czterokrotnie starli się z niemieckimi Fw 190. O ile za pierwszym razem spotkania nie można uznać za owocne (jeden pilot ciężko ranny, bez zwycięstw), kolejne sprawiły, że o polskich jednostkach można było mówić w samych superlatywach. Straciły wprawdzie jednego poległego pilota i jednego w niewoli⁴⁶⁰, ale dywizjony 303 i 317, które miały okazję na kontakt z nieprzyjacielem, okazały się dwoma najskuteczniejszymi jednostkami operacji⁴⁶¹.

Podczas operacji *Jubilee* samoloty RAF i USAAF wykonały 2.955 lotów operacyjnych oraz zgłosiły zestrzelenie 96-39-135 samolotów *Luftwaffe* (w rzeczywistości jej straty wyniosły 48 samolotów zniszczonych i 24

⁴⁶⁰ Dodatkowo zginął F/O Antoni Waltoś z 87. dywizjonu. *Operations Record Book of 87 Squadron, 1937 May 1943 Dec.*, (w:) NA, AIR 27/712

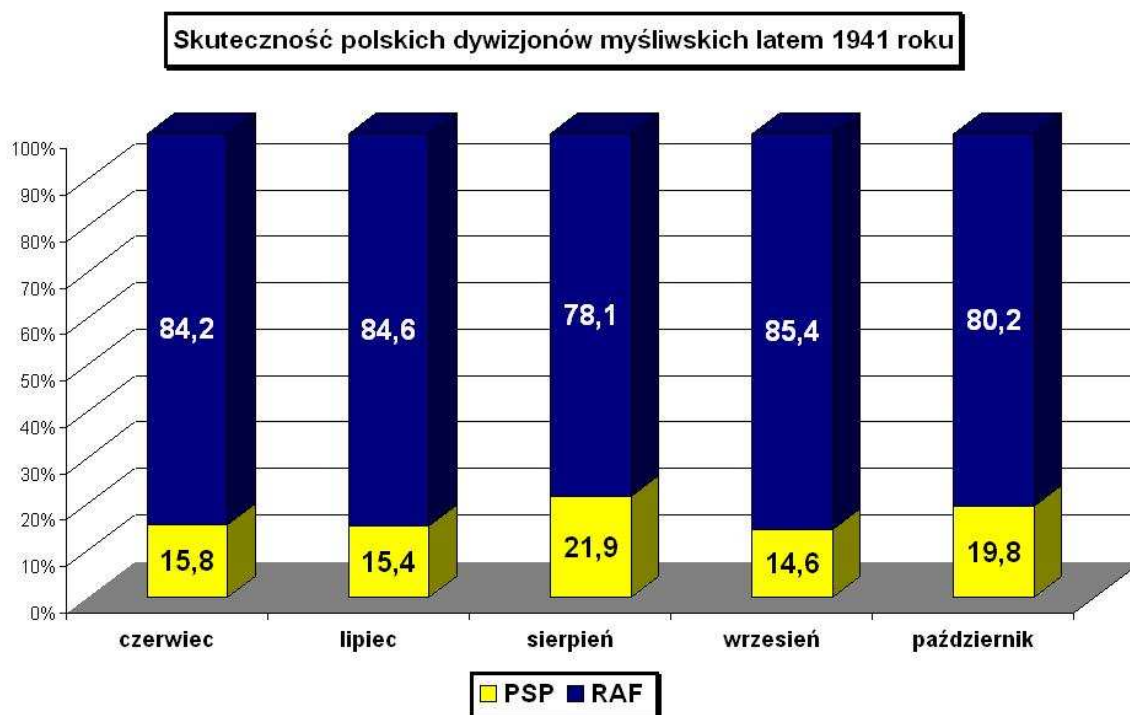
⁴⁶¹ *Dziennik działań 303 Dyonu (31.8.40 – 7.9.42)*, (w:) IPMS, LOT. A. 49/6-8.; *Dziennik działań 317 Dyonu*, (w:) IPMS, LOT. A. 55/3.

uszkodzone). Polskie jednostki wykonały 224 loty, podczas których zestrzeliły 15-4-3 samolotów nieprzyjaciela, czyli zadały 15,6% strat (zwycięstwa pewne), jakie tego dnia RAF zadał *Luftwaffe* (303. dywizjon był najskuteczniejszą jednostką aliantów podczas tej operacji – zestrzelił 7 samolotów nieprzyjaciela indywidualnie oraz dwa zespołowo)⁴⁶².

Brytyjczycy wysoko ocenili działania polskich lotników. Oprócz depeš gratulacyjnych (m.in. od gen. W. Sikorskiego, z dowództwa 12 Grupy i dowódcy stacji Northolt), W/Cdr Stefan Janus odznaczony został DSO, S/Ldr Stanisław Skalski oraz S/Ldr Jan Zumbach DFC po raz drugi, natomiast F/Lt Kazimierz Rutkowski i P/O Michał Maciejowski DFC po raz pierwszy.

Kiedy dowództwo RAF zdecydowało o rozpoczęciu ofensywy nad terytorium nieprzyjaciela, przyświecało jej kilka celów. Przede wszystkim Brytyjczycy chcieli oddalić od własnego kraju groźbę ataków niemieckiego lotnictwa. Wstrzymanie dziennych ataków *Luftwaffe* na angielskie miasta spowodowane było pogorszeniem warunków atmosferycznych oraz uznaniem przez agresora, że efekty nocnych bombardowań są bardziej wymierne – nie były one może tak precyzyjne jak za dnia, ale straty, które ponoszono były zdecydowanie niższe. Ta przewaga przeciwnika w powietrzu sprawiła, że RAF musiał zdecydować się na kontrakcję. Ponieważ nie miał sukcesów w nocy, starał się przerzucić ciężar walk na dzień. Po drugie lotnictwo brytyjskie dążyło do złamania niemieckiego morale, aby *Luftwaffe* nie była przekonana o swoim zwycięstwie i bezkarności nad podbitym terytorium. Część sił, które dotąd były wysyłane nad Wyspy Brytyjskie, musiała być przeznaczona do ochrony własnego terytorium. Po trzecie RAF był przekonany o swoim zwycięstwie z lata i jesieni 1940 r. I konsekwencją takiego podejścia do sprawy było podjęcie następnego logicznego kroku, czyli ofensywy. Po czwarte zaś brytyjskie lotnictwo chciało przejąć inicjatywę i decydować o czasie i miejscu starcia z nieprzyjacielem, by wyeliminować jak największą liczbę jego samolotów.

⁴⁶² *Combats and casualties, Vol II 1942 April - 1943 May*, (w:) NA, AIR 16/961.



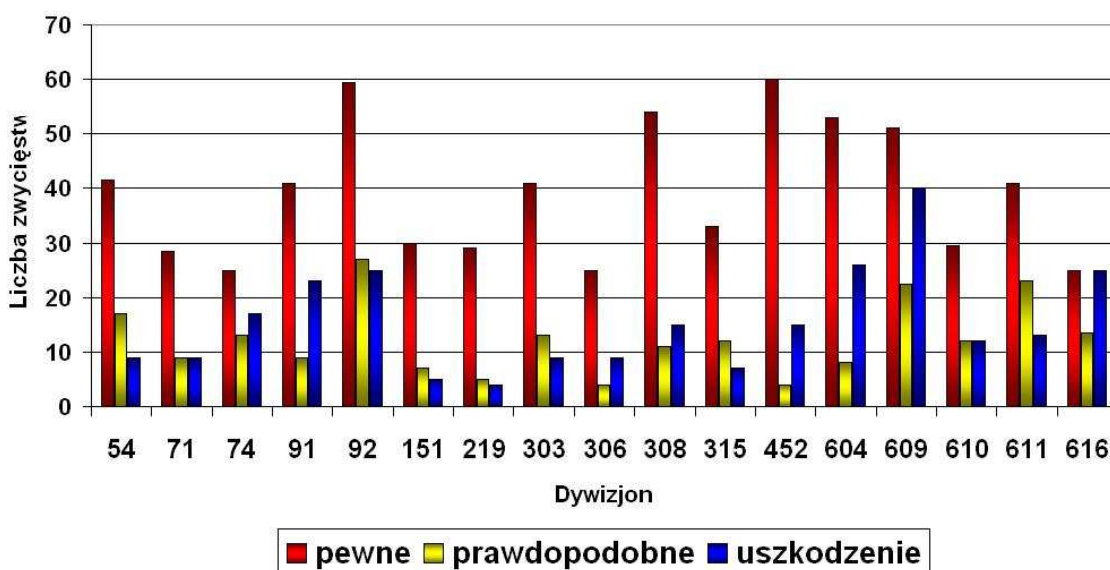
Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Air Ministry: Combat Reports, Second World War*, NA, AIR 50.; *Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, NA, AIR 16/960.; J. Foreman, *RAF Fighter Command victory claims of World War Two*, part 1 (1939 – 1940), Red Kite, Walton on Thames, 2003.; tenże, *The Fighter Command War Diaries*, cz. 1, Air Research Publications, Surrey 1996.; F.K. Mason, *Battle over Britain*, McWhirter Twins Ltd., London 1969.; *The Battle of Britain Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, wyd. V, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1989.; *The Blitz Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, t. I, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1987.; J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 – June 1941*, Grub Street, London 2001.; A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1939-1945*, Wyd. MON, Warszawa 1976.

Okres ten trwał niezwykle krótko – wiosną *Luftwaffe* wznowiła swoją ofensywę z dawną siłą, co zmusiło RAF do ograniczenia działań w dzień i pospiesznego i czasowego przekwalifikowania niektórych jednostek do zadań nocnych. Dopiero przesunięcie niemieckich jednostek na wschód, w związku z planowanym atakiem na ZSRR, pozwoliło na częstsze dzienne ataki na terytorium zajęтым przez nieprzyjaciela.

Do czasu rozpoczęcia ofensywy w czerwcu 1941 r. polskie jednostki, mimo iż w RAF były drugą co do wielkości siłą, znajdowały się w cieniu brytyjskich. Wynikało to jednak z faktu, że największe sukcesy w tym czasie odnosiły dywizjony nocne wyposażone w Beaufightery, podczas gdy jedyny polski nocny dyon był wyekwipowany w Defianty. Wśród najskuteczniejszych jednostek miesiąca tylko raz znalazł się 302. dyon. Sytuacja zmieniła się

podczas drugiej połowy roku. Polskie jednostki przydzielone do I Polskiego Skrzydła Myśliwskiego miały możliwość prawie codziennego kontaktu z nieprzyjacielem. Zaowocowało to licznymi sukcesami i zaliczeniem dywizjonów 303, 306, 308 i 315 do grupy najskuteczniejszych w RAF. Sytuacja ta zmieniła się po wstrzymaniu działań ofensywnych w listopadzie 1941 r. Poza grudniowymi operacjami *Veracity*, polskie jednostki przestały odgrywać ważną rolę w RAF – z jednej strony wpływ na ten fakt miała rozbudowa sił powietrznych stacjonujących w Wielkiej Brytanii, z drugiej zaś – używany w tym okresie Spitfire Mk. V odbiegał jakością od niemieckich Fw 190 i Me 109G. Świadczą o tym wysokie straty ponoszone przez całe lotnictwo RAF w porównaniu z odnoszonymi sukcesami.

Najskuteczniejsze dywizjony w 1941 roku



Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Air Ministry: Combat Reports, Second World War*, (w:) NA, AIR 50.; *Combats and casualties, Vol I, 1940 May - 1942 Mar.*, (w:) NA, AIR 16/960.; *Report by Marshal of The Royal Air Force Sir Sholto Douglas, G.C.B., M.C., D.F.C.*, (w:) NA, AIR 16/846.; J. Foreman, *RAF Fighter Command victory claims of World War Two, part 1 (1939 – 1940)*, Red Kite, Walton on Thames, 2003.; tenże, *RAF Fighter Command victory claims of World War Two, part II (1 January 1941 – 30 June 1943)*, Red Kite, Walton on Thames, 2005.; tenże, *The Fighter Command War Diaries*, cz. II, Air Research Publications, Surrey 1998.; J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 – June 1941*, Grub Street, London 2001.

Analizując liczbę zwycięstw odniesionych przez pilotów PSP nad samolotami nieprzyjaciela w kontekście całości potencjału *Fighter Command*

w latach 1941 – 1942 nietrudno oprze się wrażeniu, że polskie jednostki powierzone im zadania wykonywały w sposób więcej niż dobry. Stanowiły one bowiem w tym czasie mniej niż 10% sił myśliwskich RAF, a osiągnęte przez nie sukcesy były znacznie wyższe. Jedynie w czasie, kiedy nie było ofensywy nad kontynentem, procent zestrzeleń był niższy o ogólnego potencjału w brytyjskim lotnictwie. Można to jednak wytłumaczyć faktem, że tym czasie do spotkań w powietrzu dochodziło sporadycznie i co za tym idzie liczba zwycięstw też była zdecydowanie niższa.

Używane przez Amerykanów samoloty myśliwskie miały większy zasięg od Spitfire'ów i przeniosły ciężar walk na inne obszary okupowanego kontynentu. Do czasu inwazji w 1944 r. RAF był mniej zaangażowany w walkę od swoich amerykańskich sojuszników. Ten stan rzeczy miał podwójny wpływ na Polskie Siły Powietrzne. Przede wszystkim polskie lotnictwo w ilościowej masie potencjału bojowego powoli stawało się mniej niezbędne do zachowania względnej równowagi na powietrznym froncie Europy. Przesunięcie głównego obszaru walk z niemieckim lotnictwem sprawiło także, że Polacy mieli coraz mniej okazji do spotkań z przeciwnikiem i ich rezultaty nie były już tak dobre jak w 1940 czy 1941 roku. O ile np. w 1941 r. zestrzelili 198-52-57, to w 1942 r. 90-36-43, a w 1943 r. w Europie 88-39-57⁴⁶³.

⁴⁶³ W. Król, *Zarys...*, s. 90, 100, 105 i 114.

Wnioski

Odtworzenie polskiego lotnictwa u boku sojuszników po wrześniowej klęsce sprawiło, że rozpoczęło ono działanie w zupełnie nowych warunkach. Przede wszystkim – mimo iż po raz pierwszy w historii w Wojsku Polskim zostało w nim wyodrębnione – nie było samodzielny tworem. Działając w ramach sił sojuszników musiało się dostosować do stosowanej przez nich taktyki, używanego sprzętu oraz – co najistotniejsze – wypełniać rozkazy dowództwa aliantów. Tym samym lotnicy, którzy mieli na początku wojny największe doświadczenie bojowe i znający sposoby działania przeciwnika, nie mieli zbyt wielu możliwości zastosowania tej wiedzy w praktyce. Widać to zarówno w czasie kampanii wiosennej we Francji, jak i w czasie *Battle of Britain*. Pojedyncze klucze (Francja) lub nawet piloci (Wielka Brytania) nie mieli żadnego realnego wpływu na działanie jednostek, do których zostali przydzieleni. O tym, że to doświadczenie faktycznie było istotne, świadczy działanie zarówno GC 1/145, który w krótkim czasie i na słabym jakościowo sprzęcie potrafił odnieść sukcesy, jak i dywizjonu 303, który stosując własne metody walki w skuteczności działania wysunął się na czoło jednostek brytyjskich w trakcie *Battle of Britain*. W okresie ofensywy nad okupowaną Europą zaś, polskie dywizjony wyraźnie i pozytywnie wyróżniały się na tle innych jednostek biorących udział w starciach nad kontynentem.

Analizując zagadnienie roli polskiego lotnictwa myśliwskiego w działaniach alianckich podczas kampanii wiosennej 1940 r., rozpatrzyć należy chronologiczny aspekt sprawy. Działania w powietrzu były bowiem bezpośrednio powiązane z rozwojem sytuacji na ziemi.

Podczas *dziwnej wojny* polscy lotnicy przebywali na froncie półtora miesiąca i nie odnieśli żadnego zwycięstwa. Fakt ten można zrozumieć, bo działania lotnicze w tym okresie były znacznie ograniczone, a Polaków będących na pierwszej linii zaledwie osiemnastu. Z książki lotów ppor. Stanisława Chałupy wynika, że wykonał w tym czasie 14 lotów, głównie na

osłonę rozpoznawczych Potezów⁴⁶⁴. Sierż. Leopold Flanek wykonał w tym czasie lotów dziewięć. Do kontaktu z nieprzyjacielem nie doszło ani razu⁴⁶⁵.

W I fazie kampanii francuskiej sytuacja przedstawiała się podobnie – polskich pilotów na froncie było stosunkowo niewiele i mimo częstych kontaktów z nieprzyjacielem, nie byli oni w stanie odnieść większych sukcesów. Nowi piloci, którzy po przeszkoleniu w polskiej bazie lotniczej w Lyon – Bron przybywali na front, musieli na początek zapoznać się z obowiązującymi w jednostce procedurami i zwyczajami. Dopiero kiedy wiedzieli, jak w dywizjonie się zachować, stawali się w pełni użytecznymi pilotami. Dlatego w I fazie kampanii francuskiej zwycięstwa odnosili przede wszystkim lotnicy z *Grupy Montpellier*. Znaczenie Polskich Sił Powietrznych



było w tym czasie mocno ograniczone.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, NA, AIR 16/960.; *Fighters over France and the Low Countries*, Stratus, Sandomierz 2002.; *La Campagne de France*, (w:) *Batailles Aeriennes*, z. 7; J. Foreman, *RAF Fighter Command victory claims of World War Two, part 1 (1939 – 1940)*, Red Kite, Walton on Thames, 2003.; G. Śliżewski, *Stracone złudzenia. The Lost Hopes. Polskie lotnictwo myśliwskie nad Francją w 1940 roku. Polish Fighters over France in 1940*, FH Panda, Koszalin 2000.

⁴⁶⁴ S. Chałupa, *Carnet individuel des services aériens*, kopia w zbiorach autora.

⁴⁶⁵ L. Flanek, *Carnet individuel des services aériens*, kopia w zbiorach autora.



Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, NA, AIR 16/960.; *Fighters over France and the Low Countries*, Stratus, Sandomierz 2002.; *La Campagne de France*, (w:) Batailles Aeriennes, z. 8; J. Foreman, *RAF Fighter Command victory claims of World War Two, part 1 (1939 - 1940)*, Red Kite, Walton on Thames, 2003.; G. Śliżewski, *Stracone złudzenia. The Lost Hopes. Polskie lotnictwo myśliwskie nad Francją w 1940 roku. Polish Fighters over France in 1940*, FH Panda, Koszalin 2000.

Od 22 maja działania w powietrzu skupiły się w rejonie Dunkierki, gdzie RAF osłaniał ewakuujący się do Wielkiej Brytanii Korpus Ekspedycyjny. Na froncie francuskim panował względny spokój. Do tej pory *Luftwaffe* skupiała się na wspieraniu własnych wojsk, stąd z powodu ciszy na froncie, niemieckie lotnictwo nie wykonywało zbyt wielu zadań. Dlatego pojedyncze niemieckie wyprawy niezauważalnie przenikały na francuskie tyły i bombardowały wyznaczone cele. Stosunkowo wysoką liczbę zwycięstw polskich lotników w porównaniu z ich francuskimi kolegami w czasie II fazy kampanii francuskiej można zrozumieć przypatrując się, kto te zwycięstwa odniósł. Byli to przede wszystkim piloci *kluczy kominowych*, których zadaniem była osłona zakładów przemysłowych, a te w głównej mierze były celami niemieckich bombowców.

III faza kampanii francuskiej to zdecydowany procentowy wzrost liczby polskich zwycięstw na tle pozostałych sojuszników. Z jednej strony RAF nie angażował się już zbyt mocno w działania nad Francją, z drugiej zaś strony znacznie zwiększyła się liczba polskich pilotów we francuskich jednostkach.

Do akcji weszła też GC 1/145 i wystarczyły trzy dni, by jej piloci zestrzelili 12 samolotów.



Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Fighters over France and the Low Countries*, Stratus, Sandomierz 2002.; *La Campagne de France*, (w:) Batailles Aeriennes, z. 10; G. Śliżewski, *Stracone złudzenia. The Lost Hopes. Polskie lotnictwo myśliwskie nad Francją w 1940 roku. Polish Fighters over France in 1940*, FH Panda, Koszalin 2000.

Jak zatem widać, rola polskiego lotnictwa w kampanii francuskiej wzrastała wraz ze zwiększaniem się liczby polskich pilotów skierowanych do walki. Polacy byli rozproszeni po jednostkach francuskich i nie mogli wykorzystać swoich doświadczeń z kampanii wrześniowej 1939 roku nie przedstawiali pełni swoich bojowych możliwości. Polacy w jednostkach bojowych znajdowali się pod dowództwem francuskim, w związku z tym nie mogli stosować technik walki, które uznawali za najlepsze w walce z *Luftwaffe*.

Kłopoty językowe sprawiały, że niektórzy podoficerowie piloci mieli problemy z komunikowaniem się ze swymi francuskimi przełożonymi, co skutkowało mniejszą liczbą ich lotów bojowych i tym samym mniejszą możliwością spotkania przeciwnika w powietrzu. Wielu pilotów myśliwskich zostało przydzielonych do *kluczy kominowych*, a ponieważ przebywali z dala

od frontu, ich szansa na spotkanie z przeciwnikiem była znacznie mniejsza niż lotników z jednostek pierwszoliniowych.

Sprzęt używany przez GC 1/145 i pilotów kluczy kominowych często był znacznie gorszej jakości od sprzętu używanego przez sojuszników.

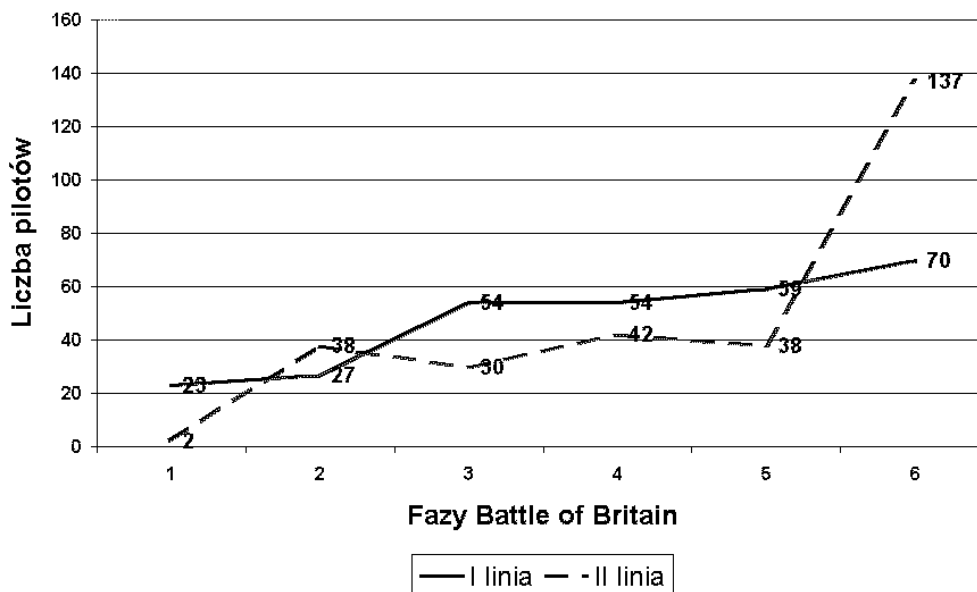
W momencie kapitulacji Francji w Wielkiej Brytanii znajdowała się grupa polskich lotników, którzy byli gotowi natychmiast podjąć walkę z *Luftwaffe*. Zbiegło się to ze sporymi stratami RAF w kampanii wiosennej i koniecznością uzupełnienia stanów osobowych dywizjonów myśliwskich. Sytuacja ta sprawiła, że w brytyjskich jednostkach pojawili się pierwsi polscy piloci myśliwscy, którzy przebywali w Wielkiej Brytanii od przełomu 1939 i 1940 r.

W pierwszej fazie *Battle of Britain* grupa polskich pilotów myśliwskich, która znajdowała się w jednostkach operacyjnych RAF była to bardzo nieliczna. Na dodatek zadania wykonywała nadzwyczaj sporadycznie i w efekcie zaliczyła jedynie jedno zwycięstwo zespołowe. Dlatego autor zdecydował się pominąć ten okres przy porównywaniu z kolejnymi fazami Bitwy i we wszystkich wykresach ustawić współczynniki na zero. W rzeczywistości był to bowiem czas, kiedy Polacy nie odgrywali praktycznie żadnej roli w systemie obronnym Wysp Brytyjskich.

Sytuacja kadrowa RAF sprawiła, że Polacy od razu trafili w większości przypadków do jednostek pierwszoliniowych. Z jednej strony był to efekt wspomnianego już braku pilotów, z drugiej zaś strony trudno oprzeć się wrażeniu, że RAF potraktował Polaków jak wojska najemników, które zazwyczaj wystawia się na działania nieprzyjaciela w pierwszym rzędzie, oszczędzając własnych żołnierzy. Był to swego rodzaju sprawdzian, jak się wkrótce okazało - zdany pomyślnie - przez lotników znad Wisły, do których RAF początkowo nie miał w pełni zaufania. Wynikało to z wątpliwości związanych z wykształceniem oraz zagadnień natury psychologicznej wynikającej z faktu dwukrotnej ewakuacji po przegranych kampaniach. Zaryzykować można twierdzenie, że gdyby nie duże straty poniesione zwłaszcza podczas osłony ewakuacji w Dunkierce, Polacy nie mieliby zbyt wielu okazji, by trafić do jednostek myśliwskich RAF. Charakterystyczne, że

trzeba było zmieniać brytyjskie prawo, by na Wyspach mogły zostać sformowane polskie jednostki myśliwskie.

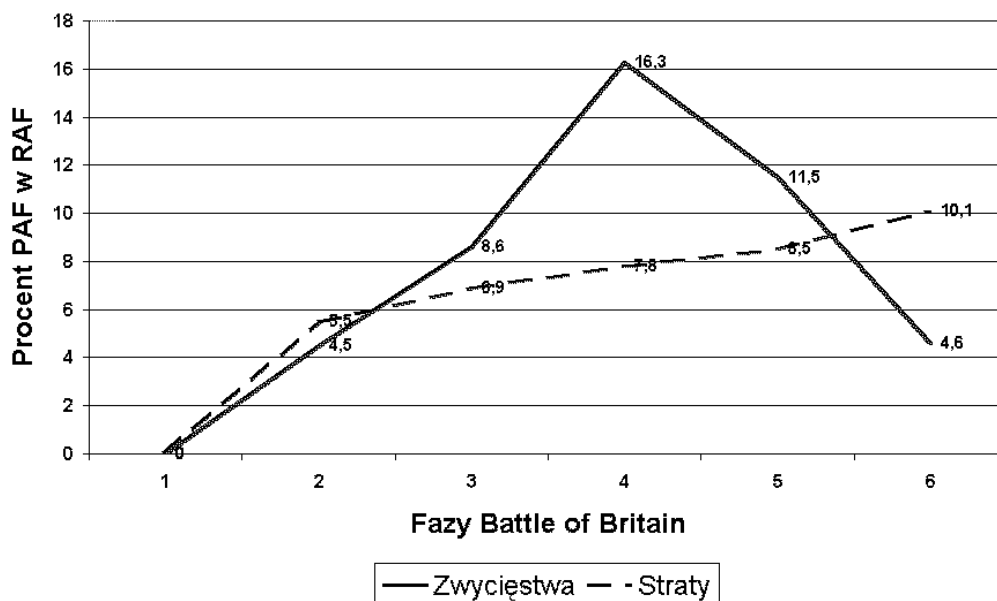
Polscy piloci w jednostkach I i II-liniowych



Źródło: opracowanie własne na podstawie: J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 – June 1941*, Grub Street, London 2001.

Przewaga polskich pilotów pierwszoliniowych nad znajdującymi się na zapleczu, utrzymała się praktycznie przez całą *Battle of Britain*. Wahnięcie proporcji w II fazie jest spowodowane wejściem do akcji dywizjonu 302, który znajdował się na zapleczu. Sytuacja wróciła do normy, gdy za jednostkę operacyjną został uznany stacjonujący w okolicach Londynu 303 dywizjon. W dwóch ostatnich miesiącach 1940 r. liczba pilotów drugoliniowych gwałtownie wzrosła za sprawą uznania za operacyjne dywizjonów 306 i 308, które działały poza obszarem głównej aktywności *Luftwaffe*.

Zwycięstwa i straty PAF w ramach RAF

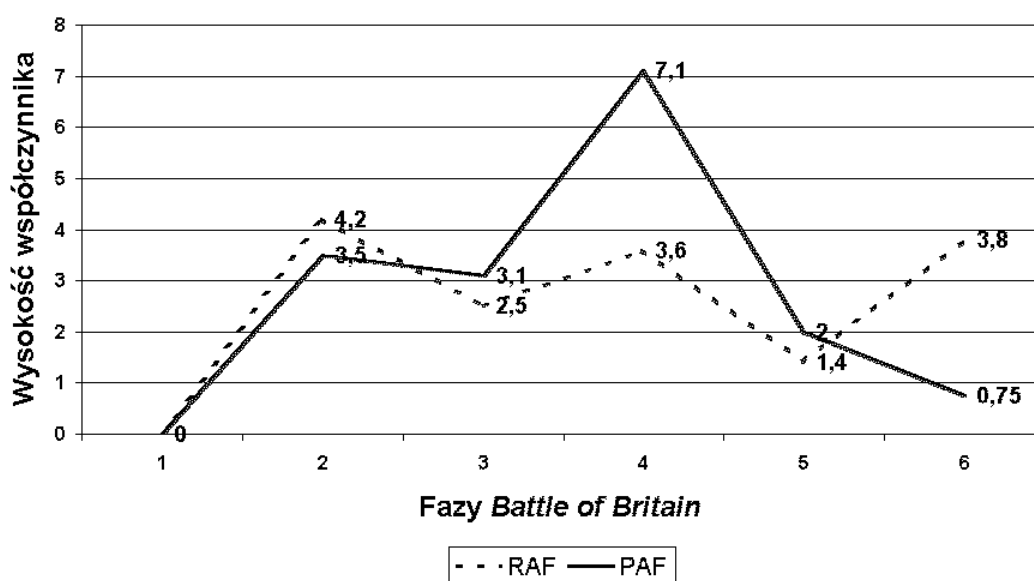


Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, NA, AIR 16/960.; J. Foreman, *The Fighter Command War Diaries*, cz. 1, Air Research Publications, Surrey 1996.; N.L.R. Franks, *Royal Air Force Fighter Command Losses of the Second World War, vol. I (1939-1941)*, Midland Publishing, Hinckley 1997.; *The Battle of Britain Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, wyd. V, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1989.; *The Blitz Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, t. I, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1987.; F.K. Mason, *Battle over Britain*, McWhirter Twins Ltd., London 1969.; J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 – June 1941*, Grub Street, London 2001.; K. Janowicz, *Bitwa o Anglię*, cz. 1, AJ-Press, Gdańsk 1998.; A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1939-1945*, Wyd. MON, Warszawa 1976.

W drugiej połowie 1940 r. polscy piloci myśliwscy znów zaczęli odnosić zwycięstwa nad *Luftwaffe*, ale ponosili też straty. W II fazie *Battle of Britain*, w której nie brały udziału polskie jednostki, a jedynie pojedynczy piloci przydzieleni do brytyjskich dywizjonów, proporcje te były zbliżone. Jednak straty były wyższe. Przyczyn tego faktu może być kilka. Polacy działali w odosobnieniu, podporządkowani angielskim dowódcom i nie mogli zastosować wypracowanej w Polsce taktyki. Mimo iż piloci przebywali na ziemi brytyjskiej od przełomu 1939 i 1940 roku, ich znajomość języka gospodarzy, z racji przebywania w ośrodku zbornym, gdzie używano przede wszystkim ojczystej mowy, pozostawiała jeszcze wiele do życzenia. Stąd nie zawsze byli w stanie zrozumieć komendy przełożonych, czy też ostrzeżenia o pojawiającym się nieprzyjacielu. Już w następnym okresie, kiedy do akcji

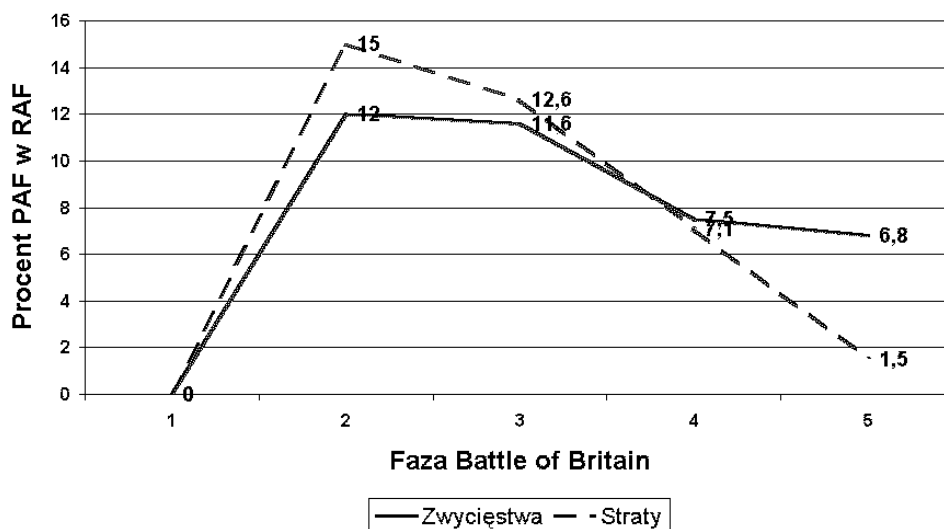
wszedł dywizjon 303, proporcje wyraźnie zmieniają się na korzyść Polaków. A kiedy w IV fazie dywizjon 303 odniósł najbardziej spektakularne sukcesy, różnica jest zasadnicza. Później, z racji zmniejszenia aktywności polskich jednostek, proporcje ulegają zasadniczej zmianie i straty Polaków są dwukrotnie wyższe od odniesionych sukcesów. Jak zatem widać, decydujący wpływ na proporcje między zwycięstwami i stratami miała możliwość udziału w walkach polskich jednostek.

Współczynnik zniszczonych samolotów Luftwaffe do poległych lub rannych pilotów



Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, NA, AIR 16/960.; J. Foreman, *The Fighter Command War Diaries*, cz. 1, Air Research Publications, Surrey 1996.; N.L.R. Franks, *Royal Air Force Fighter Command Losses of the Second World War, vol. I (1939-1941)*, Midland Publishing, Hinckley 1997.; *The Battle of Britain Then and Now*, pod red. W.G. Ramsey, wyd. V, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1989.; *The Blitz Then and Now*, pod red. W.G. Ramsey, t. I, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1987.; F.K. Mason, *Battle over Britain*, McWhirter Twins Ltd., London 1969.; J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 – June 1941*, Grub Street, London 2001.; K. Janowicz, *Bitwa o Anglię*, cz. 1, AJ-Press, Gdańsk 1998.; A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1939-1945*, Wyd. MON, Warszawa 1976.

Zwycięstwa i straty Polaków na tle jednostek RAF, do których zostali przydzieleni



Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, NA, AIR 16/960.; J. Foreman, *The Fighter Command War Diaries*, cz. 1, Air Research Publications, Surrey 1996.; N.L.R. Franks, *Royal Air Force Fighter Command Losses of the Second World War, vol. I (1939-1941)*, Midland Publishing, Hinckley 1997.; *The Battle of Britain Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, wyd. V, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1989.; *The Blitz Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, t. I, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1987.; F.K. Mason, *Battle over Britain*, McWhirter Twins Ltd., London 1969.; J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 – June 1941*, Grub Street, London 2001.; K. Janowicz, *Bitwa o Anglię*, cz. 1, AJ-Press, Gdańsk 1998.; A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1939-1945*, Wyd. MON, Warszawa 1976.

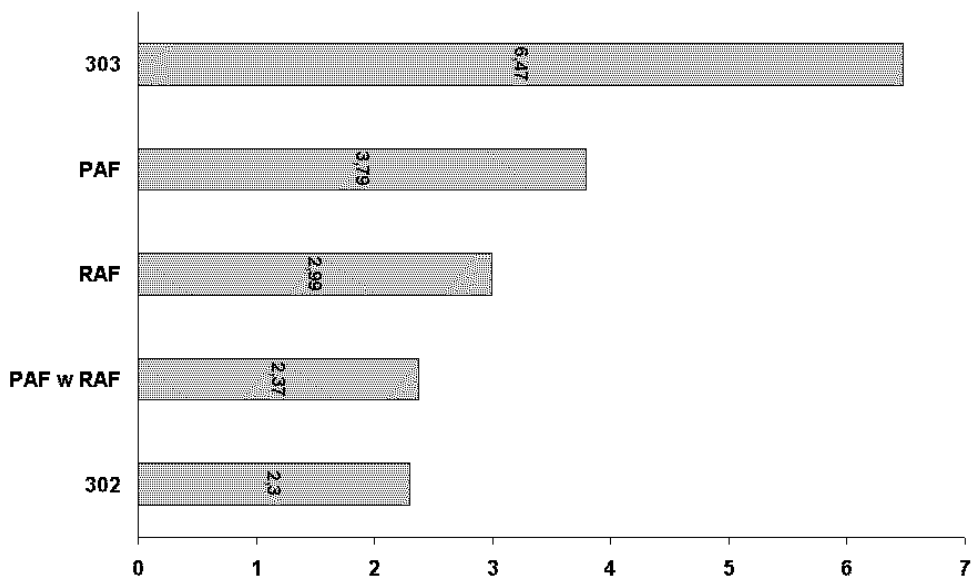
Wykładnią polskiego wkładu w *Battle of Britain* wydaje się porównanie go z wkładem Brytyjczyków. Najbardziej miarodajne wydaje się porównanie zniszczonych samolotów z poniesionymi stratami. I w tym przypadku zauważyć można tendencję przedstawioną w poprzedniej analizie. Kiedy bowiem w akcji nie biorą udziału polskie jednostki, współczynnik zwycięstw do strat przechyla się w kierunku dywizjonów RAF. O ile w II, III i V fazie *Battle of Britain* parametry są zbliżone, IV faza pokazuje wyraźnie, jaki wpływ na ocenę Polskich Sił Powietrznych miał dywizjon 303. Ostatni okres omawianego tematu to przykład warunków, w jakich przyszło walczyć Polakom na Hurricane'ach przeciwko lepszym Messerschmittom 109.

Aby oddać proporcje wkładu Polaków walczących w *Battle of Britain* w jednostkach brytyjskich, a więc w oderwaniu od polskiej taktyki, należy spojrzeć na ich wyniki na tle tylko tych dywizjonów, w których służyli. Takie

spojrzenie wydaje się bardziej obiektywne, ponieważ uwzględnia realną szansę polskich pilotów na kontakt z nieprzyjacielem i walkę z nimi. Patrząc przez pryzmat całej Bitwy widać, że proporcje między zwycięstwami i stratami utrzymywały się na mniej więcej porównywalnym poziomie. Jednak w początkowym okresie straty przewyższały zwycięstwa. Biorąc pod uwagę, że liczba polskich pilotów w jednostkach RAF była mniej więcej na zbliżonym poziomie w każdej z fazy *Battle of Britain*, wydaje się prawdopodobnym, że był to skutek dwóch elementów. Po pierwsze piloci musieli mieć czas na praktyczne wdrożenie się do brytyjskiej taktyki i lepsze poznanie języka sojusznika. Po drugie zaś - doświadczenie bojowe pilotów walczących w pierwszej części Bitwy nie było zbyt wysokie. Te dwa elementy z czasem uległy poprawie, a skutkiem były coraz mniejsze straty wśród polskiego personelu latającego. Wkrótce zmieniły się zatem proporcje między zwycięstwami a stratami. Tym bardziej, że w ostatniej fazie *Battle of Britain* do brytyjskich jednostek zaczęli napływać piloci z doświadczeniem wyniesionym z Polski i z Francji.

Kolejnym porównaniem, które odzwierciedla rolę polskiego lotnictwa myśliwskiego w działaniach alianckich między 8 sierpnia (początek II fazy *Battle of Britain*) a 19 grudnia 1940 r. (dzień przed pierwszym dziennym zadaniem ofensywnym RAF nad Francją) jest znalezienie proporcji między odnoszonymi w tym okresie globalnymi sukcesami i stratami. Gdy porównamy współczynniki RAF i PSP z tego okresu, widać wyraźnie, że polskie lotnictwo na tle tego porównania wygląda bardzo dobrze. O ile bowiem dla RAF współczynnik ten wynosi 2,99, w Polskich Siłach Powietrznych jest on zdecydowanie wyższy i wynosi 3,79. Bliższa analiza problemu pokazuje natomiast, że wynik ten był możliwy tylko i wyłącznie za sprawą dywizjonu 303, którego współczynnik wynosi aż 6,47. Parametry Polaków z dywizjonów RAF, a także dywizjonu 302 są bowiem niższe od całego RAF (odpowiednio 2,37 i 2,3). W tym drugim przypadku wpływ na ten stan rzeczy ma z pewnością fakt, że dywizjonów RAF było wystarczająco dużo, by niepowodzenia jednej jednostki nie rzutowały na cały obraz ich pracy.

Współczynnik zwycięstw do strat



Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Air Ministry: Combat Reports, Second World War*, NA, AIR 50.; *Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, NA, AIR 16/960.; J. Foreman, *RAF Fighter Command victory claims of World War Two*, part 1 (1939 – 1940), Red Kite, Walton on Thames, 2003.; tenże, *The Fighter Command War Diaries*, cz. 1, Air Research Publications, Surrey 1996.; F.K. Mason, *Battle over Britain*, McWhirter Twins Ltd., London 1969.; *The Battle of Britain Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, wyd. V, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1989.; *The Blitz Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, t. I, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1987.; *J.B. Cynk, Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; *R. Gretzyngier, Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 – June 1941*, *Grub Street, London 2001.*; K. Janowicz, *Bitwa o Anglię*, cz. 1, AJ-Press, Gdańsk 1998.; A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1939-1945*, Wyd. MON, Warszawa 1976.

Tymczasem 302. dywizjon znajdował się na zapleczu w czasie najgorętszych walk, a na pierwszą linię trafił w okresie, kiedy jednostki wyposażone w Hurricane'y nie miały zbyt wielkich szans na osiągnięcie sukcesów, a na dodatek warunki atmosferyczne sprawiły, że poniósł wyjątkowo duże straty. Po odjęciu strat niezwiązanych z działaniem nieprzyjaciela współczynnik zwycięstw do strat 302. dyonu diametralnie się zmienia - z 2,3 do 5,75. Także w 303. dywizjonie współczynnik ten wzrasta z 6,47 do 7,19. Nie zmienia to jednak faktu, że patrząc na wyniki osiągnięte przez polskich pilotów w jednostkach RAF, trudno nie oprzeć się wrażeniu, że bez udziału w walkach dywizjonów 302 i 303 nie można by było dziś mówić o wielkich sukcesach odniesionych przez PSP w czasie *Battle of Britain*.

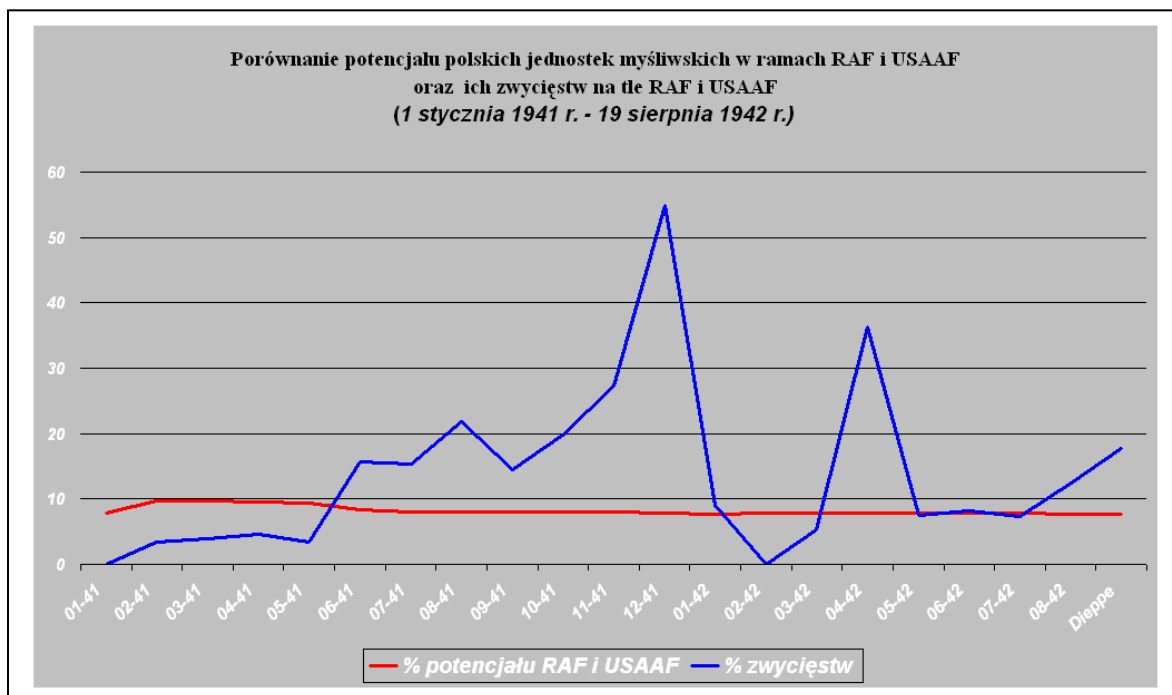
**Porównanie potencjału polskich jednostek myśliwskich w ramach RAF i USAAF
oraz ich zwycięstw na tle RAF i USAAF
(1 stycznia 1941 r. - 19 sierpnia 1942 r.)**

miesiąc	% potencjału RAF i	
	USAAF	% zestrzeleń
01-41	7,79	0
02-41	9,76	3,33
03-41	9,64	4
04-41	9,52	4,54
05-41	9,3	3,35
06-41	8,42	15,76
07-41	8,08	15,38
08-41	8,08	21,87
09-41	8,08	14,56
10-41	8	19,8
11-41	8	27,27
12-41	7,77	54,84
01-42	7,69	9,09
02-42	7,84	0
03-42	7,84	5,36
04-42	7,84	36,25
05-42	7,84	7,5
06-42	7,84	8,14
07-42	7,84	7,32
08-42	7,61	12,5
Dieppe	7,61	17,68

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Air Ministry: Combat Reports, Second World War*, (w:) NA, AIR 50.; *Combats and casualties, Vol I, 1940 May - 1942 Mar.*, (w:) NA, AIR 16/960.; *Report by Marshal of The Royal Air Force Sir Sholto Douglas, G.C.B., M.C., D.F.C.*, (w:) NA, AIR 16/846.; J. Foreman, *RAF Fighter Command victory claims of World War Two, part 1 (1939 - 1940)*, Red Kite, Walton on Thames, 2003.; tenże, *RAF Fighter Command victory claims of World War Two, part II (1 January 1941 - 30 June 1943)*, Red Kite, Walton on Thames, 2005.; tenże, *The Fighter Command War Diaries, cz. II*, Air Research Publications, Surrey 1998.; J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 - June 1941*, Grub Street, London 2001.

Od 1941 r. polskie lotnictwo myśliwskie było ważnym elementem działań sojusznika. Sformowanie trzech dodatkowych dywizjonów pozwoliło np. na wysłanie brytyjskich jednostek do Afryki, by wspomóc toczące się tam walki. Było to tym bardziej istotne, że inne narodowościowo jednostki zaczęły powstawać dopiero kilka miesięcy później. Dywizjony 315, 316 i 317 były zatem jedynym realnym wsparciem Brytyjczyków dla rozbudowującego się

lotnictwa myśliwskiego w pierwszych miesiącach 1941 r. i umożliwiły wzmocnienie sił RAF na Środkowym Wschodzie. Do maja 1941 r. polskie jednostki stanowiły w ponad 9% siły *Fighter Command*. Później procent ten oscylował w okolicach 8, ale praktycznie cały czas się zmniejszał. Lotnictwo myśliwskie aliantów wciąż przybierało na sile, a już wkrótce po ataku na Dieppe, z racji coraz większych sił wprowadzanych do akcji przez 8 Armie USAAF, miało całkowicie zmienić się oblicze walk nad Europą.



Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Air Ministry: Combat Reports, Second World War*, (w:) NA, AIR 50.; *Combats and casualties, Vol I, 1940 May - 1942 Mar.*, (w:) NA, AIR 16/960.; *Report by Marshal of The Royal Air Force Sir Sholto Douglas, G.C.B., M.C., D.F.C.*, (w:) NA, AIR 16/846.; J. Foreman, *RAF Fighter Command victory claims of World War Two, part I (1939 - 1940)*, Red Kite, Walton on Thames, 2003.; tenże, *RAF Fighter Command victory claims of World War Two, part II (1 January 1941 - 30 June 1943)*, Red Kite, Walton on Thames, 2005.; tenże, *The Fighter Command War Diaries*, cz. II, Air Research Publications, Surrey 1998.; J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 - June 1941*, Grub Street, London 2001.

Lata 1941 – 1942 były jednak zupełnie nową jakością w PSP. Polscy piloci byli w tym czasie w większości przydzieleni do swoich narodowościowych jednostek. Te zaś były traktowane na równi z innymi dywizjonami podlegającymi *Fighter Command*. Była to zupełnie inna sytuacja niż w roku 1940. Zarówno we Francji, jak i w czasie *Battle of Britain* Polacy w większości byli przydzieleni do jednostek sojuszników, którzy nie mieli zbyt

wysokiego mniemania o ich umiejętnościach. Dopiero praktyczne wykonywanie zadań przekonało sojuszników, że polscy lotnicy są pełnowartościowymi aliantami. Podczas powietrznej ofensywy nad kontynent, jednostki PSP były wykorzystywane w tym samym stopniu, co inne dywizjony myśliwskie RAF. Wykorzystano ten czas doskonale, zwłaszcza w 1941 r., kiedy polskie jednostki z I Polskiego Skrzydła Myśliwskiego w Northolt były jednymi z najskuteczniejszych w całym RAF. Później, z racji gorszego sprzętu, którego używali, wyniki te nie były już tak zadowalające. Bez wątpienia jednak w początkowym okresie wojny, zwłaszcza od 1941 r., lotnictwo myśliwskie Polskich Sił Powietrznych odrywało ważną rolę w siłach *Fighter Command*. Świadczą o tym dobitnie osiągnięcia polskich pilotów z tego okresu.

W początkowym okresie wojny polscy piloci myśliwscy pokazali wyraźnie, że – o ile stworzono im możliwości – byli liczącą się siłą bloku alianckiego. Pamięć o ich dokonaniach i o nich samych powinna zatem przetrwać i być kultywowana w obecnej, szukającej wzorców do naśladowania rzeczywistości.

ZAŁĄCZNIKI

Wykresy

do Rozdziału III

Wykresy ukazują udział polskiego lotnictwa myśliwskiego w działaniach RAF między styczniem 1941 r. a operacją *Jubilee* z dnia 19 sierpnia 1942 r. Są to miesięczne zestawienia, w których przedstawione zostały najskuteczniejsze dywizjony w danym miesiącu, porównane zostały zwycięstwa odniesione przez Polaków i pozostałych aliantów oraz wyliczony został procentowy udział polskich zwycięstw na tle całego wysiłku RAF.

Wszystkie zestawienia zostały przygotowane na podstawie następujących źródeł:

Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar., (w:) NA, AIR 16/960.;

Combats and casualties, Vol II 1942 April - 1943 May, (w:) NA, AIR 16/961.;

Fighter Command intelligence summary No 302-373 1941 Feb. 1942 May, (w:) NA, AIR 16/235.;

Air Ministry: Combat Reports, Second World War, NA, AIR 50.;

Summary of sorties 1940 Aug.-1942 Sept., (w:) NA, AIR 16/1037.;

Kronika I Polskiego Skrzydła Myśliwskiego, (w:) IPSM, LOT. A. V 45/9.

Ewidencja bojowa pilotów, (w:) IPSM, LOT. A. V 44/11.

J. Foreman, *The Fighter Command War Diaries*, cz. 1, Air Research Publications, Surrey 1996.;

J. Foreman, *RAF Fighter Command victory claims of World War Two, part I (1939 – 1940)*, Red Kite, Walton on Thames, 2003.;

J. Foreman, *RAF Fighter Command victory claims of World War Two, part II (January 1941 – June 1943)*, Red Kite, Walton on Thames, 2005.;

The Blitz Then and Now, pod red. W.G. Ramsey, t. I, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1987.;

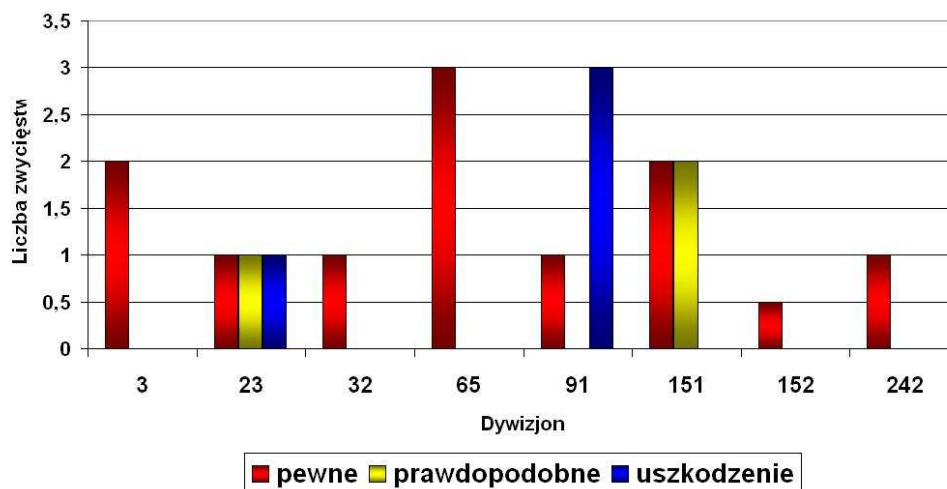
J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.;

R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 – June 1941*, Grub Street, London 2001.;

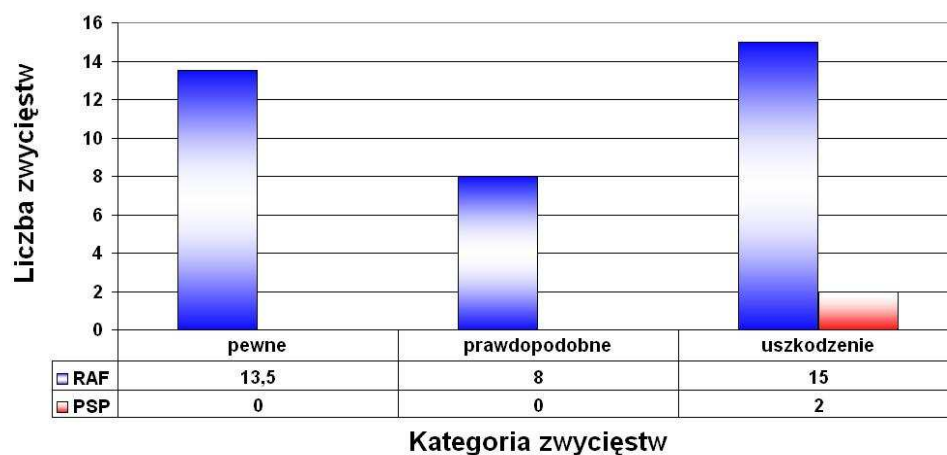
K. Janowicz, *Bitwa o Anglię*, cz. 1, AJ-Press, Gdańsk 1998.;

A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1939-1945*, Wyd. MON, Warszawa 1976.

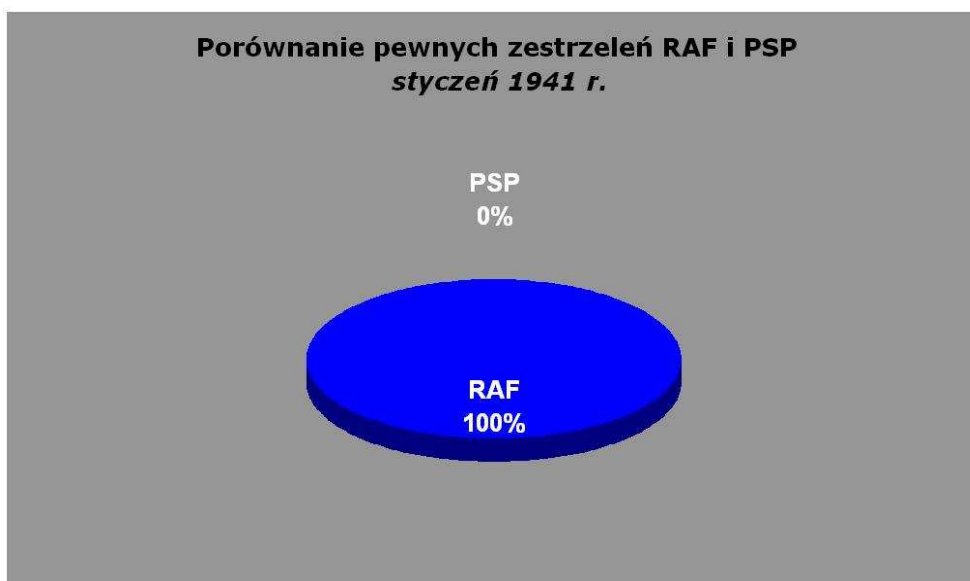
Najsukuteczniejsze dywizjony RAF w styczniu 1941 roku



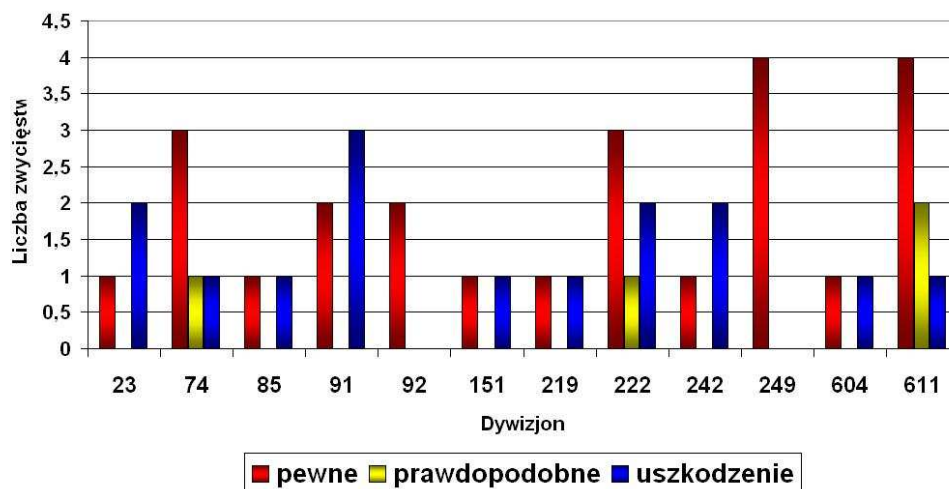
Porównanie zwycięstw jednostek RAF i PSP styczeń 1941 r.



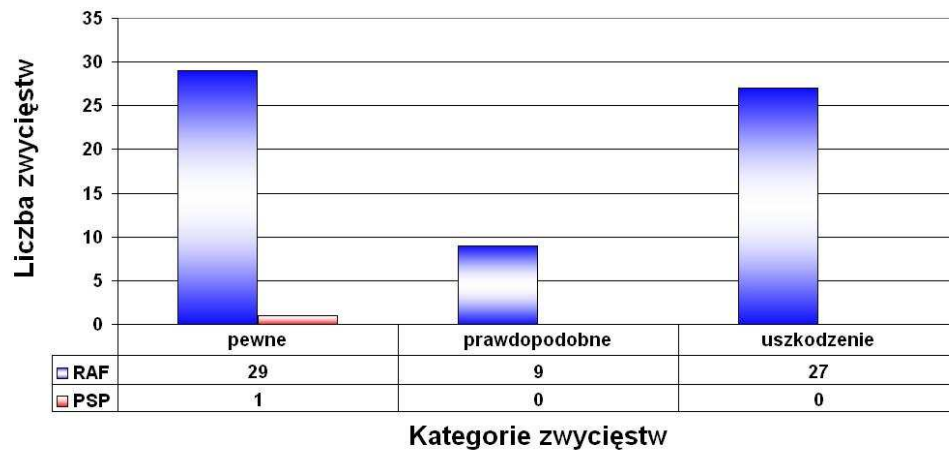
Porównanie pewnych zestrzeleń RAF i PSP styczeń 1941 r.



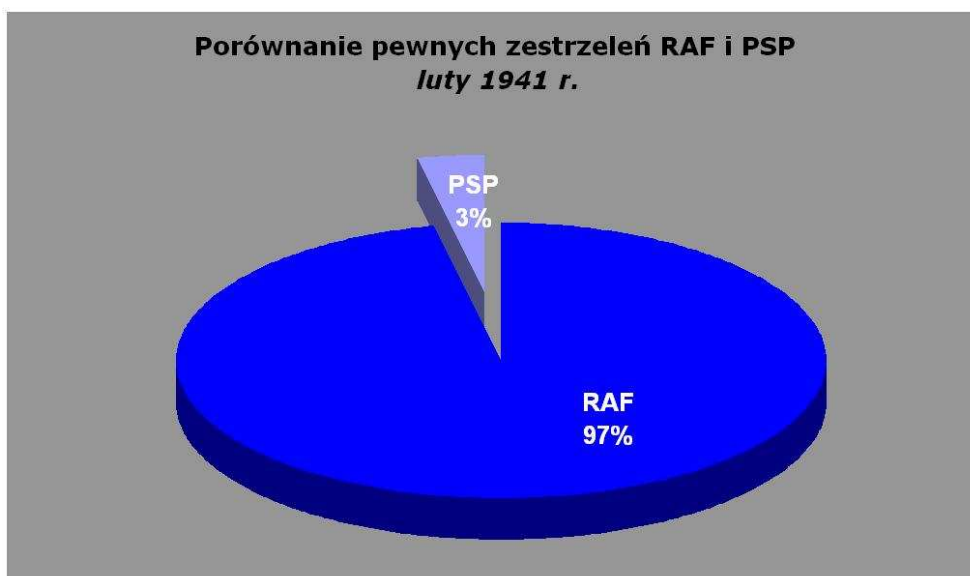
Najsukuteczniejsze dywizjony RAF w lutym 1941 roku



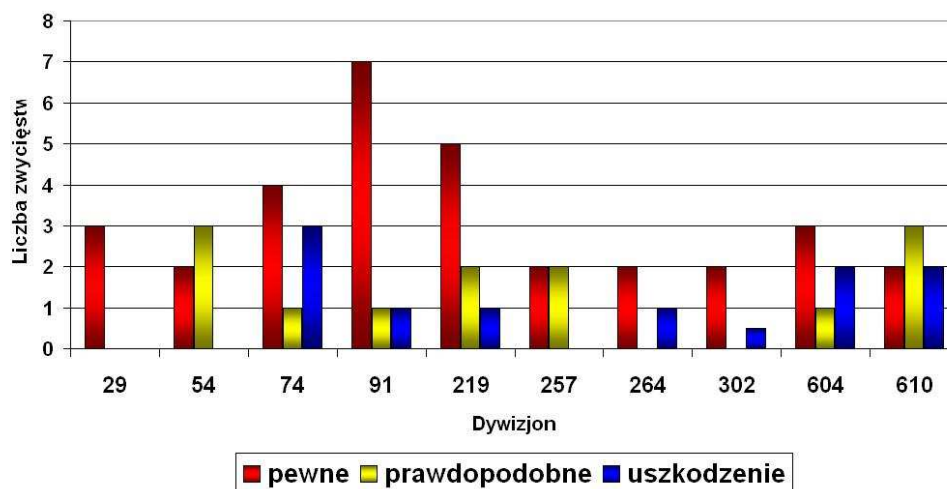
Porównanie zwycięstw jednostek RAF i PSP luty 1941 r.



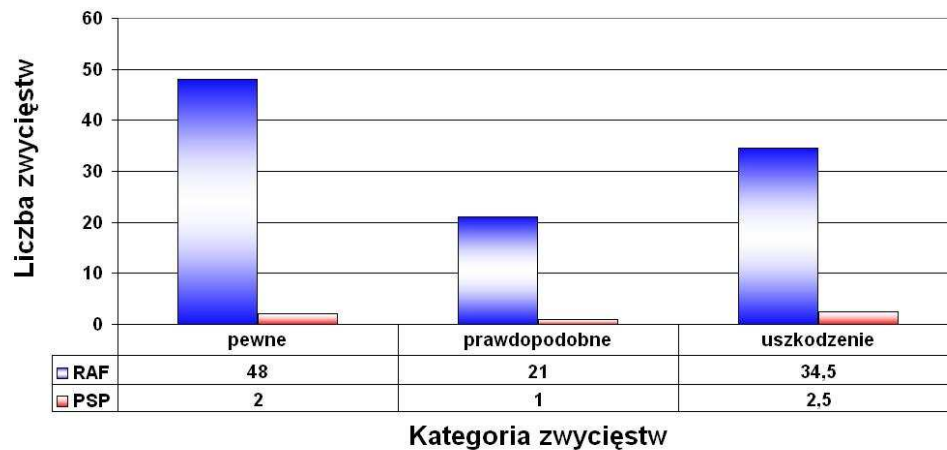
Porównanie pewnych zestrzeleń RAF i PSP luty 1941 r.



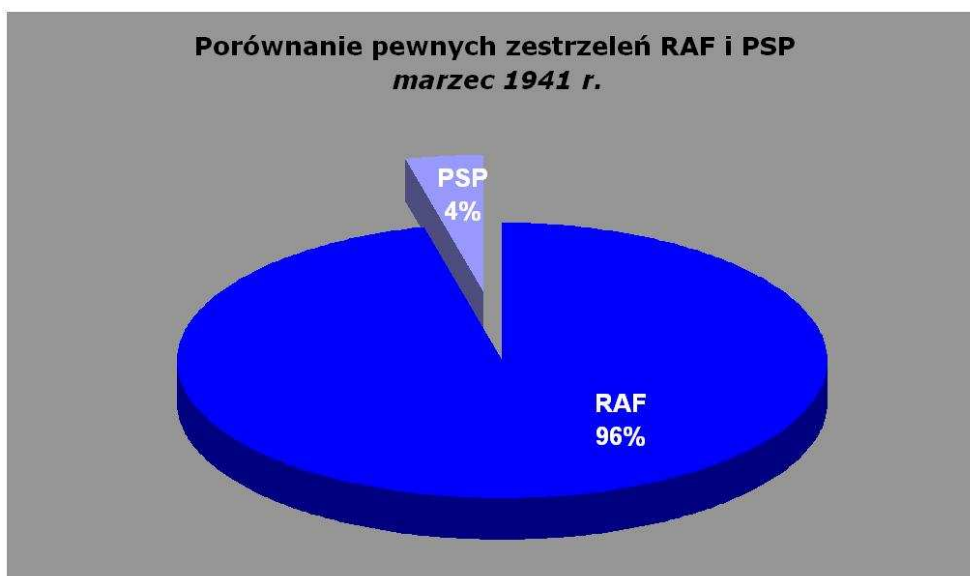
Najsukuteczniejsze dywizjony RAF w marcu 1941 roku



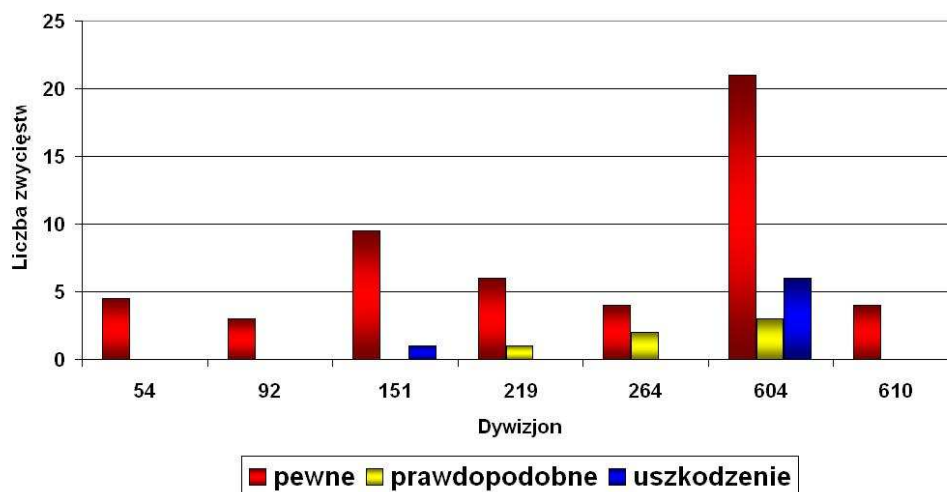
Porównanie zwycięstw jednostek RAF i PSP marzec 1941 r.



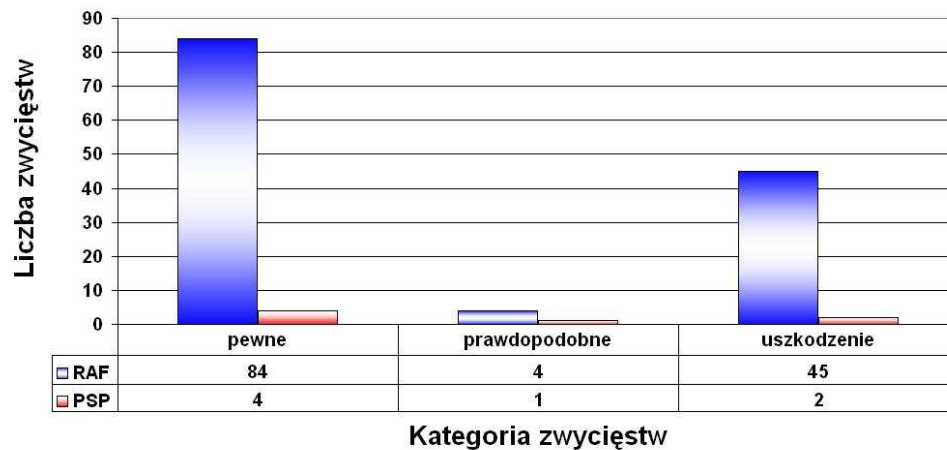
Porównanie pewnych zestrzeleń RAF i PSP marzec 1941 r.



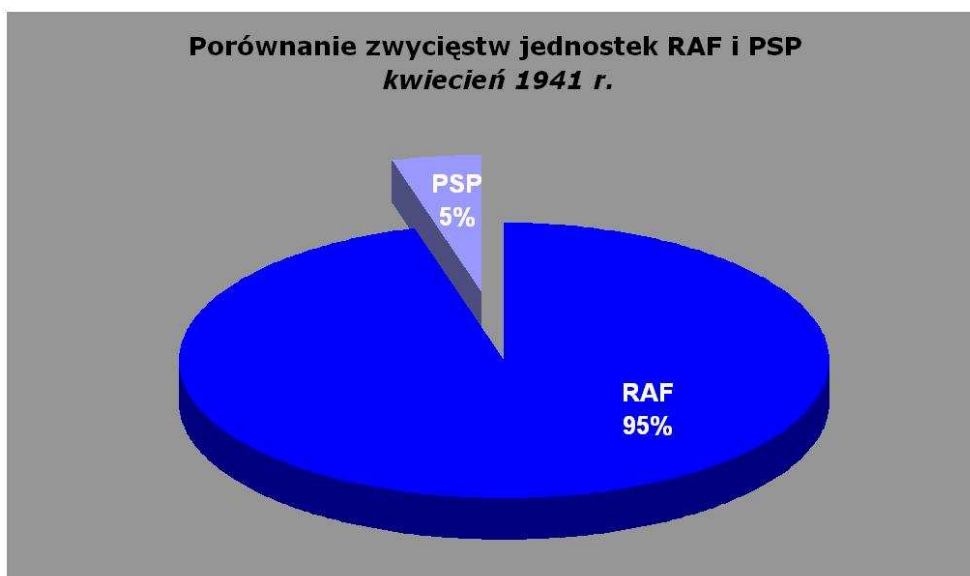
Najsukuteczniejsze dywizjony w kwietniu 1941 roku



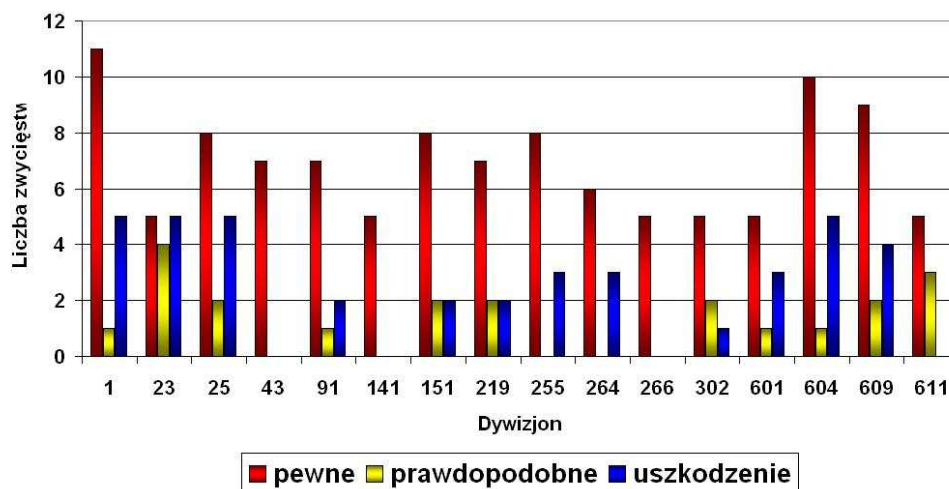
Porównanie zwycięstw jednostek RAF i PSP kwiecień 1941 r.



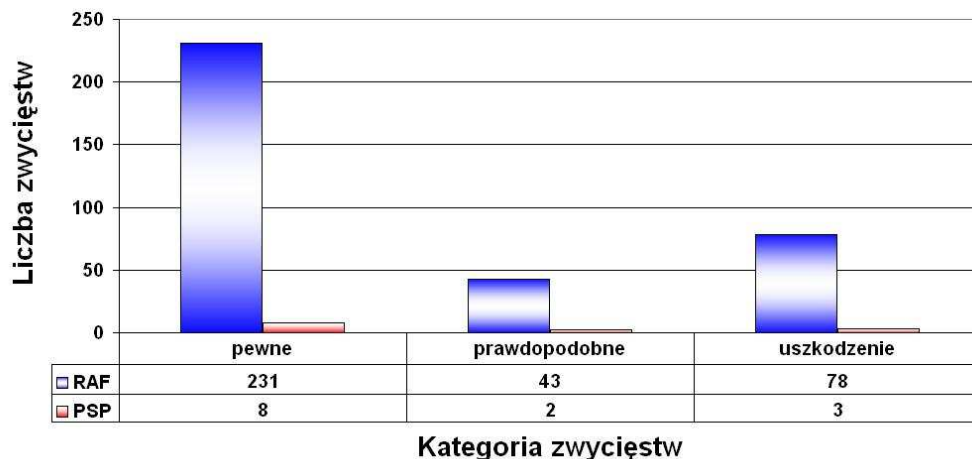
Porównanie zwycięstw jednostek RAF i PSP kwiecień 1941 r.



Najskuteczniejsze Dywizjony RAF w maju 1941 roku



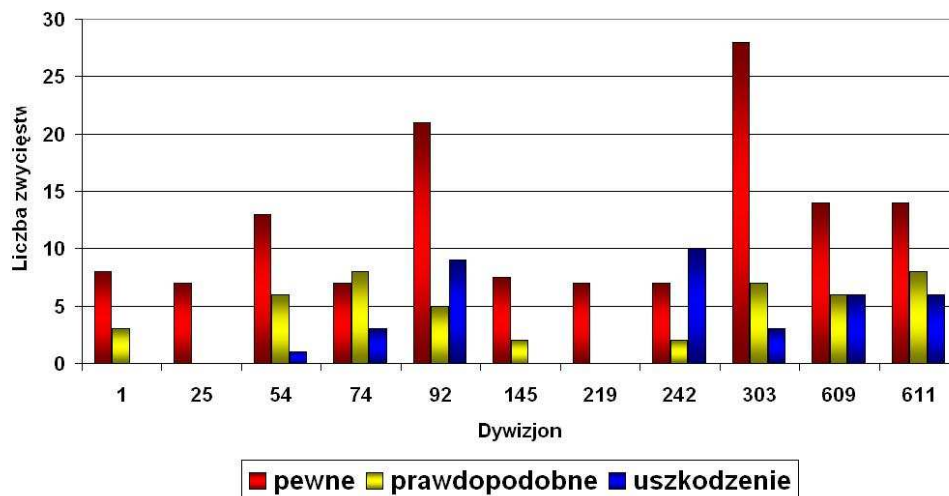
Porównanie zwycięstw jednostek RAF i PSP maj 1941 r.



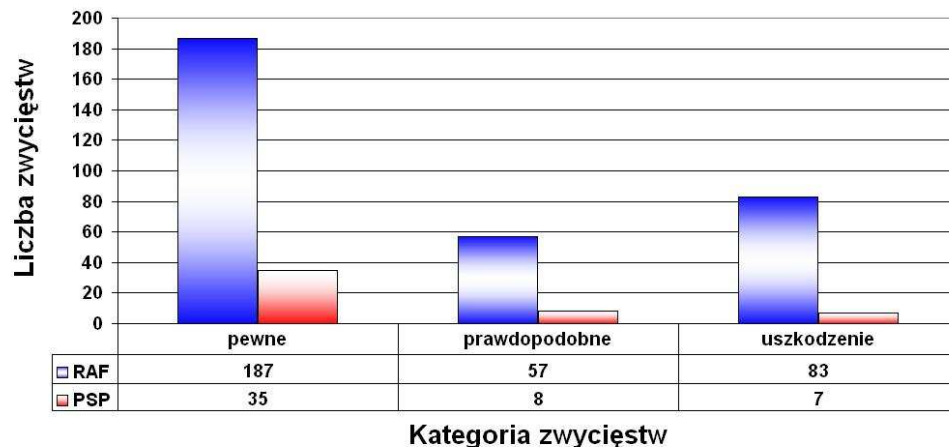
Porównanie zwycięstw jednostek RAF i PSP maj 1941 r.



Najskuteczniejsze dywizjony w czerwcu 1941 roku



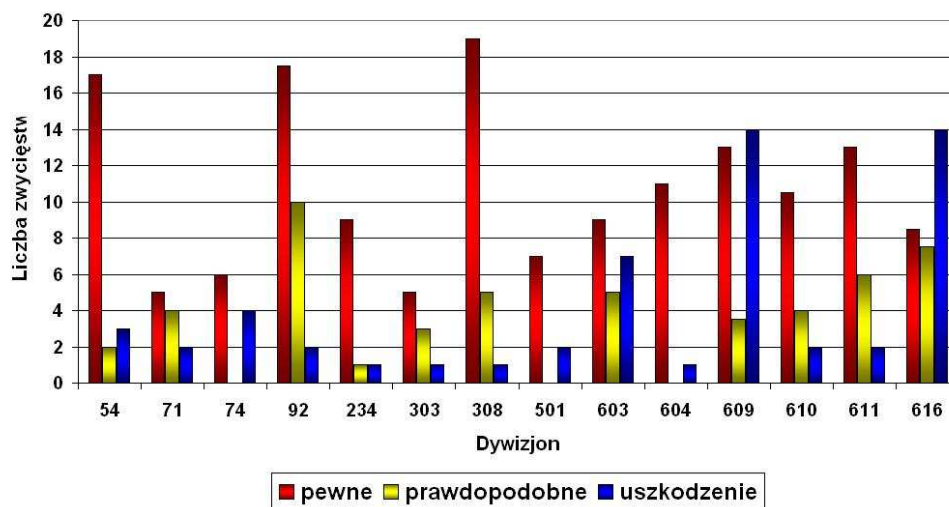
**Porównanie zwycięstw jednostek RAF i PSP
czerwiec 1941 r**



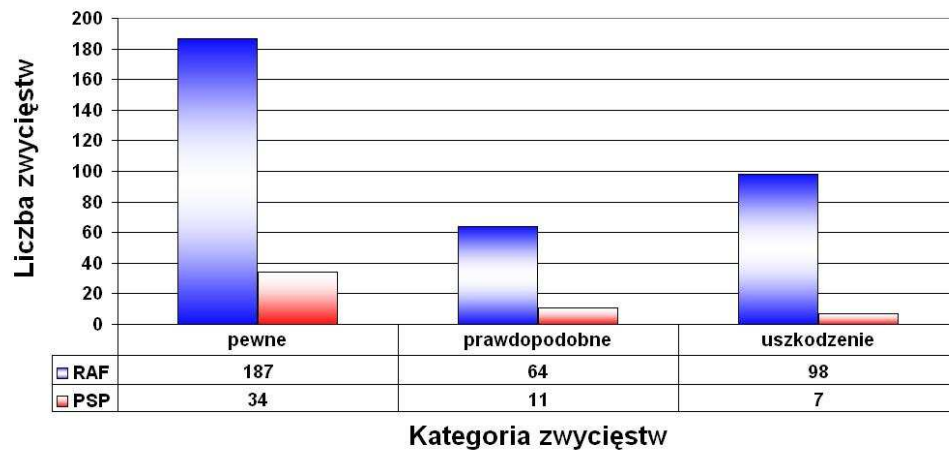
**Porównanie zwycięstw jednostek RAF i PSP
czerwiec 1941 r.**



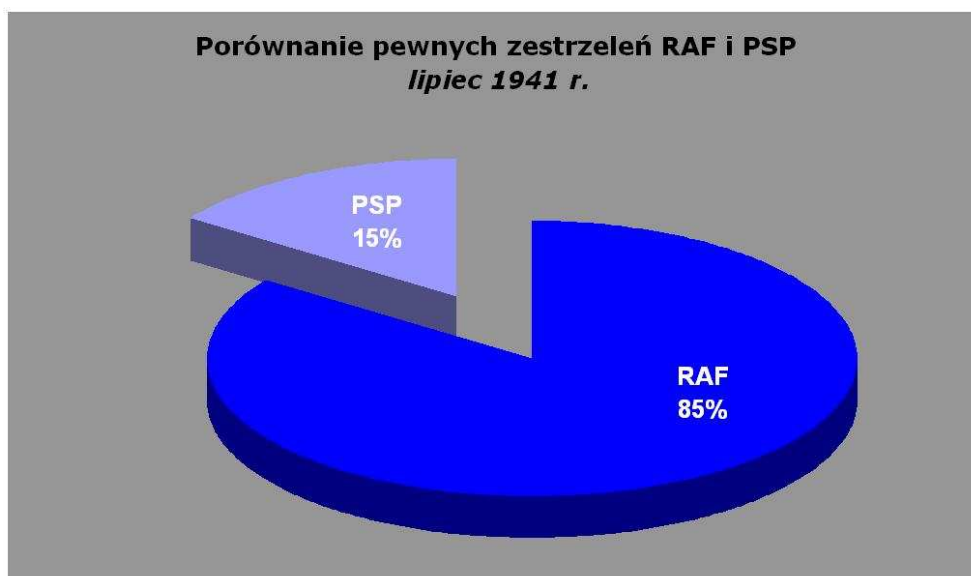
Najsukuteczniejsze dywizjony RAF w lipcu 1941 roku



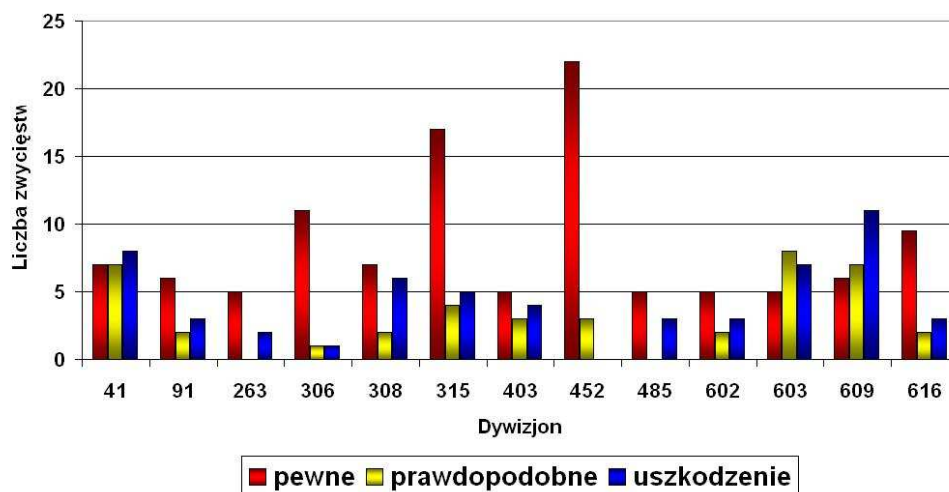
Porównanie zwycięstw jednostek RAF i PSP lipiec 1941 r.



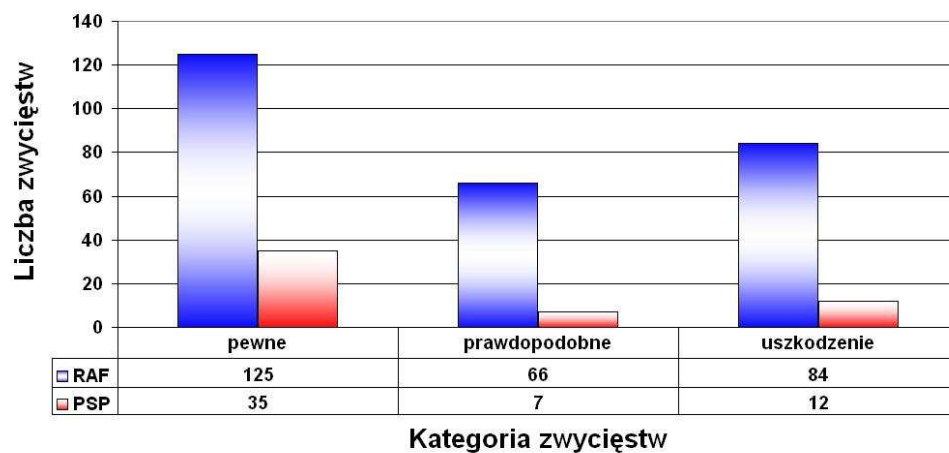
Porównanie pewnych zestrzeleń RAF i PSP lipiec 1941 r.



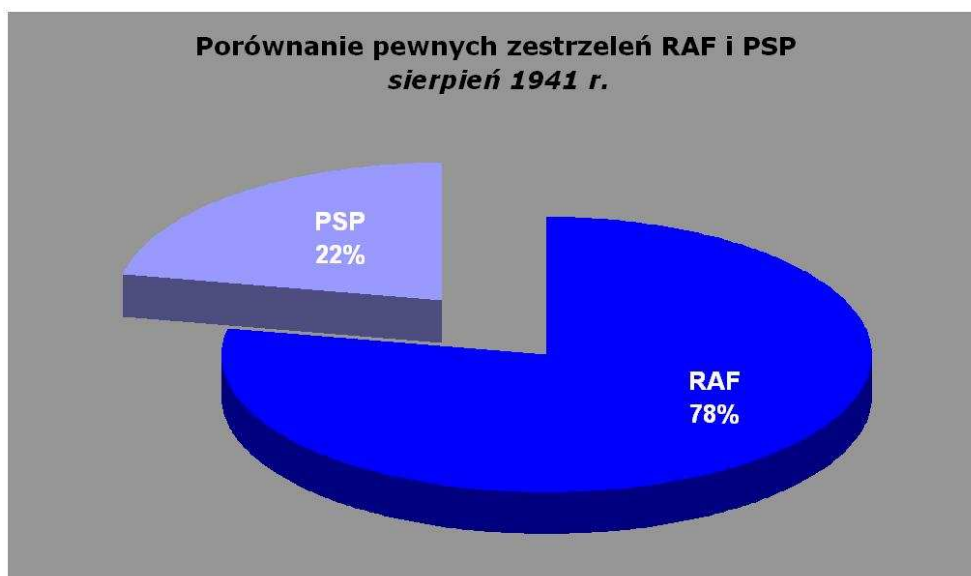
Najskuteczniejsze dywizjony RAF w sierpniu 1941 roku



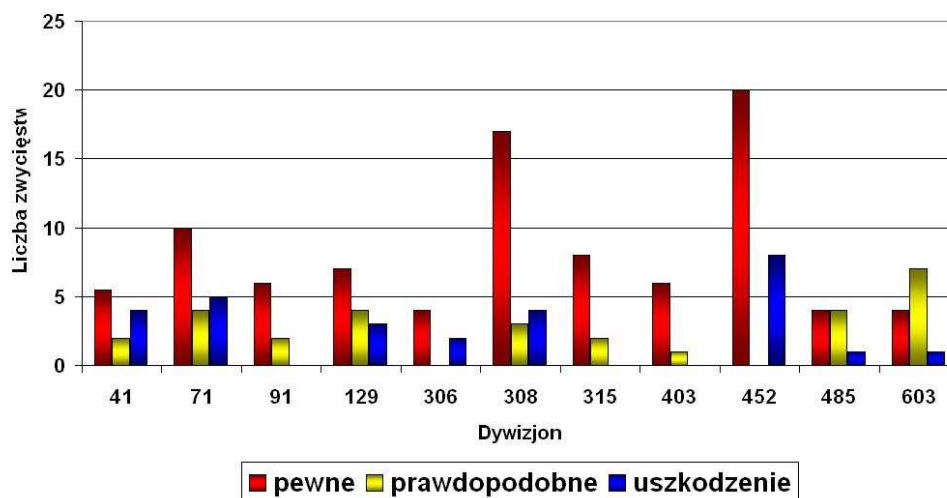
Porównanie zwycięstw jednostek RAF i PSP sierpień 1941 r.



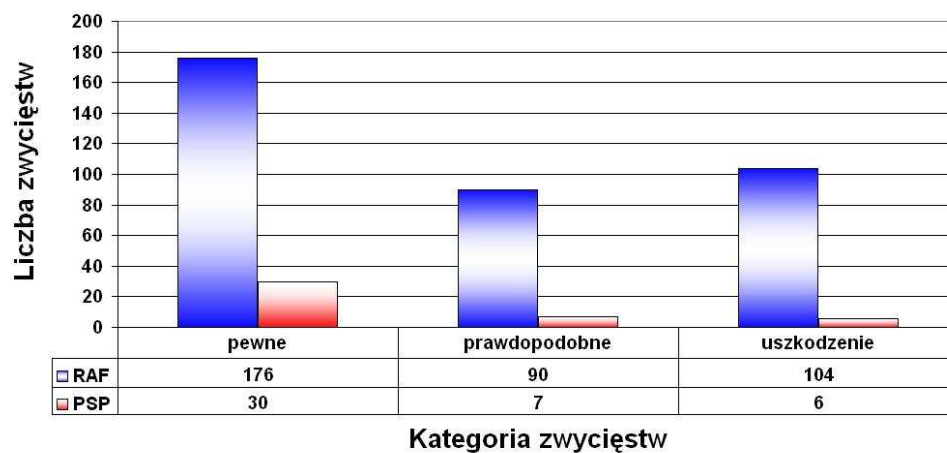
Porównanie pewnych zestrzeleń RAF i PSP sierpień 1941 r.



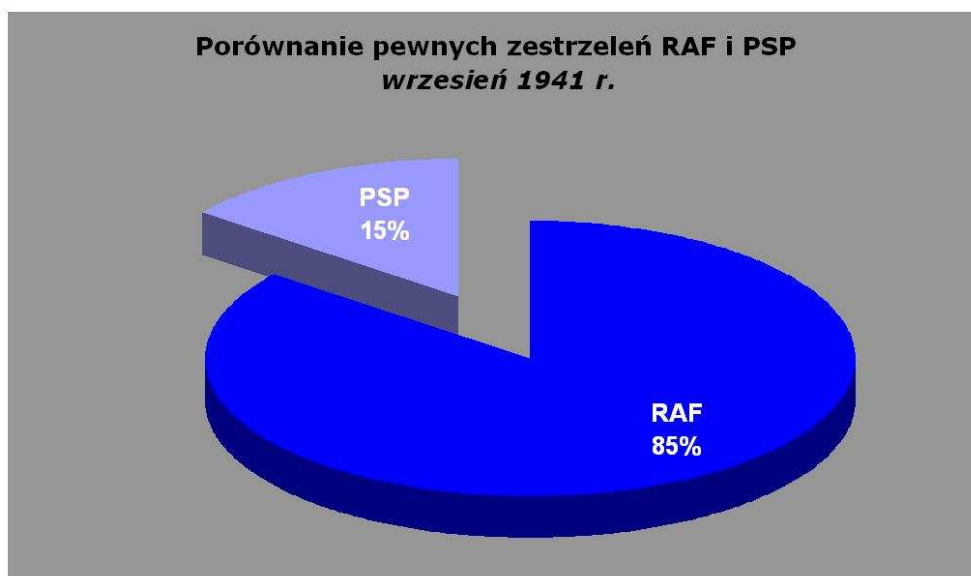
Najsukuteczniejsze dywizjony RAF we wrześniu 1941 roku



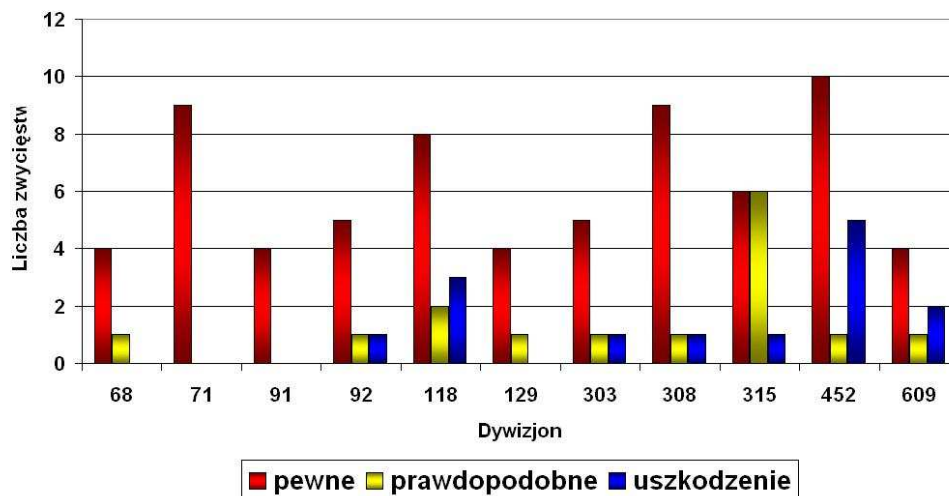
**Porównanie zwycięstw jednostek RAF i PSP
wrzesień 1941 r.**



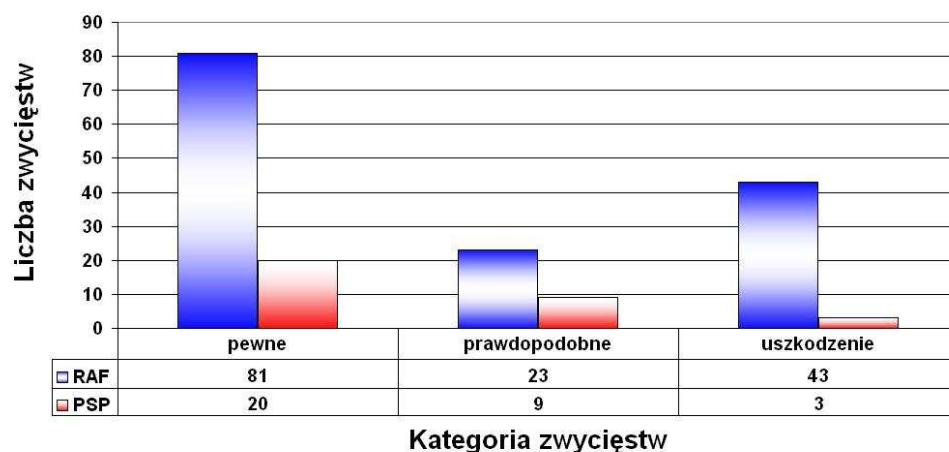
**Porównanie pewnych zestrzeleń RAF i PSP
wrzesień 1941 r.**



Najskuteczniejsze dywizjony RAF w październiku 1941 roku



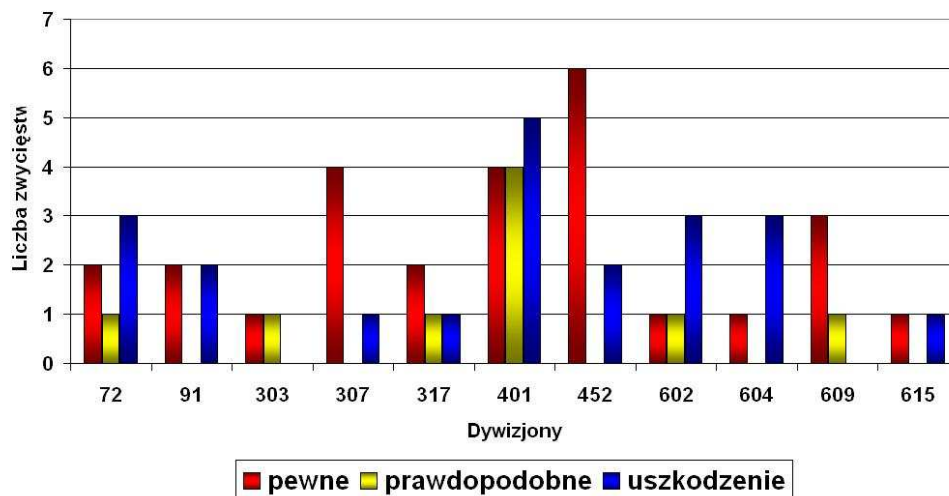
Porównanie zwycięstw jednostek RAF i PSP październik 1941 r.



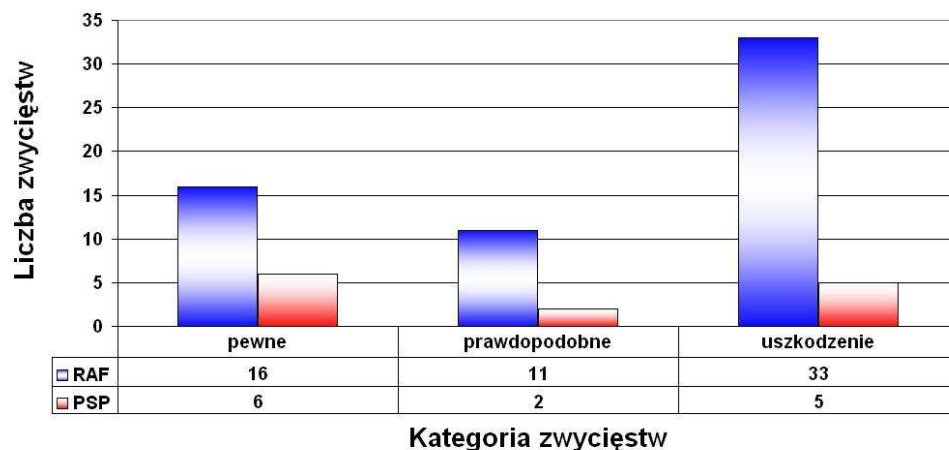
Porównanie zwycięstw jednostek RAF i PSP październik 1941 r.



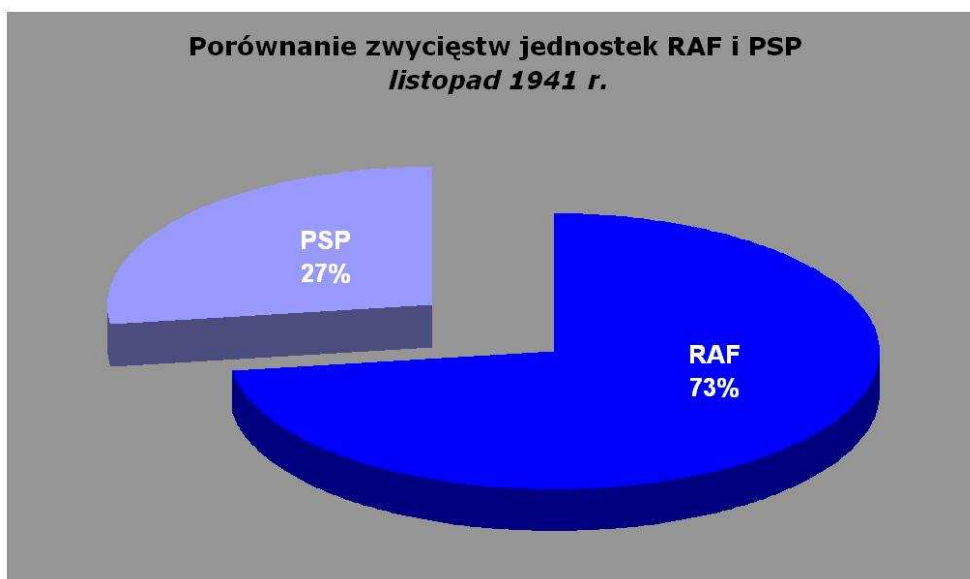
Najsukuteczniejsze dywizjony RAF w listopadzie 1941 roku



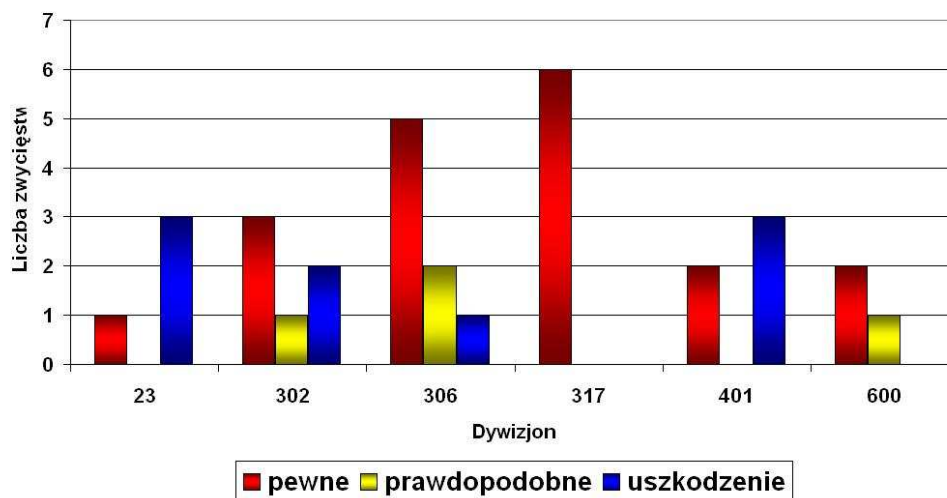
Porównanie zwycięstw jednostek RAF i PSP listopad 1941 r.



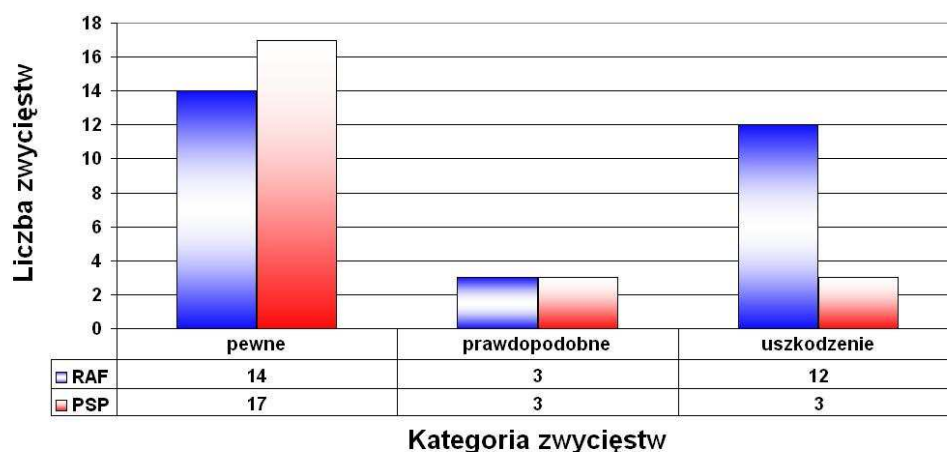
Porównanie zwycięstw jednostek RAF i PSP listopad 1941 r.



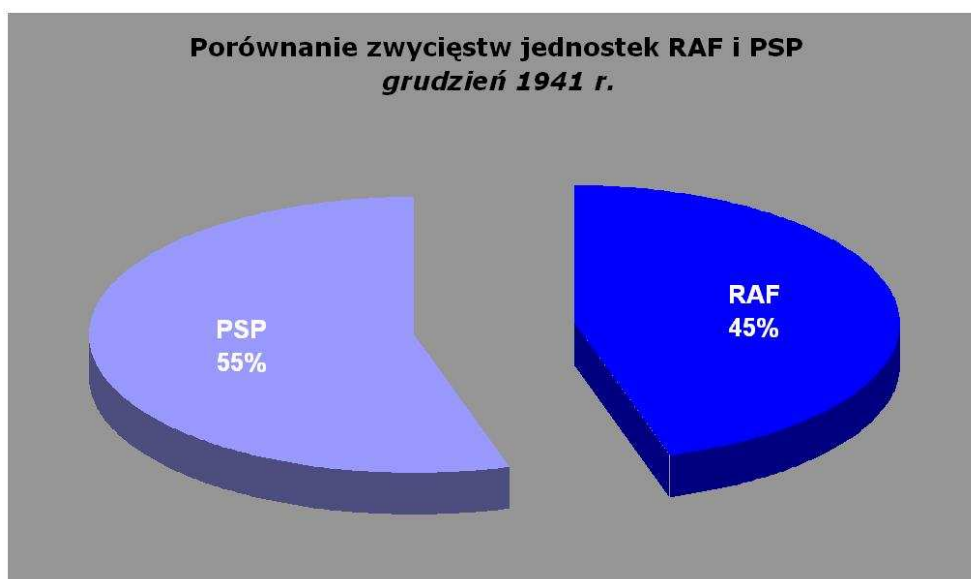
Najskuteczniejsze Dywizjony RAF w grudniu 1941 roku



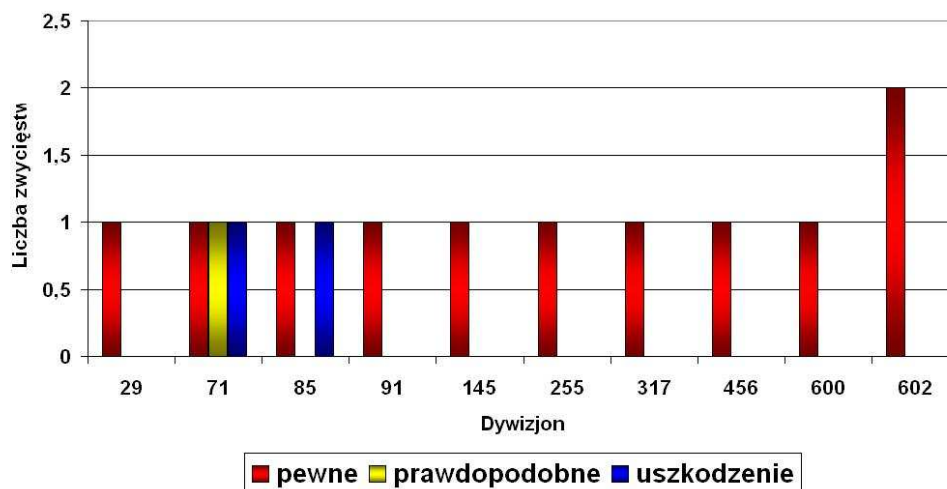
Porównanie zwycięstw jednostek RAF i PSP grudzień 1941 r.



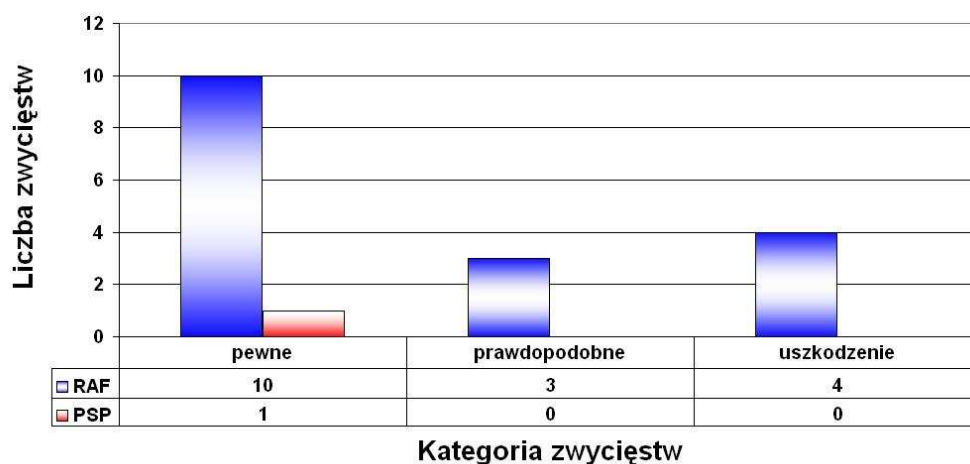
Porównanie zwycięstw jednostek RAF i PSP grudzień 1941 r.



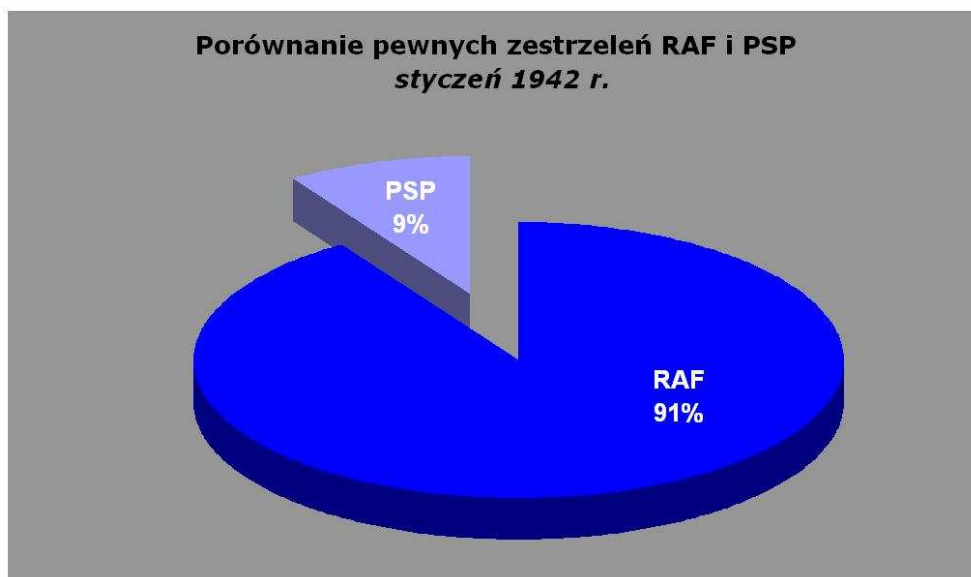
Najskuteczniejsze dywizjony RAF w styczniu 1942 roku



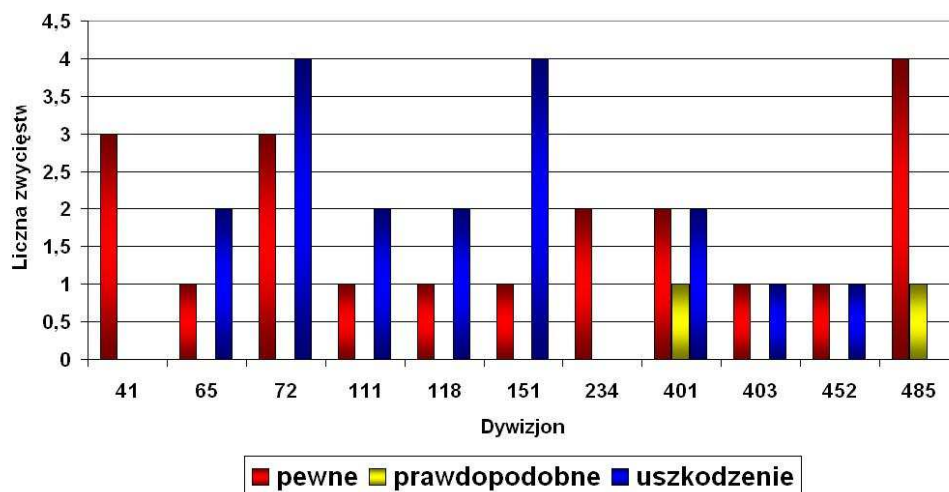
Porównanie zwycięstw jednostek RAF i PSP styczeń 1942 r.



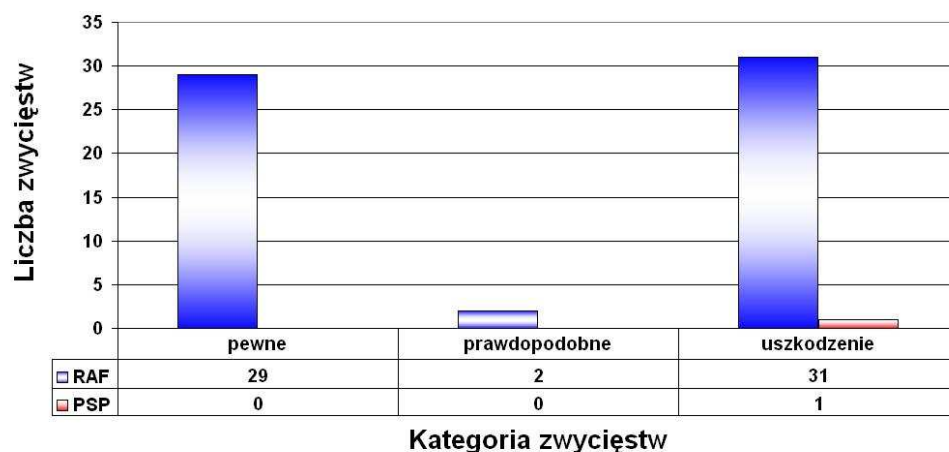
Porównanie pewnych zestrzeleń RAF i PSP styczeń 1942 r.



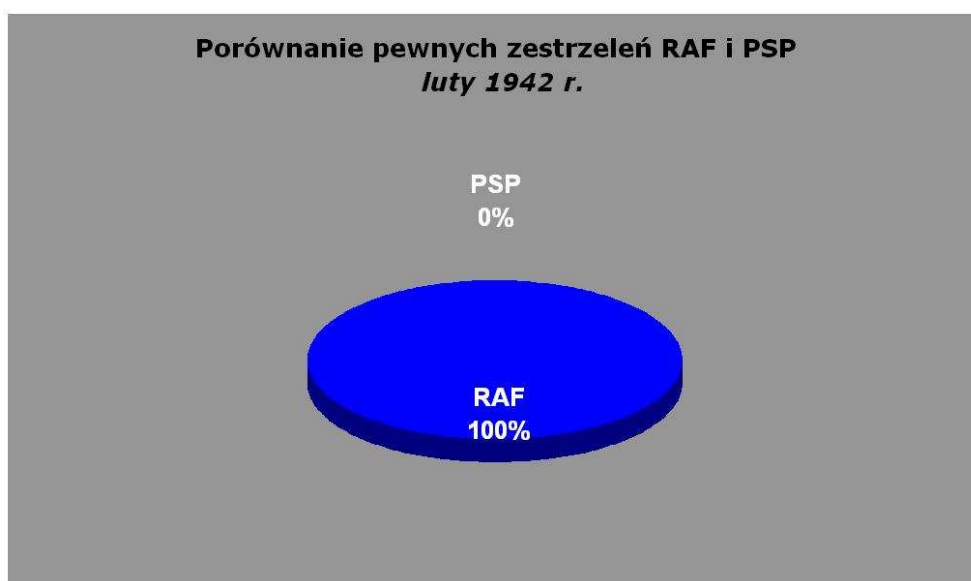
Najsukuteczniejsze dywizjony RAF w lutym 1942 roku



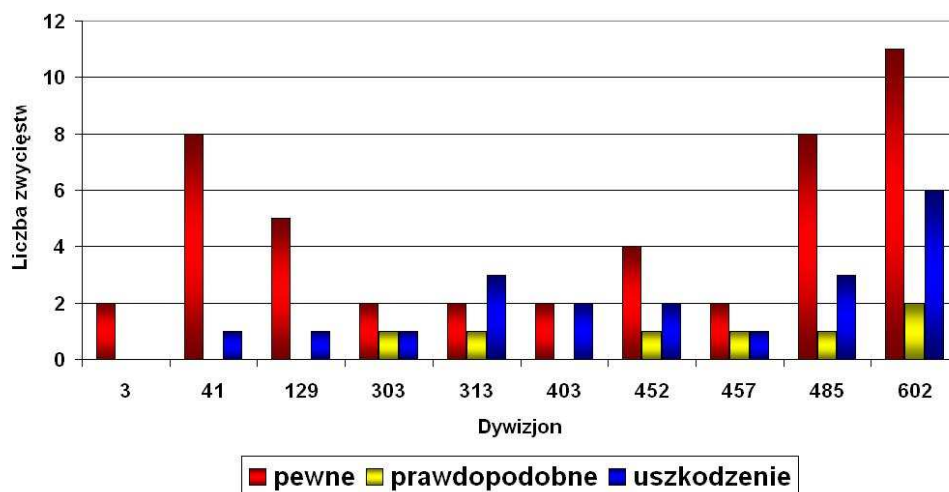
Porównanie zwycięstw jednostek RAF i PSP luty 1942 r.



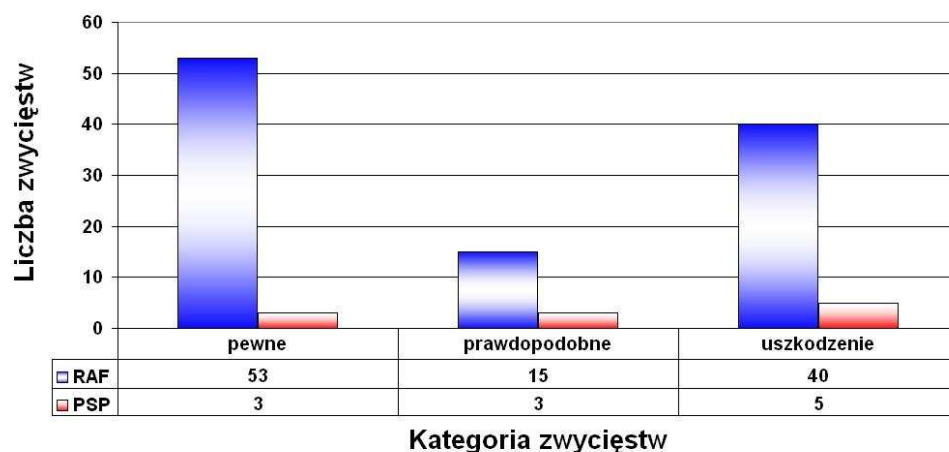
Porównanie pewnych zestrzeleń RAF i PSP luty 1942 r.



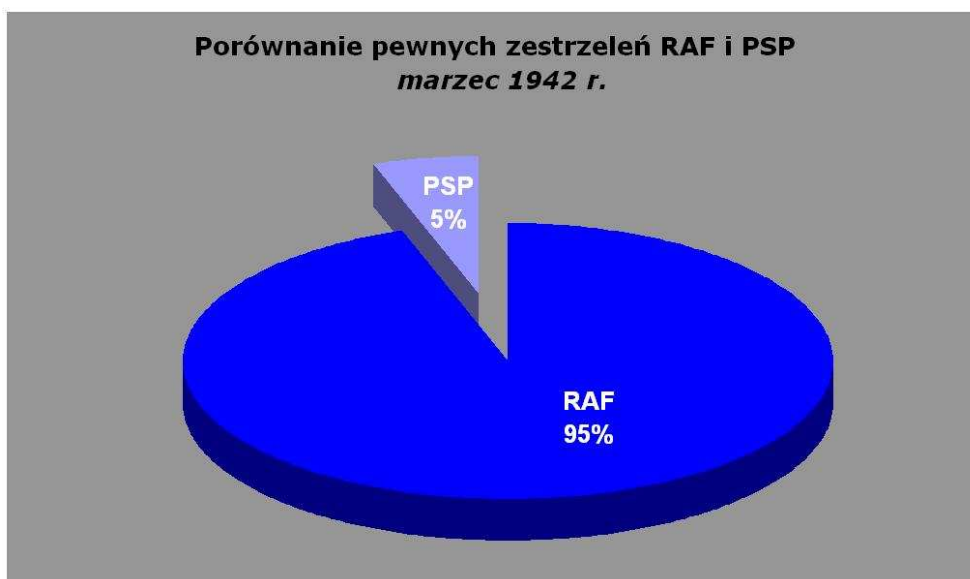
Najskuteczniejsze dywizjony RAF w marcu 1942 roku



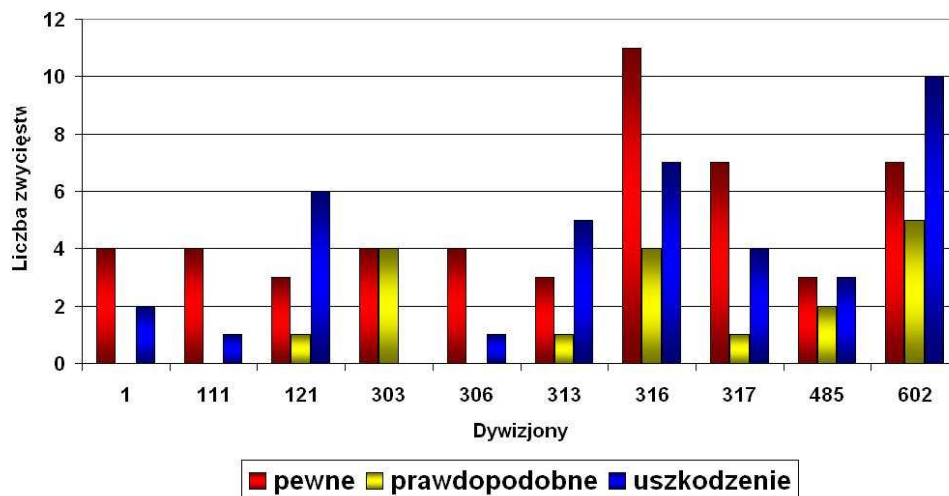
Porównanie zwycięstw jednostek RAF i PSP marzec 1942 r.



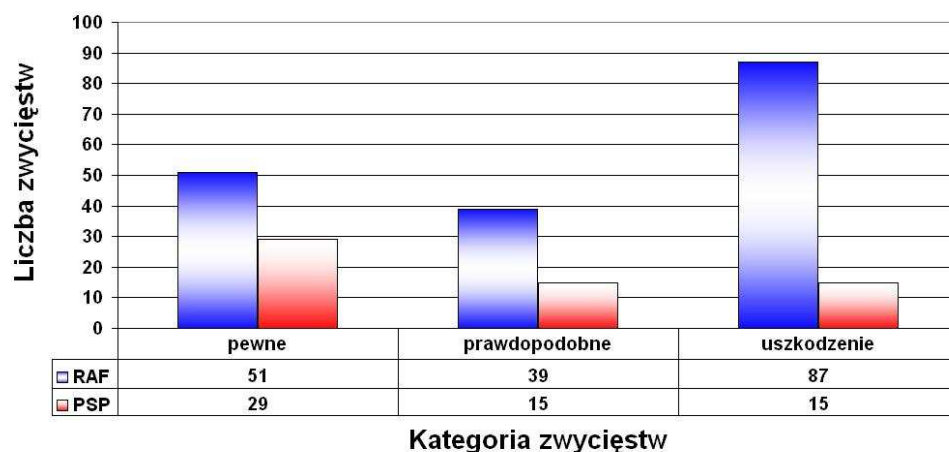
Porównanie pewnych zestrzeleń RAF i PSP marzec 1942 r.



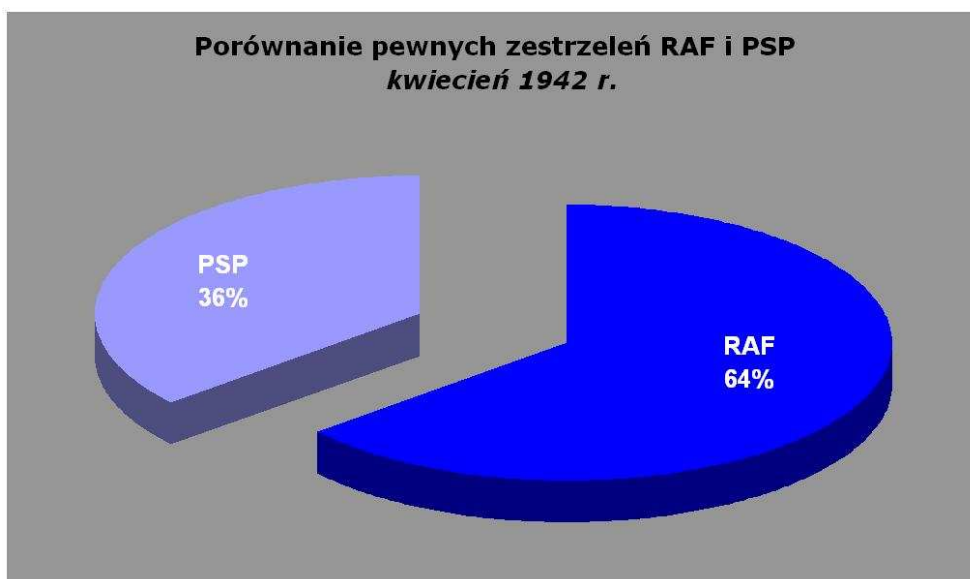
Najsukuteczniejsze dywizjony RAF w kwietniu 1942 roku



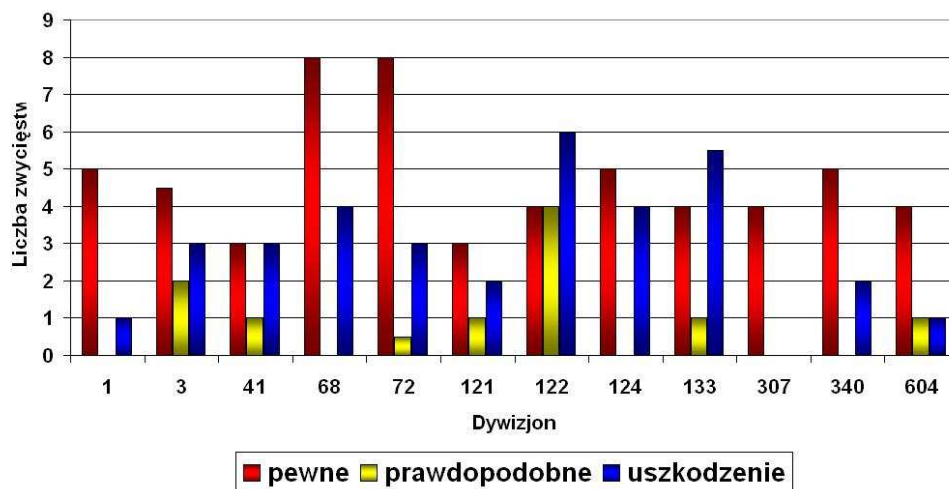
**Porównanie zwycięstw jednostek RAF i PSP
kwiecień 1942 r.**



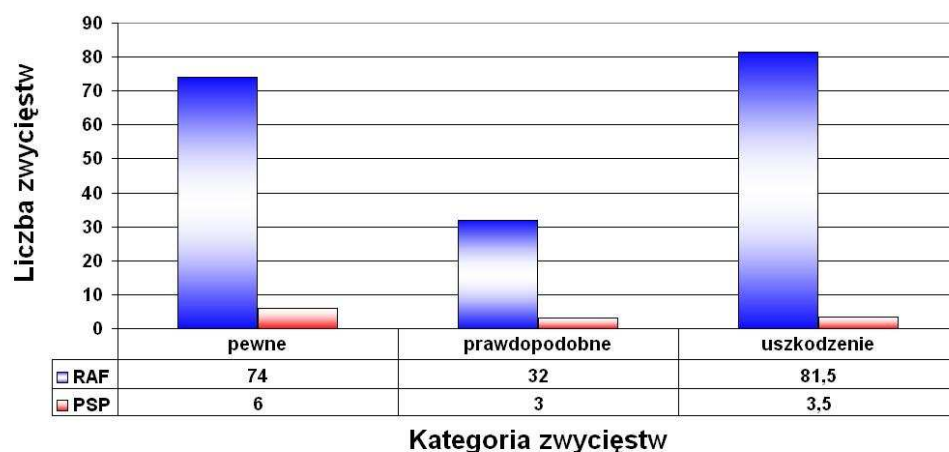
**Porównanie pewnych zestrzeleń RAF i PSP
kwiecień 1942 r.**



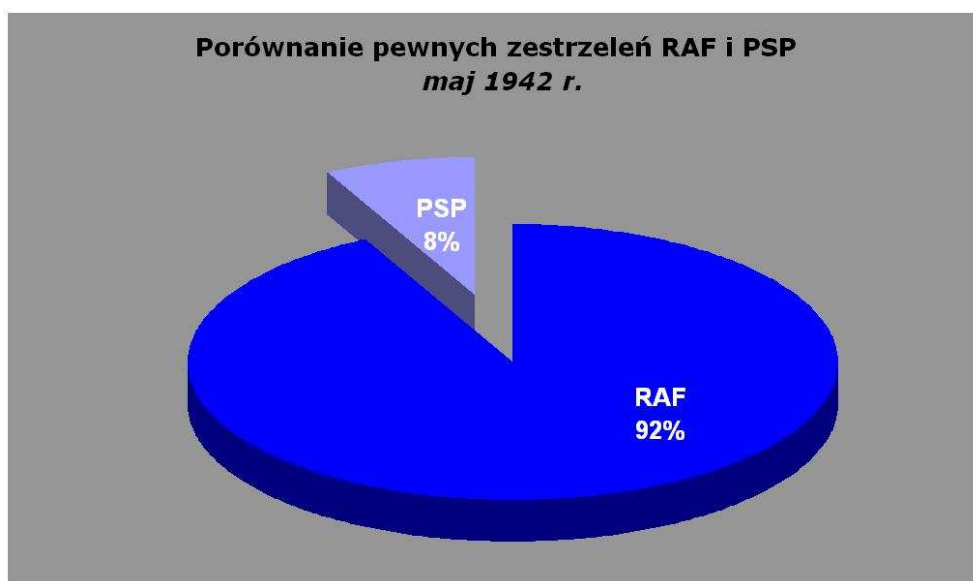
Najskuteczniejsze dywizjony RAF w maju 1942 roku



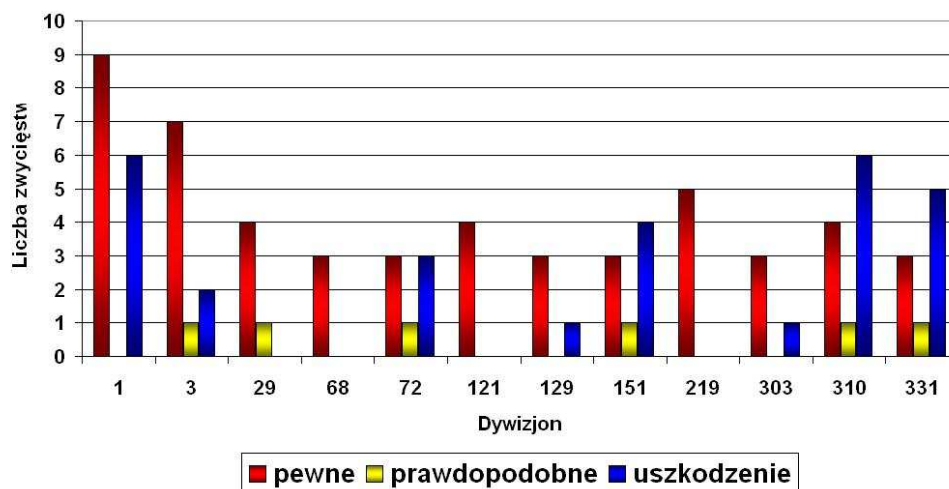
Porównanie zwycięstw jednostek RAF i PSP maj 1942 r.



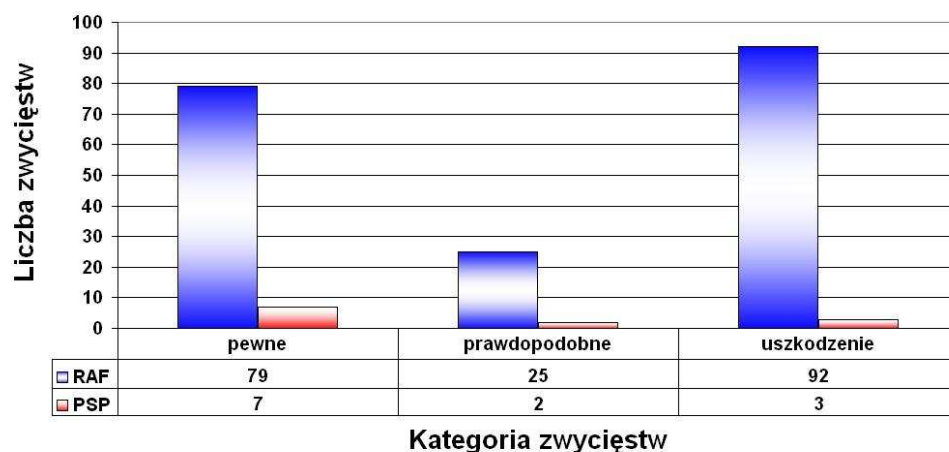
Porównanie pewnych zestrzeleń RAF i PSP maj 1942 r.



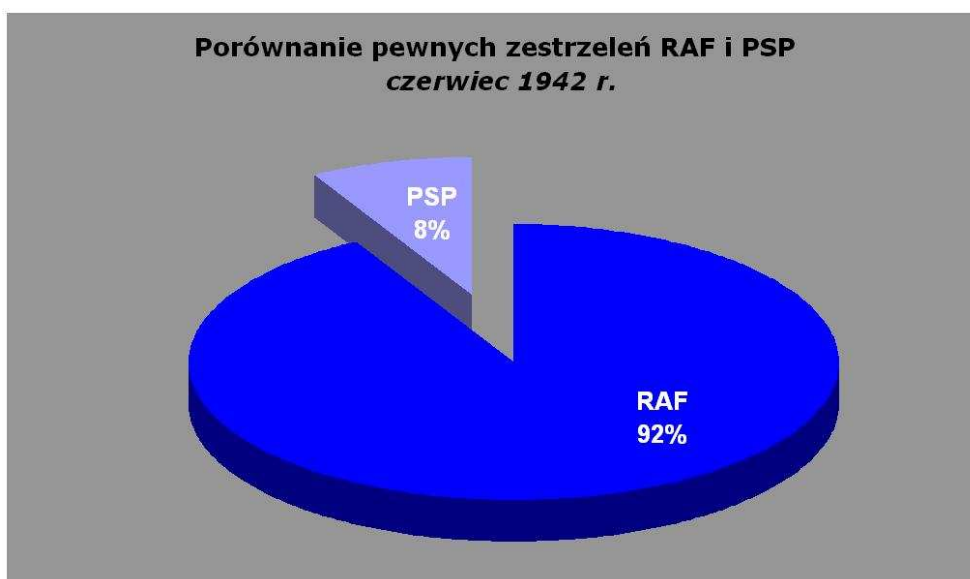
Najsukuteczniejsze dywizjony RAF w czerwcu 1942 roku



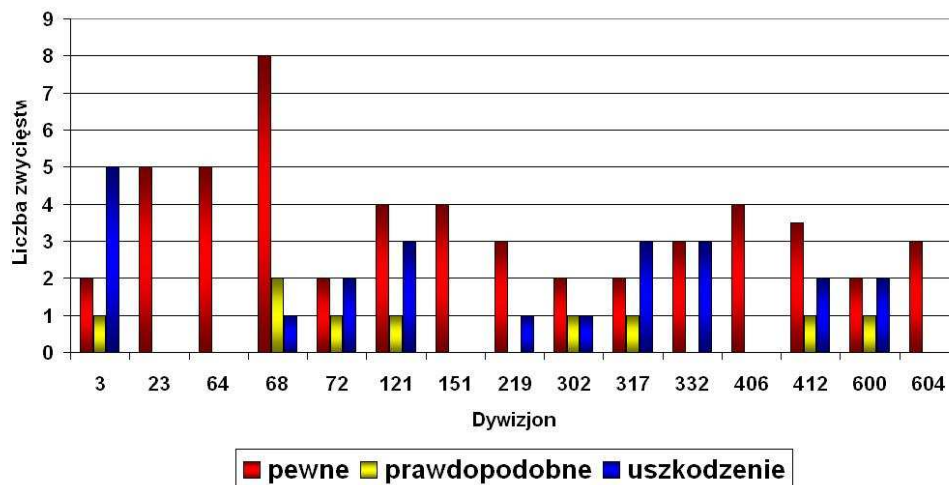
Porównanie zwycięstw jednostek RAF i PSP czerwiec 1942 r.



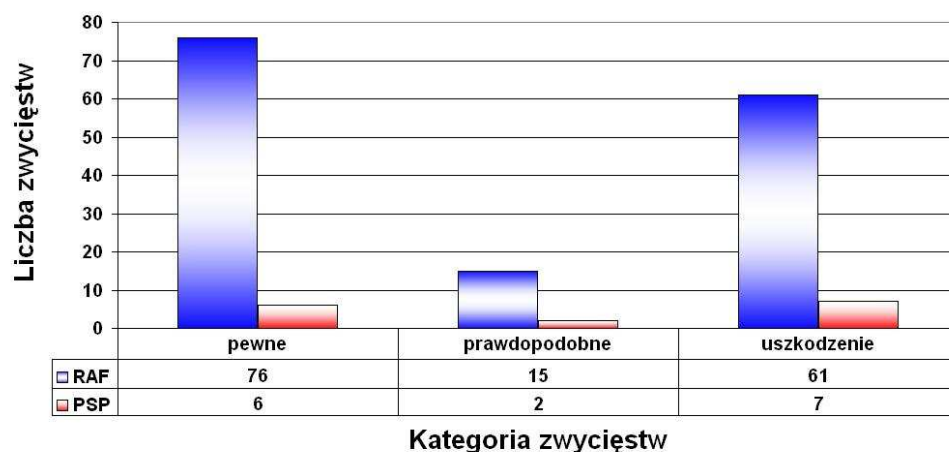
Porównanie pewnych zestrzeżeń RAF i PSP czerwiec 1942 r.



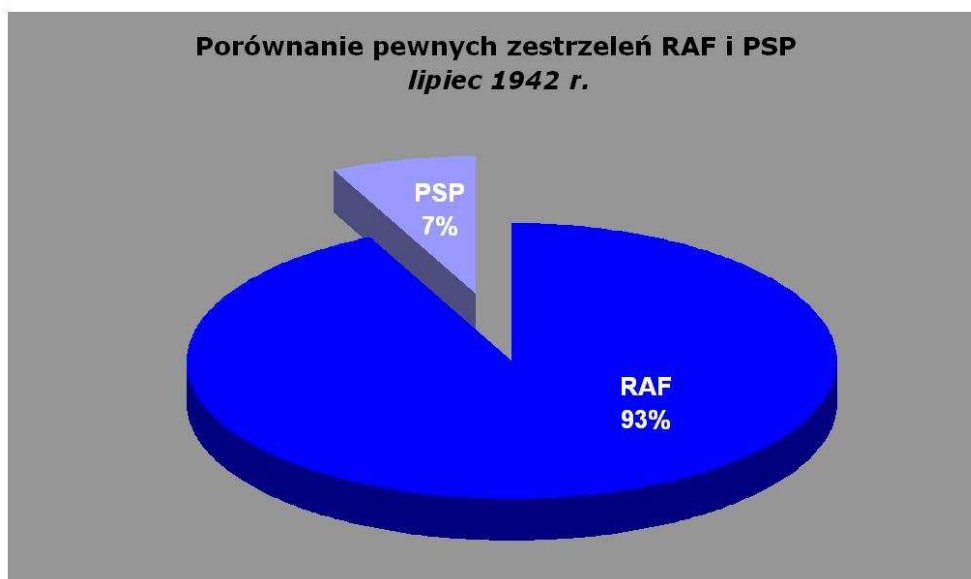
Najsukuteczniejsze dywizjony RAF w lipcu 1942 roku



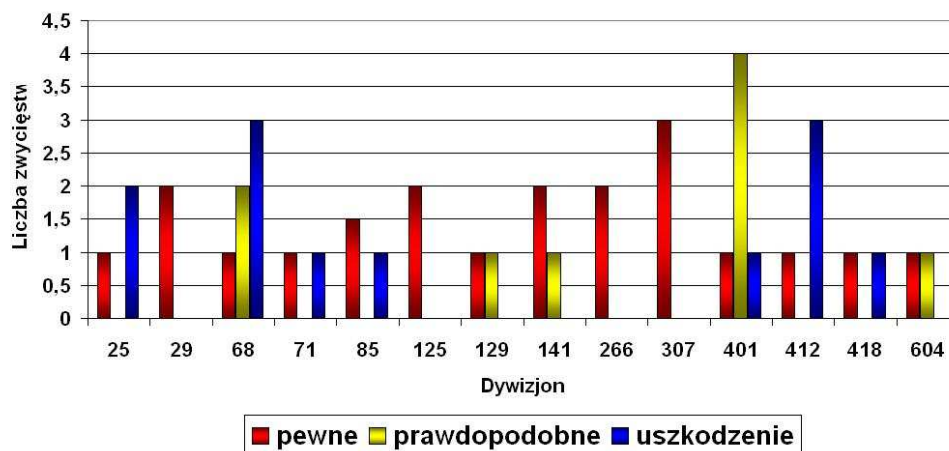
Porównanie zwycięstw jednostek RAF i PSP lipiec 1942 r.



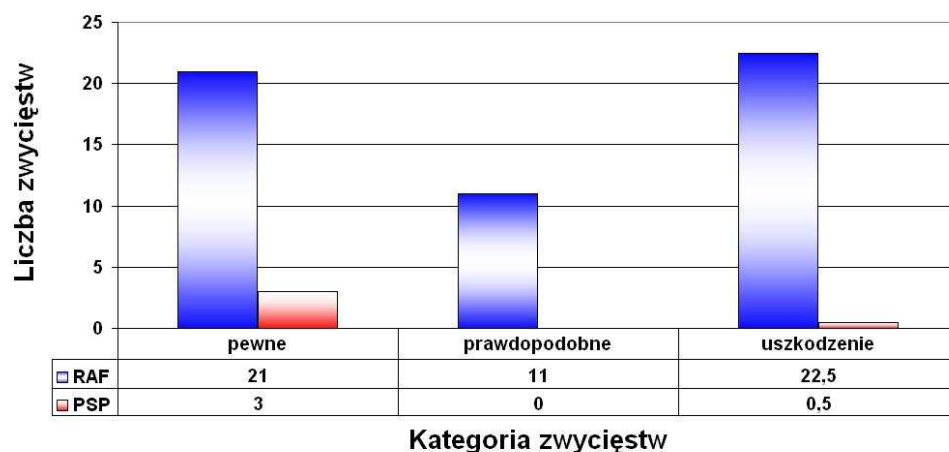
Porównanie pewnych zestrzeleń RAF i PSP lipiec 1942 r.



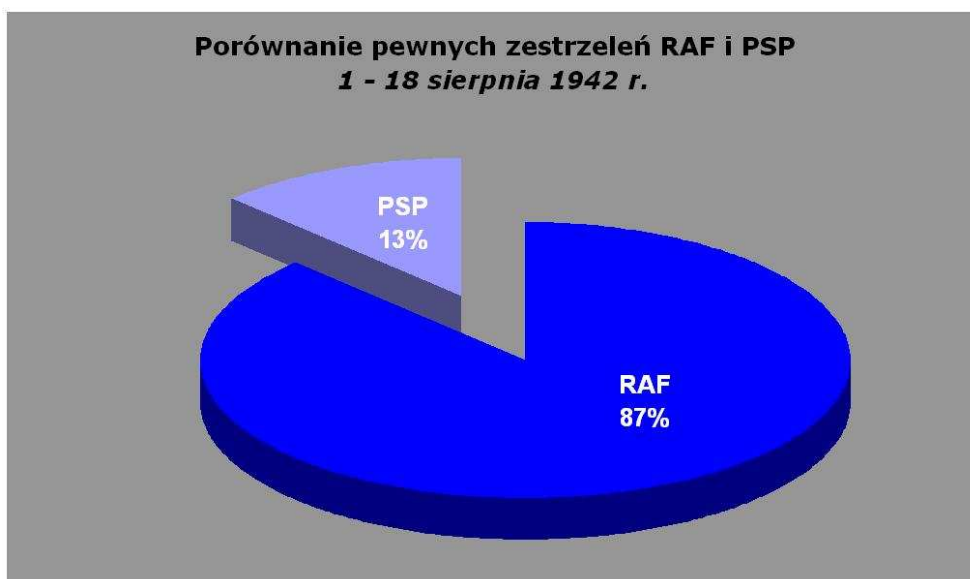
Najskuteczniejsze dywizjony RAF w dniach 1-18 sierpnia 1942 roku



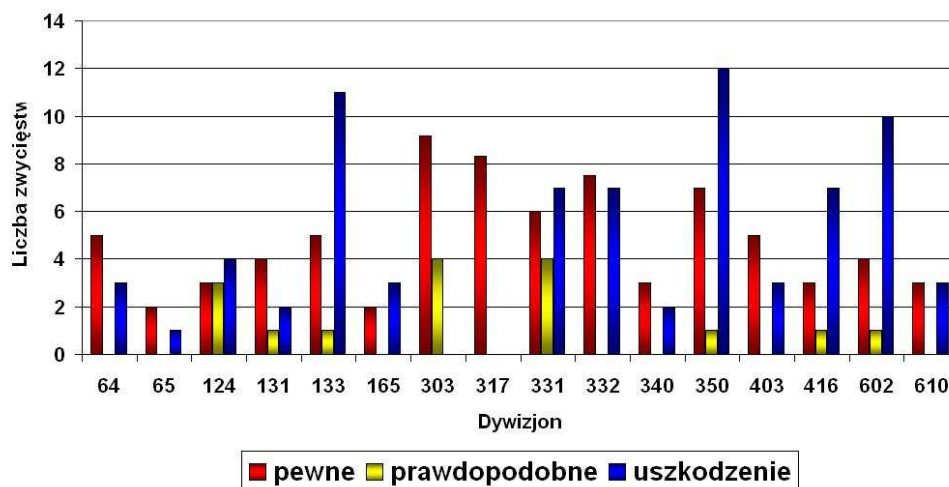
Porównanie zwycięstw jednostek RAF i PSP 1-18 sierpnia 1942 r.



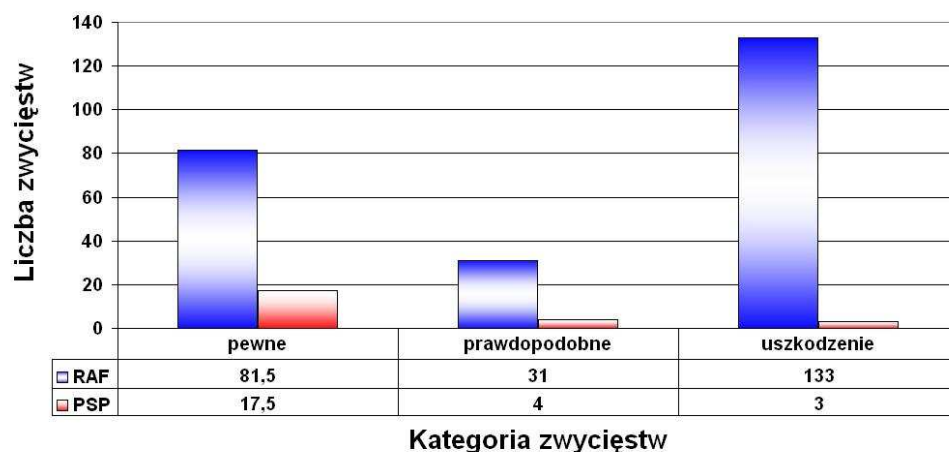
Porównanie pewnych zestrzeleń RAF i PSP 1-18 sierpnia 1942 r.



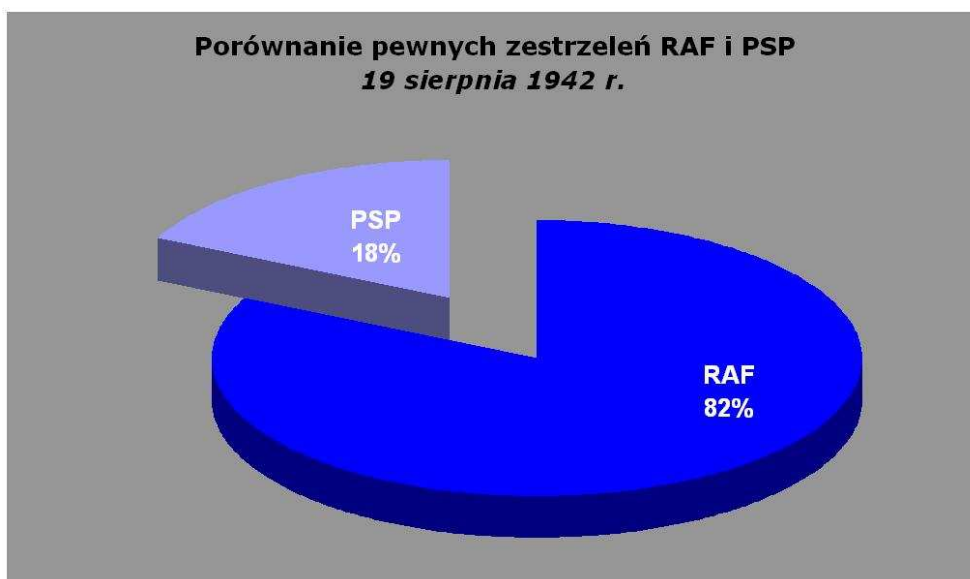
Najskuteczniejsze dywizjony RAF w Operacji Jubilee



Porównanie zwycięstw jednostek RAF i PSP 19 sierpnia 1942 r.



Porównanie pewnych zestrzeleń RAF i PSP 19 sierpnia 1942 r.



TABELE

TABELA I

Wykaz kluczy „Grupy Montpellier”

Dowódca klucza	Piloci klucza	Dywizjon	Lotnisko
Kpt. Stefan Łaskiewicz	Por. Stefan Zantara Sierż. Leopold Flanek	GC III/2	Cambrai - Niergnies
Kpt. Jan Pentz	Ppor. Włodzimierz Karwowski Ppor. Bohdan Anders	GC II/6	Anglure – Vouarces
Kpt. Mieczysław Sulerzycki	Ppor. Erwin Kawnik Ppor. Bolesław Rychlicki	GC III/6	Wez-Thuisy
Por. Kazimierz Bursztyn	Ppor. Władysław Chciuk Ppor. Władysław Gnyś	GC III/1	Toul-Croix- de-Metz
Por. Józef Brzeziński	Ppor. Stanisław Chałupa Plut. Antoni Beda	GC I/2	Xafféwillers
Por. Władysław Goettel ⁴⁶⁶	Ppor. Wacław Król Kpr. Eugeniusz Nowakiewicz	GC II/7	Luxeuil

Źródło: S. Łaskiewicz, *Sprawozdanie*, (w:) IPMS, LOT. A. IV. 2/1a/9.

⁴⁶⁶ Wielu autorów podaje, że pilot ten miał na nazwisko Goethel. Przeczą temu dokumenty znajdujące się w IPMS. Autor nawiązał także kontakt z córką pilota – Hanną Goettel i nie ma wątpliwości jak brzmiało nazwisko lotnika. Autor starał się wyjaśnić kwestię nazwiska pilota w: G. Śliżewski, *Polacy nad Francją. Listy do redakcji*, (w:) Pilot wojenny, 2000, z. 7-8, s. 142.

TABELA II

**Rozmieszczenie i skład francuskich jednostek myśliwskich
w dniu 10 maja 1940 r.**

Jednostka	Typ samolotu	Liczba samolotów (razem / operacyjnych)	Lotnisko	Przydział (Groupement)
GC I/1	MB 152	23/15	Chantilly les Aigles	GCh 21
GC II/1	MB 152	25/18	Buc	GCh 21
GC III/1	MS 406	30/20	Norrent - Fontes	GCh 25
GC I/2	MS 406	31/27	Toul - Ochey	GCh 22
GC II/2	MS 406	26/22	Laon	GCh 23
GC III/2	MS 406	34/28	Cambrai Nigernies	GCh 23
GC III/3	MS 406	28/23	Beauvais - Tillé	GCh 21
GC I/4	H 75	30/29	Wez - Thuisy	GCh 23
GC II/4	H 75	31/29	Xafféwilliers	GCh 22
GC I/5	H 75	29/25	Suippes	GCh 23
GC II/5	H 75	26/14	Toul - Croix de Melz.	GCh 22
GC I/6	MS 406	25/12	Marseille – Marignane	front alpejski
GC II/6	MS 406	34/20	Anglures - Youarces	GCh 22
GC III/6	MS 406	36/30	Chissey s/Loue	GCh 24
GC II/7	MS 406	35/24	Luxeuil - St Sauveur	GCh 24
GC III/7	MS 406	34/23	Vitry le François	GCh 22
GC I/8	MB 152	37/20	Verlaine en Haye	GCh 22
GC II/8	MB 152	19/11	Calais - Marck	GCh 25
GC III/9	MB 151/152	11/9	Lyon - Bron	front alpejski
GC II/ 10	MB 151/152	31/20	Rouen Boos	GCh 21
GC III/10	MB 151/152	39/18	Le Havre Octeville	GCh 21
ECMJ 1/16	Potez 631	17/10	Wez - Thuisy	GCh 23
ECN 1/13	Potez 631	12/8	Meaux - Esbly	nocna
ECN 2/13	Potez 631	11/7	Melun - Villaroche	nocna
ECN 3/13	Potez 631	12/10	Le Plessis Belleville	nocna
ECN 4/13	Potez 631	12/7	Betz - Bouillancy	nocna
ENC 5/13	Potez 63 1	11/11	Loyettes	front alpejski
RAZEM		689/490		

Źródło: *La Campagne de France*, (w:) *Batailles Aeriennes*, z. 7.

TABELA III

Zwycięstwa zgłoszone przez Aliantów w I fazie kampanii francuskiej (10 - 21 maja 1940 r.)

Data	Belgia	Holandia	Wielka Brytania	Francja	Polska
10 maja	7	21	60	36	
11 maja	1		55	24	2
12 maja			52	34	1
13 maja		1	26	25	1
14 maja	3		60	46	2
15 maja	1		35	25	1
16 maja			14	18	3
17 maja			39	17	1
18 maja			57	24	
19 maja			74	17	
20 maja			23	17	1
21 maja			4	16	
Razem	12	22	499	302	12

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, (w:) NA, AIR 16/960.; *Fighters over France and the Low Countries*, Stratus, Sandomierz 2002.; *La Campagne de France*, (w:) *Batailles Aeriennes*, z. 7; J. Foreman, *RAF Fighter Command victory claims of World War Two, part 1 (1939 – 1940)*, Red Kite, Walton on Thames, 2003.; G. Śliżewski, *Stracone złudzenia. The Lost Hopes. Polskie lotnictwo myśliwskie nad Francją w 1940 roku. Polish Fighters over France in 1940*, FH Panda, Koszalin 2000.

TABELA IV

**Zwycięstwa zgłoszone przez Aliantów
w II fazie kampanii francuskiej
(22 maja – 4 czerwca 1940 r.)**

Data	Belgia	Wielka Brytania	Francja	Polska
22 maja		23	11	1
23 maja		6	1	
24 maja		2	8	2
25 maja			11	1
26 maja			22	
27 maja		67	1	
28 maja		22	1	
29 maja		66	1	
30 maja		2		
31 maja		47		
1 czerwca		54	9	7
2 czerwca		25	2	2
3 czerwca	2	3	17	2
4 czerwca		7	1	2
Razem	2	324	85	17

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, (w:) NA, AIR 16/960.; *Fighters over France and the Low Countries*, Stratus, Sandomierz 2002.; *La Campagne de France*, (w:) *Batailles Aeriennes*, z. 8; J. Foreman, *RAF Fighter Command victory claims of World War Two, part 1 (1939 – 1940)*, Red Kite, Walton on Thames, 2003.; G. Śliżewski, *Stracone złudzenia. The Lost Hopes. Polskie lotnictwo myśliwskie nad Francją w 1940 roku. Polish Fighters over France in 1940*, FH Panda, Koszalin 2000.

TABELA V**Rozmieszczenie i skład francuskich jednostek myśliwskich
w dniu 5 czerwca 1940 r.**

<i>Jednostka</i>	<i>Typ samolotu</i>	<i>Liczba samolotów</i>	<i>Lotnisko</i>	<i>Przydział</i>
	(razem / operacyjnych)			(Groupement)
GC I/1	MB 152	20/17	Chantilly les Aigles	GCh 21
GC II/1	MB 152	21/17	Brétigny	GCh 21
GC III/1	MS 406	20/?	Valence	front alpejski
GC I/2	MS 406	21/16	Damblain	GCh 22
GC II/2	MS 406	30/20	Chissey	GCh 24
GC III/2	H 75	30/28	Avord	GCh 22
GC I/3	D 520	19/13	Meaux-Esbly	GCh 23
GC II/3	D 520	15/10	la Ferté-Gaucher	GCh 23
GC III/3	D 520	18/15	Cormeilles en Vexin	GCh 23
GC I/4	H 75	22/20	Evreux-Fauville	GCh 23
GC II/4	H 75	37/30	Orconte	GCh 23
GC I/5	H 75	26/22	St Dizier	GCh 22
GC II/5	H 75	22/17	Toul - Croix de Melz.	GCh 22
GC I/6	MS 406	22/16	Lognes	GCh 23
GC II/6	MB 152	34/27	Châteauroux	GCh 22
GC III/6	MS 406	20/?	Le Luc	front alpejski
GC II/7	D 520	29/27	Avelanges	GCh 24
GC III/7	MS 406	28/19	Coulommiers	GCh 23
GC I/8	MB 152	22/14	Claye-Souilly	GCh 23
GC II/8	MB 152	8/8	Deauville	GCh 21
GC II/9	MB 152	14/9	Connantre	GCh 23
GC III/9	MB 151/152	21/18	Lyon Satolas	front alpejski
GC II/ 10	MB 151/152	21/15	Bernay	GCh 21
GC III/10	MB 152	20/15	Deauville	GCh 21
GC 1/145	Caudron 714	32/21	Dreux	GCh 21
ECMJ 1/16	Potez 631		Moissy-Cramayel	GCh 23
ECN 1/13	Potez 631		Moissy-Cramayel	GCh 23
ECN 2/13	Potez 631	razem	Melun - Villaroche	GCh 23
ECN 3/13	Potez 631	38/15	Chailly en Bière	GCh 23
ECN 4/13	Potez 631		Melun - Villaroche	GCh 23
ENC 5/13	Potez 631	7/7	Loyettes	front alpejski
RAZEM		556/436 + max 40		

Źródło: *La Campagne de France*, (w:) *Batailles Aeriennes*, z. 10.

TABELA VI

Zwycięstwa zgłoszone przez Aliantów w III fazie kampanii francuskiej (5 – 24 czerwca 1940 r.)

Data	Belgia	Francja	Polska
5 czerwca		55	7
6 czerwca		28	
7 czerwca		20	1
8 czerwca		24	10
9 czerwca		24	4
10 czerwca	1	12	8
11 czerwca		6	
12 czerwca		2	1
13 czerwca		10	1
14 czerwca		5	
15 czerwca		14	4
16 czerwca		5	1
17 czerwca		1	
18 - 24 czerwca		4	1
Suma	1	210	38

Źródła: opracowanie własne na podstawie: *Fighters over France and the Low Countries*, Stratus, Sandomierz 2002.; *La Campagne de France*, (w:) *Batailles Aeriennes*, z. 10; G. Śliżewski, *Stracone złudzenia. The Lost Hopes. Polskie lotnictwo myśliwskie nad Francją w 1940 roku. Polish Fighters over France in 1940*, FH Panda, Koszalin 2000.

TABELA VII***Klucze kominowe w maju i czerwcu 1940 r.***

Miasto	Piloci	Zwycięstwa
Angers	Polacy (6)	-
Avord	Francuzi	24.5. – bombowiec prawdopodobnie, Desmazière 24.5. – bombowiec prawdopodobnie, A/C Estan
Bourges	Polacy (7), Francuzi	24.5. – He 111, kpr. Kremski 24.5. – 2 x He 111 uszkodzone, kpr. Kremski , kpr. Giermer 5.6. – 3 x He 111, Lt Col Haegelen, kpt. Kosiński , por. Wesołowski , kpr. Kremski , kpr. Pietrasiak 5.6. – 2 x He 111 uszkodzone, Lt Col Haegelen, kpt. Kosiński , por. Wesołowski , kpr. Kremski , kpr. Pietrasiak
Caen	Polacy (4)	-
Châteadun	Polacy (2), Francuzi, 1 Dywizjon RAF	12.5. – He 111, A/C Dumas 17.5. – Do 17, plut. Kowalski , plut. Tomicki 4.6. – He 111, A/C Hervè, plut. Kowalski , plut. Tomicki 14.6 – Do 17 uszkodzony, nieznany pilot
Châteauroux	Polacy (9), Francuzi	11.5. – bombowiec uszkodzony, francuscy piloci cywilni 24.5. – bombowiec prawdopodobnie, S/Lt Wingert 5.6. – He 111, S/Lt Wingert, Demazière, 2 pilotów z <i>GC II/6</i> 5.6. – He 111, por. Henneberg , por. Cebrzyński (GC II/6)
Chartres	Francuzi, Czesi (10), Belgowie (13)	-
Clermont Ferrand	Polacy (15)	-
Cognac	Polacy (6)	-
Guyancourt	Francuzi	-
Istres	Francuzi	-
Lyon DIAP	Polacy (?)	1.6. – He 111, por. Gabszewicz 1.6 – He 111, ppor. Kalpas 1.6. – He 111, por. Barański , ppor. Radomski
Montpellierier	Francuzi,	-

	Belgowie (8)	
Nantes	Polacy (6), RAF (Dywizjony 1 i 17)	-
Orlean	Francuzi	12.5. – He 111, Cne Rivals – Mazère
Rennes	Polacy (4)	-
La Rochelle	Polacy (6)	-
Romorantin	Polacy (7)	1.6. – He 111, ppor. Łokuciewski 1.6. – He 111 uszkodzony, plut. Krawczyński 10.6. – He 111, kpt. Opulski 10.6. – He 111, ppor. Daszewski 10.6. – He 111, plut. Krawczyński 10.6. – He 111, kpr. Rozworski
Salon	Polacy (16)	-
Tours	Polacy (7), Francuzi	6.6. – Do 17, Adj Bonnet 6.6. – Do 17 prawdopodobnie, Adj Bonnet, Sgt Staub, A/C Bastien 16.6. – Ju 88, A/C Bastien
Tuluza	Polacy (8), Francuzi	-
GC I/55 Chateadun Etampes, Villacoublay, Limoges, Bordeaux	Polacy (7), Francuzi	3.6. – Do 17, Adj Benausse 3.6. – Do 17, kpr. Karubin 3.6. – Do 17, A/C Balmer 3.6. – Do 17 prawdopodobnie, A/C Balmer 5.6. – bombowiec prawdopodobnie, Adj Benausse 23.6. – He 111, S/Lt Souviat

Źródło: opracowanie własne na podstawie: M. Comas, *La Chasse Française Inconnue Mai - Juin 1940*, LELA PRESSE, Outreau 1998.

TABELA VIII

Polscy piloci myśliwscy w I fazie *Battle of Britain* (10 lipca - 7 sierpnia)

Dywizjon	Liczba pilotów na początku fazy	Uzupełnienia	Straty, odejścia	Liczba pilotów na koniec fazy
54	1	1	0	2
65	0	2	0	2
74	0	3	0	3
145	0	2	0	2
152	0	1	0	1
234	0	2	0	2
238	0	2	0	2
253	0	2	0	2
501	0	5	0	5
601	0	2	0	2
609	0	2	0	2
Razem	1	24	0	25

Źródło: opracowanie własne na podstawie: J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 – June 1941*, Grub Street, London 2001.

TABELA IX

**Zwycięstwa polskich pilotów myśliwskich⁴⁶⁷
w II fazie Battle of Britain**

Data	RAF	w tym PAF	% PAF w RAF
8 sierpnia	36-37-19	4-0-1	11
9 sierpnia	2-0-1	0-0-1	0
10 sierpnia	0-0-0	0-0-0	0
11 sierpnia	64-25-33	2-0-0	3
12 sierpnia	59-46-38	4 ² / ₃ -1-1	8
13 sierpnia	72-24-50	3-2-2	4
14 sierpnia	31-4-10	0-0-0	0
15 sierpnia	164-54-46	7,5-1-1	5
16 sierpnia	76-32-30	1-0-0	1
17 sierpnia	0-0-0	0-0-0	0
18 sierpnia	141-30-58	7,33-0-1	5
19 sierpnia	5-1-1	0-0-0	0
20 sierpnia	9-3-2	1-0-0	11
21 sierpnia	12-3-3	0-2-0	0
22 sierpnia	7-2-2	1-0-0,5	13
23 sierpnia	2-0-0	0-0-0	0
Suma	680-261-293	31,5-6-7,5	4,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Air Ministry: Combat Reports, Second World War*, NA, AIR 50.; *Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, NA, AIR 16/960.; J. Foreman, *RAF Fighter Command victory claims of World War Two*, part 1 (1939 – 1940), Red Kite, Walton on Thames, 2003.; tenże, *The Fighter Command War Diaries*, cz. 1, Air Research Publications, Surrey 1996.; F.K. Mason, *Battle over Britain*, McWhirter Twins Ltd., London 1969.; *The Battle of Britain Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, wyd. V, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1989.; *The Blitz Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, t. I, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1987.; *J.B. Cynk, Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; *R. Gretzyngier, Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 – June 1941*, *Grub Street, London 2001.*; K. Janowicz, *Bitwa o Anglię*, cz. 1, AJ-Press, Gdańsk 1998.; A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1939-1945*, Wyd. MON, Warszawa 1976.

⁴⁶⁷ Rozważając udział polskich jednostek w *Battle of Britain* (Dywizjony 302 i 303) autor traktuje je jako całość, nie wyodrębniając z nich pilotów innych narodowości. Zabieg ten pozwoli nie wypaczyć znaczenia obu Dyonów w walkach pod brytyjskim niebem latem i jesienią 1940 r.

TABELA X**Polscy piloci myśliwcy w II fazie *Battle of Britain*
(8 - 23 sierpnia)**

Dywizjon	Liczba pilotów na początku fazy	Uzupełnienia ⁴⁶⁸	Straty, odejścia	Liczba pilotów na koniec fazy
32	0	3	0	3
54	2	2	2	2
65	2	1	1	2
74	3	0	1	2
145	2	4	4	2
151	0	5	1	4
152	1	0	1	0
213	0	2	1	2
234	2	2	0	4
238	2	1	1	2
253	2	0	0	2
501	5	1	2	4
601	2	2	2	2
609	2	0	0	2
302 ⁴⁶⁹	0	22 + 10	0	32
Razem	25			65

Źródło: opracowanie własne na podstawie: J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 – June 1941*, Grub Street, London 2001.

⁴⁶⁸ Autor nie sumuje dwóch środkowych rubryk, ponieważ wynik ten byłby inny od liczby pilotów skierowanych do jednostek bojowych i rzeczywistych strat polskiego lotnictwa. W II fazie *Battle of Britain* rozpoczęło się bowiem przesuwanie polskich pilotów między jednostkami.

⁴⁶⁹ Liczba pilotów 302 Dywizjonu w drugiej rubryce na dzień 19.8.40, kiedy jednostka wykonała pierwszy lot bojowy oraz - po plusie - liczba lotników, którzy zostali przydzieleni po tej dacie.

TABELA XI**Straty polskich pilotów myśliwskich w II fazie Battle of Britain
(pilot: zabity - ranny / samolot: zniszczony - uszkodzony)**

Data	RAF	w tym PAF	% PAF w RAF
8 sierpnia	15-4/19-9	0-0/1-0	0-0/5,3-0
9 sierpnia	0-1/1-4	0-0/0-0	0-0/0-0
10 sierpnia	0-0/0-1	0-0/0-0	0-0/0-0
11 sierpnia	25-3/28-17	2-0/2-0	8-0/7,1-0
12 sierpnia	10-7/17-20	3-0/3-0	30-0/17,6-0
13 sierpnia	3-7/13-17	0-0/1-1	0-0/7,7-5,9
14 sierpnia	4-3/6-11	0-0/0-1	0-0/0-9,1
15 sierpnia ⁴⁷⁰	13-14/31-29	1-1/2-2	6,25-7,1/6,4-6,9
16 sierpnia	9-12/22-18	0-0/0-0	0-0/0-0
17 sierpnia	0-0/0-1	0-0/0-0	0-0/0-0
18 sierpnia	10-17/29-20	1-1/2-0	10-5,9/6,9-0
19 sierpnia	1-1/3-0	0-0/0-0	0-0/0-0
20 sierpnia	1-0/2-0	0-0/0-0	0-0/0-0
21 sierpnia	0-1/1-8	0-0/0-1	0-0/0-12,5
22 sierpnia	2-1/4-7	0-0/0-1	0-0/0-14,3
23 sierpnia	0-0/0-4	0-0/0-1	0-0/0-25
Suma	93-71/176-166	7-2/11-7	7,5-2,8/6,25-4,2

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, NA, AIR 16/960.; J. Foreman, *The Fighter Command War Diaries*, cz. 1, Air Research Publications, Surrey 1996.; N.L.R. Franks, *Royal Air Force Fighter Command Losses of the Second World War, vol. I (1939-1941)*, Midland Publishing, Hinckley 1997.; *The Battle of Britain Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, wyd. V, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1989.; *The Blitz Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, t. I, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1987.; F.K. Mason, *Battle over Britain*, McWhirter Twins Ltd., London 1969.; J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 – June 1941*, Grub Street, London 2001.; K. Janowicz, *Bitwa o Anglię*, cz. 1, AJ-Press, Gdańsk 1998.; A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1939-1945*, Wyd. MON, Warszawa 1976.

⁴⁷⁰ Dodatkowo trzech brytyjskich pilotów dostało się do niewoli

TABELA XII**Zwycięstwa polskich pilotów myśliwskich w II fazie Battle of Britain w jednostkach, do których zostali przydzieleni.**

Dywizjon	Cała jednostka ⁴⁷¹	W tym PAF	% PAF w RAF
32	36	7	19,4
54	20	1	5
65	15	2	13,3
74	23	2	8,7
145	13	3 i 2/3	30,7
151	13	1/3+1/2	7,5
152	4	0	0
213	5	0	0
234	21	2	9,5
238	21	4	19
253	0	0	0
501	22	6	27,3
601	18	0	0
609	42	2	4,8
Suma	253	30,5	12

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Air Ministry: Combat Reports, Second World War*, NA, AIR 50.; *Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, NA, AIR 16/960.; J. Foreman, *RAF Fighter Command victory claims of World War Two, part 1 (1939 – 1940)*, Red Kite, Walton on Thames, 2003.; tenże, *The Fighter Command War Diaries*, cz. 1, Air Research Publications, Surrey 1996.; *The Battle of Britain Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, wyd. V, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1989.; *The Blitz Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, t. I, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1987.; F.K. Mason, *Battle over Britain*, McWhirter Twins Ltd., London 1969.; J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 – June 1941*, Grub Street, London 2001.; K. Janowicz, *Bitwa o Anglię*, cz. 1, AJ-Press, Gdańsk 1998.; A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1939-1945*, Wyd. MON, Warszawa 1976.

⁴⁷¹ Liczba zwycięstw w okresie, kiedy w jednostce przebywali Polacy.

TABELA XIII**Straty polskich pilotów myśliwskich (zabici i ranni) w II fazie Battle of Britain w jednostkach, do których zostali przydzieleni**

Dywizjon	Cała jednostka ⁴⁷²	W tym PAF	% PAF w RAF
32	6	0	0
54	4	1	25
65	5	1	20
74	2	0	0
145	10	3	30
151	9	1	11,1
152	1	0	0
213	0	0	0
234	3	0	0
238	10	1	10
253	0	0	0
501	6	2	33,3
601	3	0	0
609	1	0	0
Razem	60	9	15

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, NA, AIR 16/960.; J. Foreman, *The Fighter Command War Diaries*, cz. 1, Air Research Publications, Surrey 1996.; N.L.R. Franks, *Royal Air Force Fighter Command Losses of the Second World War, vol. I (1939-1941)*, Midland Publishing, Hinckley 1997.; *The Battle of Britain Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, wyd. V, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1989.; *The Blitz Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, t. I, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1987.; F.K. Mason, *Battle over Britain*, McWhirter Twins Ltd., London 1969.; J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 – June 1941*, Grub Street, London 2001.; K. Janowicz, *Bitwa o Anglię*, cz. 1, AJ-Press, Gdańsk 1998.; A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1939-1945*, Wyd. MON, Warszawa 1976.

⁴⁷² Liczba strat w okresie, kiedy w jednostce przebywali Polacy

TABELA XIV

**Zwycięstwa polskich pilotów myśliwskich
w III fazie Battle of Britain**

Data	RAF	w tym PAF	% PAF w RAF
24 sierpnia	52-11-20	5-3-1	10
25 sierpnia	56-10-9	0-0-0	0
26 sierpnia	59-9-16	0-0-0	0
27 sierpnia	4-1-0	0-0-0	0
28 sierpnia	28-16-10	1-0-0	4
29 sierpnia	14-10-4	0-0-0	0
30 sierpnia	58-27-26	3-2-2	5
31 sierpnia	81-34-41	9-1-1	11
1 września	27-10-23	0-0-1	0
2 września	33-18-34	5-1-1	15
3 września	28-9-13	1-0-0	4
4 września	55-18-33	6-1-0	11
5 września	41-24-14	12-1-0	29
6 września	49-24-18	8,5-3-0	17
Suma	585-221-261	50,5-12-6	8,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Air Ministry: Combat Reports, Second World War*, NA, AIR 50.; *Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, NA, AIR 16/960.; J. Foreman, *RAF Fighter Command victory claims of World War Two*, part 1 (1939 – 1940), Red Kite, Walton on Thames, 2003.; tenże, *The Fighter Command War Diaries*, cz. 1, Air Research Publications, Surrey 1996.; F.K. Mason, *Battle over Britain*, McWhirter Twins Ltd., London 1969.; *The Battle of Britain Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, wyd. V, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1989.; *The Blitz Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, t. I, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1987.; J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 – June 1941*, Grub Street, London 2001.; K. Janowicz, *Bitwa o Anglię*, cz. 1, AJ-Press, Gdańsk 1998.; A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1939-1945*, Wyd. MON, Warszawa 1976.; J. Kutzner, *Sławny Dywizjon 303*, (w:) *Skrzydłata Polska*, 2000, z. 9.

TABELA XV**Polscy piloci myśliwscy w III fazie *Battle of Britain*
(23 sierpnia - 6 września)**

Dywizjon	Liczba pilotów na początku fazy	Uzupełnienia ⁴⁷³	Straty, odejścia	Liczba pilotów na koniec fazy
17	0	2	0	2
32	3	1	1	3
43	0	1	0	1
54	2	0	1	1
56	0	2	0	2
65	2	0	0	2
74	2	0	0	2
111	0	2	2	0
145	2	0	2	0
151	4	1	2	3
213	2	0	0	2
234	4	0	1	3
238	2	2	0	4
253	2	0	0	2
501	4	0	3	1
601	2	0	1	1
603	0	1	0	1
605	0	2	0	2
607	0	1	0	1
609	2	1	1	2
302	32	0	12	20
303	0	33	4	29
Razem	65			84

Źródło: opracowanie własne na podstawie: J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 – June 1941*, Grub Street, London 2001.

⁴⁷³ Autor nie sumuje dwóch środkowych rubryk, ponieważ wynik ten byłby inny od liczby pilotów skierowanych do jednostek bojowych i rzeczywistych strat polskiego lotnictwa. W III fazie *Battle of Britain* kontynuowane było bowiem przesuwanie polskich pilotów między jednostkami.

TABELA XVI**Straty polskich pilotów myśliwskich w III fazie Battle of Britain
(pilot: zabity - ranny / samolot: zniszczony - uszkodzony)**

Data	RAF	w tym PAF	% PAF w RAF
24 sierpnia	8-12/18-17	1-1/2-3	12,5-8,3/11,1-17,6
25 sierpnia ⁴⁷⁴	8-4/16-5	0-1/0-1	0-25/0-20
26 sierpnia	6-20/28-16	0-0/0-0	0-0/0-0
27 sierpnia	1-0/3-1	0-0/0-0	0-0/0-0
28 sierpnia	9-8/15-8	0-0/0-0	0-0/0-0
29 sierpnia	2-6/10-3	0-0/0-0	0-0/0-0
30 sierpnia	9-4/24-16	1-0/1-1	11,1-0/4,2-6,25
31 sierpnia	9-25/49-15	0-2/2-0	0-8/4-0
1 września	6-6/14-11	0-0/0-0	0-0/0-0
2 września	4-12/14-18	0-1/0-2	0-8,3/0-11,1
3 września	5-11/14-11	0-1/0-2	0-9,1/0-18,2
4 września	8-8/15-15	1-1/1-2	12,5-12,5/6,7-13,3
5 września	8-10/20-16	0-2/3-1	0-20/15-6,25
6 września ⁴⁷⁵	7-15/20-15	0-4/2-6	0-26,7/10-40
Suma	90-141/260-167	3-13/11-18	3,3-9,2/4,2-10,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, NA, AIR 16/960.; J. Foreman, *The Fighter Command War Diaries*, cz. 1, Air Research Publications, Surrey 1996.; N.L.R. Franks, *Royal Air Force Fighter Command Losses of the Second World War, vol. I (1939-1941)*, Midland Publishing, Hinckley 1997.; *The Battle of Britain Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, wyd. V, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1989.; *The Blitz Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, t. I, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1987.; F.K. Mason, *Battle over Britain*, McWhirter Twins Ltd., London 1969.; J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 – June 1941*, Grub Street, London 2001.; K. Janowicz, *Bitwa o Anglię*, cz. 1, AJ-Press, Gdańsk 1998.; A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1939-1945*, Wyd. MON, Warszawa 1976.

⁴⁷⁴ Plus jeden pilot RAF w niewoli

⁴⁷⁵ Plus jeden pilot RAF w niewoli

TABELA XVII**Zwycięstwa polskich pilotów myśliwskich w III fazie Battle of Britain w jednostkach, do których zostali przydzieleni.**

Dywizjon	Cała jednostka ⁴⁷⁶	W tym PAF	% PAF w RAF
17	8	0	0
32	7	0	0
43	8	0	0
54	24	0	0
56	1	0	0
65	2	0	0
74	0	0	0
111	8	0	0
145	0	0	0
151	6	0	0
213	7	0	0
234	36	6	16,7
238	1	0	0
253	12	4	33,3
501	37,5	15	40
601	23	0,5	2,2
603	32	0	0
605	0	0	0
607	0	0	0
609	8	0	0
Suma	220,5	25,5	11,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Air Ministry: Combat Reports, Second World War*, NA, AIR 50.; *Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, NA, AIR 16/960.; J. Foreman, *RAF Fighter Command victory claims of World War Two, part 1 (1939 – 1940)*, Red Kite, Walton on Thames, 2003.; tenże, *The Fighter Command War Diaries*, cz. 1, Air Research Publications, Surrey 1996.; *The Battle of Britain Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, wyd. V, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1989.; *The Blitz Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, t. I, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1987.; F.K. Mason, *Battle over Britain*, McWhirter Twins Ltd., London 1969.; J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 – June 1941*, Grub Street, London 2001.; K. Janowicz, *Bitwa o Anglię*, cz. 1, AJ-Press, Gdańsk 1998.; A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1939-1945*, Wyd. MON, Warszawa 1976.

⁴⁷⁶ Liczba zwycięstw w okresie, kiedy w jednostce przebywali Polacy.

TABELA XVIII**Straty polskich pilotów myśliwskich (zabici i ranni) w III fazie Battle of Britain w jednostkach, do których zostali przydzieleni**

Dywizjon	Cała jednostka ⁴⁷⁷	W tym PAF	% PAF w RAF
17	2	0	0
32	3	1	33,3
43	1	0	0
54	5	0	0
56	3	0	0
65	0	0	0
74	0	0	0
111	4	1	25
145	0	0	0
151	9	2	22,2
213	3	0	0
234	3	0	0
238	0	0	0
253	11	0	0
501	11	4	36,7
601	7	1	14,3
603	16	0	0
605	0	0	0
607	0	0	0
609	1	1	100
Suma	79	10	12,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, NA, AIR 16/960.; J. Foreman, *RAF Fighter Command victory claims of World War Two, part 1 (1939 - 1940)*, Red Kite, Walton on Thames, 2003.; tenże, *The Fighter Command War Diaries*, cz. 1, Air Research Publications, Surrey 1996.; *The Battle of Britain Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, wyd. V, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1989.; *The Blitz Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, t. I, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1987.; F.K. Mason, *Battle over Britain*, McWhirter Twins Ltd., London 1969.; J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 - June 1941*, Grub Street, London 2001.; K. Janowicz, *Bitwa o Anglię*, cz. 1, AJ-Press, Gdańsk 1998.; A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1939-1945*, Wyd. MON, Warszawa 1976.

⁴⁷⁷ Liczba zwycięstw w okresie, kiedy w jednostce przebywali Polacy.

TABELA XIX

**Zwycięstwa polskich pilotów myśliwskich
w IV fazie Battle of Britain**

Data	RAF	w tym PAF	% PAF w RAF
7 września	77-41-37	14-6-0	18
8 września	4-5-7	0-0-0	0
9 września	57-15-14	4-2-0	7
10 września	3-0-1	0-0-0	0
11 września	87-33-53	21-1-0	24
12 września	2-1-3	0-0-0	0
13 września	1-1-2	0-0-1	0
14 września	16-0-15	0-0-0	0
15 września	183,5-41-81	31-4-4	17
16 września	0-0-1	0-0-0	0
17 września	7-5-4	1-0-0	14
18 września	50-24-20	9-4-1	18
19 września	4-1-0	1-0-0	25
20 września	4-0-3	0-0-0	0
21 września	3-2-4	0-0-0	0
22 września	1-0-1	0-0-0	0
23 września	11-5-7	2-0-2	18
24 września	7-10-13	0,5-0-0	7
25 września	22-5-14	3-0-0	14
26 września	35-7-17	17-1-1	49
27 września	153-33-62	16,5-0-2	11
28 września	6-3-2	1-0-0	17
29 września	2-4-2	0-0,5-0	0
30 września	53,5-31-38	7,5-1-2	14
Suma	789-267-401	128,5-19,5-13	16,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Air Ministry: Combat Reports, Second World War*, NA, AIR 50.; *Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, NA, AIR 16/960.; J. Foreman, *RAF Fighter Command victory claims of World War Two*, part 1 (1939 – 1940), Red Kite, Walton on Thames, 2003.; tenże, *The Fighter Command War Diaries*, cz. 1, Air Research Publications, Surrey 1996.; F.K. Mason, *Battle over Britain*, McWhirter Twins Ltd., London 1969.; *The Battle of Britain Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, wyd. V, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1989.; *The Blitz Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, t. I, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1987.; J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 – June 1941*, Grub Street, London 2001.; K. Janowicz, *Bitwa o Anglię*, cz. 1, AJ-Press, Gdańsk 1998.; A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1939-1945*, Wyd. MON, Warszawa 1976.; J. Kutzner, *Sławny Dywizjon 303*, (w:) Skrzydłata Polska, 2000, z. 9.

TABELA XX**Polscy piloci myśliwscy w IV fazie *Battle of Britain***

Dywizjon	<i>Liczba pilotów na początku fazy</i>	Uzupełnienia ⁴⁷⁸	Straty, odejścia	Liczba pilotów na koniec fazy
3	0	1	0	1
17	2	1	0	3
32	3	2	3	2
43	1	1	0	2
54	1	0	1	0
56	2	0	1	1
65	2	0	0	2
74	2	0	0	2
79	0	2	0	2
85	0	2	1	1
111	0	3	3	0
151	3	1	3	1
213	2	1	1	2
229	0	3	0	3
234	3	0	0	3
238	4	0	1	3
249	0	2	0	2
253	2	1	1	2
257	0	2	1	1
501	1	0	0	1
601	1	1	1	1
603	1	0	0	1
605	2	0	1	1
607	1	3	1	3
609	2	0	0	2
615	0	1	0	1
302	20	15	5	30
303	29	8	13	23
Razem	84			96

Źródło: opracowanie własne na podstawie: J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 – June 1941*, Grub Street, London 2001.

⁴⁷⁸ Autor nie sumuje dwóch środkowych rubryk, ponieważ wynik ten byłby inny od liczby pilotów skierowanych do jednostek bojowych i rzeczywistych strat polskiego lotnictwa. W IV fazie *Battle of Britain* kontynuowane było bowiem przesuwanie polskich pilotów między jednostkami.

TABELA XXI**Straty polskich pilotów myśliwskich w IV fazie Battle of Britain
(pilot: zabity - ranny / samolot: zniszczony - uszkodzony)**

Data	RAF	w tym PAF	% PAF w RAF
7 września	13-13/23-30	1-1/3-2	7,7-6,9/13-6,7
8 września	2-2/4-2	0-0/0-0	0-0/0-0
9 września	6-10/17-11	0-1/1-1	0-10/5,9-9,1
10 września	0-0/1-0	0-0/0-0	0-0/0-0
11 września	12-15/26-19	4-1/4-1	33,3-6,7/15,4-5,3
12 września	1-0/1-0	0-0/0-0	0-0/0-0
13 września	0-1/1-1	0-0/0-0	0-0/0-0
14 września	4-8/13-10	0-0/0-0	0-0/0-0
15 września ⁴⁷⁹	13-12/27-29	2-2/3-7	15,4-16,6/11,1-24,1
16 września	0-1/1-3	0-0/0-0	0-0/0-0
17 września	3-2/5-8	0-0/0-0	0-0/0-0
18 września	3-8/12-12	0-0/0-2	0-0/0-16,7
19 września	0-0/0-1	0-0/0-0	0-0/0-0
20 września	5-2/7-5	0-0/0-1	0-0/0-20
21 września	1-0/1-1	1-0/1-0	100-0/100-0
22 września	0-0/0-4	0-0/0-0	0-0/0-0
23 września ⁴⁸⁰	2-6/11-1	0-0/0-0	0-0/0-0
24 września	2-5/5-6	1-0/1-0	50-0/20-0
25 września	2-1/5-8	0-0/0-0	0-0/0-0
26 września	3-2/8-9	1-0/1-4	33,3-0/12,5-44,4
27 września	19-8/28-32	2-1/3-3	10,2-15,2/10,7-9,4
28 września	10-4/17-5	0-0/0-0	0-0/0-0
29 września	2-3/7-3	0-0/0-0	0-0/0-0
30 września	5-11/19-21	0-0/0-1	0-0/0-4,8
Suma	108-113/239-221	12-6/17-22	11,1-5,3/7,1-9,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, NA, AIR 16/960.; J. Foreman, *The Fighter Command War Diaries*, cz. 1, Air Research Publications, Surrey 1996.; N.L.R. Franks, *Royal Air Force Fighter Command Losses of the Second World War, vol. I (1939-1941)*, Midland Publishing, Hinckley 1997.; *The Battle of Britain Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, wyd. V, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1989.; *The Blitz Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, t. I, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1987.; F.K. Mason, *Battle over Britain*, McWhirter Twins Ltd., London 1969.; J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 – June 1941*, Grub Street, London 2001.; K. Janowicz, *Bitwa o Anglię*, cz. 1, AJ-Press, Gdańsk 1998.; A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1939-1945*, Wyd. MON, Warszawa 1976.

⁴⁷⁹ Jeden pilot dodatkowo w niewoli

⁴⁸⁰ Jeden pilot dodatkowo w niewoli

TABELA XXII**Zwycięstwa polskich pilotów myśliwskich w IV fazie Battle of Britain w jednostkach, do których zostali przydzieleni.**

Dywizjon	Cała jednostka ⁴⁸¹	W tym PAF	% PAF w RAF
3	0	0	0
17	7	0	0
32	0	0	0
43	0	0	0
54	0	0	0
56	7	0	0
65	0	0	0
74	7	1	14,3
79	1	0	0
85	0	0	0
111	0	0	0
151	2	0	0
213	18	2	11,1
229	6	0	0
234	8	0	0
238	30	6,5	21,7
249	23	0	0
253	15	0	0
257	1	0	0
501	13	0	0
601	2	1	50
603	22,5	0	0
605	27	3,5	13
607	13	2	15,4
609	37	2	5,4
615	0	0	0
Suma	239,5	18	7,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Air Ministry: Combat Reports, Second World War*, NA, AIR 50.; *Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, NA, AIR 16/960.; J. Foreman, *RAF Fighter Command victory claims of World War Two, part 1 (1939 – 1940)*, Red Kite, Walton on Thames, 2003.; tenże, *The Fighter Command War Diaries*, cz. 1, Air Research Publications, Surrey 1996.; *The Battle of Britain Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, wyd. V, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1989.; *The Blitz Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, t. I, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1987.; F.K. Mason, *Battle over Britain*, McWhirter Twins Ltd., London 1969.; J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronolgy of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 – June 1941*, Grub Street, London 2001.; K. Janowicz, *Bitwa o Anglię*, cz. 1, AJ-Press, Gdańsk 1998.; A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1939-1945*, Wyd. MON, Warszawa 1976.

⁴⁸¹ Liczba zwycięstw w okresie, kiedy w jednostce przebywali Polacy.

TABELA XXIII**Straty polskich pilotów myśliwskich (zabici i ranni) w IV fazie Battle of Britain w jednostkach, do których zostali przydzieleni**

Dywizjon	Cała jednostka ⁴⁸²	W tym PAF	% PAF w RAF
3	0	0	0
17	2	0	0
32	0	0	0
43	3	0	0
54	1	1	100
56	4	0	0
65	0	0	0
74	1	0	0
79	1	0	0
85	0	0	0
111	0	0	0
151	1	0	0
213	4	1	25
229	7	0	0
234	4	0	0
238	9	1	11,1
249	4	0	0
253	7	1	14,3
257	1	0	0
501	6	0	0
601	1	1	100
603	5	0	0
605	8	1	12,5
607	10	0	0
609	3	0	0
615	2	0	0
Suma	84	6	7,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, NA, AIR 16/960.; J. Foreman, *RAF Fighter Command victory claims of World War Two, part 1 (1939 - 1940)*, Red Kite, Walton on Thames, 2003.; tenże, *The Fighter Command War Diaries*, cz. 1, Air Research Publications, Surrey 1996.; *The Battle of Britain Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, wyd. V, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1989.; *The Blitz Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, t. I, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1987.; F.K. Mason, *Battle over Britain*, McWhirter Twins Ltd., London 1969.; J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 - June 1941*, Grub Street, London 2001.; K. Janowicz, *Bitwa o Anglię*, cz. 1, AJ-Press, Gdańsk 1998.; A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1939-1945*, Wyd. MON, Warszawa 1976.

⁴⁸² Liczba zwycięstw w okresie, kiedy w jednostce przebywali Polacy.

TABELA XXIV**Zwycięstwa polskich pilotów myśliwskich
w V fazie Battle of Britain**

Data	RAF	w tym PAF	% PAF w RAF
1 października	5-0-6	1-0-1	20
2 października	9-2-2	0-0-1	0
3 października	0-0-0	0-0-0	0
4 października	2-3-5	0-0-0	0
5 października	25-5-15	10,33-0-2	41
6 października	2-0-1	0-0-0	0
7 października	27-11-18	5,33-1-4	20
8 października	4-1-3	0-0-0	0
9 października	5-2-6	0-0-0	0
10 października	1-2-4	0-0-1	0
11 października	8-1-4	0-0-0	0
12 października	10-9-7	0-0-0	0
13 października	1-5-1	0-0-0	0
14 października	0-1-3	0-0-0	0
15 października	17-5-8	4-0-0	24
16 października	0-1-0	0-0-0	0
17 października	6-5-3	0-0-0	0
18 października	1-0-1	1-0-0	100
19 października	1-0-2	0-0-0	0
20 października	10-4-7	0-0-0	0
21 października	1-0-3	0-0-0	0
22 października	2-2-1	0-0-0	0
23 października	0-0-0	0-0-0	0
24 października	2-0-2	0-0-0	0
25 października	14-13-16	0-0-0	0
26 października	5-5-7	0-2-0	0
27 października	11-8-18	0-0,33-0,5	0
28 października	5-6-8	0-0-1	0
29 października	24-13-11	2,5-0-1	10
30 października	12-5-7	0-0-0	0
31 października	0-0-0	0-0-0	0
Suma	210-109-169	24,16-3,33-11,5	11,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Air Ministry: Combat Reports, Second World War*, NA, AIR 50.; *Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, NA, AIR 16/960.; J. Foreman, *RAF Fighter Command victory claims of World War Two*, part 1 (1939 – 1940), Red Kite, Walton on Thames, 2003.; tenże, *The Fighter Command War Diaries*, cz. 1, Air Research Publications, Surrey 1996.; F.K. Mason, *Battle over Britain*, McWhirter Twins Ltd., London 1969.; *The Battle of Britain Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, wyd. V, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1989.; *The Blitz Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, t. I, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1987.; J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; R. Gretzkyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 – June 1941*, *Grub Street, London 2001.*; K. Janowicz, *Bitwa o Anglię*, cz. 1, AJ-Press, Gdańsk 1998.; A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1939-1945*, Wyd. MON, Warszawa 1976.; J. Kutzner, *Sławny Dywizjon 303*, (w:) *Skrzydłata Polska*, 2000, z. 9.

TABELA XXV**Polscy piloci myśliwscy w V fazie *Battle of Britain***

Dywizjon	Liczba pilotów na początku fazy	Uzupełnienia ⁴⁸³	Straty, odejścia	Liczba pilotów na koniec fazy
3	1	0	0	1
17	3	0	0	3
32	2	4	1	5
43	2	2	2	2
56	1	2	0	3
65	2	0	0	2
74	2	0	1	1
79	2	0	1	1
85	1	0	1	0
111	0	1	0	1
151	1	0	0	1
152	0	2	0	2
213	2	0	0	2
229	3	3	1	5
234	3	0	3	0
238	3	0	0	3
249	2	1	0	3
253	2	0	0	2
257	1	1	0	2
501	1	2	0	3
601	1	0	1	0
603	1	1	1	1
605	1	0	0	1
607	3	8	4	7
609	2	1	0	3
615	1	1	2	0
302	30	1	9	22
303	23	5	8	20
Razem	96			97

Źródło: opracowanie własne na podstawie: J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 – June 1941*, Grub Street, London 2001.

⁴⁸³ Autor nie sumuje dwóch środkowych rubryk, ponieważ wynik ten byłby inny od liczby pilotów skierowanych do jednostek bojowych i rzeczywistych strat polskiego lotnictwa. W V fazie *Battle of Britain* kontynuowane było bowiem przesuwanie polskich pilotów między jednostkami.

TABELA XXVI**Straty polskich pilotów myśliwskich w V fazie Battle of Britain
(pilot: zabity - ranny / samolot: zniszczony - uszkodzony)**

Data	RAF	w tym PAF	% PAF w RAF
1 października	3-1/5-2	0-0/0-1	0-0/0-50
2 października	0-1/1-3	0-0/0-0	0-0/0-0
3 października	0-0/0-0	0-0/0-0	0-0/0-0
4 października	1-0/1-4	0-0/0-0	0-0/0-0
5 października	2-4/6-9	1-0/1-0	50-0/16,7-0
6 października	0-0/0-0	0-0/0-0	0-0/0-0
7 października	9-8/17-9	0-0/0-1	0-0/0-11,1
8 października	8-0/7-4	1-0/1-0	12,5-0/14,3-0
9 października	2-0/2-2	0-0/0-0	0-0/0-0
10 października	6-1/8-2	0-0/0-0	0-0/0-0
11 października	4-5/9-8	0-0/0-1	0-0/0-12,5
12 października	4-5/10-5	0-0/0-0	0-0/0-0
13 października	0-3/1-4	0-0/0-0	0-0/0-0
14 października	1-0/1-3	0-0/0-0	0-0/0-0
15 października	6-6/14-16	0-1/1-3	0-16,7/7,1-18,7
16 października	1-0/2-2	0-0/0-0	0-0/0-0
17 października	5-1/5-11	1-0/1-3	20-0/20-27,3
18 października	5-0/6-6	4-0/4-1	80-0/66,7-16,7
19 października	1-1/1-3	0-0/0-0	0-0/0-0
20 października	0-2/3-7	0-0/0-0	0-0/0-0
21 października	2-0/2-1	0-0/0-0	0-0/0-0
22 października	4-1/6-2	0-0/0-0	0-0/0-0
23 października	0-0/0-0	0-0/0-0	0-0/0-0
24 października	2-0/2-3	0-0/0-0	0-0/0-0
25 października	4-8/12-6	2-1/2-1	50-12,5/16,7-16,7
26 października ⁴⁸⁴	2-0/6-2	0-0/0-0	0-0/0-0
27 października	5-2/13-3	0-0/0-0	0-0/0-0
28 października	0-0/0-2	0-0/0-0	0-0/0-0
29 października	5-3/11-11	0-1/2-0	0-33,3/18,2-0
30 października	4-3/7-7	0-0/0-0	0-0/0-0
31 października	0-0/0-0	0-0/0-0	0-0/0-0
Suma	86-55/158-137	9-3/12-11	10,5-5,4/7,6-8

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, NA, AIR 16/960.; J. Foreman, *The Fighter Command War Diaries*, cz. 1, Air Research Publications, Surrey 1996.; N.L.R. Franks, *Royal Air Force Fighter Command Losses of the Second World War, vol. I (1939-1941)*, Midland Publishing, Hinckley 1997.; *The Battle of Britain Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, wyd. V, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1989.; *The Blitz Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, t. I, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1987.; F.K. Mason, *Battle over Britain*, McWhirter Twins Ltd., London 1969.; J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 - June 1941*, Grub Street, London 2001.; K. Janowicz, *Bitwa o Anglię*, cz. 1, AJ-Press, Gdańsk 1998.; A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1939-1945*, Wyd. MON, Warszawa 1976.

⁴⁸⁴ Jeden pilot dodatkowo w niewoli

TABELA XXVII**Zwycięstwa polskich pilotów myśliwskich w V fazie Battle of Britain w jednostkach, do których zostali przydzieleni.**

Dywizjon	Cała jednostka ⁴⁸⁵	W tym PAF	% PAF w RAF
3	0	0	0
17	6	0,5	8,3
32	0	0	0
43	0	0	0
56	0	0	0
65	0	0	0
74	14	0,33	2,4
79	0	0	0
85	0	0	0
111	0	0	0
151	1	0	0
152	2	0	0
213	3,5	1	28,6
229	2	0	0
234	1	0	0
238	7	1	14,3
249	6,5	1	15,4
253	4,5	1	22,2
257	3	0	0
501	19	0	0
601	1	0	0
603	12	1	8,3
605	15	0,33	2,2
607	0	0	0
609	7	1	14,3
615	0	0	0
Suma	104,5	7,16	6,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Air Ministry: Combat Reports, Second World War*, NA, AIR 50.; *Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, NA, AIR 16/960.; J. Foreman, *RAF Fighter Command victory claims of World War Two, part 1 (1939 – 1940)*, Red Kite, Walton on Thames, 2003.; tenże, *The Fighter Command War Diaries*, cz. 1, Air Research Publications, Surrey 1996.; *The Battle of Britain Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, wyd. V, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1989.; *The Blitz Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, t. I, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1987.; F.K. Mason, *Battle over Britain*, McWhirter Twins Ltd., London 1969.; J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 – June 1941*, Grub Street, London 2001.; K. Janowicz, *Bitwa o Anglię*, cz. 1, AJ-Press, Gdańsk 1998.; A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1939-1945*, Wyd. MON, Warszawa 1976.

⁴⁸⁵ Liczba zwycięstw w okresie, kiedy w jednostce przebywali Polacy.

TABELA XXVIII**Straty polskich pilotów myśliwskich (zabici i ranni) w V fazie Battle of Britain w jednostkach, do których zostali przydzieleni**

Dywizjon	Cała jednostka ⁴⁸⁶	W tym PAF	% PAF w RAF
3	0	0	0
17	1	0	0
32	0	0	0
43	1	0	0
56	2	0	0
65	1	0	0
74	7	0	0
79	1	1	100
85	0	0	0
111	0	0	0
151	0	0	0
152	2	0	0
213	2	0	0
229	4	0	0
234	0	0	0
238	4	0	0
249	5	0	0
253	3	0	0
257	6	0	0
501	5	0	0
601	1	0	0
603	8	1	12,5
605	6	0	0
607	3	0	0
609	3	0	0
615	0	0	0
Suma	65	2	3,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, NA, AIR 16/960.; J. Foreman, *The Fighter Command War Diaries*, cz. 1, Air Research Publications, Surrey 1996.; N.L.R. Franks, *Royal Air Force Fighter Command Losses of the Second World War, vol. I (1939-1941)*, Midland Publishing, Hinckley 1997.; *The Battle of Britain Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, wyd. V, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1989.; *The Blitz Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, t. I, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1987.; F.K. Mason, *Battle over Britain*, McWhirter Twins Ltd., London 1969.; J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.; R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 – June 1941*, Grub Street, London 2001.; K. Janowicz, *Bitwa o Anglię*, cz. 1, AJ-Press, Gdańsk 1998.; A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1939-1945*, Wyd. MON, Warszawa 1976.

⁴⁸⁶ Liczba zwycięstw w okresie, kiedy w jednostce przebywali Polacy.

TABELA XXIX**Statystyka dziennych operacji ofensywnych Fighter Command
(grudzień 1940 - grudzień 1941)**

	Circus			Roadstead			inna osłona bombowców			wymiatania (sweep)			
	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	
40 XII	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
41 I	9	2	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0
41 II	45,5	7	12	11	3	1	0	0	0	18	0	2	0
41 III	18	2	5	7	0	0	0	0	0	21,5	3	1	0
41 IV	5	1	2	2	0	1	9	0	1	25	4	5	0
41 V	16	4	6	6	1	3	0	0	0	20,5	2	0	0
41 VI 1-13	0	0	0	17	3	2	0	0	0	10	0	1	0
41 VI 14-30	267	161	39	12	2	1	7	0	0	29	4	4	0
41 VII	404	161	84	45	4	2	24	11	4	39	6	6	0
41 VIII	321	100	72	31	4	4	19	2	9	117	18	8	0
41 IX	152	83	49	33	10	1	13	1	1	45	7	7	0
41 X	75	31	19	20,5	0	1	17	5	3	77	27	16	0
41 XI	13	4	8	13,5	2	3	56	4	18	30	11	5	0
41 XII	0	0	0	4,5	1	4	30	17	14	19	0	0	0
Suma	1325,5	556	296	202,5	30	23	175	40	50	458	82	55	

a - liczba zadań dywizjonów lub ich równowartość

b - liczba zgłoszeń zestrzelonych samolotów przeciwnika

c - straty własne (polegli, niewola, zaginieni)

	Rhubarb			inne operacje			loty rozpoznawcze			suma		
	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
40 XII	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
41 I	4	0	2	0	0	0	0	0	0	20	2	2
41 II	2	0	2	0	0	0	0	0	0	76,5	10	17
41 III	2	0	0	0	0	0	0	1	0	48,5	6	6
41 IV	8	3	3	0	1	1	1	1	0	49	10	13
41 V	8	3	0	0	0	0	0	1	0	50,5	11	9
41 VI 1-13	3	1	1	0	0	0	0	1	0	30	5	4
41 VI 14-30	0	0	0	1	0	0	0	3	0	316	170	44
41 VII	5	0	1	0	0	0	0	3	0	517	185	97
41 VIII	16	0	3	21	18	2	3	3	0	525	145	98
41 IX	9	5	3	4	1	2	7	7	0	256	114	63
41 X	20	7	5	0	0	0	4	4	1	209,5	74	45
41 XI	17	2	6	0	0	0	2	2	3	129,5	25	43
41 XII	7	0	1	0	0	0	0	0	2	60,5	18	21
Suma	102	21	27	26	20	5	26	6	6	2289	775	462

a - liczba zadań dywizjonów lub ich równowartość

b - liczba zgłoszeń zestrzelonych samolotów przeciwnika

c - straty własne (polegli, niewola, zaginieni)

Źródło: Air operations by Fighter Command from 25th November 1940 to 31st December 1941. Report by Marshal of The Royal Air Force Sir Sholto Douglas, G.C.B., M.C., D.F.C., (w:) NA, AIR 16/846, załącznik K.

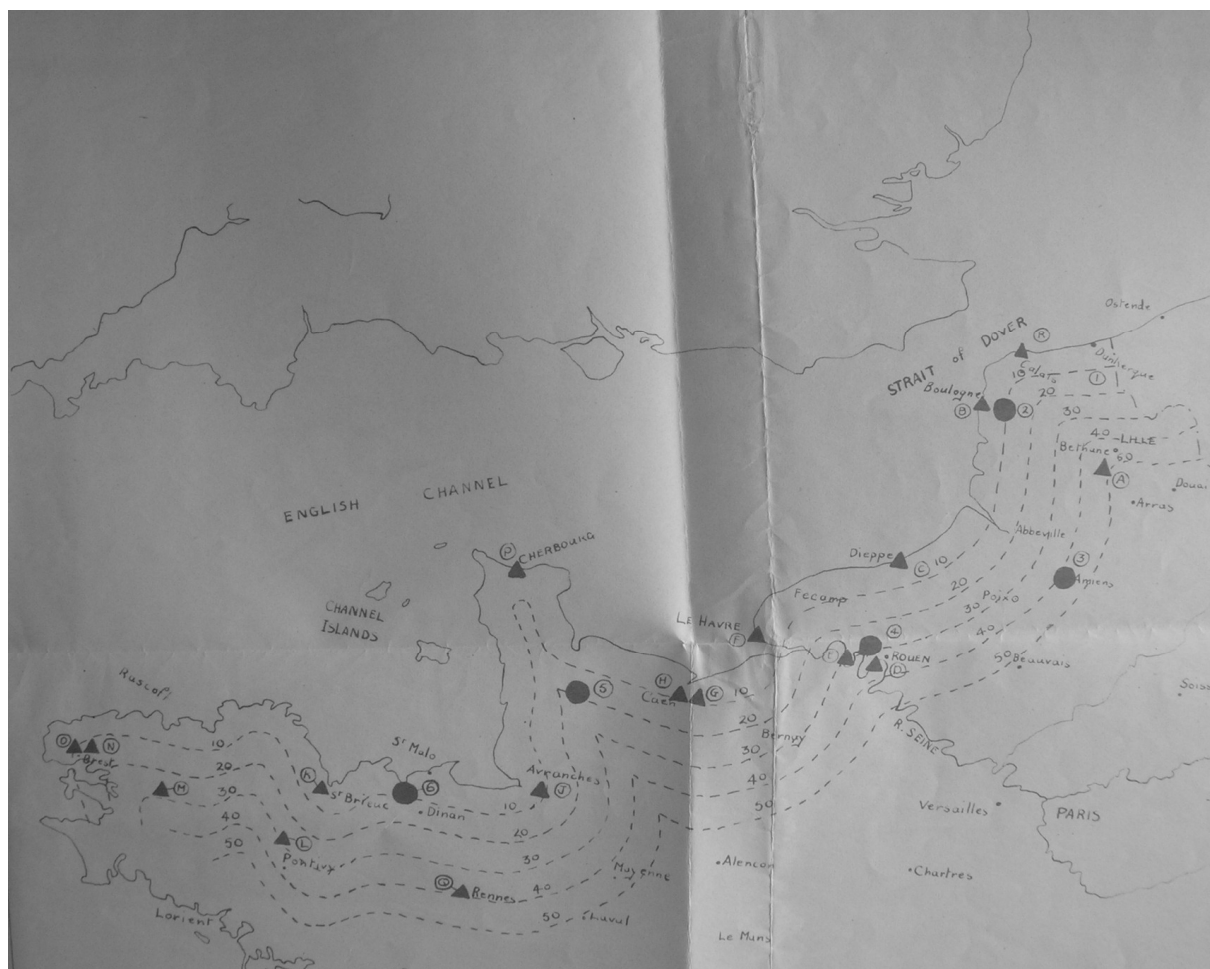
Mapy

Cele pierwszych ośmiu operacji *Circus* (styczeń – kwiecień 1941 r.)



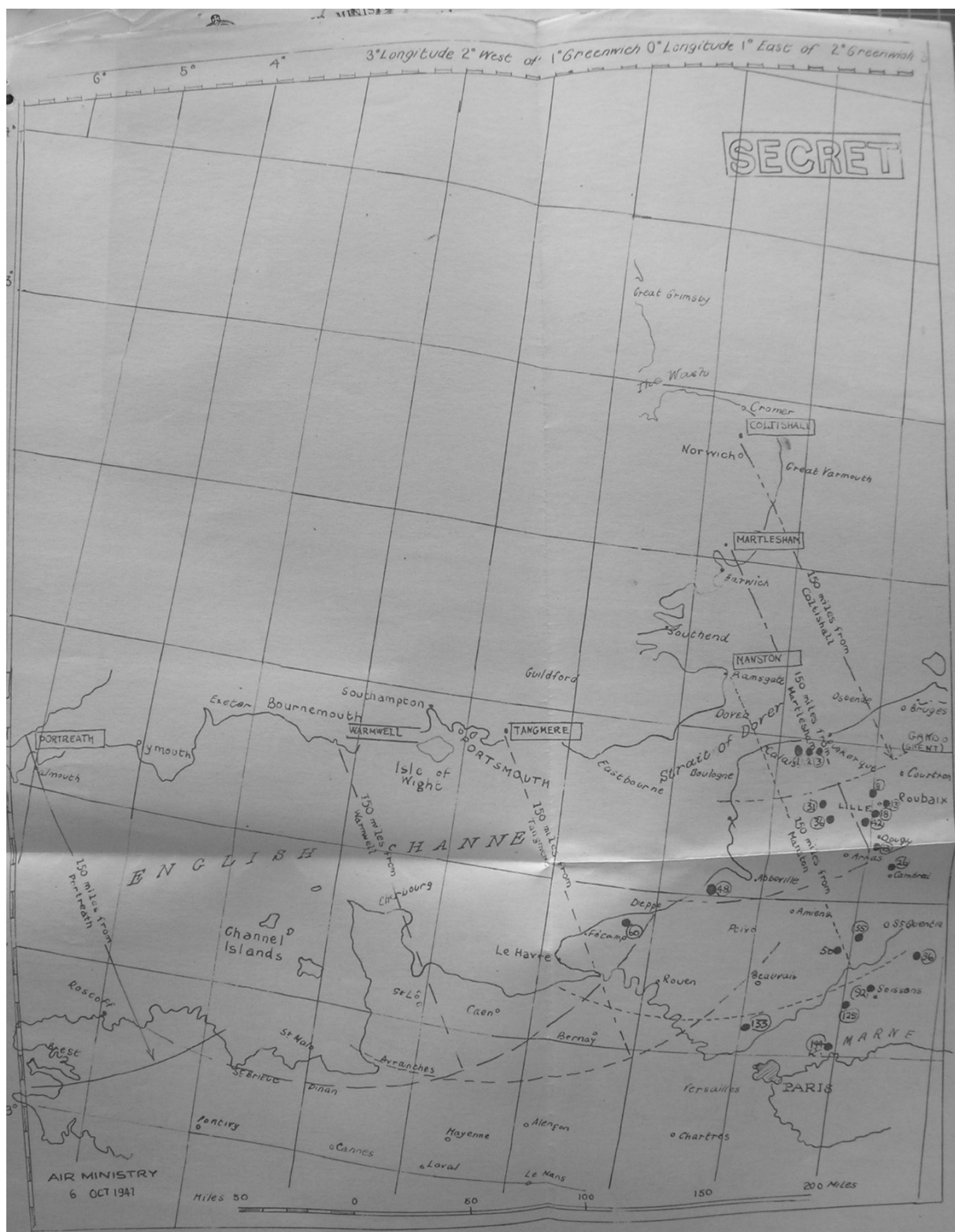
Źródło: opracowanie własne na podstawie: *No 11 Group Operation Orders 1-160 1939 Nov. - 1942 March*, NA, AIR 16/212 – 213.

Elektrownie będące w zasięgu samolotów myśliwskich RAF operacje „Rhubarb”



Źródło: "Rhubarb" operations 1941 Oct. 1942 May, AIR 16/527.

Przetwórnice alkoholu w zasięgu lotnictwa myśliwskiego RAF operacje „Rhubarb”



Źródło: "Rhubarb" operations 1941 Oct. 1942 May, AIR 16/527.

Bibliografia

Źródła archiwalne

I. Instytut Polski i Muzeum im. Gen. Sikorskiego, Londyn

- Akta 1939 - 1940 C.W.L. Lyon*, LOT.A.IV.3/1.
Rozkazy dzienne C.W.L. Lyon, LOT.A.IV.3/6.
Tajne rozkazy C.W.L. Lyon 1939-1940, LOT.A.IV.3/5.
Współpraca polsko - francuska, LOT.A.IV.1/12
Umowy polsko - brytyjskie, LOT. A V.1/1.
Akta organizacyjne 131 Skrzydła Myśliwskiego, LOT.A.V. 45/1A.
Akta organizacyjne 302 Dywizjonu, LOT.A.V. 48/1A.
Akta organizacyjne 303 Dywizjonu, LOT.A.V. 49/1A.
Akta organizacyjne 307 Dywizjonu, LOT.A.V. 51/1A.
Akta organizacyjne 308 Dywizjonu, LOT.A.V. 52/1A.
Akta organizacyjne 315 Dywizjonu, LOT.A.V. 53/1A.
Akta organizacyjne 317 Dywizjonu, LOT.A.V. 55/1A.
Dziennik działań 302 Dyonu (11.11.41 – 9.11.42), LOT. A. 48/9.
Dziennik działań 303 Dyonu (31.8.40 – 7.9.42), LOT. A. 49/6-8.
Dziennik działań 306 Dyonu, LOT. A. 50/3-5.
Dziennik działań 307 Dyonu, LOT. A. 51/5.
Dziennik działań 316 Dyonu, LOT. A. 54/3-5.
Dziennik działań 317 Dyonu, LOT. A. 55/3.
Kronika 1 Polskiego Skrzydła Myśliwskiego, LOT. A. 45/9.
Kronika 302 Dyonu, LOT. A. 48/59.
Kronika 308 Dyonu, LOT. A. 52/23.
Kronika 315 Dyonu, LOT. A. 53/3.
Kronika 316 Dyonu, LOT. A. 54/10.
Księga pamiątkowa 302 Dyonu, LOT. A. 48/8.
Miesięczne sprawozdania z pracy 303 Dyonu, LOT. A.V. 49/17-19.
Miesięczne sprawozdania z pracy 306 Dyonu, LOT. A.V. 50/9.
Miesięczne sprawozdania z pracy 307 Dyonu, LOT. A.V. 51/8.
Miesięczne sprawozdania z pracy 308 Dyonu, LOT. A.V. 52/4-6.
Miesięczne sprawozdania z pracy 315 Dyonu, LOT. A.V. 52/4.
Miesięczne sprawozdania z pracy 316 Dyonu, LOT. A.V. 54/13.
Miesięczne sprawozdania z pracy 317 Dyonu, LOT. A.V. 55/17.
Organizacja jednostek liniowych, LOT.A.V.1/3/XVIII-XIX.
Organizacja lotnictwa w Wielkiej Brytanii, LOT.A.V.1/3/XVII.

Sprawozdania pilotów z działalności we Francji w 1940 r.:

- W. Barański, *Sprawozdanie z działalności we Francji*, LOT. A. IV. 2/1d.
A. Cebrzyński, *Sprawozdanie z przebiegu pracy Polskiego Patrolu w myśliwskim dyonie francuskim*, LOT. A. IV. 2/1a/4.
J. Falkowski, *Sprawozdania z przebiegu walk-działań bojowych na terenie Francji w 1940 r.*, LOT. A. IV. 2/1b/5.
A. Gabszewicz, *Sprawozdanie z przebiegu działań bojowych na terenie Francji w 1940 r.*, LOT. A. IV. 2/1a/12.
Z. Henneberg, *Sprawozdanie z przebiegu walk-działań bojowych na terenie Francji w 1940 r.*, LOT. A. IV. 2/1b/4.
W. Jasionowski, *Sprawozdanie*, LOT. A. IV. 2/1c.
A. Kolubiński, *Sprawozdanie d-cy klucza myśliwskiego bazy w Rennes*, No LOT. A. IV. 2/1b/7.
B. Kosiński, *Sprawozdanie z działalności*, LOT A V 2/1b/2.

- A. Kowalczyk, *Organizacja pracy patrolu myśliwskiego O.P.L. „La Rochelle”*, LOT. A. IV. 2/1b/8.
- H. Kowalski, *Sprawozdanie z przebiegu walk-działań bojowych na terenie Francji w 1940 r.*, LOT. A. IV. 2/1b/3.
- K. Kuzian, *Sprawozdanie z pracy klucza w Nantes*, LOT. A. IV. 2/1b/6.
- P. Łaguna, *Sprawozdanie bojowe z działalności Dyonu za czas od 10.V.40 do 19.VI.40*, LOT. A. IV. 2/2g.
- P. Łaguna, *Sprawozdanie ogólne z działalności Dyonu Myśliwskiego 1/145*, LOT. A. IV. 2/2c.
- S. Łaskiewicz, *Sprawozdanie*, LOT. A. IV. 2/1a/9.
- T. Opulski, *Sprawozdanie z przebiegu walk - działań bojowych na terenie Francji w r. 1940*, LOT. A. IV. 2/1b/9.
- L. Paszkiewicz, *Sprawozdanie z przebiegu walk-działań bojowych na terenie Francji w roku 1940*, LOT. A. IV. 2/1a/6.
- J. Pentz, *Sprawozdanie*, LOT. A. IV. 2/1a/4.
- J. Radomski, *Sprawozdanie Groupe de Chasse 2/10. 4.VI.40 do 23.VI.40*, LOT. A. IV. 2/1a/7.
- F. Skiba, *Sprawozdanie z przebiegu walk - działań bojowych na terenie Francji w r. 1940*, LOT. A. IV. 2/1a/2.
- M. Sulerzycki, *Sprawozdanie*, LOT. A. IV. 2/1a/10.
- S. Szmejł, *Sprawozdanie: patrol lotniczy myśliwski Toulouse - Francazal*, LOT. A. IV. 2/1b/10.
- M. Trzebiński, *Sprawozdanie grupy kpt. Jastrzębskiego Franciszka*, LOT. A. IV. 2/1a/3.
- W. Walendowski, *Sprawozdanie z przebiegu walk-działań bojowych na terenie Francji w 1940 r.*, LOT. A. IV. 2/1b/1.
- W. Walendowski, *Meldunek o pchor. Budrewiczu Ryszardzie*, LOT. A. IV. 2/1b/1.
- E. Więckowski, *Sprawozdanie z działalności pilotów polskich na froncie francuskim*, LOT. A. IV. 2/1A/11.
- M. Wiórkiewicz, *Sprawozdanie*, LOT. A. IV. 2/1d.
- E. Antolak, *Przebieg służby wojskowej we Francji*, LOT. A. IV. 2/1a/2.
- W. Barański, *Sprostowanie meldunku z dnia 31/VI w sprawie zestrzelenia samolotu przez ppor. pil. Mierzwę*, LOT. A. IV. 2/1d.
- S. Chałupa, *Sprawozdanie z przebiegu walk i działań bojowych na terenie Francji w r. 1940*, LOT. A. IV. 2/1a/1.
- W. Chciuk, *Sprawozdanie z pobytu w Groupe de Chasse 3/1 od dnia 29.III. - 21.VI.1940*, LOT. A. IV. 2/1a/8.
- J. Czerniak, *Wspomnienia pilota z Dywizjonu Myśliwskiego 1/145 we Francji ppor. pil. Czerniaka Jerzego*, LOT. A. V. 49/34/2.
- J. Daszewski, *Sprawozdanie z przebiegu walk - działań bojowych na terenie Francji w r. 1940*, LOT. A. IV. 2/1b/9.
- M. Ferić, *Pamiętnik wojenny pilota eskadry kościuszkowskiej Mirosława Fericia*, LOT. A. V. 49/34/2.
- M. Ferić, *Sprawozdanie z przebiegu walk-działań bojowych na terenie Francji w 1940 r.*, LOT. A. IV. 2/1b/6.
- W. Gnyś, *Francja*, LOT. A. IV. 2/1a/8.
- B. Grzeszczak, *Sprawozdanie z działań boj. na terenie Francji 1940 r.*, LOT. A. IV. 2/1c.
- M. Imiela, *Sprawozdanie z przebiegu walk-działań bojowych na terenie Francji w 1940 r.*, LOT. A. IV. 2/1b/4.
- W. Karwowski, *Meldunek*, LOT. A. IV. 2/1a/4.
- E. Kawnik, *Sprawozdanie z lotów na froncie francuskim*, LOT. A. IV. 2/1a/10.
- A. Kowalczyk, *Sprawozdanie*, LOT. A. IV. 2/1b/8.
- W. Król, *Meldunek pilota o zestrzeleniu*, LOT. A. IV. 2/1a/5.
- K. Kuzian, *Sprawozdanie*, LOT. A. IV. 2/1b/6.
- T. Legeżyński, *Do Dowódcy Sił Powietrznych (drogą służbową) Paryż*, LOT. A. IV. 2/1a/8.
- W. Łokuciewski, *Odpowiedzi na żądane punkty*, LOT. A. IV. 2/1b/9.
- S. Łukaszewicz, *Meldunek*, LOT. A. IV. 2/1c.

- A. Malarowski, *Meldunek*, LOT. A. IV. 2/1c.
- E. Nowakiewicz, *Sprawozdanie z pracy w dywizjonie myśliwskim*, LOT. A. IV. 2/1a/5.
- J. Radomski, *Meldunek o zaginięciu mjr. Wyrwickiego Eug., ppor. Dudwała Hieronima i ppor. Poniatowskiego Jerzy*, LOT. A. IV. 2/1a/7.
- J. Radomski, *Meldunek pilota o zestrzeleniu*, LOT. A. IV. 2/1d.
- W. Strzembosz, *Sprawozdanie z przebiegu walk-działań bojowych na terenie Francji w 1940 roku*, LOT. A. IV. 2/1a/5.
- S. Wandzilak, *Meldunek o przebiegu służby we Francji*, LOT. A. IV. 2/1c.
- W. Wieraszka, *Zeznanie z kampanii francuskiej*, LOT. A. IV. 2/1b/10.
- J. Wolski, *Meldunek*, LOT. A. IV. 2/1c.
- K. Wünsche, *Sprawozdanie z przebiegu walk-działań bojowych na terenie Francji w roku 1940*, LOT. A. IV. 2/1a/6.
- J. Zumbach, *Sprawozdanie z przebiegu działań bojowych na terenie Francji w 1940 r.*, LOT. A. IV. 2/1a/2.

II. National Archive, Londyn, Kew

- Air Defence of Great Britain: memoranda notes and correspondence 1939-1941*, AIR 9/136.
- Air Ministry. Combat Reports. Second World War*, AIR 50.
- Air Ministry W/T Intelligence Service Daily Summaries: nos. 485-514 Vol. 8 1941 Jan - 1942 Jan*, AIR 22/483 - 493.
- Air tactics and air fighting 1940 June-Dec.*, AIR 16/735.
- A.M.W.R. Air Staff Operational Summary and reports of enemy action against U.K. Nos. 1-40 1940 Nov.- Dec.*, AIR 22/111.
- A.M.W.R. Weekly Statistical Analysis: Fighter Command Nos. 1 - 80 1941 June-1943 Jan.*, AIR 22/161.
- Channel operations 1940 July - 1944 May*, AIR 16/341.
- Circus operations 1941 June- Nov.*, AIR 16/369.
- Circus operations: Bomber and Fighter Commands 1940 July 1941 Dec*, AIR 14/706.
- Circus Operations: Bomber Command Group reports 1941 Feb.- 1943 July*, AIR 14/712 - 714.
- "Circus" operations, R.A.F. Hornchurch 1941 Jan.-1943 Feb.*, AIR 16/1033.
- Combats and casualties, Vol I 1940 May - 1942 Mar.*, AIR 16/960.
- Daily resume of air operations 380-561 Vol. IV 1941 Jan.- Dec.*, AIR 22/363.
- Daily Telegraphic Intelligence Summaries 1941 Jan.- Dec.*, AIR 22/108 - 109.
- Effectiveness against low flying raids by German fighters: Dec 41 - June 43*, AIR 16/1383.
- Fighter Command intelligence summary No 1-373 1939 Sept. - 1942 Dec.*, AIR 16/234 - 236.
- Fighter Groups: tactical memoranda 1941 Feb.-1943 Jan.*, AIR 16/416.
- Fighter offensive operations: policy 1940 Oct. - 1941 Nov.*, AIR 16/373.
- Fighter protection for ships 1940 Aug.-1941 June*, AIR 16/364.
- Fighter tactics 1940 Feb. - 1940 Nov.*, AIR 16/281 - 282.
- Flying duties in the fighter force 1940 Dec. 1941 March*, AIR 16/211.
- FOREIGN AND ALLIED AIR FORCES (Code B, 92): Polish Air Force: formation 1940*, AIR 2/4626.
- German air attacks on England 1940 Aug.-Sept.*, AIR 16/772.
- German attacks on England 8th Aug.-10th Sept. 1940*, AIR 16/690.
- German attacks on RAF Aerodromes: tactical information gained 1940 Aug.- Nov.*, AIR 16/842.
- Interception procedure: policy 1939 March 1941 March*, AIR 16/217.
- Intruder operations: aircraft and targets 1941 May- Nov.*, AIR 16/368.
- Major air tactics operations of Fighter Forces by day 1940 Oct. - 1942 Jan.*, AIR 16/375.
- No.11 Group: Air combat results chart 1940 May - Nov.*, AIR 16/839.

No 10 Group: Operational report 1940 Dec.-1943 Apr., AIR 16/639.
No.10 Group: Operations log 1941 Feb.-1943 Sept., AIR 16/848.
No 11 Group Operation Orders 1-160 1939 Nov. - 1942 March, AIR 16/212 –

213.

No 11 Group: Reports on air fighting 1940 Oct.-1943 Feb., AIR 16/638.
Offensive Fighter operations 1940 Dec.-1941 Nov., AIR 16/366.
Operational instructions: 1940 July - 1942 Dec., AIR 16/718 – 719.
Operational procedure: policy 1941 Jan.- Oct., AIR 16/985.
Operations Record Books, AIR 27.
OVERSEAS: Central & Eastern Europe (Code B, 42/3): Polish Ensign: use by Polish units of R.A.F., AIR 2/6040.
OVERSEAS: Central & Eastern Europe (Code B, 42/3): Surplus Czech & Polish fighter pilots; employment in Fighter Command, AIR 2/5196
Polish Air Force: formation 1939 Dec.-1941 Jan., AIR 20/1823.
R.A.F. Daily Summaries of Casualties 1941 Jan.-Dec., AIR 22/101 – 102.
Record of operational sorties and claims 1941 Aug.-1942 Mar., AIR 16/724.
"Rhubarb" operations 1941 Oct. 1942 May, AIR 16/527.
"Roadstead" Operations 1941 Mar.-1944 Nov., AIR 16/519.
Tactical memoranda 1939 Oct.-1942 Feb., AIR 16/334.

III. Imperial War Museum

Wilkins, Squadron Leader R. T. collection, ID Number: 83/15/4.

IV. Francuskie książki lotów pilotów (w zbiorach autora)

Stanisław Chałupa, Jan Falkowski, Leopold Flanek, Aleksander Gabszewicz, Kazimierz Karaszewski, Zdzisław Krasnodębski, Włodzimierz Miksa, Kazimierz Sztramko, Stanisław Wandzilak

V. Książki lotów pilotów RAF (w zbiorach autora)

Kazimierz Karaszewski, Zdzisław Krasnodębski, Kazimierz Sporny, Jerzy Mencil, Wacław Król, Ludwik Martel

VI. Centralna Biblioteka Wojskowa

W. Jasionowski, *Wspomnienia*, CBW, Rps 11/2001.
Rozkazy dzienne 308 Squadronu, CBW, Rps 11/2001.

Literatura wspomnieniowa

B. Arct, *Niebo w ogniu*, wyd. IV, Wyd. MON, Warszawa 1982.
B.K. Buchwald, *Od Wrony do Spitfire'a*, Poznań 1999.
J. Damsz, *Lwowskie Puchacze. Wspomnienia lotnika*, Znak, Kraków 1990.
J. Falkowski, *Z wiatrem w twarz*, Wydawnictwo MON, 1990.
W. Giermer, *Jeden z Dywizjonu 303*, Nottingham 1994.
A. Głowacki, *Pięć zwycięstw jednego dnia*, (w:) *Lotnictwo*, 1992, z. 15.
E. Jaworski, *Zranione skrzydło. Wspomnienia zielonogórzanina, pilota polskich dywizjonów myśliwskich RAF, odznaczonego Orderem Virtuti Militari*, Zielona Góra 1995.
W. Król, *Lotnicy spod znaku poznańskiego „kruka”*, Instytut Wydawniczy PAX, Warszawa 1971.
W. Król, *Mój Spitfire WX-L*, wyd. II, Wyd. MON, Warszawa 1975.

- W. Król, *Walczyłem pod niebem Londynu*, Ludowa Spółdzielnia Wydawnicza, Warszawa 1982.
- W. Król, *W dywizjonie poznańskim*, Wydawnictwo MON, wyd. II, Warszawa 1970.
- S. Łaskiewicz, *Od Cambrai do Coventry*, Wydawnictwo MON, Warszawa 1982.
- A. Michalak, *Między niebem a piekłem*, Oficyna Wydawnicza Kagero, Lublin 1996.
- J. Maliński, *Samolot zakrył słońce*, Agencja Lotnicza ALTAIR, Warszawa 2001.
- Z. Neugebauer, *Wróćcie szczęśliwie do bazy*, wyd. III, Warszawa 1974.
- W. Nycz, *W powietrznym zwiadzie*, Wyd. MON, Warszawa 1982.
- T.H. Rolski, *Uwaga, wszystkie samoloty!*, wyd. III, Instytut Wydawniczy PAX, Warszawa 1974.
- T. Schiele, *Blisko nieba*, Wyd. Śląsk, Katowice 1966.
- B. Simmons-Gnyś, *Pierwsze spotkanie*, Oficyna Wydawnicza Kagero, Lublin 1996.
- Z. Wojda, *Sztandar lotniczy - początki*, (w:) Skrzydła. Wiadomości ze świata, nr 97/583 z 15 maja 1969 r.
- M. Wyszowski, *Pod obcym niebem*, IW „Nasza Księgarnia”, Warszawa 1970.
- J. Zumbach, *Ostatnia walka*, Oficyna Wydawnicza ECHO, Warszawa 2000.
- J. Żurkowski, *Bitwa o Wielką Brytanię*, (w:) Przegląd Lotniczy Aviation Revue, 1996, z. 7-8.

Korespondencja własna z polskimi pilotami i ich rodzinami

Bernard K. Buchwald (Poznań), ś.p. Stanisław Chałupa (Kraków), Władysław Chciuk (USA), ś.p. Jan Czerny (Gliwice), ś.p. Marian Duryasz (Warszawa), Anna Goettel (córka ś.p. Władysława Goettela - Kanada), ś.p. Czesław Głowczyński (Warszawa), Witold Herbst (USA), Edward Jaworski (Zielona Góra), ś.p. Władysław Kamiński (Poznań), ś.p. Kazimierz Karaszewski (Ostrołęka), Franciszek Kornicki (W. Brytania), Kazimierz Kozak (USA), Wojciech Lech (syn ś.p. Ludwika Lecha - Bydgoszcz), ś.p. Władysław Majchrzyk (Kanada), ś.p. Jan Maliński (Ostrzeszów), Lillian Melaney (wnuczka ś.p. Tadeusza Stabrowskiego - Kanada), ś.p. Ignacy Olszewski (Warszawa), Jerzy Polak (W. Brytania), ś.p. Tadeusz Rolski (Warszawa), ś.p. Tadeusz Szlenkier (Francja), ś.p. Kazimierz Sztramko (Kanada), ś.p. Jerzy Szymankiewicz (Warszawa), Jakub Wczelik (syn bratanka ś.p. Antoniego Wczelika - Kraków), Helen Wróblewski (żona ś.p. Zbigniewa Wróblewskiego - Wielka Brytania), ś.p. Janusz Żurkowski (Kanada)

Opracowania (wybór)

- B. Arct, *Polskie skrzydła na Zachodzie*, Interpress, Warszawa 1970.
- E. Banaszczyk, *W Bitwie o Anglię*, wyd. III, Książka i Wiedza, Warszawa 1987.
- J. Baykowski, *Polskie Siły Powietrzne 1940-1945*, Samopomoc Lotnicza, London 1947.
- B. Belcarz, *Lotnicy polscy we Francji*, (w:) Lotnictwo Wojskowe, 2000, z. 3-6.
- B. Belcarz, *Polskie lotnictwo we Francji*, Stratus, Sandomierz 2002.
- B. Belcarz, *W oku cyklonu, czyli oznakowanie polskich Caudronów C 714*, (w:) Mini Replika, nr 24, Kępno 2002.
- W. Biegański, *Lotnictwo polskie we Francji w latach 1939-1940*, (w:) Wojskowy Przegląd Lotniczy, 1966, z. 10.
- W. Biegański, *Zaczęło się w Coëtquidan*, Wyd. MON, Warszawa 1977.
- V. Bingham, *Blitzed! The Battle of France May - June 1940*, New Malden 1990.

- B.K. Buchwald, *316 Warszawski Dywizjon Myśliwski*, Wyd. MON, Warszawa 1989.
- P. Buffotot, *Unités Polonaises de l'Armée de l'Air*, (w:) *La Moniteur de l'Aéronautique*, nr 21 z czerwca 1979.
- S. Bungay, *Bitwa o Anglię*, Wyd. Znak, Warszawa 2010.
- D.L. Caldwell, *JG 26. Top Guns of the Luftwaffe*, Ivy Books, New York 1993.
- D.L. Caldwell, *The JG 26 War Diary, vol. I 1939-1942*, Grub Street, London 1996.
- P. Caygill, *Spitfire Mark V in action. "RAF Operations in Northern Europe"*, AirLife Publishing Ltd, Shrewsbury 2001.
- P. Cebulok, *Rajdowy bojownik*, (w:) *Pilot wojenny*, 2000, z. 6.
- M. Comas, *La Chasse Française Inconnue Mai - Juin 1940*, LELA PRESSE, Outreau 1998.
- M. Comas, M. Ledet, C. Cony, *Les Chasseurs Caudron CR.714 et derives*, LELA PRESSE, Outreau 2003.
- B. Cull, B. Lander, H. Weiss, *Twelve Days in May. The air battle for Northern France and the Low Countries, 10-21 May 1940, as seen through the eyes of the fighter pilots involved*, Grub Street, London 1995.
- O. Cumft, H.K. Kujawa, *Księga Lotników Polskich poległych, zmarłych i zaginionych 1939-1945*, Wydawnictwo MON, Warszawa 1989.
- J.B. Cynk, *Pierwsze zwycięstwo Dywizjonu 303 w Bitwie o Wielką Brytanię – na podstawie dokumentów*, (w:) *AERO – Technika Lotnicza*, 1992, z. 8
- J.B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1943*, AJ-Press, Gdańsk 2001.
- J.B. Cynk, *Sprawa polskiego udziału w zwycięstwach myśliwskich w Bitwie o Wielką Brytanię*, (w:) *Aero – Technika Lotnicza*, 1993, z. 1.
- J.B. Cynk, *Taktyka dywizjonów polskich podczas zwalczania dużych zgrupowań lotnictwa niemieckiego w Bitwie o Wielką Brytanię*, (w:) *Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej*, 1992, z. 9.
- Z. Czaykowski, *Polskie lotnictwo myśliwskie w II wojnie światowej*, (w:) *Bellona*, 1946, z. 2.
- S. Czmur, *Walka o panowanie w powietrzu*, Wyd. MON, Warszawa 1988.
- S. Czmur, Z. Matuszak, *Organizacja, zarys działań i sztuka wojenna Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie 1939 – 1945*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 1995.
- Czyż mogli dać więcej. Dzieje 13 promocji SPL w Dęblinie*, Londyn 1989.
- Destiny Can Wait. The Polish Air Force in the Second World War*, The Battery Press, Nashville 1988.
- Fighters over France and the Low Countries*, Stratus, Sandomierz 2002.
- J. Foreman, *Air War 1941: The turning point*, part 1 – *The Battle of Britain to Blitz*, Air Research Publication, Walton on Thames 1993; part 2 – *The Blitz to Non-stop offensive*, Air Research Publication, Walton on Thames 1994.
- J. Foreman, *Battle of Britain, The Forgotten Months. November and December 1940*, Air Research Publications, Surrey 1988.
- J. Foreman, *RAF Fighter Command victory claims of World War Two, part I (1939 – 1940)*, Red Kite, Walton on Thames, 2003.; *part II (January 1941 – June 1943)*, Red Kite, Walton on Thames, 2005.
- J. Foreman, *The Fighter Command War Diaries*, cz. 1, Air Research Publications, Surrey 1996.
- J. Foreman, *The Fighter Command War Diaries*, cz. 2, Air Research Publications, Surrey 1998.
- N.L.R. Franks, *Air Battle Dunkirk 26 May - 3 June 1940*, Grub Street, London 1983.
- N.L.R. Franks, *Dieppe 1942, Największa bitwa powietrzna*, AJ-Press, Gdańsk 1999.
- N.L.R. Franks, *Royal Air Force Fighter Command Losses of the Second World War, vol. I (1939-1941)*, Midland Publishing, Hinckley 1997; *vol. II (1942-1943)*, Midland Publishing, Hinckley 1998.
- F.K. Grabowski, *Bloch polskiego pilota*, (w:) *Przegląd Lotniczy Aviation Revue*, 1999, z. 4.
- F.K. Grabowski, *Ostatni lot majora Wicka*, (w:) *Model Hobby*, 2002, z. 2.
- R. Gretzyngier, *307 Dywizjon Myśliwski Nocny „Lwowskich Puchaczy”*, Dom Wydawniczy Bellona, Warszawa 2005.
- R. Gretzyngier, *Dzień Hurriganów*, (w:) *Aeroplan*, 1997, z. 3.

- R. Gretzyngier, *Polacy w obronie Wielkiej Brytanii*, Rebis, Poznań 2007.
- R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 – June 1941*, Grub Street, London 2001.
- R. Gretzyngier, W. Matusiak, *Defiant bez tajemnic?*, (w:) Aeroplan, 1997, z. 3.
- R. Gretzyngier, W. Matusiak, *Polish Aces of World War 2*, Osprey, London 1998.
- M.J. Hasiński, *Encyklopedia. Szkoła Podoficerów Lotnictwa dla Młodoletnich*, t. I. Poznań 1993.
- T.C.G. James, *The Battle of Britain*, Frank Cass Publisher, London 2000.
- A.R. Janczak, *Bitwa o Anglię*, (w:) Skrzydłata Polska, 1975, z. 39-42.
- A.R. Janczak, *Przez ciemnię nocy. Dzieje 307 Nocnego Dywizjonu Myśliwskiego „Lwowskiego” 1940 - 1947*, Redakcja „Przeglądu Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej, Poznań 1997.
- K. Janowicz, *Bitwa o Anglię*, cz. 1, AJ-Press, Gdańsk 1998.
- K. Janowicz, *Bitwa o Anglię*, cz. 2, AJ-Press, Gdańsk 1999.
- K. Janowicz, *JG 2 „Richthofen” 1936-1941*, Kagero, Lublin 2002.
- K. Janowicz, *JG 2 „Richthofen” 1942-1943*, Kagero, Lublin 2002.
- J. Jokiel, *Udział Polaków w Bitwie o Anglię*, wyd. PAX, Warszawa 1972.
- J. Kędzierski, *Lotnicy francuscy w drugiej wojnie światowej*, (w:) Skrzydłata Polska, 1971, z. 28.
- J. Koniarek, *Polish Air Force 1939 – 1945*, Squadron/Signal Publication, Carrollton 1994.
- J.R. Konieczny. T. Malinowski, *Mała encyklopedia lotników polskich*, t. II, WKŁ, Warszawa 1988.
- T.J. Kowalski, *Godło i barwa w lotnictwie polskim 1939 - 1945*, WKŁ, Warszawa 1987.
- I. Kraiński, R.E. Stolarski, *Udział Polaków w bitwie o Wielką Brytanię*, (w:) Zeszyty Tarnogórskie nr 25: *Polskie Siły Zbrojne na Zachodzie. W 50. rocznicę bitwy pod Monte Cassino, Falais, Arnhem*, pod red. M. Wrońskiego, Instytut Tarnogórski, Tarnowskie Góry 1995.
- W. Król, *Polskie dywizjony lotnicze w Wielkiej Brytanii 1940 – 1945*, wyd. III, Wydawnictwo MON, Warszawa 1990.
- W. Król, *Polskie skrzydła nad Francją*, Książka i Wiedza, Warszawa 1986.
- W. Król, *Zarys działań polskiego lotnictwa we Francji 1940*, WKŁ, Warszawa 1988.
- W. Król, *Zarys działań polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii 1940 – 1945*, wyd. II, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 1990.
- C. Krzeziński, *Wojna powietrzna w Europie 1939 – 1945*, Wydawnictwo MON, Warszawa 1983.
- K. Kubala, *Krwawa niedziela Dywizjonu 317*, (w:) Skrzydłata Polska, 2000 r., z. 10.
- K. Kubala, *Start w nieskończoność. Biografia asa Polskich Skrzydeł, pilota Dywizjonu 303 Mariana Pisarka*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2005.
- H. Kujawa, *O polskim lotnictwie na Zachodzie*, (w:) Wojskowy Przegląd Historyczny, 1979, z. 3.
- J. Kutzner, *303. Dywizjon Myśliwski w Bitwie o Wielką Brytanię*, Wydawnictwo Rytm, Warszawa 2010.
- J. Kutzner, *315. Dywizjon Myśliwski Dębliński*, (w:) Skrzydłata Polska, 2003, z. 10-11; 2004, z.1.
- J. Kutzner, *Piloci 303 Dywizjonu Myśliwskiego. Zwycięstwa pilotów PSP (6)*, (w:) Skrzydłata Polska, 2001, z. 9.
- J. Kutzner, *Sławny Dywizjon 303*, (w:) Skrzydłata Polska, 2000, z. 9.
- J. Kutzner, A. Lewandowski, *317 Dywizjon Myśliwski w operacjach ofensywnych RAF*, (w:) Skrzydłata Polska, 2002, z. 9.
- J. Kutzner, A. Lewandowski, *Pierwsza walka 303 Dywizjonu Myśliwskiego*, (w:) Skrzydłata Polska, cz. 1., 2002, z. 12; cz. 2, 2003, z.1.
- J. Kutzner, A. Lewandowski, *Piloci 308 Dywizjonu Myśliwskiego. Zwycięstwa pilotów PSP (9-11)*, (w:) Skrzydłata Polska, 2001, z. 12 – 2002, z. 2.
- J. Kutzner, G. Sojda, *Zefiry nad Francją. Zwycięstwa pilotów PSP (4)*, (w:) Skrzydłata Polska, 2001, z. 7.
- J. Ledwoch, *Bitwa o Wielką Brytanię*, (w:) AERO – Technika Lotnicza, 1990, z. 9.

- J. Ledwoch, *Słynne konstrukcje: Dewoitine D.520*, (w:) AERO – Technika Lotnicza, 1991, z. 6.
- La Bataille de France: La Chasse*, (w:) Icare, z. 145.
- La Bataille de France: Les Polonais*, (w:) Icare, z. 182-183.
- La Campagne de France*, (w:) Batailles Aeriennes, z. 7, 8 i 10.
- Le Groupe de chasse Varsovie. Au moins neut victores*, (w:) Le Lien – Le magazine de la Base Aérienne 721 „Adjutant Gémot”, 2000, z. 6.
- Le Morane-Saulnier 406*, Collection Histoire De L'Aviation, LELA PRESSE, Boulogne-sur-Mer 1998.
- S. Łaskiewicz, *Lotnictwo polskie we Francji*, (w:) Lotnictwo, 1991, z. 1.
- W. Łuczak, *Na „Cyklonach” nad Francją*, (w:) Skrzydłata Polska, 1989, z. 10.
- G. Łukomski, B. Polak, A. Suchcitz, *Kawalerowie Virtuti Militari 1792 – 1945*, Wydawnictwo Uczelniane Politechniki Koszalińskiej, Koszalin 1997.
- T. Malinowski, *Polacy w Battle of Britain*, (w:) Lotnictwo, 1991, z. 1.
- T. Malinowski, *Polacy w Bitwie o Wielką Brytanię*, (w:) Pilot Wojenny, 2000, z. 9.
- T. Malinowski, *Polskie skrzydła nad Francją*, wyd. MON, Warszawa 1972.
- F.K. Mason, *Battle over Britain*, McWhirter Twins Ltd., London 1969.
- W. Matusiak, *306 Dywizjon Myśliwski Toruński*, Dom Wydawniczy Bellona, Warszawa 2003.
- W. Matusiak, *Donaldy Zumbacha*, Rossagraph, Warszawa, bez daty wydania.
- W. Matusiak, *Polskie Skrzydła Myśliwskie*, (w:) Lotnictwo, 2004, z. 2.
- W. Matusiak, *Spitfire 'y Dywizjonu 302 A.D. 1941*, (w:) Model Hobby, 2000, z. 2.
- W. Matusiak, *Zestaw po polsku*, (w:) Aeroplan, 1996, z. 5.
- A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1939-1945*, Wyd. MON, Warszawa 1976.
- M. Mucha, *Pierwsze zwycięstwo 316 Warszawskiego Dywizjonu Myśliwskiego*, (w:) Skrzydłata Polska, 1996, z. 5.
- J. Pawlak, *Absolwenci Szkoły Orłąt 1925 – 1939*, Retro-Art., Warszawa 2002.
- J. Pawlak, *Ostatnie lądowanie. Lotnicy polscy zamordowani, zaginioni i zmarli w ZSRR IX.1939 – IX.1942*, Fundacja „Historia pro Futuro”, Warszawa 1994.
- J. Pawlak, *Pamięci lotników polskich 1918 – 1945*, Dom Wydawniczy Bellona, Warszawa 1988.
- R. Pawlak, *Polskie lotnictwo myśliwskie we Francji – 1940*, (w:) Pilot Wojenny, 2000, z. 4.
- M. Payne, *Wojna w Exeterze*, (w:) Militaria, 1997, z. 3.
- J. Płoszajski, *Technicy lotnictwa polskiego na Zachodzie 1939 – 1946*, cz. 1, Stowarzyszenie Techników Polskich w Wielkiej Brytanii, London 1993.; cz. 2. Stowarzyszenie Techników Polskich w Wielkiej Brytanii, London 1998.
- W. Popioł, *Ewakuacja polskich lotników do Francji 1939-1940*, (w:) Zeszyty Naukowe Wydziału Ekonomii i Zarządzania Politechniki Koszalińskiej, 1999, z. 6.
- A. Price, *Battle of Britain: The Hardest Day, 18 August 1940*, Macdonald and Jan's Publishers Ltd, London 1979.
- A. Przedpełski, *Formowanie lotnictwa polskiego na zachodzie Europy oraz poglądy na jego wykorzystanie w II wojnie światowej*, (w:) Wojskowy Przegląd Historyczny, 1987, z. 2.
- A. Przedpełski, *Lotnictwo Wojska Polskiego 1918 – 1996*, Wydawnictwo Bellona, Warszawa 1997.
- A. Przedpełski, *Udział polskich dywizjonów lotniczych w operacji desantowo – morskiej „Jubilee” w rejonie Dieppe*, (w:) Przegląd Morski, 1988, z. 6.
- K. Rasiej, *Z Wilna przez Sztokholm do Londynu*, (w:) Pilot Wojenny, 1999, z. 1.
- P. Riviere, *Polish Air Force in France 1939/40*, maszynopis.
- T.H. Rolski, *85 dni pod francuskim niebem*, KAW, Warszawa 1975.
- M. Romeyko, *Ze wspomnień operatora*, (w:) Wojskowy Przegląd Historyczny, 1958, z. 1.
- Salesse, *L'historique de l'Aviation Polonaise en France 1939-1940*, Viencennes 1950.
- E.H. Sims, *Jagdflieger - Die grossen Gegner von einst*, Motorbuch Verlag, Stuttgart 1983.
- F. Skibiński, *Geneza i skutki Bitwy o Anglię. Sierpień – wrzesień 1940 r.*, (w:) Wojskowy Przegląd Historyczny, 1986, z. 2.
- P. Skulski, *Asy przestworzy 1939 – 1945*, ACE Publication, Wrocław 1995.

- P. Skulski, G. Cisek, *Asy Bitwy o Anglię*, ACE Publication, Wrocław 1993.
- K. Sławiński, *Ucieczki z niewoli*, KAW, Warszawa 1975.
- G. Sojda, *Garbusy z 315. Dywizjonu*, (w:) *Lotnictwo z szachownicą*, 2002, z. 3.
- W. Szewczyk, *Samoloty na których walczyli Polacy*, wyd. II, WKŁ, Warszawa 1988.
- G. Śliżewski, *Bitwa po bitwie*, (w:) *Skrzydłata Polska*, 2000, z. 12.
- G. Śliżewski, *Francja 1940. Polskie „kominy”*, (w:) *Skrzydłata Polska*, 1999, z. 2.
- G. Śliżewski, *Gorzka słodycz Francji*, ZP Grupa, Warszawa 2010.
- G. Śliżewski, *Grupo polaco de caza GC 1/145 sobre Francia en 1940*, (w:) SERGA, nr 11, Madrid 2001.
- G. Śliżewski, *Jedna noc II wojny światowej*, (w:) *Pilot Wojenny*, 2000, z. 4.
- G. Śliżewski, *Les espoirs déçus. Les Polonais en France*, (w:) *Aéro Journal*, nr 19, Paris 2001.
- G. Śliżewski, *Pierwsze operacje lotnicze „Circus”*, (w:) *Pilot Wojenny*, 2000, z. 6.
- G. Śliżewski, *Pierwsze zaszczyty od sojuszników*, (w:) *Lotnictwo z szachownicą*, 2005, z. 5.
- G. Śliżewski, *Polacy nad Dieppe*, (w:) *Lotnictwo z szachownicą*, 2005, z. 2, s. 16 – 24.
- G. Śliżewski, *Polskie dzienne lotnictwo myśliwskie w listopadzie i grudniu 1940 roku*, (w:) *Polskie Siły Powietrzne w XX wieku*, pod red. B. Polaka i G. Śliżewskiego, Urząd Miejski i Miejski Ośrodek Kultury w Koszalinie, Koszalin 2003.
- G. Śliżewski, *Poznaniacy – 40 dni w Northolt*, (w:) *Lotnictwo z szachownicą*, cz. I, 2003, z. 2.; cz. II, 2003, z. 3.
- G. Śliżewski, *Prawdy i mity o Le Groupe de Chasse Polonais de VARSOVIE No 1/145*, cz. I, (w:) *Mini Replika*, nr 27, Kępno 2002; cz. II, (w:) *Mini Replika*, nr 28, Kępno 2002.
- G. Śliżewski, *RAF podnosi głowę*, (w:) *Militaria XX wieku*, 2006, z. 1.
- G. Śliżewski, *Stracone złudzenia. The Lost Hopes. Polskie lotnictwo myśliwskie nad Francją w 1940 roku. Polish Fighters over France in 1940*, FH Panda, Koszalin 2000.
- G. Śliżewski, *Trzech z Montpellier*, (w:) *Pilot Wojenny*, 2000, z. 3.
- G. Śliżewski, *Zapomniany „polski” samolot Koolhoven FK.58*, (w:) *Mini Replika*, nr 23 ze stycznia 2002 r.
- G. Śliżewski, *Zwycięstwa pilotów PSP (cz. 7), Eugeniusz Nowakiewicz*, (w:) *Skrzydłata Polska*, 2001, z. 10.
- G. Śliżewski, M. Comas, C. Cony, *Jan Zumbach – un sacre canard dans la RAF!*, (w:) *Avions*, nr 124, Outreau, lipiec 2003.
- G. Śliżewski, G. Sojda, *Wiosna Drugiego Skrzydła. Działania 2. PSM w okresie styczeń – maj 1942 r.*, (w:) *Lotnictwo z szachownicą*, cz. I, 2003, z. 4.; cz. II, 2004, z. 1.
- The Battle of Britain Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, wyd. V, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1989.
- The Blitz Then and Now*, pod red. W.G. Ramseya, t. I, Battle of Britain Prints International Ltd., London 1987.
- The Blitz then and now*, pod red. W.G. Ramseya, t. II, After the Battle, London 1988.
- There's Freedom in the Air. The official story of the Allied Air Force from the occupied countries*, MaxLove Publishing Company Limited, London 1943.
- R.F. Toliver, T.J. Constable, *Das waren die Deutschen Jagdflieger-Asse 1939 - 1945*, Motorbuch Verlag, Stuttgart 1983.
- P. Watteeuw, *Les Pertes de la Chasse de Jour Allemande en France 1939 – 1945, vol. 1 (septembre 1939 – decembre 1940)*, LELA PRESSE, Outreau 2003.
- K. Węgrzecki, *Kosynierzy Warszawscy. Historia 303 Dywizjonu Myśliwskiego Warszawskiego imienia Tadeusza Kościuszki*, nakładem autora, London 1968.
- M. Wyszowski, *Polskie skrzydła nad Anglią*, Wydawnictwo MON, Warszawa 1957.
- K. Zacharewicz, *Zapomniana rocznica*, (w:) *Głos Katolicki*, Paryż, 1988, z. 25.
- A. Zamoyski, *Zapomniane dywizjony*, Puls, London 1995.
- J. Zieliński, *303 Dywizjon Myśliwski Warszawski im. Tadeusza Kościuszki*, Dom Wydawniczy Bellona, Warszawa 2003.
- J. Zieliński, *Lotnicy polscy w Bitwie o Anglię, Polish airmen in the Battle of Britain*, Oficyna Wydawnicza MH, Warszawa 1999.

J. Zieliński, T. Krzystek, *Dowódcy dywizjonów Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie. Commanders of the Polish Air Force Squadrons in the West*, Redakcja Czasopism Lotniczych i Obrony Powietrznej, Dom Wydawniczy Bellona, Poznań 2002.

W. Żączkiewicz, *Polskie lotnictwo myśliwskie w Bitwie o Wielką Brytanię*, (w:) Bellona, Łódź 1946, z. 1-2.

Prasa

- Air Magazine (2001 – 2004)
- Aero Journal (1998 – 2011)
- Aeroplan (1997)
- Aero-Technika Lotnicza (1990-1993)
- Argumenty (1970)
- Avions (1993-2011)
- Głos Katolicki (Paryż) 1988
- Icare (2000-2001)
- Lotnictwo (2003-2011)
- Lotnictwo Wojskowe (1998-2002)
- Lotnictwo z szachownicą (2002-2011)
- Militaria XX wieku (2004-2011)
- Mini Replika (2000-2011)
- Nurt (1973)
- Perspektywy (1980)
- Pilot Wojenny (1999-2001)
- Przegląd Wojsk Lotniczych (1988)
- Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej (1992)
- Przegląd Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju (1975-1980)
- Skrzydłata Polska (1974-2011)
- Skrzydła. Wiadomości ze świata (1972-2010)
- Stolica (1970-1982)
- Tygodnik Demokratyczny (1980)
- Tygodnik Katolicki (1970-1980)
- Wojskowy Przegląd Historyczny (1974-1988)
- Wojskowy Przegląd Lotniczy (1962-1974)
- Za Wolność i Lud (1970-1988)