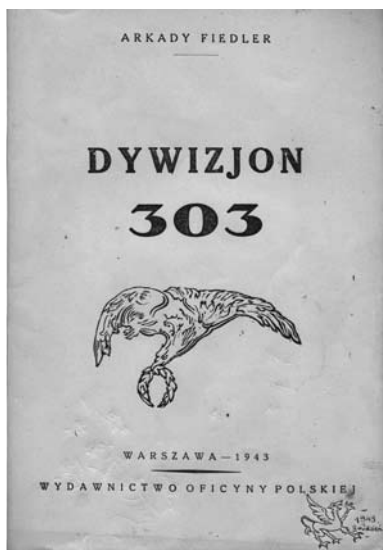


UDZIAŁ POLAKÓW W BITWIE O ANGLIĘ

W ubiegłym roku obchodziliśmy siedemdziesiątą rocznicę Bitwy o Anglię. Niestety, wśród Polaków potoczna wiedza na ten temat rzadko wykracza poza zasób informacji z książki *Dywizjon 303* Arkadego Fiedlera, a często jest daleko skromniejsza. W tyleż popularnym, co błędnym rozumieniu każdy Polak, który podczas II wojny światowej służył w lotnictwie na Zachodzie, musiał tam być pilotem Dywizjonu 303 i bohaterem Bitwy o Anglię. A przecież Polskie Siły Powietrzne w Wielkiej Brytanii liczyły piętnaście dywizjonów bojowych, kilka szkół lotniczych i cały szereg specjalistycznych formacji pomocniczych, ogółem kilkanaście tysięcy ludzi. Bitwa o Anglię, która stała się dla Polaków synonimem wszelkich działań lotniczych na Zachodzie, to w rzeczywistości tylko kilka letnich i jesiennych miesięcy roku 1940.

Od zakończenia tej bitwy do rozwiązania Dywizjonu 303 (i kilkunastu pozostałych) miało minąć sześć długich lat. W tym czasie polskie lotnictwo w Wielkiej Brytanii toczyło ciężkie lotnicze zmagania, które żadną miarą nie mieszczą się w pojęciu „Bitwy o Anglię”. Z drugiej strony z reguły w ogóle nie zdajemy sobie sprawy z przełomowego znaczenia tych walk w II wojnie światowej. To właśnie wtedy Niemcy ponieśli pierwszą w tej wojnie porażkę o znaczeniu strategicznym. Nie udało im się podbić Wielkiej Brytanii, ani nawet zmusić do zawarcia pokoju. Była to również jedyna bitwa o tak przełomowym znaczeniu dla przebiegu II wojny światowej, w której udział Polaków miał istotny wpływ na jej zwycięskie zakończenie.



Strona tytułowa podziemnego wydania *Dywizjonu 303* z 1943 r.; dla Polaków w okupowanym kraju i na obczyźnie polskie dywizjony stanowiły widoczny znak, że Polska walczy i zwycięża (ze zbiorów autora)

Drogi Polaków do Anglii

Wrzesień 1939 r. to jeden z najtragiczniejszych epizodów w dziejach Polski. Po dwudziestu jeden latach niepodległości nasz kraj i jego siła militarna w ciągu kilku tygodni padły pod ciosami dwóch najeźdźców przy bezczynnej postawie sojuszników. Również lotnictwo okazało się zbyt słabe w starciu z Luftwaffe.

Co prawda, w pierwszych dniach kierowana przez płk. Stefana Pawlikowskiego lotnicza obrona stolicy udowodniła wartość polskich pilotów, ale ten system obronny (podobny do tego, który ocalił rok później

Wyspy Brytyjskie, chociaż był oparty tylko na wysuniętych posterunkach obserwacyjnych) utracił swą wartość operacyjną w momencie, gdy front się załamał, a armie polskie rozpoczęły chaotyczny odwrót. Wciąż jeszcze liczone na pomoc Francji i Wielkiej Brytanii, które wypowiedziały Niemcom wojnę 3 września 1939 r. Kiedy jednak 17 września Związek Radziecki uderzył na wschodnie tereny Polski, dalsza walka stała się praktycznie niemożliwa. Szczęśliwie większość jednostek lotniczych udało się ewakuować do Rumunii. Tutaj lotnicy szybko przedzierzgnęli się w „artystów”, „studentów”, „handlowców” itp. i wyruszyli do nowo formujących się jednostek Armii Polskiej we Francji, co przyniosło im przewisko „turyści Sikorskiego”.

Wkrótce ustalono, że polskie lotnictwo będzie odtwarzane zarówno we Francji, jak i w Wielkiej Brytanii. Na początku warunki brytyjskie były dość trudne: polskie jednostki – wyłącznie bombowe! – nie mogły być autonomiczne: lotnicy mieli wstąpić do Ochotniczej Rezerwy RAF (RAF Volunteer Reserve). Memorandum brytyjskie z października 1939 r. mówiło o przyjęciu 2300 członków polskiego personelu lotniczego. Pierwszy transport z grupą pięćdziesięciu lotników wyruszył z Francji 6 grudnia 1939 r. Wyznaczony kontyngent przybywał stopniowo aż do czerwca 1940 r.; jego ostatnia grupa trafiła na wyspy już wraz z żołnierzami ewakuowanymi po klęsce Francji. Do końca lipca 1940 r. liczba polskich lotników w Wielkiej Brytanii przekroczyła 8300.

Upadek Francji diametralnie zmienił sytuację wojenną Wielkiej Brytanii. Błyskawiczna klęska wojsk francusko-brytyjskich przegrana Polski w 1939 r. i wartość bojową jej wojska postawiła w zupełnie innym świetle, a osamotnieni w walce z Hitlerem Brytyjczycy potrzebowali sojuszników. Dlatego latem 1940 r. Churchill ze szczególną atencją witał na Wyspach Brytyjskich dwóch generałów: Sikorskiego i de Gaulle’a. Ten drugi, żywy dowód, że nie cała Francja skapitulowała, miał ze sobą jedynie garstkę rodaków chętnych do walki. Natomiast Sikorski miał pod swoją komendą wiele tysięcy żołnierzy, marynarzy i lotników, stanowią-



Winston Churchill ze szczególną atencją witał gen. Władysława Sikorskiego, który miał pod swoją komendą tysiące żołnierzy, marynarzy i lotników (fot. ze zbiorów autora)



Formowano cudzoziemskie dywizjony, w których skład wchodziło kilkudziesięciu pilotów oraz kilkuset mechaników (fot. ze zbiorów autora)

cych dla osłabionego Albionu niebagatelną siłą. W obliczu zagrożenia niemiecką inwazją Brytyjczycy wykazali skłonność do kompromisów: uznali suwerenność Polskich Sił Zbrojnych (a w ich ramach i Polskich Sił Powietrznych) oraz zgodzili się na formowanie jednostek innych niż bombowe. Wobec zagrożenia niemieckimi nalotami zaczęto pospiesznie szkolić Polaków do brytyjskiego lotnictwa myśliwskiego. Wyniki były zaskakujące dla gospodarzy. Brytyjscy instruktorzy nie spodziewali się, że będą uczyć latania doświadczonych instruktorów z Dębłina czy pilotów-oblatywaczy z polskich ośrodków technicznych. Kilka lotów z instruktorem wystarczało, by kursant wykonał loty samodzielnie, kończąc cykl szkolenia w dość krótkim czasie. Potem odbywał się kurs myśliwski, trwający od trzech do sześciu tygodni, na który składały się głównie loty indywidualne i w szyku, nauka taktyki i komunikacji radiowej. Największym problemem dla Polaków była bariera językowa. Więcej niż połowa oficerów przedwojennego lotnictwa mówiła po francusku i po niemiecku, ale tylko kilku (!) po angielsku.

Założenia i przebieg Bitwy o Anglię

Bitwa o Anglię – to całość intensywnych przygotowań obronnych oraz bezpośrednich walk lotnictwa brytyjskiego z Luftwaffe między 10 lipca a 31 października 1940 r.

Hitler, aby zakończyć kampanię w zachodniej Europie, zamierzał zmusić rząd brytyjski do kapitulacji, a gdyby to się nie powiodło, dokonać inwazji. Ówczesna armia brytyjska nie miałaby szans w lądowym starciu z Wehrmachtem, więc inwazję Niemców mogło udaremnić tylko rozbitcie ich floty desantowej przez brytyjską marynarkę wojenną i lotnictwo. Przywódcy III Rzeszy uważali, że niemieckie lotnictwo może sobie poradzić nawet z potężną flotą brytyjską, pod warunkiem zdobycia przez Luftwaffe panowania w powietrzu. Stąd właśnie wynikała konkluzja, że warunkiem powodzenia będzie unieszkodliwienie obrony

lotniczej Wysp Brytyjskich. Dlatego z punktu widzenia III Rzeszy celem Bitwy o Anglię było uzyskanie panowania w powietrzu nad kanałem La Manche i południową Anglią (przynajmniej po Londyn). Dodatkowo, aby miało to znaczenie praktyczne, Niemcy musieli je wywalczyć przed nadejściem jesiennej pogody, stanowiącej przeszkodę w inwazji.



Starsi i bardziej doświadczeni polscy piloci w dywizjonach brytyjskich samą swoją obecnością wzmacniali morale młodych, świeżo wyszkolonych pilotów RAF (fot. ze zbiorów autora)

W pierwszej dekadzie września Niemcy przenieśli punkt ciężkości nalotów na aglomerację londyńską, licząc teraz raczej na złamanie morale Brytyjczyków niż na zniszczenie ich materialnych możliwości obrony. Do szczególnie ciężkich walk lotniczych nad Londynem, w których Niemcy ponieśli poważne straty, doszło 15 września. Data ta do dziś jest obchodzona w Zjednoczonym Królestwie jako Dzień Bitwy o Anglię.

Hitler musiał uznać swoją porażkę. Brytyjczycy nie zdradzali chęci do rozmów o kapitulacji, a Luftwaffe najwyraźniej nie zdobyła panowania w powietrzu nad Anglią, skoro jej straty nie malały. Dlatego 17 września Führer wydał rozkaz o odłożeniu inwazji na czas nieokreślony. Naloty na Wyspy Brytyjskie kontynuowano z coraz mniejszą intensywnością. Po wojnie historycy przyjęli, że właściwa Bitwa o Anglię toczyła się do końca października. Ciężkie naloty na brytyjskie miasta trwały co prawda do maja 1941 r., ale od grudnia 1940 r. Niemcy prowadzili je niemal wyłącznie nocą, a w ten sposób nie mogli wywalczyć – niezbędnego do udanej inwazji – panowania w powietrzu nad Anglią. W tej wojnie Hitler po raz pierwszy nie zdołał podbić jakiegось kraju tak, jak zaplanował.

Lotnictwo niemieckie w operacji „Adler” straciło ponad 1700 samolotów. Przyjmuje się, że ponad 1400 z nich zestrzeliło lotnictwo myśliwskie, a blisko 300 – naziemna obrona przeciwlotnicza.

Odgrywające główną rolę w Bitwie o Anglię brytyjskie lotnictwo myśliwskie również poniosło duże straty: ponad 900 samolotów zostało zniszczonych, ponad 600 uszkodzonych; poległo 515 pilotów.

W sukcesach tych, ale również bolesnych stratach, miało swój udział lotnictwo polskie. Tworzone od pierwszych miesięcy 1940 r. na Wyspach Brytyjskich, w okresie Bitwy o Anglię liczyło cztery dywizjony: 300. Dywizjon Bombowy „Ziemi Mazowieckiej”, 301. Dywizjon Bombowy „Ziemi Pomorskiej”, 302. Dywizjon Myśliwski „Poznański” i 303. Dywizjon Myśliwski „Warszawski” im. T. Kościuszki.

Do walki dywizyjony te włączały się sukcesywnie: 20 sierpnia 1940 r. – Dywizjon 302; 30 sierpnia 1940 r. – Dywizjon 303, a w nocy z 14 na 15 września 1940 r. – Dywizyjony 300 i 301.

W okresie Bitwy o Anglię sformowano jeszcze dwa polskie dywizyjony myśliwskie – 306 i 308 – oraz jeden nocny dywizjon myśliwski – 307. Żaden z nich jednak nie osiągnął gotowości operacyjnej przed końcem bitwy.

Tu warto wspomnieć o roli brytyjskiego lotnictwa bombowego w czasie Bitwy o Anglię. Siły bombowe RAF już w lipcu 1940 r. rozpoczęły ataki na tworzące się wówczas załadki niemieckiej floty desantowej, niezbędnej do przeprowadzenia inwazji na Wielką Brytanię. Również polskie dywizyjony 300 i 301 wzięły udział w tej tzw. bitwie o barki.

Warto tutaj zacytować dłuższy fragment przemówienia Churchilla w Izbie Gmin 20 sierpnia 1940 r., z którego wyjąkuje się najczęściej tylko krótki fragment: „Wdzięczność każdego ogniska domowego na naszej wyspie, w naszym imperium, a wreszcie na całym świecie, z wyjątkiem siedzib winowajców, kieruje się ku brytyjskim lotnikom, którzy, niezrażeni przez przeciwności, niezmordowani w obliczu nieustannego wyzwania i śmiertelnego niebezpieczeństwa, odwracają los wojny światowej swoim męstwem i poświęceniem. **Nigdy w dziejach ludzkich konfliktów tak wielu nie zawdzięczało tak wiele tak nielicznym.** Wszystkie serca są z pilotami myśliwców, których błyskotliwe akcje możemy dzień po dniu oglądać na własne oczy, ale nie wolno nam zapominać, że przez cały czas, noc w noc, miesiąc po miesiącu, nasze dywizyjony bombowe wyruszają daleko w głąb Niemiec [...]”.

Jak widać, Churchill docenił wtedy wysiłki zarówno lotników myśliwskich, jak i bombowych. Trzeba też pamiętać, że cytat ten nie odnosi się do polskich dywizjonów, które w tym czasie jeszcze nie weszły do akcji bojowej.

Struktura i działanie obrony

Obrona lotnicza Wielkiej Brytanii od początku oparta była na trzech kluczowych elementach. Pierwszym były dywizyjony myśliwskie wyposażone w samoloty dorównujące parametrami bojowymi samolotom niemieckim. Drugim – sieć radarów rozmieszczonych wzdłuż wybrzeża, pozwalających z daleka wykrywać nadlatujące samoloty. Trzecim elementem była dokładnie przemyślana i dobrze funkcjonująca sieć wymiany informacji i przekazywania rozkazów.

Obrona myśliwska w praktyce ograniczała się do myśliwców Supermarine Spitfire i Hawker Hurricane; było to około pięciuset samolotów zdolnych do startu na alarm oraz około



Według instytucji brytyjskich zajmujących się weryfikacją zgłaszanych zwycięstw, Dywizjon 303 miał najwięcej zaliczonych zestrzeleń ze wszystkich jednostek walczących z Niemcami (fot. ze zbiorów autora)

dwustu samolotów rezerwy. Oba typy były jednomiejscowymi, jednosilnikowymi dolnopłatami myśliwskimi, uzbrojonymi w osiem karabinów maszynowych umieszczonych w skrzydłach. Prędkość maksymalna Spitfire'a wynosiła ok. 580 km/h, a Hurricane'a – 530 km/h.

Lotnictwo RAF (zarówno bombowe, jak i myśliwskie) było doskonale zorganizowane i dowodzone. Pod względem obrony podzielono Wielką Brytanię na pięć obszarów powietrznych. Działywały w nich poszczególne grupy lotnictwa myśliwskiego, podporządkowane dowództwu Fighter Command. Grupy dzieliły się na sektory, zawierające po kilka lotnisk. Na danym lotnisku stacjonowały, w zależności od potrzeby, jeden lub więcej dywizjonów. Dywizjon myśliwski czasu wojny to jednostka taktyczna, składająca się w zasadzie z około dwudziestu samolotów, około trzydziestu pilotów i około 120–140 członków personelu technicznego: mechaników różnych specjalności, zbrojmistrzów, telefonistów oraz lekarza, kapelana i oficera oświatowego. Ten ostatni w jednostkach polskich miał niewdzięczne zadanie uczenia języka angielskiego.

Dywizjon operował w powietrzu siłą dwunastu maszyn, reszta zaś stanowiła rezerwę. Dzielił się na dwie eskadry po sześć samolotów. Dywizjonem dowodził na ziemi i w powietrzu oficer w stopniu Squadron Leadera (majora). Dowódcy eskadr mieli stopień Flight Lieutenanta (odpowiednik polskiego kapitana). Należy zaznaczyć, że stopnie w RAF były funkcyjne i zależały od zajmowanego stanowiska. Nie miało to jednak bezpośredniego związku z awansami zatwierdzanymi przez Inspektorat Polskich Sił Powietrznych, czego doskonałym przykładem jest Witold Urbanowicz, który latem 1940 r. objął błyskawicznym awansem dowództwo Dywizjonu 303 i otrzymał brytyjski stopień majora, pozostając wciąż polskim porucznikiem.

Skutkiem ponoszonych strat i słabych uzupełnień liczba samolotów i pilotów zredukowana była często do połowy; bywało, że po gorących dniach, takich jak na przykład trzy wrześniowe dni w Dywizjonie 303, w gotowości bojowej pozostawały jedynie trzy lub cztery maszyny.

Całością lotnictwa myśliwskiego RAF dowodził Air Chief Marshal (ACM; generał) Hugh Dowding, któremu Brytyjczycy zawdzięczają organizację całego tego systemu obrony. Co ciekawe, ten wyższy oficer już w 1939 r. zakończył kadencję na zajmowanym stanowisku i miał je opuścić, ale wydarzenia w Europie spowodowały, że nastąpiło to dopiero w listopadzie 1940 r.

Grupą numer 11, czyli obszarem południowej i południowo-wschodniej części wyspy, dowodził Air Vice Marshal (AVM; generał dywizji) Keith Park. W jej strukturze znalazł się Dywizjon 303 stacjonujący na podlondyńskim lotnisku Northolt. Grupą numer 12, położoną na północ i północny wschód od Londynu, dowodził AVM Trafford Leigh-Mallory i pod jego rozkazami znalazł się polski Dywizjon 302. Ponieważ naloty Luftwaffe nadciągały z reguły z południa i południowego wschodu, więc automatycznie główny ciężar walki spadał na 11. Grupę, skupiającą około 70 proc. całości sił lotnictwa myśliwskiego.

Warunkiem skutecznego działania brytyjskiego systemu obrony był nieprzerwany napływ bieżących informacji o sytuacji bojowej. Brytyjczycy jako pierwsi na świecie jeszcze przed wojną mieli system radiolokacyjny, później znany powszechnie pod skrótową nazwą: radar. Dzięki urządzeniom radarowym, wspartym siecią obserwacyjno-meldunkową, a także dzięki doskonale zorganizowanemu systemowi naziemnych stanowisk dowodzenia w każdym sektorze oraz dowództwie grupy, Dowding i jego sztabowcy zawsze wiedzieli w odpowiednim czasie o zbliżaniu się formacji wroga, ich liczebności, wysokości oraz kierunku lotu. Pozwalało to na stosowne, a przede wszystkim oszczędne użycie własnych, szczupłych przecież sił myśliwskich i wysyłanie odpowiedniej liczby dywizjonów w najbardziej zagrożone rejony.

Mądre gospodarowanie skromnymi zasobami obrońców pozwalało równoważyć przewagę liczebną napastników.

Piloci w powietrzu utrzymywali stałą łączność radiową między sobą i ze stanowiskiem dowodzenia swego sektora, przy czym prawo rozmowy z oficerem naprowadzania, zwanym kontrolerem, miał dowódca dywizjonu. On składał radiowe meldunki, on odbierał informacje i rozkazy.

Myśliwskie dywizjony RAF, zwłaszcza te, które stacjonowały w rejonach najbardziej zagrożonych i leżących na głównych kierunkach natarcia Luftwaffe, rozpoczynały służbę na pół godziny przed świtem, a kończyły pół godziny po zmierzchu. Rozróżniano różne stany gotowości bojowej. „Stand by” to najbardziej zaawansowany stan alarmowy. Piloci siedzieli w kabinach samolotów na skraju lotniska. Silniki podgrzane, mechanicy w pogotowiu, elektryczne rozruszniki podłączone. W razie sygnału alarmowego, podawanego zwykle za pomocą rakiety, formacja natychmiast wychodziła w powietrze. W „readiness” piloci przebywali w pobliżu samolotów. Ich ekwipunek (spadochron, kominiarka z maską tlenową i mikrofonem oraz słuchawkami radiowymi, a także rękawice) ułożony był w samolotach. Mechanicy czekali w pobliżu. Alarm ogłaszano przeważnie przez telefon, jednostka winna znaleźć się w powietrzu w ciągu 2–3 minut. Kolejne stany to gotowość piętnastominutowa, półgodzinna, nawet godzinna (określające maksymalny dopuszczalny czas od ogłoszenia alarmu do startu samolotów). W gorących dniach lata i jesieni 1940 r. nie zdarzały się one często, bo alarm przeważnie wiązał się z natychmiastowym wyruszeniem jednostki w powietrze.

Stanowiska dowodzenia i dywizjony miały swoje kryptonimy (co jakiś czas zmieniane). Kryptonimem Dywizjonu 303 w tym okresie był „Apany”, a Dywizjonu 302 – „Caleb”. Każdy pilot, oprócz kryptonimu jednostki, miał swój numer: dowódca dywizjonu – 14, dowódca eskadry A – 16, jej piloci kolejne numery parzyste, dowódca eskadry B – 15, jego piloci kolejne numery nieparzyste. Porozumiewano się w powietrzu oczywiście po angielsku (choć w gorącej walce Polacy często nie wytrzymywali i wykrzykiwali do siebie we własnym języku). Używano kodu: wysokość określano (w tysiącach stóp) wyrazem „angels” („anioły”), podstawa chmur to „carpet” („dywan”). Start na alarm to „scramble” („wdrapywanie się”, ale kojarzy się też z „jajecznica”, czyli „scrambled eggs”). Lądowanie to „pancake” („naleśnik”). Przy określaniu położenia samolotów używano systemu zegarowego, znanego do dziś każdemu pilotowi („godzina dwunasta” oznacza kierunek prosto przed samolotem, „godzina trzecia” – prostopadle z prawej itd.).

Po wyjściu w powietrze dowódca dywizjonu lub eskadry nawiązywał radiową łączność ze stanowiskiem dowodzenia, które według posiadanych informacji kierowało go do właściwego rejonu, podając dane o zbliżającym się nieprzyjacieli. Jeśli formacja Luftwaffe okazywała się zbyt silna, ściągano przeciw niej dalsze dywizjony obrony. Sztuka polegała na tym, by przed nadciągnięciem formacji przeciwnika znaleźć się na większej odeń wysokości, dogodnej do ataku. Było to trudne przy startach na alarm. Trzeba było rwać w górę na pełnym gazie, bo przecież warunkiem powodzenia był atak z góry, z przewagą wysokości i – co za tym idzie – prędkości. Dwukrotnie zdarzyło się, że spóźniony start na alarm kosztował Dywizjon 303 znaczne straty, gdyż Hurricane’y zostały zaatakowane przez niemieckie myśliwce w najmniej korzystnej dla siebie sytuacji – podczas wznoszenia.

Dowódca wyprowadzał formację na kilka tysięcy metrów, wiódł ją do ataku i tu zwykle kończyła się jego dowódcza rola, a także rola naziemnego stanowiska dowodzenia. Rozpoczynały się zacięte walki, wściekle pojedynki, szybki rozlatywały się na wszystkie strony, w razie niebezpieczeństwa pomoc kolegów bywała raczej przypadkowa.

Polscy myśliwcy w Bitwie o Anglię

W Bitwie o Anglię walczyło 145 polskich pilotów, służących w jednostkach brytyjskich oraz w polskim 302. i 303. Dywizjonie. W okresie największego nasilenia niemieckich nalotów Polacy stanowili 13 proc. liczby pilotów myśliwskich pierwszej linii, a w październiku 1940 r. (wskutek wielkich strat poniesionych przez RAF) aż 20 proc. Trzeba przy tym podkreślić, że wkład polskich pilotów był większy niż tej samej liczby pilotów brytyjskich, jako że Polacy mieli wszechstronne wykształcenie i doświadczenie bojowe z walk w Polsce i we Francji (jednego i drugiego brakowało młodym pilotom brytyjskim rzucającym do walki wprost po



Historyczna chwila w Northolt 18 września 1940 r.; po raz pierwszy w tej wojnie polscy żołnierze są dekorowani za zwycięską kampanię (fot. ze zbiorów autora)

radykalnie skróconym przeszkoleniu). Nawet ci Polacy, którzy nie wzięli dotąd udziału w starciach powietrznych, byli już ostrzelani w prawdziwym boju, a samą swoją wędrówką wokół Europy dali dowód determinacji do dalszej walki. Najmłodszymi polskimi lotnikami byli dwudziestolatkowie: Tadeusz Andruszków, Michał Brzezowski, Paweł Gallus, Eugeniusz Nowakiewicz, Jan Rogowski i Antoni Seredyn, a najstarszym uczestnikiem bitwy – ppłk Mieczysław Mümler, czterdziestoletni dowódca Dywizjonu 302.

Tego ciężkiego lata ponad siedemdziesięciu polskich pilotów przewinęło się przez jednostki brytyjskie. W okresie Bitwy o Anglię latali bojowo w dwudziestu siedmiu dywizjonach RAF¹. Ich doświadczenie i taktyka walki myśliwskiej były pozytywnym zaskoczeniem dla Brytyjczyków. Z kolei oni ze zdziwieniem stwierdzali, że piloci brytyjscy nijak nie przystają do stereotypu sztywnego i flegmatycznego Anglika. Uzasadnione jest stwierdzenie, że prawdziwa przyjaźń i braterstwo broni lotnictwa polskiego i RAF wzięły swój początek właśnie w brytyjskich dywizjonach w okresie Bitwy o Anglię.

Do końca bitwy Polakom w dywizjonach RAF zaliczono blisko osiemdziesiąt potwierdzonych zestrzeleń. W miarę wygasania bitwy zaczęto ich przenosić do nowo formowanych polskich dywizjonów myśliwskich, do których wnosili biegiełość w procedurach RAF, a także osobiste przyjaźnie z czołowymi pilotami Wspólnoty Brytyjskiej.

Pierwszymi Polakami przydzielonymi do dywizjonów brytyjskich byli kpt. pil. inż. Wilhelm Pankratz i por. pil. Antoni Ostowicz. 16 lipca 1940 r. zostali oni skierowani do 145. Dywizjonu Myśliwskiego RAF, stacjonującego na lotnisku w Tangmere. Pierwsze zwycięstwo

¹ Były to dywizjony: 3, 17, 32, 43, 54, 56, 65, 74, 79, 111, 145, 151, 152, 213, 229, 234, 238, 249, 253, 257, 501, 601, 603, 605, 607, 609 i 615.

powietrzne odniósł por. pil. Antoni Ostowicz, zestrzeliwując 19 lipca 1940 r. samolot He 111. On również był pierwszym polskim pilotem, który zginął; jego samolot został zestrzelony w walce powietrznej 11 sierpnia 1940 r. ok. 10.45 w rejonie Swanage.

Najbardziej rozpoznawalnym polskim lotnikiem latającym w dywizjonach myśliwskich RAF był sierż. pil. Antoni Głowacki, który 5 sierpnia dostał przydział do 501. Dywizjonu Myśliwskiego RAF. Latając w składzie tej jednostki, 24 sierpnia 1940 r. uzyskał oficjalnie zaliczone zestrzelenie pięciu samolotów nieprzyjaciela jednego dnia. Jest jedynym polskim pilotem, który dokonał takiej sztuki.

W dokumencie podsumowującym działania Fighter Command w okresie Bitwy o Anglię jego dowódca ACM (generał) sir Hugh C.T. Dowding napisał o cudzoziemcach: „Muszę wyznać, że trochę się obawiałem skutków ich doświadczeń z własnych krajów i z Francji, mogących zaważyć na polskich i czeskich pilotach, lecz moje obawy wkrótce się rozwiały, ponieważ wszystkie trzy dywizjony weszły do walki z impetem i entuzjazmem godnym pochwały. Inspirowała ich płonąca nienawiść do Niemców, która uczyniła z nich śmiertelnych przeciwników”.

Nic dziwnego, że początkowo stosunek gospodarzy do cudzoziemców był pełen rezerwy: pierwszymi wyczynami Czechów i Kanadyjczyków były omyłkowe zestrzelenia brytyjskich samolotów, dlatego i na Polaków patrzono z ukosa.

Pierwszą polską jednostką myśliwską zorganizowaną w Wielkiej Brytanii był Dyon 302, nawiązujący do tradycji przedwojennego 3. Pułku Lotniczego w Poznaniu i Dyonu I/145 walczącego we Francji. Ze składu tych jednostek wywodził się trzon personalny utworzonego w Leconfield 30 lipca 1940 r. dywizjonu nazwanego „Poznańskim”. Już 7 sierpnia 1940 r., w okresie formowania, jednostkę odwiedził Naczelny Wódz gen. Władysław Sikorski. Dla zapewnienia należytego działania w strukturze RAF dywizjon ten (jak i pozostałe polskie jednostki myśliwskie) miał brytyjskiego dowódcę, którego dublował polski oficer.

Pierwsze loty operacyjne wykonano 19 sierpnia 1940 r. i już następnego dnia brytyjski dowódca dywizjonu, mjr Jack Satchell, zapisał na jego konto pierwsze zwycięstwo. Zachęcony tym przykładem ppor. Stanisław Chałupa w kolejnym locie operacyjnym zestrzelił samolot bombowy nieprzyjaciela.

W połowie września 1940 r. polski dywizjon został częściowo przeniesiony na lotnisko Duxford, skąd brał udział w działaniach słynnego „Wielkiego Skrzydła” mjr. Douglasa Badera, w myśl koncepcji użycia dużych formacji myśliwców przeciw zmasowanym nalotom Luftwaffe. Ta kontrowersyjna taktyka przyniosła polskim myśliwcom sukcesy 15 i 18 września 1940 r., kiedy zaliczono im zestrzelenie ponad dwudziestu samolotów przeciwnika. Pod koniec miesiąca dywizjon powrócił do Leconfield, a 11 października zmienił w Northolt sławny Dyon 303. Wygasająca Bitwa o Anglię nie przynosiła już spektakularnych sukcesów i piloci spod znaku poznańskiego kruka musieli zadowolić się zestrzeleniem pojedynczych bombowców, za którymi uganiali się na drugą stronę Kanału w niesprzyjającej jesienno-zimowej pogodzie. Niestety, angielska pogoda była również przyczyną wypadków, w których zginęło kilku pilotów.

Dywizjon Myśliwski 303 sformowano w Northolt na bazie personelu dowodzonego we Francji przez mjr. Zdzisława Krasnodębskiego. Loty treningowe obfitowały w przypadki lądowania bez wypuszczonego podwozia, o czym nawet doświadczeni piloci po prostu zapominali. W dziesięć dni od sformowania jednostki, 12 sierpnia, rozpoczęto trening w locie większą formacją, a 24 sierpnia 1940 r. po raz pierwszy wykonano patrol nad bazą całym dywizjonem.



Wizyta Jerzego VI w Northolt i jego spotkanie z polskimi lotnikami miało zademonstrować Brytyjczykom, że nie są osamotnieni w swojej walce (fot. ze zbiorów autora)

drodze niemieckich wypraw bombowych kierujących się w tych dniach nad Londyn. Po intensywnych walkach 5 i 6 września, zwieńczonych zwycięstwami oraz okupionych stratami w sprzęcie i w ludziach, stan samolotów na wieczór 6 września był opłakany. Trzeba było nawet pożyczać maszyny zdadne do lotu ze stacjonującego w tym samym Northolt kanadyjskiego 1. Dywizjonu. Był to chyba najintensywniejszy dzień działań dla pilotów 303. Dywizjonu. Powoli wokół niego narastała legenda.

Wczesnym rankiem 26 września król Jerzy VI wizytował RAF Station Northolt. Po odwiedzeniu Kanadyjczyków z 1. Squadron RCAF zawitał do 303. Dywizjonu znanego mu już z doniesień prasowych. Dywizjon stojący w gotowości do startu zaprezentował się godnie. Król uścisnął dłonie poszczególnym pilotom i zamienił parę słów z każdym z nich. Po zapoznaniu się z listą zestrzeleń dywizjonu Jego Królewska Mość złożył swój autograf w księdkę pamiątkowej polskiej jednostki.

Owiany dziś legendą Dywizjon 303 stał się najskuteczniejszą jednostką myśliwską latem 1940 r. Rozgłos wokół liczby zwycięstw powietrznych brytyjskiego lotnictwa myśliwskiego stał się skutecznym narzędziem propagandowym w walce z Niemcami oraz był najprostszym sposobem podbudowania morale ludności nękanej bombami Luftwaffe i cierpiącej z powodu wyrzeczzeń i niewygód. Pasjonujący się sportami, w których rywalizacja odgrywa największą rolę, Brytyjczycy z uwagą śledzili statystyki, gdyż wojna toczyła się wysoko nad ich głowami i do pewnego czasu miała wymiar dość wirtualny. Dlatego też jednostka obcokrajowców, która oficjalnie straciła 126 samolotów w czasie Bitwy o Anglię, była hołubiona przez prasę i do dziś przyćmiewa swym blaskiem pozostałe dywizjony polskie z tego okresu oraz pojedynczych pilotów, którzy walczyli w jednostkach RAF.

Podczas lotu treningowego P/O Ludwik Paszkiewicz lecący w Hurricane ujrzał 30 sierpnia wyprawę bombową w osłonie myśliwców, opuścił swoją formację i zestrzelił Messerschmitta Bf 110. Jawna niesubordynacja polskiego pilota wyłamującego się z szyku (pokazana później w filmie *Battle of Britain*) spowodowała powołanie polskiego dywizjonu w szeregi jednostek w pełni operacyjnych.

Dywizjon wszedł do walki 31 sierpnia, i od razu z ogromnym powodzeniem. Kolejne wrześniowe dni pełne sukcesów wielokrotnie były opisywane w prasie i książkach. Spektakularne zwycięstwa wynikały z tego, że Polacy stanęli na

Liczby

Liczba 145 Polaków – uczestników Bitwy o Anglię jest bardzo ułomna, gdyż dotyczy jedynie pilotów myśliwskich przydzielonych do jednostek operacyjnych i biorących bezpośredni udział w lotach operacyjnych. Statystyki niestety nie obejmują personelu technicznego, bez którego nie byłoby sukcesów pilotów. Tym, co odróżniało PSP od jednostek złożonych z przedstawicieli innych państw okupowanych, była właśnie jednorodność narodowa personelu naziemnego z personelem latającym – w dywizjonach innych narodowości personel techniczny był w całości albo w zdecydowanej większości brytyjski.

Należy pokreślić, że oficjalne zaliczenie Polakom przez Dowództwo Fighter Command RAF ponad dwustu samolotów niemieckich zniszczonych na pewno oraz kilkudziesięciu prawdopodobnie zniszczonych i uszkodzonych stawiało ich w bardzo korzystnym świetle, a zwycięstwa pilotów Dywizjonu 303 (razem z trzema pilotami brytyjskimi – ponad 120 pewnych zestrzeleń) zadecydowały o uznaniu go przez dowództwo brytyjskie za najefektywniejszą jednostkę spośród sześćdziesięciu sześciu dywizjonów myśliwskich biorących udział w Bitwie o Anglię.

To, że po wojnie zgłoszono uzasadnione wątpliwości co do wysokości ogólnych strat Luftwaffe w czasie bitwy, w niczym nie umniejsza zasług polskich lotników.

Gdy w 1947 r. RAF dokonał rewizji oficjalnych danych w sprawie strat operacyjnych Luftwaffe z okresu Bitwy o Anglię, istniało już opracowane w Polskich Siłach Powietrznych oficjalne zestawienie przygotowane przez komisję pod kierunkiem polskiego oficera



Por. Waclaw Wiorkiewicz, oficer techniczny Dywizjonu 303, uwieczniony w damskim towarzystwie na łamach czasopisma ilustrowanego (fot. ze zbiorów autora)

łącznikowego w Dowództwie Lotnictwa Myśliwskiego RAF na podstawie dokumentów brytyjskich i polskich. Od nazwiska przewodniczącego komisji, płk. pil. Jerzego Bajana, zestawienie to znane jest jako tzw. lista Bajana. Podczas jej tworzenia posługiwano się oficjalnymi dokumentami RAF bowiem weryfikowały zgłaszane przez pilotów (również polskich) zestrzelenia i uszkodzenia.

Zgadając się z potrzebą zrewidowania ogólnej

liczby zestrzeleń RAF w czasie bitwy, jak i z tym, że proporcjonalnie polskie sukcesy powinny być zredukowane z ponad dwustu do około stu trzydziestu zestrzeleń, trzeba stwierdzić, że nie byłoby możliwe dokonanie takiej redukcji w odniesieniu do konkretnych indywidualnych kont zwycięstw poszczególnych lotników. Poważni historycy są zgodni, że zawyżenie liczby zestrzeleń (zjawisko bynajmniej nie ograniczone do Bitwy o Anglię, ale powszechne we wszelkich lotniczych konfliktach) wynikało przede wszystkim z atakowania tych samych samolotów przez kilku pilotów i w konsekwencji dublowania zgłoszeń o ich zestrzeleniu. Dlatego weryfikacja zaliczonych zwycięstw, jakiej niekiedy podejmują się dziś badacze

w odniesieniu do konkretnych stoczonych walk, z reguły prowadzi do stwierdzenia, że poszczególne zwycięstwa zaliczone jako samodzielne były w rzeczywistości zespołowymi (wyrażanymi w statystykach w postaci ułamków).

Według instytucji brytyjskich zajmujących się wówczas bieżącą weryfikacją zgłaszanych zwycięstw w Bitwie o Anglię Dywizjon 303 miał najwięcej zaliczonych zestrzeleń ze wszystkich jednostek myśliwskich walczących wtedy z Niemcami. Stwierdził to również ówczesny dowódca lotnictwa myśliwskiego RAF, gen. Hugh Dowding, który napisał w sprawozdaniu z tej bitwy, opublikowanym jako oficjalny dokument rządowy: „Pierwszy polski Dywizjon (nr 303) w 11. Grupie w ciągu jednego miesiąca zestrzelił więcej Niemców niż jakakolwiek brytyjska jednostka w tym samym okresie”.

Tak jednoznaczne stwierdzenie jest ewenementem, ponieważ w RAF unikano publikowania oficjalnych klasyfikacji jednostek według liczby zestrzeleń. Warto przy tym zwrócić uwagę, że sprawozdanie brytyjskiego generała opublikowano nie w 1940 czy 1941 r. (kiedy Brytyjczycy nosili polskich lotników na rękach), ale w 1946 r. (kiedy – jak można przypuszczać – tamtejsi politycy woleliby, żeby w oficjalnym dokumencie w ogóle przemilczeć udział naszych lotników w Bitwie o Anglię). W tej sytuacji stwierdzenie Dowdinga ma szczególnie ciężar gatunkowy.

Podsumowanie

Znaczenie Bitwy o Anglię wykracza daleko poza potoczne określenie, że lotnicy „ocalili Londyn”. To tak, jakby mówić, że w 1920 r. Polacy „ocalili Warszawę”. Znaczenie Bitwy Warszawskiej z sierpnia 1920 r. nie zamyka się w tym, że udało się obronić stolicę Polski – pod Warszawą powstrzymana została armia totalitarnego państwa, która parła do uzyskania pełnej kontroli nad Europą. Także Brytyjczycy, przy wsparciu Polaków, powstrzymali nad Londynem wojska innego totalitarnego mocarstwa, które było o krok od opanowania całej Europy. Znaczenie tego faktu jest dla laików trudne do zrozumienia, bo nie odbyło się to na ziemi, tylko w powietrzu. Zmagania lotnicze wydają się nam malownicze, ale mało konkretne. Jednak dzięki temu, że w 1940 r. Brytyjczycy nie zostali pokonani przez Niemców i zmuszeni do kapitulacji, przez kolejne lata wojny Niemcy musieli angażować duże siły w Europie Zachodniej i w basenie Morza Śródziemnego. Gdyby nie wygrana Brytyjczyków (a u ich boku także Polaków) w Bitwie o Anglię, dalszy konflikt w Europie toczyłby się już tylko między Hitlerem a Stalinem. Wynik takich zmagania jest trudny do przewidzenia, ale można przypuszczać, że Polska nie odzyskałaby niepodległości ani w 1945 r., ani pół wieku później. Jeśli Bitwę Warszawską 1920 r. nazywamy (w ślad za lordem Edgarem Vincentem d’Abernonem) „osiemnastą najważniejszą bitwą w dziejach świata”, to Bitwę o Anglię można bez przesady uznać za kolejną taką bitwę.

Udziału Polski w tej bitwie nie da się mierzyć jedynie statystyką. W tym zwrotnym punkcie historii polscy lotnicy byli pierwsi i najliczniejsi wśród aliantów walczących po stronie Wielkiej Brytanii.

Latem 1940 r. niemało Brytyjczyków skłaniało się ku zawarciu pokoju z Hitlerem. Przybycie tysięcy polskich lotników, a także żołnierzy i marynarzy, pokazywało, że są w Europie narody pobite, ale niepokonane, które nie pogodziły się ze zwycięstwem Hitlera. Zapał Polaków do dalszej walki (po dwóch przegranych kampaniach) był dla wielu mieszkańców Wysp Brytyjskich inspiracją do kontynuowania walki: nie mogli przecież być gorsi od cudzoziemców!

Starsi i bardziej doświadczeni polscy piloci w dywizjonach brytyjskich samą swoją obecnością wnosili spokój i wiarę w zwycięstwo, wzmacniając morale młodych, świeżo wyszko-

lonych pilotów brytyjskich. Przy okazji codzienne kontakty polskich lotników z brytyjskimi kolegami, a także z okoliczną ludnością, zmieniały sojusz polsko-brytyjski z abstrakcyjnej koncepcji politycznej w konkretną ludzką sprawę, a u Brytyjczyków budziły poczucie moralnego długu wobec Polski.

Dla Polaków – tych w okupowanym kraju i tych na obczyźnie – polskie dywizjony stanowiły widoczny znak, że Polska walczy i zwycięża. Kiedy gen. Władysław Sikorski we wrześniu 1940 r. odwiedził Dywizjon 303, aby udekorować jego pilotów najwyższymi polskimi odznaczeniami, to był to pierwszy w II wojnie światowej przypadek odznaczania polskich żołnierzy za zwycięską kampanię!

Z perspektywy czasu widać, że Bitwa o Anglię była jedynym momentem II wojny światowej, kiedy udział wojska polskiego w zmaganiach po stronie aliantów miał kluczowe znaczenie dla przebiegu całego konfliktu. Czy polscy lotnicy zdecydowali o przechyleniu szali zwycięstwa na korzyść RAF? Pozostanie to już na zawsze przedmiotem dyskusji. Nie ulega jednak wątpliwości, że zrobili wtedy to, co do nich należało. Niestety, zabrakło polityków zdolnych przekuć ich poświęcenie i zwycięstwo w wymierną korzyść dla Polski.

POLAND	PLC A K GABRYELWICZ Sgt. P. P. GALLUS PLC J. GIL	PLC Z KRASNOOBSKI PLC W KREPSKI PLC W S. KROL	PLC T NOWIEBSKI PLC Z OLENSKI Sgt. B. OLEWICKI	PLC J. SOLAK PLC M. STEBOGOWSKI PLC S. STEGMAN
Sgt. T. ANDRUSZKOWY	Sgt. A. SLOWACKI	PLC T. L. KOMIEGA	Sgt. J. DRZECHOWSKI	PLC F. SURMA
PLC W. BARANSKI	PLC W. J. SLOWACKI	PLC Z. KUSTRZYNSKI	PLC P. OSTASZEWSKI-OSTOJA	Sgt. L. SWITON
Sgt. A. BEDA	Sgt. F. SMUK	Sgt. J. KOMIENSKI	PLC A. OSTOWICZ	Sgt. W. SZAFRANIEC
Sgt. M. BELC	PLC W. SNIPE	PLC. PLAGUNA	Sgt. J. PALAK	Sgt. B. SZAPOZNIKOWY
PLC B. BERNAS	PLC M. GORZULA	PLC B. LAPKA	PLC J. H. PALLANSKI	PLC H. SZCZEPNY
PLC J. BOROWSKI	PLC B. GROSZEWSKI	PLC W. LAPKOWSKI	PLC W. PANKRATZ	Sgt. J. SZLAGOWSKI
PLC S. BRZEZINA	PLC F. GRUSZKA	PLC W. LAZORYK	PLC W. PASZKIEWICZ	PLC W. SZULKOWSKI
Sgt. M. BRZEZOWSKI	PLC B. GRZYBIECZAK	PLC W. LOKUCIEWSKI	Sgt. B. PATTEREK	PLC J. TOPOLNICKI
Sgt. J. BUDZINSKI	PLC Z. K. HENNIEBERG	PLC K. LUKASZEWICZ	PLC J. P. PEPPER	Sgt. W. URBANOWICZ
PLC A. CEBRZYNSKI	PLC Z. JANICKI	Sgt. A. LYSEK	PLC S. MATKOWSKI	PLC W. WIAPNIAK
PLC S. J. CHALLUPA	PLC J. JANIKIEWICZ	Sgt. M. P. MACIEJOWSKI	PLC B. R. PILCH	PLC A. WICZEK
PLC M. CHELMICKI	PLC W. JANUSZEWICZ	PLC J. MACINSKI	PLC M. PISAREK	Sgt. M. WIEZIK
PLC T. CHLOPK	PLC F. JASTRZEBSKI	Sgt. B. MALINOWSKI	PLC K. PNIAK	PLC S. SWITORTENC
PLC F. CZAJKOWSKI	Sgt. J. JEKA	PLC J. L. MALINSKI	PLC J. POPLAWSKI	PLC B. A. WLASNOWOLSKI
PLC J. M. CZERNIAK	PLC B. W. JERECZEK	Sgt. M. S. MARGINKOWSKI	PLC J. RABOMSKI	Sgt. A. WOJCIK
PLC J. T. CZERNY	Sgt. S. KARUBIN	Sgt. A. L. PARIKIEWICZ	PLC S. RABWANENKI	Sgt. M. WOJCIECHOWSKI
PLC T. CZERWINSKI	PLC W. B. KARWONSKI	PLC O. RARTE	Sgt. J. A. ROSCOWSKI	Sgt. S. WOJNOWICZ
PLC S. CZYRNASZEK	PLC T. W. KAWALEC	PLC B. MIERZWA	PLC M. ROZWADOWSKI	PLC Z. T. A. WROBLEWSKI
PLC J. K. M. DASZEWSKI	Sgt. S. KITA	PLC W. MIKSA	PLC W. RZAZACKI	Sgt. K. WROSCHE
Sgt. M. B. DOMBALA	PLC S. KLECZYKOWSKI	Sgt. K. A. MUCHOWSKI	PLC W. M. C. SAMOLINSKI	PLC B. WYDROWEK
PLC B. H. DROBINSKI	Sgt. Z. KLEIN	Sgt. W. MUDRY	Sgt. W. SASAK	PLC W. ZAR
PLC M. DURASZ	Sgt. W. KLOCZINSKI	Sgt. M. MUMLER	PLC T. SAWICZ	Sgt. J. ZALLSKI
Sgt. S. DUSZYNSKI	Sgt. W. KOBARZ	PLC A. R. NARUCK	Sgt. A. SEREDYN	PLC P. ZENKER
PLC J. FALKOWSKI	PLC B. K. KOSINSKI	PLC P. NIEMIEC	Sgt. A. SIUDAK	PLC A. ZAJUNOSKI
PLC M. FEJES	Sgt. J. KOWALSKI	PLC Z. NIOSOWICZ	PLC A. SKALSKI	PLC J. L. ZAJNBLACH
PLC J. FREY	PLC J. KOWALSKI	PLC T. NOWAK	PLC S. SKALSKI	PLC J. ZURKOWSKI
	PLC F. KOZLOWSKI	Sgt. E. J. A. NOWAKIEWICZ	Sgt. H. SKOWNEN	

Tablica z nazwiskami polskich lotników na pomniku Bitwy o Anglię w centrum Londynu; była to jedyna kluczowa bitwa II wojny światowej, w której Polacy w istotny sposób przyczynili się do zwycięstwa (fot. ze zbiorów autora)