

Instytut Pamięci Narodowej

<https://ipn.gov.pl/pl/dla-mediow/komunikaty/200211,TEKST-AUDIO-80-rocznica-przeprowadzenia-operacji-Most-Wildhorn-I-ladowania-brytyjskiego-samolotu-transportowego-w-okupowanej-polsce>
03.05.2024, 00:35

[TEKST + AUDIO] 80. rocznica przeprowadzenia operacji Most (Wildhorn I) - lądowania brytyjskiego samolotu transportowego w okupowanej Polsce

Data publikacji 15.04.2024

Narodziny koncepcji

Idea nawiązania łączności lotniczej z okupowaną Polską powstała już w 1939 r. Polski rząd, odtworzony we Francji, zdawał sobie sprawę z wagi tego zagadnienia. 28 listopada gen. Władysław Sikorski zobowiązał dowództwo lotnictwa do stworzenia komórki lotniczej zdolnej nawiązać komunikację z centrami okupowanej Ojczyzny: Warszawą, Krakowem i Lwowem. Intensywnie rozwijający się ruch oporu potrzebował wsparcia – zarówno sprzętowego, jak i personalnego. Materiały wywiadowcze, zdobyte i opracowane w kraju, należało też dostarczyć aliantom. Jeśli zaopatrzenie dla podziemia można było zrzucić na spadochronach to nie wszystkie informacje (a przede wszystkim ludzi) można było przesłać drogą radiową. Jako środek transportu planowano wykorzystać samoloty LOT-u, które zdołano ewakuować z kraju lub samoloty sportowe tj. RWD-13 znane ze zdolności lądowania w przygodnym terenie.

Upadek Francji rozwiął te plany. W nowej rzeczywistości Polskie Siły Powietrzne nie posiadały możliwości lotu do Polski. Polacy pokładali nadzieję w działaniach Special Operations Executive, które lądowało



Dakota 267 Sqn RAF w locie nad Adrią. Źródło: Wikimedia Commons

samolotami na terenie okupowanej Francji już w październiku 1940 r. Problem w locie do Polski stanowiła odległość – samoloty z Wielkiej Brytanii musiały lecieć trasą nad Morzem Północnym, Szwecją i Bałtykiem, aby bezpiecznie dostać się nad Polskę. Tę trasę mógł z trudem pokonać samolot bombowy Armstrong Whitworth Whitley, jednak nie posiadał on zapasu paliwa umożliwiającego lądowanie. Ponadto do lądowania i startu wymagał utwardzonych lądowisk. Rozważanie zastosowanie wodnosamolotów, jednak te były zbyt powolne, aby w ciągu jednej nocy dotrzeć do punktu lądowania i powrócić na lotnisko, z którego wystartowały.

Czas realizacji

Do koncepcji lądowania w kraju powrócono w 1943 r. Stało się to możliwe w związku z kapitulacją Włoch i zajęciem przez Aliantów znacznej części Półwyspu Apenińskiego. Z Brindisi do Warszawy drogą powietrzną trzeba było pokonać jedynie 1300 km, co było już możliwe dla najpopularniejszego alianckiego samolotu transportowego Douglas Dakota.

Oddział VI Sztabu Naczelnego Wodza i Wydział Lotniczy Komendy Głównej Armii Krajowej przystąpiły do pracy mającej wyselekcjonować miejsce planowanego lądowania. W lipcu 1943 r. zaczęto sprawdzać przydatność lądowisk o kryptonimach Mucha, Mrówka, Ważka i Biedronka do lądowania samolotu transportowego. Badano je pod kątem długości pasa startowego, stopnia utwardzenia, ilości kierunków podejść samolotu, możliwości zabezpieczenia lądowania przez oddziały podziemia, czy też odległości od niemieckich posterunków. Po analizie wszystkich składowych okazało się, że szczęśliwe lądowisko to (nomen omen) Biedronka. Niestety, w październiku 1943 r. Brytyjczycy poinformowali stronę polską o niemożliwości realizacji lotu.

Koncepcja lotu do Polski z Włoch została zrealizowana pół roku później w ramach sezonu operacyjnego Riposta. **Oficjalna zgoda na lot została wydana 28 lutego**, kiedy to 267. dywizjon Royal Air Force otrzymał pozwolenie przygotowania samolotu do tak długiego lotu. Maszyna została dostosowana do wykonania zadania poprzez wyposażenie jej w dodatkowe osiem zbiorników paliwa, które umożliwiały wykonanie lotu trwającego 18



Zasobnik lotniczy z zaopatrzeniem transportowany na wozie konnym. Źródło: ALPN

godzin. Pozostało tylko czekać na sprzyjające warunki atmosferyczne.

15 kwietnia 1944 r. do lotu do Polski wystartowało łącznie dwanaście samolotów. Z lotniska Campo Casale wystartowała Dakota z 267. dywizjonu Royal Air Force, której zadanie było odmienne od pozostałych: miała stać się pierwszym alianckim samolotem transportowym lądującym na polskiej ziemi. Za jej sterami zasiadł Flight Lieutenant Edward „Ted” Harrod, drugim pilotem był kapitan Bolesław Koprowski z 1586. Eskadry Specjalnego Przeznaczenia Polskich Sił Powietrznych.

Ich celem było lądowisko „Bąk”, położenie w okolicach miejscowości Matczyn. Trasa prowadziła nad okupowaną Jugosławią, następnie samolot przeleciał przez Węgry i nad Karpatami. O godzinie 00:40 dotknął kołami polskiej ziemi. **Wysiedli z niego Cichociemni: rotmistrz Narcyz Łopianowski ps. Sarna i podporucznik Tomasz Kostuch ps. Bryła.** Na jego pokładzie dostarczono do kraju również dwie walizki z pocztą, dolarami, czystymi blankietami Kennkart, aparatem filmowym oraz filmami. **Natychmiast wsiedli do niego generał Stanisław Tatar, podpułkownik Marian Dorotycz-Malewicz, porucznik Andrzej Pomian oraz wysłannik Delegata Rządu Zygmunt Berezowski i przedstawiciel Stronnictwa Ludowego Stanisław Ołtarzewski.**

O 00:55 samolot wystartował do lotu powrotnego. Na macierzyste lotnisko Dakota powróciła o 5:44, po dziesięciu godzinach i trzynastu minutach spędzonych w powietrzu. Major Jaźwiński depeszą z 16 kwietnia poinformował generała Tadeusza Bora-Komorowskiego o powodzeniu lotu. 19 kwietnia osoby zabrane z Polski odleciały do Wielkiej Brytanii.

Operacja „Most I” była znaczącym sukcesem organizacyjnym. Udowodniono, że możliwe jest lądowanie w okupowanej Polsce, dostarczenie tam ludzi i zaopatrzenia oraz zabranie szczególnie cennych osób i materiałów. 26 kwietnia generał Kazimierz Sosnkowski w Londynie udekorował załogę Dakoty polskimi odznaczeniami bojowymi. Dywizjon 267. otrzymał liczne gratulacje i wyrazy uznania za wykonanie tego trudnego zadania od dowództwa SOE. Zdobyte doświadczenia wykorzystano podczas kolejnych lądowań w Polsce – Most II i Most III.

W lutym br. miała miejsce premiera gry planszowej „Cichociemni. Spadochroniarze AK”, której celem jest popularyzowanie wiedzy o Cichociemnych, czyli doskonale wyszkolonych na Zachodzie żołnierzy Polskiego Państwa Podziemnego, którzy w czasie II wojny światowej byli zrzućani na spadochronach do okupowanego kraju.

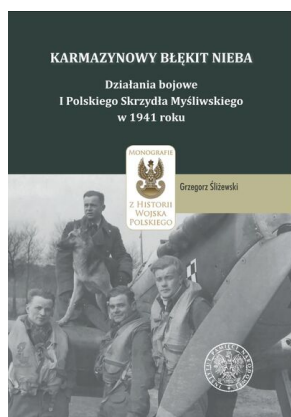
Misje realizowane przez graczy to prawdziwe akcje, które Cichociemni przygotowywali, nadzorowali lub realizowali. Z setek brawurowych operacji AK wybraliśmy te, które obrazują szeroki zakres działań podziemnego Wojska Polskiego wobec okupantów niemieckiego i sowieckiego. Graficzne detale na pudełku, planszy i kartach do gry, przytoczone nazwy ośrodków szkoleniowych, opisy lotów, misji i umiejętności skoczków są

uproszczonym odzwierciedleniem losów cichociemnych – spadochroniarzy AK.

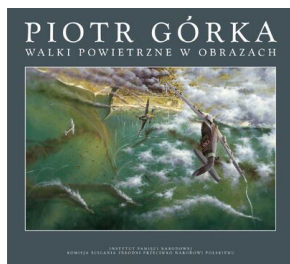


Istotną częścią Polskich Sił Zbrojnych były Polskie Siły Powietrzne, w skład których wchodziły cztery dywizjony bombowe – 300 Dywizjon Bombowy „Ziemi Mazowieckiej”, 301 Dywizjon Bombowy „Ziemi Pomorskiej im. Obrońców Warszawy”, 304 Dywizjon Bombowy „Ziemi Śląskiej im. ks. Józefa Poniatowskiego” i 305 Dywizjon Bombowy „Ziemi Wielkopolskiej i Lidzkiej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego”.

Instytut Pamięi Narodowej przygotował kilka publikacji książkowych poświęconych Polskim Siłom Powietrznym. Najnowszą z nich jest książka Grzegorza Śliżewskiego pt. „Karmazynowy błękit nieba. Działania bojowe I Polskiego Skrzydła Myśliwskiego w 1941 roku”. Jest to kronikarski opis pracy I Polskiego Skrzydła Myśliwskiego, przedstawienie wszystkich lotów bojowych i operacyjnych, zwycięstw, strat tej jednostki. Książkę można nabyć w stacjonarnych księgarniach IPN oraz w [księgarni internetowej](#).



Miłośnicy tematyki lotniczej mogą również zapoznać się z albumem Piotra Górki pt. „Walki powietrzne w obrazach”. Wydawnictwo jest zwieńczeniem trzydziestoletniej pracy autora, który szukał inspiracji do swoich prac zarówno w brytyjskich archiwach jak i w relacjach polskich weteranów.



Biuro Edukacji Narodowej IPN przygotowało wystawę elementarną „Polacy w bitwie o Wielką Brytanię”, która przedstawia najistotniejsze informacje o polskim wkładzie w pierwsze strategiczne zwycięstwo alianckie w II wojnie światowej. Zdjęcia, które wzbogacają wystawę zostały poddane procesowi cyfrowej koloryzacji przez Mikołaja Kaczmarka. Wystawę można pobrać z [naszej strony www](#).



Polecamy grę edukacyjną „Lotnicy – wojna w przestworzach” stworzoną przez Biuro Nowych Technologii Instytutu Pamięci Narodowej.

„Lotnicy – wojna w przestworzach” to edukacyjna gra przygodowa w trybie pierwszoosobowym, która zawiera elementy zręcznościowe oraz zagadki logiczne.

Fabula gry oparta jest na postaciach polskich lotników i wydarzeniach z ich służby w Polskich Siłach Powietrznych podczas II wojny światowej. Zaimplementowano w niej moduł Journala (dziennika), zawierający kompendium wiedzy o tych czasach. Poszczególne misje oraz cała gra poprzedzone zostały animowanymi filmami opartymi na ilustracjach uznanego rysownika i twórcy komiksów Marka Oleksickiego.

Muzyka, która stanowi tło gry, to cykl kompozycji Przemysława Treszczotki inspirowanych utworami Karola Szymanowskiego i Mieczysława Karłowicza.

Gra w wersji PC dostępna jest w 12 wersjach językowych, w tym w polskim i amerykańskim

języku migowym.

Dopełnienie gry edukacyjnej „Lotnicy - wojna w przestworzach” stanowią [scenariusze lekcji dla nauczycieli](#) oraz [quiz](#) skorelowane z fabułą. Materiały są dostępne bezpłatnie na stronie internetowej [Biura Nowych Technologii IPN](#).



Ponadto polecamy materiały umieszczone na stronach IPN:

- [Cichociemni. „Wywalcz wolność lub zgiń”](#),
- [Cichociemni, broń i pieniądze. Łączność lotnicza z krajem w latach 1941-1944](#),
- [Cichociemni 1941-1945](#)

Spot edukacyjny „Tobie Ojczyzno! CICHOCIEMNI”

AUDIO:

Aby zobaczyć odtwrzać włącz JavaScript

PLIKI DO POBRANIA

[dr hab. Waldemar Grabowski BBH IPN - w ramach operacji Most I \(Wildhorn I\) na lądowisku „Bąk” wylądował samolot Dakota \(wav, 50.7 MB\) 15.04.2024 11:00](#)
[dr hab. Waldemar Grabowski BBH IPN - w ramach operacji Most I \(Wildhorn I\) na lądowisku „Bąk” wylądował samolot Dakota \(mp3, 6.91 MB\) 15.04.2024 11:00](#)

