

POLSKIE SIŁY POWIETRZNE W WIELKIEJ BRYTANII

Polskie Siły Powietrzne w Wielkiej Brytanii prowadziły aktywne działania bojowe od sierpnia 1940 r. do maja 1945 r. W powszechnej świadomości zapisał się Dywizjon 303 i jego udział w Bitwie o Anglię. Ale był to zaledwie jeden z kilkunastu dywizjonów i jedna z wielu kampanii lotniczych, w których tysiące lotników ze znakiem „Poland” na ramieniu brały udział w okresie II wojny światowej.

Drogi polskich lotników do Wielkiej Brytanii

Po kampanii 1939 r. większość polskich lotników przedostała się do neutralnej Rumunii i na Węgry, a stamtąd do Francji. Niektórzy dostali się na Zachód przez kraje bałtyckie i Skandynawię. Do kwietnia 1940 r. dotarło na Zachód co najmniej 8,5 tys. lotników.

Polsko-francuską umowę o utworzeniu polskiego lotnictwa we Francji podpisano 17 lutego 1940 r., jednak prace organizacyjne postępowały powoli. W tym samym czasie Naczelnny Wódz, gen. Władysław Sikorski, wydał rozkaz o usamodzielnieniu lotnictwa jako odrębnego rodzaju broni – Sił Powietrznych (SP). Zawarto też umowę polsko-brytyjską. Pierwsi polscy lotnicy przybyli na Wyspy Brytyjskie na przełomie 1939/1940 r. Po kapitulacji Francji wszyscy polscy żołnierze w tym kraju dostali rozkaz ewakuowania się do Wielkiej Brytanii.

Tworzenie pierwszych polskich jednostek lotniczych w Wielkiej Brytanii

Pierwsza umowa polsko-brytyjska przewidywała formowanie w Wielkiej Brytanii wyłącznie dywizjonów bombowych, jako jednostek RAF złożonych z polskiego personelu (ówczesne prawodawstwo brytyjskie nie dopuszczało możliwości formowania ani pobytu w tym kraju obcych oddziałów wojskowych). Doprowadziło to do pierwszego kryzysu, kiedy grupa polskich lotników odmówiła przysięgi na wierność królowi brytyjskiemu.

Po upadku Francji zmieniła się sytuacja Polaków w Wielkiej Brytanii. Z mało istotnych oddziałów dalekiego, pobitego kraju stali się jedynym lojalnym sojusznikiem. Wobec nieuchronnej (jak się wtedy wydawało) inwazji niemieckiej nabrali istotnego znaczenia dla Brytyjczyków, którzy poszli na znaczne ustępstwa przy opracowywaniu nowej umowy. Jednostki polskie uzyskały teraz status niezależnych formacji zagranicznych (parlament brytyjski błyskawicznie uchwalił ustawę zezwalającą na stacjonowanie sojusznicznych wojsk na ziemi brytyjskiej).

Organizacja lotnictwa polskiego w Wielkiej Brytanii

W Londynie mieścił się Inspektorat Sił Powietrznych, po znowelizowaniu polsko-brytyjskiej umowy lotniczej w 1944 r. przekształcony w Dowództwo Sił Powietrznych. Ponieważ polskie jednostki lotnicze były zintegrowane ze strukturą RAF, Inspektorat (Dowództwo) nie sprawował kontroli nad użyciem bojowym polskich dywizjonów. Do dowództw RAF różnych szczebli przydzielano polskich oficerów łącznikowych, mających głos doradczy.



Oficjalne konto zestrzeleń Dyonu 303 w Bitwie o Anglię: 126 „Adolfów”, naniesione kredą na Hurricane’a obok wizerunku Odznaki Kościuszkowskiej. Ówczesny dowódca lotnictwa myśliwskiego RAF, gen. Hugh Dowding, w sprawozdaniu z tej bitwy, opublikowanym jako oficjalny dokument, rządowy stwierdził: „Pierwszy polski Dywizjon (nr 303) w ciągu jednego miesiąca zestrzelił więcej Niemców niż jakakolwiek brytyjska jednostka w tym samym okresie”. Warto podkreślić, że dokument ten opublikowano już po zakończeniu II wojny światowej, kiedy oficjalne czynniki brytyjskie nie okazywały Polakom przesadnej sympatii

polskiego lotnictwa. W końcu 1942 r. OZL przemianowano na Delegaturę Inspektoratu SP. W 1944 r. Delegaturę przekształcono w Bazę Sił Powietrznych (BSP). W lipcu 1945 r. BSP przeniesiono do bazy Dunholme Lodge, w pobliżu miasta Lincoln.

Zestawienie jednostek pierwszoliniowych Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii przedstawiono w tabeli na końcu artykułu. Cechą wyróżniającą PSP spośród innych lotnictw państw okupowanych była jednorodność narodowa personelu naziemnego z personelem latającym (w dywizjonach innych narodowości personel techniczny był zwykle w całości albo w zdecydowanej większości brytyjski).

Oprócz dywizjonów bojowych zorganizowano szereg szkół kształcących personel naziemny i latający. Tworzono też jednostki i formacje pomocnicze. W ramach obrony przeciwlotniczej sformowano Polską Eskadrę Balonową. Reaktywowano Wyższą Szkołę Lotniczą. Wielu polskich pilotów skierowano do służby w lotnictwie dostawczym („ferry”). Liczne ochotniczki podjęły służbę w Pomocniczej Lotniczej Służbie Kobiet.

Uzupełnienia personelu

Początkowo polskie jednostki lotnicze w Wielkiej Brytanii formowano z personelu lotnictwa przybyłego z Polski. Rosnące straty w personelu latającym uzupełniano najpierw spośród nadwyżek personelu, jednak źródło to z czasem uległo wyczerpaniu. Wobec oczywistego odcięcia od naturalnych źródeł uzupełnień w kraju, konieczny stał się nabór do lotnictwa w innych rodzajach broni. Jednostki Wojska Polskiego w Wielkiej Brytanii niemające bliskich perspektyw walki dostarczyły wielu ochotników do lotnictwa. Również wśród

Kompetencje Inspektoratu (Dowództwa) obejmowały m.in. kwestie personalne i dyscyplinarne. Dzięki umowom polsko-brytyjskim polscy lotnicy w Wielkiej Brytanii mieli zdublowane stopnie wojskowe: polskie i brytyjskie, co wiązało się z komplikacjami formalnymi. Stopień polski i brytyjski danego lotnika nie musiał być (i często nie był) równy. Z czysto praktycznego punktu widzenia istotne były rangi brytyjskie, bo według nich wypłacano pobory.

W lipcu 1940 r. w Blackpool na zachodnim wybrzeżu Anglii utworzono Ośrodek Zapasowy Lotnictwa (OZL), a we wrześniu Komendę Uzupełnień nr 2, prowadzącą ewidencję personalną Polskich Sił Powietrznych. Blackpool stało się głównym ośrodkiem

personelu naziemnego lotnictwa znalazło się wielu chętnych do przejścia w szeregi załóg latających.

Istotnym źródłem uzupełnień stali się Polacy „z ZSRS”. Napaść Niemiec zmusiła Józefa Stalina do potraktowania Polaków jako sprzymierzeńców w walce z Adolfem Hitlerem. Po podpisaniu umowy polsko-sowieckiej latem 1941 r. z łagrów napływali żołnierze oraz cywile chcący wstąpić do wojska. Umowy nie przewidywały tworzenia w ZSRS jednostek lotnictwa. W związku z tym lotników w pierwszej kolejności kierowano transportami do Wielkiej Brytanii. Zaczęły one odchodzić z portów północnych trasą konwojową z Murmańska pod koniec 1941 r., a później przez Bliski Wschód i statkami dookoła Afryki. W wielu przypadkach lotnicy zwalniani z łagrów musieli przejść długą kurację, nim odzyskali stan zdrowia pozwalający na służbę lotniczą, a niektórzy już nie byli w stanie wrócić do latania. Zgłaszało się też wielu ochotników niemających za sobą służby w lotnictwie. Byli oni kierowani na pełne przeszkolenie od podstaw, a następnie trafiali jako uzupełnienia do polskich dywizjonów.

Dywizjony myśliwskie

Formowanie dywizjonów myśliwskich

W lipcu 1940 r., wobec narastających ataków Luftwaffe, liczną grupę polskich pilotów skierowano do jednostek myśliwskich RAF i pospieszenie podjęto formowanie polskich dywizjonów myśliwskich. Pierwsze były Dywizjony 302 i 303, które wzięły udział w Bitwie o Anglię (sierpień–październik 1940 r.). Zwłaszcza 303 odniósł spektakularne sukcesy i do października 1940 r. uzyskał (wg brytyjskich instytucji zajmujących się weryfikacją zgłoszonych zestrzeleń) najwięcej zwycięstw spośród wszystkich dywizjonów biorących udział w powietrznej Bitwie o Anglię. Jesienią 1940 r. sformowano Dywizjony 306 i 308, a na początku 1941 r. – 315, 316 i 317.

Polskie skrzydła myśliwskie

Zgodnie z organizacją lotnictwa myśliwskiego RAF, dywizjony były zgrupowane w większe związki: skrzydła. Pierwsze dwa polskie skrzydła powstały wiosną–latem 1941 r. I Skrzydło w Northolt uczestniczyło w najintensywniejszych działaniach dziennych lotnictwa brytyjskiego nad okupowaną Francją i Belgią. II Skrzydło, z dowództwem w Exeterze, pełniło służbę patrolową u południowo-zachodnich wybrzeży Wielkiej Brytanii oraz brało udział w lotach ofensywnych. Ze względu na nierówne obciążenie bojowe skrzydeł wprowadzono zasadę rotacji: po odbyciu kilkumiesięcznej tury bojowej w szeregach I Skrzydła dywizjony przenosiły się na odpoczynek od intensywnych działań bojowych.



Tadeusz Rolski przed kasynem oficerskim w Northolt w 1942 r.

Rolski był pierwszym nie-Brytyjczykiem, który dowodził w powietrzu skrzydłem myśliwskim w strukturze RAF, później pierwszym nie-Brytyjczykiem, który dowodził ruchomym skrzydłem (razem z całym zapleczem naziemnym) w lotnictwie taktycznym, i wreszcie pierwszym nie-Brytyjczykiem, który dowodził bazą myśliwską w Wielkiej Brytanii. W 1942 r. jako pierwszy niebrytyjski lotnik w II wojnie został uhonorowany brytyjskim orderem wybitnej służby (DSO). Warto zwrócić uwagę, że na rękawach widać trzy paski oznaczające RAF-owski stopień Wing Commandera (odpowiednik podpułkownika), a na kołnierzyku dystynkcje polskiego stopnia majora. Na mocy umów polsko-brytyjskich każdy polski lotnik miał niezależne od siebie stopnie: polski i brytyjski

Wiosną 1942 r. rosnące straty PSP wymusiły reorganizację. II Skrzydło wycofano do baz w środkowej Anglii. Od tej pory miało ono charakter treningowy, tylko sporadycznie prowadząc loty bojowe. I Skrzydło pozostało jedynym pierwszoliniowym związkiem taktycznym polskiego lotnictwa myśliwskiego. Nadal stosowano rotację dywizjonów, które odbywały tury bojowe w I Skrzydle, a następnie odpoczynek w II Skrzydle.

Kolejna reorganizacja nastąpiła w 1943 r., kiedy utworzono jeszcze III Skrzydło. W tym samym czasie jeden polski dywizjon przebazowano do Irlandii Północnej, gdzie pełnił on rolę jednostki zaawansowanego treningu dla nowo szkolonych pilotów.

W drugiej połowie 1943 r. I i II Skrzydło Myśliwskie przydzielono do lotnictwa taktycznego z zadaniem wspierania wojsk lądowych. Aż do wiosny 1944 r. ich zadania nie uległy jednak zasadniczej zmianie: przede wszystkim eskortowały one bombowce nad okupowaną Europą Zachodnią. Dopiero w kwietniu 1944 r. oba skrzydła przeszły do działań taktycznych (ich działania w tej roli opisano w części Lotnictwo – współdziałania z wojskami lądowymi). Dwa dywizjony – 303 i 316 – pozostały w strukturze obrony powietrznej Wielkiej Brytanii, choć i one w 1944 r. przeniosły się na lotniska polowe.

Eskadry afrykańskie

Na przełomie 1941/1942 r. spośród pilotów oddziału transportowego w Takoradi wybrano ochotników, którzy przeszli szkolenie myśliwskie i przydzielono ich do słynnego 112 Dywizjonu „Rekinów”, z którym wzięli udział w walkach nad Libią; niestety, bez sukcesów i wkrótce powrócili do poprzednich zadań.

Ponieważ działania w Afryce Północnej dostarczały RAF wiele doświadczeń operacyjnych w warunkach polowych, z dala od stałych baz, postanowiono wysłać na front afrykański grupę doświadczonych polskich myśliwców. Mieli się nauczyć nowych metod walki, aby następnie wykorzystać tę wiedzę w PSP podczas nadchodzącej wojny na kontynencie europejskim. Polski Zespół Myśliwski przybył do Afryki w marcu 1943 r. i walczył tam do połowy maja, kiedy rozbito wojska osi w Afryce. Liczba 25 zestrzeleń uzyskana przez eskadrę afrykańską (prasa ukuła nazwę „Cyrk Skalskiego”, od nazwiska dowódcy) przewyższała wynik najlepszego dywizjonu PSP za cały 1943 r.!

W obronie Wielkiej Brytanii 1944–1945

Po inwazji we Francji, w połowie czerwca 1944 r. Niemcy zaczęli atakować Wielką Brytanię samolotami-pociskami („bombami latającymi”) V1. Na przełomie czerwca i lipca 1944 r. do zwalczania V1 skierowano trzy polskie dywizjony (306, 315 i 316) wyposażone w samoloty Mustang (w tym celu 133. Skrzydło wycofano z 2nd TAF). Po wyzwoleniu przez aliantów terenów Europy Zachodniej, na których znajdowały się wyrzutnie, Niemcy zaczęli odpalać V1 nocą z samolotów-nosicieli. W zwalczaniu tej broni brał udział Dyon 307. W 1945 r. Niemcy podjęli dzienne ataki V1 na miasta wyzwolonej Europy i polskie dywizjony ponownie skierowano do zwalczania tej broni.

Chociaż 133. Skrzydło oraz Dywizjony 303 i 316 były formalnie przydzielone do obrony powietrznej Wielkiej Brytanii, to w praktyce – poza V1 – nie było wtedy zagrożeń lotniczych ze strony Luftwaffe. Wszystkie te jednostki latały więc na operacje ofensywne, przede wszystkim eskortowały alianckie bombowce nad Niemcy.

W tym czasie Dyon 309 (patrz dalej Lotnictwo – współdziałania z wojskami lądowymi) zmienił przeznaczenie i dołączył do dywizjonów myśliwskich PSP na Wyspach Brytyjskich.

Lotnictwo myśliwskie nocne

W sierpniu 1940 r. powstał polski dywizjon nocnych myśliwców (307) uzbrojony w samoloty Defiant¹. W 1941 r. przebrojono go w dwusilnikowe myśliwce Beaufighter. Latanie w nocy wymagało nie lada kunsztu od pilotów, ale od 1942 r. sercem dwuosobowej załogi nocnego myśliwca był radionawigator (operator pokładowej aparatury radarowej). Wraz ze zmieniającymi się możliwościami technicznymi wprowadzano sprawniejsze urządzenia o coraz większym zasięgu na nowszych typach samolotów.

Wiosną 1943 r. wydzielony oddział Dywizjonu 307 skierowano do dziennych patroli nad Zatoką Biskajską, a w lecie zadania te podjął cały dywizjon. Pod koniec 1943 r. „Puchacze” wróciły do zadań nocnych myśliwców, prowadząc patrole nad Wielką Brytanią i wypadły nad okupowaną Europę. Takie zadania wykonywano do końca wojny, przy czym w 1944 r. doszedł nowy cel – pociski V1.

Dywizjony bombowe

Średnie bombowce Wellington

W czerwcu 1940 r. zaczęto formować pierwsze dwa polskie dywizjony bombowe: 300 i 301. W połowie września 1940 r. osiągnęły one gotowość bojową na lekkich samolotach bombowych Fairey Battle, ale już w październiku rozpoczęto przebrojenie w dwusilnikowe Wellingtony. Jesienią 1940 r. przystąpiono do formowania Dywizjonów 304 i 305. Pierwszy nalot polskich dywizjonów na Wellingtonach przeprowadzono nocą 21/22 grudnia 1940 r. na Antwerpię. Pierwsze bombardowanie Niemiec (portu w Bremie) przeprowadzono w Nowy Rok 1941. W 1942 r. RAF rozpoczęła masowe naloty na poszczególne



Dwusilnikowy nocny myśliwiec de Havilland Mosquito z Dywizjonu 307 na początku 1945 r. Nieforemny przód kadłuba krył instalację radarową, pozwalającą wykrywać samoloty wroga w ciemności. Zbudowany głównie z drewna Mosquito był jednym z najlepszych samolotów wielozadaniowych II wojny światowej i z tego względu był znany jako „drewniane cuda”. Innej, myśliwsko-bombowej wersji tego samolotu używał w latach 1944–1945 Dywizjon 305



Obsługa naziemna bombowca Vickers Wellington z Dywizjonu 301 w 1941 r. Polski personel naziemny naszych dywizjonów stanowił ewenement wśród formacji uchodźczych. W dywizjonach innych narodowości zwykle tylko personel latający pochodził z państw okupowanych, a personel techniczny był z reguły brytyjski

¹ Jedyny zachowany na świecie egzemplarz tego samolotu (N 1671) jest eksponowany w Muzeum RAF w Hendon w malowaniu polskiego dywizjonu (oznaczenie kodowe EW-D) (przyp. red.).



Avro Lancaster Dywizjonu 300, który był jedyną niebrytyjską jednostką wyposażoną w te samoloty. Czterosilnikowy Lancaster był najpotężniejszym bombowcem wojny w Europie – zabierał dwa razy więcej bomb niż rozreklamowane amerykańskie „Latające Fortece”

miasta niemieckie, które kontynuowano do końca wojny, z udziałem polskich bombowców.

Rosnące straty dywizjonów bombowych zmusiły PSP do zmian organizacyjnych. Wiosną 1942 r. Dywizjon 304 przydzielono do lotnictwa obrony wybrzeża, do zwalczania okrętów podwodnych. W 1943 r. rozwiązano Dywizjon 301 i przeniesiono Dywizjon 305 do lotnictwa taktycznego.

W latach 1941–1944 polskie Wellingtony zrzuciły ponad 5 tys. ton bomb oraz blisko 1,5 tys. ton min. Poległo, zaginęło lub trafiło do niewoli ok. 750 lotników.

Ciężkie bombowce Lancaster

Po długich staraniach Inspektorat SP doprowadził na przełomie 1943/1944 r. do przebrojenia Dyonu 300 w czterosilnikowe bombowce Avro Lancaster. Załogi Dywizjonu 300 wykonywały głównie naloty na cele w Niemczech. Jedynie po inwazji w czerwcu 1944 r. atakowano obiekty na zapleczu frontu w Normandii. W ciągu nieco ponad roku działań na Lancasterach, Dywizjon 300 zrzucił ponad 6,5 tys. ton bomb – ponad połowę całego tonażu zrzuconego przez polskie dywizjony bombowe w latach 1940–1945! Poległo w tym czasie ponad 160 lotników Dyonu 300.

Wiosną 1945 r., pod krypt. „Manna”, lotnictwo alianckie prowadziło zrzuty zaopatrzenia dla głodującej ludności Holandii, po zalaniu znacznych połaci kraju wskutek przerwania tam przez Niemców. Ogółem w kwietniu i maju 1945 r. załogi Dywizjonu 300 zrzuciły 152 tony żywności.

Lotnictwo obrony wybrzeża

Wiosną 1942 r. Dyon 304 rozpoczął przeszkolenie w zwalczaniu U-bootów, po czym podjął patrole nad Atlantykiem i Zatoką Biskajską. W połowie 1943 r. Dywizjon dostał nową wersję Wellingtonów, wyposażoną w radar do wykrywania okrętów podwodnych. W latach 1942–1945 lotnicy Dyonu 304 wykonali 33 celne ataki na niemieckie okręty podwodne. Zatopiono na pewno dwa U-booty – tyle samo, ile cała nasza Marynarka Wojenna w latach II wojny światowej.

Załadunek bomb głębinowych do Wellingtona Dywizjonu 304. Lotnicy tej jednostki zatopili na pewno dwa U-booty – tyle samo, ile cała Marynarka Wojenna RP w latach II wojny światowej



Lotnictwo – współdziałania z wojskami lądowymi

Dywizjon 309

Dywizjon 309 sformowano w październiku 1940 r. w Szkocji. Jego zadaniem było rozpoznanie i bezpośrednie wsparcie wojsk 1. Korpusu Polskiego na powolnych i słabo uzbrojonych samolotach Westland Lysander. W 1942 r. przekształcono go w jednostkę o dwóch różnych eskadrach: bombowo-rozpoznawczej na Lysanderach i myśliwsko-rozpoznawczej na szybkich, jednomiejscowych samolotach North American Mustang. Ostatecznie Dyon 309 wyposażono w całości w Mustangi i w 1943 r. wykonywał loty rozpoznawcze. Kiedy stało się jasne, że 1. Korpus Polski nie wejdzie jako całość do działań w Europie, jego dywizjon rozpoznawczy stracił rację bytu i podjęto decyzję o przekształceniu Dyonu 309 w myśliwski.

Lotnictwo taktyczne

W drugiej połowie 1943 r. dokonano w lotnictwie alianckim (w tym w PSP) ogromnej reorganizacji pod kątem planowanej inwazji. Wydzielono tzw. 2. Lotnictwo Taktyczne (2nd TAF) do wsparcia wojsk lądowych, którego jednostki po inwazji miały bazować na lotniskach przyfrontowych.

Pośród polskich jednostek, do lotnictwa taktycznego przydzielono I i II Skrzydło Myśliwskie (odpowiednio pod numerem 131 i 133 w strukturze 2nd TAF) oraz 305 Dywizjon Bombowy, który został przebrojony w lżejsze bombowce North American Mitchell i miał odtąd wykonywać zadania bojowe w dzień. W końcu 1943 r. Dywizjon 305 dostał samoloty myśliwsko-bombowe de Havilland Mosquito, w których załoga składała się tylko z pilota i nawigatora.

W kwietniu 1944 r. skrzydła myśliwskie przeniosły się na polowe lotniska. Skrzydło 131. na Spitfire'ach (Dywizjony 302, 308 i 317) i 133. Skrzydło (Dyony 306 i 315 oraz 129 Dywizjon RAF) miały się odtąd zajmować również bezpośrednim wsparciem wojsk lądowych, m.in. bombardowaniem. Latem 1944 r. 133. Skrzydło wyłączono z 2nd TAF i przesunięto do obrony Londynu przed V1. Skrzydło 131. w pierwszych dniach sierpnia перебазowano do wyzwolonej Francji. Na początku września formacja rozpoczęła wędrówkę po kolejnych lotniskach w ślad za przesuującym się frontem, aż w połowie kwietnia 1945 r. przeniosła się na okupowaną ziemię niemiecką. W listopadzie 1944 r. również Dyon 305 przeniesiono na lotnisko w wyzwolonej Francji.

Lotnictwo 2. Korpusu Polskiego

Wiosną w 1943 r. sformowano na Wyspach Brytyjskich Dywizjon 318, jako jednostkę rozpoznania taktycznego 2. Korpusu. Po przeszkoleniu w Anglii personel wysłano do Egiptu. W kwietniu 1944 r. Dywizjon 318 перебазował się do Włoch. Jego podstawowe zadania aż do końca wojny obejmowały rozpoznanie fotograficzne i wzrokowe, a także korygowanie ognia artylerii dalekiego zasięgu. Jeszcze po oficjalnym końcu wojny Dyon 318 wykonywał loty patrolowe nad Austrią i Jugosławią, dochodziło też do – niekiedy przyjaznych – spotkań z samolotami sowieckimi.

We wrześniu 1944 r. przystąpiono do formowania dywizjonu korygowania ognia artylerii, który miał wchodzić w skład artylerii 2. Korpusu. W grudniu 1944 r., po zakończeniu szkolenia taktycznego, 663. Dywizjon Samolotów Artylerii wszedł do działań. Do końca wojny piloci dywizjonu wykonali ponad 1200 lotów operacyjnych, w łącznym czasie ponad



Polscy piloci przed samolotem myśliwsko-bombowym Spitfire LF.IX na lotnisku polowym w wyzwolonej Europie w drugiej połowie 1944 r. Z prawej por. Leszek Szczerbiński, który poległ 4 maja 1945 r. jako ostatni polski lotnik w II wojnie światowej

1100 godz. Po wojnie jednostka wykonywała loty łącznikowe i komunikacyjne.

Lotnictwo specjalnego przeznaczenia

Z Wielkiej Brytanii

Polacy już od końca 1939 r. planowali łączność lotniczą z okupowanym krajem. Aby miała szansę powodzenia, loty musiały być wykonywane nocą, pojedynczo, a ich cele musiały okrywać ścisła tajemnica. Po upadku Francji sprawa mocno się skomplikowała – lot z Anglii do Polski i z powrotem trwał ok. 12 godz., więc był realny tylko przez zimową połowę roku. Pierwszego zrzutu do Polski dokonała nocą w lutym 1941 r. brytyjska załoga z 419. Eskadry RAF.

W drugiej połowie 1941 r. skierowano pierwszych polskich lotników do 138. Dywizjonu RAF, który wykonywał loty ze zrzutami

w krajach okupowanych. Pierwszy lot polskiej załogi do Polski miał miejsce w listopadzie 1941 r. Polskie załogi często wysyłano też ze zrzutami do innych krajów, w miarę potrzeb 138. Dywizjonu. Wiosną 1943 r. polską sekcję Dywizjonu 138. wyodrębniono jako jego autonomiczną Eskadrę C. Wzmocniono ją częścią personelu naziemnego rozwiązanego wtedy Dywizjonu 301. i była uważana za jego kontynuację (nazwą „Eskadra 301” posługiwano się nawet w niektórych dokumentach).

Z Włoch

W 1943 r. stało się możliwe przeniesienie jednostki na obszar śródziemnomorski – trasa stąd do Polski była krótsza i omijała silnie broniony obszar Niemiec. Pod koniec 1943 r. polską eskadrę usamodzielniono jako 1586. Eskadrę Specjalnego Przeznaczenia. Najpierw krótko bazowała w Tunezji, a od grudnia 1943 r. we Włoszech, na lotnisku koło Brindisi.

Od jesieni 1943 r. do końca lipca 1944 r. polska eskadra wykonała 210 lotów z zaopatrzeniem dla AK w Polsce. W 1944 r. jednym z podstawowych zadań Eskadry (oprócz lotów ze zrzutami dla AK) stało się zaopatrywanie komunistycznej partyzantki na Bałkanach. W lipcu 1944 r. szereg załóg 1586. Eskadry ukończyło tury bojowe i 1 sierpnia miała ona mniej załóg niż samolotów! Dlatego z punktu widzenia pomocy zrzutowej, Powstanie Warszawskie wybuchło w bardzo złym momencie.

Według szacunków wojskowych, zrzuty mogłyby wpłynąć na przebieg Powstania, gdyby liczyły kilkanaście ton zaopatrzenia na dobę. Oznaczało to konieczność wysłania do Warszawy co noc przynajmniej 20 samolotów. Kilkakrotnie podczas Powstania dowództwo brytyjskie uznawało, że loty takie – łatwo przewidywalne dla Niemców – są zbyt ryzykowne i nakazywało ich zawieszenie, ale po protestach Polaków zakaz odwoływano. W ciągu całego Powstania eskadrze udało się przeprowadzić ogółem ok. 30 lotów do Warszawy i ok. 50 lotów w okolicy Warszawy. Straty wyniosły 16 polskich załóg i 18 samolotów.

Służby pomocnicze

Eskadra balonów zaporowych

Polska Eskadra Balonowa osiągnęła gotowość bojową w grudniu 1940 r. i obsadzała dziesięć posterunków balonów zaporowych wokół Glasgow. Od lipca 1942 r. eskadra osłaniała północny brzeg zatoki Firth of Forth w rejonie mostu kolejowego oraz bazę Royal Navy w Rosyth. Eskadra obsługiwała wtedy także balony obserwacyjne na uwięzi, przystosowane do szkolenia żołnierzy polskiej 1. Samodzielnej Brygady Spadochronowej.

Pod koniec czerwca 1944 r. eskadrę przeniesiono do obrony Londynu przed atakami bomb latających V1. Jesienią 1944 r. przeformowano ją w Polski Oddział Balonowy, który w grudniu 1944 r. skierowano do Cardington w hrabstwie Shropshire, gdzie przebywał do rozwiązania w połowie 1946 r.

Lotnicy dostawczy („ferry”)

Przez całą wojnę jednym z najistotniejszych zadań tyłowych lotnictwa był przerzut samolotów między fabrykami i zakładami remontowymi a jednostkami frontowymi. Na Wyspach Brytyjskich dostawą samolotów zajmowała się paramilitarna organizacja ATA, złożona z pilotów niepodlegających służbie wojskowej. Poza Wyspami Brytyjskimi zadania „ferry” pozostały w rękach wojska. Pod koniec 1940 r. Brytyjczycy, odcięci od linii zaopatrzenia przez Morze Śródziemne, zmuszeni byli utworzyć kanał przerzutu samolotów z Afryki Zachodniej do Egiptu. Jesienią 1940 r. utworzono w tym celu Polski Oddział Transportowy pod dowództwem płk. Mateusza Iżyckiego w składzie 50 pilotów. Pod koniec 1943 r. most powietrzny przez Afrykę stracił na znaczeniu, z powodu przetarcia szlaków morskich na Morzu Śródziemnym, a doświadczeni lotnicy prowadzili odtąd loty z Sudanu i Egiptu na Daleki Wschód.

Wprowadzenie przez USA w marcu 1941 r. ustawy „Lend-Lease” zwielokrotniło liczbę samolotów przetrucanych przez Atlantyk. W październiku 1941 r. udało się do Kanady sześciu najbardziej doświadczonych pilotów PLL „Lot”, którzy podjęli pionierskie zadania transatlantyckiego przerzutu samolotów w składzie 45. Grupy Transportowej RAF. W latach 1943–1945 polski personel liczył tam średnio 60 ludzi.

Pomocnicza Lotnicza Służba Kobiet

Pomocnicza Lotnicza Służba Kobiet powstała w grudniu 1942 r. Wobec braków kadrowych w PSP lotniczek pełniły wiele funkcji wcześniej zarezerwowanych dla mężczyzn – kierowców, mechaników, zbrojmistrzów itp.



Od lewej: mjr obs. Stanisław Król i chor. pil. Stanisław Kłosowski po dekoracji Złotymi Krzyżami Orderu Wojennego Virtuti Militari (IV kl.) przez Naczelnego Wodza, gen. Kazimierza Sosnkowskiego, podczas jego wizyty w Brindisi 28 marca 1944 r. 1586. Eskadra Specjalnego Przeznaczenia, która wykonywała zrzućy zaopatrzenia dla Armii Krajowej, miała w swoich szeregach trzech kawalerów Złotego Krzyża Virtuti Militari, spośród ogółem ośmiu wyróżnionych orderem tej klasy za służbę w lotnictwie

Szkolenie lotnicze

Szkolenie naziemne

Od początku 1940 r. podjęto w Eastchurch szkolenie polskiego personelu naziemnego. Po utworzeniu latem 1940 r. w Blackpool Centrum Wyszkożenia Ziemnego (CWZ), tam skuto szkolenie mechaników dla PSP. W ramach CWZ prowadzono też wstępne szkolenie personelu latającego. W lipcu 1942 r. CWZ przeniesiono do Halton, gdzie utworzono też Lotniczą Szkołę Techniczną dla Małoletnich – Gimnazjum nr 2. Od 1944 r. CWZ mieściło się w Locking, a od 1945 r. – w Cammeringham.

Lotnicza Szkoła Techniczna dla Małoletnich, Gimnazjum nr 1 powstała 25 października 1943 r. w Heliopolis w celu teoretycznego i praktycznego kształcenia chłopców przybyłych z Armią Andersa na Bliski Wschód. Szkoła istniała do 1946 r., kiedy przeniesiono ją do CWZ w Cammeringham. Od połowy 1944 r. członkinie PLSK również szkolono w CWZ i w coraz szerszym stopniu kierowano do pracy w personelu technicznym.

Szkolenie personelu latającego

Na początku 1941 r. przystąpiono do tworzenia polskich szkół lotniczych w Wielkiej Brytanii. W styczniu 1941 r. w Hucknall powstała 1. Polska Szkoła Pilotażu (No. 1. Polish FTS). W ciągu pierwszych sześciu miesięcy 1941 r. szkołę opuściło 150 pilotów. Wzmoczone zapotrzebowanie na pilotów spowodowało w czerwcu 1941 r. reorganizację szkoły, w wyniku czego powstała 25. Polska Szkoła Pilotażu Początkowego (No. 25. Polish EFTS) i 16. Polska Szkoła Pilotażu Podstawowego (No. 16 Polish SFTS).

W Peterborough powstała 25. PEFTS, którą w lipcu 1941 r. przeniesiono do Hucknall. Zdecydowaną większość absolwentów szkoły stanowili ochotnicy spośród personelu naziemnego lotnictwa i z innych rodzajów broni Polskich Sił Zbrojnych. W grudniu 1942 r.



Zbiorowe zdjęcie uczestników kursu nr 12 w 16. Polskiej Szkole Pilotażu Podstawowego w Newton.

Na tym etapie szkolenia następował podział na pilotów samolotów jednosilnikowych (czyli przede wszystkim myśliwskich) i wielosilnikowych. Po ukończeniu tej szkoły piloci uzyskiwali prawo noszenia odznaki pilota, zwanej „gapą”, ale czekało ich jeszcze co najmniej kilka miesięcy specjalistycznego szkolenia, nim trafili do jednostek frontowych

w szkole zaczęto organizować specjalne kursy instruktorskie na własne potrzeby. Ukończyło je 49 instruktorów, na 12 kolejnych kursach trwających do listopada 1945 r.

W Hucknall w czerwcu 1941 r., na bazie 1. Polskiej Szkoły Pilotażu powstała 16. PSFTS, którą 15 lipca 1941 r. przeniesiono do Newton. Szkoliła absolwentów 25. PEFTS, a ukończyło ją łącznie 1525 pilotów. W Newton 6 września 1943 r. otwarto Polską Szkołę Instruktorów, którą na 6 kursach dziesięciodniowych ukończyło 80 instruktorów, po ukończeniu tury lotów bojowych.

W Wielkiej Brytanii nie utworzono polskich szkół nawigatorów, bombardierów, strzelców ani radiooperatorów – szkolenie w powietrzu przechodzili w szkołach RAF.

Zgrywanie załóg samolotów wielomiejsowych

W kwietniu 1940 r. utworzono w Hucknall Polski Oddział Szkolny. W czerwcu 1940 r. przemianowano go na 18. Oddział Szkolenia Bojowego (18. OTU) i przeniesiono do Bramcote, gdzie stał się głównym ośrodkiem treningu polskiego personelu lotnictwa bombowego, z polskimi instruktorami, mechanikami oraz personelem pomocniczym. Istotą tego treningu było łączenie lotników poszczególnych specjalności w zgrane załogi. Do grudnia 1946 r. polski 18. OTU wyszkolił niemal 2200 ludzi personelu latającego.

W związku z przesunięciem Dyonu 304 do zwalczania okrętów podwodnych, w listopadzie 1942 r. jedną eskadrę z 18. OTU przeniesiono do 6. OTU dla szkolenia tych polskich załóg. Pod koniec 1943 r. przesunięto ją do 3. OTU, ale w styczniu 1944 r. wróciła do 6. OTU.

Szkolenie polskich załóg samolotów czterosilnikowych oraz dwusilnikowych samolotów myśliwskich i myśliwsko-bombowych odbywało się w jednostkach szkolnych RAF.

Szkolenie bojowe pilotów myśliwców jednomiejscowych

Wiosną 1941 r. utworzono Polską Szkołę Myśliwską. W strukturze Polskich Sił Powietrznych traktowano ją jako samodzielny oddział, ale z punktu widzenia RAF była częścią ośrodka treningowego, przy którym funkcjonowała. Początkowo był to 55. OTU, na samolotach Hurricane. Latem 1941 r. uruchomiono równoległe kursy na Spitfire'ach w 61. OTU, przez co szkoła była rozdzielona między te dwa ośrodki. W drugiej połowie 1942 r. całość szkoły skupiono w 58. OTU, szkolenie polskich pilotów myśliwskich (wyłącznie na samolotach Spitfire) odbywało się tam do jesieni 1943 r. Następnie szkołę przeniesiono do 61. OTU, gdzie funkcjonowała do końca wojny.



Jadwiga Piłsudska (córka Marszałka) była jedną z polskich lotniczek w paramilitarnej organizacji ATA zajmującej się dostawą samolotów między zapleczem a jednostkami frontowymi. Szerokie użycie lotnictwa wymagało rozprawiania tysięcy samolotów po całym świecie, angażując rzeszę pilotów, w tym wielu Polaków. Zarówno w regularnej służbie wojskowej, jak i w formacjach pomocniczych Polacy nosili na ramieniu naszywkę z nazwą swojego kraju: „POLAND”

Wyższe studia lotnicze

W kwietniu 1943 r. powstała Wyższa Szkoła Lotnicza, jako część Wyższej Szkoły Wojskowej w Eddleston w Szkocji, na wzór rozwiązań wypracowanych w II Rzeczypospolitej. Na początku 1944 r. Wyższa Szkoła Lotnicza stała się samodzielną uczelnią, zorganizowaną według zasad RAF i przeniesiono ją do Weston-Super-Mare, gdzie realizowała sześciomiesięczny kurs dla oficerów. Wśród wykładowców byli doświadczeni lotnicy polscy oraz wyżsi oficerowie RAF i Armii. Do kwietnia 1946 r. studia w szkole ukończyło na czterech kursach ponad 120 oficerów.

Po wojnie

Okupacja Niemiec

Po zakończeniu wojny, latem 1945 r., 131. Skrzydło znalazło się w składzie nowo utworzonego brytyjskiego lotnictwa okupacyjnego (BAFO) i stacjonowało w Niemczech. Baza skrzydła z czasem stała się ośrodkiem, do którego ściągali Polacy z różnych rejonów Niemiec, uwolnieni z obozów i robót przymusowych, a także uciekający przez zieloną granicę z Polski rządzonej przez komunistów.

Również Dywizjon 305 stanowił przez pewien czas część wojsk okupacyjnych. Od marca do października 1946 r. stacjonował na lotnisku Kolonia-Wahn. W tym czasie samoloty dywizjonu wykonywały też loty kurierskie do Norymbergi, przewożąc dokumenty związane z odbywającym się tam procesem zbrodniarzy niemieckich.

W październiku 1946 r. wszystkie te dywizjony przeniesiono na Wyspy Brytyjskie.

Rozwiązanie polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii

Po zakończeniu wojny dywizjony myśliwskie i bombowe stacjonujące na Wyspach Brytyjskich zajmowały się treningiem codziennym i udziałem w ćwiczeniach. Dywizjon 300. przewoził na Wyspy Brytyjskie uwolnionych jeńców wojennych (ogółem około tysiąca) oraz żołnierzy brytyjskich z Włoch (ponad 3,7 tys.). Prowadzono loty transportowe z zaopatrzeniem medycznym i odzieżą dla Polaków uwalnianych z obozów koncentracyjnych i robót przymusowych na terenie Niemiec.

Dywizjony 301 i 304 przesunięto do lotnictwa transportowego. Do wiosny 1946 r. wykonywały loty transportowe do różnych miast europejskich.

Po wycofaniu uznania Rządu RP przez Brytyjczyków (w lipcu 1945 r.), Polskie Siły Zbrojne (a więc i PSP) podlegały władzom brytyjskim, w oczekiwaniu na ustalenia co do ich dalszego losu. Rozkazem Ministerstwa Lotnictwa 31 maja 1946 r. rozwiązano PSP. W ciągu 1946 r. wszystkie polskie dywizjony zgrupowano na kilku lotniskach brytyjskich i w końcu tego roku rozwiązano.

Lotnicy PSP, jak wszyscy żołnierze Polskich Sił Zbrojnych, stanęli przed dylematem: wrócić do kraju czy pozostać na emigracji. Wyruszyli na wojnę w obronie niepodległości Polski i ta walka zakończyła się niepowodzeniem. Szacuje się, że spośród ponad 14 tys. ludzi, którzy w chwili zakończenia wojny pełnili służbę w PSP, na emigracji pozostało ponad 11 tys.

Na bazie PSP powołano Polski Korpus Przysposobienia i Rozmieszczenia (RAF), aby pomóc polskim lotnikom pozostającym na Zachodzie w zdobyciu zawodu cywilnego. Wielu lotników podjęło służbę w RAF, gdzie niektórzy doszli z czasem do wysokich stanowisk dowódczych.

Wśród powracających do Polski byli zawodowi wojskowi, którzy podjęli służbę w „ludowym” lotnictwie. Na przełomie lat czterdziestych i pięćdziesiątych władze dokonały czystki, usuwając z wojska i ze wszystkich instytucji lotniczych (łącznie z aeroklubami) lotników przybyłych z Zachodu. Wielu z nich uwięziono i skazano na śmierć lub długoletnie więzienie, a pozostający na wolności byli dyskryminowani i prześladowani. Dopiero po „odwilży” lat 1955–1956 mogli powrócić do normalnego życia, a niektórzy do służby wojskowej.

Powrót do tradycji

Po odzyskaniu niepodległości, na początku lat dziewięćdziesiątych nastąpiło odrodzenie najświetniejszych tradycji lotnictwa, a jednostki Sił Powietrznych RP na mocy decyzji władz wojskowych oraz środowisk weteranów przejęły rodowód dawnych jednostek. Kontynuowane są m.in. tradycje Dywizjonów 301, 302, 303 i 306.

Co ciekawe, nie tylko polskie jednostki dziedziczą tradycje polskich dywizjonów z II wojny. Tradycje 663. Dywizjonu Samolotów Artylerii są kontynuowane przez 663. Dywizjon 3. Pułku Korpusu Lotniczego Wojsk Lądowych Wielkiej Brytanii.

Zdjęcia w artykule *via* autor.



Fot. Wojtek Matusiak/Piotr Abraszek

Szczytne tradycje polskiego lotnictwa odrodziły się po odzyskaniu niepodległości. Ostatnio jeden z MiG-ów 29 1. Eskadry Lotnictwa Taktycznego z Mińska Mazowieckiego dostał specjalne malowanie okolicznościowe z okazji zbliżającego się dziewięćdziesięciolecia powstania Eskadry Kościuszkowskiej i siedemdziesięciolecia Dywizjonu 303. Na grzbiecie samolotu wymalowano okazałych rozmiarów

Odnakę Kościuszkowską. Dziewięćdziesiąt lat temu takie godło widniało na dwupłatach amerykańskich ochotników w wojnie polsko-bolszewickiej, siedemdziesiąt lat temu na Hurricane'ach broniących Londynu, a od kilku lat jest malowane pod kabiną na MiG-ach tej eskadry

Pierwszoliniowe jednostki Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii

Jednostka	Przeznaczenie	Okres	Rejon bazowania	Uwagi
Dywizjon 300 „Ziemi Mazowieckiej”	bombowy	VII 1940	Wielka Brytania	
Dywizjon 301 „Ziemi Pomorskiej”	bombowy	VII 1940	Wielka Brytania	
	specjalnego przeznaczenia	XI 1944	Włochy	sformowany na bazie 1586. Eskadry
Dywizjon 302 „Poznański”	transportowy	IV 1945	Wielka Brytania	
	myśliwski dzienny	VII 1940	Wielka Brytania	od jesieni 1943 r. w lotnictwie taktycznym
		VIII 1944	Europa Zachodnia	w lotnictwie taktycznym
Dywizjon 303 „Warszawski” im. T. Kościuszki	myśliwski dzienny	X 1946	Wielka Brytania	
		VIII 1940	Wielka Brytania	
Dywizjon 304 „Ziemi Śląskiej”	bombowy	VIII 1940	Wielka Brytania	
	zwalczania okrętów podwodnych	V 1942	Wielka Brytania	
Dywizjon 305 „Ziemi Wielkopolskiej”	bombowy	VIII 1940	Wielka Brytania	od jesieni 1943 r. w lotnictwie taktycznym
		XI 1944	Europa Zachodnia	w lotnictwie taktycznym
		X 1946	Wielka Brytania	
Dywizjon 306 „Toruński”	myśliwski dzienny	VIII 1940	Wielka Brytania	od jesieni 1943 r. do lata 1944 r. w lotnictwie taktycznym
		XII 1946		
Dywizjon 307 „Lwowski”	myśliwski nocny	VIII 1940	Wielka Brytania	
	myśliwski dzienny	IX 1940	Wielka Brytania	od jesieni 1943 r. w lotnictwie taktycznym
Dywizjon 308 „Krakowski”		VIII 1944	Europa Zachodnia	w lotnictwie taktycznym
		X 1946	Wielka Brytania	

Dywizjon 309 „Ziemi Czerwieńskiej”	współpracy z wojskami lądowymi	X 1940	II 1943	Wielka Brytania	
	myśliwsko-rozpoznawczy	II 1943	X 1944	Wielka Brytania	
	myśliwski dzienny	X 1944	XII 1946	Wielka Brytania	
Dywizjon 315 „Dębiński”	myśliwski dzienny	I 1941	XII 1946	Wielka Brytania	od jesieni 1943 r. do lata 1944 r. w lotnictwie taktycznym
Dywizjon 316 „Warszawski”	myśliwski dzienny	II 1941	XII 1946	Wielka Brytania	
Dywizjon 317 „Wileński”	myśliwski dzienny	II 1941	VIII 1944	Wielka Brytania	od jesieni 1943 r. w lotnictwie taktycznym
Dywizjon 318 „Gdański”	myśliwsko-rozpoznawczy	VIII 1944	X 1946	Europa Zachodnia	w lotnictwie taktycznym
		X 1946	XII 1946	Wielka Brytania	
		IV 1943	VIII 1943	Wielka Brytania	
		IX 1943	IV 1944	Bliski Wschód	
		V 1944	VIII 1946	Włochy	
Dywizjon 663 „301. Eskadra”	współpracy z artylerią specjalnego przeznaczenia	VIII 1946	XII 1946	Wielka Brytania	
		IX 1944	X 1946	Włochy	
		IV 1943	XI 1943	Wielka Brytania	jako Eskadra C Dywizjonu 138 RAF; przeformowana w 1586. Eskadrę
1586. Eskadra	specjalnego przeznaczenia	XI 1943	XII 1943	Afryka Płn.	wyodrębniona dotychczasowa Eskadra C Dywizjonu 138 RAF
Polski Zespół Myśliwski	myśliwski dzienny	XII 1943	XI 1944	Włochy	przeformowana w Dyon 301
		III 1943	V 1943	Afryka Płn.	jako Eskadra C Dywizjonu 145 RAF