Marek Rogusz

„TEN" POLSKI DYWIZJON

Klęska i ewakuacja

Wczesnym rankiem 1 września 1939 r. Rzesza Niemiecka rozpoczęła działania wojenne przeciwko Polsce – rozpoczęła się II wojna światowa. Od samego początku wojny niemieckie lotnictwo zostało zastosowane w sposób nieznany do tej pory w historii, szczególnie w zakresie wsparcia własnych wojsk na polu walki, niszczenia logistyki i łączności oraz bezprecedensowych ataków na bezbronne wsie i miasta. Propaganda Goebbelsa głosiła tezy – powtarzane do dzisiaj przez niektórych historyków – jakoby polskie lotnictwo zostało zniszczone pierwszego dnia na ziemi. Nie było to prawdą. Podczas uderzenia Luftwaffe w polskie lotniska zniszczeniu uległy jedynie samoloty szkolne i będące w naprawach, natomiast jednostki bojowe od kilku dni przebywały na zamaskowanych lotniskach polowych. Prawdą jest natomiast, że Luftwaffe była wówczas najnowocześniejszym i najsilniejszym lotnictwem wojskowym na świecie, sprawdzonym w realnej walce w czasie wojny domowej w Hiszpanii. Nie zważając na pięciokrotną przewagę liczebną i olbrzymią przewagę techniczną Luftwaffe, polskie lotnictwo stanęło do bohaterskiej i zaciętej walki, ale pomimo strącenia do końca kampanii wrześniowej 126 niemieckich samolotów[1] nie mogło wygrać samotnie walki z niemieckim agresorem. Niespodziewany cios w plecy zadany Polsce 17 września 1939 r. przez ZSRS – ówczesnego sojusznika Hitlera, spowodował, że resztkom polskiego lotnictwa wydano jedyny mający jeszcze sens rozkaz ewakuacji.

Większość polskich lotników przedostała się do neutralnej Rumunii i na Węgry, a stamtąd do sojuszniczej Francji. Niektórzy wybrali drogą północną – przez kraje bałtyckie i Skandynawię. Do połowy 1940 r. na Zachód przedostało się ponad 9 tys. lotników i personelu naziemnego, co stanowiło ponad 80% stanu osobowego polskiego lotnictwa przed wybuchem wojny. Ewakuacja ta była jednym z większych osiągnięć tego etapu wojny i – co się okazało w przyszłości – miała kluczowe znaczenie dla przebiegu bitwy o Anglię.

Przychylność sojuszników – Francji i Wielkiej Brytanii – umożliwiła zachowanie ciągłości państwa polskiego i pozwoliła na odtworzenie i organizację polskiej armii na obczyźnie. Już w marcu 1940 r. polscy piloci myśliwscy wykonywali loty bojowe i patrolowe nad granicą francusko-belgijską, a w dniu niemieckiego ataku na Francję 10 maja 1940 r. uznano, że Polacy są wystarczająco zaawansowani w szkoleniu, aby wziąć udział w walce. Polscy piloci podczas zmagań we Francji zestrzelili ponad 50 maszyn przeciwnika; zginęło wówczas 17 pilotów i 12 osób personelu naziemnego. Po upadku Francji polscy żołnierze zostali różnymi drogami ewakuowani do Wielkiej Brytanii.

Pierwsi polscy piloci przybyli na Wyspy Brytyjskie już na przełomie 1939 i 1940 r.; zniechęceni formalizmem Francuzów liczyli, że na Wyspach sprawy potoczą się szybciej. Brytyjczycy

1 Opowiada o tym gra *111* wydana przez IPN

jednak planowali sformować jedynie polskie dywizjony bombowe. Polskie jednostki miały być częścią RAF (Royal Air Force, Królewskich Sił Powietrznych Wielkiej Brytanii), a lotnicy mieli wstąpić do Ochotniczej Rezerwy RAF (RAF Volunteer Reserve), składając podwójną przysięgę – polską i na wierność królowi. Stało się to zresztą później przyczyną kontrowersji i odmowy złożenia przysięgi przez niektórych z lotników.

Po opanowaniu Francji i krajów Beneluksu przez Hitlera Wielka Brytania mogła tylko w niewielkim stopniu przeciwstawić się spodziewanej inwazji, gdyż prawie cały ciężki sprzęt lądowy pozostał na plażach Dunkierki we Francji. Kraj mogła ochronić jedynie marynarka wojenna, którą zawsze uważano za symbol siły imperium brytyjskiego, oraz lotnictwo wojskowe. Główną obronę zapewniał kanał La Manche, który już wielokrotnie w historii okazał się przeszkodą nie do przebycia. Brytyjczycy jednak nie mieli wątpliwości, że od lotników będzie zależało powodzenie obrony Wysp Brytyjskich, gdyż okręty Royal Navy bez ochrony przed niemiecką Luftwaffe nie będą w stanie zatrzymać sił inwazyjnych.

Niemieccy generałowie także wiedzieli, że muszą zdobyć absolutne panowanie w powietrzu, aby podbić Wielką Brytanię albo zmusić ją do zawarcia pokoju. Niemiecki plan zakładał, że pułki myśliwskie Luftwaffe rozprawią się ze wszystkimi samolotami RAF-u, a niemieckie bombowce będą prowadziły naloty na lotniska, obiekty przemysłowe, porty, linie kolejowe itp., aby uniemożliwić Brytyjczykom powstrzymanie sił inwazyjnych niezwyciężonego jak dotąd Wehrmachtu. Do realizacji tych działań strona niemiecka przydzieliła prawie dwa tysiące samolotów.

Obrona lotnicza Wielkiej Brytanii opierała się na kilku kluczowych elementach. Najważniejszym była *czynna obrona przeciwlotnicza* składająca się z dywizjonów myśliwskich oraz artylerii przeciwlotniczej. Uzupełnienie stanowiły balony zaporowe oraz sieć reflektorów, wykorzystywane w przypadku ataków nocnych. Siły broniące Wielkiej Brytanii na początku bitwy liczyły około 700 samolotów myśliwskich, 2000 dział artylerii przeciwlotniczej i 1500 balonów zaporowych.

Kolejnym elementem była ściśle tajna **sieć stacjonarnych stacji radarowych**, nazwanych Chain Home, którą zaczęto budować około 1935 r. Stacje radarowe pozwalały na określenie kierunku i odległości nadlatujących samolotów zanim pojawiły się w zasięgu wzroku. Około 80 stacji radarowych[2] pozwalało uniezależnić się od zawodnego, mającego niewielki zasięg i podatnego na wpływy pogody systemu obserwacji wzrokowej, którego zresztą nie zarzucono, intensywnie wykorzystując około 1000 posterunków. Ostatnim elementem systemu obrony była starannie zorganizowana i sprawnie funkcjonująca **sieć wymiany informacji i przekazywania rozkazów**.

Lotnictwo myśliwskie, czyli **Fighter Command**, zostało podzielone na pięć grup. Grupy dzieliły się na sektory[3], obejmujące po kilka lotnisk[4]. Na lotnisku stacjonował, w zależności od potrzeby, jeden lub kilka dywizjonów. Na podstawie informacji napływających z różnych źró-

2 Część z nich zaznaczono na planszy gry.
3 Oznaczają je czerwone linie na planszy gry.
4 Ważniejsze z nich zaznaczono na planszy gry.

deł dowództwo danej grupy podejmowało decyzje o poziomie gotowości lub konieczności poderwania w powietrze poszczególnych dywizjonów. Piloci w powietrzu utrzymywali stałą łączność radiową między sobą i ze stanowiskiem dowodzenia swego sektora, które naprowadzało myśliwców na cel.

Dywizjon (Squadron) myśliwski etatowo dysponował 20 samolotami, z których 12, podzielonych na dwie eskadry (Flights), operowało w powietrzu, a reszta stanowiła rezerwę. Personel dywizjonu myśliwskiego stanowiło zwykle około 30 pilotów uzupełnianych przez około 140 członków personelu naziemnego: mechaników różnych specjalności, zbrojmistrzów, telefonistów, kancelistów oraz lekarza, kapelana i oficera oświatowego.

Dodatkowym atutem Brytyjczyków była – stanowiąca najściślejszą tajemnicę – możliwość czytania tajnych depesz i rozkazów niemieckiej armii. W lipcu 1939 r. polski wywiad przekazał wywiadom Aliantów opracowane już w latach 30. algorytmy umożliwiające łamanie szyfru niemieckiej maszyny szyfrującej „Enigma" oraz zbudowane w Polsce kopie tej maszyny. Zostały one opracowane przez trzech polskich matematyków: Jerzego Różyckiego, Henryka Zygalskiego i Mariana Rejewskiego na podstawie zaszyfrowanych depesz dostarczonych przez wywiad francuski. Materiały przekazane przez stronę polską przyśpieszyły przynajmniej o rok późniejsze sukcesy brytyjskiego ośrodka kryptologicznego w Bletchley Park pod Londynem. Złamanie niemieckich szyfrów miało kapitalne znaczenie dla przebiegu II wojny światowej, a jeśli chodzi o obronę Anglii w 1940 r. odszyfrowywanie niemieckich rozkazów pozwoliło na optymalne wykorzystanie mniejszych sił RAF przeciwko atakującej Luftwaffe.

Polscy lotnicy wchodzą do akcji

Z chwilą rozpoczęcia bitwy o Anglię RAF znajdował się w trudnej sytuacji. O ile straty w samolotach zniszczonych w walkach powietrznych lub uszkodzonych można było nadrobić zwiększoną produkcją, o tyle straty w personelu latającym, którego szkolenie jest nie tylko kosztowne, ale i długotrwałe, były bardzo trudne do uzupełnienia. Najcenniejsi byli piloci myśliwscy. Pojawienie się w Wielkiej Brytanii lotników z krajów opanowanych przez nazistowskie Niemcy (Polski, Czechosłowacji, Francji, Belgii) stało się okazją do szybkiego uzupełnienia niedoborów w kadrach. Nawet z bardzo trudnymi kwestiami prawnymi poradzono sobie dość sprawnie – brytyjskie prawo nie zezwalało na przykład na stacjonowanie obcych wojsk w Wielkiej Brytanii, toteż parlament błyskawicznie uchwalił odpowiednią ustawę, a jednostki polskie uzyskały status niezależnych zagranicznych formacji wojskowych. Sformułowano też i podpisano dwie umowy polsko-brytyjskie: z 11 czerwca i 5 sierpnia 1940 r. Na ich mocy postanowiono o utworzeniu czterech dywizjonów bombowych, dwóch myśliwskich oraz jednego do współpracy z armią. Dowództwo dywizjonów miało być dublowane – każdy miał posiadać brytyjskiego dowódcę oraz jego polskiego odpowiednika.

Oczywiście, Brytyjczycy mieli dużo wątpliwości. Czy żołnierze, którzy ponieśli już klęskę, będą w stanie efektywnie walczyć? Czy można liczyć na ich lojalność? Czy nie jest to zbyt duże zagrożenie dla tajemnic wojskowych Albionu? Wielka Brytania nie miała jednak innego

wyjścia – świadoma zagrożenia, musiała pozwolić polskim lotnikom na jak najszybsze osiągniecie gotowości operacyjnej, pozwalającej im przystąpić do walki.

Początki były bardzo trudne. Największym problemem była bariera językowa. Najbardziej popularne języki, którymi mówili polscy lotnicy: francuski, niemiecki i rosyjski, okazały się bezużyteczne. Polacy na samym początku dowiedzieli się, że zamiast latać, będą uczyli się języka, a szyk bojowy będą ćwiczyć, jeżdżąc na rowerach. Obsługa samolotów na pozór nie była problemem, ale ponieważ większość polskich pilotów myśliwskich do tej pory nie miała okazji latać na dolnopłatach, wyposażonych w chowane podwozie i klapy, co zaowocowało serią kraks podczas lądowania ze schowanym podwoziem. Większym utrudnieniem był stosowany w Wielkiej Brytanii imperialny system miar, w którym wyskalowane były przyrządy pokładowe (mile zamiast kilometrów, stopy zamiast metrów itd.). Do tego okazało się, że system sterowania mocą silnika jest w angielskich samolotach odwrotny w stosunku do polskich! W czasie walki powietrznej decyzje podejmowane są w ułamku sekundy i bazują na wyuczonych nawykach i odruchach, można więc sobie wyobrazić, jak trudne i stresujące dla polskich pilotów było przestawienie się na angielskie samoloty.

Po pierwszych bolesnych rozczarowaniach obu stron okazało się, że stereotypy bywają mylące. Brytyjczycy odkrywali, że polscy piloci są doskonale wyszkoleni i mają duże doświadczenie bojowe, a przebyta dotychczas droga bojowa – choć naznaczona ewakuacjami – wcale nie osłabiła ich ducha bojowego. Polacy konstatowali, że ich brytyjscy koledzy nie przystają do stereotypu sztywnego i flegmatycznego Anglika, a doskonała angielska organizacja ogromnie ułatwia efektywne prowadzenie walki.

Ze względu na zwiększającą się z każdym tygodniem intensywność walk powietrznych oraz ponoszone straty, dowództwo Fighter Command zdecydowało, że nie należy czekać na utworzenie polskich dywizjonów myśliwskich i wejście ich do walki. Polscy lotnicy zaczęli napływać jako uzupełnienia strat dywizjonów myśliwskich RAF. Pierwszymi Polakami przydzielonymi do dywizjonów brytyjskich byli kpt. pil. inż. Wilhelm Pankratz i por. pil. Antoni Ostowicz. 16 lipca 1940 r. zostali skierowani do 145 Dywizjonu Myśliwskiego RAF, stacjonującego na lotnisku w Tangmere. Pierwsze zwycięstwo powietrzne odniósł por. pil. Antoni Ostowicz, zestrzeliwując 19 lipca 1940 r. niemiecki bombowiec He 111. Por. Ostowicz był także pierwszym polskim pilotem, który zginął w bitwie o Anglię 11 sierpnia 1940 r.

W okresie bitwy 81 polskich pilotów latało bojowo w 27 dywizjonach myśliwskich RAF. Niewątpliwie największą sławę wśród nich zdobył sierż. pil. Antoni Głowacki, który 5 sierpnia 1940 r. dostał przydział do 501 Dywizjonu Myśliwskiego RAF. 24 sierpnia 1940 r. sierż. Głowacki uzyskał oficjalnie zaliczone ze-

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

strzelenie pięciu samolotów nieprzyjaciela jednego dnia. Jest jedynym polskim pilotem (i jednym z dwóch alianckich w czasie bitwy o Anglię), który dokonał takiej sztuki. Niesłusznie zapomnianym asem jest por. pil. Bolesław Własnowolski, który podczas bitwy walczył w trzech dywizjonach RAF (32, 607 i 213) i strącił pięć nieprzyjacielskich samolotów. Poległ zestrzelony 1 listopada 1940 r. podczas walki powietrznej.

Polskie dywizjony wkraczają do akcji

W czerwcu 1940 r. zaczęto formować pierwsze dwa polskie dywizjony bombowe: 300 i 301. Zaczęto je tworzyć wcześniej niż myśliwskie, ale ponieważ wieloosobowe załogi bombowe wymagają czasu na wyszkolenie i zgranie, dywizjony te osiągnęły gotowość bojową dopiero w połowie września 1940 r., czyli w najgorętszym okresie bitwy o Anglię. Pierwsze loty bojowe polegały na bombardowaniu barek inwazyjnych zgromadzonych w portach w Boulogne, Calais, Dunkierce i Ostendzie. Polskie dywizjony bombowe pierwszą stratę bojową poniosły 25 września 1940 r., podczas bombardowania Boulogne.

Pierwszą polską jednostką myśliwską zorganizowaną w Wielkiej Brytanii był Dywizjon 302 „Poznański", utworzony w Leconfield 30 lipca 1940 r. Większość jego personelu wywodziła się z przedwojennego 3 Pułku Lotniczego z Poznania. Największe sukcesy piloci dywizjonu odnieśli wspomagając obronę Londynu 15 i 18 września 1940 r., kiedy zaliczono im zestrzelenie ponad dwudziestu samolotów przeciwnika. 10 października Dywizjon 302 zastąpił w bazie Northolt sławny już Dywizjon 303. Bitwa o Anglię traciła wtedy na intensywności, a pogarszająca się pogoda powodowała, że rzadko dochodziło do walki.

303 Dywizjon Myśliwski zaczęto formować 2 sierpnia 1940 r. na wspomnianym lotnisku Northolt na przedmieściach Londynu. Jego polskim dowódcą został kpt. pil. Zdzisław Krasnodębski, a brytyjskim – S/Ldr Ronald Kellett. Personel dywizjonu stanowili podkomendni mjr. Krasnodębskiego z Francji; wielu z tych pilotów walczyło we wrześniu 1939 r. w broniącej Warszawy Brygadzie Pościgowej[5]. Jako godło jednostki przyjęto godło 111 Eskadry Myśliwskiej. Mimo drobnych potknięć, szkolenie intensywnie postępowało do przodu. Doświadczeni w boju polscy piloci rwali się do walki, ale angielscy dowódcy, którzy nie mieli praktycznie żadnego doświadczenia bojowego (!) wymagali od nich wykonywania bezsensownych z punktu widzenia Polaków ćwiczeń. 12 sierpnia 1940 r. zaczęto loty w szykach, ćwiczono komunikację radiową. 24 sierpnia 1940 r. po raz pierwszy wykonano patrol nad bazą całym dywizjonem. 30 sierpnia 1940 r. podczas lotu treningowego por. Ludwik Paszkiewicz ujrzał niemiecką wypra-

5 Szerzej na ten temat w grze IPN *111*.

Replika Hurricane'a z 302 Dywizjonu, w malowaniu z czasu bitwy o Anglię, jako pomnik przed Muzeum RAF w Duxford.

wę bombową w osłonie myśliwców, opuścił swoją formację i zestrzelił Messerschmitta Bf 110[6]. Karygodna w warunkach normalnej walki niesubordynacja Paszkiewicza spowodowała jednak powołanie Dywizjonu 303 w szeregi jednostek operacyjnych 11 Grupy Myśliwskiej, dowodzonej przez sir Keitha Rodney Parka. 11 Grupa osłaniała południowo-wschodnią Anglię (w tym Londyn) i to na niej w znacznej mierze spoczywał ciężar walk w tej fazie bitwy o Anglię. 31 sierpnia 1940 r. Dywizjon w swojej pierwszej oficjalnej walce odniósł ogromny sukces, zestrzeliwując bez strat własnych sześć niemieckich myśliwców. Jak napisał biorący w niej udział ppor. Mirosław Ferić „Rąbię zupełnie spokojnie, jakoś nawet nie podniecony – jestem jak gdyby zaskoczony i zdziwiony, że to tak łatwo, jakoś zupełnie inaczej niż w Polsce, gdzie człek się naprawdę męczył, pocił, denerwował i w końcu nic nie zrąbał, a sam został zrąbany."

15 września 1940 r. przeszedł do historii jako jeden z najcięższych dni walk i dziś obchodzony jest w Wielkiej Brytanii jako The Battle of Britain Day. Dowódcy Luftwaffe wysłali na Londyn silne wyprawy bombowe (cztery fale bombowców liczące po 100–150 maszyn), których celem był port i węzły komunikacyjne, a tymczasem, jak sądziło niemieckie dowództwo, messerschmitty miały zestrzelić resztki brytyjskich obrońców i tym samym zakończyć bitwę o panowanie w powietrzu, otwierając możliwość inwazji. RAF tego dnia ogłosił, że zestrzelił ponad 180 samolotów, przy stracie 30 maszyn własnych, przy czym polskim pilotom przyznano zestrzelenie 30 maszyn nieprzyjacielskich, przy stracie 4 maszyn własnych.

Polish pilots fight over London

Shoot down 32 Nazis

A Polish air squadron, part of the Polish Army in Great Britain, shot down thirty-two Nazi planes in defence of London on Thursday and Friday of last week.

Nineteen were shot down on the Friday, the total being made up of seven Messerschmitts, four Junkers, six Heinkels, and two Dorniers. Two Polish pilots failed to return.

This squadron, recently awarded a number of high decorations by General Sikorski, Polish Premier and Commander-in-Chief, has now destroyed 109 German planes.

Tymczasem o „Polskim dywizjonie" było coraz głośniej. W angielskiej i polskiej prasie pojawiały się artykuły opisujące niesamowitą waleczność i skuteczność polskich pilotów. 17 września 1940 r. gen. Władysław Sikorski wyraził zgodę na otrzymanie przez 303 Dywizjon Myśliwski nazwy „Warszawski im. Tadeusza Kościuszki" – co czyniło go kontynuatorem tradycji słynnej Eskadry Kościuszkowskiej[7] (oficjalnie, bo w rzeczywistości jej godła używał od początku). Podczas wizyty Naczelny Wódz udekorował 14 pilotów jednostki Virtuti Militari i 4 Krzyżami Walecznych (w tym dwóch pośmiertnie). Wśród pilotów dywizjonu obserwowano narastające objawy zmęczenia, a trzeba pamiętać, że godziny wyczekiwania na start alarmowy i każdy lot – nawet taki, w którym nie doszło do spotkania z nieprzyjacielem – wiązały się z olbrzymim napięciem i stresem. Lotnicy oczywiście mieli czas wolny od służby, ale krótkie wypady do bombardowanego w dzień i noc Londynu też nie pozwalały odpocząć i się zregenerować. Ulubionym miejscem spędzania wolnego czasu stał się pub „Orchard Inn", który do dziś mieści się w pobliżu bazy Northolt.

26 września RAF Station Northolt wizytował król Jerzy VI. Wydarzenie to miało silny wydźwięk propagandowy, gdyż monarcha wizytował reprezentujący zamorskie włości Impe-

6 Scena ta, nieco sfabularyzowana, została upamiętniona w słynnym fragmencie zwanym „Repeat Please", w angielskim filmie *Bitwa o Anglię* z 1969 r. Szczątki tego messerschmitta odnaleziono w latach 80. i przekazano do Muzeum RAF w Londynie.

7 Szerzej o tym w grze IPN *7. W obronie Lwowa*.

The King autographing the official history book of a famous Polish squadron during a visit to an R.A.F. station.

Wizyta królewska w Dywizjonie 303. W szeregu pilotów (od lewej): por. Urbanowicz, F/L Forbes, por. Paszkiewicz, por.Bełc, por. Henneberg (wita się z królem), por. Januszewicz, por. Grzeszczak, ppor. Zumbach, ppor. Ferić. Po prawej wycinek prasowy z „The Star" z 27 września 1940 r.

rium Brytyjskiego dywizjon kanadyjski i reprezentujący aliantów dywizjon polski. Król uścisnął dłonie pilotom i zamienił parę słów z każdym z nich. Złożył też swój podpis w księdze pamiątkowej polskiej jednostki. W trakcie wizyty dywizjon – bynajmniej nie w ramach pokazu dla Jego Królewskiej Mości – został poderwany alarmowo w powietrze. Piloci 303 zgłosili tego dnia zestrzelenie 13 samolotów nieprzyjacielskich na pewno i jednego prawdopodobnie, bez większych strat własnych (trzy hurricane'y wróciły do bazy uszkodzone).

W październiku 1940 r. na skutek pogorszenia pogody bitwa o Anglię zaczęła wygasać. 11 października 1940 r. 303 Dywizjon został przeniesiony na lotnisko Leconfield, gdzie zamienił się miejscem stacjonowania z 302 Dywizjonem „Poznańskim". Do końca bitwy o Anglię 303 Dywizjon nie stoczył już żadnej walki z samolotami Luftwaffe.

Mity...?

Legendarny Dywizjon 303 ze swymi 126 zestrzeleniami stał się według oficjalnych statystyk RAF najskuteczniejszą jednostką myśliwską bitwy o Anglię. Jego piloci byli wówczas uwielbiani przez prasę, a sława 303 do dziś przyćmiewa swym blaskiem pozostałe dywizjony polskie z tego okresu oraz pilotów, którzy walczyli w jednostkach RAF. Do dziś na temat tej jednostki, i w ogóle udziału Polaków w bitwie o Anglię, pokutuje wiele mitów.

Dywizjon 303 – polski dywizjon w RAF

Polskie Siły Powietrzne stanowiły część Polskich Sił Zbrojnych w Wielkiej Brytanii, podległych Rządowi RP na Uchodźstwie, więc nie były częścią RAF. Dywizjony polskie były podporządkowane brytyjskim władzom pod względem organizacji, zaopatrzenia, dyscypliny i bojowego użycia. Władze polskie miały prawo do wizytowania dywizjonów i poprzez Inspektorat Polskich Sił Powietrznych miały współpracować z dowództwem RAF w zakresie administrowania i wyszkolenia polskiego personelu.

Polscy piloci byli szaleńcami, a ich sukcesy były spowodowane nienawiścią do Niemców

Na sukcesy Polaków w bitwie o Anglię złożyły się trzy czynniki: wyszkolenie, doświadczenie bojowe i wola walki.

Mechanicy 303. Dywizjonu podczas obsługi samolotu Hurricane, wrzesień 1940 r.

W przedwojennej Polsce piloci myśliwscy byli elitą. Do bojowych eskadr myśliwskich byli kierowani tylko najlepsi z tych, którzy ukończyli bardzo trudne i kompleksowe szkolenie w Dęblinie czy Grudziądzu. Uczono ich aby otwierali ogień do przeciwnika z najmniejszej możliwej odległości – „gdy zobaczycie białka ich oczu". Mniejsza odległość od celu zapewniała nie tylko lepszą celność, ale i większą skuteczność ognia. To dlatego w polskich dywizjonach karabiny maszynowe ustawiano tak, by ich ogień ześrodkowywał się w odległości około 100 metrów przez samolotem, podczas gdy fabrycznie (zgodnie z brytyjskimi wytycznymi dla pilotów) były ustawione na około 250 m. Polska taktyka walki myśliwskiej była inna niż w RAF: kładziono olbrzymi nacisk na elastyczność szyku, walkę w zespole, walkę manewrową i samodzielną obserwację nieba. RAF przewidywał loty w ciasnym szyku trójkowym, dobrym na defiladę, ale zabójczo groźnym podczas nowoczesnej walki myśliwskiej (Niemcy nazywali ten szyk „Idiotenreihen" – „szeregi idiotów").

Wysoki poziom wyszkolenia, doświadczenie i współpraca pilotów podczas walki sprawiły, że wśród polskich pilotów odnotowano procentowo mniejsze straty, niż wśród pilotów alianckich (w przypadku Dywizjonu 303 stosunek zwycięstw do strat miał się jak 13:1, podczas gdy dla wszystkich dywizjonów RAF wynosił średnio 5:1).

Na umiejętności wynikające z systemu szkolenia w Polsce nałożyło się też w 1940 r. doświadczenie Polaków: w odróżnieniu od brytyjskich kolegów była to dla nich już trzecia kampania; więc zdążyli świetnie poznać taktykę niemiecką.

Co do nienawiści – we wrześniu 1939 r. polscy lotnicy byli świadkami bezpardonowego niszczenia swojego narodu przez hitlerowskie Niemcy. Przez prawie rok docierały do nich wieści o bezprzykładnym terrorze stosowanym na okupowanych ziemiach polskich, co na pewno stanowiło dodatkową motywację do walki.

Niemieckie straty w czasie bitwy o Anglie były dużo mniejsze, niż przedstawiał RAF. Piloci kłamali, sztucznie zawyżając liczby zestrzeleń.

Liczba oficjalnie potwierdzonych zestrzeleń przez alianckich pilotów podczas bitwy o Anglię wynosi 2692 samoloty. Zdobyte po wojnie niemieckie archiwa podają zaś stratę 1733 maszyn. Ta rozbieżność nie wynika jednak ze świadomego oszustwa, ale z braku możliwości weryfikacji i była przypadłością wszystkich sił powietrznych w czasie wojny (choć, należy podkreślić, że RAF weryfikował te dane dużo skrupulatniej niż Luftwaffe czy Sowieci). Różnica w liczbach bezwzględnych nie wpływa jednak na zmianę proporcji i w żaden sposób nie umniejsza zasług polskich lotników.

Zasługi polskich pilotów

W bitwie o Anglię walczyło łącznie 145 polskich pilotów myśliwskich (w tym 81 w dywizjonach RAF), co stanowiło 7,5% ogółu pilotów myśliwskich RAF biorących udział w bitwie o Anglię. 30 polskich pilotów poległo. Według oficjalnych statystyk, Polacy zestrzelili 203 samoloty niemieckie, prawdopodobnie zestrzelili 36 i uszkodzili 36, co stanowiło 8% strat zadanych Luftwaffe. W okresie największego nasilenia niemieckich nalotów Polacy stanowili 13% liczby pilotów myśliwskich pierwszej linii, a w październiku 1940 r., wskutek wielkich strat poniesionych przez RAF aż 20%. Bitwa o Anglię została przez RAF wygrana o przysłowiowy włos; gdyby nie polscy piloci jej rezultat mógłby być inny. Polacy nie tylko „obronili Londyn", ale uniemożliwiając przeprowadzenie inwazji na Wielką Brytanię, skierowali Hitlera na wschód – zmieniając w rezultacie losy II wojny światowej. Bitwa o Anglię stała się jedyną decydującą bitwą II wojny światowej, w której Polacy odegrali tak istotną rolę, pomimo, że było ich tak niewielu. Walka i sukcesy polskich lotników miały również silny wydźwięk propagandowy i stanowiły otuchę dla Brytyjczyków – pokazując, że w swojej walce z Niemcami nie są sami, oraz dla Polaków w okupowanym kraju – pokazując, że Niemców można pokonać.

Warto pamiętać, że 303 Dywizjon Myśliwski „Warszawski im. Tadeusza Kościuszki" nie skończył swojego szlaku bojowego w październiku 1940 r., tylko walczył dalej, aż do ostatniego dnia wojny w maju 1945 r. i był tylko jednym z 16 dywizjonów Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie, w których służyło ponad 17 tysięcy lotników. Na skutek postanowień jałtańskich większość tych lotników nigdy nie wróciła do Polski, o którą walczyli.

Jeżeli chcesz wiedzieć więcej:

R. King, *Dywizjon 303. Walka i codzienność*, Warszawa 2012.
S. Cloud, L. Olson, *Sprawa honoru*, Warszawa 2004
R. Gretzyngier, W. Matusiak, *Polacy w obronie Wielkiej Brytanii*, Poznań 2007.
G. Sojda, G. Śliżewski, P. Hodyra, *Ci cholerni Polacy! – Polskie Siły Powietrzne w Bitwie o Anglię*, Warszawa 2016.

Personel Dywizjonu 303, Northolt, koniec września 1940 r. Na zdjęciu zaznaczeni: 1. Por. Witold Urbanowicz, polski dowódca dywizjonu; 2. S/Ldr Ronald G. Kellet, brytyjski dowódca dywizjonu; 3. Por. Zdzisław Henneberg, polski dowódca eskadry „A"; 4. F/L John A. Kent, brytyjski dowódca eskadry „A"; 5. Por. Marian Pisarek, polski dowódca eskadry „B"; 6. F/L Athol S. Forbes, brytyjski dowódca eskadry „B"; 7. Ppor. Miroslaw Ferić, 8. Sierż. Josef František; 9. Ppor. Jan Zumbach; 10. Sierż. Eugeniusz Szaposznikow, 11. Sierż. Stanisław Karubin.

Witold Urbanowicz (1908–1996)

Polski pilot myśliwski. Przed wojną był instruktorem w lotniczej „Szkole Orląt" w Dęblinie, gdzie ze względu na surowość zyskał przydomek „Kobra". Brał udział w kampanii wrześniowej 1939 r. Dostał się do sowieckiej niewoli, z której zbiegł, unikając w ten sposób losu tysięcy polskich oficerów, zamordowanych wiosną 1940 r. w Katyniu. Przedostał się do Francji, gdzie przyłączył się do grupy polskich pilotów zaproszonych do RAF. Początkowo latał w brytyjskim Dywizjonie 145, od 21 sierpnia 1940 r. był polskim dowódcą eskadry „A" Dywizjonu 303, a od 7 września – dowódcą dywizjonu. W czasie bitwy o Anglię strącił 15 niemieckich samolotów. W 1941 r. został wysłany do USA z misją pozyskiwania żołnierzy do wojska polskiego, następnie objął stanowisko zastępcy attaché przy Ambasadzie RP w Waszyngtonie. W 1943 r. ochotniczo służył w amerykańskim 75 Dywizjonie Lotniczym „Latające Tygrysy". W jego składzie walczył z Japończykami na froncie chińskim, zestrzeliwując dwa samoloty wroga. W 1946 r. wrócił do Polski i został aresztowany przez UB. Po zwolnieniu natychmiast uciekł na Zachód i osiadł w USA, gdzie pracował w liniach lotniczych i przemyśle lotniczym do 1994 r. W 1995 r. awansowany przez Prezydenta RP Lecha Wałęsę do stopnia generała brygady.

Zestrzelenia oficjalnie zaliczone w czasie wojny

Wpis Witolda Urbanowicza z 5 września 1940 r. do półoficjalnej kroniki Dywizjonu 303, prowadzonej przez ppor. Mirosława Fericia.

Bitwy były dwie, normalnie spotykaliśmy około 200 messerschmittów 109 i kilkadziesiąt [samolotów] bombowych. Solowe maszyny mam dwie zestrzelone Me-109 i Ju-88. Zestrzeliłem w warunkach następujących: kiedy czerwona kropka celownika była na „ogonie", nacisnąłem guzik, karabiny wypuściły dużą ilość pocisków i po Niemcu. Co do ilości pocisków, to musiało ich być dużo – fachowcy mówią, że mnóstwo na minute.

Urbanowicz

John Alexander Kent (1914–1985)

Urodzony w Winnipeg w Kanadzie. Licencję pilota uzyskał w 1933 r., stając się najmłodszym zawodowym pilotem kanadyjskim. W 1935 r. wstąpił do RAF. 2 sierpnia 1940 r. został mianowany angielskim dowódcą eskadry „A" Dywizjonu 303. W czasie bitwy o Anglię strącił 7 niemieckich samolotów (12 w czasie całej wojny). Polscy piloci, doceniając jego wysiłki nauczenia się polskich słów (by móc ich używać w czasie lotu, zapisał je fonetycznie na kolanie) nazywali go „Johny Kentowski". Po służbie w Dywizjonie 303 mianowany dowódcą angielskiego Dywizjonu 92, gdzie w krótkim czasie podniósł dyscyplinę i sprawność jednostki. W 1941 r. mianowany dowódcą 1. Polskiego Skrzydła Myśliwskiego. Potem dowodził jednostkami szkoleniowymi RAF, walczył też na Bliskim Wschodzie. Po wojnie pozostawał w służbie RAF do emerytury, na którą przeszedł w 1956 r.

Zestrzelenia oficjalnie zaliczone w czasie wojny

Fragment raportu Johna Kenta z 27 września 1940 r. dla oficera brytyjskiego wywiadu.

Dywizjon wystartował z Northolt i, połączywszy się z kanadyjskim Dywizjonem 1, leciał na południe, patrolując niebo. Bardzo wysoko dostrzegliśmy samoloty, które okazały się Messerschmittami 109. Skręciwszy na północny wschód, zobaczyliśmy dużą formację, około 30–40 bombowców, wylatującą ze słońca. Czekałem na atak Dywizjonu 1, ale ponieważ wysłali tylko dwa klucze, skierowałem mój dywizjon na tył bombowców. Leciały bardzo szybko, w kierunku południowym, na wysokości około 14 000 stóp (4200 m). Jeden z nich zostawał w tyle. Gdy się do niego zbliżyłem – był to Ju-88 albo Heinkel 111 – zaczął nurkować, by ukryć sie w chmurze nad wybrzeżem. Zanurkowałem za nim i otworzyłem ogień z odległości około 400 jardów (360 m). Tylny strzelec odpowiedział ogniem, ale celował za wysoko. Strzelałem do niego krótkimi seriami. Ostatnia z nich trafiła w silnik, który po odstrzeleniu mu jakichś części zaczął dymić.

John A. Kent

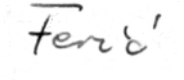
Mirosław Ferić (1915–1942)

Zestrzelenia oficjalnie zaliczone w czasie wojny

Urodził się 17 czerwca 1915 r. w Trawniku koło Sarajewa w Bośni jako syn Ivana (Chorwata) i Zofii z domu Babińskiej. Po I wojnie światowej matka z dziećmi osiedliła się w Ostrowie Wielkopolskim. W 1936 r. wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa, którą ukończył w 1938 r. i został przydzielony do 111 Eskadry Myśliwskiej. We wrześniu 1939 r. walczył w Brygadzie Pościgowej broniącej Warszawy. Po zakończeniu walk w Polsce przedostał się do Francji, gdzie walczył w kluczu myśliwskim mjr. pil. Zdzisława Krasnodębskiego. Po ewakuacji do Wielkiej Brytanii znalazł się w pierwszym składzie Dywizjonu 303, w którym walczył podczas bitwy o Anglię, uzyskując tytuł asa. W listopadzie 1941 r. miał zostać dowódcą eskadry „A" 303 Dywizjonu, ale ze względu na chorobę nie objął stanowiska. W lutym 1942 r. wrócił do dywizjonu i zginął podczas lotu treningowego 14 lutego 1942 r. Pochowany został na cmentarzu Northwood w Wielkiej Brytanii (grób nr H232). Ferić prowadził osobisty pamiętnik, do którego wpisywali się też inni lotnicy. Z biegiem czasu pamiętnik stał się rodzajem kroniki Dywizjonu 303, a po śmierci Fericia dzieło to było kontynuowane przez innych lotników, stanowiąc dzisiaj niezwykłe źródło wiedzy o polskich pilotach. Na oficjalnej liście zestrzeleń polskich pilotów myśliwskich figuruje na 10 miejscu. Por. pil. Mirosław Ferić został odznaczony Srebrnym Krzyżem Virtuti Militari, czterokrotnie Krzyżem Walecznych i brytyjskim DFC.

Fragment dziennika Fericia z zapisem jednej z walk 15 września 1940 r.

Polecieliśmy z [Johnem] Kentem nad Dungeness, srodze zrąbany bombami. Było nas tylko trzech. Reszta walczyła gdzie indziej. Osłaniałem naszą trójkę od czasu do czasu i w jednym zawijanym wirażu otrzymałem srogi ogień z karabinów maszynowych dwu Me 109. Oczywiście trafili w płat, lecz drążka gwałtownym ściągnięciem wyszedłem z serii. Przez radio podałem, że walczę, odpowiadałem serią na serię w odpowiednich momentach strzału i w pewnym momencie dałem dubla w chmury, odrywając się od przewagi npla. Kent później powiedział, że jeden spadł, paląc się.



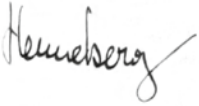
Zdzisław Henneberg (1911–1941)

Zestrzelenia oficjalnie zaliczone w czasie wojny

Urodził się 11 maja 1911 r. w Warszawie jako syn Adolfa i Anny z domu Mordasewicz, w rodzinie warszawskich przemysłowców. Przerwał studia, aby zostać lotnikiem wojskowym. W 1935 r. przeszkolił się na pilota i po ukończeniu kursu wyższego pilotażu został pilotem 111. Eskadry Myśliwskiej. Latał sportowo na szybowcach w Aeroklubie Warszawskim (m.in. reprezentował Polskę na zawodach szybowcowych Rhön w Niemczech). Jesienią 1937 r. został instruktorem pilotażu w dęblińskiej „Szkole Orląt". Po zakończeniu wrześniowych walk w Polsce przedostał się do Francji, gdzie dowodził polskim kluczem myśliwskim. 18 czerwca 1940 r. przeleciał na czele swojej jednostki (cztery samoloty) do bazy RAF Tangmere – był to jedyny przypadek, że cała polska jednostka przebazowała się na swoich samolotach z Francji do Wielkiej Brytanii. Znalazł się w pierwszym składzie Dywizjonu 303, w którym walczył podczas bitwy o Anglię. 20 lutego 1941 r. został dowódcą 303 Dywizjonu. 12 kwietnia 1941 r., w czasie ataku na lotnisko Berck we Francji, jego spitfire został uszkodzony ogniem obrony przeciwlotniczej. Wodował na kanale La Manche; ciała pilota nigdy nie odnaleziono. Kpt. pil. Zdzisław Henneberg odznaczony był Srebrnym Krzyżem Virtuti Militari, trzykrotnie Krzyżem Walecznych, brytyjskim DFC i francuskim Croix de Guerre.

Relacja Henneberga z walki powietrznej 15 września 1940 r.

Zauważyłem formację około 20 Do 215 lecących w kierunku Londynu w osłonie Me 109. Zaatakowałem jednego z Do 215, strzelając długą serię z odległości 300 jardów, podlatując na odległość do 150 jardów. Musiałem przerwać atak na bombowce, gdy sam zostałem zaatakowany przez trzy Me 109, ale obejrzałem się za siebie i zauważyłem, że pali się prawy silnik i zbiornik paliwa Do 215. Lecąc na południe, natknąłem się na trzy Me 109 zmierzające w kierunku Kanału. Ruszyłem w pogoń za nimi, otworzyłem ogień z odległości około 300 jardów i jeden z samolotów nieprzyjaciela zanurkował, ciągnąc za sobą smugę dymu, a następnie poleciał korkociągiem w dół. Oddałem kolejną serię. Nieprzyjaciel wytracił prędkość i gdy zbliżyłem się do niego na jakieś 150 jardów, oddałem do niego trzecią serię z tyłu i z lewej strony. Maszyna nieprzyjaciela wpadła do wody pod kątem około 30° i znikła w odległości 10 kilometrów od brzegu.



Antoni Głowacki (1910–1980)

Zestrzelenia oficjalnie zaliczone w czasie wojny

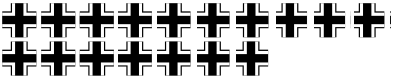
Urodził się 10 lutego 1910 r. w Warszawie jako syn Antoniego i Aurelii. Był członkiem Aeroklubu Warszawskiego, ukończył elektrotechniczną szkołę zawodową. Kursy pilotażu odbył w 1. Pułku Lotniczym. W 1938 r. został instruktorem w dęblińskiej „Szkole Orląt" w stopniu sierżanta. We wrześniu 1939 r. pilotował m.in. lekkie bombowce PZL.23 Karaś. Po klęsce wrześniowej przedostał się przez Rumunię do Francji, a potem do Anglii. 5 sierpnia 1940 r., po intensywnym przeszkoleniu, znalazł się w 501. Dywizjonie Myśliwskim RAF. Pierwsze zwycięstwo powietrzne odniósł 15 sierpnia, a 24 sierpnia strącił pięć nieprzyjacielskich samolotów, zostając jedynym polskim „Asem w jeden dzień". Tydzień później sam został zestrzelony i ranny. 16 lipca 1941 r. awansowany na podporucznika. W latach 1941–1944 służył w dywizjonach myśliwskich: 303, 308 i 318 (polskich) i 354. (amerykańskim), a 9 września 1944 r. został dowódcą 309. Dywizjonu Myśliwskiego. Po zakończeniu wojny służył jeszcze polskich dywizjonach 307 i 302. Po demobilizacji wstąpił do RAF. W 1954 r. wyemigrował do Nowej Zelandii. Zamieszkał w Wellington, służył w lotnictwie nowozelandzkim do 1958 r., kiedy podjął pracę w tamtejszym Urzędzie Lotnictwa Cywilnego. Był aktywnym lotnikiem do końca życia. Zmarł 27 kwietnia 1980 r. Odznaczony m.in. Srebrnym Krzyżem Virtuti Militari i czterokrotnie Krzyżem Walecznych oraz brytyjskim Distinguished Flying Medal i Distinguished Flying Cross.

Wspomnienie Antoniego Głowackiego po drugiej walce dnia 24 sierpnia 1940 r.

Podchodzi dowódca i pyta, czy coś zestrzeliłem. Mówię, że jednego Junkersa 88 i jednego Messerschmitta 109. Z niedowierzaniem spogląda na mnie, ale mój sierżant-mechanik wtrąca się do rozmowy i zapewnia dowódcę, że widział zestrzelenie junkersa koło Chatham i obserwował maszynę, chcąc zobaczyć pilota, to znaczy mnie, który zestrzelił tego junkersa. Za chwilę dołączają inni koledzy. Wszyscy są zmęczeni i brudni, ale szczęśliwi, że znów zrąbaliśmy kupę Niemców. Kilku kolegów potwierdza moje osiągnięcia w czasie powietrznej walki i teraz rozpromieniony dowódca gratuluje mi zestrzelenia pięciu niemieckich samolotów w ciągu jednego dnia.

Pełny tekst relacji

Josef František (1914–1940)



Zestrzelenia oficjalnie zaliczone w czasie wojny

Czechosłowacki pilot myśliwski; po zajęciu ojczyzny przez Niemców uciekł do Polski, gdzie wziął udział w kampanii wrześniowej 1939 r. Latał na samolotach rozpoznawczych, m.in. atakując Niemców ręcznie rzucanymi granatami. Po kampanii wrześniowej trafił do Europy Zachodniej. Nie zdecydował się jednak na wstąpienie do odtwarzanego na emigracji lotnictwa czechosłowackiego i pozostał w Wojsku Polskim. Opracował oryginalną metodę walki, polegającą na samotnym polowaniu na wracających do Francji na resztkach paliwa Niemców. W ten sposób w ciągu zaledwie miesiąca został najlepszym myśliwcem całego RAFu. „Metoda Františka" była – ze względu na samowolne odłączanie się od jednostki przed walką – niebezpieczna dla innych pilotów, stąd też kilkakrotnie otrzymywał z tego powodu nagany od dowództwa (kłopoty z dyscypliną miał jeszcze w przedwojennym lotnictwie czechosłowackim i został nawet z tego powodu zdegradowany). Dowództwo Dywizjonu 303, nie mogąc sobie pozwolić ani na utratę twarzy, ani na utratę tak znakomitego pilota, nadało Františkowi status „gościa dywizjonu". Pod koniec września 1940 r. František wykazywał nasilające się objawy wyczerpania psychicznego, które prawdopodobnie było przyczyną jego śmierci w wypadku lotniczym 8 października 1940 r.

Relacja Josefa Františka z walki powietrznej 9 września 1940 r.

Leciałem w ostatnim kluczu patrolującym. Po przylocie do nieprzyjaciela zaatakowały nas Me-109, jednego zapaliłem, ale następne dwa Me-110 zaczęły mnie atakować, dlatego wleciałem w chmurę, w której goniliśmy się jakieś 7 minut. W końcu wyleciałem z chmury, o mały włos nie wpadłem na He-111, był jakieś dziesięć metrów przede mną, puściłem w jego kierunku serię, cały stanął w płomieniach, ale znowu zjawiły się Me-110, więc z powrotem w chmury. Chmura przemieszczała się w kierunku Francji, na końcu z chmury zakręciłem w prawo – ku Anglii, i w tym momencie dostałem trzema pociskami z daleka – w chłodnicę, lewy zbiornik i w radio. Przeleciałem przez Kanał i wylądowałem na pagórku koło Brighton. Tego dnia miałem dwa zestrzelenia.

SAMOLOTY RAF

Hawker Hurricane (Huragan) Mk.I

Podstawowy myśliwiec RAF będący na wyposażeniu 38 z 71 dywizjonów myśliwskich, które brały udział w bitwie o Anglię, w tym polskich dywizjonów 302 i 303 oraz czechosłowackich 310 i 312. Samolot, pieszczotliwie nazywany przez pilotów „garbusem", był łatwy w pilotażu, miał też konstrukcję prostą, tanią i odporną na uszkodzenia. Wyraźnie wolniejszy od Bf 109, ale za to najzwrotniejszy z myśliwców biorących udział w bitwie, dlatego też w rękach doświadczonego pilota samoloty te mogły prowadzić równorzędną walkę myśliwską ze znacznie szybszym Bf-109. Pomimo legendy, jaka otacza spitfire'a, to hurricane'y przyjęły na siebie główny ciężar bitwy o Anglię, zestrzeliwując więcej maszyn Luftwaffe niż wszystkie inne brytyjskie samoloty razem wzięte. W następnych latach wojny były stopniowo wycofywane z dywizjonów myśliwskich, ale znakomicie sprawdzały się jako np. lekkie samoloty szturmowe. Ciekawostką jest fakt, że kilka egzemplarzy hurricane'a zakupiło tuż przed wojną Wojsko Polskie. Niestety, wysłane drogą morską, nie dotarły do Polski przed wrześniową klęską.

Prędkosć maksymalna	Uzbrojenie
529 km/h	8 karabinów maszynowych 7,69 mm (0,303 cala)

Supermarine Spitfire (Złośnica) Mk.I

Samolot przez wielu uznawany za najlepszy i najpiękniejszy myśliwiec drugiej wojny światowej. Nowocześniejszy i szybszy od hurricane'a, był jedynym brytyjskim myśliwcem zdolnym nawiązać w każdych warunkach równorzędną walkę z Bf-109. Po wycofaniu hurricane'a ze służby myśliwskiej stał się podstawowym myśliwcem RAF. Sprawdzał się także jako samolot pokładowy (startujący z lotniskowców) czy rozpoznawczy. Był tak udaną konstrukcją, że nowe wersje powstawały nawet po zakończeniu wojny.
Legenda spitfire'a zaczęła się już w czasie bitwy o Anglię, pomimo że walczyło na nich tylko 19 z 71 dywizjonów myśliwskich biorących w niej udział.

Prędkosć maksymalna	Uzbrojenie
572 km/h	8 karabinów maszynowych Browning 7,69 mm (0,303 cala)

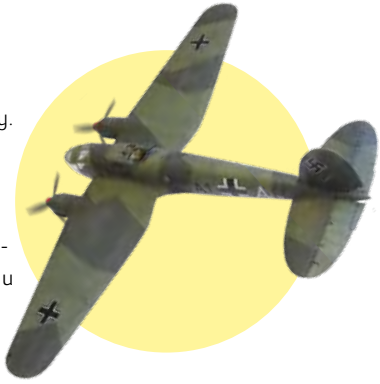
SAMOLOTY LUFTWAFFE

Messerschmitt Bf-109 E

Podstawowy myśliwiec Lufwaffe do 1941 r. Szybki i zwrotny, był groźną bronią nawet w rękach mniej doświadczonych pilotów. W czasie bitwy o Anglię wyszły jednak na jaw jego największe wady, czyli niewielki zasięg, za słabe uzbrojenie wczesnych wersji i brak opancerzenia kabiny pilota. Samoloty te mogły przebywać nad Anglią najwyżej pół godziny, co bardzo ograniczało ofensywne możliwości Luftwaffe.

Prędkosć maksymalna	Uzbrojenie
560 km/h	wersja E-1: 4 karabiny maszynowe 7,92 mm wersje E-4 i E-7: 2 karabiny maszynowe 7,29 mm i 2 działka 20 mm

Heinkel He-111 H



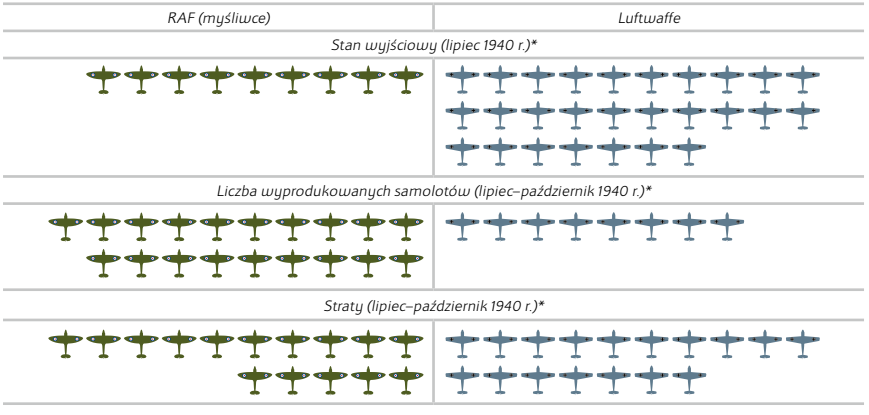
Podstawowy bombowiec Lufwaffe przez większą część wojny. Ze względu na charakterystyczne szerokie skrzydła zyskał przydomek „latająca łopata". W myśl doktryny panującej w połowie lat 30. projektowany jako samolot szybki, mogący skutecznie uciekać wrogim myśliwcom. Wywodził się od samolotu pasażerskiego, szybko przeprojektowanego na bombowiec. Jednak w starciu z nowoczesnymi myśliwcami, jak hurricane czy spitfire, miał niewielkie szanse ucieczki; pilotów ratowała jedynie mocna konstrukcja samolotu, odporna nawet na ciężkie uszkodzenia oraz lot koszący (tuż przy powierzchni ziemi), ewentualnie ucieczka w chmury.

Prędkosć maksymalna	Uzbrojenie
275 km/h	7 karabinów maszynowych 7,92 mm 2000 kg bomb

W grze *303* biorą udział oczywiście tylko wybrane, podstawowe samoloty, jakimi dysponowały walczące strony. RAF używał ponadto dwumiejscowych myśliwców Boulton Paul Defiant i Bristol Beaufighter, dwupłatowców Gloster Gladiator oraz bombowców Fairey Battle, Bristol Blenheim czy Vickers Wellington. W Luftwaffe latały także ciężkie myśliwce Messerschmitt Bf-110, bombowce Junkers Ju-87 (słynny „stukas"), Ju-88 oraz Dornier Do-17 i Do-215..

BITWA W LICZBACH

Liczba samolotów



** Przedstawiono jedynie dane orientacyjne. Jedna sylwetka symbolizuje 100 samolotów.*

Fazy bitwy o Anglię i polski wkład w zwycięstwo

miesiące	lipiec		sierpień		wrzesień		październik	**Łącznie**
daty graniczne faz bitwy	10	7	8	23	24	7	8	30	1	31	
Zestrzelenia – dane RAF	188		755		643		846		260		**2692**
Polskie zwycięstwa	1/2		29		41 1/2		110		22 1/2		**203 1/2**
Polegli polscy lotnicy	–		7		3		11		9		**30**
Straty wg danych niemieckich	192		403		378		435		325		**1733**
Fazy bitwy o Anglię	**Faza I:** ataki na żeglugę na kanale La Manche i rozpoznanie		**Faza II:** ataki na żeglugę, porty i lotniska		**Faza III:** ataki na lotnictwo, ataki na fabryki		**Faza IV:** ataki bombowe na Londyn – za dnia z silną eskortą myśliwców		**Faza V:** wycofywanie bombowców z nalotów dziennych, ataki bombowe myśliwców		

10 najskuteczniejszych pilotów PSP w czasie bitwy o Anglię

Lp.	Pilot	Dywizjon	Zestrzelenia		
			pewne	prawdopodobne	uszkodzenia
1	sierż. Josef František († 8 X 1940)	303	17	1	–
2	por. Witold Urbanowicz	145, 303	15	1	–
3	ppor. Jan Zumbach	303	8 13/40	1	–
4	sierż. Antoni Głowacki	501	8	1	3
5	por. Zdzisław Henneberg († 27 IV 1941)	303	8	1	1
6	sierż. Eugeniusz Szaposznikow	303	8	–	1
7	ppor. Mirosław Ferić († 14 II 1942)	303	71/8	1	–
8	por. Ludwik Paszkiewicz († 27 IX 1940)	303	61/8	–	–
9	sierż. Stanisław Karubin († 12 VIII 1941)	303	6	–	–
10	ppor. Bolesław Własnowolski († 1 XI 1940)	32, 607, 213	5	–	–

Autorzy gry/Authors of the game: dr Tomasz Ginter /PhD/, Karol Madaj
Współpraca/Collaboration: dr Paweł Rokicki /PhD/
Konsultacja naukowa/Academic consultant: dr Władysław Bułhak /PhD/
Redakcja i korekta/Editing and proofreading: Anna Piekarska, Iwona Gałęzowska-Mikulska, Agnieszka Anna Kochel
English translation: Dominika Ferens, Andrzej Głazek

Przyczynili się do powstania tej gry, a w szczególności / Contributed to the making of this game, and in particular:

- Udostępnili modele samolotów / shared the aircraft models – Marcin Czarnowicz, Wojciech Szczepański, Krystian Szczepański (Hurricane), Zbigniew Sochaj (Spitfire), Dariusz Tymiński (Bf-109), Piotr Ostaszewski (He-111).
- Robert Gretzyngier (Fundacja Historyczna Lotnictwa Polskiego/Historical Foundation of Polish Aviation, www.fhlp.org) (udostępnienie fotografii archiwalnych / shared the archival photos)
- Łukasz Zieliński, Katarzyna Cegieła, Bogdan Jakubek, Dominika Krzykowska, Agata Madaj, Łukasz Madaj, Krzysztof Rudziński, Kamila Sachnowska, Andrzej Zawistowski, uczestnicy forum gry-planszowe.pl i gamesfanatic.pl / as well as the participants of the gry-planszowe.pl and gamesfanatic.pl forums (folko, jarzynek, WRS, zephyr) (pomoc w opracowaniu instrukcji do gry / help with drafting the instructions manual)
- pracownicy Biura Edukacji Publicznej IPN i ich dzieci, grupa testerów z Monsoon Group i ich goście / Institute of National Remembrance's Public Education Office employees and their children, as well as Monsoon Group and their guests: Jarosław Basałyga, Patryk Blok, Robert Buciak, Witold Janik, Filip Miłuński, Krzysztof Bińkowski, Agata Madaj, Łukasz Madaj, Paweł Myszak, Adrian Rynkowski (testowanie gry / playtested the game)
- Fundacja „Polskie Orły" (umożliwienie sfotografowania licznika paliwa Bf-109 / help with photography of Bf-109's fuel gauge)

Druk/Printed by: Trefl
ISBN: 978-83-7629-693-7

© Copyright 2010–2016 Instytut Pamięci Narodowej
Komisja Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu
Wszelkie prawa zastrzeżone / All rights reserved

Biuro Edukacji Publicznej
ul. Wołoska 7, 02-675 Warszawa

Public Education Office
7 Wołoska Str. 02-675 Warsaw, Poland

Kontakt/Contact: tomasz.ginter@ipn.gov.pl, lukasz.pogoda@ipn.gov.pl
www.ipn.gov.pl/gry