

POLACY W BITWIE O WIELKĄ BRYTANIĘ



INSTYTUT
PAMIĘCI
NARODOWEJ

autor: Artur Kolęda
recenzja: dr hab. Filip Musiał, dr Przemysław Benken
korekta: dr Magdalena Baj
konceptcja graficzna serii: Aleksandra Kaiper-Miszułowicz
opracowanie graficzne: Paulina Żak, Szymon Węglowski
cyfrowa koloryzacja zdjęć czarno-białych: Mikołaj Kaczmarek

Pilot polskiego Dywizjonu Myśliwskiego 306 „Toruńskiego”, Sierżant Otto Pudrycki zajmuje miejsce w kabinie swojego Hurricane’a. Widoczne go-
dło Dywizjonu 306, sformowanego w czasie Bitwy o Wielką Brytanię.
Lotnisko w Ternhill. Marzec 1941 r.
Fot. Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie/ Ośrodek
KARTA; koloryzacja: Mikołaj Kaczmarek.



SZKOŁA ORŁĄT



Samoloty polskiej konstrukcji typu PWS-16 gotowe do startu. Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie w 1937 r. Fot. NAC; koloryzacja: Mikołaj Kaczmarek.

W latach trzydziestych XX w. zbudowano w Polsce spójny system edukacji lotniczej. Obejmował on popularyzatorską i szkoleniową działalność aeroklubów, Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, Lotniczego Przysposobienia Wojskowego oraz kursy w Wojskowym Obozie Szybowcowym w Ustjanowej i Centrum Wyszkożenia

Lotnictwa nr 1 w Dęblinie. Lotnictwo cywilne i wojskowe cieszyło się w II Rzeczypospolitej olbrzymią popularnością, garnęło się do niego mnóstwo młodych ludzi. Spośród nich podczas niezwykle wymagającego szkolenia i selekcji wyłaniano w dęblińskiej Szkole Orłąt kadry znakomitych pilotów i obserwatorów.



Podchorążowie dęblińskiej „Szkoly Orłąt”, uczestnicy Bitwy o Wielką Brytanię w 1940 r. W pierwszym rzędzie pierwszy od prawej: Jerzy Czerniak (pilot polskiego Dywizjonu 302 w czasie bitwy). W drugim rzędzie czwarty od lewej: Tadeusz Nowak (pilot brytyjskiego Dywizjonu 253), Stanisław Łapka (Dywizjon 302), Stanisław Skalski (brytyjski Dywizjon 501, najskuteczniejszy polski pilot w II wojnie światowej). Fot. CBW; koloryzacja: Mikołaj Kaczmarek.



INSTYTUT
PAMIĘCI
NARODOWEJ



Niemiecki samolot Heinkel 111 bombarduje Warszawę we wrześniu 1939 r.
Fot. domena publiczna; koloryzacja: Mikołaj Kaczmarek

Niemcy i Sowieci, napadając na II Rzeczpospolitą we wrześniu 1939 r., rzucili do walki prawie 5 tys. samolotów. Polscy lotnicy, dysponujący 392 samolotami, ustępującymi jakościowo konstrukcjom niemieckim, nie byli w stanie obronić ojczystego nieba. Mimo to dzięki swoim znakomitym umiejętnościom i determinacji potrafili niszczyć w zaciętych walkach nieprzyjacielskie maszyny. Pierwsze niemieckie samoloty zostały zestrzelone 1 września (już kilka godzin po rozpoczęciu wojny) przez ppor. Władysława Gnysia z III Dywizjonu Myśliwskiego 2 Pułku Lotniczego w Krakowie i ppor. Stanisława Skalskiego z III Dywizjonu Myśliwskiego 4 Pułku Lotniczego w Toruniu.



Najnowocześniejszą polską konstrukcją w kampanii polskiej we wrześniu 1939 r. był bombowiec PZL-37 Łoś. Na zdjęciu załoga i obsługa samolotu Łoś z 217 Eskadry Bombowej. Fot. domena publiczna; koloryzacja Mikołaj Kaczmarek.

Wieluń zbombardowany przez Niemców rankiem 1 września 1939 r.
Fot. domena publiczna; koloryzacja Mikołaj Kaczmarek.

WRZESIEŃ '39



INSTYTUT
PAMIĘCI
NARODOWEJ





INSTYTUT
PAMIĘCI
NARODOWEJ

WALKA TRWA...

Mimo przegranej kampanii Polska nie skapitulowała. Około 44 tys. naszych żołnierzy – w tym lotników – przedarło się do Francji i jej zamorskich terytoriów, aby wstąpić do Wojska Polskiego, odtwarzanego przez nowego Naczelnego Wodza – gen. Władysława Sikorskiego. Droga większości z nich wiodła przez kraje i morza południowej Europy. Nie byłoby to możliwe, gdyby nie zorganizowana akcja przerzutowa, prowadzona przez polskie ambasady i konsulatory w Budapeszcie, Bukareszcie, Atenach i Belgradzie.

Grupa podchorążych z Dębina, która pod dowództwem swojego instruktora, por. Witolda Urbanowicza (na zdj. w środku, w krzasiastym szalik), przedostała się do Francji. Fot. ze zbiorów Roberta Gretzyngiera; koloryzacja: Mikołaj Kaczmarek.



W OBRONIE FRANCJI

Na francuskim lotnisku Lyon-Bron 15 grudnia 1939 r. odtworzono polskie Centrum Wyszkołowania Lotnictwa. Naszych lotników (2 tys.) od grudnia 1939 r. kierowano również na szkolenie w brytyjskich Królewskich Siłach Powietrznych – Royal Air Force (RAF). Stupięćdziesięciu polskich pilotów przeszkolonych na francuskich samolotach walczyło od 10 maja do 19 czerwca 1940 r. w obronie Francji i zgłosiło zestrzelenie co najmniej 57 samolotów niemieckiego lotnictwa wojskowego Luftwaffe. Śmiercią lotnika zginęło w kampanii 13 naszych pilotów.

30/F.
168

ARMÉE DE L'AIR N° 3.199.

UNITÉS D'AVIATION POLONAISE — POLSKIE JEDNOSTKI LOTNICZE

Nom : *Honowski*
Nawisko
Prénoms : *Wacław*
Imiona
Grade : *Lieutenant*
Stapien
Né le : *13.VIII.1901 à Warszawa* *Pologne*
Ur. dn.
Résident à : *Bron / Rhône*
Zamiesz. w.
Profession : *pilote*
Zawod.
Fils de : *Stanisław et de Marie* *Wietrzynowska*
Syn
Domiliés à : *Łapane / Pologne*
Zamiesz. w.
Situation de famille : *Célibataire, Veuf, Marié, Stan*
Nombre d'enfants :
Hosć dzieci
Taille : *1 mètre 69* centimètres
Wzrost : *1 metr* centymetrow
Marques particulières :
Znaki szczególne
Fait à *Bron*, le *8 juin* 1940.
Wystawiona. w : dn :
ATTESTATION DE L'OFFICIER SUPÉRIEUR POLONAIS DÉLÉGUÉ
Zaswiadczenie starszego polskiego oficera delegowanego
LE COLONEL COMMANDANT DU DÉPÔT D'INSTRUCTION DE L'AVIATION POLONAISE :
Pułkownik dowódca centrum wyszkolenia lotnictwa polskiego :
Wacław Honowski *Hoffy*

Dowód osobisty oficera polskiego lotnictwa we Francji – por. Wacława Honowskiego. Fot. CBW; koloryzacja: Mikołaj Kaczmarek.



Polscy piloci, wyszkoleni w ośrodku w Montpellier, walczący później w polskich kluczach samolotowych w jednostkach francuskich. Od lewej: kpt. S. Łaskiewicz, kpt. J. Pentz, kpt. M. Sulerzycki, por. K. Bursztyn, por. S. Zantara, por. J. Brzeziński, por. W. Goettel. Kapitanowie Łaskiewicz i Sulerzycki oraz porucznicy Bursztyn i Zantara odnieśli zwycięstwa powietrzne w kampanii francuskiej. Lotnisko Lyon-Bron, 27 marca 1940 r. Fot. ze zbiorów Roberta Gretzyngiera; koloryzacja: Mikołaj Kaczmarek.



Samoloty Morane-406 polskiej Eskadry Montpellier na lotnisku Lyon-Bron we Francji. 27 marca 1940 r. Fot. Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie/ Ośrodek KARTA; koloryzacja: Mikołaj Kaczmarek.



INSTYTUT
PAMIĘCI
NARODOWEJ



INSTYTUT
PAMIĘCI
NARODOWEJ

WYSPA OSTATNIEJ NADZIEI

Ewakuacja żołnierzy polskiego 4 Pułku Lotniczego z Francji do Wielkiej Brytanii na pokładzie statku pasażerskiego. Fot. Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie/ Ośrodek KARTA; koloryzacja: Mikołaj Kaczmarek.

Francja, z którą wiązaliśmy nadzieję na wyzwolenie ojczyzny, poniosła klęskę i skapitulowała przed Niemcami 22 czerwca 1940 r. Nasze władze cywilne, żołnierze, marynarze i lotnicy znów musieli odbyć wędrówkę drogą lądową, morską i powietrzną. Tym razem do Wielkiej Brytanii, która walcząc wciąż z Hitlerem, stała się dla Polaków Wyspą Ostatniej Nadziei (zob. mapa). Do 1 października 1940 r. do Zjednoczonego Królestwa dotarło ponad 8 tys. członków polskiego personelu lotniczego. Przed upadkiem Francji kierowano ich do ośrodka w Eastchurch pod Londynem, później do Blackpool w północno-zachodniej Anglii, skąd trafiali do lotniczych centrów szkoleniowych.

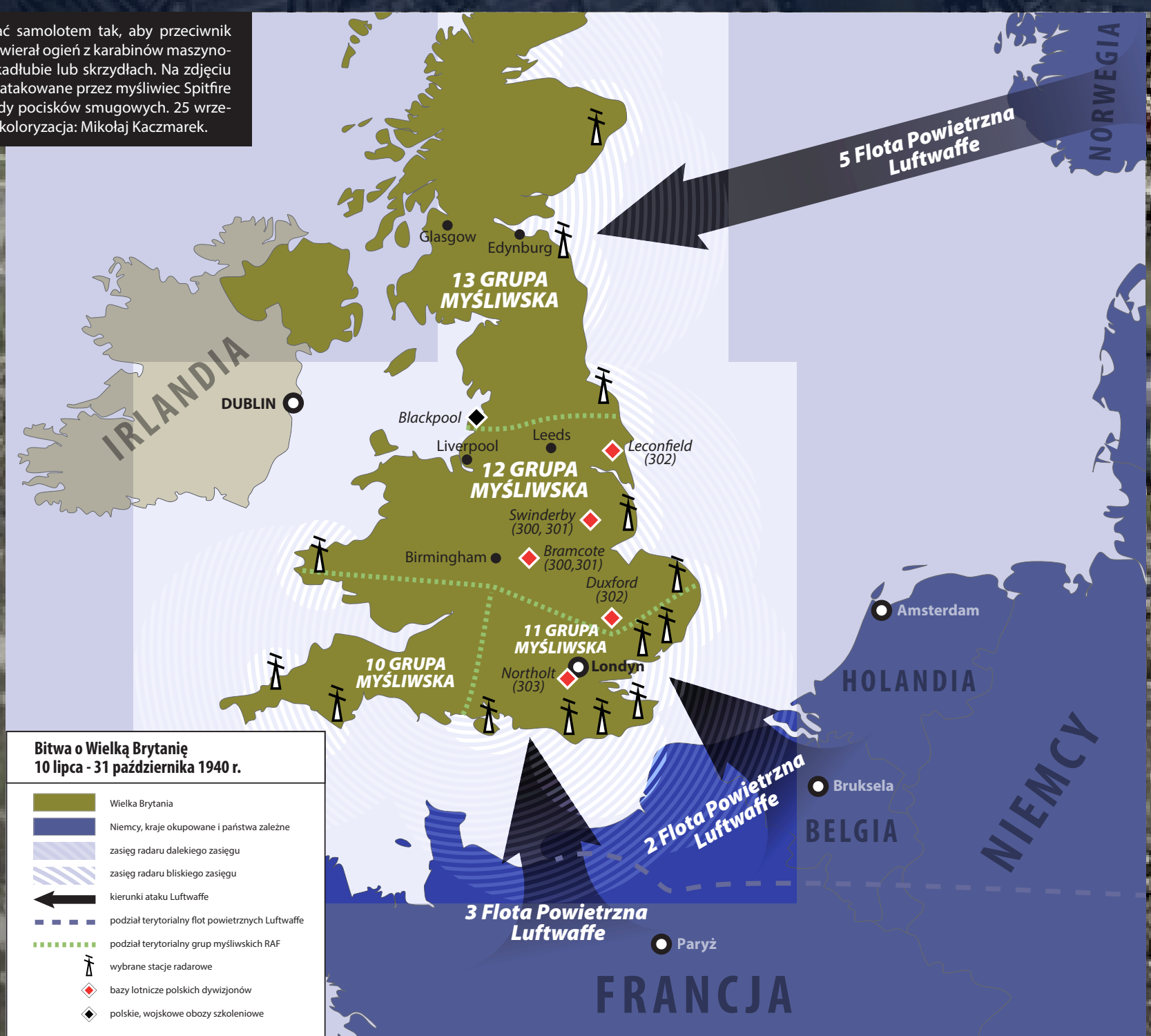


KAMPANIA POWIETRZNA

Niemiecki bombowiec Heinkel 111 podczas nalotu na Londyn. 7 września 1940 r. Fot. domena publiczna; koloryzacja: Mikołaj Kaczmarek.

Niemcy, chcąc pokonać Wielką Brytanię – ostatnie nieokupowane, walczące z nimi państwo w Europie – musieli zdobyć panowanie nad angielskim niebem. Dlatego 10 lipca 1940 r. rozpoczęli zmasowaną ofensywę lotniczą przeciwko brytyjskim portom, lotniskom, fabrykom i miastom. Nalotów dokonywały bombowce 2, 3 i 5 Floty Powietrznej Luftwaffe w osłonie samolotów myśliwskich z terenów podbitych przez Niemcy (Francji, Belgii i Norwegii). Losy Wielkiej Brytanii zależały od jej obrony powietrznej, a zwłaszcza od pilotów myśliwskich RAF.

Pilot myśliwski musiał manewrować samolotem tak, aby przeciwnik znalazł się na celowniku, po czym otwierał ogień z karabinów maszynowych i działek zamontowanych w kadłubie lub skrzydłach. Na zdjęciu niemieckie bombowce Heinkel 111 atakowane przez myśliwiec Spitfire z 609 Dywizjonu RAF. Widoczne ślady pocisków smugowych. 25 września 1940 r. Fot. domena publiczna; koloryzacja: Mikołaj Kaczmarek.



INSTYTUT
PAMIĘCI
NARODOWEJ



INSTYTUT
PAMIĘCI
NARODOWEJ

RADAR I ENIGMA

Brytyjczycy zbudowali przed II wojną światową na swoim południowym i wschodnim wybrzeżu system anten radarowych wcześniej wykrywających zbliżające się wrogie samoloty. 25 lipca 1939 r. polski wywiad przekazał służbom brytyjskim opracowane przez polskich kryptologów algorytmy umożliwiające odczytywanie niemieckich tajnych rozkazów przekazywanych przez maszynę szyfrującą Enigma. Dzięki temu w czasie bitwy o Wielką Brytanię Anglicy odszyfrowywali do tysiąca niemieckich depesz dziennie. Te dwie zdobycze techniczne, zastosowane w systemie obrony Wielkiej Brytanii, walnie przyczyniły się do pokonania Luftwaffe.



Niemiecka maszyna szyfrująca Enigma. Widoczna klawiatura, panel i wystające przez pokrywę trzy karbowane pierścienie wirników. Fot. Narodowe Muzeum Techniki w Warszawie.



Centrum dowodzenia, tzw. Operations Room brytyjskiej 10 Grupy Myśliwskiej w Rudloe Manor w południowo-zachodniej Anglii. Fot. domena publiczna; koloryzacja: Mikołaj Kaczmarek.

Brytyjska antena radiolokacyjna w czasie Bitwy o Wielką Brytanię.



INSTYTUT
PAMIĘCI
NARODOWEJ

W DYWIZJONACH BRYTYJSKICH

Polscy lotnicy, którzy od 8 grudnia 1939 r. trafiali do Wielkiej Brytanii i przechodzili szkolenie w RAF, byli w lecie 1940 r. kierowani jako uzupełnienie do dywizjonów brytyjskich. Pierwsze polskie zwycięstwo w bitwie o Wielką Brytanię odniósł por. Antoni Ostowicz ze 145 Dywizjonu RAF, biorący udział 16 lipca w zestrzeleniu niemieckiego bombowca Heinkel 111. Porucznik Ostowicz był również naszą pierwszą stratą – zginął 11 sierpnia. W czasie bitwy 81 polskich pilotów latało w 27 dywizjonach brytyjskich i zniszczyło około 40 samolotów Luftwaffe.



Pilotem 501 Dywizjonu był również najskuteczniejszy polski pilot II wojny światowej – ppor. Stanisław Skalski. 5 września 1940 r. został zestrzelony nad Canterbury, ciężko ranny i poparzony. Po wyjściu ze szpitala wrócił do jednostki. Na zdjęciu w kabinie swojego samolotu Hurricane. Fot. ze zbiorów Roberta Gretzyngiera, koloryzacja: Mikołaj Kaczmarek.

Łapię najbliższego Junkersa, wchodzę mu na ogon i walę długą serię w brzuch maszyny. Lecą kawałki blach i dym z lewego silnika. Zwalnia. Wyrrywam z większą szybkością w bok i znowu atakuję. Kropię z góry wzdłuż całej maszyny. Pali się cały grat, oba silniki i kadłub. [...] Nagły błysk, kłęb dymu i jakieś śmiecie lecą do wody. I nic więcej. Dosłownie zmienił się w ogień i dym. Widocznie pożar doszedł do zbiorników. Eksplozja i koniec.

Najsławniejszym polskim pilotem myśliwskim w sierpniu 1940 r. stał się sierż. Antoni Głowacki, który walcząc w brytyjskim Dywizjonie 501 „County of Gloucester”, zestrzelił 24 sierpnia aż pięć samolotów wroga. Tylko dwóm alianckim pilotom w czasie bitwy udało się tego dokonać. Na zdjęciu: A. Głowacki, jako porucznik 308 Dywizjonu Myśliwskiego na Trafalgar Square w Londynie. Uroczystość „Skrzydła dla Zwycięstwa”, 10–12 marca 1943 r. Fot. Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie/ Ośrodek KARTA; koloryzacja Mikołaj Kaczmarek.

Powojenna relacja sierż. Antoniego Głowackiego z jednego z lotów bojowych 24 sierpnia 1940 r.

DYWIZJONY BOMBOWE 300 | 301



Radiooperator/strzelec 301 Dywizjonu Bombowego „Ziemi Pomorskiej” w kabinie bombowca Fairey Battle. Wielka Brytania 1940 r. Fot. Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie/KARTA; koloryzacja: Mikołaj Kaczmarek



Lotnicy Dywizjonu 300 „Ziemi Mazowieckiej” zajmują miejsca w brytyjskim bombowcu Fairey Battle. Widoczne litery kodowe Dywizjonu – BH, z powodu których lotnicy jednostki nosili przydomek „Bohuny”. Lotnisko Bramcote, Wielka Brytania, 7 sierpnia 1940 r. Fot. Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie/ Ośrodek KARTA; koloryzacja: Mikołaj Kaczmarek.



Generał Władysław Sikorski z wizytą u polskich lotników bombowych. Lotnisko w Bramcote, Wielka Brytania, 7 sierpnia 1940 r. Fot. Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie/ Ośrodek KARTA; koloryzacja Mikołaj Kaczmarek.

Brytyjskie dowództwo początkowo zgadzało się na tworzenie wyłącznie polskich jednostek bombowych. Na lotnisku w Bramcote 1 lipca 1940 r. sformowano Dywizjon 300 „Ziemi Mazowieckiej”, a 22 lipca 1940 r. Dywizjon 301 „Ziemi Pomorskiej”. Weszły do walki w drugiej fazie bitwy; działały z lotniska Swinderby. Od 14 września do 15 października 1940 r. bombardowały niemieckie barki desantowe przygotowane do inwazji na Wyspy Brytyjskie w portach okupowanej Europy: Boulogne, Calaise i Ostenda.



INSTYTUT
PAMIĘCI
NARODOWEJ

DYWIZJON MYŚLIWSKI 302



Książę Kentu Jerzy Windsor (brat króla Jerzego VI) z wizytą w Dywizjonie 302. Od prawej: sierż. Marian Wędzik, ppor. Jan Maliński, sierż. Marian Rytka, sierż. Antoni Beda. Fot. ze zbiorów Roberta Gretzyngiera; koloryzacja: Mikołaj Kaczmarek.

Bardzo duże straty w personelu latającym, ponoszone w bitwie, oraz znakomita postawa polskich pilotów w dywizjonach brytyjskich skłoniły Anglików do wprowadzenia do walki dwóch polskich jednostek myśliwskich. 15 sierpnia 1940 r. loty bojowe rozpoczął Dywizjon 302 „Poznański”, kontynuujący tradycje III Dywizjonu Myśliwskiego 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu. Jego piloci (operujący z lotnisk w Leconfield i Duxford) uzyskali czasie bitwy o Wielką Brytanię około 8 zestrzeleń.



Wrak niemieckiego samolotu Junkers 88, zestrzelonego 19 września 1940 r. przez por. Juliana Kowalskiego z dywizjonu 302. Fot. ze zbiorów Roberta Gretzyngiera; koloryzacja: Mikołaj Kaczmarek.



INSTYTUT
PAMIĘCI
NARODOWEJ

DYWIZJON MYŚLIWSKI 303

Fenomenem okazał się Dywizjon 303 „Warszawski”, sformowany 2 sierpnia w Northolt. Kontynuował tradycje III Dywizjonu Myśliwskiego 1 Pułku Lotniczego w Warszawie oraz 7 Eskadry Myśliwskiej im. Tadeusza Kościuszki, która wyróżniła się w wojnie polsko-bolszewickiej w 1920 r. Piloci dywizjonu okazali się niezwykle skuteczni – w ciągu zaledwie 39 dni (od 30 sierpnia do 7 października 1940 r.) zniszczyli około 60 samolotów niemieckich. Dywizjon 303 stał się jedną z najlepszych jednostek całej bitwy, a jego dokonania dawały nadzieję i otuchę rodakom w okupowanej Polsce.

O renomie, jaką zdobył Dywizjon 303, świadczyła m.in. wizyta, jaką złożył w jednostce król Jerzy VI 26 września 1940 r. Na zdjęciu król ściska dłoń ppor. Mirosławowi Fericiowi. Obok ppor. Jan Zumbach. Chwilę po wyjeździe króla Dywizjon został znów poderwany do walki. Fot. Ze zbiorów Roberta Gretzyngiera; koloryzacja: Mikołaj Kaczmarek.



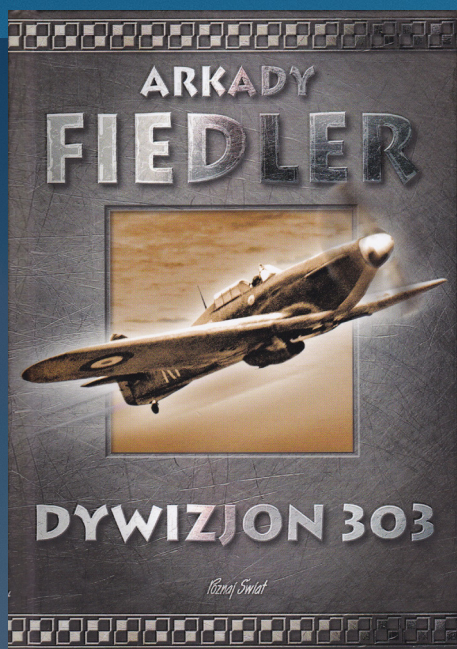
Samolot myśliwski Hurricane startujący z lotniska Northolt. Widoczne godło Dywizjonu 303. Fot. ze zbiorów Muzeum Pracowni Literackiej Arkadego Fiedlera; koloryzacja: Mikołaj Kaczmarek.

Asy myśliwskie Dywizjonu 303. Od lewej: ppor. Mirosław Ferić, ppor. Bogdan Grzeszczak, ppor. Jan Zumbach, por. Zdzisław Henneberg oraz kpt. John Kent. Jan Zumbach oprócz żółtej kamizelki ratunkowej, tzw. maewestki, ma jedwabny szalik. Piloci myśliwscy zakładali je do lotu. W Dywizjone 303 używano szalików koloru szkarłatego. Fot. domena publiczna; koloryzacja: Mikołaj Kaczmarek.



INSTYTUT
PAMIĘCI
NARODOWEJ

UPAMIĘTNIE



Znany polski pisarz i podróżnik Arkady Fiedler odwiedził Dywizjon 303 w czasie bitwy, a swoje wrażenia opisał w reportażu pt. Dywizjon 303. Książka ukazała się w 1942 r. W okupowanym kraju wydawano ją czterokrotnie, jeszcze w czasie wojny publikowano ją w tłumaczeniu na język angielski, francuski, portugalski i holenderski. Do dziś opublikowano 1,5 mln egzemplarzy w 30 wydaniach. Fot. ze zbiorów Muzeum Pracowni Literackiej Arkadego Fiedlera.



W 2010 r. Instytut Pamięci Narodowej wydał grę edukacyjną pt. 303, która zyskała tytuł Planszowej Gry Wojennej Roku 2010 w konkursie organizowanym przez Portal Strategie i portal Poltergeist. Fot. IPN.



Polski Mig-29 z 23 Bazy Lotnictwa Taktycznego w Mińsku Mazowieckim, z godłem Dywizjonu 303 „Warszawskiego” na kabinie pilota i grzbiecie oraz wizerunkiem mjr. Mariana Pisarka, pilota dywizjonu na stateczniku. Obok polski F-16 z 31 Bazy Lotnictwa Taktycznego w Poznaniu-Krzesinach, z godłem Dywizjonu 302 „Poznańskiego” na kabinie pilota i wizerunkiem „poznańskiego kruka” na grzbiecie. Na stateczniku litery „WX” – oznaczenie kodowe Dywizjonu 302. Sesja odbyła się 7 lipca 2020 r. dla uczczenia 80. rocznicy bitwy o Wielką Brytanię. Fot. Piotr Łysakowski.



INSTYTUT
PAMIĘCI
NARODOWEJ

BILANS BITWY O WIELKĄ BRYTANIĘ

10 lipca – 31 października 1940 r.

	ROYAL AIR FORCE	LUFTWAFFE
SAMOLOTY (STAN POCZĄTKOWY)	1463	2660
STRATY	915	1735
POLEGLI LOTNICY	544	2550

POLSKIE SIŁY POWIETRZNE

WZIĘŁO UDZIAŁ	171	LOTNIKÓW
ZESTRZELONYCH PONAD	100	SAMOLOTÓW LUFTWAFFE
	30	PILOTÓW ZGINĘŁO

Polscy piloci, latający w bitwie o Wielką Brytanię nowoczesnymi samolotami, mogli wreszcie nawiązać równorzędną walkę z przeciwnikiem i pokazać, co potrafią. Rewelacyjne dokonania bojowe wyszkolonych w dęblińskiej Szkole Orląt polskich lotników przechyliły szalę zwycięstwa na stronę brytyjską. Przyspieszyły też formowanie w Wielkiej Brytanii kolejnych polskich dywizjonów.

Bitwa o Wielką Brytanię była momentem zwrotnym II wojny światowej. Niemiecki podbój został zatrzymany a z terenu Wielkiej Brytanii wkrótce wyszła ofensywa – najpierw powietrzna, później lądowa - która wyzwoliła w 1944 r. kraje Europy Zachodniej.



INSTYTUT
PAMIĘCI
NARODOWEJ

Londyn po bombardowaniu niemieckim w 1940 r.
Fot. Domena publiczna; koloryzacja: Mikołaj Kaczmarek.



**„MY NIE BŁAGAMY O WOLNOŚĆ.
MY O NIĄ WALCZYMY.”**

Generał Witold Urbanowicz – as myśliwski, przed II wojną światową instruktor w dęblińskiej Szkole Orląt. Zestrzelił w bitwie o Wielką Brytanię co najmniej 15 samolotów niemieckich, dzięki czemu uplasował się w dziesiątce najlepszych pilotów alianckich tej kampanii. Od 7 września do 21 października 1940 r. dowódca Dywizjonu 303. Fot. Instytut Polski – Muzeum Sikorskiego w Londynie/ Ośrodek KARTA; koloryzacja: Mikołaj Kaczmarek.



INSTYTUT
PAMIĘCI
NARODOWEJ