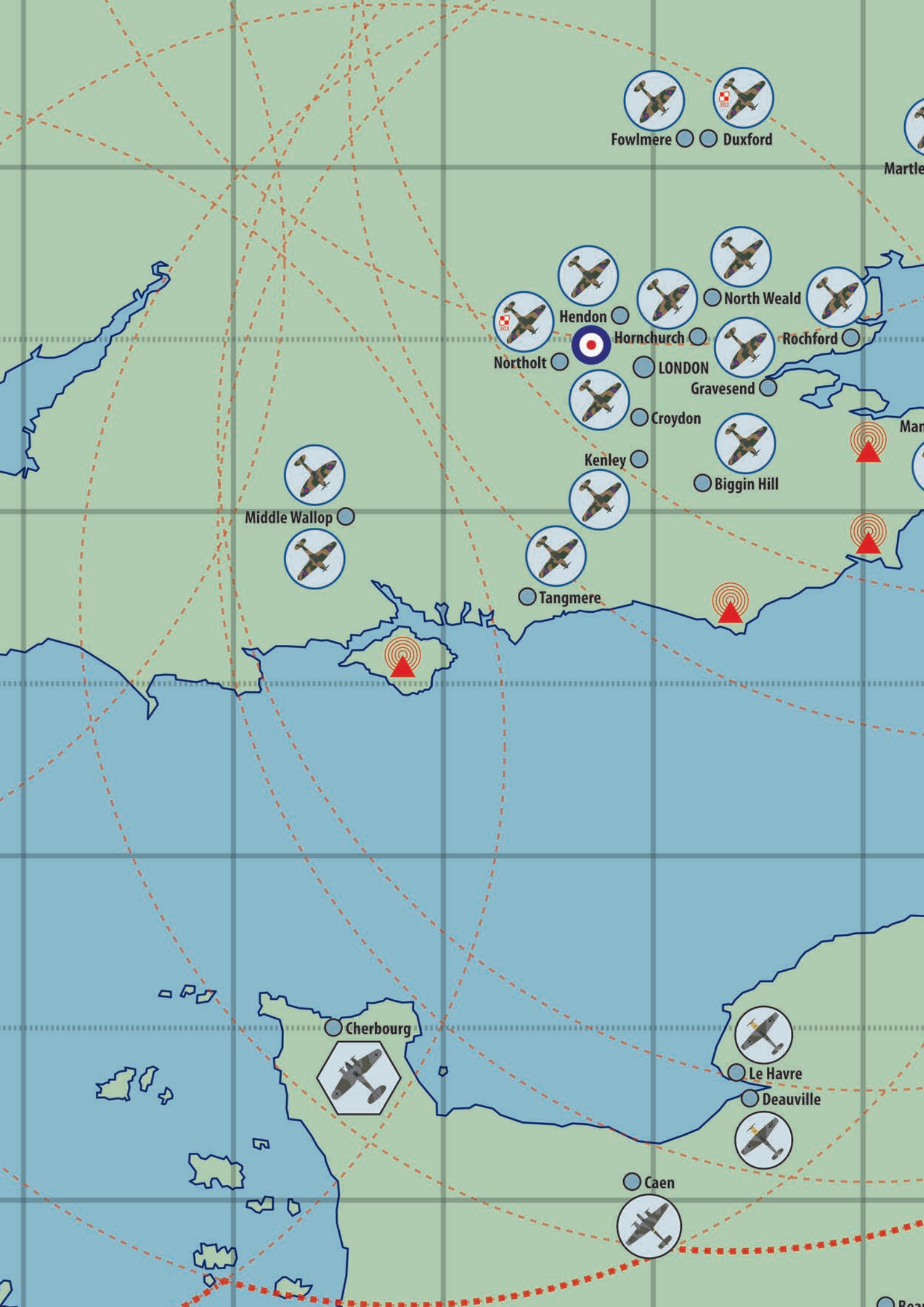


ZA WOLNOŚĆ WASZĄ I TYLKO WASZĄ

75. ROCZNICA UDZIAŁU POLSKICH LOTNIKÓW W BITWIE O ANGLIĘ
OŚRODEK KULTURY „WZGÓRZE ZAMKOWE” W LUBINIE, LIPIEC – PAŹDZIERNIK 2015



Fowlmere ○ ○ Duxford

North Weald ○
Hendon ○
Northolt ○
Hornchurch ○
Rochford ○
LONDON ○
Gravesend ○

Middle Wallop ○

Kenley ○
Biggin Hill ○

Tangmere ○

Cherbourg ○

Le Havre ○
Deauville ○

Caen ○

PROJEKI
POLSKA
1918-2018



BITWA O ANGLIĘ

75. ROCZNICA UDZIAŁU POLSKICH LOTNIKÓW
W BITWIE O ANGLIĘ

10 LIPCA - 31 PAŹDZIERNIKA 1940

Epopeja lotnicza rozgrywająca się latem i jesienią 1940 r. nad Anglią, przeszła do historii pod angielską nazwą Battle of Britain, w Polsce znana jest jako Bitwa o Anglię.

Był to punkt zwrotny w II wojnie światowej, po raz pierwszy udało się zatrzymać dotąd niepowstrzymany Wehrmacht, od września 1939 r. kroczący od zwycięstwa do zwycięstwa. Także dla nas, Polaków było to ważne zwycięstwo, bowiem mieli w nim znaczący udział polscy żołnierze, piloci polskich dywizjonów myśliwskich i Ci, walczący w dywizjonach brytyjskich. Dlatego, w 75. rocznicę Bitwy o Anglię postanowiliśmy przypomnieć tych, o których premier Wielkiej Brytanii Winston Churchill powiedział, że „Jeszcze nigdy tak wielu, nie zawdzięczało tak wiele tak nielicznym”.

Obserwator Obrony Cywilnej na dachu londyńskiego budynku. W oddali kopuła katedry św. Pawła.





Obraz autorstwa Paul'a Nash, Battle of Britain 1941 r.

INWAZJA

Po zajęciu Francji i pobiciu jej armii, jak też wojsk brytyjskich walczących na kontynencie, jedynym nie okupowanym przez Niemców krajem stawiającym dalej opór, była Wielka Brytania. Wprawdzie Imperium Brytyjskie było nadal potęgą militarną i gospodarczą, jednak największe środki pochłaniała Marynarka Wojenna. Duży nacisk w końcu lat 30-tych położono również na rozwój lotnictwa, natomiast wojska lądowe były stosunkowo niewielkie. Ponadto wprawdzie udało się ewakuować z Francji większość żołnierzy angielskich, lecz cały ciężki sprzęt, działa, czołgi, samochody, pozostał na plażach Dunkierki. Zatem ciężar obrony wysp brytyjskich spoczywał na Flocie oraz Królewskich Siłach Powietrznych – Royal Air Force (RAF).

Wkrótce po kapitulacji Francji, w czerwcu 1940 r. Adolf Hitler przekonany, że Brytyjczycy nie mają wyjścia, przekazał kanałami dyplomatycznymi ofertę pokojową, sprowadzającą się do akceptacji przez Wielką Brytanię faktu hegemonii Niemiec w Europie. Spodziewał się, że oferta ta zostanie przyjęta, w związku z tym nie planował inwazji na wyspy brytyjskie. Jednak Winston Churchill, nowy premier Wielkiej Brytanii, ofertę tę odrzucił. Dumny Albion nie zamierzał skapitulować przed Niemcami, choć premier obiecał Brytyjczykom w słynnym przemówieniu radiowym, „krew, pot, i łzy”.



„Będziemy walczyć z nimi na plażach”
- Winston Churchill, Izba Gmin - 4 czerwca 1940 r.



Późne popołudnie 3 września 1939 r. - gaziarz niosący w rękach dodatki z ogromnymi nagłówkami głoszącymi wypowiedzenie wojny III Rzeszy.

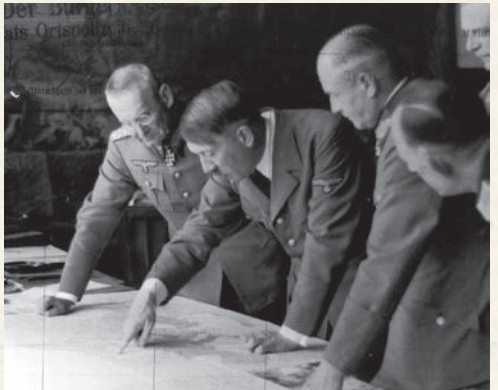


Adolf Hitler pozuje do zdjęcia na tarasie Palais de Chaillot, stojąc na tle wieży Eiffila - 28 czerwca 1940 r.

Niemcy zaczęli zatem przygotowywać się do inwazji na wyspy brytyjskie. Tu jednak problemem była brytyjska flota i lotnictwo.

Z pomocą Hitlerowi pośpieszył marszałek lotnictwa Herman Goering, który zadeklarował, że jego Luftwaffe szybko rozprawi się z brytyjskim lotnictwem. Kiedy Niemcy zapanowaliby nad angielskim niebem, nic nie przeszkodziłoby inwazji.

Słowa Goeringa nie były pustymi przechwałkami. Budowa potężnych sił powietrznych, tej osławionej Luftwaffe była jednym z priorytetów w zbrojeniach niemieckich przed wojną. W efekcie stworzono niezwykle skuteczne narzędzie wojny, wyposażone w nowoczesne samoloty i doskonale wyszkolonych pilotów, sfanatyzowanych młodych ludzi bezgranicznie wierzących w posłannictwo Niemiec do panowania nad światem.



Hitler i jego najważniejsi współpracownicy rozważający opcje desantów, połowa lipca 1940 r.



Takie samoloty jak myśliwskie Messerschmit Bf-109 i Bf-110, bombowiec nurkujący Ju-89 „Stuka”, czy bombowiec Heinkel He-111, były bez wątpienia jednymi z najlepszych samolotów świata w tym okresie. Pierwsze zwycięstwa Luftwaffe odniesione nad niebem Polski, Norwegii, Belgii, Holandii i Francji, potwierdziły wiarę w jej niezwyciężoność.

Formacja bombowców Heinkel He 111 w niskim locie nad kanałem La Manche.



Niemiecki Messerschmitt Bf-110 dwusilnikowy ciężki myśliwiec, nad kanałem La Manche - sierpień 1940 r.

Diorama przedstawiająca zestrzelony niemiecki samolot myśliwski Messerschmitt Bf-109 E z okresu bitwy o Anglię. Muzeum RAF Duxford.



BATTLE OF BRITAIN – BITWA O ANGLIĘ

Niedoścignione arcydzieło sztuki filmowej, wyreżyserowane przez Guya Hamiltona (reżysera Jamesa Bonda 007) w 1969 r.

Brytyjski film, który w wspaniały sposób ukazał dramaturgię walk powietrznych, tworzących prawdziwy balet odwagi, heroizmu i śmierci na niebie. Dotąd pozostaje najlepszym filmem lotniczym w historii kina. Zapracowały na to prawdziwie gwiazdorska obsada, najlepsi aktorzy kina brytyjskiego, Laurence Olivier, Curd Jurgens, Christopher Plummer, Edward Fox, Robert Shaw, Michael Caine i wielu innych. Wspaniałe zdjęcia, wykorzystanie prawdziwych samolotów z epoki, Spitfire, Hurricane, czy hiszpańskich wersji Bf-109 i He-111 powoduje, że do dziś ten film ma ogromny walor artystyczny i poznawczy. Ukazano w nim również udział polskich pilotów, w sposób ciekawy i zabawny zarazem. A język polski był jednym z trzech, wraz z angielskim i niemieckim, w jakich grali aktorzy.

Miarą docenienia polskiego wkładu w zwycięstwo pozostaje oficjalny plakat z filmu, powielany na milionach kopii DVD czy Blu-Ray w kilkudziesięciu językach świata, przedstawiający Hurricane z szachownicą na masce silnika.



Samoloty myśliwskie „Spitfire” RAF w locie grupowym.
Cenzura usunęła oznaczenia taktyczne na kadłubach.





- 1 | Piloci RAF.
- 2 | Samoloty myśliwskie „Hurricane” RAF w locie grupowym.
- 3 | Codzienny widok podczas lata 1940 r., piloci hurricane’ów biegną, w trakcie alarmu, do swoich samolotów.



LOTNICTWO MYŚLIWSKIE - FIGHTER COMMAND

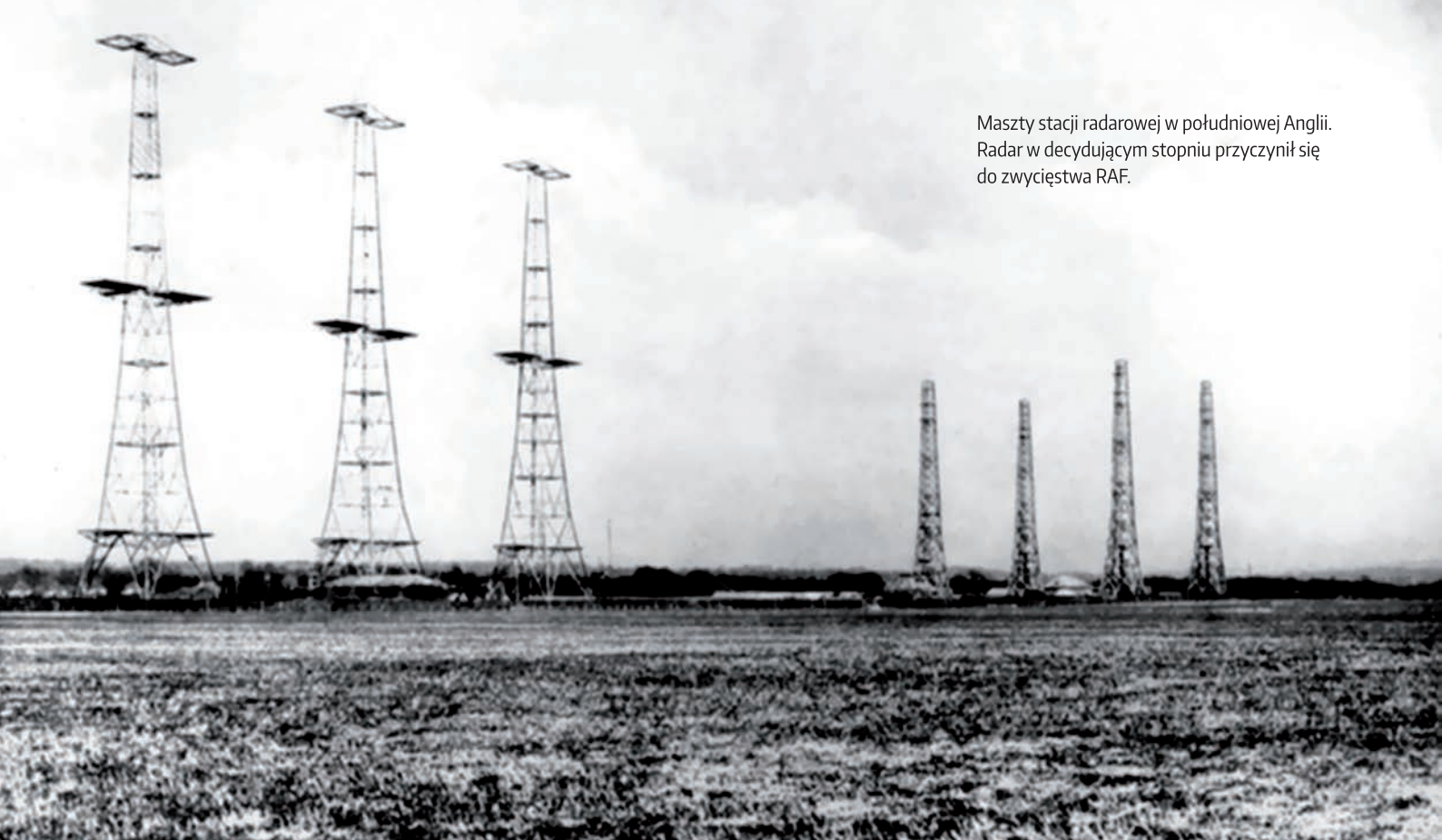
Jedyną obroną Wielkiej Brytanii był RAF, zwłaszcza Lotnictwo Myśliwskie – Fighter Command dowodzone przez marszałka Hugh’a Dowdinga. Stosunek sił przemawiał jednoznacznie na korzyść Niemców. W trzech Flotach Powietrznych przewidzianych do rzucenia Anglii na kolana, znajdowało się w momencie rozpoczęcia tej bitwy powietrznej 2660 samolotów, w tym 1080 myśliwców, 320 Stukasów, 1260 bombowców. RAF mógł tej potężnej sile przeciwstawić 754 myśliwce jednosilnikowe, 149 przestarzałych myśliwców dwusilnikowych, 560 samolotów bombowych.

Jednak pomimo przewagi liczebnej Luftwaffe, Brytyjczycy nie byli bez szans. Już przed wojną bacznie obserwowali jakościowy i ilościowy rozwój Luftwaffe i opracowali własne typy nowoczesnych myśliwców, mogących dorównać osiągnięciami maszynom niemieckim.

Tak powstały dwa legendarne samoloty Supermarine „Spitfire” oraz Hawker „Hurricane”. Dysponując takimi maszynami, w wielu kategoriach przewyższającymi osiągnięciami słynne „messerschmity”, mogli nawiązać równorzędną walkę. Jednak niemiecką przewagę ilościową mogła zrównoważyć jedynie determinacja i doświadczenie. O ile tej pierwszej Anglikom nie brakowało, to z doświadczeniem było dużo gorzej. Jedynie niewielka część pilotów RAF posiadała umiejętności z walk we Francji, większość to byli młodzi, świeżo przeszkoleni piloci, którzy mieli się zmierzyć z pilotami mającymi wojenne doświadczenie często jeszcze wyniesione z wojny domowej w Hiszpanii.



Okładka broszury zachęcająca wolontariuszy do wstąpienia w szeregi RAF.



Maszy stacji radarowej w południowej Anglii. Radar w decydującym stopniu przyczynił się do zwycięstwa RAF.

POWIETRZNE STARCIA

Pierwsza faza bitwy 10 lipca rozpoczęła się od niemieckich ataków na bazy RAF w południowo-zachodniej Anglii. Bombardowania te miały wyeliminować siły lotnicze i umożliwić desant morski. Po początkowym zaskoczeniu Brytyjczycy zaczęli wykorzystywać przewagę jaką dawał im radar. Po raz pierwszy zastosowany w praktyce, umożliwiał orientację w powietrzu i pozwalał skierować siły Fighter Command dokładnie naprzeciwko nadlatujących bombowców Luftwaffe.

Kolejna faza bitwy, trwająca w pierwszej połowie sierpnia zmierzała do zniszczenia sił floty bazujących w portach południowej Anglii. Przełomem w bitwie było skierowanie całości sił Luftwaffe do ataków terrorystycznych na Londyn. Pozwoliło to odetchnąć siłom RAF i uzupełnić je o nowe samoloty. W czasie bitwy Luftwaffe nie mogła bombardować zmasowane celów na północ od Londynu, bowiem nie pozwalała na to zasięg samolotów myśliwskich. Dzięki temu potencjał brytyjskich zakładów lotniczych pozostał nienaruszony i stale wzrastała produkcja samolotów myśliwskich. Pozwalało to na uzupełnianie strat i w końcu bitwy ilość samolotów myśliwskich RAF była większa niż na jej początku (w trakcie bitwy wyprodukowano 4283 nowe myśliwce).

W przypadku Luftwaffe było odwrotnie, plany produkcji samolotów sprzed wojny nie zakładały tak dużych strat, jakie ponosili Niemcy w trakcie bitwy (wyprodukowano jedynie 1870 nowych myśliwców). Nie można było zatem uzupełniać na bieżąco ponoszonych strat, zaczynała także brakować pilotów. W końcu września Niemcy musieli przerwać bitwę. Luftwaffe musiała zachować siły dla planowanej inwazji na Związek Sowiecki. Była to zatem pierwsza przegrana Niemiec w II wojnie światowej.



Pokój operacyjny RAF Fighter Command's, siedziba grupy nr 10.

**Straty RAF w Bitwie o Anglię
wyniosły 1087 samolotów,
śmierć poniosło 544 pilotów.**

**Luftwaffe straciła 1733 samoloty,
a zginęło i zostało wziętych
do niewoli 2500 lotników.**



- 1 | Straszne efekty nalotu bombowego na dzielnicę Londynu, 1940 r.
2 | Zapora balonowa nad Londynem.
3 | Skutki dużego skoncentrowanego ataku niemieckiej Luftwaffe, na londyńskie doki i przemysłowe dzielnice, 7 września 1940 r. Fabryki i magazyny zostały poważnie uszkodzone.



SIŁY POWIETRZNE

Royal Air Force

Za największy sukces RAF uważa się bitwę o Anglię, kiedy piloci RAF (również innych niż brytyjska narodowości) powstrzymali naloty niemieckiej Luftwaffe, ratując Wielką Brytanię – nieprzygotowaną wówczas do obrony swojego terytorium przed lądową inwazją niemiecką.

Hawker Hurricane

- brytyjski samolot myśliwski, jednomiejscowy o konstrukcji metalowej z częściowo płóciennym pokryciem, zaprojektowany i produkowany przez firmę Hawker Siddeley. Walcząc na tych samolotach polscy myśliwcy, mogli zmierzyć się z Luftwaffe i odnieść sukcesy. Prędkość maks. 527 km/h na wysokości 6000 m.



Supermarine Spitfire

- brytyjski, jednomiejscowy myśliwiec zbudowany w wytwórni Supermarine w Southampton. Symbol potęgi Royal Air Force, witany przez przeciwników słynnym okrzykiem: Achtung Spitfeuer! Prędkość maks. 582 km/h na wysokości 5500 m.



Plakat Civil Defence ostrzegający młodych brytyjczyków przed bawieniem się nietypowo wyglądającymi przedmiotami. Napis brzmi: „Niebezpieczeństwo. Nie dotykaj. Jeśli znajdziesz jeden z nich, powiedz nauczycielowi lub policjantowi. Nie dotykaj go, nawet patykiem, i nie rzucaj w niego kamieniami”.



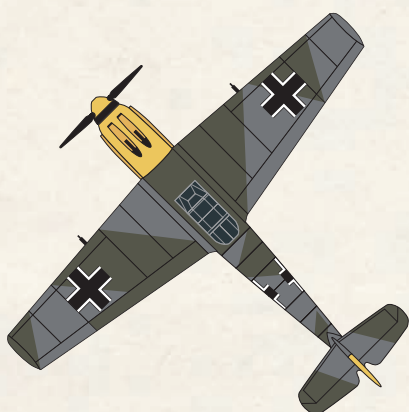
Plakat rekrutacyjny WAAF. Kobiety stanowiły duży procent personelu pomocniczego.

Luftwaffe

Siły powietrzne III Rzeszy (1933-1945), powołane 26 lutego 1935 roku rozkazem Hitlera, również oficjalna nazwa powojennych sił powietrznych Republiki Federalnej Niemiec aż do dzisiaj.

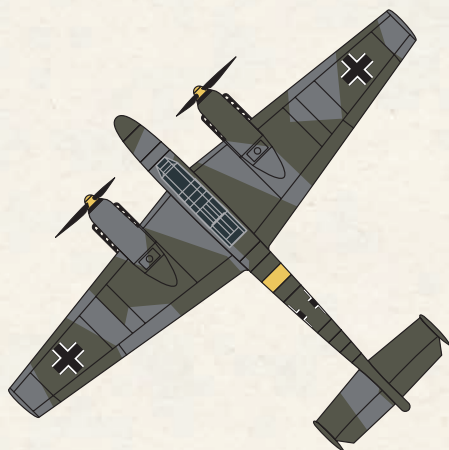
Messerschmitt Bf 109

- podstawowy jednosilnikowy myśliwiec Luftwaffe, produkowany w większej liczbie egzemplarzy niż jakiegokolwiek inny myśliwiec z okresu II wojny światowej. Prędkość maks. 574 km/h na wysokości 3700 m.



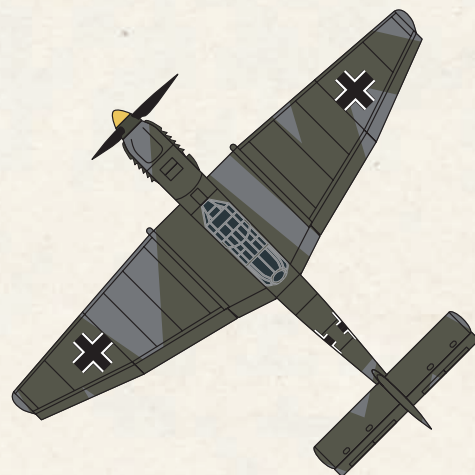
Messerschmitt Bf 110

- ciężki, niemiecki samolot był w swoim czasie najlepszym dwusilnikowym myśliwcem na świecie. Prędkość maks. 561 km/h na wysokości 7000 m.



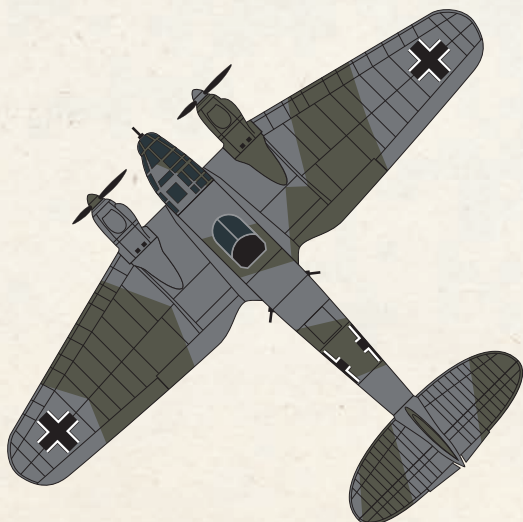
Junkers Ju 87 Stuka

- niemiecki, „nurkujący samolot bojowy”, lepiej znany jako stuka (sztukas). Prędkość maks. 375 km/h na wysokości 4000 m.



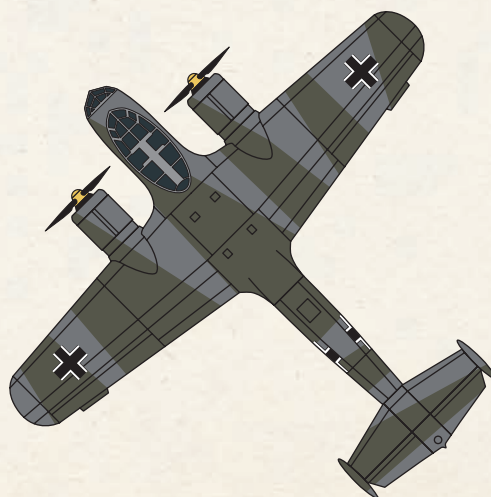
Heinkel He 111

- bombowiec niemieckiej Luftwaffe. He 111 został opracowany jeszcze przed wybuchem wojny, w wytwórni Heinkel, jako maszyna zdolna do przenoszenia uzbrojenia pokładowego i ładunku bomb. Prędkość maks. 432 km/h na wysokości 5200 m.



Dornier Do 17

- niemiecki lekki bombowiec, samolot rozpoznawczy i nocny myśliwiec, produkowany w zakładach Dornier Flugzeugwerke początkowo jako samolot pasażerski, jednak po odrzuceniu przez niemieckie linie lotnicze jako zbyt wąski, zaadaptowany do roli bombowca.







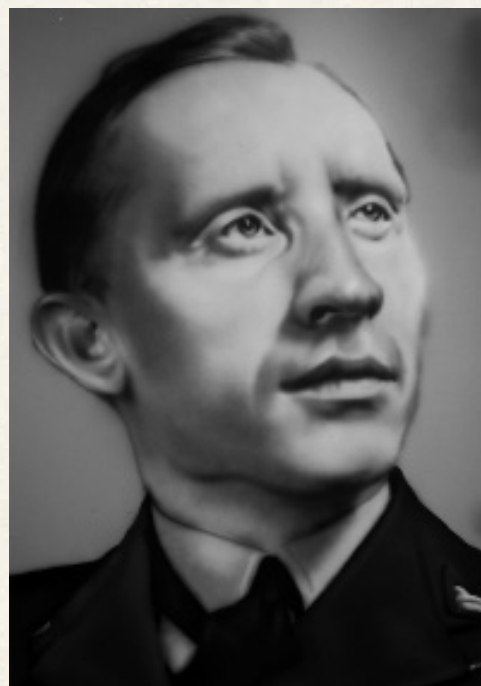
POLACY W BITWIE O ANGLIĘ

Jedną z ważnych ról w Bitwie o Anglię odegrali lotnicy z innych krajów walczących z Niemcami. Było ich ogółem 595 spośród 2936 pilotów myśliwskich RAF. Wśród tych obcokrajowców największą grupę, bo aż 145 stanowili Polacy.

Polacy należeli do grupy ponad 1500 lotników, którzy po klęsce wrześniowej 1939 r. przedostali się z okupowanego kraju do Francji, w której formowało się Wojsko Polskie. Część spośród nich została odesłana do Wielkiej Brytanii, w której mieli przejść przeszkolenie na nowoczesnym sprzęcie lotniczym.

Z początku zostali przyjęci nieufnie, nie wierzono w ich umiejętności, nie znali języka. W odczuciu Anglików stanowili bardziej problem niż zasilenie skąpych kadr lotniczych. Długo też trwały negocjacje, co do ich statusu. Anglicy chcieli, aby wstąpili w szeregi RAF i składali przysięgę na wierność Królowi. Dla Polaków było to nie do przyjęcia. Czuli, że aroganccy Brytyjczycy traktują ich jak najemników, a nie jak sojuszników. Dopiero kiedy zagrożenie inwazją stało się bardzo realne, strona brytyjska poszła na ustępstwa i w czerwcu 1940 r. zawarto porozumienie z Rządem Polskim na Uchodźstwie postanawiające, że Polacy będą służyć w jednostkach brytyjskich jako sojusznicy oraz że powstaną polskie dywizjony lotnicze podporządkowane dowództwu Polskich Sił Powietrznych.

W lipcu 1940 r. rozpoczęto formowanie pierwszych czterech dywizjonów lotniczych, dwóch bombowych (300 i 301) oraz dwóch myśliwskich, 302 dywizjon „Poznański” oraz 303 dywizjon „Warszawski” im. T. Kościuszki. Oba dywizjony składały się z doświadczonych pilotów



Witold Urbanowicz (ur. 30 marca 1908 r. w Olszance, zm. 17 sierpnia 1996 r. w Nowym Jorku) – polski dowódca wojskowy, generał brygady, pilot Wojska Polskiego, podpułkownik (ang. Wing Commander) Królewskich Sił Powietrznych, as myśliwski, pamiętnikarz, dowódca Dywizjonu 303.

mających za sobą walki i zwycięstwa podczas kampanii wrześniowej. Jednak Brytyjczycy podchodzili sceptycznie do wartości naszych lotników. Próbowali ich wtłoczyć w ramy swojego sztywnego systemu walki powietrznej, dla naszych pilotów anachronicznego i mającego same wady. Pierwszym dowódcą dywizjonu 303 został płk Zdzisław Krasnodębski, a jego angielskim odpowiednikiem, w rzeczywistości nadzorcą Ronald Kellett. Pomimo ogromnej intensywności walk nad południową Anglią, przez cały lipiec i sierpień oba dywizjony nie były włączane do walki. Należy jednak podkreślić, że ponad 50 pilotów polskich walczyło w składzie dywizjonów brytyjskich od początku bitwy o Anglię. Przełom nastąpił 30 sierpnia, w jednym z najgorętszych dni powietrznych zmaganiań.

Lotnicy dywizjonu 303 odbywali lot szkoleniowy, kiedy w ich pobliżu pojawiła się grupa samolotów niemieckich. Polscy piloci zignorowali rozkazy powrotu do bazy i zaatakowali. Porucznik Ludwik Paszkiewicz zestrzelił myśliwiec Me-110, zapoczątkowując legendę dywizjonu 303. W tym dniu zarówno dywizjon 303 jak i dywizjon 302 zostały uznane za gotowe do walki i skierowane do pełnienia dyżurów bojowych. Dywizjon 303 znalazł się w samym ogniu najcięższych walk, bowiem stacjonował w południowo-zachodniej Anglii na lotnisku Northolt i codziennie był podrywany do odparcia niemieckich nalotów. Dywizjon 302 stacjonował na północ od Londynu i stąd jego osiągnięcia były mniejsze.

Pozowane zdjęcie, mające przedstawić pilotów dywizjonu 303 powracających z udanego lotu bojowego: P/O Ferić, F/Lt Kent, F/O Grzeszczak, P/O Radomski, P/O Zumbach, P/O Łokuciewski, F/O Henneberg, Sgt. Rogowski i Sgt. Szapoznikow.



„PO RAZ PIERWSZY”

SPRAWOZDANIE

POR. PIL. LUDWIKA PASZKIEWICZA

Z LOTU, W KTÓRYM DYWIZJON 303 ODNIÓSŁ PIERWSZE ZWYCIĘSTWO.



Ludwik Witold Paszkiewicz (ur. 21 października 1907 r. w Woli Gałęzowskiej, zm. 27 września 1940 r. w Borough Green) – porucznik pilot Wojska Polskiego i Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie, porucznik (ang. Flying Officer) Królewskich Sił Powietrznych, as myśliwski II wojny światowej.

Northolt, 30 sierpnia 1940 r.

Wystartowaliśmy dwoma kluczami (Flight A i B) na ćwiczenia atakowania Blenheimów o godzinie 16,15.

Po nabraniu wysokości 10 000 stóp poleciliśmy w kierunku północnym. W pewnym momencie zobaczyłem przed nami duży ruch samolotów i na jego końcu kotłowanie. Wszystko przesunęło się na lewo o jakieś 1000 stóp nad nami. Podałem przez radio dowódcy majorowi angielskiemu Kelletowi, a nie widząc reakcji z jego strony, dałem gazu i poleciałem w kierunku nieprzyjaciela.

Obejrawszy się za siebie, zobaczyłem resztę Flightu o jakieś 300 metrów z tyłu, pod sobą palące się przedmieścia jakiegoś miasteczka i schodzącego do ziemi jakiegoś Hurricana, ciągnącego za sobą smugę dymu. Za chwilę spostrzegłem przed sobą, na mojej wysokości, samolot o dwóch statecznikach (mam wrażenie że Dornier), robiący skręt w moim kierunku. Gdy mnie spostrzegł, rzucił się w ostrą pikę. Zrobiłem wywrót i zanurkowałem w nim. W czasie wywracania zobaczyłem czarne krzyże na skrzydłach. Po wywrocie wprost z ogona, rozpocząłem ogień z jakichś 200 metrów w kadłub. Przeniosłem potem na prawy silnik, zapaliłem go i zatrzymałem. Będąc już bardzo blisko, odszedłem dołem w prawo i podchodząc do drugiego ataku, spostrzegłem Hurricana atakującego go i wyskakującego spadochroniarza. Niemiec wyrwał wywrotem. Zaatakowałem go wtedy jeszcze raz, a ten wyciągając z nurkowania rąbnął na ziemię i zapalił się.

Podleciałem wtedy do Hurricana i zobaczyłem znaki VCI, po czym poszedłem górą, ale już nikogo nie znalazłem nad palącym się miasteczkiem. Wobec czego powróciłem nad lotnisko, gdzie krążyłem, czekając, co będzie dalej. Po usłyszeniu rozkazu wylądowałem, po bezce z radości, zatrutej myślą, że Eskadra gdzieś się bije, a ja zapędziłem się za pojedynczą maszyną.

Tak strzelałem po raz pierwszy w życiu do samolotu nieprzyjacielskiego.

GODŁO KOŚCIUSZKOWSKIE KOSYNIERÓW

Legendarny symbol dywizjonu 303, zaprojektowany przez amerykańskiego lotnika-ochotnika Cederica Fount le Roya, w 1919 r., dla lotniczej eskadry „kościuszkowskiej” złożonej z lotników amerykańskich walczących w czasie wojny polsko-bolszewickiej.

W okresie międzywojennym godło 111 eskadry myśliwskiej 1 Pułku Lotniczego w Warszawie. Obecnie godło eskadry lotniczej 23 Bazy Lotniczej.

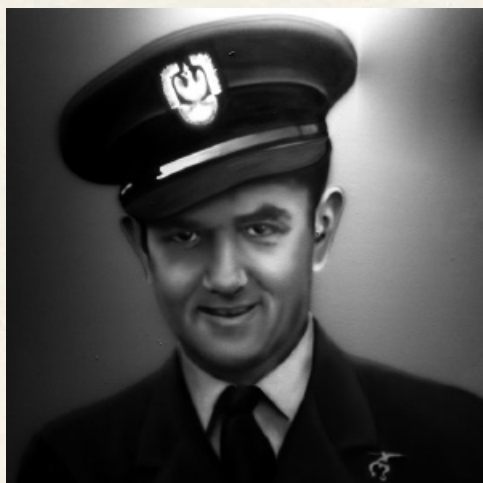
Posiada kształt okrągłej, białej emaliowanej tarczy, której środek pokryto pionowymi amarantowo emaliowanymi pasami. Na skrzyżowaniu dwóch kos umieszczona czapka „krakuska”. Otok czapki granatowy, góra amarantowa, pióra amarantowo-zielone. W otoku odznaki trzynaście pięcioramiennych gwiazd granatowo emaliowanych.





Okolicznościowy napis na kadłubie Hurricana Dywizjonu 303, przedstawiający ilość zestrzelonych niemieckich samolotów w czasie Bitwy o Anglię.

Oficjalnie dywizjonowi 303 zaliczono 126 pewnych zestrzeleń samolotów niemieckich, co uczyniło go najskuteczniejszym dywizjonem RAF w czasie bitwy o Anglię i to pomimo tego, że wszedł do walki dopiero w jej połowie. Choć dzisiaj te dane są często kwestionowane, to nie zmienia to faktu, że dywizjon 303 był najskuteczniejszą jednostką w czasie bitwy o Anglię. Także jeśli przyjąć stosunek zwycięstw do strat, okazuje się, że dywizjon 303 był najskuteczniejszą jednostką walczącą w Bitwie o Anglię po obu stronach, wyprzedzając także najlepsze niemieckie eskadry lotnicze w których latały niemieckie asy.



Jan Zumbach, ps. Kaczor Donald, (ur. 14 kwietnia 1915 r. w Ursynowie, zm. 3 stycznia 1986 r. w Paryżu) – podpułkownik dyplomowany pilot Wojska Polskiego, podpułkownik (ang. Wing Commander) Królewskich Sił Powietrznych, as myśliwski Polskich Sił Powietrznych na obczyźnie.



Piloci dywizjonu 303 z pupilem.



Król Jerzy VI odwiedził jednostkę podczas bitwy o Anglię 26 września. Na zdjęciu w lewo od niego, widoczny jest S/Ldr Urbanowicz, który przejął dowództwo po S/Ldr Krasnodębskim i przedstawiający pilotów S/Ldr Kellet. Król ściska dłoń P/O Fericia, od którego po prawej stronie stoi P/O Zumbach, F/O Cebrzyński i F/O Januszewicz.



Stanisław Skalski (ur. 27 listopada 1915 r. w Kodymie, zm. 12 listopada 2004 r. w Warszawie) – generał Wojska Polskiego, podporucznik pilot lotnictwa wojskowego II RP, major pilot Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie, podpułkownik (ang. wing commander) Królewskich Sił Powietrznych, as myśliwski okresu II wojny światowej o najwyższej liczbie zestrzeleń wśród polskich pilotów.

Ogółem w Bitwie o Anglię 145 polskich pilotów straciło 201 samolotów niemieckich, ceną za to była śmierć 30 polskich lotników. Do legendy polskich skrzydeł przeszły nazwiska Witolda Urbanowicza (15 zestrzeleń), Tadeusza Głowackiego (jeden z dwóch pilotów, którzy w ciągu jednego dnia zestrzelili 5 samolotów), czy Stanisława Skalskiego, najskuteczniejszego polskiego pilota w II wojnie światowej (zestrzelił 18 samolotów). W składzie Dywizjonu 303 walczył również bohaterki Czech, sierżant Josef František, od swojej ucieczki z okupowanej Czechosłowacji w czerwcu 1939 r. związany z polskim lotnictwem. Walczył w kampanii wrześniowej, a następnie, wraz z kolegami przedostał się do Francji i w końcu do Anglii. Był on najskuteczniejszym pilotem alianckim w czasie Bitwy o Anglię. Zestrzelił 17 samolotów, lecz sam zginął 8 października 1940 r.

Polscy piloci imponowali odwagą, atakowali z dużo mniejszej odległości niż piloci brytyjscy. Stosowali taktykę wypracowaną przed wojną w Wyższej Szkole Pilotażu w Grudziądzu i nie myśleli podporządkować się sztywnym brytyjskim regułom. Ich sukcesy spowodowały, że taktykę tę przejęli Brytyjczycy i choć stosowali ją do końca wojny to do dziś się do tego nie przyznają.



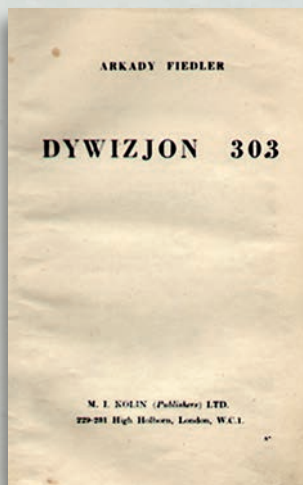
Josef František (ur. 7 października 1914 r., zm. 8 października 1940 r.) – czeski i polski lotnik wojskowy, as myśliwski lotnictwa polskiego okresu II wojny światowej.



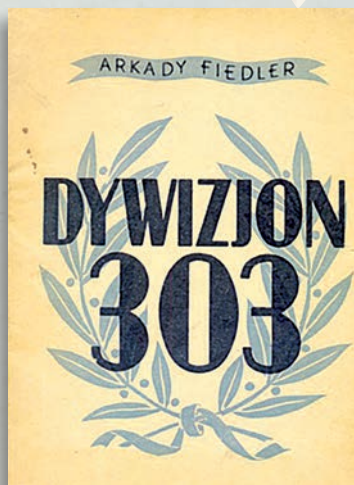
Naprawa poszycia P3700 RF-E w Northolt przed jednym z jego ostatnich lotów.

ARKADY FIEDLER **DYWIZJON 303**

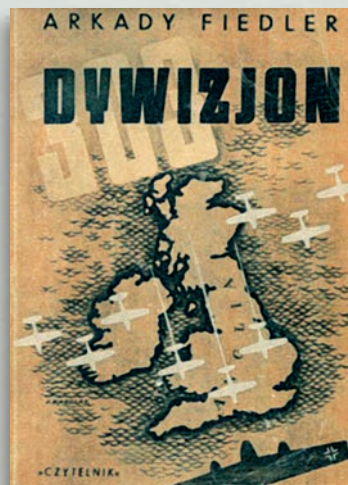
Znany dziennikarz i podróżnik Arkady Fiedler o wybuchu wojny we wrześniu 1939 r. dowiedział się na rajskich wyspach Tahiti. Nie uległ ich czarowi i już w lutym 1940 r. zameldował się, (jako ppor rezerwy) w siedzibie Rządu Polskiego we Francji. Po jej upadku przedostał się do Anglii i odwiedzał kilkakrotnie pilotów Dywizjonu 303. Jeszcze w czasie Bitwy o Anglię zaczął pisać swoje największe i najważniejsze dzieło. Pierwsze wydanie „Dywizjonu 303” ukazało się w Londynie w 1942 r., a rok później w okupowanej Polsce (łącznie wyszły cztery wydania okupacyjne). Barwny reportaż o bohaterskich polskich lotnikach do dzisiaj cieszy się nieustannym powodzeniem. Książka miała dotąd 30 wydań polskich oraz sześć angielskich, francuskie, portugalskie, holenderskie, a w 2010 r. niemieckie.



· pierwsze wydanie z 1942 roku



· wydanie okupacyjne z 1943 roku



· wydanie z lat 40.



· wydanie z lat 60.

SPRAWOZDANIE SIERŻ. PIL. EUGENIUSZA SZAPOSZNIKOWA



Eugeniusz Szaposznikow (ur. 17 lipca 1917 r. - zm. 8 lipca 1991 r. w Nottingham) - kapitan pilot Wojska Polskiego, kapitan (ang. Flight Lieutenant) Królewskich Sił Powietrznych, as myśliwski II wojny światowej.

11 września 1940 r.

Wystartowałem jak zwykle na lewym skrzydle i, jak przeważnie, w kluczu porucznika Zdzisława Henneberga. Po dość długim bezcelowym poszukiwaniu upragnionego celu odstawiamy defiladę pomiędzy dwoma falami widzów niemieckich. Natrętem się jest zwykle, przeto cztery Me 109 walą się na łeb. Rozlatujemy się więc i każdy zabiera się do swojego.

Widzę jednak, że nie ma najmniejszego celu tracić wysokość i gonić uciekiniera. Walę więc do sedna wyprawy. Lecą jak zwykle kupą. Dwa Me 110 idą za nimi. Wchodzę na ogon jednego i zaczynam strzelać. Ponieważ byłem dość blisko, zaczęło mnie dosyć poniewierać po przestworzach i seria moja przeniosła się bezwiednie na drugą maszynę. Przyjąłem to jako dobry znak i zaczynam już sam strzelać podobnym systemem.

Przycisk karabinów maszynowych puściłem dopiero po ich uniknięciu. W międzyczasie prawy zwałił się z palącym silnikiem.

Po paru sekundach drugiego spotkało to samo. Obydwa Messerschmiciaki walą do ziemi jak świeczki. W ogóle dzisiaj było dużo świeczek, do tego stopnia, że myślałem o większym rzucaniu bomb oświetlających.

Teraz noszę się z zamiarem nieprzywożenia zestrzeleń, bo największa tragedia to jest to wynętrzanie się na ten niewinny papier.

Samolot myśliwski Hawker Hurricane z dywizjonu 302 „Poznańskiego”, z okresu bitwy o Anglię, na postumencie przy głównym wejściu do Muzeum RAF Duxford.





Antoni Ostowicz - pierwszy Polak w bitwie o Anglię.
Por. pil. Antoni Ostowicz wszedł do historii polskiego lotnictwa: 19 lipca 1940 r. jako pierwszy polski lotnik startujący z Wysp Brytyjskich uzyskał potwierdzenie zestrzelenia niemieckiego samolotu, a 11 sierpnia 1940 r. rano poległ w walce - również jako pierwszy Polak startujący z brytyjskiego lotniska.

Niestety wkład Polaków w zwycięstwo w Bitwie o Anglię pozostał niedoceniony. W 1945 r., kiedy decydowały się losy Polski, żołnierze polscy zostali zdradzeni przez sojuszników. W defiladzie zwycięstwa w Londynie zabrakło Polaków, byli już niepotrzebni. Większość z bohaterów walczących w 1940 r. pozostała na emigracji, do kraju rządzonego przez komunistów wrócili nieliczni. Tu też nie czekały na nich laury. Major Stanisław Skalski został oskarżony o szpiegostwo i przez komunistycznych sędziów skazany na karę śmierci. W celi czekając na wyrok spędził rok, dopóki w 1956 r. nie został ułaskawiony.

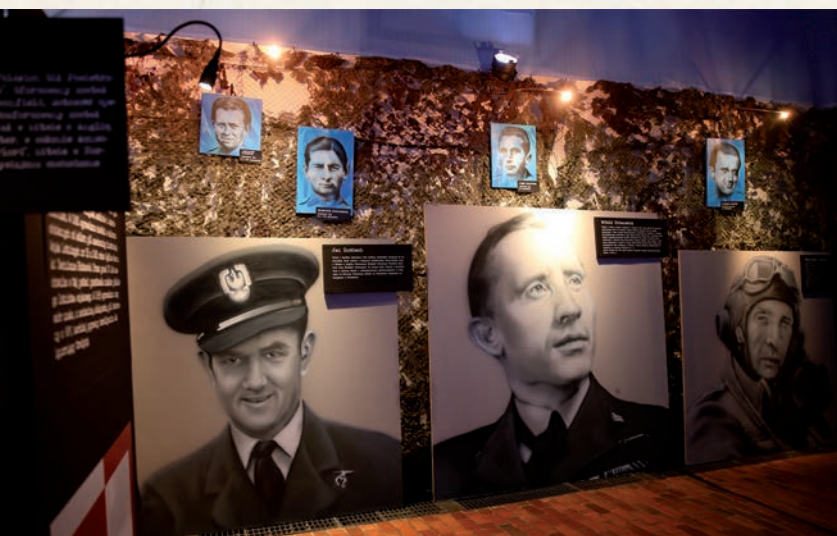
O ofierze jaką złożyli polscy piloci w czasie bitwy o Anglię i później, przypomina pomnik odsłonięty w Northolt w 1948 r.

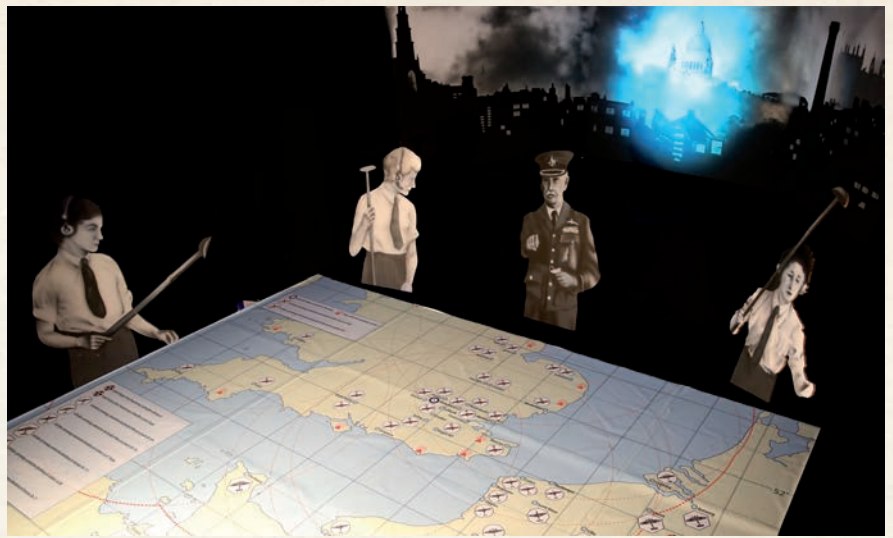
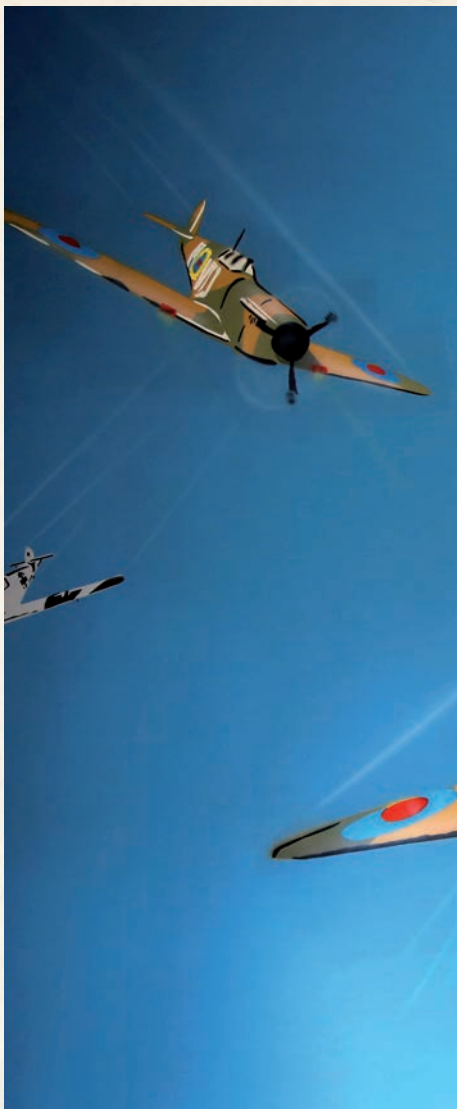
Pomnik polskich lotników w Northolt.



ZA WOLNOŚĆ WASZĄ I TYLKO WASZĄ

75. ROCZNICA UDZIAŁU POLSKICH LOTNIKÓW W BITWIE O ANGLIĘ
WYSTAWA HISTORYCZNA W GALERII ZAMKOWEJ





TRADYCJE DYWIZJONU 303 **DZISIAJ**

Samoloty Mig-29 mają na usterzeniu pionowym wizerunki asów lotniczych z Dywizjonu 303, a kilka maszyn na górnej części kadłuba ma namalowane godło „eskadry kościuszkowskiej”.

Dopiero po obaleniu systemu komunistycznego w Polsce, możliwe było przejęcie tradycji jednostek polskich walczących na Zachodzie przez Wojsko Polskie. W 1993 r. tradycje Dywizjonu 303 wraz z godłem „eskadry kościuszkowskiej” przejął 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, stacjonujący w Mińsku Mazowieckim i mający na uzbrojeniu samoloty myśliwskie Mig-29. Po rozformowaniu Pułku, w 2000 r. tradycje te przeszły na 1 eskadrę lotnictwa taktycznego, a od 2010 r. 23 Bazę Lotnictwa Taktycznego.



Samolot myśliwski Mig-29 z eskadry lotnictwa taktycznego w Mińsku Mazowieckim z uwiecznionym na stateczniku wizerunkiem mjr. Eugeniusz Horbaczewskiego. Jednego z asów Dywizjonu 303.

Samolot myśliwski Supermarine Spitfire Mk 1 w malowaniu 54 dywizjonu RAF, z okresu bitwy o Anglię. Muzeum RAF Duxford.



PROJEKCI POLSKA 1918-2018

ZA WOLNOŚĆ WASZĄ I TYLKO WASZĄ

75. ROCZNICA UDZIAŁU POLSKICH LOTNIKÓW W BITWIE O ANGLIĘ

Galeria Zamkowa

wystawa historyczna

lipiec/październik 2015

Pomysł i koncepcja ogólna:

dr Marek Zawadka

Teksty i opracowanie historyczne:

dr Paweł Piotrowski

Realizacja malarska:

Maciej Mazur

Realizacja techniczna:

Andrzej Kobza, Krzysztof Dubiński, Sobiesław Buchta, Maciej Mazur

Projektowanie graficzne:

Tomasz Pulwer, Kamila Tworek

ISBN 83-87695-60-2

Lubin 2015



ośrodek kultury **wzgórze zamkowe**

Ośrodek Kultury „Wzgórze Zamkowe”

59-300 Lubin, ul. M. Pruzi 7 i 9 / wzgorzezamkowe.pl

Zdjęcia:

Paweł Piotrowski

Maciej Mazur

Robert Ostowicz

Agata Bończak

www.fiedler.pl

www.polishsquadronsremembered.com

iwm.org.uk

wall.alphacoders.com

www.asisbiz.com

kplanes.tumblr.com

spitfiresite.com

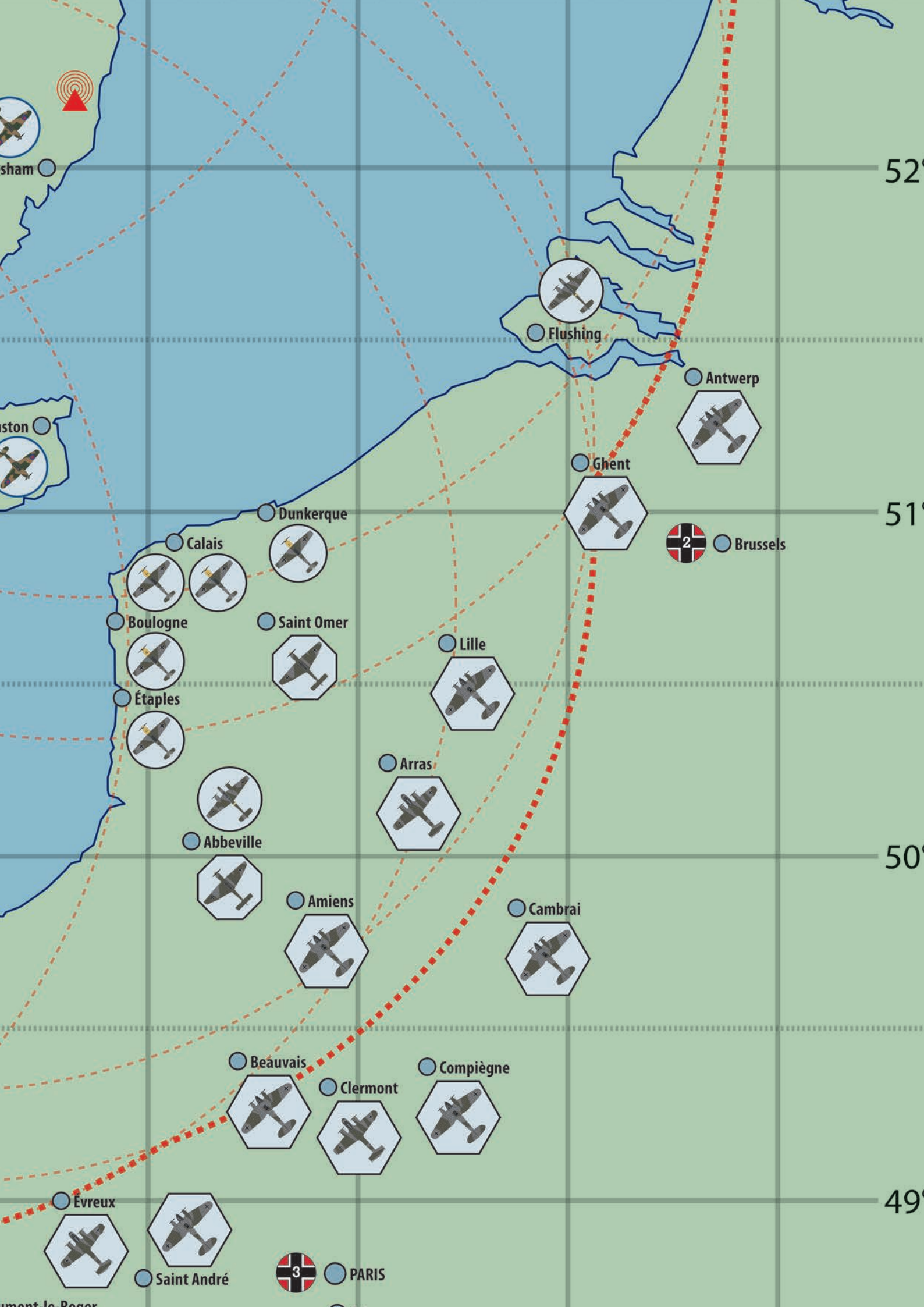
acesflyinghigh.wordpress.com

en.wikipedia.org

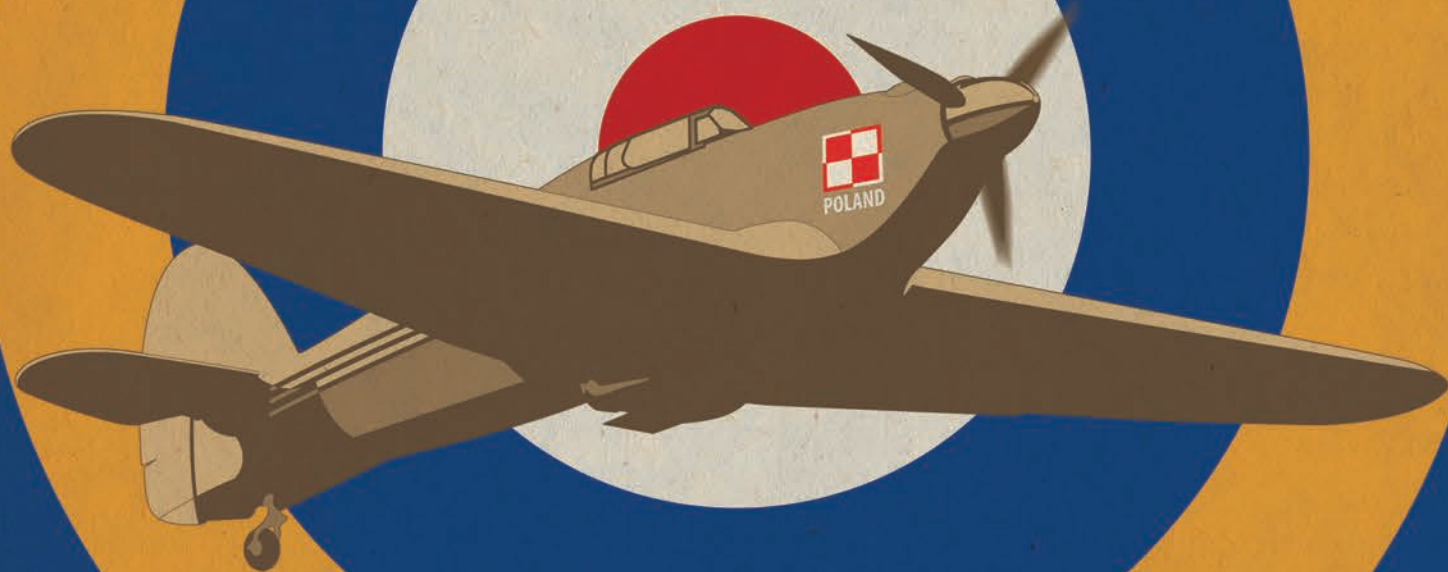
richardwillisuk.wordpress.com

Bibliografia:

Patrick Bishop, „Bitwa o Anglię”, wyd. Olesiejuk, Polska 2010



ISBN 83-87695-60-2
Lubin 2015



OUR SACRIFICE YOUR FREEDOM

75TH ANNIVERSARY OF THE CONTRIBUTION OF POLISH AIRMEN TO THE BATTLE OF BRITAIN

THE CULTURE CENTRE „WZGÓRZE ZAMKOWE”, LUBIN – POLAND, JULY – OCTOBER 2015