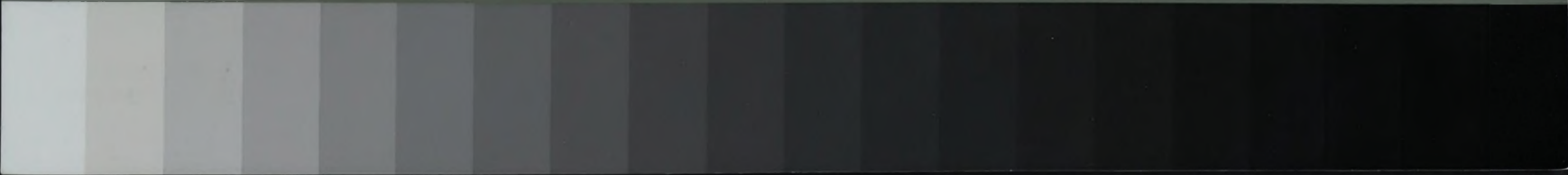


Grey Scale #13



A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19



3



AKADEMIA
OBRONY
NARODOWEJ

Monika RZYMANKOVA

LOTNICTWO CZECHOSŁOWACJI
W BITWIE
O WIELKĄ BRYTANIĘ

Rozprawa doktorska

~~Biblioteka Główna
Akademii Obrony Narodowej~~



~~05-007109-001-0~~

WARSZAWA

75043



AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

WYDZIAŁ LOTNICTWA I OBRONY POWIETRZNEJ



Monika RZYMANKOVA

**LOTNICTWO CZECHOSŁOWACJI
W BITWIE
O WIELKĄ BRYTANIĘ**

Rozprawa doktorska



Rozprawa opracowana
pod kierownictwem naukowym
dr. hab. Jerzego GOTOWAŁY

SPIS TREŚCI

| | |
|---|-----|
| Wstęp | 4 |
| Rozdział 1 | |
| ROYAL AIR FORCE W PRZEDEDNIU BITWY O WIELKĄ BRYTANIĘ | 12 |
| 1.1. Sytuacja operacyjna, organizacyjna i wyposażenie RAF-u | 17 |
| 1.2. RAF w walce – straty i potrzeby | 31 |
| 1.3. Dunkierka – potrzebne nowe dywizjony myśliwskie. Lotnicy polscy i czechosłowaccy w RAF-ie | 35 |
| Rozdział 2 | |
| UDZIAŁ LOTNIKÓW CZECHOSŁOWACKICH W BITWIE O WIELKĄ BRYTANIĘ | 45 |
| 2.1. Powstanie i rozbudowa lotnictwa czechosłowackiego | 47 |
| 2.2. Warunki organizacji lotnictwa czechosłowackiego | 49 |
| 2.3. Umowy lotnicze | 54 |
| 2.4. Stan i perspektywa rozbudowy lotnictwa czechosłowackiego | 57 |
| Rozdział 3 | |
| LOTNICTWO CZECHOSŁOWACKIE W WALCE | 65 |
| 3.1. Taktyka lotnictwa czechosłowackiego | 71 |
| 3.1.1. I faza bitwy – 8–18 sierpień 1940 r. | 74 |
| 3.1.2. II faza bitwy – 19 sierpień–6 wrzesień 1940 r. | 76 |
| 3.1.3. III faza bitwy – 7 wrzesień–5 październik 1940 r. | 86 |
| 3.2. Skuteczność lotnictwa czechosłowackiego w walce – sukcesy i porażki | 106 |
| 3.3. Czesi i Słowacy w lotnictwie transportowym i służbach pomocniczych | 112 |
| Zakończenie i wnioski | 115 |
| Bibliografia | 119 |
| Załączniki | 123 |

„Newer in the field of human conflicts was so much owed by so many to so few...”

Winston Churchill

„Muszę wyznać, że miałem pewne wątpliwości co do wpływu jaki musiały wyrzeć na polskich i czeskich pilotach doświadczenia wojenne w ich krajach; moje wątpliwości zostały jednak rozwiane, wszystkie trzy dywizjony (dwa polskie i jeden czeski) rzuciły się do walki z brawurą i entuzjazmem ponad wszystkie pochwały ...”

Air Chief Marshall-Hugh Dowding

„My z 310 Czechoslovak Squadron jsme hrdi na to, ze nam bylo doprano cti ucastnik se cinne Battle of Britain po boku a v bratske spolupraci s britskymi stihaci Royal Air Force, s Kanadany a s polskymi „myslivci” teto dosud najvetsi letecke bitvy dejin...”

**Plukownik letectva Alexander Hess,
Velitel 310 stihaci perute**

WSTĘP

W historiografii drugiej wojny światowej ogół szeroko zakrojonych, intensywnych, a nawet heroiczych zmagania brytyjskiego lotnictwa przeciwko ofensywie powietrznej hitlerowskiej Luftwaffe, w okresie od sierpnia do końca października 1940 roku, nazwano bitwą o Anglię. Brytyjczycy nazywają ją „Battle of Britain” – bitwą o Wielką Brytanię, uwzględniając również brytyjskie posiadłości zamorskie.

Charakterystyczne jest, że po raz pierwszy w dziejach zmagania lotniczych między Niemcami i Wielką Brytanią o dalszych losach wojny zdecydował wynik ich starcia. Oczywiście wydarzenie to miało wpływ na przebieg drugiej wojny światowej w ogóle. Była więc ta bitwa – bez jakiegokolwiek przesady – starciem o znaczeniu z całą pewnością strategicznym. Godny podkreślenia pozostaje fakt, że analogiczny przypadek, w którym rozstrzygające starcie uzależnione byłoby aż w tak decydującym stopniu od wyniku zaciętych walk powietrznych, nie powtórzył się już w tej największej z wojen. Ani długotrwała anglo-amerykańska ofensywa powietrzna na Niemcy, ani niszczące bombardowania Japonii nie przesądziły i nie zdecydowały o klęsce przeciwnika. Stanowiły bowiem tylko jeden z czynników ostatecznego sukcesu.

Biorąc pod uwagę ogromne znaczenie militarne bitwy o Wielką Brytanię”, a także wielkie znaczenie moralne i polityczne, należy podkreślić, że udział w niej wzięło stosunkowo niewiele ludzi. W każdym razie, w stosunku do ogromnego znaczenia bitwy, liczba zaangażowanych w jej przebiegu zwycięskich pilotów brytyjskich była niewielka, wprost znikoma. I wśród owych nielicznych „the few”, którym tak wielu, tak dużo zawdzięczało, obok Polaków znaleźli się również piloci czescy.

Z bardzo różnych przyczyn, których rozpatrywanie w tej pracy raczej nie wydaje się celowe, wokół uczestnictwa Czechów w bitwie narosło równie wiele legend, jak i niedomówień, na co pewien wpływ ma m.in. uboga stosunkowo publicystyka dotycząca tego ciekawego tematu. Należą do niej wspomnienia uczestników bitwy: F. Faj-

tla, F. Jansky'ego, K. Trojack'a¹, a z opracowań monograficznych książki „Zlomena kridla”, „Nebeští jezdcí”, „Jak se plasi smrt”, czy „Mnozi nedoleteli”². Tak oto czynielicznych lotników czeskich w bitwie o Wielką Brytanię (było ich zaledwie 86), stał się narodowym wysiłkiem okupowanego terytorium i narodu. Czechosłowaccy piloci wzięli udział w tej powietrznej batalii nie tylko w ramach rdzennych jednostek lotniczych, ale także walcząc mężnie w dywizjonach RAF, do których zgłaszali się w odpowiedzi na apel o ochotniczym zaciągu. W 1940 roku w brytyjskich dywizjonach RAF latało ich 63³.

Udział czechosłowackich lotników w bitwie o Wielką Brytanię – mimo że nieliczny – był istotnym wkładem czechosłowackich sił zbrojnych na emigracji w zwycięstwo koalicji antyhitlerowskiej. Temat ten jak dotychczas nie znalazł precyzyjnego, dokładnego opracowania. Celowe jest zatem dogłębne zbadanie warunków organizacji, szkolenia, metodyki taktycznego przygotowania, zakresu udziału oraz sposobów prowadzenia działań bojowych lotnictwa czechosłowackiego w tej bitwie, w kontekście całokształtu działań sił powietrznych państw koalicji antyhitlerowskiej.

Do początku lat 90. czechosłowackie uwarunkowania polityczne znacząco ograniczały możliwości przeprowadzenia stosownych badań naukowych i w miarę pełną, obiektywną analizę tych działań. Gwałtowne zmiany ustrojowe zmieniły nastawienie do tej problematyki i umożliwiły znacznie łatwiejszy dostęp do zgromadzonych materiałów i archiwów, co zaowocowało zwłaszcza w Czechach i na Słowacji wieloma wartościowymi publikacjami, wnoszącymi wiele przyczynków oraz spostrzeżeń i odkrywających nowe fakty i rozległe wątki tej zawoalowanej problematyki⁴.

Również w Wielkiej Brytanii po latach zapomnienia i milczenia udział lotników obcych narodowości w bitwie o Wielką Brytanię stał się przedmiotem szerszych publikacji, także naukowych, opartych na materiałach archiwalnych, umożliwiających przeprowadzenie zdecydowanie bardziej pogłębionych, dociekliwszych analiz tej pro-

¹ F. Fajtl, *Vzpomínky na padlé kamarády*, Praha 1980; F. Jánky, *Tristajedenáctka. Dějiny a současnost*, č. 11a 12/1963; K. Trojaček, *Nadporučík Arnošt*, letu zdar, 20.11.1946.

² E. Čejka, *Zlomena kridla*, NADAS, Praha 1991; F. Jansky, *Nebeští jezdcí*, Praha 1964; A. Liška, *Jak se plasi smrt*, Praha 1983; F. Loucký, *Mnozi nedoleteli*, Praha 1983.

³ J. Rajlich, *Na nebi hrdeho Albionu*, Nase vojsko, Praha 2003, s. 96.

⁴ J. Rajlich, *310 stihací perut*, Wyd. Mustang, Plzeň 1953; J. Rajlich, *Esa na obloze. Nejspecnejší českoslovenští stihací ve druhé světové válce*, Nase vojsko, Praha 1995; F. Locký, *Mnozi nedoleteli*, Praha 1989; P. Radosta, *Profily odvahy*, Rukopis 1989; E. Čejka, wyd. cyt.

blematyki. Moje zainteresowanie tematem wypływa również z faktu, że kraj mój wszedł do antyhitlerowskiej koalicji, co niedługo później zaowocowało uznaniem na arenie międzynarodowej i odbudową jego państwowości w granicach sprzed kompromitującego Europę układu monachijskiego.

Dla sprawniejszego i precyzyjnego opracowania podjętej problematyki przyjął odpowiednią strukturę procesu badawczego (rys. 1). Umożliwiła ona zachowanie właściwej chronologii badań, wnikliwą analizę zebranego materiału oraz otrzymanie satysfakcjonujących wyników.

Głównym celem prowadzonych przeze mnie badań było określenie warunków organizacji, szkolenia, doskonalenia taktycznego, zakresu udziału oraz sposobów działań (taktyki) lotnictwa czechosłowackiego w bitwie o Wielką Brytanię, w kontekście całokształtu dokonań sił powietrznych antyhitlerowskiej koalicji w tej bitwie.

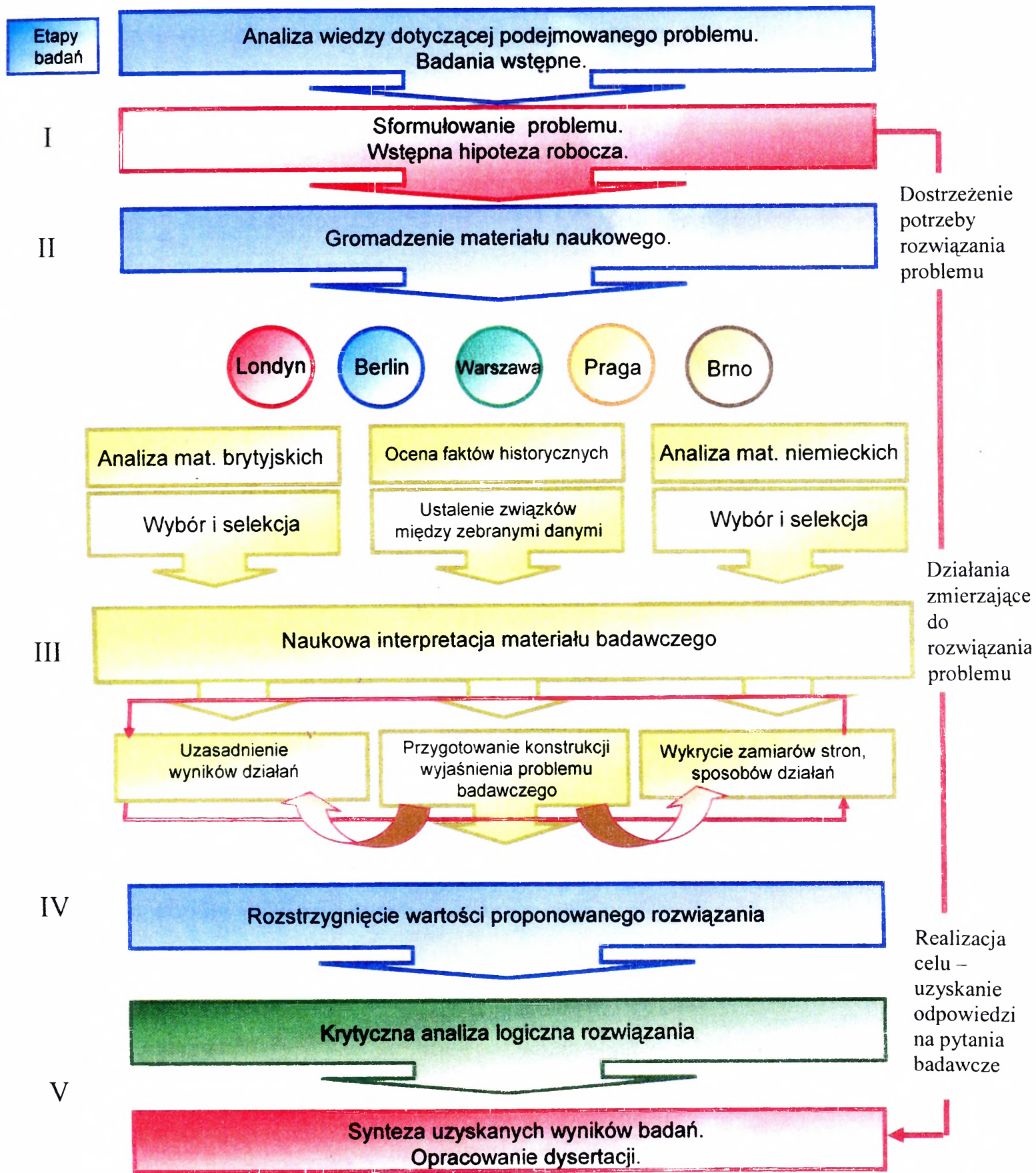
Tak postrzegany cel badań umożliwił wyeksponowanie głównego problemu badawczego zawartego w pytaniu: jaki był faktyczny udział lotnictwa czechosłowackiego w bitwie o Wielką Brytanię? Jakie specyficzne sposoby działań i jaka taktyka walk powietrznych doprowadzały do osiągnięcia tak znakomitego sukcesu?

W tak sformułowanym problemie głównym wyodrębnione zostały następujące problemy szczegółowe:

1. W jakich warunkach militarnych doszło do utworzenia czechosłowackich jednostek lotniczych na terytorium Wielkiej Brytanii? Czy był to jedynie akt dania szansy pilotom innych krajów ponownej walki z Niemcami czy może dziejowa konieczność?

2. Jaką przyjęto strukturę organizacyjną tworzącego się lotnictwa czechosłowackiego i dlaczego? Czym została ona podyktowana, z czego wynikała? Jak wyglądało przyspieszone siłą rzeczy doskonalenie w powietrzu do poziomu uprawniającego do bojowego zastosowania?

3. Jakie sposoby bojowych działań wypracowało lotnictwo czechosłowackie podczas trwania bitwy? Na ile były one odmienne od ogólnie stosowanych przez powietrzne siły sprzymierzonych? Jakie były ich mankamenty, a w jakim stopniu przyczyniły się do powietrznych sukcesów?



Opracowanie własne.

Rys. 1. Struktura procedury badawczej

4. Jakie ostateczne rezultaty osiągnęło czechosłowackie lotnictwo w bitwie? Jakie w całości lotniczych działań w drugiej wojnie światowej? Jakie polityczne znaczenie miały te dokonania dla odrodzenia czeskiej państwowości po zakończeniu wojennych zmagania?

Problemy te wynikały również z przyjętej hipotezy roboczej opartej na przypuszczeniu, że sytuacja militarna, w jakiej znalazła się po klęsce Francji w 1940 roku Wielka Brytania, zdecydowała o pospiesznym włączeniu w system obronny wysp jednostek bojowych innych państw sojuszników, w tym jednostek lotniczych. Zaprezentowane przez lotników czechosłowackich umiejętności – obok lotniczych jednostek innych krajów włączonych do RAF-u – przyczyniły się do wzmocnienia systemu obrony powietrznej wysp, wzbogaciły różnorodność sposobów działań (taktykę) i doprowadziły do fiaska niemieckiej inwazji, a także do zwycięstwa. To zaś manifestowało obecność Czechosłowacji w antyhitlerowskiej koalicji i miało wpływ na uznanie czechosłowackich władz na emigracji.

Realizację założonego celu badań dokonałam poprzez szczegółową weryfikację przyjętej hipotezy roboczej drogą wyeksponowania i opracowania następujących zadań badawczych:

1. Zanalizować sytuację operacyjną, organizację i wyposażenie RAF w przededniu spodziewanej bitwy o panowanie w powietrzu nad wyspami oraz wpływ strat poniesionych w osłonie ewakuacji wojsk z Dunkierki (operacja „Dynamo”).

2. Przedstawić potrzeby RAF-u związane z koniecznością wzmocnienia powietrznej obrony Wielkiej Brytanii – głównie lotnictwa myśliwskiego.

3. Odtworzyć warunki formowania i podstawy prawne utworzenia czechosłowackich jednostek lotniczych na terytorium Wielkiej Brytanii.

4. Scharakteryzować strukturę organizacyjną jednostek lotniczych, zbadać system szkolenia i taktycznego doskonalenia, oraz taktykę walk powietrznych czechosłowackich pilotów.

5. Podsumować udział lotnictwa Czechosłowacji w bitwie o Wielką Brytanię – przedstawić prawdziwy bilans jego zwycięstw i strat.

6. Scharakteryzować rolę, zadania i dokonania Czechów i Słowaków w lotnictwie transportowym i służbach pomocniczych.

Praca badawcza oparta została głównie na analizie, porównywaniu i krytyce źródeł archiwalnych oraz specjalistycznej publicystyki lotniczej. W pracy tej szczególnie pomocne okazały się materiały zgromadzone w Wojskowym Archiwum Historycznym w Pradze, Archiwum Ministerstwa Obrony Republiki Czeskiej dotyczące lat 1940–1945 oraz w Archiwum Londyńskim. Obraz szkolenia czechosłowackiego personelu latającego i doskonalenia taktycznego oraz dokonań w walkach dostarczyła analiza materiałów z Archiwum Inspektoratu Czechosłowackich Sił Zbrojnych oraz Ministerstwa Lotnictwa Wielkiej Brytanii. Całość przeprowadzonych badań zweryfikowana została przez żyjących jeszcze uczestników bitwy o Wielką Brytanię. Ich opisy walk powietrznych, oceny, sądy i myśli stanowiły najlepszy dokument zebranego materiału i wpłynęły na ostateczny kształt i formę dysertacji.

Przeгляд działań i taktyki hitlerowskiej Luftwaffe oparty został na analizie mikrofilmów wybranych dokumentów z tzw. Archiwum Aleksandryjskiego (*The National Archives of the United States Microfilm Publication*) zgromadzonych w zasobach dawnego Wojskowego Instytutu Historycznego (WIH) w Warszawie. Znacznie trudniej było uzyskać dostęp do archiwów wojskowych Francji i Wielkiej Brytanii. Z tego względu w większej mierze sięgnięto po materiały popularno-naukowe i wspomnieniowo-pamiętnikarskie. Lecz literatura ta – choć na dzień dzisiejszy dość obszerna – zdecydowanie wąsko traktuje problematykę strategiczno-operacyjną i operacyjno-taktyczną.

Metodę porównawczą zastosowałam głównie do wyeksponowania podobieństw i różnic różnorodnych zjawisk i faktów w lotniczych wydarzeniach dla właściwego wnioskowania i formułowania ocen. Zastosowanie tej metody pozwoliło sformułować i zestawić precyzyjne wnioski.

Zastosowane metody badawcze, analiza dostępnych materiałów źródłowych i literatury tematu oraz czasochłonna, systematyczna i ponad czteroletnia praca nad tą problematyką umożliwiły zrealizowanie wyeksponowanych zadań badawczych i osiągnięcie wcześniej założonego celu.

Do sumarycznego zestawienia faktycznych wyników dokonań czechosłowackiego lotnictwa w bitwie o Wielką Brytanię zastosowana została metoda statystyczna.

Wyposażenie RAF-u, warunki formowania i podstawy prawne tworzenia jednostek czechosłowackiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii oraz ewolucję struktur organizacyjnych i ugrupowań bojowych w powietrzu dostarczyła krytyczna analiza źródłowych materiałów angielskich, francuskich, czeskich, niemieckich i polskich.

Stosowane w walce sposoby działań i rozwój taktyki walk powietrznych badano metodami porównawczymi, weryfikowanymi wywiadami z ekspertami lotniczymi i żyjącymi uczestnikami bitwy.

Całość zgromadzonego i dogłębnie zanalizowanego materiału przedstawiłam w trzech logicznie powiązanych z sobą rozdziałach. W zakończeniu zawarłam wnioski z analizy dostępnych materiałów i literatury.

W rozdziale pierwszym zarysowana została niezmiernie skomplikowana sytuacja militarna Wielkiej Brytanii po upadku Polski, Belgii, Danii, Holandii i Francji. Mimo militarnej niedoinwestowania Anglia okazała się jedynym państwem w Europie walczącym ze zwycięskimi w tym czasie Niemcami. Pozostała na europejskiej arenie w zasadzie sama, bez pokonanych już sojuszników. Wprawdzie z rejonu Dunkierki (operacja „Dynamo”) udało się ewakuować 338 226 żołnierzy, ale cały sprzęt bojowy pozostał na francuskim brzegu i zajęty przez przeciwnika. W osłonowych walkach powietrznych nad Holandią, Belgią, Francją, Morzem Północnym i kanałem La Manche stracono aż 300 bezcennych pilotów myśliwskich, których niestety zastąpienie było wprost niemożliwe. Również z tego względu zmiana wcześniejszego, krytycznego stanowiska władz brytyjskich dotyczącego poglądu o potrzebie włączenia przygotowanych bojowo lotniczych jednostek złożonych z pilotów z innych krajów, m.in. z Czechosłowacji do RAF-u niebawem miała okazać się zbawienna.

Rozdział drugi w całości poświęcony został wojennej wędrówce lotników czechosłowackich do Wielkiej Brytanii, warunkom organizacji, szkolenia i doskonalenia bojowego pierwszych jednostek. W rozdziale tym zawarte zostały również podstawy prawne tworzenia zrębów lotnictwa czeskiego na obczyźnie, funkcjonowanie lotniczych władz oraz treści zawieranych umów. Szczególną uwagę poświęcono bojowym dokonaniom czeskich pilotów włączonych do służby lotniczej w dywizjonach myśliwskich RAF-u.

W rozdziale trzecim zaprezentowałam dokonania czechosłowackich dywizjonów myśliwskich i bombowego oraz służb pomocniczych i zabezpieczających. Nacisk położony został na taktykę lotnictwa myśliwskiego i bombowego oraz wyeksponowanie odmiennych od pozostałych jednostek bojowych koalicji elementów taktycznych przynależnych tylko lotnictwu Czechosłowacji. To głównie dzięki nim lotnicy czescy zestrzelili w bitwie o Wielką Brytanię 56 samolotów (wg dokumentów 20 zestrzelonych a 14 uszkodzonych w powietrzu). Tymczasem straty własne to 8 pilotów zabitych lub zaginionych i 15 rannych.

Prezentowana rozprawa jest pierwszą zarówno w czeskiej, jak i polskiej historiografii wojskowej próbą naukowego opracowania całokształtu zagadnień związanych z udziałem lotników czechosłowackich w bitwie o Wielką Brytanię. Wynikające z przedstawionych rozważań wnioski, a także oceny ówczesnych wydarzeń mogą być przyczynkiem do doskonalenia sztuki operacyjnej i taktyki lotnictwa.

Autorka żywi również przekonanie, że praca ta może stanowić niewielki krok naprzód we wszechstronnym prezentowaniu problematyki drugiej wojny światowej, podkreślaniu miejsca i roli lotnictwa w ostatecznym zwycięstwie koalicji antyhitlerowskiej, a także wykazaniu konkretnego wkładu lotników czeskich w to dzieło. Autorka zdaje sobie również w pełni sprawę z tego, że nie wszystkie problemy zdołała do końca wyjaśnić i wyczerpująco naświetlić i że przedstawione przez nią w pracy oceny wymagać będą w przyszłości weryfikacji i dalszego doprecyzowania.

1. ROYAL AIR FORCE W PRZEDEDNIU BITWY O WIELKĄ BRYTANIĘ

Klęska Francji latem 1940 roku, na terytorium której walczył brytyjski korpus ekspedycyjny, była zaskoczeniem, gdyż francuski potencjał militarny uważany był za jeden z najsilniejszych w świecie. Tymczasem wypadki następowały po sobie wprost błyskawicznie. 10 maja hitlerowski Wehrmacht rozpoczął natarcie na Belgię, Holandię i Francję. 15 maja skapitulowała Holandia, 28 maja Belgia i zaraz potem, bo 24 czerwca Francja.

Nazistowskie Niemcy od 10 czerwca 1940 roku wspierane przez faszystowskie Włochy, po aneksji Austrii i Czechosłowacji, po zbrojnym pokonaniu Polski, Danii, Norwegii, Holandii, Belgii, Luksemburga i Francji zdobyły panowanie nad Środkową i Zachodnią Europą. Hiszpania i Finlandia sprzyjały Niemcom. Portugalia i Szwecja zachowały neutralność, kraje bałkańskie zabiegały o możliwie najlepsze stosunki z Niemcami, a ze Związkiem Radzieckim Niemcy miały akt o nieagresji, podpisany jeszcze 23 sierpnia 1939 roku.

Jedynym przeciwnikiem do pokonania została Wielka Brytania. Zdawało się, że nie ma ona żadnej szansy na uratowanie się przed inwazją silnych i agresywnych dywizji niemieckich.

Od początku podjętych działań wojennych Niemcy poważnie zwiększyły swój potencjał ekonomiczno-wojskowy. Wielkie koncerny niemieckie wchłonęły metalurgiczne zakłady Alzacji, Lotaryngii oraz Luksemburga. Po opanowaniu Czechosłowacji, Polski, Belgii, Holandii i Francji zdecydowanie wzrosła produkcyjna moc hitlerowskiego przemysłu – zwiększona została liczba robotników obcych narodowości oraz jeńców, których bez żadnych ograniczeń zatrudniano w zakładach przemysłowych. Nic więc dziwnego, że zagrożenie agresją ogarnęło całą Wielką Brytanię – jedyne państwo walczące jeszcze z Niemcami, oddzielone po klęsce Francji od sił niemieckich tylko wąską rynną wód kanału La Manche. Podobną ocenę sytuacji miał Adolf Hitler, który w ówczesnej sytuacji otwarcie liczył na ustępliwość Anglii i osią-

gnięcie z nią porozumienia, niezmiernie pożądanego przed uderzeniem na Związek Sowiecki. Upojony dość łatwym francuskim sukcesem Hitler zamierzał ruszyć na wschód jeszcze jesienią 1940 roku⁵.

Ostatecznie ustalono termin napaści na maj 1941 roku. Do tego czasu Anglia musiała zostać pokonana albo przez zmuszenie jej do porozumienia z Niemcami, albo poprzez zwycięstwo militarne. Katastrofa Francji grała w tym przypadku rolę psychologiczną.

Zatem losy Wielkiej Brytanii i Związku Sowieckiego w takiej sytuacji coraz silniej musiały sprzęgać się ze sobą i wzajemnie uzależniać. Klęska jednego kraju uzależniała potencjalną porażkę drugiego, przy czym nie ulegało żadnej wątpliwości, iż w przypadku zadania skutecznego ciosu Anglii, Niemcy rzucały swe siły na Związek Sowiecki, i odwrotnie: po klęsce Związku Sowieckiego zajęcie Anglii przez Niemcy byłoby nieuniknione. Tak właśnie postrzegano sytuację w Berlinie⁶.

Niemiecki Sztab Generalny przystąpił do wstępnych prac nad planem opanowania Wielkiej Brytanii jeszcze w połowie lat trzydziestych. W miarę rozwoju i doskonalenia Luftwaffe zwiększała się agresywność tego planu. Od stycznia 1939 roku sztab Luftwaffe zdecydowanie zwiększył intensywność studiów nad stanem i możliwościami lotnictwa brytyjskiego. W specjalnym sprawozdaniu z tych prac („Studium Blau”) dostrzeżono, że Anglia w bardzo szybkim tempie modernizuje swoje lotnictwo i w roku 1940 może dorównać nawet niemieckiemu. Z tego względu koniecznym warunkiem pomyślnej inwazji miało być rozbicie brytyjskiego lotnictwa, przemysłu lotniczego i części marynarki wojennej. Zaś drugim zadaniem zniszczenie z pomocą lotnictwa angielskich portów i rejonów bazowania floty morskiej.

W maju 1939 roku w 2 Flocie Powietrznej przeprowadzono specjalne ćwiczenie sztabowe, w którym udział wzięli: podsekretarz stanu Ministerstwa Lotnictwa i Generalny Inspektor Luftwaffe – gen. Erhard Milch, szef sztabu gen. Hans Jeschonnek oraz dowódcy flot powietrznych – gen. Albert Kesselring i Hugon Sperrle. Ćwiczenie wykazało, że szybkie wygranie wojny powietrznej nie będzie łatwe. Zasadnicza

⁵ W. Churchill, *The Second World War*, Volumes 6, Cassell 1960, s. 23–24; R. Collier, *Eagle Day*, Pan. 1968, s. 9–11; Ch.J.C. Drury, *Battles of the 20th Century*, The military Press, New York 1989, s. 70–71.

⁶ E. Bauer, *The History of World War II*, London 1985, s. 105; D. Eisenhower, *Krucjata w Europie*, Warszawa 1959, s. 17–19; G. Feuchter, *Die Luftwaffe der Gegenwart*, Bonn 1962, s. 97–98.

przyczyna tkwiła w zbyt dużej odległości dzielącej lotnicze bazy Luftwaffe położone w zachodniej części Niemiec od Wielkiej Brytanii oraz w niewystarczającej liczbie parku samolotów bojowych.

Napływające do Niemiec kanałami dyplomatycznymi wiadomości nie sygnalizowały jednak, aby nowy brytyjski rząd Winstona Churchilla skłonny był do jakichkolwiek ustępstw. W pierwszych dniach lipca Hitler polecił więc przygotowanie planu inwazji na Anglię, a 19 lipca wygłosił w Berlinie przemówienie, swego rodzaju oficjalną ofertę wobec rządu brytyjskiego: „...obecnie czuję się w obowiązku raz jeszcze skierować apel do rozsądku również i Anglii. Nie widzę żadnego powodu, który zmuszałby do kontynuowania walki...”⁷.

Zdawał sobie przy tym doskonale sprawę z tego, że brytyjska armia lądowa – po klęsce pod Dunkierką i dramatycznej ewakuacji z Francji do Anglii na przełomie maja i czerwca – nie przedstawia dużej wartości bojowej. Ale wiedział, że brytyjska flota wojenna Royal Navy znacząco przewyższa możliwości Kriegsmarine i może pokrzyżować plany operacji inwazyjnej na Anglię (Seelöwe). Poza tym zdawał sobie sprawę z tego, że lotnictwo myśliwskie Royal Air Force (RAF) z całą pewnością stawi czoło niezwyciężonej dotychczas Luftwaffe, choć jest ilościowo skromne. Może jednak być pokonane przewagą ilościową.

Hitler także rozważał, że przedstawiona przez niego w przemówieniu oferta może nie osiągnąć celu. Bowiem trzy dni wcześniej, 16 lipca wydał dyrektywę nr 16 „O przygotowaniach operacji desantowej przeciwko Anglii”. Stwierdziła ona: „... Z uwagi na to, że Anglia mimo swego beznadziejnego położenia militarnego nie zdradza żadnych oznak gotowości do porozumienia, zdecydowałem się na przeprowadzenie desantu w Anglii. Celem tej operacji jest wyeliminowanie zasadniczego obszaru Anglii jako bazy do dalszego prowadzenia wojny przeciwko Niemcom oraz jeżeli będzie to konieczne, okupowanej całej Anglii”⁸. Dalej dyrektywa określa podstawowe warunki umożliwiające pomyślne przeprowadzenie operacji. Godnym szczególnego podkreślenia był eksponowany w dyrektywie fakt, że pierwszym warunkiem powodzenia inwazji było zdobycie i trwałe utrzymanie panowania w powietrzu. W operacji „See-

⁷ E. Banaszczyk, *W bitwie o Anglię*, Wyd. MON, Warszawa 1979, s. 13.

⁸ C. Bekker, *Angriffshöhe 4000. Ein Kriegstagebuch der deutschen Luftwaffe*, Oldenburg 1963, s. 23–24.

löwe” („Lew Morski”) „...angielskie lotnictwo należy zniszczyć moralnie i faktycznie, tak aby nie mogło ono na większą skalę przestawić się skutecznie niemieckiej przeważności”⁹.

Termin inwazji zaplanowano na 15 września 1940 roku. Data rozpoczęcia operacji była skrupulatnie dobrana. Chodziło o znalezienie terminu najdogodniejszych warunków atmosferycznych i stanu morza. Wynikała ona z wieloletnich obserwacji rejonu kanału La Manche – zazwyczaj było wtedy pogodnie, bezwietrznie, a stan morza oceniano na spokojny. Lecz warunki te sprzyjać musiały równie dobrze brytyjskiej Royal Navy. Także ona dysponowałaby wówczas doskonałymi warunkami do bojowej interwencji. A tego głównie obawiał się Hitler i jego generalicja. W celu zabezpieczenia się przed kontratakami floty brytyjskiej transport wojsk inwazyjnych przez kanał La Manche odbywać się miał korytarzem wodnym, dokładnie zaminowanym z obu stron.

Sukces desantowi miało zapewnić 6 dywizji pancernych, 3 zmotoryzowane, 32 dywizje piechoty i 2 dywizje spadochronowe z 16 i 9 armii z Grupy Armii „A” dowodzonej przez feldmarszałka Gerarda von Rundstedta oraz z 6 armii z Grupy Armii „B” dowodzonej przez feldmarszałka Fedora von Bocka.

Skoncentrowana między Ostendą i rzeką Sommą 16 armia miała wylądować na angielskim wybrzeżu i opanować rejon między Ramsgate i Hastings. 9 armia z kolei ugrupowana w rejonie wyczekiwania między Sommą i Orne miała zaatakować brytyjskie plaże między Brighton i Littlehampton. Wydzielona część wojsk miała opanować wyspę Wight. Po uchwyceniu linii brzegowej południowej Anglii Gravesend–Reigate–Portsmouth, przez obie armie Grupy Armii „A”, Niemcy zamierzali rozwinąć powodzenie na północ, a następnie od zachodniej strony uderzyć na Londyn.

W tym czasie skoncentrowana w rejonie Cherbourga 6 armia Grupy Armii „B” miała przepłynąć się na brzeg angielski, opanować nadbrzeżny rejon na odcinku Weymouth–Lime Regis w hrabstwie Dorset i rozwinąć powodzenie w kierunku leżącego na północy Bristolu.

⁹ E. Banaszczyk, *W bitwie o Anglię...*, wyd. cyt., s. 13–14; E. Bishop, *Battle of Britain*, London 1961, s. 31–33; *Brassey's Naval Annual 1948*, „Fuhrer Conferences and Naval affairs 1939–1945”, s. 73.

Dla rozbicia zgrupowanych w rejonie Londynu brytyjskich rezerw, przewidywano przerzut wojsk desantowych z lądowaniem w hrabstwie Norfolk. Środkami przeprawowymi miała być flota skoncentrowana w francuskich portach Boulogne i Calais, m.in. 150 statków, 470 holowników, ponad 1200 barek, ponad 1100 łodzi motorowych oraz kilkaset zarekwirowanych na potrzeby operacji łodzi rybackich. Desant morski miał być poprzedzony desantem powietrznym wspartym ogniem floty od strony kanału¹⁰.

Całość tak zaplanowanej operacji uzależniona została od prężności, pomysowości użycia siły i sukcesu działań Luftwaffe. To właśnie te działania miały odegrać decydującą rolę. Hitler słusznie wyznaczył lotnictwu główną rolę i 1 sierpnia 1940 roku wydał „Wytyczne nr 17 do przeprowadzenia wojny lotniczej i morskiej przeciwko Anglii”. „...W celu stworzenia warunków do ostatecznego pokonania Anglii zamierzam kontynuować wojnę w powietrzu i na morzu przeciwko metropolii angielskiej w ostrzejszej formie niż dotychczas... . Jednostki lotnictwa niemieckiego zwalczą możliwie szybko wszystkimi pozostającymi w ich dyspozycji siłami lotnictwo angielskie. Naloty należy kierować przede wszystkim przeciwko jednostkom latającym, ich służbom naziemnym i zaopatrzeniowym; poza tym przeciwko przemysłowi lotniczemu, łącznie z przemysłem produkującym sprzęt przeciwlotniczy. Zamierzoną wojnę powietrzną należy prowadzić tak, aby lotnictwo mogło w każdej chwili oddać dostatecznie wielkie siły do wsparcia operacji na morzu przeciwko celom dogodnym w danym momencie. Poza tym musi ono zachować pełną wartość bojową dla operacji „Seelöwe”... . Zaostrzenie wojny powietrznej może rozpocząć się 5 sierpnia. Ścisły termin wyznaczy samo lotnictwo w zależności od zakończenia przygotowań i warunków atmosferycznych ...”¹¹.

Generalne zadania dla Luftwaffe zostały więc określone i ustalone. Najsilniejsze lotnictwo bojowe świata po błyskawicznych sukcesach w Polsce, Norwegii, Holandii, Belgii i Francji było gotowe do walki.

¹⁰ G. Förster, *Totaler Krieg und Blitzkrieg*, Berlin 1967, s. 19–21; S. Freidin, W. Richardson, *The Fatal Decision*, Sloane 1956, s. 61–67; W. Król, *Wielka Brytania 1940*, Wyd. Bellona, Warszawa 1996, s. 29–30.

¹¹ W. Król, *Wielka Brytania...*, wyd. cyt., s. 16; J. Fest, *Hitler*, translated from the German by R. and C. Winston, Weidenfield and Nicolson 1974, s. 99; F. Mason, *Battle Over Britain*, McWhirter 1969, s. 41–43.

Pod koniec czerwca we wszystkich flotach powietrznych przeprowadzono stosowne odprawy służbowe z postawieniem jednostkom konkretnych zadań. Zaraz potem ćwiczenia sztabowe na mapach, planowanie wypraw bombowych na konkretne cele i rozgrywki lotów bojowych, zmierzające do precyzyjnego przygotowania sztabów, personelu latającego i obsług do realizacji planu „Adler”. Kilka sprawdzających lotów z udziałem samolotów bombowych osłanianych przez myśliwce utwierdziło w przekonaniu, że personel latający jest dobrze przygotowany do realizacji zaplanowanych misji. Do podjęcia „zaostrzonej wojny powietrznej” potrzebne były jedynie sprzyjające niemieckim lotnikom warunki atmosferyczne.

1.1. Sytuacja operacyjna, organizacyjna i wyposażenie RAF-u

Rząd brytyjski z uwagą śledził niemieckie plany inwazyjne i mimo że liczył się z możliwością poniesienia klęski, to rozpoczął przygotowania do ewakuacji do Kanady. Ale mimo to o jakiegokolwiek ugodzie z hitlerowskim Niemcami ani też o kapitulacji mowy być nie mogło. Dominował powszechny duch oporu i on właśnie miał odegrać zasadniczą rolę w ciężkich dniach hitlerowskiej agresji powietrznej.

Znając częściowo zamiar działań przeciwnika, dzięki rozszyfrowaniu tajnych niemieckich depesz radiowych, do których wykorzystano maszynę szyfrującą „Enigma” (w zdobyciu tej tajemnicy znaczący udział mieli Polacy), dowódcy brytyjscy spodziewali się przede wszystkim zmasowanych nalotów bombowych, które w równym stopniu miały niszczyć potencjał gospodarczy, militarny, jak i morale ludności. Niebezpieczeństwu o niespotykanej dotychczas agresji należało przeciwstawić możliwie najskuteczniejszą obronę.

Nowemu niemieckiemu „blitzowi” lotniczemu musiały możliwie najefektywniej sprostać wszystkie dysponowane środki przeciwlotniczej obrony kraju, głównie zaś lotnictwo myśliwskie.

Organizacja brytyjskich sił lotniczych zdecydowanie różniła się od niemieckiej Luftwaffe. RAF dzielił się na siły krajowe i zamorskie. Lotnictwo krajowe poddało gruntownej reorganizacji, w 1936 roku podzielone zostało na trzy zasadnicze ro-

dzaje według zakresu realizowanych zadań: lotnictwo bombowe, lotnictwo myśliwskie i lotnictwo wybrzeża. Każde z nich dysponowało oddzielnym dowództwem (Bomber Command, Fighter Command i Coastal Command), które podlegały szefowi sztabu RAF – praktycznie naczelnemu dowódcy lotnictwa. Wprawdzie oficjalnie naczelnym zwierzchnikiem RAF-u był król, ale to szef sztabu wyznaczony był przez króla do dowodzenia całością sił lotniczych. Sztabowi RAF-u podlegały również jednostki lotnictwa rozpoznawczego wojsk lądowych, jednostki szkolne, zaopatrzenia oraz jednostki balonów zaporowych.

Lotnictwo morskie (*Fleet Air Arm*) nie podlegało dowództwu RAF, lecz admiralicji. Dyslokowane na przybrzeżnych lotniskach i lotniskowcach osłaniało zgrupowania jednostek morskich podczas przejścia morzem i w morskich bitwach. Organizacyjnie więc bojowe lotnictwo brytyjskie przewyższało Luftwaffe, ponieważ zastosowano nowatorskie modele, przyjęte później w większości państw świata. Wykorzystanie takiej właśnie organizacji umożliwiało precyzyjne postrzeganie zadań każdego z podstawowych członków składowych lotnictwa oraz w szczególnych sytuacjach koncentrowanie odpowiednich sił i sprawne dowodzenie nimi. Takie założenia niewątpliwie stanowiły poważny atut dla brytyjskich sił w rozpoczynającym się powietrznym starciu.

W sumie obszar państwa osłaniać miało z powietrza 20 dywizjonów wyposażonych w jednosilnikowe myśliwce typu „Spitfire” Mk.I, 22 dywizjony z jednosilnikowymi myśliwcami „Hurricane” Mk.I, 8 dywizjonów wyposażonych w samoloty „Blenheim” i „Beaufighter” Mk.I oraz 2 dywizjony posiadające na swym wyposażeniu dwumiejscowe myśliwce „Defiant” Mk.I. W stadium formowania znajdowało się dalszych 8 dywizjonów myśliwskich. Na pierwszy rzut oka była to znacząca siła. Ale samoloty „Blenheim”, „Beaufighter” i „Defiant” nie były dobrze przystosowane do prowadzenia manewrowej walki powietrznej w warunkach dziennych, dlatego przesunięto je do działań nocnych. Obrona powietrzna wysp praktycznie opierała się na 42 dywizjonach „Spitfire’ów” i „Hurricane’ów”, a to było za mało. Dopiero w końcowej fazie bitwy ich liczba wzrosła do 67 dywizjonów myśliwskich.

Z szybko zmieniającej się sytuacji wyraźnie wynikało, iż zadaniem ze wszechmiar pierwszoplanowym będzie przeciwlotnicza obrona wysp. Do jej realizacji skon-

centrowano wszystkie siły – zarówno czynne, jak i bierne – i podporządkowano jednolitemu dowództwu, które sprawował sztab lotnictwa myśliwskiego.

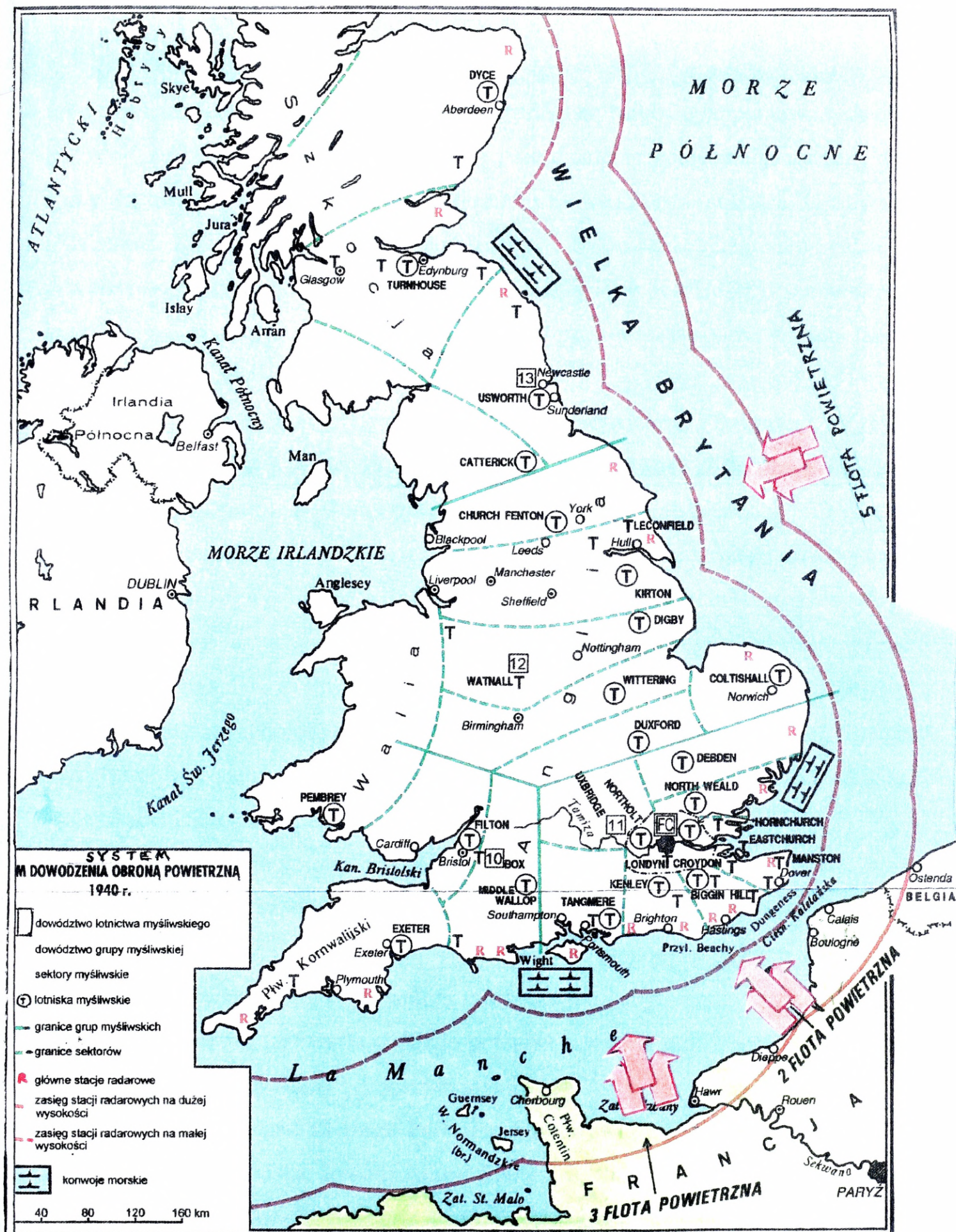
Powietrzną obronę Wielkiej Brytanii podzielono na cztery rejony. W każdym z nich działała odpowiednio silna grupa operacyjna lotnictwa myśliwskiego. Południowo-zachodniego obszaru Anglii broniła Grupa 10, obszaru południowo-wschodniego wraz ze stolicą kraju – Londynem – Grupa 11, obszaru północno-wschodniego – Grupa 12, wreszcie północnej Anglii i Szkocji broniła Grupa 13. Niezależnie od rozmieszczonego w hrabstwie Middlesex (Stanmore) centralnego stanowiska dowodzenia, każda z grup dysponowała również swoim ośrodkiem dowodzenia.

Grupy dzieliły się na sektory, zarządzane z odpowiednich punktów dowodzenia, którym podlegały stacje lotnicze (lotniska) z bazującymi na nich myśliwskimi dywizjonami (*RAF stations*) (rys. 2).

W okresie bitwy o Wielką Brytanię dywizjon stanowił zasadniczą jednostkę taktyczną brytyjskiego lotnictwa myśliwskiego. Jego wojenny etat przewidywał 24 pilotów i 16–18 samolotów oraz 160 osób personelu lotniczego i pomocniczego. Na początku lipca stan ten był praktycznie mniejszy od zakładanego. Na dywizjon przypadało 18–19 pilotów i 13–14 samolotów. Siłę bojową dywizjonu myśliwskiego stanowiło 12 samolotów. Reszta samolotów i pilotów pozostawała w rezerwie. Dywizjon (*squadron*) składał się z dwóch eskadr (*flight'ów*) „A” i „B” po 6 maszyn w eskadrze. Operował kluczami (2–3 samoloty), eskadrami (6 maszyn) lub całością sił (12 samolotów).

W tym czasie Niemcy używali w powietrzu znacznie większych jednostek taktycznych („Geschwader”), realizujących samodzielnie zadania. Ten element niejednokrotnie decydował o powietrznym sukcesie. Z tego względu w trakcie bitwy w dowództwie lotnictwa myśliwskiego, zrodziła się koncepcja wykorzystywania większego ugrupowania bojowego, nazwanego „skrzydłem” (*wing*). Na jego siłę składało się pięć dywizjonów myśliwskich. W bitwie stosowano je raczej dość rzadko.

Hołdując zasadzie lekkiego, manewrowego dywizjonu jako podstawowej, samodzielnej jednostki taktycznej RAF wykorzystywano je na tyle umiejętnie, aby mogły stawić czoło każdej, nawet z liczebnie większej formacji niemieckiej w najdogodniejszym dla nich miejscu i czasie. Chociaż Luftwaffe zazwyczaj miała w akcji



Rys. 2. Sytuacja operacyjna i system dowodzenia obroną powietrzną Wielkiej Brytanii (1940 r.)

dużą przewagę liczebną, to lekki, zwrotny, manewrowy a zarazem kąśliwy dywizjon brytyjski skutecznie wiązał w walce zarówno ugrupowania niemieckich bombowców, jak i myśliwce osłony, w różnym stopniu utrudniając osiągnięcie planowanych celów ataku. W zależności od zaistniałej sytuacji jego działania potęgowały następne dywizjony wprowadzane do walki z innego kierunku i z większej wysokości. Ta znakomita powietrzna mobilność brytyjskich myśliwców dyktowana dużą samodzielnością i swobodą działań, sprawiała wrażenie mnogości, zwiększonej ilości w powietrzu. Pojawiały się wszędzie, w słońcu, z dołu i z góry, z prawej i lewej – tak właśnie postrzegali je piloci niemieccy.

Do takich działań zmuszała je bitewna rzeczywistość. Ze względu na znaczącą przewagę ilościową Niemców, Brytyjczycy zdopingowani zostali do prowadzenia swego rodzaju „szarpanej wojny powietrznej”, udaremniając niemieckie zamierzenia operacyjne, skupiające się na osiągnięciu celu strategicznego. Umiejętne żonglowanie poszczególnymi dywizjonami w powietrzu, potęgowanie działań jednego dywizjonu przez drugi, atak natychmiast po wyjściu z uderzenia kolejnego dywizjonu z innego kierunku przynosiły oczekiwane rezultaty. Brytyjczycy po prostu nie mogli pozwolić sobie na straty swoich dość skromnych w porównaniu z nieprzyjacielem sił. Tym bardziej, że starano się zachować choć niewielką ilość dywizjonów rezerwie, w odwodzie – dla użycia ich w ostateczności.

Ugrupowanie bojowe skrzydła (*wing*) stosowano w bitwie o Wielką Brytanię raczej sporadycznie, rzadko. Głównie z uwagi na to, że nie starczyło czasu na przygotowanie i zgranie w działaniu grup samolotowych złożonych z kilku dywizjonów, a słabość operowania nimi w powietrzu niosła za sobą zbyt wielkie ryzyko. Tym bardziej, że dowództwu Luftwaffe chodziło przecież o wywabienie z lotnisk w powietrze możliwie największej liczby brytyjskich myśliwców¹².

Air Chief Marshall Hugh Dowding obserwował rozwój sytuacji powietrznej z centralnego stanowiska dowodzenia w Stanmore. Stanowisko to wraz ze stanowiskami dowodzenia poszczególnych Grup i myśliwskich sektorów stanowiły jednocześnie punkty naprowadzania własnych myśliwców na niemieckie wyprawy powietrzne.

¹² J. Kent, *One of the Few*, Kimber 1971, s. 31–34; J. Gotowała, *Splątane wiraze – 2*, Warszawa 1997, s. 116–117.

Dowódcy startujących do walki dywizjonów nawiązywali łączność radiową z odpowiednim stanowiskiem dowodzenia, skąd otrzymywali informacje o wielkości, sile i kierunku nalotu oraz podstawowe wskazówki co do osiągnięcia najdogodniejszej pozycji w stosunku do atakujących samolotów niemieckich.

Kwestią podstawową było możliwie wczesne sygnalizowanie o możliwościach realizacji nalotów przez lotnictwo niemieckie. Element ten umożliwiał bowiem odpowiednio wcześniejsze kumulowanie sił myśliwskich na zagrożonym kierunku, przebazowanie myśliwców na odpowiednie lotniska i koncentrację dywizjonów na kierunku spodziewanych nalotów. Odczytywanie ściśle tajnych radiogramów niemieckich przesyłanych na najwyższych szczeblach dowodzenia z wykorzystaniem maszyn szyfrujących „Enigma” polepszyło możliwości wcześniejszego przygotowania sił własnych do spodziewanego starcia.

Wywiad polski jeszcze w 1939 roku przekazał tę tajemnicę wraz ze stosowaną przez Niemców aparaturą zachodnim aliantom, co w konsekwencji umożliwiło Brytyjczykom zorganizowanie w lutym 1940 roku specjalistycznego ośrodka deszyfrującego „Ultra”. Kierujący nim były pilot RAF-u, płk Frederick Winterbotham na czas przekazywał zamierzenia Luftwaffe, a nawet przewidywane kierunki nalotów i wielkość zaangażowanych w nich sił. Za jego meldunkami – jak za parawanem – kryły się przygotowania scenariusza przyszłych działań i wszystkich sił do spodziewanego uderzenia.

Ale o ostatecznym rezultacie każdej powietrznej batalii decydowali ludzie. Tysiące obserwatorów wzrokowych, radiowców, radarzystów i pilotów myśliwskich. Od ich umiejętności, zaangażowania, odporności psychicznej i odwagi zależało najczęściej zwycięstwo.

System wykrywania i naprowadzania RAF-u był wynalazkiem, który umożliwiał racjonalne wykorzystanie szczupłego lotnictwa myśliwskiego. Dzięki szeroko rozwiniętej służbie obserwacyjno-meldunkowej, wydatnie wzmocnionej przez dalekosiężny nasłuch sieci radiowych, a przede wszystkim przez radiolokację, potrafiono kształtować walkę. To one bowiem określały wstępne dane o zamiarach Luftwaffe niejednokrotnie na podstawie sytuacji w przestrzeni powietrznej wybrzeża Francji i nad nadbrzeżnymi lotniskami niemieckimi.

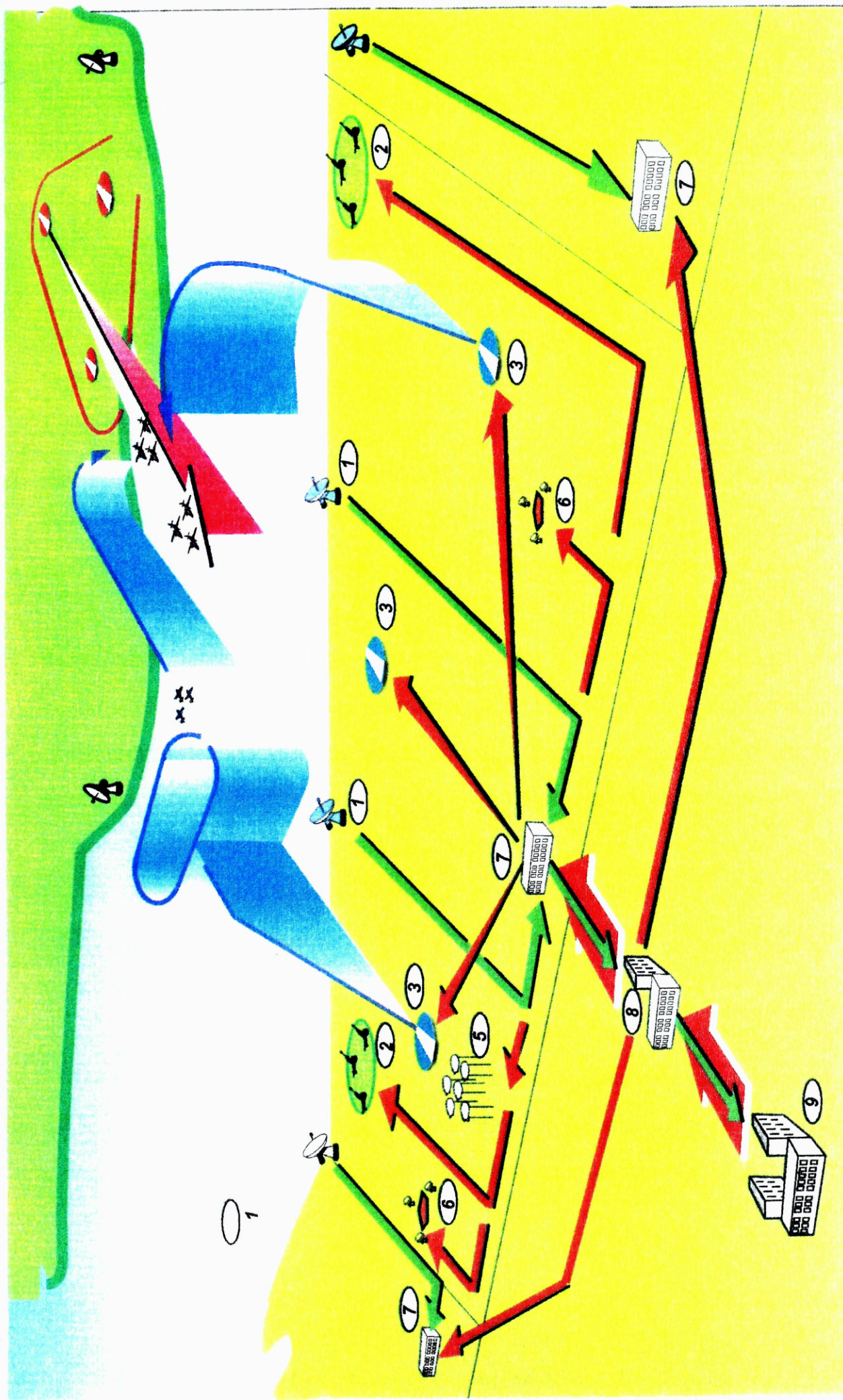
Brytyjskie dywizjony naprowadzane były na cele powietrzne z ziemi przez stanowiska dowodzenia spełniające niejednokrotnie rolę stacji naprowadzania. Dość często jednak przekazywane z ziemi dane miały charakter informacyjny, ogólny, wyprzedzały w rejon znajdowania się niemieckiego nalotu¹³.

Dowódca stanowiska dowodzenia śledził rozwój sytuacji w powietrzu, obserwując obraz na dużym stole informacyjnym obsługiwany przez licznych planszeistów, uaktualniających na bieżąco zmiany w przestrzeni powietrznej.

Lotnictwo brytyjskie dysponowało własną siecią telefoniczną. Na głównych łączach (z Ministerstwem Lotnictwa, z dowódcami grup lotniczych, stanowiskami dowodzenia i stacjami lotniczymi) były to kable podziemne. Na stanowiskach dowodzenia Grup (*Operations Rooms*) zbiegały się połączenia telefoniczne z podległymi lotniskami myśliwców, punktami naprowadzania GCIP (*Group Central Interception Points*) oraz z posterunkami wzrokowymi sieci obserwacji przestrzeni powietrznej. Były zatem swego rodzaju oczami i uszami, stanowiły mózg, który potrafił w każdej niemal chwili odtworzyć sytuację w powietrzu, położenie samolotów przeciwnika i własnych. Od decyzji dowódcy stanowiska dowodzenia zależało racjonalne użycie sił obronnych, a często i przebieg bojowych akcji w zwalczaniu agresywnych nalotów niemieckich (rys. 3).

Wydawałoby się, że dowódcy dywizjonów myśliwskich mieli ułatwioną sytuację. Jednak często naprowadzani byli raczej mylnie. W większości przypadków zastawali sytuację znacząco zmienioną, nieprzewidzianą, zaskakującą. Wtedy zmuszeni byli podejmować decyzje niemal w ułamkach sekundy, ale decyzję podejmował dowódca, a podległy mu zespół musiał wykonać ją jednocześnie, dokładnie i ściśle, by znaleźć się całością w dogodnym położeniu do przeprowadzenia ataku. Myśliwski zespół w powietrzu musiał zatem stanowić jedną zgraną, manewrową całość. Dyscyplina i precyzja działań zespołu warunkowała najlepszą pozycję do wykonania ataku, a w końcowym rezultacie i zwycięstwo.

¹³ L. Deighton, *Fighter. The true story of the Battle of Britain*, Book Club Associates, London 1978, s. 126–129; R. Wright, *Dowding and the Battle of Britain*, Macdonald 1969, s. 112–113; Z. Jankiewicz, *Powstanie i upadek Luftwaffe*, Wyd. Poznańskie 1972, s. 177.



Źródło: J. Gotowała, *Splątane wiraze*— 2, Bellona, Warszawa 1997, s. 144.

Rys. 3. To, co pozwoliło przetrwać najgorsze, a potem zwyciężyć – brytyjski system dowodzenia siłami i środkami OP wysp

- Zasadnicze oznaczenia: 1 – posterunki obserwacyjno-radarowe, 2 – zgrupowania artylerii przeciwlotniczej, 3 – lotniska dywizjonów myśliwskich, 4 – strefy dyżurowania myśliwców w powietrzu, 5 – rejon zapory balonowej, 6 – baterie reflektorów, 7 – dowództwa sektorów obrony, 8 – Dowództwo Grupy Myśliwskiej, 9 – Dowództwo Lotnictwa Myśliwskiego

Oprócz lotnictwa myśliwskiego aktywnym środkiem walki była również artyleria przeciwlotnicza. Godny przy tym podkreślenia jest fakt, że choć organizacyjnie podporządkowana była wojskom lądowym, to w warunkach bitwy podporządkowana była dowództwu lotnictwa myśliwskiego w celu możliwie najlepszej koordynacji działań. Inna sprawa, że była stosunkowo niewielka: ilość dział sięgała zaledwie dwóch tysięcy, podczas gdy potrzeby były trzykrotnie większe. Niemniej we współdziałaniu z myśliwcami były ważnym elementem powietrznej osłony miast i dużych zakładów zbrojeniowych. Współdziałanie to zazwyczaj organizowane było w oddzielnych strefach działań: lotnictwo w przestrzeni przed zgrupowaniami artylerii przeciwlotniczej, artyleria w strefie zasięgu dysponowanego ognia. Swego rodzaju rolę uzupełniającą spełniały zapory balonowe, w szczególności w strefie osłony powietrznej Londynu. Ponad 1500 balonów zaporowych tworzyło niebezpieczną dla niemieckich samolotów strefę osłony Londynu i głównych ośrodków przemysłowych kraju¹⁴.

Atutem niebywalej wprost wagi w działaniach brytyjskiego lotnictwa był radar (*Radio Detection*), radiolokacyjny system obserwacji sytuacji powietrznej. Zapożyczkowe jeszcze w latach trzydziestych przez Watsona-Watta badania nad wykorzystaniem własności ultrakrótkich fal radiowych do lokacji samolotów w powietrzu doprowadziły w końcu 1936 roku do zainstalowania pierwszych stacji radarowych w bezpośredniej bliskości kanału La Manche. Tuż przed rozpoczęciem wojny było ich już 20, skupionych w Królewskim Korpusie Obserwacyjnym (*Royal Observer Corps*) od Scapa Flow na północy do Portsmouth na południu kraju. Szybko jednak zwiększano ich ilość.

W 1940 roku brytyjski radar umożliwił wykrywanie nieprzyjacielskich samolotów już z odległości 150–200 km, jeśli tylko znajdowały się na wysokości powyżej 3000 metrów. Pozwalał przy tym na określenie odległości do celu, wysokości lotu i azymutu. Silnie umocnione i obwałowane ziemią nie stanowiły łatwych celów do

¹⁴ J.W.R. Taylor, *The Origins of the Second World War*, Hamish Hamilton 1963, s. 67–68; P. Townsend, *Duel of Eagles*, Weidenfeld and Nicolson, London 1970, s. 41–43; J. Sehnal, J. Rajlich, *Stihaci pilot*, Praha 1991, s. 91–94.

zniszczenia, a połączone ze stanowiskami dowodzenia sektorów i Grup umożliwiały zarówno ostrzeżenie o niemieckich nalotach, jak i dowodzenie myśliwcami¹⁵.

Najważniejszy dla atakujących moment zaskoczenia przypadł, ponieważ skryty za kanałem przeciwnik widział już swoimi radarowymi oczami niemieckie formacje bombowe. I to nie tylko podczas dolotu do zaplanowanych obiektów ataku, ale ze zdecydowanie większej odległości – już podczas formowania ich nad francuskim wybrzeżem. Jeżeli więc Luftwaffe nie chciała wychodzić z powietrznych bitew ze znaczącymi stratami, najpierw musiały zostać zniszczone nadawcze i odbiorcze urządzenia na wybrzeżu. Dlatego 3 sierpnia 1940 roku dalekopisy 2 i 3 Floty Powietrznej pracownicy wystukiwały zadania podpisane przez gen. Jeschonnka „... brytyjskie rozpoznanie De-Te należy zaatakować pierwszą falą za pomocą szczególnie wzmocnionych sił, ażeby wyeliminować je możliwie najwcześniej...”.

W sierpniu 1940 roku brytyjska służba obserwacyjno-meldunkowa miała ich już 80. Stacje radiolokacyjne połączone były szeroko rozbudowaną siecią łączności przewodowej.

Prócz stacji radiolokacyjnych Royal Observer Corps dysponował także ponad tysiącem posterunków obserwacji wzrokowej, ugrupowanych w odległości 12–13 km jeden od drugiego. Posterunki wyposażone były w specjalne aparaty podsłuchowe, silne lornety obserwacyjne i dysponowały znakomicie rozbudowaną siecią łączności. Royal Observer Corps obejmował w sumie ponad 50 tysięcy osób, tworząc gęstą sieć ostrzegania i dowodzenia.

W pierwszych dniach sierpnia 1940 roku brytyjskie lotnictwo obrony dysponowało około 700 jednomiejscowymi myśliwcami z załogami. Były to samoloty typu „Hurricane” wytwórni Hawker i „Spitfire” firmy Supermarine, przy czym pierwsze z nich ustępowały znacznie myśliwcom niemieckim (tabela 1). Wprawdzie angielskie lotnictwo myśliwskie dysponowało jeszcze samolotami „Defiant” (około 40) i „Blenheim” (około 150 sztuk), lecz nie mogły być użyte w walkach dziennych z uwagi na odbiegające od średniej osiagi w locie.

¹⁵ L. Deighton, *Fighter*, Book Club Associates, London 1977, s. 111–129; R. Watson-Watt, *Three Steps to Victory, a personal account by radar's greatest pioneer*, Odhams 1957, s. 47–53.

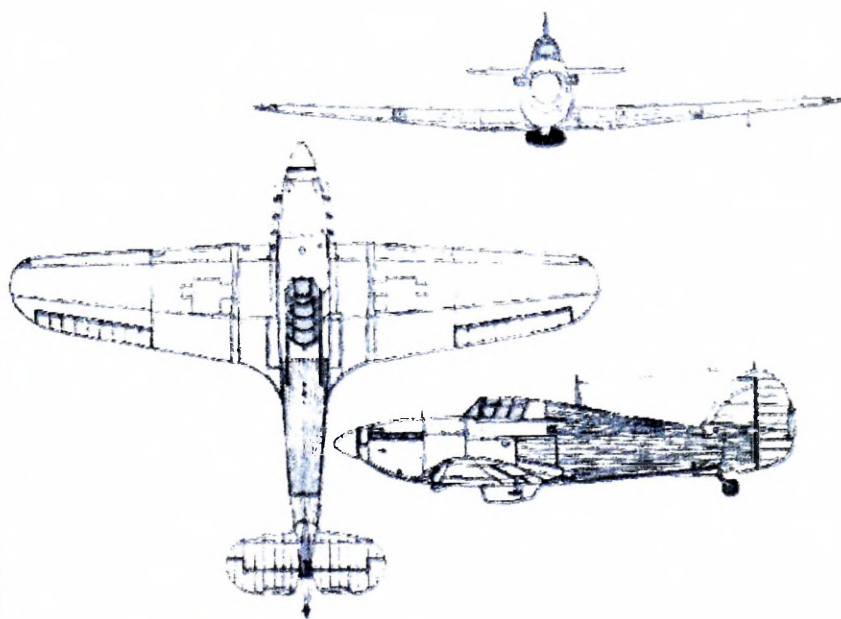
Tabela 1

**PORÓWNANIE PODSTAWOWYCH DANYCH TAKTYCZNO-TECHNICZNYCH MYŚLIWCÓW BRYTYJSKICH I NIEMIECKICH
WYKORZYSTYWANYCH W BITWIE O WIELKĄ BRYTANIĘ**

| Lp. | Typ myśliwca | | Hawker „Hurricane” Mk. 1 | Supermarine „Spitfire” Mk. 1 | Messerschmitt “Me – 109” | Messerschmitt „Me – 110“ |
|-----|---|-------------------------------|--------------------------------|------------------------------------|------------------------------|-----------------------------|
| | Wyszczególnienie | myśl. jednomiejscowy | | | | |
| 1. | Typ myśliwca | myśl. jednomiejscowy | | | myśl. jednomiejscowy | myśl. jednomiejscowy |
| 2. | Podstawowe wymiary: – rozpiętość w m – długość w m – wysokość w m – ciężar w locie w kg | 12,19 9,75 4,00 2335 | 9,93 9,12 3,48 2545 | 9,87 1100 2,28 2800 | 16,25 12,1 3,5 4500 | |
| 3. | Prędkość maks. na wysokości: H – 0 m H – 3000 m | 511 550 | 580 720 | 560 – 570 590 | 562 – | |
| 4. | Prędkość wznoszenia w m/min. | 770 m/min | 1250 m/min | 1000 m/min | 700 m/min | |
| 5. | Pułap bojowego wykorzystania w m | 12 500 | 14 000 | 12 500 | 10 000 | |
| 6. | Promień działania w km | 700 | 740 | 700 | 850 | |
| 7. | Uzbrojenie | 4 x 20 mm | 2 x 20 mm 4 x 7,69 | 5 x 7,92 | 2 x 20 mm 4 x 7,92 | |

Źródło: B. Gunston, *Combat Aircraft of World War II*, Tiger Books International, London 1976, s. 46, 58, 105, 115.

Hawker HURRICANE Mk I

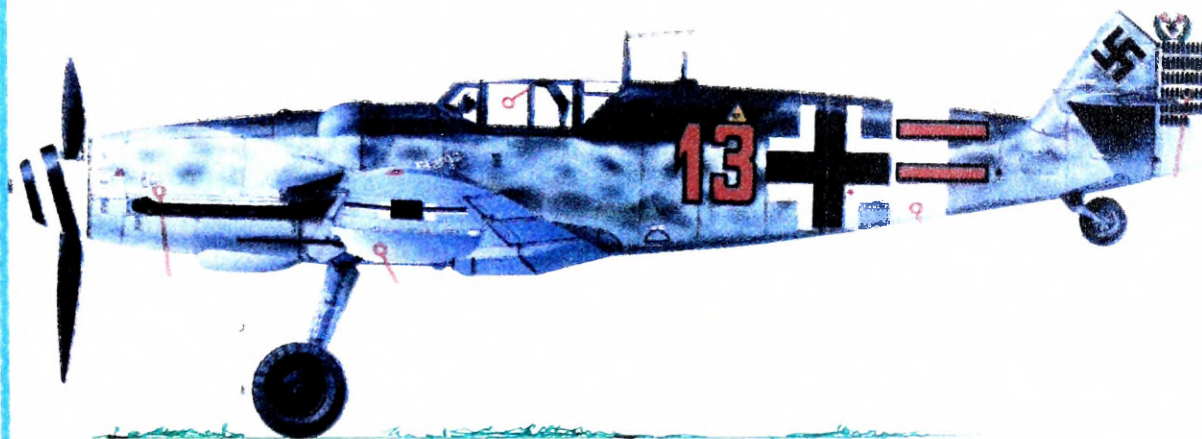
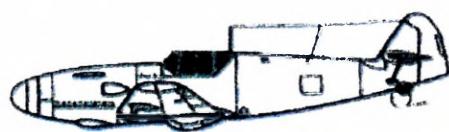
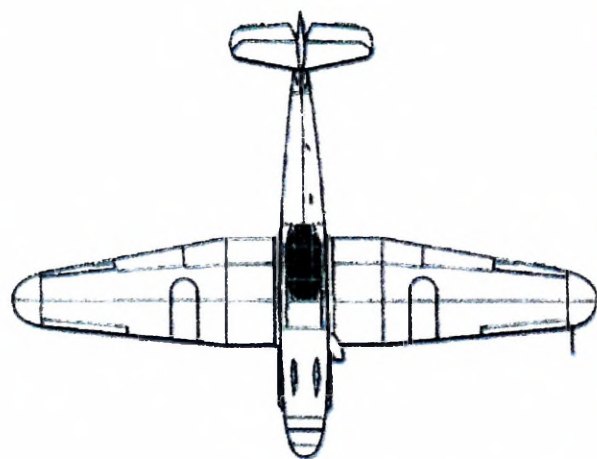
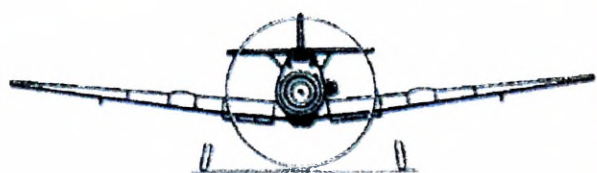
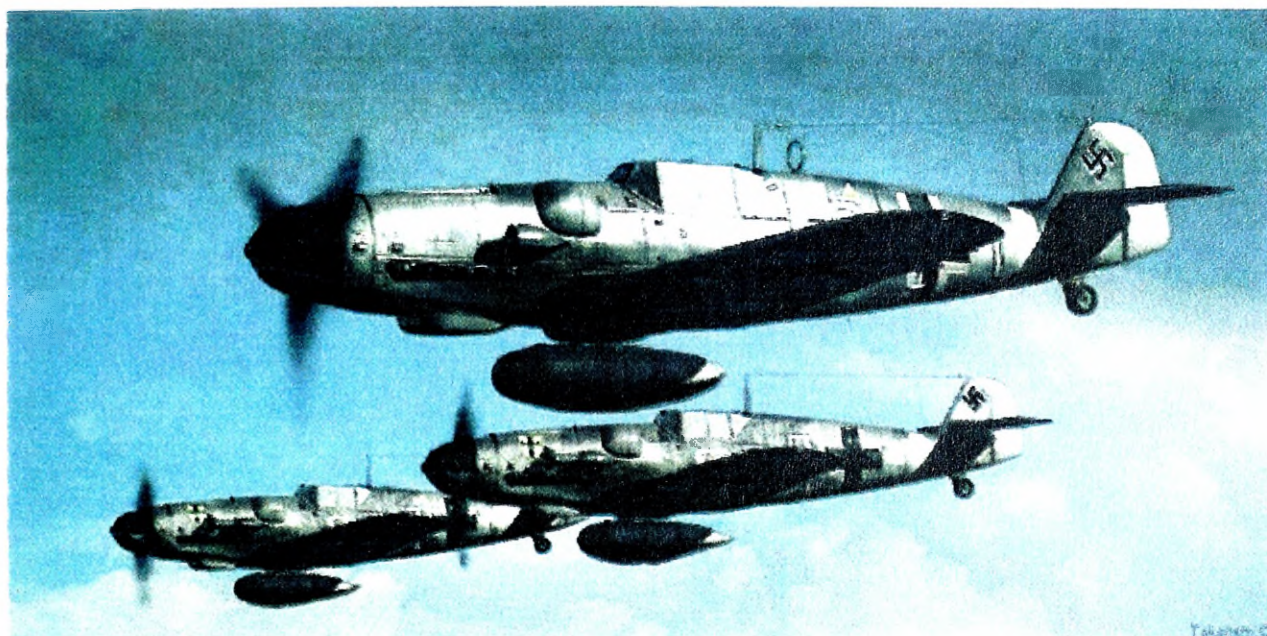


DANE TECHNICZNE HURRICANE Mk I

- Typ: jednomiejscowy myśliwiec przechwytyjący
- Napęd: jeden silnik Rolls-Royce Merlin II chłodzony cieczą o mocy 758 kW
- Prędkość maks.: 520 km/h na wys. 5334 m
- Pułap: 10 120 m
- Zasięg: 808 km
- Uzbrojenie: osiem k.m. 7,7 mm Browning w skrzydłach
- Masa: własna 2120 kg; startowa 2993 kg
- Wymiary: rozpiętość: 12,19 m
długość: 9,58 m
wysokość: 4,04 m
powierzchnia nośna: 23,97 m²



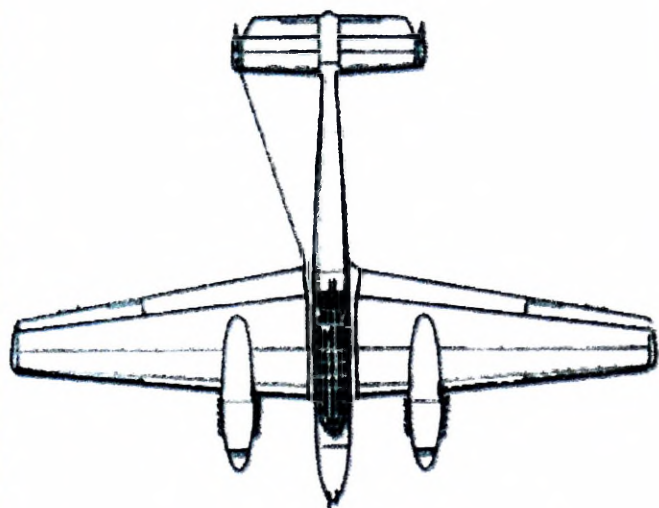
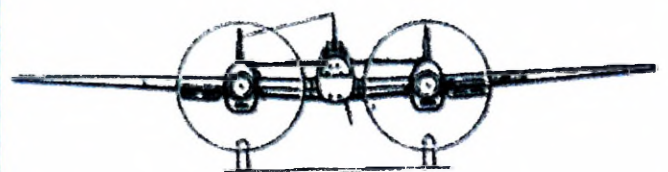
Messerschmitt Bf-109



DANE TECHNICZNE

- **Typ:** (Bf 109F) myśliwiec jednomiejscowy
- **Napęd:** chłodzony cieczą, dwunastocylindrowy silnik w układzie V, Daimler-Benz DB 601E o mocy 957 kW (1300 KM)
- **Prędkość maks.:** 628 km/h na wys. 7620 m
- **Zasięg:** 700 km z paliwem wewnętrznym
- **Pułap praktyczny:** 10 668 m
- **Uzbrojenie:** 2 karabiny maszynowe MG 17 kal. 7,92 mm lub 15 mm MG 151 nad pokrywą silnika; 20 mm działko MG FF; późniejsze modele miały dodatkowo 2 działka MG 151 20mm pod skrzydłami
- **Masa:** własna 1964 kg; startowa 2750 kg
- **Wymiary:** rozpiętość: 9,92 m
długość: 8,85 m
wysokość: 2,59 m
powierzchnia nośna: 16,05 m²

Messerschmitt Bf-110



DANE TECHNICZNE

Bf 110C-4/B

- **Typ:** myśliwiec bombardujący dalekiego zasięgu lub samolot rozpoznawczy
- **Napęd:** dwa dwunastocylindrowe silniki w odwróconym układzie V. Daimler-Benz DB 601N, o mocy 895 kW każdy
- **Prędkość maks.:** 562 km/h na wys. 7000 m
- **Pułap:** 10 000 m
- **Zasięg:** 850 km
- **Uzbrojenie:** dwa działka Oerlikon MG FF 20 mm pod kadłubem i cztery k.m. MG 17, kaliber 7,92 mm w dziobie; jeden k.m. MG 15, kaliber 7,92 mm w tylnej kabine; cztery zaczepy na 250 kg bomby pod korpusem
- **Masa:** własna 4500 kg; startowa 7000 kg
- **Wymiary:**

| | |
|---------------------|----------------------|
| rozpiętość: | 16,25 m |
| długość: | 12,10 m |
| wysokość: | 3,50 m |
| powierzchnia nośna: | 39,40 m ² |

1.2. RAF w walce – straty i potrzeby

Dowodzący lotnictwem myśliwskim marszałek Hugh Dowding, doświadczony pilot RAF-u jeszcze z czasów pierwszej wojny światowej, doskonale zdawał sobie sprawę ze sprawności i siły uderzeniowej Luftwaffe i równie dobrze znał moc obronną własnych dywizjonów. Przeto – mimo doskonałej niemal organizacji obrony powietrznej Anglii – z ogromną troską i nie mniejszą bojaźnią spoglądał w przyszłość. Słabym punktem, pomnażającym szanse przeciwnika, była topniejąca z dnia na dzień, wciąż niedostateczna liczebność brytyjskiego lotnictwa myśliwskiego.

Jeszcze w połowie 1939 roku, podczas prowadzonych analiz możliwości przeciwstawienia się silnemu przeciwnikowi, ustalono, że do obrony wysp brytyjskich potrzeba 50 dywizjonów myśliwskich wyposażonych w najnowocześniejsze myśliwce typu „Hurricane” i „Spitfire”. Tymczasem wiosną 1940 roku marszałek H. Dowding miał ich zaledwie 39. Niestety mimo jego ostrego sprzeciwu¹⁶, kilka dywizjonów oddano do Brytyjskich Sił Ekspedycyjnych. Wzięły one udział w ciężkich walkach z przeważającymi siłami przeciwnika nad Belgią i Francją, ponosząc tam dotkliwe straty.

Już od 10 lipca 1940 roku lotnictwo niemieckie rozpoczęło pierwsze naloty bombowe na brytyjskie konwoje płynące przez kanał La Manche i Morze Północne. Z dnia na dzień przybierały one na sile, rozszerzając dzieło zniszczenia również na nadbrzeżne miasta. Parę dni później, 8 sierpnia, Niemcy podjęli zmasowane naloty bombowe na obiekty położone w Południowej i Środkowej Anglii, na Londyn oraz większe miasta. Naloty trwały w dzień i w nocy przez 84 kolejne dni. Zginęło tysiące cywilnych osób, drugie tyle było rannych i zaginionych, tysiące domów legło w gruzach.

Nadszedł wreszcie moment, że trzeba było podjąć radykalne kroki. Na początku sierpnia pilotów myśliwskich zaczęło po prostu brakować. Większość dywizjo-

¹⁶ W maju 1940 r. w czasie walk we Francji W. Churchill zażądał od Dowdinga użycia brytyjskich myśliwców w jak największej ilości, czemu marszałek zdecydowanie się sprzeciwił. Uznał, iż zmuszony jest zachować określone siły do obrony wysp na wypadek klęski Francji. Churchill natomiast był zwolennikiem walki na przedpolach Anglii, póki to jeszcze było możliwe. Dowding wprawdzie wykazał większą zdolność przewidywania wypadków w powietrzu niż jego szef, ale po zwycięskim finale bitwy został odsunięty od dowodzenia. Jego miejsce zajął marszałek Sholto Douglas.

nów miało już niepełne składy, a to zmuszało personel do zwiększonego wysiłku. Znacząco zwiększała się liczba ich codziennych startów, to zaś powodowało narastające zmęczenie, wyczerpanie nie tylko fizyczne, ale i psychiczne. Wiadomo zaś, że psychiczna odporność pilota myśliwskiego stanowi nieodzowny warunek powodzenia w walce powietrznej. Raz jeszcze okazało się, że zdecydowanie szybciej i łatwiej wyprodukować samolot niż przygotować pilota, u którego doświadczenie bojowe odgrywa najważniejsze znaczenie.

Młody absolwent szkoły lotniczej, mimo że po przybyciu do dywizjonu przechodził dodatkowe przeszkolenie, startując do walki wciąż był nowicjuszem, przysłowiowym żółtodziobem. Brytyjscy myśliwcy nazywali go zazwyczaj „zielony” – *green pilot*. Nim się oswoił w powietrzu z dużą liczbą samolotów walczących z sobą w jednym rejonie, zanim zaczął orientować się w powietrznej sytuacji, nim się ostrzelał – mijaly całe tygodnie, czasem miesiące. A często bywało i tak, że załamywał się nerwowo już w pierwszym locie bojowym bądź ginął, jeśli w porę nie przyszedł mu ktoś z pomocą.

Dobrzy, wyszkoleni piloci – w sierpniu 1940 roku był to problem numer jeden nie tylko marszałka H. Dowding’a, nie tylko premiera W. Churchill’a – to główny problem całej Wielkiej Brytanii. Stosunkowo niewielka, skromna, wprost znikoma grupa ludzi tym samym stawała się przysłowiowym jęczyzkiem uwagi militarnych wydarzeń.

W tym względzie szanse Anglików na poprawę sytuacji przedstawiały się raczej nie najlepiej. Można się wprawdzie dziwić, dlaczego w okresie jawnych już przygotowań Niemiec do wojny, jak również po jej rozpoczęciu, szkolenie wojskowego personelu latającego nie nabrało w Anglii właściwego tempa. Badania jasno wskazują¹⁷, że był to ewidentny błąd ogólnej polityki brytyjskiej, szczególnie zaś tej, którą prowadził rząd premiera Neville’a Chamberlain’a, a którą równie rzeczowo, jak i krótko nazwano „monachijską”, od zawartego w 1938 roku w Monachium układu z Adolfem Hitlerem, dzięki któremu zajął Czechosłowację. Bulwersujące błędy poli-

¹⁷ A.J.P. Taylor, *The Second World War*, Hamish Hamilton, London 1975, s. 97–98; R. Collier, *Eagle Day*, Pan, London 1968, s. 17–19; J. Killer, *The Luftwaffe*, London 1969, s. 29–33; D. Richards, *Royal Air Force 1939–1945*, London 1953, s. 87–88; W. Churchill, *The Second World War*, t. I–IV, London 1948–1954.

tyczne lat trzydziestych kontynuowane zresztą aż do napaści Niemiec hitlerowskich na Francję, dawały znać o sobie niemal wszędzie, na każdym kroku. Niestety w lotnictwie były już niemożliwe do naprawienia – po prostu nie starczało czasu na ich ewentualną niwelację.

Godna podkreślenia była jedynie postawa pracowników przemysłu lotniczego. Bez względu na potężne naloty, brytyjski przemysł lotniczy nie przerywał produkcji, ale nawet ją zwiększył (tabela 2).

Tabela 2

**WIELKOŚĆ PRODUKCJI BRYTYJSKIEGO PRZEMYSŁU LOTNICZEGO
W DRUGIEJ POŁOWIE 1940 ROKU**

| Miesiące 1940 r. | Ogółem | W tym samolotów myśliwskich |
|-------------------|---------------|-----------------------------|
| czerwiec | 1591 | 446 |
| lipiec | 1665 | 496 |
| sierpień | 1601 | 476 |
| wrzesień–grudzień | 5451 | 1807 |
| Razem | 10 308 | 3225 |

Źródło: Z. Jankiewicz, *Powstanie i upadek Luftwaffe*, Poznań 1972.

10 lipca 1940 roku nad Południowo-Wschodnią Anglią panowała zła pogoda i lotnictwo niemieckie nie miało warunków do większych działań. Tymczasem około południa załogi samolotów rozpoznawczych wykryły brytyjski konwój na wodach przybrzeżnych między Folkestone a Dover. Nalot dwudziestu Dornier'ów Do-17 w osłonie 20 Me-109 i 30 Me-110 napotkał cztery dywizjony: 56 z Manston i 111 z Croydon na Hurricane" oraz 64 z Kanley i 74 z Hornchurch na „Spitfire'ach.” Bilans walki powietrznej był pozytywny dla Niemców: sześć maszyn brytyjskich zestrzelonych, przy utracie dwu własnych¹⁸. Tak mijał dzień za dniem. Luftwaffe prowadziła ograniczoną wojnę powietrzną częścią swoich sił, badając możliwości i prowokując przeciwnika. Marszałek Dowding nie zamierzał przyjąć wyzwania. Był głęboko przekonany, że to jedynie umiejętnie podrzucona przynęta. Wykorzystywał każdy dzień, który zyskiwał na uzupełnienie jednostek po ciężkich stratach w Północnej Francji

¹⁸ C. Bekker, *Atak na wysokości 4000*, Bellona, Warszawa 1999, s. 153; G. Blumentritt, *Strategie und Taktik*, Konstanz 1960, s. 99.

i pod Dunkierką. Starał się możliwie szybko zbudować nowe, gotowe do działań dywizjony myśliwskie. Dowding niechętnie wystawiał potrzebne marynarce osłony morskich konwojów uznając, że jest to jej wewnętrzny problem. Dopiero, gdy 4 lipca startujące z Cherbourga dwie grupy niemieckich bombowców nurkujących zaatakowały brytyjski konwój AO-178 i posłały na dno statki o łącznej wyporności 15 856 BRT, na osobiste polecenie W. Churchill'a Dowding zmuszony był zapewniać osłonę powietrzną konwojom. I od tej chwili nad kanałem rozgorzały zacięte walki powietrzne.

Tymczasem Luftwaffe nie wykorzystało „brytyjskiego szoku” pod Dunkierką, dzięki czemu Dowding zyskał na czasie. Niemcy wyszli z założenia, że poszczególne jednostki lotnicze wymagają uspokojenia po błyskawicznej kampanii francuskiej. Powinny zostać odświeżone, uzupełnione i przebazowane do przydzielonych im rejonów działań na przygotowane tam węzły lotniskowe. Za konieczne uznali nowelizację systemu zaopatrywania, zgranie w nowych warunkach całego systemu logistycznego, remontowego i dowodzenia. Stąd naloty, choć silne, prowadzone były tylko wydzielonymi siłami z przeważającą liczebnie osłoną myśliwską.

Dywizjony RAF-u przeciwstawiały się energicznie tym nalotom, szczególnie gdy kierowały się one na lotniska i duże miasta. Każdego dnia dochodziło do bitew powietrznych, przy czym dowództwo obrony starało się wiązać myśliwską osłonę bombowców dywizjonami „Spitfire’ów”, samolotów lepszych od „Hurricane’ów”, które z kolei kierowano przede wszystkim przeciw bombowcom. Taktyka ta przynosiła zazwyczaj dobre rezultaty, lecz wskutek przewagi liczebnej Messerschmitów dochodziło zwykle do walk zarówno z jednymi, jak z drugimi myśliwcami brytyjskimi. Walki grupowe, zespołowe, uderzenia formacji przeciwko formacji kończyły się zaciętymi indywidualnymi pojedynkami, w których Brytyjczycy swą słabość techniczną nadrabiali odwagą i umiejętnościami pilotażu. W pojedynkach pomagała im zwrotność maszyn, niestety nie wystarczała ona, gdy Messerschmitty atakowały w przewadze liczebnej. Stosując unik przed jednym Niemcem, Brytyjczyk dostawał się pod ogień drugiego i tak pojedynek się kończył. Koniec czerwca i lipiec uznano za „fazę wstępną, kontaktową” bitwy o Anglię. W czasie jej trwania Niemcy uzyskali niemal 150 zestrzeleń.

1.3. Dunkierka – potrzebne nowe dywizjony myśliwskie. Lotnicy polscy i czechosłowaccy w RAF-ie

Sforsowanie Mozy na odcinku Namur–Sedan 15 maja sprawiło, że francuski front w tym rejonie praktycznie przestał istnieć. Francuzi wycofali się w popłochu wraz z tłumem uciekającej ludności. To zdecydowało, że bitwę nad Mozą alianci przegrali. Szybki ruch niemieckich kolumn pancernych, zajęcie przez nie 19 maja Amiens i dotarcie 22 maja do brzegów kanału La Manche – odcięło korpus brytyjski wraz z rozbitymi armiami francuskimi (1 i 7) oraz pozostałościami armii brytyjskiej. 24 maja 1940 roku działania bojowe w Północnej Francji osiągnęły punkt kulminacyjny. We Flandrii utworzył się ogromny worek, w którym nadal tkwili sprzymierzeni. Najbardziej wysunięte niemieckie czołgi pod Gravelines stały o 50 kilometrów bliżej Dunkierki niż Anglicy, wciąż walczący pod Lille i Arras.

Dowodzący działaniami Luftwaffe z pociągu specjalnego stojącego pod Polch (mobilna kwatera lotnictwa), H. Göring dostrzegł w sytuacji tej niezwykłą wprost przychylność. Połączył się szybko z Hitlerem, sugerując rozbicie aliantów otoczonych pod Dunkierką uderzeniami wyłącznie lotnictwa. Hitler chętnie zaakceptował propozycję, upatrując w niej możliwość oszczędzenia wojsk pancernych skierowanych na kampanię wojenną przeciwko Francji. Jeszcze tego samego dnia został wydany rozkaz zatrzymania natarcia, który na dwa i pół dnia unieruchamiał niemieckie czołgi na linii Gravelines–St. Omer–Bethune¹⁹.

Tymczasem sytuacja lotniskowa wcale nie była dla Luftwaffe sprzyjająca. Tylko jeden pułk myśliwski udało się przebazować na południe od St. Pol. Lecz mimo poważnego ryzyka, związanego z brakiem wystarczającej osłony myśliwskiej, kilka eskadr bombowców nurkujących Ju-87 „Stuka” udało się przebazować do przodu w nowo opanowane rejony. Natomiast pojawiły się poważne problemy z zaopatrywaniem w paliwo i środki bojowe. Kolumny samochodów transportowych co raz utykały na zatłoczonych drogach, a transportowe Junkersy Ju-52 nie były w stanie dostarczyć na czas wystarczających ilości benzyny lotniczej, bomb i amunicji. O podciągnięciu

¹⁹ C. Bekker, *Atak na wysokości...*, wyd. cyt., s. 139–140; S. Freidin, W. Richrdson, *The Fatal Decision*, 1956, s. 99–101.

dwusilnikowych bombowców (Heinkel He-111, Dornier Do-17) na lotniska położone bezpośrednio przy linii frontu w ogóle nie było mowy.

Tymczasem, jak przewidywano, Anglicy postanowili ewakuować swoją armię z kontynentu na wyspę. Niestety, nie było innej drogi, musieli przejść przez Dunkierkę. Osłonę z powietrza całej operacji zapewnić miały myśliwskie dywizjony wyposażone w najnowocześniejsze myśliwce „Spitfire” Mk. II A, których osiągi dorównywały najlepszym myśliwcom Luftwaffe Me -109 E. Okolicznością dla nich niezwykle przychylną był fakt, że obszar przewidywanych walk powietrznych leżał w zasięgu brytyjskich myśliwców, które mogły operować bezpośrednio ze swoich lotnisk macierzystych na wyspie.

Umocnieni w centrum Calais, cytadeli i porcie sprzymierzeni, wspierani są z morza przez okrętową artylerię aliantów. XIX Korpus Armijny gen. Guderiana zażądał wsparcia lotniczego, aby wyeliminować, uciszyć uciążliwy ogień niszczycieli u wybrzeży. 2 pułk „Stuka’ów” Ju-87 mjr. Oskara Dinort’a rozprawia się z okrętami, ale po raz pierwszy spotykał się ze zwrotnymi „Spitfire’ami” i poniósł duże straty. Z osiemnastu Ju-87 pięć nie wróciło na lotnisko. Mimo to ciężar swych działań przeniósł na wsparcie walczących w mieście wojsk. Dzięki dobrze zaplanowanemu i realizowanemu współdziałaniu między Luftwaffe a jednostkami nacierającym i wojsk lądowych Calais zostało zdobyte²⁰.

Tak samo mogła paść i Dunkierka, ostatni większy port na wybrzeżu, z którego miał się wycofywać brytyjski korpus ekspedycyjny, walczący wciąż głęboko we Flandrii. Niewiele, bo zaledwie 20 kilometrów dzieliło niemiecką szpicę pancerną od Dunkierki, ale czołgi dwa dni wcześniej zostały zatrzymane – Luftwaffe z tym problemem miała poradzić sobie sama.

Po południu 26 maja 1940 roku na niektórych kierunkach frontu we Flandrii, Anglicy opuszczali zajmowane przez siebie pozycje i jawnie wycofywali się w kierunku wybrzeża kanału La Manche. Brytyjska Admiralicja wydała lakoniczny rozkaz rozpoczęcia operacji „Dynamo” – ratowania angielskiej armii z kontynentu²¹. Nie było to proste zadanie. Dlatego w celu usprawnienia ewakuacji zmobilizowano w Anglii

²⁰ Tamże, s. 143.

²¹ G. Blumentritt, *Armee ohne Pathos*, Bonn 1951, s. 113–114; J. Butler, *Grand Strategy. September 1939 – June 1941*, London 1957, s. 67.

niemal wszystkie pływające jednostki, nadające się do przewozu wojsk. Tak zorganizowana flota, najczęściej niewielkich statków, ruszyła przez kanał w rejon Dunkierki. Były to niszczyciele i torpedowce, transportowce i statki pasażerskie, trawlerzy, a nawet holowniki z barkami i liczna grupa prywatnych jachtów i większych motorówek. Mimo to perspektywy powodzenia operacji były raczej niewielkie. Wiceadmirał Bertram Ramsay, który kierował ze stanowiska dowodzenia w Dover, przewidywał dwa dni, nim Niemcy nie wyeliminują Dunkierki. Do tego czasu z pomocą swojej Mückenflotte (komarzej floty) miał nadzieję wydostać z tego kotła około czterdzieści-czterdzieści pięć tysięcy żołnierzy²².

27 maja był pierwszym i jak się wydaje ostatnim dniem wszelkich nadziei Anglików. Niemal od samego świtu ewakuacyjne zgrupowanie atakowane było przez niemieckie bombowce startujące z odległych lotnisk położonych w zachodnich Niemczech i Holandii. Zaraz po nich do akcji weszły bombowce nurkujące z lotnisk położonych w pobliżu Dunkierki „Stuka’sy” Ju-87. Nad pomyślnym, niezakłóconym przebiegiem uderzeń czuwała szczelna myśliwska osłona Messerschmitt’ów. Poszedł na dno francuski frachtowiec „Aden”, zaraz potem „Cote d’Azur”, jeszcze później kilkanaście dalszych. Brytyjskie myśliwce robią co mogą, ale ich straty w walkach też są poważne. „...Oczekiwaliśmy – powie potem adm. Ramsay – że ta ciężka ewakuacja odbędzie się pod pełną osłoną Royal Air Force. Zamiast tego, okręty przed wybrzeżem były godzinami wystawione na morderczy grad bomb i ostrzał z broni pokładowej nieprzyjacielskiego lotnictwa...”.

28 i 29 maja niesprzyjające warunki atmosferyczne w ogóle eliminują lotnictwo z działań. Przez długie 36 godzin był spokój, na Dunkierkę nie spadła żadna bomba. Dopiero 29 maja w południe chmury bledną i spływa ściana gęstego deszczu. Od 14.00 rozpoczyna się bezustanny szturm i okręt za okrętem stawał w ogniu. O 15.32 z niskiego lotu zaatakowały bombowce 2 Floty Powietrznej Junkersy Ju-88 „Wunderbomber”, dwusilnikowe (cudowne bombowce) najpierw 30 pułku bombowego, potem 1 pułku szkolnego z Düsseldorfu.

Z brytyjskich lotnisk wystartowały dywizjony „Spitfire’ów” naprowadzane na powietrzne cele z nadbrzeżnych stanowisk dowodzenia. Lecz mimo tego, że dwoją się

²² C. Bekker, *Atak na wysokości...*, s. 146.

i trójką Royal Navy traci trzy cenne niszczyciele, dalszych siedem zostaje ciężko uszkodzonych przez bomby. Jeszcze większą stratą jest zatonięcie pięciu wielkich promów – dzieło pilotów atakujących z dużej wysokości „Stuka’ów”. Wzmocnienie sił nowymi dywizjonami „Spitfire’ów” łagodzi nieco sytuację choć przyczynia się do utraty 5 maszyn. Na dno idą kolejne statki „Queen of the Channel”, „Lorina”, „Fenella”, „King Orry” i „Normandia”. Brytyjczycy piloci przez kilka godzin starają się odeprzeć bezustanne ataki niemieckie. I dzięki ich wysiłkom szczęśliwie udaje się odtransportować do Wielkiej Brytanii 47 310 ludzi²³.

30 maja pogoda znów zawarła koalicję z Anglikami. Deszcz z niskich chmur i rozległe połacie mgły przywiązały Luftwaffe do ziemi. Również 31 maja wybrzeże zalega gęsta mgła i choć w godzinach popołudniowych nad morzem uległa zanikowi, ataki mogły być realizowane tylko przez lotnictwo bombowe z lotnisk usytuowanych w Niemczech i Holandii. Lotniska „Stuka’ów” otulała szczelnie wilgotna mgła. Odległość lotnisk uderzających bombowców spowodowała, że natężenie działań Luftwaffe w rejonie Dunkierki było raczej mierne. 68 014 żołnierzy alianckich dotarło do wyspy.

Dopiero rano następnego dnia – 1 czerwca był pogodny, niemal słoneczny. Raz jeszcze Luftwaffe rzuciła do bitwy dosłownie wszystko, co była w stanie pozbiierać. Startujące z lotnisk dywizjony „Spitfire’ów” starały się rozbić naloty zanim dotrą one w rejon Dunkierki. Niestety ich ilość jest wciąż niewystarczająca. Napotykają silne przeciwdziałanie załóg Me-109 z 51 pułku myśliwskiego płk. Theo Osterkampa i 26 pułku ciężkich myśliwców Me-110 płk. Joachima Huth’a. Dzięki ich wysiłkom bombowce nurkujące bez specjalnych przeszkód mogły atakować niewielkie cele pływające z dużych nawet wysokości. Cztery załadowane wojskiem niszczyciele pograżyły się w morzu. Do tego jeszcze dziesięć okrętów floty ewakuacyjnej. Ale mimo to, tego dnia uratowano dalszych 64 429 żołnierzy, ale z uwagi na poważne straty adm. Ramsay przeszedł już tylko do nocnej ewakuacji. Rankiem 2 czerwca załogi niewielkich samolotów rozpoznawczych nie spotkały już żadnych okrętów pod Dunkierką.

²³ R. Conyers Nesbit, *Illustrated History of the RAF*, Hutchinson, London 1990, s. 125–126; P. Congdon, *Per Ardua ad Astra*, Airlift, London 1961, s. 97.

W toku walk Luftwaffe straciła niemal 300 maszyn. Ale straty brytyjskie były zdecydowanie dotkliwsze. RAF straciła aż 180 najnowocześniejszych myśliwców i bezcennych w jej sytuacji pilotów. Łącznie Luftwaffe na dziewięć dni operacji realizowała zadania przeciwko Dunkierce tylko dwa i pół dnia. Zmasowane naloty przeprowadzono 27 maja, popołudniem 29 maja i 1 czerwca. Mimo zaś ciężkich strat Brytyjczycy uratowali 338 226 żołnierzy. Także dzięki myśliwskiej osłonie „Spitfire’ów”. Był to zdecydowany sukces. Sukces, na który nikt nie liczył.

Cały jednak ciężki sprzęt – czołgi, działa, moździerze, samochody – pozostał na francuskim brzegu. Z 900 statków transportowych biorących udział w operacji Luftwaffe zatopiła 226 jednostek. Prócz tego na dno poszło aż 9 niszczycieli. Brytyjskie lotnictwo myśliwskie czekała katastrofa²⁴.

Coraz częściej zauważono, że brytyjskie dywizjony myśliwskie są wyczerpane walką poprzez nieustanne niemal przebywanie w powietrzu. Liczba pilotów po prostu topniała w oczach, a ludzie na co dzień okazywali oznaki poważnego wyczerpania nerwowego. Przeciążenie ludzkiej psychiki było zastraszające, a Brytyjczycy nie mogli sobie pozwolić na zbyt dużą utratę nowoczesnych i kosztownych przecież samolotów. Zdecydowanie lepszym sposobem okazywało się wycofanie niektórych pilotów na kilka dni z walki (tabela 3).

Tabela 3

**LICZBA PILOTÓW MYŚLIWSKICH RAF-u
KRÓTKOTRWALE WYCOFYWANA Z BOJOWEJ DZIAŁALNOŚCI DYWIZJONÓW
czerwiec–grudzień 1940 r.**

| Miesiąc | Ogólna liczba pilotów | Bojowa absencja personelu latającego | |
|-------------------|-----------------------|--------------------------------------|---------------------------------|
| | | choroba | wyczerpanie nerwowe (14–21 dni) |
| czerwiec | | 63 | 21 |
| lipiec | | 44 | 60 |
| sierpień | 1550–1703 | 31 | 98 |
| wrzesień–grudzień | | 101 | 262 |
| Razem: | | 239 | 441 |

Źródło: A. Brown, *Airman in Exile. The Allied Forces in the Second World War*, London 2000.

²⁴ T. Taylor, *The Breaking Wave: The German Defeat in the Summer of 1940* Weidenfeld and Nicolson, London 1967, s. 66–69.

W końcu sierpnia jeszcze tylko nieliczne dywizjony pierwotnie przeznaczone do tworzenia obronnej kurtyny wokół Londynu wytrzymały w centrum bitwy. Większość z tych, z którymi przystąpiono do obrony powietrznej Wysp Brytyjskich zmuszona była zamienić się lotniskami z nowymi, wypoczętymi jednostkami rozlokowanymi w Północnej Anglii.

Dziwaczny w ocenie Polaków i Czechów zwyczaj Fighter Command, polegający na pozostawieniu ponad dwudziestu dywizjonów do osłony północy zupełnie nieękanej nalotami przez niemieckie bombowce podczas dnia (z wyjątkiem 15 sierpnia 1940 roku) teraz przynosił efekty. Bo tam właśnie wysyłano na zalecany odpoczynek wyczerpane walką dywizjony, szkolono młodych pilotów, doskonalono taktykę działań i zbierano nowe siły, ale nawet takie działania nie mogły natychmiast poprawić katastrofalnej niemal sytuacji personalnej. Dlatego sięgnięto po ostatnią deskę ratunku. Marszałek Dowding zdecydował się na włączenie do swych sił cudzoziemskich pilotów myśliwskich, pochodzących głównie z Polski, Kanady i Czechosłowacji. Nie odpowiadało to jego uprzednim przekonaniom ani poglądom: nie miał przecież o nich najlepszej opinii. Szczególnie do Polaków i Czechów odnosił się z wyczuwalnym dystansem. Uważał bowiem, że po poniesionych w walkach nad kontynentem porażkach, nie sprostają oni doświadczonemu i zdecydowanemu przeciwnikowi, a RAF utraci kolejne bezcenne samoloty. Zmuszony sytuacją wyraził zgodę. Uczynił to z całą pewnością pod przymusem. Był głęboko przekonany o wyjątkowości brytyjskich pilotów – tę ich elitarność wypracowywał przecież w niemałym trudzie przez długie lata. Ale właśnie nadeszły trudne dni, kiedy każdy pilot myśliwski, jeżeli tylko zgłaszał chęć obrony Anglii, zaczynał być na wagę złota. Bez względu na wyznanie, narodowość czy pochodzenie. Tym bardziej, że zbyt wielu chętnych spośród cudzoziemców nie garnęło się ochoczo pod RAF-owską flagę. Sytuacja Anglii była przecież więcej niż niepewna, była po prostu zła.

Pierwsi obcy piloci myśliwscy wzięli udział w walkach powietrznych brytyjskiego lotnictwa już w sierpniu 1940 roku. Wśród nich najliczniejszą po Polakach grupę stanowili Czesi. Niemcy dowiedzieli się o nich dość szybko. Zasygnalizowały ten fakt studiowane pilnie po każdej bitwie zapisy nasłuchu radiowego, odnotowujące pojedyncze polskie i czeskie słowa, chociaż przypuszczali, że mają do czynienia

z przebiegłą angielską mistyfikacją. W przekonaniu, że na brytyjskich samolotach walczą prawdziwi Czesi, utwierdziły ich ostatecznie pewne dość często powtarzane i rzucone w ferworze walki w eter epitety, kierowane pod adresem pilotów niemieckich. Z udowodnionej niezbitości w ten sposób obecności Polaków i Czechów w powietrzu, dowódcy Luftwaffe wyciągnęli słuszny skądinąd wniosek, że z pilotami myśliwskimi w RAF-ie jest po prostu źle²⁵.

Czesi wcieleni do brytyjskich dywizjonów wykazywali od razu doskonałą, nieugiętą wobec wroga postawę i w wielu przypadkach – ku zdziwieniu brytyjskich dowódców – posiadali większe umiejętności prowadzenia manewrowej walki powietrznej niż ich angielscy koledzy, nawet ci ostrzelani, nie mówiąc już o nowym narybku ściągającym naprędce, dla załatwienia kadrowych dziur z lotnictwa morskiego, ochotniczej rezerwy lotniczej czy ze szkół.

Szczerych chęci do obrony wysp młodzi piloci brytyjscy mieli bardzo wiele, lecz doświadczeni w walkach piloci niemieccy działali zdecydowanie szybciej, bardziej precyzyjnie i z rozmysłem. Niejednokrotnie dochodziło wręcz do zwyczajnego rozstrzeliwania tych młodych nowicjuszy, z których wielu już w pierwszych dniach bitwy nie wytrzymało nerwowego napięcia i ginęło bez oddania jednej chociażby serii z broni pokładowej. Tracono zatem za jednym zamachem pilota i drogocenny samolot. I z tego też względu wytrwale poszukiwano pilotów doświadczonych, obytych w powietrzu i w walce²⁶.

Uzupełnienie samolotów myśliwskich z fabryk nadchodziło niemal regularnie, lecz z uzupełnieniem stanów osobowych było gorzej. Problem nie łagodniał ani na chwilę, ciągle narastał, a po Dunkierce nastąpił już kryzys. W takiej sytuacji coraz bardziej liczyli się Polacy i Czesi, których straty w walkach – znów o dziwo – w porównaniu do sukcesów okazywały się stosunkowo najniższe, mimo iż w każdym bóju wchodziłi ostro i nie dawali za wygraną do samego końca. Czesi uzyskiwali z każdym dniem coraz większą satysfakcję, znajdowali wreszcie możliwość udziału w otwartej walce z wrogiem.²⁷

²⁵ R. Wright, *Dowding and the Battle of Britain*, Macdonald, London 1969, s. 99.

²⁶ C. Bakker, *The Luftwaffe War Diaries*, translated from the German by F. Ziegler, Macdonald, London 1967, s. 112–117; F. Mason, *Battle Over Britain*, McWhirter, London 1969, s. 107.

²⁷ J. Rajlich, *Esa na obloze*, „Nase Vojsko”, Praha 1991, s. 10.

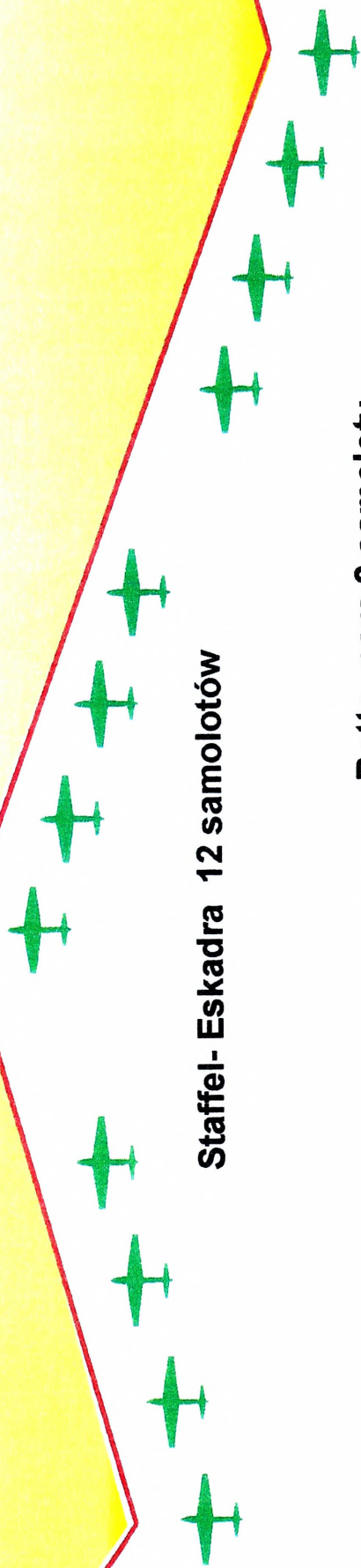
W początkowych działaniach wojennych Luftwaffe zachowywała jeszcze starą organizację, bazującą na hiszpańskich doświadczeniach Legionu Condor. Najmniejszą jednostką organizacyjną był klucz (*Kette*) złożony z trzech samolotów. Trzy klucze wraz z kluczem rezerwowym (12 maszyn) stanowiły eskadrę (*Staffel*). Trzy eskadry (w sumie 36 maszyn) tworzyły dywizjony (*Geschwader*), a trzy dywizjony wraz z eskadrą pułkową (9 maszyn) i kluczem sztabowym (3 maszyny) tworzyły pułk (*Gruppe*). Pułk dysponował więc liczbą aż 120 samolotów. Lotnicza dywizja (*Flieger Division*) składała się z trzech pułków, zaś Flota Powietrzna miała zazwyczaj 2 dywizje (rys. 4).

Lotnicze działania nad Europą skłoniły Luftwaffe do zrewidowania zarówno swej organizacji, jak i taktyki operowania. W ciągu 1940 roku wprowadzono nieodzowne zmiany. Klucz powiększono do czterech samolotów, dzieląc go na dwie pary (*Rotte*). Tym sposobem eskadra liczyła w powietrzu 12 samolotów, dywizjon 36, pułk 120, a dywizja w sumie tyle, ile posiadała pułków lotniczych. W końcu lipca 1940 roku na południowym brzegu kanału La Manche Niemcy zgrupowali zatem nowocześnie zorganizowaną, doświadczoną w powietrznych zmaganiach i gotową do podjęcia najbardziej agresywnych działań siłę.

31 lipca marszałek Hermann Göring uzyskał akceptację zamiaru działań, którego wyznaczonym celem było rozbicie lotnictwa brytyjskiego i uzyskanie powietrznego panowania nad Anglią. Ten logicznie sformułowany zamiar stwarzał bardzo poważne szanse osiągnięcia sukcesu. Niemal od samego początku operacji, tj. od 10 lipca, zastosowano taktykę niszczenia z powietrza jednostek floty brytyjskiej, głównie na wodach kanału La Manche, przy czym powietrzne zgrupowania bombowców osłaniające były przez – jak się wówczas wydawało – zbyt duże siły myśliwskie. Pozornie wydawać by się mogło, iż Niemcom chodzi przede wszystkim o wzmocnienie morskiej blokady i możliwie szybką likwidację angielskich środków transportu morskiego.

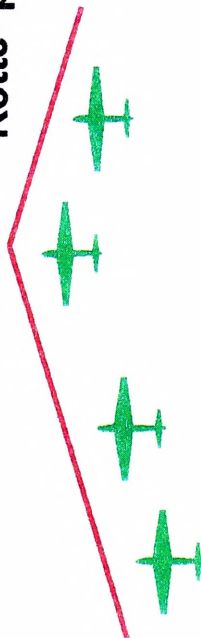
Tymczasem skrupulatna realizacja przyjętego zamiaru miała prowadzić do czegoś zgoła innego: w rzeczywistości chodziło o wywabienie z lotnisk i wyciągnięcie w powietrze możliwie największej liczby brytyjskich myśliwców nad wody kanału i całkowite ich unicestwienie. Oznaczało to bowiem straty zarówno drogocennych maszyn,

Panoramyczny przegląd przestrzeni powietrznej przez załogi eskadry



Staffel- Eskadra 12 samolotów

Rotte- para 2 samoloty



Kette - klucz 4 samoloty

Źródło: R.T. Bickers, *Battle of Britain*, Salamander Book, London 1990, s. 95.

Rys. 4. Szeroka ława ugrupowania bojowego niemieckiej eskadry myśliwskiej – staffel, zapewniała niemal panoramiczny przegląd przestrzeni powietrznej przez wszystkich pilotów oraz dużą swobodę w przydzielaniu wykrytych celów do zwalczania i manewrowaniu bojowym

jak i jeszcze cenniejszych pilotów. Przy czym słusznie przewidywano, że straty w ludziach będą w tym wariacie działań znacznie większe niż w walkach nad samą wyspą, gdzie brytyjscy piloci mieli większe szanse uratowania się i zachowania życia. Zamiar był więc podstępny i chytrze pomyślany, ale bojowe interwencje brytyjskich myśliwców nad kanałem niestety nie były takie, jak skrycie zakładano.

Angielska obrona powietrzna reagowała szybko i zdecydowanie, gdy w grę wchodziły naloty bombowe większych zespołów niemieckich na cele położone w głębi Wielkiej Brytanii. Nad kanał wysyłano raczej nieliczne patrole. Dlatego Niemcy szybko zmodyfikowali przyjęty zamiar przenosząc ogniowe oddziaływanie na obiekty położone w Południowej Anglii, głównie na stacje radarowe, porty morskie, lotniska i węzły kolejowe. Myśliwce brytyjskie teraz siłą rzeczy musiały wyjść w powietrze i podjąć walkę z niemiecką eskortą – przeważającą zarówno liczebnie, jak i taktycznie. W dłuższym czasie efekt walki mógł być tylko jeden.

2. UDZIAŁ LOTNIKÓW CZECHOSŁOWACKICH W BITWIE O WIELKĄ BRYTANIĘ

Różnymi drogami przybywali do Wielkiej Brytanii lotnicy czechosłowaccy, by stanąć do walki przeciw hitlerowskiemu Niemcom. Jeszcze pod koniec 1938 roku, zwłaszcza od marca 1939 roku wielu Czechów i Słowaków zdecydowało się na opuszczenie terytorium Czechosłowacji, zdając sobie sprawę z nieuchronności wybuchu wojny oraz w obawie przed niemieckimi prześladowaniami. Wśród uciekinierów znalazło się około tysiąca oficerów i żołnierzy czechosłowackiego lotnictwa. Większość z nich, blisko 700, ewakuowało się do pobliskiej Polski, z których część zgłosiła się nawet do polskiego lotnictwa. Pozostali zgłosili się do konsulatu czechosłowackiego w Krakowie, skąd przez Gdynię transportem morskim udali się do przygotowującej się do wojny Francji.

Jeszcze w czasie wrześniowych walk nad Polską część lotników czeskich znalazła się w tej części terytorium Rzeczypospolitej, którą podstępnie opanowała Armia Czerwona. Szybko zostali oni internowani i zgrupowani w obozie odosobnienia w Suzdelu pod Niżnym Nowogrodem, a następnie z portu w Odessie wysłani na zachód do Francji i Wielkiej Brytanii. Docierali tam także innymi szlakami: przez Rumunię, Turcję, Syrię lub też drogą bałkańską przez Słowację, Węgry, Jugosławię, Grecję i Bliski Wschód.

Pierwsza grupa lotników czechosłowackich dotarła do Wielkiej Brytanii z Polski jeszcze wiosną 1939 roku. Od razu ochotniczo zgłaszali się do Royal Air Force, potwierdzając swoje umiejętności odpowiednimi dokumentami. Niestety władze brytyjskiego lotnictwa wyraziły znikome zainteresowanie ich ofertą. Lotniczy attache Czechosłowacji w Londynie, płk Josef Kalla został grzecznie poinformowany, że angielskie lotnictwo nie jest w stanie zapewnić swoim młodym pilotom rezerwy odpowiedniego poziomu treningu i doskonalenia pilotażowego. Zasygnalizowano jednocześnie obowiązującą zasadę, iż nie ma możliwości przyjmowania żołnierzy obcych sił zbrojnych do angielskiej armii w czasie pokoju. Dopiero po przystąpieniu Wielkiej Brytanii

do działań wojennych, część brytyjskich zastrzeżeń straciła swą aktualność. Jednakże jeszcze w maju, a nawet na początku czerwca 1940 roku brytyjskie Ministerstwo Lotnictwa nie brało pod uwagę innej możliwości niż włączenie zaledwie kilku kluczów czeskiego lotnictwa do bombowych dywizjonów brytyjskich.

Również część lotników czechosłowackich, która w 1939 roku przez Polskę i Związek Radziecki trafiła do Francji, po zgłoszeniu chęci udziału w wojnie, trafiła do Legii Cudzoziemskiej²⁸. Dopiero po rozpoczęciu przez Francję działań bojowych pojawiły się możliwości wcielenia ich do francuskich sił zbrojnych. „Umowa o odnowieniu czechosłowackiej armii we Francji” z 2 października 1939 roku regulowała tworzenie czechosłowackich sił zbrojnych, a załącznik do niej – „Umowa o czechosłowackich jednostkach lotniczych” – stwarzał warunki reaktywowania i udziału w walce czeskich jednostek lotniczych na terytorium Francji²⁹.

Zgodnie z tą umową tworzone jednostki czechosłowackiego lotnictwa miały być najpierw przydzielone do jednostek francuskich, dla zapoznania się z taktyką stosowaną na zachodnim froncie, a dopiero po zdobyciu bojowego doświadczenia miały tworzyć rodzime zespoły. Pierwsze czeskie pododdziały weszły w skład francuskich jednostek 1 grudnia 1939 roku.

Po teoretycznym i praktycznym przeszkoleniu na nowych typach samolotów (Morane Saulnier MS. 406, Marcel Bloch MB. 152, Curtiss Hawk H. 75C, Dewoitine D. 520C) piloci czescy wzięli udział w walkach powietrznych nad Francją. Byli to głównie piloci myśliwców – 135, którzy nie walczyli jednak w samodzielnych zespołach czechosłowackich, lecz zostali przydzieleni do 26 jednostek lotnictwa francuskiego zarówno w metropolii, jak i koloniach. Lotnicy czechosłowaccy stanowili 12% stanu osobowego francuskiego lotnictwa myśliwskiego, wykonując w czasie kampanii 300 lotów operacyjnych. Rozsiani po francuskich jednostkach zestrzelili 129 nieprzyjacielskich samolotów (udokumentowanych) i 25 prawdopodobnie. Straty własne sięgały 18 pilotów zabitych lub zaginionych i 30 rannych. 5 czerwca 1940 roku sformowano czechosłowacką eskadrę myśliwską złożoną z 10 pilotów operujących w ramach Groupe de Chasse 1/6.

²⁸ E.Čejka, *Zlomena kridla*, NADAS, Praha 1991, s. 19–27.

²⁹ Strucni prehled vzniku, cinnosti a organizacni stuktury CS Letectva v Anglii v dobe II svetove valky, Archiv MV, d. III, t. VII.

W kampanii wzięło również udział 26 pilotów bombowych, którzy łącznie wykonali 134 loty bojowe, realizując nocne naloty na zgrupowania niemieckich wojsk pancernych i przemieszczające się kolumny zmotoryzowane³⁰.

We Francji piloci czescy walczyli na francuskim sprzęcie lotniczym z reguły gorszym od niemieckiego. Ale wyniki powietrznych starć mówiły same za siebie. Nic dziwnego, że zwróciły uwagę także brytyjskich specjalistów.

Pierwsi lotnicy czechosłowaccy ewakuowani zostali z Francji do Wielkiej Brytanii 17 czerwca 1940 roku, zaraz po tym, jak marszałek Phillipe Petain w imieniu władz francuskich zwrócił się do Niemiec o podanie warunków zawieszenia broni. Dla 932 lotników walczących we Francji był to wyraźny sygnał dopingujący do ewakuacji, po to by kontynuować rozpoczętą walkę.

2.1. Powstanie i rozbudowa lotnictwa czechosłowackiego

Podstawą do utworzenia czechosłowackich jednostek lotniczych w Wielkiej Brytanii były wystąpienia attache lotniczego Czechosłowacji w Londynie, płk. Josefa Kalla, szczególnie to z 23 maja 1940 roku. Zasygnalizował on, że na terytorium Francji oprócz zaangażowanych w walkę załóg bombowych i pilotów myśliwskich przebywa – wciąż bez żadnego przydziału – około 100 dobrze wyszkolonych pilotów bombowych. Zadaniem oficerów czechosłowackiego dowództwa lotnictwa we Francji, płk. Kalli, a także zapoznanych ze sprawą niektórych przedstawicieli Bomber Command, zdecydowanie bardziej użyteczne byłoby wykorzystanie tych lotników w ramach RAF³¹.

Pomysłem tym zainteresował się osobiście dowódca skrzydła bombowego, komandor Porri, borykający się z dużymi brakami w załogach. O opinię i ewentualne wsparcie projektu poprosił szefa bezpieczeństwa w Ministerstwie Lotnictwa Archibalda Boyle'a. Ten jednak zgłosił podobne do marszałka H. Dowding'a wątpliwości. Jego zdaniem nie było pewności co do wysokich kwalifikacji czeskiego personelu lotnicze-

³⁰ J. Rajlich, *Na nebi hrdeho Albionu*, Cast 1, Ares 2003, s. 9–11.

³¹ AIR /2/5153: Kalla to Air Ministry 23.05.40.

go, podatności na racjonalne użytkowanie nowoczesnego brytyjskiego sprzętu lotniczego i ich nadszarpniętego wojennymi przeżyciami morale. Za zdecydowanie przychylniejsze, korzystniejsze rozwiązanie uważał przyjęcie do RAF-u czeskich pilotów myśliwskich.

Na podstawie natarczywych sugestii płk. J. Kalle'go ostatecznie Porri zasygnalizował, że w obozie przejściowym w Marsylii zgrupowany został doświadczony czeski personel lotniczy. Według niego – przejęcie stamtąd tytułem próby – 30 najlepiej wyszkolonych pilotów, 30 nawigatorów, radiotelegrafistów i strzelców pokładowych i należało wysłać na przeszkolenie na nowym sprzęcie w Wielkiej Brytanii. Przeszkoleni ci mogliby wzmocnić siły bombowe poprzez wcielenie czteroosobowych załóg czeskich do dywizjonów lotnictwa bombowego dalekiego zasięgu³².

Stanowisko Porri'ego w pełni poparte zostało przez Group-Captain'a Franka Beaumont'a, byłego attache lotniczego Wielkiej Brytanii w Pradze, który przygotował także obszerny memoriał dotyczący możliwości wykorzystania czechosłowackiego personelu lotniczego w RAF-ie, podkreślając w nim wysokie jego kwalifikacje.

18 czerwca 1940 roku Edward Beneš, Przewodniczący Czechosłowackiego Komitetu Narodowego w Wielkiej Brytanii wystosował pismo do brytyjskiego Ministra Lotnictwa sir Archibalda Sinclaira, prosząc go o udzielenie daleko idącej pomocy w ewakuacji z terytorium Francji personelu lotniczego, by włączyć go po stosownym przeszkoleniu do brytyjskich sił powietrznych³³. Dopiero w połowie czerwca omawiana kwestia nabrała przyspieszenia. Sygnały klęski sił alianckich we Francji sprawiły, iż powstał problem już nie ewakuacji personelu latającego, ale w ogóle całego czeskiego personelu wojskowego. Władze brytyjskie wyraźnie zdawały sobie sprawę, że w świetle dotychczasowych doświadczeń z prowadzonych działań wojennych przez Niemcy zadaniem pierwszoplanowym będzie powietrzna obrona wysp i że siłą rzeczy spocznie ona głównie na barkach RAF-u. Uczynić zatem winny wszystko co możliwe, by w porę ewakuować z Francji polski i czeski personel lotniczy.

Według ustaleń biura zastępcy szefa personelu lotniczego (Deputy Chief of the Air-Staff-DCAS) na 29 czerwca 1940 roku w Wielkiej Brytanii znajdowało się już

^{32/} AIR /2/5153: Statement of Group Captain Beaumont.

^{33/} PRO AIR /2/5153 dokumenty z archiwów brytyjskich cytowane za Allan Brown, *The Czechoslovak Air Force in Britain 1940–1945*, University of Southampton, March 1998, s. 211–214.

327 czechosłowackich lotników, z czego 50% stanowili oficerowie, 177 liczył personel techniczny, w którym znajdowało się tylko 2 podoficerów. Grupa ta wkrótce powiększyć się miała o będących już w drodze do Wielkiej Brytanii 300 dalszych mechaników.

Czeski personel grupowano w obozach przejściowych w Warrington, Bridghnorth, Innsworth i Cholmondeley. Po zgłoszeniu się z ochotniczego zaciągu do jednostek myśliwskich RAF-u i sprawdzeniu przez brytyjski wywiad wcielani byli do Ochotniczej Rezerwy Królewskich Sił Powietrznych – Royal Air Force Volunteer Reserve i w stosownym czasie kierowani na specjalistyczne przeszkolenie.

2.2. Warunki organizacji lotnictwa czechosłowackiego

Formalnoprawne uregulowanie kwestii statusu obcych sił zbrojnych przebywających na terytorium Wielkiej Brytanii stało się nakazem chwili, zwłaszcza że szybki rozwój sytuacji militarnej nakazywał niezmiernie szybkie włączenie obcego personelu wojskowego, a w trybie pilnym personelu lotniczego, do obrony Wielkiej Brytanii, stojącej przed groźbą hitlerowskiej inwazji. Po klęsce Francji na brytyjskim terytorium znalazły się liczne oddziały sojusznicznych sił zbrojnych rozbitych na kontynencie, które należało wchłonąć, zasymilować i utworzyć z nich siłę sojuszniczą zdolną do aktywnego przeciwdziałania.

Najpierw jednak należało określić zasady funkcjonowania władz obcych państw na uchodźstwie. Rząd brytyjski musiał stworzyć mechanizmy umożliwiające tworzenie obcych sił zbrojnych na swoim terytorium.

Zdecydowano się na wykorzystanie modelu Sił Wizytujących Brytyjskiej Wspólnoty Narodów uregulowanego ustawą z 1933 roku. Zgodnie z jej postanowieniami, rządy obcych państw ponosiły odpowiedzialność prawną za działalność ich sił zbrojnych przebywających na terytorium Wielkiej Brytanii. Dla rządu brytyjskiego było to korzystne narzędzie dyplomatyczne przynoszące znaczące korzyści wynikające z bazowania sił sprzymierzonych na jego terytorium, bez ponoszenia niemal żadnej odpowiedzialności.

Ustawa o Siłach Wizytujących została po nieznaczej nowelizacji wykorzystana do opracowania potrzebnej, nowej ustawy o siłach sprzymierzonych, która niemal bez żadnej debaty w dn. 21 sierpnia 1940 roku została przyjęta przez brytyjski parlament. Zgodnie z art. 1: rządy państw sprzymierzonych miały sprawować jurysdykcję wojskową nad własnymi siłami zbrojnymi bazującymi na terytorium Wielkiej Brytanii. Już następnego dnia ustawa zyskała aprobatę królewską i weszła w życie³⁴.

W praktyce zarówno rządy państw sprzymierzonych, jak i poszczególne rodzaje sił zbrojnych w dość różny, często nawet odmienny sposób interpretowały postanowienia o sprawowaniu jurysdykcji. Na przykład Ministerstwo Wojny i Brytyjska Admiralicja umożliwiały sojusznicznym siłom zbrojnym przestrzeganie ich własnego prawa wojskowego. RAF natomiast przez cały okres wojny przestrzegał zasady, iż każdy żołnierz w stalowym mundurze lotniczym zobowiązany jest do przestrzegania kodeksu i regulaminów królewskiego lotnictwa. Po Dunkierce stało się oczywiste, że siły powietrzne niebawem staną się głównym parasolem powietrznej obrony Wielkiej Brytanii. Dowództwo RAF-u za wszelką cenę dążyło do tego, aby ten parasol był możliwie silny, wytrzymały – aby Królewskie Siły Powietrzne tworzyły rządzącą się jednolitymi zasadami walczącą strukturę.

Rządy państw sprzymierzonych równie dobrze zdawały sobie sprawę z faktu, że ich wojska lądowe i marynarka nie tak szybko przystąpią do prawdziwej walki. Z tego względu uzyskanie przez ich siły powietrzne statusu samodzielności stało się kwestią o dużym znaczeniu politycznym. Ich dokonania i wyniki działań umożliwiły utrzymanie wysokiego prestiżu rządów emigracyjnych oraz wzrostu znaczenia politycznego. W przypadku Czechosłowacji sprawa była mocno złożona. Przebywające na terytorium Wielkiej Brytanii czeskie władze emigracyjne skupione wokół byłego prezydenta dr. Edwarda Beneša zyskały status Czechosłowackiego Komitetu Narodowego dopiero w grudniu 1939 roku. Władze brytyjskie stroniły od przyznania im statusu rządu tymczasowego, wychodząc z założenia, że w ten sposób uda się utrzymać w orbicie wpływów rząd prezydenta Hachy sprawujący władzę w Protektoracie Czech i Moraw. Nie chciały też przesądzić kwestii przyszłości Czechosłowacji, pozostawia-

³⁴ A. Brown, *Airmen in Exile. The Allied Air Forces in the Second World War*, Sutton Publishing, June 2000, s. 6–8.

jąc decyzję narodom czeskiemu i słowackiemu³⁵. W pierwszych miesiącach 1940 roku, w kręgach emigracji czechosłowackiej w Wielkiej Brytanii, nie było zgodności w kwestiach teraźniejszości i przyszłości kraju. Środowisko wciąż pozostawało podzielone między zwolenników Czecha dr. Edwarda Beneš'a i Słowaka Emila Hodży.

Rozmowy dotyczące utworzenia czechosłowackich jednostek lotniczych w Wielkiej Brytanii nabrały tempa w połowie czerwca 1940 roku (po liście dr E. Beneš'a), kiedy z Francji zaczęły napływać coraz liczniejsze grupy lotników. Ich inicjatorem był dr E. Beneš, z jego polecenia prowadził je gen. bryg. Karel Janoušek, który 21 czerwca 1940 roku został ewakuowany z Francji, gdzie pełnił obowiązki szefa Departamentu Lotniczego Czechosłowackiej Administracji Wojskowej (Czeskoslovenska Vojenska Sprava), a od marca 1940 roku osobiście odpowiadał za organizację, szkolenie i bojowe doskonalenie czeskich lotników³⁶. Niezwłocznie po przybyciu do Wielkiej Brytanii gen. K. Janoušek zameldował się u dr. E. Beneš'a dokładnie zapoznając go ze stanem i dokonaniem lotników czeskich we Francji, wielkością sił lotniczych przebywających w Wielkiej Brytanii oraz ich gotowości do dalszej kontynuacji walki w powietrzu. Po otrzymaniu stosownych rekomendacji natychmiast przystąpił do prowadzenia rozmów z brytyjskim Ministerstwem Wojny i Ministerstwem Lotnictwa, przedmiotem rozmów była możliwość utworzenia jednostek lotnictwa Czechosłowacji na wyspie.

Podkreślić należy z całą mocą, że rozmowy te prowadzone były w dość specyficznej sytuacji, ponieważ na terytorium Wielkiej Brytanii nie został jeszcze utworzony czechosłowacki rząd emigracyjny. Nie było zatem ani premiera, ani ministra obrony, a administracja rządowa w trakcie tworzenia; nie przygotowano więc siłą rzeczy żadnych projektów umów czechosłowacko-brytyjskich, które mogłyby stanowić formalnoprawną podstawę do ich prowadzenia. Obie strony były jednak bardzo zainteresowane ich kontynuacją i doprowadzeniem do pomyślnego zakończenia.

W dniu 27 czerwca 1940 roku gen. K. Janoušek, płk Josef Berounsky, ppłk Alois Kubita oraz attache lotniczy w Londynie płk Josef Kalla przedstawili brytyjskim władzom lotniczym projekt utworzenia czechosłowackiego lotnictwa w Wiel-

³⁵ Archiwum Ministerstwa Obrony RC, FO 371/24287 (70), tom XIX.

³⁶ J. Rajlich, *Na nebi hredeho...*, wyd. cyt., s. 27–33.

kiej Brytanii, niemal w całości oparty na projekcie czechosłowacko-francuskiej umowy z 1 czerwca 1940 roku. Podobnie jak we Francji, projekt przewidywał utworzenie w ramach RAF-u na terytorium Wielkiej Brytanii samodzielnych jednostek czechosłowackiego lotnictwa bojowego. Jednostki te miały zostać wyposażone w nowoczesny sprzęt i przeszkolone w jego eksploatacji przez brytyjski personel inżynieryjny i instruktorów pilotażu, a następnie ściśle współdziałać bojowo z RAF-em w ramach szczególnych Grup Lotniczych. W uzasadnieniu tak sformułowanego stanowiska podnoszono, że przemawiają za nim niewątpliwe sukcesy uzyskane przez lotników czeskich w walkach nad Francją oraz stosunkowo niski jeszcze poziom znajomości języka angielskiego uniemożliwiający – ich zdaniem – szybkie wcielenie poszczególnych pilotów do jednostek lotnictwa brytyjskiego. Na rękawach mundurów – dla zaznaczenia swej przynależności narodowej – nosić mieli naszywki z napisem Czechoslovakia. W Londynie utworzono Inspektorat Lotnictwa Republiki Czechosłowackiej (Czechoslovak Inspektorate General)³⁷.

Tymczasem brytyjskie Ministerstwo Lotnictwa zdecydowanie odrzuciło projekt przyznania czechosłowackim jednostkom lotniczym statutu samodzielności, stojąc na stanowisku, że cały, bez wyjątku, czechosłowacki personel lotniczy powinien być wcielony do Ochotniczej Rezerwy Królewskich Sił Powietrznych, tam uzyskać stosowną wiedzę, odbyć przeszkolenie na nowoczesnym sprzęcie, doskonalić znajomość języka angielskiego i ... oczekiwać na przydział do konkretnych dywizjonów.

Jak się okazało te odmienne poglądy, nieco inny punkt widzenia dotyczący organizacyjnych zasad funkcjonowania przyszłych jednostek bojowych czechosłowackiego lotnictwa nie stanowiły istotnej przeszkody w uzyskaniu porozumienia. Obie strony bowiem, doskonale zdawały sobie sprawę z konieczności możliwie najszybszego włączenia doświadczonych lotników czechosłowackich do powietrznej obrony Wielkiej Brytanii. Uzyskanie odpowiedniej sprawności bojowej, skrócenie terminu wejścia dywizjonów do walki można było uzyskać poprzez dobrowolny zaciąg do Ochotniczej Rezerwy Królewskich Sił Powietrznych, uzyskanie odpowiednich kwalifikacji specjalistycznych, a następnie utworzenie dywizjonów, których skład technicz-

³⁷ AIR/2/5162: Memo from Czechoslovak National Committee to Air Ministry 18.07.1940.

ny i latający powinien być zasilony oddelegowanym z jednostek bojowych instruktor-
skim personelem brytyjskim.

Późniejsza praktyka bojowa potwierdziła słuszność takiego rozwiązania. Mundur RAF-u skutecznie chronił czeskich lotników zestrzelonych nad okupowanymi przez Niemców krajami przed traktowaniem ich jak zdrajców. Utworzony 16 marca 1939 roku Protektorat Czech i Moraw stanowił bowiem część III Rzeszy Niemieckiej. Prowadzenie zatem walki przeciw niej, przez jej obywateli, uznane być musiało jako zdrada stanu.

Na kolejnym spotkaniu w dniu 3 lipca 1940 roku uznano, że na terytorium Wielkiej Brytanii przebywa już tak znaczna liczba czechosłowackiego personelu lotniczego, iż umożliwia utworzenie co najmniej jednego dywizjonu myśliwskiego i jednego bombowego. Postanowiono w związku z tym skierować wszystkich do bazy RAF-u w Cosford, by tam dokonać segregacji, wstępnego szkolenia i zintensyfikowanej nauki języka angielskiego. Dowództwo kontyngentu powierzono g/cpt Beaumont'owi, któremu do pomocy przydzielono kilkunastu instruktorów i brytyjskich podoficerów. Bazę wyposażono także w cztery samoloty szkolno-treningowe³⁸.

Przeciętny wiek pilotów czechosłowackich przygotowujących się do bitwy o Wielką Brytanię wynosił 24 lata. Przeważali podporucznicy i sierżanci, niewielu było poruczników, paru tylko kapitanów i majorów. Inteligentni, zahartowani fizycznie i psychicznie uodpornieni na stres podczas walk nad Francją, posiadali to, co inaczej określić nie sposób, a – co przez fachowców nazywane – jak talent lotniczy. Nic dziwnego zatem, że pierwsi bojowo doświadczeni czechosłowaccy lotnicy przeszkoleni zostali w powietrzu bardzo szybko, w każdym razie szybciej niż się tego spodziewali Anglicy, którzy mogli przekonać się praktycznie, że przybysze z dalekich Czech im dorównują, a także dysponują takimi możliwościami i umiejętnościami, o których Anglicy dotąd nie mieli pojęcia. A ponieważ powietrzny egzamin na myśliwskich „Hurricane” zdawali dobrze, toteż dowództwo brytyjskie (podobnie jak uprzednio z Polakami) wysunęło propozycję skierowania najlepszych myśliwców czeskich do walczących dywizjonów brytyjskich, w celu ich uzupełnienia i nabrania doświadczenia bojowego. Kierownictwo czechosłowackie wyraziło zgodę, z zastrzeżeniem jednak, że

^{38/} AIR/2/5153: Conference Minutes to DCAS, 3.7.40.

będą powracać do czeskich dywizjonów myśliwskich w miarę ich formowania. W 1940 roku w brytyjskich i polskich dywizjonach latało 63 czechosłowackich pilotów. W pierwszych dniach lipca najlepsi piloci czescy znaleźli się w brytyjskich i polskich dywizjonach myśliwskich.

Najskuteczniejszy czechosłowacki pilot myśliwski drugiej wojny światowej, walczący po stronie aliantów, Karel Kuttelwascher latał bojowo w 1, a potem w 23 dywizjonie myśliwskim, sierż. Vaclav Jicha w 1, sierż. Otomar Kučera i Miloslav J. Mansfled w 111, Otto Smik w 122 i 129, Josef Prichoda w 1 i 111, Ladislav Bobek w 68, a Josef G. Hanuš w 600 nocnym dywizjonie. Piloci czescy walczyli również w składzie polskich dywizjonów myśliwskich: legendarny sierż. pil. Josef František w 303, plut. pil. Josef Kaňa i sierż. Matej Pavlovič w 302, a w 307 nocnym dywizjonie myśliwskim „Lwowskich Puchaczy” ppor. pil. František Rypl. A zatem, nim jeszcze rozpoczęła się niemiecka operacja „Adlertag” i tym samym bitwa o Wielką Brytanię, nim 310 czeski dywizjon myśliwski osiągnął gotowość do działań, na brytyjskich lotniskach znaleźli się czescy myśliwcy³⁹. Szli w powietrze narodowościowo osamotnieni, najczęściej w brytyjskim i polskim towarzystwie, wkroczyli w akcję i jeżeli była po temu okazja, bez szkody dla ich lotniczego zespołu myśliwskiego atakowali przeciwnika. W sumie w dywizjonach RAF-u latało 63 pilotów czechosłowackich.

2.3. Umowy lotnicze

Czeskich uchodźców w Wielkiej Brytanii przybywało. Pod koniec 1940 roku na wyspach brytyjskich znalazło się już 1287 czechosłowackich lotników⁴⁰. Tak duża liczba dobrze wyszkolonych i niejednokrotnie dobrze przygotowanych bojowo lotników była nadzieją na wzmocnienie osłabionego w walkach brytyjskiego lotnictwa. Tymczasem dla Czechosłowackiego Komitetu Narodowego była to ogromna szansa

³⁹ J. Rajlich, *Esa na obloze...*, wyd. cyt., s. 11, 33, 53, 75, 117, 129, 137; E. Čejka, *Zlomena kridla...*, wyd. cyt., s. 261–316.

⁴⁰ J. Rajlich, *Na nebi hrdeho...*, wyd. cyt., s. 23.

wzmocnienia politycznego autorytetu. Z tak dużymi i wysokokwalifikowanymi siłami Brytyjczycy musieli się liczyć⁴¹.

Toteż 21 lipca 1940 roku doszło do powołania i uznania Czechosłowackiego Rządu Tymczasowego z dr. Benešem na czele, który miał zapewnić kontrolę nad organizowanymi siłami zbrojnymi. W niedługim czasie 25 października 1940 roku zawarto umowę między Rządem Królestwa Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii a Tymczasowym Rządem Czechosłowackim o utworzeniu Czechosłowackich Sił Zbrojnych.

Załącznik 1 tej umowy w całości dotyczył Czechosłowackich Sił Powietrznych. W dokumencie tym podkreślono, że najszybciej jak to będzie możliwe utworzone zostaną na terytorium Wielkiej Brytanii jeden dywizjon myśliwski i jeden bombowy wraz z odpowiednimi rezerwami. Sugerowano w nim także, że istnieje możliwość utworzenia kolejnych dywizjonów o ile zgłosi się do służby dostateczna liczba personelu. Załącznik uwzględniał również, że w przypadku braku personelu czechosłowackiego do obsadzenia wszystkich etatów, na brakujące stanowiska będą mogły być powoływane osoby z personelu brytyjskiego.

Z kolei personel przygotowany bojowo, który początkowo nie będzie mógł być wcielony do tworzonych dywizjonów rdzennie czeskich, wykorzystany zostanie pojedynczo lub w grupach w jednostkach królewskiego lotnictwa, aż do momentu, kiedy będzie możliwe zasilenie przez nich wyszkolonych dywizjonów czechosłowackich.

Dowodzenie nad ww. dywizjonami powierzono czeskim oficerom. Na początku działalności stanowisko dowódcy dywizjonu miało zostać zdublowane, aby w ten sposób uniknąć zaniedbań w obsłudze sprzętu i pomyłek w rozumieniu rozkazów wyższego dowództwa. Z tych względów ustanowiono dowódcę brytyjskiego i czechosłowackiego, przy czym służbowo starszym był dowódca brytyjski. Dowodzenie narodowe miało być przejęte wtedy, gdy dowódca czechosłowacki na tyle zaznajomi się z organizacją służby w królewskim lotnictwie, żeby mógł na ziemi i w powietrzu dowodzić samodzielnie. Operacyjne wykorzystanie dywizjonów cze-

⁴¹ A.C. Brown, *The Czechoslovak Air Force In Britain 1940–1945*, University of Southampton 1998, s. 30.

chosłowackich zależało wyłącznie od dowództwa Królewskiego Lotnictwa, do którego zostały one przydzielone.

Załącznik 1 przewidywał, że wszyscy czechosłowaccy oficerowie lotnictwa otrzymać mieli podstawowy stopień oficerski *pilot officer* (podporucznik), jeżeli uzyskali całkowite przeszkolenie na nowym sprzęcie lub *acting pilot officer* (podporucznik tytularny), jeżeli jeszcze w pełni nie ukończyli szkolenia. Dalsze awanse zależały od obejmowanego stanowiska służbowego i łączone z tytułarną rangą i uposażeniem odpowiadającym danemu stanowisku. W zależności od pełnionej funkcji (zajmowanego stanowiska etatowego w RAF), lotnicy czescy otrzymywali więc stopnie wojskowe obowiązujące w RAF-ie. Stopnie te były niezależne od czechosłowackiego stopnia wojskowego. Na przykład porucznik mógł zajmować stanowisko dowódcy dywizjonu i wówczas według brytyjskich przepisów, w czasie pełnienia tej funkcji, nosił stopień *squadron leadera*, czyli majora. Otrzymywał wtedy nominację tylko brytyjską – *posting*. Po przejściu na inne stanowisko otrzymywał stopień funkcyjny odpowiadający temu właśnie stanowisku.

W umowie ustalono, że w lotnictwie czechosłowackim obowiązywać będą brytyjskie regulaminy – Kingsregulation. Samoloty bojowe używane przez czechosłowackie jednostki wcielone do królewskiego lotnictwa miały brytyjskie oznaczenia wojskowe. Dopuszczano jednak czechosłowackie znaki wyróżniające na kadłubie maszyny. We wszystkich bazach, gdzie stacjonowały czechosłowackie dywizjony, obok flagi królewskiego lotnictwa wywieszać można było również flagę czechosłowacką.

Na mocy przepisów zawartej umowy lotnictwo czechosłowackie w Wielkiej Brytanii stawało się coraz bardziej czeskie. Lotnicy oceniali działania te pozytywnie, a z psychologicznego punktu widzenia spełniało ważną rolę. Każdy czeski znak stawał się na obczyźnie częścią Ojczyzny, ceniło się wysoko wszystko, co mówiło o Czechosłowacji i ją symbolizowało: flagę na lotnisku, emblemat na samolocie, napis na rękawie munduru.

2.4. Stan i perspektywa rozbudowy lotnictwa czechosłowackiego

W obozie przejściowym Innsoworth Lane, niedaleko Gloucester rozpoczęto zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami formowanie dywizjonu bombowego. Z personelu pospiesznie ewakuowanego z Francji utworzona została grupa bombowa, która już w dniach 14–16 lipca 1940 roku została przeniesiona na lotnisko Cosford, w pobliżu Wolverhampton. Przybywający tu ochotnicy rozpoczęli naukę języka angielskiego, potem musztry, regulaminów, aż w końcu przedmiotów, które można określić ogólnymi. To nikomu wcześniej nieznane Cosford wkrótce awansowało do ośrodka zborowego, głównej bazy szkoleniowej lotnictwa czechosłowackiego w Wielkiej Brytanii – Czechoslovak Depot. Byli tam kierowani wszyscy lotnicy bez konkretnego przydziału do poszczególnych jednostek bojowych oraz kandydaci z wojsk lądowych zgłaszający akces służby w lotnictwie. Parę dni później grupa bombowa uzyskała silne wzmocnienie czechosłowackim personelem lotniczym, który dotarł do Wielkiej Brytanii z Afryki Północnej.

To wtedy odnotowano wreszcie pierwszy sukces. Na podstawie rozkazu brytyjskiego Ministerstwa Lotnictwa z 29 lipca 1940 roku przystąpiono do formowania 311 Czechosłowackiego Dywizjonu Bombowego – No. 311th Czechoslovak Bomber Squadron – litery kodowe KH. 2 sierpnia 1940 roku dywizjon przebazowany został na lotnisko Honington, w pobliżu Burry St. Edmunds w hrabstwie Suffolk, które stało się jego pierwszą bazą. Uzyskał również przydział do 3 Grupy Bombowej RAF. W czasie, gdy czescy lotnicy myśliwców w Anglii pozostawali nadal bez służbowego przydziału i bez wyraźnie rysujących się perspektyw szkolenia w powietrzu, to lotnicy bombowi stopniowo finalizowali postanowienia rozmów z 3 lipca 1940 roku.

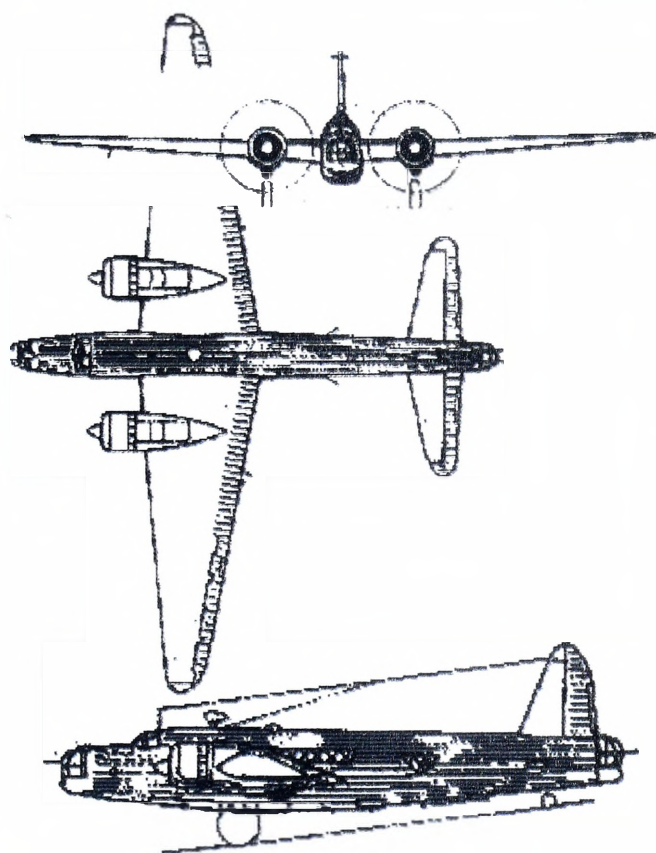
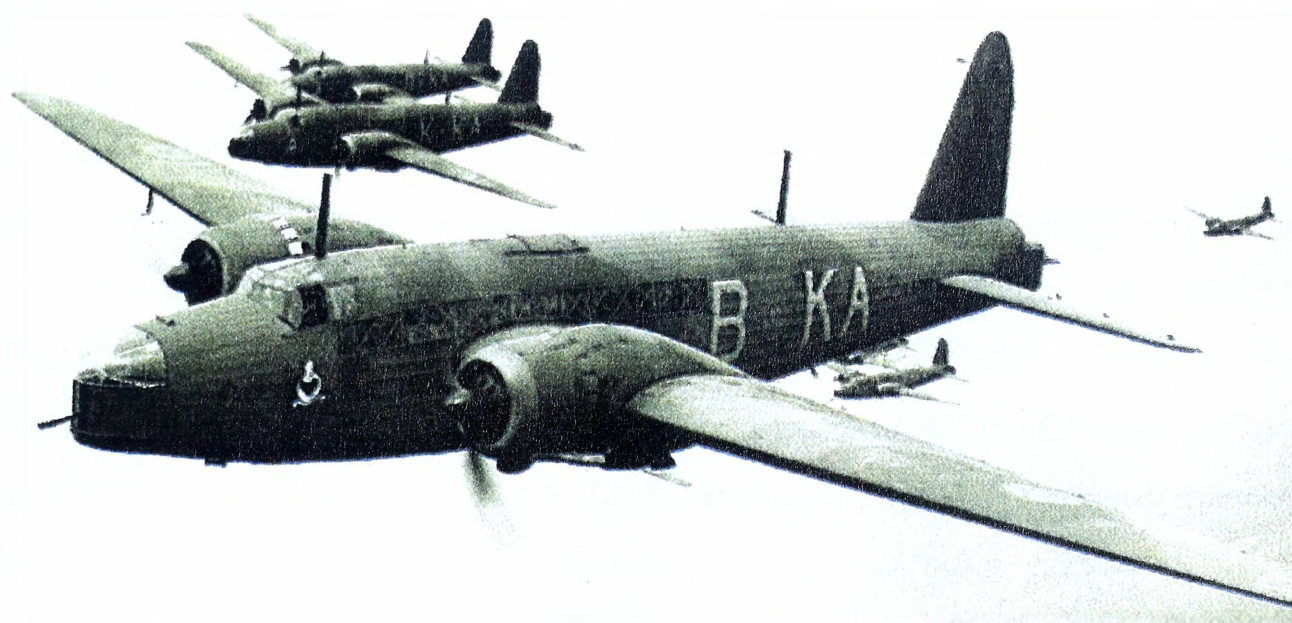
Czechosłowacki dywizjon, jako jednostka w Anglii narodowościowo obca, zorganizowany został na wzór dywizjonów polskich, ale na specjalnych zasadach – obowiązywało podwójne dowództwo: brytyjskie i czeskie. Dowództwo dywizjonu objął John F. Griffiths, z pochodzenia Kanadyjczyk, dobrze władający językiem rosyjskim, a jego czeskim odpowiednikiem był ppłk Karel Maresh. Dowódcą eskadry „A” został squadron leader Pery C. Pickard i Czech mjr Josef Schejbal, a eskadry „B” squadron leader B. Samuels i Jan Vesely.

Anglicy nie zawsze postępowali najrozsądniej zarówno na ziemi, jak i w powietrzu i dlatego rzadko nawiązywano radosną przyjaźń międzyaliancką, jak to dość często po wojnie usiłowano przedstawić w wypowiedziach i gazetowych komentarzach. Tę nienajszczęśliwszą sytuację dowództwo brytyjskie oceniało nadzwyczaj surowo: dopóki Czesi w pełni nie opanują swobody posługiwania się językiem angielskim jako środkiem porozumiewania się w walce, obsługi brytyjskich maszyn, brytyjskiej taktyki i całej reszty obowiązującej w RAF-ie, dopóty dowództwo pozostanie w rękach Anglików. Czasy były istotnie bardzo gorące, ostrożność dowództwa RAF-u z pewnością usprawiedliwiona, lecz w gruncie rzeczy cała kwestia pozostawała odbiciem powszechnych ocen i sądów o cudzoziemcach.

W sumie do stanu osobowego dywizjonu liczącego 234 lotników czechosłowackich przydzielono 91 Brytyjczyków, którzy pełnili funkcje instruktorskie oraz uzupełniali niektóre stanowiska specjalistyczne i administracyjne. Obecność w dywizjonie brytyjskich dowódców, instruktorów i liczego personelu naziemnego – choć dość uciążliwa – okazała się (szczególnie we wstępnym etapie funkcjonowania) bardzo potrzebna, wprost nieodzowna. Codziennosc udawadniała potrzebę jeszcze lepszej znajomości zawilosci języka angielskiego i uzupełnienia braków kadrowych w niektórych nowych i dotychczas nieznanym dla Czechów specjalnościach. Konieczne okazało się głębsze doskonalenie zasad taktyki działań bombowców RAF, a także procedur radiowego porozumienia się ze stanowiskami dowodzenia. Poza tym załogi czeskiego lotnictwa bombowego w odróżnieniu od pilotów myśliwskich dysponowały z reguły znikomym doświadczeniem z kampanii we Francji. Dlatego właśnie przyjęto dwustopniowy system przygotowania bojowego: wstępny, początkowy w Initial Training Flight i zaawansowany w Advanced Training Flight.

Na wyposażeniu dywizjonu znajdowało się 13 dwusilnikowych bombowców Vickers „Wellington” w wersjach Mk.1, Mk1A i Mk. 1Ck oraz samoloty treningowo-ćwiczebne Anson Mk.1. Wyposażenie dywizjonu w nowoczesne samoloty przeznaczone głównie do niszczenia odległych celów, a więc bombardowań dalekiego zasięgu, wiązało się z koniecznością przeszkolenia załóg czechosłowackich w zakresie lotów nocnych, a nawigatorów pokładowych w zakresie wiedzy z radio – i astronawigacji. Szkolenie pierwszych 6 załóg zakończono 7 września 1940 roku.

Vickers WELLINGTON



DANE TECHNICZNE

WELLINGTON B.Mk III

- Typ: średni bombowiec
- Napęd: dwa silniki w układzie gwiazdy Bristol Hercules III o mocy 1011 kW (1375 KM) każdy
- Prędkość maks.: 410 km/h na wysokości 3810 m
- Pułap: 6700 m
- Zasięg: 2365 km z ładunkiem bomb 680 kg; 2478 km z ładunkiem bomb 2041 kg
- Masa: własna 8417 kg; startowa 13 381 kg
- Uzbrojenie: dwa k.m. 7,7 mm w wieżyczce czołowej, cztery k.m. 7,7 mm w wieżyczce ogonowej i po jednym k.m. po bokach kadłuba; ładunek bomb do 2041 kg
- Wymiary: rozpiętość: 26,26 m
 długość: 18,54 m
 wysokość: 5,31 m
 powierzchnia nośna: 78,04 m²



W nocy z 10 na 11 września trzy załogi „Wellington’ów – KH z czeskimi załogami wzięły udział w pierwszej akcji bojowej, której celem było zbombardowanie kolejowej stacji rozrządowej w Brukseli.

Przydzielani do brytyjskich dywizjonów czescy lotnicy myśliwców nawiązywali szybko kontakty i mimo specyficznej angielskiej korespondencji radiowej od razu uzyskiwali aprobatę, podkreślaną całkiem niezłymi wynikami powietrznych starć. W służbie przejawiali żelazną dyscyplinę, lakoniczne komendy radiowe wykonywali dokładnie, przejawiali godną pochwały aktywność bojową. Czesi – ochotnicy służby w dywizjonach RAF-u, po okresie bezpłodnego oczekiwania w Cosford poddawani byli niezwykle ostrej selekcji. Uwzględniała ona dosłownie wszystkie cechy kandydata na myśliwca w skrajnie trudnych warunkach wojny lotniczej, o której z góry było wiadomo, iż będzie to wojna na wyczerpanie. Ale ocena ich działalności w brytyjskich dywizjonach okazała się na tyle wysoka, że Anglicy porzucili swe dotychczasowe uprzedzenia. 10 lipca 1940 roku ukazał się rozkaz Fighter Command następującej treści:

Data: 10 lipiec 1940

„Tajne”

Dotyczy Nr FC/S2 0437/AOA

Do sztabu 12 Grupy Myśliwskiej

Stacja RAF: Leconfield i Duxford

Nadane przez: sztab Fighter Command

Organizacja dywizjonów myśliwskich polskiego i czeskiego.

Otrzymano informację z Ministerstwa Lotnictwa, iż zapadła decyzja zorganizowania polskiego i czeskiego dywizjonu myśliwskiego z doświadczonego personelu niedawno ewakuowanego z Francji.

Dywizjonami tymi będą: nr 302 Polish Fighter Squadron RAF i nr 310 Czech. Fighter Squadron RAF. Personel zostanie zaliczony do RAF VR.

Dywizjony zostaną zorganizowane w oparciu o etat nr WAR/FC-158. Etat ten, jakkolwiek powinien być przestrzegany, to jednak zezwala się na dublowanie niektórych stanowisk, zajmowanych przez personel brytyjski.

Nr 302 Squadron będzie organizował się w Leconfield, a nr 310 Squadron w Duxford. Personalne rozkazy przeniesieniowe rozpoczną się 14 lipca.

Ustalenie liczby samolotów dla każdego dywizjonu: 16 „Hurricaneów” Mk.1. Dodatkowo przydziela się do tych samolotów po jednym samolocie „Master” i jednym samolocie „Magister”.

Poleca się, aby komendanci stacji uczynili wszystko, co w ich mocy, aby polski i czeski personel poczuł się jak wśród przyjaciół i aby warunki bytowe były odpowiednio uwzględnione.

Podpisał:

W.E. Dipper – Wing Commander

z upoważnienia wicemarszałka

Lotniczego Dowódcy Administracyjnego⁴²

W następnych dniach po ukazaniu się rozkazu do Duxford zaczęli przybywać wyznaczeni z ramienia RAF-u oficerowie: dowódca dywizjonu S/Ldr George D.M. Blakwood, dowódca eskadry „A” F/Lt Gordon N. Sinclair i dowódca eskadry „B” F/Lt Jerrard I. Jefferies.

Stanowiska dowódcze zostały zdublowane przez oficerów czechosłowackich. Dowódcą dywizjonu został płk Alexander Hess, dowódcą eskadry „A” kpt. Jaroslav Malý, a eskadry „B” kpt. Frantisek Rypl.

Sukcesywnie zaczęły też przybywać samoloty – „Magister”, „Master” i „Hurricane”. Zaraz też rozpoczęto intensywne szkolenie na ziemi, w powietrzu, wreszcie doskonalenie bojowe. Mimo doświadczenia wyniesionego z powietrznych działań nad Francją piloci dywizjonu przeszli całe przeszkolenie według programu brytyjskiej szkoły myśliwskiej. Najpierw podstawowe na „Magistrach”, potem na szybszych

⁴² Dokument pochodzi z „Księgi działań bojowych 302 Dywizjonu Myśliwskiego Poznańskiego 1940–1945” znajdującego się w Inspektoracie Polskim i Muzeum im. generała Władysława Sikorskiego w Londynie.

„Master’ach, aż wreszcie przesiedli się na bojowe „Hurricane”. Przeszkolenie nie nastręczało większych trudności ani pilotom, ani personelowi technicznemu. Z wdziękiem opanowali zespołowe starty i lądowania, loty w ugrupowaniu klucza, eskadry i dywizjonu, przechwycenia i walki powietrzne w różnych konfiguracjach bojowych i sytuacjach powietrznych.

Słoneczna pogoda sprzyjała szybkiemu przeszkoleniu pilotów i doskonaleniu dywizjonu. Już 17 sierpnia 1940 roku S/Ldr George D.M. Blakwood zameldował dowódcy 12 Grupy Myśliwskiej, że dywizjon 310 – litery kodowe NN jest przygotowany do pełnienia gotowości bojowej, co zostało przyjęte z wielkim zadowoleniem. Zadaniem dywizjonu była osłona wschodniego pasa Środkowej Anglii, od Hull do Scarborough oraz konwojów morskich.

Pierwszą walkę powietrzną dywizjon stoczył 26 sierpnia, zaliczając aż trzy zestrzelenia. Pierwszym pilotem czechosłowackim, który odnotował na swym koncie zwycięstwo powietrzne był sierż. Eduard Prchal, który w odważnym ataku zniszczył Dornier’a Do-215. Ale i jego maszyna ugodzona celną serią strzelca ogonowego w zbiornik z glikolem pozbawiła pilota widoczności. Mimo tego Prchal lotem ślizgowym sprowadził samolot na małą wysokość, wygasił nadmierną prędkość i po odsunięciu osłony kabiny, wylądował awaryjnie „na brzuchu” bez wysuniętego podwozia.⁴³

Wiadomości o utworzeniu 311 dywizjonu bombowego i 310 dywizjonu myśliwskiego szybko rozeszły się nie tylko po Wielkiej Brytanii, ale i po całej Europie. Na wyspę nadal napływali ochotnicy-lotnicy czechosłowaccy z Francji, którzy walczyli w jej siłach powietrznych. W związku z tym, na podstawie rozkazu Ministerstwa Lotnictwa z 29 sierpnia 1940 roku rozpoczęto formowanie w Cosford kolejnego 312 dywizjonu myśliwskiego – litery kodowe DU. Kilka dni później, 5 września, pierwsza grupa wybranego personelu latającego dotarła do miejsca bazowania 310 dywizjonu – na lotnisko Duxford.

Dowódcą dywizjonu wyznaczony został S/Ldr Frank H. Tyson. Zaś dowódcami eskadr zostali: eskadry „A” F/Lt Harry A.G. Comeford, „B” FLt Dennys E. Gil-

⁴³ E. Prchal później latał w 511 Dywizjonie Lotnictwa Transportowego. Był jedynym członkiem „Liberator’a” Mk. II AL. 523, który z polską delegacją wojskową na pokładzie pod przewodnictwem gen. W. Sikorskiego, uległ katastrofie w Gibraltarze 4 lipca 1943 r.

lam. Podobnie jak w poprzednich dywizjonach stanowiska dowódcze zostały zdublowane przez oficerów czechosłowackich. Dowódcą dywizjonu został mjr Jan Ambruš, dowódcą eskadry „A” kpt. Josef Duda, a eskadry „B” kpt. Alois Hlobil. Wyposażenie dywizjonu stanowiły myśliwce Hawker „Hurricane” Mk.1 – litery kodowe DU.

Ze względu na duże doświadczenie bojowe tworzących dywizjon pilotów, szkolenie w powietrzu przebiegało w rekordowym tempie. O zaufaniu do czeskich pilotów ze strony dowództwa Grupy świadczy fakt, że już 23 września dwa klucze dywizjonu odbyły pierwszy bojowy patrol powietrzny. 26 września dywizjon przebazowany został na lotnisko Speke leżące w pobliżu Liverpoolu i podporządkowany organizacyjnie 9 Grupie Myśliwskiej RAF-u. Pełną gotowość bojową dywizjon osiągnął 2 października 1940 roku. W tydzień później, tj. 8 października odniósł pierwsze zwycięstwo powietrzne, zestrzeliwując niemiecki bombowiec Junkers Ju-88A-1.

Czesi początkowo traktowani byli w RAF-ie z mniejszą lub większą rezerwą, niekiedy nieufnie, ale z biegiem czasu zdobyli sobie wśród brytyjskich lotników duże uznanie. Potrafili także wzbudzić respekt wśród pilotów niemieckich bombowców i myśliwców. Ich składne, racjonalne działania w powietrzu i błyskotliwe zwycięstwa zauważali także Brytyjczycy. Odnotowywane sukcesy w powietrzu czechosłowackich myśliwców sprawiły, że postanowiono utworzyć następne jednostki. 10 kwietnia 1941 roku w Catterick utworzono 313 Czechosłowacki Dywizjon Myśliwski (No313 Czechoslovak Fighter Squadron). Do akcji wszedł 10 czerwca 1941 roku.

Niemcy w działaniach nad Wielką Brytanią używali w powietrzu liczebnie znacznie większych sił. Wprawdzie były to również działania dywizjonowe, ale niemiecki dywizjon myśliwski Geschwader składał się w odróżnieniu od RAF-u z trzech eskadr (Staffel) po 12 samolotów – liczył zatem 36 myśliwców. Wzmocnioną eskadrą 3 dywizjony tworzyły pułk lotniczy – Gruppe, liczący w sumie 120 samolotów. Trzy pułki stanowiły dywizję lotniczą – Flieger Division. Dwie dywizje wchodziły w skład floty powietrznej – Luftflotte.

Pod względem organizacyjnym Niemcy wyprzedzili więc Brytyjczyków i nad Anglią wykonywali działania dywizjonami Geschwader. To była u nich podstawowa jednostka taktyczna zdolna do realizacji samodzielnych działań w powietrzu⁴⁴.

Jeszcze w trakcie bitwy o Wielką Brytanię w RAF-ie dały o sobie znać tendencje do operowania większymi siłami myśliwskimi zdolnymi zrównoważyć niemiecki napór powietrzny. W dowództwie lotnictwa myśliwskiego zauważalne były kontrowersje, szczególnie między marszałkiem Dowding'iem a dowódcą 12 Grupy wicemarszałkiem Traffordem Leigh-Mallorym.

Dowding stał na stanowisku, że w aktualnej sytuacji lekki, manewrowy dywizjon myśliwski jest najlepszą jednostką taktyczną. Zaś Leight-Mallory za tworzeniem większych zgrupowań w powietrzu, tzw. skrzydeł (wings) grupujących 3–5 dywizjonów. Utworzone eksperymentalnie w 12 Grupie skrzydło myśliwskie początkowo nie spełniało pokładanych w nim nadziei, nie zdawało egzaminu. Było ciężkie w działaniu, taktycznie ospałe, trudne w dowodzeniu. Z czasem jednak udoskonalono jego działania i wprowadzono je w całym lotnictwie brytyjskim.

30 kwietnia 1942 roku z 310 i 312 dywizjonów myśliwskich oraz 154 dywizjonu RAF-u utworzono Czechosłowackie Skrzydło Myśliwskie – Czechoslovak Fighter Wing. Ale już w czerwcu 1942 roku miejsce 154 dywizjonu brytyjskiego zajął 313 czechosłowacki dywizjon myśliwski. Nieco później, bo 8 listopada 1943 roku Czechosłowackie Skrzydło Myśliwskie po wycofaniu go z Air Defense of Great Britain (ADGB) włączono do 2-nd Tactical Air Force (2 TAF) pod nową nazwą 134 Czechosłowacki Polowy Oddział Myśliwski (No 134 Czech Airfield HQ)⁴⁵.

⁴⁴ J. Rajlich, J. Sehnal, *Slovenšti letci 1939–1945*, Kolin 1991, s. 7; E. Banaszczyk, *W bitwie o Anglię*, Książka i Wiedza, Warszawa 1987, s. 32–33; L. Deighton, *Fighter ...*, s. 161–163.

⁴⁵ Z. Šmoldas, *Českoslovenšti letci v boji proti fašizmu*, Bratysława 1987, s. 184–185, 192–193; V. Korda, *Nad zeměmi a mori*, Praha 1946, s. 97–98; Vojensky Historicky Archiv, Praha, Fond Československe letectvo – Velka Britanie, t. II, s. 1090–1111.

3. LOTNICTWO CZECHOSŁOWACKIE W WALCE

Znajdujące się w połowie 1940 roku w bardzo trudnej sytuacji lotnictwo brytyjskie miało jednak swego rodzaju sprzymierzeńca w walce z niemieckimi nalotami. Były nimi warunki atmosferyczne, które w sposób naturalny utrudniały niemiecką ofensywę powietrzną. Każdy dzień bowiem złej pogody działał na korzyść zarówno Wielkiej Brytanii, jak i RAF-u. To zaś skrzętnie było wykorzystywane na opatrywanie, na leczenie zadanych przez bombardowania Luftwaffe ran. Meteorolodzy Luftwaffe niewątpliwie przeżywali ciężkie chwile: każdego wieczoru żądano od nich precyzyjnych prognoz na następny dzień, a zatem czegoś co w stu procentach nie udawało się przewidzieć, nawet w czasach pokojowych. Cóż dopiero podczas wojny, gdy brytyjskie wyspy stawały się dla niemieckich synoptyków w większości rejonów przysłowiową białą plamą. Mimo wielu wysiłków oraz pomocy załóg okrętów podwodnych i samolotów penetrujących przestrzeń powietrzną Morza Północnego i Bałtyku niewiele mogli niemieckich lotników wspomóc. Tym bardziej, że pozostający w gotowości do startu piloci RAF-u zadania tego nie ułatwiali. Wprost przeciwnie, dysponując osłoną radarową terminowo wychodzili w powietrze uniemożliwiając rozpoznawcze rajdy.

Na lotniskach RAF-u wprowadzono stany gotowości bojowej, które były bezwzględnie przestrzegane. Dzięki temu można było racjonalnie wykorzystać w zależności od sytuacji równie dobrze pojedyncze załogi, jak i eskadry, czy nawet dywizjony. Było ich cztery rodzaje:⁴⁶

– „release of station” – zwolnienie ze stacji: piloci mogli nawet opuścić lotnisko na pewien z góry określony czas, do ustalonej godziny lub do końca dnia;

– „available” – gotowość podwyższona. Oznaczała konieczność pozostawiania załóg w pobliżu lotniska, najczęściej w kasynie. Samoloty znajdowały się wtedy

⁴⁶ A. Carlew, *Eagles in the Sky*, Mainstream, Publishing, London 1993, s. 35–41; W. Król, *Wielka Brytania 1940*, Bellona, Warszawa 1996, s. 21–22; F. Jansky, *Nebeští jezdci*, Praha 1964, s. 17–18.

w rozproszeniu (dispersal) i były zamaskowane. Stan taki zarządzano zazwyczaj na 15 do 30 minut;

– „readiness” – gotowość alarmowa. Stan ten mógł trwać nawet kilka godzin. Piloci w kombinezonach i kamizelkach ratunkowych przygotowani do lotu przebywali w wyznaczonych pomieszczeniach w pobliżu samolotów. Po sygnale alarmu – świetlnym (zielona rakietka ze stanowiska kierowania) lub dźwiękowym (dyżurny telefonista) – start musiał nastąpić w ciągu 5 minut od podania sygnału;

– „stand by” – alarm. Piloci dyżurowali w kabinach samolotów gotowi do natychmiastowego startu. Silniki rozgrzane, gotowe do uruchomienia. Start następował na sygnał wzrokowy (zielona rakietka) z miejsca postoju samolotów.

Była to dyscyplina lotnicza na najwyższym poziomie – dyscyplina wymagana przez codzienność, przez życie. Zapewniała bowiem terminowe wyjście dywizjonów w powietrze, sprawiała wrażenie, że było ich „więcej” niż Brytyjczycy posiadali w rzeczywistości. W lotnictwie, gdzie szybkość i precyzja działania zazwyczaj określają sukces, dyscyplina jest podstawą. Czesi angielską skrupulatność w wykonywaniu czynności służbowych po cichu nazywali drylem, choć dodawali, że nie był to w żadnym wypadku bezmyślny dryl pruski, lecz przemyślane, rozsądne działanie, które prowadziło do osiągnięcia możliwie najlepszych wyników. Szybko doszli do wniosku, że będą czynili najlepiej, gdy będą postępować identycznie. I czynili to z korzyścią dla siebie⁴⁷.

Szkoła angielska okazywała się dobra również w powietrzu, gdzie problem dyscypliny niebywale się zaostrzał. Zespół powietrzny musiał stanowić jedną nierozdzielalną, zgraną całość. Dyscyplina zespołu warunkowała osiągnięcie najlepszej pozycji do ataku i w końcu zwycięstwo.

Cudzoziemscy piloci walczący w myśliwskich jednostkach RAF-u w lipcu i sierpniu 1940 roku nie byli zadowoleni ze stosowanego przez Brytyjczyków ugrupowania bojowego, a nawet wyrażali coraz śmielej swe poważne obawy. Bo jeśli w ciągu sierpnia liczba utraconych maszyn bojowych sięgnęła 400, a liczba utracono-

⁴⁷A. Hess, *Byli jsme v bitve o Anglii*, J.P. Taylor, New York 1943, s. 61–62; Z.H. Knapp, *Mezi nebem a mořem*, Praha 1946, s. 29.

nych pilotów ponad 300⁴⁸, to straty te były w dużej mierze wynikiem stosowania przez brytyjskie dywizjony przestarzałego, nieodpowiadającego manewrowej walce powietrznej ugrupowania bojowego. Z opinią taką zgadzali się m.in. piloci polscy biorący udział w powietrznych starciach, podobnie zresztą jak opinie Niemców. Najpóźniej zorientowali się rzecz oczywista konserwatywni Brytyjczycy, lecz nim wzięli przykład z innych, za swój tradycjonalizm zapłacili niezwykle drogo (rys. 5).

8 lipca 1940 roku klucz trzech „Spitfire’ów” z 54 dywizjonu dowodzony przez F/O Desmonda McMullen’a naprowadzony został nad Dungeness na grupę sześciu Messerschmitt’ów Me-110. Gdy Anglicy schodząc z przewyższenia gotowali się do ataku, zostali napadnięci od strony słońca, z tylnej półsfery przez Me-109. Dwa „Spitfire” zostały od razu zestrzelone, McMullen uszkodzony w walce awaryjnie lądował na plaży.

Wypadek ten zdecydował o zmianie dotychczas stosowanego ugrupowania bojowego. Z walki tej wyciągnięto wniosek, że dotychczasowe odległości między myśliwcami nie były duże i nie gwarantowały wymaganego ubezpieczenia, łatwo je było podejść od strony ogona i atakować kolejno z zaskoczenia⁴⁹.

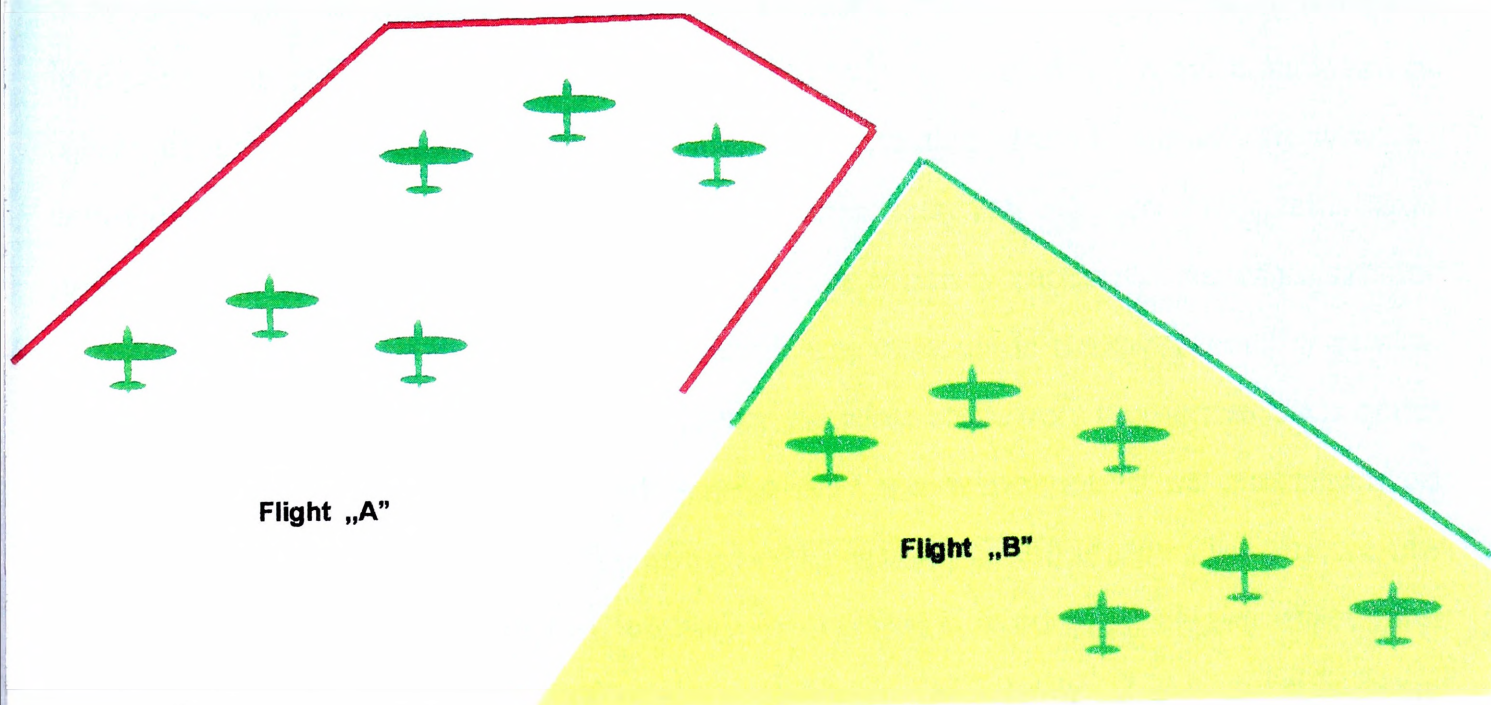
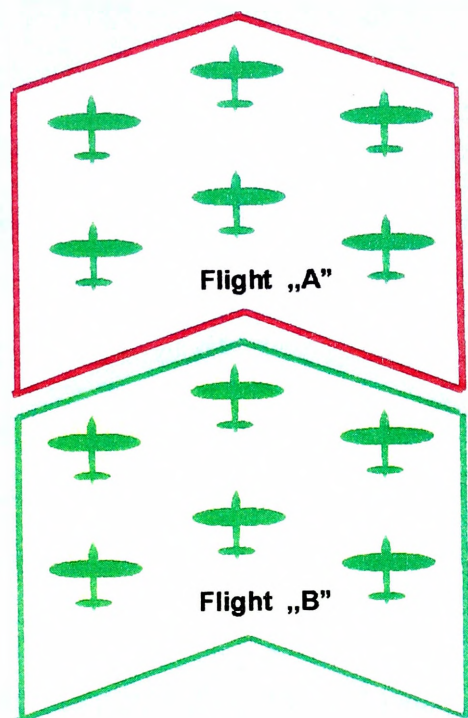
Doświadczeni w walkach cudzoziemscy piloci nie byli w stanie zaakceptować ugrupowania bojowego brytyjskich myśliwców, polegającego na locie w ciasnej, zwartej formacji samolotowych trójek, a pilot oznaczony cyfrą dwa (numer 2) zamykający ugrupowanie trójki, ubezpieczał cały dywizjon od tyłu. W ugrupowaniu bojowym „weaver” (także „Charlie” – pęta lub z niemiecka „Holzange” – drewniane oko), w czasie dolotu do rejonu planowanego patrolowania wychodził z ugrupowania bojowego i w swobodnym locie z tyłu, ubezpieczał je od strony „niebezpiecznej” zawsze tylnej półsfery.

„To weave” – w języku angielskim oznacza tyle co „tkać”, a ponieważ lot załogi ubezpieczającej dywizjon od tyłu odbywał się najczęściej „po ósemce”, do złudzenia przypominał pracujące czółenko tkackie.

W tak skonstruowanym ugrupowaniu cała obserwacja przestrzeni powietrznej pozostawiona była dowódcy zespołu i pilotowi ubezpieczającemu. Tymczasem oczy-

⁴⁸ Vojensky Historicky Archiv, Praha, Fond Československa letectvo-Velka Britanie, t. III, s. 1021–1027.

⁴⁹ W. Król, *Wielka Brytania 1940*, wyd. cyt., s. 36.

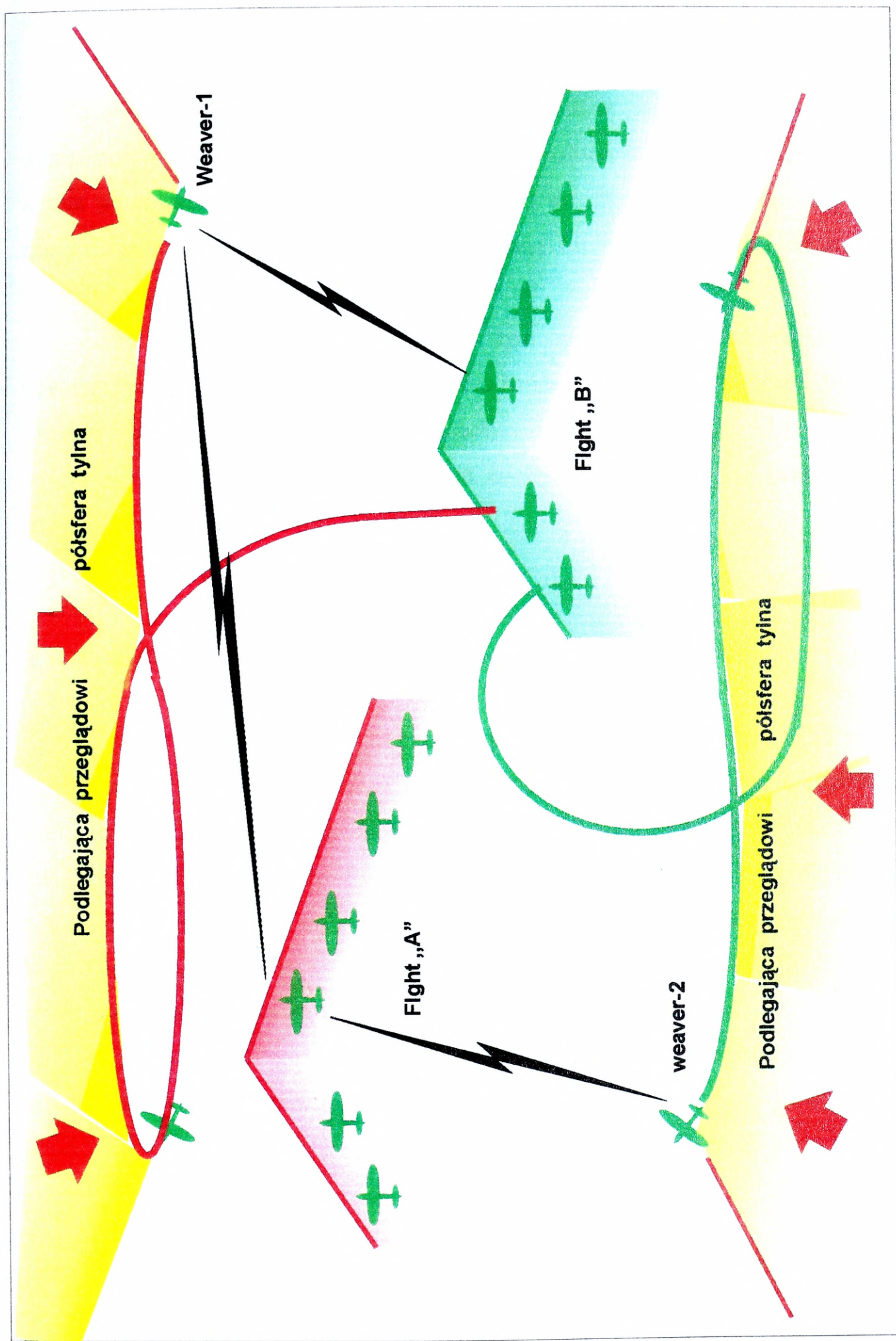


Źródło: J. Gotowała, *Splątane wiraże – 2*, Bellona, Warszawa 1997, s. 144.

Rys. 5. Bardzo ciasne, zwarte, trudne do utrzymania w energicznym manewrowaniu bojowe ugrupowanie samolotowych trójek brytyjskiego dywizjonu „Box formation” i przejście przed walką w równie ciasny „Klin eskadr”

wiste było, że dwanaście par oczu szybciej może dostrzec w powietrzu przeciwnika niż dwie zaledwie pary. Dość często notowano więc przypadki, gdy dywizjon wracał z bojowego patrolu do bazy bez „weaver’a”, a niekiedy i bez zamykającej ugrupowanie trójki „Spitfire’ów (rys. 6).

Brytyjskie ugrupowanie „Box formation” czterech ciasno obok siebie lecących samolotowych trójek wprawdzie doskonale nadawało się do przebijania silnego zamglenia i chmur oraz szybkiego zwiększania wysokości lotu całym dywizjonem, ale mocno jednak przeszkadzało i komplikowało prowadzenie walki. Energiczny manewr takim ugrupowaniem, głównie ze względu na ryzyko zderzeń, nie był możliwy do realizacji. Było to więc ugrupowanie bardziej defiladowe, zwarte, a zatem ciężkie. Piloci siłą rzeczy zmuszeni byli więcej uwagi poświęcić na utrzymanie zwartego ugrupowania, więcej uwagi zwracać na kolegów, na sąsiadujących w ugrupowaniu pilotów, aby się z nim nie zderzyć niż na niemieckie bombowce. Polacy sygnalizowali niedogodność takiego ugrupowania. To czego nie zdołali przeforsować u obcych, z czasem wprowadzili w swych narodowych dywizjonach, gdzie konserwatywne opory siłą rzeczy były zdecydowanie mniejsze. Jeszcze z walk wrześniowych 1939 roku wynieśli doświadczenie, że podstawową jednostką w powietrzu nie jest pojedynczy samolot, lecz para samolotów. „Jedenastki” (PZL P-11c) były wolniejsze od niemieckich samolotów, dysponowały znacząco mniejszą siłą ognia i dlatego liczyły się jedynie w większym ugrupowaniu bojowym, wzajemnie ubezpieczających się ogniowo i taktycznie pilotów. Stąd większe ugrupowania bojowe, które musiały zapewnić wcześniejsze dostrzeżenie przeciwnika w powietrzu, wcześniejsze dokonanie przegrupowań w powietrzu, by uzyskać liczący się rezultat. Polacy szeroko stosowali wypiętrzone ku górze ugrupowanie sekcji, kluczy i eskadr, rozśrodkowane w powietrzu na znacznych od siebie odległościach. Dawało to w sumie szereg liczących się atutów, tj.: objęcie obserwacją większej przestrzeni powietrznej, odciążenie dowódcy od ciągłej obserwacji powietrza i przeciwdziałania zaskoczeniu, oddanie inicjatywy aż do szczebla pojedynczego pilota bez rezygnacji ze skoncentrowanej zwartości dywizjonu, polepszenie całościowej świadomości sytuacji. Bo przecież pierwszy, który dostrzeże przeciwnika w powietrzu, to alfa i omega każdej walki powietrznej. Podobnie jak myśliwy, który



Źródło: J. Gotowała, *Splątane wiraze...*, s. 144.

Rys. 6. Przejściowa forma ugrupowania bojowego dywizjonu myśliwskiego z zachowaniem pozycji „weaverów”

sam niezauważony zbliża się do zwierzyny tak, aby osiągnąć najlepszą pozycję do strzału⁵⁰.

Tak postrzegane było polskie ugrupowanie bojowe „Polish formation”. Czesi podchwycili tę ideę. W końcu i Anglicy wprowadzili w swoich dywizjonach podobne ugrupowanie „finger-four” – formacja czterech palców. Nazwano je tak dlatego, że lecące w ugrupowaniu cztery myśliwce (klucz) do zbudzenia przypominały opuszki czterech palców dłoni bez kciuka. W połowie bitwy ugrupowanie takie przyjęły wszystkie dywizjony.

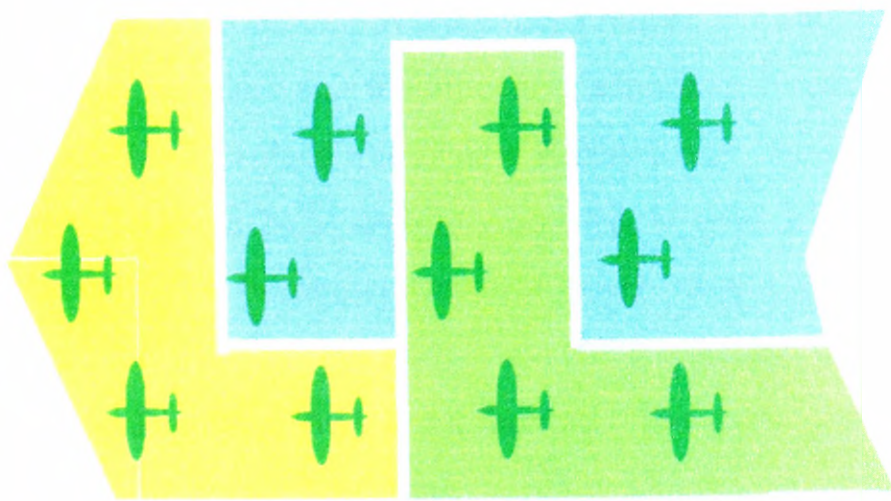
To niezmiernie ważne, gdyż w tym wielkim, paromiesięcznym starciu powietrznym, nie wystarczało wykazywać odwagę i dysponować dobrym samolotem. Trzeba było przede wszystkim umieć walczyć, odkrywać nowe metody działania, nowe metody walki. I także tym sposobem zdobywać przewagę nad przeważającymi wciąż siłami przeciwnika (rys. 7).

3.1. Taktyka lotnictwa czechosłowackiego

Hitler dał swoim armiom czas na przygotowanie inwazyjne do 15 września 1940 roku. W okresie tym Luftwaffe miała stworzyć i trwale utrzymać dogodne warunki do jej w miarę szybkiej i bezpiecznej realizacji. Z tego względu podjęto zadania związane z walką o panowanie w powietrzu nad kanałem i Południową Wielką Brytanią. Angielskie lotnictwo myśliwskie z dużym rozsądkiem i wystarczająco skutecznie kontrowało poczynania powietrznego przeciwnika. Powietrzna batalia niedługo potem określana mianem bitwy o Wielką Brytanię powoli nabierała rozpędu.

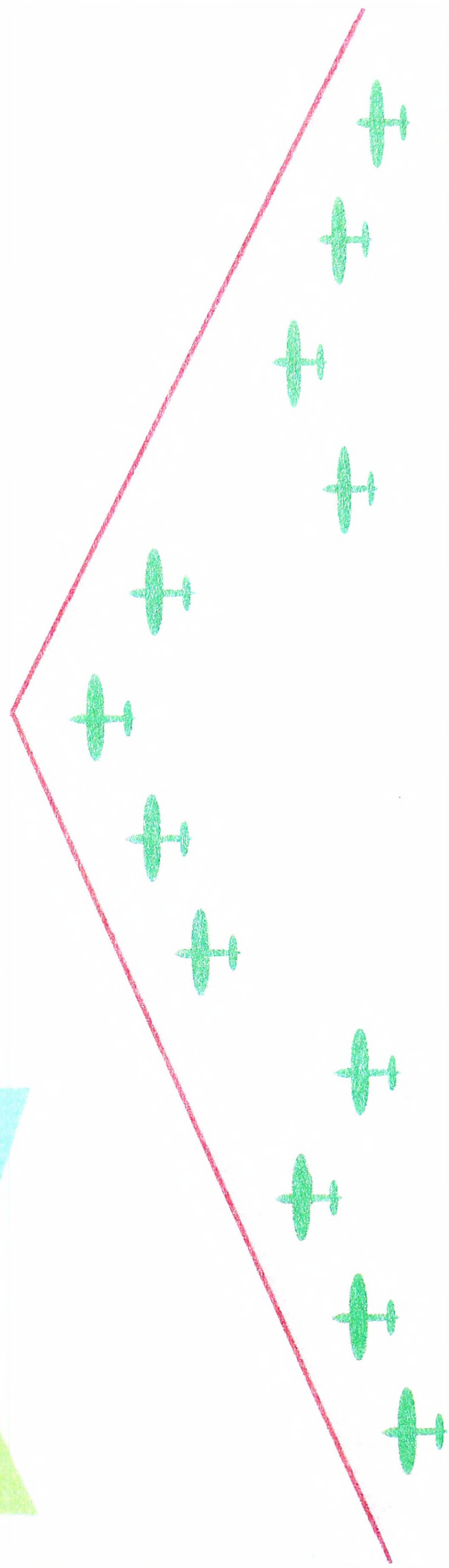
Stosownie do periodyzacji przyjętej przez brytyjskie Ministerstwo Lotnictwa bitwę tę dzieli się na cztery zasadnicze fazy:

⁵⁰ L. Deighton, *Fighter. The True Story of the Battle of Britain*, Book Club, London 1977, s. 160–163; J. Gotowała, *Splątane wiryże 2...*, s. 72–75.



Źródło: J. Gotowala, *Splątane wiraze...*, s. 144; R.T. Bickers, *Battle of Britain*, Salamander Book, London 1990, s. 97.

Rys. 7. Powietrzna metamorfoza – płynne przejście z obowiązującego w RAF-ie ugrupowania bojowego myśliwców „Box formation” i swobodnego manewrowania „Polish formation”



– faza I – 8–18 sierpień 1940 roku – atakowanie nadbrzeżnych lotnisk, portów i konwojów morskich, pozycji stacji radiolokacyjnych oraz walki powietrzne realizowane z myślą o wywalczeniu panowania w powietrzu.

– faza II – 19 sierpień–6 wrzesień 1940 roku – kontynuowanie niszczenia lotnisk i zakładów przemysłu zbrojeniowego, rozszerzenie ataków na węzły lotniskowe położone w głębi wyspy.

– faza III – 7 wrzesień–5 październik 1940 roku – bombowe rajdy na Londyn, atakowanie dużych skupisk miejskich.

– faza IV – 6 październik–31 październik 1940 roku – przejście załóg bombowych Luftwaffe do działań nocnych, kontynuacja uderzeń bombowych na Londyn i duże miasta. W działaniach dziennych wydzielenie części lotnictwa myśliwskiego do realizacji uderzeń bombowych z małych wysokości.

To co działo się od lipca 1940 roku w walce o panowanie w powietrzu nad kanałem La Manche i Południową Anglią można określić – a w tym względzie kompetentni uczestnicy tych działań, jak i historycy są na ogół zgodni – jako fazę wstępną bitwy o Wielką Brytanię. Niejako obopólne sposobienie się do nagłego wzrostu natężenia lotniczych działań, gwałtownego rozwoju powietrznego starcia. Do realizacji tego głównego zadania Luftwaffe – wszechwładnego zapanowania w przestrzeni powietrznej nad wodami kanału i Południową Anglią – Göring skoncentrował trzy floty: 2 Flotę Powietrzną feldmarszałka Alberta Kesselringa, bazującą na lotniskach położonych w Północno-Wschodniej Francji, 3 Flotę Powietrzną feldmarszałka Hugona Sperrle, rozlokowaną w Północno-Zachodniej Francji i 5 Flotę Powietrzną gen. Hansa Stumpffa, operującą z lotnisk w Południowej Norwegii. Zgromadzony potencjał obejmował łącznie 2422 samoloty bojowe, w tym: 949 dwusilnikowych samolotów bombowych, 376 bombowców nurkujących, 849 myśliwców Me-109 i 248 dwusilnikowych myśliwców ciężkich Me-110. Brytyjskie dywizjony „Spitfire’ów”, „Hurricane’ów, Blenheim’ów” i „Defiant’ów” liczyły w sumie 620 maszyn. Zatem przewaga Luftwaffe wobec Royal Air Force w nadchodzącej bitwie powietrznej była znacząca i wynosiła jak 4:1, a w lotnictwie myśliwskim 2:1⁵¹.

⁵¹ Liczba samolotów bojowych niemieckiej Luftwaffe przez historyków wojskowych oceniana jest dość różnie. Tu według E. Bauer, *The History of World War II*, London 1985, s. 111; W. Król, uczestnik bitwy, w pracy przytacza podobne wielkości. *Wielka Brytania 1940...*, s. 31.

Brytyjczycy zdawali sobie sprawę z faktu, że to miażdżąca przewaga. Marszałek H. Dowding mógł wprawdzie liczyć na niewielką niwelację tej przewagi poprzez racjonalne wykorzystanie możliwości ukrytych w brytyjskim systemie wykrywania celów powietrznych i naprowadzania oraz wysokim poziomie gotowości do walki, umiejętnościach i manewrowości swoich myśliwców. Ale daleko było mu do optymizmu, chociaż brał pod uwagę jeszcze jeden atut, a mianowicie: znacząco rozbudowaną sieć lotniskową, która umożliwiła szybkie rozproszenie sił przed spodziewanymi uderzeniami bombowymi niemieckiego lotnictwa, jak i ześrodkowanie dywizjonów, szybkie skoncentrowanie na zarysowującym się w trakcie prowadzenia działań głównym kierunku nalotów.

Wszystko zostało jednoznacznie zdecydowane i skrupulatnie zaplanowane – tylko nie termin. Otóż Luftwaffe, by wyznaczonymi do operacji siłami planowo i efektywnie zrealizować przyjęty zamiar, potrzebowała doskonałej pogody co najmniej przez cztery dni. Ale na przygotowanie sił do bitwy, powietrzne floty wymagały już czasu nie mniejszego niż tydzień. I rzeczywiście, po upływie tego czasu poszczególne pułki kolejno meldowały o osiągniętej gotowości do działań.

W końcu lipca i pierwszych dniach sierpnia niemieccy meteorolodzy przewidywali właśnie takie warunki pogodowe. Tymczasem, nieco później, warunki meteorologiczne uległy pogorszeniu i akcje bojowe niemieckich bombowców trzeba było ograniczyć do atakowania obiektów położonych w Południowej Anglii i brytyjskiej żeglugi na kanale.

8 sierpnia rozpoczęto pierwszą fazę bitwy, choć były to jedynie loty rozpoznawcze i sporadycznie bojowe, w większości zakończone fiaskiem. 10 sierpnia „Adlertag” trzeba było przesunąć na nowy termin. Wreszcie rozbudowujący się nad Azorami wyż dawał nadzieję na kilka dni ładnej pogody. Göring zareagował natychmiast, wyznaczył nowy termin operacji – 13 sierpnia, godzina 07.30.

3.1.1. I faza bitwy 8–18 sierpień 1940 roku

Właściwa bitwa o Wielką Brytanię rozpoczęła się 8 sierpnia atakiem niemieckiego lotnictwa na złożony z 25 jednostek brytyjski konwój morski CW-9. Atakujące okręty załogi bombowców nurkujących Junkers Ju-87 „Stuka” napotkały nad konwojem silną osłonę myśliwców RAF-u. Cztery statki zostały zatopione, a sześć

poważnie uszkodzonych. RAF stracił wprawdzie 19, ale jednocześnie w walkach powietrznych zestrzelił 31 samolotów przeciwnika.

W ciągu kolejnych, następujących po sobie, dziesięciu dniach Luftwaffe przeprowadziła dalszych 25 nalotów różnej skali na konwoje, porty morskie i nadbrzeżne lotniska brytyjskich myśliwców. W dwu operacjach skonstruowano większe naloty, w których uczestniczyło ponad 500 niemieckich bombowców. Szybko okazało się, że odpieranie tego rodzaju nalotów nie jest łatwe; pociąga to za sobą zawczasu przemyślane, racjonalne operowanie myśliwskimi dywizjonami ze stawianiem konkretnych, podyktowanych sytuacją zadań. Inne naloty były mniej liczne, ale częstotliwość ich podejmowania nie pozwalała brytyjskim myśliwcom stacjonującym w Południowej Anglii na żadną ulgę.

11 i 12 sierpnia to dni nieustannych ataków Luftwaffe na usytuowane nad kanałem stacje radarowe w Ventnor, Paveney, Rye i Swingate niedaleko Dover – docelowo dezorientacja brytyjskiego systemu dowodzenia lotnictwem. Ale ataki załóg „Stuka’ów” Ju-87 nie przyniosły satysfakcjonujących rezultatów. Zniszczono jedną stację i uszkodzono kolejne dwie. Były to jedynie cele punktowe, choć dobrze umocnione i trudne do bezpośredniego trafienia, ale jednocześnie dość odporne na uderzenia. Mimo więc przejściowych zakłóceń system był natychmiast odtwarzany i funkcjonował nadal.

Niedziela 13 sierpnia była początkiem rozwinięcia operacji „Adlertag” – „Orli dzień” z wykorzystaniem całości niemieckich sił lotniczych bazujących we Francji, Norwegii i Danii. Powietrzna Flota feldmarszałka Sperrlego zaatakowała obszar na północ od Portsmouth, Kesselringa, stolicę kraju Londyn oraz jej okolice. Tysiąc samolotowe naloty na lotniska, węzły drogowe, kolejowe, stanowiska dowodzenia i stacje paliw miały wyeliminować lotnictwo myśliwskie z dalszej walki lub zmniejszyć jego aktywność bojową do tego stopnia, by nie liczyło się już w wojnie. Trzecie uderzenie obu flot łącznie na obiekty usytuowane na południe i południowy-wschód od Londynu obejmowały zakłady brytyjskiego przemysłu lotniczego, głównie wytwórni płatowców i silników do „Spitfire’ów”⁵².

Jednak uderzenia te nie przyniosły Luftwaffe prognozowanych wyników. Straty brytyjskiej floty były stosunkowo niewielkie, a szkody wyrządzone bombard-

⁵² R. Conyers nesbit, *Illustrated History of the RAF*, Hutchinson, Londyn 1990, s. 144–148; P. Congdon, *Per Aradua ad Astra, Airlife*, London 1961, s. 97–99; A. Hess, *Byli jsme v bitve o Anglii...*, s. 78–79.

waniami w portach morskich dość szybko usuwane. Nie udało się rozbić systemu wykrywania i naprowadzania brytyjskich myśliwców na cele powietrzne. Stacje radiolokacyjne dość łatwo odtwarzano, a w trzech wypadkach włączono do pracy nowe, dotychczas niepracujące. Mimo poważnych zniszczeń Brytyjczykom udało się utrzymać główne lotniska Południowej Anglii w stanie nadającym się do wykorzystania.

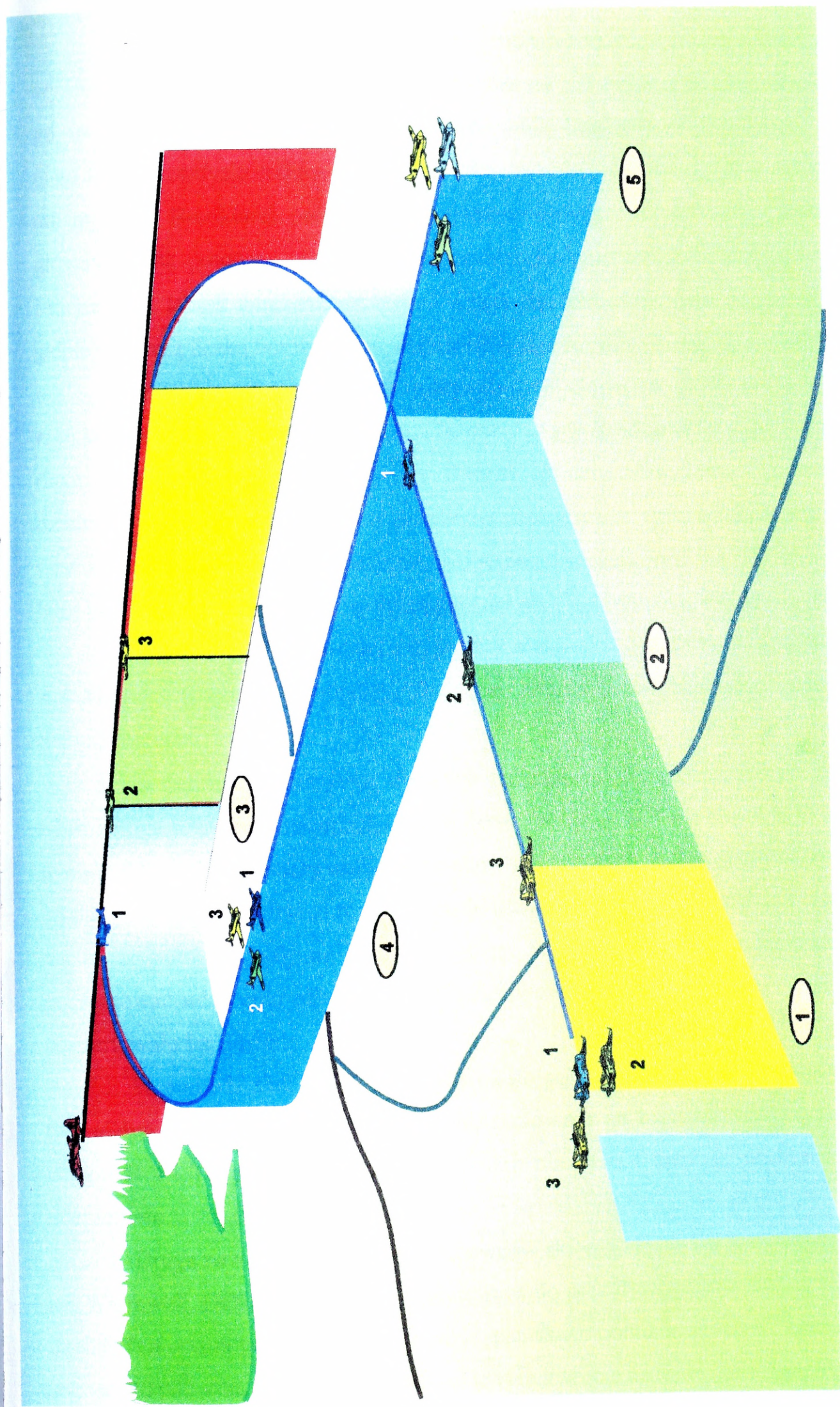
Zadaniem najważniejszym dla niemieckiego dowództwa było: zniszczenie w powietrzu możliwie największej liczby brytyjskich myśliwców. Niestety nie zostało zrealizowane. W krótkim czasie lotnictwo niemieckie straciło 450 nowoczesnych samolotów, podczas gdy straty brytyjskie sięgnęły 153 myśliwce. To także było bardzo dużo, ale najcenniejszy był fakt, że 60 pilotów po skoku ze spadochronem lub przymusowym lądowaniu udało się uratować i ponownie przywrócić do służby.

W czasie gdy brytyjskie dywizjony dzień w dzień szły w bój, czeski dywizjon 310 zorganizowany już na lotnisku Duxford prowadził intensywne doskonalenie bojowe. Czescy piloci opanowali sztukę prowadzenia manewrowej walki powietrznej na nowoczesnych samolotach, dobrze czuli się w lotach grupowych, składnie rozdzielali ugrupowanie bojowe i umiejętnie atakowali wskazane im do zniszczenia cele powietrzne. Wprawdzie nie zaznali dotąd smaku bitwy, ale od 17 sierpnia włączeni zostali do dywizjonowej gotowości bojowej w 12 Grupie. 12 samolotów, które wystartowały tego dnia pod dowództwem F/lt J. Jefferies'a do patrolu nad Londynem nie uzyskały oczekiwanego rezultatu, ale dywizjon zetknął się na krótko z samotnym Dornierem Do-215. Czesi nie zdążyli go zaatakować przed zniknięciem w chmurach, lecz chrzest bojowy dywizjon miał za sobą⁵³ (rys. 8).

3.1.2. II faza bitwy – 19 sierpień–6 wrzesień 1940 roku

Pierwsza faza bitwy o Wielką Brytanię (8–18 VIII 1940 roku), która polegała na badaniu taktyki, silnych i słabych stron przeciwnika, odporności systemu obrony powietrznej dobiegła końca. Dla doskonalącego się czeskiego 310 dywizjonu myśliwskiego sierpień był miesiącem wejścia do prawdziwej walki. Byli do tego dobrze przygotowani.

⁵³ A. Hess, *Byli jsme v bitve o Anglii...*, s. 24; F. Jansky, *Nebeští jezdci*, Praha 1964, s. 49.



Rys. 8. Najczęściej stosowana taktyka czeskosłowackich myśliwców w początkowej fazie bitwy o Wielką Brytanię – atak celu pojedynczymi myśliwcami

Zasadnicze oznaczenia: 1 – wykrycie przeciwnika, 2 – przyjęcie ugrupowania bojowego „kolumna samolotów”, 3 – indywidualne ataki pojedynczych pilotów, 4 – wyjście z ataku i odtworzenie ugrupowania bojowego, 5 – wyjście z walki

W drugiej fazie bitwy hitlerowskie lotnictwo zdecydowało się skierować główny wysiłek obu flot powietrznych przede wszystkim na zlikwidowanie lotnictwa brytyjskiego, zwłaszcza dokuczliwego i dającego się we znaki lotnictwa myśliwskiego. Nie pominięto także przemysłu lotniczego. W tym okresie ucierpiały szczególnie zakłady w Southampton i Brookland produkujące najnowocześniejsze myśliwskie „Spitfire”. Ale główny nacisk położono na intensywne bombardowanie lotnisk z różnych wysokości i kierunków, fabryk silników, osprzętu i uzbrojenia lotniczego działając jednak dostrzegalnie mniejszą liczbą bombowców, choć z silniejszą niż dotychczas osłoną myśliwską.

Od 19 sierpnia, zgodnie z ustaleniami H. Göring’a, strefy niemieckich uderzeń bombowych rozszerzono na lotniska położone w Środkowej Anglii i zakłady produkujące wszelki sprzęt dla lotnictwa. Ponadto w celu zdecydowanego rozproszenia działań brytyjskich myśliwców i możliwie najszerszego wyciągnięcia ich z lotnisk i związania walką, Niemcy postanowili operować mniejszymi niż dotychczas zespołami bombowymi z możliwie najliczniejszą na jaką ich było stać eskortą myśliwską.

19–24 sierpnia to niemal nieustanny atak niemieckich bombowców na lotniska Malling, Biggin Hill, Kenley, Groydon, Newton, Coltishall, Horsham, StFaith, StEval i Exeter.

25 sierpnia wydarzył się wypadek szczególny. We wczesnych godzinach rannych załoga jednego z niemieckich bombowców He – 111 nie dostrzegła usytuowanych nad brzegiem Tamizy stacji zbiorników paliwowych – celu ataku i poleciała nieco dalej na zachód, gdzie zrzuciła ładunek bombowy na chybił trafił zza chmur. Pech chciał, że bomby spadły na londyńskie City. Winston Churchill polecił natychmiast przygotować uderzenia odwetowego: 81 bombowców RAF-u jeszcze tej samej nocy wystartowało na Berlin.

W poniedziałek 26 sierpnia, gdy około południa pogoda poprawiła się lotnictwo niemieckie 150 samolotami uderzyło ponownie na lotniska Kenley, Folkestone, Biggin Hill i Tangmere. Ale myśliwców tam nie było – zdążyły wystartować przed uderzeniem.

Druga nawała niemieckich bombowców skierowała się na Portsmouth, Maidstone, Warmwell, Debden. Przeciw nim wystartowało pięć dywizjonów RAF-u i szósty 310 czeski. Ten ostatni pozostawał w odwodzie, patrolując południowy skraj Londynu na wysokości 20 000 stóp. Sześć minut potem w lewym zwrocie na nowy kurs dostrzegli 17 Dor-

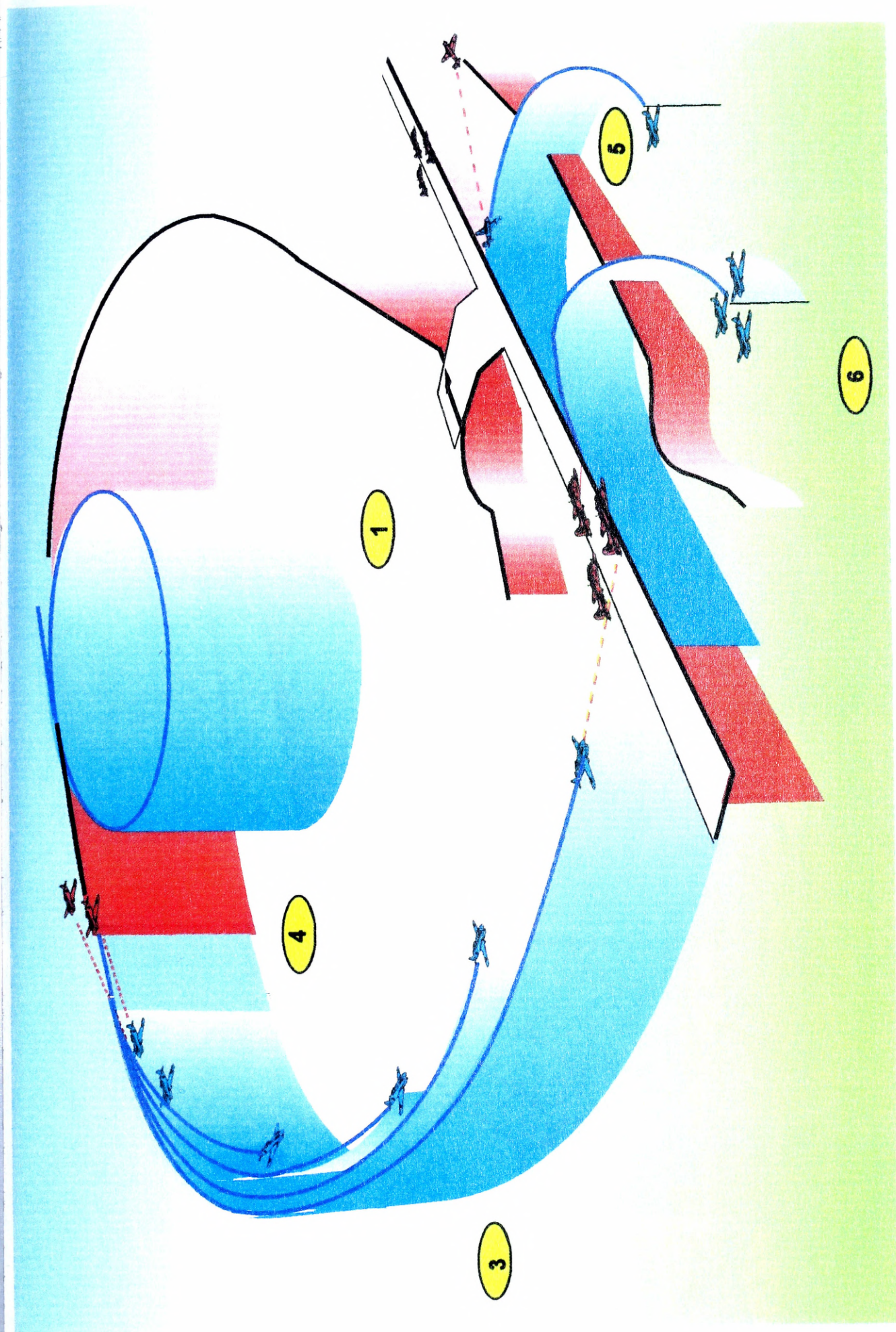
nierów Do-215 w ugrupowaniu kolumna kluczy trójka za trójką, w osłonie myśliwców Me-109, Me-110. Niemcy lecieli niżej 900–1200 metrów i dowódca ugrupowania S/Ldr. Blackwood zdecydował się na manewr w lewo z utratą wysokości i atak z półprzewrotu. W trakcie manewru piloci sprawnie zmienili ugrupowanie bojowe i gęsiego, kolumną pojedynczych myśliwców atakowali bombowce z przewyższenia. W huraganowym ataku zniszczone zostały dwa bombowce. Wtedy z góry spadły na nich Me-109, atakując z bliska czeskie „Hurricane” – dwie maszyny zostały zestrzelone. Wychodzący z nieskutecznego ataku na bombowce por. Fechner dostrzegł samotnego Me-110 i zestrzelił go dobrze wymierzoną serią. Znowu dało o sobie znać niefortunne ugrupowanie bojowe podczas atakowania bombowców. Rezultat: 310 dywizjon – 3, Luftwaffe – 2 (rys. 9).

Środa 28 sierpnia – świetna pogoda, jedynie niewielkie zachmurzenie i widzialność 30 km. Tego dnia niemieckie załogi bombowe, lekceważąc międzynarodowe umowy, niszczyły nie tylko obiekty wojskowe i przemysłowe, ale bombardowały także miasta. To miało swój głęboki sens – stosowanie terroru z powietrza skruszyć miało wolę społeczeństwa i wyrzucić tym sposobem wpływ na nieprzejednaną postawę rządu.

Niemcy podjęli wyniszczające rajdy bombowe na Londyn, Eastchurch i Rochford, lotnictwo myśliwskie wymiatanie w rejonie Kentu i Thames, usiłując zwiększyć starty myśliwców RAF-u.

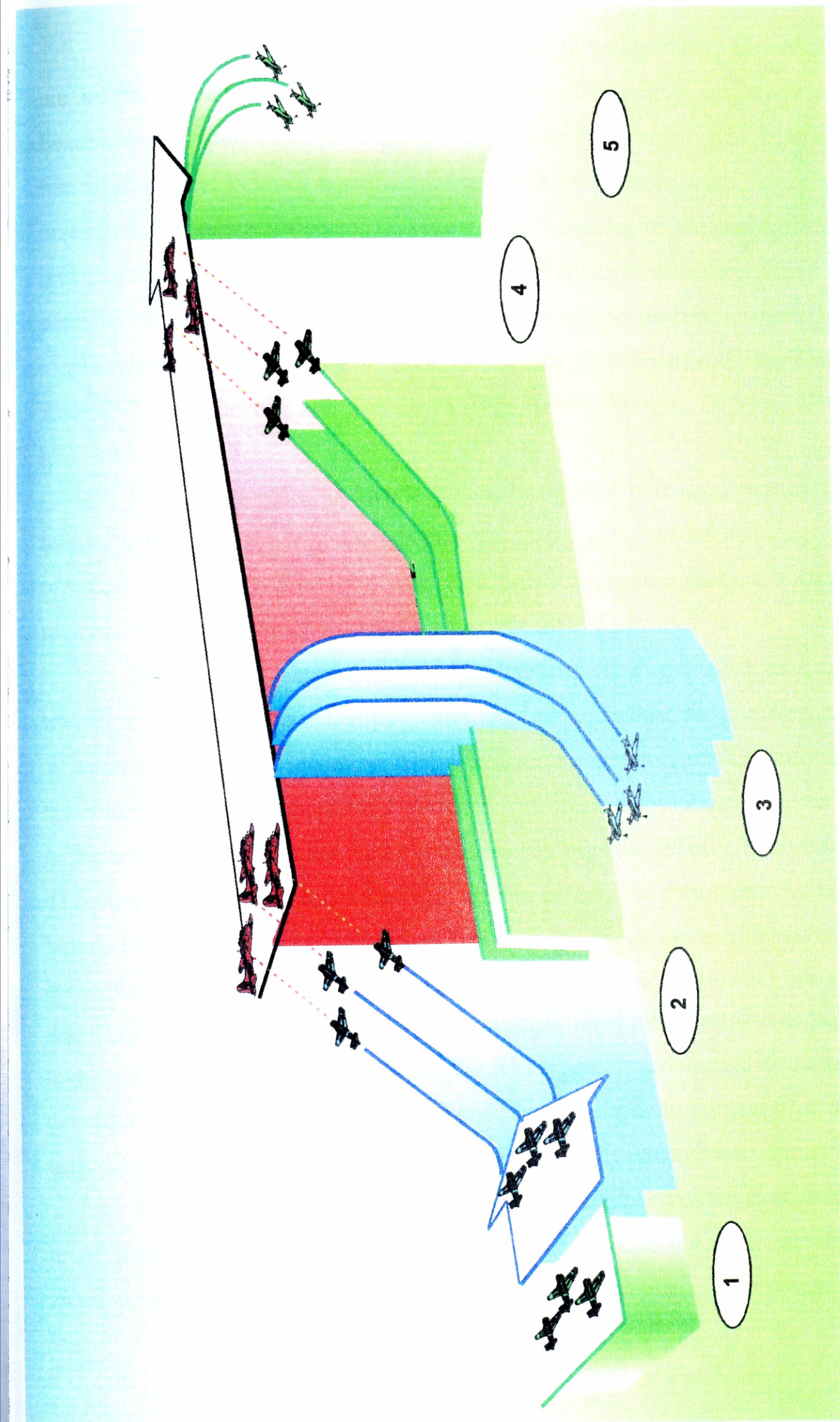
Okolo południa 310 dywizjon wystartował w sile 12 maszyn i naprowadzony został na ugrupowanie niemieckich bombowców Dornier Do-215, Heinkel He-111 i Junkers Ju-88. Nalot z góry osłaniany był przez Me – 109, z boku czuwały Me-110. Dywizjon nie był w stanie terminowo osiągnąć odpowiedniej wysokości i dowódca zdecydował się na atak z dołu. W tym celu wyprowadził zespół w tylną półsferę ugrupowania niemieckich bombowców, zwiększył prędkość i samoloty jeden po drugim atakowały Niemców od dołu, ze stromej góry. Aż sześć bombowców stanęło w płomieniach. Dopiero teraz niemieccy myśliwcy dostrzegli sytuację i zaatakowali z góry wychodzące z ataku „Hurricane”. Dwa myśliwce zostały zestrzelone – Krebda opuścił samolot, a Sterbacka uznano za zaginionego. Rezultat: 310 dywizjon – 6, Luftwaffe – 2 (rys. 10)⁵⁴.

⁵⁴ A. Hess, *Byli jsme v bitvě o Anglii...*, s. 32–36; J. Mucha, *Oheň proti ohni*, Praha 1970, s. 98–99.



Rys. 9. Walka powietrzna pilotów 310 dywizjonu z zastosowaniem półprzewrotu (25 sierpnia 1940 r.)

Zasadnicze oznaczenia schematu: 1 – dyżurowanie dywizjonu w strzbie (SKW), 2 – wykrycie dywizjonu przez grupę osłony bocznej niemieckiego nalotu, 3 – zmiana ugrupowania na „kolumnę samolotów” i atak z półprzewrotu, 4 – spóźniony manewr pilotów zamykających czeskie ugrupowanie, 5 – zwycięstwo por. Fechnera, 6 – wyjście z walki



Rys. 10. Walka powietrzna pilotów 310 dywizjonu z zastosowaniem ataku z dołu (28 sierpnia 1940 r.)

Zasadnicze oznaczenia schematu: 1 – przydział celów i rozdzielenie ugrupowania bojowego, 2 – atak z dołu pierwszej grupy („Flight-A”), 3 – wyjście z walki pierwszej grupy, 4 – rozpoczęcie prędkości i atak z dołu drugiej grupy (Flight-B), 5 – wyjście z walki drugiej grupy myśliwców

W ciągu następnych dni sierpnia niemieckie naloty trwały niemal nieprzerwanie, po dwa, a nawet trzy razy dziennie. Miały coraz bardziej zmasowany charakter. Pozostając pod wrażeniem dotychczasowych zdolności obronnych brytyjskiego lotnictwa myśliwskiego Niemcy ocenili, że mimo dotkliwych strat wciąż stanowi ono silną przeszkodę w realizacji uderzeń. Z tego względu postanowiono podjąć jeszcze jedną próbę ostatecznego jego zniszczenia. Jeszcze 21 sierpnia do Kesselringa i Sperrlego popłynęły odpowiednie rozkazy, w wyniku których od godzin rannych 30 sierpnia rozpoczęły się serie ataków skierowanych głównie na lotniska bazowania myśliwców RAF-u: Kenley, Eastchurch, Tangmere, Biggin Hill, Masten, Debden, North Weald i znowu Biggin Hill.

W ciągu sierpnia Luftwaffe dokonała ogółem 670 nalotów i uszkodziła 18 lotnisk. Ciężkich uszkodzeń doznała fabryka „Spitfire’ów” w Southampton, co na dwa tygodnie zahamowało produkcję tych myśliwców. Nocnemu uderzeniu poddano również zakłady w Brookland produkujące myśliwskie „Hurricane”.

3 września w okupowanej Hadze Hermann Göring zwołał ponownie odprawę wyższych dowódców flot powietrznych zaangażowanych w naloty na Anglię. W całości została poświęcona wcielaniu w życie pragnień dowódcy Luftwaffe i ustaleń Hitlera z końca sierpnia. Od 7 września rozpocząć się miał nowy etap powietrznego natarcia, polegający głównie na przeniesieniu rozproszonych nalotów bombowych na stolicę Wielkiej Brytanii – Londyn. Dniem i nocą. Za dnia atakować miały bombowce Kesselringa z niezbędną górną i boczną osłoną nalotów. W nocy załogi bombowców 3 Floty Powietrznej feldmarszałka Sperrle’go już bez żadnej eskorty. Ponieważ Hitler był zdania, że terror powietrzny objąć powinien możliwie najbardziej rozległe obszary Wielkiej Brytanii, dlatego Göring polecił prowadzić równoległe naloty nękające nawet z wykorzystaniem pojedynczych bombowców, wzmagając, podsycając niepokój angielskiego społeczeństwa i rozpraszać siły obrony powietrznej⁵⁵.

Podstawową niewiadomą było z jakimi siłami brytyjskich myśliwców należało się liczyć. Niemcy wiedzieli, że lotnictwa brytyjskiego nie udało się zniszczyć na ziemi. Mało tego, panowało coraz wyraźniejsze przekonanie, że z uwagi na bardzo

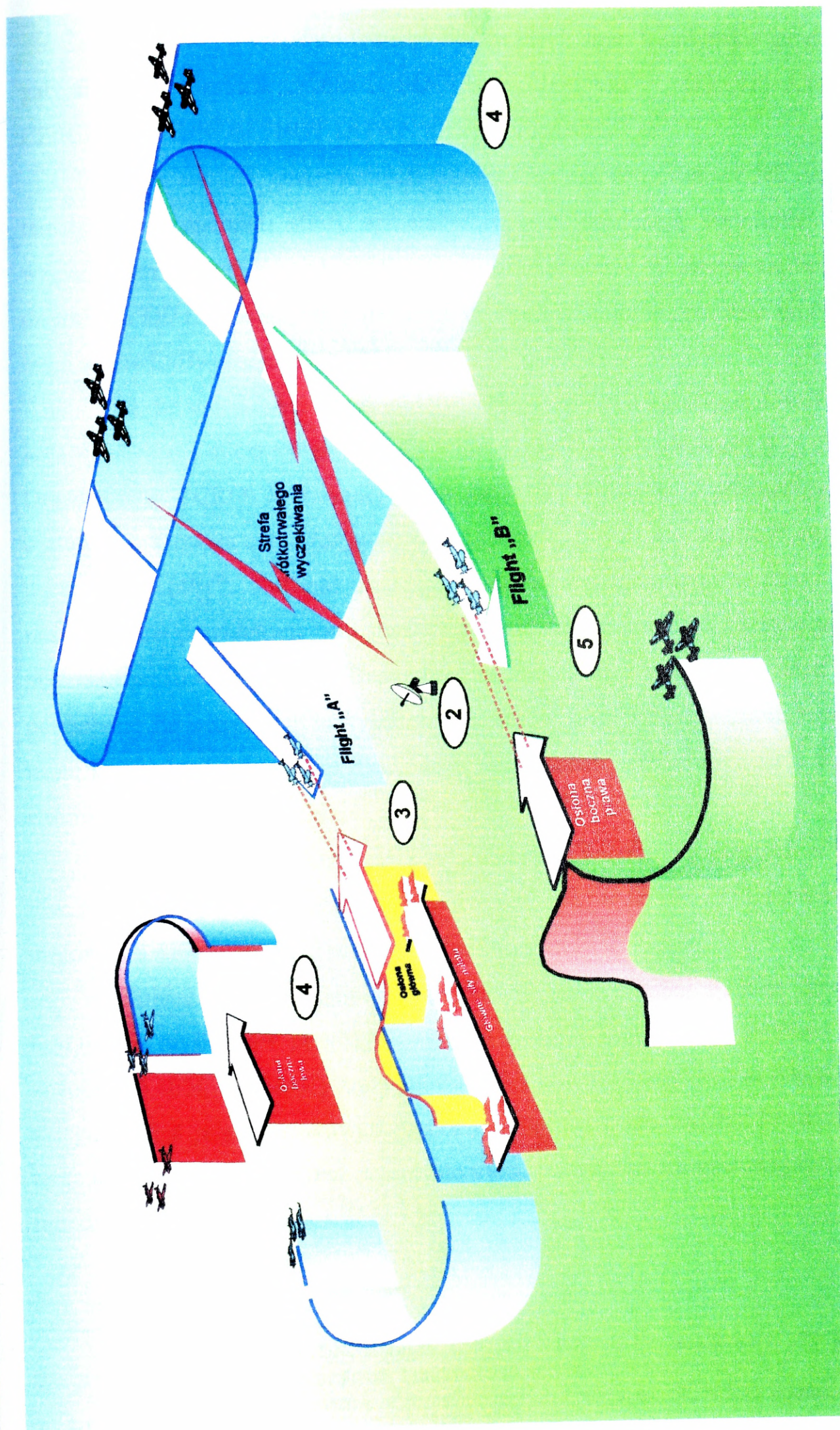
⁵⁵ L. Deighton, *Fighter...*, s. 180–183; R. Conyers Nesbit, *Illustrated History ...*, s. 166–170; W. Churchill, *The Second World War*, six volumens, Cassell 1960, Vol. II, s. 317–318.

dużą ilość lotnisk zapasowych, podskokowych i polowych (Kesselring)⁵⁶ raczej nie jest to możliwe. Za jedyny sposób uznano zatem zniszczenie myśliwców przeciwnika w walkach powietrznych. Coraz więc liczniejsze formacje myśliwców Luftwaffe leciały nad Anglię w osłonie bombowych wypraw.

Wtorek 3 września 1940 roku był dla 310 dywizjonu dniem ze wszech miar szczególnym. Sam rano był pochmurny i deszczowy, ale tuż po dziewiątej pogoda uległa widocznej poprawie i o 10.00 dywizjon przeszedł do gotowości „readiness”. O godz. 10.27 całym dywizjonem byli w powietrzu. Zaledwie kilka minut później znaleźli się nad chmurami w locie na Londyn. Ziemia naprowadziła ich na niemiecką wyprawę bombową dość niefortunnie – na kursach spotkaniowych, wyznaczając do tego zadanie związania walką myśliwców osłony. Cztery dalsze dywizjony brytyjskie miały w tym czasie uderzyć na bombowce. Od zdecydowanego uderzenia Czechów, od jego impetu, od myśliwskiej przebiegłości uzależniony był sukces lub porażka w tej bitwie.

Niemcy szli nieco niżej lekko kołyszającym się stadem. Jedyne Messerschmitt’y osłony demonstrowały swą powietrzną ruchliwość. Prowadzący F/Lt J. Jefferies zawczasu umiejętnie rozdzielił ugrupowanie dywizjonu na eskadry i nakazał jednoczesny atak czołowy na grupę niemieckiej osłony górnej i bocznej prawej. Sam eskadrą „A” rozbił osłonę górną i manewrem w prawo zamierzał wyjść w tylną półsferę Messerschmitt’ów osłony bocznej lewej. Niemcy chyba w ogóle nie brali pod uwagę takiego rozwiązania walki i raczej liczyli się z próbą wyjścia obu czeskich eskadr w swoją tylną półsferę, bo nie zdążyli wykonać żadnego uniku. Już w pierwszym ataku z góry zestrzelono trzy Me-110 C (P/O E. Fechtner, Sgt. I. Koukal, F/Lt G. Sinclair). Eskadra Jefferies’a zaraz po ataku związała się walką kołową z Messerschmitt’ami stanowiącymi osłonę lewej strony nalotu. Eskadra G. Sinclair’a natomiast straciła zwartość swego ugrupowania a jej piloci podjęli samodzielne pojedynki powietrzne. Zestrzelone zostały trzy kolejne Me-110 C (F/Lt G. Sinclair, F/Lt J. Maly, Sgt B. Fürst). Jedyne wychodzący z walki Sgt. J. Kominek napotkał między chmurami samotnego Dornier’a Do-215 i podpalił go dwiema celnymi seriami (rys. 11).

⁵⁶ E. Banaszczyk, *W bitwie o Anglię...*, s. 132–133.



Rys. 11. Zaskakujący niemieckich myśliwców czołowy atak 310 Dywizjonu z przewyższenia w bitwie powietrznej na przedpolu Londynu (wrzesień 1940 r.)

Zasadnicze oznaczenia schematu: 1 – strefa krótkotrwałego wycieknięcia (SKW), 2 – zapoznanie 310 dywizjonu z sytuacją przez nazienne SD, 3 – czołowy atak na grupę osłony głównej, 4 – związanie walką grupy osłony bocznej, lewej, 5 – związanie walką grupy osłony prawej

Dywizjon powrócił na lotnisko bez żadnych strat. Londyńskie gazety prześci- gały się w pochwałach: „CZECH SUCCESS THE AIR”, „CZECHS AT WORK”, „CZECH SQUADRON SHOT DOWN SEVEN PLANES”⁵⁷.

Mimo silnych, zmasowanych niemieckich nalotów bombowych Anglicy sys- tematycznie uzupełniali straty sprzętowe rosnącą produkcją samolotów. Pod tym względem znajdowali się w lepszej sytuacji od Niemców. W okresie od lipca do paź- dziernika 1940 roku RAF otrzymał 1908 nowych samolotów, podczas gdy w tym sa- mym czasie Luftwaffe jedynie 811.

To, że straty RAF-u w samolotach były szybko uzupełniane zawdzięczać na- leży w znaczącej mierze wysiłkom Cywilnej Organizacji Naprawczej (Civilien Repair Organization – CRO) kierowanej przez lorda W. Nuffielda – producenta silników, u którego pracowała część inżynierów, techników i mechaników lotniczych czeskiego pochodzenia (49)⁵⁸. Nuffield obarczony odpowiedzialnością za dostawy silnikowe przed świeżo powołanym Ministerstwem Produkcji Samolotów, kierowanym przez potentata prasowego lorda J. Beaverbrooka, dwoił się i troił, by sprostać rosnącym potrzebom. Ze wszystkich brytyjskich samolotów myśliwskich uszkodzonych w wal- kach, które nie mogły być naprawione w warsztatach sektorowych 61% wróciło po- wtórnie do linii dzięki CRO.

Tymczasem Niemcy stracili w walkach powietrznych dalszych 400 samolo- tów, zestrzelując 219 brytyjskich myśliwców. Ale i w tej fazie 132 pilotów udało się uratować, a 117 przywrócić ponownie do linii.

Dobrze funkcjonujący system obrony powietrznej i wysoka operatywność brytyjskich myśliwców przyczyniły się do zadania Luftwaffe w tej fazie bitwy tak znaczących strat, że Niemcy zrezygnowali z całkowitego zniszczenia lotnictwa brytyj- skiego. Wciąż jeszcze atakowali rozpoznane lotniska, ale wysiłek bombowy skupili teraz na niszczeniu ośrodków przemysłowych, polityczno-administracyjnych i portów morskich.

⁵⁷ A. Hess, *Byli jsme v Bitve o Anglii*, s. 46–47; J. Rajlich, *Esa na obloze*, s. 173; R.T. Bickers, *The Battle of Britain*, Salamander Book, London 1990, s. 174.

⁵⁸ G. Wynn, *Men of the Battle of Britain*, Norwich 1989, s. 67–68; N.L.R. Franks, *Greatest Air Beattle*, London 1982, s. 99.

3.1.3. III faza bitwy – 7 wrzesień–5 październik 1940 roku

W trzeciej fazie bitwy, od 6 września do 5 października 1940 roku, rajdy niemieckiego lotnictwa bombowego skupiały się na Londynie i jego okolicach z zamiarem sterroryzowania ludności stolicy i złamania oporu i woli mieszkańców. Celem tych nalotów, obok wywołania paniki wśród ludności, było możliwie duże osłabienie silnej wciąż obrony powietrznej, najważniejszych obiektów wyspy. Zakładano przy tym, że dużą częstotliwością mniejszych liczbowo nalotów zmusi się brytyjskie dywizjony myśliwskie do niemal ciągłego przebywania w powietrzu i zada im w walkach powietrznych niepowetowane straty.

Do momentu podjęcia walki o panowanie w powietrzu nad kanałem i Południową Anglią Niemcy cały czas dążyli i niemal zawsze osiąkali w nalotach przewagę ilościową i w wysokości. Zlokalizowane na wybrzeżu, w najbliższej odległości do nieprzyjaciela, brytyjskie stacje radarowe mogły przekazywać ostrzeżenie o niemieckim nalocie z wyprzedzeniem dwudziestu minut. Trzeba było jednak utracić z tego czasu jeszcze co najmniej cztery minuty nim informacje dotarły do sal operacyjnych w Stanmore i Uxbridge. Tymczasem kontynuujące nalot z prędkością 200 mil/h niemieckie bombowce pokonywały w tym czasie odległość 13 mil (24 km).

Okoliczności te sprawiały, że piloci myśliwskich dywizjonów 10 i 11 Grupy działali pod ogromną presją czasu. Od podania sygnału alarmowego startu („Scramble”), „Spitfire” aby osiągnąć choćby pułap niemieckich nalotów jeszcze przed Londynem potrzebowały 16, a „Hurricane” – 18 minut.

Każde opóźnienie w podaniu czasu startu dywizjonu pociągało za sobą osiągnięcie mniejszej wysokości lotu od bombowców nieprzyjaciela, nie mówiąc już o przypadkowości położenia w stosunku do przechwytywanego celu. Nawigatorzy naprowadzania zazwyczaj nie doceniali wagi, jaką dla pilotów myśliwskich stanowi przewaga w wysokości oraz pozycja taktycznie dogodna do natychmiastowego przeprowadzenia ataku. Tymczasem najbardziej przychylną dla niemieckich myśliwców osłony pozycją było wznoszenie angielskich dywizjonów na nakazaną wysokość. Wtedy Niemcy dysponowali jeszcze przewagą w wysokości, właściwym ugrupowaniu sił w powietrzu i ilością.

Coraz częściej zdarzające się właśnie takie sytuacje wymuszały rozważenie zmian w stosowanej dotychczas taktyce walki. Aby zaradzić szarpanym, rozdrobnionym atakom poszczególnych eskadr i dywizjonów dowódca 12 Grupy, Trafford Leigh-Mallory zaproponował budowę i wykorzystanie w walce większej formacji myśliwskiej – skrzydła (*wing*) złożonego z trzech, a nawet większej liczby dywizjonów, wykonujących lot we wspólnym ugrupowaniu bojowym. Z uwagi na sprawność konstrukcji w powietrzu ugrupowania bojowego proponował bazowanie dywizjonów tak postrzeganego skrzydła na jednym lotnisku, w jednej bazie.

Po alarmowym starcie dywizjony przyjmowały odpowiednie ugrupowanie bojowe, a po wykryciu przeciwnika w powietrzu dowódca skrzydła dysponował teraz możliwościami stawiania konkretnych zadań, ataku większymi niż dotychczas siłami lub rozdzielania przyjętego ugrupowania w zależności od zaistniałej sytuacji. Zazwyczaj w takich sytuacjach 1–2 dywizjony wiązały walką niemieckie myśliwce osłony nalotu, 2–3 kolejne atakowały jednocześnie i rozbijały ugrupowanie bombowców. 1 września 1940 roku, w Duxford utworzono skrzydło (19, 242, 302, 310 i 611 dywizjon) Douglasa Badera („Bader Wing”, „Duxford Wing”). 310 dywizjon wraz z 19 i 242 stanowiły grupę uderzeniową, pozostałe na „Spitfire’ach” możliwie szczelnie osłaniały uderzenie.

Działania tak skonstruowanej formacji początkowo budziły kontrowersje, ale kilka miesięcy później na stałe weszły do myśliwskiej codzienności. Nawet Douglas Bader stał się jej entuzjastą „... Metoda operacji nie była aż tak bardzo skomplikowana, jak się początkowo wydawało, choć zazwyczaj uciekaliśmy się do formowania właściwego ugrupowania bojowego nad lotniskiem startu. „Hurricane” z 19 i 310 dywizjonu leciały „in astern line”, podczas gdy „Spitfire” 3–4000 stóp ponad nimi z tyłu i z odchyleniem w jedną stronę „behind and to one side”. Intencją takiej formacji było, żeby „Hurricane” atakowały bombowce, podczas gdy szybsze „Spitfire’y”, dysponujące lepszymi możliwościami manewrowymi, umiejętnie powstrzymywały Messerschmitty Bf-109. Start całego skrzydła nigdy nie zabierał nam więcej czasu niż sześć minut, a często byliśmy w górze już po czterech minutach. Zatem w ciągu

20 minut od startu „Hurricane’ów” byliśmy zazwyczaj nad ujściem Tamizy na przyzwoitej wysokości 20 000 stóp, a „Spitfire” trzy–cztery tysiące wyżej nad nami ...”⁵⁹.

Sobota 7 września był pięknym, słonecznym dniem o niewielkim tylko zachmurzeniu. Niemcy zamierzali skupić główny wysiłek bombardowań na obiektach Londynu. Göring tym razem postanowił osobiście pokierować popołudniowym atakiem powietrznym na stolicę Wielkiej Brytanii. W tym celu przybył pociągiem specjalnym do Departamentu Pas de Calais. Stanowisko dowodzenia dla wodza hitlerowskiej Luftwaffe przygotowano na przylądku Cap Gris Nez. Göringowi towarzyszył odpowiednio dobrany sztab Oberkommando der Luftwaffe. Wszyscy byli przekonani, że tym razem „wybombardują Anglię z wojny”.

O godzinie 16.00 nadbrzeżne brytyjskie stacje radarowe wykryły w powietrzu duży ruch samolotów niemieckich nad Calais. Ugrupowanie bojowe budowało 300 samolotów bombowych i niemal 600 myśliwców. Trzy minuty później nalot skierował swe czoło na północ ostro wznosząc się do wysokości 8000 metrów. Pierwsza fala skierowała się na ujście Tamizy, druga przez Dungeness bezpośrednio na Londyn. Dodatkowo (już nad kanałem, poza linią wybrzeża) dołączyła osłona pierwszej fali 70 Me-110C.

Do przeciwdziałania niemieckiemu nalotowi Anglicy rzucili niemal wszystkie siły myśliwskie 11 Grupy, 3 dywizjony z 12 i dodatkowo 3 z 10 Grupy, w tym 310 czeski. Jeszcze w czasie wznoszenia do rejonu patrolowania między Dover a Hornchurch niemieckie Me-109 z grupy „wymiatania” zaatakowały Czechów od strony słońca zestrzeliwując dwa „Hurricane”. „To było niemiłe zaskoczenie ... Zaraz po ataku na wysokości 7000 metrów dostrzegli 60 bombowców zmierzających ku ujściu Tamizy prosto na Londyn. Dla 310 dywizjonu była to najbardziej przychylna sytuacja, bo w trakcie ataku z góry z prawej strony eskadra Me-110C osłony górnej akurat wykonywała łagodny zwrot w lewo niejako sama wchodząc w celowniki „Hurricane’ów”. Taką okazję piloci dywizjonu wykorzystali natychmiast, zestrzeliwując aż cztery Messerschmitty (P/O W. Göth 2Me-110, F/Lt J. Jefferies, sgt K. Seda). Eskadra „A” nie przerywając nurkowania wykonała lekki dowrót w prawo atakując zamykają-

⁵⁹ J. Ray, *The Battle of Britain. Dowding and the First Victory*, Cassel 2002, s. 84.

ca ągrupowanie bombowców trójkę Heinkli He-111. Jeden bombowiec został zestrzelony (F/O J. Boulton). Rezultat: 310 dywizjon – 5, Luftwaffe – 2”⁶⁰ (rys. 12).

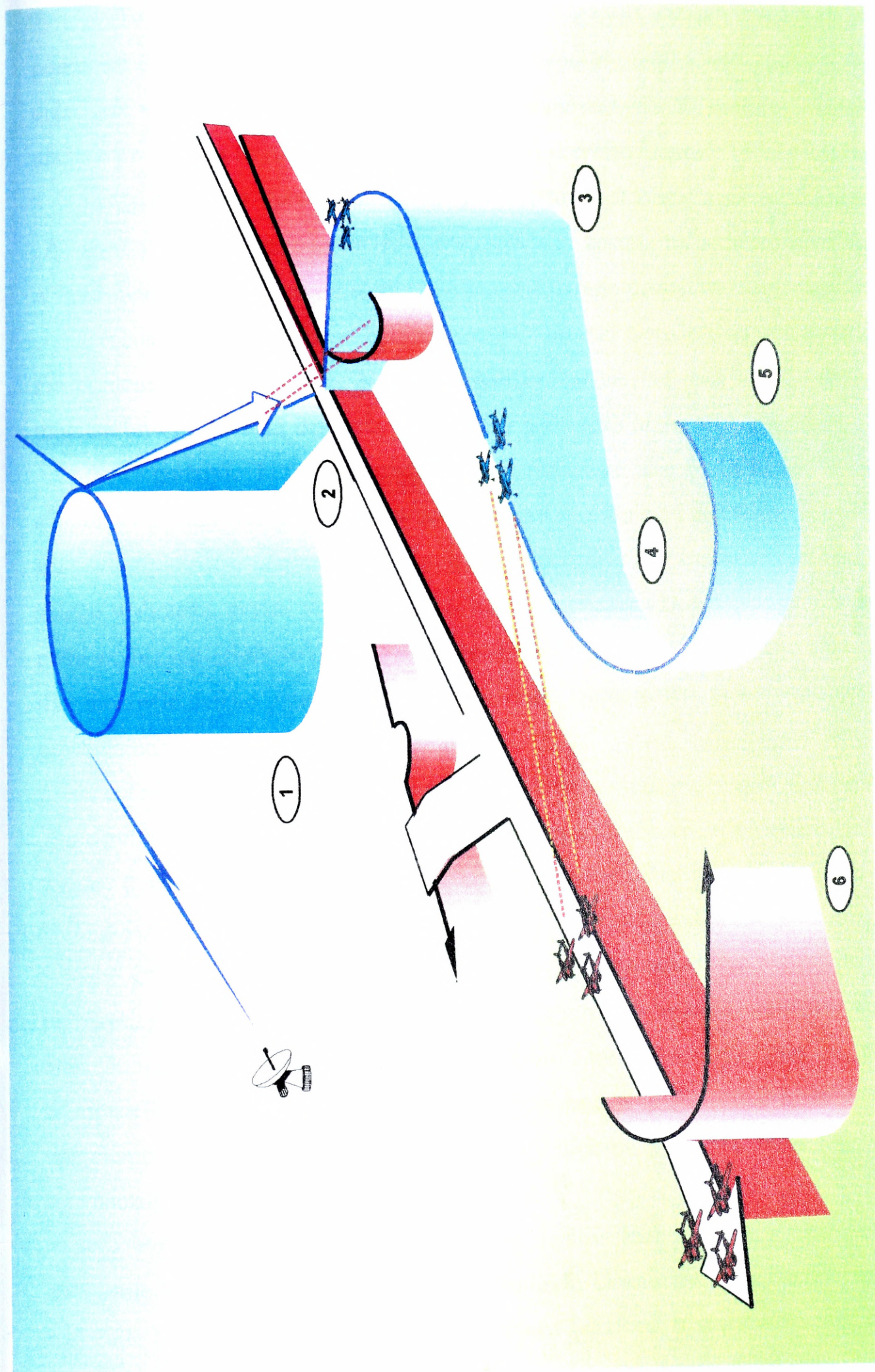
Pośredni udział w Bitwie o Wielką Brytanię wzięło także brytyjskie lotnictwo bombowe Bomber Command realizując nocne uderzenia odwetowe. Większość dnia załogi poświęcały na sen, a niemal każdej nocy startowały na wyznaczone do niszczenia niemieckie obiekty. Lotnictwo bombowe było wówczas jeszcze słabe, liczyło w sumie 436 samolotów bojowych, niezbyt zresztą nowoczesnych, powolnych i dysponujących znikomym udźwigiem bomb.

W końcu sierpnia czeski 311 dywizjon bombowy był gotowy do działalności bojowej. Ale początkowe dni września obfitowały w noce księżycowe, jasne, zbyt niebezpieczne dla działań załóg bombowych z uwagi na operujące wzdłuż wybrzeży Francji, Belgii i Holandii nocne myśliwce Luftwaffe. I choć odwetowe działania lotnictwa bombowego RAF-u trudno zaliczyć do bilansu bitwy, to jednak uderzenia bombowe wyciskały piętno na zaopatrywaniu niemieckich baz lotniczych i natężeniu działań Luftwaffe. W nocy z 10 na 11 września 1940 roku trzy czeskosłowackie załogi „Wellington’ów wzięły po raz pierwszy udział w locie bojowym. Celem misji było zniszczenie kolejowej stacji rozrządowej na przedmieściach Brukseli. Choć „Wellington’y” były stosunkowo wolne, to lot nie był długotrwały – w sumie pięć godzin. Załogi czeskie leciały w drugiej fali bombowców. Pierwsze wskaźniki położenia celu zrzucone przez załogi wyprzedzających wyprawę pathfinder’ów ujrzeli jedenaście minut przed północą. Cztery minuty później trójka czeskosłowackich „Wellington’ów weszła na kurs bojowy prowadzący prosto do celu.

Niemcy zareagowali dokładnie tak, jak się spodziewano – czesali niebo smugami reflektorów i otworzyli silny ogień artylerii przeciwlotniczej. Zaraz potem na ziemi dostrzegli skutki bombardowań samolotów pierwszej fali. Mimo że nad miastem rozpętało się istne piekło i znaleźli się w blasku reflektorów, to pomyślnie umieścili ładunek bombowy w celu i wraz ze strumieniem brytyjskich samolotów zawrócili do bazy.

⁶⁰ A. Hess, *Byli jsme v bitvě o Anglii*, s. 47–50; J. Rajlich, *Esa na obloze*, s. 173–174; R.T. Bichers, *The Battle of Britain*, Salamander Book, London 1990, s. 180.

A. Hess w swojej książce wyjaśnia: Pathfinder (ang.) – samolot oznaczający w nocy cel ataku za pomocą zrzuconych z powietrza na ziemię świetlnych znaczników (markerów) na spadochronach:
– „red spot fires” – światła czerwone po opadnięciu na ziemię określające powierzchnię (obrys) celu;
– „yellow spot fires” – światła żółte oznaczające w powietrzu miejsce znajdowania się celu.



Rys. 12. Zaskakujący atak ze słońca (7 wrzesień 1940 r.)

Zasadnicze oznaczenia schematu: 1 – wykrycie niemieckiego nalotu ze strefy dyżurowania (SKW), 2 – atak z przewyższenia i eliminacja niemieckiej grupy osłony, 3 – energiczny manewr w prawo w stronę kolumny bombowców, 4 – atak na trójkę bombowców zamykających niemieckie ugrupowanie, 5 – wyjście z walki, 6 – spóźniona odsiecz grupy osłony górnej

To był ogniowy chrzest dywizjonu. W kolejnych akcjach z niewielkim komponentem brytyjskiego lotnictwa bombowego wspólnie realizowali zadania, bombardując cele w Niemczech, Włoszech i krajach okupowanych. W sumie w okresie trwania bitwy o Wielką Brytanię lotnictwo bombowe zrzuciło ładunek 14 631 ton bomb.

16 września operacyjna część dywizjonu w składzie sześciu załóg eskadry „A” wraz z naziemnym personelem przebazowana została na lotnisko East Wretham w hrabstwie Norfolk. Tam też stopniowo przebazowano pozostałe elementy jednostki.

Niedziela 15 września była słoneczna i niemal bezwietrzna, mleczne zamglenie poranne szybko ustąpiło. Mało kto spodziewał się, że nadchodzi kulminacyjny moment bitwy o Wielką Brytanię, dzień który przekreśli niemiecką inwazję.

O godzinie 11.00 nadbrzeżne stacje radarowe zasygnalizowały formowanie się dużych zgrupowań bombowców niemieckich nad Calais i Boulogne. Dowding postanowił z pierwszą falą niemieckiego nalotu rozprawić się jeszcze przed linią angielskiego wybrzeża, gdzieś w rejonie Maidstone-Canterbury-Dover-Dungeness dywizjonami szybszych „Spitfire’ów”. Dywizjonami „Hurricane’ów”, szczelnie otoczyć Londyn możliwie daleko przed jego przedmieściami. Dopiero tam miały one rozbić ugrupowania bombowców.

O godzinie 11.03 z lotniska Beggin Hill wystartowały pierwsze dywizjony „Spitfire’ów” – 72 i 92, w dwie minuty później uniosły się w powietrze z lotniska Kenley dywizjony „Hurricane’ów” – 253 i 501. Z kolei w bój ruszyły następne 603, 41 i 303 polski z Northolt.

O 11.30 pierwsza, szeroka fala niemieckich bombowców w sile 100 maszyn przekroczyła nieregularną linię angielskiego wybrzeża w rejonie Ransigate, Folkestone i Dungeness i poszła w kierunku Londynu. Druga, znacznie większa, podążała w niewielkiej odległości za pierwszą. Ugrupowane w piątki i siódemki bombowce uparcie podążały na północ na wysokości 7000 metrów. Ruchliwe myśliwce trzymały się znacznie wyżej.

Potrzeba użycia pięciu dywizjonów myśliwskich 12 Grupy okazała się niezwłocznie konieczna, bo już kolejna fala Heinkli, Dornierów i Junkersów wchodziła nad żółte brzegi Południowej Anglii. Z lotniska Duxford wystartowało pięć dywizjonów sformowanych w skrzydło, którym dowodził beznogi pilot S/Ldr Douglas Bader.

Jego bojowy zespół był mieszany narodowościowo: obok dwóch dywizjonów kanadyjskich i jednego brytyjskiego wystartował 302 polski i 310 czeskosłowacki.

Pierwsze dywizjony rozproszyły niemiecką osłonę myśliwską niedaleko Tunbridga Wells, na niepokojone dotychczas bombowce spadły ukryte w słońcu dywizjony „Hurricane’ów”. Czołowa fala bombowców wzięta w kleszcze nie wytrzymała uderzenia. I nie dlatego, żeby od razu poniosła wielkie straty, gdyż nie straty zaważyły na wyniku starcia, choć i te uznać należy za znaczące. Zdecydowała panika, zdecydowało przerażenie Niemców. Załogi bombowców ufnęły w silną, przytłaczającą liczbą samolotów osłonę myśliwską, w ogóle nie liczyli się z możliwością tak łatwego ich pokonania, nie liczyli się z taką zuchwałością Anglików.

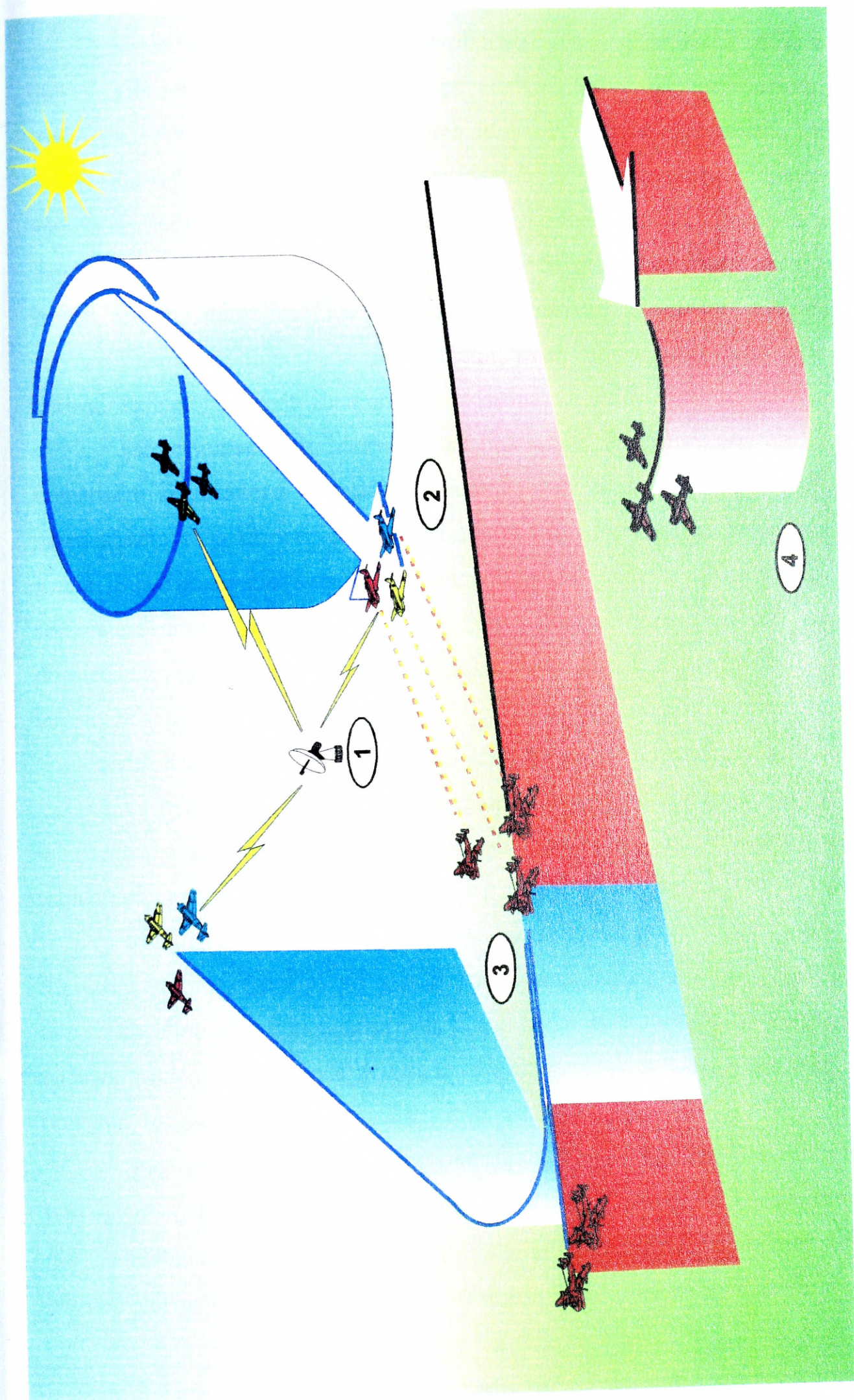
310 zestrzelił cztery samoloty (F/Lt J. Jefferies i Sgt. J. Hubáček Dorniera Do-17Z, F/Lt J. Jefferies i Sgt. Kaucky Dorniera Do-17 Z, F/Lt J. Jefferies i Sgt. R. Puda Dorniera Do-17 Z i Stg. J. Kominek także Dorniera Do-17 Z). Tylko nieliczne bomby spadły na Westminster, Lambeth, Crystal Palace, Tooting i Kensington⁶¹.

Po dwóch godzinach przerwy nastąpił kolejny zmasowany nalot kilkuset niemieckich maszyn na Londyn. Tym razem wysunięty ku przodowi w ugrupowaniu skrzydła czeski 310 dywizjon zaatakował z góry, uzyskując zupełne zaskoczenie i przygotowując niejako sytuację następnym dywizjom. W gwałtownym starciu piloci dywizjonu zestrzelili kolejnych sześć maszyn (S/Ldr. A. Hess Me-109, P/O S. Fejfar Do-17, Sgt. B. Fürst He-111, F/Lt J. Jefferies Do-17, Sgt. E. Prchal i Sgt. J. Rechka He-111) – rys. 13. Rezultat: 310 dywizjon – 10, Luftwaffe – 0.

Łącznie tego dnia RAF zestrzelił 61 samolotów Luftwaffe, drugie tyle uszkadzając. Straty własne: 16 pilotów i 9 rannych. Był to niewątpliwie wielki dzień. Nic zatem dziwnego, że na pamiątkę tak wielkiego sukcesu osiągniętego w bitwie o Wielką Brytanię dzień 15 września na zawsze wszedł do historii Royal Air Force i do dnia dzisiejszego jest obchodzony jako święto brytyjskiego lotnictwa⁶².

⁶¹ J. Gotowała, *Splątane wiry* 2, s. 113–118; W. Król, *Wielka Brytania 1940*, s. 118–120; A. Hess, *Byli jsme v bitve o Anglii*, s. 53–62; R.T. Bickers, *The Battle of Britain*, Salamander Book, London 1990, s. 181.

⁶² W. Król, *Wielka Brytania 1940*, s. 120; E. Banaszczyk, s. 175.



Rys. 13. Gwałtowny atak 310 Dywizjonu od strony słońca (15 września 1940 r.)

Zasadnicze oznaczenia schematu: 1 – powiadomienie dywizjonu o sytuacji z nazijnego SD, 2 – wykrycie przeciwnika i atak z dużej wysokości, 3 – wyjście z ataku zwrotem bojowym, w prawo, 4 – spóźniona odsiecz niemieckich myśliwców, lewej osłony bocznej

Codziennosc bojowych misji realizowanych w angielskich warunkach pogodowych sila rzeczy sprawily, ze Czesi prezentowali coraz wyzszy poziom przygotowania do lotow w trudnych warunkach atmosferycznych. „Hurricane” byl dobrze oprzyrzadowanym myśliwcem do operowania w powietrzu bez widoczności powierzchni Ziemi. 310 dywizjon kilkakrotnie wykorzystywal zachmurzenie, zamglenia, rejony slabej przejrzystosci powietrza, czasem deszczu jako swego rodzaju zaslony, kotary, kurtyny umozliwiajace uzyskanie zaskoczenia. Ale w takich warunkach zazwyczaj operowano pojedynczymi zalogami, najwyzej sekcjami samolotow, ktore pilotowali najlepiej przygotowani piloci dywizjonu.

Mimo wszystko te indywidualne polowania zawsze laczyly sie z niebezpieczenstwem skutecznego ostrzeliwania atakujacych myśliwcow przez zesrodkowany ogien strzelcow pokladowych kilku bombowcow zamykajacych atakowane ugrupowanie. Sila rzeczy nie byly to dzialania najwyzszej efektywnosci⁶³. Ale i pogoda sprzyjajaca dotychczas prowadzeniu dzialan powietrznych ulegla zalamani. Piekna do niedawna jesien skonczyla sie, ustepujac miejsca mglistej, chmurnej i deszczowej aurze.

W srode 18 wrzesnia warunki atmosferyczne umozliwialy loty jedynie nad kanalem i Poludniowa Anglia. Ale i tutaj prowadzeniu intensywnych dzialan powietrznych przeszkadzaly poprzerywane niekiedy, ale grube warstwy chmur z zamgleniami i opadami rzesistego deszczu.

Feldmarszalek Kesselring nie zrezygnowal jednak z kontynuacji nalotow. Pierwszy, poranny nalot (9.00) niemal 200 bombowcow dotarl do wyznaczonych celow ataku, choc jego skutecznosc byla raczej niska. Brytyjskie dywizjony, gdzie tylko nadawala sie ku temu okazja, atakowaly niemieckie bombowce, rozpraszaly ich ugrupowania, rozginaly je po chmurach.

Piec godzin pozniej znad francuskiego Calais wyruszyla kolejna wyprawa, tym razem w sile 156 maszyn Luftwaffe. Schodzace z polnocnych rejonow w dol Anglii zachmurzenie psulo pogeде nad jej poludniowa czescia, utrudniajac niemieckim pilotom nawigacje i odszukiwanie wyznaczonych do zniszczenia celow. I w takiej

⁶³ S. Fejfar, *Denik stihacě*, Hradec Kralowe 1970, s. 71; J. Mucha, *Oheň proti ohni*, s. 91–93; P. Townsend, *Duel of Eagles*, Weidenfeld and Nicolson, London 1970, s. 119–121.

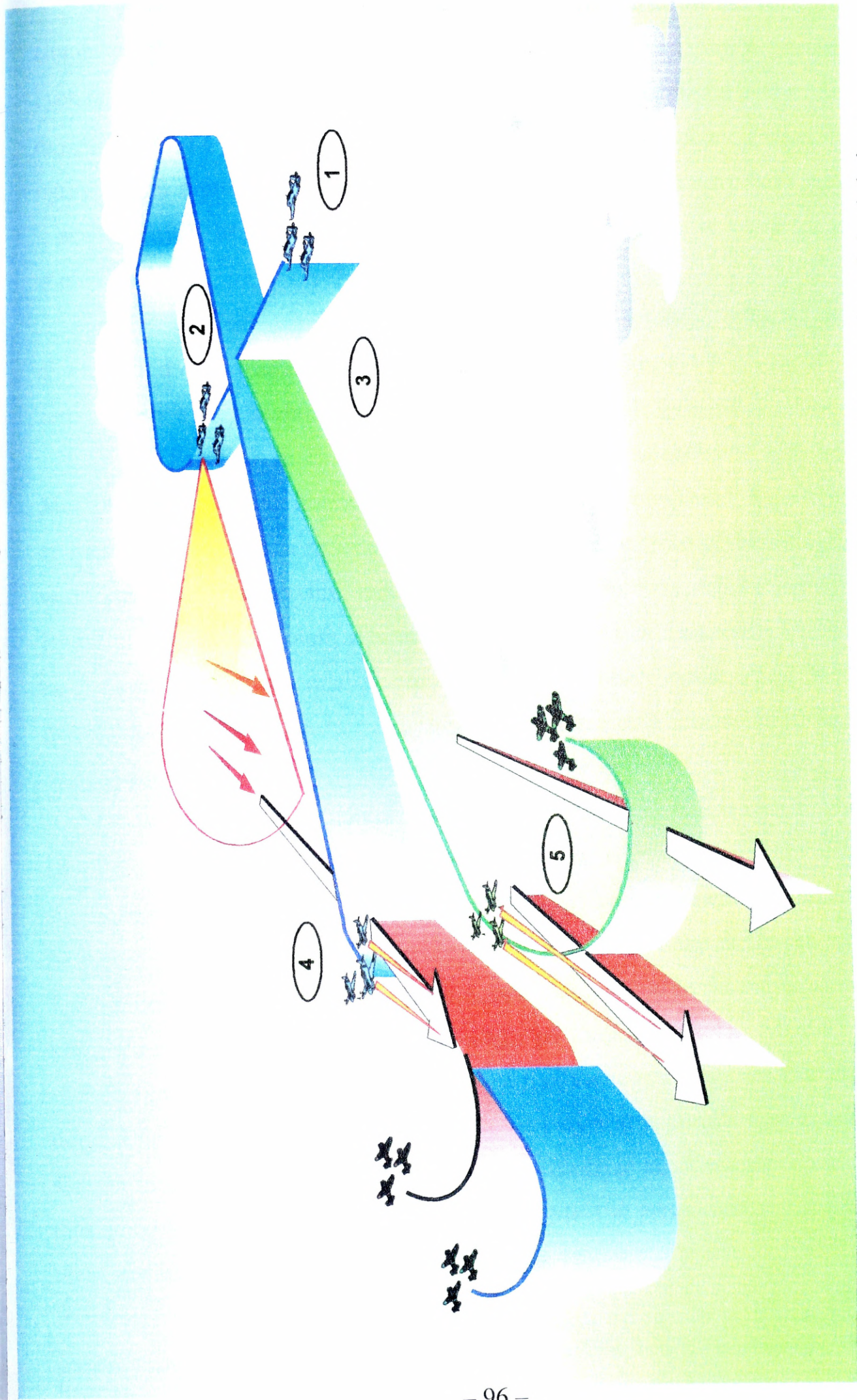
właśnie sytuacji podniesiono w powietrze skrzydło D. Bader'a z zadaniem osłony południowego kierunku powietrznego wyprowadzającego na Londyn.

Była 16.50, gdy Bader rozśrodkował w powietrzu ugrupowanie, przydzielając poszczególnym dywizjom rejony patrolowania. Dowodzący 310 dywizjonem F/Lt J. Jefferies utrzymywał zespół między dwoma warstwami chmur, przy czym warstwa dolna nie była pełna – od czasu do czasu w przerwach obserwowali Ziemię między Croydon a Ashford. Parę minut po 17.00 w dole dostrzegli lecące pod dolną warstwą chmur duże ugrupowanie bombowych Junkers'ów. Jefferies odczekał chwilę, ocenił sytuację i precyzyjnie przydzielił cele poszczególnym eskadrom. Zaraz potem składnie wykonali manewr oskrzydłający i zaatakowali z góry, znad chmur niczego niespodziewających się Niemców, umiejętnie wykorzystując długie korowody obłoków. Krótkie serie pocisków skutecznie szatkowały ugrupowanie bombowców. Atak z chmur przyniósł dywizjonowi w sumie aż osiem zestrzeleń (F/Lt J. Jefferies Ju-88A, P/O E. Fechtner Ju-88A, P/o S. Zimpich Ju-88A, P/O S. Janouch i S. Fejfar Ju-88A, Sgt. R. Puda i Sgt. M. Jiroudek Ju-88A, Sgt. E. Prchal Ju-88A, P/O V. Bergman Ju-88A i Sgt. S. Plzak Ju-88A – rys. 14. Rezultat: 310 dywizjon – 8, Luftwaffe – 0⁶⁴.

Piątek 27 września był pogodowo bardzo różny: raz było słonecznie, to znów niebo zaciągały rozległe warstwy chmurnych ławic. Niemieckie naloty na Londyn nie ustawały i Dowding umiejętnie wykorzystywał siły, by zawsze mieć w gotowości kilka dywizjonów. Ale w południe zmuszony był wysłać w powietrze niemal wszystkie. Do stolicy zmierzał zmasowany nalot blisko 350 bombowców.

O 12.10 310 dywizjon okrojony do eskadry znalazł się w powietrzu. Tym razem czekał go zupełnie inny przebieg walki niż dotychczas. Choć indywidualne ataki grupowego celu były surowo zabronione zdarzali się indywidualiści, powietrzni Don Kichoci, którzy nie bacząc na przewagę liczebną śmiało rzucali się na przeciwnika. Czesi niejednokrotnie wywoływali zdziwienie Anglików swoją swobodą, obyciem w powietrzu, lotniczą klasą. Nigdy jednak nie oznaczało to zupełnej dowolności, nawet kiedy rozdzielali się na pary samolotów: atakujący zawsze był ubezpieczany z tyłu przez prowadzonego. To byli najwyższej próby profesjonaliści, nigdy łatwo nie dawali za wygraną.

⁶⁴ R. Conyers Nesbit, *Illustrated History ...*, s. 166–167; S. Fejfar, *Denik stihacě*, Hradec Králové 1970, s. 99–101; F. Jansky, *Nebesti jezdcí*, Praha 1964, s. 116–117.



Rys. 14. Wykorzystanie przez 310 Dywizjon, do rozbicia niemieckiego nalotu, sprzyjających warunków pogodowych (zaskakujący atak znad chmur)

Zasadnicze oznaczenia schematu: 1 – strefa dyżerowania nad chmurami, 2 – wykrycie nalotu przeciwnika w przestrzeni wolnej od chmur, 3 – podział celów i rozdzielenie ugrupowania bojowego, 4 – związanie walką niemieckich myśliwców osłony, 5 – atak zasadniczymi siłami na bombowce głównego nalotu

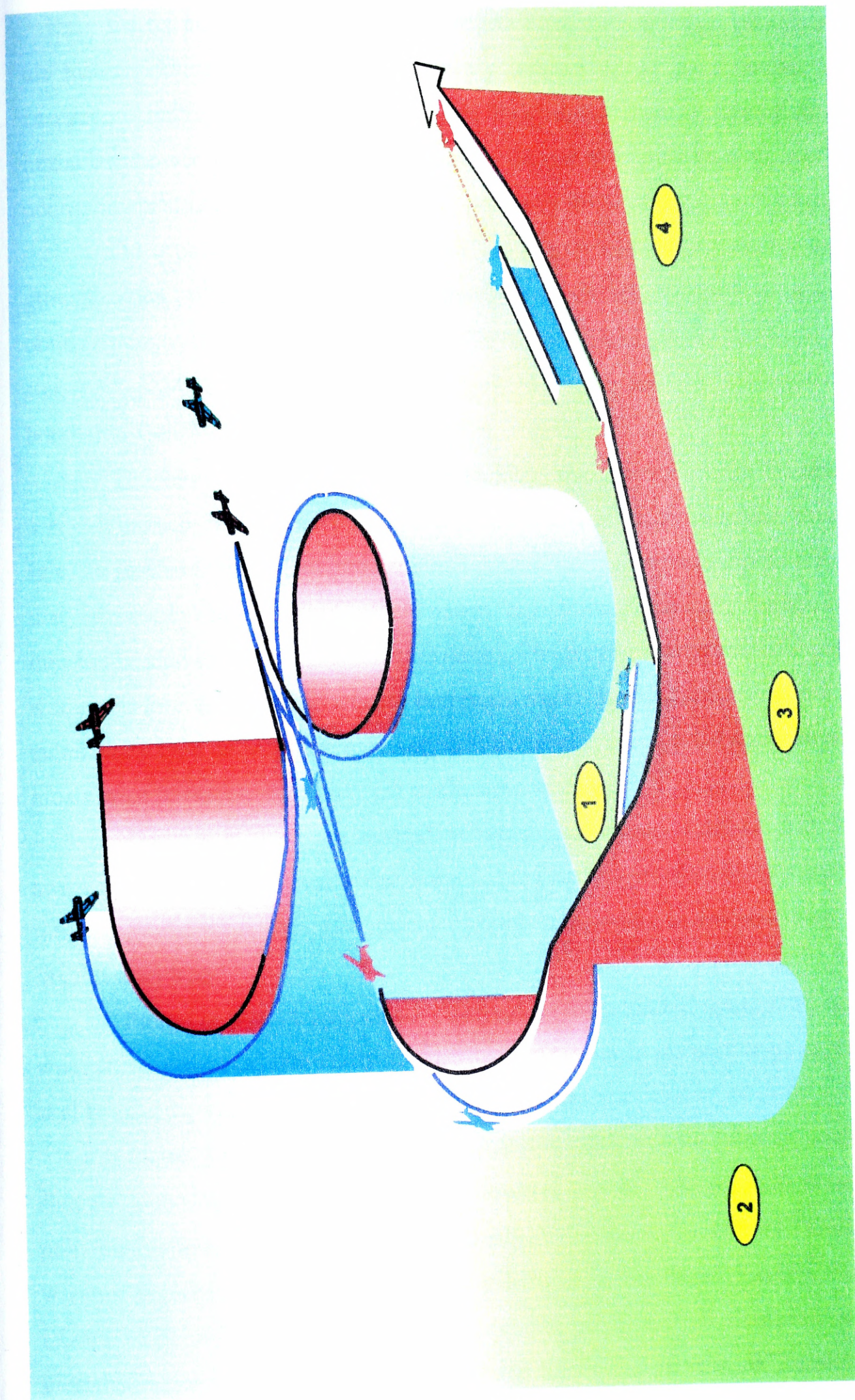
Podczas ostrego wznoszenia na wysokości 3000 metrów zza rozległego pasma chmur wyszło nagle około 60 niemieckich bombowców. Nad nimi w górze eskortujących ich Messerschmitt'ów też było kilkadziesiąt. To niewątpliwie była trudna decyzja czy podjąć walkę⁶⁵. Ale wtedy z drugiej strony zaatakowali Polacy. Zwarte dotychczas ugrupowanie niemieckich bombowców uległo deformacji, rozśrodkowaniu, a jedna z zewnętrznych trójek odłączyła od formacji, skradając się w kierunku dużej luki w chmurach.

F/O E. Fechtner dostrzegł dogodną do ataku sytuację, odłączył kluczem od dywizjonu, dopadł ostatniego Dorniera Do-17 Z z umykającej trójki i zapalił go trzecią serią. Wtedy z góry zaatakowały niemieckie myśliwce, ale było już za późno.

Boczny F/O E. Fechtner'a Sgt. J. Kominek zaatakowany został przez dwa Me-109 i przyjął walkę horyzontalną. Był świetnym fachowcem i doskonale wiedział, że niemieckie myśliwce przewyższają „Hurricane'a nie tylko szybkością, były lepsze w nurkowaniu i wznoszeniu, miały lepszy, nowocześniejszy, bardziej sprawny silnik, lepsze uzbrojenie, amunicję. Ale wiedział także, że jest w doskonałej kondycji fizycznej i psychicznej, i nie miał po prostu wyjścia. Musiał wymknąć się Niemcom, by przejść do ataku. W walce obronnej liczył na większą od Messerschmitt'ów zwrotność swego samolotu.

W ferworze walki nagle wpadli w większą grupę walczących z sobą myśliwców i jeden z jego prześladowców zawieruszył się w bitwie. Drugi chyba wystraszył się możliwością zderzenia z innym samolotem, bo nagle przewrócił Messerschmitta'a na plecy i wydłużonym łukiem znurkował w dół, w kierunku zielonych wód kanału. J. Kominek bez namysłu ruszył za nim. Niemiec miał w nurkowaniu większą szybkość, ale skrócił dystans nurkując do niego po mniejszym łuku. Niemiec wyrównał w dole i szedł tak nisko nad wodą w stronę francuskiego brzegu, że kadłubem niemal dotykał fal. W końcu nie wytrzymał nerwowo i wyrwał w górę. I to go zgubiło. W tym samym momencie Kominek otworzył ogień, układając krótkie serie ośmiu karabinów maszynowych w oliwkowo-szarym płatowcu. Me-109 przewrócił się na plecy, skrzydłem zawadził o fale i wybuchł jak bomba (rys. 15).

⁶⁵ Z.H. Knapp, *Mezi nebem a morěm*, Praha 1946, s. 76–78; F. Fajtl, *Vzpomínky na padlě kamarady*, Praha 1980, s. 127; Vojensky Historicky Archiv, Praha, Fond Československe letectvo, Velka Britanie.



Rys. 15. Pojedynek sgt. Kominka

Zasadnicze oznaczenia schematu: 1 – próba uchylenia się niemieckiego pilota od walki manewrem w dół ku falom wód Kanału, 2 – wykorzystanie dobrych właściwości manewrowych Hurricane, 3 – uzyskanie przewagi nad Niemcem w wysokości i położeniu, 4 – niefortunny manewr myśliwca niemieckiego wysokością i zestrzelenie

Od tej pory intensywność ataków lotnictwa niemieckiego zaczęła sukcesywnie maleć. I chociaż dzienne naloty trwały jeszcze do 31 października, to jednak znacznemu zmniejszeniu uległ ich rozmach. Były realizowane zdecydowanie mniejszą liczbą bombowców, które zastępowano uzbrojonymi w bomby myśliwcami. Wskutek ponoszonych strat dowództwo niemieckie postanowiło przejść do działań nocnych.

Od 6 października Londyn i większe miasta angielskie były bombardowane głównie nocą. W listopadzie Niemcy przeprowadzili silne naloty na najważniejsze obiekty przemysłowe Wielkiej Brytanii: Coventry, Birmingham, Sheffield, Manchester, Liverpool, Bristol, Plymouth, Glasgow, Hume i Belfast. Szczególnie ciężkie bombardowania dosięgły Coventry i Londyn.

Działania nocne były dla niemieckich załóg bombowych bezpieczniejsze, a w dzielnicach mieszkalnych angielskich miast powodowały ogromne straty. Szczęście, że jesienne, trudne warunki atmosferyczne odczuwalnie komplikowały i utrudniały działania. Brak na pokładach nawet najnowocześniejszych bombowców niemieckich odpowiedniego oprzyrządowania nawigacyjno-bombardierskiego, umożliwiającego loty w chmurach i celne bombardowanie bez widoczności ziemi sprawiły, że rezultaty tych nalotów nie były satysfakcjonujące. Nocne bombardowania nie przyniosły więc Niemcom aż takich, jak zakładano rezultatów.

Kiedy 310 dywizjon osiągał w bitwie powietrzne sukcesy, 312 doskonalił swoje umiejętności na ziemi i w powietrzu. 26 września przebazowany został na nowe lotnisko Speke w pobliżu Liverpoolu i podporządkowany nowo powstałej 9 Grupie Myśliwskiej RAF.

Pierwsze powietrzne patrole i potyczki z niemieckimi pilotami nie przyniosły wprawdzie satysfakcjonujących rezultatów, ale dywizjon okrzepł w powietrzu i uzyskał konieczną w działaniach myśliwskich swobodę.

Piątek 11 października wstawał zamglony. Warstwowe chmury szczelnie zasłaniały niebo, tylko od czasu do czasu dostrzec można było poblądłe słońce. Przed południem Niemcy bombardowali Weymouth, Folkestone, Canterbury i Deal. Niemal w samo południe uderzyli na lotniska myśliwców w Southend, Kenley, Biggin Hill i Londyn. Po południu 312 przeszedł do „readiness”, a o 17.50 alarmowo został podniesiony w powietrze. Eskadrę „A” prowadził S/Ldr F. Tyson, a „B” czeski dowódca

dywizjonu S/Ldr J. Ambruš. Około 18.30 ziemia naprowadziła ich na ugrupowanie bombowych Dornier'ów Do-17Z skrycie przemykających do celu między dwoma warstwami chmur w przestrzeni między Prestatyn a Chester. W trakcie wypracowywania dogodnej pozycji do przeprowadzenia zespołowego ataku, Me-109 bocznej osłony wyskoczyły im naprzeciw i dywizjon zwarł się z nimi w walce czołowej. Zaraz po pierwszym ataku S/Ldr J. Ambruš i P/O J. Jaške znurkowali w dół w kierunku na bombowce i nim Niemcy skryli się w chmurach zestrzelili jednego Dornier'a⁶⁶.

Z końcem października natężenie niemieckich nalotów uległo dostrzegalnemu zmniejszeniu. Niemcy w działaniach dziennych wykorzystywali już tylko mniejsze grupy bombowców wybierających utrudnione warunki atmosferyczne do maskowania uderzeń z powietrza. Tylko nocą wciąż nękali angielskie miasta. Bitwa o Wielką Brytanię miała się ku końcowi, zamierała.

310 dywizjon jeszcze 28 października odniósł kolejny sukces. Ten dzień był podobny do poprzednich, mglisty, pochmurny, zimny i deszczowy. Jeszcze przed świtem dywizjon przeszedł do gotowości alarmowej. Dokładnie o 7.50 w bryzgach wyrzucanej spod kół startujących maszyn wody klucz „Hurricane” pod dowództwem S/Ldr G. Blackwood'a wyszedł w powietrze. Jeszcze koła podwozia nie znalazły swego miejsca w skrzydłach, gdy naziemny kontroler nakazał nabór wysokości do 3000 metrów. Chwilę potem na wysokości 2500 metrów, między warstwami deszczowych chmur dostrzegli nad sobą dwie trójki niemieckich bombowców. Były nieco wyżej przed nimi z lewej strony i szły dokładnie w kierunku na Duxford. Nie zastanawiając się zbyt długo zaatakowali jednocześnie całą trójką, ale ich ogień nie odniósł oczekiwanego skutku. Obrona strzelców ogonowych była niezwykle silna. F/Lt J. Maly nieco odstał od klucza podczas przygotowywania pozycji do ataku i gdy strzelcy skoncentrowali ogień na „Hurricane'ach” dowódcę i lewego bocznego zaatakował prawy bombowiec. Junkers Ju-88A-1 zadymił prawym silnikiem, a potem pokazały się na nim krwiste języki ognia. Lecz Maly nie zdążył wykończyć przeciwnika, całe ugrupowanie niemieckich bombowców zniknęło w chmurach. Junkers'a zaliczono jako

⁶⁶ A. Carlaw, *Eagles in the Sky*, Mainstream Publishing, London 1993, s. 39–41; P. Congdon, *Per Ardua ad Astra*, Airline, London 1961, s. 97–99; T. Bickers, *The Battle of Britain*, Salamander Books, London 1990, s. 181.

uszkodzony⁶⁷. Wieczorem tego dnia S/Ldr A. Hess i P/O E. Fechtner udekorowani zostali orderem Distinguished Flying Cross, a Krzyż Walecznych otrzymali dwaj piloci, którzy zginęli w powietrznej walce: por. J. Stěrlacěk i rtm. F. Mark⁶⁸.

Mimo utrwalającej się sukcesywnie w powietrznej bitwie o Wielką Brytanię praktyki grupowych, zespołowych działań lotnictwa indywidualiści wciąż dawali znać o sobie. Niekiedy spotyka się w życiu pechowców, którym nic nigdy do końca się nie udaje. Ale są i tacy, którym w ostatecznym rozrachunku opłaca się nawet sprzeniewierzenie zasadom, lekka niesubordynacja, a sławę przynosi świadome nawet lekceważenie obowiązujących w środowisku przepisów i działanie niemal wbrew woli innych. Josef Frantisek – Czech latający w polskim dywizjonie 303 – niewątpliwie należał do tych drugich. Był typowym samotnikiem, nieokiełznanym, świetnie wyszkolonym myśliwcem – indywidualistą. Nietuzinkowy, rwący się do walki pilot.

Gdy w pamiętny marzec 1939 roku hitlerowcy butnie wkraczali do niebronionej przez nikogo Pragi, nie mógł tego przeboleć. I w tym stanie ducha nie wytrzymał długo. Wczesnym świtem 13 czerwca wskoczył do przygotowanej uprzednio „Avii” i wylądował w Polsce. Krótka kampania wrześniowa nie umożliwiła mu zaprezentowania w powietrzu swoich lotniczych umiejętności, ale nad Francją w ciągu zaledwie trzech tygodni walk zestrzelił aż dziesięć niemieckich maszyn.

Na brytyjskich wyspach losy złączyły Frantiska z polskim dywizjonem 303. Polacy latali bardzo dużo i tam był po prostu w swoim żywiole. Niemal z każdego lotu przywoził zwycięstwo, czasem dwa (5, 9, 11 września), zdarzało się, że nawet trzy (30 wrzesień). Na czym polegał ten niewątpliwie fenomen? Na czym zasadzało się jego powietrzne mistrzostwo? W czym upatrywać należało klucz długiego pasma zwycięstw?

Otóż sgt. Josef Frantisek był nieposkromionym przez nikogo indywidualistą, palącym się do walki w pojedynkę samotnikiem, a przy tym najwyższej próby profesjonalistą – nigdy łatwo niedającym za wygraną. Cechowała go podyktowana wysokimi umiejętnościami pewność siebie, trafność podejmowanych w powietrzu decyzji i ogromna swoboda w operowaniu zaskoczeniem. Posiadał wrodzone zdolności przejawiania graniczącej z ryzykiem inicjatywy. Jeśli nie trzeba było, nie wdawał się

⁶⁷ I. Rajlich, *Esa na obloze*, s. 176.

⁶⁸ A. Hess, *Byli jsme v Bitve o Anglii*, s. 83.

w żadną klasyczną, kołową walkę powietrzną, zdecydowanie preferując błyskawiczny atak z zaskoczenia. Niespodziewane, dobrze przygotowane gwałtowne uderzenie, najlepiej z nieprzewidywanego przez przeciwnika kierunku zazwyczaj przytłaczało go także i zaskakiwało nie tylko taktyczną, ale i psychologiczną przewagą. Szybki, błyskawiczny atak z góry, z dużego przewyższenia, z większej od przeciwnika wysokości był po prostu paraliżujący i nie pozwalał na jakikolwiek manewr obronny. Żadnych, ale to naprawdę żadnych skomplikowanych figur akrobacji lotniczej podczas przeprowadzenia ataku, żadnych wyszukanych ewolucji powietrznych. Po prostu spadał z góry na najbliższego przeciwnika z sektora przestrzeni przez nikogo nie obserwowanego, atakował i natychmiast nie sprawdzając rezultatów uderzenia wychodził z ataku. Na kontrolę przychodził czas, gdy znów niezagrożony znalazł się wysoko nad celem.

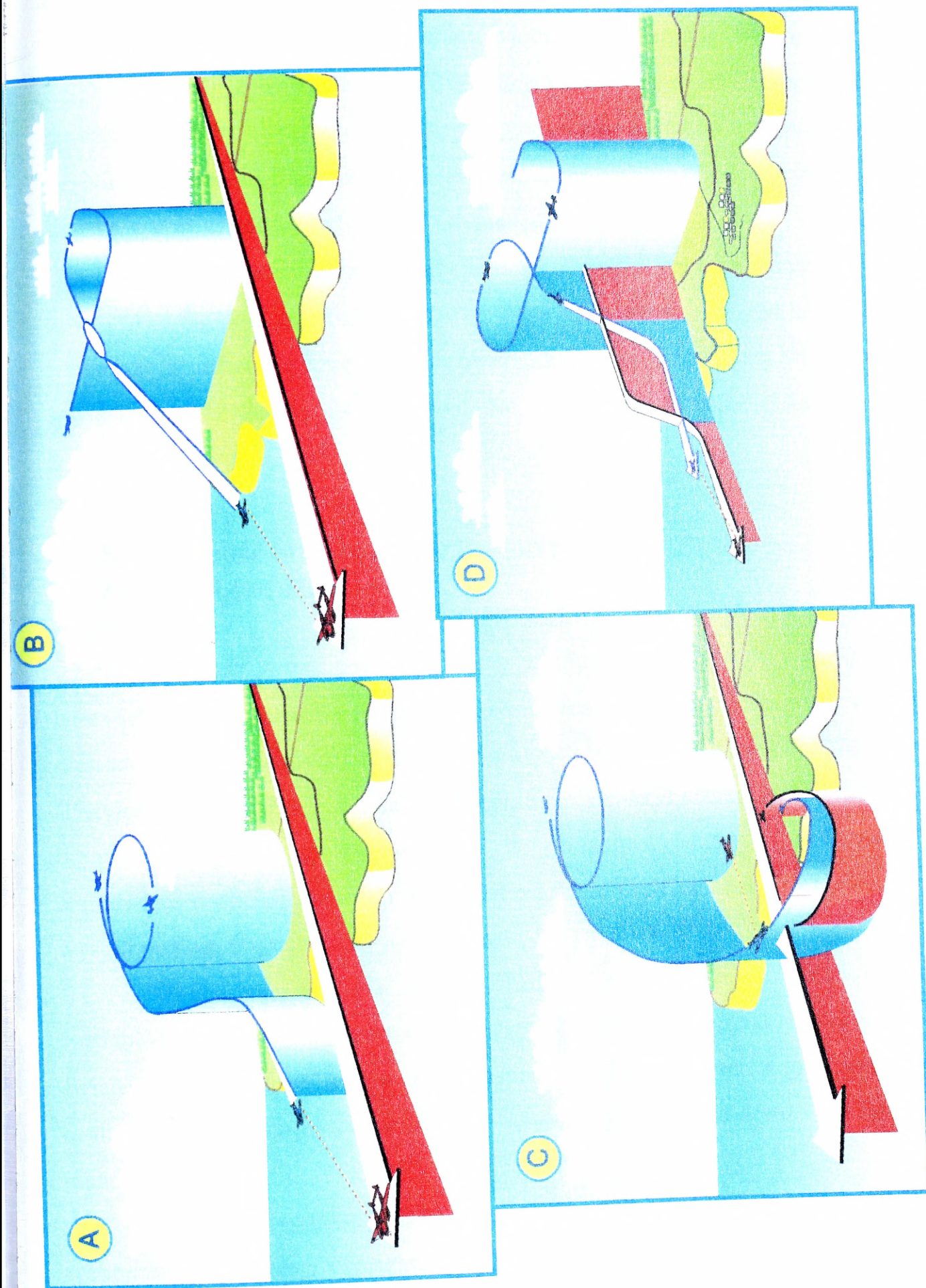
Niejednokrotnie natychmiast po grupowym starcie dywizjonu z bazy szukał pretekstu do indywidualnego raczej polowania na przeciwnika. Czasem była to rzekoma niesprawność samolotu, czasem silnik dobrze „nie ciągnął”. Ale najczęściej urywał się w czasie już rozpoczętej bitwy powietrznej, skrycie opuszczał rejon walki i na pełnej mocy silnika przemieszczał się nad brzeg kanału. Był przy tym mistrzem powietrznego kamuflażu.

Nad samym brzegiem, skryty wysoko w jaskrawych promieniach słońca lub przyczajony między warstwami pokrywających niebo chmur, w zamgleniu, w deszczu, czyhał na mocno wystraszonych, wyczerpanych realizacją bojowej misji Niemców, którzy właśnie wtedy musieli wracać do baz we Francji rozbici, postrzelani, z jednym niepracującym silnikiem i zazwyczaj na resztkach drogiego paliwa, niepozwalającego na długotrwałe manewrowanie obronne. Tu dość łatwo można ich było dostrzec, dopaść, zaskoczyć i dobić jednym atakiem.

Frantisek bardzo oszczędnie operował dźwignią sterowania silnikiem, zachowując paliwo na długotrwałe patrolowanie nad brzegiem kanału i walkę. Zawsze starał się zachować przewagę w wysokości nad celem. Spadał na dostrzeżonego w dole przeciwnika jak grom z jasnego nieba i zestrzeliwał niespodziewających się już niczego Niemców pierwszą, dobrze wymierzoną serią. Zaskoczenie i błyskawiczny atak, poparte fantastycznymi wprost umiejętnościami strzeleckimi, musiały przynosić i zwykle przynosiły oczekiwane, pozytywne rezultaty.

Frantisek zazwyczaj wybierał i uderzał na pojedyncze, odstające od ugrupowania bojowego samoloty lub maszyny ugrupowanie to zamykające. Aby przy tym zaskoczyć przeciwnika i nie pozwolić na organizację jakiegokolwiek obrony Frantisek po dostrzeżeniu przeciwnika przygotowywał atak maskując swoją pozycję wyżej między chmurami, wygaszał utrzymywaną dotychczas prędkość i wprowadzał samolot – w zależności od położenia celu – w nurkowanie, spiralę opadającą lub półprzewrót z kątem nurkowania uzależnionym od utrzymywanej przewagi w wysokości. Umiejętnie zamieniona wysokość na prędkość w czasie nurkowania poprawiała manewrowość, nie pozwalała przeciwnikowi wyjść spod nagłego uderzenia, ale i skracała czas celowania i prowadzenia ognia. Frantisek wiedział o tym doskonale. Z tego względu wstępne celowanie rozpoczynał jeszcze w trakcie wypracowywania taktycznie dogodnej do otwarcia ognia pozycji, uwzględniając możliwe manewry obronne, które mógł w walce zastosować przeciwnik. Z tych względów każdy jego manewr obronny był wcześniej przewidziany, a seria ze wszystkich karabinów maszynowych jednocześnie celna i zazwyczaj rozstrzygająca starcie (rys. 16).

Frantisek zwykle nie atakował ponownie tego samego celu: zestrzeliwał lub uszkadzał samolot przeciwnika – drugiego ataku raczej nie było. „Metoda Frantiska” zyskała sobie wielu zwolenników wśród myśliwców polskich, brytyjskich, nowozelandzkich itd. Była między nimi wszak jedna, być może niewielka, ale jednak dostrzegalna różnica: podczas gdy ci myśliwcy pędzili nad kanał dopiero po zakończonym już powietrznym starciu, po wykonaniu zasadniczego zadania bojowego, Frantisek czynił to zwykle natychmiast po starcie z bazy lub w trakcie trwania walki. A to było niebezpieczne dla pozostałych pilotów dywizjonu. Wreszcie, gdy pewnego dnia dowódca klucza omal nie zginął w walce tylko dlatego, że przy jego prawym skrzydle zabrakło bocznego, dowódca 303 dywizjonu kpt. Witold Urbanowicz lekko się zdenerwował. „Panie kolego – przywołał Frantiska do porządku – dywizjon jest wielce rad, że ma w swoim składzie tak znakomitego jak Pan myśliwca. Proszę jednak nie zapominać o jednym: jesteśmy żołnierzami i jako tacy winniśmy właściwie spełniać swoje obowiązki. Bądź Pan łaskaw nie opuszczać ugrupowania bojowego przed walką ... „Do you understand?”



Rys. 16. „Frantiskove boje” – najczęściej stosowane przez czeskiego myśliwca sposoby atakowania wykrytych nad angielskim wybrzeżem samolotów niemieckich

A – z płaskiego szybowania, B – z półprzewrotu, C – z zastosowaniem spirali opadającej, D – z nurkowania

Z chwilą ostatecznego zrezygnowania z inwazji, a następnie z nalotów dziennych i walk powietrznych z myśliwcami RAF-u bitwa o Wielką Brytanię została zakończona. Jako datę zamknięcia batalii przyjęto 31 październik 1940 roku.

Wygrali ją bezapelacyjnie Brytyjczycy. Niemcy tę batalię przegrali. Termin inwazji odkładany kilkakrotnie, ostatecznie odłożony został na czas bliżej nieokreślony. Niemcy ponieśli pierwszą klęskę w czasie tej wojny. Wielka Brytania utrzymała się jako ważny czynnik strategiczny na Zachodzie Europy.

Bombardowania nocne trwały jednak ze znaczącym natężeniem jeszcze do połowy 1941 roku pociągając za sobą wciąż duże straty głównie wśród ludności cywilnej i mniejsze w infrastrukturze przemysłowej. Zbliżający się wybuch wojny niemiecko-sowieckiej dostrzegalnie odciążał Wielką Brytanię. Odciążał także jej lotników.

3.2. Skuteczność lotnictwa czechosłowackiego w walce – sukcesy i porażki

Niespodziewane, gwałtowne w przebiegu i upokarzające porażki ponoszone przez wojska sprzymierzonych w maju i czerwcu 1940 roku, a szczególnie straty poniesione podczas ewakuacji spod Dunkierki w lotnictwie myśliwskim RAF-u zmusiły Brytyjczyków do zrewidowania, a następnie zmiany krytycznego poglądu na wartości bojowe myśliwców innych narodowości, w tym także Czechów. W walkach nad Francją bowiem wykazali nie tylko odwagę, doskonałe umiejętności pilotażowe, ale także wysoki poziom bojowego przygotowania.

Wobec narastających nalotów Luftwaffe Anglia była mocno wyczerpana i osłabiona. Starczało samolotów, lecz bardzo brakowało dobrze wyszkolonych, doświadczonych pilotów. Wtedy sięgnięto po najgłębsze rezerwy, a gdy i tych nie starczyło, ogłoszono wśród cudzoziemców ochotniczy zaciąg do szeregów Fighter Command.

Na apel brytyjskich władz lotniczych wszyscy czescy piloci myśliwscy natychmiast zgłosili chęć przeszkolenia. Niebawem pojedynczo i małymi grupami kierowani byli na lotniska, gdzie odbywało się szkolenie na „Hurricane” i „Spitffire”.

Ogólne straty Luftwaffe w bitwie o Wielką Brytanię sięgnęły liczby 1733 samolotów wszystkich typów, przy czym lotnictwo myśliwskie zestrzeliło 1437 samolotów, artyleria przeciwlotnicza 296. Brytyjczycy z kolei stracili 915 samolotów i 643 uszkodzono oraz zabitych 497 i rannych 422 pilotów. Niemcy ponieśli ogromne straty, a kadry Luftwaffe straciły wysoką dotychczas psychiczną odporność⁶⁹.

Autorami zwycięstwa w bitwie o Wielką Brytanię w pierwszym rzędzie byli piloci lotnictwa myśliwskiego oraz całe wspierające ich zaplecze: żołnierze systemu obrony przeciwlotniczej, personel techniczny, ubezpieczenia lotów i zabezpieczenia. To było zbiorowe zwycięstwo wielu tysięcy ludzi.

Sukcesy uzyskane przez czechosłowackich myśliwców w bitwie najlepiej widać w porównaniach ogólnych zwycięstw i strat. W bitwie walczyło 89 czeskich pilotów. Czesi uzyskali 56 zestrzeleń pewnych i 20 prawdopodobnych. Uszkodzili 14 samolotów. Z zestrzeleń pewnych na Czechów walczących w dywizjonach brytyjskich przypadło: zestrzelenia pewne 9 samolotów, prawdopodobne 5. Ogólne straty czeskich lotników w ciągu 3 miesięcy bitwy wyniosły 8 poległych pilotów. W stosunku do strat brytyjskich były to niewielkie straty, ponieważ piloci czechosłowaccy byli znakomicie wyszkoleni i posiadali wysokie umiejętności do prowadzenia walki powietrznej (rys. 17).

Piloci czescy w zażartych walkach powietrznych znakomicie potrafili wykorzystać walory brytyjskiego „Hurricane’a”. Przeprowadzone badania (F.Fajtl, E. Cejka, F. Jansky, A. Hess, J. Plzak, A. Vasatko) wykazują, że z uwagi na nieco mniejszą prędkość lotu poziomego myśliwca od niemieckiego „Messerschmitt’a” i potrzebę uzyskania zaskoczenia piloci częściej atakowali cele z przewyższenia, z uzyskanej uprzednio nad przeciwnikiem przewagi w wysokości (49%). Gdy sytuacja i czas nie umożliwiały uzyskania takich warunków atak przeprowadzano z lotu poziomego, z wysokości na której dostrzeżono nalot (34%). Ale zdarzały się również sytuacje, gdy wskutek błędów popełnianych przez naziemnych nawigatorów naprowadzania lub opóźnionego startu z lotnisk, myśliwce nie zdołały osiągnąć nakazanej wysokości.

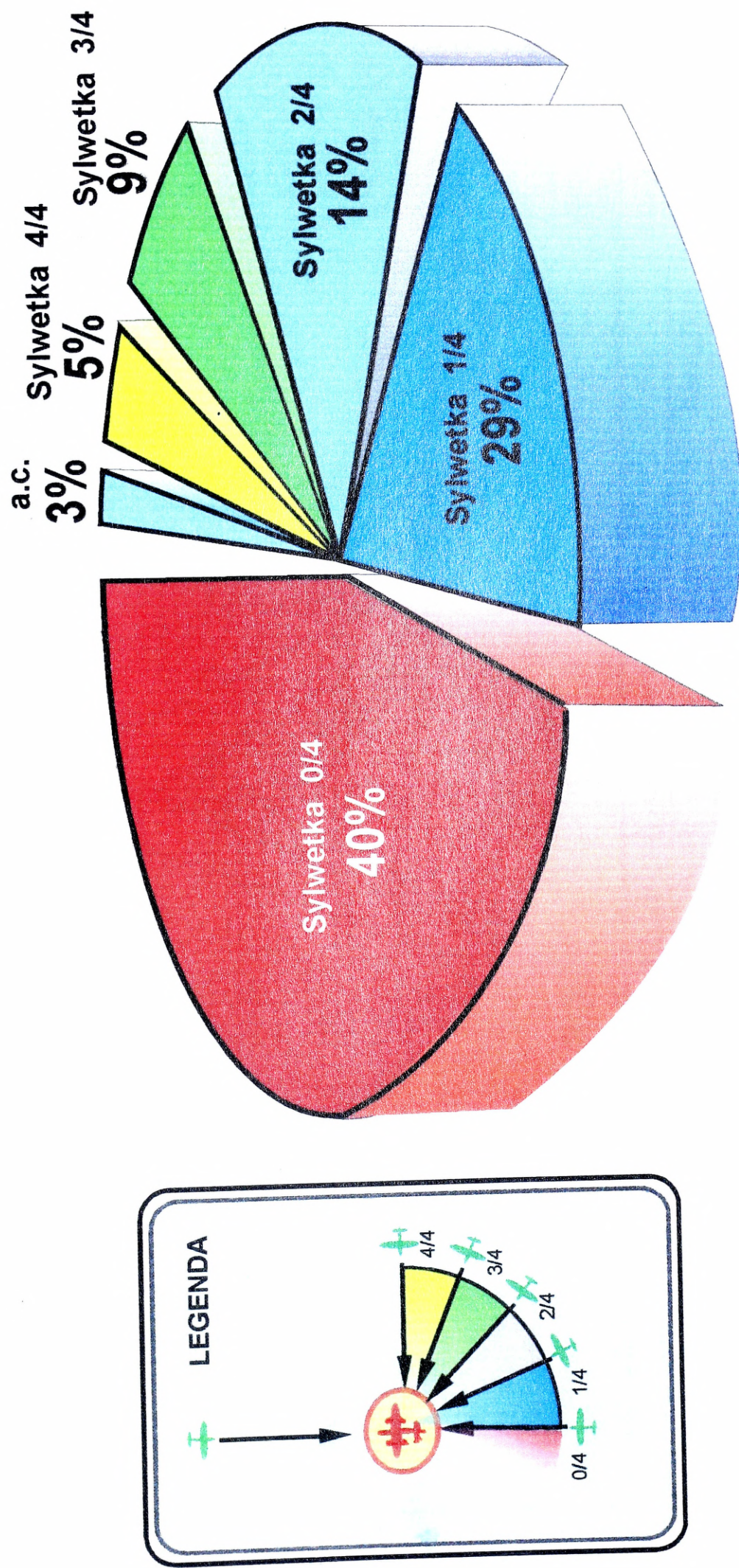
⁶⁹ Z. Šmoldas, *Českoslovenští letci w boji proti Fašizmu*, Bratysława 1987, s. 68; Vojensky Historický Archiv – Praha, Fond CSV-F sign. 421/46; Fond CSL VB I – sign. 217/C.III – 2a/1/112; E. Banaszczyk, s. 198.

Rys. 17

NAJCZĘŚCIEJ STOSOWANE PRZEZ PILOTÓW CZECHOSŁOWACKICH SPOSOBY ATAKOWANIA CELÓW POWIETRZNYCH

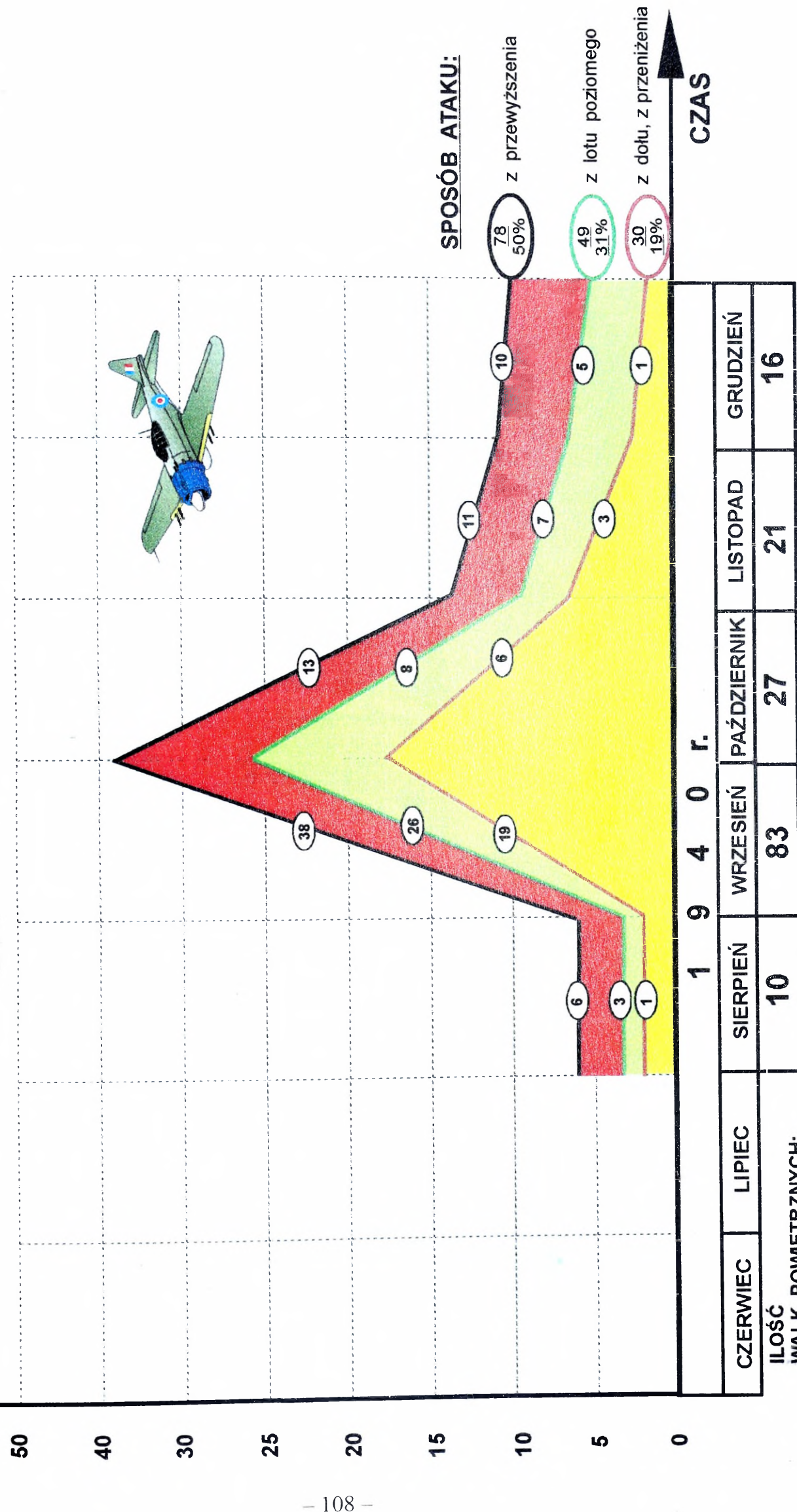
(L. Deighton, F. Faitl, A. Hess, J. Plzak, A. Vasatko, bad. własne)

A. Z WYKORZYSTANIEM MANEWROWOŚCI SAMOLOTU



Źródło: L. Deighton, wyd. cyt.; F. Faitl, wyd. cyt.; A. Hess, wyd. cyt.; J. Plzak, wyd. cyt.; A. Vasatko, wyd. cyt.

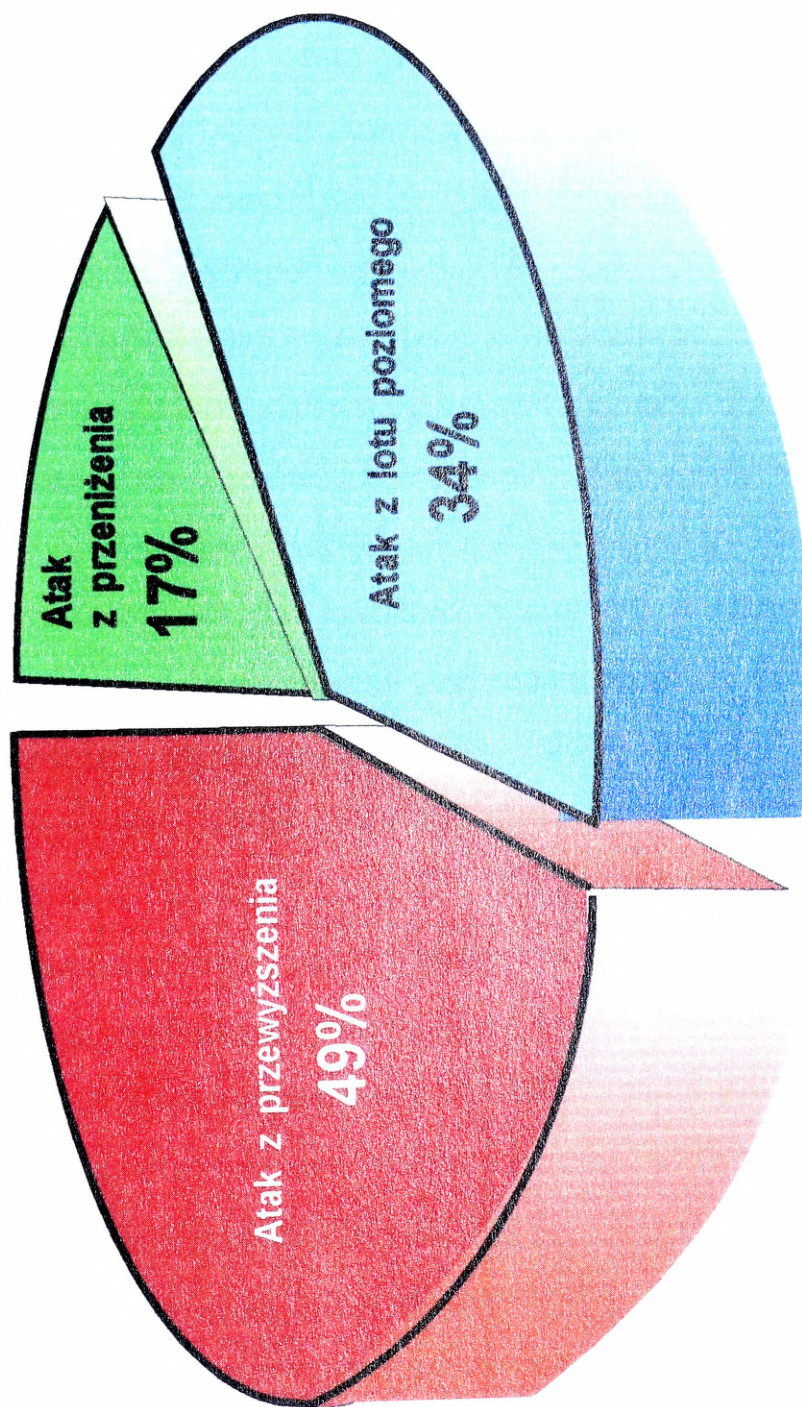
SPOSOBY ATAKOWANIA CELÓW POWIETRZNYCH NAJCZĘŚCIEJ STOSOWANE PRZEZ PILOTÓW CZECHOSŁOWACKICH W BITWIE O WIELKĄ BRYTANIĘ



Źródło: E. Cejka, wyd. cyt.; F. Jansky, wyd. cyt.

NAJCZĘŚCIEJ STOSOWANE PRZEZ PILOTÓW CZECHOSŁOWACKICH SPOSOBY ATAKOWANIA CELÓW POWIETRZNYCH

B. Z WYKORZYSTANIEM WYSOKOŚCI



Źródło: L. Deighton, wyd. cyt.; F. Falt, wyd. cyt.; A. Hess, wyd. cyt.; J. Plzak, wyd. cyt.; A. Vasatko, wyd. cyt.

Czesi nigdy jednak nie porzucali zamiaru zatrzymania niemieckiego nalotu i decydowali się na mniej skuteczny, trudniejszy w realizacji atak z przniżenia w stosunku do wykrytego celu (17%).

Wzajemne położenie samolotów w powietrzu dopingowało do umiejętnego wykorzystywania zwrotności myśliwca. Najczęściej atakowano z ulubionej przez wszystkich pilotów myśliwskich na świecie tylnej półsfery celu, od ogona samolotu, pod sylwetką 0/4 – 40% przeprowadzonych ataków. Ale dobra manewrowość „Hurricane’a” umożliwiała swobodę manewrowania wokół celu. Dlatego znaczącą część ataków przeprowadzano także z boku: pod sylwetką 1/4 – 29%, 2/4 – 14%, 3/4 – 9%, 4/4 – 5%. Gdy sytuacja zmuszała do tego nie stroniono od trudnego, desperackiego ataku czołowego, realizowanego na kursach spotkaniowych z celem – 3% ataków.

Niemalą wpływ na stosowane w walce sposoby atakowania celów wywierały słynne „angielskie” warunki atmosferyczne: piętrowe, warstwowe chmury, zamglenia, deszcze. Analizując udział czechosłowackiego lotnictwa w bitwie o Wielką Brytanię, styczeń–grudzień 1940 roku, to największe sukcesy przypadają na okres stosunkowo dobrej pogody, przełom września i października; potem jesienne warunki atmosferyczne ograniczyły zarówno ilościowy udział, jak i wachlarz stosowanych sposobów atakowania niemieckich nalotów.

Na podkreślenie zasługuje odwaga, hart i wytrwałość czeskich pilotów w bitwie o Wielką Brytanię – jednak czynnikiem decydującym było jednak mistrzowskie opanowanie sztuki prowadzenia działań powietrznych i co należy podkreślić szczególnie – nieustanne jej wzbogacanie, doskonalenie. Czesi mocno przeżywali każde powietrzne starcie, ale też wiele z nich wynosili, wiele się uczyli.

Początkowo traktowani z mniejszą lub większą rezerwą, nawet nieufnością, z biegiem czasu zdobyli sobie wśród lotników brytyjskich wielu prawdziwych przyjaciół. Najwięcej było ich oczywiście wśród pilotów bojowych. W powietrznych walkach nawiązywały się najbardziej szczerze i trwałe, cementujące się we wspólnej doli i niedoli przyjaźnie. Potrafili też wzbudzać respekt i sympatię u niejednego wybitnego lotnika i dowódcy, który zetknął się z nimi.

Ogromną sympatię wzbudzili czescy lotnicy w społeczeństwie brytyjskim. Nic dziwnego – byli rzecz można dość często bohaterami dnia, stąd i ogromne nimi

zainteresowanie, u którego podstaw tkwiła egzotyczna aura ich otaczająca. Jako naród byli w Anglii niemal nieznani. I ci nieznani cudzoziemcy, obok Polaków okazywali się niemal równi Anglikom, a nawet zdolni byli ich przewyższyć w ratowaniu Królestwa przed wrogą inwazją – to znaczyło bardzo wiele.

Głównodowodzący całością lotnictwa myśliwskiego w czasie bitwy o Wielką Brytanię marszałek (air chief-marshal) Hugh Dowding, który początkowo nie był przekonany co do celowości tworzenia odrębnych, narodowych dywizjonów myśliwskich, dość szybko zmienił swoją opinię. W opublikowanym w „London Gazette” raporcie o rezultatach bitwy z 11 września 1946 roku napisał: „... Muszę wyznać, że miałem pewne wątpliwości, co do wpływu, jaki musiały wywrzeć na polskich i czeskich pilotach doświadczenia wojenne w ich krajach. Moje wątpliwości zostały jednak rozwiane, wszystkie bowiem trzy dywizjony (dwa polskie i jeden czeski) rzuciły się do walki z brawurą i entuzjazmem ponad wszelkie pochwały. Natchnienie do walki dawała im paląca nienawiść do Niemców, która uczyniła z nich śmiertelnie niebezpiecznych przeciwników. Pierwszy polski dywizjon 303 w grupie myśliwskiej nr 11 w ciągu miesiąca zestrzelił więcej Niemców niż jakakolwiek brytyjska jednostka w tym samym czasie. Inni Polacy i Czesi, działający małymi grupami w dywizjonach brytyjskich, walczyli bohatersko, choć najskuteczniej bili się we własnych, narodowych jednostkach”⁷⁰.

Czescy lotnicy w bitwie o Wielką Brytanię zadawali widoczne, poważne ciosy wrogowi swojej ojczyzny i świata, nieproporcjonalnie duże do swych sił. Wieści o tym, że biją się nie tylko czynnie, ale i bardzo ofiarnie rozchodziły się na cały świat. Ci młodzi ludzie pokazywali wówczas, że choć hitlerowcy zabrali im kraj, Czechosłowacja żyje, walczy i walczyć będzie aż do ostatecznego zwycięstwa. Był to w owych czasach sukces ogromny, bo przede wszystkim moralny. Potrafił nie tylko wzruszać, potrafił zagrzać do wytrwałej walki także kraj, który przeróżnymi drogami o zwycięstwach swoich lotników się dowiadywał.

⁷⁰ Cz. Krzemiński, *Wojna powietrzna w Europie 1939–1945*, WIH, Warszawa 1982, s. 131.

3.3. Czesi i Słowacy w lotnictwie transportowym i w służbach pomocniczych

30 września 1940 roku sztab generalny niemieckich wojsk lądowych opracował specjalny memoriał, w którym podkreślono niewłaściwość dalszego przedłużania pogotowia inwazyjnego. Z uwagi na prace koncepcyjne i przygotowania do podjęcia realizacji operacji „Barbarossa” – jak nazwano agresję na Związek Radziecki – ostro rysowała się konieczność dokonania stosownych przegrupowań wojsk i wzajemnego ich szkolenia. Trwający nad kanałem stan koncentracji nie mógł być przeciągany w nieskończoność. Sztab sugerował zastąpienie przedłużającej się koncentracji wojsk jej pozorowaniem, na co Hitler ostatecznie się zgodził. 12 października zdecydował, iż podjęcie operacji „Seelöwe” przesuwana na wiosnę. Ale jak słusznie podkreśla niemiecki historyk wojskowości Helmuth Greiner „... po odroczeniu w październiku operacja „Seelöwe” już nigdy nie była poważnie brana pod uwagę ...” Zrezygnowano zatem na razie z Anglii, z którą Luftwaffe nie była w stanie sobie poradzić.

Z chwilą zrezygnowania z operacji inwazyjnej, a następnie z dziennych nalotów i walk z RAF-em, bitwa o Wielką Brytanię została zakończona, a jako datę jej zamknięcia uznano 31 października 1940 roku. Mimo to hitlerowska „zaostrzona wojna” trwała nadal i trwać miała aż do 10 maja 1941 roku, a niekiedy historycy okres ten uważają nawet za końcową fazę bitwy.

Wygrali ją bezapelacyjnie Brytyjczycy. Czesi nadal uczestniczyli w walkach, nie zdając sobie nawet sprawy, że bitwa o Wielką Brytanię przeszła już swe apogeum i właściwie dobiegała ku końcowi.

Gwałtowny przebieg powietrznych zmaganiań we wrześniu i początkowych dniach października spowodował niesłychanie szybkie zużywanie maszyn. Samoloty co prawda w większości powracały na lotniska bazowania, ale znaczący ich procent nie nadawał się do dalszej eksploatacji. Jaskrawym tego przykładem była sytuacja w 310 dywizjonie, w którym po południowych walkach 15 września nadających się do lotu było jedynie pięć „Hurricane”. Oczywiście najprostszym wyjściem byłoby przekazanie okaleczonych ciężko w walkach samolotów do remontu fabrycznego, lecz w takim przypadku dywizjon mógłby wprawdzie wykonywać dalsze zadania, ale jedynie w składzie niepełnej, bo zaledwie pięciosamolotowej eskadry. A tak następnego

dnia rano na starcie stanęły wszystkie maszyny w liczbie dwunastu, choć do dywizjonu nie nadeszły żadne nowe uzupełnienia. Ten trudny problem – wydałoby się nie do załatwienia – rozwiązał odpowiedzialny personel techniczny dywizjonu, ludzie lotniczego zaplecza, o których w bojowych kronikach niewiele napisano, a byli to ludzie niestrudzeni i jakże często decydujący o wynikach walki w powietrzu.

Lotnictwo w miarę swego gwałtownego rozwoju i doskonalenia stawało się coraz bardziej zależne od obsługi naziemnej, której liczba w związku z tym stale rosła. Nowoczesne samoloty typu „Hurricane” i „Spitfire” wymagały już troskliwej opieki nie jednego, a co najmniej kilku technicznych specjalistów. Jeden mechanik zajmował się tylko silnikiem, drugi płatowcem, trzeci systemem uzbrojenia samolotu, czwarty pokładowym oprzyrządowaniem, a kolejny radiową aparaturą. Dość często zdarzało się przy tym, że dodatkowo potrzebny był jeszcze do samolotu blacharz, ślusarz, czasami stolarz, a nawet malarz. Bo po całonocnym remoncie trzeba było pomalować maszyny, aby wyglądały w powietrzu „jak nowe”. A to dla pilotów miało bardzo duże znaczenie.

W rękach wszystkich tych specjalistów spoczywał los samolotu, który często po walce lądował z pokierszowanym seriami pocisków kadłubem, postrzelanymi skrzydłami, uszkodzonym podwoziem, popękany przewodami różnych instalacji pokładowych, źle pracującą aparaturą radiową, unieruchomionymi karabinami, ledwo trzymającym się kupy usterzeniem itd. Czasem budziło wprost zdziwienie, że taki wrak czeski pilot doprowadzał na macierzyste lotnisko, bo jak twierdzili specjaliści – nie miał prawa.

Czescy mechanicy wiedzieli doskonale, że trzeba zrobić wszystko co możliwe, aby samolot uczynić sprawnym do kolejnego lotu bojowego i to w czasie możliwie najkrótszym, najlepiej do rana. A sprawność do bojowego lotu oznaczała usunięcie najdrobniejszej nawet niesprawności, najmniejszego defektu. Bo w manewrowej walce powietrznej „na śmierć lub życie” najdrobniejsze niedopatrzenie mogło stać się przyczyną tragedii.

To była sprawa honoru dla czeskich mechaników lotniczych nie tylko w okresie bitwy o Wielką Brytanię, ale i podczas całej wojny. Ci ludzie przemierzyli drogi Europy i drogi Francji, aby wraz ze swymi pilotami stanąć do walki przeciwko temu samemu wciąż wrogowi. Śmiało można wysunąć tezę, że poziom ich fachowych

umiejętności w pełni odpowiadał specjalistycznemu przygotowaniu personelu latającego. Jedni zwycięsko walczyli w powietrzu, drudzy bez wytchnienia – na ziemi.

Organizacja służby technicznej w czeskich dywizjonach nie odbiegała od myśliwskich dywizjonów RAF-u. Każda eskadra dysponowała własnymi zespołami mechaników, którzy w dywizjonach czeskich przydzielani byli na stałe do poszczególnych maszyn. Niezależnie od tego każdy dywizjon dysponował specjalnym pododdziałem remontowo-naprawczym (Maintenance Flight), którego personel zajmował się głównie okresowymi przeglądami samolotów i ich poważniejszymi naprawami. Oczywiście gdy trzeba było szybko doprowadzić uszkodzony w walkach samolot do stanu bojowej używalności, w pracę włączali się wszyscy mechanicy bez względu na służbowy przydział.

Ci mechanicy – a było ich przecież kilkakrotnie więcej niż pilotów – to cisi, nieznani bohaterowie tej wielkiej bitwy. Lecz z całą pewnością bohaterowie, którzy swymi iście złotymi rękami zrobili jakże wiele dla pokonania przeciwnika. Ich poczucie obowiązku, wypływające niewątpliwie z autentycznego patriotyzmu, godne jest szczególnego podkreślenia. Poświęcenie w walce z wrogiem czeskich pilotów było z całą pewnością bezgraniczne, lecz ich bohaterski poryw stawał się jak gdyby ukoronowaniem żmudnego, codziennego, szarego, ale jakże odpowiedzialnego wysiłku ludzi, którzy pozostawali na ziemi, gdy owoc ich troski i pracy szedł w powietrze, by walczyć. Dawali z siebie doprawdy wszystko, stawali się też prawdziwymi współtwórcami zwycięstw powietrznych.

Bardzo poważną rolę w szkoleniu i doskonaleniu czeskiego personelu odegrał instruktorski i dowódczy personel brytyjski. Wypada dodać, że w miarę osiągania gotowości bojowej dywizjonów, w miarę upływu czasu, jeszcze w okresie bitwy, brytyjscy oficerowie w dywizjonach czeskich okazywali się coraz bardziej zbędni. Nie dlatego, iż czeski personel opanował w stopniu więcej niż dostatecznym język angielski, ale również z tego powodu, iż Brytyjczycy stawali się coraz bardziej dla Czechów uciążliwi i w powietrzu i na ziemi. Przesadne ingerowanie w sprawy, których rozwiązanie mogło być dokonane przez dowódców czeskich lepiej, wykorzystywanie niekiedy swej uprzywilejowanej bądź co bądź pozycji, chęć wykazywania swej dowódczej roli jako elementu sukcesów bojowych – wszystko to powoli stawało się dla czeskich dywizjonów uciążliwym balastem. W końcu doprowadzono do czystych, rdzennych czeskich jednostek.

ZAKOŃCZENIE I WNIOSKI

Luftwaffe miała szansę osiągnięcia sukcesu, gdyby precyzyjnie zdołano przynajmniej na południowym wybrzeżu Anglii zniszczyć stacje radiolokacyjne, a następnie przerwać funkcjonowanie lotnisk brytyjskich myśliwców, jak to 2 września z całą stanowczością proponował szef sztabu Luftwaffe gen. Jeschonnek. Jedynie on stał nieprzejednany na stanowisku, że cały ciężar ataków lotniczych skupić należy na lotniskach i wyłącznie na lotniskach, aż do osiągnięcia ostatecznego skutku – „wybombardowania” myśliwców brytyjskich z wojny. Göring zdecydował się jednak – nie bez wyraźnych sugestii samego A. Hitlera – na uporczywe bombardowanie Londynu z równoczesnym nękaniem ogniowym najważniejszych lotnisk.

Ta próba „rzucenia Brytyjczyków na kolana” latem i jesienią 1940 roku samymi tylko atakami z powietrza była bliska pomyślnego finału. Ale Luftwaffe brakowało kilku ważnych ogniów. Przede wszystkim ciężkiego, czterosilnikowego samolotu bombowego i wystarczających rezerw dobrze wyszkolonych pilotów. W tej sytuacji priorytet siłą rzeczy musiał zostać przyznany szturmowcowi Ju-87 „Stuka” i średnim bombowcom Do-17, He-111 i Ju-88. Jednak były one dość wrażliwe na ostrzał myśliwców, dysponowały ograniczonym raczej zasięgiem, dość słabym uzbrojeniem obronnym, a udźwig ładunku bojowego okazał się niewystarczający.

Niemcy do samego końca nie zdawali sobie sprawy z topniejącej w zastraszającym tempie liczby pilotów myśliwskich RAF-u. Brytyjczycy tak, mimo że dość trudno przychodziło im zgodzić się z tym dość oczywistym i widocznym gołym okiem już w lipcu 1940 roku faktem, ale dostrzegli go na tyle w porę, że reakcja okazała się wprost zbawienna.

Niemieckie lotnictwo myśliwskie liczące na początku bitwy około siedemset Me-109 nie było w stanie liczebnie sprostać obciążeniu go podwójnym zadaniem: wywalczenia panowania w powietrzu nad wyspami i wystarczającej osłonie wypraw bombowych. Znikomy promień działania myśliwca Me-109 dostrzegalnie ograniczał zasięg operowania lotnictwa bombowego głównie do Południowo-Wschodniej Anglii.

Tam zaś Brytyjczycy zbudowali swego rodzaju „obronną tarczę” podwójnego kręgu lotnisk i skupili wysiłek lotnictwa myśliwskiego (początkowo tylko dywizjonów brytyjskich, ale zaraz później polskich i czeskich).

Gęstniejący z miesiąca na miesiąc pierścień nadbrzeżnych radarów w porę ostrzegał obrońców przed każdym większym nalotem niemieckim. Uderzenia z zaskoczenia były z tego względu praktycznie wykluczone. Czescy piloci bardzo szybko opanowali współpracę z brytyjskim systemem dowodzenia i stali się trwałym ogniwem systemu obrony powietrznej wysp.

Jakby na przekór niemieckim założeniom liczba brytyjskich samolotów myśliwskich (również około siedemset) prawie nie uległa spadkowi podczas bitwy mimo ponoszenia dotkliwych strat zarówno na ziemi, jak i w powietrzu. Brytyjski przemysł produkował w rozstrzygających o powodzeniu miesiącach ponad dwukrotnie więcej myśliwskich maszyn niż niemiecki. Do tego swój wkład wniósł także naziemny personel techniczny czeskich dywizjonów swoją codzienną, wytężoną i efektywną pracą.

Ale problemem pierwszej wagi, problemem zasadniczym byli dobrze wyszkoleni i doświadczeni w walkach powietrznych piloci. Stąd tak wytrwałe poszukiwania wszystkimi dostępnymi środkami, by sukcesywnie uzupełniać składy bojowe. Nic więc dziwnego, że wprost wybawieniem było wcielenie do RAF-u polskich i czeskich pilotów myśliwskich. Ich dokonania w bitwie przeważały szalę zwycięstwa na stronę angielską.

Dzięki doskonałemu przygotowaniu pilotów, ich aktywności i szaleńczej niemal odwadze dzienne naloty niemieckich bombowców musiały ulec najpierw zmniejszeniu, a potem nawet zawieszeniu. Na tę intensywność działań znaczący wpływ wywierała ograniczająca użycie lotnictwa, coraz kłopotliwsza jesienna pogoda. Tymczasem czescy piloci z każdym dniem nabierali coraz większego doświadczenia w lotach bez widoczności ziemi. Te doświadczenia i rosnące umiejętności pilotażowe sprawiały, że wraz z Brytyjczykami i Polakami zadawali straty, które Niemcy uznali nie do zaakceptowania.

Zmieniona w końcowej fazie bitwy przez Luftwaffe taktyka z nalotów zamoszonych na ataki większej liczby obiektów niewielkimi liczebnie grupami bombowców ze znikomą, lub w ogóle bez żadnej osłony myśliwskiej, zdecydowanie polepszy-

ła czeskim myśliwcom warunki działań. Stad też rosnąca na ich koncie liczba powietrznych zwycięstw.

Tymczasem w drugiej połowie października RAF dysponował nominalnie aż 60 dywizjonami myśliwskimi, a zatem ich liczba ogólna uległa nawet wzrostowi. Ale jedynie 25 z nich było w pełni zdolnych do walki. Brytyjczycy wraz z pilotami myśliwskimi sojuszników gonili więc już resztkami sił. Problem ułatwili przeciwnicy, którzy doszli do wniosku, że tej batalii nie można już dalej przeciągać.

Ogółem straty Luftwaffe w bitwie o Wielką Brytanię osiągnęły liczbę 1733 samolotów wszystkich posiadanych typów. Brytyjczycy stracili 915 samolotów i 507 pilotów. W bitwie lotnictwo myśliwskie zniszczyło 1437 samolotów, artyleria przeciwlotnicza, karabiny maszynowe i balony zaporowe 296. Uszkodzonych zostało 643 nieprzyjacielskich maszyn⁷¹.

Oceniając straty niemieckie należy podkreślić, że zniszczenie blisko 2 tysięcy samolotów odegrało oczywiście ogromną rolę, lecz problemem ze wszech miar pierwszoplanowym było zdecydowane osłabienie kadr Luftwaffe. W walkach powietrznych zginęło ponad dwa tysiące pilotów i wielu członków załóg. Około 100 było rannych. Wśród strat niemieckiego personelu latającego znajdowali się przeważnie doświadczeni, dobrze wyszkoleni lotnicy, których nie sposób było szybko zastąpić nowymi. W szeregach Luftwaffe morale obniżyło się do tego stopnia, że w dalszych miesiącach toczącej się wojny nie odzyskano już sił i wartości bojowej posiadanych przed rozpoczęciem bitwy.

Autorami zwycięstwa w bitwie o Wielką Brytanię w pierwszym rzędzie byli piloci lotnictwa myśliwskiego oraz całe wspierające ich zaplecze, tj. personel techniczny i pomocniczy oraz żołnierze systemu obrony przeciwlotniczej. To było zbiorowe zwycięstwo wielu tysięcy ludzi – także cudzoziemców. W bitwie walczyło 86 myśliwców czeskich, poległo 8. Zestrzelili 56 samolotów niemieckich na pewno i 20 prawdopodobnie. Uszkodzili w powietrzu 16 samolotów przeciwnika. Latający w dywizjonach brytyjskich i polskich czescy piloci zestrzelili 14 samolotów, zginęło 3.

⁷¹ F. Mason, *Battle Over Britain*, London 1969, s. 212; D. Richards, *Royal Air Force 1939–1945*, London 1953, s. 197; Z. Jankiewicz, *Powstanie i upadek Luftwaffe*, Wydawnictwo Poznańskie 1972, s. 185.

Należy szczególnie podkreślić wytrwałość czeskich lotników, którzy różnymi drogami podążali tam, gdzie toczyła się walka z okupantem. Trzeba cenić odwagę, hart i bojowość. Wydaje się jednak, że czynnikiem decydującym było jednak mistrzowskie opanowanie sztuki walki powietrznej i – co wymaga szczególnego podkreślenia – nieustanne jej wzbogacanie. Czesi bardzo mocno przeżywali każde powietrzne starcie, każdą walkę powietrzną, każdy atak – ale też wiele się po każdej z nich uczyli. Skrzętnie zbierali doświadczenia, podpatrywali sposoby działań w powietrzu Brytyjczyków, uczyli się od Polaków i umiejętnie wprowadzili do walki pierwiastki rodzimej, czeskiej taktyki. A to procentowało lepszym wykszoleniem i sukcesami w walce.

Lotnicy czescy przeżywali swoisty dramat, gdyż, podobnie jak Polacy, walczyli pod obcym niebem. Lecz sprawa o którą walczyli, była sprawą całej ludzkości – ten wróg był wrogiem także Czechosłowacji. Natomiast przegrana bitwa o Wielką Brytanię była dla Niemców pierwszą klęską o znaczeniu strategicznym i początkiem końca, w którym Czesi mają swój trwały udział.

BIBLIOGRAFIA

Materialy archiwalne

AIR/2/5153: Kalla to Ministra, 23.05.40.

AIR/2/5153: Statement of Group Captain Beaumont.

AIR/2/5153: Conference Minutes to DCAS, 3.7.40.

AIR/2/5162: Memo from Czechoslovak National Committee to Air Ministry, 18.7.40.

Vojensky Historicky Archiv – Praha, Fond Československe letectvo-Velka Britanie, t. III.

Archiwum Ministerstwa Obrony RC, Fo 371/24 287(70), t. XIX.

Relacje

Olejka A., *Czechosłowackie lotnictwo podczas II wojny światowej*, Wyższa Szkoła Zawodowa, Sanok.

Publikacje zwarte

Banaszczyk E., *W bitwie o Anglię*, Warszawa 1979.

Bauer E., *The History of World War II*, London 1985.

Bekker C., *Angriffshöhe 4000. Ein Kriegstrapebuch der deutschen Luftwaffe*, Oldenburg 1963.

Bickers R.T., *The Battle of Britain*, Praha 2001.

Bishop Ch., Drury J., *The Battles of the 20th Century*, New York 1983.

Blumentritt G., *Strategie und Taktik*, Konstanz 1960.

Bowyer Ch., *Air War over Europe*, London 1981.

Brown A., *Airmen in Exile. The Allied Forces in the Second World War*, London 2000.

Butler J., *Grand Strategy*, London 1957.

Carlaw A., *Eagles in the Sky*, London 1993.

Cejka E., *Zlomena kridla*, Praha 1991.

Churchill W., *The Second World War*, Cassel 1960.

Collier R., *Eagle Day*, Pan. 1968.

- Congdon P., *Per Ardua ad Astra*, London 1961.
- Deighton L., *Fighter. The true story of the Battle of Britain*, London 1978.
- Eisenhower D., *Krucjata w Europie*, Warszawa 1958.
- Fajtl F., *Vzpominky na padle kamarady*, Praha 1980.
- Fauchter G., *Die Luftwaffe der Gegenwart*, Bonn 1962.
- Fest J., *Hitler*, London 1974.
- Förster G., *Totaler Krieg und Blitzkrieg*, Berlin 1967.
- Franks N.L.R., *Greatest Air Beattle*, London 1982.
- Freidin S., Richardson W., *The Fatal Decision*, Sloane 1956.
- Gotowała J., *Zarys historii lotnictwa*, Warszawa 2001.
- Gotowała J., *Splątane wiraze – 2*, Warszawa 1997.
- Gunston B., *Combat Aircraft of World War II*, London 1978.
- Hess A., *Byli jsme v bitve o Anglii*, New York 1943.
- Husar R., *Služil som v RAF*, Praha 1995.
- Jankiewicz Z., *Powstanie i upadek Luftwaffe*, Poznań 1972.
- Jansky F., *Nebešti jezdcí*, Praha 1964.
- Liška A., *Jak se plasi smrt*, Praha 1983.
- Loucky F., *Mnozi nedoletieli*, Praha 1983.
- Kent J., *One of the Few*, Kimber 1971.
- Killer J., *The Luftwaffe*, London 1953.
- Knapp Z., *Mezi nebem a mořem*, Praha 1946.
- Korda V., *Nad zeměmi a moři*, Praha 1946.
- Kovarík J., *Mechanik 310 perute*, Kladno 1989.
- Król W., *Wielka Brytania 1940*, Warszawa 1966.
- Krzemiński Cz., *Wojna powietrzna w Europie 1939–1945*, Warszawa 1982.
- Krzemiński Cz., *Bitwa powietrzna o Wielką Brytanię...*, Warszawa 1963.
- Mason F., *Battle Over Britain*, London 1969.
- Mitchan S., *Eagles of the Thurd Reich*, Shrewsbury 1989.
- Mucha J., *Oheň proti Ohni*, Praha 1970.
- Murray W., *Luftwaffe*, London 1985.
- Nesbit C.R., *Illustrated History of the RAF*, London 1990.

- Rajlich J., Sehnal J., *Slovensti letci 1939–1945*, Kolin 1991.
- Rajlich J., *310 stihaci perut*, Praha 1953.
- Rajlich J., *Esa na obloze. Najuspecnejši ceskoslovensti stihaci ve druhe svetove valce*, Praha 1995.
- Rajlich J., *Na nebi hrdeho Albionu*, Praha 2003.
- Richards D., *Royal Air Force 1939–1945*, London 1953.
- Schnal J., Rajlich J., *Stihaci pilot*, Praha 1991.
- Shores Ch., *Luftwaffe Fighter Units. Europe 1942–1945*, London 1979.
- Šmoldas Z., *Českoslovenští letci v boji proti fasizmu*, Bratislava 1987.
- Taylor A.J.P., *The Second World War*, London 1975.
- Taylor J.W.R., *The Origins of the Second World War*, New York 1963.
- The Rise and Fall of the German Air Force 1933–1945*, London 1983.
- Townsend P., *Duel of Eagles*, London 1970.
- Trojaček K., *Nadporučik Arnoš Valenta*, Praha 1946.
- Watson-Watt, *Three Steps to Victory, a personal account by radar's greatest pioneer*, Odhems 1957.
- Weal E., *Combat Aircraft of World War Two*, London 1977.
- Wright R., *Dowding and the Battle of Britain*, London 1969.
- Wynn K.G., *Men of the Battle of Britain*, London 2000.

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

1. Wstępna umowa pomiędzy Rządem Królestwa Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii i tymczasowym Rządem Czechosłowacji o Siłach Zbrojnych.
2. Lista powietrznych zwycięstw osiągniętych przez pilotów Czechosłowacji w bitwie o Wielką Brytanię.
3. Ilość powietrznych zwycięstw osiągniętych przez pilotów czeskich i brytyjskich w II Wojnie Światowej.
4. Liczba wyjściowa i straty poniesione przez pilotów myśliwskich podczas bitwy o Wielką Brytanię.
5. Doświadczenia z pola walki . / Instrukcja dla pilota.
6. Pismo do dyrektora Vojensky Ustredni Archiv w Pradze.
7. Umowa rządowa pomiędzy Rządem Królestwa Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii i Tymczasowym Rządem Czechosłowacji o Siłach Zbrojnych.
8. Etat czeskiego dywizjonu myśliwskiego.
9. Organizacja i funkcjonowanie czeskiego dywizjonu myśliwskiego.
10. Organizacja działań powietrznych dywizjonu.
11. Lotnictwo Czechosłowacji w kombinowanych operacjach powietrznych.
12. „Okruchy” z wojennej kroniki 310 dywizjonu myśliwskiego podczas bitwy o Wielką Brytanię.
13. Wykaz stopni wojskowych w lotnictwie brytyjskim i ich polskie odpowiedniki.

**UMOWA POMIĘDZY RZĄDEM KRÓLESTWA WIELKIEJ BRYTANII
I PÓŁNOCNEJ IRLANDII
A TYMCZASOWYM RZĄDEM CZECHOSŁOWACKIM
O CZECHOSŁOWACKICH SIŁACH ZBROJNYCH
Z DNIA 25 PAŹDZIERNIKA 1940 ROKU**

Załącznik 1 – dotyczący Czechosłowackich Sił Powietrznych

Artykuł 1

Organizacja

Personel Czechosłowackich Sił Powietrznych będzie organizowany w czechosłowackich jednostkach przydzielonych do Królewskiego Lotnictwa. Jednostki te, chociaż będą organizowane w taki sposób ze względów praktycznych, będą uznawane za jednostki lotnictwa czechosłowackiego, stanowiącego część czechosłowackich sił zbrojnych.

Zostaną utworzone jak najszybciej jeden dywizjon myśliwski i jeden dywizjon bombowy wraz z odpowiednimi rezerwami. Rozważy się utworzenie kolejnych dywizjonów, o ile będzie to możliwe i będzie do tego dostateczna liczba personelu.

Wyboru personelu do służby w lotnictwie będzie dokonywała jedna lub więcej komisji, składająca się z przedstawicieli brytyjskich i czechosłowackich. Wybrany personel zostanie poddany kontroli komisji lekarskiej zgodnie z wymaganiami Królewskiego Lotnictwa. Kontrola zostanie przeprowadzona przez personel lekarski Królewskiego Lotnictwa przy udziale, czechosłowackiego personelu lekarskiego, o ile będzie on dostępny. Oficerowie i szeregowi, którzy zostaną wybrani i zakwalifikowani przez komisje lekarskie zostaną mianowani i wcielani do ochotniczej rezerwy Królewskiego Lotnictwa.

R.A.F.V.R. (Royal Air Force Voluntary Reserve) – na okres wojny. Będą składać przysięgę na wierność Tymczasowemu Rządowi Czechosłowackiemu i Jego Wysokości Królowi.

Personel czechosłowackich sił zbrojnych, który początkowo nie będzie mógł być wcielony do dywizjonów czechosłowackich, zostanie wykorzystany pojedynczo lub w grupach w jednostkach Królewskiego Lotnictwa, aż do momentu, kiedy będzie możliwe jego wcielenie do dywizjonów czechosłowackich. Zostanie mu umożliwione odbycie szkolenia w ośrodkach szkoleniowych R.A.F. zgodnie z jego potrzebami.

Zostanie utworzony Inspektorat Czechosłowackich Sił Powietrznych, którego zadaniem będzie przeprowadzenie inspekcji tych jednostek i składanie meldunków o ich postępach w zakresie wyszkolenia czechosłowackiemu Ministerstwu Obrony i Brytyjskiemu Ministerstwu Lotnictwa. Inspektorat będzie utrzymywał też łączność z dowództwem Królewskiego Lotnictwa, któremu będą podlegały i do którego zostaną przydzielone czechosłowackie jednostki.

Porozumiewanie się pomiędzy Inspektoratem i formacjami Royal Air Force odbywać się będzie przez Dyrektoriat Współpracy Sprzymierzonego Lotnictwa w Ministerstwie Lotnictwa.

Artykuł 2

Dowodzenie i administracja

Czechosłowackimi dywizjonami będą zasadniczo dowodzić oficerowie czechosłowaccy. Stanowisko dowódcy dywizjonu będzie jednak na początku dublowane, w taki sposób, że będzie brytyjski i czechosłowacki dowódca dywizjonu, przy czym starszym służbowo będzie ten pierwszy, do momentu kiedy dowódca czechosłowacki zaznajomi się z organizacją służby w Królewskim Lotnictwie na tyle, żeby mógł dowodzić samodzielnie. Operacyjne wykorzystanie dywizjonów czechosłowackich będzie należało wyłącznie do tego dowództwa Królewskiego Lotnictwa, do którego będą one przydzielone.

Bazami, w których zostaną rozmieszczone czechosłowackie jednostki lotnicze będą dowodzili oficerowie brytyjscy. W bazach, które będą wyłącznie lub w większości wykorzystywane do rozmieszczenia czechosłowackich jednostek będzie czechosłowacki dowódca, który będzie współpracował z dowódcą brytyjskim, starszym służbowo.

Jednostki lotnictwa czechosłowackiego będą wyposażone, zaopatrywane i szkolone zgodnie ze zwykłymi normami Królewskiego Lotnictwa.

Ilości i stopnie oficerów i szeregowych dla czechosłowackich jednostek będą takie same, jak dla jednostek brytyjskich. Do kwalifikacji personelu będą stosowane obowiązujące przepisy Królewskiego Lotnictwa. W szczególnych okolicznościach praktyka Królewskiego Lotnictwa może nie być stosowana, gdy będzie to leżało w interesie wydajnej współpracy. Niektóre stanowiska będą mogły być dublowane przez personel brytyjski lub czechosłowacki, kiedy będzie to służyło efektywniejszemu zarządzaniu. W przypadku niedostatku personelu czechosłowackiego dla obsadzenia przepisanych etatów w jednostkach czechosłowackich, stanowiska będą mogły być obsadzone przez personel brytyjski.

Artykuł 3

Organizacja służby i awanse

Oficerowie

Wszyscy czechosłowaccy oficerowie lotnictwa otrzymają podstawowy stopień oficerski „pilot officer” (odpowiednik podporucznika), jeżeli są przeszkoleni lub „acting pilot officer” tytułarny stopień podporucznika, jeżeli nie są w pełni wyszkoleni. Stopień podporucznika dostaną po ukończeniu szkolenia.

Personel nielatający będzie zakwalifikowany do stopnia podporucznika „pilot officer”, odpowiedniej grupy lub porucznika „flying-officer”, jeżeli dotyczy to lekarza lub dentysty.

Awans na porucznika „flying-officer” nastąpi po upływie okresu przewidzianego przepisami Królewskiego Lotnictwa. Inne awanse będą dokonywane w celu obsadzenia przepisanych stanowisk w jednostkach czechosłowackich w stopniach wyższych niż porucznik i będą łączone z tytułarną rangą i uposażeniem dla danego stanowiska.

Wszystkie awanse będą udzielane w imieniu jego Wysokości Króla i Tymczasowego Rządu czechosłowackiego oraz będą ogłaszane jednocześnie przez władze brytyjskie i czechosłowackie.

Wszystkie awanse mające na celu obsadzenie wolnych stanowisk będą dokonywane zgodnie z przepisami Królewskiego Lotnictwa i w porozumieniu z właściwymi władzami czechosłowackimi.

Żołnierze

Wszyscy podoficerowie i szeregowi łącznie z pilotami zostaną na początku zaszeregowani w stopniu starszego szeregowca II klasy V grupy i będą mogli być następnie zakwalifikowani i awansowani zgodnie ze swoimi kwalifikacjami i przepisami Królewskiego Lotnictwa.

Wcielanie żołnierzy wg ustalonych stanów osobowych będzie dokonywane w porozumieniu z właściwymi władzami czechosłowackimi.

Awansowanie na stopień kaprała wg ustalonych stanów osobowych będzie miało miejsce zgodnie z przepisami Królewskiego Lotnictwa oraz uprawnieniami brytyjskich i czechosłowackich władz.

Awansowanie na stopnie wyższe od stopnia kaprała zgodnie z ustalonymi stanami osobowymi będzie miało miejsce zgodnie z przepisami Królewskiego Lotnictwa równocześnie przez władze brytyjskie i czechosłowackie.

Artykuł 4

Uposażenie

Uposażenie i dodatki będą zasadniczo oparte na stawkach obowiązujących w Królewskich Siłach Powietrznych. Konieczne będzie jednak dokonanie szczególnych ustaleń, w odniesieniu do ustalenia wysokości dodatków dla rodziny i innego uposażenia tego typu.

Będą one przedmiotem negocjacji właściwych władz brytyjskich i czechosłowackich.

Artykuł 5

Mundury i odznaki

Personel lotnictwa czechosłowackiego wcielony do ochotniczej rezerwy Królewskiego Lotnictwa będzie nosił zwykle mundury Królewskiego Lotnictwa, ale oznaczony paskiem z napisem „Czechoslovakia” na obu rękawach płaszcza i bluzy.

Samoloty używane przez czechosłowackie jednostki wcielone do Królewskiego Lotnictwa, będą miały brytyjskie oznaczenia wojskowe, oraz czechosłowacki wyróżniający znak na kadłubie.

Flaga czechosłowacka będzie wywieszana, wspólnie z flagą Królewskiego Lotnictwa, we wszystkich bazach, na których zostaną rozmieszczone czechosłowackie jednostki lotnicze.

Artykuł 6

Wszelkie kwestie sporne powstałe na podstawie powyższych ustaleń, jak również wszelkie kwestie nieuregulowane w tej umowie, będą rozstrzygane na drodze bezpośrednich rozmów pomiędzy właściwymi władzami brytyjskimi i czechosłowackimi.

Źródło: *Vojensky historicky archiv*, Praha, *Ceskoslovenske letectvo ve Velke Britanii* (VHA, CSL VB 213/CIII-2a/1/112).

**LISTA POWIETRZNYCH ZWYCIĘSTW PILOTÓW CZECHOSŁOWACKICH
W BITWIE O WIELKĄ BRYTANIĘ**

| Data | Czas | Jednostka | Pilot | Typ i numer myśliwca | Rejon zestrzelenia | Ilość i typ | Jedn. n-p |
|------------|-------|-----------|--------------------|-------------------------|--------------------|-------------|-----------|
| 26.08.1940 | 15:30 | 310 | P/O E. Fechtner | Hurricane I P 3142 NN-M | Great Tey | 1 Bf-IIOD | II/ZG 26 |
| | 15:30 | | S/Ldr G. Blackwood | Hurricane I P 3887 NN-P | North Weald | 1 Do-17 | III/KG 2 |
| | 15:35 | | Sgt. E. Prchal | Hurricane I P 3157 | Clacton | 1 Do-17 | 1 Do-17 |
| 31.08.1940 | 13:00 | 310 | F/Lt J. Jefferies | R 4089 NN-R | Hornchurch | 1 Do-17 | II/KG 3 |
| | 13:00 | | F/Lt G. Sinclair | R 4084 | Hornchurch | 1 Do-17 | |
| | 13:13 | | P/O E. Fechtner | P 3889 NN-S | Lndyn | 1 Do-17 | |
| | 13:15 | | P/O S. Zimprich | Hurricane I P 3156 | Londyn | 1 Bf-109 | II/KG 3 |
| | 13:15 | | F/Lt J. Maly | V 6621 | Londyn | 1 Bf-109 | |
| | 13:25 | | S/Ldr A. Hess | R 4085 NN-A | Hornchurch | 1 Bf-109 | |
| | 13:35 | | S/Ldr A. Hess | R 4085 | Burnham | 1 Do-17 | |
| 02.09.1940 | 17:50 | 303 | Sgt J. František | Hurricane I P 3975 RF-U | Dover | 1 Bf-109 | II/JG 54 |

| Data | Czas | Jednostka | Pilot | Typ i numer myśliwca | Rejon zestrzelenia | Ilość i typ | Jedn. n-p |
|------------|------------|-----------|-------------------|-------------------------|--------------------|-------------|-----------|
| 03.09.1940 | 10:40 | | P/O E. Fechtner | P 3056 NN-C | North Weald | 1Bf-110 | I/ZG2 |
| | 10:40 | | Sgt. J.Koukal | P 3148 NN-N | North Weald | 1Bf-110 | |
| | 10:40 | | F/Lt J. Jefferies | P 3142 NN-M | North Weald | 1Bf-110 | |
| | 10:45 | | F/Lt J. Maly | V 7436 NN-H | North Weald | 1Bf-110 | |
| | 10:45 | 310 | F/Lt G. Sinclair | Hurricane I P 3143 NN-D | North Weald | 1Bf-110 | |
| | 10:45 | | Sgt. B. Fürst | V 6556 NN-E | Stowmaries | 1Bf-110 | |
| | 10:45 | | F/Lt G. Sinclair | P 3143 NN-D | North Weald | 1 Do-17 | |
| | 10:45 | | Sgt. J. Kominek | R 4085 NN-A | North Weald | 1 Do-17 | |
| | 15:40 | 303 | Sgt. J. František | P 3975 RF-U | Dover | 1Bf-109 | |
| | 05.09.1940 | 10:15 | 19 | Sgt. S. Plzak | Spitfire I K 9851 | Londyn | |
| 10:15 | | 19 | P/O F. Doležal | Spitfire I L 1018 | Londyn | 1Bf-109 | |
| 15:05 | | 303 | Sgt. J. František | Hurricane I R 4175 RF-R | Tamže | 1Ju-88 | |
| 15:10 | | 303 | Sgt. J. František | | Tamže | 1Bf-109 | |
| 06.09.1940 | 09:00 | 303 | Sgt. J. František | Hurricane I R 4175 RF-R | Sevenoaks | 1Bf-109 | I/JG 52 |

| Data | Czas | Jednostka | Pilot | Typ i numer myśliwca | Rejon zestrzelenia | Ilość i typ | Jedn. n-p |
|------------|-------|-----------|-------------------|-------------------------|--------------------|-------------|-----------|
| 07.09.1940 | 17:15 | | F/O J. Boulton | P 3888 | Goodwind Suods | 1He-111 | |
| | 17:15 | | P/O V. Göth | V 6643 NN-Y | Tamże | 2Bf-109 | |
| | 17:15 | | F/Lt J. Jefferies | R 4089 NN-R | Tamże | 1Bf-110 | |
| | 17:15 | | P/O S. Zimprich | R 4087 NN-X | Tamże | 2 Bf-110 | IV/ZG 2 |
| | 17:15 | | F/lt G. Sinclair | R 4084 | Tamże | 1Bf-110 | |
| | 17:15 | 310 | Sgt. K. Šeda | Hurricane I V 6642 NN-F | Londyn | 1Bf-110 | |
| | 17:15 | | Sgt. J. Koukal | V 7437 | Southend | 1Bf-110 | |
| | 17:15 | | P/O E. Fechtner | P 3142 NN-M | Tamże | 1Bf-110 | |
| | 17:15 | | Sgt B. Fürst | P 3143 NN-D | Birchington | 1Bf-110 | |
| | 17:15 | | P/O S. Janouch | V 6556 NN-E | Hornchurch | 1Bf-110 | I/LG 1 |
| | 17:15 | | Sgt. B. Fürst | P 3143 NN-D | Wickhambreux | 1BF-109 | |
| | 17:50 | 19 | P/O F. Doležal | Spitfire I K 9851 | Margate | 1Bf-110 | |
| | 17:50 | 19 | P/O F. Doležal | Spitfire I K 9851 | | 1He-111 | |

| Data | Czas | Jednostka | Pilot | Typ i numer myśliwca | Rejon zestrzelenia | Ilość i typ | Jedn. n-p |
|------------|-------|-----------|-------------------|-------------------------|--------------------|-------------|-----------|
| 09.09.1940 | 17:40 | | F/O J. Boulton | V 7412 NN-P | Woodmanstern | 1Bf-110 | III/ZG 76 |
| | 17:40 | | P/O S. Fejfar | V 3143 NN-D | Worcester | 1Bf-110 | |
| | 17:40 | | P/O V. Bergman | V 7405 NN-G | Worcester | 1Bf-110 | V/ZG 1 |
| | 17:40 | | P/O S. Zimprich | V 7304 NN-O | Sevenoaks | 1He-111 | |
| | 17:40 | 310 | P/O S. Zimprich | Hurricane I V 7340 NN-O | Londyn | 1Bf-110 | pr. |
| | 17:40 | | Sgt. J. Hubáček | R 4087 NN-X | Londyn | 1Bf-110 | pr. |
| | 17:40 | | Sgt. J. Řechka | P 2715 NN-S | Londyn | 1Bf-110 | pr. |
| | 17:40 | | F/Lt. F. Ryppl | P 3142 NN-M | Londyn | 1BF-109 | pr. |
| | 18:00 | 303 | Sgt. J. František | P 3975 RF-U | Rudgwick | 1BF-109 | III/JG 27 |
| | 18:05 | 303 | Sgt. J. František | P 3975 RF-U | Beachythead | 1He-111 | III/KG 53 |
| 11.09.1940 | 16:05 | 19 | F/O F./ Doležal | Spitfire I N 3046 | Londyn | 1Bf-109 | pr. |
| | 16:00 | 303 | Sgt. J. František | Hurricane I V 7289 | Horsham | 2Bf-109 | |
| | 16:05 | 303 | Sgt. J. František | V 7285 | Horsham | 1 He-111 | |

| Data | Czas | Jednostka | Pilot | Typ i numer myśliwca | Rejon zestrzelenia | Ilość i typ | Jedn. n-p | |
|------------|-------|-----------|--------------------|----------------------|-------------------------|---------------|-----------|----------|
| 15.09.1940 | 12:00 | 303 | Sgt. J. František | P 3089 | Hastings | 1 Bf-110 | III/KG 76 | |
| | 12:05 | | F/Lt. J. Jefferies | | R 4089 NN-R | Londyn | | 1 Do-17 |
| | 12:05 | | Sgt. J. Hubáček | | R 4087 NN-X | Londyn | | 1 Do-17 |
| | | | F/Lt. J. Jefferies | | R 4088 NN-R | Londyn | | 1 Do-17 |
| | 12:05 | | Sgt. J. Kaucky | | P 3621 NN-U | Londyn | | 1 Do-17 |
| | | | F/Lt. J. Jefferies | | R 4089 NN-R | Londyn | | 1 Do-17 |
| | 12:05 | | Sgt. R. Puda | | V 6619 NN-V | Rotherfield | | 1 Do-17 |
| | | | Sgt. J. Kominěk | | Hurricane I V 7304 NN-C | Londyn | | 1 Bf-109 |
| | 14:40 | | S/Ldr A. Hess | | R 4085 NN-A | Jsle of Grain | | 1 Do-17 |
| | 14:40 | | P/O S. Fejfar | | V 6608 NN-B | Londyn | | 1 He-111 |
| | 14:40 | | Sgt. B. Fürst | | P 3143 NN-D | Londyn | | 1 Do-17 |
| | 14:40 | | F/Lt. J. Jefferies | | R 4089 NN-R | Londyn | | 1 Do-17 |
| | 14:40 | | Sgt. J. Kaucky | | P 3621 NN-U | Londyn | | 1 Do-17 |
| | 14:45 | | Sgt. E. Prchal | | V 6556 NN-E | Foulness | | 1 He-111 |
| | | | Sgt. J. Rechka | P 2715 NN-S | | | | |

| Data | Czas | Jednostka | Pilot | Typ i numer myśliwca | Rejon zestrzelenia | Ilość i typ | Jedn. n-p |
|------------|-------|-----------|--------------------|-------------------------|--------------------|-------------|-----------|
| 18.09.1940 | 13:15 | 303 | Sgt. J. František | V 7465 | West Malling | 1 Bf-109 | |
| | 17:15 | | F/Lt. J. Jefferies | R 4089 NN-R | Tamże | 1 Ju-88 | |
| | 17:15 | | P/O E. Fechtner | P 8809 NN-T | Tamże | 1 Ju-88 | |
| | 17:15 | | P/O S. Zimpich | P 3621 NN-U | Tamże | 1 Ju-88 | |
| | 17:15 | 310 | P/O S. Janouch | Hurricane I V 6556 NN-E | Basildon | 1 Ju-88 | |
| | 17:15 | | P/O S. Fejfar | V 6579 NN-J | Basildon | 1 Ju-88 | |
| | 17:15 | | Sgt. R. Puda | V 3889 NN-S | Basildon | 1 Ju-88 | |
| | 17:15 | | Sgt. M. Jiroudek | V 6642 NN-F | Basildon | 1 Ju-88 | |
| | 17:15 | | Sgt. E. Prchal | P 3143 NN-D | Basildon | 1 Ju-88 | |
| | 17:50 | | P/O V. Bergman | V 6608 NN-B | Cooling | 1 Ju-88 | |
| 25.09.1940 | 17:55 | 19 | Sgt. S. Plzak | Spitfire I N 3039 | Sandwich | 1 Ju-88 | |
| | 11:50 | 238 | P/O F. Doležal | Spitfire I X 4173 | | | |
| | 11:50 | | Sgt. V. Horsky | V 6777 | Bristolsky Zaliv | 1 He-111 | II/KG 55 |
| 26.09.1940 | 16:30 | 303 | P/O W. Rozycki | Spitfire I | | | |
| | 16:45 | 238 | Sgt. J. František | R 4175 RF-R | Portsmouth | 2 He-111 | |
| | 16:45 | 238 | Sgt. J. Kucera | Hurricane I P 3462 VK-G | Wight | 1 Bf-110 | |
| | 16:45 | 238 | Sgt. J. Kucera | P 3462 VK-G | Wight | 2 Bf-110 | |

| Data | Czas | Jednostka | Pilot | Typ i numer myśliwca | Rejon zestrzelenia | Ilość i typ | Jedn. n-p |
|------------|-------|-----------|-------------------|-------------------------|--------------------|-------------|-----------|
| 27.09.1940 | 09:20 | 303 | Sgt. J. František | R 4175 RF-R | Horsham | 1 He-111 | L/KG 55 |
| | 09:20 | 303 | Sgt. J. František | Hurricane I R 4175 RF-R | Gatwick | 1 Bf-110 | V/LG 1 |
| | 10:10 | 46 | P/O K. Mrazek | V 7438 | Horsham | 1 Bf-110 | |
| | 12:15 | 19 | Sgt. S. Plzak | Spitfire II A X 4353 | Sandwich | 1 Bf-109 | |
| | 12:15 | 19 | P/O F. Hradil | Spitfire I X 4267 | Sandwich | 1 Bf-109 | |
| | 12:30 | 310 | Sgt. J. Kominěk | Hurricane I P 3889 NN-S | Dover | 1 Bf-109 | |
| 30.09.1940 | 12:40 | | P/O F. Fechtner | P 2725 NN-S | Londyn | 1 Do-17 | |
| | 16:40 | 238 | Sgt. J. Kučerd | P 3462 VK-G | Portland | 1 He-111 | II/KG 55 |
| | 16:50 | 303 | Sgt. J. František | Hurricane I L 2099 | Heslemere | 1 Bf-109 | II/JG 27 |
| 02.10.1940 | 16:55 | 303 | Sgt. J. František | L 2099 | Brooklands | 1 Bf-109 | |
| | 09:50 | 17 | P/O F. Fajtl | P 3788 YB-X | Creetingham | 1 Do-17 | Stab/KG 2 |
| | | | F/Lt. A. Bayne | Hurricane I V 6791 | | | |
| 08.10.1940 | | | F/O H. Blatchford | V 7659 | | | |
| | 16:15 | 312 | P/O J. Ross | P 2575 DW-P | | | |
| | | | F/Lt. D. Gillam | Hurricane I L 1926 DW-J | | | |
| | | | Sgt. J. Stechlik | L 1807 | | | |

| Data | Czas | Jednostka | Pilot | Typ i numer myśliwca | Rejon zestrzelenia | Ilość i typ | Jedn. n-p |
|------------|-------|-----------|---|--|--------------------|-------------|-----------|
| 11.10.1940 | 18:30 | 312 | P/O A. Vasatko Sgt. J. Keprt S/Ldr F. Tyson S/Ldr J. Ambruš P/O J. Jaške F/Lt. W. Leather P/O P. Pollard P/O J. Sutton | L 1926 DW-J L 1740 DW-O Hurricane I V 6846 P 2575 DW-P L 1807 Spitfire I P 7302 | Prestatyn-Chester | 1 Do-17 | I/KGr 606 |
| 24.10.1940 | 12:45 | 17 | F/O F. Fajtl F/O M. Czernin Sgt. R. Hogg | V 6553 YB-J Hurricane I V 7408 YB-F P 2972 | Eaton Socon | 1 Do-215 | |
| 25.10.1940 | 12:10 | 501 | P/O V. Zaoral | Hurricane I R 4101 | Hunton | 1 Bf-109 | III/JG 51 |
| 28.10.1940 | 08:15 | 310 | S/Ldr G. Blackwood F/Lt. J. Maly P/O V. Bergman | V 6579 NN-J Hurricane I V 7436 NN-H | Duxford | 1 Ju-88 | |
| 29.10.1940 | | 1 | Sgt. V. Jicha P/O J. Robinson Sgt. W. Page | P 2618 Hurricane I | | 1 Do-17 | |

| Data | Czas | Jednostka | Pilot | Typ i numer. myśliwca | Rejon zestrzelenia | Ilość i typ | Jedn. n-p |
|------------|-------|-----------|-------------------------------|-----------------------|--------------------|-------------|-----------|
| 30.10.1940 | 14:30 | 1 | Sgt. V. Jicha F/O R. Lewis | P 5199 Hurricane I | Ely | 1Ju-88 | III/LG 1 |

Źródło: J. Rajlich, A.C. Brown, R.T. Bickers, F. Fajtl, E. Cejka, badania własne.

**ILOŚĆ ZWYCIĘSTW POWIETRZNYCH
OSIĄGNIĘTYCH PRZEZ PILOTÓW CZESKICH I BRYTYJSKICH
W II WOJNIE ŚWIATOWEJ**

| Lp. | Stopień, imię i nazwisko | Przydział organizacyjny | Ilość odniesionych zwycięstw |
|-----|------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| 1. | Npor, Karel M. Kuttelwascher | 1 sqdn. | 20 |
| 2. | Čet. Josef František | 303 sqdn. | 17 |
| 3. | Škpt. Alois Vašatko | 312 sqdn. | 15 |
| 4. | Kpt. Frantisek Pepina | 312 sqdn. | 12 |
| 5. | Ppor. Otto Smik | 122, 222, 310 sqdn. | 11 |
| 6. | Kpt. Josef Stehlik | 312 sqdn. | 10 |
| 7. | Npor. Miloslav J. Mansfeld | 111, 68 sqdn. | 10 |
| 8. | Por. Leopold Šrom | 245, 319 sqdn. | 8 |
| 9. | Npor. Vaclav Cukr | GC II/3 | 8 |
| 10. | Npor. Otmar Kučera | 111, 312, 313 sqdn. | 7 |

Brytyjscy piloci w dywizjonach czeskich

| | | | |
|----|------------------|---------------------|---|
| 1. | J. J. Jefferies | 85, 310 sqdn. | 8 |
| 2. | G.L. Sinclair | 19, 310 sqdn. | 7 |
| 3. | J. E. Boulton | 310 sqdn. | 1 |
| 4. | G.D.M. Blackwood | 310 sqdn. | 1 |
| 5. | P.B.G. Davies | 312 sqdn. | 1 |
| 6. | D.E. Gillam | 616, 615, 312 sqdn. | 1 |
| 7. | A. M. Dawbarn | 312 sqdn. | 1 |
| 8. | F. H. Tyson | 312 sqdn. | 1 |

Źródło: J. Rajlich, E. Cejka, F. Fajtl, A. Hess.

**LICZBA WYJŚCIOWA I STRATY
PONIESIONE PRZEZ PILOTÓW MYŚLIWSKICH
PODCZAS BITWY O WIELKĄ BRYTANIĘ**

| Przynależność organizacyjna | Wyjściowa liczba pilotów biorących udział w „Bitwie ...” | Wielkość poniesionych strat |
|---|---|------------------------------------|
| Wielka Brytania (RAF) | 2365 | 397 |
| Wielka Brytania (RN – Royal Navy) | 56 | 9 |
| Australia | 21 | 14 |
| Nowa Zelandia | 103 | 14 |
| Kanada | 90 | 20 |
| Południowa Afryka | 21 | 9 |
| Południowa Rodezja | 2 | - |
| Jamajka | 1 | - |
| Irlandia | 9 | - |
| Stany Zjednoczone | 7 | 1 |
| Polska | 141 | 29 |
| CZECHOSŁOWACJA | 86 | 8 |
| Belgia | 29 | 6 |
| Francja | 13 | - |
| Palestyna | 1 | - |
| RAZEM: | 2945 | 507 |
| Rannych w sumie ze wszystkich narodowości | | 500 |
| Straty ogółem: | | 1007 |

Źródło publikowane: R.T. Bickers, *The Battle of Britain*, Salamander Book, London 1990, s. 187.

DOŚWIADCZENIA Z POLA WALKI

**Załącznik do dziennika bojowego 310 Dywizjonu RAF
10 czerwca 1940**

Ostrzeżenie dla pilotów

Przed rozpoczęciem lotów operacyjnych:

1. W czasie lotów operacyjnych należy zawsze nosić kamizelkę ratunkową (Mae West).
2. Jeżeli masz spadochron w naprawie lub jest wietrzony i korzystasz z innego, sprawdź wcześniej, a nie w chwili startu, czy jego szelki są wystarczająco długie.
3. Jeżeli nie masz na stałe przydzielonego samolotu, również sprawdź czy pasy nie są zbyt krótkie.
4. Przed kołowaniem samolotu, sprawdź czy kurek butli tlenowej nie jest zbyt mocno dokręcony, abyś nie miał problemów w powietrzu. Lepiej jest poprosić mechanika aby otworzył tlen zanim wejdiesz do samolotu.
5. Noś kombinezon, długie rękawice, buty lotnicze, okulary – ocaliło to wielu pilotów od ciężkich poparzeń, nie noszenie miało przeciwne skutki.
6. Ustaw wcześniej żyro według kompasu. Zaoszczędzisz sobie pracy w powietrzu.

Po starcie:

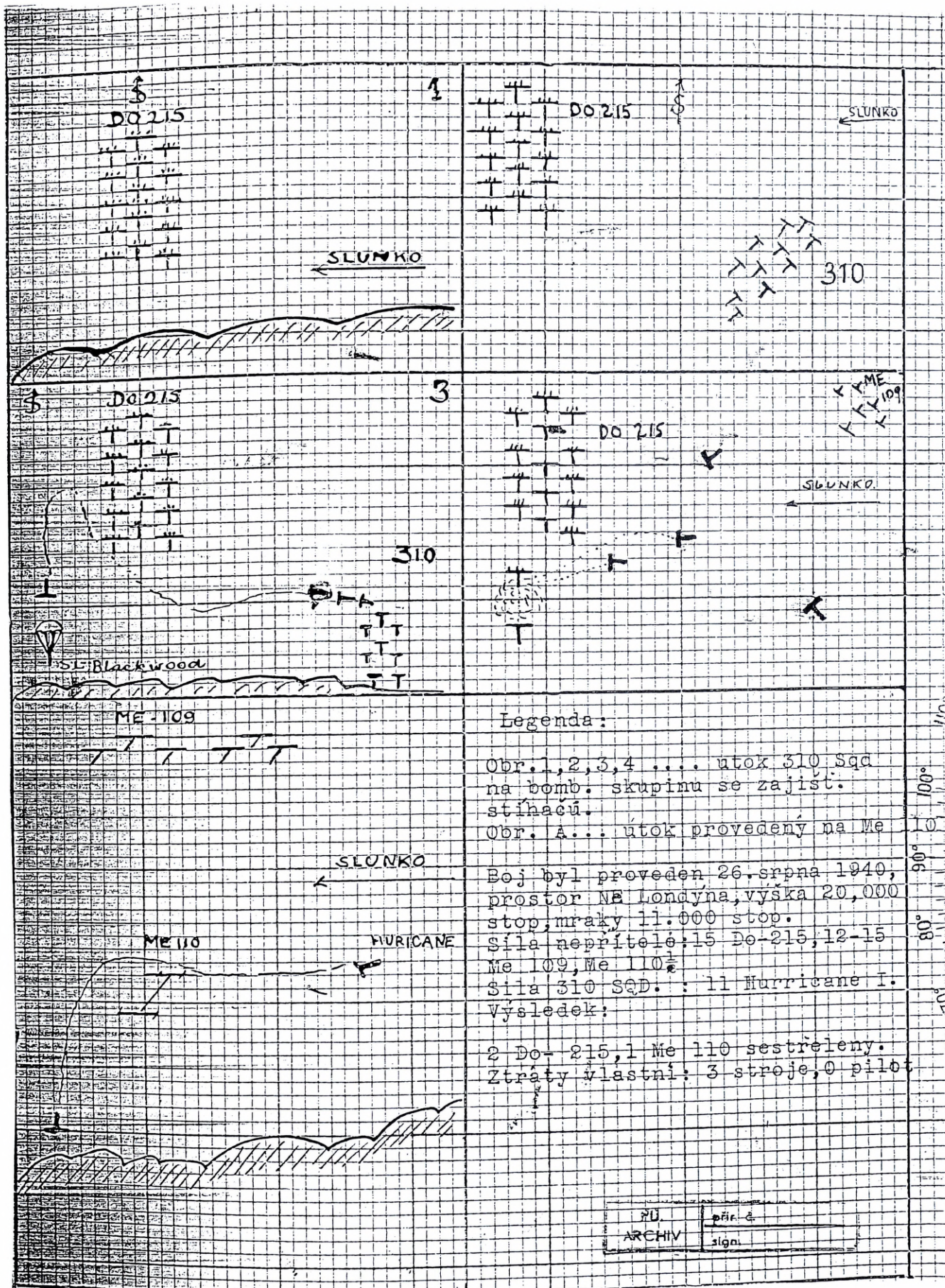
7. Jeżeli nie jest to niezbędne – leć na małych obrotach i ubogiej mieszance, zaoszczędzisz w ten sposób paliwo.
8. Jeżeli będziesz się wznosił przez chmury, sprawdź jeszcze przed wejściem w nie, jaki jest kurs. Jak się zgubisz w chmurach będziesz wiedział, jaki jest przybliżony kurs.
9. Stale obserwuj zmiany kursu, abyś w przybliżeniu wiedział, w jakiej jesteś przestrzeni (zwłaszcza nad chmurami). Abyś znał w przybliżeniu kierunek na lotnisko, jeżeli później będziesz musiał zejść w dół sam (walka, awaria).
10. Jeżeli od razu będzie się wchodziło na duże wysokości włącz dopływ tlenu jeszcze na ziemi. Nie polegaj na swojej kondycji fizycznej. Na wysokościach stale obserwuj urzą-

dzenie tlenowe. Jak zauważysz usterkę lub brak tlenu, zamelduj o tym i schodź szybko zaraz na niższe wysokości i wracaj do domu. Nie licz na to, że na określonej wysokości wytrzymasz bez tlenu.

11. Jeżeli przechodzisz przez chmury, włącz ogrzewanie wysokościomierza, inaczej może się stać, że zamrzną jego przewody. Jest bardzo nieprzyjemne, zwłaszcza w chmurach, kiedy szybkościomierz pokazuje 0.
12. Rozglądaj się uważnie we wszystkich kierunkach, zwłaszcza w kierunku słońca. Nigdy nie wiadomo kiedy jednostka może zostać zaatakowana. Dlatego lepiej rozluźnij szyk grupy, abyś miał możliwość obserwacji.
13. Jeżeli nie nadążasz za grupą lub od niej odskoczysz, oderwiesz się od grupy w czasie bitwy – nigdy nie ścigaj jednostki. Nie leć daleko za jednostką – samotnik jest zgubiony. Zejdź szybko korkociągiem w dół na niską wysokość i do domu. Również na niskich wysokościach, zwłaszcza na wybrzeżu rozglądaj się dokoła i popatrz do tyłu jeśli nie jesteś śledzony.
14. Jeśli wchodzisz w strefę, gdzie może dojść do spotkania z nieprzyjacielem, przygotuj karabiny ustawiając je na „fire”. Jeżeli masz fotokarabin ustaw go na „on”. Przyzwyczaj się nosić stale okulary. Wielu pilotom uratowało to wzrok (ogień, odłamki).
15. Jeżeli widzisz, że zaraz dojdzie do spotkania z nieprzyjacielem, ureguluj obroty – najlepiej na 2850, przestaw dźwigienkę na bogatą mieszankę, włącz światło celownika, włącz tlen na pełno. Nie strzelaj przedwcześnie i nierozważnie.
16. Szukaj słońca, chowaj się pod słońce, ucieknij ze słońca.
17. Jeżeli kogoś atakujesz nie zapominaj, że inny samolot może równocześnie atakować ciebie.
18. Jeżeli musisz opuścić samolot na spadochronie na dużej wysokości, zrób kilka głębokich wdechów tlenu przed opuszczeniem samolotu. Staraj się otwierać spadochron na niższych wysokościach, wróg może nie być sentymentalny i często atakuje pilotów ratujących się na spadochronie.
19. Jeżeli zostałeś trafiony nad morzem, staraj się dostać nad wybrzeże lub w jego pobliże.
20. Jeżeli lądujesz przymusowo na morzu – ustaw klapy i podwozie w pozycji „up” i otwórz kabinę.
21. Nad morzem raczej daj pierwszeństwo skokom na spadochronie, niż przymusowemu lądowaniu na morzu. Morze jest często burzliwe i samolot przy zetknięciu z wodą wejdzie pod jego powierzchnię. Jak widzisz statek na morzu to też raczej korzystaj ze spadochronu w jego pobliżu, zamiast przymusowego lądowania.

22. Jeśli masz awarię nad morzem i musisz przymusowo lądować, połącz się ze stacją naziemną i powiadom o przymusowym lądowaniu i poproś żeby cię namierzyła, jeśli masz taką możliwość. Szybciej uzyskasz pomoc.
23. Jeśli widzisz kolegę jak ląduje przymusowo na morzu lub skacze na spadochronie do morza, lataj nad miejscem jego lądowania i poproś stację o namierzenie twojej pozycji. Wejdź raczej na wyższą wysokość dla dokładniejszego pomiaru. Jeżeli masz dość paliwa lataj nad rozbitkiem tak długo, dopóki nie zmieni cię inny samolot lub przyplynie łódź ratunkowa. Kontroluj jednak stan twojego paliwa.

kpt. W. Weber



Vojenský historický archiv
 kopie materiálů
 číslo:



AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ
PROREKTOR ds. NAUKOWYCH

Załącznik 6

-
- 00-910 Warszawa 72, Al. gen. A. Chruściela 103
 - Tel. (22) 681 34 31, fax 681 39 95, e-mail: j.gotowala@aon.edu.pl

Pan
Plukovník Mgr. Josef ŽIKEŠ

Ředitel

Vojenský ústřední archiv
Sokolovská 136
186 00 Praha 8 – Karlín
Česká Republika

Vážený pane plukovníku,

Pani Mgr. Monika Rzymankova, doktorandka Akademie národní obrany ve Varšavě připravuje pod mým vedením disertační práci na téma: „Československé letectvo v bitvě o Velkou Británii“.

Téma zahrnuje vznik a vývoj organizace československého letectva na území Velké Británie, taktiku stíhacího a bombardovacího letectva v Bitvě o Anglii, jeho účinnost v boji a práci českých a slovenských posádek v dopravním letectvu a ve vedlejších službách.

Vzhledem k tomu, že v polských leteckých archivech je tato tematika ojedinělá a je rovněž zřídka publikovaná, obracím se na Vás s prosbou o zpřístupnění doktorandce příslušných archivních materiálů a o poskytnutí konzultací.

Děkuji za pomoc doktorandce.

S úctou



dr hab. Jerzy GOTOWAŁA

Warszawa, dnia 14.02.2006 r.



AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ
PROREKTOR ds. NAUKOWYCH

-
- 00- 910 Warszawa 72, Al. gen. A. Chruściela 103
 - Tel. (22) 681 34 31, fax 681 39 95 , e-mail: j.gotowala@aon.edu.pl

Pan
Plukovník mgr Josef ŽIKEŠ
ředitel

Vojenský ústředni archiv
Sokolovská 136
186 00 Praha 8 – Karlín

Wielce Szanowny Panie Pułkowniku !

Pani mgr Monika RZYMANKOVA, doktorantka Akademii Obrony Narodowej w Warszawie pod moim kierownictwem prowadzi badania naukowe i przygotowuje dysertację na temat: „Lotnictwo Czechosłowacji w Bitwie o Wielką Brytanię”. Zakres tematyczny prowadzonych badań obejmuje powstanie, organizację i rozbudowę czechosłowackiego lotnictwa na terytorium Wielkiej Brytanii, taktykę lotnictwa myśliwskiego i bombowego w Bitwie o Anglię, jego skuteczność bojową oraz dokonania załóg czeskich i słowackich w lotnictwie transportowym i służbach pomocniczych.

Z uwagi na szczątkowość tej tematyki w archiwach polskiego lotnictwa oraz znikomy zakres wydawnictw publicystycznych zwracam się do Pana z ogromną prośbą o pomoc w udostępnieniu doktorantce stosownych materiałów archiwalnych a także udzielenia wyjaśnień i konsultacji.

Wdzięczny będę za okazaną doktorantce pomoc.

Z wyrazami szacunku


dr hab. Jerzy GOTOWAŁA

Warszawa, dnia 09.12.2005 r.

Forwarded with AM letter AAC2/S. 6116 dt - 8/11/40

Załącznik 7

EXCERPTS FROM THE AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE PROVISIONAL CZECHOSLOVAK GOVERNMENT CONCERNING THE CZECHOSLOVAK ARMED FORCES.

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Provisional Czechoslovak Government affirming their determination to prosecute the war to a successful conclusion.

Recognising the importance in their common interest of maintaining the Czechoslovak Armed Forces.

Desiring to establish the principles on which those Forces will be organised, under the supreme command of the Czechoslovak Commander-in-Chief, for co-operation with the Allied Armed Forces, have agreed as follows:-

Article 1.

The Czechoslovak Armed Forces (comprising Land and Air Forces) shall be organised and employed under British command in its character as the Allied High Command.

Article 2.

Personnel of the Czechoslovak Air Force shall be employed with the Royal Air Force subject to the conditions laid down in Appendix I of the present agreement.

Article 4.

Jurisdiction over the personnel of the Czechoslovak Armed Forces shall be exercised in accordance with the provisions of Appendix III of the present agreement.

Article 5.

Any costs incurred by or on behalf of any Department of the Government of the United Kingdom in connection with the application of the present agreement shall be refunded out of the credit granted by His Majesty's Government to the Provisional Czechoslovak Government to finance the cost of maintaining the Czechoslovak military effort.

HEADQUARTERS
ORDERLY ROOM
14 NOV 1940
R.A.F. STATION
HONINGTON.

From/14/11/40

O/c 311 Sqd.

FORWARDED FOR INFORMATION AND NECESSARY ACTION

W. H. ...

DATE:-

14/11/40

Czech ...
For O.C. R.A.F. STATION,
HONINGTON.

Vojenský historický archiv
kopie materiálů
číslo:

Archiv CSČVOPKI
311 Bombardovací
period 904/K
14/2 16
Spray 2004/02
311 č. period
Honington
22.11.1940

APPENDIX I.(Relating to the Czechoslovak Air Force).Article 1.Organisation.

1. The Czechoslovak personnel available shall be organised into Czechoslovak units attached to the Royal Air Force. Such units, although organised in this way for reasons of practical convenience, shall be recognised as units of the Czechoslovak Air Force, which is part of the Czechoslovak Armed Forces.
2. One Czechoslovak fighter-squadron and one bomber-squadron shall be formed as soon as possible with appropriate reserves. Consideration shall be given to the formation of further squadrons as personnel and facilities become available.
3. Czechoslovak personnel shall be selected for service by a joint board or boards composed of British and Czechoslovak representatives. The personnel selected shall be required to pass a medical examination according to the normal Royal Air Force standard. This shall be carried out by the usual Royal Air Force medical boards, assisted by Czechoslovak doctors if available.
4. The officers and men selected and medically approved shall be commissioned and enlisted in the Royal Air Force Volunteer Reserve for the duration of the present war. They shall take an oath of allegiance to the Provisional Czechoslovak Government as well as to His Majesty the King.
5. Czechoslovak personnel who cannot initially be employed in the Czechoslovak squadrons shall be utilised individually or in groups or units of the Royal Air Force until it becomes possible to absorb them in the Czechoslovak squadrons. Facilities for training in Royal Air Force establishments shall be made available to them as required.
6. An Inspectorate of the Czechoslovak units attached to the Royal Air Force shall be formed whose duty it shall be to inspect these units and to report on their progress to the Czechoslovak Ministry of National Defence and to the British Air Ministry. The Inspectorate shall also maintain liaison with the Headquarters of the Royal Air Force Commands in which Czechoslovak units attached to the Royal Air Force are placed. The normal channel of communication between the Inspectorate and formations of the Royal Air Force shall be the Directorate of Allied Air Co-operation in the Air Ministry.

Article 2.Command and Administration.

1. The Czechoslovak squadrons shall, in principle, be under the command of Czechoslovak officers. The post of squadron commander shall, however, be doubled in the first instance, and there shall be a British as well as a Czechoslovak squadron commander, the former being senior, until such time as the latter is sufficiently familiar with the Royal Air Force procedure to assume sole control. Operational control of Czechoslovak squadrons shall rest entirely with the Royal Air Force Command to which they are attached.

72.

Vojenský historický archiv
Kopie materiálů
číslo:

3.

2. The stations at which Czechoslovak units are based shall be commanded by British officers. Where a station is used solely or primarily for the accommodation of Czechoslovak units there shall be a Czechoslovak commanding officer, who shall act with the British Station Commander, the latter being senior.

3. The Czechoslovak units shall be equipped with the ordinary scale of Royal Air Force equipment. Their supply, maintenance and training shall be organised through the normal Royal Air Force channels.

4. The numbers and gradings of the officers and men to be authorised for Czechoslovak units shall be those which would be allowed in accordance with normal Royal Air Force practice, and Royal Air Force regulations as to the qualifications of the personnel shall be applied. In special circumstances, Royal Air Force practice may as an exception be varied where it is in the interest of effective co-operation that this should be done. Where it is necessary for administrative convenience, certain posts may be duplicated to enable British as well as Czechoslovak personnel to be borne against them. Where it is found that suitable Czechoslovak personnel are not available to fill posts in the establishments of the Czechoslovak units, British personnel may be appointed to fill them.

Article 3.

Entry and Promotion.

1. Officers.

- (i) Fully trained flying personnel shall be commissioned in the rank of Pilot Officer in the General Duties Branch. Flying personnel who are not fully trained shall be commissioned in the rank of Acting Pilot Officer and shall be regraded as Pilot Officer on completion of training.
- (ii) Non-flying personnel shall be commissioned in the rank of Pilot Officer in the appropriate branch or in the rank of Flying Officer, if in the Medical and Dental Branch.
- (iii) Promotions to Flying Officer shall be by time under normal Royal Air Force regulations. Other promotions shall be made to fill vacancies above the rank of Flying Officer within the approved establishments of the Czechoslovak units and shall carry the paid acting rank of the vacancy filled. All promotions shall be made on the authority of His Majesty The King and of the Provisional Czechoslovak Government, and shall be announced simultaneously by the British and Czechoslovak authorities.
- (iv) All promotions to fill establishment vacancies shall be made under Royal Air Force regulations in consultation with the competent Czechoslovak authorities.

2. Airmen.

- (i) All airmen, including airmen pilots, shall be entered initially in the rank of A.C. H. in Group V, and shall at once be eligible for reclassification, remustering, and promotion according to their qualifications under ordinary Royal Air Force regulations.

Vojenský historický archiv
kopie materiálů
číslo:

/(11)

4.

- (ii) Postings of airmen to fill establishment vacancies shall be made in consultation with the competent Czechoslovak authorities.
- (iii) After the initial posting, promotion up to the rank of Corporal within establishment shall be made under Royal Air Force regulations on the authority of the appropriate British and Czechoslovak Commanders or authorities simultaneously.
- (iv) Promotions above the rank of Corporal to fill establishment vacancies shall be made under Royal Air Force regulations by the competent British and Czechoslovak authorities simultaneously.

Article 4.

Emoluments.

Pay and allowances shall normally be at ordinary Royal Air Force rates. Certain special arrangements will, however, be required in regard to dependants' allowances and other cognate matters. These shall be the subject of further discussion between the appropriate British and Czechoslovak authorities.

Article 5.

Uniform, etc.

OK demand 1. Personnel of the Czechoslovak Air Force commissioned or enlisted in the Royal Air Force Volunteer Reserve shall wear normal Royal Air Force uniform, except that a distinguishing badge with the word "Czechoslovakia" will be worn on both sleeves of the overcoats and tunics.

7777 2. Aircraft used by the Czechoslovak units attached to the Royal Air Force shall bear British military markings, with a distinctive Czechoslovak marking on the fuselage.

We have one on this station, but no flag pole 3. The Czechoslovak flag shall be flown with the Royal Air Force ensign at all Royal Air Force stations at which Czechoslovak units are based.

Article 6.

Any difficulties arising out of the preceding Articles and any matters not covered by them shall be settled so far as possible by direct discussion between the appropriate Czechoslovak and British authorities.

APPENDIX III.

(Relating to Jurisdiction).

II.

Czechoslovaks commissioned or enlisted in the Royal Air Force Volunteer Reserve.

Article 5.

The Czechoslovak officers and airmen commissioned and enlisted in the Royal Air Force Volunteer Reserve shall be subject to British Air Force law, and the discipline of the units will be governed by the regulations applicable to similar units of the Royal Air Force except /that

Vojenský historický archiv
kopie materiálů
číslo:

5.

that, where an Air Force court is constituted for the trial of a Czechoslovak officer or airman commissioned or enlisted in the Royal Air Force Volunteer Reserve, it will consist of an equal number of British and Czechoslovak officers as members, with, in addition, a British officer as President of the Court.

Article 6.

Czechoslovak officers and airmen commissioned and enlisted in the Royal Air Force Volunteer Reserve shall be amenable to the jurisdiction of the United Kingdom civil courts in the same way and to the same extent as British subjects enlisted or commissioned in the Royal Air Force Volunteer Reserve.

III.

General Provision.

When members of the Czechoslovak Land Forces or Czechoslovak officers and airmen commissioned and enlisted in the Royal Air Force Volunteer Reserve are serving in any territory outside the United Kingdom which is under the authority of the Government of the United Kingdom, the expression "United Kingdom" shall in relation to those members mean that territory.

11/2

11/2

Vojenský historický archiv
kopie materiálů
číslo

ROYAL AIR FORCE *(Czechoslovak)*

SECRET

WAR ESTABLISHMENT OF SINGLE SEATER FIGHTER SQUADRON, (16 Initial Equipment S.E. Aircraft) *(16 Operational Aircraft + 1 Adv. Trainee)*

* Establishment No.: - WAR/FC/158

Date: 13.5.1940

(i) PERSONNEL

Authority: - S.41898

| Trade Group | Annotations | DETAIL | OFFICERS | | | | | | | | | | AIRMEN & CIVILIANS | | | | | | REMARKS | | | |
|-------------|-------------|-------------------------------------|--------------|---------------------|----------------|----------------|-----------------|------------------|--------------------|----------------------|-----------------------------------|----------------|--------------------|------------------|------------------|-----------|-----------|-------------|---------|----------------|--|--|
| | | | Air Marshals | Air Vice-M Marshals | Air Commodores | Group Captains | Wing Commanders | Squadron Leaders | Flight Lieutenants | F/Lts. or F/Officers | Flying Officers or Pilot Officers | Other Officers | TOTAL | Warrant Officers | Flight Sergeants | Sergeants | Corporals | Aircraftmen | | Civilian Staff | TOTAL | |
| | | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | | 17 | 18 | |
| | | Squadron Headquarters | - | - | - | - | - | 1 | - | - | 3 | - | 4 | - | 4 | 1 | 10 | 65 | - | 80 | | |
| | | Two Flights | - | - | - | - | - | - | 2 | - | 11 | - | 13 | - | 2 | 16 | 8 | 50 | - | 76 | | |
| | | TOTAL SQUADRON | - | - | - | - | - | 1 | 2 | - | 14 | - | 17 | - | 6 | 17 | 18 | 115 | - | 156 | | |
| | | Squadron Headquarters | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Adjutant | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | 1 | - | - | - | - | - | - | - | | |
| | | Flying Intelligence | - | - | - | - | - | 1 | - | - | - | - | 1 | - | - | - | - | - | - | - | | |
| V | | Aircrafthands:- (General Duties) ✓ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | - | - | - | - | - | - | | |
| IV | | Clerks (General Duties) ✓ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | - | 3 | - | 4 | | |
| | | Servicing Party | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Engineer (General Duties) ✓ | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | 1 | - | - | - | - | - | - | - | | |
| V | (a) | Aircrafthands:- (General Duties) ✓ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 20 | - | 20 | (a) For Armament duties. Also for detachment to Station Ammunition Dump as required. | |
| II | | Armourers | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 | 12 | - | 14 | | | |
| IV | | Clerks (Accounting) ✓ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | 1 | | |
| IV | | Clerks (General Duties) ✓ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | 1 | (b) Includes 1 F/Sgt. qualified instructor. | |
| IV | | Equipment Assistants ✓ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | 1 | - | 2 | | |
| I | | Fitters I ✓ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | 1 | 2 | - | - | 4 | | |
| I | | Fitters II (A) ✓ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 10 | - | 10 | | |
| I | | Fitters II (E) ✓ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 10 | - | 10 | | |
| I | (b) | Fitters (Armourer) ✓ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | 1 | 3 | - | 5 | | |
| I | | Instrument Makers ✓ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | - | 1 | | |
| II | | Instrument Repairers ✓ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | 1 | | |
| I | (b) | Wireless and Electrical Mechanics ✓ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | 2 | 2 | - | 5 | | |
| | | TOTAL HEADQUARTERS | - | - | - | - | - | 1 | - | - | 13 | - | 4 | - | 4 | 1 | 10 | 65 | - | 80 | | |

* Supersedes Establishment No: WAR/FC/107
Air Ministry
D. of O. (O.2)
No. W.1309

Dohoda mezi vládou Jeho Veličenstva ve Spoj. Království a prozatímní čal. vládou ohledně organizace a použití čs. letectva v R.A.F.

I. organizace.

a/ Výběr čs. personálu k čs. leteckým jednotkám pro službu v R.A.F. bude prováděti jedna nebo více komisí skládajících se ze zástupců britských a československých. Vybraný personál nutno podrobiti lékařské prohlídce podle zásad platných pro R.A.F. Prohlídku provede obvyklá lékařská komise R.A.F. za spoluúčasti čs. lékařů kdekoliv to bude možné.

b/ Čs. let. personál bude organizován v čs. jednotkách v rámci R.A.F. Bude vytvořena co nejdříve jedna peruč stíhací a jedna bombardovací včetně obvyklých záloh. Bude se uvažovati o vytvoření dalších peruč, jakmile to bude možné a bude dostatečný počet personálu.

c/ Čs. let. personál, který s počátku nemůže býti zařazen do čs. let. jednotek v R.A.F., může býti použit pokud možno ve skupinách nebo jednotlivě v britských jednotkách R.A.F. do té doby, než je bude možno zařaditi do čs. peruč.

Takto nezařazený personál, jakož i doplňky od čs. pozemních sil, budou cvičeny počí R.A.F. a bude-li to nutné, bude podle možnosti zřízeno čs. výcvikové středisko.

d/ Bude vytvořen inspektorát pro čs. jednotky zařazené v R.A.F. Jeho povinností bude prováděti inspekce a hlásiti výsledek těchto prozatímní čs. vládě a ministerstvu letectví /Air Ministry/.

II. Kázeň.

Příslušníci čs. letectva zařazeného v R.A.F. přísahají podle služebního řádu pro čs. brannou moc a platí pro ně kázeňské předpisy čs. branné moci přispůsobené podle potřeby kázeňským předpisům, platným v R.A.F.

Čs. letci podléhají čs. vojenskému soudnictví. Organizace čs. vojenských soudů bude upravena zvláštní dohodou.

Úřední řeč čs. letectva je jazyk československý. Ve služebním styku s britskými orgány: jazyk anglický.

III. Velitelství a správa.

a/ Operační velení čs. jednotek náleží výlučně tomu velitelství R.A.F., ku kterému jsou přiděleni.

b/ Jednotkám čs. letectva budou veleti čs. velitelé.

c/ Základna /posádka/, kde jsou čs. let. jednotky bude pod

ČSL VE I

213 / C III - 2a / 2 / 112

Vojenský historický archív
Kopie materiálů
číslo:

velením britských důstojníků. V posádkách, kde budou výlučně neb převážně čs. let. jednotky, bude čs. velitel, který má spolupracovati s britským posádkovým velitelem a ten mu má být služebně starší.

d/ Čs. let. jednotky budou vybaveny normální přešepsanou výstrojí R.A.F. jejich zásobování, živení a výcvik je prováděno R.A.F. podle předpisů, platných pro R.A.F.

c/ Systemisované počty a hodnosti důstojníků a mužstva pro čs. jednotky jsou stejné, jako pro jednotky britské. Kvalifikace personálu bude posuzována podle platných předpisů v R.A.F. Obvyklá praxe R.A.F. může býti pozměněna v takových zvláštních případech, kde je to v zájmu účinné spolupráce. Kde z důvodů administrativní účelnosti bude potřeba, aby některá funkce byla obsazena dvakráte, může se tak učinit zařazením jak britského, tak i čs. personálu. Kdekoliv by se nedostávalo personálu pro vyplnění funkcí pro některé čs. jednotky, lze určit na dotyčná místa personál britský.

IV. Vstup a postup. /Převod a povyšování/.

Zařazování a povyšování všech příslušníků letectva děje se podle systemisovaných počtů a podle osobních schopností. Povyšování přísluší příslušným čs. orgánům. Návrhy na povyšování budou zpracovány v dohodě s příslušným britským velitelem.

Podmínky převodů důstojníků, rotmistrů a mužstva podle přílohy 1.

V. Požitky.

Pro gáže a požitky všech příslušníků čs. letectva bude vzat za základ plat, který toho času je vyplácen v R.A.F. po odečtení daní, kterým podléhá britský personál. Příslušníci jejich rodin, vdovy a sirotci budou požívatí týchž práv a výhod a platu, jako poskytuje Velká Británie svým příslušníkům a členům jejich rodin.

VI. Stejnokroj atd.

a/ Vojenské osoby čs. letectva nosí stejnokroj larvy, střihu, jakož i hodnostní odznaky, zavedené v Královském letectvu. Na čepici budou mítí výsostní znak čs. Na obou rukávech pláště a bluzy budou mítí nápis "Czechoslovakia".
Čs. letci nosí zvláštní odznaky zavedené v čs. letectvu pro výkonné letce a specialisty.

b/ Letouny přidělené čs. jednotkám budou označeny britskými znaky ze zvláštním čs. znakem na trupu.

c/ Čs. vlajka bude vztyčena spolu s praporem R.A.F. na všech

základnách, na nichž budou umístěné čs. let. jednotky. Britská vlajka bude umístěna na prvním místě.

VII. Jakékoliv těžkosti, které by vznikly z hořejších ustanovení jakož i veškeré otázky, zde neuvedené, budou podle možnosti vyřešeny přímým jednáním mezi povolanými čs. a britskými úřady.

PREVOD A POVYŠOVÁNÍ.

33

a/ Důstojníci.

Všichni čs. let. důstojníci při převodu budou zařaděni do základní hodnosti poručíka /Pilot Officer/, jsou-li vycvičeni a do hodnosti titulárního poručíka /Acting Pilot Officer/, nejsou-li plně vycvičeni.

b/ Rotmistři a rotní.

Budou zařaděni do základních hodností četaře /Sergeant/, pokud jsou specialisté; ostatní budou zařaděni do základní hodnosti desátníka /Corporal/.

c/ Poddůstojníci a mužstvo.

Budou zařaděni do základní hodnosti svobodníka /LAC/, pokud dosáhli v čs. letectvu jmenování piloty, polní piloty, střelci, mechaniky I neb' II třídy a mají hodnost desátníka. Všichni ostatní poddůstojníci a mužstvo budou zařaděni jako vojáci do kategorie AC II ve skupině V.

Do svých dosavadních hodností budou zařaděni čs. letci po přezkoušení své způsobilosti a podle předepsaných počtů pro předpokládaný počet stavěných čs. leteckých jednotek v dohodě s Air Ministry.

Pozn.: Za plně vycvičeného pro zařadění do počátečních hodností a platu jest považován každý, kdo v čs. letectvu dosáhl stupně plní /plní pilot, letec, plní pozorovatel letec/.

Příloha I.

2527 Saj - I/1

oddel

1940

/ Jednající o československém letectvu /.

ČLÁNEK 1.

Organisace.

1/ Příslušníci československého letectva budou organisováni v československé jednotky, přidělené královskému letectvu. Takovéto jednotky, ačkoliv organisované tímto způsobem z důvodů praktické vhodnosti, budou uznány jako jednotky československého letectva, které je součástí československé branné moci.

2/ Bude utvořena co nejdříve jedna peruť stihací a jedna peruť bombardovací s příslušnými zálohami. Bude se uvažovati o utvoření dalších perutí, jakmile to bude možné a bude dostatečný počet osob.

3/ Výběr osob pro službu v letectvu bude provádět jedna nebo více komisí, skládajících se ze zástupců britských a československých. Vybrané osoby nutno podrobiti lékařské prohlídce podle zásad platných pro královské letectvo. Prohlídky provedou obvyklé lékařské komise královského letectva za spoluúčasti československých lékařů, budou-li po ruce.

4/ Důstojníci a mužstvo vybrané a lékařsky uznávané budou jmenováni a zařaděni do dobrovolnické zálohy královského letectva /R.A.F.V.R./ na dobu nynější války. Budou přísahat Prozatímní vládě československé a Jeho Veličenstvu králi.

5/ Příslušníků československého letectva, kteří s počátku nemohou být zařaděni do československých perutí, bude použito jednotlivě nebo ve skupinách či v jednotkách královského letectva až do doby, než je bude možno zařadit do československých perutí. Ve výcvikových střediscích královského letectva bude podle potřeby umožněn výcvik těchto osob.

6/ Bude zřízen inspektorát československých jednotek přiřčených královskému letectvu, jehož povinností bude konat prohlídky těchto jednotek a předkládat hlášení o jejich pokroku ve výcviku československému ministerstvu národní obrany a britskému ministerstvu letectví. Inspektorát bude udržovati též styk s velitelstvím královského letectva, kterým budou československé jednotky, přiřčené královskému letectvu, podřízeny. Pravidelným pojátkem mezi inspektorátem a útvary královského letectva bude ředitelství pro součinnost spojeneckého letectva v ministerstvu letectva.

ČLÁNEK 2.

Velení a správa.

1/ Československým perutím/ squadrons/ budou zásadně velet českoslovenští důstojníci. Místo velitele perute však bude s počátku obsazeno dvakrát, takže bude britský i československý velitel peruti, při čemž je první služebně starší, až do doby, než československý velitel bude dostatečně obeznámen se službou v Královském letectvu, aby mohl velet sám. Operační použití československých perutí bude přináležet výlučně tomu velitelství královského letectva, kterému jsou tyto perute přiřčeny.

2/ Základnám, na kterých jsou umístěny českoslo-

venské letecké jednotky, budou velet britští důstojníci. Na základnách používaných jediné neb převážně pro umístění československých jednotek, bude československý velitel, který bude spolupracovat s britským velitelem základny, který je služebně starší.

3/ Československé letecké jednotky budou vybaveny obvyklou předepsanou výstrojí královského letectva; jejich zásobování, živení a výcvik bude prováděn obvyklým způsobem pro královské letectvo.

4/ Systemisované počty a hodnosti důstojníků a mužstva pro československé jednotky budou stejné jako pro jednotky britské. Kvalifikace osob bude posuzována podle platných předpisů pro královské letectvo. Ve zvláštních případech může být obvyklý postup královského letectva výjimečně pozmeněn, kde by to bylo v zájmu účinné spolupráce. Kde z důvodů administrativní účelnosti bude zapotřebí, může některé místo býti obsazeno dvojmo a to jak britskými tak i československými osobami. Kdekoliv by se nedostávalo československých osob pro vyplnění systemisovaných počtů v československých jednotkách, lze ustanovit na dotyčná místa osoby britské.

ČLÁNEK 3.

P ř e v o d a p o s t u p .

1/ Důstojníci.

- i/ Všichni českoslovenští letečtí důstojníci budou převedeni do základní hodnosti poručíka/ pilot-officer /, jsou-li vycvičeni a do hodnosti titulárního poručíka/acting pilot officer/, nejsou-li plně vycvičeni. Hodnosti poručíka dosáhnou po dokončení výcviku.
- ii/ Nelétající personál bude zařazen do hodnosti poručíka/pilot officer/ příslušné skupiny nebo do hodnosti nadporučíka/ Flying officer/, jedná-li se o lékaře neb zubní lékaře.
- iii/ Povýšení na nadporučíka/ flying officer/ bude po náležité době podle předpisů královského letectva. Jiná povýšení budou provedena za účelem vyplnění předepsaných míst v československých jednotkách v hodnostech vyšších než nadporučík a budou spojena s titulární hodností a s platem dotyčného místa. Všechna povýšení budou prováděna jménem Jeho Veličenstva Krále a zatímní vládou československou a budou vyhlášena současně britskými a československými činiteli.
- iv/ Všechna povýšení za účelem vyplnění volných míst budou prováděna podle předpisů královského letectva v dorozumění s příslušnými československými činiteli.

2/ Mužstvo.

- i/ Všechno mužstvo včetně pilotů bude s počátku zařadeno do hodnosti pomocného vojína III. třídy skupiny V. a bude moci být ihned přeřadeno, přetříděno a povýšeno podle své kvalifikace, podle předpisů královského letectva.
- ii/ Zařazení mužstva podle předepsaných počtů bude prováděno v dorozumění s příslušnými československými činiteli.
- iii/ Povyšování až do hodnosti desátníka/corporal/ podle předepsaných počtů bude se díti podle předpisů královského letectva současně v pravomoci britských a československých činitelů.

iv/ Povyšování do hodnosti vyšší než desátníka podle předepsaných počtů bude se dít podle předpisů královského letectva příslušnými britskými a československými činiteli současně.

ČLÁNEK 4 .

N á l e ž i t o s t i .

Platy a přídavky jsou zpravidla podle obvyklých sazeb královského letectva. Bude však nutno učinit zvláštní opatření pokud se týče přídavek příslušníkům rodin a jiných obdobných opatření. Tyto budou předmětem dalších jednání příslušných britských a československých činitelů.

ČLÁNEK 5.

S t e j n o k r o j e , o d z n a k y atd.

1/Příslušníci československého letectva jmenovaní neb zařazení do dobrovolnické zálohy královského letectva budou nositi obvyklý stejnokroj královského letectva, ale označený páskou s nápisem ,, Czechoslovakia,, na obou rukávech pláště a bluzu.

2/Letouny používané československými jednotkami přičleněnými královskému letectvu budou označeny britskými vojenskými znaky a rozlišovacím československým znakem na trupu.

3/Československá vlajka bude vztýčena spolu s vlajkou královského letectva na všech základnách , na nichž budou umístěny československé letecké jednotky.

ČLÁNEK 6.

Jakékoliv obtíže, které by vznikly z hořejších ustanovení, jakož i veškeré otázky zde neuvedené, budou podle možnosti vyřešeny přímým jednáním mezi povolnými československými a britskými činiteli.

ky historický archiv
zapis materiálu
číslo:

P ř í l o h a II.

/ Jednající o československém pozemním vojsku /

Čl. 1

Československé pozemní vojsko bude vytvořeno z československých jednotek, které jsou nyní na území Spojeného Království nebo které ještě tam přibudou a z československých jednotek, které jsou na blízkém východě.

Články, které následují, jednají o tomto pozemním vojsku, které bude pozůstávat z potřebných velitelství a útvarů s potřebnými pomocnými službami.

Počet útvarů záležitosti bude na československých možnostech, zejména pokud jde o počet osob.

Čl. 2.

Československé pozemní vojsko bude doplňováno:

Mobilisací československých občanů, žijících ve Spojeném Království.

Náborem dobrovolníků, kteří přijdou ze zámoří nebo dobrovolníků, přihlásivších se ze Spojeného Království.

Čl. 3.

Československé pozemní vojsko bude pod britským velením, jakožto Nejvyšším velením spojeneckým, které může přenéstí velení na některého britského velitele jednotky přiměřené hodnosti.

Československým jednotkám a útvarům budou veletí českoslovenští důstojníci. Bude přijata britská organisace, ale československé plukovní prapory a všechny odznaky hodnostní a označení československé armády budou zachovány.

Čl. 4.

Vláda Spojeného Království je ochotna provéstí vyzbrojení a vystrojení československého pozemního vojska tak rychle, jak to lze uskutečnití.

Čl. 5.

Britské vojenské úřady přidělí potřebný počet důstojníků a poddůstojníků britského vojska jako cvičitele k československému pozemnímu vojsku na dobu výcviku, aby seznámili československé cvičitele s britským materiálem.

Čl. 6.

Důstojníkům a ostatním vojenským osobám československého pozemního vojska budou vypláceny požitky podle zvláštní dohody, která bude sjednána mezi oběma vládami.

Historický archiv
kopie materiálů
číslo:

P ř í l o h a III.

/ Jednající o pravomoci soudní, kázeňské a správní /.

I:

P o z e m n í v o j s k o .

Článek 1.

Řídíc se ustanoveními následujícího odstavce 2, pravomoc ve věcech kázeň a vnitřní správy nad příslušníky československého pozemního vojska ve Spojeném Království bude vykonávána podle československých zákonů a trestné činy proti kázi budou tudíž souzeny a trestány československými vojenskými soudy a úřady.

Článek 2.

Zločiny vraždy, zabití a násilného smilstva budou souzeny výhradně občanskými soudy Spojeného Království. Ostatní činy a opomenutí, zakládající trestné činy proti zákonům Spojeného Království jiné než zločiny vraždy, zabití a násilného smilstva budou případně souzeny občanskými soudy Spojeného Království.

Článek 3.

O všech trestních činech spadajících pod výše uvedený odstavec 2 bude učiněno bezodkladně oznámení odpovědnými úřady československé branné moci příslušnému úřadu Spojeného Království podle ujednání, které bude ještě mezi československými a britskými úřady učiněno - leč by vinník zatím už byl ve vazbě civilních úřadů.

Článek 4.

Bude-li příslušník československé branné moci souzen občanským soudem Spojeného Království, příslušný úřad československé branné moci poskytne příslušným civilním úřadům ve Spojeném Království veškerou pomoc, které je zapotřebí k provedení řízení.

ČESKOSLOVENŠTÍ PŘÍSLUŠNÍCI ZAŘADĚNÍ V KRÁLOVSKÉM LETECTVU DOBROVOLNÉ ZÁLOZE.

Článek 5.

Příslušníci československého letectva zařadí do královského britského letectva dobrovolné zálohy budou podrobeni zákonům britského královského letectva. Ve věcech kázeňských budou podrobeni stejným předpisům jako jednotky královského britského letectva dobrovolné zálohy. Jen bude-li sestaven soud pro při proti československému důstojníku nebo mužstvu, zařaděným v královském britském letectvu dobrovolné záloze, bude složen ze stejného počtu britských a československých důstojníků jako členů a dalším britským důstojníkem jako předsedou soudu.

Článek 6.

Českoslovenští důstojníci a mužstvo, zařadí v královském britském letectvu dobrovolné záloze podléhají pravomoci civilních soudů ve Spojeném Království stejným způsobem a ve stejném rozsahu jako britští příslušníci zařadí v královském britském letectvu dobrovolné záloze.

III.

Všeobecné ustanovení.

V případech, kdy příslušníci československého pozemního vojska a letectva konají službu na územích mimo Spojené Království, které je pod pravomocí vlády Jeho Veličenstva ve Spojeném Království, je míněno příslušné území všude tam, kde v této úmluvě je užito výrazu „Spojené Království“, se zřetelem k těmto příslušníkům československé branné moci.

Za správnost:

pek Chodský

vojenský materiál
kopie materiálů
číslo:

LETECTVO V KOMBINOVANÝCH OPERACÍCH.

Úvod.

Kombinované operace, jak název sám říká, jsou formou války, vyžadující těsnou spolupráci dvou neb více zbraní. Není snadné uvést několik zbraní do těsné spolupráce, protože způsob boje jedné se různí ve velkém měřítku od zbraně druhé. Dlouhé, opatrné plánování a mnohá zkušenosti je třeba, aby byla operace úspěšnou.

Zasazení letectva předchází úkol vylovení pozemních jednotek na nepřátelské pobřeží, což je obtížné vzhledem k silné nepřátelské obraně. Tyto obtíže se dnes zvětšily. Studium operací této války ukazuje, že proti rozhodnému odporu ze vzduchu je vylovení nemožné bez rovnocenné vzdušné podpory. Úloha letectva v kombinovaných operacích je jednou z hlavních složek a možno říci, že je složkou rozhodující pro úspěšné provedení operace.

Nelze pevně stanovit řešení problémů užití letectva pro podporu vyloďujících se jednotek proti nepřátelskému odporu. Vzdušná podpora, nutná k tomu, aby dala operaci výhled na úspěch, bude záviset na podmínkách, jež asi nastanou v té neb oné operaci.

I. Charakteristika letounů, operujících s pozemních základen.

1. Letecké síly musí mít letiště zajištěná nejen před pozemními, ale i před vzdušnými útoky. Je nutno, aby O.P.L. zahrnovala nejméně 8 těžkých a 12 lehkých děl. Je však málo pravděpodobné, že toto množství bude dodáno v prvních chvílích vylovení. Zvláštní ochrana stíhači může být poskytnuta letounům, doplňujícím a přezbrojícím na letišti, zabraném před krátkým časem a dosud nedostatečně chráněným.
2. Letecké síly zcela závisely na své pozemní organizaci. Poměr létečícího personálu k pozemnímu pro jednomotorovou peruť je nyní stanoven přibližným poměrem 20:1.
3. Moderní letouny vyžadují velká letiště z dobrým povrchem. Tato musí být plně vybavena udržovací a zbrojním materiálem, signální četou, operačním sálem a t. d.
4. Pro vzdušné boje nutno mít stejně hodnotné letouny. Větší množství pak obyčejně vítězí. Naopak velká číselná převaha nemusí vždy mít přednost, jak by se na první pohled zdálo, protože jen určitý počet letounů může být zasazen v daném čase a v daném prostoru.
5. Boje stíhači o stejných silách jsou ovlivněny prostorem. Stíhači, kteří brání, mají obvykle taktickou převahu, poněvadž si mohou volit čas i místo boje, aby dosáhly číselné převahy a výhod boje nad vlastním územím. Útočící stíhači jsou obvykle zaměstnání ochranou vlastních bombardérů, lodí nebo pláží a musí pečlivě hlídat spotřebu paliva i střeliva.
6. Povšechně mají stíhači výhodu před bombardéry a dvumotorovými stíhači. Důvody jsou zřejmé: proti bombardérům a dvumotorovým stíhačům má jednomístný stíhač má převahu v rychlosti a pohyblivosti. Je tedy schopen vybrat si cíl a útočit, kdy se mu hodí, to je, jakmile má taktickou výhodu. K tomu jako hlavní přednost přistupuje: stíhač je vždy útoč. nik /i v obranné akci/, čímž jeho morálka je vyšší.
7. Operace letectva jsou ovlivněny povětrnostními podmínkami. Špatné počasí značně ztěžuje letecké operace a má také nevýhody pro vyloďující se pěchotu. Pomáhá útočícím nepřátelským bombardérům vyhnouti se naší obraně stíhači.

Zeměpisný činitel.

8. Vyskytují se 3 hlavní zeměpisní činitelé, kteří ovládají poskytnutí letecké podpory kombinovaným operacím:
 - A/ Operace v dosahu stíhačů z vlastního území.
 - B/ V dosahu bombardovacího letectva, ale nikoli stíhačů.
 - C/ Mimo dosah všech letounů z vlastní pevniny.
9. Přibližná hranice dosahu pro operační práci následujících typů letounů je:
 - a/ Stíhači s krátkým doletem 80 mil
 - b/ Letouny pro podporu pěchoty s krátkým doletem 75 až 100 mil
 - c/ Stíhači s dlouhým doletem 1..... 150 mil.
 - d/ Bombardovací letouny mění se s typem.
10. Příklad:

Spit. peruť může poskytnouti ochranu stíhači v místě 80 mil od svého letiště po dobu 20 min., to znamená může hlídkovat v tomto prostoru 20 min. nesetká-li se se silným leteckým odporem. Nesmí být zapomenuto, že stíhačí letoun v boji spotřebuje svojí zásobu pohonných hmot. ve velmi krátkém čase a střelivo za jedenáct vteřin. Může se stát, že letouny spotřebují střelivo v prvních pěti minutách a jsou nuceny se vrátit na své letiště, aby doplnily a přezbrojily.

627 / C III 2 2 / 1 / 14 8

310 stíhači peruť
Letecké v kombinovaných operacích 1-6

11. Následující čísla udávají přibližný počet perutí, jichž úlohou má být provedení ochrany stíhači. K ochraně pláže 80 mil vzdálené po dobu 3 až 4 hod. jednou skupinou o třech perutiích bude třeba nejméně 15 perutí.

12. Jestliže je ochrana stíhači nutnou pro výpravu mimo dosah letounů s pozemních letišť, budou letouny dovezeny na mateřských lodích pro první chvíle vylodování

Obsazení nepřátelských letišť.

13. Včasné obsazení nepřátelských letišť je velmi důležitá pro operace letectva z těchto důvodů: a/ poskytuje předsumutou doplňovací a přezbrojovací základnu pro stíhací letouny, jež ochranu plážím. Tím je umožněno trvání hlídek.

b/ Zmenšují morální a materiální přednosti nepřátelského letectva, operujícího nad vlastním územím, poskytováním místa pro nucená přistání vlastních letounů, které by jinak musily přistát na moři nebo na nepřátelském území.

Počty letů.

14. Denní schopnost stíhacích a ostatních typů perutí je dána počtem letů, které peruč může provést během dne. Denní schopnost stíhacího letectva je měřena počtem letů peruti, jež mohou být vykonány během dne. Jeden operační úkol jedné peruti představuje let peruti.

15. Definice: Jeden let je operační úkol provedený jedním letounem. Jestliže je 10 letounů použito pro úkol, 10 letů je provedeno. Počet letů, jež peruč může vykonat, je založen na těchto činitelích: a/ počet schopných letounů a pilotů.

b/ počet hodin letounů do příští prohlídky.

c/ únava pilotů.

16. Lety za měsíc. V úvahu přicházejí 3 stavy úsilí pro práci peruti: vrcholné, střední a snížené. Poměr těchto úsilí je: 2 : 1 1/2 : 1.

17. Jako hrubé vodítko pro vrcholný počet letů, jež může být od peruti očekáván během letního měsíce je: Střed. bomb. per. 180 až 200 letů za měsíc / 16 letounů v peruti/

Stíhači s krátkým doletem 640 " " " " " " " "

Stíhači s dlouhým doletem, 300 " " " " " " " "

V zimě bude asi úsilí jen 60% letního. Stíhači s krátkým doletem provedou za sníženého úsilí asi 190 letů.

Operace prováděné letectvem pro podporu námořních a pozemních sil.

18. Tyto operace zahrnují ochranu stíhači, pozemní a námořní průzkumy, těsnou ochranu přímou ochranu, proti ponorkové průzkumy a pozorování pro bombardující lodi, průzkum pro dělostřelectvo, kladení kouřových clon a dopravu pěchoty.

Operace stíhačů.

19. Definice letecké převahy: stav materiální a morální převahy, který dovoluje majiteli vést operace proti nepříteli a který odnímá nepříteli možnost účinného zásahu upotřebou svých leteckých sil.

20. Obyčejně má obrana výhodu před útokem, protože má schopnost soustředit síly v čase a prostoru. Aby měl útok úspěch, musí mít překvapení nebo převahu číselnou a /nebo/ převahu jakosti.

21. K dosažení a udržení jakéhokoli stupně letecké převahy je třeba letišť a mnoha letišť. To bylo dokázáno v bitvě o V. Británii: operující peruč, jejíž mateřské letiště bylo během jejího letu neutralizováno nepřátelským bombardováním, přistála na jiném letišti a byla zasazena do boje opět v nejkratším čase.

22. V operacích stíhačů nutno mít hloubku, jež umožní zaměřovacím stanicím a hláskám dáti dostatečná varování, aby stíhači vzlétli do žádoucí výšky a aby napadli útočícího nepřítele. Samozřejmě z výhody hloubky vyplývá další: možnost soustředění většího množství letounů.

23. Ochrana stíhači: hlavním úkolem stíhačů v kombinovaných operacích bude pravděpodobně ochrana námořních sil v přiblížení, pozemních a námořních sil v prostoru pláže před a po vylodění a podpora pěchotě při zdolávání obrany pláže a rušení nepřátelských soustředování. Ochranou stíhači se rozumí jakákoli forma ochrany spolupráce stíhačů. Měřítka a způsob řešení jakéhokoli požadavku bude určeno velitelstvím stíhačů ~~nebo~~ nebo dotyčnou stíhací grupou. Spolupráce stíhačů s pozemními, námořními nebo ostatními let. silami může mít některou z těchto forem:

a/ Stíhací příkrov: je udržení letecké převahy v daném prostoru a časovém rozmězi pro zajištění volnosti akce pozemních, námořních a jiných leteckých sil. Může mít tvar stálých hlídek nebo stíhacích náletů.

Stále hlídky jsou nesporné. Vyžadují neudměrně velké množství letounů pro poskytnutí poměrně malého příkrovu a mohou být přemoženy větším množstvím, jež nepřítel může soustředit zvolením svého času pro útok. Dočasná letecká převaha může být účinněji provedena stíhacími nálety, tím, že velký počet stíhačů je poslán do prostoru po určitý čas, což bude závislé na vzdálenosti od letišť.

b/ Stihací doprovod: je poskytnutí přímé ochrany námořním, pozemním neb leteckým silám stíhači letícími v jejich blízkosti. Je to první stupeň stíhací ochrany a může být dáván pouze vyjimečně důležitým a cenným silám. Poněvadž je stíhací doprovod vázán k silám, jež chrání, je v nevýhodě v případě napadení silným nepřátelským stíhacím útvarem.

c/ Stíhací ostinba: je užitá ve spojitosti s loďstvem. Letouny nejsou určeny pro zvláštní ochranu lodí, ale jestliže se útok vyvine v jejich prostoru, tvoří část obrany lodí. Toto může být vhodná forma pro určité vojenské operace jako nakládání vojsk, vykládání výbušnin a t. d.

d/ Stíhací hotovost: stíhači určení pro hotovost musejí být schopni vzlétnout v nejkratším čase, aby čelili nepřátelským letounům, jež by se přiblížily k lodím a aby rychle odpověděli na jakékoli volání o pomoc, jež může nastat. Pohotovost stíhačů může být nařízena také při naložování vojsk v přístavu, vystaveném útoku nepřátelského letectva, když je žádoucí udržování stíhačů na doprovodných a příkrovných akcích.

e/ Stíhací podpora. V námořních operacích znamená použití stíhačů proti nepřátelským cílům, jež jsou obvykle napadány našimi námořními silami /nepř. rychlé čluny/. V pozemních operacích stíhací podpora znamená použití stíhačů proti obranám pláží během vylovení neb proti nepřátelským pozemním silám, útokům, při nich jsou přímou podporou našim pozemním jednotkám. Není-li stíhací podpora zahrnuta v předem připravených plánech, bude normálně kontrolována kontrolorem pro leteckou podporu pěchoty.

K vytčeným úkolům stíhačů přistupuje mnoho jiných zvláštních kolů stíhacího letectva ve spolupráci s bombardery jako doprovod, příkrov nad cílem, a volné stíhání.

24. Kontrola a řízení stíhačů. Dobré navedení stíhače nelze uskutečnit bez účinné kontroly neb řízení. Rozdíl mezi kontrolou a řízením je tento: a/ Kontrolování je způsob používání velitelství stíhacího letectva v Anglii. Pilot je kontrolován operační místností od okamžiku odletu až do skončeného navedení. b/ Řízení stíhače se liší od kontroly a je používáno námořním letectvem. Letoun odstartuje a hlídkuje v blízkosti konvoje. Zaměřovací stanice na mateřské lodi zjistí polohu nepřítele, podá zprávu stíhači, jež udává vzdálenost směr a výšku vzhledem k zeměpisnému severu. Pilot si sám vypracuje kursy, aby napadl nepř.

Operace bombardovacího letectva.

25. Klamné nálety. Mohou být organizovány před nebo během vylovení, aby a/ přitahovaly nepřátelské síly a tím roztráštěly síly bránící vylovení. b/ zmylily obranu jako celek

26. Podpora pozemních sil. Cílem bombardovacího letectva operujícího s pozemními silami bude izolování bitevního polo od zázemí útoky na komunikace, na bitevní zálohy a na soustředění, jež je mimo dosah dělostřelecké palby a povšechně pomoci v rozbíjení středisek nepř. odporů. V rychlých útocích proti dobře organizované nepř. obraně účinek na morálku nepřítele a palbou dělostřelectva bude rozhodující.

27. Podpora bombardérů pozemním silám může být poskytnuta hlavními leteckými silami předem připraveným plánem neb letouny spolupracujícími s pěchotou na rozkaz velitele, jenž přijal žádost o tuto podporu. Rozdíl mezi účinným útokem, provedeným hlavní leteckou silou a bezprostředním útokem, provedeným letouny pro podporu pěchoty spočívá v čase. Jsou dva způsoby, jak letouny pro spolupráci s pěchotou vyhoví žádosti o leteckou podporu: a/ Stálou hlídkou, b/ Rychlou odpovědí.

28. Stálá hlídka je vrcholně neúspěšný způsob, ale řídké případy nastanou, kdy může být ospravedlněn v počátečním stadiu kombinovaných operací. Čekající na cíl bombardéři jsou úplně vystaveni útokům nepřátelských stíhačů, jestliže nebyl dosažen vysoký stupeň letecké převahy.

29. Rychlá odpověď je provedena obvykle kontrolorem pro leteckou podporu pěchoty, jež kontroluje z první linie. Vše závisí na rychlých spojovacích prostředcích. Nyní odpověď na žádost o přímou podporu s pláží vzdálené 100 míl přijde asi za 90 min.

30. Nízké bombardovací útoky na dobře organizovanou nepřátelskou obranu a obrněné útvary na pochodu nebo na odpočinku jsou možné za velmi vyjimečných podmínek. Počet protiletadlových zbraní umístěných v takřka všech nepřitelem chráněných prostorách a útvarech způsobí tak vysoké ztráty, že dosažení účelu bude nemožné.

Průzkum.

31. Průzkum je rozdělen na tři druhy: a/ Fotografický b/ Taktický /pozemní a námořní. c/ Strategický d/ Dotykový.

32. Fotografický. Vyjímaje místní fotoprůzkum v taktickém prostoru, fotoprůzkum je prováděn jednotkou pro fotoprůzkum, vybavenou velmi výkonnými typy letounů se třemi nebo více fotopřístroji. Tato jednotka dělá snímky strategicky důležitých bodů /pláže, komunikace, sklady, soustředování, stálé pobřežní obrany, doky a t. d./

33. Taktický průzkum pozemní je prováděn letouny pro spolupráci s pěchotou. Námořní je prováděn letouny pobřežního velitelství /a/ nebo letouny mateřských lodí.

34. Strategický je obvykle prováděn bombardovacími perutěmi.

35. Dotykový je prováděn letouny pro spolupráci s pěchotou a pozůstává v určování postavení naší předsumutých jednotek.

Vojenský historický archiv
kopie materiálů
číslo: _____

Zvláštní úkoly.

36. Doprava pěchoty vzduchem. Jsou tři způsoby : a/ Parašutisté jsou zatím dopravováni ve zvlášť upravených bombardovacích letounech, b/ Kluzáky jsou většinou stále ve stadiu zkušebním. Tyto typy kluzáků byly konstruovány:

Hanklecar unese stř. tank neb dva bombardéry ... tažen čtyřmot. letounem
Horsa 25 sedadel ... tažen čtyřmot. letounem

Hengist 15 sedadel ... tažen dvounatorovým letounem

Hots pur ... 8 sedadel ... Tažen jednomot. letounem

Všechny čtyřmotorové letouny vyjmě amerických typů jsou vybavovány zařízením pro tažná lana kluzáků

c/ Bombardovací dopravní letoun je velmi rychlým prostředkem k přesunu vojsk na místo zvláště vhodné k sesílení náhlého postupu nebo ke zvolnění ústupu.

37. Spoštění kouřové clony a kladení kouřové pokrývky: a/ ^{pokrývka} clona je vytvořena pumami neb plováky. b/ clona je tvořena letouny vybavenými speciálními nádržemi. Kouřová clona tvořena na letouny bude velmi nákladná ve ztrátách, neboť letoun musí letět přímočaře v 50 stopách a je velmi dobrým cílem pro O.P.L.S. vývojem nových pum o normálních balistických vlastnostech ztráty budou sníženy neboť budou letouny schopny operovat z větších výšek.

Omezující činitelé.

38. Hlavní činitelé omezující kombinovaná operace po stránce letecké jsou: a/ Vzdálenost základen od místa operace b/ Potřebný lodní prostor pro dopravu leteckého materiálu c/ Potíže v přepravování zásob z pláže na letiště, d/ Obsluha a udržování letounů na obsazených letištích. Tento problém je řešen tvořením jednotek "Commandos" z pozemního personálu leteckého.

Úderné jednotky obsluhy letounů.

39. Je záhodno, aby letiště, s něhož letouny pro podporu pěchoty a stíhači mají operovat, byla zabráná v nejkratším možném čase. Až do doby, kdy pozemní personal peruti bude přepraven s materských základen, obsluha letounů bude prováděna jednotkami tvořenými a cvičenými pro tento úkol.

40. Tyto jednotky jsou utvořeny asi ze 160 důstojníků a mužstva a známe pod jménem R.A. F. Servicing Commandos. Musí být připraveni ke konání svého úkolu za tvrdých podmínek počátečního vyloštění, personal musí být pečlivě vybrán, tvrdý a do jisté míry s úderným výcvikem

41. Jejich předním úkolem je obsluha letounů. Není úmyslem je povolát do boje o pláž neb letiště. Přes to však musí ~~je~~ schopni uchránit sebe a letouny v případě útoku. Pro tento úkol jsou vybaveni K.O.P.L. a protitankovými puškami. Tyto jednotky jsou cvičeny v boji jednotlivce i družstva, vyloďování z invázních člunů a jsou plně vybaveny dopravními prostředky.

42. Jakmile je letiště dostatečně zabezpečeno od pozemních útoků /i leteckých/ tato jednotka bude vyloďena se svojí výstrojí a dopravními prostředky, přesune se na letiště připraví potřebné palivové a muniční sklady a vše ostatní pro obsluhu letounů. Jakmile přijede vlastní personal peruti, jednotka může být poslána k úpravě dalšího letiště.

43. Malý předsunutý oddíl s ženisty bude vyloďen, aby dal technické rady při úpravách neb stavitelských pracích nutných pro schopnost letiště.

Další vývoj.

44. Letectvo je stále ve své dětství jako všechny nové válečné zbraně a jeho vývoj a zlepšování pokračuje. Závod o větší rychlosti, delší dolety a lepší jakosti je válka sama a jakmile je dočasný prostředek vytvořen, určen novými požadavky vyvstávají vždy nové možnosti a změny.

vojenský historický archiv
1963

II. Charakteristika námořních letounů.

1. Základní činností námořního letectva je dodat leteckou podporu operacím loďstva; spolupráce s pozemními silami není součástí jejich pravidelné služby, ale letouny mateřských lodí bude použito v operacích mimo dosah stíhačů a bombardérů z pevniny.

2. Mateřská loď je pohyblivým a samostatným letištem, což má určité výhody, ale omezení, ovlivňující operace pozemních letounů platí ve stejné, ne-li ve větší míře, pro letouny mateřských lodí.

3. Zajištění základny. Mateřská loď je velký a cenný cíl pro ~~všeobecné~~ útoky letounů, lodí i ponorek. Ažkoli je dobře chráněna veškerými prostředky O.P.L. zásoba střeliva je omezena a problém doplnění je vážný, jestliže je operace prováděna daleko od základny. Škody, způsobené pumou, granátem nebo torpedem mohou znemožnit operace letounů i když tyto zůstanou nepoškozeny. Silný doprovod válečných lodí je nutný, operují-li mateřská loď ve vodách, ve kterých může být potkáno nepřátelské loďstvo.

4. Počasí. Pohyby mateřské lodí, operují-li letouny, je zcela ovlivněno silou a směrem větru. Za normálních podmínek letouny jsou odstartovávány nebo přistávají na loď plující proti větru a vyvinující svojí rychlostí vítr o síle 20 do 30 uzlů/40 až 60 km/. Snížení rychlosti lodí při jejím poškození nezastaví zcela operování letounů. Tyto mohou být odstartovávány dvěma katapulty umístěnými po obou stranách přídě lodí. Tento způsob je samozřejmě pomalý a jen letouny zvláště sesílené mohou být odstartovány. Za velmi silných větrů nastanou velké potíže při obsluze letounů na palubě. Houpaající se paluba při rozbouřném moři značně ovlivní odhad pilota při přistání.

5. Udržování letounů. Pro málo místa doplňování a přezbrojování letounů musí být pomalejší na mateř. lodi než na zemi. Letoun může přistát pouze jeden po druhém ve značném časovém rozstupu. Vyjma několika stíhacích typů křídla letounů musí být skládána před uložením do hangaru v podpalubí. Na pozemním letišti letouny mohou přistátí současně nebo rychle za sebou a odejeti na svá stanoviště pro doplnění a přezbrojení.

6. Náhrada ztrát. Počáteční vybavení mateřských lodí není velké. Nejnovější třídy mateř. lodí uskladní dvě peruti torpedovacích, bombardovacích a průzkumných letounů a dvě stíhací peruti úhrnem asi 45 letounů. Nemá žádnou bezprostřední zálohu letounů. Omezený počet náhradních součástek, motory a křídla může být uskladněn ale ztráty nemohou být nahrazeny bez návratu do blízkosti základny.

7. Návrat letounů na mateř. loď způsobuje další nesnáze ve válečné době. Změny programu, změny větru a počasí nebo změna taktických požadavků může znemožnit mateř. lodi, aby byla na předem smluveném místě s letouny. Následkem toho signály radiotelegrafický udávají cí nové místo setkané nebo světelných majáků bude nutno použít. Porušení ticha na radiu může udati místo mateř. lodí a vésti k útoku za vzduchu, s moře i ponorkovému.

Typy a vlastnosti námořních letounů.

8. Námořní letouny jsou rozděleny na dva druhy: stíhači a všeobecně užívané torpedovací, bombardovací a průzkumné letouny.

9. Stíhači. Velmi výkonný jednomotorový stíhač je nejučinnější typ pro letecké boje, ale má krátký dolet, což zpomaluje mateř. loď. Za cenu malého snížení rychlosti byly Hurricane a Spitfiry přizpůsobeny pro přistávání na palubách mateř. lodí a jsou používány hlavně pro odrazení útoků ~~na~~ nepřátel. letounů. Pro povšechné stíhací úkoly jako hlídkování a doprovod je použito dvoumístných letounů typu Fulmar, jehož maximální rychlost je 245 mil za hod. se čtyřmi hodinami letu, vybaveným radiem. Nové jedno a dvousedadlové typy jsou vyráběny. Mají stejnou dobu letu jako Fulmar, ale lepší vlastnosti.

10. Letoun pro torpedování, bombardování a průzkum. Swordfish je nahrazován Albacor-em. Je to dvouplošník dvoumístný, jenž unese 18 ti palcové torpedo nebo 750 kg pum, 175 mil za hod rychlost s doletem 5 a 1/2 hod. Třímístný používán pro průzkum se stejnou dobou doletu. Jako dvoumístný s přídatnou nádrží je používán pro průzkum s doletem 7 a 1/2 hod. Nový typ Barracuda, jednoplošník, unese stejnou váhu ale má větší rychlost a dolet.

11. Povšechné vlastnosti všech námořních letounů jsou horší než je tomu u pozemních z těchto důvodů: a/ Rychlost a ovladatelnost musila být snížena pro usnadnění přistání a odletu.

b/ Trup musil být sesílen, aby snesl náraz katapultování nebo tah zastavujících lan. Tato váha samozřejmě zhoršuje vlastnosti.

c/ Užitečná váha musila být snížena pro malé nosné plochy. Všechny letouny vyjma jednomístných stíhačů musí mít skládací křídla pro snadné uskladnění v podpalubí.

Požadavky letecké spolupráce v kombinovaných operacích.

12. Přiblížení. Cestou na dějiště operací musí mateř. lodi dodat průzkum kolem vlastní ho konvoje a doprovodných lodí, aby bylo zabráněno překvapujícím útokům nepřátelského loďstva a ponorek. Stíhači musí být připraveni, aby zničili nepřátelská průzkumná a stínící letadla nebo aby napadli nepřátelské letouny snažící se útočit. Počet letounů a hodin letu je omezen, což předpokládá velkou šetřivost.

I3. Při přiblížení výpravy k dějišti operací, budou vyžadovány fotoprůzkumy pláží, pobřežních obran, drah, silnic atd pro potvrzení neb doplnění informací předem získaných vyzvědači. Je zde nebezpečí, že udržováním průzkumu tohoto druhu bude znemožněn prvek překvapení. Toto nebezpečí může být odstraněno konáním průzkumů ve velkém prostoru, aby co nejmenší označení místa operace bylo dáno.

I4. Vylodění. Jsouci typy námořních letounů jsou sto splniti veškeré požadavky pro podporu pěchoty jak byly vypočítány v první části. Přes to jakost vykonání úkolů bude menšího stupně. Námořní letouny mají určitou nevhodnost pro tento druh práce. Stíhači dodají ochranu plážím a kotvištím, podporu silám na zemi a doprovod bombardérům. Mimo to ho odpoví volání pro taktický a detektivní průzkum.

I5. Torpédovací, bombardovací a průzkumné letouny dodají přímou a těsnou podporu bombardováním a splní zvláštní požadavky jako kouřové clony, shazování zásob atd. Pozorování pro bombardující lodě bude provedeno letouny katapultovanými s těchto lodí, ale může být podepřeno T/B/P/letouny mateřských lodí.

I6. Ne všechny letouny mateřských lodí budou k dispozici pro spolupráci s pozemními silami na břehu. Budeli mít nepřítel nějaké letecké síly, mateřské a doprovodné lodě budou vyžadovat ochrany stíhačů. Část T.B.F. bude použita pro námořní průzkum.

I7. Veškeré požadavky o leteckou podporu pěchotě budou přijaty na lodi pro kontrolu podpory, kterou bude mít každá divize. Informace týkající se počtu volných letounů budou podávány nejstarším důstojníkem mateřských lodí štábu kontrolní lodi, který bude filtrovat a sehrávat žádosti o podporu před vydání rozkazů mateřským lodím. Konečné rozhodnutí o žádosti zůstane na nejstarším veliteli mateřských lodí, který může mít jiné úkoly jako vystřídání stíhačů na hlídkách neb námořní průzkumy a hlídky. Poněvadž odpověď na žádost o leteckou podporu může přijít pozemními silami nepřijatelně pozdě, bude pravděpodobně nutno aby v určitých časových intervalech byli bombardéři a stíhači odstartováni a čekali v prostoru blízko bitevního pole na volání kontrolní lodi o podporu neb taktický průzkum. Tento způsob je neusporný v letounech ale jediný k zajištění rychlého provedení úkolu.

Výcvik.

I8. V letectvu jest určitý počet peruti s jedním úkolem spolupráce s pěchotou. Toto je nemožné v námořním letectvu, ač by to bylo velmi žádoucí. Letecká síla námořnictva jak v personálu tak strojích jest založena na počtu mateřských lodí ve službě neb stavbě. Námořní letecké posádky musí být vycvičeny v tak mnoha rozličných úkolech pro spolupráci s loďstvem, že velmi málo času zbývá pro výcvik ve spolupráci s pěchotou. Stalo se a může se opakovati, že jisté námořní peruti byly určeny pro jisté zámořské kombinované operace a aby dosáhly jakéhokoliv stupně účinnosti ve spolupráci s pěchotou, veškerý výcvik a práce v jejich normální činnosti musel být přerušen. Aby počáteční výcvik měl nějakou cenu, musí být zlepšován praksí, ale bylati by operace odsunuta neb skončena peruti nesmí být držena na zemi pro další podobné operace, ale navrácena její původní práci.

Souhrn.

Jak vidno námořní letouny mohou poskytnout leteckou podporu zámořské kombinované operaci za předpokladu, že nepřátelský vzdušný odpor bude slabý. /Madagaskar a Záp. Afrika/. Tato podpora bude omezena ve svém trvání pro klesající úsilí zaviněným ztrátami a nutností udržování. Jjí jakost nebude té výše jako u pozemních letounů z důvodů nevýhod námořních letounů. Jestliže po počátečním přistání operace letectva budou i nadále vyžadovány, /Záp. Afrika/ mocné letecké síly musí být vyloděny jakmile pěchota zajistí letiště, ze kterých budou moci operovat.

Přeložil a upravil kpt. let. Bergman.

Všechny historický materiál
kopie materiálu
číslo

1940.

Válečný denník 310 peruti ..

Str.1

10.červenec . V 9 hodin byl nařizen nástup celé Československé Załącznik 12

letecké skupiny Insworth Lane. Pri tomto hastupu jsme se dověděli o zřízení síhací letky, která ponese číslo 310 a bude složena z československých letců.

11.červenec. V 9 hodin nástup 310.stíhací letky.Organisace,složení a počty jsou obsaženy v příloze k válečnému deníku. Velitel nám dal instrukce ohledně odjezdu a bylo rozhodnuto, že letka pojede ve třech skupinách; první skupina pod velením majora Hesse obsahuje 310. letku -důstojníky a rotmistry letky a první zálohy. Druhá skupina pod velením štktpt. Malého obsahuje třetí zálohu letky a poddůstojníky piloty.Třetí skupina pod velením rotmistra Burdy obsahuje mechaniky a mužstvo. Zbytek dne věnován balení zavazadel a přípravě k odjezdu.

12.červenec. Budíček v 5.30 hod. a v 7 hodin nasedlo do Kamionů 24 důstojníků a osm rotmistrů a v 7.43 hod. odjíždí z nádraží v Gloucestru do Londýna první skupina Čechoslováků k vytvoření samostatné bojové jednotky. Jako styčný důstojník jede s námi F/O R.A.F. Cížek, původem Čech.V 11 hodin jsme přijeli na nádraží v Londýně,kde se od nás oddělili rotmistři, kteří šli k lékařským prohlídkám do

Skupina 24 důstojníků dojela ve 12 hodin na Air Ministry . Ihned byli odesláni k výsledku a lékařským prohlídkám.V 19.hod byli lékařské prohlídky a výsledky skončeny a přesně v devatenáct třicet svými podpisy podepsali přihlášku do anglické armády, čímž se stali P/O všichni bez rozdílu československých hodností.Ve 22 hodin odjíždíme rychlíkem do svého působiště .V 23.35 hod.dojeli jsmeWhittlesfordu , druhé stanice železniční před Cambridge při cestě z Londýna.Na nádraží očekával nás anglický důstojník, autobus a vůz pro zavazadla.Ve 24 hodin jsme již na R.A.F. Station, DUXFORD.

Byli jsme mile překvapeni, že nás očekávali všichni angličtí důstojníci a věnovali nám velmi mnoho pozornosti.Seznámili jsme se ihned s budoucími našimi veliteli Flightu, F/Lt. Sinclairem a F/Lt. Jefferisem. V družné zábavě nám končí pro nás tak významný den, k naprosté spokojenosti všech.

13.červenec. Stav: 24 důstojníků.

V 11 hodin nástup na letišti v hangáru přidělenému naší letce.F/Lt. Sinclair nás představuje veliteli perutě, plk.Woodhullovi.Tento pronesl celkem deset slov. To bylo celé přivítání, ale jsme již zvyklí na tuto skvělou vlastnost Angličanů.Potom nám bylo dovoleno prohlédnouti si letiště, hlavně stíhací letouny Spitfire-sen všech pilotů.Mlčky přihlížíme a skrýváme svůj obdiv.Účelnost spojená s praktičností.Jednoduchost, čistota,oganisace, kázeň-snad skutečně ty nejlepší vlastnosti.V 13.30 hod. jsme dostávali plynové masky a ve 14 hodiij odjíždíme do Cambridge ke krejčímu dát šít uniformy.~~Vítejte~~ Jest samozřejmé, že poptávky po slovnících a příručkách Jak snadno a rychle se naučit anglicky byly u všech knihkupců velmi čilé.

14.červenec. Stav 32 důstojníků, 8 rotmistrů.

Skupina štktpt, Malého přijela v noci ve 24 hod. a byla ubytována ve stanu.Rotmistři přijeli včera v 16.30. V 11 hodin nástup na letišti, kde nám předvádí Angličané výcvik v letce.Startuje dvanáct letounů vždy v dvoučlenném roji a Angličané nám vysvětlují, že je to zkouška nové taktiky pro získání obratnosti a ovladatelnosti roje.

Start rojů jeden jak druhý. Letka předvedla změny tvarů a několik skupin, Myslím, že jednomyslně jsme je pochválili a uznali, že konkurence bude těžká.

V 14.30 nástup v hangáru, kde nám byly dány pokyny pro chování se zde v Anglii a do večere následovalo studium angličtiny.

15.červenec. Stav: 31 důstojníků, 8 rotmistrů, 12 poddůstojníků.

V 9 hodin nástup do hangáru, kde byla angličtina. V 10 hodin přijel plk. Berounský, pplk. Kubita, a plk. anglické armády Beaumont/bývalý vojenský letecký attaché v Praze/. Byly projednány některé věci týkající se našeho styku s Angličany. V 14 hodin nástup a učení se některých názvů různých částí letounu. Bylo rozhodnuto, že zítřejším dnem se započne s létáním. Během včerejšího dne přijelo od lékařských prohlídek 12 poddůstojníků pilotů.

16.července. Stav 32 důstojníků, 8 rotmistrů, 12 poddůstojníků.

Zaměstnání: V 9-11 a 14-16 angličtina a organizace anglického letectva. Zappčato s odběrem letecké výstroje, která se zdá být velmi dobrá. Do města doposud nemůžeme, nemáme legitimace-posloucháme tedy zprávy snad z celého světa.

17.červenec. Stav: 32 důstojníků, 8 rotmistrů, 12 poddůstojníků.

Zaměstnání: celý den angličtina, kterou řídil F/O Čížek. Ve 13 hodin přijela skupina dvoumístných pilotů, pozorovatelů, mechaniků naší letky a mužstva. Přesný stav v příloha č.2.

18.červenec. Stav: 32 důstojníků, 8 rotmistrů, 160 mužstva.

Zaměstnání: 9-10 angličtina, 10-11 taktika, kterou p přednášel S/L. Pink. Odpoledne Angličtina. V 17 hod. nástup celé čsl. let. skupiny a provedeno definitivní rozdělení a zařazení 310 letky. F/O Čížek nám přečetl projev min. předsedy Churchill-
la. Potom pan mjr. Hess jako velitel letky přečetl první rozkaz letky. Dnešní večer byl dosti bohatý svým pestrým pořadem. Část důstojníků byla pozvána k 264 letce na polní letiště, kde bylo uzavřeno srdečné přátelství s Angličany. Druhá část důstojníků a mužstva byla na Boxing-matchi v hangáru. Čs barvy obhájoval Vilda Jakš, s velmi dobrým úspěchem. Po utkání nejvyšší přítomný z Angličanů promluvil k nám Čechoslovákům a ujistil nás, že nikdy nezmizí Československo z mapy Evropy.

19.červenec Stav 24 důstojníků, 8 rotmistrů, 126 mužstva.

Zaměstnání: 8-8.30 půlhodinka mužstva. V 9.30 hod. představili se důstojníci letky svému Angl. veliteli S/L. Blackwoodovi. V 10.-hod. odjela první skupina bombardérů, 3 záloha letky a přebytečné mužstvo na čs. let. basi v Cosfordu. Odpoledne byla celá letka přítomna slavnostnímu okamžiku-přiletěl první stroje pro čs. letku 310: Hawkwr Hurikán. Zároveň dnes poprvé se započalo létat u letky na školním letounu TUDOR. Je to dvouplošník, dvojmístný, 7 mi váleč. Nezvyklý pro nás jest plyn kde manipulace s plynovou pákou jest obrácena než u nás. Bylo tedy nařízeno velitelem pojiždění po letišti dříve než půjdemě nahoru. Odpoledne bylo fotografování důstojníků s Angl. důst.

20.července Stav 24. důstojníků, 8 rotmistrů, 126 mužstva.

Zaměstnání: Důst. a rtm. poddůst. 9-10 Angličtina, 10-11 promítání filmu: Vzdušný boj-ostatní zaměstnání dle zařazení. Odpoledne dostali důstojníci zálohu I 1.-2.-6.-. Jinak k volný čas jest věnován studiu Angličtiny a hrám. Mužstvo provádí pěší výcvik.

Fysicky i morální stav jest velmi dobrý.

- 21.července Stav:Důstojníků,8 rotmistřů,126 mužstva.
Zaměstnání:9-10 angličtina pro důstojníky a rtm.poddst.Mechanici a mužstva dle zařazení.Odpoledne nácvik na přehlídku letky. Potom byla instrukce v zacházení s plynovou maskou. Večer se účastnilo mužstvo a část důstojníků taneční revue,pořádané pro anglické mužstvo a pomocné ženské čety.Večer se skvěle vydařil.
Fysicky i morální stav jest velmi dobrý.
- 22.července Stav:24 důstojníků,⁹8 rtm.,126 mužstva.
Zaměstnání Angličtina a létání.
V 11.30 nástup letky ku přehlídce.Letka odpochovala ve složení:1 četa důstojníci a rotmistři a 3 čety mužstva do kasáren na nádvoří.Ve 12 hodin přišel Anglický generál MALORY,kterému bylo předáno hlášení..Letku pozdravil našim pozdravem,,Na zdar,, Bohužel bylo to pro nás překvapení a odpověď nebyla taková jak by měla být.Pan Generál vykonal tuto přehlídku při příležitosti vyznamenání anglických pilotů. Pronesl k nam tez kratickou rec,ve ktere nám utkvěla v paměti věta: Když přijdete do styku s Nemcem,zabte ho.,,Na konec letka provedla defilé. Odpoledne započato s výcvikem na školním letounu typu,,Master. Večer byl training našeho fotbalového mužstva.
- 6.července Stav 24 dustojníků,^a8rotmitřů,126 mužstva.
Zaměstnání. 9-10 Angličtina,pak létání. Část důstojníků provedla zkušební střelbu z Hurricana na tunelové střelnicí. Odpoledne v15.00 hod. přehlídka panem gen.R.A.F. William Mithel. Prohlédl si personal i hangar letky. Večer důstojníci,rtm. a mužstvo se zúčastnilo vojenské revue pořádanou anglickými vojáky a dívkami pomocných čet. Program byl velmi dobrý a nejvíce nás překvapila Československá hymna,která jimi byla zahrána na konec programu. Rovněž se dovídame o utvoření československé vlády,což bylo přijato s ohromným nadšením.
- .červenec Stav 24 dustojníků,⁹8rtm. 126 mužstva.
Zaměstnání. Výkonni letci seznámeni se s palubní deskou Hurricana a palivového systému,dále létání a angličtina. Odpoledne pro nepříznivé počasí se nelétalo a byl nám přednášen letištní řád. Život u letky se pěkně vyvíjí a i mužstvo ,které s počátku bylo nervosní a častečně neukazněné, začina pracovat a chovat se tak,jak se ně patří
- července Stav 24 důstojníků,^a8rtm.,126 mužstva.
Zaměstnání. Celý den na letišti,létáno na letounech typu ,,Tudor,, ,,Master,, ,,Hurrican,, jinak studium angličtiny.
- .červenec Stav 24 důstojníků,^a8 rtm , 126 mužstva.
Zaměstnání -v 8 hod, nástup letky a velitel letky přečetl armádní rozkaz presidenta republiky Dr.Edwarda Beneše. 9-11 technický důstojník por. ing. Polívka přečetl rozkazy trvalé platnosti techn. a vysvětlil podrobnosti letu,,Hurrican,,. Ve 14.00 hod. přehlídka jednotky panem generálem Slezákem, který měl k příslušníkům letky projev. Pan general Slezak přijel v průvodu gen. Janouška,pplk.Kubity a plk. agl. Beaumonta. V 17.00 hod. návštěva odjela zpět do Londýna. Tohoto dne jsme byli přemístěni do jiného hangáru.
- července Stav:24 důstojníků,^a8 rtm.,126 mužstva.
Zaměstnání:Úklid nově přiděleného hangáru,rozdělení letky,přidělení baráků púlletkám A a B,studium Hurikána,pro nepříznivé počasí se nelétalo.

- 28.července Stav:24 důstojníků,8 rtm.,126 mužů.
Zaměstnání celý den na letišti.Piloti létání a ostatní dle svého zařazení.Létá se velmi mnoho po celý den,ale tím lépe budeme alespoň dříve operální.
Menší nehoda npor.Holeček byl povalen autem a poraněn.První pomoc mu poskytl na ošetřovně -má zranění na hlavě a noze, ale nijak vážné.
- 29.července Stav:24 důstojníků,8 rtm. a 126 mužů.
Normální zaměstnání dle svých přidělení,začínají se létat skupiny.Výcvik vůbec pokračuje velmi rychle.
- 30.července Stav:24 důstojníků,8 rtm.,126 mužů.
Pro nepříznivé počasí nebylo létání,piloti studují angličtinu, ostatní zaměstnání ve svém přidělení.
- 31.července Stav 22 důstojníků, 8 rtm,126 mužstva.
Zaměstnání:Piloti-létání,ostatní dle zařazení.
V 10.30 přijel p.vévoda z Kentu a pozdravil všechny čs.piloty stisknutím ruky.Výcvik jde velmi rychle.Denně každý pilot na létá alespoň 3 hodiny.Mechanici jsou velmi dobří,svědomití a rychle ošetřují jim přidělené stroje.
- 1.srpen Stav 22 důst.,8 rtm.a 126 mužů.
Zaměstnání jest po celý dne na letišti.Létá se na 2 směny-přes oběd i přes čaj.První nehoda se stala por.Fechtnerovi, který při přistání poškodil podvozek ,křídlo a vrtuli.Příčina:Pravděpodobně malá přistávací rychlost.Pilot bez zranění.
- 2.srpen Stav 22 důstojníků,8 rtm.a 126 mužstva.
Od dnešního dne jest létání od 8 hod.15 do 18 hodin.Za den se provede 20-30 letů a každý let trvá nejméně hodinů.Poškozený letoun byl ihned nahrazen novým.
Zranění por.Holečka zdá se již býti dobré.
- 3.srpen Stav 22 důstojníků,8 rtm.a 126 mužstva.
Zaměstnání jako dne předešlého ,počasí nám přeje,ale létající personál jest částečně unaven-než si zvykne.
Npor.Holeček byl propuštěn z lékařského ošetření a nastoupil 7 denní dovolenou,kterou tráví zde v Duxfordu.
- 4.srpen Stav 22 důstojníků,8 rtm. a 126 mužů.
Jest sice neděle ale letecký výcvik pokračuje nerušeně dál po celé dopoledne a bylo velkým překvapením když odpoledne bylo vyhlášeno volno.Část letky tráví volno na plovárně,další v Cambridgi,ale nejvíc jich vyspává a odpočívá po namahavých dnech létání.
- 5.srpen Stav 22 důstojníků,8 rtm.a 126 mužů.
Po celý den létání a práce na letišti.V 11.30 důstojnické shromáždění ve kterém byla projednávána přehlídka p.presidentem ,která se bude konat zítřejšího dne.
Odpoledne 5 našich hráčů fotbalových sehrálo v Anglickém leteckém teamu 1 divisi zápas proti pěchotě.Letci zvítězili 8:0a jest samozřejmé,že naši měli lví podíl na vítězství.
Doufáme,že se budeme moci samostatně sučastniti zápasů ve v divisi.
- 6.srpen Stav 22 důstojníků,8 rotmistrů,126 mužů.
Zaměstnání:Dopoledně létání a přípravy na návštěvu p.presidenta,která bude dnešního odpoledne.
V 11.45 nástup celé letky k přehlídce velitelem stanice.Byl

provedeno cvičné seřazení na nádvoří kasáren a dány všechny instrukce pro odpoledne. Odpoledne letka nastoupila v 15.30 a bylo předáno hlášení p.mjr.Hessovi. Na nádvoří potom očekávala letka příchod svého nejvyššího velitele.

V 16.30 trubač fanfárami ohlásil příchod. Z dálky slyšet povely velitele anglické čestné roty a konečně velí velitel naší letky „Pozor v pravo hled.“ Přišel v doprovodu čsl., anglických i civilních a po přehlídce pozdravil jenotku. Následoval proslov a slavnostní pochod. Po slavnostním pochodu promluvil se všemi stavovskými skupinami. Následovalo pohoštění čajem v důstojnické jídelně. Prohlédl si rovněž stroje, které byly přiděleny letce a vzorná skupina /F.L.Jeffenis, šrtm.Hubáček a Zima./

V 18.30 odjíždí pan prezident zpět do Londýna.

Před přehlídkou panem prezidentem přiletěli z čs.depot v Cosfordu 10 důst., 1 rtm. a 13 pilotů.

Morálka po návštěvě p.presidenta se velmi znatelně zlepšila.

- 7.srpen Stav 32 důstojníků, 9 rtm. a 139 mužstva.
Zaměstnání: Létání po celý den od 8.15 do 18.15
Fysicky i morální stav jest velmi dobrý.
- 8.srpen Stav 32 důstojníků, 9 rtm. a 139 mužů.
Celý den opět létání a létají se skupiny, akrobacie, orientační výškové lety a v mracích.
Dnes poprvé vlála na stožáru vedle anglické vlajky-vlajka československá, která byla vztyčena po prve při návštěvě p.presidenta.
Dnes se hrálo naše mužstvo zápas s místním teamem RAF fotbalový zápas s výsledkem 2:3.
- 9.srpen Stav 32 důstojníků, 9 rtm. a 139 mužů.
Po celý den létání.
- 10.srpen Stav 32 důstojníků, 9 rtm. a 139 mužů.
Přes velmi nízké mraky, silný vítr a dešť bylo celá dopoledne létání-radiolety. Odpoledne bylo pro letku volno.
- 11.srpen Stav 32 důstojníků, 9 rtm. a 139 mužů.
Zaměstnání 8.15-18.15 létání.
Fysicky i morální stav velmi dobrý.
- 12.srpen Stav 32 důstojníků, 9 rtm. 139 mužů.
Zaměstnání: 8.30-9.30 shromáždění pilotů a probrán letecký kodex pro radiospojení. V 10 hod. odletěl „B“, flight na ostrou střelbu na pozemní terč k moři. Střelba trvala až do 18 hodin, kdy se vrátila poslední skupiny. Ve večerních hodinách byla vyučována Angličina.
Naše fotbalové mužstvo se hrálo zápas s Raf a zvítězilo 12:5.
- 13.srpen Stav 32 důstojníků, 9 rtm. a 139 mužů.
Létání po celý den. Velmi často se projevují poruchy strojů t.j. mototry, tak zvané uvařené. Snad je to vina pilotů, snad motorů poněvadž dříve rána do večera nevychladnou.
- 14.srpen Stav 32 důst., 9 rtm. a 139 mužů.
Po celý den jest létání a to radiospojení, sector recon. a útoky na letouny. Počasí nám přeje.
- 15.srpen Stav 32 důst. 9 rtm. a 139 mužů.
Celý den létání, večer Angličina.
V 8.30 startovaloj F/L. Jefferies, P/O. Navrátil a Fechtner.
Úkol: Výškový let do 25.000 stop-radiospojení a útoky na letouny. V 9.15 ve výši 11.000 stop nedaleko letiště UppOOD došlo k srážce Navrátila a Fechtnera. Navrátil měl uraženou kýlovou plochu.

chu a směrové kormidlo. Nutně přistál bez podvozku v poli. Letoun silně poškozen, posádka nezraněna. P/O. Fechtner nutně přistál se zastaveným motorem na letišti Upwood. Letoun nepoškozen jen levé křídlo od srážky, posádka nezraněna.
Počasí: Ranní mlha, později jasno, čerstvý vítr.

6. srpen Stav: 32 důstojníků, 9 rtm. 139 mužů.
Zaměstnání po celý den létání a pak Angličina.
Dnes odešla záloha v počtu 11 důstojníků, 9 poddůst. na leteckou basí v Sutton Bridge.
Počasí pod mrakem a večer dešt.
7. srpen Stav 21 důstojníků, 8 rotmistrů, 131 mužů.
Létání s úkoly: radiospojení a létání v mracích. Dnešním dnem byla letka prohlášena za operační. Opravdu v 14.10 byl dán rozkaz k prvnímu operačnímu letu. Startovalo 6 letounů, „B flight“, Byl proveden let ochrany letiště. Trvání letu 45 minut, nepřítel spatřen nebyl.
Počasí: Pod mrakem, večer silný vítr a dešt.
8. srpen Stav 21 důstojníků, 8 rtm. a 131 mužů.
Zaměstnání - v 5. - budíček pro piloty hotovostní, kteří okamžitě odešli na letiště. Budíček mechaniků, kteří jsou nyní ubytováni na letišti byl ve 4. - hod. Letka v hotovosti po celý den. V 17.45 nařízen start celé letky. Vzletlo 12 letounů pod velením S/L. Blakwooda. Směr letu Londýn, kde v blízkosti se nachází velká skupina nepř. letounů. Skupina byla řízena ze země radiem. Bohužel vedoucímu přestalo radio fungovat a tak první příležitost k boji byla ztracena. Rozkaz k přistání byl dán v 18.45.
Počasí - Zamračeno 3/4 - silný vítr.
9. srpen Stav 21. důst. 8 rtm a 131 mužů.
Hotovost po celý den. Piloti jsou většinou u strojů, poněvadž hotovost je 5 ti minutová - to znamená, že letka musí být do 5 minut ve vzduchu. Byly provedeny 4 operační lety - Operations patrol - kolem letiště - výška 7-10.000 stop. Nepřítel nespátrán.
Počasí : Zamračeno silný nárazový vítr.
10. srpen Stav 21 důstojníků, 8 rtm. 131 mužů.
Zaměstnání: ~~EM~~ Letka v hotovosti po celý den.
Během dne provedeno 6 Operations Patrols - výška 5-10.000 stop.
Dnes poprvé roj. F/O. Jefferies, Kredba a Gøth v 19 hodin zahlédli nepřátelský letoun DO 17. Tento však zalétl do mraků a nadarmo ho naši stíhali. Byl však sestřelen podle zpráv angl. squadronou.
Počasí: Pod mrakem silný nárazový vítr.
11. srpen Stav 21 důst., 8 rtm a 131 mužů.
Hotovost opět po celý den a provedeno celkem 8 Operations Patrols
Nepřítel nespátrán.
Počasí: Zamračeno 3/4, silný nárazový vítr, časem dešt.
12. srpen Stav 21 důstoj., 8 rtm. a 131 mužů.
Letka po celý den v hotovost, ale nebyl proveden žádný operační let. Fysicky i morální stav je dobrý.
Počasí: Zamračeno silný vítr, časem dešt.
13. srpen Stav 21 důstojníků, 8 rtm. a 131 mužů.
Stav schopných letounů 18.
Letka v hotovosti od 5-21 hodiny. „A“, Flight provedl 2 operační lety, „B“, Flight provedl 5 operačních letů. Nepřítel nespátrán.
Fysicky i morální stav ještě dobrý.
Počasí: oblačno, silný vítr.
14. srpen Stav 21 důst., 8 rtm., 131 mužů.
Schopné letouny 14.
Letka v hotovosti od 5-21 hodiny.
Operační lety: „A“, Flight ..2, „B“, Flight ..3. Nepřítel nespátrán.
Počasí : Jasno, bezvětří.

- 25.srpen Stav:21 důstojníků,8 rotmistrů,131 mužů.
Schopné letouny 14.
Letka v hotovosti od 5-21 hodiny.Operační lety „ B,, Flight..4
„ A,, Flight ...0. Nepřítel nespátrěn.
Fysický i morální stav dobrý.
Počasí:Oblačno,čerstvý vítr.
- 26.srpen Stav:21 důstojníků,8 rtm.,131 mužstva.
Schopné letouny 14.
Letka v hotovosti od 5-21 hod.Operační lety:„ A,, Flight..3, a
„ B,, Flight ..2.
V 15.10 rozkaz ke startu celé 310 peruti.Letka odstartovala v
srazu a ihned se nad letištěm seřadila v proud o čtyřech 3člen.
rojích.Kurs byl dán 180 stupňů,výška 20.000 stop.V 15.40 byla
spatřena 15 členná skupina nepř.letounů Do 215.Velitel peruti
Blackwood nasadil útok z převýšení a po slunku,ale jednotlivě.
Situace viz náčert.
Výsledek utkání:S/L.Blackwood sestřelen-vyskočil padákem,por.B
Bergmann byl napaden 4 mi Me 109 a byl sestřelen-vyskočil padá-
kem.Por Fechtner se utkal s M 110 a dle jeho výpovědi nepřítel
byl sestřelen.Rtm Prchal sestřelil Do 215,ale sám byl sestřelen.
Nouzově přistál-letoun zničen,posádka lehce zraněna.
Počasí:oblačno.
- 27.srpen Stav letky:21 důstojníků,8 rtm.,131 mužstva.
Stav:21 důstojníků,8 rtm.,131 mužů.
„ pilotů:„ A,, ... 11 ± 4 nemocní, „ B,, ... 13.
„ letounů A 4, B 7
Letka v hotovosti po celý den.Nebyl proveden žádný operační let
Letce byly přiznány 3 sestřelené letouny :2..Do 215,1..Me-110.
Počasí:ráno mlha,celý den oblačno.
- 28.srpen Stav letky:21 důst.,8 rtm.,131 mužů.
„ pilotů:„ A,, .. 11 a 4 nem. „ B,, ...13 pilotů.
„ letounů A 4 B 7
Od 5-21 hod.hotovostní postavení.Provedeny 2 oper.lety v peruti.
Patrola nad Debdenem,výška 20.000 stop.Nepřítel nespátrěn.
Počasí:Jasno ,klid.
- 29.srpen Stav:21 důst.,8 rtm.a 131 mužů.
„ pilotů:„ A,, flight ..14 a 1 nem. „ B,, Flight .. 13.
„ letounů A 6 B 7
Letka v hotovosti od 4.45 do 21 hodin.Proveden 1 oper.let.Pa-
tróla:Debden-Londýn,výška 10-20,000 stop.Nepřítel nespátrěn.
Počasí: Jasno--.
- 30.srpen Stav:21 důstojníků,8 rtm.,131 mužů.
„ pilotů:„ A,, 14 a 1 nem. „ B,,13.
„ letounů A 6 B 7
Letka v hotovosti od 4.45 do 21 hodiny.Provedeny 2 operační le-
ty v letce.Patróla nad Debdenem.Výška 20.000 stop.Nepřítel ne-
spátrěn.
Počasí :Jasno.
- 31.srpen Stav letky:21 důstojníků,8 rotmistrů,131 mužů.
Stav pilotů: „ A ,, ...14 a 1 nem, „ B ,,13.
„ letounů: A 6 B 7
Letka v hotovosti od 4.30-21 hod.Provedeny 4 oper.lety.V 10.10
start letky na hlášení z operačního sálu.Již při startu byly
viděti rozprasky DPL.ve směru na Debden.Když letka v počtu 12
letounů a pod velením F/L.Sinclaira dostoupila výšky 25.000 stop
byla bomb.skupina Do 215 již napadena jinými squadronami,310
perut se po hodinovém letu vrátila aniž zasáhla do boje.
V 13 hodin nařízen nový start-kurs 180,výška 20.000 stop.Ve 13.15
spatřena skupina asi 20-25 Do 215,chráněna Me 110,a 109.Útok

byl proveden oboustranně, v rojích, po slunku s převýšením. Popsání boje - viz Výpovědi pilotů a hlášení o boji.

Letka sestřelila 6 letounů a to:

| | | | | | |
|-------|-----------|---|----------|---|--------|
| major | Hess.... | 1 | Me -109, | 1 | Do-215 |
| škpt. | Malý | 1 | Me -109, | | |
| F/1 | Sinclair | 1 | Do -215, | | |
| F/L. | Jefferies | 1 | Do -215, | | |
| Por. | Fechtner | 1 | Do -215- | | |

Vlastní ztráty: Por. Kredba vyskočil padákem - nezraněn. Por. Štěrbáček nezvěstný. Vlastních strojů vyřazeno 7.

Dnes měl být proveden přesun letky na jižní pobřeží. Ve 16 hodin přesun byl zrušen.

Počasí : Jasnó.

310. SÍTIHACÍ PERUTĚ .

/Založena 12.7.1940/

310. sítihačí perut
přehled operacní činnosti
příslušníků 310. perutě 1940

Sestřelené letouny:

| J m é n o : | Datum: | Sestřelen | Pravděpod. sestřelen | Poškozen |
|-----------------|---------|------------|-------------------------|----------|
| P/O Fechtner E. | 26.8.40 | 1 Do-215 | | |
| P/O Prchal E. | 26.8.40 | 1 Do-215 | | |
| F/L Zimprich S. | 31.8.40 | | 1 Me-109 | |
| P/O Fechtner E. | 31.8.40 | 1 Do-215 | | |
| S/Ldr Hess A. | 31.8.40 | 1 Do-215 | | |
| | | 1 Me-109 | | |
| P/O Fechtner E. | 3.9.40 | 1 Me-110 | | |
| P/O Fürst B. | 3.9.40 | 1 Me-110 | | |
| Sgt Komínek J. | 3.9.40 | | 1 Do-215 | |
| Sgt Koukal J. | 3.9.40 | 1 Me-110 | | |
| S/Ldr Malý J. | 3.9.40 | | 1 Me-110 | |
| P/O Doležal F. | 7.9.40 | 1 Me-110 | | |
| P/O Janouch S. | 7.9.40 | 1 Me-110 | | |
| P/O Göth V. | 7.9.40 | 2 Me-110 | | |
| P/O Seda K. | 7.9.40 | | | 1 Me-110 |
| P/O Zimprich S. | 7.9.40 | | 2 Me-110 | |
| P/O Fechtner E. | 7.9.40 | | | 1 Me-110 |
| P/O Fürst B. | 7.9.40 | 1 Me-109 | 1 Me-110 | |
| Sgt Koukal J. | 7.9.40 | 1 Me-? | | |
| P/O Bergman V. | 9.9.40 | 1 Me-110 | | |
| P/O Fejfar S. | 9.9.40 | 1 Me-110 | | |
| P/O Hubáček J. | 9.9.40 | | 1 Me-110 | |
| P/O Rechka J. | 9.9.40 | | 1 Me-110 | |
| P/O Ryppl F. | 9.9.40 | | 1 Me-109 | |
| P/O Zimprich S. | 9.9.40 | 1 Do-215 | | |
| P/O Doležal F. | 11.9.40 | | 1 Me-109 | |
| P/O Fejfar S. | 15.9.40 | 1 Do-17 | | |
| P/O Hubáček J. | 15.9.40 | 1/2 Do-215 | | |
| P/O Kaucký J. | 15.9.40 | 1/2 Do-215 | | |
| P/O Kaucký J. | 15.9.40 | 1/2 Do-215 | | |
| Sgt Komínek J. | 15.9.40 | 1 Do-215 | | |
| P/O Prchal E. | 15.9.40 | 1/2 He-111 | | |
| P/O Puda R. | 15.9.40 | 1/2 Do-215 | | |
| P/O Rechka J. | 15.9.40 | 1/2 He-111 | | |
| P/O Fürst B. | 15.9.40 | 1 He-111 | | |
| P/O Bergman V. | 18.9.40 | 1 Do-215 | | |
| P/O Doležal F. | 18.9.40 | 1 He-111 | | |
| P/O Fechtner E. | 18.9.40 | 1 Do-215 | | |
| P/O Fejfar S. | 18.9.40 | 1/2 Do-215 | | |
| P/O Janouch S. | 18.9.40 | 1/2 Do-215 | | |
| Sgt Jiroudek M. | 18.9.40 | 1/2 Do-215 | | |
| P/O Prchal E. | 18.9.40 | 1 Do-215 | | |
| P/O Puda R. | 18.9.40 | 1/2 Do-215 | | |
| P/O Zimprich S. | 18.9.40 | | 1 Do-215 | 1 Me-110 |
| P/O Fechtner E. | 27.9.40 | | 1 Do-17 | |
| Sgt Komínek J. | 27.9.40 | 1 Me-109 | | |

30

12

3

| | | | | |
|-----------------|---------|------------|--|----------|
| S/Ldr Blackwood | 26.8.40 | 1 Do-215 | | |
| F/Lt Jeffries | 31.8.40 | 1 Do-215 | | |
| F/Lt Sinclair | 31.8.40 | 1 Do-215 | | |
| F/Lt Sinclair | 3.9.40 | 1 Do-215 | | |
| | | 1 Me-110 | | |
| F/Lt Jeffries | 3.9.40 | 1 Me-110 | | |
| F/O Boulton | 7.9.40 | 1 He-111 | | |
| F/Lt Sinclair | 7.9.40 | | | 1 Me-110 |
| F/O Boulton | 9.9.40 | 1 Do-215 | | |
| F/Lt Jeffries | 15.9.40 | 1 Me-109 | | |
| | | 1 Do-315 | | |
| | | 1/2 Do-215 | | |
| F/Lt Jeffries | 18.9.40 | 1 Do-215 | | |

Vojenský historický archiv
kopie materiálů

SESTŘELENE NEPŘÁTELSKÉ LETOUNY 310.SQUADRONY DO 11.9.40.

| | | | | |
|------------------|-----------|-----------|-----------|----------|
| mjr. Hess A. | 1 Me. 109 | 1 Do.215 | | |
| S/LDR. Blackwood | | 1 Do.215 | | |
| F/Dt. Sinclaire | | 2 Do.21 5 | 1 Me.110 | |
| F/Lt. Jefferies | | 1 Do.215 | 1 Me.110 | |
| F/O. Boulton | | 1 Do.215 | | He.111 |
| P/O. Gøth | | | 2 Me.110 | |
| P/O. Fejfar | | | 1 Me.110 | |
| P/O. Janouch | | | 1 Me.110 | |
| P/O. Bergman | | | 1 Me.110 | |
| P/O. Fechtner | | 1 Do.215 | 2 Me.110 | |
| P/O. Zimprich | | 1 Do.215 | | |
| P/Sgt. Furst | 1 Me. 109 | | 1 Me.110 | |
| P/Sgt. Koukal | | | 1 Me.110 | |
| P/Sgt. Prchal | | 1 Do.215 | | |
| | 2 Me. 109 | 9 Do.215 | 11 Me.110 | 1 He.111 |

historický archiv
kopie materiálů
číslo

okl 109 do 215 c. 1140 1141 1017

| | | | | | |
|---|---|--------|--------------|--------------|---|
| 12da Hess | 1 | 1 | | | |
| 12da Blackwood | | 1 | | | |
| 12da Pinclaire | | 2 | 1 | | |
| 12da Pfefferis | 1 | 2 | 1 | | |
| 12da Boulton | | 1 | | 1 | |
| 12da Gath | | | 2 | | |
| 12da Gofar | | | 1 | | 1 |
| 12da Janouch | | | 1 | | |
| 12da Bergman | | 1 | 1 | | |
| 12da Geckner | | 2 | 2 | | |
| 12da Limpick | | 1 | 1 | 1 | |
| 12da Faust | 1 | | 1 | 1 | |
| 12da Koubal | | | 1 | | |
| 12da Kanchi | | 1/2 | | | |
| 12da Kambek | | 1 | | | |
| 12da Puchal | | 2 | | 1/2 | |
| 12da Grundek | | 1/2 | | | |
| 12da Guda | | 1/2 | | | |
| 12da Sekha | | | | 1/2 | |
| 12da Jelfus - Puchal Kanchi - Koubal | | 3 | | | |
| | 3 | 18 1/2 | 11 | 3 | 1 |

**WYKAZ STOPNI WOJSKOWYCH W LOTNICTWIE BRYTYJSKIM
I ICH POLSKIE ODPOWIEDNIKI**

| Lp. | Stopnie w RAF-ie – skróty | Stopnie polskie |
|-----|------------------------------|-------------------|
| 1. | Aircraftman 2 ac 2 | szer. |
| 2. | Aircraftman 1 ac 1 | st. szer. |
| 3. | Leading aircraftman lac | kpr. |
| 4. | Corporal cpl | plut. |
| 5. | Sergeant sgt | sierż. |
| 6. | Flight sergeant f/sgt | st. sierż. |
| 7. | Warrant officer w/o | chor. |
| 8. | Pilot officer p/o | ppor. |
| 9. | Flying officer f/o | por. |
| 10. | Flight lieutenant f/lt | kpt. |
| 11. | Squadron leader s/ldr | mjr |
| 12. | Wing commander w/cdr | ppłk |
| 13. | Group captain g/cpt | płk |
| 14. | Air commodore a/c | Brak odpowiednika |
| 15. | Air vice marshal a/v/m | gen. bryg. |
| 16. | Air marshal a/m | gen. dyw. |
| 17. | Air chief Marshal a/c/m | gen. broni |
| 18. | Marshal of the RAF | marszałek |

Opracowano na podstawie: W. Król, *Polskie dywizjony lotnicze w Wielkiej Brytanii 1940–1945*, MON, Warszawa 1976, 1982, zał. 1.

