

GRZEGORZ ŚLIŻEWSKI

Początki I Polskiego Skrzydła Myśliwskiego. Powstanie i działalność jednostki w kwietniu 1941 r.

Kiedy *Battle of Britain*¹ wchodziła w swój schyłkowy etap, myśli dowództwa *Royal Air Force*² przestały zaprzętać wyłącznie sprawy związane z obroną Wysp Brytyjskich przed nawałą *Luftwaffe*. Zmiana taktyki działania niemieckiego lotnictwa, które zaczęło operować przede wszystkim w nocy, uzmysłowiła Anglikom, że zadania własnego lotnictwa dziennego mogą ewaluować. RAF powoli oswajał się z myślą, że nadszedł czas na rozpoczęcie dziennej ofensywy lotniczej nad okupowaną Europą.

Koncepcja myśliwskiego Skrzydła

Po zakończeniu *Battle of Britain* główny ciężar walk z *Luftwaffe* spoczął na jednostkach stacjonujących na południu Anglii w 11 Grupie *Fighter Command* (FC)³. Najwięcej pracy mieli zatem piloci startujący z lotnisk Biggin Hill, Croydon, Filton, Hawkinge, Hornchurch, Kenley, Manston,

¹ W polskojęzycznej literaturze przedmiotu spotyka się różne określenia tego okresu powietrznych walk: zarówno „Bitwa o Anglię”, „Bitwa o Brytanię”, jak i „Bitwa o Wielką Brytanię”. Każde z nich ma swoje uzasadnienie i swoich zwolenników. Autor zdecydował się na zastosowanie neutralnej, angielskiej nazwy, by nie wchodzić w szczegółowe dywagacje na ten temat, gdyż nie są one bezpośrednio związane z treścią publikowanego materiału.

² Królewskie Siły Powietrzne – lotnictwo wojskowe Wielkiej Brytanii.

³ Lotnictwo myśliwskie RAF.

Martlesham Heath, Middle Wallop, Northolt, North Weald, Rochford, Tangmere i Westhampnett. Wśród nich byli polscy lotnicy z dywizjonów⁴ 302 i 303 oraz walczący w jednostkach brytyjskich (ich liczba na początku 1941 r. wahała się od 25 do ośmiu)⁵. Zadania, które postawiono przed jednostkami 11 Grupy, polegały przede wszystkim na obronie własnego terytorium, zwalczaniu samolotów rozpoznawczych, lotach patrolowych nad kanałem La Manche i udziale w lotach zaczepnych nad terytorium północnej Francji i Belgii⁶.

Z czasem sztabowcy RAF zdecydowali, że myśliwskie dywizjony zostaną połączone w większe zgrupowania określane mianem Wingu, czyli Skrzydła. Dzięki temu zabiegowi miały skuteczniej przeciwdziałać działaniom *Luftwaffe* nad Wyspami Brytyjskimi i efektywnie operować nad terytorium zajęтым przez przeciwnika. Nie oznaczało to, że dywizjony traciły swoją autonomię – dalej były podstawową jednostką *Fighter Command*, która mogła wykonywać samodzielne zadania.

Po raz pierwszy w czasie II wojny światowej RAF zastosował Skrzydło na większą skalę podczas *Battle of Britain*. Składało się na nie kilka dywizjonów myśliwskich pod jednym dowództwem, które wspólnie operowały w walce. Doświadczenia wyniesione z tych starć sprawiły, że wśród oficerów sztabowych coraz częściej zaczęły pojawiać się głosy w dyskusji, czy Skrzydło jest optymalnym rozwiązaniem na przeciwdziałanie *Luftwaffe*⁷.

Pod koniec grudnia 1940 r. *Fighter Command* ostatecznie zdecydowało o powołaniu operujących w dzień Skrzydeł myśliwskich⁸. Początkowo ich podstawowym zadaniem było zapobieganie niemieckim nalotom bombowym. Miały to być jednostki samowystarczalne podczas starcia z nieprzyjacielem: ich skład miał pozwolić zarówno na skuteczną walkę z bombowcami, jak i z osłoną myśliwską, dlatego Skrzydła składać się miały z dywizjonów

⁴ Dywizjon (ang. *Squadron*) – podstawowa jednostka operacyjna RAF, w lotnictwie myśliwskim jednorazowo operowała 12 samolotami.

⁵ Więcej szczegółów na temat tego zagadnienia zob. G. Śliżewski, *Kalendarium polskiego dziennego lotnictwa myśliwskiego w trzech pierwszych miesiącach 1941 r.*, „Grot. Zeszyty Historyczne poświęcone historii wojska i walk o niepodległość” 2006, z. 26, s. 65-107.

⁶ The National Archives (dalej: TNA), AIR 16/212, No. 11 Group Operation Orders 1–100, 1939 Nov. – 1941 Sept.

⁷ TNA, AIR 16/341, Channel operations 1940 July – 1944 May, Wing Formations, tajne pismo Dowództwa 11 Grupy Myśliwskiej do dowódców stacji RAF w Debden, North Weald, Hornchurch, Northolt, Tangmere, Biggin Hill, Kenley z 1 października 1940 r. (sygn. 11G/486); *Ibidem*, Wing Formations, tajne pismo Dowództwa 11 Grupy Myśliwskiej do dowódców stacji RAF w Debden, North Weald, Hornchurch, Northolt, Tangmere, Biggin Hill, Kenley z 6 października 1940 r. (sygn. 11G/486); TNA, AIR 16/367, Organisation of Fighter Wing 1940 Dec. – 1943 Mar., Organisation of Wings, tajne pismo dowódcy 12 Grupy Myśliwskiej do *Fighter Command* z 7 grudnia 1940 r. (sygn. 12G/S.1129/1/Ops).

⁸ TNA, AIR 16/367, Organisation of Fighter Wing 1940 Dec. – 1943 Mar., Organisation of Day Fighter Wings, Tajne pismo *Fighter Command* do dowództwa Grup Myśliwskich nr 10, 11 i 12 z 21 grudnia 1940 r. (sygn. FC/S.22180/Ops).

myśliwskich uzbrojonych w Hurricane'y (ich zadaniem było zwalczanie bombowców), jak i Spitfire'ów (walka z osłoną). Jeżeli nieprzyjaciel atakował z dużą siłą – miała przeciw niemu operować większa liczba ściśle współpracujących ze sobą Skrzydeł. Dowództwo 10 Grupy otrzymało polecenie zorganizowania w Middle Wallop jednego Skrzydła składającego się z dywizjonów Hurricane'ów i Spitfire'ów, 11 Grupa dwóch składających się wyłącznie ze Spitfire'ów oraz dwóch mieszanych (FC proponowało ich lokalizację w Debden, North Weald, Northolt i Tangmere), a 12 Grupa dwóch mieszanych stacjonujących w Duxford i Wittering⁹. Główne zadanie obrony południowo-wschodniej Anglii spoczywało na jednostkach 11 Grupy, które w razie potrzeby miały być wsparte przez dywizjony grup 10 i 12. Te ostatnie zaś miały dodatkowe zadanie osłony Portsmouth, Portland i Bristolu. FC uznało, że dowódcy stacji RAF będą jednocześnie dowodzić Skrzydłami. Spotkało się to ze sprzeciwem dowódców Grup Myśliwskich, którzy podkreślali, że z racji natłoku obowiązków i wieku, dowódcy stacji nie są najlepiej przygotowani do dowodzenia skrzydłem w powietrzu¹⁰. Dodatkowo AVM¹¹ Trafford Leigh-Mallory, dowódca 11 Grupy Myśliwskiej, sugerował, żeby w związku z wyposażeniem jednostek w Hurricane'y Mk. II nie wcielać w życie pomysłu na Skrzydła wyposażone zarówno w Hurricane'y, jak i Spitfire'y, a stworzyć formacje uzbrojone w ten sam typ samolotu różnych wersji¹². O ile pierwsza z propozycji znalazła zrozumienie w *Fighter Command*, sugestie AVM Leigh-Mallory'ego nie zostały uwzględnione.

Przydział do Skrzydła nie oznaczał, że dana jednostka była przypisana do niego na stałe. Były one tworzone na konkretnych lotniskach i jeśli dywizjon zmieniał lokalizację przenosząc się na nowe miejsce postoju, automatycznie przestawał być częścią składową formacji przypisanej do opuszczanej bazy. Sytuacja ta miała zazwyczaj miejsce, kiedy dywizjon odchodził

⁹ Skrzydło w Duxford miało składać się z dywizjonów stacjonujących na lotniskach Duxford oraz Coltishall, natomiast Skrzydło w Wittering – na lotniskach Wittering, Digby oraz Kirton-in-Lindsey.

¹⁰ TNA, AIR 16/367, Organisation of Fighter Wing 1940 Dec. – 1943 Mar., The Organisation of Day Fighter Wings, Tajne pismo dowódcy 10 Grupy do dowództwa Fighter Command z 9 stycznia 1941 r. (sygn. 10G/S.8209/1/Ops); *Ibidem*, Organisation of Day Fighter Wings, tajne pismo dowódcy 11 Grupy do dowództwa Fighter Command z 15 stycznia 1941 r. (sygn. 11G/S.440); *Ibidem*, Day Fighter Wings – Wing Leaders, tajne pismo dowódcy 12 Grupy do dowództwa Fighter Command z 11 lutego 1941 r. (sygn. 12G/S.1129/1/Ops).

¹¹ AVM – skrót od brytyjskiego stopnia *Air Vice Marshal*, będącego odpowiednikiem polskiego generała dywizji.

¹² W Spitfire'y wyposażone miały być Skrzydła w Tangmere i Hornchurch, w Hurricane'y Skrzydła w Kenley oraz połączone w jedno Skrzydła w Debden i North Weald, natomiast Skrzydło w Northolt przesunięte miało być do rezerwy. TNA, AIR 16/367, Organisation of Fighter Wing 1940 Dec. – 1943 Mar., Organisation of Day Fighter Wings, Tajne pismo dowódcy 11 Grupy do dowództwa Fighter Command z 15 stycznia 1941 r. (sygn. 11G/S.440).

na odpoczynek – przybywająca w jego miejsce jednostka automatycznie stawała się częścią składową przypisanego do lotniska Skrzydła.

Na początku 1941 r. w ramach *Royal Air Force* powstały trzy nowe polskie dywizjony – 315, 316 i 317. Tym samym w składzie Polskich Sił Powietrznych znalazło się siedem dziennych jednostek myśliwskich¹³. Ten fakt w połączeniu z nowymi rozwiązaniami taktycznymi RAF musiał spowodować, że polscy sztabowcy zaczęli się zastanawiać, jak wykorzystać ten potencjał. Ponieważ Polskie Siły Powietrzne były w RAF drugą co do wielkości siłą wśród wszystkich sojuszników i w czasie *Battle of Britain* zyskały wspaniałą opinię, postanowiono przełożyć te fakty na koncepcję Skrzydeł. Zaproponowano powstanie całkiem nowego tworów w ramach RAF – Skrzydła złożonego wyłącznie z polskich jednostek.

Wprawdzie w archiwach nie zachowała się dokumentacja związana z sztabowymi ustaleniami, ale na podstawie końcowego efektu można wywnioskować, że Brytyjczycy nie odnieśli się z entuzjazmem do tego pomysłu. Wprawdzie doceniali dotychczasowe osiągnięcia Polaków, ale nie oznaczało to jeszcze, że od razu byli gotowi dać im samodzielność na wyższym szczeblu operacyjnym.

W 11 Grupie Myśliwskiej Skrzydła utworzono w marcu 1941 r. Jedno z nich powstało w Northolt, lotnisku, na którym stacjonował polski 303 „Warszawski” Dywizjon Myśliwski (DM) im. T. Kościuszki. Wraz z znajdującym się po sąsiedzku 601 Dywizjonem RAF jednostki stanowiły Northolt Wing, na czele którego stanął trzydziestoletni W/Cdr¹⁴ Graham Ashley Leonard Manton. Anglik był doświadczonym lotnikiem, który od dziewięciu lat służył w RAF. W czasie *Battle of Britain* dowodził 56 Dywizjonem i zgłosił zestrzelenie trzech samolotów nieprzyjaciela. W pierwszych dniach września 1940 r. objął dowództwo bazy RAF w Manston, skąd po ośmiu miesiącach trafił do Northolt¹⁵.

W archiwach nie zachował się wprawdzie dokument dotyczący powstania I Polskiego Skrzydła Myśliwskiego (I PSM)¹⁶, z zapisów Kroniki Skrzydła wynika jednak, że datą początkową był 1 kwietnia 1941 r.¹⁷, czyli powołanie narodowościowego związku taktycznego nastąpiło wkrótce po powstaniu Northolt Wing. Data ta wiąże się z przeniesieniem na podlondyńskie lotnisko drugiej z polskich jednostek – 306 „Toruńskiego” Dywizjonu Myśliwskiego.

¹³ W 1940 r. powołano do życia dywizjony 302, 303, 306 i 308.

¹⁴ W/Cdr – *Wing Commander*, odpowiednik brytyjskiego podpułkownika.

¹⁵ <http://www.rafcommands.com/archive/14462.php>. (Dostęp 1 IX 2014 r.).

¹⁶ W zachowanej dokumentacji archiwalnej nazwa Skrzydła jest zapisywana w różny sposób – I Polskie Skrzydło Myśliwskie, Polskie Skrzydło, I Skrzydło, I Skrzydło Myśliwskie, etc. Autor zdecydował się na użycie pierwszej z podanych nazw, gdyż było ono najczęściej używane.

¹⁷ Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego (dalej: IPMS), LOT.A. 45/9, „Kronika I Polskiego Skrzydła Myśliwskiego” (dalej: IPMS – Kronika), k. 2.

Tym samym z Northolt operowały dywizjony 303, 306 i 601. Sytuacja ta trwała do 1 maja, kiedy lotnisko opuścił 601 Dywizjon¹⁸. W kwietniu 1941 r. trudno zatem mówić o typowo polskim związku taktycznym, skoro w skład Skrzydła wchodziła także jednostka brytyjska. Wydaje się natomiast, że kwiecień był okresem przejściowym i – z punktu widzenia organizacji lotnictwa myśliwskiego RAF – sztucznym, a zarazem niekonwencjonalnym. Z jednej strony funkcjonował Northolt Wing, w ramach którego działały dwie jednostki polskie i jedna angielska, a jednocześnie operowało wchodzące w jego skład I PSM.

Zamieszanie potęgowała kwestia dowództwa nad całością związku taktycznego. Formalnie na czele Skrzydła stał W/Cdr Manton, ale wkrótce w Northolt pojawił się kpt. Witold Urbanowicz, którego wyznaczono na szefa I Polskiego Skrzydła Myśliwskiego. Powtórzył się tym samym schemat, który sprawdził się podczas *Battle of Britain* – w polskich i czeskich jednostkach z tego okresu początkowo dowodził Brytyjczyk, którego zadania dublował polski lub czeski dowódca. Tym samym przybysze z centralnej Europy mieli czas, by zapoznać się z obowiązującymi w RAF procedurami i zasadami działania jednostek w powietrzu w warunkach zarówno szkolno-treningowych, jak i bojowych¹⁹.

Kwestia związana z przybyciem do Northolt kpt. Witolda Urbanowicza rodzi nowe pytanie: kiedy kpt. Urbanowicz tak naprawdę został polskim dowódcą skrzydła? Według karty ewidencyjnej pilota, dowództwo w I Skrzydle objął 13 kwietnia²⁰. Jednocześnie kłóci się to z zapisami w ORB²¹ 303 Dywizjonu, z których wynika, że loty treningowe w składzie jednostki wykonywał od początku miesiąca²². Najbardziej prawdopodobne wydaje się, że polskie dowództwo wyznaczyło go na tę funkcję znacznie wcześniej i w związku z tym przybył do Northolt na przełomie marca i kwietnia²³, a w połowie miesiąca został oficjalnie mianowany dowódcą I PSM.

Wybór 303 Dywizjonu jako części składowej I Polskiego Skrzydła Myśliwskiego wydaje się naturalny – nie dość, że jednostka stacjonowała w tym czasie w Northolt, to jeszcze była okryta chwałą walk z lata i jesieni roku poprzedniego. Dlaczego jednak wybór padł na Dywizjon 306? Polskie Siły Powietrzne dysponowały w tym czasie wprawdzie siedmioma

¹⁸ TNA, AIR 27/2069, Operations Record Book, 601 Squadron (dalej: ORB 601), k. 27.

¹⁹ G. Sojda, G. Śliżewski, P. Hodyra, *Ci cholerni Polacy! Polskie Siły Powietrzne w Bitwie o Anglię*, Warszawa 2012, s. 85, 86.

²⁰ IPMS, LOT.A.V.1/4 XXIV, Ewidencja pilotów myśliwskich (dalej: IPMS – Ewidencja), k. 156.

²¹ ORB – *Operations Record Book*, dokument, w którym zapisane są loty jednostki oraz najważniejsze wydarzenia z jej działalności.

²² TNA, AIR 27/1663, Operations Record Book, 303 Squadron (dalej: ORB 303), k. 94.

²³ Zapis, że Urbanowicz był dowódcą od 1 kwietnia znaleźć można w Kronice Skrzydła. IPMS – Kronika, k. 2.

dywizjonami myśliwskimi, ale utworzone na początku 1941 r. dywizjony 315, 316 i 317 nie były jeszcze gotowe, by wziąć udział w walkach na południu Wielkiej Brytanii, wciąż potrzebowały zgrania i treningu na brytyjskim sprzęcie. 302 Dywizjon stacjonował w Westhampnett na południu Anglii i w związku z tym był zaangażowany w walki na pierwszej linii powietrznego frontu. Polskiemu dowództwu zależało zapewne na większym zaangażowaniu własnych jednostek, by uwypuklić udział naszego kraju w walce z III Rzeszą i z tego powodu zrezygnowano z 302. Zostały zatem 306 i 308, ale w tym drugim doszło podczas szkolenia do szeregu wypadków lotniczych²⁴ i „Torunianie” wydawać się zatem mogli lepiej przygotowani do nowych zadań.

Oficjalna informacja z *Fighter Command* o tym, że 306 Dywizjon opuścił Tern Hill, by przenieść się do Northolt, dotarła do jednostki 28 marca²⁵. Brak było jednak jeszcze rozkazów wykonawczych. Można się domyślać, że przeniesienie 306 Dyonu na południe Anglii było omawiane już kilka dni wcześniej, kiedy 23 i 24 marca w Tern Hill przebywał G/Cpt²⁶ Stefan Pawlikowski, polski oficer łącznikowy przy *Fighter Command*, czyli *de facto* dowódca polskiego lotnictwa myśliwskiego w Wielkiej Brytanii²⁷.

Wpływ na decyzję o przesunięciu do Northolt właśnie Dywizjonu 306, a nie innej polskiej jednostki, miał zapewne fakt, że 3 marca jednostka usamodzielniała się. Do dowództwa 9 Grupy Myśliwskiej odszedł z niej bowiem dotychczasowy brytyjski dowódca – S/Ldr²⁸ Denys E. Gillam. W jednostce pozostawał jeszcze wprawdzie F/Lt²⁹ Hugh Kennard, jeden z pilotów-instruktorów przydzielonych w czasie formowania 306 DM, ale od 13 marca, kiedy w nocy próbował przechwycić przeciwnika, w lotach operacyjnych nie brał udziału³⁰. Anglik pełnił funkcję oficera łącznikowego z brytyjskim dowództwem RAF.

Koniec marca 1941 r. był czasem, kiedy skład „Torunian” wykryształizował się na tyle, że zdaniem dowódcy przedstawiał wystarczające walory, by wziąć udział w walce z nieprzyjacielem. W marcu z jednostki odeszło, poza wspomnianym S/Ldr Gillamem, kilku polskich pilotów, których S/Ldr Tadeusz Rolski uznał za zbyt słabych do jednostki myśliwskiej lub do których stracił zaufanie.

²⁴ R. Gretzyngier, *Poles in Defence of Britain. A day-by-day chronology of Polish Day and Night Fighter Operations: July 1940 – June 1941*, London 2001, s. 150–204.

²⁵ IPMS, LOT. A. 50/3, „Dziennik działań 306 Dyonu” (dalej: IPMS – DzDz 306), s. 61.

²⁶ G/Cpt – *Group Captain*, odpowiednik brytyjskiego pułkownika.

²⁷ *Ibidem*, s. 60.

²⁸ S/Ldr – *Squadron Leader*, brytyjski odpowiednik majora.

²⁹ F/Lt – *Flight Lieutenant*, brytyjski odpowiednik kapitana.

³⁰ W 1941 r. F/Lt Kennard uczestniczył tylko w trzech lotach operacyjnych w dzień i dwóch w nocy. TNA, AIR 27/1673, Operations Record Book, 306 Squadron (dalej: ORB 306).

9 marca na kurs obsługi *link-trainera* (urządzenie, które można nazwać bardzo wczesnym prototypem dzisiejszych symulatorów lotu) w Ministerstwie Lotnictwa oddelegowany został F/O³¹ Franciszek Skiba. Był to oficer, który podobnie jak dowódca dywizjonu, służył przed wojną w toruńskim dywizjonie myśliwskim, a w kampanii jesiennej 1939 r. był oficerem taktycznym dywizjonu. Rok później, we Francji, dowodził kluczem przydzielonym do jednostki obrony terytorialnej – GC³² I/55. Wydawać by się mogło, że po ukończeniu prestiżowego kursu w Ministerstwie Lotnictwa, pilot powinien bez problemów wrócić do jednostki. Tak się jednak nie stało – F/O Skiba w składzie 306 Dywizjonie nigdy się już nie pojawił. Pięć miesięcy później „przygarwał” go inny pilot wywodzący się z przedwojennego dywizjonu myśliwskiego w Toruniu – dowodzący 308 Dywizjonem S/Ldr Marian Pisarek³³.

Następnego dnia 306 Dywizjon opuścił P/O³⁴ Aleksander Petruszka, młody pilot bez doświadczenia bojowego, który ukończył Szkołę Podchorążych Lotnictwa (SPL) w Dęblinie jako absolwent ostatniej, XIII promocji placówki. Przebywał w jednostce od listopada 1940 r., ale mimo kilku razem spędzonych miesięcy nie zdołał przekonać do siebie S/Ldr Rolskiego. Lotnik został przeniesiony do szkoły strzelców samolotowych (5 AGS) na wyspie Man. W „Wykazie pilotów myśliwskich, którzy nie są przewidziani do użycia w lotnictwie myśliwskim” scharakteryzowano go następująco: „Pilot słaby, na pilota operacyjnego nie nadaje się”³⁵.

27 marca z 306 Dywizjonu odszedł kolejny absolwent szkoły w Dęblinie – P/O Benedykt Zieliński. Ukończył ją rok wcześniej niż P/O Petruszka i w 1939 r. został przydzielony na praktykę do dywizjonu toruńskiego. W czasie tragicznego września wziął udział w co najmniej jednym locie bojowym. W czasie *Battle of Britain* był przydzielony do dywizjonów 151 i 303, ale w każdym z nich wykonywał jedynie loty treningowe. Jeszcze w 1940 r. trafił do 306 Dywizjonu. Benedykt Zieliński przeniesiony został do szkolnictwa (1 AAS³⁶ w Manby) i był instruktorem aż do zakończenia działań wojennych³⁷. W „Wykazie pilotów myśliwskich, którzy nie są przewidziani

³¹ F/O – *Flying Officer*, brytyjski odpowiednik porucznika.

³² GC – *Groupe de Chasse* (franc.), grupa myśliwska.

³³ IPMS – Ewidencja, k. 128; J. Pawlak, *Absolwenci Szkoły Orłąt 1925–1939*, Warszawa 2002, s. 100.

³⁴ P/O – *Pilot Officer*, brytyjski odpowiednik podporucznika.

³⁵ IPMS, LOT.A.V.44/2m, Przeniesienia pilotów. Aleksander Petruszka był jednak upartym człowiekiem i pod koniec wojny rozpoczął szkolenie na nocnego pilota myśliwskiego. Niestety, w jego trakcie, 20 marca 1944 r., uległ wypadkowi i zginął. R. Gretzyngier *et al.*, *Ku czci poległych lotników 1939–1945*, Warszawa 2006, s. 356.

³⁶ AAS – *Air Armament School* (ang.), szkoła uzbrojenia lotniczego.

³⁷ Więcej informacji o tym pilocie zob.: G. Śliżewski, *Benedykt Zieliński. Zapomniany obrońca wrześniowego nieba*, „Gapa. Lotniczy Magazyn Historyczny” 2015, z. 2.

do użycia w lotnictwie myśliwskim” opisano go: „Pilot dobry. Jako człowiek – bez ambicji. Do latania operacyjnego nie nadaje się”³⁸.

Skład osobowy

W chwili powołania do życia I Polskiego Skrzydła Myśliwskiego na jego dowódcę wyznaczono 33-letniego S/Ldr Witolda Urbanowicza. Wywodził się z 1 Pułku Lotniczego (PL) w Warszawie i na początku 1941 r. był najskuteczniejszym polskim pilotem myśliwskim (15 zgłoszonych zwycięstw plus jedno prawdopodobne). Po ukończeniu SPL był m.in. zastępcą dowódcy 111 Eskadry Myśliwskiej (EM). W 1936 r. został instruktorem pilotażu, a w 1939 r. ukończył kurs kwalifikujący do rozpoczęcia studiów w Wyższej Szkole Wojennej. We wrześniu 1939 r. znalazł się w grupie instruktorów, która osłaniała okolice Dębłina przed atakami *Luftwaffe*. Po kilku dniach brał czynny udział w ewakuacji SPL, będąc przełożonym najmłodszego rocznika uczelni. Przez Rumunię dotarł do Francji, skąd w styczniu 1940 r. trafił do Wielkiej Brytanii. Po przeszkoleniu na sprzęcie sojusznika został przydzielony do 145 Dywizjonu RAF. W związku z utworzeniem 303 Dywizjonu przeniesiono go do tej jednostki na stanowisko dowódcy eskadry. 7 września 1940 r., po zestrzeleniu S/Ldr Zdzisława Krasnodębskiego, dowódcy „Kościuszkowców”, zajął jego miejsce. Jednostkę opuścił 20 października, po mianowaniu na polskiego oficera łącznikowego przy dowództwie 11 Grupy Myśliwskiej RAF³⁹.

Piloci 303 Dywizjonu, podobnie jak S/Ldr Urbanowicz, w większości wywodzili się z 1 Pułku Lotniczego w Warszawie i mieli doświadczenie w walkach w czasie *Battle of Britain*. Na ich czele stał trzydziestoletni S/Ldr Zdzisław Henneberg, którego oprócz lotnictwa pasjonowało także szybownictwo (w 1937 r. znalazł się w polskiej ekipie na międzynarodowych zawodach w niemieckim Rhön). Po promocji w SPL w Dęblinie służył w 1 PL, m.in. w 111 EM. W 1937 r. był z niej przeniesiony zostając instruktorem pilotażu w SPL. We wrześniu 1939 r. również znalazł się w grupie lotników broniących z powietrza okolic Dębłina. Przez Rumunię dotarł do Francji, gdzie mianowano go dowódcą patrolu broniącego wytwórni samolotów Bloch w Châteauroux. Tam 5 czerwca 1940 r. wspólnie z por. Arsenem Cebrzyńskim zgłosił zestrzelenie He 111. Po kapitulacji Francji przeleciał do Wielkiej Brytanii i wkrótce skierowano go do 303 Dywizjonu. 7 września został dowódcą eskadry, a od 20 lutego 1941 r. stał na czele jednostki. Zgłosił zestrzelenie ośmiu samolotów indywidualnie oraz jednego zespołowo, a także zestrzelenie prawdopodobne i uszkodzenie maszyny nieprzyjaciela⁴⁰.

³⁸ IPMS, LOT.A.V.44/2m, Przeniesienia pilotów.

³⁹ IPMS – Ewidencja, k. 156; J. Pawlak, *Absolwenci...*, s. 113; G. Sojda, G. Śliżewski, P. Hodyra, *Ci Cholerni...*, s. 677.

⁴⁰ IPMS – Ewidencja; J. Pawlak, *Absolwenci...*, s. 134; G. Sojda, G. Śliżewski, P. Hodyra, *Ci*

Dowódcami eskadr byli 32-letni F/Lt Tadeusz Arentowicz i 28-letni F/Lt Waław Łapkowski. Ten pierwszy przeszedł podobną drogę jak Witold Urbanowicz i Zdzisław Henneberg – SPL, 1 PL, szkolnictwo, obrona okolic Dębina, Rumunia, Francja. Waław Łapkowski również ukończył SPL, ale do wybuchu wojny cały czas służył w 1 PL, gdzie był pilotem 112 EM. W jej składzie wziął udział w kampanii polskiej 1939 r., w trakcie której zgłosił zestrzelenie jednego samolotu indywidualnie i jednego zespołowo. We Francji był pilotem klucza broniącego zakłady przemysłowe w Romorantin, a po przedostaniu się do Wielkiej Brytanii przydzielono go do Dywizjonu 303. 5 września 1940 r. zgłosił zestrzelenie niemieckiego bombowca, ale sam został ranny i musiał ratować się skokiem ze spadochronem. Po długim leczeniu szpitalnym powrócił w styczniu 1941 r. do 303 Dywizjonu⁴¹.

Tadeusz Arentowicz miał zdecydowanie mniejsze doświadczenie bojowe – we Francji był przydzielony na lotnisko Orly w Paryżu, gdzie obsługiwał loty Dowództwa Sił Powietrznych. Do 303 Dywizjonu trafił w grudniu 1940 r.⁴²

Pełny skład 303 Dywizjonu wyglądał następująco⁴³:

S/Ldr Zdzisław Henneberg – dowódca

Eskadra A:

F/Lt Tadeusz Arentowicz

F/O Bohdan Grzeszczak

P/O Jan Zumbach

P/O Jan Daszewski

P/O Mirosław Ferić

P/O Stefan Paderewski

P/O Jerzy Radomski

P/O Jerzy Palusiński

Sgt Kazimierz Wünsche

Sgt Eugeniusz Szaposznikow

Sgt Mieczysław Popek

Sgt Józef Szlagowski

Sgt Waław Giermer

Eskadra B:

F/Lt Waław Łapkowski

F/O Wojciech Kołaczkowski

P/O Wiktor Strzembosz

P/O Witold Łokuciewski

P/O Bogusław Mierzwa

P/O Bolesław Drobiński

P/O Mieczysław Waszkiewicz

Sgt⁴⁴ Jan Palak

Sgt Marian Bełc

Sgt Mirosław Wojciechowski

Sgt Matěj Pavlovič

Sgt Zdzisław Horn

Większość z pilotów wywodziła się z 1 PL w Warszawie, kilku pochodziło z 5 PL w Lidzie oraz 4 PL w Toruniu. Matěj Pavlovič był Czechem, który służył w pułkach lotniczych w Pradze i Hradec Kralowe, a po wkroczeniu Niemiec do Czechosłowacji uciekł do Polski i wstąpił do lotnictwa

cholerni..., s. 669; G. Śliżewski, *Gorzka słodycz Francji. Polscy piloci myśliwscy wiosny 1940*, Warszawa 2010, s. 96–407.

⁴¹ IPMS – Ewidencja; J. Pawlak, *Absolwenci...*, s. 138; G. Sojda, G. Śliżewski, P. Hodyra, *Ci cholerni...*, s. 671; G. Śliżewski, *Gorzka...*, s. 71–356.

⁴² IPMS – Ewidencja; J. Pawlak, *Absolwenci...*, s. 118; G. Śliżewski, *Gorzka...*, s. 54.

⁴³ IPMS – Kronika, k. 2.

⁴⁴ Sgt – *Sergeant*, brytyjski odpowiednik sierżanta.

spod znaku biało-czerwonej szachownicy. Wojciech Kołaczkowski natomiast w 1938 r. był na dwa lata urlopowany z wojska, by uporządkować sprawy rodzinnego majątku.

We wrześniu 1939 r. dziesięciu pilotów 1 PL weszło w skład Brygady Pościgowej, której zadaniem była obrona Warszawy. Jerzy Palusiński i Zdzisław Horn byli ranni pierwszego dnia wojny. Trzech kolejnych lotników walczyło w innych jednostkach pierwszoliniowych, sześciu było instruktorami. Poza tym Bohdan Grzeszczak był adiutantem dowódcy 1 PL (zanim wstąpił do wojska studiował przez półtora roku i zaliczył dwa semestry Wydziału Mechanicznego Politechniki Warszawskiej), by we wrześniu 1939 r. trafić do plutonu łącznikowego podporządkowanego bezpośrednio Naczelnemu Dowódcy Lotnictwa, a następnie do dowództwa Brygady Bombowej, gdzie był oficerem do zadań specjalnych. Jan Zumbach przed wybuchem wojny uległ wypadkowi lotniczemu i ze względu na stan zdrowia we wrześniu 1939 r. nie nadawał się do lotów bojowych, Mieczysław Waszkiewicz zaś znalazł się wprawdzie w składzie dywizjonu myśliwskiego, ale był tam pilotem łącznikowym⁴⁵.

Po przedostaniu się do Francji trzech pilotów zgłosiło swój akces na wyjazd do Wielkiej Brytanii i nie wstąpiło do *Armee de l'Air*. W jednostkach frontowych znalazło się pięciu lotników, a Jan Palak w jedynej w całości polskiej GC 1/145, która początkowo miała być użyta w Finlandii przeciw ZSRR. Do tzw. kluczy kominowych, czyli oddziałów broniących wyznaczonych zakładów produkcyjnych, głównie wytwórni sprzętu lotniczego, przydzielono dziewięciu pilotów, a Wojciech Kołaczkowski dowodził grupą pilotów w Maison-Blanche w Afryce Północnej. Kilku trafiło do jednostek treningowych, zaś Jerzy Palusiński z powodu ran odniesionych we wrześniu 1939 r. przedostał się do Francji później niż koledzy (w czasie tej podróży schudł 13,5 kg i nabawił się zakażenia krwi) i nie był przydzielony do żadnej jednostki.

Podczas walk nad Francją Wiktor Strzembosz, Witold Łokuciewski i Jan Daszewski zgłosili po zestrzeleniu pewnym, trzech innych meldowało zwycięstwa zespołowe. Ppor. Daszewski zestrzelił dodatkowo samolot Loire-Nieuport 411 z francuskiego lotnictwa morskiego. W jednym ze stracił ranny został ppor. Strzembosz⁴⁶.

Battle of Britain była niezwykle udana dla pilotów 303 Dywizjonu, którzy odnieśli szereg zwycięstw pod angielskim niebem. Dwaj inni piloci walczyli w składzie brytyjskich dywizjonów. Ranni byli F/O Łapkowski, P/O Daszewski, Sgt Wünsche i P/O Łokuciewski⁴⁷.

⁴⁵ Losy lotników we wrześniu 1939 r. na podstawie: J.B. Cynk, *Polskie lotnictwo myśliwskie w boju wrześniowym*, Gdańsk 2000.

⁴⁶ Losy lotników we Francji na podstawie: G. Śliżewski, *Gorzka...*

⁴⁷ Losy lotników w *Battle of Britain* na podstawie: G. Sojda, G. Śliżewski, P. Hodyra, *Ci cholerni...*

Pozostali piloci przybyli w większości do jednostki na przełomie 1940/41. Warto zaznaczyć, że Sgt Horn wkrótce odszedł z Dywizjonu 303 – ostatni lot w jego składzie wykonał 31 marca.

Na czele 306 Dywizjonu stał 35-letni S/Ldr Tadeusz Rolski. Wywodził się z 4 PL w Toruniu, gdzie był m.in. adiutantem pułku i oficerem taktycznym III/4 DM. W 1938 r. został dowódcą 141 EM. Pełnił tę funkcję także w chwili wybuchu wojny. 2 września w czasie ataku na kolumnę Wehrmachtu w okolicach Gruty zginął kpt. Florian Laskowski, dowódca III/4 DM. Jego miejsce zajął właśnie kpt. Rolski. W czasie kampanii jesiennej 1939 r. zgłosił dwa pewne zwycięstwa plus dwa uszkodzenia niemieckich samolotów. Przez Rumunię przedostał się do Francji, gdzie dowodził grupą lotników szkolących się w Saint-Étienne. Piloci nie zdążyli wziąć udziału w walkach i przez Afrykę Północną dotarli do Wielkiej Brytanii. Tam Tadeusz Rolski otrzymał zadanie zorganizowania 306 Dywizjonu. W pewnym momencie zdał dowództwo kpt. Jerzemu Orzechowskiemu, ale po kilku dniach ponownie stanął na czele jednostki⁴⁸.

Obaj dowódcy eskadr wywodziли się natomiast z 3 PL w Poznaniu. Po służbie w 132 EM F/Lt Stefan Witorzeńc został instruktorem Szkoły Pilotażu w Grudziądzu, z czasem, z uwagi na bliskość niemieckiej granicy i spodziewanego konfliktu, przeniesionej do Ułęza pod Dęblinem. We wrześniu 1939 r. dowodził złożoną z instruktorów pilotażu grupą lotników, którzy wykonali szereg lotów celem obrony przeciwlotniczej Dębłina. Po przedostaniu się do Francji zgłosił się do wyjazdu do Wielkiej Brytanii, gdzie dotarł w styczniu 1940 r. Po przeszkoleniu na brytyjskim sprzęcie został przydzielony do 501 Dywizjonu, w składzie którego wziął udział w *Battle of Britain*. Wykonał wówczas najwięcej lotów operacyjnych i bojowych (ponad 110) ze wszystkich Polaków. Zgłosił zestrzelenie czterech samolotów indywidualnie i jednego zespołowo oraz jedno uszkodzenie maszyny przeciwnika⁴⁹.

Po ukończeniu SPL, F/Lt Jerzy Zaremba związał się z Poznaniem, a pod koniec 1937 r. objął dowództwo 131 EM. Stał na jej czele także podczas kampanii jesiennej 1939 r., a 3 września został ranny w walce z bombowcami – odniósł dziewięć ran w lewą nogę, a także jedną w rękę. Do tego czasu zgłosił zespołowe zestrzelenie jednego samolotu oraz uszkodzenie dwóch kolejnych. Został przewieziony do szpitala w Poznaniu, a jeszcze we wrześniu 1939 r. przeniesiono go do szpitala im. Marszałka Piłsudskiego w Warszawie. Mimo nie do końca zaleczonych ran, z początkiem stycznia 1940 r. uciekł ze szpitala. Jeszcze w tym samym miesiącu podjął próbę przedarcia się do Francji, ale był na tyle osłabiony, że w górach osłabł i stracił przytomność. Towarzyszący mu koledzy zanieśli go do jednej ze słowackich wiosek, gdzie okazało się, że ma odmrożenia trzeciego

⁴⁸ IPMS – Ewidencja, k. 118; J. Pawlak, *Absolwenci...*, s. 91; G. Śliżewski, *Gorzka...*, s. 49–383; G. Sojda, G. Śliżewski, *Cyrk Skalskiego*, Warszawa 2009, s. 259–261.

⁴⁹ IPMS – Ewidencja, k. 158; J. Pawlak, *Absolwenci...*, s. 113; G. Sojda, G. Śliżewski, P. Hodyra, *Ci cholerni...*, s. 677.

stopnia nóg i rąk. Nie mógł kontynuować wyprawy i po kilku dniach został aresztowany przez słowackich żandarmów. Kiedy po dwóch miesiącach doszedł do siebie, ponownie uciekł ze szpitala i udało mu się dotrzeć na Węgry. Stamtąd przez zieloną granicę przedostał się do Jugosławii, a następnie w połowie maja zameldował się we Francji. Tam już nie zdążył wziąć udziału w walkach. Po dotarciu do Wielkiej Brytanii został przydzielony do 306 Dywizjonu⁵⁰.

W momencie powołania I PSM skład 306 Dywizjonu przedstawiał się następująco⁵¹:

S/Ldr Tadeusz Rolski – dowódca

Eskadra A

F/Lt Stefan Witorzeńć

F/O Władysław Nowak

F/O Stanisław Zieliński

P/O Kazimierz Rutkowski

P/O Edward Jankowski

P/O Józef Żulikowski

Sgt Leon Kosmowski

Sgt Otto Pudrycki

Sgt Stanisław Wieprzkowicz

Sgt Jan Śmigieński

Sgt Józef Jeka

Eskadra B

F/Lt Jerzy Zaremba

F/O Jerzy Słoński

P/O Władysław Różycki

P/O Karol Pniak

P/O Jan Czapiewski

P/O Marian Skalski⁵²

P/O Zdzisław Langhamer

Sgt Henryk Pietrzak

Sgt Marcin Machowiak

Sgt Brunon Kroczyński

Sgt Wawrzyniec Jasiński

306 Dywizjon nie na darmo nosił miano „Toruńskiego” – większość pilotów wywodziła się bowiem z 4 PL, który stacjonował właśnie w tym mieście. Druga najliczniejsza grupa pilotów pochodziła z 3 PL w Poznaniu, a z 2 PL w Krakowie wywodził się Nowak.

W przeciwieństwie do Dywizjonu 303, w składzie którego byli wyłącznie żołnierze zawodowi, wśród „Torunian” znalazła się grupa rezerwistów. Byli to Stanisław Zieliński (właściciel majątku ziemskiego), Marian Skalski (ukończył we Francji *Ecole Supérieure de Navigation Maritime*, czyli wyższą szkołę nawigacji morskiej oraz zaliczył dwa lata w Wyższej Szkole Handlowej w Poznaniu) i Otto Pudrycki (instruktor pilotażu w Aeroklubie Łódzkim).

We wrześniu 1939 r. w III/4 DM, w którym walczyła większość pilotów, przydzielono do Armii „Pomorze”, dwóch innych starło się z *Luftwaffe* w składzie III/3 DM (Armia „Poznań”). Inny pilot 3 PL, Kazimierz Rutkowski, podczas sierpniowej mobilizacji został przesunięty z Eskadry Treningowej do 36 Eskadry Obserwacyjnej. Kilku lotników było instruktorami⁵³.

⁵⁰ IPMS - Ewidencja; J. Pawlak, *Absolwenci...*, s. 103.

⁵¹ IPMS – Kronika, k. 2.

⁵² Mimo zbieżności nazwisk nie był spokrewniony z najskuteczniejszym polskim pilotem myśliwskim II wojny światowej – Stanisławem Skalskim.

⁵³ Losy lotników we wrześniu 1939 r. na podstawie: J.B. Cynk, *Polskie...*

Spośród lotników, którzy dotarli do Francji, na wyjazd do Wielkiej Brytanii na przełomie 1939 i 1940 r. zdecydowało się trzech. Pozostali w większości znaleźli się w grupie kpt. Rolskiego, która szkoliła się w Saint-Étienne. W walkach nie wziął udziału także por. Zieliński, który szkolił się w Wersalu, a następnie był instruktorem w Saint Cyr. W jednostkach mających szansę na kontakt z nieprzyjacielem znaleźli się jedynie dwaj podoficerowie – Henryk Pietrzak przydzielony był do GC III/9, a Marcin Machowiak do patrolu kominowego GC I/55⁵⁴.

Po przybyciu do Wielkiej Brytanii wszyscy piloci pierwszy przydział otrzymali do formowanego 306 Dywizjonu. Wyjątkiem była trójka pilotów, która dotarła na Wyspy na przełomie 1939/40 – wzięli oni udział w *Battle of Britain* i do „Torunian” dołączyli pod koniec r. 1940 lub na początku 1941 r. Do tego czasu znacznie powiększyli swoje konto zestrzeleń – Karol Pniak zgłosił cztery zwycięstwa indywidualne i jedno zespołowe (w tym indywidualne i zespołowe zniszczenie włoskich bombowców po zakończeniu *Battle of Britain*) oraz dwa prawdopodobne oraz uszkodzenie indywidualne i zespołowe, Władysław Różycki trzy pewne oraz dwa uszkodzenia, a Józef Jeka – cztery indywidualne plus jedno zespołowe oraz dwa uszkodzone samoloty *Luftwaffe*. P/O Pniak był zestrzelony i odniósł kontuzje, które na prawie miesiąc wyłączyły go z działalności bojowej⁵⁵.

Oprócz lotników przydzielonych bezpośrednio do składu dywizjonu, w każdym z nich znalazło się jeszcze dwóch pilotów wykonujących zadania w naziemnym punkcie dowodzenia (*operations room*). Ich zadaniem było przekazywanie rozkazów znajdującej się w powietrzu jednostce. Zdarzało się, że zasiadali oni za sterami samolotów i wykonywali zadania nie tylko treningowe, ale również operacyjne.

W 303 Dywizjonie w ops⁵⁶ znaleźli się F/Lt Jerzy Jankiewicz i F/Lt Zbigniew Kustrzyński. Jak przystało na „Kościuszkowców” obaj wywodzili się z 1 PL w Warszawie.

Jerzy Jankiewicz przed wojną był m.in. oficerem taktycznym IV/1 DM. Latem 1939 r. udał się do Wielkiej Brytanii, gdzie zapoznał się z samolotami Hurricane, które Polska zamierzała kupić na częściowe wyposażenie lotnictwa myśliwskiego. Po powrocie do kraju był wyznaczony do pełnienia funkcji instruktora na tych maszynach. Dlatego we wrześniu 1939 r. nie wziął udziału w walkach i był w dyspozycji Dowódcy Lotnictwa. 11 września udał się do Rumunii, gdzie miały przylecieć zamówione Hurricane’y. Kiedy operacja zakończyła się fiaskiem, przedostał się do Francji, a na przełomie 1939 i 1940 r. przeniósł do Wielkiej Brytanii. Tam został przydzielony do 601 Dywizjonu, w składzie którego wziął

⁵⁴ Losy lotników we Francji na podstawie: G. Śliżewski, *Gorzka...*

⁵⁵ Losy lotników w *Battle of Britain* na podstawie: G. Sojda, G. Śliżewski, P. Hodyra, *Ci cholerni...*

⁵⁶ Skrót od *operations room*.

udział w *Battle of Britain* i zgłosił zestrzelenie pewne jednego samolotu, prawdopodobnie drugiego i uszkodzenie dwóch kolejnych. W czasie walk był lekko ranny. W październiku 1940 r. został przeniesiony do Dywizjonu 303, a od lutego służył w naziemnym stanowisku dowodzenia jednostki⁵⁷.

Zbigniew Kustrzyński oprócz służby w 1 PL był także absolwentem Wyższej Szkoły Lotniczej. Ten dyplomowany oficer we wrześniu 1939 r. był adiutantem dowódcy Brygady Pościgowej. Po przedostaniu się do Francji zdecydował się na wyjazd do Wielkiej Brytanii, gdzie trafił w styczniu 1940 r. Po przeszkoleniu na brytyjskim sprzęcie otrzymał przydział do 111 Dywizjonu, a następnie do 607 Dywizjonu. W tym drugim wykonał jeden lot operacyjny w trakcie *Battle of Britain*. W listopadzie 1940 r. został przeniesiony do 303 Dywizjonu i, podobnie jak Jerzy Jankiewicz, od lutego służył w naziemnym stanowisku dowodzenia jednostki⁵⁸.

W 306 Dywizjonie w ops służyli F/Lt Jan Pentz i F/Lt Stanisław Skalski. Ten drugi wywodził się z 4 PL i był przydzielony do 142 EM. Okazał się najsukcesywniejszym polskim pilotem w czasie kampanii jesiennej 1939 r. – zgłosił cztery zwycięstwa indywidualnie i jedno zespołowe plus uszkodzenie zespołowe. Po przedarciu się do Francji zgłosił się ochotniczo na wyjazd do Wielkiej Brytanii, gdzie po zapoznaniu się ze sprzętem sojusznika wziął udział w *Battle of Britain* w składzie 501 Dywizjonu RAF. Zgłosił wówczas zestrzelenie czterech maszyn i uszkodzenie dwóch kolejnych. 5 września 1940 r. był ranny w walce, co wyłączyło go z walk na prawie dwa miesiące. Po zakończeniu *Battle of Britain* zgłosił jeszcze zestrzelenie zespołowe dwóch samolotów npla. W lutym został przeniesiony do 306 Dywizjonu, gdzie znalazł się w naziemnym stanowisku dowodzenia⁵⁹.

Jan Pentz był oficerem wywodzącym się z 2 PL w Krakowie. Był m.in. oficerem taktycznym III/2 DM. W 1937 r. przeniósł się do szkolnictwa i we wrześniu 1939 r. był dowódcą eskadry szkolnej w Centrum Wyszkożenia Lotnictwa (CWL) nr 1 w Dęblinie. We Francji znalazł się w tzw. Grupie Montpellier, która jako pierwsza przeszkoliła się na sprzęcie sojusznika i w marcu 1940 r. trafiła na front. Kpt. Pentz był dowódcą klucza przydzielonego do GC II/6. Po kapitulacji Francji przedostał się do Wielkiej Brytanii, gdzie służył w 257 Dywizjonie, a od lutego 1941 r. był przydzielony do naziemnego stanowiska dowodzenia 306 Dywizjonu⁶⁰.

⁵⁷ IPMS – Ewidencja; J. Pawlak, *Absolwenci...*, s. 135; G. Sojda, G. Śliżewski, P. Hodyra, *Ci cholerni...*, s. 669.

⁵⁸ IPMS – Ewidencja, k. 188; G. Sojda, G. Śliżewski, P. Hodyra, *Ci cholerni...*, s. 671.

⁵⁹ IPMS – Ewidencja, k. 128; J. Pawlak, *Absolwenci...*, s. 183; G. Sojda, G. Śliżewski, P. Hodyra, *Ci cholerni...*, s. 676. Pełna biografia pilota zob.: G. Sojda, G. Śliżewski, *Generał pilot Stanisław Skalski. Portret ze światłocieniem*, Warszawa 2015.

⁶⁰ IPMS – Ewidencja, k. 227; J. Pawlak, *Absolwenci...*, s. 78; G. Śliżewski, *Gorzka...*, s. 68–394.

Przydziały pilotów I Polskiego Skrzydła Myśliwego do 1 kwietnia 1941 r.

pilot	Dyon	wiek	II RP	Wrzesień 1939	Francja 1940	Battle of Britain	po Battle of Britain
S/Ldr Witold Urbanowicz	I PSM	33	1 PL	CWL 1 Dęblin	-	145, 303	11 Grupa Myśliwska
S/Ldr Zdzisław Henneberg	303	30	1 PL	CWL 1 Dęblin	Château-roux	303	303
S/Ldr Tadeusz Rolski	306	35	4 PL	141 EM, III/4 DM	Saint-Étienne	-	306
F/Lt Tadeusz Arentowicz	303	32	1 PL	CWL 1 Dęblin	Paryż-Orly	-	303
F/Lt Wacław Łapkowski	303	28	1 PL	112 EM	Romorantin	303, ranny	303
F/Lt Stefan Witorzeńć	306	33	3 PL	CWL 1 Dęblin	-	501	501, 306
F/Lt Jerzy Zaremba	306	32	3 PL	131 EM	-	-	306
F/Lt Jerzy Jankiewicz	ops 303	28	1 PL	Sztab D-cy Lotn.	-	601	303
F/Lt Zbigniew Kustrzyński	ops 303	30	1 PL	Brygada Pościgowa	-	111, 607	607, 303
F/Lt Jan Pentz	ops 306	35	2 PL	CWL 1 Dęblin	GC II/6	-	257, 306
F/Lt Stanisław Skalski	ops 306	26	4 PL	142 EM	-	501	501, 306
F/O Bohdan Grzeszczak	303	33	1 PL	adiutant 1 PL	Eskadra Koolhoven	303	303
F/O Wojciech Kołaczkowski	303	33	1 PL	CWL 1 Dęblin	Maison-Blanche	-	303
F/O Władysław Nowak	306	33	2 PL	CWL 1 Dęblin	Saint-Étienne	-	306
F/O Jerzy Słoński	306	31	4 PL	142 EM	Saint-Étienne	-	306
F/O Stanisław Zieliński	306	39	4 PL	142 EM	Wersal, Saint Cyr	-	306
P/O Jan Czapiewski	306	27	4 PL	142 EM	Saint-Étienne	-	306
P/O Jan Dąszewski	303	25	1 PL	112 EM	Romorantin	303, ranny	303

pilot	Dyon	wiek	II RP	Wrzesień 1939	Francja 1940	Battle of Britain	po Battle of Britain
P/O Bolesław Drobiński	303	23	SPL	SPL uczeń	-	65	65, 303
P/O Mirosław Ferić	303	26	1 PL	111 EM	Nantes	303	303
P/O Edward Jankowski	306	28	4 PL	141 EM	Saint-Étienne	-	306
P/O Zdzisław Langhamer	306	23	4 PL	141 EM	?	-	306
P/O Witold Łokuciewski	303	24	1 PL	112 EM	Romorantin	303, ranny	303
P/O Bogusław Mierzwa	303	23	1 PL	114 EM	GC III/10	303	303
P/O Stefan Paderewski	303	28	1 PL	Esk. Tren. 1 PL	Bordeaux-Mérignac	-	258, 303
P/O Jerzy Palusiński	303	29	1 PL	111 EM, ranny	-	303	303
P/O Karol Pniak	306	31	2, 4 PL	142 EM	-	32, 257, ranny	257, 306
P/O Jerzy Radomski	303	26	1 PL	113 EM	GC II/10	303	303
P/O Władysław Różycki	306	34	4 PL	141 EM	-	238	238, 306
P/O Kazimierz Rutkowski	306	27	4 PL	36 EO	Saint-Étienne	-	306
P/O Marian Skalski	306	31	3 PL	Esk. Zap. 3 PL	?	-	306
P/O Wiktor Strzembosz	303	27	1 PL	111 i 112 EM	GC II/7, ranny	-	303
P/O Mieczysław Waszkiewicz	303	24	5 PL	III/5 DM	Châteauroux	-	32, 303
P/O Jan Zumbach	303	26	1 PL	-	GC I/55	303	303
P/O Józef Żulikowski	306	26	4 PL	CWL 1 Dęblin	Saint-Étienne	-	306
Sgt Marian Bełc	303	27	5 PL	152 EM	GC I/55	303	303
Sgt Waław Giermer	303	25	4, 5 PL	CWL 1 Dęblin	Bourges	-	307, 43, 303

pilot	Dyon	wiek	II RP	Wrzesień 1939	Francja 1940	Battle of Britain	po Battle of Britain
Sgt Zdzisław Horn	303	23	1 PL	113 EM, ranny	?	-	303
Sgt Wawrzyniec Jasiński	306	26	3 PL	132 EM	?	-	306
Sgt Józef Jeka	306	24	4 PL	141 EM	-	238	238
Sgt Leon Kosmowski	306	22	4 PL	142 EM	?	-	306
Sgt Brunon Kroczyński	306	25	3 PL	131 EM	?	-	306
Sgt Marcin Machowiak	306	25	3 PL	Esk. Tren. 3 PL	GC I/55	-	306
Sgt Jan Palak	303	30	1 PL	CWL 1 Dęblin	GC 1/145	302, 303	303
Sgt Matěj Pavlovič	303	26		CWL 1 Dęblin	Rennes	-	303
Sgt Henryk Pietrzak	306	27	4 PL	CWL 1 Dęblin	GC III/9	-	306
Sgt Mieczysław Popek	303	25	5 PL	152 EM	Cognac	-	307, 249, 303
Sgt Otto Pudrycki	306	27	4 PL	Esk. Zap. 4 PL	?	-	306
Sgt Eugeniusz Szaposznikow	303	25	1 PL	111 EM	GC II/6	303	303
Sgt Józef Szlagowski	303	27	4 PL	CWL 1 Dęblin	-	234, 152	152, 303
Sgt Jan Śmięgielski	306	24	4 PL	142 EM	?	-	306
Sgt Stanisław Wieprzkowicz	306	26	4 PL	142 EM	Saint-Étienne	-	306
Sgt Mirosław Wojciechowski	303	24	4 PL	142 EM	-	303	303
Sgt Kazimierz Wünsche	303	22	1 PL	111 EM	GC II/8	303, ranny	303

Źródło: opracowanie własne na podstawie: IPMS, LOT.A.LOT.1/4 XXIV, Ewidencja pilotów myśliwskich; M.J. Hasiński, *Encyklopedia. Szkoła Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich*, t. 1; Poznań 1993; J. Pawlak, *Absolwenci...*; J.B. Cynk, *Polskie...*; R. Gretzyngier, *Poles in Defence...*; G. Sojda, G. Śliżewski, P. Hodyra, *Ci cholerni...*; G. Śliżewski, *Gorzka...*

Zwycięstwa pilotów I Polskiego Skrzydła Myśliwskiego (wg listy Bajana) na dzień 1 kwietnia 1941 r.

pilot	Wrzesień 1939	Francja 1940	Battle of Britain	po Battle of Britain	Razem
S/Ldr Witold Urbanowicz	-	-	2-0-0 w 145, 13-1-0 w 303	-	15-1-0
S/Ldr Zdzisław Henneberg	-	½-0-0	8-1-1	-	8 ½-1-1
S/Ldr Tadeusz Rolski	2-0-2	-	-	-	2-0-2
F/Lt Tadeusz Arentowicz	-	-	-	-	0-0-0
F/Lt Wacław Łapkowski	1 ⅓-0-0	-	1-0-0	-	2 ⅓-0-0
F/Lt Stefan Witorzeń	-	-	4 ½-0-2	-	4 ½-0-2
F/Lt Jerzy Zaremba	5/6-½-0	-	-	-	5/6-½-0
F/Lt Jerzy Jankiewicz	-	-	1-1-2	-	1-1-2
F/Lt Zbigniew Kustrzyński	-	-	-	-	0-0-0
F/Lt Jan Pentz	-	-	-	-	0-0-0
F/Lt Stanisław Skalski	4 ¼-0- 1/3	-	4-0-2	2/3-0-0	8 11/12-0-2 1/3
F/O Bohdan Grzeszczak	-	-	2-0-0	-	2-0-0
F/O Wojciech Kołaczkowski	-	-	-	-	0-0-0
F/O Władysław Nowak	-	-	-	-	0-0-0
F/O Jerzy Słoński	-	-	-	-	0-0-0
F/O Stanisław Zieliński	1-0-0	-	-	-	1-0-0
P/O Jan Czapiewski	-	-	-	-	0-0-0
P/O Jan Daszewski	1-0-0	1-0-0	1-1-0	-	3-1-0
P/O Bolesław Drobiński	-	-	-	-	0-0-0
P/O Mirosław Ferić	1 ⅓-0-0	-	7-1-0	-	8 ⅓-0-0

pilot	Wrzesień 1939	Francja 1940	Battle of Britain	po Battle of Britain	Razem
P/O Edward Jankowski	-	-	-	0-0- $\frac{1}{3}$	0-0- $\frac{1}{3}$
P/O Zdzisław Langhamer	-	-	-	-	0-0-0
P/O Witold Łokuciewski	0- $\frac{1}{2}$ -0	1-0-0	4-1-0	-	5-1 $\frac{1}{2}$ -0
P/O Bogusław Mierzwa	$\frac{2}{3}$ -0- $\frac{1}{2}$	-	-	-	$\frac{2}{3}$ -0- $\frac{1}{2}$
P/O Stefan Paderewski	-	-	-	-	0-0-0
P/O Jerzy Palusiński	2-1-0	-	-	-	2-1-0
P/O Karol Pniak	2 $\frac{1}{4}$ -0-1 $\frac{1}{3}$	-	3-2-1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$ -0-0	6 $\frac{3}{4}$ -2-2 $\frac{5}{6}$
P/O Jerzy Radomski	1 $\frac{1}{3}$ -0-1	$\frac{1}{2}$ -0-0	$\frac{1}{2}$ -0-0	-	2 $\frac{1}{3}$ -0-1
P/O Władysław Różycki	1-0-0	-	3-0-2	-	4-0-2
P/O Kazimierz Rutkowski	-	-	-	-	0-0-0
P/O Marian Skalski	-	-	-	-	0-0-0
P/O Wiktor Strzembosz	-	1-0-0	-	-	1-0-0
P/O Mieczysław Waszkiewicz	-	-	-	-	0-0-0
P/O Jan Zumbach	-	-	8-1-0	-	8-1-0
P/O Józef Żulikowski	-	-	-	-	0-0-0
Sgt Marian Bełc	1-0-0	-	3-0-0	-	4-0-0
Sgt Waclaw Giermer	-	$\frac{1}{3}$ -0- $\frac{2}{3}$	-	-	$\frac{1}{3}$ -0- $\frac{2}{3}$
Sgt Zdzisław Horn	-	-	-	-	0-0-0
Sgt Wawrzyniec Jasiński	$\frac{1}{3}$ - $\frac{1}{2}$ -0	-	-	-	$\frac{1}{3}$ - $\frac{1}{2}$ -0
Sgt Józef Jeka	-	-	4 $\frac{1}{2}$ -0-1	-	4 $\frac{1}{2}$ -0-1
Sgt Leon Kosmowski	-	-	-	-	0-0-0

pilot	Wrzesień 1939	Francja 1940	Battle of Britain	po Battle of Britain	Razem
Sgt Brunon Kroczyński	-	-	-	-	0-0-0
Sgt Marcin Machowiak	-	-	-	-	0-0-0
Sgt Jan Palak	-	-	1 $\frac{1}{3}$ -1-1	-	1 $\frac{1}{3}$ -1-1
Sgt Matěj Pavlovič	-	-	-	-	0-0-0
Sgt Henryk Pietrzak	-	-	-	-	0-0-0
Sgt Mieczysław Poppek	-	-	-	-	0-0-0
Sgt Otto Pudrycki	-	-	-	-	0-0-0
Sgt Eugeniusz Szaposznikow	-	$\frac{1}{3}$ -0-0	8-0-1	-	8 $\frac{1}{3}$ -0-1
Sgt Józef Szlagowski	-	-	2-0-1	-	2-0-1
Sgt Jan Śmigielski	-	-	-	-	0-0-0
Sgt Stanisław Wieprzkowicz	1-0-0	-	-	-	1-0-0
Sgt Mirosław Wojciechowski	-	-	3 $\frac{1}{2}$ -0-0	-	3 $\frac{1}{2}$ -0-0
Sgt Kazimierz Wünsche	-	-	3-1-0	-	3-1-0

Źródło: opracowanie własne na podstawie: IPMS, LOT.A.II.44/1b, Wykaz zestrzelonych samolotów npla w czasie kamp. polsko-niem. w r. 1939 w porządku chronologicznym (zał. Nr 1 i 5); IPMS, LOT.A.IV 2/4, Lista zwycięstw pilotów polskich w kampanii francuskiej 1940; IPMS, LOT.A.V.44/2h, Zwycięstwa i straty 1.09.1939-1945.

Działania I Polskiego Skrzydła Myśliwskiego

1 kwietnia

Rozkaz o przesunięciu 306 Dywizjonu do Northolt nadszedł ostatniego dnia marca⁶¹. Deszczowa pogoda sprawiła jednak, że „torunianie” nie byli w stanie go wykonać w całości. Wprawdzie następnego dnia przed południem P/O Edward Jankowski starał się przechwycić niemiecki samolot, ale ta sztuka mu się nie udała – chmury rozciągały się tak nisko, że jego odnalezienie było praktycznie niemożliwe. Polak, mimo trudnych warunków atmosferycznych, zdołał bezpiecznie wylądować w Tern Hill⁶².

⁶¹ IPMS – DzDz 306, s. 62.

⁶² ORB 306, k. 25; IPMS – DzDz 306; IPMS, LOT. A. 50/49, Authorisation Book 306

Właśnie pogoda sprawiła, że do Northolt udał się na razie tylko rzut kołowy. Lotnicy, którzy mieli przenieść się na nowe lotnisko drogą powietrzną, musieli poczekać na zmianę aury. Początkowo lądowano się, że niesprzyjające do lotów warunki są tylko w okolicy Tern Hill, ale podobnie było również w rejonie Northolt – upewnił w tym poranny, 20-minutowy lot na rozpoznanie pogody. Startujący w deszczu P/O Wiktor Strzembosz z 303 Dywizjonu potwierdził, że próba zmiany miejsca postoju 306 Dywizjonu drogą powietrzną może zakończyć się tragicznie⁶³.

Transport kołowy opuścił Tern Hill 1 kwietnia o godz. 14.15. Prywatnymi samochodami pojechało siedmiu oficerów, jeden cywil i 13 żołnierzy. 113 żołnierzy wraz z ekwipunkiem udało się do Northolt zorganizowanym transportem. Do nowej bazy dotarli następnego dnia o godz. 0.30, ale skierowano ich do West Dayton. Po 45 minutach jazdy dotarli na nowe miejsce postoju, gdzie czekał na nich ciepły posiłek i nocleg. W Northolt zameldowali się o godz. 9⁶⁴.

2 kwietnia

Pogoda nie poprawiła się, uniemożliwiając jakiegokolwiek loty na obu lotniskach. Tym samym część personelu naziemnego, który pozostał w Tern Hill, a miał udać się w podróż samolotem transportowych, zmuszona została do wyruszenia do Northolt podobnie jak ich koledzy poprzedniego dnia – 32 mechaników skorzystało z ciężarówek⁶⁵.

W Northolt przebywał amerykański dziennikarz Paul Manning, któremu towarzyszył oficer prasowy RAF S/Ldr Kissack. Goście wykonali szereg zdjęć oraz zebrali bogaty materiał prasowy do wykorzystania w przyszłych publikacjach⁶⁶.

3 kwietnia

Wypogodziło się. Warunki atmosferyczne wprawdzie dalekie były od doskonałości, ale pogoda nadawała się do lotów. Potwierdził to klucz trzech samolotów 303 Dywizjonu (F/O Wojciech Kołaczkowski, P/O Bogusław Mierzwa, Sgt Marian Bełc), który mimo dużego zachmurzenia (7/10), przelotnych opadów i mgły wykonał w południe prawie godzinny patrol w rejonie lotniska oraz na południowy

Dywizjonu (dalej: IPMS – AB 306), lot nr 1798.

⁶³ W ORB jednostki (ORB 303, k. 94.), Kronice I Polskiego Skrzydła Myśliwskiego (IPMS – Kronika, k. 3) oraz Dzienniku Działań 303 Dywizjonu (LOT. A. 49/6, Dziennik działań 303 Dyonu (31.8.40 – 7.9.42) – dalej: IPMS – DzDz 303), lot nr 185. zapisano, że lot P/O Strzembosza był patrolem nad lotniskiem. Z Authorisation Book Eskadry B (IPMS, LOT. A. 49/57, Authorisation Book 303 Dywizjonu, Flight B – dalej: IPMS – AB 303B), której członkiem był pilot, wynika jednak jednoznacznie, że jego zadaniem było sprawdzenie warunków atmosferycznych (*weather test*), IPMS – AB 303B, lot nr 1656.

⁶⁴ ORB 306, k. 24.

⁶⁵ *Ibidem*, k. 24.; IPMS – DzDz 306, s. 62.

⁶⁶ TNA, AIR 28/602, Operations Record Book, Northolt Station RAF, April 1941 (dalej: ORB Northolt).

zachód od Northolt⁶⁷. Potem „Kościszukowcy” rozpoczęli normalną pracę treninową, ćwicząc m.in. loty w formacji⁶⁸. W czasie startu do jednego z nich rozbił się P/O Witold Łokuciewski. Pilot odniósł lekkie obrażenia, które spowodowały przerwę w lataniu – kolejny raz zasiadł za sterami Spitfire’a po dwóch tygodniach⁶⁹.

Loty 303 Dywizjonu były sygnałem dla oczekujących w Tern Hill pilotów, że czas zakończyć przeprowadzkę. Najpierw, około godz. 15, na szkolnym Magistrze wzblił się w powietrze P/O Karol Pniak⁷⁰. Jego szczęśliwe dotarcie do Northolt sprawiło, że z Tern Hill wystartowało 20 Hurricane’ów pod dowództwem S/Ldr Tadeusza Rolskiego⁷¹. Samoloty wylądowały na nowym miejscu postoju około godz. 19.

Miejsca pracy pilotów i mechaników 306 Dyonu wyznaczono na południowym skraju lotniska. Tam też znalazły swoje miejsce postoju samoloty. Kancelaria dowództwa dyonu usytuowana została w bazie, w starym *operations room*. Oficerowie kwaterowali w messie, podoficerowie częściowo w messie sierżanckiej, częściowo w koszarach. Jak zapisano w Dzienniku Działania jednostki: „Warunki pracy i stosunki bardzo dobre”⁷².

4 kwietnia

Rankiem Tern Hill opuściła ostatnia, licząca 22 osoby grupa Polaków, która poprzedniego dnia zajmowała się samolotami startującymi do Northolt. Mechanicy wyruszyli w podróż samochodami⁷³.

W tym samym czasie nie próżnował także Dywizjon 303. Około godz. 9 sześć Spitfire’ów jednostki wystartowało z rozkazem patrolowania rejonu Maidstone na wysokości 15 tys. stóp. Pilotami dowodził F/Lt Tadeusz Arentowicz, a oprócz niego w powietrzu znaleźli się P/O Stefan Paderewski, P/O Mirosław Ferić, Sgt Mieczysław Popek, F/O Bohdan Grzeszczak i Sgt Józef Szlagowski. W czasie wykonywania zadania Polacy zostali skierowani na południe i nakazano im zwiększyć wysokość lotu do 20 tys. stóp. Następnie eskadra otrzymała rozkaz patrolowania nad przylądkiem Dungeness na wysokości 30 tys. stóp, gdzie zaobserwowano 4–5 płynących na zachód statków. Zanim lotnicy wrócili o godz. 11 do bazy, zeszli do 15 tys. stóp i wymiatali w rejonie Hawkinge – Dover. Nieprzyjaciela nie spotkano⁷⁴.

⁶⁷ IPMS – DzDz 303, lot nr 186.

⁶⁸ ORB 303, k. 94.

⁶⁹ IPMS – AB 303B, lot nr 1663; R. Gretzyngier, *Poles in Defence...*, s. 207.

⁷⁰ IPMS – AB 306, lot nr 1799.

⁷¹ Za ich sterami siedzieli: S/Ldr Tadeusz Rolski, F/Lt Stefan Witorzeńć, P/O Józef Żulikowski, Sgt Jan Śmigieński, F/O Władysław Nowak, P/O Edward Jankowski, Sgt Stanisław Wieprzkowicz, F/O Stanisław Zieliński, P/O Kazimierz Rutkowski, Sgt Leon Kosmowski, F/Lt Stanisław Skalski, F/Lt Jerzy Zaremba, P/O Zdzisław Langhamer, Sgt Marcin Machowiak, F/O Jerzy Słoński, P/O Władysław Różycki, Sgt Henryk Pietrzak, P/O Jan Czapiewski, P/O Marian Skalski, Sgt Brunon Kroczyński. *Ibidem*, lot nr 1800–1819.

⁷² IPMS – DzDz 306, s. 63.

⁷³ ORB 306, k. 24.

⁷⁴ IPMS – DzDz 303, lot nr 184.

Godzinę później na identyczne zadanie wystartowały cztery Spitfire'y. Dowodził nimi ponownie F/Lt Tadeusz Arentowicz, któremu towarzyszył P/O Stefan Paderewski. Drugą parę tworzyli P/O Mirosław Ferić i Sgt Mieczysław Popek. W trakcie lotu klucze otrzymały szereg rozkazów o zmianach kursów. Samolotów *Luftwaffe* ponownie nie spotkano, a z powodu dużego zachmurzenia nie poczyniono żadnych ciekawych obserwacji. Lot trwał półtorej godziny⁷⁵.

Około południa pilotujący Hurricane'y piloci 306 Dywizjon wykonali siedem lotów na zapoznanie się z otaczającym lotnisko terenem⁷⁶. Wkrótce potem pełny skład 303 DM (12 samolotów) ćwiczył loty w formacji⁷⁷.

Około godz. 17 do Northolt przybył prezydent RP, Władysław Raczyński. Towarzyszył mu Anthony Drexel Biddle, ambasador USA przy Rządzie Polskim na Uchodźstwie oraz liczni polscy i brytyjscy oficerowie. Gospodarzami spotkania byli AM William Sholto Douglas, dowódca *Fighter Command* oraz AVM Trafford Leigh-Mallory, dowódca 11 Grupy Myśliwskiej. Goście mieli okazję zapoznać się z działaniem *link-trainera*, a 303 Dywizjon zaprezentował start na alarm oraz loty w różnych formacjach. W Kronice Skrzydła tak opisano tę wizytę:

„O godz. 15.45 przybył z wizytą do stacjonujących polskich jednostek Pan Prezydent Rzeczypospolitej dr Władysław Raczkiewicz, w towarzystwie ambasadora Stanów Zjednoczonych, Pana A.J. Drexel Biddle⁷⁸ oraz ambasadora Rzeczypospolitej w Londynie Pana Raczyńskiego.

Po przemówieniu Pana Prezydenta i Pana Ambasadora Stanów Zjednoczonych nastąpiła krótka rozmowa obu dostojników z pilotami i mechanikami Dywizjonów. 303 Dywizjon wykonał lot pokazowy, któremu się przyglądali Pan Prezydent, obaj ambasadorowie oraz wyżsi oficerowie polscy i angielscy przybyli w otoczeniu Pana Prezydenta.

Na zakończenie wizyty odbyła się wspólna herbatka w kasynie oficerskim, poczym Pan Prezydent żegnany przez grono oficerów odjechał samochodem do Londynu⁷⁹.

5 kwietnia

Od rana utrzymywała się mgła, przez co nie wykonywano lotów. Wyjątkiem był 20-minutowe zadanie treningowe, które wykonało sześciu pilotów 303 DM szkolących się w locie w szyku⁸⁰.

Zapadła decyzja, że 306 Dywizjon zostanie wyposażony w Hurricane'y nowej wersji (Mk. II), część z nich miała być uzbrojona w 12 karabinów

⁷⁵ ORB 303, k. 94; IPMS – DzDz 303, lot nr 185.

⁷⁶ IPMS – AB 306, lot nr 1820–1826.

⁷⁷ *Ibidem*, k. 94.

⁷⁸ Anthony Joseph Drexel Biddle (1897–1961) – amerykański polityk i dyplomata, ambasador Stanów Zjednoczonych w Polsce w latach 1937–1943.

⁷⁹ IPMS – Kronika, k. 3.

⁸⁰ ORB 303, k. 94.

maszynowych. Do czasu zmiany samolotów, jednostka nie miała wykonywać lotów operacyjnych i skupić się na treningu⁸¹.

6 kwietnia

Polacy trenowali loty w formacji. W 303 Dywizjonie ćwiczone po sześć samolotów – lotnicy wzbijali się w powietrze dwukrotnie⁸². Także dwa razy loty w szyku trenowano w 306 DM, ale tutaj za każdym razem w zadaniu brało udział po 12 samolotów. W drugim z lotów brał udział dowódca Northolt Wing – W/Cdr Manton, który chciał sprawdzić umiejętności nowo przybyłych lotników⁸³. Na rozkaz dowództwa 11 Grupy Myśliwskiej Polacy z 306 Dywizjonu po raz pierwszy latali w nowym szyku – dotychczas podstawową był klucz składający się z trzech samolotów; teraz formacja składała się z dwusamolotowych sekcji zgrupowanych w trzech kluczach liczących po cztery samoloty⁸⁴. Szyk ten był już stosowany przez „Kościszczkowców” i był zdecydowanie bardziej elastyczny oraz stwarzał lepsze warunki do działania w powietrzu – stwarzał chociażby dogodniejsze możliwości wzajemnej osłony biorących udział w locie lotników. Poza tym „Torunianie” wykonali jeszcze około 20 lotów na zapoznanie się z terenem wokół lotniska⁸⁵.

7 kwietnia

306 DM w dalszym ciągu szkolił się na nowym sprzęcie. Piloci wykonali dwa 12-samolotowe zadania treningowe, w trakcie których ćwiczyli loty w formacji⁸⁶. Zdecydowanie mniej lotów ćwiczebnych wykonał Dywizjon 303 – były to dwa zadania po dwa samoloty⁸⁷.

„Kościszczkowcy” po dwóch dniach przerwy wrócili do lotów operacyjnych. Pierwszy z nich wykonała rano para P/O Wiktor Strzembosz – Sgt Jan Palak, która otrzymała rozkaz patrolowania na wysokości 20 tys. stóp w rejonie Maidstone. W czasie wykonywania zadania sekcja kilkakrotnie otrzymywała rozkazy zmiany kursu i wysokości – naziemni kontrolerzy próbowali naprowadzić ją na samolot nieprzyjaciela, który został wykryty przez radar. Polacy operowali na wschód od Londynu i do spotkania nie doszło. Wylądowali w bazie po ponad półtorej godzinie przebywania w powietrzu⁸⁸.

W czasie kiedy P/O Strzembosza i Sgt Palaka naprowadzano na maszynę *Luftwaffe*, pojawiło się niebezpieczeństwo, że zbliża się ona do Northolt.

⁸¹ IPMS – DzDz 306, s. 63.

⁸² ORB 303, k. 94.

⁸³ IPMS – AB 306, lot nr 1827–1838, 1846–1858.

⁸⁴ IPMS – DzDz 306, s. 63.

⁸⁵ IPMS – AB 306, lot nr 1839–1845, 1859–1871.

⁸⁶ *Ibidem*, lot nr 1872–1895.

⁸⁷ ORB 303, k. 94.

⁸⁸ IPMS – DzDz 303, lot nr 189.

Na wszelki wypadek na osłonę lotniska wystartowała kolejna para „Kościszukowców”: F/Lt Wacław Łapkowski i P/O Mieczysław Waszkiewicz. Lotnicy patrolowali na wysokości 15 tys. stóp, ale nieprzyjaciel oddalił się od tej części Londynu i po 20 minutach, zanim jeszcze wrócili z patrolu ich kole-dzy, F/Lt Łapkowski oraz P/O Waszkiewicz zdążyli w Northolt wyładować⁸⁹.

Pierwszy w kwietniu lot bojowy⁹⁰ 303 Dywizjon wykonał tuż przed południem. Na zadanie typu *Sphere*, czyli wymiatanie nad terytorium wroga, poleciało sześciu pilotów pod dowództwem S/Ldr Zdzisława Henneberga. Jego bocznym był Sgt Józef Szlagowski, a dwie pozostałe pary tworzyli F/Lt Tadeusz Arentowicz i P/O Stefan Paderewski oraz F/Lt Wacław Łapkowski i P/O Mieczysław Waszkiewicz⁹¹. Jak widać, po długiej monotonii ostatnich dni służby, lot ten był na tyle atrakcyjny, że wziął w nim udział dowódca dywizjonu oraz dowódca obu eskadr.

Trzy dwójki obrały na kurs 150 stopni i nad Anglią weszły na wysokość operacyjną – dwie pierwsze leciały na 26 tys. stóp, ostatnia, ubezpieczająca, na 28 tys. stóp. Po przekroczeniu wybrzeża angielskiego w rejonie Beachy Head zespół dalej leciał kursem 150 stopni przekraczając wybrzeże francuskie w rejonie Le Crotoy. Tam, nad zatoką o tej samej nazwie, widziano balon na wysokości 3 tys. stóp. Dalsza trasa wiodła do Dunkierki, a stamtąd nad ujście Tamizy. Po powrocie do Northolt piloci potwierdzili, że przeciwnika w powietrzu nie było⁹².

8 kwietnia

Do 306 Dywizjonu dotarł pierwszy Hurricane w wersji Mk. II⁹³. „Torunianie” wykonywali tylko zadania treningowe – były to ćwiczenia w lotach w szyku (dwa razy po 12 samolotów). Poza tym na szkolnym Magistrze do Tern Hill polecili F/Lt Hugh Kennard oraz P/O Kazimierz Rutkowski⁹⁴.

O wiele bardziej aktywnie czas spędzali lotnicy z 303 Dywizjonu, którzy do południa wykonali kilka patroli. Zaczęło się po godz. 6, kiedy dowództwo 11 Grupy Myśliwskiej wysłało sześć Spitfire’ów w rejon przylądka Dungeness. Na czele Polaków leciał F/Lt Tadeusz Arentowicz, a towarzyszyli mu Sgt Mieczysław Popek, P/O Mirosław Ferić, F/O Bohdan Grzeszczak, P/O Jan Daszewski i Sgt Józef Szlagowski⁹⁵. Eskadra patrolowała na odcinku Dover

⁸⁹ IPMS – DzDz 303, lot nr 190.

⁹⁰ Lot operacyjny odbywa się nad własnym terytorium bez spotkania z wrogiem. Lot bojowy to zarówno zadanie wykonane nad terenem nieprzyjaciela, jak i spotkanie przeciwnika nad własnym terytorium. Inną kategorią są loty szkolne i treningowe.

⁹¹ ORB 303, k. 94.

⁹² IPMS – DzDz 303, lot Sphere nr 1.

⁹³ IPMS – DzDz 306, s. 63. W ORB jednostki znajduje się zapis, że Hurricane Mk. II dotarł dzień później; ORB 306, k. 24.

⁹⁴ IPMS – AB 306, lot nr 1896–1920.

⁹⁵ ORB 303, k. 94.

– Hawkinge, kiedy otrzymała informację, że nad Francji lecą dwa samoloty – nieprzyjaciel znajdował się przed Polakami, około 7 mil na północ i według naziemnego stanowiska dowodzenia szybko nabierał wysokość. F/Lt Arentowicz nakazał wznieść się na 30 tys. stóp i w czasie wykonywania tego rozkazu F/O Grzeszczak stwierdził, że jego instalacja tlenowa nie pracuje odpowiednio. Oficer zdecydował się wrócić do Northolt.

Kiedy pozostałych pięciu lotników osiągnęło nakazaną wysokość, niemieckie samoloty wykonały skręt w ich kierunku, a następnie gwałtownie zanurkowały w kierunku Francji. Ich doścignięcie było niemożliwe i Polacy nie ruszyli w pogoń. Wkrótce po tym znów otrzymali informację o samolotach nieprzyjaciela – oficer z naziemnego stanowiska kierowania twierdził, że trzy maszyny znajdują się nad kanałem La Manche na wysokości 15 tys. stóp. Lotnicy ruszyli w tamtym kierunku i dolecieli aż do Boulogne, ale mimo bezchmurnego nieba nad Francją wroga nie udało się odnaleźć. Ostatecznie Spitfire'y zawróciły do bazy⁹⁶.

W czasie kiedy w powietrzu przebywała eskadra F/Lt Arentowicza, wystartowało kolejnych sześć samolotów. Dowodził nimi F/O Wojciech Kołaczkowski, a wraz z nim w zadaniu uczestniczyli P/O Bolesław Drobiński, Sgt Jan Palak, P/O Bogusław Mierzwa, Sgt Marian Bełc i P/O Mieczysław Waszkiewicz⁹⁷. Polacy otrzymali zadanie patrolowania w rejonie Mayfield na wysokości 25 tys. stóp. Po dojeździe do nakazanego miejsca, eskadrę skierowano nad Dover – Dungeness. Później udała się nad kanał La Manche bez zmiany wysokości. Lot trwał półtorej godziny i nieprzyjaciela nie napotkano⁹⁸.

Wkrótce ostatnie z zadań powtórzono – nad Mayfield skierowano cztery Spitfire'y pod dowództwem F/Lt Tadeusza Arentowicza (wraz z nim poleciali Sgt Mieczysław Popek, P/O Jan Daszewski i Sgt Józef Szlagowski). Dowódca wziął kurs 170° i wyszedł nad kanał La Manche w okolicy Hastings. Tutaj otrzymano rozkaz osiągnięcia wysokości 30 tys. stóp i skierowano lotników wzdłuż Kanału do ujścia Tamizy. I tym razem nieprzyjaciela nie spotkano⁹⁹.

Kiedy czwórka F/Lt Arentowicza znajdowała się w powietrzu, do lotu poderwano kolejne Spitfire'y. Zadanie patrolowania w rejonie Dungeness – Dover otrzymali F/O Wojciech Kołaczkowski, Sgt Jan Palak, P/O Bogusław Mierzwa i P/O Mieczysław Waszkiewicz¹⁰⁰. Polacy nabrali wysokość (30 tys. stóp) nad lotniskiem w Biggin Hill i stamtąd skierowali się nad wyznaczony teren. Podczas półtoragodzinnego lotu samoloty wroga nie pojawiły się¹⁰¹.

Ostatni lot operacyjny tego dnia wykonał dowódca jednostki S/Ldr Zdzisław Henneberg wraz z bocznym Sgt Marianem Bełcem, Polaków

⁹⁶ IPMS – DzDz 303, lot nr 191.

⁹⁷ ORB 303, k. 94.

⁹⁸ IPMS – DzDz 303, lot nr 192.

⁹⁹ IPMS – DzDz 303, lot nr 193.

¹⁰⁰ ORB 303, k. 94, 95.

¹⁰¹ IPMS – DzDz 303, lot nr 194.

wysłano nad Hatfield. W tym rejonie znajdował się bowiem samolot nieprzyjaciela, który zaobserwowano na ekranach radarów. Lotnicy wznieść się mieli na wysokość 30 tys. stóp, by zaatakować go z przewagi wysokości. Nim jednak ją osiągnęli, zadanie odwołano i piloci wrócili do bazy¹⁰².

Po południu zadania operacyjne z Northolt przejął 601 Dywizjon¹⁰³.

Oprócz zadań operacyjnych, piloci Dywizjonu 303 wykonali też kilka lotów treningowych, ćwiczyli się m.in. w walce powietrznej¹⁰⁴.

Do Northolt ponownie przybył oficer prasowy S/Ldr Kissack. Tym razem towarzyszył mu A.K. Lawrence, oficjalny artysta brytyjskiego Ministerstwa Lotnictwa, który chciał wykonać rysunki zarówno samolotów, jak i lotników¹⁰⁵.

9 kwietnia

W 306 Dywizjonie kontynuowano zadania treningowe – podobnie jak poprzedniego dnia dwukrotnie ćwiczone loty w formacji liczącej po 12 samolotów¹⁰⁶.

Szkolono się także w 303 DM – tam przede wszystkim ćwiczone strzelanie do celów naziemnych¹⁰⁷.

Po południu jednostka rozpoczęła działania operacyjne (przed południem prowadził je 601 Dywizjon¹⁰⁸). Rozpoczęto po godz. 13, kiedy F/Lt Waław Łapkowski poprowadził swoich podkomendnych (P/O Bogusław Mierzwa, P/O Mieczysław Waszkiewicz, P/O Wiktor Strzembosz i Sgt Mirosław Wojciechowski) na patrol w rejon Mayfield. Polacy operować mieli na 15 tys. stóp. Kiedy nabierali nakazaną wysokość, musieli przebić się przez chmury, które grubą warstwą ciągnęły się od 3 tys. do 9 tys. stóp. Zaraz potem ruszyli w wyznaczony rejon patrolowania, gdzie naziemne stanowisko dowodzenia kilkakrotnie nakazało im zmianę kursu bez zmiany wysokości. Nieprzyjaciela jednak nie zaobserwowano i po prawie dwugodzinnym locie wrócono do Northolt¹⁰⁹.

W tym samym czasie lądowała też para F/O Jerzy Jankiewicz – Sgt Mieczysław Popek, która została poderwana w powietrze na przechwycenie samolotu w rejonie Rading. Mimo naprowadzania przez naziemne stanowisko dowodzenia, Polacy przeciwnika w powietrzu nie napotkali¹¹⁰.

¹⁰² ORB 303, k. 95; IPMS – DzDz 303, lot nr 195.

¹⁰³ ORB 601, k. 21.

¹⁰⁴ ORB 303, k. 95.

¹⁰⁵ ORB – Northolt.

¹⁰⁶ IPMS – AB 306, lot nr 1921–1944.

¹⁰⁷ ORB 303, k. 95.

¹⁰⁸ ORB 601, k. 21.

¹⁰⁹ IPMS – DzDz 303, lot nr 196.

¹¹⁰ *Ibidem*, lot nr 197.

Zaledwie 10 minut przebywała w powietrzu para F/O Bohdan Grzeszczak – P/O Jerzy Radomski, którą zaraz po starcie ściągnięto na ziemię. Prawdopodobnie chodziło o przechwycenie samolotu, który szybko oddał się z okolic Northolt.

10 kwietnia

Po raz pierwszy od czasu przydziału do I Polskiego Skrzydła Myśliwskiego lot operacyjny wykonał 306 Dywizjon. 12 Hurricane'ów wzięło udział w osłonie konwoju płynącego w ujściu Tamizy. W zadaniu uczestniczyli S/Ldr Tadeusz Rolski, P/O Józef Żulikowski, F/Lt Stefan Witorzeńć, Sgt Leon Kosmowski, F/O Stanisław Zieliński, Sgt Otto Pudrycki, F/O Jerzy Słoński, Sgt Henryk Pietrzak, P/O Karol Pniak, P/O Marian Skalski, P/O Władysław Różycki i Sgt Brunon Kroczyński. Polacy lecieli wraz z sojusznikami z 601 Dywizjonu¹¹¹, a całością dowodził lecący w składzie tego ostatniego W/Cdr Manton¹¹². Zadanie trwało półtorej godziny i nieprzyjaciela w powietrzu nie było.

W tym samym czasie 303 Dywizjon wykonał dwa zadania operacyjne. Najpierw wystartowali F/O Jerzy Jankiewicz i Sgt Mieczysław Popek, którzy mieli osłaniać własne lotnisko na wysokości 20 tys. stóp. W trakcie wznoszenia pilotów skierowano nad północno-zachodni Londyn, gdzie byli naprowadzani przez naziemne stanowisko dowodzenia na samolot nieprzyjaciela. Klucz latał na wysokości od 6 tys. do 22 tys. stóp. Mimo wielu zmian kursu, wroga nie udało się odnaleźć i Polacy wrócili bez efektu do Northolt¹¹³.

Wkrótce w powietrze wzbili się F/O Bohdan Grzeszczak i P/O Jerzy Radomski. Ich zadaniem był patrol w rejonie Hatfield, na północ od Londynu. Kiedy tam się znaleźli i zaczęli nabierać wysokość, otrzymali nowe rozkazy – naziemny kontroler starał się naprowadzić ich na znajdujący się w pobliżu samolot *Luftwaffe*. Także i tym razem było to działanie bezproduktywne¹¹⁴.

Po południu Polacy zostali zlurowani, a zadania operacyjne przeprowadził 601 Dywizjon¹¹⁵.

Przez cały dzień zarówno w 303, jak i w 306 Dywizjonie trwało szkolenie. „Torunianie” dwukrotnie wykonali lot ćwicząc formację w sile 12 samolotów. Poza tym F/O Jerzy Słoński poleciał na poligon w Sutton Bridge, gdzie wykonał dwa loty treningowe¹¹⁶. Także „Kościszukowcy” ćwiczyli loty w for-

¹¹¹ ORB 306, k. 25.

¹¹² W locie wzięli udział także S/Ldr O'Neill, F/Lt Straight, Sgt Weightman, Sgt Taylor, Sgt Mareš (Czech), F/Lt Mayers, P/O Chivers, P/O Gilbert, Sgt Briggs, P/O Maňák (Czech) i Sgt Michálek (Czech); ORB 601, k. 21.

¹¹³ IPMS – DzDz 303, lot nr 198.

¹¹⁴ *Ibidem*, lot nr 199.

¹¹⁵ ORB 601, k. 21.

¹¹⁶ IPMS – AB 306, lot nr 1945–1956, 1969–1980.

macji, a w nocy po jednym treningowym zadaniu zaliczyli S/Ldr Zdzisław Henneberg i F/Lt Wacław Łąpkowski¹¹⁷.

306 DM otrzymał dziewięć Hurricane'ów Mk. II i miał ich do dyspozycji 10 plus 20 Hurricane'ów Mk. I. Te ostatnie miały być z czasem przesunięte do 52 *Maintenance Unit* (jednostka zajmująca się remontem samolotów, MU) w Cardiff¹¹⁸.

Do 306 Dywizjonu dołączył nowy pilot, 25-letni P/O Janusz Kosmowski. Ten urodzony w Warszawie lotnik był absolwentem XI promocji SPL w Dęblinie. Po jej ukończeniu trafił do 3 PL w Poznaniu, gdzie był przydzielony do 34 Eskadry Liniowej. W jej składzie, latając na rozpoznawczych „Karasiach”, wziął udział w kampanii polskiej 1939 r. Udało mu się przedostać do Francji, gdzie znalazł się w grupie kpt. Tadeusza Rolskiego szkolącej się na samolotach myśliwskich w St. Etienne. W walkach nie zdążył wziąć udziału i w czerwcu przedostał się do Wielkiej Brytanii. Po przeszkoleniu na angielskim sprzęcie w 55 OTU¹¹⁹, został w 1941 r. przydzielony do 32 Dywizjonu. Stamtąd 3 kwietnia przeniesiono go do 316 Dywizjonu. Po tygodniu trafił do 306 DM¹²⁰.

11 kwietnia

W nocy niemieckie bombowce uszkodziły hostel „West Lodge”, w którym kwaterował żeński personel pomocniczy (WAAF) stacji Northolt. Kobiety zostały ewakuowane około godz. 4 i w obawie przed bombami z opóźnionym zapłonem przez długi czas do hostelu nie wracały¹²¹.

Pogoda nie sprzyjała wykonywaniu zadań bojowych. Skupiono się zatem na treningu, który polegał przede wszystkim na ćwiczeniach lotów w formacji¹²².

Dotychczas otrzymane przez 306 Dywizjon Hurricane'y Mk. II trafiły do Eskadry A, która właśnie tego dnia zaczęła się z nimi zapoznawać i piloci wykonali na nich pierwsze loty¹²³. Z jednostki odeszły trzy pierwsze Hurricane'y Mk. I.

12 kwietnia

Na podstawie rozkazu z 11 Grupy Myśliwskiej we wszystkich samolotach skrzydła od spodniej strony zostały przemalowane z czarno-niebieskiego na kolor niebieski¹²⁴.

O godz. 10.40 sześć Hurricane'ów Mk. II z 601 Dywizjonu wystartowało z Northolt, by przemieścić się na nadbrzeżne lotnisko w Hawkinge. Ich

¹¹⁷ ORB 303, k. 95.

¹¹⁸ IPMS – DzDz 306, s. 64.

¹¹⁹ OTU – *Operational Training Unit* (ang.), oddział wyszkolenia bojowego.

¹²⁰ IPMS – Ewidencja; J. Pawlak, *Absolwenci...*, s. 176.

¹²¹ ORB – Northolt.

¹²² ORB 303, k. 95.

¹²³ IPMS – DzDz 306, s. 64.

¹²⁴ *Ibidem*.

zadaniem był lot typu *rhubarb*, czyli atakowanie celów naziemnych w locie koszącym. Po uzupełnieniu paliwa lotnicy wystartowali w dwóch parach. Trzecia – S/Ldr O'Neill i P/O Dibley – wzbiła się w powietrze kilka minut później i wkrótce zawróciła do Anglii, bo jej dowódca uznał, że bezchmurne niebo uniemożliwiało wykonanie zadania.

Pierwsza z par – F/Lt Whitney-Straight i Czech Sgt Mareš – podczas lotu do Francji zgubiła się. Dlatego piloci zeszli poniżej chmur, na wysokość około 50 stóp i dostrzegli duże miasto, prawdopodobnie Hazebrouck. Chwilę później lecieli wzdłuż głównej drogi, na której ostrzelali kolumnę 70 dużych ciężarówek i zabili jadącego rowerem niemieckiego żołnierza. W pewnym momencie Mareš zauważył stojące wśród drzew zbiorniki na gaz lub olej. Czech ostrzelał je, ale nie mógł zobaczyć skutku swojego ognia, ponieważ piloci zostali zaatakowani przez cztery Me 109. W walce, która się wywiązała, Czech zgłosił zestrzelenie jednego z przeciwników, ale sam salwował się chwilę później ucieczką, w trakcie której zaczepił samolotem o ziemię. Udało mu się utrzymać w powietrzu, mimo iż Hurricane był uszkodzony. Messerschmitty wykorzystały tę sytuację i ostrzelały Czecha, który został raniony w ramię. Marešowi udało się jednak uciec i na małej wysokości dotrzeć do lotniska w Gatwick, gdzie bezpiecznie wylądował. Tymczasem F/Lt Whitney-Straight, zauważwszy Me 109 na ogonie, uciekł w chmury i o godz. 13.55 wylądował w Anglii.

Ostatnia para – F/Lt Mayers i Czech P/O Maňák – ostrzelała lotnisko w okolicach Amiens i usytuowane w lesie hangary. Hangary te znajdowały się około 10 mil od brzegu morza, prawdopodobnie w Foret-de-Crecy. Lotnicy bezpiecznie wylądowali w Northolt o 14.05¹²⁵.

Zachęcone sukcesem 601 Dywizjonu dowództwo RAF zdecydowało, że tego samego dnia na zadanie *rhubarb* poleci jeszcze 303 Dywizjon¹²⁶. Polacy mieli zaatakować dwójkami różne cele w pobliżu francuskiego wybrzeża. Sześć Spitfire'ów wystartowało z Northolt o 15.30 i godzinę później, po uzupełnieniu paliwa w Hawkinge, wzbiło się w powietrze, by skierować się nad Francję. Warunki atmosferyczne nie były najlepsze, P/O Mirosław Ferić wspominał: „Pogoda tak szpetna, że koło półwyspu Dungeness z początku trudno odróżnić wodę od mgły, lecz im dalej na południe, tym lepiej. Pułap podnosi się do 2,5 tys. stóp. Lecimy pod samymi chmurami, szybkość 260 mil na godz.”¹²⁷.

Para F/Lt Wacław Łapkowski – P/O Mieczysław Waszkiewicz odłączyła od formacji pierwsza – będąc nad przylądkiem Dungeness przyjęła kurs 155 stopni i lecąc

¹²⁵ Imperial War Museum, 83/15/4, Wilkins, Squadron Leader R. T. collection (dalej: IWM – Wilkins), Rhubarb Patrol Report 601 Dywizjonu z 12 IV 1941 r.

¹²⁶ Opis lotu oparty w głównej mierze na: IWM – Wilkins, Rhubarb Patrol Report 303 Dywizjonu z 12 IV 1941 r. oraz IPMS – DzdZ 303, Rhubarb nr 2.

¹²⁷ IPMS, LOT. A. V. 49/34/2, „Pamiętnik wojenny pilota eskadry kościuszkowskiej Mirosława Fericia” (dalej: IPMS - Pamiętnik), wpis Mirosława Fericia z 12 IV 1941 r.

w chmurach przekroczyła brzeg francuski w okolicy Berck-sur-Mer. Kiedy Polacy znaleźli się nad lasem w rejonie Crecy-en-Ponthieu, przeszli do lotu koszącego, polecili wzdłuż znajdującej się tam rzeki Canche i w ten sposób dotarli nad lotnisko Le Touquet, które po nabraniu wysokości (300 stóp) zaatakowali. F/Lt Łapkowski przeleciał nad miejscem rozlokowania samolotów w południowo-wschodniej części lotniska i ostrzelał baraki, przed którymi stało około 20 żołnierzy – Niemcy natychmiast upadli na ziemię. Następnie Polak doleciał do miejsca stacjonowania samolotów w południowo-zachodniej części lotniska i otworzył ogień celując w hangary, a także duży samolot (prawdopodobnie Ju 52) oraz kilka mniejszych maszyn stojących obok. Niedaleko jednego z hangarów wybuchł pożar – widać było dym i płomień. Waław Łapkowski zaatakował też kilka innych budynków i stojących przy nich żołnierzy. Po wyczerpaniu amunicji przyjął kurs 280 stopni, by wrócić do bazy. Wówczas do działań włączyły się karabiny maszynowe obrony przeciwlotniczej i Spitfire Polaka został niegroźnie trafiony w lewe skrzydło.

Tymczasem P/O Waszkiewicz tuż przed atakiem na lotnisko odłączył od swego prowadzącego, bo dostrzegł karabin maszynowy obrony przeciwlotniczej. Polak natychmiast go ostrzelał, ale nie zauważył skutku swojego ognia. Zaraz po tym ataku skierował się w kierunku pasa startowego i lecąc wzdłuż niego otworzył ogień do znajdujących się tam urządzeń i budynków. Chwilę potem na jego celowniku znalazł się kolejny karabin maszynowy opl lotniska – ze stanowiska wydobył się duży dym – Polak prawdopodobnie trafił w amunicję. Waszkiewicz jeszcze raz ostrzelał znajdujące się na lotnisku urządzenia i dołączył do F/Lt Łapkowskiego. Podczas ataku zużył około połowy amunicji. Para wylądowała w Northolt o godz. 18.20.

Z zachowanej niemieckiej dokumentacji wynika, że tego dnia brytyjskie myśliwce zaatakowały lotnisko w Le Touquet i jeden Me 109 z Stab JaFü¹²⁸ 2 został uszkodzony w 25%¹²⁹. Messerschmitt prawdopodobnie został celnie ostrzelany przez któregoś z Polaków.

F/Lt Tadeusz Arentowicz z P/O Mirosławem Fericiem także przekroczyli brzeg angielski nad przylądkiem Dungeness, ale nad Francję przybyli w zupełnie innym miejscu – na zachód od Saint-Valerie-sur-Somme. Kiedy Polacy wyszli z chmur, zauważyli tory kolejowe w rejonie Abbeville i przeszli do lotu koszącego. Polecili wzdłuż drogi między Le Trépot a Abbeville. Mirosław Ferić wspominał: „Nurkujemy. Jesteśmy nad ziemią nieprzyjacielską. Celownik dawno zapalony. Karabiny odbezpieczone. Oczy szukają celu. Lecimy już kilka minut, a tu nic i nic. Lecimy na wysokości drzew. Oto jest i Abbeville. Za miastem ma być lotnisko. Nie znajdujemy go. Lecimy dalej. Diabli mnie zaczynają

¹²⁸ JaFü - *Jagdfliegerführer* (niem.), dowództwo lotnictwa myśliwskiego floty powietrznej *Luftwaffe*.

¹²⁹ P. Wateeuw, *Les Pertes de la Chasse de Jour Allemande en France 1939–1945*, t. 2 (1941), Outreau 2005, s. 42; J. Foreman, *Air War 1941: The turning point*, cz. 2: *The Blitz to Non-stop offensive*, Walton on Thames 1994, s. 66.

brać. Nic i nic. Minęliśmy bez strzału samochód na szosie – o cholera, toż to lora wojskowa z zieloną budą – za późno – żal tylko! Będzie inna. Nagle jestem zmuszony do gwałtownego skoku, podrywam Spitfire'a i przelatuję tuż nad linią wysokiego napięcia. To nasuwa mi myśl strzelania do porcelanowych izolatorów na masztach. Zobaczymy jaki skutek. (...)

Widzę z daleka blade-niebieskie maszty wysokiego napięcia – zupełnie takie, jak w Anglii. Wybieram sobie jeden z nich, celuję starannie i strzelam. Skutek natychmiastowy. Drut urwany – spada na inne i mam niesamowite widoki błyskawic, długości samego masztu i strasznie grubych. Pięknie. Potem starałem się jeszcze dziewięciokrotnie uczynić to samo, ale trafiłem tylko dwa razy i to do mniejszych linii ze słupami żelaznymi malowanymi w biało-czerwone kolory. Błyskawice były nikłe i małe. (...)

Ubrałem się dość niefortunnie, bo na mundur włożyłem francuską skórę lotniczą, a kto leciał kosynierem na ćwiczeniach, tylko ten wie, że człek się poci, a co dopiero w skórze i nad terenem nieprzyjaciela. Koszula już się klei na plecach, to czuję wyraźnie. Prócz tego namalowałem sobie na Mae-Westce osiem krzyży niemieckich, co teraz też przyczyniło się niemało do zwiększenia ilości kropli tego potu¹³⁰.

Lecąc wzdłuż drogi Polacy dotarli do Auxi-le-Château. Z tego miejsca skierowali się na północny zachód w kierunku szosy Abeville – Hesdin. Ponieważ i tam piloci nie zauważyli niczego ciekawego, będąc na południe od Montreuil-sur-Mer polecili w kierunku wybrzeża. Wówczas dostrzegli dwa lotniska polowe (jedno z nich znajdowało się prawdopodobnie w Weben), na których znajdowało się kilka makiet Me 109. Polacy zostali stamtąd ostrzeżeni, ale niecelnie.

W drodze nad wybrzeże, na południe od lotniska w Berck-sur-Mer, piloci dostrzegli park samochodowy. Uwagę Polaków przykuł duży budynek fabryczny i stojące wokół niego dobrze zakamuflowane pojazdy transportowe (około 20). To właśnie ten cel został przez nich ostrzelany. Oddajmy ponownie głos P/O Fericiowi: „Tutaj dopiero zacząłem się pocić. Szpak¹³¹ zrobił około pięciu rund ostrzeliwując samoloty ciężarowe, ja natomiast latając za nim strzelałem do miejsc, skąd błyskały ogniki kaemów. To jednak jest cholernie denerwujące. Czoło pokrywa się potem. Nagle na domiar złego widzę dwa Me 109 nad nami. Podaję Szpakowi przez radio. Idziemy w górę – lecz zdaje się, że nas nie zauważyły, bo poleciały dalej ginąc we mgle na wysokości 500 stóp. Było to po trzeciej rundzie nad miastem, poczym wróciliśmy nad miasto, nasz cel. Teraz wybrałem sobie wielki biały budynek z długimi wysokimi oknami. Tak zwykle wyglądają elektrownie. Z odległości 500 m otworzyłem ogień do tych okien. Była to najdłuższa seria w czasie tego lotu.

¹³⁰ IPMS – Pamiętnik, wpis Mirosława Fericia z 12 IV 1941 r.

¹³¹ Szpakiem zwano F/Lt Arentowicza.

Popłoch w „chałupie” musiał być nielichy. W tym momencie zgubiłem się ze Szpakiem. Widocznie już go nad tą miejscowością nie było. Usłyszałem przez radio, że już jest na kursie powrotnym. Wobec powyższego przyciskając się do wydm piaszczystych, ścigany ogniem kaemów, leciałem ku morzu. Gdy już byłem poza ich zasięgiem, obawiając się działek na samym brzegu, świecą wpadłem w zbawcze w tym momencie chmury¹³².

F/Lt Arentowicz lądował bezpośrednio w Northolt, a P/O Ferić dotarł tam po międzylądowaniu w Hawkinge.

S/Ldr Henneberg i F/Lt Kustrzyński również przekroczyli angielski brzeg nad przylądkiem Dungeness, a następnie przyjęli kurs 168 stopni. Po 10 minutach znów zmienili kurs i weszli w chmury. Wybrzeże francuskie przekroczyli w rejonie Le Crotoy. Wkrótce znaleźli się nad lasem niedaleko Crécyen-Ponthieu i lecąc na wysokości 50 stóp dotarli nad lotnisko znajdujące się na północny zachód od tego miasta, w rejonie Maintenay-Douriez. Piloci zauważyli, że na skraju płyty lotniska znajdują się makiety samolotów, natomiast w okolicznych krzakach ukrytych zostało około 12 dużych maszyn (prawdopodobnie Dornierów lub Heinkli), wokół których uwijali się mechanicy. Samoloty stały w rzędzie, więc Polacy polecili wzdłuż niego cały czas strzelając. Wykonali tylko jeden atak i skierowali się w kierunku lotniska w okolicy Montreuil-sur-Mer, ale nie mogli go odnaleźć. Krążąc w tym rejonie odnaleźli jednotorową linię kolejową i lecąc w kierunku północno-zachodnim wzdłuż tego toru dotarli nad stację kolejową. W prawo od trasy zauważyli duże pole, a na jego skraju dobrze zamaskowany hangar i inny budynek. Z narożnika budynku otworzył do nich ogień karabin maszynowy, a F/Lt Kustrzyński natychmiast zaatakował to stanowisko długą serią i ogień ucichł. Po tej akcji dołączył do S/Ldr Henneberga i zawiadomił go przez radio, że widział jak zapalające pociski wchodziły w skrzydło samolotu dowódcy dywizjonu. Ze skrzydła Spitfire’a zaczął wydobywać się pas białego dymu lub wyciekającej benzyny.

Polacy weszli w chmury, wzięli kurs do bazy i około godz. 17.00 przekroczyli francuski brzeg między Boulogne a Le Touquet. Kiedy lotnicy znajdowali się w dwóch trzecich długości kanału La Manche, około godz. 17.15 silnik Spitfire’a S/Ldr Henneberga przestał pracować i pilot wodował 12–13 mil na południowy zachód od przylądka Dungeness. F/Lt Kustrzyński rozpoczął krążenie nad miejscem wypadku, widział, jak samolot poszedł na dno, zauważył także unoszącego się na powierzchni Zdzisława Henneberga. Próbował połączyć się z bazą, by podać miejsce, w którym się znajdował, ale nie otrzymał odpowiedzi. Wzbił się więc wyżej, ale ponownie nie mógł się połączyć ze stanowiskiem naziemnym. Stało się to możliwe dopiero wówczas, kiedy znalazł się na wysokości 10 tys. stóp. Po podaniu pozycji wodowania

¹³² IPMS - Pamiętnik, wpis Mirosława Fericia z 12 IV 1941 r.

dowódcy, F/Lt Kustrzyński powrócił do bazy lądując w Northolt o 18.30. Podczas tego lotu zużył połowę amunicji.

Po informacji o zestrzeleniu S/Ldr Henneberga dowództwo 303 Dywizjonu zaczęło domagać się lotu na poszukiwanie pilota. Zostali jednak uspokojeni telefoniczną wiadomością, że Polak został odnaleziony przez ratowniczego Lysandera, który zrzucił gumową łódkę i naprowadza na zestrzelonego lotnika łodzi motorowe. Według wspomnień P/O Fericia, Lysander został zaatakowany przez Me 110 i musiał uciekać, tracąc pozycję, na której znajdował się dowódca 303 Dywizjonu. Przybyłe w ten rejon łodzi ratunkowe przy użyciu silnych reflektorów do późnej nocy szukały rozbitka, ale akcja zakończyła się fiaskiem¹³³.

W 306 Dywizjonie odbywały się wyłącznie loty treningowe: Eskadra A wykorzystywała Hurricane'y Mk. II, podczas gdy Eskadra B – Hurricane'y starszej wersji. Lotnicy ćwiczyli loty zarówno w formacji, jak i w chmurach¹³⁴. Do jednostki dotarł sygnał, że wkrótce dostarczonych zostanie kolejnych dziewięć Hurricane'ów Mk. II.

Dywizjon 303 nie wykonywał lotów treningowych, jedynie trzech pilotów testowało w locie samoloty¹³⁵.

Do Northolt przybył kolejny dziennikarz – był to M.G. Brown z „Isle of Man Times”, któremu towarzyszył oficer prasowy S/Ldr Ward. I tym razem chodziło o przygotowanie materiału prasowego opisującego działalność bazy¹³⁶.

13 kwietnia

Ponieważ nie było żadnych wiadomości o S/Ldr Hennebergu, mimo porannej mgły i niskiego pułapu chmur piloci 303 Dywizjonu zdecydowali się lecieć nad kanał La Manche, by go szukać. Zamierzali także ubezpieczać łodzi ratunkowe. F/Lt Waław Łapkowski, P/O Wiktor Strzembosz, F/Lt Tadeusz Arentowicz i F/O Jerzy Jankiewicz około godz. 5.00 wystartowali na patrol w rejon przylądka Dungeness, który szybko przegrali, podzielili się na dwójki i, lecąc na małej wysokości, rozpoczęli poszukiwania oraz osłaniali łodzi ratunkowe. Po dwóch godzinach Polacy lądowali na przybrzeżnym lotnisku w Hawkinge – dowódcy nie udało im się znaleźć¹³⁷.

O godz. 9.00 na kolejny lot poszukiwawczy wystartowała para F/Lt Waław Łapkowski - P/O Wiktor Strzembosz, a 15 minut później w powietrze wzbili się dwaj pozostali piloci. W pewnym momencie Polacy otrzymali ostrzeżenie, że w pobliżu, wyżej, pojawiły się niemieckie myśliwce. Wkrótce potem z chmur wychyliło się osiem Me 109, które zaatakowały pierwszą parę.

¹³³ *Ibidem*.

¹³⁴ IPMS – AB 306, lot nr 2004–2015.

¹³⁵ ORB 303, k. 95.

¹³⁶ ORB – Northolt.

¹³⁷ IPMS – DzDz 303, lot nr 200.

Pocisk z działka trafił w Spitfire'a F/Lt Łapkowskiego, a lotnik został ranny w głowę odłamkiem. Niemcy wykonali jeden atak i skryli się w chmurach. Samolot P/O Strzembosza również został trafiony (w prawe skrzydło), na szczęście niegroźnie. Polak zdążył jeszcze otworzyć ogień do jednego z Messerschmittów, ale skutku swoich strzałów nie zaobserwował. Piloci przerwali poszukiwania i wrócili do Hawkinge. Stamtąd F/Lt Łapkowski trafił do szpitala, a P/O Strzembosz około południa wrócił do Northolt¹³⁸.

F/Lt Tadeusz Arentowicz i F/O Jerzy Jankiewicz nie mieli okazji do spotkania z przeciwnikiem. Nie udało im się także odnaleźć S/Ldr Henneberga. Z powodu złych warunków atmosferycznych nie mogli lądować w Northolt, więc na kilka godzin zatrzymali się w Kenley.

Śniadanie wielkanocne było w Northolt wyjątkowo smutne, zwłaszcza w Dywizjonie 303, który stracił swojego dowódcę. Jego następcą miał zostać Waław Łapkowski, ale był ranny i nie mógł przejąć tych obowiązków. Tymczasowym dowódcą, do czasu jego powrotu ze szpitala, mianowano F/Lt Tadeusza Arentowicz.

Po południu 306 Dywizjon miał polecieć na poligon do Sutton Bridge, ale złe warunki atmosferyczne pokrzyżowały te plany. W efekcie kilku pilotów z Eskadry B wykonało loty zapoznawcze na Hurricane'ach Mk. II. Część maszyn starszej wersji zostało odesłanych z jednostki i od tej pory piloci używali tylko wersji Mk. II¹³⁹.

14 kwietnia

Jedyny lot operacyjny wykonała para z 303 Dywizjonu (P/O Jan Daszewski, Sgt Waław Giermer), która około godz. 11 wzbiła się w powietrze z zadaniem patrolowania, ale chwilę potem rozkaz odwołano.

W 303 Dywizjonie wykonano zaledwie dwa loty treningowe i jeden na sprawdzenie radia¹⁴⁰. Po sąsiedzku „Torunianie” ćwiczyli lot w formacji 12 maszyn oraz na *link-trainerze*.

Do 306 Dyonu dostarczono jednego Hurricane'a Mk. II, a trzy samoloty wcześniejszej wersji z jednostki odesłano. W Dzienniku Działań zapisano, że po otrzymaniu brakujących siedmiu nowych maszyn, 306 Dywizjon będzie mógł brać udział w lotach operacyjnych¹⁴¹.

15 kwietnia

Po południu 303 Dywizjon otrzymał rozkaz patrolowania na wysokości 15 tys. stóp w rejonie Maidstone. Zadanie wykonało sześć Spitfire'ów pod dowództwem F/O Jerzego Jankiewicza. Oprócz niego w zadaniu wzięli udział Sgt Kazimierz

¹³⁸ IWM – Wilkins, Preliminary Composite Combat Report 303 Dywizjonu z 13 IV 1941 r. wysłany z Hawkinge do Northolt; IPMS – DzDz 303, walka nr 22.

¹³⁹ IPMS – DzDz 306, s. 64.

¹⁴⁰ ORB 303, k. 96.

¹⁴¹ IPMS – DzDz 306, s. 64.

Wünsche, P/O Stefan Paderewski, P/O Jerzy Radomski, P/O Jan Zumbach i Sgt Mieczysław Popek. Podczas trwającego ponad półtorej godziny lotu Polakom tylko raz nakazano zwiększyć wysokość do 20 tys. stóp. Nieprzyjaciela w powietrzu nie było, lotnicy nie poczynili również żadnych ciekawych obserwacji¹⁴².

Po godz. 17 ta sama szóstka pilotów poleciała na patrolowanie rejonu Hornchurch, a towarzyszyli im F/O Wojciech Kołaczkowski, Sgt Mirosław Wojciechowski, P/O Wiktor Strzembosz, P/O Mieczysław Waszkiewicz, P/O Bogusław Mierzwa i Sgt Matěj Pavlovič. Podobnie jak cztery godziny wcześniej, lotnicy mieli wznieść się na 15 tys. stóp. W drodze do celu w chmurach zgubił się biorący udział w zadaniu Czech, który po 40 minutach wrócił do Northolt. Polacy bez przeszkód dotarli nad wyznaczony cel i po osiągnięciu nakazanej wysokości patrolowali nad ujściem Tamizy. Nieprzyjaciela w powietrzu nie było i po półtorej godzinie lotnicy lądowali w bazie¹⁴³.

Kiedy 303 Dywizjon wykonywał to zadanie, na patrol w rejon Maidstone poleciał 601 Squadron. W okolicach Folkestone czeski pilot jednostki, P/O Jiří Maňák, dwukrotnie ostrzelał jednego z trzech Me 109, które pojawiły się w czasie wykonywania lotu. Nie zauważył jednak skuteczności swojego ognia, ale zaatakowany przez niego Messerschmitt zaczął opadać w dół. Czech nie śledził jego dalszych losów, gdyż ruszył w pogoń za trzema innymi myśliwcami wroga¹⁴⁴.

303 Dywizjon lotów treningowych nie wykonywał¹⁴⁵, natomiast „Torunianie” dwukrotnie sprawdzili możliwości Hurricane’a Mk. II w locie na dużej wysokości (otrzymali zadanie wzniesienia się na 30 tys. stóp). W Dzienniku Działań jednostki zapisano: „Dyon doszedł do 32,5 tys. stóp. Prawdopodobnie będzie można uzyskać wysokość do 35 tys. stóp, lecz kosztem dużego wysiłku. Czas wznoszenia całym dyonem na 30 tys. stóp wynosi 20–25 minut, z tym że trzeba do 20 tys. stóp wznosić się z szybkością 150 mil – 4 boost¹⁴⁶”.

Piloci wykonali też kilka lotów na zapoznanie się z terenem, a P/O Edward Jankowski udał się na treningowym Magistrze do Tern Hill. Wieczorem powrócił do bazy¹⁴⁷.

Do 306 Dywizjonu dotarły kolejne Hurricane’y Mk. II.

16 kwietnia

Około godz. 11 na patrol nad kanał La Manche wystartowało 11 Hurricane’ów z 306 Dywizjonu. Polacy poleciali w składzie: S/Ldr Tadeusz

¹⁴² IPMS – DzDz 303, lot nr 201.

¹⁴³ *Ibidem*, lot nr 202.

¹⁴⁴ IWM – Wilkins, Preliminary and Composite Combat Report Dywizjonu 601 z 15 IV 1941 r.

¹⁴⁵ ORB 303, k. 96.

¹⁴⁶ IPMS – DzDz 306, s. 65.

¹⁴⁷ IPMS – AB 306, lot nr 2135–2162.

Rolski, Sgt Stanisław Wieprzkowicz, F/Lt Stefan Witorzeńć, P/O Kazimierz Rutkowski, F/O Władysław Nowak, Sgt Józef Jeka, F/Lt Jerzy Zaremba, P/O Władysław Różycki, P/O Marian Skalski, P/O Karol Pniak, Sgt Brunon Kroczyński¹⁴⁸. Towarzyszyło im 12 Hurricane'ów z 601 Dywizjonu¹⁴⁹.

Jako że operujące w pełnym składzie jednostki RAF wystawiały 12 samolotów, warto zastanowić się, dlaczego 306 Dywizjon wystawił do tego lotu o jedną maszynę mniej. Nie można wykluczyć, że w ostatniej chwili nastąpiła awaria w jednym z samolotów i dlatego zabrakło go podczas wykonywania zadania. Z drugiej jednak strony 11-samolotowy szyk pojawiał się w tej jednostce częściej niż chociażby u „Kościszekowców”. Być może, że „Torunianie” testowali inny sposób latania w formacji. Rok 1941 był bowiem czasem, kiedy RAF odszedł od tradycyjnego ugrupowania składającego się z czterech trzysamolotowych kluczy, które nie sprawdziło się podczas walk w czasie *Battle of Britain*. Zaczęto preferować model niemiecki, który składał się ze ściśle ze sobą związanych par i sukcesywnie wprowadzano zmianę polegającą na wprowadzeniu trzech czterosamolotowych kluczy składających się z dwóch sekcji. Być może S/Ldr Rolski, który w przyszłości wyróżnił się zamiłowaniem do opracowywania kwestii taktycznych lotnictwa, miał swoje przemyślenia na ten temat i sprawdzał wypracowaną przez siebie koncepcję.

Lotnicy wzbili się na trenowaną przez Polaków dzień wcześniej wysokość 30 tys. stóp i osłaniali żeglugę między Felixstowe a Southend. Lot trwał półtorej godziny, a nieprzyjaciela w powietrzu nie było.

Po południu dowództwo brytyjskie zdecydowało się wysłać nad Francję sześć Blenheimów, które zbombardować miały lotnisko w Berck-sur-Mer. Operację oznaczono kryptonimem *Circus 9*¹⁵⁰.

Do zadania wyznaczono bombowce z 21 Dywizjonu, którymi dowodził W/Cdr Bartlett¹⁵¹. Ich osłonę stanowić miały jednostki z Northolt – 601 Dywizjon oraz I PSM w składzie dywizjonów 303 i 306. Skrzydłem w Northolt dowodzić miał jego dowódca, W/Cdr Graham Manton. Dodatkowo w locie wziął udział dowódca stacji Northolt G/Cpt Theodore McEvoy, który wraz

¹⁴⁸ W ORB jednostki znajduje się informacja, że 306 Dywizjon wziął udział w tym zadaniu, ale brak wykazu lecących w jego składzie pilotów (ORB 306, k. 24, 25).

¹⁴⁹ Pilotowali je F/Lt Whitney W. Straight, P/O Karel Drbohlav, Sgt Frank Jensen, Sgt Thomas A. McCann, Sgt František Mareš, Sgt Scales, F/Lt Howard C. Meyers, Sgt Vladimír Michálek, F/O Humphrey T. Gilbert, P/O Donald B. Ogilvie, P/O Jiří Maňák, Sgt George M. Briggs; ORB 601, k. 23.

¹⁵⁰ Opis operacji *Circus 9* oparty w głównej mierze na TNA, AIR 16/638, No 11 Group: Reports on air fighting 1940 Oct. –1943 Feb., s. 250, 251; IWM – Wilkins, Composite Circus Report z 16 IV 1941 r. oraz IPMS – DzDz 303, Circus nr 7.

¹⁵¹ W skład jego załogi wchodził F/O Winder i Sgt Eames. Poza tym w zadaniu brały udział załogi: S/Ldr Atkinson - P/O Reece - Sgt Celary, P/O Marshall - Sgt Bacon - Sgt Bonnett, Sgt Dennis - Sgt Webb - Sgt Goode, P/O Wayman - Sgt Otton - Sgt Peggs oraz Sgt Osborne - P/O Cooke - Sgt Garfath. TNA, AIR 27/263, Operations Record Book, 21 Squadron.

z dowodzącym 601 Dywizjonem S/Ldr Johnem O’Neillem osłaniał tę ostatnią jednostkę jako tzw. *weaver*¹⁵².

Nad bombowcami znajdowały się dwa dywizjony wyposażone w Hurricane’y. Bezpośrednią eskortę Blenheimów, stanowił lecący 1 tys. stóp wyżej 306 Dywizjon dowodzony przez S/Ldr Tadeusza Rolskiego. W jego składzie znaleźli się P/O Edward Jankowski, F/Lt Stefan Witorzeńć, Sgt Jan Śmigielski, F/O Stanisław Zieliński, Sgt Otto Pudrycki, F/Lt Jerzy Zaremba, Sgt Henryk Pietrzak, F/O Jerzy Słoński, Sgt Brunon Kroczyński, P/O Władysław Różycki oraz Sgt Wawrzyniec Jasiński¹⁵³.

2 tys. stóp wyżej znajdował się 601 Dywizjon, którym w locie dowodził S/Ldr John A. O’Neill¹⁵⁴.

5 tys. stóp nad bombowcami znalazł się uzbrojony w Spitfire’y Dywizjon 303. Dowodził nimi F/O Jerzy Jankiewicz, a oprócz niego do lotu nad Francję wyznaczeni zostali Sgt Kazimierz Wünsche, F/O Bohdan Grzeszczak, Sgt Józef Szlagowski, P/O Stefan Paderewski, Sgt Mieczysław Popek, F/O Wojciech Kołaczkowski, Sgt Mirosław Wojciechowski, P/O Wiktor Strzembosz, P/O Mieczysław Waszkiewicz, P/O Witold Łokuciewski i P/O Bogusław Mierzwa¹⁵⁵.

Do spotkania bombowców i myśliwców doszło nad lotniskiem w Northolt i po uformowaniu szyku samoloty wzięły bezpośredni kurs na cel w Berck-sur-Mer. Wkrótce potem kłopoty z samolotem miał F/O Gilbert z 601 Dywizjonu, który zawrócił do Northolt i wystartował w nowej maszynie. Nie udało mu się jednak dogonić swoich kolegów i zawrócił do Northolt¹⁵⁶.

Angielski brzeg został przekroczony nad przylądkiem Beachy Head. Bombowce znajdowały się wówczas na wysokości około 7 tys. stóp i wysokość tę cały czas zwiększały, by nad wybrzeżem Francji osiągnąć około 10 tys. stóp. Wprawdzie prognozy pogody zapowiadały chmury między 1,5 tys. a 3,5 tys. stóp, ale wkrótce okazało się, że niebo jest bezchmurne, jedynie przy ziemi rozciągała się cienka warstwa mgły.

W tym czasie piloci znajdującego się na szczycie osłony 303 Dywizjonu zauważyli smugi kondensacyjne zostawione przez lecące znacznie wyżej samoloty, ale maszyny wroga nie pojawiły się. Wspominał o tym P/O Strzembosz: „Otrzymaliśmy zadanie osłony bombowców, od chwili

¹⁵² *Weaver* (ang.) – tkacz. Osłaniający jednostkę piloci wykonywali nad nią umożliwiającą lepszą obserwację zakosy przypominające pracę maszyny tkackiej, stąd ich nazwa.

¹⁵³ ORB 306, k. 25; IPMS – Kronika, k. 5.

¹⁵⁴ W zadaniu wzięli także udział Sgt Frank Jensen, F/Lt Whitney W. Straight, Sgt Thomas A. McCann, Sgt Weightman, Sgt Scales, F/Lt Howard C. Mayers, Sgt Vladimír Michálek, F/O Humphrey T. Gilbert, P/O Donald B. Ogilvie, P/O Jiří Maňák, Sgt George M. Briggs, G/Cpt Theodore N. McEvoy, W/Cdr Graham A.L. Manton; ORB 601, k. 23.

¹⁵⁵ IPMS – Kronika, k. 6.

¹⁵⁶ ORB 601, k. 23.

wejścia nad kanał osłaniałem skodron¹⁵⁷ z góry, natomiast »Miki«¹⁵⁸ osłaniał od dołu. Przez cały czas lotu widziałem kilkanaście samolotów lecących w tym samym kierunku, lecz na znacznej wysokości (około 30 tys. stóp ponieważ zostawiały ogony¹⁵⁹)¹⁶⁰.

Lecące wyżej niemieckie maszyny widział także P/O Łokuciewski. „Dyon prowadzi Jurek Jankiewicz. Lecimy na wysokości 16 tys. stóp. Ja leciałem w przedostatniej sekcji z śp. ppor. Mierzwą Bogusiem. Witek Strzembosz z śp. ppor. Waszkiewiczem robili »sarcz formejszen«¹⁶¹. Już w połowie kanału zauważyłem w górze smugi, były to Me 109 jak się później okazało, które nas śledziły cały czas¹⁶².

Zaskoczenie na lotnisku Berck-sur-Mer było całkowite, artyleria przeciwlotnicza milczała. Blenheimy bez problemów zrzuciły 10 bomb o wadze 250 funtów każda oraz 74 mniejsze, 40-funtowe. Atak był przeprowadzony z zakładanej wysokości 10 tys. stóp i ładunek spadł w północno-wschodniej części lotniska. Lotnicy meldowali po powrocie do bazy o zniszczeniu hangaru oraz smugach dymu sugerujących trafienie zbiorników z paliwem. Atak rzeczywiście był skuteczny – bomby uszkodziły siedem Me 109 ze stacjonującej w Berck-sur-Mer III./JG¹⁶³ 53.

W Dzienniku Działań 306 Dywizjonu zapisano: „Spotkano w pobliżu celu dwa Me 109, lecz do walki nie doszło¹⁶⁴”.

Bardziej agresywne Messerschmitty pojawiły się dopiero wówczas, gdy formacja RAF przekroczyła francuski brzeg. Myśliwce z Stab/JG 51 uderzyły na osłaniające bombowce Spitfire’y 303 Dywizjonu. Wspominał P/O Strzembosz: „Kiedy znaleźliśmy się nad Francją, skodron¹⁶⁵ wykonywał zakręt w prawo i po odejściu około 2 mil od brzegu znalazł się w ogniu artylerii, jak na komendę zaatakowały Messerschmitty, przed którymi ostrzegłem skodron podając ich położenie. W tym czasie dwa wykonały skuteczny atak na mój samotny samolot, jednak dzięki wykonywaniu ostrych skrętów w obie strony osłaniałem w ten sposób skodron przed »szkopami«, a jednocześnie sam uniknąłem zestrzelenia, mimo że sądząc z pierwszej serii skutek nie był najgorszy¹⁶⁶. Kiedy rozprawiłem się z dwoma atakującymi szkopami,

¹⁵⁷ Polska pisownia angielskiego wyrazu *squadron*, będącego brytyjskim odpowiednikiem dywizjonu.

¹⁵⁸ P/O Mieczysław Waszkiewicz.

¹⁵⁹ Chodzi o smugi kondensacyjne.

¹⁶⁰ IPMS – Pamiętnik, wpis Wiktora Strzembosza z 16 IV 1941 r.

¹⁶¹ *Search formation* – osłona jednostki przez parę samolotów

¹⁶² IPMS – Pamiętnik, wpis Witolda Łokuciewskiego z 16 IV 1941 r.

¹⁶³ JG – *Jagdgeschwader* (niem.), pułk myśliwski.

¹⁶⁴ IPMS – DzDz 306, s. 65.

¹⁶⁵ W swoich wspomnieniach polscy lotnicy często w ten sposób fonetycznie zapisywali brytyjską nazwę dywizjonu (*Squadron*).

¹⁶⁶ Spitfire P/O Strzembosza został trafiony trzema pociskami z karabinu i jednym z działka.

widziałem jak »Miki«¹⁶⁷ odłączył od całości i leciał po prostej w kierunku zachodnim¹⁶⁸.

Był to ostatni raz, kiedy koledzy widzieli P/O Waszkiewicza. Jego ciała nigdy nie odnaleziono, prawdopodobnie zginął w morzu. W czasie tego starcia zwycięstwa meldowali Maj.¹⁶⁹ Werner Mölders i Oblt.¹⁷⁰ Horst Geyer, a także Oblt. Hartmann Grasser, ale temu ostatniemu zwycięstwa oficjalnie nie przyznano¹⁷¹.

Wkrótce potem na formację RAF uderzyły kolejne Me 109 z JG 51. Ich celem stały się Hurricane'y 601 Dywizjonu. W efekcie trafione zostały samoloty G/Cpt McEvoya, W/Cdr Mantona i S/Ldr O'Neill. Ta swego rodzaju rzeź personelu dowódczego z Northolt zakończyła się w miarę szczęśliwie. Około 15 mil od przylądka Dungeness G/Cpt McEvoy został zaskoczony przez pojedynczego Me 109, który trafił Hurricane'a w przewody glikolu. Do kabiny zaczęły przedostawać się opary cieczy, dlatego dowódca stacji postanowił otworzyć kokpit. W czasie gdy to robił, seria z karabinów trafiła w odsuwaną właśnieabinę. Perspex, z której była wykonana, rozsypał się, a jeden z jego kawałków uderzył G/Cpt McEvoya w tył głowy raniąc go. Dodatkowo w efekcie trafienia instalacji z glikolem temperatura silnika gwałtownie się zwiększyła i dowódca stacji Northolt zdecydował się na gwałtowne nurkowanie zakończone przymusowym lądowaniem w Lydd Camp w rejonie Hawkinge. W starciu tym został ranny także W/Cdr Manton, który również zmuszony był do przymusowego przyziemienia.

Więcej przygód przeżył S/Ldr O'Neill, który po przekroczeniu francuskiego brzegu zauważył kilka Me 109. Zaatakował je – oddał długą serię i widział pociski wchodzące w jeden z samolotów nieprzyjaciela. Wkrótce potem zaobserwował na powierzchni morza fontannę wody i uznał, że trafiony przez niego Messerschmitt spadł do kanału La Manche. Ponieważ Niemcy nie ponieśli strat, przypuszczać można, że widział ostatnie chwile P/O Waszkiewicza z 303 Dywizjonu. Po tym starciu S/Ldr O'Neill skierował się w kierunku Anglii, ale upojony zwycięstwem nie zauważył Me 109, który około czterech mil na zachód od przylądka Dungeness celnie zaatakował go z góry i z tyłu. W efekcie ranny odłamkiem działa w lewą nogę dowódca 601 Dywizjonu ratował się skokiem ze spadochronem zakończonym kąpielą w morzu. W niedługim czasie przyleciał po niego samolot ratownictwa morskiego, a jego załoga wzięła lotnika na pokład i przewiozła do Dover. Tam trafił do szpitala przy Union Road.

Z pozostałych pilotów 601 Dywizjonu kontakt z nieprzyjacielem nawiązał także Sgt Weightman, który w rejonie przylądka Dungeness zauważył

¹⁶⁷ Przydomek P/O Waszkiewicza.

¹⁶⁸ IPMS – Pamiętnik, wpis Wiktora Strzembosza z 16 kwietnia 1941 r.

¹⁶⁹ Maj. – *Major* (niem.), major.

¹⁷⁰ Oblt. – *Oberleutnant* (niem.), porucznik.

¹⁷¹ J. Foreman, *Air War 1941...*, cz. 2, s. 82, 83.

pojedynczego Me 109. Zanurkował na przeciwnika, ale niemiecki pilot dostrzegł Hurricane'a i gwałtownie wznosił się w kierunku słońca, by utrudnić Anglikowi obserwację. Sgt Weightman oddał wprawdzie trwającą trzy sekundy serię, ale nie wyrządził nią przeciwnikowi żadnej szkody.

Prowadzący Sgt Weightmana, F/Lt Straight, zauważył w tym czasie od sześciu do ośmiu Me 109, które zbliżały się do 601 Dywizjonu. F/Lt Straight skierował się w ich kierunku i Niemcy przerwali atak. Jednocześnie Anglik dostrzegł, że na ogonie Sgt McCanna znalazły się dwa Messerschmitty. Ruszył w ich kierunku, a przeciwnicy przestali interesować się podoficerem RAF i zaczęli nabierać wysokości. F/Lt Straight polecał za nimi na pełnej prędkości i otworzył ogień. Zaraz po tym, jak zaobserwował odpadające z jednego z samolotów drobne kawałki, Hurricane, na skutek zbyt gwałtownego wznoszenia, stracił swoje właściwości lotne i wpadł w korkociąg. W ten sposób pościg za niemieckimi samolotami zakończył się, a w drodze powrotnej pilot widział jeszcze wpadający do wody samolot S/Ldr O'Neill. Razem z Sgt Weightmanem krążył nad swoim dowódcą, dopóki ten nie został wyciągnięty z morza przez służby ratownicze. Z powodu braku paliwa piloci lądowali w Biggin Hill, skąd po uzupełnieniu benzyny powrócili do Northolt.

Zwycięstwa w starciu z 601 Dywizjonem zgłosili Maj. Werner Mölders i Oblt. Wilfried Balfanz z Stab/JG 51, a także Oblt. Hermann-Friedrich Joppien z Stab I./JG 51, Lt.¹⁷² Heinz Bär z 1./JG 51 i Lt. Georg Seelmann z 11./JG 51¹⁷³.

Atak na myśliwce RAF jednak się nie zakończył. Tuż przed brytyjskim wybrzeżem na 303 uderzyła JG 53. Wspominał P/O Łokuciewski: „Bogusław¹⁷⁴ trzymał się blisko, tak że tworzyliśmy dwójkę gotową każdej chwili do ataku. Nad wybrzeżem francuskim w rejonie Le Tourquet zawróciliśmy w kierunku na Anglię, wkrótce dostajemy dość silny ogień artylerii, bardzo skuteczny w sam środek naszego dyonu między A flight a B flight. Wzięliśmy kurs na Dungeness. Witek Strzembosz co chwila nas ostrzega, że Me 109 są to z lewej to z prawej, my natomiast nie wiem dlaczego do dzisiaj jeszcze lecimy jak po sznureczku. Skutek był taki, że w pewnym momencie usłyszałem przez radio ostrzeżenie, a w lusterku ujrzałem sylwetkę Me 109. Zrobiłem gwałtowny skręt w prawo podciągany i ujrzałem Bogusia już palącego się, a w moim kierunku lecące dwa Me 109 i jakoś z boku, minęliśmy się tak blisko, że widziałem pilota w kabinie. Oczywiście o strzelaniu nie może być mowy. Natychmiast zrobiłem wywrót i pogoniłem za Me 109, ale niestety to już było za późno i nie mogłem oddać strzału, gdyż byłem za daleko. Zawróciłem nad Dungeness, gdzie spotkaliśmy się z Wojtkiem Kołaczkowskim i jak grzeczne dzieci wróciliśmy na lotnisko”¹⁷⁵.

¹⁷² Lt. – *Leutnant* (niem.), podporucznik.

¹⁷³ J. Foreman, *Air War 1941...*, cz.2, s. 82, 83.

¹⁷⁴ P/O Bogusław Mierzwa.

¹⁷⁵ IPMS – Pamiętnik, wpis Witolda Łokuciewskiego z 16 IV 1941 r.

P/O Mierzwę prawdopodobnie zestrzelił Maj. Günther von Maltzahn z Stab./JG 53. Spitfire w płomieniach spadł koło latarni morskiej na przylądku Dungeness. Polak zginął¹⁷⁶.

Było to ostatnie powietrzne starcie podczas tego *Circusa*. Pozostałe samoloty wylądowały bezpiecznie w swoich bazach.

W Dzienniku Działań 303 Dywizjonu zadanie podsumowano następująco:

„Dywizjon mając zadanie osłony wyprawy bombowej nie mógł jej opuścić i wdawać się w walkę z npl. Z drugiej zaś strony samoloty npl. atakując z przewagi wysokości miały dużą szybkość, a po jednym ataku natychmiast odchodziły w kierunku Francji unikając walki.

Piloci stwierdzają, iż Niemcy czwórkami atakowali te same samoloty, idąc jeden za drugim”.

Także w Dzienniku Działań 306 Dywizjonu skomentowano wyprawę:

„Dyon 306 i Blenheimy nie były atakowane. Brak było osłony wysokiej i lądowanie godz. 18.20. Bardzo mało zostało benzyny, tak, że lot nie może trwać dłużej jak 1.10 godziny – reszta na walkę”¹⁷⁷.

W podsumowaniu wyprawy dowództwo 11 Grupy Myśliwskiej uznało natomiast, że straty poniesione przez 303 Dywizjon wynikały ze zbyt dużej odległości między tą jednostką, a Dywizjonem 601 i związanym z tym brakiem kontaktu wzrokowego. W zaleceniach dotyczących przyszłych działań wspomniano, aby jednostki osłony trzymały się bliżej, w ciągłym kontakcie wzrokowym, by w razie potrzeby mogły przyjść sobie z pomocą¹⁷⁸.

W I Polskim Skrzydle Myśliwskim wykonano tylko trzy loty nieoperacyjne, które rano wykonali piloci z 306 Dywizjonu¹⁷⁹.

17 kwietnia

Polacy rozpoczęli loty operacyjne po południu (do południa działał 601 Dywizjon). Najpierw na patrol w rejonie Kenley polecili F/O Wojciech Kołaczkowski i Sgt Mirosław Wojciechowski. Lot odbywał się na wysokości 25 tys. stóp, a po 20 minutach parę skierowano nad Brooklands. O ile na początku zachmurzenie było całkowite, po przesunięciu w nowe miejsce patrolowania chmury znikły. Jednak zarówno w jednym, jak i w drugim miejscu nieprzyjaciela nie spotkano¹⁸⁰.

Nim Kołaczkowski i Wojciechowski wrócili do Northolt, w powietrze wzbiła się kolejna para z 303 Dywizjonu: P/O Wiktor Strzembosz i Sgt Jan Palak. Oni także zostali skierowani nad Kenley, ale latać mieli o 10 tys. stóp

¹⁷⁶ R. Gretzyngier *et al.*, *Ku czci...*, s. 56; J. Foreman, *Air War 1941...*, cz. 2, s. 82, 83.

¹⁷⁷ IPMS – DzDz 306, s. 65.

¹⁷⁸ TNA, AIR 16/638, No 11 Group: Reports on air fighting 1940 Oct.-1943 Feb., s. 251.

¹⁷⁹ IPMS – AB 306, lot nr 2163–2165.

¹⁸⁰ IPMS – DzDz 303, lot nr 202.

niżej. W pewnym momencie Polacy zostali skierowani w nowe miejsce, ale po kwadransie wrócili nad Kenley. Nieprzyjaciela nie napotkano.

Nad Kenley udała się też para F/O Jerzy Jankiewicz – Sgt Kazimierz Wünsche. Początkowo patrolowała w tym rejonie, a następnie skierowano ją nad klif Beachy Head. I tym razem nieprzyjaciela nie napotkano.

Ostatni lot operacyjny miał miejsce nieco później. P/O Jan Daszewski i F/O Bohdan Grzeszczak zostali skierowani na nierozpoznany samolot. Polakom udało się go przechwycić, ale okazało się, że jest to Blenheim. Wobec tego lotnicy wrócili do Northolt¹⁸¹.

Oprócz lotów operacyjnych, Dywizjon 303 wykonywał zadania treningowe. Dominowały w nich zadania w ćwiczeniu strzeleckim. Podczas lądowania po jednym z nich P/O Stefan Paderewski uderzył swym samolotem w Spitfire'a pilotowanego przez Sgt Jana Palaka. Maszyny zostały uszkodzone, a lotnikom na szczęście nic się nie stało¹⁸².

Natomiast „Torunianie” dwukrotnie trenowali walkę powietrzną na wysokości 20 tys. stóp. Okazało się, że nowe samoloty, które przydzielono do 306 Dywizjonu, nie wzbudziły zaufania pilotów – w Dzienniku Działañ jednostki napisano: „Dyon posiada 20 Hurricane’ów II i 4 Hurricane’y I. Te ostatnie odejda w dniach najbliższych. Hurricane’y II z 12 k.m. są niebezpieczne w walce powietrznej indywidualnej, gdyż obciążenie skrzydeł 2 k.m. (każde) i to w dużej odległości od kadłuba, powoduje momenty niekorzystne. Przy ściąganiu drążka w ciasnych skrętach idzie na głowę i trzęsie całym samolotem¹⁸³”.

Do Northolt przybyli z wizytą dwaj amerykańscy generałowie, m.in. Millard Harmon, którzy zapoznawali się z działalnością stacji. Towarzyszył im S/Ldr Allan z brytyjskiego Ministerstwa Lotnictwa¹⁸⁴.

18 kwietnia

Warunki atmosferyczne nie sprzyjały działaniom lotnictwa – padał deszcz i ziemię spowila mgła. Jedynie dwójka pilotów z 306 Dywizjonu (F/Lt Jerzy Zaremba i P/O Władysław Różycki) ubezpieczała samolot Hudson lecąc do Martlesham i z powrotem; w samolocie tym znajdował się książę Kentu¹⁸⁵. Były to jedyne zadania, które wykonali polscy piloci.

Dowódca 306 Dyonu, S/Ldr Tadeusz Rolski, uczestniczył w odprawie taktycznej 11 Grupy Myśliwskiej, gdzie rozpatrywano zasady, siłę i sposoby ubezpieczania dziennych wypraw bombowych na tereny okupowane od Cherbourg do Ostendy. Omawiano także kwestię nocnych patroli nad

¹⁸¹ *Ibidem*, loty nr 203–205.

¹⁸² ORB 303, k. 96; R. Gretzyngier, *Poles in Defence...*, s. 218.

¹⁸³ IPMS – DzDz 306, s. 65.

¹⁸⁴ ORB – Northolt.

¹⁸⁵ ORB – Northolt; ORB 306, k. 24.

Londynem i okolicy przez dyony myśliwskie dzienne oraz szereg pomniejszych spraw. Jednocześnie w Dzienniku Działań znalazł się zapis, że jednostka przechodzi do normalnej pracy¹⁸⁶.

Do 303 Dywizjonu przybyli dwaj piloci, których przesunięto z Dywizjonu 317. Byli to P/O Władysław Drecki oraz P/O Stanisław Juszcak. Było to uzupełnienie strat, które jednostka poniosła w czasie *Circusa 9*.

26-letni P/O Drecki wywodził się z przedwojennego dywizjonu myśliwskiego 1 PL w Warszawie. Trafił tam latem 1939 r. na praktykę po ukończeniu nauki w SPL (XII promocja). We wrześniu 1939 r. był przydzielony do 111 EM, która w ramach Brygady Pościgowej miała zadanie bronić stolicy. 4 września został ranny podczas walki powietrznej z nieprzyjacielem. Wraz z jednostką ewakuował się do Rumunii, a stamtąd do Francji. Tam był skierowany do ośrodka Cazaux, gdzie przeszedł przeszkolenie na przestarzałych samolotach myśliwskich. W walkach nie wziął udziału i był ewakuowany do Wielkiej Brytanii. Po zapoznaniu się z brytyjskim sprzętem m.in. w 56 OTU, był początkowo przydzielony do 317 Dywizjonu, ale po kilku dniach został przeniesiony do „Kościszekowców”¹⁸⁷.

23-letni P/O Stanisław Juszcak nie miał jeszcze okazji wziąć udziału w walkach. Był absolwentem XIII promocji SPL, która nie została przydzielona do jednostek bojowych i w czasie kampanii polskiej 1939 r. była najstarszym rocznikiem „Szkoly Orląt”. Przez Rumunię trafił się do Francji, gdzie był przydzielony do bazy Bordeaux-Merignac. W czerwcu 1940 r. przedostał się do Wielkiej Brytanii, gdzie po przeszkoleniu na brytyjskim sprzęcie został przydzielony do 317 Dywizjonu. Stamtąd przeniesiono go do 303 Dywizjonu¹⁸⁸.

19 kwietnia

Od rana padał rzęsy deszcz, który uniemożliwił loty. Piloci zostali zwolnieni z zadań, natomiast mechanicy 306 Dywizjonu zapoznawali się z Hurricane'ami Mk. II¹⁸⁹.

Po południu wypogodziło się i oba dywizjony wykonały po kilka lotów treningowych. W 303 Dywizjonie m.in. pierwszy lot na zapoznanie się z terenem wykonał P/O Władysław Drecki¹⁹⁰. Wieczorem 306 Dywizjon rozpoczął szkolenie w lotach nocnych. Wykonali je F/O Jerzy Słoński, P/O Kazimierz Rutkowski i P/O Władysław Różycki¹⁹¹.

¹⁸⁶ IPMS – DzDz 306, s. 66.

¹⁸⁷ IPMS – Ewidencja; J. Pawlak, *Absolwenci...*, s. 194.

¹⁸⁸ IPMS – Ewidencja; J. Pawlak, *Absolwenci...*, s. 229.

¹⁸⁹ IPMS – DzDz 306, s. 66.

¹⁹⁰ ORB 303, k. 96.

¹⁹¹ ORB 306, k. 24, 25; IPMS – AB 306, lot nr 2230–2232.

20 kwietnia

Wypogodziło się i I PSM mogło rozpocząć normalną pracę. Przed godziną 10 na patrol w rejon przylądek Dungeness – Dover poleciało sześć Hurricane'ów 306 Dywizjonu pod dowództwem S/Ldr Tadeusza Rolskiego. Oprócz niego w zadaniu uczestniczyli Sgt Otto Pudrycki, F/O Władysław Nowak, P/O Janusz Kosmowski, P/O Kazimierz Rutkowski i Sgt Stanisław Wieprzkowicz¹⁹². Polacy lecieli na wysokości 20 tys. stóp. Nieprzyjaciela jednak w powietrzu nie było. W drodze powrotnej od jednostki odłączył Sgt Wieprzkowicz, który wylądował w Manston. Po godzinie dołączył do kolegów w Northolt.

Kiedy piloci S/Ldr Rolskiego wracali do bazy, zastąpiła ich kolejna grupa Hurricane'ów 306 Dywizjonu. Dowodził nimi F/Lt Jerzy Zaremba, a w raz z nim w rejonie Dover patrolowali Sgt Brunon Kroczyński, F/O Jerzy Słoński, P/O Marian Skalski, P/O Władysław Różycki oraz Sgt Henryk Pietrzak¹⁹³. W pewnym momencie Polacy zauważyli sześć Me 109, które próbowały ich zaatakować. F/Lt Zaremba nakazał wykonanie manewru, w wyniku którego Niemcy zorientowali się, że utracili element zaskoczenia i wycofali się nad Francję¹⁹⁴.

W czasie kiedy „Torunianie” patrolowali nad brytyjskim wybrzeżem, sześć Spitfire'ów 303 Dywizjonu pod dowództwem F/O Wojciecha Kołaczkowskiego poleciało na wymiatanie (*Sphere*) nad Francję. W zadaniu uczestniczyli także Sgt Jan Palak, P/O Jan Daszewski, Sgt Kazimierz Wünsche, P/O Witold Łokuciewski i Sgt Matěj Pavlovič. Piloci lecieć mieli na wysokości 30 tys. stóp lub pod strefą tworzenia się smug po trasie Dungeness – Le Touquet – St Omer – Dunkierka – Dover.

Przygotowania do tego lotu tak wspominał z nutą autoironii na kartach Kroniki 303 Dywizjonu F/O Wojciech Kołaczkowski. „Ranek dnia 20-go kwietnia zastał nas w readinessie¹⁹⁵, oczywiście śpiących pokotem po dobrym śniadaniu o 4.30, ale czujnych i gotowych w każdej chwili skoczyć do naszych Spitfajerków, które w tym czasie spokojnie stały w swoich boksach. Dzień początkowo zapowiadał się bardzo pogodnie. Dopiero około godziny 8-mej zaczęły tworzyć się chmurki dość nisko, a następnie około dziewiątej z południowego zachodu nadciągnęły gęste chmury i przesłoniły prawie całe niebo. Ale w tym właśnie czasie skończył się nasz readiness – i po ciężkiej pracy, a właściwie po lekkim śnie, udaliśmy się do kasyna z zamiarem zjedzenia drugiego śniadania.

Ja w międzyczasie wstąpiłem do kościoła, bo właśnie tego dnia była niedziela. I po jej wysłuchaniu¹⁹⁶ pokrzepiony na duchu, zabierałem się właśnie

¹⁹² *Ibidem*, k. 25.

¹⁹³ ORB 306, k. 25.

¹⁹⁴ IPMS – DzDz 306, s. 66.

¹⁹⁵ Gotowość do startu.

¹⁹⁶ F/O Kołaczkowskiemu zapewne chodziło o mszę.

do śniadania, chcąc i grzeszne ciało wzmocnić paroma jajkami z bekonem – gdy zupełnie niespodziewanie na korytarzu kasyna wpadłem na Jurka Jankiewicza. Jurek jedną ręką trzymał się za rozpięte spodnie, a drugą bardzo głośno rozmawiał z jakimś Anglikiem, że jak tylko zawiąże krawat, to już może lecieć. I popędził po ten krawat do pokoju. Właściwie to jeszcze nie wiedziałem o co chodzi, ale coś mnie tknęło, że mnie chcą skrzywdzić i że z tymi moimi jajkami będzie źle (niby z tymi, co to je miałem zjeść). I rzeczywiście, bo ledwie zrobiłem parę kroków w stronę jadalni, kiedy jak spod ziemi wyrósł przede mną Szpak – niby Arentowicz.

Szpak był bardzo podniecony i oznajmił mi, że jest »swer«¹⁹⁷.

– No to fajno – pomyślałem i znów przypomniały mi się jajka.

Szpak jednak nie dał mi dużo czasu do refleksji na ten temat i powiedział: »No to ty Wojtek polecisz, bo jesteś wyznaczony na „moskito”¹⁹⁸, i Antek¹⁹⁹ – powiada – polec, i Tolo²⁰⁰ i trzech podoficerów«.

Nim zdążyłem pomyśleć, co ma za związek »moskito« i »swer«, jak zaraz Szpak mnie zapytał, czy ja wiem, co to jest »swer«, bo mam lecieć jako dowódca niby całości. Ja oczywiście nie wiedziałem, ale bardzo się ucieszyłem i bardzo prędko i bez namysłu odpowiedziałem Szpakowi, że wiem doskonale, co to jest »swer«. Musiałem mieć prawdopodobnie mądrą i pewną minę, bo Szpak zaraz wyjął z kieszeni instrukcję i dając ją powiedział:

- No to przeczytaj prędko, to się dowiesz.

Wszyscy obecni spojrzeli ze zdziwieniem na Szpaka, a ja wziąłem się zaraz do czytania. W pierwszych paragrafach było napisane dokładnie, kto i kiedy to »swer« zarządza, potem, że to tylko dwa samoloty mogą w nim brać udział, a najwyżej cztery i że to wszystko ma się odbywać na trzydziestaku²⁰¹.

Właśnie miałem przeczytać ten ustęp, gdzie było napisane o co właściwie chodzi – gdzie mam lecieć i co robić – kiedy Szpak wyrwał mi z ręki instrukcję i powiedział:

- No to już teraz powinieneś wszystko wiedzieć, bo za dwadzieścia minut startujemy, a jeszcze musimy zajechać do Inteligentnego²⁰² po pieniądze.

Prawdę mówiąc to się jeszcze niczego nie dowiedziałem, a najmniej rozumiałem, po co nam pieniądze kiedy lecimy samolotami służbowo i biletów kupować nie będziemy²⁰³. Żeby się jednak władzy nie sprzeciwić, popędziłem za Szpakiem do samochodu i parę chwil potem byłem w oplu Antka.

¹⁹⁷ Operacja typu *sphere* – wymiatanie nad terenem nieprzyjaciela.

¹⁹⁸ Operacja typu *mosquito* – atak na cele naziemne w okupowanej Europie.

¹⁹⁹ P/O Jan Daszewski.

²⁰⁰ P/O Witold Łokuciewski.

²⁰¹ 30 tys. stóp.

²⁰² *Intelligent officer* – oficer wywiadu.

²⁰³ Piloci wykonujący zadanie nad terenem zajęтым przez nieprzyjaciela otrzymywali przed lotem m.in. zapas pieniędzy używanych w okupowanej Europie, które miały być przydatne

Szpak przez całą drogę bardzo się na mnie gniewał i krzyczał, że mam lecieć pod smugami i że ma być cisza kompletna, i że mam wziąć dla wszystkich pieniądze. Żeby więc Szpaka nie drażnić, zgodzałem się na wszystko i tak zajechaliśmy pod Int. Office.

Tam poszło nam bardzo gładko, bo okazało się, że Angliczanin o niczym nie wie i chciał dać tylko cztery paczki z pieniędzmi, tak jak było w instrukcji, a Szpak upierał się przy sześciu. Widocznie musiał dobrze bronić naszych spraw, bo Anglo-Sas zgodził się w końcu na sześć i zaczął pisać pokwitowanie na moje nazwisko, co mnie bardzo przeraziło. Tymczasem Szpak przyskoczył do ściany, gdzie wisiała wielka mapa Francji i kanału. Kanał było dobrze widać, bo był pomalowany na niebiesko. Za to zupełnie nie mogłem zobaczyć brzegu francuskiego, natomiast zauważyłem, że w miejscu gdzie na mapie miała być Francja, [widać było – dop. aut.] cały las czarnych, czerwonych i zielonych kulek, a między nimi wymalowane były kółka. Jak się niebawem okazało, to kulki miały wyobrażać armaty, które Germańce ponastawiali, aby do takich jak my strzelać, a w miejscu kółek miały być lotniska. Zrobiło mi się zimno, potem znowu gorąco i już nawet chciałem wyjść, ale przypomniałem sobie, że nie dostałem jeszcze pieniędzy – więc zostałem. Tymczasem Szpak zatoczył palcem wielkie półkole na mapie, właśnie tam, gdzie było najwięcej tych kulek i zwracając się do mnie powiedział:

– Tędy Wojtek polecisz, a pamiętaj, nie daj się zaskoczyć.

Nie mogłem zrazu zrozumieć, czy to odnosi się do kul armatnich, czy do Messerschmittów. Ale na wszelki wypadek obiecałem, że się zaskoczyć nie dam i spojrzałem groźnie na mapę, potem na Szpaka i na Antka. Pamiętam tylko tyle, że Antek był bardzo błądy i nic nie mówił, tylko się smutno uśmiechał. Inteligentniak domagał się jeszcze, żeby mu policzyć wszystkie samoloty nad Francją i dopiero jak mu obiecałem, dał mi te pieniądze. Tak my zaraz bez żadnych ceregieli wyszli, siedli do opla i pognali do dispersalu²⁰⁴. Po drodze Szpak znowu bardzo się gniewał i chciał, żeby zaraz startować i żeby smug nie robić i żeby cisza była, niby radiowa. Ja już nic nie mówiłem, tylko mi się zdawało, że Antek jedzie coraz wolniej, a Szpak ciągle się gniewa, że my jeszcze nie startujemy.

Tak my w końcu dojechali do B flajtu²⁰⁵. Tam był już straszny bałagan. Jarek rozdawał wszystkim lecącym jakieś spinki i twierdził, że to busole i że mamy zaraz kieszenie wypróżnić. Tata bardzo się martwił i koniecznie chciał, żeby zaraz obliczać mile na mapie i wmawiał w nas, że nam na pewno benzyny zabraknie i że musimy gdzieś lądować po drodze, ale ponieważ nie wiedział gdzie, więc zaraz wyszedł. Zrobiło się więc spokojniej, bo i Jarek

w przypadku zestrzelenia, by uniknąć niewoli i ułatwić powrót do Wielkiej Brytanii.

²⁰⁴ Miejsce, w którym ulokowano na lotnisku samoloty.

²⁰⁵ *Flight* – eskadra.

już spinki porozdawał, a rewolwerów, którymi nas częstował, nikt nie chciał brać, bo Spitfajer ma kabinę zamkniętą i trudno z powietrza strzelać. Na lądowanie nikt nie miał ochoty u Niemczaków, zresztą Szpak zakazał, więc po co?

Wziąłem się zaraz do obliczania kursów i wyznaczania załóg. Ze mną leci sierż. Palak, a z Tołem sierż. Pawłowicz²⁰⁶. Wszyscy z B flightu. Antek i sierż. Wünsche z A. Jak już wszystko było gotowe, tak my włożyli „maj-westki”²⁰⁷ i z dzikim okrzykiem „skrambel”²⁰⁸ skoczyli do maszyn. Tam sobie każdy na wiwat ze startera wystrzelił – motory zaskoczyły. My się przypasali, żeby który z maszyny nie uciekł i na start. Na starcie my się parami ustawili pod wiatr i w gaz. Spitfajerkom jakby kto pieprzu nasypał, tak z kopyta ruszyły, a my im zaraz kulaski pochowali²⁰⁹.

Zadanie odbywało się na wysokości 27 tys. stóp, a francuski brzeg przekroczone na południe od Le Touquet, skąd wykonano skręt w kierunku St Omer. W tym momencie F/O Kołaczkowski zobaczył z przodu, około 1 tys. stóp wyżej dwa Me 109, które leciały z północy²¹⁰. Prowadzący w tym locie Dywizjon 303 oficer tak opisał to wydarzenie:

„W pewnym momencie zauważyłem dwa czarne punkciki nieco wyżej i z lewej. Punkciki rosły w oczach i z błyskawiczną szybkością zbliżały się do nas. Na wszelki wypadek zrobiłem skręt w ich stronę i właśnie rozpoznałem, że są to dwa Messerschmitty. Niemczakom widocznie nie w smak był nasz manewr, bo jeden z nich poszedł od razu w górę, a drugi spikował na nas. W obliczu, że tak powiem, wiecznego wroga poczułem w sobie ducha bojowego i wydałem pierwszy rozkaz przez radio do swoich podwładnych, to znaczy do Antka z Wünschem, aby zajęli się dolnym Germańcem, a ja z resztą poszedłem za drugim górnym. Górny Messerschmitt usiłował zaatakować nas z tyłu od słońca i w tym celu okrążył nas po dużym łuku. Manewr ten jednak nie udał mu się, bo moja czwórka, wyciągnięta w pałąk, robiła mniejsze koła, mając go ciągle z przodu. Moje usiłowania wejścia Messerschmittowi na ogon były też bezowocne, bo ilekroć przybliżałem się na mniejszą odległość, Niemiaszek wyciągał do góry, korzystając z przewagi swojego samolotu na tej wysokości. Zrobiliśmy w ten sposób kilkanaście okrążeń bez rezultatu obu stron. W trakcie tego w pewnym momencie zauważyłem, że od dołu idzie do nas czwórka Me 109. Zawiadomiłem o tym przez radio swoją czwórkę i zrobiłem na nie skręt. Dwa pierwsze Messerschmitty zaczęły prać do mnie

²⁰⁶ Sgt Matěj Pavlovič.

²⁰⁷ *Maewest* – kamizelka ratunkowa, która swoją nazwę zawdzięczała faktowi, że ubierający ją lotnicy upodobniali się do popularnej aktorki Mae West, która słynęła z obfitego biustu.

²⁰⁸ *Scramble* – kryptonim alarmowego startu samolotów.

²⁰⁹ IPMS – Pamiętnik, wpis Wojciecha Kołaczkowskiego z 20 IV 1941 r.

²¹⁰ Opis walki oparty w głównej mierze na IWM – Wilkins, Intelligence Patrol Report 303 Dywizjonu z 20 IV 1941 r. oraz IPMS – DzDz 303, Sphere nr 2.

i natychmiast po oddaniu serii wywrotem odeszły pode mną. Następnie dwa zrobiły skręt, uniemożliwiając mi oddanie serii. W trakcie tego Tolo odłączył się od mojej dwójki i od tej chwili każdy prowadził walkę na własną rękę²¹¹.

Walkę tę tak wspominał P/O Witold Łokuciewski: „Kiedyśmy dolecieli do Le Touquet zaatakowały nas z góry z przodu 2 Me 109, jeden poszedł w górę, drugi w dół. Wojtuś na ten manewr momentalnie zareagował, zrobił skręt w lewo, ja za nim z Pawłowiczem²¹², którego momentalnie zgubiłem z oczu, a właściwie ściśle mówiąc – on mnie. Wojtuś poszedł w górę, ja natomiast na swojej wysokości. W tym momencie zauważyłem z przodu z góry 6 Me 109 pikujących, zrobiłem jeszcze ciaśniejszy skręt i zauważyłem przed sobą w skręcie lewym nieco wyżej Me 109. Momentalnie wziąłem go na celownik, ale seria była krótka, gdyż trudno mi było celować. Ale szkop poszedł w dół, ja za nim i tam dopiero otworzyłem dłuższy ogień. W pewnym momencie zauważyłem, że szkop przechodzi na plecy oraz buchnął czarny dym gęsty, znany mi jeszcze z walk wrześniowych 1940 r.

Zawróciłem do tyłu, wówczas zaczęła do mnie strzelać artyleria. W górę nie mogłem iść, gdyż zaatakowały mnie z tyłu inne 2 Me 109, ale te natomiast momentalnie poszły w górę, wobec powyższego nie mogłem wspinać się wyżej. Włączyłem busta, odpowiedni skok śmigła i hajda *over base*. Nad Dungeness byłem już na wysokości drzew i na takiej wysokości przyleciałem do bazy. Muszę nadmienić, że Wojtuś po walce wydał rozkaz wycofania się z tej awanturycznej przygody²¹³.

Tymczasem para P/O Daszewski – Sgt Wünsche pogoniła za Messerschmittem, który znajdował się niżej. Wkrótce jednak Daszewski zobaczył innego Me 109, który skradał się z tyłu.

„Poleciałem za Me 109, kiedy z tyłu za mną pojawił się inny Messerschmitt. Zawróciłem w jego kierunku, aby go zaatakować, ale uciekł. Próbowałem dołączyć do pozostałych samolotów mojej eskadry, które znajdowały się milę ode mnie – kiedy nagle zauważyłem Me 109, który zbliżał się do mojej eskadry od tyłu. Momentalnie zbliżyłem się, by zaatakować, lecz Me 109 także mnie zauważył i zawrócił, więc lecieliśmy naprzeciw siebie na tej samej wysokości. Wycelowałem w niego i oddałem długą serię 120 pocisków z czterech kaemów (pozostałe cztery kaemy nie działały, bo zamarzył w nich smar). Gdy samolot nieprzyjaciela minął mnie, zobaczyłem czarny dym ciągnący się za jego silnikiem. Przeciwnik wykonał gwałtowny zawrót i wszedł w pionowe nurkowanie. Ja również wykonałem ostry zawrót, lecz zostałem zamroczony na krótki okres i zgubiłem go z oczu²¹⁴.

²¹¹ IPMS – Pamiętnik, wpis Wojciecha Kołaczkowskiego z 20 IV 1941 r.

²¹² Sgt Matěj Pavlovič.

²¹³ IPMS – Pamiętnik, wpis Witolda Łokuciewskiego z 20 IV 1941 r.

²¹⁴ IWM – Wilkins, Intelligence Patrol Report 303 Dywizjonu z 20 IV 1941 r.

Jeden z atakowanych przez Polaków Me 109 należał prawdopodobnie do 3./JG 51 i maszyna ta lądowała przymusowo w Coquelles i była uszkodzona w 15%. Z zapisów walk stoczonych przez P/O Łokuciewskiego i P/O Daszewskiego trudno jednoznacznie stwierdzić, kto był jego pogromcą. Oficjalnie pewne zwycięstwo zaliczono na konto tego pierwszego, drugi natomiast zadowolić się musiał przyznaniem zestrzelenia prawdopodobnego. Z opisu P/O Łokuciewskiego wynika, że z Messerschmitta buchnął czarny dym i to zdecydowało o przyznaniu mu zwycięstwa. Tymczasem mogła to być reakcja silnika niemieckiego samolotu na gwałtowne przyspieszenie – podczas takiego manewru miały one bowiem tendencję do wypuszczania kłębow dymu. Jako że żaden z Polaków nie widział lądowania swojego przeciwnika, trudno jasno określić, kto ostrzelał Me 109 z 3./JG 51²¹⁵.

Po starciu z Messerschmittami Polacy na rozkaz F/O Kołaczkowskiego, który między Calais i St Omer dostrzegł około 12 lecących wyżej Me 109, zaczęli wycofywać się do bazy.

W połowie kanału La Manche F/O Kołaczkowski i Sgt Palak zauważyli samotny dwusilnikowy samolot lecący w kierunku Anglii na wysokości około 15 tys. stóp. Palak zbliżył się do niego i rozpoznał Ju 88, którego natychmiast zaatakował. Podoficer tak opisał to starcie w raporcie bojowym: „Zanurkowałem i rozpoznałem niemieckie krzyże. W tym samym momencie Niemcy zauważyli mój samolot i skręcili w lewo i idąc w dół skierowali się w kierunku Francji. Wykorzystując przewagę wysokości zaatakowałem od tyłu, z przewyższeniem, otwierając ogień z około 300 jardów i oddając dwie krótkie serie. Początkowo tylny strzelec prowadził ogień w kierunku mojego samolotu, lecz zamilkł po drugiej serii. Ponowiłem atak z około 100 jardów i dostrzegłem dym wydobywający się z prawego silnika. W tym momencie zostałem zmuszony do przerwania ataku, gdyż niespodziewanie mój silnik na krótką chwilę przestał pracować. Potem chciałem wykończyć nieprzyjaciela, ale nie mogłem go zlokalizować”²¹⁶.

Sgt Palak zgłosił uszkodzenie Ju 88. Był to jedyny dwusilnikowy bombowiec zgłoszony przez RAF w ciągu całego dnia. Tymczasem we Francji, w Laon-Athiens, rozbił się w tym czasie Ju 88 z IV/KG²¹⁷ 77. Prawdopodobnie właśnie ten samolot został ostrzelany przez Polaka²¹⁸.

Jako pierwszy wylądował P/O Łokuciewski, ale nie było to lądowanie do końca szczęśliwe.

„W czasie lądowania, z powodów na razie nieznanych, kiedy maszyna już była na ziemi, pod koniec wybiegu nagle zamknęło się podwozie. Oczywiście uszkodziło się śmigło i zdaje się lekko chłodnica”²¹⁹.

²¹⁵ J. Foreman, *Air War 1941...*, cz. 2, s. 100; R. Gretzyngier, *Poles in Defence...*, s. 220.

²¹⁶ IWM – Wilkins, Intelligence Patrol Report 303 Dywizjonu z 20 IV 1941 r.

²¹⁷ KG – *Kampfgeschwader* (niem.), pułk bombowy.

²¹⁸ J. Foreman, *Air War 1941...*, cz. 2, s. 100; R. Gretzyngier, *Poles in Defence...*, s. 220.

²¹⁹ IPMS – Pamiętnik, wpis Witolda Łokuciewskiego z 20 IV 1941 r.

F/O Kołaczkowski, Sgt Palak i Sgt Wünsche lądowali w Northolt nieco później wspólnie, natomiast P/O Daszewski znalazł się w Kenley, bo zaczęło brakować mu paliwa. Po uzupełnieniu zbiornika z benzyną po godzinie wrócił do bazy.

Z lotu nie powrócił Sgt Matěj Pavlovič, który po zgubieniu formacji prawdopodobnie starał się samotnie wrócić do Northolt. Wszystko wskazuje na to, że Czech padł ofiarą Oblt. Hermanna-Friedricha Joppiena z 1./JG 51, który w tym czasie meldował zestrzelenie Spitfire'a znajdującego się 20 km na północ od francuskiego przylądka Gris Nez. Sgt Pavlovič pochowany został we Francji na cmentarzu w Boulogne (działka 39, rząd 7, grób nr 261)²²⁰.

Wkrótce po powrocie z wyprawy nad Francję, w powietrze poderwano 12 Spitfire'ów, których zadaniem było patrolowanie w rejonie Hatfield. Polacy pod dowództwem F/Lt Tadeusza Arentowicza mieli wznieść się na wysokość 5 tys. stóp i nie przekraczać pułapu chmur. Wkrótce po starcie z powodu kłopotów z silnikiem lądował P/O Stefan Paderewski. Pozostali piloci, czyli F/O Wojciech Kołaczkowski, P/O Bolesław Drobiński, P/O Witold Łokuciewski, Sgt Mirosław Wojciechowski, P/O Jan Daszewski, F/O Jerzy Jankiewicz, P/O Mirosław Ferić, Sgt Józef Szlagowski, Sgt Kazimierz Wünsche i Sgt Mieczysław Popek²²¹ lecieli pod chmurami, ale nieprzyjaciela w powietrzu nie było i po półtoragodzinnym locie wrócili do Northolt²²².

W 303 Dywizjonie pierwsze loty na zapoznanie się z terenem wykonał P/O Stanisław Juszcak²²³.

Mechanicy 306 Dywizjonu nie byli do końca zadowoleni z przydzielonych Hurricane'ów Mk. II. W Dzienniku Działań jednostki zapisano bowiem: „Dyon posiada 20 Hurricane'ów, silniki bardzo kapryśne i trzeba je umiejętnie obsługiwać”²²⁴.

Na cmentarzu w Northwood odbył się pogrzeb P/O Bogusława Mierzwy z 303 Dywizjonu. Pilot spoczął w grobie numer H 290.

Do Northolt przybył S/Ldr Juliusz Frey, dowódca 316 Dywizjonu Myśliwskiego. Stację wizytowało również 12 amerykańskich oficerów.

21 kwietnia

Główny ciężar prowadzenia przedpołudniowych działań spoczął na 306 Dywizjonie, który już przed godz. 5 znajdował się w *readiness*. Pół godziny

²²⁰ R. Gretzyngier *et al.*, *Ku czci...*, s. 58; R. Gretzyngier, *Poles in Defence...*, s. 219. Operację typu *Sphere* wykonał późnym popołudniem także 601 Dywizjon, ale nie napotkał nieprzyjaciela w powietrzu; ORB 601, k. 24.

²²¹ W Dzienniku Działań jednostki (IPMS – DzDz 303, lot nr 206) znajduje się wprawdzie zapis, że w zadaniu uczestniczył również Sgt Jan Palak, ale brak potwierdzenia tego faktu zarówno w ORB jednostki, jak i Authorisation Book Eskadry B.

²²² IPMS – DzDz 303, lot nr 206.

²²³ ORB 303, k. 96.

²²⁴ IPMS – DzDz 306, s. 62.

później sześć samolotów przeleciało do Tangmere, by stamtąd wykonywać loty operacyjne. Na czele Polaków znajdował się F/Lt Jerzy Zaremba, a wraz z nim na nowe lotnisko udali się Sgt Brunon Kroczyński, F/O Jerzy Słoński, P/O Marian Skalski, P/O Władysław Różycki i P/O Jan Czapiewski. Początkowo para F/Lt Zaremba – Sgt Kroczyński²²⁵ patrolowała nad przylądkiem Dungeness, ale nieprzyjaciela w powietrzu nie było²²⁶. Wkrótce po zakończeniu tego zadania cała szóstka udała się nad przylądek Selsey Bill, gdzie dołączyła do startujących z Northolt kolegów (S/Ldr Tadeusz Rolski, Sgt Otto Pudrycki, F/O Władysław Nowak, P/O Janusz Kosmowski, P/O Kazimierz Rutkowski, Sgt Stanisław Wieprzkowicz). I tym razem samolotów *Luftwaffe* nie napotkano. Po trwającym półtorej godziny locie, cały dywizjon lądował w Northolt²²⁷.

Po tym zadaniu na pewien czas zadania operacyjne wzięł na siebie 601 Dywizjon, który wykonał patrol w sile 10 Hurricane'ów²²⁸.

Po południu na patrol wystartowało 12 Spitfire'ów z 303 Dywizjonu, na czele których leciał F/Lt Tadeusz Arentowicz. Wraz z nim w powietrze wzbili się F/O Jerzy Jankiewicz, Sgt Kazimierz Wünsche, P/O Stefan Paderewski, Sgt Mieczysław Popek, P/O Jan Zumbach, Sgt Józef Szlagowski, P/O Bolesław Drobiński, P/O Wiktor Strzembosz, Sgt Jan Palak, P/O Witold Łokuciewski i Sgt Mirosław Wojciechowski. Po kilkunastu minutach zadanie przerwano i Polacy lądowali w Kenley, a po godzinie zameldowali się w bazie²²⁹. Wyjątkiem był F/O Jerzy Jankiewicz, który był zmuszony do przymusowego lądowania z powodu awarii instalacji olejowej²³⁰.

Nieco później obaj dowódcy polskich dywizjonów z Northolt oraz S/Ldr Juliusz Frey, dowódca 316 Dyonu udali się na odprawę do G/Cpt Stefana Pawlikowskiego, dowódcy polskiego lotnictwa myśliwskiego w Wielkiej Brytanii. Podczas spotkania, które odbyło się w Northolt, omawiano związane z aktualnymi działaniami lotniczymi tematy taktyczno–techniczne lotnictwa myśliwskiego²³¹.

Cpl Marian Kaczorowski, mechanik z 306 Dywizjonu, jechał motocyklem i miał wypadek. Jego skutkiem była złamana noga w kostce i pobyt w szpitalu²³².

²²⁵ ORB 306, k. 25.

²²⁶ Kiedy „Torunianie” wykonywali to zadanie, z Northolt na patrol wysłano 12 Hurricane'ów z 601 Dywizjonu; ORB 601, k. 24.

²²⁷ ORB 306, k. 25.

²²⁸ ORB 601, k. 24.

²²⁹ Zadanie to zostało ujęte w ORB i Authorisation Book, brak go natomiast w Dzienniku Działań, ale stało się tak prawdopodobnie dlatego, że w dokumencie tym rzadko ujmowano zadania, które zostały przerwane wkrótce po starcie.

²³⁰ R. Gretzyngier, *Poles in Defence...*, s. 221.

²³¹ IPMS – DzDz 306, s. 67.

²³² *Ibidem*.

Z 303 Dywizjonu do szkolnictwa odeszło dwóch oficerów. F/O Bohdan Grzeszczak i P/O Jerzy Radomski zostali instruktorami pilotażu w 58 OTU²³³. Było to standardowe działanie RAF, które po dłuższym pobycie w jednostce bojowej wysyłało lotników na kilkumiesięczny odpoczynek, m.in. do szkół lotniczych. Miało to pomóc w zregenerowaniu sił i kondycji psychicznej.

Po długiej przerwie spowodowanej ranami i poparzeniami odniesionymi podczas Bitwy o Anglię, lot treningowy w Dywizjonie 303 wykonał F/O Walerian Żak. Dokładna data przybycia pilota do jednostki nie jest znana, od 21 kwietnia rozpoczął jednak loty treningowe. Prawdopodobnie były one nieformalne i odbywały się za zgodą dowódcy „Kościeszeków”, oficjalnie bowiem pilot został przydzielony do 303 Dywizjonu dopiero w maju.

Trzydziestoletni F/O Żak był przedwojennym oficerem 1 PL w Warszawie, gdzie m.in. pełnił funkcję oficera taktycznego III/1 DM. Od 1938 r. był instruktorem pilotażu i w czasie kampanii jesiennej 1939 r. wykonał kilka lotów w obronie okolic Dębina. Po przedostaniu się do Francji został przydzielony do grupy kpt. Waleriana Jasionowskiego, która po przeszkoleniu na sprzęcie sojusznika broniła południa kraju – okolic Clermont-Ferrand i Salon. Po przybyciu do Wielkiej Brytanii został przydzielony do 303 Dywizjonu, w którym podczas walki 27 września 1940 r. został ciężko ranny i ratował się skokiem ze spadochronem. Do tego czasu zgłosił zestrzelenie dwóch bombowców *Luftwaffe* oraz uszkodzenie kolejnego²³⁴.

22 kwietnia

Rano Northolt spowite było mgłą, co nie przeszkodziło sześciu pilotom 601 Dywizjonu polecieć nad Francję wykonując zadanie typu *Sphere* (nieprzyjaciela nie spotkano)²³⁵. Później nic ciekawego się nie wydarzyło. Lotów operacyjnych i treningowych nie wykonywano. Piloci 306 Dywizjonu mieli odprawę na temat dyscypliny radiowej, obserwacji w czasie patrolowania oraz ataków własnych i nieprzyjaciela. Z jednostki do bazy w Tern Hill odeszło dwóch angielskich szeregowców radiomechaników. Wśród „Torunian” było jeszcze 16 Brytyjczyków, w tym dwóch oficerów (F/Lt Kennard i oficer wywiadu)²³⁶.

Do 303 Dywizjonu dołączyło czterech pilotów, którzy ukończyli właśnie szkolenie na brytyjskim sprzęcie w 57 OTU: P/O Bolesław Gładych, P/O Bronisław Kłosin, P/O Aleksander Wróblewski i Sgt Stanisław Bełza²³⁷.

²³³ W Kronice Skrzydła (IPMS – Kronika, k. 6) napisano, że P/O Radomski został przeniesiony do 57 OTU, ale jest to w sprzeczności z innymi dokumentami.

²³⁴ IPMS – Ewidencja, k. 168; J. Pawlak, *Absolwenci...*, s. 146; G. Sojda, G. Śliżewski, P. Hodyra; *Ci cholerni...*, s. 678.

²³⁵ ORB 601, k. 24.

²³⁶ IPMS – DzDz 306, s. 67.

²³⁷ IPMS – Kronika, k. 6. Według ORB 303 Dywizjonu miało to miejsce dzień wcześniej; ORB 303, k. 92.

Bez wątpienia najbardziej oryginalną postacią w grupie nowych pilotów był P/O Wróblewski. Ten 26-letni oficer od 1933 r. związany był z lotnictwem. Rok później wstąpił do Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa i ukończył ją z wynikiem bardzo dobrym. Mimo że został przyjęty do służby zawodowej, zrezygnował z wcześniejszej deklaracji i odszedł do cywila. Jak napisał w swoim życiorysie: „po bliższym zetknięciu się z rzeczywistością stosunków, jakie istniały w Lotnictwie Polskim, zapal mój do służby zawodowej zniknął”²³⁸. Po wyjściu z wojska rozpoczął naukę na Wydziale Mechanicznym Politechniki Warszawskiej, jednocześnie był pilotem Aeroklubu Łódzkiego. W sierpniu 1939 r. został zmobilizowany z praktyki w Fabryce Masek Gazowych w Radomiu i znalazł się w składzie 131 EM przydzielonej do Armii „Poznań”. 2 września w pogoni za bombowcami *Luftwaffe* zapędził się pod Łódź, gdzie z powodu braku paliwa lądował na polowym lotnisku lwowskiego dywizjonu myśliwskiego. Następnego dnia podczas startu do macierzystej jednostki zapalił się jego P.11, ale udało mu się z tej opresji wyjść cało. Następnie samolotem sanitarnym przewiózł do Warszawy rannego lotnika i otrzymał tam nowego P.11, będącego na stanie Grupy Technicznej SPL. Tymczasowo został przydzielony do Brygady Pościgowej. Po otrzymaniu rozkazu opuszczenia kraju uznał jednak, że ZSRR ruszył Polsce na pomoc i nie odleciał do Rumunii: wylądował na terenach zajętych przez Armię Czerwoną i zgłosił się ochotniczo do sowieckiego lotnictwa. Został jednak przez Sowietów oskarżony o celowe uszkodzenie samolotu podczas lądowania i został przewieziony do obozu internowanych polskich żołnierzy. Przebrał się tam w mundur szeregowca i został wyznaczony na wymianę jeńców z Niemcami. Podczas podróży pociągiem towarowym wiozącym jeńców w głąb Rzeszy, udało mu się niepostrzeżenie wyskoczyć przez okno i w listopadzie wrócić do rodzinnej Łodzi. W styczniu 1940 r. przedostał się na Węgry, gdzie wstąpił do Związku Walki Zbrojnej i został kurierem. W maju dotarł do Francji, a następnie, po kapitulacji sojusznika, do Wielkiej Brytanii. Tam przeszkolił się na sprzęcie RAF i został przydzielony do 303 Dywizjonu. Był niespokojną duszą z niecodziennymi pomysłami – podczas pobytu u „Kościuszkowców” zaprojektował np. miniaturowy prysznic do kabiny Spitfire’a, który można było używać podczas letnich dni. Był to koncept nowatorski, choć zupełnie nieprzydatny w praktyce²³⁹.

P/O Gładych był absolwentem XIII promocji SPL w Dęblinie i przebywał w niej w czasie kampanii polskiej 1939 r. Przedostał się do Francji, gdzie trafił do 1/145 DM. W Wielkiej Brytanii przydział do 303 Dywizjonu był jego pierwszym przydziałem operacyjnym²⁴⁰.

²³⁸ IPMS – Pamiętnik, wkładka z życiorysem załączona do wspomnień o pilocie po jego zaginięciu w locie z 25 III 1942 r.

²³⁹ Na podstawie życiorysu zamieszczonego w IPMS – Pamiętnik.

²⁴⁰ IPMS – Ewidencja, k. 38; J. Pawlak, *Absolwenci...*, s. 227.

P/O Kłosin również był absolwentem XIII promocji Szkoły Orłąt. Przeszedł podobną wojenną drogę jak P/O Gładych, ale we Francji był w składzie patrolu broniącego zakładów przemysłowych w Tuluzie²⁴¹.

Sgt Bełza służył przed wojną w 6 PL we Lwowie²⁴². W działaniach bojowych do tej pory nie brał udziału.

23 kwietnia

Polskie Skrzydło wykonało tylko jedno zadanie operacyjne – na osłonę żeglugi poleciało 12 Hurricane'ów z 306 Dywizjonu. Polacy w składzie F/Lt Jerzy Zaremba, Sgt Brunon Kroczyński, F/O Jerzy Słoński, P/O Marian Skalski, P/O Władysław Różycki, P/O Jan Czapiewski, F/Lt Stefan Witorzeń, Sgt Leon Kosmowski, P/O Edward Jankowski, Sgt Jan Śmigielski, F/Lt Stanisław Skalski i Sgt Józef Jeka wystartowali wczesnym popołudniem i udali się na północ od ujścia Tamizy. Patrol w rejonie Sheerness – Felixstowe nie przyniósł kontaktu z nieprzyjacielem²⁴³.

Poza tym w 306 Dywizjonie wykonano tylko jeden lot treningowy, a P/O Kazimierz Rutkowski poleciał na współpracę z obroną przeciwlotniczą²⁴⁴.

Dywizjon 303 wykonał kilkanaście lotów treningowych, m.in. z terenem zapoznawała się czwórka przybyłych dzień wcześniej pilotów²⁴⁵.

24 kwietnia

Rano 306 Dywizjon wykonał dwa zadania na osłonę żeglugi. Podobnie jak dzień wcześniej Polacy polecili na północ od ujścia Tamizy, ale tym razem zaangażowano znacznie mniejsze siły. Najpierw rozkaz wykonali F/Lt Stefan Witorzeń i Sgt Leon Kosmowski, a wkrótce zmienili ich P/O Edward Jankowski oraz Sgt Jan Śmigielski²⁴⁶. Lotnicy patrolowali poniżej chmur, a nieprzyjaciela w powietrzu nie było. Później zastąpili ich lotnicy z 601 Dywizjonu²⁴⁷.

Były to jedyne zadania operacyjne, które wykonali lotnicy z I PSM. „Torunianie” nie przeprowadzili nawet lotów szkolnych, jedynie dowódca stacji w Northolt, G/Cpt McEvoy pożyczył Hurricane'a jednostki, by wykonać prawie godzinny lot nieoperacyjny²⁴⁸.

²⁴¹ IPMS – Ewidencja, k. 54; J. Pawlak, *Absolwenci...*, s. 231.

²⁴² IPMS, LOT.A.I.9/1/c, „6 Pułk Lotniczy. Kartoteka podręczna personelu podoficerskiego”, s. 3.

²⁴³ ORB 306, k. 25. Znacznie więcej pracy miał 601 Dywizjon, który 23 IV wykonał cztery zadania operacyjne; ORB 601, k. 24.

²⁴⁴ IPMS – AB 306, lot nr 2284.

²⁴⁵ ORB 303, k. 97.

²⁴⁶ ORB 306, k. 25.

²⁴⁷ ORB 601, k. 24, 25.

²⁴⁸ IPMS – AB 306, lot nr 2289.

Dywizjon 303 zaliczył ponad 20 lotów treningowych, m.in. ćwiczone formację²⁴⁹.

Do „Torunian” dołączył nowy pilot – był to P/O Gerard Ranoszek, który oprócz zadań typowo operacyjnych miał również pełnić służbę w *operations room*²⁵⁰. Ten przedwojenny oficer rezerwy pochodził ze Śląska (stąd część jego przedwojennych dokumentów opiewa na nazwisko Gerhard Ranoschek²⁵¹), po zdaniu matury rozpoczął naukę w Wydziale Lotnictwa Politechniki Gdańskiej. Był wówczas aktywnym członkiem polskiego Aeroklubu Akademickiego w Gdańsku, w którym pełnił m.in. funkcję skarbnika²⁵². W czasie pokoju był także cywilnym instruktorem w 4 PL w Toruniu, gdzie m.in. pełnił funkcję zastępcy kierownika wyszkolenia pilotów rezerwy. Jeszcze przed wojną był awansowany do stopnia porucznika. W sierpniu 1939 r. został zmobilizowany i otrzymał przydział do 24 Eskadry Liniowej. Wykonał wówczas trzy loty bojowe. W czasie ostatniego z nich, nie mogąc znaleźć Dowództwa Lotnictwa Naczelnego Wodza, które znajdowało się już w Rumunii, wylądował z braku paliwa na terenie zajęтым przez Niemców. Spalił samolot i udało mu się przedostać do Rumunii, a następnie do Francji. Tam znalazł się w grupie kpt. Tadeusza Rolskiego, która szkoliła się m.in. w Saint-Étienne. Po przybyciu do Wielkiej Brytanii, w grudniu 1940 r. został przydzielony do 32 Dywizjonu. Stamtąd trafił do 306 Dyonu.

25 kwietnia

306 Dywizjon został zwolniony z zadań bojowych i skupił się na lotach ćwiczebnych, m.in. 14 pilotów strzelało do celów znajdujących się na powierzchni morza²⁵³. Z tego powodu „Kościuszkowcy” mieli pełne ręce roboty.

Do południa wykonano trzy loty na osłonę żeglugi na północ od ujścia Tamizy. Niebo było bezchmurne i Polacy krążyli nad statkami na wysokości 5 tys. stóp. Jako pierwsza poleciała para F/Lt Tadeusz Arentowicz – Sgt Waław Giermer. Zastąpili ich P/O Jan Daszewski i Sgt Mieczysław Popek, a następnie P/O Jan Zumbach z P/O Stefanem Paderewskim. Podczas każdego z tych lotów nie doszło do kontaktu z nieprzyjacielem²⁵⁴.

Po południu na patrolowanie okolic Maidstone udała się para F/Lt Tadeusz Arentowicz – Sgt Waław Giermer²⁵⁵. Polacy znajdowali się na

²⁴⁹ ORB 303, k. 97.

²⁵⁰ IPMS – DzDz 306, s. 67.

²⁵¹ IPMS, LOT.A.I.22/4r, Roczna lista kwalifikacyjna za rok 1936, Ranoschek Gerhard Karol Antoni.

²⁵² „Skrzydłata Polska” 1932, z. 3–4, s. 74

²⁵³ ORB 306, k. 24; IPMS – DzDz 306, s. 67; IPMS – AB 306, lot nr 2291–2305.

²⁵⁴ IPMS – DzDz 303, lot nr 207–209.

²⁵⁵ W ORB 303 Dywizjonu znajduje się zapis, że zadanie to wykonali również P/O Jan Daszewski, Sgt Mieczysław Popek, P/O Jan Zumbach i P/O Stefan Paderewski, ale jest to sprzeczne z zapisami w Dzienniku Działań jednostki. IPMS – DzDz 303, lot nr 210.

wysokości 16 tys. stóp. I tym razem *Luftwaffe* nie było w powietrzu. Godzinę później identyczny rozkaz wykonywali F/O Wojciech Kołaczkowski oraz P/O Bolesław Drobiński, ale jedyne co podczas tego lotu zaobserwowali to składający się z 27 statków konwój, który wpływał do ujścia Tamizy²⁵⁶.

Oprócz lotów operacyjnych i treningowych na nietypowe zadanie wystartowali w samo południe S/Ldr Tadeusz Rolski i F/Lt Stanisław Skalski. „Torunianie” mieli zestrzelić balon zaporowy, który zerwał się z uwięzi. Lot trwał pół godziny, ale nie zachowały się informacje, czy Polacy skutecznie wykonali zadanie²⁵⁷.

W nocy trzech pilotów z 306 Dywizjonu (P/O Józef Żulikowski, P/O Edward Jankowski i Sgt Henryk Pietrzak) wykonało krótkie loty ćwiczebne.

26 kwietnia

I PSM kontynuowało zadania z poprzedniego dnia. Rozpoczęto patrolowaniem w rejonie Maidstone. Najpierw poleciał tam zespół z 303 Dywizjonu pod dowództwem F/O Jerzego Jankiewicza. Oprócz niego lot wykonali Sgt Jan Palak, P/O Witold Łokuciewski, Sgt Marian Bełc, P/O Bolesław Drobiński i Sgt Mirosław Wojciechowski. Od wysokości 5 tys. stóp zaczynały się cienkie chmury, które pokrywały połowę nieba. Pod nimi było mglisto. Polacy patrolowali na wysokości 15 tys. stóp – nieprzyjaciela w powietrzu nie było²⁵⁸.

„Kościuszkowców” zmienili piloci S/Ldr Tadeusza Rolskiego – wraz z nim nad Maidstone polecili Sgt Stanisław Wieprzkowicz, F/O Stanisław Zieliński, P/O Kazimierz Rutkowski, F/Lt Stanisław Skalski i Sgt Jan Śmigielski²⁵⁹. Tuż przed zakończeniem zadania kłopoty miał F/Lt Skalski – w silniku jego Hurricane’a spadło ciśnienie oleju i silnik stracił moc. Oficer starał się dotrzeć do Eastchurch, ale nie dociągnął do lotniska i lądował przymusowo w polu około dwóch mil od miasta. Podwozie samolotu zostało zniesione, a śmigło było uszkodzone. Lotnikowi na szczęście nic się nie stało²⁶⁰. Wkrótce treningowym Magistrem przyleciał do Eastchurch P/O Władysław Różycki, który zabrał Stanisława Skalskiego do Northolt.

Do południa 306 Dywizjon wykonał jeszcze dwa patrole, ale brak danych jakiego rodzaju były to zadania²⁶¹. Wykonali je F/O Jerzy Słoński

²⁵⁶ IPMS – DzDz 303, lot nr 211.

²⁵⁷ IPMS – AB 306, lot nr 2306–2307.

²⁵⁸ IPMS – DzDz 303, lot nr 212.

²⁵⁹ ORB 306, k. 25. W innej części ORB 306 Dywizjonu (k. 24) znajduje się zapis, że przymusowo lądował P/O Marian Skalski.

²⁶⁰ IPMS – DzDz 306, s. 68.

²⁶¹ Brakuje ich wprawdzie w ORB 306 Dywizjonu, ale znajdują się w Authorisation Book jednostki (IPMS – AB 306, loty zapisano pod jednym numerem - 2331) i potwierdza je także Dziennik Działań („Dwa patrole kluczami bez spotkania”, IPMS – DzDz 306, s. 68).

i P/O Marian Skalski oraz P/O Jan Czapiewski i Sgt Marcin Machowiak. Nieprzyjaciela w powietrzu nie napotkano.

Po południu 303 Dywizjon wykonał kilka lotów na osłonę konwoju płynącego nad głębią Barrow Deep w ujściu Tamizy. Polacy mieli trzymać się wysokości 5 tys. stóp lub pod chmurami. Jako pierwsza poleciała para P/O Mirosław Ferić – Sgt Mieczysław Popek, która po dotarciu nad nakazany rejon patrolowała około 40 mil w głąb morza oraz nad brzegiem od Clacton-on-Sea do ujścia Tamizy.

Zmienił ich P/O Stefan Paderewski i Sgt Józef Szlagowski, a następnie P/O Jan Zumbach i Sgt Kazimierz Wünsche oraz F/O Jerzy Jankiewicz i Sgt Jan Palak. Polacy nieprzyjaciela nie napotkali, zaobserwowali jedynie 30 statków w zatoce Brightlingsea²⁶².

Wieczorem Skrzydło wykonało pierwsze samodzielne zadanie, w którym wzięły udział oba dywizjony. Polacy otrzymali rozkaz wymiatania na północ od Londynu, a następnie udania się na południe i patrolowania wzdłuż kanału La Manche, ale nie głębiej niż 50 mil od brzegu. Prowadzącym miał być lecący niżej Dywizjon 306, „Kościszczowcy” znajdowali się od niego wyżej i w lewo. Wysokość lotu wyznaczał pułap powstawania smug kondensacyjnych, w efekcie czego Dywizjon 303 operował na wysokości 26 tys. stóp, a „Torunianie” tysiąc stóp niżej.

W locie tym w składzie „Kościszczowców” uczestniczył S/Ldr Witold Urbanowicz, dowódca polskiego Skrzydła, ale ponieważ prowadziła jednostka lecąca niżej, na czele wyprawy stał S/Ldr Tadeusz Rolski. Oprócz niego za sterami Hurricane'ów zasiedli Sgt Stanisław Wieprzkowicz, P/O Edward Jankowski, P/O Kazimierz Rutkowski, F/Lt Stanisław Skalski, Sgt Jan Śmigielski, F/O Jerzy Słoński, P/O Marian Skalski, P/O Władysław Różycki, Sgt Marcin Machowiak oraz P/O Zdzisław Langhamer²⁶³. Z Dywizjonu 303 do zadania wyznaczono natomiast następujący skład: P/O Mirosław Ferić, Sgt Mieczysław Popek, P/O Stefan Paderewski, Sgt Józef Szlagowski, P/O Jan Daszewski, Sgt Kazimierz Wünsche, F/O Jerzy Jankiewicz, Sgt Jan Palak, P/O Witold Łokuciewski, Sgt Marian Bełc, P/O Bolesław Drobiński, Sgt Mirosław Wojciechowski i S/Ldr Witold Urbanowicz. Formacja była dość nietypowa, bo w zadaniu uczestniczyło 11 Hurricane'ów i 13 Spitfire'ów, co sugerowałoby, że w każdej z jednostek jeden z pilotów nie miał pary. W przypadku 306 Dywizjonu być może zastosowano podobny szyk jak w porannym locie z 16 kwietnia. Natomiast formacja 303 Dywizjonu sugerować może, że S/Ldr Urbanowicz pełnił raczej rolę niezależnego od żadnej jednostki pilota (w Dzienniku Działań 306 Dywizjonu wyraźnie zaznaczono, że całością dowodził S/Ldr Rolski²⁶⁴), który miał swobodę w czasie wykonywania zadania.

²⁶² IPMS – DzDz 303, loty nr 213–216.

²⁶³ ORB 306, k. 26; IPMS – Kronika, k. 7.

²⁶⁴ IPMS – DzDz 306, s. 68.

O ile w początkowej fazie lotu nie zaobserwowano nic ciekawego, nad kanałem La Manche od formacji odłączył Sgt Szlagowski z 303 Dywizjonu. Silnik jego Spitfire'a nie dawał pełnej mocy i w przypadku spotkania z nieprzyjacielem mogło to skończyć się dla pilota tragicznie. Tym bardziej, że „Kościszkowcy” zaobserwowali dwa lecące na takiej samej wysokości samoloty. Ponieważ jednak poruszały się wzdłuż francuskiego brzegu, były zbyt daleko, by je zaatakować²⁶⁵. Także piloci 306 Dywizjonu dostrzegli nierozpoznane maszyny. Kiedy się do nich zbliżyli, okazało się, że to samoloty brytyjskie. W Dzienniku Działań zapisano²⁶⁶: „Na wschód od North Foreland napotkano 12 samolotów myśliwskich, które okazały się po zbliżeniu squadronem angielskim. Jednak zachowanie się go było niejasne, tak że nawet doszło do natarcia, lecz bez ataku”.

Po wykonaniu zadania Polacy bezpiecznie wylądowali w Northolt. Nieco później dołączył do nich Sgt Wojciechowski z 303 Dywizjonu, który zgubił formację podczas przechodzenia przez chmury i musiał samodzielnie odnaleźć lotnisko²⁶⁷.

W 306 Dywizjonie nie wykonywano lotów ćwiczebnych, natomiast w Dywizjonie 303 trenowano loty w formacji.

Przebywający na urlopie rusznikarz 306 Dywizjonu, Cpl Stefan Ostapczuk, miał wypadek na motocyklu, w efekcie czego złamał nogę. Znalazł się w szpitalu w Hallington²⁶⁸.

27 kwietnia

Polacy wykonali tylko jeden lot operacyjny – rano S/Ldr Tadeusz Rolski i Sgt Stanisław Wieprzkowicz z Dywizjonu 306 wykonali krótki patrol nad Northolt. Do spotkania z przeciwnikiem nie doszło²⁶⁹. „Torunianie” tego dnia w powietrze więcej się nie wzbili.

Poza tym lotnicy 303 Dywizjonu wykonywali zadania treningowe – jednostka skupiła się na lotach w formacji²⁷⁰.

28 kwietnia

Dywizjon 303 skupił swoje działania na osłonie żeglugi w okolicach ujścia Tamizy. Jako pierwsza po godz. 9 wystartowała para F/Lt Tadeusz Arentowicz – Sgt Józef Szlagowski. Polacy znajdować się mieli na wysokości 5 tys. stóp lub pod chmurami, o ile te znajdowały się na niższym pułapie. Patrolowanie wykonano w rejonie od Harwich do ujścia Tamizy nad konwojem składającym się z około 55 statków. Jego czoło znajdowało się na

²⁶⁵ IPMS – DzDz 303, lot nr 217.

²⁶⁶ IPMS – DzDz 306, s. 68.

²⁶⁷ IPMS – DzDz 303, lot nr 217.

²⁶⁸ IPMS – DzDz 306, s. 68.

²⁶⁹ ORB 306, k. 26.

²⁷⁰ ORB 303, k. 98.

wysokości Clacton-on-Sea, a konwój poruszał się kursem 60. Prawie każdy statek konwoju miał wypuszczony mały balon zaporowy, którego zadaniem była ochrona przed lotem koszącym samolotów nieprzyjaciela.

Jako kolejni wystartowali P/O Mirosław Ferić i Sgt Waław Giermer. Polacy patrolowali między okolicami Frinton-on-Sea, gdzie znajdowało się czoło konwoju, a ujściem Tamizy.

Kiedy P/O Jan Daszewski i Sgt Kazimierz Wünsche znaleźli się nad konwojem, jego czoło znajdowało się w rejonie Walton-on-the-Naze. Lotnicy patrolowali nad konwojem lecąc do ujścia Tamizy i wrócili do Northolt.

Kiedy czoło konwoju znalazło się nad Harwich, pojawili się nad nim F/O Wojciech Kołaczkowski i P/O Władysław Drecki, a wkrótce potem zastąpili ich P/O Wiktor Strzembosz i Sgt Jan Palak.

W żadnym z tych lotów nie napotkano w powietrzu samolotów *Luftwaffe*²⁷¹. Po południu zadanie osłony żeglugi przejął 601 Dywizjon²⁷².

Po południu 303 Dywizjon poleciał na patrol w rejonie Canterbury, który miał wykonać na wysokości 15 tys. stóp. W zadaniu uczestniczyli F/Lt Tadeusz Arentowicz, Sgt Józef Szlagowski, P/O Mirosław Ferić oraz Sgt Waław Giermer. Kiedy Polacy pojawili się nad Canterbury, otrzymali rozkaz wzniesienia się 10 tysięcy stóp wyżej i udania się nad przylądek Dungeness. Tam zauważyli cztery Me 109, które znajdowały się wyżej, na wysokości 36 tys. stóp i leciały znad Dungeness nad Dover, a następnie skierowały się nad Francję. „Kościszkowcy” poszli za nieprzyjacielem, ale będąc niżej nie mieli szans na jego dogonienie. Dodatkowo, kiedy znaleźli się nad Dover, zauważyli na dużej wysokości około 14 samolotów, które leciały z Anglii do Francji. Ze względu na duże odległości między samolotami, do starcia nie doszło²⁷³.

Nieco później nad Canterbury polecili kolejni piloci z Dywizjonu 303 – dowodził nimi F/O Wojciech Kołaczkowski, a towarzyszyli mu P/O Władysław Drecki, P/O Jan Daszewski, Sgt Kazimierz Wünsche, P/O Wiktor Strzembosz, Sgt Jan Palak, P/O Bolesław Drobiński oraz Sgt Marian Bełc. Polacy mieli wykonać zadanie na 30 tys. stóp, ale dwa tysiące stóp niżej pojawiły się smugi kondensacyjne i lotnicy zdecydowali się nie przekraczać tej wysokości. Lotnicy polecili do przylądka Dungeness, ale nieprzyjaciela w powietrzu nie było. P/O Wiktor Strzembosz i Sgt Jan Palak wylądowali na lotnisku w Gatwick, by stamtąd po 10 minutach dotrzeć do Northolt²⁷⁴.

306 Dywizjon skupił się na zadaniach ćwiczebnych. Pod koniec dnia „Torunianie” wykonali trzy nocne loty treningowe. Za sterami Hurricane’ów siedzieli P/O Zdzisław Langhamer, Sgt Marcin Machowiak i F/O Stanisław Zieliński²⁷⁵.

²⁷¹ IPMS – DzDz 303, loty nr 218–222.

²⁷² ORB 601, k. 25.

²⁷³ IPMS – DzDz 303, lot nr 223.

²⁷⁴ *Ibidem*, lot nr 224.

²⁷⁵ ORB 306, k. 26; IPMS – AB 306, lot nr 2346–2377.

F/O Jerzy Jankiewicz opuścił *operations room* 303 Dywizjonu i objął dowództwo Eskadry B w tej jednostce. Zastąpił na tym stanowisku Wacława Łapkowskiego, który został wyznaczony do objęcia dowództwa nad dyonem.

Do „Kościszkowców” dołączył Sgt Mieczysław Adamek, który zakończył szkolenie w 57 OTU. 23-letni Adamek był kolejnym pilotem, który we wrześniu 1939 r. bronił Warszawy w ramach Brygady Pościgowej. Ten urodzony w Taszkencie lotnik tuż przed wojną ukończył Szkołę Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich i został przydzielony do 113 EM. Podczas wrześniowych walk oficjalnie przyznano mu zespołowe zestrzelenie dwóch samolotów *Luftwaffe*. Po przedarciu się do Francji był przydzielony do patrolu mjr. dypl. Eugeniusza Wyrwickiego i znalazł się w składzie GC II/10. W Wielkiej Brytanii nie brał jeszcze udziału w walkach²⁷⁶.

29 kwietnia

Rano Polacy otrzymali rozkaz patrolowania w rejonie Maidstone. Jako pierwsi polecili „Kościszkowcy”, których prowadził nowy dowódca eskadry B F/Lt Jerzy Jankiewicz, a wraz z nim zadanie wykonywali P/O Władysław Drecki, P/O Bolesław Drobiński, P/O Bronisław Kłosin, P/O Witold Łokuciewski i Sgt Mirosław Wojciechowski. Lotnicy mieli znajdować się na wysokości 15 tys. stóp, ale w trakcie wykonywania zadania nakazano im wznieść się na 27 tys. stóp i udać się nad ujście Tamizy, a następnie nad Canterbury. Nad tym ostatnim miastem Polacy krążyli wypatrując nieprzyjaciela, ale ten się nie pojawił. W związku z tym wrócono na lotnisko²⁷⁷.

Kiedy „Kościszkowcy” znajdowali się nad Canterbury, w powietrze poderwano eskadrę A z Dywizjonu 306. Jej dowódca, F/Lt Stefan Witorzeńć, zabrał ze sobą na to zadanie pięciu pilotów – za sterami Hurricane’ów zasiedli Sgt Leon Kosmowski, F/O Władysław Nowak, Sgt Otto Pudrycki, P/O Józef Żulikowski oraz Sgt Józef Jeka. „Torunianie” patrolowali nad Maidstone, nieprzyjaciela w powietrzu jednak nie było²⁷⁸.

Po wylądowaniu eskadry A, identyczne zadanie otrzymała eskadra B w składzie F/O Jerzy Słoński, Sgt Henryk Pietrzak, P/O Jan Czapiewski, Sgt Marcin Machowiak, P/O Władysław Różycki i P/O Janusz Kosmowski. Lotnicy przebywali w powietrzu zaledwie kilkadziesiąt minut, kiedy nakazano im powrót do Northolt²⁷⁹.

Ostatnie zadanie tego dnia wykonał 306 Dywizjon, który ponownie udał się w rejon Maidstone. Tym razem jednostka poleciała tam 12 samolotami, w których znajdowali się ci sami piloci, którzy brali udział w dwóch

²⁷⁶ IPMS – Ewidencja; M.J. Hasiński, *Encyklopedia. Szkoła Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich*, t. 1, Poznań 1993, s. 9.

²⁷⁷ IPMS – DzDz 303, lot nr 225.

²⁷⁸ *Ibidem*.

²⁷⁹ *Ibidem*.

poprzednich lotach²⁸⁰. Prowadził F/Lt Stefan Witorzeńć. Polacy operować mieli nad kanałem La Manche na wysokości 32 tys. stóp. Na 28 tys. stóp zaczęły się jednak tworzyć smugi kondensacyjne i lotnicy nie wznosili się z tego powodu wyżej. W pewnym momencie naziemne stanowisko dowodzenia ostrzegło, że po lewej stronie powinny znajdować się cztery samoloty nieprzyjaciela. Lotnicy zauważyli je, ale po prawej stronie i na wysokości 30 tys. stóp. Dwaj przeciwnicy natychmiast zanurkowali w kierunku Francji, natomiast pozostała dwójka zesłała niżej i szykowała się do ataku, ale F/Lt Witorzeńć umiejętnie manewrował swoimi pilotami nie dając Niemcom okazji do skutecznego uderzenia. Tym samym zmusił ich do odejścia w kierunku Francji. Sgt Leon Kosmowski, odłączywszy się od dyonu, zaatakował jednego Me 109 i oddał do niego krótką serię z około 500 metrów. Skutku swoich strzałów jednak nie zauważył.

Zapatrzeni w Messerschmitta Polacy nie dostrzegli pojedynczego Me 109, który w ataku z góry i od tyłu trafił osłaniającego jednostkę Sgt Marcina Machowiaka. Hurricane trafiony został trzema pociskami z działka, które eksplodowały w ogonie, kadłubie i prawym skrzydle. Uszkodzenia nie były jednak na tyle poważne, by podoficer przerwał zadanie – utrzymał się w szyku i z całą jednostką wrócił do Northolt. Tam uszkodzony samolot został przekazany do remontu w 22 MU²⁸¹.

Polaka prawdopodobnie ostrzelał Oblt. Friedrich-Karl Müller z Stab III./JG 53, który zgłosił zestrzelenie Spitfire'a w rejonie przylądka Dungeness.

Zadań treningowych piloci I Skrzydła nie wykonywali – testowano jedynie dwa należące do „Torunian” Hurricane'y²⁸².

Z 11 Grupy Myśliwskiej nadszedł rozkaz, by oddelegowany do *operations room* 306 Dywizjonu Stanisław Skalski został przeniesiony na stałe w skład personelu latającego „Torunian”²⁸³. Tym samym pilot stracił swój dotychczasowy funkcyjny stopień F/Lt i wrócił do uzyskanej 1 marca 1941 r. od dowództwa RAF rangi F/O.

30 kwietnia

Rano F/Lt Stefan Witorzeńć i Sgt Leon Kosmowski polecili na poszukiwanie nierozpoznanego samolotu, który wpadł do morza na północ od ujścia Tamizy. Polakom udało się odnaleźć Heinkla 111, który osiadł na płyciźnie²⁸⁴. Był to prawdopodobnie He 111 z 3./KG 4, który około północy został celnie ostrzelany przez F/O Chisholma z 604 Dywizjonu.

²⁸⁰ ORB 306, k. 26.

²⁸¹ IPMS – DzDz 306, s. 69; IWM – Wilkins, Patrol Report 306 Dywizjonu z 29 IV 1941 r.

²⁸² IPMS – AB 306, lot nr 2392–2393.

²⁸³ IPMS – DzDz 306, s. 68.

²⁸⁴ ORB 306, k. 26; IPMS – DzDz 306, s. 69.

Około godz. 11 w rejon Maidstone wysłano 12 Spitfire'ów z 303 Dywizjonu, którymi dowodził F/Lt Jerzy Jankiewicz. Wraz z nim zadanie wykonali Sgt Stanisław Belza, P/O Wiktor Strzembosz, Sgt Jan Palak, F/O Wojciech Kołaczkowski, Sgt Marian Belc, P/O Mirosław Ferić, P/O Stanisław Juszcak, P/O Jan Zumbach, Sgt Waclaw Giermer, P/O Stefan Paderewski i Sgt Kazimierz Wünsche. Polacy mieli patrolować na wysokości 15 tys. stóp. Po pewnym czasie otrzymali rozkaz patrolowania w rejonie Dover – przylądek Dungeness na wysokości 20 tys. stóp. Nieprzyjaciela w powietrzu nie było, a obserwację utrudniała lekka mgła. Dlatego zawrócono jednostkę do bazy²⁸⁵.

Wkrótce potem nad Maidstone skierowano Dywizjon 306, który miał patrolować na wysokości 20 tys. stóp. „Torunianie” polecili w składzie: F/Lt Stefan Witorzeńc, Sgt Leon Kosmowski, F/O Władysław Nowak. Sgt Otto Pudrycki, P/O Józef Żulikowski, Sgt Józef Jeka, F/O Jerzy Słoński, Sgt Henryk Pietrzak, P/O Władysław Różycki, P/O Janusz Kosmowski, P/O Jan Czapiewski i Sgt Marcin Machowiak. Nieprzyjaciela w powietrzu nie było²⁸⁶.

Wczesnym popołudniem sześć Spitfire'ów z 303 Dywizjonu pod dowództwem F/Lt Jerzego Jankiewicza przeleciało do Hawkinge, ale po półgodzinie wróciło do Northolt. Nie można wykluczyć, że lotnicy uczestniczyć mieli w jakimś zadaniu nad okupowaną Europą (w Hawkinge mieli uzupełnić paliwo), które odwołano.

Po południu odbyła się konferencja, w której uczestniczyli przedstawiciele wszystkich polskich lotniczych jednostek bojowych i szkolnych. Odprawę prowadził gen. bryg. pil. Stanisław Ujejski, Generalny Inspektor Sił Powietrznych, i w jej trakcie omawiano sprawy organizacyjne związane z administrowaniem i wyszkoleniem polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii²⁸⁷.

W nocy loty treningowe wykonali F/Lt Jerzy Jankiewicz, F/O Wojciech Kołaczkowski i P/O Stefan Paderewski z 303 Dywizjonu²⁸⁸.

Podsumowanie

Kwiecień 1941 r. był dla I PSM czasem specyficznym. Był to z jednej strony okres jego formowania, z drugiej zaś – stacjonujący w Northolt związek taktyczny nie był jednolity narodowo, bo znajdował się tam również 601 Dywizjon RAF. Dopelnieniem tego stanu rzeczy był fakt przebrojenia 306 Dywizjonu w nowy sprzęt: Hurricane'y wersji Mk. I zastępowano Mk. II. Tym samym działalność „Torunian” była zdecydowanie mniejsza niż „Kościuszkowców”: ci pierwsi wykonali 142 loty bojowe i operacyjne w czasie 209 godzin i 5 minut, podczas gdy Dywizjon 303 miał ich na swoim koncie 219 w czasie 296 godzin i 10 minut.

²⁸⁵ IPMS – DzdZ 303, lot nr 226.

²⁸⁶ ORB 306, k. 26.

²⁸⁷ IPMS – DzdZ 306, s. 69.

²⁸⁸ ORB 303, k. 98, 99.

Liczba zadań operacyjnych i bojowych wykonanych przez pilotów I Polskiego Skrzydła Myśliwskiego.

Dywizjon 303

pilot	liczba lotów	czas lotów
F/Lt Tadeusz Arentowicz	14	21'25
Sgt Marian Bełc	7	8'45
Sgt Stanisław Bełza	1	1'20
P/O Jan Daszewski	10	13'05
P/O Władysław Drecki	3	4'35
P/O Bolesław Drobiński	8	10'30
P/O Mirosław Ferić	10	15'45
Sgt Waław Giermer	6	7'50
F/O Bohdan Grzeszczak	6	6'00
S/Ldr Zdzisław Henneberg	3	2'35
F/O Jerzy Jankiewicz	15	17'00
P/O Stanisław Juszcak	1	1'20
P/O Bronisław Kłosin	1	1'30
F/O Wojciech Kołaczkowski	12	17'15
F/O Zbigniew Kustrzyński	1	1'55
F/Lt Waław Łapkowski	6	9'05
P/O Witold Łokuciewski	7	9'10
P/O Bogusław Mierzwa	6	6'55
P/O Stefan Paderewski	12	16'25
Sgt Jan Palak	12	17'00
Sgt Matej Pavlovič	2	0'40
Sgt Mieczysław Popek	14	19'40
P/O Jerzy Radomski	4	4'20
P/O Wiktor Strzembosz	11	17'00
Sgt Józef Szlagowski	11	16'00
S/Ldr Witold Urbanowicz	1	1'25
P/O Mieczysław Waszkiewicz	8	10'10
Sgt Mirosław Wojciechowski	9	12'55
Sgt Kazimierz Wünsche	12	16'40
P/O Jan Zumbach	6	7'55

Źródło: opracowanie własne na podstawie: TNA, AIR 27/1663, Operations Record Book, 303 Squadron; IPMS, LOT. A. 49/6-7, Dziennik działań 303 Dyonu (31.8.40 – 7.9.42); IPMS, LOT. A. 49/56, Authorisation Book 303 Dywizjonu, Flight A; IPMS, LOT. A. 49/57, Authorisation Book 303 Dywizjonu, Flight B.

Dywizjon 306

pilot	liczba lotów	czas lotów
P/O Jan Czapiewski	6	8'25
P/O Edward Jankowski	4	5'55
Sgt Wawrzyniec Jasiński	1	1'45
Sgt Józef Jeka	5	7'10
P/O Janusz Kosmowski	5	8'00
Sgt Leon Kosmowski	7	10'45
Sgt Brunon Kroczyński	7	10'15
P/O Zdzisław Langhamer	1	1'20
Sgt Marcin Machowiak	5	7'05
F/O Władysław Nowak	6	9'25
Sgt Henryk Pietrzak	6	9'25
P/O Karol Pniak	2	3'00
Sgt Otto Pudrycki	7	11'30
S/Ldr Tadeusz Rolski	8	11'35
P/O Władysław Różycki	12	16'20
P/O Kazimierz Rutkowski	5	7'50
P/O Marian Skalski	7	10'05
F/Lt – F/O Stanisław Skalski	3	3'35
F/O Jerzy Słoński	10	15'05
Sgt Jan Śmigieński	5	7'25
Sgt Stanisław Wieprzkowicz	6	7'50
F/Lt Stefan Witorzeńć	9	13'50
F/Lt Jerzy Zaremba	8	10'05
F/O Stanisław Zieliński	3	5'05
P/O Józef Żulikowski	4	6'20

Źródło: opracowanie własne na podstawie: TNA, AIR 27/1673, Operations Record Book, 306 Squadron; IPMS, LOT. A. 50/49, Authorisation Book 306 Dywizjonu; IPMS, LOT. A. 50/3, Dziennik działań 306 Dyonu.

W kwietniu 1941 r. lotnictwo myśliwskie RAF stosunkowo rzadko wykonywało zadania ofensywne nad okupowaną Europą. Skupiało się raczej nad osłoną własnego terytorium, zwłaszcza w nocy – wtedy bowiem *Luftwaffe* przeprowadzała większość akcji wymierzonych w Wyspy Brytyjskie. Z tego też powodu I PSM nie odniosło spektakularnych sukcesów, a Polskie Siły Powietrzne dopisały dzięki jego działalności do swego konta zestrzelenie 1–1-1 samolotu w powietrzu oraz – nieoficjalnie – 0–0-1 na ziemi. Okupione zostało to stratą czterech poległych pilotów i jednego rannego. Bez wątplenia wielką stratą dla polskiego lotnictwa była śmierć S/Ldr Zdzisława Henneberga, asa i doskonałego pilota oraz lubianego dowódcy.

Swoje umiejętności piloci Skrzydła zaprezentowali dopiero w drugiej połowie roku, kiedy RAF odważnie zapuszczał się nad terytorium okupowanej Europy. Wtedy też poszczególne dywizjony przydzielone do pierwszego większego polskiego związku taktycznego w Wielkiej Brytanii co miesiąc znajdowały się w czołówce najsukuteczniejszych jednostek RAF.

Aneks

Loty bojowe i operacyjne I Polskiego Skrzydła Myśliwskiego w kwietniu 1941 roku

Czas	Dyon	Piloci	Uwagi
------	------	--------	-------

3 kwietnia

Lot operacyjny

12.40- 13.15	303	F/O Wojciech Kołaczkowski P/O Bogusław Mierzwa Sgt Marian Belc	patrol w okolicach Londynu
--------------	-----	----------------------------------------------------------------------	----------------------------

4 kwietnia

Loty operacyjne

9.15–11.00	303	F/Lt Tadeusz Arentowicz P/O Stefan Paderewski P/O Mirosław Ferić Sgt Mieczysław Popek F/O Bohdan Grzeszczak Sgt Józef Szlagowski	patrol Maidstone – Dungeness – Dover
12.05–13.40	303	F/Lt Tadeusz Arentowicz P/O Stefan Paderewski P/O Mirosław Ferić Sgt Mieczysław Popek	patrol w rej. Maidstone

7 kwietnia

Loty operacyjne

6.10–7.50	303	P/O Wiktor Strzembosz Sgt Jan Palak	patrol na wschód od Londynu
7.05–7.25	303	F/Lt Waław Łapkowski P/O Mieczysław Waszkiewicz	patrol nad Northolt

Lot bojowy

Czas	Dyon	Piloci	Uwagi
10.10–11.55	303	S/Ldr Zdzisław Henneberg Sgt Józef Szlagowski F/Lt Tadeusz Arentowicz P/O Stefan Paderewski F/Lt Waław Łapkowski P/O Mieczysław Waszkiewicz	<i>Sphere</i>

8 kwietnia*Loty operacyjne*

7.10–8.40	303	F/O Wojciech Kołaczkowski Sgt Jan Palak P/O Bolesław Drobiński Sgt Marian Bełc P/O Bogusław Mierzwa P/O Mieczysław Waszkiewicz	patrol w rejonie kanału La Manche
9.20–10.45	303	F/Lt Tadeusz Arentowicz Sgt Mieczysław Popek P/O Jan Daszewski Sgt Józef Szlagowski	patrol w rejonie kanału La Manche
10.05–11.40	303	F/O Wojciech Kołaczkowski Sgt Jan Palak P/O Bogusław Mierzwa P/O Mieczysław Waszkiewicz	patrol w rejonie kanału La Manche
12.00–12.50	303	S/Ldr Zdzisław Henneberg Sgt Marian Bełc	przechwycenie nieprzyjaciela

Lot bojowy

6.15–7.55	303	F/Lt Tadeusz Arentowicz Sgt Mieczysław Popek P/O Mirosław Ferić F/O Bohdan Grzeszczak P/O Jan Daszewski Sgt Józef Szlagowski	lot nad Boulogne, F/O Grzeszczak kłopoty z instalacją tlenową (lot operacyjny)
-----------	-----	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------

9 kwietnia*Loty operacyjne*

13.05–14.50	303	F/Lt Waław Łapkowski P/O Bogusław Mierzwa P/O Mieczysław Waszkiewicz P/O Wiktor Strzembosz Sgt Mirosław Wojciechowski	patrol w rejonie kanału La Manche
14.10–14.50	303	F/O Jerzy Jankiewicz Sgt Mieczysław Popek	przechwycenie nieprzyjaciela
14.40–14.50	303	F/O Bohdan Grzeszczak P/O Jerzy Radomski	przechwycenie nieprzyjaciela?

10 kwietnia*Loty operacyjne*

11.35–13.20	306	S/Ldr Tadeusz Rolski P/O Józef Żulikowski F/Lt Stefan Witorzeńć Sgt Leon Kosmowski F/O Stanisław Zieliński Sgt Otto Pudrycki F/O Jerzy Słoński	osłona konwoju
-------------	-----	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------

11.35–13.20	306	Sgt Henryk Pietrzak P/O Karol Pniak P/O Marian Skalski P/O Władysław Różycki Sgt Brunon Kroczyński	osłona konwoju
11.50–12.55	303	F/O Jerzy Jankiewicz Sgt Mieczysław Popek	patrol nad Londynem
12.25–13.20	303	F/O Bohdan Grzeszczak P/O Jerzy Radomski	patrol w rej. Londynu

12 kwietnia*Lot bojowy*

16.35–18.30	303	S/Ldr Zdzisław Henneberg F/O Zbigniew Kustrzyński F/Lt Tadeusz Arentowicz P/O Mirosław Ferić F/Lt Waclaw Łapkowski P/O Mieczysław Waszkiewicz	<i>rhubarb</i>
-------------	-----	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------

13 kwietnia*Loty operacyjne*

5.15–7.15	303	F/Lt Waclaw Łapkowski P/O Wiktor Strzembosz F/Lt Tadeusz Arentowicz F/O Jerzy Jankiewicz	poszukiwanie S/Ldr Henneberga
9.15–10.45	303	F/Lt Tadeusz Arentowicz F/O Jerzy Jankiewicz	poszukiwanie S/Ldr Henneberga

Lot bojowy

9.00–10.30	303	F/Lt Waclaw Łapkowski P/O Wiktor Strzembosz	poszukiwanie S/Ldr Henneberga, F/Lt Łapkowski ranny
------------	-----	------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------

14 kwietnia*Lot operacyjny*

10.45–10.55	303	P/O Jan Daszewski Sgt Waclaw Giermer	patrol
-------------	-----	-----------------------------------------	--------

15 kwietnia*Loty operacyjne*

13.10–14.55	303	F/O Jerzy Jankiewicz Sgt Kazimierz Wünsche P/O Stefan Paderewski P/O Jerzy Radomski P/O Jan Zumbach Sgt Mieczysław Popek	patrol
-------------	-----	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------

17.15–18.45	303	F/O Jerzy Jankiewicz Sgt Kazimierz Wünsche P/O Stefan Paderewski P/O Jerzy Radomski P/O Jan Zumbach Sgt Mieczysław Popek F/O Wojciech Kołaczkowski Sgt Mirosław Wojciechowski P/O Wiktor Strzembosz P/O Mieczysław Waszkiewicz P/O Bogusław Mierzwa Sgt Matěj Pavlovič	patrol, Sgt Pavlovič zgubił się w chmurach
-------------	-----	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------

16 kwietnia*Lot operacyjny*

10.40–12.05	306	S/Ldr Tadeusz Rolski Sgt Stanisław Wieprzkowicz F/Lt Stefan Witorzeńc P/O Kazimierz Rutkowski F/O Władysław Nowak Sgt Józef Jeka F/Lt Jerzy Zaremba P/O Władysław Różycki P/O Marian Skalski P/O Karol Pniak Sgt Brunon Kroczyński	patrol nad ujściem Tamizy
-------------	-----	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------

Loty bojowe

16.25–18.20	303	F/O Jerzy Jankiewicz Sgt Kazimierz Wünsche F/O Bohdan Grzeszczak Sgt Józef Szlagowski P/O Stefan Paderewski Sgt Mieczysław Popek F/O Wojciech Kołaczkowski Sgt Mirosław Wojciechowski P/O Wiktor Strzembosz P/O Mieczysław Waszkiewicz P/O Witold Łokuciewski P/O Bogusław Mierzwa	<i>Circus 9</i>
16.30–18.15	306	S/Ldr Tadeusz Rolski P/O Edward Jankowski F/Lt Stefan Witorzeńc Sgt Jan Śmigielski F/O Stanisław Zieliński Sgt Otto Pudrycki F/Lt Jerzy Zaremba Sgt Henryk Pietrzak F/O Jerzy Słoński	<i>Circus 9</i>

16.30–18.15	306	Sgt Brunon Kroczyński P/O Władysław Różycki Sgt Wawrzyniec Jasiński	<i>Circus 9</i>
-------------	-----	---------------------------------------------------------------------------	-----------------

17 kwietnia*Loty operacyjne*

13.55–15.35	303	F/O Wojciech Kołaczkowski Sgt Mirosław Wojciechowski	patrol w rejonie Kenley
15.05–16.30	303	P/O Wiktor Strzembosz Sgt Jan Palak	patrol w rejonie Kenley
16.10–17.35	303	F/O Jerzy Jankiewicz Sgt Kazimierz Wünsche	patrol w rejonie Kenley
18.30–19.20	303	P/O Jan Daszewski F/O Bohdan Grzeszczak	przechwycenie samolotu

18 kwietnia*Loty operacyjne*

11.30–12.15	306	F/Lt Jerzy Zaremba P/O Władysław Różycki	osłona Hudsona
17.25–18.10	306	F/Lt Jerzy Zaremba P/O Władysław Różycki	osłona Hudsona

20 kwietnia*Loty operacyjne*

9.40–11.35	306	S/Ldr Tadeusz Rolski Sgt Otto Pudrycki F/O Władysław Nowak P/O Janusz Kosmowski P/O Kazimierz Rutkowski Sgt Stanisław Wieprzkowicz	patrol nad wybrzeżem Anglii, Sgt Wieprzkowicz lądował w Manston
10.50–12.15	306	F/Lt Jerzy Zaremba Sgt Brunon Kroczyński F/O Jerzy Słoński P/O Marian Skalski P/O Władysław Różycki Sgt Henryk Pietrzak	patrol nad wybrzeżem Anglii
12.55–14.15	303	F/Lt Tadeusz Arentowicz F/O Wojciech Kołaczkowski P/O Bolesław Drobiński P/O Witold Łokuciewski Sgt Mirosław Wojciechowski P/O Jan Daszewski F/O Jerzy Jankiewicz P/O Mirosław Ferić Sgt Józef Szlagowski Sgt Kazimierz Wünsche P/O Stefan Paderewski Sgt Mieczysław Popek	patrol nad Hatfield, P/O Paderewski lądował zaraz po starcie

Lot bojowy

10.25–11.50	303	F/O Wojciech Kołaczkowski Sgt Jan Palak P/O Jan Daszewski Sgt Kazimierz Wünsche P/O Witold Łokuciewski Sgt Matěj Pavlovič	<i>sphere</i>
-------------	-----	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------

21 kwietnia*Loty operacyjne*

7.25–8.50	306	F/Lt Jerzy Zaremba Sgt Brunon Kroczyński	Patrol
9.15–10.45	306	S/Ldr Tadeusz Rolski Sgt Otto Pudrycki F/O Władysław Nowak P/O Janusz Kosmowski P/O Kazimierz Rutkowski Sgt Stanisław Wieprzkowicz	Patrol
9.25–10.55	306	F/Lt Jerzy Zaremba Sgt Brunon Kroczyński F/O Jerzy Słoński P/O Marian Skalski P/O Władysław Różycki P/O Jan Czapiewski	Patrol
14.55–15.15	303	F/Lt Tadeusz Arentowicz P/O Bolesław Drobiński P/O Wiktor Strzembosz Sgt Jan Palak P/O Witold Łokuciewski Sgt Mirosław Wojciechowski F/O Jerzy Jankiewicz Sgt Kazimierz Wünsche P/O Stefan Paderewski Sgt Mieczysław Popek P/O Jan Zumbach Sgt Józef Szlagowski	patrol, lądowanie w Kenley

23 kwietnia*Lot operacyjny*

14.20–15.30	306	F/Lt Jerzy Zaremba Sgt Brunon Kroczyński F/O Jerzy Słoński P/O Marian Skalski P/O Władysław Różycki P/O Jan Czapiewski F/Lt Stefan Witorzeńć Sgt Leon Kosmowski P/O Edward Jankowski	osłona żeglugi
-------------	-----	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------

14.20–15.30	306	Sgt Jan Śmigieński F/Lt Stanisław Skalski Sgt Józef Jeka	osłona żeglugi
-------------	-----	----------------------------------------------------------------	----------------

24 kwietnia*Loty operacyjne*

7.35–9.10	306	F/Lt Stefan Witorzeń Sgt Jan Śmigieński	osłona żeglugi
8.20–9.55	306	P/O Edward Jankowski Sgt Jan Śmigieński	osłona żeglugi

25 kwietnia*Loty operacyjne*

9.10–10.50	303	F/Lt Tadeusz Arentowicz Sgt Waclaw Giermer	osłona żeglugi
9.55–11.40	303	P/O Jan Daszewski Sgt Mieczysław Popek	osłona żeglugi
10.45–12.15	303	P/O Jan Zumbach P/O Stefan Paderewski	osłona żeglugi
17.40–19.10	303	F/Lt Tadeusz Arentowicz Sgt Waclaw Giermer	patrol nad Maidstone
18.40–20.00	303	F/O Wojciech Kołaczkowski P/O Bolesław Drobiński	patrol nad Maidstone

26 kwietnia*Loty operacyjne*

7.45–9.15	303	F/O Jerzy Jankiewicz Sgt Jan Palak P/O Witold Łokuciewski Sgt Marian Belc P/O Bolesław Drobiński Sgt Mirosław Wojciechowski	patrol nad Maidstone
8.55–10.30	306	S/Ldr Tadeusz Rolski Sgt Stanisław Wieprzkowicz F/O Stanisław Zieliński	patrol nad Maidstone
8.55–10.30	306	P/O Kazimierz Rutkowski F/Lt Stanisław Skalski Sgt Jan Śmigieński	patrol nad Maidstone
10.05–11.40	306	F/O Jerzy Słoński P/O Marian Skalski	patrol
11.10–12.20	306	P/O Jan Czapiewski Sgt Marcin Machowiak	patrol
13.40–15.10	303	P/O Mirosław Ferić Sgt Mieczysław Popek	osłona żeglugi
14.30–16.00	303	P/O Stefan Paderewski Sgt Józef Szlagowski	osłona żeglugi

15.20–16.50	303	P/O Jan Zumbach Sgt Kazimierz Wünsche	osłona żeglugi
16.05–17.20	303	F/O Jerzy Jankiewicz Sgt Jan Palak	osłona żeglugi
18.20–19.45	303	S/Ldr Witold Urbanowicz P/O Mirosław Ferić Sgt Mieczysław Popek P/O Stefan Paderewski Sgt Józef Szlagowski P/O Jan Daszewski Sgt Kazimierz Wünsche F/O Jerzy Jankiewicz Sgt Jan Palak P/O Witold Łokuciewski Sgt Marian Bełc P/O Bolesław Drobiński Sgt Mirosław Wojciechowski	wymiatanie
18.30–19.55	306	S/Ldr Tadeusz Rolski Sgt Stanisław Wieprzkowicz F/O Stanisław Zieliński P/O Kazimierz Rutkowski F/Lt Stanisław Skalski Sgt Jan Śmigieński F/O Jerzy Słoński P/O Marian Skalski P/O Władysław Różycki Sgt Marcin Machowiak P/O Zdzisław Langhamer	wymiatanie

27 kwietnia*Lot operacyjny*

6.55–7.10	306	S/Ldr Tadeusz Rolski Sgt Stanisław Wieprzkowicz	patrol nad Northolt
-----------	-----	----------------------------------------------------	---------------------

28 kwietnia*Loty operacyjne*

9.20–10.40	303	F/Lt Tadeusz Arentowicz Sgt Józef Szlagowski	osłona żeglugi
10.00–11.30	303	P/O Mirosław Ferić Sgt Waław Giermer	osłona żeglugi
10.45–12.10	303	P/O Jan Daszewski Sgt Kazimierz Wünsche	osłona żeglugi
11.25–12.55	303	F/O Wojciech Kołaczkowski P/O Władysław Drecki	osłona żeglugi
12.05–14.05	303	P/O Wiktor Strzembosz Sgt Jan Palak	osłona żeglugi

16.35–18.15	303	F/Lt Tadeusz Arentowicz Sgt Józef Szlagowski P/O Mirosław Ferić Sgt Waclaw Giermer	patrol
17.50–19.25	303	F/O Wojciech Kołaczkowski P/O Władysław Drecki P/O Jan Daszewski Sgt Kazimierz Wünsche P/O Wiktor Strzembosz Sgt Jan Palak P/O Bolesław Drobiński Sgt Marian Belc	patrol

29 kwietnia*Loty operacyjne*

8.50–10.20	303	F/Lt Jerzy Jankiewicz P/O Władysław Drecki P/O Bolesław Drobiński P/O Bronisław Kłosin P/O Witold Łokuciewski Sgt Mirosław Wojciechowski	patrol nad Maidstone
9.35–11.05	306	F/Lt Stefan Witorzeń Sgt Leon Kosmowski F/O Władysław Nowak Sgt Otto Pudrycki P/O Józef Żulikowski Sgt Józef Jeka	patrol nad Maidstone
11.20–11.50	306	F/O Jerzy Słoński Sgt Henryk Pietrzak P/O Jan Czapiewski Sgt Marcin Machowiak P/O Władysław Różycki P/O Janusz Kosmowski	patrol nad Maidstone

Lot bojowy

18.10–19.40	306	F/Lt Stefan Witorzeń Sgt Leon Kosmowski F/O Władysław Nowak Sgt Otto Pudrycki P/O Józef Żulikowski Sgt Józef Jeka F/O Jerzy Słoński Sgt Henryk Pietrzak P/O Jan Czapiewski Sgt Marcin Machowiak P/O Władysław Różycki P/O Janusz Kosmowski	patrol nad Maidstone
-------------	-----	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------

30 kwietnia*Loty operacyjne*

7.10–8.45	306	F/Lt Stefan Witorzeńć Sgt Leon Kosmowski	poszukiwanie samolotu
10.55–12.15	303	P/O Mirosław Ferić P/O Stanisław Juszcak P/O Jan Zumbach Sgt Waclaw Giermer P/O Stefan Paderewski Sgt Kazimierz Wünsche F/Lt Jerzy Jankiewicz Sgt Stanisław Bełza P/O Wiktor Strzembosz Sgt Jan Palak F/O Wojciech Kołaczkowski Sgt Marian Bełc	patrol Maidstone
12.55–14.30	306	F/Lt Stefan Witorzeńć Sgt Leon Kosmowski F/O Władysław Nowak Sgt Otto Pudrycki P/O Józef Żulikowski Sgt Józef Jeka F/O Jerzy Słoński Sgt Henryk Pietrzak P/O Władysław Różycki P/O Janusz Kosmowski P/O Jan Czapiewski Sgt Marcin Machowiak	patrol Maidstone

Źródło: opracowanie własne na podstawie: TNA, AIR 27/1663, Operations Record Book, 303 Squadron; IPMS, LOT. A. 49/6, Dziennik działań 303 Dyonu (31.8.40 – 7.9.42); IPMS, LOT. A. 49/56, Authorisation Book 303 Dywizjonu, Flight A; IPMS, LOT. A. 49/57, Authorisation Book 303 Dywizjonu, Flight B; TNA, AIR 27/1673, Operations Record Book, 306 Squadron; IPMS, LOT. A. 50/49, Authorisation Book 306 Dywizjonu; IPMS, LOT. A. 50/3, Dziennik działań 306 Dyonu.

STRESZCZENIE

**Grzegorz Śliżewski, Początki I Polskiego Skrzydła Myśliwskiego.
Powstanie i działalność jednostki w kwietniu 1941 r.**

Opis powstania i działalności I Polskiego Skrzydła Myśliwskiego w kwietniu 1941 roku, który poprzedza opis genezy powstania i organizacji związku taktycznego *Royal Air Force* zwanego Skrzydłem (Wing). Materiał skupia się przede wszystkim na działaniach I PSM w powietrzu, opisując wszystkie wykonane w tym okresie zadania operacyjne oraz bojowe nad własnym terytorium oraz nad okupowaną Francją, wraz z próbą ustalenia przeciwników ze strony *Luftwaffe*. Uzupełnieniem są wojenne losy pilotów z dywizjonów 303 i 306, do czasu ich przydziału do I PSM.

Słowa kluczowe: II wojna światowa, lotnictwo, Royal Air Force, Wing, Polskie Siły Powietrzne, I Polskie Skrzydło Myśliwskie, Dywizjon 303, Dywizjon 306, lotnictwo myśliwskie.

SUMMARY

**Grzegorz Śliżewski, The beginnings of the 1st Polish Fighter
Wing. Origins and activity of the unit in April 1941**

A description of the establishment and the activity of the 1st Polish Fighter Wing in April 1941, preceded by a description of the origins and the organization of the tactical unit called Wing. The material is focused above all on the activity of the 1st PFW in the air, describing every operation and combat mission accomplished in this period above own territory and the occupied France, including an attempt at determining the opponents from the *Luftwaffe* side. The supplement are the war fates of pilots from the No. 303 and No. 306 Polish Fighter Squadrons before they were assigned to the 1st PFW.

Keywords: Second World War, aviation, Royal Air Force, Wing, Polish Air Forces, 1st Polish Fighter Wing, No. 303 Polish Fighter Squadron, No. 306 Polish Fighter Squadron, air force

РЕЗЮМЕ

**Гжегош Шлижевский, Истоки Польского истребительного
крыла. Его создание и деятельность в апреле 1941 г.**

Описание создания и деятельность 1-го Польского Истребительного Крыла (ПИК) в апреле 1941 года, которому предшествует описание происхождения и организации тактического союза *Royal Air Force*, названного Крылом (Wing). Материал сосредоточен прежде всего на воздушной деятельности 1-го ПИК, и

описывает все операции, проводимые в то время, а также военные действия над собственной территорией и территорией оккупированной Франции, включая меры по определению противников со стороны Люфтваффе. Дополнения военных пилотов эскадрильи 303 и 306, до их назначения в 1-е ПИК.

Ключевые слова: Вторая Мировая Война, авиация, Royal Air Force, Wing, Польские Военно-воздушные Силы, 1-е Польское Истребительное Крыло, 303-я Дивизия, истребительная авиация.