



TM



INSTRUKCJA



INSTYTUT
PAMIĘCI
NARODOWEJ



WARSZAWA



MY NIE BŁAGAMY O WOLNOŚĆ. MY O NIĄ WALCZYMY.

SZANOWNI PAŃSTWO,

z prawdziwą przyjemnością oddajemy do Państwa rąk kolejną z serii edukacyjnych gier planszowych, wydawanych przez Instytut Pamięci Narodowej. Od lat cieszą się one dużym powodzeniem i zbierają liczne laury. Sukces gry „303” zachęcił jej autorów do stworzenia tytułu, który, wykorzystując te same zasady, przedstawiałby charakter bitwy powietrznej nad Warszawą w 1939 r. Tak narodził się pomysł na „111”, która, zestawiona z „303” ukazuje, z jak trudnym zadaniem musieli zmierzyć się polscy piloci na rok przed Bitwą o Anglę.

We wrześniu 1939 r. Polska musiała się przeciwstawić jednej z największych potęg militarnych, jaką była armia niemiecka. Ambasador francuski w Warszawie Leon Noël wspominał: „Pomimo bohaterstwa i niezwykłego poświęcenia lotników polskich, czego świadkami byli nawet mieszkańcy Warszawy, lotnictwo niemieckie, dzięki swej przynajmniej przewadze ilościowej i technicznej, zapanoowało, przy dużych stratach, bardzo szybko nad przestworzem Polski”. Mimo to polscy żołnierze nie zaprzestali walki. „Sytuacja jest jasna. Zostaliśmy zaatakowani, więc walczymy” – powiedział w sejmie premier Felicjan Sławoj Składkowski.

We wrześniu 1939 r. Warszawy broniła w powietrzu Brygada Pościgowa, składająca się z pięciu eskadr myśliwskich. Tytuł gry wskazuje na jedną z nich – 111 Eskadrę Myśliwską. To bowiem jej piloci, po wrześniowej klęsce i tułaczce przez Rumunię i Francję, stanowili pierwszy skład Dywizjonu 303, tworząc podczas bitwy o Anglę jego żywą do dziś legendę. To oni nadali mu godło i tradycję swojej przedwojennej jednostki.

Oczywiście rozgrywka na planszy nie zmieni historii i nie przyniesie Polsce zwycięstwa w całej wojnie. Pozwoli zmierzyć się jednak w jednym z wielu podniebnych pojedynków. Pozwoli poznać historię i zachować pamięć.

*dr Andrzej Zawistowski,
Dyrektor Biura Edukacji Publicznej IPN*

ODZNAKI ESKADR BRYGADY POŚCIGOWEJ



111



112



113



114



123

Jest rano 1 września 1939 r. Regularna armia niemiecka naciera na całej długości granicy Polski. O 6.35 do sztabu Brygady Pościgowej przychodzi meldunek z Mławy o dużej liczbie samolotów nieprzyjaciela kierujących się z Prus Wschodnich w stronę stolicy. Alarm dla Warszawy! Na zamaskowanych lotniskach w Zielonce i Poniatowie mechanicy wyprowadzają samoloty spod maskującego okrycia drzew, piloci wsiadają do maszyn. O 6.50 rakietą sygnałowa uzbija się w powietrze i w chwili potem startują klucze „Jedenastek”. Czas pokazać szkopom jak walczą Polacy!

Za niecałą godzinę pod Pułtuskiem spadnie pierwszy niemiecki bombowiec... Czy jednak polskim lotnikom uda się dziś obronić Warszawę przed potęgą Luftwaffe?

ELEMENTY GRY

- Plansza do gry
- żetony:



4 myśliwce polskie



1 żeton polskiej
artylerii przeciwlotniczej



3 myśliwce
Luftwaffe



2 bombowce
Luftwaffe



4 żetony chmur



3 żetony maskujące



3 kości strzału, których boki oznaczają odpowiednio:



3 x polskie lotnictwo
wojskowe



3 x Luftwaffe



10 znaczników strzału



wskaźnik zużycia paliwa z zapłinką

PRZYGOTOWANIE DO GRY

1. Rozłóżcie planszę na środku stołu.
2. Wybierzcie strony konfliktu, którymi będziecie grać. Gracz polski siada po południowej stronie mapy, gracz niemiecki po północnej.
3. Ustawcie samoloty zgodnie z konturami widocznymi na planszy.
4. Na polu „Warszawa” ustawcie żeton artylerii przeciwlotniczej
5. Wskaźnik zużycia paliwa ustawcie na polu „1” licznika paliwa.
6. Znaczniki strzału, żetony maskujące oraz kości połóżcie obok planszy, tak aby obaj gracze mieli do nich łatwy dostęp.
7. Następnie weźcie po dwa żetony chmur i na przemienne, poczynając od gracza polskiego, ustawcie po jednej chmurze na planszy. Chmury można ustawiać na całej powierzchni planszy (zaznaczonej na błękitno), z wyjątkiem pól startowych samolotów, zaznaczonej wokół Warszawy strefy strzału artylerii przeciwlotniczej oraz innych chmur. Zaleca się, aby drugą, rewanżową partię rozgrywać przy układzie chmur z partii pierwszej.

2 LUFTWAFFE



2 LOTNICTWO POLSKIE



CEL GRY

Każdy z graczy ma inny cel. Luftwaffe ma zbombardować Warszawę. Aby to osiągnąć, jeden z niemieckich bombowców musi znaleźć się na polu oznaczającym Warszawę. Celem polskiego lotnictwa jest niedopuszczenie do bombardowania, które można powstrzymać przez zestrzelenie bombowców lub niedopuszczenie do ich przelotu nad Warszawą przez 8 tur.



ROZGRYWKA

Piloci 111 Eskadry Myśliwskiej wykazywali się w walce refleksem, mistrzowskim pilotażem i stalowymi nerwami. Zanim jednak usiedli za sterami myśliwców, doskonalili swoje umiejętności w „Szkołe Orłąt” w Dęblinie i podczas niekończących się treningów w pułkach lotniczych. Jeżeli grałeś w „303”, bez trudu opanujesz zasady „111”. Jeżeli nie, nauka reguł gry zajmie Ci nieco czasu. Jednak dzięki wytrwałości i Ty możesz zostać lotniczym asem.

Pełna rozgrywka obejmuje dwie partie: mecz i rewanż. Po pierwszej partii gracze zamieniają się stronami konfliktu. Każda partia podzielona jest na tury. Kolejne tury, od 1 do 8, oznaczają przesuwając w lewo wskaźnik na liczniku paliwa widocznym w rogu planszy. Tura ma sześć faz (zanim dojdzie do pierwszego powietrznego pojedynku, rozgrywa się tylko fazy 1, 3, 4 i 6).

1. Ruch myśliwców Luftwaffe (s. 6)
2. Strzały myśliwców (s. 7–9) i bombowców Luftwaffe (s. 9)
3. Ruch bombowców (s. 9)
4. Ruch polskich myśliwców (s. 6)
5. Strzały polskich myśliwców (s. 7–9) i artylerii przeciwlotniczej (s. 12)
6. Przesunięcie znacznika zużycia paliwa (s. 5)

KONIEC PARTII

Każda partia w „111” ma trzy warianty zakończenia:

- a) Partia kończy się wygraną Luftwaffe, jeżeli któryś z bombowców zbombarduje Warszawę, tj. żeton bombowca znajdzie się na polu oznaczającym Warszawę.
- b) Partia kończy się wygraną Polaków, gdy uda się zestrzelić oba bombowce.
- c) Partia kończy się wygraną Polaków także wtedy, gdy uda się przez osiem tur nie dopuścić bombowców na pole „Warszawa”.

Uwaga: Pod koniec partii należy zanotować, w której turze rozgrywka się zakończyła oraz liczbę polskich samolotów pozostałych na planszy. Można to zrobić, włączając dwa znaczniki strzału na cyfrach (odpowiednio 6, 7, 8 oraz 1, 2, 3, 4) na czarno-białej krawędzi planszy. Ta informacja może mieć istotne znaczenie przy ustalaniu zwycięzcy całej gry.

KONIEC GRY

We wrześniu 1939 r. polscy lotnicy stanęli do walki wyposażeni w nienowoczesny sprzęt, a stosunek sił polskiego lotnictwa wojskowego i Luftwaffe nad Polską w przybliżeniu wynosił 1:5. Mimo to polscy myśliwcy nie unikali walki i chociaż zdawali sobie sprawę z beznadziejności swojego położenia, to starali się jak najlepiej wykonywać postawione przed nimi zadania. Niestety, z każdym dniem kampanii wrześniowej stawało się to coraz trudniejsze...

Po rozegraniu dwóch partii zwycięzcę całej gry wyznacza się w następujący sposób:

- Jeżeli dwukrotnie wygrali Niemcy, wygrywa ten z graczy, który grając po stronie polskiej, dłużej nie dopuścił niemieckiego bombowca do Warszawy.
- Jeżeli dwukrotnie wygrali Polacy, wygrywa ten z graczy, który grając po stronie polskiej, szybciej zakończył grę.
- Jeżeli wygrali raz Polacy, a raz Niemcy wygrywa gracz, który odniósł oba zwycięstwa.

Przykład: Andrzej w pierwszej partii dowodził Polakami i przegrał z Łukaszem w 7. turze. W partii rewanżowej wygrał stronę niemiecką w turze 6. Andrzej wygrywa zatem całą grę, bo grając Polakami, przegrał później niż Łukasz.

Uwaga: w przypadku remisów w liczbie tur (np.: Polacy przegrali dwukrotnie w 7 turze) decyduje różnica w liczbie samolotów (sprawnych i uszkodzonych), z jaką Polacy zakończyli ostatnią turę. Jeżeli i to nie przyniesie rozstrzygnięcia, należy ogłosić remis.

LICZNIK PALIWA

Jednym z problemów Luftwaffe w czasie walk nad Polską był ograniczony zasięg ich samolotów myśliwskich. Brak wystarczającej ilości paliwa zmuszał Messerschmitty Bf 109 do unikania długotrwałej walki kołowej z polskimi myśliwcami. Pierwszego dnia walk z wyprawą nad Warszawę na skutek uszkodzeń i braku paliwa nie wróciło aż 11 niemieckich myśliwców. Szybkie postępy Wehrmachtu pozwoliły jednak na przesunięcie niemieckich myśliwców na lotniska położone bliżej frontu.



Zużycie paliwa zaznaczane jest co turę na wskaźniku zużycia paliwa umieszczonym w rogu planszy. Pod koniec swojego ruchu gracz polski przesuwa wskaźnik zużycia paliwa na kolejne pole. Licznik zużycia paliwa ma podwójne znaczenie. Może przyczynić się do wygrania partii przez stronę polską „na czas” oraz decyduje o rozstrzygnięciu remisów po rozegraniu obu partii.

W grze wykorzystano zdjęcie autentycznego licznika paliwa jedynego zachowanego w Polsce egzemplarza Messerschmitta Bf 109.

MYŚLIWCE

W grze „III” uwzględniono wyraźnie niższą prędkość oraz słabsze uzbrojenie polskich samolotów PZL P.11 w porównaniu z niemieckimi samolotami myśliwskimi. Szanse w podniebnych pojedynkach dawały polskim pilotom ich znakomite wykształcenie, wola walki oraz zwrotność „pezetelek”.

FAZA RUCHU

W ciągu jednej tury każdy niemiecki myśliwiec może, ale nie musi, wykonać ruch o jedno, dwa lub trzy pola w dowolną stronę. Polski myśliwiec może, ale nie musi, wykonać ruch o jedno lub dwa pola. Przez pole, na którym stoi żeton innego samolotu, nie można przelatywać ani na nim stanąć. W fazie ruchu przez puste pole może przelecieć dowolna liczba samolotów.

Gracz sam decyduje o kolejności ruchu myśliwców, musi jednak pamiętać, że po ruchu wszystkimi samolotami i przejściu do fazy strzału nie będzie mógł zmieniać położenia żetonów.

Zgodnie z rozkazem Naczelnego Dowództwa, zabraniającym latania nad Warszawą, polskie myśliwce nie mogą wlatywać na pole z artylerią przeciwlotniczą. To pole strona polska traktuje jako pole zajęte.

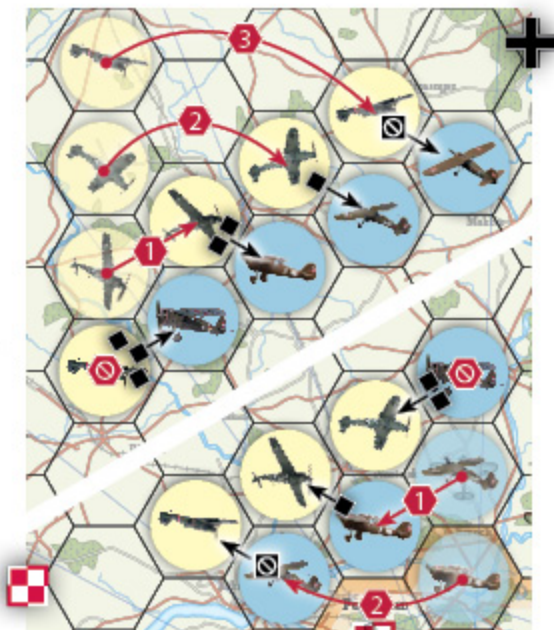
FAZA STRZAŁU

W czasie jednej tury jeden myśliwiec może zaatakować tylko jeden samolot przeciwnika. Atak na samolot przeciwnika można jednak przeprowadzić przy użyciu dwóch lub więcej maszyn. O skuteczności ataku decyduje rzut kośćmi strzału. Im dalej samolot poleci, tym mniej czasu pozostanie mu na ostrzał.

Oznacza to, że niemiecki myśliwiec, który przeleciał trzy pola, nie może już strzelać. Jeżeli ruszył się o dwa pola może strzelać jedną kostką. Po ruchu o jedno pole może użyć dwóch kości strzału. Jeżeli nie musiał wykonywać ruchu, gdyż żeton przeciwnika znajdował się na sąsiednim polu, może rzucać wszystkimi trzema kośćmi (patrz tabela).











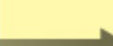






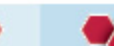





Podobnie polski myśliwiec po ruchu

o dwa pola nie może już strzelać, po ruchu o jedno pole może strzelać jedną kostką, a jeżeli nie wykonywał ruchu, gdyż żeton przeciwnika znajdował się na sąsiednim polu, może strzelać dwiema kośćmi.



ROZSTRZYGNIĘCIE STRZAŁU

Strzały rozstrzyga się za pomocą kości strzału. Wyrzucenie na kościach symbolu własnych wojsk – krzyża w przypadku Luftwaffe bądź szachownicy w przypadku Polaków – oznacza trafienie. Żeton trafionego myśliwca należy odwrócić na stronę „uszkodzony”. Dwa trafienia oznaczają zestrzelenie samolotu i usunięcie go z gry. Nadliczbowe trafienia przepadają.

 ruch strzały					wynik strzału
 					 zestrzelenie  uszkodzenie  pudło
 					 zestrzelenie  uszkodzenie  pudło

Ponieważ rzuty kością wykonuje się dopiero po ruchu wszystkimi myśliwcami, zapamiętanie kto ma strzelać, do kogo i z jaką siłą, jest *Wopotliwie*. Dla ułatwienia do gry dołączono 10 znaczników strzału. W fazie ruchu, podczas deklarowania ataku, połóż znaczniki strzału na atakowanym samolocie, dzięki czemu w fazie strzału będziesz wiedział iloma kośćmi masz rzucać. Rozstrzygając kolejne strzały, w wybranej przez siebie kolejności, zdejmuj znaczniki strzału z atakujących samolotów. Używanie znaczników strzału znacznie upraszcza rozgrywanie skomplikowanych ataków.

KONIEC STARCIA

Świadcami większości walk Brygady Pościgowej byli mieszkańcy podwarszawskich miejscowości. Widzieli samoloty wykonujące niesamowite ewolucje w powietrzu, spadochrony, maszyny spadające w płomieniach do ziemi lub uchodzące z rejonu walk ze smugą dymu za ogonem. Wrażenia z dynamicznej walki myśliwców wzmagał dźwięk potężnych silników lotniczych i huk wystrzałów broni pokładowej. Sytuacja w powietrzu zmieniała się w ciągu sekund.

Choć ten element rozgrywki może z początku sprawiać pewne trudności, jednak dobrze pokazuje specyfikę walki w powietrzu oraz różnicę w zwrotności między niemieckimi i polskimi samolotami.

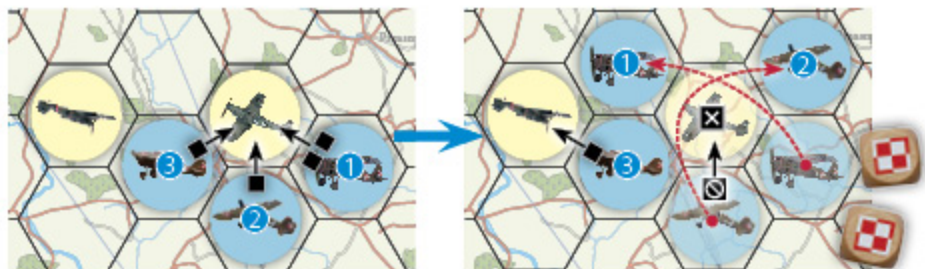
Myśliwiec niemiecki po strzale mijają cel – niezależnie od wyniku starcia – musi przelecieć na pole leżące dokładnie po jego przeciwnej stronie.

W sytuacji, gdy po przeciwnej stronie celu znajduje się inny samolot (1) lub krawędź planszy, należy wybrać jedno z dwóch pól sąsiadujących zarówno z celem, jak i polem po przeciwnej stronie celu (pole 2 lub 3). Jeżeli i te pola są zajęte, należy wybrać jedno z dwóch pól sąsiadujących z celem i miejscem rozpoczęcia strzału (pole 4 lub 5). Jeżeli natomiast wszystkie pięć pól sąsiadujących z celem jest zajętych, samolot po strzale nie rusza się z miejsca (zostaje na polu 6).

Polski myśliwiec po strzale – niezależnie od wyniku starcia – może wybrać dowolne z wolnych pól sąsiadujących z celem, z wyjątkiem pola, z którego rozpoczynał strzał (pola 1, 2, 4 lub 5). Dopiero jeżeli wszystkie pięć pól sąsiadujących z celem jest zajętych, samolot po strzale nie rusza się z miejsca (zostaje na polu 6). Pole „Warszawa” (3) polskie samoloty traktują jako zajęte.



Jeżeli strzał do tego samego celu deklarował więcej niż jeden samolot, a cel został strącony już po pierwszym ataku, obowiązkowy przelot na drugą stronę atakowanego celu wykonują te samoloty, które nie mogą zmienić celu ataku (2).



BOMBOWCE

Aby związać w walce zwrotne samoloty myśliwskie, do eskortowania wypraw bombowych wysyłano jednocześnie wiele Messerschmittów. Nawet jednak bez eskorty bombowce nie były całkowicie bezbronne. Niemieckie Heinkle były szybsze niż polskie „jedenastki”, a ogień strzelców pokładowych celna serią mógł uszkodzić lub zestrzelić atakujący samolot.

STRZAŁY BOMBOWCÓW

Bombowce strzelają zawsze tylko jedną kostką strzału i w przeciwieństwie do myśliwców po starciu nie przelatują na drugą stronę przeciwnika. Bombowce strzelają w tej samej fazie co myśliwce, ale ruchy wykonują dopiero po rozstrzygnięciu wszystkich strzałów, to jest w fazie następnej.

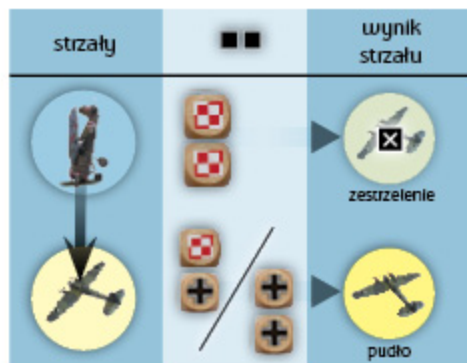


RUCH BOMBOWCÓW

Ruch bombowca jest ostatnią czynnością w turze gracza Luftwaffe. Bombowiec może poruszać się z prędkością jednego lub dwóch pól na turę.

ZESTRZELENIE BOMBOWCA

Bombowiec jest wytrzymałym samolotem, więc żeby go zestrzelić, należy trafić go przynajmniej dwa razy w ciągu jednej tury. Trafienia może otrzymać od kilku samolotów i artylerii przeciwlotniczej. Jeżeli bombowiec w czasie jednej tury zostanie trafiony tylko raz, nic się nie dzieje. Trafienia z poprzednich tur nie liczą się w następnych.



USZKODZENIA I NAPRAWA

Ponieważ nie było szans na uzyskanie nowych samolotów, szczególnie istotna okazała się praca mechaników Brygady Pościgowej. W warunkach polowych dokonywali cudów zręczności, żeby polatać uszkodzone maszyny, tak aby mogły wziąć udział w walce. Jednym z priorytetów Luftwaffe podczas ataków na Warszawę było odkrycie i zniszczenie lotnisk polowych, z których startowała Brygada Pościgowa. Dzięki bardzo dobremu maskowaniu – na lotnisku w Zielonce wykorzystano ponad 1000 drzew, aby ukryć bazujące tam samoloty – nie udało się to podczas stacjonowania na nich polskiego lotnictwa. Opuszczone lotniska Niemcy odkryli, dopiero gdy Wehrmacht zaczął pierścień okrążenia wokół Warszawy.

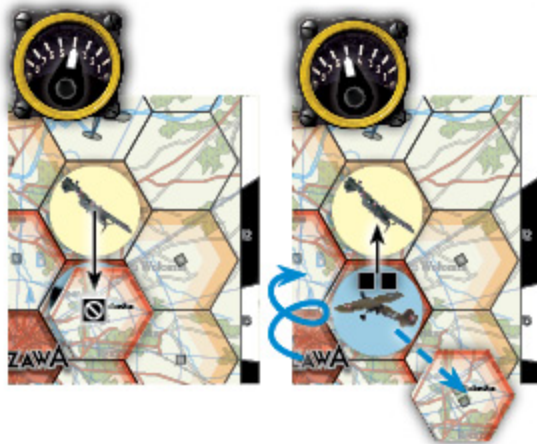
Jeżeli w trakcie walki myśliwiec zostanie trafiony, należy obrócić żeton samolotu na stronę z dymem. Uszkodzony myśliwiec jest niezdolny do walki i nie może atakować innych samolotów. Może jednak lecieć z normalną prędkością. Polska strona ma możliwość naprawiania swoich samolotów.

W celu naprawienia samolotu należy zakończyć ruch na jednym z lotnisk. Uszkodzony samolot należy przykryć żetonem maskującym.



Ten samolot nie może zostać zaatakowany przez samolot przeciwnika. Pole z żetonem maskującym traktuje się jako zajęte.

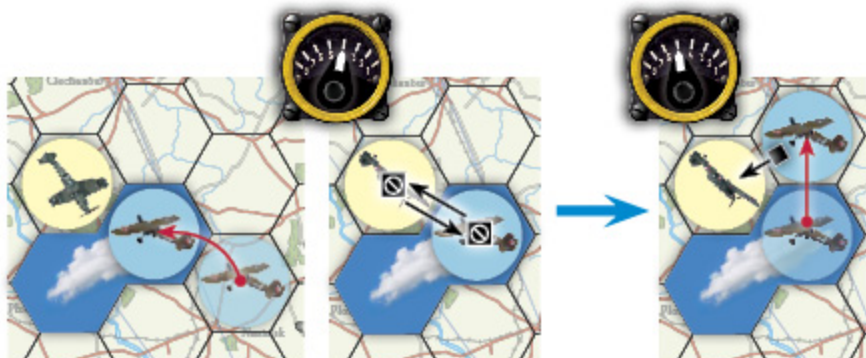
Na początku następnego ruchu gracza polskiego żeton maskujący należy zdjąć i położyć obok planszy. Naprawiony samolot należy odwrócić na stronę „sprawny”. Jest on od razu gotowy do dalszej walki. Na lotnisku może znajdować się tylko jeden samolot na raz.



CHMURY

Chmury były ważnym elementem wpływającym na walkę powietrzną, umożliwiały zaskoczenie przeciwnika, dawały schronienie bombowcom i myśliwcom będącym w opatach, ograniczały możliwość rozpoznania i widoczność celów na ziemi. Trudne warunki pogodowe mogły jednak znacząco ograniczyć możliwość efektywnego wykonywania zadań bojowych, tak było np. 2 września 1939 r.

Jeżeli samolot zakorczy swój ruch w chmurze, to ani nie może sam atakować, ani być atakowanym. Żeby w kolejnej turze zaatakować samolot przeciwnika, musi najpierw wylecieć z chmury, a dopiero potem może strzelać. Samolot może przelecieć przez chmurę nie tracąc prędkości oraz wlecieć w chmurę w wyniku przelotu po strzale (koniec starcia).



ARTYLERIA PRZECIWLOTNICZA

Artyleria przeciwlotnicza może znacząco pomóc graczowi polskiemu w obronie Warszawy, nie jest jednak w stanie obronić stolicy bez wsparcia myśliwców.

W swojej turze gracz polski może zadeklarować strzał z artylerii przeciwlotniczej do wybranego samolotu przeciwnika, który znajduje się na oznaczonych na planszy polach zasięgu artylerii.

Strzał na odległość jednego pola od Warszawy (1) rozstrzyga się przy pomocy rzutu jedną kostką, na pole sąsiadujące z Warszawą (2), przy pomocy rzutu dwoma kośćmi, a na pole Warszawa (3) strzela się aż trzema kośćmi (ponieważ żeton bombowca na polu „Warszawa” automatycznie kończy grę, to ostatnie dotyczy tylko niemieckich myśliwców, które mogą przelatywać nad Warszawą).

Strzał artylerii rozstrzyga się na takich samych zasadach, jak strzały samolotów.

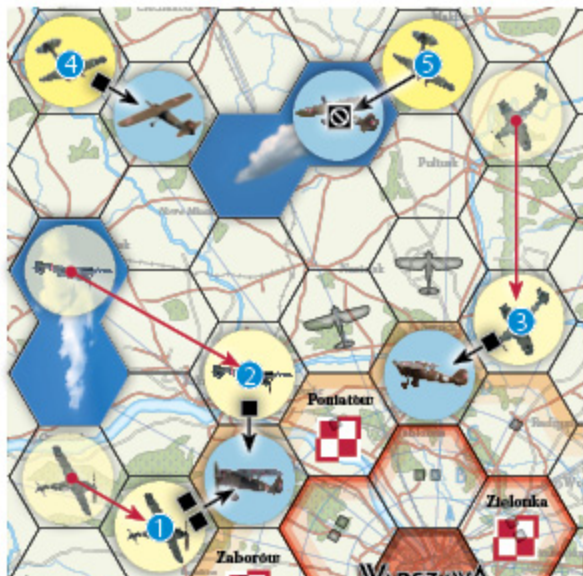
Uwaga: Podczas atakowania bombowca trafienia z artylerii przeciwlotniczej można łączyć z trafieniami zadanymi w tej samej turze przez myśliwce.



Odznaka 1 Warszawskiego Pułku Artylerii Przeciwlotniczej

JEDNA TURA PRZYKŁADOWEJ GRY

W **fazie 1** gracz Luftwaffe zdecydował się na atak wszystkimi myśliwcami i bombowcem. Samoloty 1 i 2 wspólnie atakowały jeden cel, a myśliwiec 3 atakował indywidualnie. Bombowiec 4 zadeklarował strzał do polskiego myśliwca, a bombowiec 5 nie mógł zadeklarować strzału do samolotu ukrytego w chmurze.



W **fazie 2** samolot 1 wyeliminował przeciwnika, samolot 2 wykonał obowiązkowy przelot na pole leżące po przeciwnej stronie zaatakowanego celu. Samolot 3 po strzale nie mógł przelecieć na pole zajęte przez samolot 1 i wybrał pole poza zasięgiem artylerii przeciwlotniczej. Bombowiec 4 chybił, a w **fazie 3** ukrył się w chmurze. Bombowiec 5 przeleciał dwa pola w kierunku Warszawy.



W **fazie 4** samolot

1 zbliżył się do jednego z bombowców, a myśliwce 2 i 3 zaatakowały drugi. Artyleria 4 zadeklarowała strzał do jednego z Messerschmittów.



W **fazie 5** gracz polski miał szczęście. Samolotom 2 i 3 udało się zadać bombowcowi dwa trafienia potrzebne do zestrzelenia go, a artyleria – uszkodzić niemiecki myśliwiec 4.

W **fazie 6** polski gracz przesunął licznik zużycia paliwa na kolejne pole 5. Niemcy rozpoczęły turę 5.



Czy Polakom uda się strącić bombowiec, zanim doleci nad Warszawę?

HISTORIA BRYGADY POŚCIGOWEJ

Obrońca polskiego nieba we wrześniu 1939 r., w tym zacięte walki powietrzne nad Warszawą, są niewątpliwie jedną z najpiękniejszych kart polskiego lotnictwa wojkowego. Wbrew propagandzie Goebbelsa, powtarzanej do dziś przez niektórych historyków, nie zostało ono zniszczone na ziemi w pierwszym dniu wojny. 1 września na polskich lotniskach Luftwaffe zastało jedynie samoloty szkolne lub niezdolne do lotu. Sprawne samoloty bojowe już od kilku dni oczekiwały na dobrze zamaskowanych lotniskach polowych, by podjąć bohaterską, ale – jak się okazało – nierówną walkę.

Najcenniejszy kapitał polskiego lotnictwa przed wybuchem wojny stanowili lotnicy wyszkoleni m.in. w słynnej „Szkołe Orłąt” w Dęblinie. Polscy inżynierowie w okresie międzywojennym opracowali własne konstrukcje lotnicze, które zdobyły uznanie na świecie. Polska należała wtedy do wąskiego grona państw eksportujących samoloty wojskowe własnej produkcji. Chociaż plany rozwoju były ambitne, to Polskę, odrodzoną w 1918 r. po 123 latach zaborów i wyniszczającej wojnie z Rosją sowiecką (1919–1921), budującą nowoczesny przemysł praktycznie od zera, po prostu nie było stać ekonomicznie na wyścig zbrojeń, który rozpoczęła III Rzesza. Niemcy dysponowali nie tylko najnowocześniejszym przemysłem na świecie, ale i znakomitymi projektantami. Wystarczy wspomnieć, że wojenny budżet lotnictwa Polski i Niemiec w 1939 r. pozostawał w proporcji 1 do 150! Polscy piloci stanęli więc do walki wyposażeni w samoloty polskiej konstrukcji i produkcji, które były nowoczesne jeszcze w połowie lat trzydziestych, jednak w 1939 r. ustępowały maszynom Luftwaffe.



Odcznaka Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie

Ponadto przestarzała polska doktryna wojenna nie uwzględniła szerszego użycia w walkach nowoczesnych rodzajów broni, takich jak lotnictwo i broń pancerna. Polskie lotnictwo wojskowe nie było samodzielną siłą zbrojną i miało pełnić wobec wojsk lądowych funkcję pomocniczą, dlatego dużą wagę przywiązywano do tzw. lotnictwa towarzyszącego (bliskiego rozpoznania i współpracy z armią). Okazało się jednak, że w warunkach nowoczesnej wojny, charakteryzującej się dużą ilością artylerii przeciwlotniczej i intensywnymi działaniami lotniczymi nieprzyjaciela takie samoloty były praktycznie bezbronne.

W 1939 r. polskie lotnictwo wojskowe nie było przygotowane do wojny, znajdując się dopiero u progu planowanych przemian. Opracowano plany reorganizacji lotnictwa, zakładające zarówno wymianę sprzętu na nowoczesny, jak i zmiany koncepcji zastosowania lotnictwa w nowoczesnej wojnie. Ich realizacja miała się zakończyć do 1942 r. W 1939 r. gotowe już były prototypy nowoczesnych polskich samolotów. Doraźnym rozwiązaniem do czasu uruchomienia seryjnej produkcji miał być zakup sprzętu (w tym ponad 170 myśliwców) we Francji i Wielkiej Brytanii. Zakupione samoloty wysłano jednak zbyt późno i nie dotarły one do Polski.

* * *

Po aneksji przez Niemcy Austrii w marcu 1938 r. i Czechosłowacji w marcu 1939 r. nasłady się agresywne żądania Hitlera wobec Polski, dotyczące oddania Niemcom Gdańska

l eksterytorialnego pasa komunikacyjnego do Prus Wschodnich. W związku z tą sytuacją Sztab Lotniczy przy Sztabie Głównym Wojska Polskiego opracował nowy plan działania polskiego lotnictwa wojskowego na wypadek wojny. Polskie lotnictwo wojskowe miało zostać podzielone na dwie grupy:

- lotnictwa dyspozycyjnego, podporządkowanego bezpośrednio Naczelnemu Wodzowi, składającego się z Brygady Pościgowej i Brygady Bombowej; oraz
- lotnictwa armijnego – przyorządkowanego do sześciu Armii i jednej Samodzielnej Grupy Operacyjnej.

Brygada Pościgowa powstała z dwóch dywizjonów myśliwskich 1 Pułku Lotniczego z Warszawy. Składały się na nią eskadry: 111, 112, 113 i 114.

Siły te uzupełniono później o 123 Eskadrę Myśliwską z krakowskiego 2 Pułku Lotniczego. Brygada liczyła zatem 53 samoloty myśliwskie, w tym

10 archaicznych PZL P.7a. Na dowódcę brygady powołano błyskotliwego pilota myśliwskiego – płk. pil. Stefana Pawlikowskiego, jego zastępcą został płk pil. Leopold Pamuła („znakomity pilot i oryginał”, jak o nim mówiono), a sze-

fem sztabu brygady został mjr dypl. pil. Eugeniusz Wyrwicki (uważany za jednego z najlepszych dowódców myśliwskich).

Zadaniem brygady była obrona aglomeracji warszawskiej, ponieważ oczywiste było, że to Warszawa będzie celem pierwszych ataków nieprzyjaciela. Okęcie, jako najważniejszy ośrodek lotniczy w Polsce, także było narażone na jedne z pierwszych niemieckich nalotów, więc eskadry brygady planowano rozmieścić na starannie wybranych lotniskach połowych pod Warszawą: w Zieloncu i Poniatowie. Na lotniska zapasowe wyznaczono Obory, Łask, Radzików oraz Zaborów.

Źródłem informacji o samolotach nieprzyjaciela, poruszających się nad terytorium Polski, miała być sieć dozoru, która składała się z około 800 posterunków obserwacyjno-meldunkowych zlokalizowanych koncentrycznie na terenie całego kraju.

Mjr Wyrwicki opracował podział obszaru powietrznego wokół Warszawy na sektory kodowe. System ten umożliwiał szybkie skierowanie samolotów brygady w kierunku nadlatującego nieprzyjaciela. Całości systemu, oprócz Brygady Pościgowej, dopełniały na ziemi artyleria przeciwlotnicza oraz różnego rodzaju służby przeciwpożarowe, medyczne oraz specjalnie przeszkolone grupy ochotników, w tym uczniów i harcerzy.

Brygada Pościgowa miała przechwytywać nieprzyjacielskie samoloty wokół Warszawy, obronę ważniejszych obiektów miasta stanowiła odpowiednio rozmieszczona artyleria przeciwlotnicza (łącznie 98 dział oraz kompanie ciężkich karabinów maszynowych). W przypadku ataków nocnych do lokalizacji nieprzyjacielskich samolotów zamierzano wykorzystać reflektory przeciwlotnicze oraz tzw. nasłuchowniki akustyczne.



Oznaka 1 Pułku Lotniczego



Mobilizację jednostek lotnictwa, artylerii przeciwlotniczej oraz pogotowia OPL (obrony przeciwlotniczej) zarządzono systemem alarmowym w całym państwie 23 sierpnia 1939 r., z dniem rozpoczęcia 24 sierpnia. Większość sił polskiego lotnictwa przenosiła się ze swoich macierzystych lotnisk na wyznaczone lotniska bojowe od 27 sierpnia.

Rano 1 września 1939 r. rozpoczęła się pierwsza bitwa powietrzna II wojny światowej w rejonie Bugu i Narwi. Prawie całość sił Brygady Pościgowej walczyła wtedy z Niemcami wyprawami bombowymi w osłonie myśliwców (łącznie kilkadziesiąt samolotów). Ponadto tego dnia doszło do jeszcze trzech interwencji brygady. Po południu w stronę Warszawy wyruszyła wielka wyprawa bombowa, w której wzięło udział około 200 samolotów Luftwaffe. Brygada Pościgowa, zawiadomiona w porę przez sieć dozoru, została poderwana w całości, do walki włączyła się ponadto 152 Eskadra Myśliwska z Armii „Modlin”, nad terenem której przelatywała część niemieckich samolotów. Była to największa siła lotnicza, jaką polskie lotnictwo jednorazowo skomasowało w powietrzu podczas kampanii wrześniowej, licząca około 50 myśliwców. Niemieckie bombowce, po gwałtownym polskim ataku, w popłochu wyrzuciły bomby na pola i zawróciły do Prus Wschodnich.

2 września, ze względu na znaczne zachmurzenie i mgłę poranną, nieprzyjaciel rozpoczął loty w kierunku Warszawy dość późno i do żadnych starć nie doszło. Po południu kilka samolotów nieprzyjaciela przedostało się nad Okęcie.

3 września nad Zielonką i Rembertowem rozegrała się pierwsza bitwa samolotów myśliwskich w tej wojnie. Przeciwno 18 niemieckim Messerschmittom Bf 109 i 110 wystartowało 18 samolotów ze 111 i 112 eskadry. Ku zaskoczeniu niemieckich pilotów, przekonanych o młodszej technologicznej przewadze swoich maszyn, Luftwaffe straciło w tym starciu 2 samoloty (1 jeden uszkodzony). Niestety, sukces ten został okupiony stratą 5 polskich samolotów.

Brygadę zaczęły trapić pierwsze problemy natury logistycznej – duża aktywność myśliwców (250 walk w ciągu 3 dni) spowodowała wyczerpywanie się zapasów paliwa, a uzupełnienia nie trafiły na miejsce przeznaczenia. Brakowało wielu części zamiennych, co nie pozwalało na szybką naprawę samolotów na miejscu. Ponieważ pozostawanie na tych samych lotniskach połowych groziło ich wykryciem, zdecydowano się na przebazowanie na lotniska po zachodniej stronie stolicy,

do Zaborowa i Radzikowa. Straty poniesione przez Brygadę wynosiły 18 samolotów (34% stanu wyjściowego), a sieć dozoru działała coraz mniej sprawnie wskutek bombardowań i dywersji linii telefonicznych oraz postępów Wehrmachtu. Wiadomości z sieci dozoru uzupełniano zatem informacjami z doraźnego posterunku na „Prudentialu”, najwyższym budynku Warszawy.



Oznaka
152 Eskadry
Myśliwskiej



Fragmenty
pierwszego niemieckiego
samolotu strąconego w obronie Warszawy
1 września 1939 r. przez por. Gabszewicza.

W dniach 4–6 września Brygada startowała do walki łącznie 110 razy, ale dysponując coraz mniejszą liczbą maszyn, nie była w stanie zatrzymać coraz intensywniejszych ataków Luftwaffe. W tych dniach wyeliminowanie z walki 27 samolotów wroga Brygada okupiła stratą 18 maszyn i 9 pilotów (poległych i rannych)

Po południu 6 września część Brygady wsparła Armię „Poznań”, zwalczając niemieckie lotnictwo w rejonie Uniejowa i Koła.

Brak uzupełnień zestrzelonych samolotów, poważne braki paliwa oraz istotnych części zamiennych (śmigieł, ogniwek do taśm amunicyjnych), a także awarie silników eksploatowanych w trudnych polowych warunkach, ograniczyły skuteczność działania jednostki. W wieczorem 6 września Brygada dostała rozkaz opuszczenia rejonu Warszawy. W momencie przebazowania pod Lublin liczyła 18 samolotów (34% stanu wyjściowego)!

Od 7 września 1939 r. Warszawa nie miała ochrony z powietrza, a więc jedynym środkiem obrony pozostała artyleria przeciwlotnicza, licząca tego dnia 32 działa. Były to zbyt skromne środki dla zapewnienia ponadmilionowemu miastu skutecznej obrony przed atakami z powietrza. Po 18 września, kiedy szczelnie został zamknięty pierścień okrążenia wokół stolicy oraz zakończyła się bitwa nad Bzurą, która angażowała niemieckie lotnictwo, Luftwaffe nasiliło naloty na Warszawę. Przybierały one coraz bardziej terrorystyczny charakter, niszcząc mieszkalne części miasta, kościoły i szpitale. Efekt był potęgowany przez ciągłą ostrzał artylerii niemieckiej.

Apogeum nastąpiło w poniedziałek 25 września. Miasto było bombardowane z ziemi i z powietrza nieustannie przez ponad 10 godzin. W ataku brały udział nawet samoloty transportowe, z których ręcznie wyrzucano bomby zapalające. Łącznie tego dnia na Warszawę zrzucono prawie 600 ton bomb, nie licząc tysięcy pocisków artyleryjskich. Straty wojskowe były nieproporcjonalnie małe w stosunku do cywilnych. „Lany poniedziałek”, jak nazwali ten dzień warszawiacy, walcnie przyczynił się do kapitulacji stolicy Polski, podpisanej 28 września.

Personel III i 112 Eskadry Myśliwskiej (razem z wozzącym III/1 Dywizjon Myśliwski) na rok przed wybuchem wojny. Na zdjęciu zaznaczony

1. kpt. pil. Gustaw Sidorowicz, dowódca III eskadry
2. kpt. pil. Zdzisław Krasnodębski, dowódca III/1 dywizjonu
3. kpt. pil. Tadeusz Opulski, dowódca 112 eskadry
4. por. pil. Wojciech Januszewicz



W czasie obrony Warszawy w 1939 r. poległo w mieście ok. 2 tys. żołnierzy, a rany odniosło ponad 15 tys. Natomiast straty ludności cywilnej wyniosły: 10 tys. zabitych i 50 tys. rannych. Po kapitulacji Warszawy oszacowano, że zniszczeniu uległo ok. 4 tys. budynków (25% zabudowy), natomiast uszkodzenia odniosło ponad 8 tys. budynków (50% zabudowy).



Odnóżka pilota
I klasy

Ocalałą część polskiego lotnictwa myśliwskiego po 7 września skoncentrowano na kilku lotniskach w okolicach Lublina w celu reorganizacji, ale uniemożliwiły ją szybkie postępy Wehrmachtu. Brygada Pościgowa otzymywała chaotyczne, często sprzeczne rozkazy nakazujące przesunięcia na coraz to nowe lotniska, a brak sieci dozoru, paliwa i obsługi naziemnej, przedzierającej się przez zatłoczone, nieustannie bombardowane przez Luftwaffe drogi, uniemożliwił skuteczną działalność lotnictwa. W tym okresie polscy myśliwcy wykonywali głównie zadania rozpoznawcze i łącznikowe, chociaż zdarzały się sporadyczne powietrzne pojedynki, w których strącono łącznie 4 samoloty niemieckie i 1 sowiecki.

Oczekiwano na zapowiadane transporty samolotów zakupionych za granicą, część lotników miała je odebrać z rumuńskich portów i przeszkolić się na nich. Atak zachodnich sojuszników – Francji i Anglii, który miał nastąpić zgodnie z podpisanymi przez Polskę traktatami – nie nastąpił. Natomiast 17 września 1939 r. zgodnie z porozumieniem z Hitlerem od wschodu uderzyła na Polskę Armia Czerwona. W tej sytuacji Brygada Pościgowa otrzymała rozkaz przekroczenia granicy z Rumunią i przerzutu tam ocalałych samolotów, aby kontynuować walkę na emigracji i wyzwolić ojczyznę.

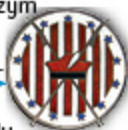
Niezwykle trudno jest precyzyjnie i całą pewnością określić, jakie rzeczywiste straty zadali polscy lotnicy hitlerowskiej Luftwaffe. Wiele oryginalnych dokumentów zaginęło. Od wielu lat o liczby te toczy się spór pomiędzy historykami. Ale nie to jest najważniejsze. Polscy myśliwcy walczyli z bezprzykładną odwagą i wykazali znakomite opanowanie sztuki pilotażu. Braki sprzętowe i materiałowe oraz nieprzemyślane decyzje taktyczne nie pozwoliły im odegrać roli, na jaką zasługiwali swoim męstwem i odwagą. W nadchodzących latach wojny pokazali wielokrotnie ile są warci i do jakich poświęceń są zdolni.



KPT. PIL. GUSTAW SIDOROWICZ „GUCIO” (1905–1993)



W wieku 14 lat uciekł z domu, by wstąpić do Wojska Polskiego i wziąć udział w wojnie polsko-bolszewickiej, ale nie przyjęto go ze względu na młody wiek. Specjalizację pilota wojskowego uzyskał w 1933 r. I od 1934 r. służył w 1 Pułku Lotniczym w Warszawie. W sierpniu 1939 r., jako dowódca 111 Eskadry Myśliwskiej, przygotował w Zielonce lotnisko polowe na potrzeby Brygady Pościgowej.



1 września 1939 r., w swoim trzecim locie bojowym, został zestrzelony w walce powietrznej nad Warszawą. Ranny i poparzony, został ulokowany w szpitalu w Warszawie, z którego uciekł w lutym 1940 r. Wkrótce rozpoczął działalność w Wydziale Lotniczym ZWZ-AK (ps. „Wróbel”). W 1942 r. został aresztowany przez Gestapo i ska-



zany na karę śmierci. Po spektakularnej ucieczce z więzienia przeniósł się do Krakowskiego Okręgu AK, gdzie brał udział w przygotowaniu placówek lotniczych AK. Aktywnie działał w akcji „Most” – przewiezieniu do Angli samolotem części i planów niemieckich rakiet V1 i V2, zdobytych przez polski wywiad.

W 1945 r. został aresztowany przez NKWD, skazany i wywieziony na Ural do pracy w kopalniach soli i ołowiu. Do Polski wrócił w 1947 r., ale szykanowany przez UB jako przedwojenny oficer WP i żołnierz AK miał trudności ze znalezieniem pracy. Do latania zawodowego wrócił w 1956 r. jako pilot w lotnictwie sanitarnym, gdzie pracował do emerytury.

Gustaw Sidorowicz o pierwszej bitwie powietrznej II wojny światowej

Serce waliło mocno. Pytanie: idą z osłoną myśliwców, czy bez?... Dochodzimy do Buga-Narwi. W dole przed sobą zobaczyłem szyki samolotów idących kursem na Warszawę... Nadajnik mam włączony na „odbiór”, w słuchawkach jazgot karabinów maszynowych. Do walki już weszła 112 eskadra. Zaatakowaliśmy! Lecielśmy w dość luźnym szyku, klucz od klucza oddalony o około 150–200 metrów, aby zapewnić sobie swobodę manewru... Szyki niemieckie zostały rozzerwane, zaczęły się pojedyncze walki. Kotłowanina, że trudno się było zorientować, kto, gdzie, kogo i za co. Ziemia na polach zakotłowała się, uniosły się dymy po wybuchach bomb. To Heinkle, by uzyskać lepszą zwrotność i szybkość wyrzucity bombę na pola i zaczęły uciekać na północ, odgryzając się naszym atakującym samolotom silnym ogniem broni pokładowej.



POR. PIL. WOJCIECH JANUSZEWICZ „WOJTEK” (1911–1940)



Chciał zostać nauczycielem. Zmienił jednak plany i po ukończeniu Szkoły Podchorążych Piechoty zgłosił się do lotnictwa. W 1935 r. został pilotem samolotów obserwacyjnych i bombowych, a po kursie wyższego pilotażu w 1936 r. dostał przydział do 111 Eskadry Myśliwskiej. Po zestrzeleniu przez Niemców kpt. Gustawa Sidorowicza pełnił obowiązki dowódcy eskadry przez całą wojnę obronną 1939 r.



Był jednym z najsukceszniejszych pilotów Brygady Pościgowej. W obronie Warszawy zaliczono mu 3 zestrzelenia: dwa bombowce nurkujące Ju 87 (stukas) oraz jeden Bf 110 w samotnej walce przeciwko czterem Messerschmittom. Zestrzelony 6 września, lądował przymusowo, nie odnosząc obrażeń.

18 września wraz ze swoją jednostką przekroczył granicę rumuńską i drogą morską wyruszył do Francji. Podczas kampanii francuskiej walczył jako dowódca polskiego klucza przydzielonego do francuskiego dywizjonu myśliwskiego. Po kapitulacji Francji okrężną drogą, przez Tunezję i Gibraltar, dotarł do Wielkiej Brytanii. Walczył w bitwie o Anglię w składzie 303 Dywizjonu Myśliwskiego, poległ 5 października 1940 r. podczas samotnej walki z Bf 109. Wojciech Januszewicz został odznaczony Srebrnym Krzyżem Virtuti Militari i trzykrotnie Krzyżem Walecznych.



Relacja naoczego świadka z samotnej walki por. Januszewicza z czterema Bf 110

W pewnym momencie od strony lotniska śmignęła jak osa polska pezetelka. W mgnieniu oka malerki gómołpat dosłownie wierznęły się w gęsty szyk jednej z grup samolotów. Rozpoczęło się istne piekło w powietrzu. Strzelały wszystkie załogi niemieckich samolotów. Grały cekaemy pezetela. Pociski gęsto łupały po całej zabudowie Zielonki. Z zapartym tchem obserwowaliśmy z dachu (mimo nakazu zdrowego rozsądku) niesamowity pojedynek polskiego myśliwca z kilkoma maszynami nieprzyjaciela. Trwało to dość długo – kilka minut. Spozstrzegliśmy naraz, że samoloty niemieckie przerwały ogień i, rezygnując z zestrzelenia natrętnego myśliwca, czmychnęły w chmury. Jednak nie wszystkie, jeden pozostał. Tego, co nastąpiło, nie zapomnę nigdy. Była to zacięta, na śmierć i życie, walka powietrzna. Trzask krótkich serii cekaemów i działek, stojące na najwyższym poziomie figury bojowej akrobacji polskiego myśliwca, były szokującym, ale wspaniałym widowiskiem. Nawet nie spozstrzegliśmy dokładnie, kiedy pezetel znalazł się blisko z tyłu, za ogonem samolotu z czarnymi krzyżami. Już go nie popuścić. Błyskawicznie, seria za serią, lądował pociski w kadłub i silniki Niemca. Z prawego silnika buchnął czarny dym. Samolot ciągnąc za sobą długą smugę, chwiejnie poleciał w kierunku Strugi. Po paru kilometrach runął na ziemię. Wysoki słup czarnego dymu znaczył miejsce upadku.



PPOR. PIL. WITOLD ŁOKUCIEWSKI „PIĘKNY TOŁO” (1917–1990)



Chciał zostać kawalerzystą, ale zafascynowany lotnictwem wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. W 1938 r. dostał przydział do 112 Eskadry Myśliwskiej, w której walczył we wrześniu 1939 r. Po zakończeniu walk w Polsce przez Rumunię dostał się do Francji, gdzie w 1940 r. bronił miasta Romorantin.



W bitwie o Anglię walczył w polskim 303 Dywizjonie, strącając 5 niemieckich samolotów i uzyskując tym samym tytuł asa myśliwskiego. 13 marca 1942 r. został zestrzelony nad Francją i dostał się do niewoli, z której próbował kilkakrotnie uciekać. Po oswobodzeniu obozu jenieckiego przez Armię Czerwoną wrócił do Wielkiej Brytanii. Był ostatnim dowódcą Dywizjonu 303 (do 9 grudnia 1946 r.).



Do Polski powrócił w 1947 r., ale UB zmusiło go do pracy poza lotnictwem. Do lotnictwa wojskowego wrócił w 1956 r. i pełnił różne funkcje, w tym dowódcze. W 1969 r. został attaché wojskowym ambasady PRL w Londynie. Polscy lotnicy, którzy po wojnie zostali na emigracji, odnosili się do niego z niechęcią, mając mu za złe „służbę u komunistów”. Był odznaczony m.in. Srebrnym Krzyżem Virtuti Militari, dwukrotnie Krzyżem Walecznych, brytyjskim Distinguished Flying Cross i francuskim Croix de Guerre.

Wspomnienie Witolda Łokuciewskiego z ataku na Ju 87

5 września w godzinach przedpołudniowych patroluję Kluczem w składzie 3 samolotów rejon na zachód od Warszawy. Krążymy w obszarze od Kampinosu do Mszczonowa. W słuchawkach cisza. Stanowisko dowodzenia milczy. Rozglądamy się na wszystkie strony, szukając nieprzyjaciela. Mija pierwsze pół godziny. W powietrzu nie ma nikogo obcego. Lecimy kursem północnym, na wysokości 3000 metrów. Mój lewy boczny kiwa skrzydłami i pokazuje ręką na ziemię. Przyglądam się i widzę 9 samolotów lecących kursem wschodnim na wysokości około 2500 m. Przewracamy samoloty przez skrzydła i nurkujemy w dół. Po chwili rozpoznaję sylwetki Ju 87. Lecą bez ostony. Z dużą przewagą prędkości i wysokości zbliżamy się do sztukasów. Łapię w celownik Niemca. Strzelam do niego z małej odległości. Kończę atak. Wychodzę w górę – przewrót i znów mam Niemca przed sobą. Dolatują już do przedmieść Warszawy. Jeden sztukas dymi, ale nie jestem pewien, czy to ten obrabiany przeze mnie...



POR. PIL. ALEKSANDER GABSZEWICZ „HRABIA OLEŚ” (1911–1983)



Do lotnictwa zgłosił się po ukończeniu Szkoły Podchorążych Piechoty, i w 1936 r. dostał przydział do 113 Eskadry Myśliwskiej.

1 września 1939 r. wspólnie z kpr. pil. Niewiarą odniósł pierwsze zwycięstwo Brygady Pościgowej, zestrzelując He 111. Tego samego dnia po południu został zestrzelony; poparzony, ratował się skokiem ze spadochronem.

Po klęsce Polski przez Rumunię przedostał się do Francji, gdzie w 1940 r. dowodził polskim kluczem przydzielonym do francuskiego dywizjonu myśliwskiego. W bitwie o Anglię brał udział w szeregach 607 Dywizjonu RAF. W listopadzie 1940 r. został przeniesiony do 303 Dywizjonu, a w lutym 1941 r. do 316 Dywizjonu, którego potem został dowódcą.

Od 1943 r. pełnił wysokie funkcje dowódcze w Polskich Siłach Powietrznych na Zachodzie, a w 1944 r. walczył także w lotnictwie amerykańskim (61 Dywizjon Myśliwski USAAF).

Po rozwiązaniu w 1947 r. Polskich Sił Powietrznych nie powrócił do kraju i pozostał na emigracji aż do śmierci. W wolnej Polsce w 1992 r., zgodnie z jego życzeniem, jego prochy rozsypano nad Dęblinem, gdzie wyszkolił się na pilota, i nad podwarszawskim Poniatowem, skąd startował do pierwszych walk.

Gen. bryg. Gabszewicz odznaczony był m.in. Srebrnym i Złotym Krzyżem Virtuti Militari, czterokrotnie Krzyżem Walecznych i brytyjskim Distinguished Flying Cross. Zaliczonymi podczas wojny 9 pewnymi zestrzeleniami zajmuje 8. miejsce na liście polskich asów.

Relacja Aleksandra Gabszewicza z pierwszego zwycięstwa dla Brygady Pościgowej:

Dziwne widowisko – smugi moich pocisków dochodzą do bombowca i uderzając w niego, dają dużą iskrę, a potem gasną. Widzę sporo tych ogników... Wtem widzę (i wydaje mi się, że słyszę) wybuch. Płomień i dym wydostaje się z lewego silnika szkopa. Samolot pozostaje w tyle za szykiem jak koń ściągnięty lejcami. Od zestrzelonego odrywają się dziwne przedmioty. To bomby. Pilot skręca w lewo w dół. Jest dziwnie powolny, już nie mam kłopotu z doganianiem... Strzelec Heinkla ciągle się broni. Naraz milknie. Dochodzę znowu.

Lufa karabinu na ogonie sterczy nieruchomo w górę – milczy.

Widzę strzelca, głowa oparta o prawą burzę... Heinkel zmniejsza prędkość. W ostatniej chwili, nie będąc wyżej jak dwa metry

nad ziemią, zawadza lewym skrzydłem o samotne drzewo. Kurzawa i dym...



POR. PIL. TADEUSZ SAWICZ „SZCZUR” (1914–2011)



W obronie Warszawy walczył w 114 Eskadrze Myśliwskiej.

4 września, po zestrzeleniu przez Niemców zastępcy dowódcy eskadry por. Szałowskiego, przejął po nim stanowisko. 14 września 1939 r. przeleciał samotnie z Wołynia do oblężonej Warszawy i z powrotem z rozkazami Naczelnego Wodza.

Późną jesienią 1939 r. przedarł się do Francji przez Rumunię, Jugosławię i Włochy i walczył w polskim kluczu przydzielonym do francuskiego dywizjonu myśliwskiego. Po upadku Francji znalazł się w Anglii i brał udział w końcowej fazie bitwy o Anglię w składzie polskiego 303 Dywizjonu. W 1941 r. przydzielony do 316 Dywizjonu, a w 1942 r. zo-

stał dowódcą 315 Dywizjonu. W 1944 r. latał w jednostkach amerykańskich (61 Dywizjon Myśliwski USAAF).

Po rozwiązaniu Polskich Sił Powietrznych początkowo osiadł w Anglii, a później wyemigrował do Kanady. Tadeusz Sawicz jako jedyny chyba aliancki lotnik II wojny światowej był w akcji przez dokładnie całą wojnę, od 1 września 1939 r. do 8 maja 1945 r. Był ostatnim żyjącym polskim pilotem weteranem Brygady Pościgowej i uczestnikiem bitwy o Anglię.

Gen. brig. Sawicz został odznaczony m.in. Krzyżem Srebrnym Orderu Virtuti Militari, czterokrotnie Krzyżem Walecznych oraz odznaczeniami brytyjskimi i amerykańskimi. W obronie Warszawy zestrzelił 2 samoloty.

Tadeusz Sawicz o swojej pierwszej walce z Messerschmittami

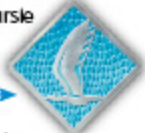
Atakowałem i walczyłem z Me 109 na wysokości 3000 metrów. Po ataku Niemiec zanurkowałem, odprowadziłem go do 1000 metrów, zaś dalej na ziemię odprowadził go ppor. Mierzwa. Zobaczyłem, że jeden z naszych samolotów jest atakowany przez Messerschmitta, byłem za daleko, żeby cokolwiek zrobić. W pewnym momencie zobaczyłem, że ten oddał z bliska serię do naszego samolotu. Ten samolot się zapalił, a pilot wyskoczył. Niemiec zaczął strzelać do tego pilota na spadochronie. Poderwałem samolot tyle, ile mogłem, żeby się nie zważyć i oddałem serię w tamtym kierunku, żeby on zobaczył, że ktoś do niego strzelał i dał mu spokój. I rzeczywiście on musiał zauważyć smugi pocisków i zostawił go...



KPR. PIL. HENRYK FLAME „GROT”, „BARTEK” (1918–1947)



Do wojska wstąpił na ochotnika. Po szkoleniu w pułkowej szkole pilotów i kursie wyższego pilotażu dostał przydział do 123 Eskadry Myśliwskiej w 2 Pułku Lotniczym w Krakowie. 1 września 1939 r. jego eskadra zameldowała się na lotnisku Brygady Pościgowej w Poniatowie.



Tego samego dnia, w wyniku uszkodzeń odniesionych przez jego przestarzały PZL P.7a podczas walki powietrznej, musiał lądować przymusowo. Po klęsce wrześniowej nie udało mu się ewakuować na Zachód i został internowany na Węgrzech. Zwolniony z obozu internowania dzięki interwencji rodziny, po powrocie do okupowanej Polski podjął pracę jako maszynista na kolei i związał się z konspiracją niepodległościową.

Po wejściu Armii Czerwonej w 1945 r. uznał, podobnie jak wielu innych żołnierzy konspiracji, że okupacja niemiecka została zastąpiona sowiecką i pozostał w partyzantce pod pseudonimem „Bartek”. Zgrupowane pod jego dowództwem oddziały Narodowych Sił Zbrojnych stoczyły do 1947 r. ponad 240 walk i potyczek z grupami operacyjnymi UB na Podbeskidziu. 3 maja 1946 r. w Wiśle podległe mu oddziały NSZ odbyły uroczystą defiladę w obecności jednostek „ludowego” wojska i milicji, które nie zdecydowały się na interwencję. Był to szczególnie spektakularny wyczyn, za który miejscowi nazwali Flamego „Królem Podbeskidzia”, a władza ludowa szczególnie go nienawidziła. Aby aresztować nieuchwytnego bojownika o wolność, komuniści sięgali po wszystkie możliwe sposoby, łącznie z zastraszaniem i torturowaniem jego rodziny, a ponad 100 żołnierzy jego oddziału zostało skrytobójczo zamordowanych przez UB. Po ujawnieniu się w ramach amnestii w 1947 r. kpt. Flamego zamordował miejscowy milicjant.



Relacja ppor. Stanisława Chałupy o walce kpt. Flamego

Por. Kawnik po przestrzeleniu drążków sterowych do lotek musiał chwilowo wycofać się z walki, jednak stwierdziwszy prawidłowe działanie pozostałych sterów, zdecydował się na powrót do tego kłębowiska. Decyzję tę bardzo szybko byłby przypłacił życiem, bo zaatakowany przez Messerschmitta, wskutek utraty pełnej sterowności i uszkodzeniu silnika, był po prostu bezbronnym celem przeciwnika. Zastąpił go jednak kpr. Flame, przyjmując na siebie cały ogień, ostrzeliwując nawzajem Messerschmitta. W rezultacie obydwoję wylądowali poza lotniskiem z uszkodzonymi samolotami. W dniu tym do późnej nocy siedzą piloci, oczekując na powrót względnie wiadomości o nieobecnych kolegach i opowiadając urażenia, z odbytych walk, wyciągając odpowiednie wnioski, które mogą być bardzo cenne w dniu jutrzejszym...





**SAMOLOT MYŚLIWSKI
PZL P.11c
„JEDENASTKA”,
„PEZETELKA”**

Ojcem myśliwskich samolotów PZL był inż. Zygmunt Puławski, twórca całkowicie metalowego myśliwca P.1, w którym zastosował unikatowe rozwiązania konstrukcji płata i podwozia. Wyróżniał je charakterystycznie załamany, tzw. mewi płat. Myśliwce PZL były bardzo wysoko oceniane na świecie w pierwszej połowie lat 30. XX w. Były to wówczas samoloty nowoczesne, bardzo wytrzymałe i zwrotne.

Wprowadzając w 1932 r. na uzbrojenie PZL P.7a, polskie lotnictwo stało się pierwszą na świecie siłą zbroijną wyposażoną w całkowicie metalowe samoloty myśliwskie. Kolejnym w serii był PZL P.11. Jego wersja „c”, w której przekonstruowano kadłub i skrzydła, wprowadzając możliwość uzbrojenia w 4 karabiny oraz wyposażając w mocniejszy silnik, była podstawowym polskim samolotem myśliwskim we wrześniu 1939 r. Ostatnim z serii był produkowany wyłącznie na eksport (i na licencji) do Rumunii, Bułgarii, Grecji i Turcji PZL P.24, pierwszy na świecie myśliwiec uzbrojony w 2 działka. Niestety, wprowadzenie w drugiej połowie lat 30. przez inne państwa nowoczesnych dolnopłatowych myśliwców z zamkniętą kabiną i chowanym w locie podwoziem (jak Messerschmitt Bf 109) spowodowało, że „jedenastki” stały się sprzętem przestarzałym; ich prędkość i uzbrojenie były niewystarczające do wymagań pola walki.

W pierwszej linii w polskim lotnictwie we wrześniu 1939 r. znajdowało się ponad 130 PZL P.11 oraz 30 zupełnie archaicznych PZL P.7a. W praktyce większość samolotów była wyposażona w 2 karabiny w kadłubie, ponieważ okazało się, że dodatkowe karabiny w skrzydłach pogarszają osiągi i zwrotność samolotu. Ponadto we wrześniu 1939 r. PZL P.11 były mocno wyeksploatowane kilkuletnią służbą

Do dziś zachował się tylko jeden egzemplarz samolotu P.11c, przechowywany w Muzeum Lotnictwa w Krakowie (na zdjęciu). Samolot nosi oznaczenia 121 Eskadry Myśliwskiej.

ARMATA 40 MM BOFORS WZ.36 I WZ.38 „ZENITÓWKA”

To działo należy do jednej z najbardziej znanych i skutecznych broni przeciwlotniczych. Jego konstrukcja została opracowana na przełomie lat 20 i 30. XX w. w szwedzkiej firmie Bofors. Polska armia zdecydowała się na zakup wraz z licencją w 1935 r. Produkcję uruchomiono w Starachowicach, Stalowej Woli i Rzeszowie. Firma Bofors nie produkowała tych dział serijnie, więc w Polsce realizowano zamówienia m.in. dla Wielkiej Brytanii i Holandii.

Do zalet boforsów należała niezawodność i prostota obsługi, co w połączeniu z dużą szybkostrzelnością (około 40 strzałów na minutę) czyniło z nich bardzo skuteczną broń przeciwko celom znajdującym się maksymalnie na wysokości 2000 m. Armia polska we wrześniu 1939 r. dysponowała około 350 armatami przeciwlotniczymi Boforsa.

Oprócz tego do obrony przeciwlotniczej wykorzystywano ciężkie karabiny maszynowe (zwalczanie celów do 800 m), armaty przeciwlotnicze 75 mm starszego typu (praktycznie bezużyteczne w walce) oraz niewielką liczbę nowoczesnych armat polskiej konstrukcji 75 mm wz. 36 St (zwalczanie celów do 8000 m).

Zachowane egzemplarze armat przeciwlotniczych z września 1939 r. można w różnym stanie i stopniu kompletności oglądać w kilku muzeach, stosunkowo najbardziej kompletne egzemplarze znajdują się w Rosji. Armata 40 mm Bofors znajduje się w Muzeum Wielkiej Wojny Ojczyźnianej 1941–1945 na Pokłonnej Górze w Moskwie (na zdjęciu), a bodaj jedyna zachowana na świecie armata 75 mm wz. 36 St. – w Muzeum Artylerii w Sankt Petersburgu.



MESSERSCHMITT Bf 109

Bf 109 jest bez wątpienia najslawniejszym samolotem myśliwskim Luftwaffe. Był jednym z pierwszych nowoczesnych, całkowicie metalowych, jednomiejscowych dolnopłatów myśliwskich z chowanym podwoziem, stanowiących wzorzec maszyn, które brały udział w II wojnie światowej. Pierwsze doświadczenia bojowe Bf 109 zostały zebrane w ramach działań niemieckiego Legjonu „Condor” podczas wojny domowej w Hiszpanii w 1937 r.

We wrześniu 1939 r. wykorzystywano samoloty w wersjach B, C, D oraz E, które należały wtedy do najnowocześniejszych myśliwców na świecie. Górowały nad polskimi PZL P.11 pod każdym względem poza zwrotnością. Do wad Bf 109 należały m.in. ciasna kabina o słabej widoczności oraz silnik rzędowy chłodzony cieczą, który był bardziej podatny na uszkodzenia niż silniki gwiazdowe polskich PZL. Mały zasięg samolotu powodował, że nie mógł uczestniczyć w długotrwałych operacjach bojowych (w późniejszym okresie wojny stosowano odrzucane zbiorniki paliwa). Łącznie w 1939 r. nad Polską operowało ponad 330 Messerschmittów Bf 109.

Kolejnym myśliwcem Luftwaffe nad Polską był dwusilnikowy ciężki myśliwiec Messerschmitt Bf 110. Był przeznaczony do eskortowania bombowców, przechwytywania myśliwców nieprzyjaciela oraz działań szturmowych. Silnie uzbrojony (łącznie 5 karabinów i 2 działka), jednak charakteryzował się małą zwrotnością. W walkach nad Polską brało udział około 100 Bf 110.

HEINKEL HE 111

W myśl doktryny panującej w połowie lat 30. projektowany jako samolot szybki, mogący skutecznie uciekać wrogim myśliwcom. Wywodził się od samolotu pasażerskiego, przekonstruowanego na bombowiec. Pierwsze doświadczenia bojowe He 111 od 1937 r. związane były z wojną domową w Hiszpanii. W kampanii wrześniowej brało udział ponad 400 He 111 w różnych wersjach. Walki nad Polską pokazały, że opancerzenie i uzbrojenie obronne samolotu jest zbyt słabe i maszyna nie jest w stanie samodzielnie obronić się przed myśliwcami, co w kolejnych wersjach poprawiono. Podczas bitwy o Anglię (lipiec–październik 1940 r.) He 111 były jednymi z najbardziej odpornych samolotów, stanowiły podstawowy bombowiec Luftwaffe przez większą część wojny.

Oprócz He 111 podczas kampanii wrześniowej Luftwaffe wykorzystywała także dwusilnikowe bombowce i samoloty rozpoznawcze Dornier Do 17, jednonosilnikowe bombowce nurkujące Junkers Ju 87 Stuka i dwupłatowce Henschel Hs 123, które okazały się bardzo skuteczne na polu walki, ale nawet incydentalne spotkania z polskimi myśliwcami udowodniły, że stosunkowo łatwo je zestrzelić, jeśli nie wykonywały zadań w osłonie Messerschmittów.



PORÓWNANIE SAMOLOTÓW

Prędkość maksymalna

Uzbrojenie



PZL P.7a



PZL P.11c



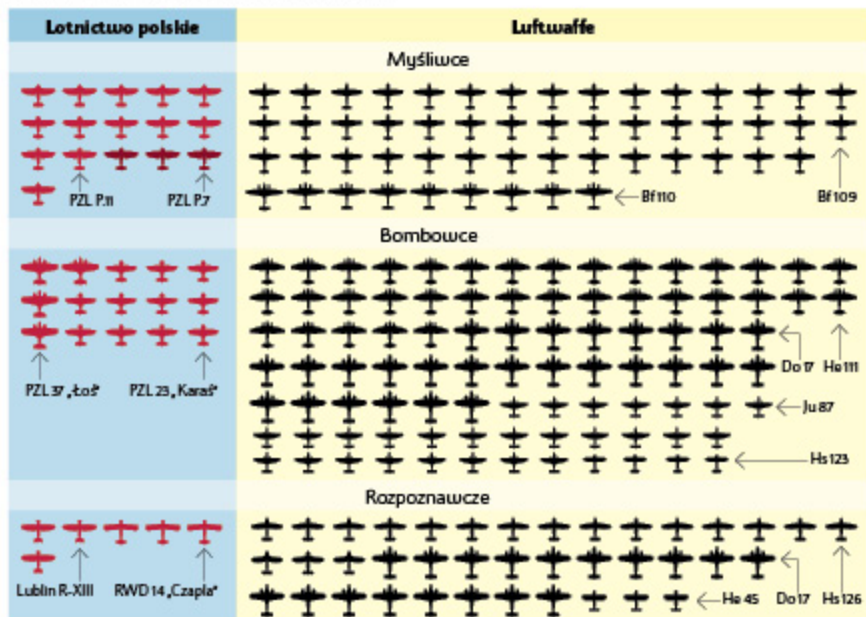
Messerschmitt Bf 109 D



Heinkel He 111 P


















LOTNICY WRZESIEŃ W LICZBACH*



* Każda sylwetka oznacza 10 samolotów danego typu. Liczby podane w zaokrągleniu; ze względu na zmiany w niemieckich jednostkach przez okres trwania walk w Polsce powyższe dane należy traktować orientacyjnie.

WYSIŁEK BOJOWY BRYGADY POŚCIGOWEJ WE WRZEŚNIU 1939 R.

Data	Piloci ( = 1 pilot)	Samoloty ( = 1 samolot)
Gotowość bojowa		
31 VIII	83	53
Działania wojenne 1–17 IX 1939 r.		
	straty własne	
zameldowane zestrzelenia	 zabici  ranni	 zniszczone  uszkodzone
Lotniska: Zielonka, Poniatów		
1–3 IX	 	
Lotniska: Zaborów, Radzików		
4–6 IX	 	
okolice Lublina		
7–17 IX	 	

CHCESZ WIEDZIEĆ WIĘCEJ?

Pawlak J., *Brygada Pościgowa – Alarm!*, Warszawa 1977,

Pawlak J., *Nad Warszawą Warszawskie Temopile 1939 i 1944*, Warszawa 2000

Rogusz M., Sawicki M., *Zielonka. Zapomniane lotnisko września 1939*, Sandomierz 2009

Klimaszewski K., *Eskadry nad Poniatowem, wrzesień 1939 r.* Sandomierz 2012

Cyng J.B., *Polskie lotnictwo myśliwskie w boju wrześniowym*, Gdańsk 2000

Autorzy gry/Authors of the game: Karol Madaj, dr Tomasz Ginter

Pierwszy tester/ First tester: Paweł Rokicki

Inspiracja i konsultacja naukowa/ Inspiration and academic consultations: Marek Rogusz

Redakcja i korekta/Editing and proofreading: Piotr Chojnacki

Konsultacja tekstu angielskiego/ English proofreading: Jason Franzen

Tłumaczenie/ Translation: LIDEX

W powstawaniu gry szczególnie pomogli nam: / We wish to thank all those who contributed to the making of this game, and in particular:

- udostępniając zdjęcia/for the photographs of:
 - modeli samolotów/ the aircraft models – Aleksander Górski (Bf 109 D, E), Piotr Ostaszewski (He III), Artur Oślizło (P.11c, III esk.), Stanisław Powąła-Nieźwiecki (P7a, 123 esk.), Krzysztof Skibicki (P.11a, 114 esk.) Robert Smył (P.11c, 112/113 esk.), Zbigniew Tymiński (Bf 110), Marcin Wochnik (Bf109D);
 - odznak eskadry/the badges of escadrilles– Paweł Tuliński (Fundacja Historyczna Lotnictwa Polskiego/Polish Air Force Historical Foundation, www.fhlp.org);
 - armaty Bofors/the Bofors gun – Paweł Wołowski, Anna Madej;
 - pilotów, P.11c i odznak: pilota, 1 PL, SPL, 1WPApl/the pilots, P.11c plane, badges of: pilot, 1FR, PAFC, 1WAaAR – Marek Rogusz;
 - fragmentów He III/the remains of He III – Muzeum Wojska Polskiego/Polish Army Museum (www.muzeumwp.pl).
- pracowicie wycinając kilkanaście prototypów gry i organizując drużynowe testowanie przez uczniów Miejskiego Gimnazjum im Stefana Kardynała Wyszyńskiego w Zielonce/for diligent fabrication of numerous game's prototypes and organisation of game's testing by pupils from Cardinal Wyszyński High School in Zielonka: Marek Rogusz, Lech Zielenkiewicz (Towarzystwo Przyjaciół Zielonki/Zielonka Friends Society, www.teka.home.pl/tpz);
- Jan Madejski, Wojciech Sieroń.
- umożliwiając sfotografowanie licznika paliwa Bf 109 / for the access to Bf 109 fuel gauge – Fundacja „Polskie Orły” /“Polskie Orły” Foundation (fundacjapolskieorly.pl).

W instrukcji wykorzystano kroje pisma/Fonts used in the instruction:

- Apollonia Nova (www.polskalitera.pl)
- CASSANET (www.cassanet.com)

Druk/Printed by: Granna

Copyright © 2013 Instytut Pamięci Narodowej – Komisja Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu / Institute of National Remembrance – Commission for the Prosecution of Crimes against the Polish Nation

Wszelkie prawa zastrzeżone/All Rights Reserved

Biuro Edukacji Publicznej/Public Education Office
Ul. Wołoska 7, 02-675 Warszawa

Kontakt/Contact: tomasz.ginter@ipn.gov.pl
karol.madaj@ipn.gov.pl
www.ipn.gov.pl/gry

PRZYGOTOWANIE DO GRY / PREPARATION TO THE GAME

LUFTWAFFE



LOTNICTWO POLSKIE / POLISH AIR FORCE