

Loty nadziei

[artykuł ukazał się w ŚKK nr 60, 61 i 62
(4/2011 oraz 1 i 2/2012)]

[cz. 1]

Niemalże 70 lat temu nad terytorium Danii, z zachodu na wschód, latały bojowe samoloty. Przenieśmy się na chwilę do wnętrza jednego z nich. To brytyjski, czterosilnikowy bombowiec Halifax, oblatany już po wybuchu wojny w firmie Handley`a Page`a. Jest wrześniowa, księżycowa noc czterdziestego trzeciego roku. Na pokładzie znajduje się siedmiu członków załogi, kilku spadochroniarzy i parę zasobników wypełnionych bronią i sprzętem niezbędnym w walce. Kilka minut temu minęli Esbjerg, na zachodnim wybrzeżu okupowanej przez nazistów Dani, pilot obniża lot by uniknąć walącej w przelatujące maszyny niemieckiej artylerii przeciwlotniczej. Wkrótce strzałka wysokościomierza zatrzymuje się na 50 metrach, co przy prędkości bliskiej 300 km/h i rozpiętości skrzydeł Halifaxa 30 metrów było już przeżyciem, oględnie mówiąc ekstremalnym. Na pokładzie rozpoczynają się emocje, które dla skoczków – „cichociemnych”, trwać miały jeszcze cztery – sześć godzin, licząc sam przelot do miejsca zrzutu, a dla załogi drugie tyle. Jeśli załoga po drodze nie napotkała nocnych myśliwców przeciwnika, czających się gdzieś w ciemnościach lub artylerii przeciwlotniczej (co zakrawać mogło na cud) to po kilkunastu godzinach lotu bojowego nad „podpaloną” Europą lądowali w miejscu startu. Jeśli nie mieli maksimum szczęścia walczyli ze zmęczeniem, atakami nocnych myśliwców, uszkodzeniami samolotu, wyciekami paliwa, niepracującymi silnikami, wypiętrzającymi się na trasie lotu górami i trudnymi decyzjami:

opuszczać uszkodzony samolot w locie czy spróbować dociągnąć do lotniska. Pomimo tych ekstremalnych doznań, nawet jak na czas wojny, załogi chętnie uczestniczyły w lotach. Celem misji była bowiem Polska i pomoc walczącej w podziemiu jej Armii. Te spektakularne loty wykonywali spragnieni Polski, jej krajobrazu bohaterowie. Nie bez przesady można powiedzieć, że były to loty na granicy profesjonalizmu i ryzykanctwa, powinności i poświęcenia, chłodnej wojskowej kalkulacji i skupienia uwagi na celu uświęcającym środki. Jak wyglądała historia i organizacja tych arcytrudnych misji, w tym tej w okolicach Środy, pokrótce przybliży niniejszy artykuł.

28 września 1939 roku w budynku fabryki Skody podpisano kapitulację Warszawy, stolicy Polski. Wydawać by się mogło, że zgodnie z powszechnie panującymi przekonaniem skończyło się wraz z tym aktem państwo polskie. Jednak ciągłość struktur państwa zagwarantowana została już dzień przed kapitulacją Warszawy, kiedy to dowódca Armii „Warszawa” gen. Rómmel przekazał pełnomocnictwa do dalszego prowadzenia walki - teraz już konspiracyjnej – generałowi Michałowi Karaszewicz-Tokarzewskiemu. Tak powstała Służba Zwycięstwu Polski, przekształcona później w Związek Walki Zbrojnej, a następnie Armię Krajową, zbrojne ramię państwa w okupowanym kraju. Rychło doszło do przestawienia wszelkich cywilnych struktur państwowych na tory konspiracyjne, a powstałe w ten sposób bezprecedensowe w okupowanej Europie polskie państwo podziemne spełniało wszystkie funkcje państwa: władczą i prawodawczą, wojskową (bezpieczeństwa), organizatorską i opiekuńczą (socjalną). Celem konspiracyjnego państwa stało się przygotowanie do powszechnego powstania narodowego, skupienie wysiłku całego narodu w walce z okupantem

i zachowanie ciągłości struktur państwowych, w tym powstałych we Francji (a później Wielkiej Brytanii) władz emigracyjnych. 13 listopada rząd Polski w Paryżu podejmuje ważkie decyzje: powstaje Komitet Ministrów dla spraw Kraju, a Służba Zwycięstwu Polski przekształcona zostaje w Związek Walki Zbrojnej. Koordynatorem obydwu zostaje gen. Kazimierz Sosnkowski.

Sprawne funkcjonowanie aparatu państwowego w dużym stopniu uzależnione było od stworzenia dogodnych warunków komunikacji dwustronnej pomiędzy rządem na uchodźctwie, a okupowanym Krajem. Pamiętać trzeba, że komunikacja ta odbywać się musiała na odległość 1500 km. Od początku, zarówno władze emigracyjne jak i pozostający w Kraju dowódcy SZP/ZWZ zakładali rychłą potrzebę uruchomienia łączności wszelkimi dostępnymi kanałami. Jako naturalny wydawał się do tego zadania lądowy szlak kurierski. Przejście z Francji do Polski przez Włochy i działające od grudnia 39 r. tajne polskie bazy „Bolek” i „Romek” w Rumunii i na Węgrzech zajmowało kurierowi w sprzyjających okolicznościach ok. 2 tygodni, jednak sytuacja mocno skomplikowała się w czerwcu 1940r, po przystąpieniu Włoch do wojny i upadku Francji. Podejmujący drogę do Polski mieli przed sobą aż sześciotygodniową przeprawę przez Lizbonę, północną Afrykę, Cypr, Stambuł i Budapeszt. Wszelkie niedogodności tego sposobu komunikacji stosunkowo szybko pozwalały dostrzec inne dostępne, choć trudniejsze, póki co w realizacji sposoby. Na pierwszy plan wysunęła się łączność radiowa. W styczniu 1940 r. w Paryżu działalność rozpoczęła polska radiostacja „Regina”, która w lutym i marcu nawiązała kolejno łączność z radiostacjami baz „Bolek” w Bukareszcie i „Romek” w Budapeszcie. Również w marcu łączność z obydwoma bazami nawiązała tajna

radiostacja z terenu Warszawy. Jednak dopiero w grudniu 1940 r. nawiązano bezpośrednią łączność Londyn – Warszawa.

Trzeci, najtrudniejszy, ze względów technicznych w realizacji sposób łączności, z wykorzystaniem samolotu pozostawał, póki co w cieniu, choć nie brakowało takich, którzy od samego początku byli jego zdecydowanymi orędownikami, dostrzegając w nim ogromne możliwości. Potencjalne dobrodziejstwa łączności lotniczej z Krajem dostrzegał sam Wódz Naczelny, gen. Władysław Sikorski, który już 28 listopada 1939 r. wydał dla gen. Józefa Zająca, Dowódcy Lotnictwa i Obrony Przeciwlotniczej rozkaz, w którym polecił „[...] zorganizować do dyspozycji Gen. Sosnkowskiego stałą, tajną komunikację lotniczą z głównymi centrami okupowanego kraju.” Wśród nich wymieniono Lwów, Warszawę, Kraków i – w miarę możliwości – Poznań. Praktycznie rozkaz ten nie został jednak nigdy wykonany, bo zarówno sztab gen. Zająca jak i sam rozkazodawca nie wykazywali żadnej woli działania w jego wykonaniu i egzekucji¹. Znacznie lepiej sprawa wyglądała poza oficjalnymi sztabami. Jeszcze na ziemi francuskiej doszło do spotkania trzech oficerów w randze kapitana, ogromnych entuzjastów lotnictwa, zdolnych teoretyków i wizjonerów, które legło u podstaw całego późniejszego systemu

¹ Wśród wielu przyczyn tej „cichej zмовы” wokół rozkazu Sikorskiego wymienia się m.in. brak kompetencji i wizji w sztabie gen. Zająca. Nowoczesne lotnictwo, pomimo ogromnej skuteczności i potencjalnych możliwości nie było udziałem decydentów polskiej armii przed Kampanią Polską 1939r, a myśl wojskowa tego rodzaju broni z trudem rozwijała się w sztabach. 26.01.1940r. podjęto próbę wysłania do Kraju samolotu Lockheed Super Electra L-14H. Lot zakończył się przy starcie awarią maszyny. Podejrzewano próbę sabotażu. Trzy miesiące później odwołano start awionetki, ze względu na nikłe szanse powodzenia misji.

łączności lotniczej z Krajem. Oficerami tymi byli kpt. Jan Górski, kpt. Maciej Kalenkiewicz² oraz kpt. Jan Jaźwiński, który zajmował się m.in. sprawami łączności z krajem w sztabie gen Sosnkowskiego. Kapitanowie Kalenkiewicz i Górski, studiując zastosowanie lotnictwa rychło doszli do cennych wniosków. Samolot doskonale nadawał się do szybkiego przerzutu do kraju kurierów, oficerów przeszkolonych w działaniach dywersyjnych i wywiadowczych. Systemowe wykorzystanie lotnictwa otwierało szansę zaopatrywania walczącego podziemia w broń, środki łączności i inne materiały niezbędne w walce. Wreszcie regularne zaopatrzenie podziemia walnie zwiększałoby stan posiadania przed spodziewanym powstaniem powszechnym. Efektem prac teoretycznych tej grupy były m.in. artykuły: „Instrukcja dla pierwszych lotów łącznikowo – rozpoznawczych”, „Zapoczątkowanie rozpoznania lotnisk w Kraju” oraz „Użycie lotnictwa dla łączności i transportu wojskowego drogą powietrzną do kraju [...]”. W tym ostatnim dokumencie jako myśl przewodnią autorzy podali „[...] nawiązać łączność lotniczą z Krajem jako zadanie najpilniejsze.” Wśród argumentów znalazły się konieczność znacznego przyspieszenia łączności, uniezależnienia od szwankującej łączności kurierskiej i „zdublowania dotychczasowych dróg łączności”. Część druga opracowania obejmowała aspekty lotniczego wsparcia przyszłego powstania powszechnego w Kraju. Swymi pracami, zawierającymi śmiałość, choć technicznie już wykonalne tezy oficerowie zarażali nie tylko młodych, nowoczesnie myślących sztabowców zjednując sobie ich przychylność, lecz nade wszystko nieustannie bombardowali przełożonych, a dzięki osobistej znajomości z Zofią Leśniowską, córką gen Sikorskiego i jej wstawiennictwu swe memoriały przedkładali

² W Kampanii Polskiej 1939 m.in. zastępca mjr. Dobrzańskiego „Hubala”

także Naczelnemu Wodzowi. W jednej z notatek Kalenkiewicz i Górski pisali m.in. „Wobec znacznego sukcesu Niemiec, który niewątpliwie pogłębia w Polsce nastroje przygnębienia i depresji, koniecznym jest niezwłoczne wysłanie do Kraju samolotów łącznikowych.”

Znacznie większą wagę do spraw łączności lotniczej i potencjału lotnictwa przywiązywano w sztabie Komendanta Obszaru Warszawskiego ZWZ płk. Stefana Roweckiego („Grota” „Rakonia”)³. Zainteresowanie to często akcentowane było ogromną nadzieją z jaką kierownictwo ZWZ wiązało z możliwością zaopatrzenia struktur podziemnych przez aliantów. W marcu 1940 r. dochodzi do spotkania byłego szefa sztabu dowództwa lotnictwa Armii „Modlin” ppłk. pilota Bernarda Adameckiego⁴ z płk. Roweckim. W rezultacie spotkania utworzone zostaje Szefostwo Lotnictwa (w strukturze V oddziału KG ZWZ) przekształcone później w Wydział Lotniczy KG AK, którego głównym zadaniem staje się organizowanie akcji zrzutowej na terenie Polski. Niemalże od samego początku płk. Rowecki w kontaktach ze sztabem Naczelnego Wodza (NW) zauważa pilną potrzebę wykorzystania lotnictwa aliantów do łączności i zaopatrzenia oraz ponagla rząd emigracyjny do rychłego podejmowania działań na rzecz urzeczywistnienia tych możliwości. W tzw. „Piśmie nr 9 do bazy „Romek”” datowanym na 18 kwietnia 1940 r. czytamy

³ Od maja 1940r generał brygady, od czerwca Komendant Główny ZWZ.

⁴ Był twórcą i filarem podziemnych struktur lotnictwa AK. Przed wojną m.in. d-ca eskadry w 3 pułku lotnictwa Poznań i d-ca esk. szkolnej i wykładowca w Dęblinie. Po wojnie dubler radzieckiego komendanta szkoły pilotów w Dęblinie, następnie aresztowany przez UB w trakcie pobytu w szpitalu i pomimo ciężkiej choroby rozstrzelany 7.08.1952 w więzieniu mokotowskim.

m.in. „Zarządziłem poszukiwania placówek łączności z lotnikiem i lotnisk na terenie województwa Kieleckiego, Krakowskiego i częściowo Warszawskiego [...] celem umożliwienia zrzucania poczty, a przede wszystkim sprzętu (broni), wykonania skoków spadochronowych, czy też ewentualnego lądowania samolotów”. Przyznać trzeba, że aspiracje kierownictwa ZWZ związane z lotnictwem alianckim, w trakcie całej wojny mocno przewyższały ewentualne możliwości techniczne i taktyczne (np. kwestie lądowań samolotów, o czym dalej) ale także (a może przede wszystkim) wolę polityczną rządów Wielkiej Brytanii i USA. Z pisma nr 9 jednoznacznie jednak wynika, jak dużą wagę przywiązywano do możliwości alianckich zrzutów i jak wiele uczyniono w kwestii przygotowań do ich przyjęcia. W dniach 29 maja - 2 czerwca 1940 r. dochodzi w Belgradzie do spotkania przedstawicieli rządu emigracyjnego i kierownictwa ZWZ, którego jednym z głównych tematów staje się potrzeba zrzutów do Kraju. Po tym spotkaniu Delegat rządu na Kraj w raporcie do Naczelnego Wodza wyraża zadowolenie, że przygotowania do łączności lotniczej z Krajem idą dwutorowo tj. w Kraju i Londynie. Istotnie w maju i czerwcu czterdziestego roku, „agitacja” kapitanów Górskiego i Kalenkiewicza oraz rozwój wypadków polityczno militarnych zaczynają przynosić konkretne efekty. Rząd emigracyjny zdając sobie sprawę z całkowitego uzależnienia od aliantów naciska na rząd JKM w sprawie dostępu do odpowiednich samolotów i stworzenia możliwości lotów z zaopatrzeniem do okupowanego Kraju. Pod koniec czerwca, jeszcze przed ewakuacją z Francji powstaje przy sztabie Naczelnego Wodza Oddział VI zwany Samodzielnym Wydziałem Krajowym, w gestię którego przekazano wszelkie sprawy związane m.in. z lotniczą łącznością z krajem. Zauważyć

wypada, że kwestie organizacji zaopatrzenia walczącego kraju zinstytucjonalizowano w sztabie Naczelnego Wodza dopiero trzy miesiące po analogicznym geście kierownictwa ZWZ, co świadczy również o wadze przywiązywanej do tych zagadnień w ZWZ. 16 lipca 1940 r. Winston Churchill powołał SOE⁵, czyli Kierownictwo Operacji Specjalnych. Wśród zadań nowej agencji znalazły się m.in. wspieranie ruchów oporu w okupowanych krajach. Ustanawiając ją Churchill powiedział: „Podpalcie Europę”. Drugą powstałą zagraniczną sekcją SOE była sekcja polska⁶, szeroko współpracująca z oddziałem VI sztabu Naczelnego Wodza. To właśnie utworzenie SOE, w konsekwencji dostrzeżenia przez rząd JKM możliwości tkwiących w tak niekonwencjonalnych działaniach bojowych jak lotnicze zrzuty zaopatrzeniowe dla ruchów oporu, zrzuty spadochroniarzy sabotażystów i agentów wywiadu na tyłach wroga itp. walcie przyczyniło się do zapalenia zielonego światła dla polskich pomysłów związanych z zaopatrzeniem okupowanego kraju. Tempa nie zwalniał także kpt. Kalenkiewicz, który znalazł nieoczekiwanego sprzymierzeńca w postaci gen. Władysława Sosabowskiego. Generał, który swój pierwszy „angielski” przydział na dowódcę 4. Kadrowej Brygady Strzelców postanowił zamienić w marzenia o pierwszej polskiej jednostce powietrzno – desantowej interesował się wszystkim co związane było z ewentualnością transportu lotniczego nad okupowany kraj. W sztabach zdawano sobie doskonale sprawę z potencjału tkwiącego w tego typu jednostkach⁷, może zdecydowanie najbardziej

⁵ Special Operations Executive.

⁶ Pierwsza była sekcja francuska

⁷ W armii amerykańskiej koncepcje działań bojowych z udziałem akcji spadochronowych na dużą skalę rozwijał już w 1918r. gen William „Billy”

dostrzegano to w armii niemieckiej, co wkrótce udowodnić miał spektakularny desant na Kretę. Polskie doświadczenia w tym zakresie, wbrew pozorom, też były znaczące. Podstawy teoretyczne stworzył w okresie międzywojennym płk. dypl. pilot Sergiusz Abzółtowski. Bardzo intensywne, nie spotykane na skalę światową szkolenie prowadziła Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Ćwiczenia z wykorzystaniem doraźnie formowanych jednostek powietrzno – desantowych prowadziło także wojsko. 20 września 1940 r. doszło do ponownego spotkania kpt. Kalenkiewicza z gen. Sikorskim w trakcie, którego Naczelny Wódz poinformował o przygotowaniach do misji transportu lotniczego do Kraju oraz powołania Pierwszej Brygady Spadochronowej. Miesiąc wcześniej sformowano w Newmarket 1419. Eskadrę do Zadań Specjalnych SOE⁸. To z tą właśnie jednostką nierozdzielnie wiąże się historia polskiego wsparcia lotniczego dla okupowanego Kraju. Zgodnie z koncepcją działań SOE oddział VI sztabu NW, prócz zrzutów materiałowych dla wsparcia ZWZ od początku przewidywał zrzuty skoczków, starannie wyselekcjonowanych, doskonale przygotowanych specjalistów w wielu dziedzinach, których obecność w Kraju znacznie mogłaby poprawiać sytuację kadrową podziemia. Pierwszy kurs spadochroniarzy ruszył z końcem października na lotnisku Ringway k. Manchesteru, tym samym, gdzie tworzyła się Brygada Spadochronowa. Tak narodziła się koncepcja cichociemnych – komandosów, bohaterów powracających do kraju skokiem spadochronowym, pod osłoną nocy. Ich rekrutacja, skomplikowany cykl szkoleniowy, stawiane wymogi i kryteria, nabywane umiejętności, przebogate życiorysy to temat na niejedno opracowanie, ponieważ

jednak ich misje nierozdzielnie wiązały się z zagadnieniami wsparcia lotniczego dla ZWZ/AK jeszcze nie raz będą przedmiotem zainteresowania w tym artykule.

Ramy instytucjonalne ewentualnych zrzutów i sprzęt były już przygotowane. Tymczasem trwała wymiana korespondencji pomiędzy kierownictwem ZWZ, a sztabem NW przygotowując kwestie organizacji operacji zrzutowych. W piśmie z 10 października⁹ skierowanym do gen Sosnkowskiego gen. Rowecki pyta nieco poirytowany ciągnącymi się w nieskończoność ustaleniami: „Czy mogę liczyć na zrealizowanie zrzutów lotniczych do Kraju oraz ewentualne podjęcie stąd emisariuszy do Was?”. Na co Sosnkowski z rozbijającą szczerością odpowiada: „Przygotowania do zorganizowania zrzutów lotniczych w toku. Zależni jesteśmy od pomocy przyjaciół.”¹⁰ Była to niestety prawda, zwłaszcza jeśli chodzi o samoloty. Proces skorelowania odpowiedzialnych za przygotowanie i przeprowadzenie zrzutu z podejmującymi zrzut w Kraju okazał się w praktyce bardzo skomplikowany i choć jego trwałe zręby udało stworzyć się dość skutecznie, jednak wymagało to trochę czasu. Ustalić i przygotować należało wiele rzeczy: warunki i topografię zrzutowisk, naprowadzanie samolotu, sposoby zrzutu, zabezpieczenie zrzutowisk i skoczków / zaopatrzenia po zrzucie, sposoby komunikacji samolot – placówka i wiele innych. 5 listopada 1940 r. gen Sikorski w rozkazie do gen Stanisława Ujejskiego¹¹ polecił „bezwłocznie” przygotować niezbędny sprzęt i personel lotniczy do wykonania lotów łącznikowych z krajem. W listopadzie w korespondencji pomiędzy kierownictwem ZWZ, a NW napotykamy na kolejny dość kuriozalny dowód

Mitchell, wybitny teoretyk wojskowości, uważany za twórcę amerykańskich sił powietrznych.

⁸ SDF Special Duty Flight

⁹ Radiogram nr 137.

¹⁰ Szyfrowana depesza z 23.10.1940r.

¹¹ Generalny Inspektor Polskich Sił Powietrznych

ogromnych aspiracji i nadziei ZWZ związanych z ewentualnym wsparciem lotniczym. Gen. Rowecki pisze do gen. Sosnkowskiego: „Proponuję bombardować Okęcie, Dęblin i Rakowiec.”¹², na co Sosnkowski spokojnie odpowiada: „Propozycje wasze wzięte pod uwagę. Zrealizowanie możliwe dopiero w styczniu przyszłego roku po otrzymaniu samolotów długodystansowych.”¹³ Oczywiście, wobec rzeczywistego, polityczno – militarnego układu sił o żadnym bombardowaniu mowy być nie mogło, a sztab NW w kwestii lotów do Kraju całkowicie skupiony był już nad sprawnym i szybkim zorganizowaniem misji zrzutowych. Pod koniec 1940 r. do Kraju dociera emisariusz ppłk. Kazimierz Iranek - Osmecki¹⁴, który przywozi ze sobą cenne dokumenty. Wśród nich jest „Załącznik nr 2 do Instrukcji nr 6 dla obywatela Rakonia”¹⁵, normujący sprawy techniczne i organizacyjne związane z zrzutem, w tym określenie miejsca zrzutu, sposób zawiadomienia o zrzucie i łączność samolot – placówka. Planowano początkowo dokonywać zrzutów w linii Wisły, zależnie od zasięgu dostępnych samolotów. Szacowano m. in. że odległością graniczną będzie region Sandomierza. Wkrótce jednak okazało się, że być może uda się osiągnąć tylko linię Poznań – Bydgoszcz z zastrzeżeniem, że zrzuty w rejonie Poznania z oczywistych względów nie wchodzi w grę.¹⁶ Rozważano także możliwość startów i lądowań z terenu neutralnej Szwecji, ale wobec możliwości komplikacji polityczno - militarnych szybko zrezygnowano z tego pomysłu.

¹² Radiogram nr 181/kk z 13.11.1940r

¹³ Radiogram z 20.11.1940r

¹⁴ Późniejszy szef wywiadu AK (m.in. w trakcie Powstania Warszawskiego)

¹⁵ Załącznik nosił tytuł „Łączność z Wami przez skoczków spadochronowych”.

¹⁶ Poznań jako stolica włączonego do Rzeszy Warthegau leżał poza granicą GG, gdzie działały podstawowe struktury kierownictwa ZWZ.

8 lutego 1941 r. Gen. Rowecki raportował: „Placówki dla skoczków zorganizowane.”¹⁷, na co gen. Sosnkowski odpowiedział: „Utrzymać gotowość do przyjęcia w dniach 15 do 17 w godz. 23-04. Muszą być czynne oba wybrane przez Was punkty.”¹⁸ W kolejnych radiogramach ustalono dokładne położenie placówki odbioru zrzutu i sposób naprowadzenia samolotu. Wreszcie w nocy z 15 na 16 lutego 1941 r. nadszedł długo wyczekiwany moment. Do pierwszego eksperymentalnego lotu do Kraju (operacja „Adolphus”) wystartował pierwszy samolot. Wybór padł na nieco przestarzałą, choć dysponującą stosunkowo dużym zasięgiem, specjalnie przygotowaną, konstrukcję dwusilnikowego bombowca Whitley firmy Armstrong Whitworth. Brytyjska załoga z 1419 SDF otrzymała położenie celu w okolicach Włoszczowej i wobec konieczności „zaoszczędzenia” zasięgu wyznaczyła trasę po prostej tj. pod Berlin i dalej z odpowiednim kursem na linię Pilicy. Start odbył się o 18.00 i ok. 23.00 samolot, alarmując na całej trasie niemiecką obronę powietrzną był już nad celem. Jak się okazało angielski pilot pomylił światła Częstochowy z Cieszynem, co w konsekwencji doprowadziło do przypadkowego zrzutu trzech cichociemnych i kilku zasobników na terenie Rzeszy¹⁹, którzy po lądowaniu przeżyli nie lada perypetie by przedostać się do GG²⁰. Samolot lądował nad ranem w Newmarket po 11 godzinach i 45 minutach lotu bijąc rekord długodystansowego przelotu RAF. W zbiornikach pozostało 50 litrów paliwa! Było to, po pierwsze poważne (choć zgodne ze specyfiką akcji specjalnych) złamanie

¹⁷ Radiogram 148/kk

¹⁸ Radiogram z 10.02.1941r

¹⁹ 10 km na północ od Cieszyna

²⁰ Jeden z nich, złapany przez Niemców został rozpoznany jako przemytnik i skazany na 3 miesiące aresztu.

regulaminu RAF, który nakazywał wówczas lądowanie z zapasem $\frac{1}{4}$ zbiornika. Po drugie jednak lot ten udowodnił, że tego typu misje, po wyciągnięciu odpowiednich wniosków są możliwe do realizacji. Pierwszym z nich była zmiana samolotu. Wybór padł na znacznie nowocześniejszy czterosilnikowy bombowiec Halifax, co znacznie polepszyło możliwości przestrzenne misji. W kraju ustalono, celem porządkowania kryptonimy dla każdej zorganizowanej placówki odbioru zrzutu. Z czasem sposób nadawania kryptonimu także uporządkowano o czym dalej. Zmiany nastąpiły też w Anglii. W sierpniu 1941 r. 1419 eskadrę zreorganizowano w 138. Dywizjon²¹, który w listopadzie przebazowano do Laconfield. Kolejny lot do kraju odbył się w nocy z 7 na 8 listopada 1941 r. (operacja „Ruction”). Tym razem lot wykonała polska załoga pod dowództwem kpt. Stanisława Króla²². Przyjęto trasę nad środkową Danią i lot nad terytorium Polski od wybrzeża w kierunku linii Wisły. Zrzut skoczków i sprzętu odbył się prawidłowo na placówkę „Ugó” położoną 20 km na zachód od Skierniewic. Jednak lot powrotny przebiegał już dramatycznie. Z powodu silnego czołowego wiatru szybko wyczerpywało się paliwo. Kpt. Król podjął decyzję o lądowaniu w Szwecji. Załoga spaliła samolot i została internowana, ale wkrótce cała i zdrowa ponownie zasiliła szeregi 138 dywizjonu. Wśród cichociemnych tego wylotu był kpt. Niemir Bidziński („Karol Ziege”), który dostarczył „Instrukcję nr 8 dla obywatela Rakonia” wraz z załącznikami normującą cały system zrzutowy. Załącznik nr 2 stanowiła „Instrukcja funkcjonowania placówki odbiorczej zrzutu”, która z drobnymi zmianami funkcjonowała do końca wojny. Warto także wspomnieć, że drugim pilotem w misji

„Ruction” był płk. pilot Roman Rudkowski, postać absolutnie nietuzinkowa z którą jeszcze będziemy mieli okazję spotkać się w drugiej części artykułu. Do kwietnia 1942 r. zrealizowano 9 udanych misji na 12 lotów, stracono jedną maszynę (Szwecja) bez strat w załogach. Zrzucano m.in. 48 cichociemnych, ponad trzysta sztuk broni strzeleckiej i 96 granatów. W nocy z 30 na 31 marca 1942 roku zrealizowano także po raz pierwszy dwa wyloty (operacje „Legging” i „Belt”)²³. Były to wyniki obiecujące i tym samym zakończono okres próbny. W październiku 1941r., a więc jeszcze przed drugim wylotem optymistycznie informowano gen. Roweckiego o rychłych możliwościach operowania do linii Grodno – Brześć - Zamość - Rzeszów i realizacji 12 misji miesięcznie z dwoma równoległymi wylotami w turze. Jak się okazało życie znacznie zrewidowało te aspiracje.

* * *

W drugiej części artykułu m.in. jak w szczegółach wyglądał zrzut, o dramatycznych wydarzeniach z września 1943 r. które znacząco wpłynęły na organizację i realizację misji zrzutowych oraz o szczytowym osiągnięciu lotnictwa podziemia jakim było utworzenie łączności dwustronnej z lądowaniem samolotu w okupowanym Kraju.

[cz. 2]

W połowie 1942 roku cała machina lotniczego wsparcia walczącej z okupantem Armii Krajowej była już przygotowana do poważniejszych akcji. Do tego czasu oddziałowi szóstemu sztabu Naczelnego Wodza w Londynie i Oddziałowi trzeciemu²⁴

²¹ 138. SDS Special Duty Squadron

²² Późniejszego dowódcy polskiej eskadry do zadań specjalnych.

²³ Kolejno na placówkę „Błoto” pod Wołominem i „Kopyto” w pobliżu Końskich.

²⁴ Od lutego 1942 wraz z przeformowaniem ZWZ w AK powstaje Wydział Lotniczy KG AK w strukturze III oddziału (operacyjnego) sztabu KG AK.

sztabu KG AK w Kraju udało się wypracować organizacyjne zręby systemu łączności lotniczej z Krajem, który funkcjonował (ciągle nieznacznie ewoluując) do końca wojny. Szczytowym osiągnięciem tego systemu stało się zapewnienie łączności dwustronnej (tzw. operacje „Most”, o czym dalej) realizowanej poprzez lądowania i starty samolotów alianckich na terenie okupowanego Kraju. Wnioski wypracowane w okresie próbnym, w którym to 138-my dywizjon przeprowadził 9 udanych zrzutów skoczków i zaopatrzenia pozwoliły na przejście do fazy zasadniczej, z którą AK i sztab NW wiązały spore nadzieje. Zrzuty traktowano, również jako integralną część przygotowań do nieuchronnego powstania powszechnego. Jeszcze w październiku 1940r gen. Sikorski tak pisał: „Przygotowania Polskich Sił Zbrojnych, zarówno lądowych jak i powietrznych powinny iść w kierunku przystosowania jak największej ilości sił lądowych do możliwości przerzucenia transportem lotniczym do Kraju do bezpośredniego wsparcia i osłony Powstania w Polsce [...]”.

Tymczasem w marcu 1942 roku 138. dywizjon przeniósł się na lotnisko Tempsford w hrabstwie Cambridge, które odtąd na długo stało się jego domem. Pierwszy, planowy już cykl zrzutów zaplanowano z rozmachem. Operacja otrzymała kryptonim „Intonacja” i zakładała wykonanie stu lotów. Przyjęto, że loty odbywać się będą w nocie pełni księżyca (tercety w miesiącu). Akcję rozpoczął rajd trzech załóg w nocy z 1 na 2 września 1942 r. Noc później zrzutu dokonano na placówkę „Ugór”, tą samą, na którą desantowała załoga kpt. Króla w pierwszym polskim wylocie.²⁵ Dowódcą załogi był, ponownie kpt. Król.

Każda akcja zrzutowa rozpoczynała się dzień wcześniej od nadania przez BBC (na

Początkowo w SZP/ZWZ sprawy łączności lotniczej leżały w gestii oddziału V (łączności).

²⁵ Położenie placówki przesunięto o 3 km.

zakończenie programu sekcji polskiej) ustalonej melodii, co było sygnałem czuwania dla wybranej grupy placówek w Kraju²⁶. Powtórzenie melodii kolejnego dnia, w granicach godziny 15.00-17.00²⁷ oznaczało, że tej nocy odbędzie się zrzut. Na przygotowanych i czuwających placówkach rozpoczynała się akcja przyjęcia zrzutu. Jeśli z jakichś względów, w ciągu 3-4 dni zrzut nie mógł dojść do skutku, czuwanie podejmowała inna grupa placówek alarmowana inną melodią. System ten (oznaczony kryptonimem „Jodoform”) był na tyle skuteczny, że Niemcom nie udało się go odszyfrować do końca wojny. Około godziny 18.00 załogi²⁸ udawały się na odprawę, podczas której dowiadywały się o położeniu celu, warunkach meteo i wszelkich możliwych niebezpieczeństwach i ograniczeniach. Kilka ruchów linijką i kątomierzem na mapach z odwzorowaniem Mercatora i trasa lotu, z uwzględnieniem poprawki na wiatr była wyznaczona. Mniej więcej w tym czasie BBC nadawało ponownie ustaloną melodię potwierdzającą wylot. Start następował w granicach godziny 18.30. Lot przebiegał nad środkową Danią i początkowo nie przysparzał emocji. Dopiero, gdy trasa ta stała się popularna w brytyjskim dowództwie bombowym, Niemcy znacznie wzmocnili obronę przeciwlotniczą, co zmuszało pilotów do lotów koszących. Następnie załogę czekał przelot nad Bałtykiem i przecięcie linii brzegowej pomiędzy Słupskiem i Koszalinem. Dalej nawigowano na charakterystyczne Jezioro Charzykowskie, prowadzące w prostej linii na bydgoski Fordon. Stąd załogi kierowały się już na cele. Loty nocne, na małych

²⁶ System ten zmieniono od 1944. BBC nadawało trzy cyfrowe liczby (tzw. „kaczki”) przypisane do każdej placówki.

²⁷ W źródłach spotkać można godzinę 15.00, 16.00, a nawet 17.45.

²⁸ Kwalifikowane załogi: ochotniczo, po odbyciu tury bojowej nad Niemcami.

wysokościach wymagały nie lada umiejętności nawigacyjnych. Nie miała tu zastosowania astronawigacja i urządzenia radiotechniczne. Nawigację prowadzono poprzez wzrokową analizę charakterystycznej topografii i porównaniu jej z mapą; piloci nazywają to „lotem po meblach”. Na pytanie skierowane do pilota jak trafił na placówkę ten odpowiedział: „A bardzo prosto [...] – jak doleciałem do Bornholmu, to skręciłem w prawo, trafiłem na Wisłę, powiosłowałem trochę po Wiśle i jak San się oddziela, to trochę wcześniej skręciłem w lewo i tam zaraz była placówka.”

Sposób zrzutu normowały instrukcje. Zgodnie z początkowymi ustaleniami samolot zbliżając się do placówki odbierać miał sygnał radiowy, emitowany ze wzgórza w pobliżu placówki na odległość 40-60 km. Z tego samego miejsca emitowany był również kierunkowy sygnał świetlny. Pilot ustalając miejsce położenia źródeł sygnału nawigował na źródło z kursem 0 stopni. Następnie nad źródłem wykonywał zakręt na kurs 90 stopni. Manewr ten pozwalał precyzyjnie wyjść nad zrzutowisko, które znajdowało się w odległości do 2,5km od źródła. Przed osiągnięciem zrzutowiska pilot ustalał warunki lotu: wysokość 100-150m²⁹ i prędkość około 210km/h, a następnie oczekiwał sygnału – litery kodowej nadanej morsem lampą z zrzutowiska. Na sygnał odpowiadał również sygnałem świetlnym i rozsynchronizowaniem silników, powodującym charakterystyczne dudnienie. Teraz na zrzutowisku zapalały się latarki w określonym porządku i następował zrzut. Już po pierwszych doświadczeniach „Intonacji” znacznie uproszczono ten system. Zrezygnowano z punktu nawigacyjnego na wzgórzu. Samolot nadlatywał na placówkę i pierwszy rozpoczynał nadawanie litery

kodu³⁰. Odzewem i „zezwoeniem” na zrzut była litera kod nadana sygnałem świetlnym ze zrzutowiska. Chwilę później zapalały się światła zrzutowiska, a pilot przelatując nad zrzutowiskiem poznawał jego warunki i stosownie do nich budował odpowiedni manewr do zrzutu. Przebieg zrzutu bywał różny. Często zrzut w wyniku niespodziewanego wiatru, nieustalonej termiki i innych czynników rozciągał się na przestrzeni 2, 3 a nawet 5 km. Sprawiało to problem obsłudze zrzutowiska, która pod osłoną nocy, w pośpiechu i zachowując równocześnie skrytość, musiała zabezpieczyć zasobniki. Los skoczków bywał nie lepszy. W kwestii rozrzutu, w szkoleniu kładziono nacisk, by cichociemni opuszczali samolot w jak najkrótszym czasie „jeden drugiemu na głowę”. Często jednak zawisali na drzewach, byli ciągnięci za spadochronem, tracili przytomność, skręcali kończyny lub wręcz ginęli w wyniku uderzenia o ziemię czy drzewo. Prawdziwą zmartwieniem pilotów było rozpierzchnięcie się obsługujących latarki po zrzutowisku po pierwszym zrzucie, a przed kolejnymi.³¹ Powodowało to niejednokrotnie błędną ocenę pilota, co do istotnego położenia zrzutowiska.

Za wybór i przygotowanie zrzutowiska odpowiadała specjalna komórka KG AK nosząca, w różnych okresach bardziej i mniej oficjalne nazwy i kryptonimy³², lecz najczęściej określana mianem „Syrena”. Delegat „Syreny”, po rekonesansie w terenie zatwierdzał ostatecznie położenie placówki. Był on łącznikiem KG i miejscowych struktur AK, a w praktyce łącznikiem pomiędzy organizującym zrzut Londynem, a przyjmującymi go oddziałami AK. Położenie

²⁹ 100m dla sprzętu, 150 dla skoczków.

³⁰ Zrezygnowano także z desynchronizacji silników.

³¹ Sprawa ta była często podnoszona w depešach Londyn – Kraj.

³² Np. odbiorcza komórka transportu lotniczego „Syrena”, „Import”.

placówki musiało spełniać kilka warunków. Po pierwsze musiała być oddalona od większych skupisk ludności i ciągów komunikacyjnych. Jednocześnie musiała zapewniać dojazd dla furmanek rozwożących zdobyte zaopatrzenie. Zdolność odbiorczą placówki oceniono na 400 kg, co uwarunkowane było dostępnością środków transportu i jakością dróg. Dokładne położenie ustalano na mapie topograficznej w skali 1:300000. Pamiętać trzeba było również o stosunkowo dobrej widoczności z powietrza i zapewnieniu dobrych warunków aerotermicznych³³. Obsady placówek rozpoczynały zwykle czuwanie ok. godziny 22.00, a godzinę później BBC nadawało trzeci raz ustaloną melodię – potwierdzenie zrzutu. Jeśli samolot nie pojawił się nad placówką, zwykle ok. godziny drugiej w nocy kończono czuwanie. Do obsługi zrzutowiska, wliczając jego ochronę przewidywano 90 do 160 ludzi, jednak w praktyce stany te zależne były od możliwości danego Inspektoratu i raczej nie przekraczały 100 ludzi. Paradoksalnie, choć ZWZ/AK od samego początku wiązała olbrzymie nadzieje z zrzutami, do ochrony zrzutowisk desygnowała pododdziały drugorzutowe. Już w „Intonacji”, wraz ze wzrostem intensywności zrzutów i prawdopodobieństwa dekonspiracji sytuacja zmieniła się diametralnie. Później odbierający zrzut składali nawet specjalną dodatkową, przysięgę. Placówka główna powiązana była także z placówką zapasową, która mogła w razie komplikacji przejąć zadania głównej. Przestrzegano przy tym zasady, że w razie zrzutu na zapasową skaczą tylko cichociemni. Od wiosny 1942r obsługa placówek korzystała z przygotowanych przez „Syrenę” „Instrukcji służby na placówce” oraz innych, regulujących m.in. ewakuację i zabezpieczenie zrzutu.

³³ Kierunki główne wiatru, ukształtowanie terenu, granice termiczne np. las – woda itd.

Pomimo tak zorganizowanych placówek, dochodziło do pomyłek w zrzucie. Zdarzało się, że załogi brały za światła placówki przypadkowo tłące się ogniska, odbicia w taflach wody, a nawet światła torowisk. Zrzut wykonywano wtedy na dziko, a sprzęt częstokroć trafiał w ręce niemieckie. Gorzej mieli cichociemni, którzy musieli improwizować; wznowić orientację geograficzną i niepostrzeżenie przedostać się do punktu kontaktowego, gdzie obejmowani byli „opieką” AK. Szkolenie cichociemnych obejmowało m.in. nadawanie nowych tożsamości i biografii tzw. legend, których skoczki wyuczyć się musieli na pamięć. Uczono warunków panujących w okupowanym Kraju, sposobów zachowania, a nawet tak prozaicznej rzeczy jak opanowania strachu (zaskoczenia) na widok pierwszego napotkanego umundurowanego Niemca.

Już w nocy z 1 na 2 października przeprowadzono trzy równoczesne loty na placówki w okolicach Garwolina, Dębłina i Siedlec³⁴. Wszystkie trzy samoloty lądowały jednak poza macierzystą bazą. Nietypowe zadanie przeprowadziła załoga kpt. Króla w nocy z 29 na 30 października, pozorując bombardowanie Warszawy, co miało odwrócić uwagę Niemców od rzeczywistych celów lotów nad Polską. 138. dywizjon stopniowo nabierał doświadczeń, co pozwalało przeprowadzać także loty w nocie bezksiężycowej³⁵. Znacznie utrudniało to i tak już skomplikowaną nawigację. W nocy z 25 na 26 stycznia 1943 roku w ramach 18. ekipy cichociemnych skoczył na placówkę „Chmiel”³⁶ płk. pilot Roman Rudkowski³⁷, nominowany na

³⁴ Kolejno placówki „Bór”, „Zamek” i „Rak”.

³⁵ Póki co tylko dla zrzutów materiałowych.

³⁶ 13 km na wschód od Białoobrzegów.

³⁷ Rudkowski był w ekipie cichociemnych w nocy z 29 na 30 października, która odmówiła skoku na placówkę nieprawidłowo odpowiadającą na sygnały samolotu. Tej samej nocy kpt. Król bombardował Warszawę.

szefa wydziału lotniczego KG AK. W marcu 1943 roku jednej nocy zrealizowano aż pięć wylotów.³⁸ Był to niewątpliwie przykład pozytywnego rozwoju operacji, choć ciągle zbyt wolnego wobec oczekiwań KG AK i założeń.³⁹ W depeszy z 18 lutego 1943 roku skierowanej do Naczelnego Wodza gen. Rowecki żali się: „Biegnie już 7-my miesiąc zrzutów 42/43: dostaliśmy jedenaście niepełnych zrzutów zamiast obiecanych 100. [...] Jeżeli tak dalej będziemy zaopatrywani, nie tylko nie ma mowy o wyposażeniu nas do akcji powstańczej, ale nie będę w stanie zaopatrzyć naszej bieżącej akcji dywersyjnej i partyzanckiej w niezbędne środki”

Dywizjon zyskiwał też coraz więcej polskich załóg, które doskonale radziły sobie w lotach do Kraju. Po pierwsze były doskonale zmotywowane; w wielu wspomnieniach pilotów nieustannie przewija się ich nostalgiczna reakcja na ponowny lot nad ziemią ojczystą. Były także i względy bardziej przyziemne; system szkolenia polskich pilotów przed wybuchem wojny z dużym naciskiem uwzględniał aspekty nawigacji wielkoobszarowej na małych wysokościach, czego nie realizowano z takim natężeniem w RAF. W połączeniu ze znajomością topografii Kraju dawało to znakomite rezultaty. Potencjał ten dostrzegło także wreszcie dowództwo RAF i 1 kwietnia 1943 r. utworzyło nadetatową, polską eskadrę „C” 138. dywizjonu⁴⁰. Dowódcą został, dobrze nam znany mjr. Stanisław Król. Szeregi nowej eskadry zasilili piloci rozwiązanego 301 Dywizjonu Bombowego „Ziemi Pomorskiej”.

³⁸ Cztery zrzuty udane, piąty „na dziko” z częściową stratą sprzętu.

³⁹ Planowano nawet 4-6 wylotów w każdą „operacyjną” noc.

⁴⁰ Zasilona głównie kadrą rozwiązanego 301 Dywizjonu bombowego „Ziemi Pomorskiej”; nieoficjalnie nazywana dalej 301 eskadrą.

Były także i dotkliwe straty. W nocy z 14 na 15 marca 1943 roku stracono aż dwa Halifaxy z brytyjskimi załogami, które rozbiły się nad Danią i Bornholmem. Losy załóg, po dokonaniu zrzutu bywały różne. Trzeba było dysponować, zwyczajnym, lotniczym szczęściem, by bez przeszkód powrócić do bazy. Nie rzadko w chwili rozpoczęcia powrotu rozpoczynała się szósta godzina zmagania, a narastające zmęczenie i ciągły stres dezorganizowały organizmy załóg. Spadała czujność, którą błyskawicznie wykorzystywali piloci nocnych myśliwców. Jeśli atak był skuteczny, a załozde nadal dopisywało szczęście miała szansę opuścić samolot na spadochronie. Wiele załóg takiej szansy nigdy nie dostało. Uszkodzone bombowce, niejednokrotnie tracące w locie resztki paliwa, niesterowne, cudem dociągały do bazy lecąc czasami tylko na dwóch sprawnych silnikach. Bywało i tak, że uszkodzone systemy hamulcowe (hydraulika) przyczyniały się do zniszczenia samolotu już po lądowaniu.

Do końca operacji „Intonacja”, do lipca 43 roku udało się przeprowadzić 65 lotów, z których 42 zakończyło się sukcesem. Utracono 6 samolotów i 3 załogi. Była to cena za m.in. 53 sztuki broni strzeleckiej, 1362 granaty, 39 radiostacji i wiele kilogramów innego niezbędnego sprzętu i uzbrojenia; każda sztuka na wagę złota dla oddziałów AK.

Do kolejnego cyklu lotów postanowiono przygotować się jeszcze solidniej. Starannie przeanalizowano wszystkie misje „Intonacji” i wyciągnięto wnioski, które uwzględnić miały także znacznie większy, planowany rozmach kolejnego cyklu. Pierwsze misje w ramach operacji „Riposta”, bo taki kryptonim dostał nowy cykl lotów odbyły się w nocy z 9 na 10 września 1943 roku. Startowało do kraju aż sześć samolotów, lecz dwa zawróciły po starcie. Pozostałe cztery

zrealizowały misje z sukcesem⁴¹. Już po tych lotach niemieckie komórki rozpoznawcze raportowały: „Z posiadanych informacji wynika, że należy liczyć się ze wzmożonymi zrzutami spadochroniarzy, broni, amunicji i sprzętu”. Obawy Niemców miały potwierdzić plany operacji Riposta. Do Kraju polecieć miało 400 do 500 samolotów z ponad trzema tysiącami, wypełnionych różnym sprzętem zasobników. Przeorganizowano też system zrzutowisk. Znacznie zwiększono samą liczbę placówek i ponownie uporządkowano system ich kryptonimów; np. placówki okręgu poznańskiego otrzymały nazwy upraw, zaś lubelskiego – zwierząt. Placówki podzielono na przyjmujące tylko sprzęt (operacje „Flat”) i takie, na które desantowano cichociemnych (operacje „Neon”). Wyznaczono także zapasowe rejony zrzutów spadochroniarzy na trasach powrotnych. Po raz pierwszy także, w niektórych dogodnych operacyjnie regionach⁴² wyznaczono kilka położonych blisko siebie praktycznie połączonych ze sobą placówek zwanych „bastionami”. Mogły one przyjąć znacznie więcej sprzętu, liczonego już w tonach. Od października na niektórych placówkach pojawiły się także pomoce nawigacyjne znacznie ułatwiające precyzyjne naprowadzenie na cel. Były to urządzenia radiotechniczne „Eureka” (na samolocie) i „Rebeka” (na ziemi) umożliwiające naprowadzenie samolotu z odległości 50-60 km z dokładnością 200 metrów. Dodatkowo pojawiły się tzw. S-Fony; radiostacje małego zasięgu do prowadzenia korespondencji pilot – placówka.⁴³ We wrześniu Polacy otrzymali

⁴¹ Placówki „Kilim” k. Łowicza, „Lichtarz” k. Grójca, „Pokrywa” k. Wołomina i „Solnica” k. Mińska Mazowieckiego.

⁴² Były to b. duże skupiska leśne głównie Zamojszczyzny, gdzie struktury AK były bardzo silne, a infrastruktura komunikacyjna i zagęszczenie ludności znikome.

⁴³ Ilość urządzeń radiotechnicznych była jednak zdecydowanie niewystarczająca i większość

również do dyspozycji od dawna wyczekiwane i „wyproszone” bombowce B-24 Liberator⁴⁴, dysponujące znacznie lepszymi możliwościami przestrzennymi od Halifaxów. Niemniej zachowanie skrycia działań wymagało przystosowania Liberatorów do lotów nocnych, w szczególności montaż tłumików płomieni.

Loty trasą nad Danią stawały się coraz bardziej niebezpieczne. Niemcy rozpoznając trasy przelotów, zwłaszcza dużych alianckich wypraw bombowych obsadzili Danię artylerią przeciwlotniczą wszystkich możliwych zasięgów. W nocy z 14 na 15 września do Kraju wystartowało jedenaście maszyn. Trzy z nich po raz pierwszy skierowały się w Obszar Zachodni AK, czyli nad Warthegau. Dwa Halifaxy miały przeprowadzić zrzut w rejonie Kalisza, a jeden pod Środą⁴⁵. Halifax lecący na południe od Kalisza⁴⁶ zawadził skrzydłem o dom w Nowych Skalmierzycach i runął na ziemię. Drugi Halifax, który zrzucił zasobniki na ptn-zach. od Kalisza⁴⁷ lądował szczęśliwie w Tempsford o 6.35 rano. O 18.23 wystartował Halifax z numerem taktycznym S-172, dowodzony przez mjr⁴⁸ Pitta, nowozelandczyka. Nad celem, niedaleko leśniczówki Janowo, 10 km na północ od Środy, samolot znalazł się czterdzieści kilka minut po północy. Zrzut, choć początkowo, udany został jednak zdekonspirowany przez

naprowadzeń odbywała się metodami wcześniej wypracowanymi i sprawdzonymi.

⁴⁴ Anglicy potrzebowali B-24 (konstrukcja amerykańska) głównie do bombardowań i każda maszyna była na wagę złota, stąd długo zwlekali z przydziałem. W tej sprawie gen. Sikorski rozmawiał również z prezydentem Rooseveltem, przebywając w końcu grudnia 1942r. w Waszyngtonie, co bardzo nie spodobało się Anglikom.

⁴⁵ Placówka „Proso II”. Szczegółowo o zrzutach w Janowie pisali J. Sobczak w ŚKK nr 12 i J. Wietlicki w ŚKK nr 59.

⁴⁶ Misja „Flat-22” na placówkę „Żyto I”.

⁴⁷ Misja „Flat-24” na placówkę „Groch I”.

⁴⁸ Brytyjski stopień: Squadron Leader, S/Ldr.

Niemców, co doprowadziło w konsekwencji do masowych aresztowań i rozbitcia struktur śródkiego Inspektoratu AK. Rankiem 15 września skończyła się „czarna noc” 138. Dywizjonu. Tego dnia nie powrócili do bazy cztery Halifaxy.⁴⁹ Następnego dnia nie powrócił kolejny z polską załogą, zestrzelony nad Danią. Straty stawały się bardzo dotkliwe i coraz mniej akceptowalne. Próbowano temu zaradzić przesuwając trasę na północ od Danii, ale przeprowadzone loty wykazały, że to absolutny szczyt zasięgu dla samolotów, a misje wydłużyły się do ponad 15 godzin. W nocy z 20 na 21 października załoga mjr. Króla wykonała lot z Tempsford w czasie 16 godzin i 30 minut! Często, z braku paliwa musiano lądować w bazach RAF na północy Szkocji. Nadszedł czas decyzji. Z końcem listopada na bazie dotychczasowej eskadry „C” 138. dywizjonu powstaje polska 1586 eskadra do zadań specjalnych⁵⁰ i praktycznie w całości przebazowana zostaje na południe Europy. Początkowo bazą staje się lotnisko Si Di Amor w Tunisie skąd eskadra przeprowadza kilka lotów do Polski. Jednak docelowym domem eskadry staje się niewielkie lotnisko Campo Cassale pod Brindisi na południu Włoch. Samo lotnisko mocno dało się we znaki polskim załogom. Stosunkowo krótki pas kończył się urwiskiem wprost do morza! Nie lotnisko jednak było kluczowe, lecz zalety tras południowych. Znacznie skrócił się dystans lotów, co spowodowało, że praktycznie cały obszar Kraju znalazł się teraz w zasięgu maszyn. Szczególnie odczuły to regiony podkarpackie i wschodnie, które dotychczas nie mogły liczyć na zrzuty. Ważne

⁴⁹ Misje: „Flat-12A” zrzut udany, zestrzelony nad Danią, „Flat-12”, zrzut udany, zestrzelony nad Bałtykiem, „Neon-9”, nie dotarł do celu, zestrzelony nad Danią i „Flat-22” katastrofa w Nowych Skalmierzycach.

⁵⁰ D-cą zostaje mjr. Eugeniusz Arciuszkiewicz, a mjr. Król trafia jako oficer łącznikowy do Bałkańskiej Grupy RAF.

było także i to, że nasycenie obszaru Europy południowej i środkowo – wschodniej w niemiecką obronę przeciwlotniczą było stosunkowo małe, co dawało znacznie większe szanse na przetrwanie niż np. nad Danią. Operacja Riposta, po trudnym atmosferycznie początku 44 roku rozkręciła się na dobre w kwietniu i maju. Dość powiedzieć, że w tych dwóch miesiącach przeprowadzono 64% wszystkich operacji „Riposty.” W nocy z 3 na 4 kwietnia startowało do Kraju 8 załóg brytyjskich i 8 polskich; wszystkie szczęśliwie lądowały w Brindisi. Dwa tygodnie później padł kolejny rekord: 19 startów w jedną noc!⁵¹ Rozpoczęto także zrzuty skoczków w noc bezksiężycowe, co dotychczas zastrzeżono tylko do zrzutów sprzętu. Ostatnie misje w ramach „Riposty” przeprowadzono z 30 na 31 lipca 1944r. Pięćdziesiąta ósma ekipa cichociemnych zrzucona na placówkę „Solnica”, 7 km na południe od Grodziska Mazowieckiego dotarła w komplecie do Warszawy w dniu wybuchu powstania. Cichociemni weszli do walki z marszu.

Ogółem w „Ripostie” przeprowadzono 381 misji, z których ponad połowa zakończyła się sukcesem. Zrzucono ponad cztery tysiące (!) zasobników i paczek, w których znalazło się m.in. ponad 15 tys. sztuk broni strzeleckiej i ponad 44 tys. granatów. Do kraju trafiło też 146 cichociemnych. Stracono 16 załóg i 4 cichociemnych z maszynami.

W trakcie „Riposty” przeprowadzono również najbardziej skomplikowane zadanie łączności „Londyn – Kraj”. 15 kwietnia 1944 r. o godzinie 19.32 z włoskiej ziemi wystartował samolot typu C-47 Skytrain⁵², wyposażony w 8 dodatkowych zbiorników paliwa i skierował się nad Polskę. Tak rozpoczęła się niezwykła operacja „Most I”⁵³. Dowódcą załogi był

⁵¹ Ze względu na b. złe warunki atmosferyczne nad Polską, przeprowadzono tylko 5 zrzutów.

⁵² Popularna Dakota

⁵³ W nomenklaturze angielskiej: „Wildhorn I”

Kanadyjczyk, zaś drugim pilotem kpt. pilot Bolesław Korpowski, który miał już wtedy za sobą 11 (!) lotów operacyjnych nad Polskę. Czterdzieści minut po północy samolot, nie bez problemów ląduje na lądowisku „Bąk”, 16 kilometrów od stacji kolejowej w Lublinie. Do lądowania wykorzystano m.in. trzy ogniska kierunkowe, zielone latarki proggu „pasa”, latarki wzdłuż „pasa” i czerwone latarki oznaczające jego zakończenie. Przygotowane lądowiska nazywano „bajorami”. Okazało się, że zmienił się kierunek wiatru i Dakota lądowała z wiatrem w ogon. Ciekawe wrażenia z tego lądowania pozostawił kpt. Korpowski: „Ted (kpt. E.J. Harrad – D-ca załogi) podchodzi do lądowania, wypuszczamy podwozie, wypuszczamy klapy. Dochodzimy do ziemi, ale gdzie tam! Dakota niesie się, a tu na nas wałą drzewa. W górę! Chowamy podwozie, wciągamy stopniowo klapy. Ted robi pełne okrążenie, przymierza się z dalszej odległości. Znów w dół podwozie, w dół klapy. [...] W górę! Chyba otarliśmy się o czubki drzew. Ki diabeł? [...] Powtarzamy wszystko jeszcze raz. Teraz podchodzimy niziutko [...] Dakota szybuje prawie nie tracąc szybkości. Łup! Koła namacały grunt, ale toczymy się z zawrotnym pędem. Ted zapiera się w hamulce z wolantem na brzuchu. W światłach reflektorów mkną nam drzewa na spotkanie [...] Zdawało mi się, że stanęliśmy nosem w zagajniku.” Do kraju przyleciało dwóch cichociemnych i skrzynki z pieniędzmi. Start odbył się już po 10 minutach. Dakota zabrała 5 ludzi, wśród nich gen. Stanisława Tatara⁵⁴ oraz dokumenty wywiadu AK dotyczące konstrukcji rakiet V-1. Na pokładzie znalazł się również wyhaftowany w Kraju sztandar 1. Brygady Spadochronowej. Po ponad 10 godzinnej misji samolot lądował w Brindisi. Operacja okazała się sporym sukcesem, więc podjęto przygotowania do kolejnej wyznaczając nowe lądowisko. Wybór

⁵⁴ Szef oddziału operacyjnego sztabu KG AK, twórca planu „Burza”

padł na podtarnowskie „bajoro” o kryptonimie „Motyl”, a oficerem startowym został kpt. pilot Włodzimierz „Włodek” Gedymin, as myśliwski Kampanii Polskiej 1939r z dywizjonu poznańskiego. Druga misja (Most II) przeprowadzona 29 maja trwała osiem i pół godziny. Sukces również był pełny. Samolot przebywał na lądowisku 6-8 minut i zabrał do Włoch m.in. dobrze nam znanego płk. pilota Romana Rudkowskiego. 25 lipca przeprowadzono trzecią i ostatnią operację „Most”. Tym razem nie wszystko poszło dobrze. Z powodu podmokłego „pasa” Dakota ugrzęzła i załoga rozważyła jej spalanie. Dzięki przytomności oficera startowego – w tej roli ponownie Gedymin – udało się, po ponad godzinie doprowadzić do startu samolotu. Z Włoch przyleciał m.in. emisariusz Jan Nowak Jeziorański. W drogę powrotną zabrano 5 pasażerów. Na pokładzie znalazła się również cenna dokumentacja pocisków V-1 i V-2 łącznie z niewielką częścią tego ostatniego.

W ramach operacji „Most IV” z Kraju do Włoch wrócić mieli m.in. Jan Nowak Jeziorański i Wincenty Witos. Do przygotowania tej operacji zgłosił się, nie kto inny jak płk. pilot Rudkowski, który skoczył ponownie do Kraju w nocy z 16 na 17 października 1944 r.⁵⁵ Co ciekawe drugim pilotem został gen. Ludomił Rayski, przedwojenny, kontrowersyjny Dowódca Lotnictwa. Rayski zgłosił się na ochotnika i wykonał kilka lotów bojowych nad Polskę. W dniu 15 grudnia 1944 r. startujący do Kraju samolot zawrócono po starcie z powodu fatalnych warunków meteorologicznych. Większy rozmach towarzyszył

⁵⁵ 60-ta ekipa cichociemnych. Placówka „Ognicha” 5 km na płn. od Janowa w pow. częstochowskim. Pilot nie odnalazł placówki i zrzutu dokonał na placówkę „Newa” 19 km na pld-wsch. Od Piotrkowa Tryb. Po wojnie Rudkowski był aresztowany i więziony. Uciekł do Wielkiej Brytanii i tam zmarł w roku 1954.

przegetowaniom do operacji Most V, w której lądować w Kraju miały aż 3 Dakoty, z zadaniem ewakuacji 33 zestrzelonych lotników alianckich. Również i ta operacja już nie doszła do skutku.

Przygotowano kolejny cykl zrzutów, pod kryptonimem „Odwet”, którego intensywność miała pozostać na poziomie zbliżonym do „Riposty”. Sezon zrzutowy planowano rozpocząć 1 sierpnia 1944 r. O tym w następnej, ostatniej części.

[cz. 3]

Po koniec lipca 1944 r. przygotowano kolejny cykl zrzutów, pod kryptonimem „Odwet”, którego intensywność miała pozostać na poziomie zbliżonym do „Riposty”. 25 lipca Komendant Główny AK, gen. Komorowski „Bór”, depešował do Londynu: „Przybycie do tej walki [o Warszawę – przyp. M.B.] Brygady Spadochronowej będzie miało olbrzymie znaczenie polityczne i taktyczne. Przygotujcie możliwość bombardowania na nasze żądanie lotnisk pod Warszawą [...]”. Jak widać kierownictwo AK nie do końca zdawało sobie sprawę z możliwości polityczno – organizacyjnych rządu londyńskiego.

1 Sierpnia, w absolutnej nieświadomości do Kraju poleciało 6 załóg polskich i 5 brytyjskich z bliźniaczego, 148. dywizjonu inicjując kolejny sezon zrzutowy pod kryptonimem „Odwet”. Rząd w Londynie doskonale znał datę wybuchu powstania, ale nie zrobił nic by przygotować do tego polską eskadrę do zadań specjalnych. Panuje nawet przekonanie, że spełniła ona już swą misję, a AK dysponuje wystarczającymi zapasami. Przełom dwóch okresów zrzutowych, był dobrą okazją do rotacji załóg, zasłużonych urlopów, poważniejszych napraw sprzętowych itd, więc wybuch Powstania Warszawskiego całkowicie zaskoczył polską eskadrę. 2 sierpnia dociera do Brindisi depeša: „Podjęliśmy walkę o godzinie

17.00. Dajcie pilnie zrzuty amunicji i broni pancernej [...] wprost na miasto: Filtry, Kercelego, Ogród Saski, Puławska [...]”. Polacy są gotowi polecieć natychmiast, ale brytyjski marszałek lotnictwa John Slessor nie wyraża zgody. Anglicy oficjalnie tłumaczą to skomplikowaną sytuacją meteorologiczną. 4 Sierpnia do Kraju leci siedem załóg polskich i choć oficjalnie obowiązuje zakaz lotu nad Warszawę, cztery z nich schodzą z kursu i kierują się nad płonąca stolicę. Doskonale wie o tym także dowódca eskadry mjr. Arciuszkiewicz. Załogi zaliczają trzy celne zrzuty. Rozkaz Slessora wywołał oburzenie w polskiej eskadrze i spowodował interwencję gen. Tatara, a w konsekwencji notę dyplomatyczną polskiego rządu. W jej wyniku Slessor cofnął zakaz 8 sierpnia, ale tylko dla załóg ochotniczych i wreszcie 12 sierpnia anulował go całkowicie. W rezultacie loty wstrzymano w czasie, gdy $\frac{3}{4}$ miasta znajdowało się w rękach powstańców.

10 sierpnia Sosnkowski wydaje dowódcy eskadry 1586 kontrowersyjny rozkaz: „Los Warszawy i Armii Krajowej [...] zależy od dokonania dzisiejszej nocy pewnego precyzyjnego zrzutu broni i amunicji na dwa punkty, przede wszystkim plac Krasińskich i plac Napoleona. [...] Te dwa zrzuty muszą być wykonane bezwarunkowo – w ostateczności poświęcić maszyny, lotnicy niech skaczą [...]” Pięć dni później nad stolicę leci już cała armada - 28 załóg⁵⁶, lecz nad ranem nie melduje się w bazie 8 samolotów. Z powodu dużych strat Slessor 17 sierpnia ponownie wprowadził obostrzenie: do Kraju mieli latać tylko piloci polscy.

Loty przebiegały w ekstremalnie trudnych warunkach. Znacznie bardziej niż było to jeszcze w początku 1944 r. uaktywniona była niemiecka artyleria przeciwlotnicza na trasie przelotu. Niemalże

⁵⁶ Wg innych źródeł było to 31 załóg

wszędzie operowały nocne myśliwce. Start z Brindisi następował ok. 19.00. Załogi nawigowały na bardzo charakterystyczne, położone na drugim brzegu Adriatyku jezioro Szkoderskie, skąd przyjmowały lot po prostej na Karpaty. Po przeskoczeniu Tatr schodziły nisko na linię Wisły i kontynuowały lot z rzeką „pod pachą”. Od wysokości Kielc, pod koniec sierpnia i w pocz. września wszelka nawigacja okazywała się zbędna: wystarczyło lecieć w kierunku ogromnej tuny! Do tego dochodził lot na małej wysokości nad miastem i reżim precyzyjnego zrzutu, który nie zawsze mógł być przestrzegany. Samoloty leciały 70, 50 metrów nad gęsto zabudowanym miastem. Czasami pułap lotu osiągał 20 metrów i mniej, a trzydziestometrowej rozpiętości bombowce niemalże ocierały „brzuchami” o dachy, lecąc grubo poniżej szczytów kościelnych wież. Do zrzutu np. na placu Krasieńskich załoga leciała nad Wisłą, lotem koszującym i „liczyła” mosty, za kolejnym wykonywała ciasny wiraż w lewo i już po chwili wykonywała zrzut z niskiej wysokości. Zdarzało się, że oznaczone, zajęte przez powstańców miejsce zrzutu miało 100 metrów szerokości, a po obydwu stronach znajdowały się oddziały niemieckie. Załogi wspominały, że często dochodziło do kontaktu wzrokowego pomiędzy pilotami, a rozstawionymi na dachach niemieckimi strzelcami! Jeden z pilotów wspominał: „Od Błonia poczynając lot odbywał się na wysokości drzew. Warszawa od Wierzbna do gmachu Kierownictwa Marynarki przedstawia widok czerwonego, wypalonego żuźla [...]”.

Po kilku godzinach wyczerpującego lotu z Włoch następował kilkuminutowy horror, a następnie ponowne kilkogodzinne oczekiwanie na cud. Istnieją relacje pilotów, którzy uporczywie szukali w morzu ruin i płonących domów placówki, manewrując intensywnie w strefie walk przez 30, a nawet 50 minut! Częstokroć uszkodzone samoloty traciły paliwo już na dolocie do Warszawy lub

tuż po podjęciu drogi powrotnej. Dla kilkunastotonowego bombowca z uszkodzonymi silnikami problemem stawało się, rozpościerające niczym zaporą pasmo Karpat. Wiele załóg wspominało przelot nad Tatrami niemalże kilkanaście metrów ponad szczytami! Dolot do Brindisi już był nie lada wyczynem, a tutaj trzeba było jeszcze bezpiecznie posadzić najczęściej uszkodzoną maszynę, co nie zawsze się udawało. Po lądowaniu okazywało się, że płatowiec przypominał sito, a przestrzelone były nawet spadochrony ratunkowe załogi.

Ostatnie polskie misje nad płonącą Warszawą wykonały dwie załogi 13 września. Liberator prowadzony przez porucznika Lucjana Woytanowicza w drodze powrotnej został zestrzelony nad Węgry. Do akcji, nie bez nacisków rządu polskiego włączają się kolejne jednostki m.in 178 dywizjon brytyjski i 31. południowoafrykański, ale straty są duże.

Polski rząd, niemalże od samego początku szuka również pomocy w amerykańskich siłach powietrznych. Co ciekawe organizacyjnie sytuacja ku temu jest sprzyjająca. USA od momentu przystąpienia do wojny naciskały na Rosję w sprawie stworzenia możliwości tzw. lotów wahadłowych. Amerykanom zależało szczególnie na możliwości bazowania dużych grup bombowych na dalekim wschodzie Rosji, skąd mogłyby one wykonywać loty bojowe na Japonię. Wobec zbliżającej się chwili utworzenia przyczółka w Europie, Stany Zjednoczone zmodyfikowały tę koncepcję na rzecz zapewnienia przez Rosję możliwości lądowania bombowców w europejskiej części Rosji. Możliwość odtwarzania gotowości bojowej na rosyjskich lotniskach znacznie skróciłaby trasy lotów. Stalin zgodził się na taką ewentualność i rozpoczęły się przygotowania do uruchomienia trzech lotnisk na terenie Ukrainy. Ponieważ same lotniska już fizycznie istniały, a sprawy organizacyjno-

techniczne posuwały się w szybkim tempie. Amerykanie skorzystali z tej możliwości już w początkach czerwca i w ramach operacji „Frantic-1”⁵⁷ zbombardowali cele na Węgrzech i w Rumunii. „Latające Fortece” startowały z Woch i lądowały na Ukrainie. W ramach przeprowadzonej 27 lipca operacji „Frantic-3” bombardowano m.in. Mielec, zaś częścią operacji „Frantic-5” było bombardowanie Rumi k. Gdyni (6 sierpnia) i rafinerii w Trzebini (7 sierpnia). 14 Sierpnia amerykańskie siły powietrzne przedstawiają plan operacji „Frantic-6”, której celem ma być rzut pomocy dla walczącej Warszawy. Stalin odrzuca jednak tę propozycję. Sytuacja powtarza się dwa dni później, po przedstawieniu nowego planu. 10 Września towarzysz Stalin robi gest propagandowy wobec „warszawskiej awantury” i zezwala na lądowania alianckich maszyn na terytorium kontrolowanym przez Armię Czerwoną. Przygotowania do operacji „Frantic-7”⁵⁸ ruszają pełną parą.

14 września, w dniu startu bombowców nad środkowo – wschodnią Europą unoszą się mgły. Dzień później, z położonych w Wielkiej Brytanii baz startują trzy grupy bombowców B-17 tworzące formację 110 samolotów. Warunki meteo znowu się gwałtownie pogarszają i formacja zostaje zawrócona. Dopiero 18 września, o godzinie 5.55 formacja bombowców, w tym samym składzie zmierza bez przeszkód do celu. Trasa liczy 1360 km i prowadzi nad północnymi Niemcami, wybrzeżem Bałtyku i przez Chełmno na Warszawę. Do osłony formacji bombowej wyznaczone zostają 154 myśliwce P-51 Mustang. O godzinie 7.41 startuje pierwsza grupa osłony i towarzyszy bombowcom do wysokości Kołobrzegu. Kolejna grupa Mustangów, dołącza do

formacji już nad Pomorzem i osłania ją do Chojnic. Ostatnia grupa osłony dołącza nad Kujawami i ma towarzyszyć bombowcom do końca. 40 km przed Warszawą myśliwcy mają pierwszą robotę, wymiatając startujące alarmowo myśliwce niemieckie. O godzinie 12.40 „fortece” docierają nad Warszawę i kolejno grupami zrzucają z wysokości 5 tys. metrów ponad 1200 zasobników, z których tylko 30% trafia w ręce powstańców. Całość trwa zaledwie 9 minut i jest to pierwszy rzut dzienny. Z całej formacji odłącza tylko jedna „forteca”; trafiona działkiem przeciwlotniczym obniża lot i eksploduje tuż nad ziemią. Wcześniej stracono również trzy myśliwce osłony. Bombowce lądują na lotniskach w Poławie, Mirgorodzie i Piriatynie pomiędzy godziną 16.15 i 16.30. Dzień później formacja⁵⁹ bombarduje węzły kolejowe na Węgrzech i ląduje we Włoszech, skąd 22 września powraca do Wielkiej Brytanii.

Zrzut na Warszawę, choć w skutkach nie tak spektakularny jak się spodziewano, wzbudził jednak uznanie w amerykańskich siłach powietrznych. 25 września premier Mikołajczyk prosi o kolejne zrzuty, wobec czego rozpoczynają się przygotowania do operacji „Frantic-8”, która miała być kopią poprzedniej. Gotowy plan przedstawiony jest dowództwu Armii Czerwonej 28 września, ale Stalin znowu cofa zgodę na lądowania w strefie rosyjskiej. Stalin nigdy takiej zgody nie wydał dla samolotów RAF. Gdy 1 października nadarzyła się okazja do wykonania planu, znów zatriumfowały niekorzystne warunki meteorologiczne. 3 Października premier Mikołajczyk powiadamia sojuszników o upadku powstania.

Po 13 września swoje „pomocne” zrzuty zaczynają wykonywać również Rosjanie i walczące u ich boku polskie lotnictwo. Wśród zrzucających jest także 2 Pułk Nocnych

⁵⁷ 2-11 czerwca 1944 r.

⁵⁸ W ramach „Frantic-6” wykonano w dniach 11-17 września bombardowania celów w Niemczech i na Węgrzech.

⁵⁹ Wystartowało tylko 93 bombowce, reszta była uszkodzona.

Bombowców „Kraków” i startująca z lotniska pod Otwockiem 103. Samodzielna eskadra Lotniczej łączności wykorzystujące samoloty Po-2⁶⁰. Pod wieloma względami jednak jest to ruch czysto propagandowy. Zasobniki wyrzucane są w większości bez spadochronów, co w wyniku uderzenia o ziemię czyni ich zawartość najczęściej bezużyteczną. Brakuje także synchronizacji z powstańcami, co skutkuje zrzutami po stronie niemieckiej. Wkrótce jednak nawet i tej pomocy Armia Czerwona odmawia.

Powstanie dogorywa po 63 dniach bohaterskich walk na ziemi i w powietrzu. Poświęcenie lotników polskich, ale także i brytyjskich, nowozelandzkich i południowoafrykańskich było olbrzymie. Z 269 samolotów, jakie pojawiły się nad miastem nie powróciło 39. Polska eskadra wykonując 91 lotów traci 16 załóg. Nie licząc rajdów superfortec i zrzutów Rosjan⁶¹, na miasto udaje się zrzucić prawie 700 zasobników i 180 paczek; łącznie 159 ton uzbrojenia i sprzętu. Choć do rąk powstańców trafia niewielka część zrzutów, stanowią one dla walczących olbrzymie wsparcie moralne. Szkoda tylko, że praktycznie nikt w oblężonej i walczącej Warszawie nie zdawał sobie sprawy z zakulisowych, dyplomatycznych rozgrywek w trójkącie rząd JKM – rząd polski i Stalin. Oczekiwania były ogromne, a ofiarność lotników jeszcze większa. Czym innym jednak była wola polityczna aliantów, a jeszcze czym innym motywy Stalina.

Trwa operacja „Odwet”. 14 września gen. Sosnkowski, jakby na osłodę nadaje polskiej 1586 eskadrze imię „Obrońców Warszawy”.⁶² Korzystając z każdej „lotnej”

pogody samoloty polskiej eskadry kontynuują zrzuty na placówki AK rozsiane po całym kraju. 2 listopada polska eskadra ponownie przekształcona zostaje w 301. dywizjon do zadań specjalnych „Ziemi Pomorskiej” im. Obrońców Warszawy. Ostatnia akcja w ramach „Odwetów” i, jak się okazało całej operacji lotniczego wsparcia AK ma miejsce 28 grudnia. Wykonuje ją 10 załóg. Ogółem w ramach sezonu, wliczając w to loty nad Warszawę wykonano 400 lotów, z czego zadanie wykonało 227 załóg. Ogólne straty wyniosły 47 samolotów, w tym siedem już podczas lądowania.

Warto dodać, że na wzór polskich i brytyjskich operacji SOE, swoje własne misje i to na dużą skalę rozpoczęli także Amerykanie, których głównym obszarem działania pozostała Europa zachodnia. Pierwszą misję w ramach operacji „Carpetbagger”⁶³ wykonały amerykańskie Liberatory B-24 w nocy z 4 na 5 stycznia 1944 roku. Później akcje tego typu wykonywano już masowo. 14 lipca 1944 roku masowy zrzut dla francuskiego ruchu oporu przeprowadziło 324 „Latających fortec” B-17⁶⁴, które zrzuciły 500 ton (!) broni i sprzętu. Łącznie Francja otrzymała tą drogą ponad 10 tys. ton, a Jugosławia 13 tys. ton! Jak porównać te liczby z 670 tonami zrzuconych w „polskich” sezonach „intonacja”, „Riposta” i „Odwet”?

Historia polskiego lotniczego wsparcia AK to niecałe cztery lata podniebnych i naziemnych zmagień. W tym czasie wykonano 858 startów, z których statystycznie prawie co dziesiąty nie miał swojego szczęśliwego finału. Z jednej strony do Kraju przerzucono 351

⁶⁰ Popularne „kukuryżniki”.

⁶¹ Szacuje się, że Rosjanie zrzucili od 100 do 120 ton sprzętu i uzbrojenia.

⁶² Tradycje eskadry, późniejszego 301 dywizjonu kultywował rozwiązany niedawno 36 Specjalny

pułk lotnictwa transportowego tzw. specpułk, którego samolot Tu-154M uległ katastrofie 10 kwietnia 2010 roku pod Smoleńskiem.

⁶³ Carpetbag – torba podróżna.

⁶⁴ Operacja „Cadillac”.

spadochroniarzy⁶⁵, w tym 316 doskonale przeszkolonych komandosów – cichociemnych, z drugiej jednak poległo 78 polskich lotników, a 28 trafiło do niewoli niemieckiej. Wielu cichociemnych i organizatorów akcji zrzutowych doczekało się „godziwej” zapłaty za swe bezgraniczne oddanie, umierając w powojennych już więzieniach, firmowanych przez inną, także obcą władzę. Czasem ginęli wcześniej, w walce. Doskonałym przykładem może być życiorys współtwórcy lotniczego wsparcia AK mjr. Macieja Kalenkiewicza. Wykonał on skok do Kraju w nocy z 27 na 28 grudnia 1941r, jeszcze w okresie próbnym. Przydzielony został do sztabu KG ZWZ i został m.in. współtwórcą planu powstania powszechnego. Poległ w walce z Armią Czerwoną jako dowódca Podokręgu Nowogródek. W sytuacji, gdy, walcząc z okupantem pododdziały AK dysponowały znikomymi ilościami broni strzeleckiej, najczęściej zdobyczej lub wyprodukowanej metodami chałupniczymi, zrzucone przez samoloty 23 tys. sztuk stanowiło wymierną wartość. O ile jeszcze w „Intonacji” zrzucano ok. 25 różnych rodzajów uzbrojenia i sprzętu to w „Odwiecie” asortyment wynosił 70. W tej liczbie znajdowały się także medykamenty medyczne i 45 ton żywności. Pozostająca pod okupacją i codziennym terrorze Polska, w oczekiwaniu na alianckie samoloty przygotowała ponad 600 (!) ukrytych zrzutowisk, z których ponad 500 zostało użyte! Na trzech z nich wylądowały alianckie samoloty przywożąc cichociemnych i zaopatrzenie oraz zabierając szczególnie ważne osobistości i cenne materiały. Niemcom nigdy nie udało się odszyfrować tego misternie „uplecionego” systemu, spajającego walczące podziemie i odległy o 1500 km rząd emigracyjny wraz z zapleczem. Rozmach, śmiałość i sprawność

organizacyjna operacji zrzutowych, na tle aktualnej sytuacji polityczno – militarnej każe dziś z szacunkiem pochylić głowę przed każdym kto w nich wtedy uczestniczył. Wśród wielu lotników polskiej specjalnej eskadry był chorąży Jan Cholewa, który w tych straszliwych warunkach wykonał rekordową ilość 110 lotów bojowych w tym 8 (!) nad powstańczą Warszawą. Męstwo, poświęcenie i determinacja: te wartości trudno jest porównywać. I jeszcze jedno, prócz wszelkich aspektów statystycznych: loty z białą – czerwoną szachownicą na kadłubie ponownie nad ziemią ojczystą, choć pod osłoną nocy, dla wielu stanowiły „loty nadziei”.

* * *

⁶⁵ W tej liczbie znajdują się także kurierzy i emisariusze.



Autor artykułu przy pomniku upamiętniającym zrzut przeprowadzony w nocy z 18 na 19 grudnia na placówkę „Topola” pod Jędrzejowem.

D-cą załogi startującego z Tunisu Liberatora był d-ca polskiej eskadry specjalnej i pilot pierwszego „polskiego” lotu do Kraju Stanisław Król, zaś drugim pilotem kpt. Bolesław Korpowski, który jako pierwszy z Polaków lądował w Kraju podczas okupacji, w ramach operacji „Most I”. Samolot dokonał udanego zrzutu i po 13 godzinach lotu lądował w Tunisie. Tego dnia do Polski leciały jeszcze dwie inne załogi polskie z Tunisu (na

Halifaxach) i dwie załogi brytyjskie z bazy w Brindisi. Załogi brytyjskie nie spostrzegły świateł placówki i wróciły wraz z cichociemnymi. Załogi dwóch polskich Halifaxów, w drodze powrotnej, w celu uzupełnienia paliwa również lądowały w Brindisi. 19 grudnia zapadła decyzja

o przebazowaniu na to lotnisko polskiej eskadry.

Trzy dni wcześniej z Tunisu startowały trzy samoloty, ale nie wykonały zadania ze względu na warunki atmosferyczne. W sumie, z tego przejściowego lotniska odbyło się tylko 6 lotów.



