

Lengyel repülőszázadok betagolása a Brit Királyi Légierőbe és eredményeik az angliai csatában

Bevezetés

A Brit Királyi Légierő (Royal Air Force – RAF) a második világháború alatt nem csak angol pilótákból állt. Számos amerikai, ausztrál, kanadai, dél-afrikai, csehszlovák, illetve lengyel pilóta szolgált a különböző repülőszázadokban. Az ausztrálokat, kanadaiakat, dél-afrikaiakat, dél-rodéziaiakat Angliába vitték kiképzésre. A csehszlovák és lengyel pilóták a német megszállás elől menekülve jutottak el előbb Franciaországba, majd Angliába. 1940 januárjára mintegy 9000 fő tartózkodott Franciaországban a lengyel légierő állományából.¹

1940. július 13-án megalakult a 302., majd augusztus 3-án a 303. vadászrepülő-század. Később felállították a 307., 308., 309., 315., 316. és 317. vadászrepülő-századot, illetve a 300., 301., 304. és 305. bombázószázadot szintén lengyel pilótákból. Lengyelek alkották továbbá a 302., 306., 318., 663. és 145. repülőszázadot is. Összesen 436 lengyel pilóta szolgált a RAF kötelékében 1940 júniusa és 1941 júniusa között.

Már a lengyelek Nagy-Britanniába érkezése előtt megkezdődtek a tárgyalások a Lengyel Szárazföldi és Légierő megalakításáról, ennek következményeként megállapodás született 1940. augusztus 5-én a két állam között. A megállapodás legfontosabb pontjai az alábbiakat tartalmazzák:

- Négy bombázószázadot, két vadászrepülő-századot és egy szárazföldi együttműködési századot kell létrehozni a lehető leghamarabb, a repülőszemélyzet mintegy 200%-os tartalékával, a többi személyzet mintegy 50%-ával.
- Minden kiképzett személyi állomány, amelyre nincs szükség az újonnan alakuló századoknál, mihamarabb egyenként vagy csoportosan felhasználandó a Brit Királyi Légierő megfelelő egységeiben vagy létesítményeiben vagy a brit repülőgépiparban, amíg lehetőség nem nyílik arra, hogy felszívják (befogadják) őket a Lengyel Légierő egységei.
- Azokat a bázisokat, ahol a lengyel légierő egységei találhatóak, brit tisztok vezetik. Ahol egy állomást kizárólag vagy elsősorban a Lengyel Légierő egységeinek elhelyezésére használnak, ott lesz egy lengyel parancsnoki tiszt, aki együttműködik a brit bázisparancsnokkal, utóbbi a rangidős közülük.
- A lengyel légierő egységeit hasonló típusú felszereléssel látják el, továbbá ugyanolyan mértékben, mint a Brit Királyi Légierő vele egyező egységeit.

¹ Waław Król: *Polskie dywizjony lotnicze w Wielkiej Brytanii 1940-1945*. Warszawa, Wydawnictwo Ministy Obrony Narodowej, 1982. 35.

- A Királyi Légierővel szolgálatot teljesítő Lengyel Légierő összes egységének ellátása, karbantartása és kiképzése a normál Királyi Légierő szokásos csatornáin keresztül lesz megszervezve.

A 6. cikkely pontjai jól bizonyítják, hogy a lengyelek nagy fokú önállóságot kaptak a brit légierőn belül. Belefoglalták ugyanis a szabályzatba, hogy:

- A Királyi Légierőnél szolgáló Lengyel Légierő személyi állománya hűségeskütt tesz a Lengyel Köztársaságnak.
- A Királyi Légierő egyenruháját a Lengyel Légierő egyenruhájaként fogadják el, olyan jellegzetes lengyel szimbólumokkal vagy más jelvényekkel, amelyeket a lengyel hatóságok szeretnének. Biztonsági okokból a Királyi Légierő rendfokozati jelvényeit mintázó jelvényeket kell viselni, amelyek megfelelnek a Királyi Légierőben betöltött posztoknak.
- A Lengyel Légierő által a Királyi Légierőnél végzett szolgálat során használt repülőgépeken brit katonai jelzéseket viselnek, a gép törzsén jellegzetes lengyel jelöléssel.

Ennek megfelelően meg is kezdték a pilóták besorozását és kiképzését.

1. A kiképzés menete

Az 1940. augusztus 3-án megalakult 303. „Warszawski im. Tadeusz Kosciuszko” repülőszázad az angliai csata ideje alatt a northolti repülőbázison állomásozott.² Vezetői angol részről: Ronald Kellett repülőőrnagy, John Kent repülőszázados, vagy ahogy a lengyelek hívták, „Kentowski” kanadai származású pilóta, és Athol Forbes repülőszázados; lengyel részről: Zdzisław Krasnodębski repülőőrnagy, Witold Urbanowicz repülőszázados.³ A háború során Kent végig támogatta őket, nagyszerű kapcsolatot ápolt pilótáival. Erre jó példa, hogy míg a pilóták angolul tanultak, ő igyekezett a legfontosabb szavakat megtanulni lengyelül. Ekkor ragadt rá a Kentowski név is.

A lengyelek megérkezése után Kentnek rögtön szembesülnie kellett az első jelentős problémával. Az egész repülőszázadban két embernek volt némi angoltudása, ebből az egyik csak ennyit tudott: „Gyerünk, fiúk!”⁴

Habár angolul nem tudtak, franciául mindegyikjük beszélt. Ronald Kellett – John Kent századparancsnoka – mellett a britek közül Athol Forbes beszélt anyanyelvi szinten franciául, ami nagyban megkönnyítette a kommunikációt. Ám mivel Kent volt napi kapcsolatban velük, rájött, hogy muszáj lesz megtanulnia lengyelül a legfontosabb alkifejezéseket. Ennek megoldásaként rámutatott a repülőre, annak angol nevét ismételve, a lengyelek rájöttek mit is szeretne, ők elismélték azt, majd a lengyel megfelelőjét

² Olgierd Cumft – Hubert Kazimierz Kujawa: *Księga lotników polskich-poległych, zmarłych i zagonionych*. Warszawa, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, 1989. 57.

³ Wilhelm Ratuszynski: No. 303 Polish Squadron History. *Polish Squadrons Remembered*, (é. n.).

⁴ Johnny Kent: *One of the Few. A Story of Personal Challenge Through the Battle of Britain and Beyond*. Stroud, The History Press, 2016. 117.

visszamondták. Így mentek sorba a gép azon részein, amelyek nevének ismerete elengedhetetlen volt a későbbi oktatás és parancsosztás során. A legnagyobb figyelmet a rádió-kommunikációs tréningre fektették. Kent nem várta el, hogy a bevetések során a pilótának eszébe jusson minden angol kifejezés, de mivel a lengyel kommunikációt a torony nem értette, elrendelte, hogy minden formációban legyen egy brit pilóta a kommunikációs malőrök elkerülése végett.⁵

Több órát töltöttek azzal, hogy a jelszavakat, illetve a legfontosabb szakszavakat, álneveket megtanulják helyesen kiejteni és használni. Ilyen szavak voltak például: *angels* (angyalok) – ezer láb magasság, *pancake* (palacsinta) – leszállás, illetve *bandits* (banditák) – ellenséges gépek a láthatáron.⁶ Tadeusz H. Rolski ezredes – a 306. vadászrepülőszázad egyik alapítója és első parancsnoka⁷ – a *Fehér sas két mezőben* című regényében említést tesz a fedélzeti rádiókommunikáció menetéről is. Három csatornán kommunikálhattak: az elsőn a pilóták a szektor csoportparancsnokságával, a második csatornán a pilóták a csoport csoportparancsnokával tudtak üzenetet váltani, a harmadik csatornán pedig a pilóta kérhetett segítséget. Például ha beleesett a tengerbe (*drink* – ital – tenger – itt is érvényes volt a kódszavak használata), a *May-day* bemondásával a többi gép addig körözött felette, míg a légimentők meg nem érkeztek. A negyedik csatornán az S. O. S. jelzéseket adták le a bajba jutott pilóták. Érdekesség, hogy az angolok szigorúan betartották azt a szabályt, hogy a tengerbe zuhant pilótát minden esetben ki kell menteni.⁸

Kent a visszaemlékezésében leírja, hogy bár a lengyel pilóták úgy érezték, hogy túlságosan elhúzódik a kiképzésük – aminek hangot is adtak sokszor, mondván a kiképzést már megkapták Franciaországban –, nem engedhette őket addig éles bevetésre, míg teljesen biztos nem volt benne, hogy értik a RAF működését. Ugyanis alapvető eltérések voltak a két légierő szerkezeti felépítésében.

A RAF alapegysége a repülőszázad (*squadron*) volt. Ez a háború előtt 12 egymotoros gépből vagy 10 kétmotoros gépből állt. Két vagy három repülőszázad alkotott egy repülőegységet (*wing*), és több *wing* egy csoporttá (*group*) szerveződött.⁹ A lengyeleknél az *eskadra* a lengyel repülőszázad megfelelője (1939-ig), de nem azonos a brit repülőszázaddal, a *squadron*nal. A lengyel repülőszázadban kevesebb repülőgép volt, mint a brit megfelelőjében. Röviden így lehetne szemléltetni: *squadron* = *eskadra* A + *eskadra* B.¹⁰

1940. július 22-én Władysław Rózycki hadnagy a naplójába az alábbi bejegyzést írta: „Ezen a napon nagyon sajnálatos és kellemetlen dolog történt velem. Összetörtem egy gépet életemben először a 11 évnyi repülés alatt! Még sajnálatosabb az a tény, hogy mindez idegen földön történt.”¹¹

Jan Zumbach hadnagy az első Hurricane repülését ekképp foglalta össze:

⁵ Kent (2016): i. m. 118.

⁶ Robert Gretzyngier – Wojtek Matusiak: *Polacy w obronie Wielkiej Brytanii*. Wydanie I. Poznań, Dom Wydawniczy REBIS, 2007. 22.

⁷ Tadeusz H. Rolski: *Cyrk Skalskiego*, (é. n.).

⁸ Tadeusz H. Rolski: *Fehér sas két mezőben*. Budapest, Kossuth Kiadó, 1978. 124–125.

⁹ Olaf Groehler: *A légi háborúk története*. Budapest, Zrínyi Kiadó, 1983. 108–119.

¹⁰ Ezt Krzysztof Szałdecki lengyel vadászpilóta magyarázta el a szerzőnek.

¹¹ Robert Gretzyngier: *Poles in Defence of Britain: A day-by-day Chronology of Polish Day and Night Fighter Pilot Operations: July 1940 – July 1941*. London, Grub Street, 2016. 5.

„Végre bemutatták nekünk a Hurricane-eket, amelyekkel repülünk majd. Elsőként a pilótafülke működése zavart össze! A valaha repült összes típussal összehasonlítva itt minden fordítva működik. Lengyelországban és Franciaországban, ha a gázkart ki akartuk nyitni, húzni kellett, itt nyomni kell. Minden eddig begyakorolt reflexünket meg kell fordítani.”¹²

A fenti bejegyzéseket olvasva világossá válik számunkra az a tény, hogy a kiképzés során derült ki, hogy egyik lengyel pilóta sem repült még behúzható futóművekkel rendelkező gépen. Így esett meg, hogy az első repülések során többen landoltak behúzott futóművekkel – jelentős kárt okozva ezzel.¹³ Kent emlékirataiban így emlékszik vissza erre az időszakra:

„Amint azt sejteni lehetett, ezek az eltérések zavart okoztak, ezáltal több pilóta landolt behúzott futóművekkel. Az egyik gépet Frantisek őrmester tette le [...] – ő nem értette mit mondtam neki, de tudta, hogy idegen nyelven kell válaszolnia, és újra meg újra ennyit hajtogatott: »Oui, mon commandant«.”¹⁴

1940. augusztus 30-án aztán gyakorlórepülés közben Ludwik Paszkiewicz repülőhadnagy, miután ellenséges német gépeket észlelt, bontotta a köteléket, és lelőtte az egyik Dornier 17-est. Másnapról éles bevetéseken vehettek részt a gyakorlórepülések helyett.

2. Bevetésen

A németek 1940. július végén, augusztus elején megkezdték a Nagy-Britannia elleni támadást. Az első szakaszban nem voltak nagyobb műveletek részükről, de augusztus 13-tól („a Sas napja”)¹⁵ események sorozata bontakozott ki. Aznap német bombázókat észleltek Franciaország felett. A 74. és a 609. vegyes repülőszázadot vezényelték a frontvonalra. Henryk Szcześny hadnagy lelőtt egy Dornier 17 gépet. A 609. repülőszázadból Tadeusz Nowierski hadnagy és Piotr Ostaszewski-Ostoja hadnagy is részt vett a bevetésen. A század parancsnokának (H. S. Darley őrnagy) sok problémája volt a lengyel pilótákkal való kommunikáció során, amit még századnaplójában is leírt: „habár egyikük sem beszélt angolul abban az időben, a Spitfire-ön gyorsan tapasztalatot szereztek.”

Augusztus 15-e fekete csütörtökként írta be magát a történelembe. Ismét ellenséges gépeket észleltek – ezúttal Dover felett. 11.20 körül Wojciech Kloziński őrmester gépét lelőtték, de a sebesült pilótát sikerült kórházba szállítani. Aznap összesen négyszer riasztották az 501. repülőszázadot. A lengyel pilóták az alábbi győzelmeket könyvelhették el: Antoni Głowacki őrnagy lelőtt egy Do 215-t Chatham környékén; egy másik pilóta, Stefan Witorzeńc hadnagy – akinek a gépe találatot kapott – eltalált két Junkers 87-t;¹⁶ Bolesław Własnowolski – a 32. repülőszázad pilótája, Hurricane-en repült – is lelőtte első ellenséges gépét.¹⁷ A támadás intenzitása miatt a 151. repülőszázadot is be kellett

¹² Gretzyngier (2016): i. m. 12–13.

¹³ Kent (2016): i. m. 117–118.

¹⁴ Gretzyngier (2016): i. m. 13.

¹⁵ Der Adler Tag; Gretzyngier–Matusiak (2007): i. m. 44.

¹⁶ Gretzyngier–Matusiak (2007): i. m. 54.

¹⁷ Gretzyngier–Matusiak (2007): i. m. 55.

vetni. Ezekben a századokban a fentiekén kívül több lengyel pilóta is repült: Mieczysław Rozwadowski hadnagy, Tadeusz Wilhelm Kawalecki hadnagy, Franciszek Surma hadnagy, Jerzy Solak hadnagy, Wilhelm Szafraniec őrmester, Gustaw Radwański hadnagy, Feliks Gmur őrmester és Franciszek Czajkowski hadnagy.¹⁸

1940. augusztus 14-én és 15-én úgy döntöttek, hogy a 234. repülőszázadot áthelyezik St. Eval bázisáról Middle Wallopba. Eközben a harcokban a pilóták négy ellenséges gépet lőttek le, és három Spitfire-t ért találat. Zygmunt Klein őrmestert lelőtték, de túlélte a balesetet.

Augusztus 18-a azok közé a napok közé tartozott, amelyeken intenzív támadások zajlottak. Az 501. repülőszázadot már korán reggel riasztották, és átvezényelték Canterbury felé. Több lengyel pilótát lelőttek, többek között Franciszek Kozłowski hadnagyot, aki túlélte a támadást, és kórházba szállították. A német bombázók támadásának második hullámára a délután folyamán került sor. A 32. repülőszázadot az 501-es megsegítésére vezényelték. Własnowolski hadnagy egy másik angol pilótával közösen lelőtt egy német Junkers Ju 88-at, később pedig Peter Malam Brothers századossal közösen egy Messerschmitt Bf 109-et.¹⁹ Míg a lengyel–brit vadászcsapatok győzelmet arattak a csatákban, addig Franciszek Gruszka hadnagy és Władysław Szulkowski hadnagy a 65. repülőszázadból harcba keveredett pár Messerschmitttel. Gruszka hadnagyot eltűntnek nyilvánították, és akként is tartották nyilván egészen 1971-ig, amikor régészek megtalálták a Spitfire roncsait és a pilóta maradványait.²⁰

Augusztus végétől már további lengyel repülőszázadok, köztük a 303. is csatlakozott a németek elleni küzdelemhez. Szükség is volt rájuk, ugyanis a Luftwaffe teljes erejével támadta Nagy-Britanniát. Szeptember 13-án 130 géppel támadták Londont és a repülőtereket. Szeptember 15-én 21 repülőszázad 252 pilótája várta feszülten a német támadást, amely 11.30-kor meg is kezdődött. A bombázók első hullámát mintegy 100 repülő alkotta, amelyet egy további 150 repülőből álló második kötelék követett. A két hullámot a Luftwaffe vadászrepülői követték Messerschmittekkel. A 303. repülőszázad a többivel együtt a levegőben volt ekkorra. 12.00 és 12.30 között a legtöbb német kötelék már felbomlott, és több száz kisebb, egyéni párharc alakult ki a két ország pilótái között. Ez volt az első olyan nap, amikor a vadászrepülő-egységek nagyobb részét egy ütközet során vetették be. A kemény munka meghozta gyümölcsét, a RAF vadászpilótáinak sikerült megállítani a németek aznapi támadását. Az egyik kiemelkedő incidens, amelyet rögzítettek, a következő volt: öt lengyel pilótából álló köteléknek sikerült felosztatni egy Dornierekből álló nagyobb formációt Witold Urbanowicz vezetésével, ezáltal azt is megakadályozták, hogy Londont elérje a bombatámadás. Mindezt úgy, hogy ahelyett, hogy egy gép támadására összpontosítottak volna, megpróbálták keresztülrepülni a formáción oly módon, hogy a legnagyobb zavart keltsék az ellenséges pilótákban, akik ezáltal kénytelenek voltak ledobni a bombáikat London előtt.²¹

¹⁸ Gretzyngier–Matusiak (2007): i. m. 58.

¹⁹ Gretzyngier–Matusiak (2007): i. m. 62–63.

²⁰ Gretzyngier–Matusiak (2007): i. m. 64.

²¹ M. Lisiewicz et al. (szerk.): *Destiny Can Wait. The Polish Air Force in the Second World War*. Nashville, The Battery Press, 1988. 66–67.

Október első felében még javában zajlottak a német támadások, a legvéresebb ütközeteket 15–16-án vívták. Október 19-étől csökkent a támadások intenzitása, majd 1940. október végére a légi műveletek megszűntek.²² A kezdeti nehézségek ellenére nagyon jól összekovácsolódott a csapat. A 303-as repülőszázad vezetője, Kent mindig büszke volt pilótáira, és szíven viselte a sorsukat. Könyve előszavában a lánya leírja, hogy apja egyszer nekiugrott egy brit tisztnek, mert az nem volt hajlandó felállni, amikor a lengyel himnuszt játszotta a zenekar. A brit vezetőségnek is feltűnt Kent pilótái iránti büszkesége, ennek köszönhetően tett látogatást Northoltban Sir Hugh Dowding repülőmarsall, Stanley Vincent (aki a northolti bázis vezetője volt az angliai csata idején) és Winston Churchill is. Sir Hugh Dowding a következőképp nyilatkozott a századról: „A 11. csoport kötelékében tevékenykedő első lengyel osztály, vagyis a 303-asok egyetlen hónap leforgása alatt több német gépet lőttek le, mint ugyanabban az időben bármely brit egység.” John Kent ekképp emlékezik vissza a pilótákra:

„Mi, akik kiváltságosak voltunk repülni és harcolni velük, soha nem fogjuk elfelejteni, és Nagy-Britannia soha nem felejtetheti el, hogy mennyit köszönhet a lengyel repülők hűségének és hajthatatlan szellemének, valamint önfeláldozásának. Sötétebb napjainkban ők voltak a leghűségesebb szövetségeseink; emlékezzenek rájuk mindig úgy!”²³

Az angliai csata és a második világháború alatt Nagy-Britanniában elesett lengyel pilótákat több helyre temették. Az egyik a Northolt közelében található northwoodi temető, ahol 54 pilóta nyugszik az alábbi repülőszázadokból: 318., 317., 316., 315., 308., 306., 305., 303. és 302. Nuneatonban nyugszik további 29 fő.²⁴ A Newark-on-Trentben található temető az egyik legnagyobb lengyel nekropolisz Nagy-Britanniában, és a legnagyobb lengyel hadi temető a világon a légierő tekintetében. 351 lengyel pilóta nyughelye, többek között Władysław Sikorski és Władysław Raczkiewicz akkori lengyel elnök sírja is itt található. Érdekesség, hogy Władysław Sikorski maradványait 1993-ban exhumálták, és a krakkói Wawelben temették újra.²⁵

Összegzés

Winston Churchill 1940 őszén elmondta a parlament alsóházában azt a híres mondatát, miszerint „[a]z emberi viszályok történetében sohasem köszönhetett még olyan sok ember olyan sokat olyan keveseknek”.²⁶

1940 júniusa és 1941. július 2. között összesen 438 lengyel repülő csatlakozott a Brit Királyi Légierő vadászrepülő-egységeihez, ebből 145 volt képzett pilóta. Közülük 29-en vesztették életüket ez alatt az idő alatt, többnyire a bevetések, de előfordult, hogy a gya-

²² Gretzyngier–Matusiak (2007): i. m. 168.

²³ 303 „Kosciuszko” Polish Fighter Squadron. *Polish Squadrons Remembered*, (é. n.).

²⁴ Polscy lotnicy w UK. *Smaczne Podróże*, (é. n.).

²⁵ Mruk, Krzysztof – Wojciech Zmyślony: Cmentarz Lotników Polskich w Newark-on-Trent hr. Nottinghamshire, *Polskie Siły Powietrzne w II wojnie światowej*, (é. n.).

²⁶ Rolski (1978): i. m. 135.

korlórepülések során. 1940. augusztus 11. és október 18. között több mint 200 biztosan lelőtt gépet könyvelhettek el maguknak.²⁷

Az tény, hogy a lengyel pilóták keményen kivették a részüket a Nagy-Britanniáért vívott légi harcokból, ám azt majd egy későbbi kutatásomban szeretném alaposabban megvizsgálni, hogy valóban megállja-e a helyét statisztikailag is a lengyelek körében elterjedt és mai napig erősen vallott nézet, miszerint ők nyerték meg az angliai csatát a britek számára, továbbá hogy győzelmeik jelentősen befolyásolták a második világ-háború végkimenetelét.

Felhasznált irodalom

- Cumft, Olgierd – Hubert Kazimierz Kujawa: *Księga lotników polskich-poległych, zmarłych i zaginionych*. Warszawa, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, 1989.
- Gretzyngier, Robert: *Poles in Defence of Britain: A day-by-day Chronology of Polish Day and Night Fighter Pilot Operations: July 1940 – July 1941*. London, Grub Street, 2016.
- Gretzyngier, Robert – Wojtek Matusiak: *Polacy w obronie Wielkiej Brytanii*. Wydanie I. Poznań, Dom Wydawniczy REBIS, 2007.
- Groehler, Olaf: *A légi háborúk története*. Budapest, Zrínyi Kiadó, 1983.
- Kent, Johnny: *One of the Few. A Story of Personal Challenge Through the Battle of Britain and Beyond*. Stroud, The History Press, 2016.
- Król, Wacław: *Polskie dywizjony lotnicze w Wielkiej Brytanii 1940-1945*. Warszawa, Wydawnictwo Ministry Obrony Narodowej, 1982.
- Lisiewicz, M. – J. Baykowski – J. Glebocki – R. Gluski – Dr. W. Czerwinski (eds.): *Destiny Can Wait. The Polish Air Force in the Second World War*. Nashville, The Battery Press, 1988.
- Rolski, Tadeusz H.: *Fehér sas kék mezőben*. Budapest, Kossuth Kiadó, 1978.

Internetes források

- 303 „Kosciuszko” Polish Fighter Squadron. *Polish Squadrons Remembered*, (é. n.). Online: www.polishsquadronsremembered.com/303/303Squadron.html
- Mruk, Krzysztof – Wojciech Zmyślony: Cmentarz Lotników Polskich w Newark-on-Trent hr. Nottinghamshire, *Polskie Siły Powietrzne w II wojnie światowej*. Online: www.polishairforce.pl/_cmnewark.html
- Polscy lotnicy w UK. *Smaczne Podróże*. Online: <https://smacznepodroze.com/polscy-lotnicy-w-uk/>
- Ratuszynski, Wilhelm: No. 303 Polish Squadron History. *Polish Squadrons Remembered*, (é. n.). Online: www.polishsquadronsremembered.com/303/303_story.html
- Rolski, Tadeusz H.: *Cyrk Skalskiego*, (é. n.). Online: <https://cyrkskalskiego.mysliwcy.pl/?id=10>

²⁷ Gretzyngier–Matusiak (2007): i. m. 248–274.