

Cena z DVD tylko 9,99 zł

ENCYKLOPEDIA TOP WOJNY ŚWIATOWEJ

★ ★ ★ ★ ★

4



■ HISTORIA II WOJNY ŚWIATOWEJ

POCZĄTEK WOJNY NA MORZU	55-57
OPERACJA „LEW MORSKI”	58-59
POD NIEBEM ANGLII	60-68
ZEMSTA ZA WRZESIEŃ	69-70
RZĄD POLSKI W LONDYNIE	71-72

BITWA O ANGLIĘ – OSAMOTNIONA WYSPA
V 1940 – V 1941

OPERACJA „LEW MORSKI” – WALKI POD NIEBEM ANGLII

POCZĄTEK WOJNY NA MORZU

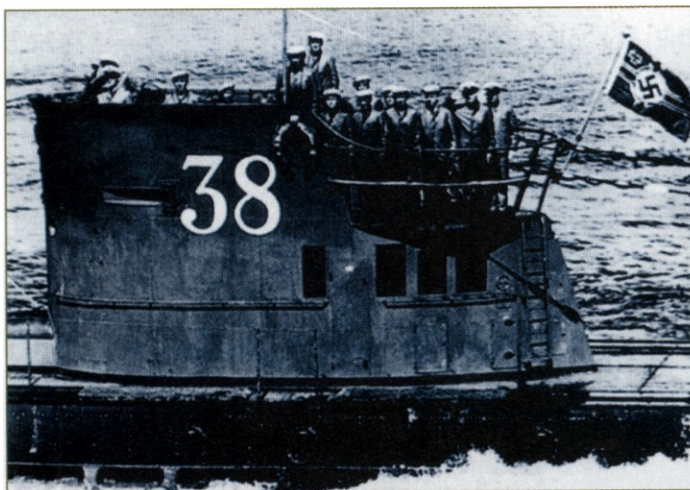
Położenie geograficzne Wielkiej Brytanii było dla niej na przestrzeni dziejów zarówno błogosławieństwem, jak i przekleństwem. Z jednej strony oddzielenie od kontynentu gwarantowało względne bezpieczeństwo, z drugiej oznaczało konieczność inwestowania w rozwój silnej floty, zapewniającej ochronę statkom handlowym, dostarczającym materiałów niezbędnych do funkcjonowania państwa. Już podczas trwania I wojny światowej okazało się, że działania zdeterminowanej floty podwodnej przeciwnika mogą poważnie zagrozić dostawom o strategicznym znaczeniu. Niemniejszym zagrożeniem, choć znanym już od co najmniej XVI w., była też działalność tzw. rajderów

– ciężkich okrętów wojennych przeciwnika, zwalczających żeglugę handlową. Nic dziwnego, że w okresie międzywojennym jednym z kluczowych zadań polityki i dyplomacji Wielkiej Brytanii było osłabienie floty potencjalnego przeciwnika – Niemiec. Służyły temu warunki traktatu wersalskiego i traktat morski z Niemcami, podpisany 18 VI 1919 r. W przeciwieństwie do działań lądowych na Zachodzie, działania morskie od samego początku wojny cechowała wysoka intensywność. Jeszcze przed wypowiedzeniem wojny, 2 IX 1914 r., Royal Navy prowadziła pościg za niemieckim luksusowym statkiem pasażerskim „Bremen”, któremu udało się jednak ująć pogoni. 3 IX o godz. 13:30 ukazał



Dzięki zastosowaniu silników dieslowskich, spawanego elektrycznie kadłuba i stosunkowo lekkiej artylerii okręty klasy „Deutschland”, takie jak widoczny na zdjęciu „Admiral Graf Spee”, dysponowały dużym zasięgiem działania.

się rozkaz niemieckiego naczelnego dowództwa, nakazujący Kriegsmarine podjęcie działań wojennych przeciwko flocie Wielkiej Brytanii. Początkowo dość szczupłe siły Kriegsmarine miały działać ściśle według przepisów prawa międzynarodowego – Hitler miał jeszcze nadzieję na zawarcie pokoju z Francją i Wielką Brytanią po pokonaniu Polski. Niemcy dysponowali wówczas 18 okrętami podwodnymi na Atlantyku, kolejne 21 prowadziło działania przeciwko brytyjskiej żegludze na wodach przybrzeżnych Wielkiej Brytanii. Praktycznie od samego początku U-Booty odnosiły sukcesy. Szerokim echem odbiła się sprawa brytyjskiego statku pasażerskiego „Athenia”, zatopionego przez U-30. Inne niemieckie U-Booty zatopiły kolejne frachtowce przeciwnika. W odpowiedzi Brytyjczycy zaangażowali do zwalczania okrętów podwodnych lotnictwo Coastal Command (Obrony Wybrzeża),



U-38, okręt podwodny typu IX, zwodowany w październiku 1938 r., był jednym z nielicznych niemieckich U-Bootów, który przetrwał działania wojenne. Załoga samozatopiła swój okręt 5 V 1945 r. Na zdjęciu widać jednostkę powracającą z dwumiesięcznego rejsu bojowego.

jednak samolotów tej formacji było zbyt mało. W prowadzeniu ofensywnych patroli pomagały im maszyny z brytyjskich lotniskowców. Sytuacja uległa zmianie 17 IX, gdy u wybrzeży Irlandii niemiecki U-29 dowodzony przez kpt. Schuharta zatopił brytyjski lotniskowiec „Courageous” o wyporności 22 500 ton. Admiralicja zdecydowała wtedy o zaprzestaniu wykorzystywania lotniskowców do zwalczania okrętów podwodnych. Kolejnym brytyjskim środkiem zaradczym było wprowadzenie systemu konwojów i utworzenie tzw. Northern Patrol (Północnego Patrolu) – grupy okrętów patrolujących obszar pomiędzy Wielką Brytanią a Islandią, w skład której weszły starsze jednostki. Trwały intensywne działania niewielkich jednostek minujących szlaki żeglugowe i podejścia do portów przeciwnika. Niemcy po raz pierwszy użyli wówczas nowej broni – min magnetycznych, wobec których nieskuteczne okazały się dotychczasowe sposoby przeciwdziałania. Pierwszą ofiarą takiej miny padł brytyjski parowiec „Magdepur”, który zatonął 10 IX pod Aldeburgh. Konflikt przybierał na sile – pierwszym krokiem w kierunku nieograniczonej wojny podwodnej była dyrektywa adm. Ericha Raedera

z 23 IX, nakazująca zatopienie wszystkich statków handlowych, jeśli po zatrzymaniu

Kpt. Günther Prien, dowódca U-Boota U-47, nazywany „Bykiem ze Scapa Flow”.

U-BOOT TYP VII B

Niemiecki okręt podwodny typu VII był rozwinięciem fińskich konstrukcji z lat 30., opierających się, z kolei, na niemieckich okrętach podwodnych z lat I wojny światowej. U-Booty tego typu, budowane w sześciu różnych wariantach, były najbardziej licznymi niemieckimi okrętami podwodnymi w czasie II wojny światowej. Ich największą wadą były stosunkowo niewielkie zbiorniki paliwa, poważnie ograniczające zasięg i czas działań operacyjnych.

Wysadzony w powietrze przez własną załogę pancernik kieszonkowy „Admiral Graf Spee”. Po zostaniu okrętu tej klasy – „Lützow” (eks- „Deutschland”) i „Admiral Scheer” zostały potem przekwalifikowane na ciężkie krążowniki.



użyły radiostacji. Kilka dni później, w odpowiedzi na brytyjskie oświadczenie dotyczące uzbrajania statków handlowych, niemieckie U-Booty mogły już „atakować bez ostrzeżenia wszystkie uzbrojone jednostki morskie”. We wrześniu marynarka aliantów straciła 41 statków i okrętów o łącznym tonażu 134 807 BRT, a był to dopiero początek wojny na morzu. Prawdziwym ciosem dla brytyjskiego morale okazało się zatopienie okrętu liniowego „Royal Oak”, stojącego na kotwicy w całkowicie, zdawałoby się, bezpiecznym porcie Home Fleet (Floty Macierzystej, przeznaczonej do ochrony Wielkiej Brytanii) w Scapa Flow. Dokonał tego U-47 pod dowództwem kpt. Günthera Priena. Do końca 1939 r. straty aliantów na morzu rosły, mizerne zaś były efekty działań skierowanych przeciwko okrętom podwodnym przeciwnika.

RAJD „ADMIRALA GRAFA SPEE”

3 IX 1939 r. niemiecki pancernik kieszonkowy (nazywany tak ze względu na stosunkowo nieduży, jak na okręt

liniowy, kaliber głównej artylerii i niewielką, jak na tę klasę okrętu wyporność) dotarł na wody południowego Atlantyku. Okręt, dowodzony przez kmdr. Hansa Langsdorffa, miał za zadanie niszczyć flotę handlową przeciwnika. Pierwszą ofiarą niemieckiego rajdera był brytyjski frachtowiec „Clement”, zatopiony 30 IX. Zaniepokojona działaniami wroga brytyjska admiralicja postanowiła wysłać kilka grup bojowych, mających zniszczyć „korsarza”. Przeciwko niemieckiemu okrętowi rzucono początkowo lotniskowiec, 2 okręty liniowe i 2 krążowniki. W polowaniu pomagał francuski lotniskowiec i krążownik. Później w działaniach uczestniczył także kolejny lotniskowiec brytyjski, ubezpieczony przez okręt liniowy i zespół sześciu ciężkich i lekkich krążowników. Doszło do tego, że samotny okręt nieprzyjaciela zmusił Brytyjczyków do zmiany tras lub wstrzymania rejsów niektórych konwojów. W październiku „Admiral Graf Spee” uderzył ponownie – zatopił kilka samotnie płynących statków alianckich. Następne dwie ofiary zniknęły w morskich otchłaniach 2 i 3 XII. Oba statki zdołały jednak przed zatopieniem nadać wiadomość radiową. Namierzenie ich pozycji pozwoliło Brytyjczykom wysnuć przypuszczenie,

U-47, który pod dowództwem kpt. Günthera Priena, wdarł się do bazy brytyjskiej Home Fleet. Ofiarą jego torped padł okręt liniowy „Royal Oak”.



„Admiral Graf Spee” sfotografowany u wybrzeży Norwegii w kwietniu 1939 r.



że kmdr Langsdorff kieruje się ku uczęszczanym wodom rejonu ujścia rzeki La Platy. Dowódca jednej z brytyjskich grup bojowych kmdr

Henry Harwood skoncentrował swoje siły (3 krążowniki: HMS „Exeter”, HMS „Achilles”, HMS „Ajax”) w pobliżu przypuszczalnego miejsca pojawienia się „Admirala Grafa Spee”. Spotkanie nastąpiło 13 XII. Zespół brytyjski dysponował przewagą liczebną i odznaczał się większą szybkością, ustępował jednak okrętowi kmdr. Langsdorffa pod względem uzbrojenia. Niemiecki okręt był też wyposażony w radar przystosowany do współpracy z artylerią pokładową. W wyniku potyczki ogniowej „Admiral Graf Spee” rozbił przednie wieże artyleryjskie krążownika „Exeter” i mostek tej jednostki, sam został natomiast kilkakrotnie trafiony pociskami 152 mm wystrzelonymi z lekkich krążowników brytyjskich i trzema pociskami ciężkiej artylerii „Exetera”. Przewaga była jednak po stronie jednostki niemieckiej. W świetle zadanych strat i stosunkowo niewielkich odniesionych uszkodzeń decyzja Langsdorffa wycofania się do neutralnego portu w Montevideo jest obecnie jednoznacznie oceniana jako błędna. Pod koniec starcia dysponował on miazdzącą przewagą ogniową, miał też swobodę manewru. Rankiem 14 XII wszedł jednak na wody neutralne. Zgodnie z prawem międzynarodowym „Admiral Graf Spee” musiał je opuścić w ciągu 24 godzin, Langsdorff poprosił jednak o przedłużenie terminu w celu dokonania napraw. Był to kolejny błąd, dzięki któremu Brytyjczycy mogliby – potencjalnie – skoncentrować w pobliżu kolejne okręty, co też starali się zrobić. Dzięki subtelnej grze dyplomatycznej i pomyłce niemieckiego oficera artylerii, który błędnie sklasyfikował okręty brytyjskie, biorące udział w blokadzie portu, kmdr Langsdorff był przekonany, że u ujścia La Platy znalazły się lotniskowiec HMS „Ark

Royal” w towarzystwie okrętu liniowego „Renown”. Hitler wydał Langsdorffowi rozkaz wypłynięcia na pełne morze lub, gdyby okazało się to niemożliwe, zatopienia okrętu. Niemiecki dowódca nie wytrzymał jednak napięcia psychicznego. Rankiem 17 XII niemiecki okręt opuścił wody neutralne, a jego załoga wysadziła go bez walki w powietrze. 20 XII Langsdorff popełnił samobójstwo – nie mógł znieść tego, że zespół nieprzyjacielski składał się w rzeczywistości jedynie z uszkodzonych przez niego wcześniej przeciwników i dodatkowego krążownika „Cumberland” (również uszkodzonego i rozwijającego prędkość znacznie niższą od zwykłej).

Cztery miesiące wojny 1939 r. były zaledwie rozgrzewką przed wielkim starciem morskim, jakie – według za-

mierzeń dowódcy niemieckiej floty adm. Raedera – miało rzucić Wielką Brytanię na kolana. Jednak już te, stosunkowo nieliczne, starcia były dla brytyjskich przywódców zwiastunem przyszłych trudności. Okazało się, że działania okrętów podwodnych, wprowadzenie nowych rodzajów broni i radaru mogą być zagrożeniem dla brytyjskiego panowania na morzu, a co za tym idzie, dla istnienia Wielkiej Brytanii. U-Booty zatopiły w tym czasie 114 statków o łącznym tonażu 421 156 BRT, dalsze 79 jednostek o tonażu 162 697 BRT padło ofiarą niemieckich min. W tym samym czasie strona niemiecka z 57 jednostek, jakimi dysponowała na początku wojny, straciła tylko 9 okrętów podwodnych. Przyszłość Wielkiej Brytanii wyglądała ponuro...

Wieża dowodzenia pancernika kieszonkowego „Admiral Graf Spee”. Doskonale widoczna jest antena radaru artyleryjskiego Seetakt.



„Admiral Graf Spee” sfotografowany w sierpniu 1939 r. Niemieckie pancerniki kieszonkowe zostały zaprojektowane tak, by zmieścić się w restrykcyjnych ograniczeniach wyporności, narzuconych Kriegsmarine w traktacie wersalskim.



portu, kmdr Langsdorff był przekonany, że u ujścia La Platy znalazły się lotniskowiec HMS „Ark



OPERACJA „LEW MORSKI”



Adm. Erich Raeder, dowódca niemieckiej marynarki wojennej w latach 1928–1943.

Wraz z postępami niemieckiej ofensywy na kontynencie stało się jasne, że Francja wkrótce skapituluje przed niemiecką nawałą ognia i stali. Władze brytyjskie zdały sobie sprawę, że to na nich spocznie ciężar stawienia oporu wojskom hitlerowskim. Sytuacja wyglądała niemal tragicznie – większość brytyjskiego ciężkiego sprzętu wojskowego pozostała na plażach Dunkierki. Przedsmakiem losu czekającego Wielką Brytanię było zajęcie przez Niemców 30 VI 1940 r. brytyjskich wysp na kanale La Manche: Jersey, Guernsey i Alderney. 19 VII, chcąc zachować pozory dążenia do wygaszenia konfliktu, Adolf Hitler zgłosił propozycję pokojową,

zakładającą utrzymanie wszystkich dotychczasowych zdobyczy wojennych. Brytyjczycy nie mogli przyjąć tak sformułowanej oferty, nie podjęli nawet rokowań. Wobec tego Niemcy, przekonani o rychłym zwycięstwie, przystąpili do przygotowań, których celem była inwazja na Wielką Brytanię. Plan ataku otrzymał kryptonim „Seelöwe” („Lew Morski”). W znacznej mierze opierał się on o jedno ze studiów strategicznych adm. Ericha Raedera, który jeszcze przed wojną sformułował założenia, których spełnienie konieczne było do udanego desantu morskiego na wybrzeża Albionu. Zdaniem adm. Raedera niezbędne było wyeliminowanie lub

założenia te dostosowano do aktualnej sytuacji militarnej. Hitler w swoim rozkazie z 16 VII 1940 r. nakazywał zniszczenie brytyjskiego lotnictwa lub osłabienie jego morale tak bardzo, by nie było one zdolne przeciwdziałać w jakikolwiek agresywny sposób desantowi niemieckiemu; oczyszczenie kanału La Manche z min brytyjskich, zamknięcie strefy inwazji niemieckimi polami minowymi; zgrupowanie ciężkiej artylerii w rejonie planowanej inwazji w ilości, która umożliwić miała przytłoczenie przeciwnika ogniem; wciągnięcie Royal Navy w działania na Morzu Północnym i Śródziemnym, by uniemożliwić jej atak na desantujące wojska niemieckie.

PLAN DZIAŁAŃ LĄDOWYCH

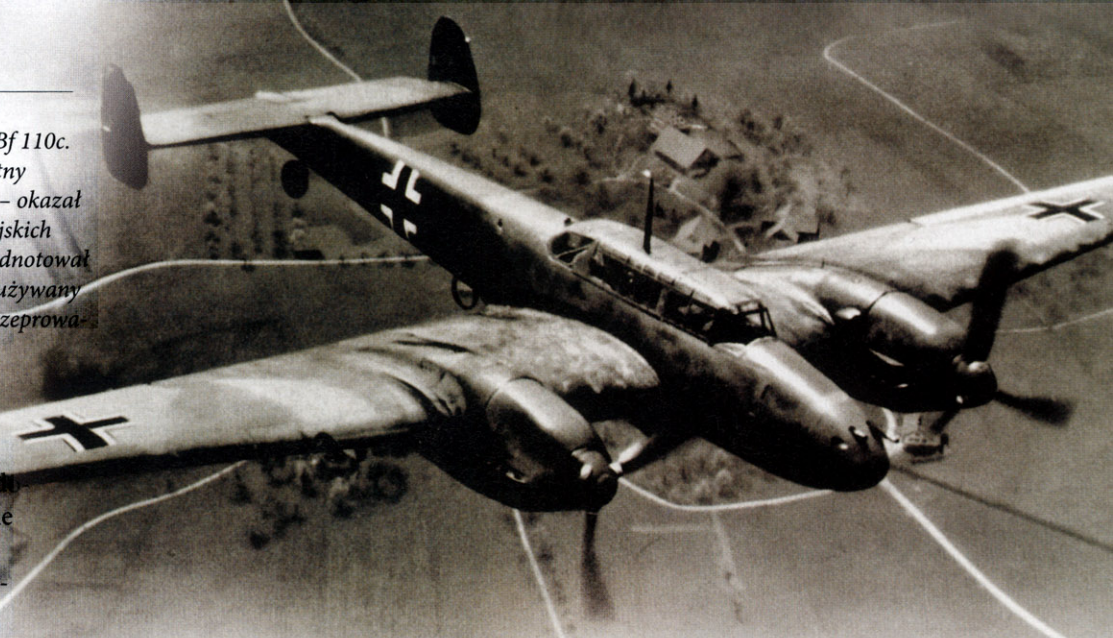
Początkowy plan ataku przewidywał desant w szerokim pasie wybrzeża, od Dorset do Kentu. Planiści niemieccy przewidywali udział blisko 30 dywizji, ostatecznie jednak założenia te zweryfikowano. W pierwszej fali natarcia miało wziąć udział 9 dywizji lądujących z morza, liczących ogółem ok. 67 tys. żołnierzy, i wspierająca je dywizja powietrznodesantowa, działająca w okolicach Brighton i Dover. Wojska

usunięcie z obszaru działań brytyjskiej marynarki wojennej, osłabienie RAF, zniszczenie lub zneutralizowanie fortyfikacji nadbrzeżnych i przeciwdziałanie aktywności brytyjskich okrętów podwodnych, operujących w rejonie planowanej inwazji. W toku przygotowań

Żołnierze SS ładują działo na barkę desantową w ramach przygotowań do operacji zajęcia Wielkiej Brytanii.



Niemiecki ciężki myśliwiec Messerschmitt Bf 110c. Szybki, silnie uzbrojony choć niezbyt zwrotny samolot, który zawiódł pod niebem Anglii – okazał się niemal bezsilny wobec zwrotnych brytyjskich samolotów myśliwskich. Większe sukcesy odnotował jako szybki samolot myśliwsko-bombowy, używany zwłaszcza do niespodziewanych ataków przeprowadzanych na małych wysokościach.



lądowe miały wyruszać z Cherbourga (lądowanie w Lyme Regis), Hawru (lądowanie w Ventnor i Brighton), Boulogne (strefa desantowania w Eastbourne), Calais (desant w Folkestone), Dunkierki i Ostendy (lądowanie w Ramsgate). Plan ataku przewidywał zabezpieczenie przyczółków, a następnie atak na północ w kierunku Gloucester i okrążenie Londynu. Zgodnie z założeniami wojska niemieckie miały atakować do wysokości 52 równoleżnika – Niemcy przypuszczali, że po zdobyciu stolicy brytyjskiej morale obrońców się załame i nastąpi kapitulacja. Siłom niemieckim Brytyjczycy mogli przeciwstawić zaledwie 27 dywizji Obrony Terytorialnej i nieliczne oddziały wycofane z Francji, pozbawione uzbrojenia ciężkiego. Oczywiście warunkiem rozpoczęcia inwazji było zdobycie panowania w powietrzu i wywalczenie lokalnej przewagi na morzu – o to zadbać mieli marsz. Hermann Göring i jego Luftwaffe oraz adm. Erich Raeder i dowodzona przez niego Kriegsmarine.

DYSPROPORCJA SIŁ MORSKICH

Flota wojenna Niemiec była o wiele słabsza od brytyjskiej, dodatkowo większość dużych niemieckich okrętów

nawodnych została albo zatopiona w trakcie walk u wybrzeży Norwegii, albo też odniosła tam poważne uszkodzenia i znajdowała się w naprawie. Szczególnie dotkliwe były straty niszczycieli, jednostek, które znakomicie nadawałyby się do dozorowania sił inwazyjnych. Roli tej nie mogły spełniać niemieckie U-Booty – płytkie wody kanału La Manche poważnie ograniczały ich możliwość manewru. Dodatkowym niebezpieczeństwem były liczne brytyjskie pola minowe, postawione na początku wojny specjalnie w celu utrudnienia działań niemieckim U-Bootom. Wypełnienie dyrektywy Hitlera nakazującej wciągnięcie Royal Navy w walki na innym terenie wojny dodatkowo osłabiło wydzielone siły marynarki wojennej Niemiec, przeznaczone do udziału w inwazji (większość dużych okrętów prowadziła działania dywersyjne na Morzu Północnym). Ratunkiem

dla Kriegsmarine byłoby przejście floty francuskiej, możliwe po kapitulacji Francji. Zapobiegła temu brytyjska operacja „Catapult”, w trakcie której w walkach brytyjsko-francuskich zniszczono lub ciężko uszkodzono większość

dużych jednostek nawodnych floty francuskiej, zwłaszcza te stacjonujące w portach Morza Śródziemnego. Dodatkową przeszkodą dla Niemców był brak okrętów desantowych – w tej roli miały wystąpić barki rzeczne, ściągane do portów inwazyjnych z Holandii, Belgii i Francji. Mimo wszystko warunkiem sine qua non wywalczenia choćby czasowej przewagi morskiej, koniecznej do przetrwania wojsk, było uzyskanie panowania w powietrzu.

OPERACJA „ADLERANGRIFF”

Częścią planu inwazji na Wielką Brytanię stała się operacja „Adlerangriff”. W trakcie działań oznaczonych tym kryptonimem Luftwaffe zamierzała wywalczyć panowanie powietrzne, co pozwoliłoby wojskom lądowym na sforsowanie kanału La Manche pod osłoną lotnictwa i Kriegsmarine. Próba wykonania założeń tej operacji przeszła do historii pod nazwą bitwy o Wielką Brytanię.

KONIEC OPERACJI „LEW MORSKI”

17 IX 1940 r. operacja „Lew Morski” została przesunięta na termin późniejszy, natomiast 12 X przeniesiono ją na przyszły rok. Okazało się jednak, że Hitler zmienił priorytety i postanowił najpierw uderzyć na Związek Radziecki, o czym zresztą myślał już w 1940 r. Ostatecznie Hitler odrzucił możliwość przeprowadzenia inwazji morskiej na Wielką Brytanię 13 II 1943 r.



Grupa brytyjskich okrętów liniowych w szyku torowym – właśnie takiego widoku obawiali się niemieccy sztabowcy opracowujący plan operacji Seelöwe.

BITWA O WIELKĄ BRYTANIĘ I NIEMIECKIE BOMBARDOWANIA MIAST BRYTYJSKICH

1940

1940

- VI–12 VIII
wysiłki Luftwaffe koncentrują się na zwalczaniu brytyjskiej żeglugi na wodach kanału La Manche
- 16 VII
Hitler rozkazuje rozpoczęcie przygotowań do operacji „Seelöwe”
- 11 VIII
niemieckie bombowce i myśliwce po raz pierwszy atakują bazy RAF i sieć radarów
- 13 VIII
„Adlertag” – „Dzień Orła”. Początek kilkudniowej akcji niemieckiej mającej na celu zniszczenie sił powietrznych RAF i stacji radarowych
- 15 VIII
5. Flota Powietrzna ponosi tego dnia tak duże straty, że jej maszyny nie odegrają już większej roli w dalszej części bitwy
- 17 VIII
pierwsi ochotnicy z Lotnictwa Bombowego RAF zastępują rannych i poległych pilotów myśliwców
- 19–24 VIII
okres fatalnej pogody. W tym czasie Göring decyduje o zmianie taktyki. Niemcy mają teraz zmuszać brytyjskie myśliwce do walki, atakując ich lotniska
- 24–31 VIII
ciężkie bombardowania baz RAF. Zniszczeniu ulega ok. 200 brytyjskich myśliwców, Luftwaffe traci ok. 300 maszyn
- 30 VIII
pierwsze zwycięstwo powietrzne sformowanego w Wielkiej Brytanii polskiego dywizjonu 303
- 3 IX
operacja „Seelöwe” zostaje przełożona na 21 IX
- 6 IX
Luftwaffe po raz kolejny zmienia priorytety. Głównym celem staje się Londyn
- 7 IX
w nalocie na stolicę Wielkiej Brytanii bierze udział 348 bombowców i 617 myśliwców niemieckich
- 15 IX
Niemcy przeprowadzają jeden z najcięższych nalotów w dotychczasowych zmaganiach. Dwa niemieckie rajdy lotnicze zwalczą 300 myśliwców RAF. Luftwaffe traci ok. 60 samolotów, Brytyjczycy jedynie 26. Niemcy po raz kolejny zmieniają priorytety celów – stają się nimi inne brytyjskie miasta, bombardowane nocą
- 14 XI
bombardowanie Coventry

POD NIEBEM ANGLII

Hitlerowi, pełnemu entuzjazmu po odniesieniu olbrzymiego sukcesu, jakim było pokonanie Francji, wydawało się, że od ostatecznego zwycięstwa na Zachodzie dzieli go jedynie tydzień. Z przeciwników pozostała jedynie Wielka Brytania, za sterami rządów której stał Winston Churchill. Hitler i OKW zdawali sobie sprawę, że rzeczą najwyższej wagi jest jak najszybsze przeniesienie walki na teren Wielkiej Brytanii, co pozwoli na pełne wykorzystanie zwycięstwa na kontynencie. Brytyjska armia lądowa reorganizowała się po klęsce Korpusu Ekspedycyjnego, brakowało jej ciężkiego sprzętu, większość zadań obronnych wypełniały drugo- i trzeciorzędne dywizje Obrony Terytorialnej. 16 VII 1940 r. Füh-

rer wydał dyrektywę nr 16, nakazując w niej rozpoczęcie przygotowań do inwazji na Wielką Brytanię. Wszelkie analizy prowadzone przez planistów armii niemieckiej wskazywały jednoznacznie, że do przeprowadzenia desantu na Wielką Brytanię konieczne jest – przede wszystkim – wywalczenie panowania w powietrzu. Lotnictwo niemieckie w warunkach przewagi powietrznej mogłoby skutecznie osłaniać przeprowadzające się siły inwazyjne i chroniącą je Kriegsmarine przed atakami Royal Navy. Głównodowodzący Luftwaffe marsz. Hermann Göring był przekonany, że jego maszyny i piloci poradzą sobie z postawionymi przed nimi zadaniami – zniszczeniem brytyjskich samolotów myśliwskich,

baz RAF-u i wsparciem sił inwazyjnych. Rozkaz precyzujący cele przy-

Brytyjskie myśliwce Hawker Hurricane – wolniejsze, lecz bardziej zwrotne od niemieckich Bf 109 – były podstawowym wyposażeniem brytyjskich dywizjonów myśliwskich w trakcie walk o panowanie na niebie Anglii.



szłej kampanii został wydany już 30 VI – w „Ogólnych dyrektywach dotyczących operacji Luftwaffe przeciwko Anglii” Hermann Göring stwierdził, że główne uderzenia powietrzne zostaną skierowane przeciwko siłom RAF, lotniskom i przemysłowi lotniczemu. 11 VII do listy celów zostały dołączone konwoje brytyjskich statków płynące kanałem La Manche.

SIŁY LOTNICZE NIEMIEC I WIELKIEJ BRYTANII

Siły Luftwaffe zostały podzielone w ramach 3 flot powietrznych. 2. Flotą stacjonującą na lotniskach we wschodniej Francji, Holandii i Belgii dowodził marsz. Albert Kesselring. Siłami 3. Floty Powietrznej, której bazy znajdowały się w zachodniej Francji, kierował marsz. Hugo Sperrle, natomiast samoloty 5. Floty gen. płk. Hansa-Jürgena Stumpffa stacjonowały w niemieckich bazach w Skandynawii. Ogółem do działań pod niebem Wielkiej Brytanii skierowano 1260 średnich bombowców, ok. 320 bombowców nurkujących i samoloty myśliwskie Messerschmitt – 800 jednosilnikowych Bf 109 i ok. 280 dwusilnikowych Bf 110. Dodatkowo pod angielskim niebem miało też operować ok. 80 specjalistycznych maszyn rozpoznawczych. Główny ciężar walk miał spaść na siły 3. i 2. Floty, którym przypadło zadanie atakowania lotnisk i fabryk w południowej i środkowej Wielkiej Brytanii. Samoloty 5. Floty, ze względu na znaczne oddalenie od

przydzielonych im celów w północno-wschodniej części Wielkiej Brytanii, spełniały zadania pomocnicze. Luftwaffe była silna, jednak brakowało jej ciężkich bombowców, które mogłyby zniszczyć przemysł Wielkiej Brytanii. Przeciwko tym siłom Royal Air Force (Królewskie Siły Powietrzne) dowodzone przez marsz. sir Hugh'a Dowdinga mogły wystawić stosunkowo niewielką liczbę jednostek myśliwskich, dysponujących ogółem ok. 900 maszynami różnych typów. Obszar Wielkiej Brytanii został podzielony na 4 strefy, do których przyporządkowano 4 grupy myśliwskie. Grupa 10 broniła południowo-zachodniej części kraju, Grupa 11 dowodzona przez wicemarszałka lotnictwa Keitha Parka strzegła najbardziej zagrożonych terenów południowo-wschodniej Anglii, Grupa 12 pod dowództwem wicemarszałka lotnictwa Trafforda Leigha-Mallory'ego bazowała we wschodniej Anglii, natomiast zadaniem Grupy 13 była ochrona północy Anglii i Szkocji. Brytyjcy dowódcy spodziewali się, że ciężar niemieckiego natarcia zostanie skierowany na obszar działalności Grup 11 i 12. Ogółem obie te grupy dysponowały 640 samolotami myśliwskimi (347 Hawker Hurricane, 199 Supermarine Spitfire, 69 nocnych myśliwców Bristol Blenheim, 25 Boulton



Jednym z najważniejszych elementów brytyjskiej obrony były centra dowodzenia sektorami myśliwskimi, dzięki którym kontrolerzy lotniczy mogli w możliwie najlepszy sposób zarządzać wszystkimi posiadanymi myśliwcami.



Członkini Kobiecej Służby Pomocniczej ubrana w standardowy mundur RAF-u z okresu Bitwy o Wielką Brytanię. Kobiety służące w tej formacji odegrały dużą rolę, pracując jako personel centrów dowodzenia, a także jako kierownicy, operatorki radiowe czy dyspozytorki.

HERMANN WILHELM GÖRING

Hermann Wilhelm Göring (12 I 1893–15 X 1946), jeden z najważniejszych przywódców III Rzeszy, dowódca Luftwaffe. Absolwent berlińskiej szkoły kadetów, uczestnik walk I wojny światowej, początkowo służył w piechocie, następnie w lotnictwie. W lipcu 1918 r. został dowódcą 1. pułku myśliwskiego. Za wybitne osiągnięcia w powietrznych walkach otrzymał order Pour le Mérite. Po wojnie studiował w Monachium, od 1922 r. był członkiem NSDAP. Sześć lat później został posłem do Reichstagu, a w 1932 r. przewodniczył już tej izbie. Od 1933 r. był pruskim premierem, ministrem lotnictwa Rzeszy i dowódcą Luftwaffe. Współtwórca gestapo (tajnej niemieckiej policji politycznej), na jego polecenie powstały pierwsze niemieckie obozy koncentracyjne (Oranienburg i Papenburg). W 1934 r. wraz z Heinrichem Himmlerem doprowadził do czystki wśród przeciwników Hitlera (tzw. noc długich noży). W początkowej fazie Bitwy o Wielką Brytanię otrzymał tytuł marszałka Rzeszy (Reichsmarschall). W dalszej części wojny odsunięty na boczny tor ze względu na błędne prowadzenie kampanii powietrznych nad Wielką Brytanią i ZSRR. Trybunał w Norymburdze wydał na Hermanna Göringa wyrok śmierci. Przed egzekucją skazany otruli się cyjankiem.



HUGH DOWDING

Sir Hugh Dowding (24 IV 1882–15 II 1970), dowódca lotnictwa myśliwskiego RAF z okresu Bitwy o Wielką Brytanię. Urodził się w Szkocji. Studiował w Królewskiej Akademii Wojskowej w Woolwich. W 1913 r. wstąpił do Królewskiego Korpusu Lotniczego, w 1914 r. wysłano go do Francji, rok później został dowódcą 16. dywizjonu. Po bitwie nad Sommą popadł w konflikt z dowódcą brytyjskiego Królewskiego Korpusu Lotniczego gen. Hughem Trenchardem. Awansowano go do stopnia brygadiera i odesłano do Wielkiej Brytanii. Po utworzeniu Królewskich Sił Powietrznych zajmował się sprawami organizacji, szkolenia i zaopatrzenia nowego rodzaju broni. W 1929 r. awansowano go do stopnia wicemarszałka, a 4 lata później marszałka lotnictwa. W 1933 r. otrzymał tytuł szlachecki. Przed rozpoczęciem II wojny światowej odpowiadał za lotnictwo myśliwskie, autor tzw. systemu Dowdinga, planu obrony lotniczej Wielkiej Brytanii. Zwolennik daleko posuniętej modernizacji brytyjskich sił lotniczych, zdecydował o wprowadzeniu do służby samolotów Supermarine Spitfire i Hawker Hurricane. W trakcie niemieckiego ataku na Francję odmówił Winstonowi Churchillowi wysłania brytyjskich dywizjonów myśliwskich na kontynent. Podczas Bitwy o Wielką Brytanię dowodził siłami myśliwców RAF-u, jednak główny wysiłek kładł na sprawy organizacyjne związane z produkcją nowych samolotów i szkoleniem pilotów. W listopadzie 1940 r. odsunięty od dowodzenia, głównie z przyczyn politycznych, częściowo z powodu trwających nocnych niemieckich nalotów na brytyjskie miasta.

Churchill-bulldog jako uosobienie brytyjskiego ducha walki – brytyjski plakat propagandowy z okresu Bitwy o Anglię.

Paul Defiant). Dodatkowo RAF korzystał z sieci stacji radarowych, umieszczonych na południu wyspy.

Wydarzenia Bitwy o Wielką Brytanię pokazały, że sprawne działanie sieci ostrzegawczej, której radary były najważniejszym elementem, miało decydujące znaczenie dla brytyjskiego zwycięstwa. Olbrzymią rolę odegrało też samo miejsce walki – Brytyjczycy walczyli nad własną ziemią, dzięki czemu czas przebywania w walce ich maszyn był dłuższy niż maszyn niemieckich – wiele jednosilnikowych myśliwców Luftwaffe stacjonowało w bazach pozwalających na operowanie nad Wielką Brytanią jedynie przez kilkanaście minut. Brytyjczycy w przypadku zestrzelenia ratowali się skokiem ze spadochronem i często jeszcze tego samego dnia wracali do swoich jednostek, podczas gdy piloci niemieccy trafiali do niewoli.

Junkers Ju 88A-5 z I/KG 54. Piloci I Gruppen przesiedli się na nowe maszyny tuż przed rozpoczęciem Bitwy o Wielką Brytanię, wcześniej latali na Heinkelach He 111. W trakcie walk maszyny KG 54 przeprowadziły kilka rajdów na lotniska RAF-u bez osłony własnych myśliwców. Na zdjęciu doskonale widoczny jest emblemat jednostki – trupia czaszka.

PIERWSZA KREW

Pierwsze starcia w zmaganiach, które nazwano później Bitwą o Wielką Brytanię, rozegrały się nad wodami kanału La Manche, gdy w czerwcu i lipcu samoloty bombowe Luftwaffe zaczęły atakować brytyjskie konwoje. Wielkim przegrany tych pojedynków był bombowiec nurkujący Ju 87. Okazało

się, że samolot przeznaczony do wspierania oddziałów lądowych w warunkach przewagi powietrznej okazał się niezwykle łatwym celem dla myśliwców brytyjskich. Walki nad kanałem, choć niezbyt intensywne w porównaniu ze starciami, jakie miały nastąpić za kilkanaście dni, pozwoliły Brytyjczykom usprawnić działanie sieci posterunków

15 IX 1940 r. dwa myśliwce Hawker Hurricane Mk I z dywizjonu 501 startują do kolejnego lotu. Obie maszyny widoczne na zdjęciu zostały zestrzelone tego samego dnia, w którym wykonano to zdjęcie. W szczytowym okresie walk piloci brytyjscy wykonywali do czterech lotów bojowych dziennie.



ostrzegawczych, dopracować współdziałanie kontrolerów powietrznych z pilotami, a także przetestować całość systemu obrony. W trakcie lipcowych walk strona brytyjska straciła 77 maszyn, zginęła ok. połowa zestrzelonych pilotów. Początek właściwych walk miał miejsce 11 VIII, gdy Luftwaffe rozpoczęła ataki na cele na lądzie. Początkowo główny ciężar niemieckiego uderzenia został skierowany na stacje radarowe i lotniska myśliwców brytyjskich. Niepowodzeniem zakończyły się próby zniszczenia radarów strzegących wybrzeża Wielkiej Brytanii. Brytyjczycy z łatwością poradzili sobie z powolnymi Junkersami Ju 87, które wyznaczono do tego zadania. Doszło do tego, że w pewnym momencie Niemcy zdecydowali się wycofać te maszyny z walki – ponosiły zbyt duże straty.

„DZIEŃ ORŁA”

Dowódca Luftwaffe postanowił ostatecznie rozprawić się z myśliwcami

Grupka brytyjskich dzieci wsiada do pociągu ewakuacyjnego, który wywiezie je z bombardowanego Londynu.

RAF-u, tak dotkliwie nękającymi jego lotników. Dzień 13 VIII 1940 r. wyznaczony jako datę zmasowanego ataku Luftwaffe. Operacji tej nadano kryptonim „Adlertag” („Dzień Orła”). Pomimo olbrzymiego wysiłku lotników niemieckich zadanie wyznaczone im przez Hermanna Göringa nie zostało wypełnione. Zacięte walki powietrzne trwały przez ponad tydzień, niebo nad Anglią przecinały smugi kondensacyjne pozostawione

przez walczące myśliwce – zwinne i szybkie Messerschmitty 109, ciężkie Messerschmitty 110 oraz brytyjskie Spitfire’y i Hurricane’y. 15 VIII 5. Flota Powietrzna Luftwaffe, operująca z baz w Norwegii i Danii i pozbawiona osłony jednosilnikowych myśliwców,



SAMOLOTY MYŚLIWSKIE BIORĄCE UDZIAŁ W BITWIE O WIELKĄ BRYTANIĘ



SUPERMARINE SPITFIRE MK I

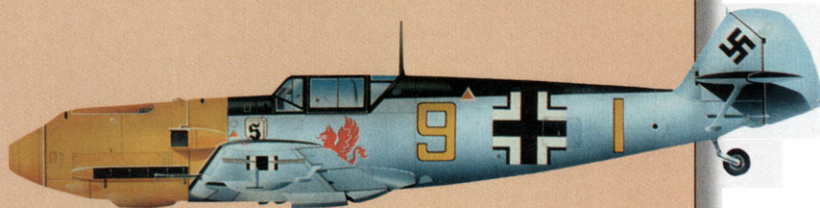
74 dywizjon, Manston, czerwiec 1940 r.

Spitfire był najlepszym brytyjskim myśliwcem z okresu Bitwy o Anglię. Był równorzędnym przeciwnikiem Bf 109 – dysponował nieco większą zwrotnością, nie mógł jednak nurkować równie szybko co jego niemiecki przeciwnik. Osiem karabinów maszynowych, w jakie był uzbrojony, dysponowało dużą siłą ognia, mniejszą jednak niż Bf 109, który był wyposażony w działko 20 mm. Maszyna widoczna na ilustracji to samolot południowoafrykańskiego pilota por. Adolpha „Żeglarza” Malana.

MESSERSCHMITT BF 109E-3

9 Staffel JG26, Caffiers, sierpień 1940 r.

Doskonały jednomiejscowy samolot myśliwski, którego kolejne wersje Luftwaffe wykorzystywała przez całą wojnę. Bardzo szybki, dość zwrotny, o dużej prędkości wznoszenia – jedyną poważną wadą był niewielki zasięg, przez co Bf 109 wykorzystywano jedynie do lotów osłonowych nad terenem południowo-wschodniej Anglii. Kiedy samoloty tego typu osłaniały wyprawy bombowe nad Londynem, nad stolicą Wielkiej Brytanii mogły przebywać jedynie kilka minut.



HAWKER HURRICANE MK I

501 dywizjon im. hrabstwa Gloucester, Gravesend, sierpień 1940 r.

W początkowym okresie Bitwy o Anglię Hurricane’y stanowiły ok. 60% wszystkich myśliwców RAF biorących udział w walkach. Samolot był znacznie wolniejszy od niemieckiego Bf 109, jednak rekompensował to doskonałą zwrotnością i stabilnością w trakcie prowadzenia ognia. Piloci cenili tę maszynę za znaczną wytrzymałość konstrukcji. W dywizjonie 501, którego maszyna widnieje na ilustracji, latał m.in. polski as sierż. pil. Antoni Głowacki, który w Bitwie o Anglię zestrzelił 8 niemieckich samolotów.



DYWIZJON 303

303 Dywizjon Myśliwski im. Tadeusza Kościuszki powstał na podstawie miedzyrządowej umowy brytyjsko-polskiej, jego formowanie rozpoczęto 2 VIII 1940 r. Gotowość operacyjną jednostka uzyskała 31 VIII. Polskim dowódcą dywizjonu był w tym okresie mjr Zdzisław Krasnodębski, który po odniesieniu ciężkich ran został zastąpiony przez por. Witolda Urbanowicza. Pierwsze zwycięstwo powietrzne piloci dywizjonu 303 odnieśli w dniu 30 VIII, jeszcze przed oficjalnym rozpoczęciem działalności operacyjnej – ofiarą polskich pilotów padł niemiecki Dornier Do 17Z. W trakcie walk w Bitwie o Wielką Brytanię dywizjon 303 zajął pierwsze miejsce pod względem liczby zestrzeleń spośród wszystkich dywizjonów biorących udział w walkach w tym okresie. Piloci dywizjonu zestrzelili wówczas 126 niemieckich samolotów, przy stratach własnych 7 pilotów zabitych, 5 ciężko rannych. Prasa brytyjska nazywała ich „wspaniałymi chłopcami”. Samoloty dywizjonu nosiły kod rozpoznawczy „RF” – stad nieoficjalnie pilotów jednostki nazywano „Rafałkami”. Dywizjon został wycofany z walk 11 X 1940 r.



krótkim czasie świeżo upieczeni piloci mogli poznać zaledwie podstawy pilotażu i walki powietrznej. Historycy oceniają, że na początku sierpnia, tuż przed rozpoczęciem niemieckich ataków na lotniska RAF, jedynie połowa pilotów brytyjskich miała jakiekolwiek doświadczenie bojowe. Dalsze walki o takiej intensywności, jak te z okresu 24 VIII – 6 IX, prowadzone z porównywalnymi stratami, oznaczałyby przegraną Brytyjczyków. Wybawienie przyszło, paradoksalnie, od samych Niemców. Wywiad przeciwnika zbyt optymistycznie ocenił szkody wyrządzone siłom RAF-u. Adolf Hitler, który już wcześniej uważał, że przeciwnik jest niemal pokonany i cała bitwa trwa o wiele za długo, uznał, że zwyciężył. Według jego oceny, wsparte błędnymi raportami wywiadu, do całkowitego załamania się obrony powietrznej Wielkiej Brytanii wystarczyłby jeden potężny cios. Dowódca Luftwaffe po raz kolejny zmienił cele operacji.

BITWA O LONDYN

Rankiem 7 IX 1940 r. w powietrze wzniosły się setki niemieckich bombowców. Ich celem była brytyjska stolica. Obrońcy wzniesli się w powietrze, lecz dywizjony brytyjskich samolotów myśliwskich krążyły w pobliżu własnych baz, atakowanych od kilkudziesięciu dni. Londyn był niemal bezbronny – nieba stolicy strzegły jedynie 92 działa

poniosła tak wysokie straty, że Niemcy lotnicy nazwali ten dzień „czarnym czwartkiem”. W praktyce siły tej floty zostały wycofane z późniejszych działań. Ostatecznie Hermann Göring postanowił zmienić taktykę. Dotychczas dowódcą myśliwców RAF, marsz. Hugh Dowding, nakazywał atakować przede wszystkim bombowce, unikając walki z samolotami myśliwskimi wroga. Göring postanowił, że kolejnym celem ataku staną się obiekty, których Brytyjczycy muszą bronić wszystkimi dostępnymi środkami – bazy RAF-u. Zmiana taktyki okazała się skuteczna – w okresie pomiędzy 24 VIII i 6 IX

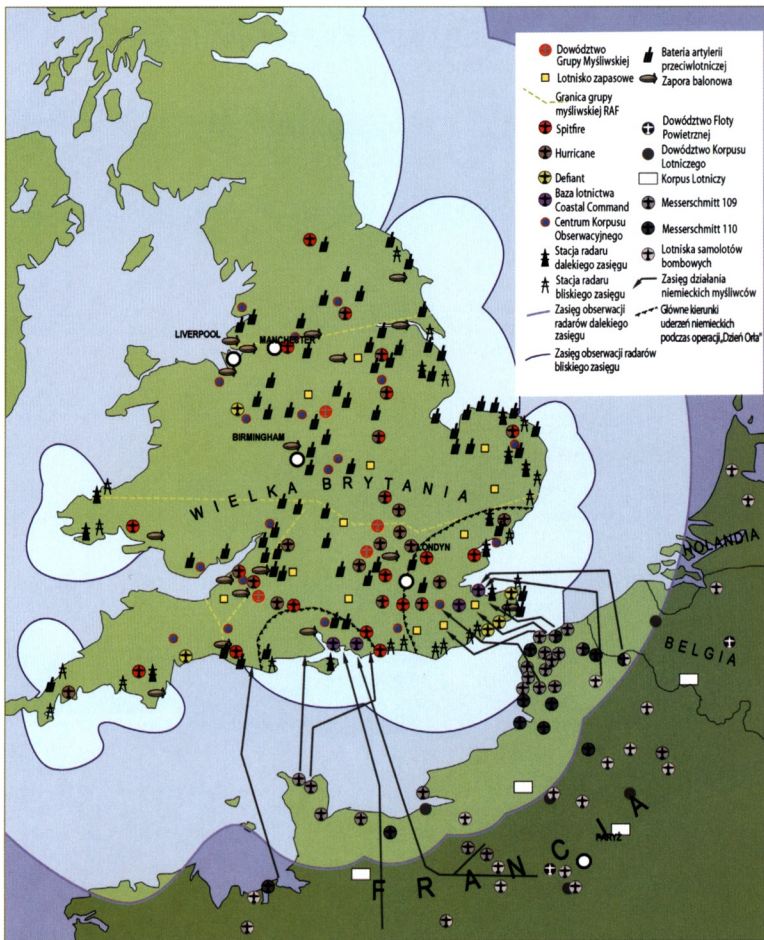
Niemcy byli najbliżej realizacji swoich zamierzeń. Przemysł brytyjski produkował nowe maszyny, ich liczba w walczących dywizjonach nigdy nie spadła poniżej 600, okazało się jednak, że był to już kres wydajności fabryk. Stopniowo RAF zaczął tracić dziennie więcej maszyn, niż trafiało do jednostek. Największe straty, a jednocześnie najtrudniejsze do odrobienia, ponosili jednak piloci. Zmęczeni bezustannymi walkami popełniali błędy prowadzące często do śmierci. Hugh Dowding tak bardzo potrzebował nowych pilotów, że ich szkolenie skrócono z sześciu miesięcy do sześciu tygodni. W tak

Dym z płonących doków East Endu zbombardowanych 7 IX 1940 r. snuje się nad Tower Bridge.



Bitwa o Wielką Brytanię
lipiec–październik 1940 r.

przeciwlotnicze różnych kalibrów. Samoloty niemieckie zaatakowały rejon doków, naloty trwały całe popołudnie, wieczór i noc. Pierwsza fala napastników zrzuciła bomby zapalające, szalające pożary pozwalały z łatwością odnaleźć cel kolejnym bombowcom. W czasie pierwszej nocy nalotów życie straciło ponad 450 londyńczyków. Niemcy powracali nad Londyn przez kolejne 76 nocy. 15 IX nastąpił punkt zwrotny bitwy. Tego dnia Niemcy przeprowadzili najbardziej zmasowane bombardowania. Brytyjczycy rzucili do obrony wszystkie posiadane siły. Stało się jasne, że walka wkroczyła w decydującą fazę. Sytuację w powietrzu obserwował premier Winston Churchill, przebywający w podziemnym centrum dowodzenia 11. Grupy, znajdującym się w Uxbridge. Wiedział, że może dojść do tego, że kolejnym atakom niemieckich maszyn nie będzie już miał kto stawić czoła. Ostatecznie jednak szala zwycięstwa przechyliła się na stronę obrońców. BBC donosiło, że tego dnia nad Londynem zestrzelono 185 maszyn Luftwaffe. Piloci niemieccy byli w szoku – ich jednostki zostały zdziesiątkowane, a RAF – ten sam RAF, o którym wywiad donosił, że praktycznie już nie istnieje – był silny na tyle, by podrywać w powietrzu setki myśliwców. Co gorsza, oznaczało to, że niemożliwe stało się przeprowadzenie operacji „Seelöwe”. 17 IX 1940 r. Adolf Hitler wydał rozkaz „przesunięcia” inwazji na Wielką Brytanię. Nie oznaczało to jednak końca podniebnych walk – choć ich intensywność zmalała, a nad Wielką



Charakterystyczny londyński autobus wpał do leju po wybuchu niemieckiej bomby, która uderzyła w podziemską linię metra w Balham. Prasa pisała o ponad 600 ofiarach tego nalotu.



CZARNE KRZYŻE NAD ANGLIĄ

Przegląd typowych niemieckich bombowców, biorących udział w Bitwie o Wielką Brytanię

MESSERSCHMITT BF 110C-2 I/ZG 52, Charleville, czerwiec 1940 r.

Dwusilnikowy ciężki myśliwiec – szybki, silnie uzbrojony (4 km 7,92 mm i 2 działka 20 mm MG FF w przedzie kadłuba), lecz stosunkowo mało zwrotny. W trakcie działań bojowych nad Anglią okazał się łatwą zdobyczą dla znacznie zwrotniejszych myśliwców brytyjskich. W późniejszym etapie walk stosowano go w roli myśliwca bombardującego, maszyny tego typu najchętniej wykorzystywano podczas niespodziewanych ataków bombowych dokonywanych z lotu koczującego.



JUNKERS JU 87B-1

7./StG 51 (przemianowany na 4./StG 1), Angers, czerwiec 1940 r.

Junkers Ju 87 „Stuka” okazał się doskonałym samolotem wsparcia taktycznego pół bitewnych w Hiszpanii, Polsce i we Francji – wszędzie tam, gdzie na niebie panowała Luftwaffe.

Podczas początkowego okresu walk na niebie Wielkiej Brytanii Ju 87 odniósł olbrzymie straty. Powolne, słabo uzbrojone bombowce okazały się praktycznie bezbronne wobec myśliwców RAF-u.



JUNKERS JU 88A-1

KG 51, Orly/Melun, czerwiec 1940 r.

Większość niemieckich bombowców została zaprojektowana jako maszyny o średnim udźwigu, przeznaczone głównie do wspierania działań własnych wojsk lądowych, a nie do prowadzenia ataków strategicznych na cele znajdujące się na zapleczu nieprzyjaciela. Najnowszym bombowcem Luftwaffe w trakcie Bitwy o Wielką Brytanię był Junkers Ju 88. Był to szybki, zwrotny bombowiec, mogący przenosić 1985 kg bomb.



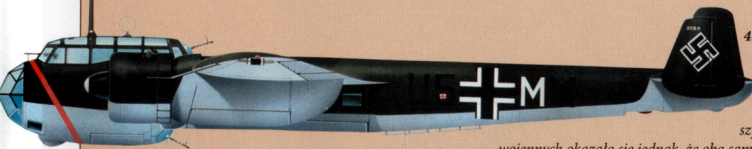
DORNIER DO 17Z

4./KG 2, Arras, czerwiec 1940 r.

W opracowaniach przedwojennych teoretyków lotnictwa Dorniera Do17Z

i Heinkla He 111 uważano za szybkie bombowce. W warunkach

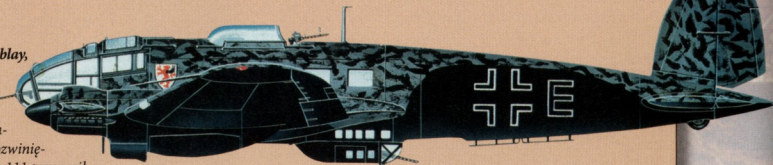
wojennych okazało się jednak, że oba samoloty są stosunkowo łatwym celem nowoczesnych myśliwców i wymagają silnej osłony myśliwskiej. Choć Do 17Z był lubiany przez lotników ze względu na wytrzymałą konstrukcję i prostotę obsługi, niewielki udźwieg bomb (1100 kg) ograniczał jego możliwości bojowe.



HEINKEL HE 111P-2

KG 55, Dreux/Chartres/Villacoublay, późna jesień 1940 r.

Najcięższym bombowcem, jakim w 1940 r. dysponowała Luftwaffe, był Heinkel He 111, samolot będący konstrukcyjnym rozwinięciem jednosilnikowego He 70. He 111 przenosił 2205 kg bomb, jednak tak jak inne niemieckie bombowce był stosunkowo słabo uzbrojony w broń defensywną. Lotnicy lubili go za odporność na uszkodzenia.





Niemiecki Heinkel He 111 z KG 1 widoczny w locie nad brytyjską stolicą 7 IX 1940 r., w pierwszym dniu niemieckiej ofensywy bombowej skierowanej przeciwko Londynowi. W dole widać doki i zabudowania przemysłowe.

Brytanią coraz rzadziej można było spotkać duże formacje niemieckich myśliwców, w nocy nad wyspę nadal ciągnęły formacje bombowców, niszczących brytyjskie miasta i zakłady przemysłowe. Natomiast za dnia Niemcy wysyłali nad Wielką Brytanię niewielkie grupki myśliwców bombardujących, które przeprowadzały niespodziewane ataki nękające i umykały nad Francję.

TERROR Z NIEBA

Brytyjczykom nie były obce bombardowania. Londyn był celem niemieckich bomb już w latach I wojny światowej, gdy loty nad miastem przeprowadzały niemieckie sterowce. Intensywności tamtych ataków nie dało się jednak w żaden sposób porównać z koszmarem nocnych bombardowań z jesieni 1940 r. Mieszkańcy atakowanych miast żyli w stanie ciągłego zagrożenia. Rząd sfinansował budowę ponad 2 mln tzw. schronów Andersona, dużych konstrukcji mających dawać ochronę całym rodzinom. Produkowano schrony domowe, możliwe do zamontowania wewnątrz domów. W Londynie ludność przed bombardowaniami chroniła się w tunelach metra – rząd brytyjski nigdy zresztą nie brał pod uwagę możliwości ich wykorzystania do tego celu, na pomysł ten wpadli sami londyńczycy.

W końcowej fazie Bitwy o Wielką Brytanię, w trakcie której większość walk toczyła się w nocy, celem nie-

mieckich bombardowań stały się brytyjskie miasta – Londyn, Southampton, Portsmouth, Birmingham, Derby, Sheffield, Liverpool, Manchester, Clydebank, Glasgow i inne. Najbardziej znany nalot niemiecki miał jednak inny cel. 14 XI 1940 r. ok. 500 niemieckich bombowców wyruszyło nad przemysłowe miasto Coventry. Miały za zadanie zniszczyć liczne fabryki rozrzucone w pobliżu miasta, w których produkowano maszyny przemysłowe, części do samolotów i – co najważniejsze – silniki lotnicze. Nalot był niezwykle silny. Zniszczeniu uległa większa część miasta, w tym piękna katedra miejska z XIV w. Śmierć poniosło 568 osób,

produkcja przemysłowa uległa znacznemu zahamowaniu. Niemieckie radio głosem dr. Josepha Goebbelsa, ministra propagandy III Rzeszy, chełpiło się potem, że był to najsilniejszy nalot bombowy w historii świata. Szef niemieckiej propagandy ukuł nawet nowy termin – Koventrieren, czyli skowentrowanie, co miało oznaczać totalne zniszczenie. Nalot wywarł olbrzymi negatywny wpływ na morale Brytyjczyków, zwłaszcza tych mieszkających w pobliżu zaatakowanego miasta. Niemcy kolejnej nocy nie powrócili jednak nad zniszczone Coventry, wybierając inny cel. Część historyków uważa, że gdyby udało im się złamać morale choć części ludności kraju, rząd brytyjski byłby skłonny negocjować zawieszenie broni.

Nocne naloty na Wielką Brytanię trwały jeszcze kilka miesięcy, definitywnie zakończyły się dopiero późną wiosną 1941 r. Hitler miał już wówczas na oku innego wroga...

STRATY OBU STRON

W trakcie walk nad Anglią obie uczestniczące strony przedstawiały znacznie zawyżone dane dotyczące strat prze-

Stanowiska brytyjskiej artylerii przeciwlotniczej, prowadzącej ogień do niemieckich bombowców nadlatujących nad cel.



Niemiecki myśliwiec Bf 110C-4 służący w ZG 52 sfotografowany nad wybrzeżem Francji jesienią 1940 r. Jednostka, w której służył ten samolot, poniosła poważne straty w trakcie walk nad Anglią.

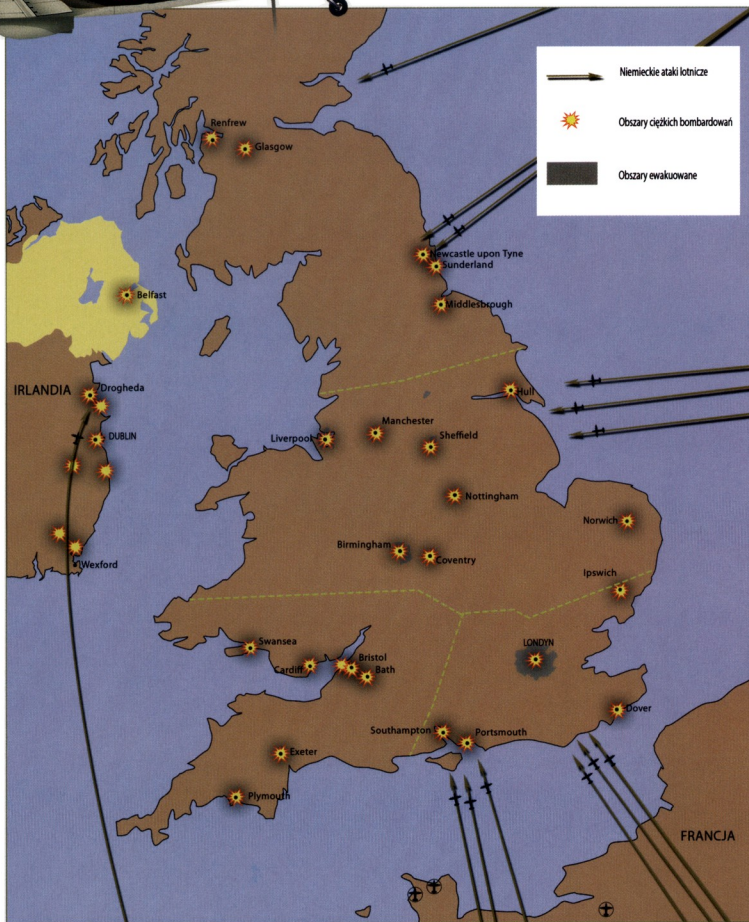




Nocny myśliwiec Defiant Mk I PS-A z 264 dywizjonu, bazującego na lotnisku RAF Kirtou-in-Lindsey w sierpniu 1940 r. Na burcie znak dowódcy dywizjonu Philipa Huntera, który wraz ze swoim operatorem uzbrojenia por. Kingiem zginął 24 VIII w trakcie walki z Junkersem Ju 88.

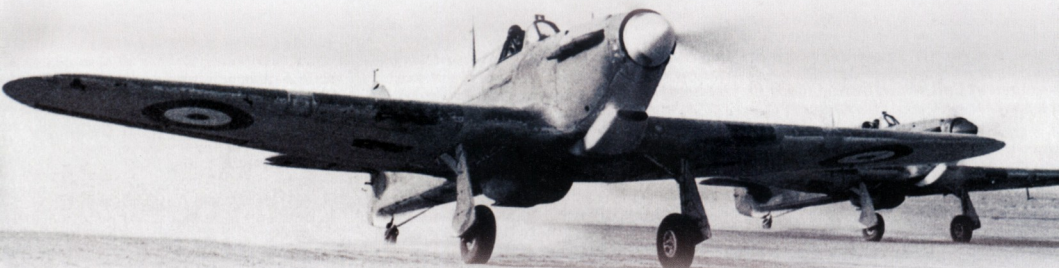
„Blitz” – niemiecka ofensywa bombowa na Wielką Brytanię, wrzesień 1940 – maj 1941 r.

ciwnika, minimalizując jednocześnie własne straty. Ogólnie przyjmuje się obecnie, że liczby podawane w trakcie walk były zawyżane – często nieświadomie – dwa do trzech razy. Wynikało to z zamieszania, jakie panowało w trakcie walki w powietrzu, z braku możliwości potwierdzenia losów trafionego przeciwnika, a także z przyczyn propagandowych. Raporty obu stron mówią, że pomiędzy początkiem maja a końcem września – w okresie najbardziej intensywnych walk powietrznych – RAF miał zestrzelić 2698 maszyn niemieckich, tracąc przy tym 1023 samoloty. Luftwaffe w tym samym okresie miała zestrzelić 2198 samolotów brytyjskich, tracąc 1887 maszyn, w tym 873 myśliwce. Do strat brytyjskich trzeba jeszcze dodać 376 bombowców i 148 maszyn lotnictwa obrony wybrzeża – działających wówczas w misjach zwiadowczych i bombowych mających związek z obroną Wielkiej Brytanii. Współczesne szacunki historyków wojskowości są nieco odmienne: w okresie od 10 VII do końca X 1940 r. RAF miał stracić ogółem 1087 maszyn, a Luftwaffe 1733 samoloty.



Nigdy dotąd w dziejach wojen, tak wielu nie zawdzięczało tak wiele tak nieliczным.

Winston Churchill o lotnikach RAF-u biorących udział w Bitwie o Wielką Brytanię



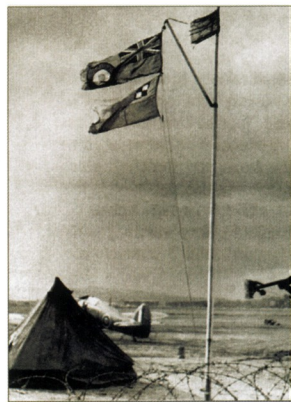
ZEMSTA ZA WRZESIEŃ

Sytuacja lotnictwa myśliwskiego RAF w przededniu spodziewanej inwazji Niemiec na Wielką Brytanię nie była najlepsza. Brytyjczycy posiadali, co prawda, dość dużo samolotów myśliwskich, jednak brakowało pilotów, zwłaszcza mających doświadczenie bojowe. Dowódca sił myśliwskich RAF, marsz. Hugh Dowding, na początku lipca 1940 r. do swojej dyspozycji miał ogółem 754 dzienne samoloty myśliwskie, zgrupowane w 48 dywizjonach (Hawker Hurricane – 29 dywizjonów, Supermarine Spitfire – 19 dywizjonów). Pilotów myśliwskich gotowych do walki było ok. 800 – jednak zaledwie połowa

z nich miała jakiegokolwiek doświadczenie bojowe. Dodatkowo należy pamiętać, że po zakończeniu działań we Francji część brytyjskich jednostek znajdowała się w stanie reorganizacji. Do obrony Wielkiej Brytanii marsz. Hugh Dowding mógł wystawić ok. 500 samolotów i 600 pilotów – Niemcy dysponowali więc mniej więcej trzykrotną przewagą. Na początku lipca siły Luftwaffe zaangażowane w walce z Brytyjczykami wynosiły 1600 maszyn (z ogółu liczącego ok. 2500 samolotów). Dowództwo brytyjskie zdawało sobie sprawę z sytuacji i słusznie oceniło, że sprawą najwyższej wagi jest zapewnienie pilotów. W lipcu

1940 r. zaproponowano rządowi polskiemu, by polskich pilotów myśliwskich mających doświadczenie bojowe, przydzielono do dywizjonów brytyjskich, gdzie zostaną przeszkoleni w procedurach RAF, poznają język i nowe maszyny. Władze polskie zgodziły się na tę propozycję, zastrzegając jedynie, że w przypadku formowania kolejnych dywizjonów polskich (10 VII rozpoczęto formowanie dywizjonu myśliwskiego 302, 2 VIII sławnego dywizjonu 303,

Piloci dywizjonu 303 w chwili odpoczynku przed kolejnym lotem bojowym. Od lewej – sierż. Stefan Karubin, por. Wojciech Januszewicz, por. Mirosław Ferić, sierż. Kazimierz Wünsch.



Zgodnie z umową polsko-brytyjską w bazach RAF, w których stacjonowały polskie jednostki, na maszcie powiewały dwie flagi – brytyjska RAF i polska flaga lotnicza.

w planach były kolejne jednostki) piloci „wypożyczeni” Brytyjczykom zostaną przeniesieni do dywizjonów polskich. Pierwsi piloci, którzy nie trafili do dywizjonów myśliwskich formowanych we Francji, zaczęli przeszkolenie w Wielkiej Brytanii już w połowie stycznia, używając w znakomitej większości świetnej oceny od swoich instruktorów. Kierowanymi ich później do brytyjskich jednostek bojowych – w trakcie Bitwy o Wielką Brytanię w dywizjonach brytyjskich latało 85 polskich pilotów. Ogółem zestrzelili

WITOLD URBANOWICZ



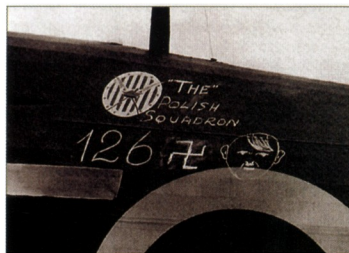
Witold Urbanowicz (30 III 1908 – 17 VIII 1996), pilot, as myśliwski, general lotnictwa myśliwskiego, dowódca dywizjonu 303. W 1930 r. wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Dwa lata później promowany na podporucznika obserwatora, otrzymał przydział do II Nocnego Dyonu Bombowego w 1. pułku lotniczym w Warszawie. Przeniesiony do 113. eskadry myśliwskiej. Absolwent kursu wyższego pilotażu myśliwskiego w Grudziądzu. Od 19 III 1935 r. zastępca dowódcy w 111. eskadrze myśliwskiej. W 1936 r., po wystaniu na polowe lotnisko nad granicę polsko-radziecką, pod koniec lata zestrzelił dwupłatowy rozpoznawczy samolot radziecki, lecący nad terytorium Polski. Aż do wybuchu wojny instruktor w Dęblinie. Wraz

z grupą podchorążych 17 IX przekroczył granicę polsko-rumuńską, po czym wrócił z zamiarem kontynuowania walki. Dostał się do niewoli radzieckiej, z której uciekł do Rumunii. Następnie przedostał się do Francji, w styczniu 1940 r. odplynął do Wielkiej Brytanii. Po przeszkoleniu 4 VIII 1940 r. otrzymał przydział do brytyjskiego 145. dywizjonu. 21 VIII przeniesiony do polskiego Dywizjonu 303 im. Tadeusza Kościuszki. 6 IX objął dowództwo jednostki po ciężko rannym mjr. Zdzisławie Krasnodębskim. 20 X dołączył do sztabu 11. Grupy Myśliwskiej. 15 IV 1941 r. objął dowództwo 1. Polskiego Skrzydła Myśliwskiego, którym dowodził do 1 VI 1941 r. Był instruktorem lotniczym w Newton. 2 XI 1942 r. wyznaczony na attaché lotniczego przy ambasadzie polskiej w Waszyngtonie. We wrześniu 1943 r. został przyjęty do amerykańskiej 23. Grupy Myśliwskiej, z którą walczył na froncie chińsko-japońskim. Na początku 1944 r. wrócił do Europy, wkrótce ponownie objął stanowisko attaché lotniczego w ambasadzie polskiej w Waszyngtonie. Funkcję tę pełnił do lipca 1945 r. W 1946 r. odszedł z lotnictwa wojskowego, mając polski stopień majora i angielski Wing Commander. Wyjechał do Stanów Zjednoczonych, pracował jako pilot American Airlines. Kawaler Srebrnego Krzyża Virtuti Militari, otrzymał Distinguished Flying Cross, czterokrotnie odznaczony Krzyżem Walecznych, amerykańskim Air Medal i chińskim Krzyżem Lotniczym. Ogółem oficjalnie zestrzelił 17 samolotów nieprzyjaciela na pewno, 1 prawdopodobnie. W 1995 r. otrzymał awans do stopnia generała brygady.



Orzeł Polskich Sił Powietrznych przedwojennego wzoru, noszony na czapkach oficerów lotnictwa.

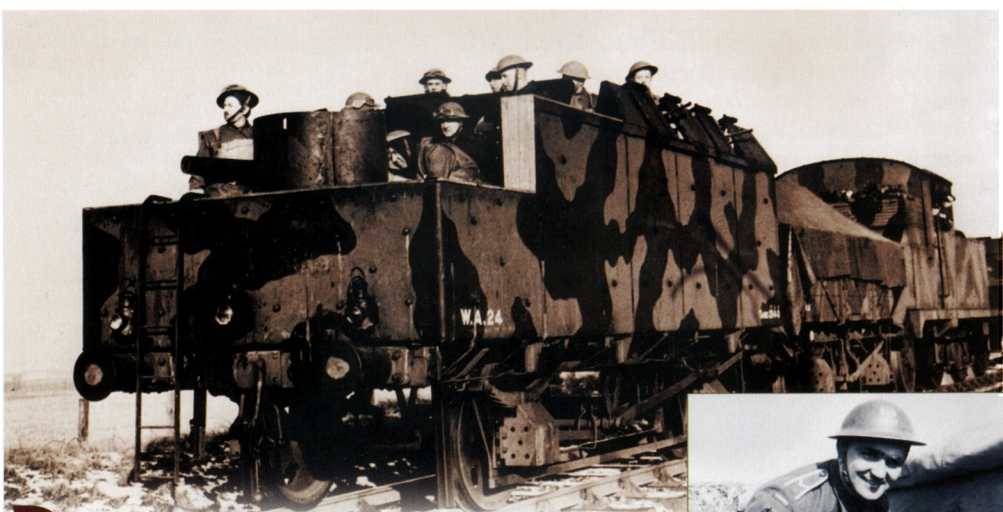
oni 77,5 samolotów nieprzyjaciela (najskuteczniejszym pilotem był sierż. pil. Antoni Głowacki z 501 dywizjonu RAF, który odniósł 8 zwycięstw powietrznych). Doskonale spisało się także 60 pilotów myśliwskich z jednostek polskich, które do walki weszły w drugiej fazie bitwy – piloci dywizjonów 302 i 303 zestrzelili ogółem 142 maszyny niemieckie (dywizjon 302 – 16, dywizjon 303 – 126). Najbardziej skutecznym polskim asem był dowódca dywizjonu 303 por. pil. Witold Urbanowicz. Straty Polaków wyniosły ogółem 31 pilotów. W okresie największego nasilenia walk w trakcie Bitwy o Wielką Brytanię co ósmy lotnik strzegący nieba Anglii był Polakiem, natomiast w chwili, gdy lotnictwo brytyjskie przeżywało największy kryzys – co piąty pilot Hurricane'a lub Spitfire'a nosił na mundurze polską „gąpę”. Polscy lotnicy walczyli o Wielką Brytanię odznaczali się odwagą, profesjonalizmem, zdeterminowaniem i nieustępliwością w walce z wrogiem. Byli wszechstronnie wyszkoleni, procentowało surowe i rygorystyczne szkolenie prowadzone w Szkole Orłąt. Znamienny jest fakt, że to właśnie polski dywizjon 303, w dodatku niebiorący udziału w Bitwie o Anglię od samego początku, znalazł się na pierwszym miejscu pod względem zwycięstw powietrznych w całym brytyjskim lotnictwie myśliwskim.



Słynne zdjęcie przedstawiające liczbę samolotów wroga zestrzelonych przez pilotów dywizjonu 303 w trakcie Bitwy o Wielką Brytanię.

Piloci dywizjonu 303: od lewej ppor. Witold „Tolo” Łokuciewski, por. Mirosław Ferić, Brytyjczyk, dowódca dywizjonu Ronald Kellet, por. Bohdan Grzeszczak.





RZĄD POLSKI W LONDYNIE

Do upadku Francji Polacy kontynuowali walkę na ziemi brytyjskiej – ewakuowano rząd i sporą część polskich żołnierzy – na terenie Wielkiej Brytanii znalazło się ich ok. 20 000, w tym 6429 żołnierzy lotnictwa i 1505 marynarzy. „Jesteśmy towarzyszami na śmierć i życie. Albo razem zwyciężymy albo razem umrzemy” – powiedział Winston Churchill Władysławowi Sikorskiemu 19 VI 1940 r., a 21 VI prezydent Władysław Raczkiewicz zo-

stał powitany przez króla Jerzego VI na stacji Paddington w Londynie. Głównym celem rządu Władysława Sikorskiego od samego początku było stworzenie silnej armii polskiej. Zajmowało się tym prężnie działające Ministerstwo Spraw Wojskowych. Jeszcze we Francji rząd podpisał umowy, które stanowiły podstawy tworzenia armii polskiej na obczyźnie. 18 XI 1939 r. zawarto polsko-brytyjską umowę wojskową, a 4 I 1940 r. umowę polsko-francuską.



Polski sierżant służący w brytyjskiej jednostce przeciwlotniczej niosący pocisk artyleryjski 3,7 cala do działła przeciwlotniczego. Doskonałe widoczne są zmiany wprowadzone do munduru brytyjskiego – zmienione epolety, naszywka „Poland” na rękawie bluzy, a także naszywka jednostek przeciwlotniczych była to zieleni z żółtym obramowaniem. Orzełek widoczny na hełmie został namalowany żółtą farbą.

Do upadku Francji część polskich polityków zarzucała Władysławowi Sikorskiemu bezkrytyczną wiarę we Francję i zaprzepaszczenie armii polskiej we Francji. Prezydent Władysław Raczkiewicz zażądał od premiera usunięcia ministrów, których oskarżano o utratę części złota Banku Polskiego zdeponowanej w Dakarze pod kontrolą władz Vichy. Gdy Władysław Sikorski odmówił, otrzymał z rąk prezydenta dymisję, a jego następcą został mianowany August Zaleski. Ostatecznie kryzys zażegnano dzięki gen. Kazimierzowi Sosnkowskiemu i rząd powrócił do poprzedniego składu. Pozostał w nim jednak podział na zwolenników Władysława Sikorskiego i prezydenta Władysława Raczkiewicza.

Podstawą finansową tworzenia armii był układ zawarty 7 XI 1939 r. przez Polskę z rządami brytyjskim i francuskim. Na mocy tego układu Wielka Brytania miała udzielić pożyczki w wysokości 5 mln funtów, a Francja 600 mln franków. Początkowo Brytyjczycy traktowali Polaków nieco

z góry – z lekceważeniem wypowiadali się o wojnie obronnej Polski z 1939 r., uważali też, że polscy lotnicy są zbyt zdemoralizowani dwoma porażkami, by dać sobie radę w lotach bojowych. Stąd wzięły się trudności administracyjne, podnoszone przez rząd brytyjski, z jakimi borykał się rząd polski w Londynie w początkowym okresie swej działalności na ziemi brytyjskiej.

CELE RZĄDU POLSKIEGO

Zasadnicze cele rządu polskiego nie uległy zmianie po przeniesieniu do

KAPITAN POLSKICH SIŁ POWIETRZNYCH W WIELKIEJ BRYTANII, PILOT MYŚLIWSKI, DYWIZJON 302

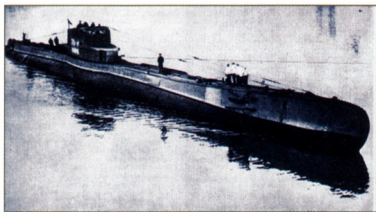
Zgodnie z umową zawartą przez rządy Polski i Wielkiej Brytanii, personel polskich sił zbrojnych na terenie Wielkiej Brytanii nosił na czapkach własne oznaczenia przynależności państwowej, a także polskie stopnie wojskowe na kołnierzu. Ukłonem w stronę RAF-u była zmiana koloru odznak Sił Powietrznych – ze srebrnego stały się złote. Orły noszone na czapkach oficerskich, produkowane już w Wielkiej Brytanii, wykonywano srebrne, natomiast złote były skrzydła husarskie i tarcza, na której opierał się orzeł. Naszywka „Poland”, widoczna na lewym rękawie, otoczona była w przypadku oficerów złotą nicią – niższe stopnie nosiły ją obszutą jasnoniebieską nicią na szarej lub granatowej podkładce. Kpt. widoczny na rysunku nosi standardowy mundur oficera RAF z czerwca 1940 r. Na kieszeni munduru widoczna jest odznaka dywizjonu 302. Nad kieszenią baretka *Virtuti Militari*, wyżej polska odznaka pilota. Na czapie widnieje orzełek nowego, opisanego wyżej wzoru. Na szyi nieręglaminowy brązowy szalik – nieoficjalna, noszona tradycyjnie odznaka dywizjonu 302.

Odznaka dywizjonu myśliwskiego 302 „Poznańskiego”, sformowanego 10 VII 1940 r. Dywizjon wkraczał do akcji 19 VIII. Oznaczeniem kodowym jednostki były litery WX, zmienione na początku 1945 r. na QH. Kruk widoczny w godle jednostki był emblematem przedwojennych eskadr lotniczych stacjonujących w Poznaniu. Numer 1/145 widoczny w górnej części odznaki przypominał, że część pilotów latających w początkowym składzie dywizjonu walczyła wcześniej w ramach 1/145 dywizjonu myśliwskiego, sformowanego we Francji.

oddziały operacyjnie podporządkowane dowództwu brytyjskiemu, choć walczące pod polskim dowództwem. Dodatkowo Wielka Brytania przyznała Polakom uprawnienia członków brytyjskiej Wspólnoty Narodów. Ostatecznie umowę podpisano 5 VIII 1940 r. W imieniu strony polskiej podpisywał ją premier Władysław Sikorski i minister spraw zagranicznych August Zaleski, a brytyjskiej premier Winston Churchill i minister spraw zagranicznych Edward Halifax. Na mocy tej umowy w Biggar, Douglas i Crawford w Szkocji zaczęto formować nowe jednostki lądowe I Korpusu pod dowództwem gen. Mariana Kukieła, rozpoczęto także tworzenie szeregu dywizjonów lotnictwa, oznaczonych numerami od 300 do 309 i od 315 do 318, którymi dowodził gen. Józef Zajac.

WOJSKO POLSKIE W WIELKIEJ BRYTANII W 1940 R.

W skład I Korpusu wchodziła 1. Brygada Strzelców (dowodzona przez gen. Gustawa Paszkiewicza), 2. Brygada Strzelców (gen. Rudolf Dreszer), 16 Brygada Czołgów, 5 brygad kadrowych strzelców (posiadających tylko po 1 batalionie bojowym), 4 dywizyjony pociągów pancernych. Zadaniem Korpusu było zorganizowanie obrony przeciwdesantowej na odcinku wybrzeża o długości 200 km od zatoki Firth of Forth do



ORP „Orzeł” w brytyjskim porcie. Polski okręt podwodny wślwił się ujściem niemieckiej pogoni na Bałtyku, ucieczką z internowania w Tallinie i dopłynięciem do Wielkiej Brytanii bez map. Ostatnie pewne wiadomości na temat jednostki pochodzą z 23 V 1940 r., gdy ORP „Orzeł” wyszedł na patrol bojowy. Do portu w Rosyth miał powrócić rannikiem 8 czerwca...

Londonu. Za główny cel, według instrukcji ministra spraw zagranicznych z 15 VIII 1940 r., rząd uważał prowadzenie wspólnie walki przeciwko Niemcom u boku Wielkiej Brytanii i jej aliantów. Po zażegnaniu kryzysu w rządzie polskim, w lipcu 1940 r., rozpoczęto rozmowy polsko-brytyjskie dotyczące użycia Polskich Sił Zbrojnych w razie inwazji niemieckiej. Zgodnie z końcowymi postanowieniami Wielka Brytania gotowa była uznać Polskie Siły Powietrzne i Lądowe jako

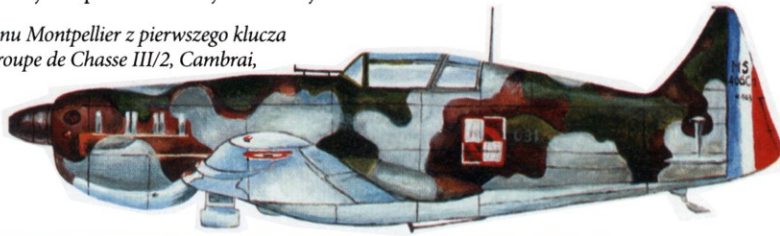
miasta Montrose. Równocześnie z formowaniem jednostek na bazie oddziałów z Francji rozpoczęto tworzenie całkowicie nowych, takich jak 1. Samodzielna Brygada Spadochronowa (dowodzona przez płk. Stanisława Sosabowkiego). Wraz ze znakomitymi wynikami polskich pilotów broniących angielskiego nieba zmieniło się też nastawienie rządu brytyjskiego. Brytyjczycy uznali, że to właśnie Polacy są najbardziej zaciekle nieprzyjaciółmi Niemców, zanikły pełne sarkazmu uwagi na temat „polskiej wojenki” – zwłaszcza gdy przyszło do podsumowania kampanii francuskiej i udziału w niej oddziałów brytyjskich.

MORANE SAULNIER MS.406

FRANCJA

Ten już niezbyt nowoczesny samolot był w chwili wybuchu wojny najliczniejszym z francuskich myśliwców. Jego pierwowzorem był samolot MS.405 zaprojektowany pod kierunkiem M.Gauthiera na zamówienie lotnictwa francuskiego z 1934 r. Prototyp tego samolotu został oblatany 8 VII 1935 r. Po zbudowaniu 15 sztuk wersji przedprodukcyjnej podjęto decyzję o budowie kolejnych 50, a potem 80 maszyn. Następnie samolot zmodernizowano i od 1938 r. produkowano jako MS.406. W 1939 r. zbudowano 932 samoloty MS.406, a do 25 VI następnego roku łącznie 1098 sztuk. W 1939 r. Polska zakupiła 160 tych samolotów, ale żaden z nich nie został dostarczony. Na MS.406 walczyli oprócz francuskich także piloci polscy i czechosłowaccy. Na froncie wschodnim używało go lotnictwo Finlandii. Samoloty tego typu były też eksploatowane przez lotnictwa Bułgarii, Chorwacji, Niemiec, Włoch i Turcji. W Szwajcarii produkowano je na licencji.

MS.406C1 z dywizjonu Montpellier z pierwszego klucza przydzielonego do Groupe de Chasse III/2, Cambrai, maj 1940 r.



CIEKAWY INFORMACJE

- 50 samolotów MS.405 z drugiej serii przebudowano do standardu MS.406.
- Samolot był przyjemny w pilotażu i miał doskonałe właściwości manewrowe, co pozwoliło propagandzie francuskiej nazwać go najlepszym samolotem myśliwskim świata.
- W Finlandii powstała wersja z rosyjskim silnikiem M-105 nazwana Morko Morane.

DANE TECHNICZNE

- **Typ:** jednomiejscowy samolot myśliwski
- **Silnik:** dwunastocylindrowy chłodzony cieczą Hispano Suiza 12Y45 o mocy 676,7 kW (920 KM) lub Hispano Suiza 12Y49 o mocy 684 kW (930 KM)
- **Osiągi:** prędkość maksymalna 526 lub 535 km/h na pułapie 6000 m; czas wznoszenia na 4000 m 5 min 49 s; zasięg 900 km; pułap 11 000 m
- **Masa:** własna 2092 kg; startowa 2783 kg
- **Wymiary:** rozpiętość 10,2 m; długość 8,76 m; powierzchnia nośna 15,95 m²
- **Uzbrojenie:** działko Hispano Suiza S9 lub H404 kalibru 20 mm i 4 karabiny maszynowe MAC 34 kalibru 7,5 mm



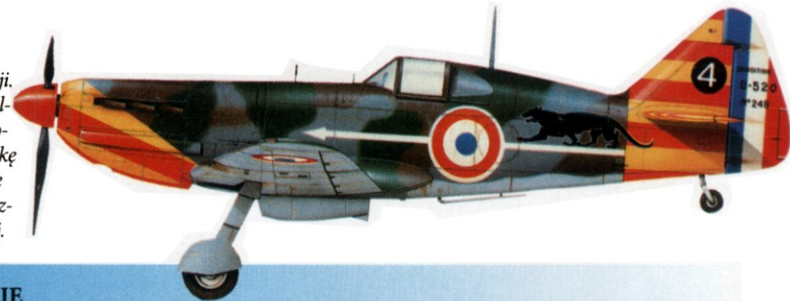
D.520 wyróżniał się zgrabną, wręcz elegancką sylwetką.

DEWOITINE D.520 C1

FRANCJA

Projekt samolotu powstał w 1936 r. jako prywatna inicjatywa firmy. Prototyp został oblatany w październiku 1938 r. Dobre osiągi i nowoczesna metalowa konstrukcja spowodowały, że do kwietnia 1940 r. zamówiono 2320 samolotów. Jednak 10 V 1940 r. w pierwszej linii znajdowało się tylko 36 egzemplarzy D.520. Produkcję samolotu kontynuowano na potrzeby rządu w Vichy, a później dla Luftwaffe. Niemcy przekazali część swoich samolotów lotnictwom Bułgarii i Włoch. Po wyzwoleniu Tuluzy wznowiono produkcję na potrzeby lotnictwa francuskiego. Łącznie zbudowano 910 maszyn. Był to najlepszy z samolotów myśliwskich użytych przez Francuzów w 1940 r.

Dewoitine D.520 lotnictwa Vichy, 4^e Escadrille, Groupe de Chasse II/7, Gabes w Tunezji. Maszyna ta brała udział w walkach z lotnictwem sprzymierzonych w trakcie inwazji na Afrykę Północną. Pantera na kadłubie samolotu to godło jednostki jeszcze z czasów I wojny światowej.



CIEKAWY INFORMACJE

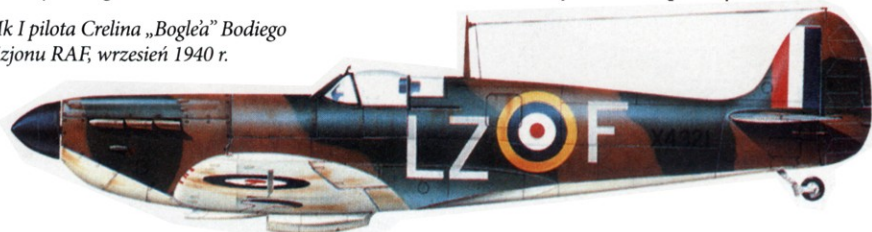
- Masowe zamówienia na D.520 spowodowały, że starsze MS.406 zamierzano przeznaczyć w części na eksport.
- W maju i czerwcu 1940 r. piloci francuscy zgłosili na D.520 zestrzelenie 114 samolotów niemieckich i włoskich przy stracie 85 własnych samolotów i 44 pilotów.

SUPERMARINE SPITFIRE MK I

WIELKA BRYTANIA

Jeden z najsławniejszych i najładniejszych samolotów świata został zaprojektowany przez Reginalda Josepha Mitchella. Koncepcja samolotu powstała w oparciu o warunki techniczne sprecyzowane w specyfikacjach nr F 37/34 i F 10/35. Prototyp o numerze K5054 został oblatany 5 III 1936 r. Służbę w RAF-ie Spitfire rozpoczął w sierpniu 1938 r., kiedy pierwsze egzemplarze trafiły do 19. dywizjonu w Duxford. 3 IX 1939 r. RAF posiadał 306 samolotów tej wersji. Na dużą skalę wersji Mk I użyto w czasie ewakuacji Dunkierki. Później samolot ten stał się bohaterem Bitwy o Wielką Brytanię. Na początku zmagania stanowił wyposażenie 19 dywizjonów myśliwskich. Jego dużą wadą był gaźnikowy silnik uniemożliwiający dłuższy lot odwrócony oraz gwałtowne nurkowanie i wznoszenie. Zwrotnością natomiast przewyższał Bf 109.

Spitfire Mk I pilota Crelina „Boglea” Bodiego z 66 dywizjonu RAF, wrzesień 1940 r.



CIEKAWY INFORMACJE

- Od 78 wyprodukowanego samolotu stosowano metalowe trójłopatowe śmigło Hamilton i wypukłą osłonę kabiny. Wcześniej stosowano dwułopatowe śmigło drewniane. Od 175 wyprodukowanego samolotu montowano silnik Merlin III.
- Zbudowano 1556 samolotów wersji Mk I, z których 30 przebudowano na wersję Mk IB.

DANE TECHNICZNE

- **Typ:** jednomiejscowy samolot myśliwski
- **Silnik:** dwunastocylindrowy chłodzony cieczą Hispano Suiza 12Y31 o mocy 633 kW (860 KM)
- **Osiągi:** prędkość maksymalna 490 km/h na pułapie 4500 m; czas wznoszenia na tę wysokość 6 min 16 s; zasięg 1100 km; pułap 9400 m
- **Masa:** własna 1895 kg; startowa 2540 kg
- **Wymiary:** rozpiętość 10,61 m; długość 8,17 m; powierzchnia nośna 16 m²
- **Uzbrojenie:** działko Hispano Suiza S9 lub H404 kalibru 20 mm i 2 karabiny maszynowe MAC 34 kalibru 7,5 mm



Morane Saulnier MS.406 niewiele różnił się od swego poprzednika MS.405.

DANE TECHNICZNE

- **Typ:** jednomiejscowy samolot myśliwski
- **Silnik:** dwunastocylindrowy chłodzony cieczą Rolls-Royce Merlin II lub III o mocy 757,6 kW (1030 KM)
- **Osiągi:** prędkość maksymalna 582 km/h na pułapie 5790 m; prędkość przelotowa 338 km/h; wznoszenie początkowe 771 m/min; czas wznoszenia na 6096 m 9 min 24 s; zasięg 636 km; pułap 9723 m
- **Masa:** własna 2182 kg; startowa 2624 kg
- **Wymiary:** rozpiętość 11,22 m; długość 9,11 m; powierzchnia nośna 22,48 m²
- **Uzbrojenie:** 8 karabinów maszynowych Browning kalibru 7,69 mm (IA) lub 2 działka Hispano Suiza kalibru 20 mm i 4 karabiny maszynowe Browning kalibru 7,69 mm



Eliptyczny zarys skrzydeł był jedną z najbardziej charakterystycznych cech pierwszych wersji Spitfire'a.

HAWKER HURRICANE MK I I MK II

W 1933 r. inżynier Sydney Camm pracujący w zakładach Hawker rozpoczął projektowanie dolnopłata mającego zastąpić używane dotychczas dwupłatowe samoloty myśliwskie. Prototyp nowego samolotu zbudowano w 1935 r. i oblatano go 6 XI. Zachowano typową dla zakładów Hawker konstrukcję metalową z częściowo płóciennym pokryciem. Jako pierwszy otrzymał te samoloty 111 dywizjon w grudniu 1937 r. W czasie Bitwy o Wielką Brytanię Hurricane'y Mk I były „koniem roboczym” RAF-u. Wersja Mk II z końca 1940 r. otrzymała silnik o większej mocy. Zwiększono także siłę ognia i zmieniano kaliber uzbrojenia. Wersję Mk II dostosowano także do przenoszenia bomb. W Jugosławii i Belgii uruchomiono produkcję licencyjną wersji Mk I.

Hurricane Mk I w standardowym kamuflażu samolotów myśliwskich RAF. Maszyna nosi oznakowania 85 dywizjonu, należącego do 11. Grupy Myśliwskiej, bazującego w sierpniu 1940 r. na lotniskach w Croydon i Debden.

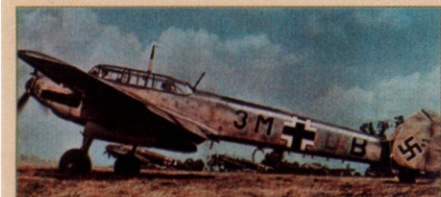


CIEKAWY INFORMACJE

- W projekcie nazywanym Fury Monoplane uzbrojenie miało być umieszczone na bokach kadłuba.
- W Wielkiej Brytanii zbudowano 3259 sztuk wersji Mk I (z których część ukończono jako Mk II) i 6656 sztuk wersji Mk II.
- Początkowo wersja Mk I miała dwupłatowe drewniane śmigło. Płócienne pokrycie płata jeszcze przed wojną zastąpiono metalowym.

DANE TECHNICZNE WERSJI C-1

- **Typ:** dwumiejscowy ciężki samolot myśliwski
- **Silnik:** dwa dwunastocylindrowe chłodzone cieczą Daimler-Benz DB 601A-1 o mocy 809 kW (1100 KM)
- **Osiągi:** prędkość maksymalna 525 km/h na pułapie 4000 m; prędkość przelotowa 350 km/h; wznoszenie początkowe 660 m/min; czas wznoszenia na 6000 m 10 min 12 s; zasięg 1100 km; pułap 10 000 m
- **Masa:** własna 4425 kg; startowa 6750 kg
- **Wymiary:** rozpiętość 16,25 m; długość 12,7 m; powierzchnia nośna 38,4 m²
- **Uzbrojenie:** 2 działka MG FF kalibru 20 mm, 4 karabiny maszynowe MG 17 kalibru 7,9 mm i karabin maszynowy MG 15 kalibru 7,9 mm



W trakcie Bitwy o Wielką Brytanię w jednostkach bojowych najliczniej reprezentowaną wersją tej maszyny był Bf 110C.

MESSERSCHMITT BF 110C NIEMCY

Kiedy Ministerstwo Lotnictwa III Rzeszy ogłosiło konkurs na dwusilnikowy wielozadaniowy samolot bojowy nikt nie przypuszczał, że zwycięzca nie będzie spełniał jego warunków. Do pierwszego lotu prototyp Bf 110V1 wystartował 12 V 1936 r. Produkcję pierwszej wersji seryjnej Bf 110B rozpoczęto w marcu 1938 r. W końcu tego samego roku rozpoczęto produkcję wersji C o znacznie lepszych osiągnięciach. Samoloty tej wersji odniosły wiele spektakularnych sukcesów nad Polską, Norwegią i Francją, wykorzystując dużą skuteczność uzbrojenia pokładowego. Jednak już w walkach nad Anglią okazało się, że Bf 110 nie spełnia pokładanych w nim nadziei. Później był używany do zwalczania bombowców i ataków na cele naziemne.

Messerschmitt Bf 110C-4/B II Gruppe, Erprobungsgruppe 210, lato 1940 r. Jednostka, do której należał ten samolot, powstała specjalnie do atakowania brytyjskich stacji radarowych i innych celów wymagających dużej precyzji.



CIEKAWY INFORMACJE

- Zbudowano 45 samolotów wersji B z silnikiem Junkers Jumo 210 Ga o mocy 515 kW (700 KM). Część z nich brała udział w działaniach bojowych nad Polską.
- Wersja Bf 110C-6 otrzymała zamiast dwóch działek kalibru 20 mm jedno działko kalibru 30 mm, wersja Bf 110C-7 mogła zabierać dwie bomby po 500 kg.

JUNKERS JU 87B NIEMCY

Samolot będący symbolem wojny błyskawicznej, a potocznie nazywany „Stuka”, powstał z inicjatywy Ernsta Udet’a zafascynowanego amerykańskimi bombowcami nurkującymi. Prototyp z silnikiem Rolls-Royce Kestrel V został oblatany w 1935 r. Wiosną 1937 r. rozpoczęto dostawy dla Luftwaffe pierwszej wersji seryjnej Ju 87A-1. Produkcję nowszej wersji Ju 87B rozpoczęto latem 1938 r. Samolot ten wykazywał się dużą precyzją bombardowania z lotu nurkowego celów na lądzie i na morzu. Jednak przy zdecydowanym przeciwdziałaniu lotnictwa myśliwskiego ponosił duże straty.



Ju 87B-2 Stab III./StG 77, Caen, sierpień 1940 r. Godło Gruppenstab widoczne na kadłubie to herb rodziny dowódcy Gruppe Kommandeura Hauptmanna Helmutha Bode.

CIEKAWY INFORMACJE

- W lecie 1937 r. pierwsze samoloty Ju 87A przekazano do St.G 163 „Immelmann”. Były one wyposażone w silniki Junkers Jumo 210 Da o mocy 530 kW (730 KM).
- Wersja ze składanymi skrzydłami nosiła oznaczenie Ju 87C i miała być używana na lotniskowcu „Graf Zeppelin”.

WIELKA BRYTANIA

DANE TECHNICZNE

- **Typ:** jednomiejscowy samolot myśliwski
- **Silnik:** dwunastocylindrowy chłodzony cieczą Rolls-Royce Merlin II lub III (Mk I) o mocy 757,6 kW (1030 KM), Merlin XX (Mk II) o mocy 941,5 kW (1280 KM)
- **Osiągi:** prędkość maksymalna 496 km/h na pułapie 3048 m (Mk I); 529 km/h na pułapie 5486 m (Mk II); wznoszenie początkowe 838 m/min (Mk II); czas wznoszenia na 3658 m 4 min 15 s (Mk I), na 9144 m 12 min 30 s; zasięg 845 km (Mk I), 1480 km (Mk II); pułap 10 180 m (Mk I), 10 850 m (Mk II)
- **Masa:** własna 2151 kg (Mk I), 2569 kg (Mk II); startowa 2820 kg (Mk I), 3649 kg (Mk II)
- **Wymiary:** rozpiętość 12,19 m; długość 9,55 m (Mk I), 9,81 m (Mk II); powierzchnia nośna 23,97 m² (Mk I), 23,93 m² (Mk II)
- **Uzbrojenie:** 8 karabinów maszynowych Browning kalibru 7,69 mm (Mk I, Mk IIA), 12 karabinów maszynowych Browning 7,69 mm (Mk IIB), 4 działka Hispano Suiza kalibru 20 mm (Mk IIC), 2 działka Rolls-Royce B.F. lub Vickers Type S kalibru 40 mm i 2 karabiny maszynowe Browning kalibru 7,69 mm

Prototyp Hurricane'a przypominał jeszcze samoloty z epoki dwupłatów.



DANE TECHNICZNE WERSJI B-1

- **Typ:** dwumiejscowy bombowiec nurkujący
- **Silnik:** dwunastocylindrowy chłodzony cieczą Junkers Jumo 211 Da o mocy 882,6 kW (1200 KM)
- **Osiągi:** prędkość maksymalna 383 km/h na pułapie 4090 m; prędkość przelotowa 282 km/h; czas wznoszenia na 2000 m 4 min 18 s; zasięg 790 km; pułap 8000 m
- **Masa:** własna 2710 kg; startowa 4340 kg
- **Wymiary:** rozpiętość 13,8 m; długość 11,1 m; powierzchnia nośna 31,9 m²
- **Uzbrojenie:** 2 karabiny maszynowe MG 17 kalibru 7,9 mm, karabin maszynowy MG 15 kalibru 7,9 mm i 500 kg bomb

Płat w kształcie spłaszczonej litery W i duże osłony podwozia to charakterystyczne cechy Ju 87.



UDŹWIG BOMB

Ju 87B-1 500 kg	Blackburn Skua 227 kg	Fairey Battle Mk III 454 kg

KALENDARIUM

NAJWAŻNIEJSZE WYDARZENIA STYCZNIA I LUTEGO 1940



Wrak jednego z radzieckich bombowców DB-3 zestrzelonych przez por. Jormie Sarvanto.

i Kuopio przed nalotami samolotów wroga. O godz. 10:52 w Kuopio zabrzmiał dźwięk alarmu przeciwlotniczego. Spowite we mgle miasto było pozbawione osłony artylerii przeciwlotniczej, ale nalot radzieckich samolotów nie wyrządził żadnych szkód. Chwilę potem obserwatorzy zameldowali, że w kierunku miasta zbliża się formacja 6 (w rzeczywistości było ich 7) kolejnych bombowców. Początkowo przeleciały nad miastem, jednak nie przeprowadziły bombardowania, ponieważ ziemia ukryta była we mgle. Niestety, chwilę potem wiatr przegnał zwiewną osłonę i radzieckie samoloty wróciły nad Kuopio. Zbombardowały miasto, w którym nie było żadnych oddziałów ani instalacji wojskowych, niszcząc kilkadziesiąt domów i skierowały się na południe, w stronę własnej bazy. O godz. 11:50 nadszedł rozkaz startu dla por. Sarvanto i jego skrzydłowego. Mieli przechwycić wycofujące się bombowce. Sarvanto w kilka minut po starcie dostrzegł wrogą formację – 7 maszyn błyszczących w promieniach słońca. Myśliwiec zbliżył się od tyłu do swej ofiary. Szczęknęły karabiny maszynowe, wrogi bombowiec poszedł w dół, ciągnąc za sobą smugę czarnego dymu. W ciągu kolejnych minut por. Sarvanto zestrzelił jeszcze pięciu napastników, siódmego zestrzelił jego skrzydłowy. Na ziemi czerniły się dymiące wraki siedmiu maszyn z czerwonymi gwiazdami.

6 I: fiński pilot myśliwski w ciągu 4 minut zestrzeliuje 6 radzieckich bombowców

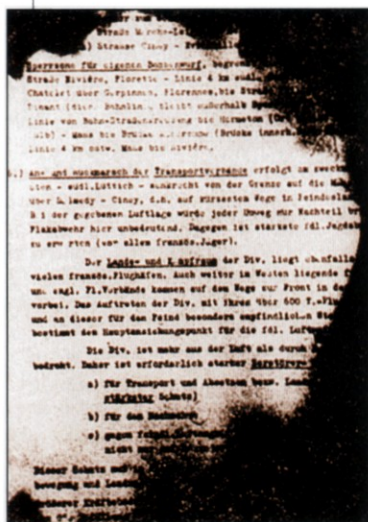
Pogoda rankiem 6 I 1940 r. była idealna dla bombowców. Na wysokości 300–400 metrów lekka pokrywa chmur dawała osłonę przed myśliwcami, a powyżej było niemal bezchmurne niebo. Na lotnisku w Utti stacjonowały 4 fińskie samoloty Fokker D.XXI, należące do 4 eskadry 24 dywizjonu myśliwskiego. Miały chronić pobliskie miasta Jyväskylä

Samolot DB-3 został później przemianowany na Iljuszyn Il-4. Lotnictwo ZSRR wykorzystywało te maszyny przez cały okres II wojny światowej.



10 I: niemieckie plany inwazji dostają się w ręce Belgów

Mjr Erich Hömanns był doświadczonym lotnikiem, dowódcą lotniska wojskowego, często pilotował maszyny kurierskie. Pogoda w dniu 10 I 1940 r. była jednak fatalna, najpierw padał śnieg, potem nad ziemię uniosła się gęsta mgła. Hömanns leciał z Monastyr (Münster) do Kolonii, zablądził jednak we mgle i trafił nad terytorium Belgii. Razem z nim leciał – bez pozwolenia przełożonych – mjr Hellmuth Reinberger, spadochroniarz i oficer sztabowy 2. floty powietrznej, który miał przy sobie część planu niemieckiego ataku na Zachód. W przewożonych przez niego dokumentach wymienione były m.in. miejsca desantowania niemieckich spadochroniarzy. Samolot Hömannsa musiał lądować awaryjnie w pobliżu miasteczka Mechelen. Próba spalania tajnych dokumentów udała się tylko częściowo, w ręce Belgów trafiły nadpalone fragmenty. Belgowie natychmiast powiadomili o znalezisku sojuszników – Francuzów i Holendrów. Podwyższona gotowość została wprowadzona jednak jedynie w Holandii i Belgii – Francja spała spokojnie. Dzień później Hitler wydał „Dyrektywę nr 1”, w której rozkazał: „Nikt (...) nie może dowiedzieć się więcej o sprawach tajnych, niż jest mu to niezbędne z przyczyn służbowych”.



Fragment częściowo spalonego planu ataku Niemiec na Holandię, Belgię i Francję, jaki znaleziono w niemieckim samolocie kurierskim.

STYCZEŃ 1940

- 1: w Wielkiej Brytanii mobilizacja obejmuje wszystkich mężczyzn w wieku 20–27 lat
- 6: brytyjskie Foreign Office informuje norweską ambasadę w Londynie, że flota brytyjska ma zamiar przeciwdziałać niemieckim transportom rudy żelaza wzdłuż wybrzeża Norwegii
- 6: flotylla niemieckich niszczycieli przeprowadza udany wypad, którego celem jest zaminowanie ujścia Tamizy
- 6: masowa egzekucja Polaków w Poznaniu
- 6: fiński pilot myśliwski por. Jormie Sarvanto zestrzeliuje w ciągu 4 minut 6 radzieckich bombowców DB-3
- 7: nowym dowódcą radzieckich wojsk atakujących Finlandię zostaje gen. Siemion Timoszenko
- 8: w Wielkiej Brytanii rozpoczyna się racjonowanie masła, bekonu i cukru
- 10: niemiecki samolot, na którego pokładzie znajdowały się plany niemieckiej ofensywy na Zachodzie awaryjnie ląduje pod Mechelen. Część z dokumentów trafia w ręce Belgów
- 10: Hitler ustala początek niemieckiej ofensywy na Zachodzie na 17 I
- 10: kolejny wypad niemieckich niszczycieli, tym razem zostają zaminowane podejścia do portów w Newcastle i Cromer
- 12: Niemcy mordują 450 chorych psychicznie przebywających w szpitalu psychiatrycznym w Chelmie Lubelskim, szpital zostaje potem zamieniony na koszarę SS
- 13: w związku z przejściem części niemieckich planów ofensywy na Zachodzie w Belgii zostaje ogłoszona powszechna mobilizacja
- 15: pierwsze rozporządzenie rządu Rzeszy w sprawie „zabezpieczenia polskiego majątku”, czyli konfiskat
- 19: francuski premier Daladier poleca sztabowi generalnemu opracowanie planu bombardowań radzieckich pól naftowych na Kaukazie. Plany te, przy współpracy Wielkiej Brytanii, są opracowywane aż do chwili natarcia niemieckiego w maju 1940 r.
- 24: marszałek Rzeszy Hermann Göring zleca Reinhardowi Heydrichowi „rozwiązanie problemu żydowskiego za pomocą przymusowej ewakuacji lub emigracji”
- 26: do granicy niemiecko-radzieckiej dociera ostatni transport etnicznych Niemców przesiedlanych z Wołynia
- 27: z polecenia Hitlera OKW rozpoczyna opracowywanie planu „Weserübung”, którego celem jest zajęcie norweskich i duńskich baz wojskowych
- 29: ZSRR za pośrednictwem Szwecji rozpoczyna ponowne rozmowy z rządem fińskim. W zamian za przystanie na warunki proponowane przed wybuchem wojny rząd radziecki zgadza się wycofać poparcie dla marionetkowego rządu Otto Kuusinen
- 31: niemieckie okręty podwodne zatapiają w styczniu 58 statków handlowych o łącznej pojemności 178 884 BRT

LUTY 1940

- 1: silny atak radziecki wyprowadzony po skutej lodem powierzchni Zatoki Fińskiej. Celem jest ominięcie Lini Mannerheima
- 3: pierwsza radziecka ofensywa skierowana przeciwko Finom na Lini Mannerheima zostaje odparta
- 3: pierwsze w historii wojen bojowe wykorzystanie jednostek powietrznodesantowych. Małe grupy radzieckich spadochroniarzy lądują na tyłach fińskich pozycji obronnych
- 5: aliancka rada wojenna w Paryżu decyduje o wysłaniu Korpusu Ekspedycyjnego z pomocą dla Finów. Oficjalnie mają być to „ochotnicy”, dzięki czemu uniknie się otwartej wojny z ZSRR
- 9/10: niemieckie niszczyciele stawiają miny w rejonach Haisborough i Shipwash

- 10: pierwsza masowa deportacja na Syberię i do Kazachstanu ludności polskiej z terenów wschodniej RP zajętych przez ZSRR we wrześniu 1939 r.
- 10: druga ofensywa radziecka na Linii Mannerheima, obrona fińska zostaje przelamana, Finowie wycofują się na wschód od Viipuri (ob. Wybörg)
- 11: zawarcie niemiecko-radzieckiej umowy gospodarczej, przewidującej w ciągu następnych 18 miesięcy wymianę towarów o wartości co najmniej 640 mln marek. ZSRR zobowiązuje się do wyeksportowania miliona ton pasz i 900 000 ton ropy naftowej w ciągu roku. Równocześnie władze radzieckie, chcąc ułatwić Niemcom zaopatrzenie w surowce strategiczne, obniżają o połowę koszty transportu materiałów kolejną transsyberyjską. W ramach rekompensaty strona radziecka otrzyma budowany właśnie niemiecki ciężki krążownik „Lützow”
- 12: brytyjski trałowiec „Gleaner” zatapia niemiecki okręt podwodny U-33, stawiający miny u ujścia rzeki Clyde – z tonącego okrętu udaje się uratować 3 walce niemieckiej maszyny szyfrującej „Enigma”
- 12: pierwsze deportacje Żydów z okręgów szczebińskiego, stralsundzkiego i pilskiego w rejon Lublina w Generalnym Gubernatorstwie. Zgodnie z wytycznymi Hitlera ma tam powstać „rezerwat żydowski”
- 12: w rejonie Kanału Sueskiego zostają dyslokowane pierwsze jednostki z Nowej Zelandii i Australii
- 14: premier Wielkiej Brytanii, Winston Churchill, oświadcza, że wszystkie statki brytyjskie na Morzu Północnym będą uzbrojone w działa
- 15: w reakcji na oświadczenie Churchilla z 14 II niemieckie Kierownictwo Wojny Morskiej rozkazuje traktować wszystkie brytyjskie statki handlowe jak okręty wojenne
- 16: zdobycie niemieckiego statku zaopatrzeniowego „Altmark”, z którego pokładu uwolniono 303 jeńców, schwytanych wcześniej w trakcie akcji rajderskich pancernika kieszonkowego „Admiral Graf Spee”. Niemiecki statek, chroniąc się przed pościgiem, wpłynął na norweskie wody przybrzeżne. Ścigający go brytyjski niszczyciel „Cossack” także narusza neutralność Norwegii
- 17: protest Norwegii w sprawie pogwałcenia jej neutralności
- 18: początek operacji „Nordmark” skierowanej przeciwko brytyjskim konwojom pomiędzy Wielką Brytanią i Skandynawią. Biorą w niej udział okręty liniowe „Gneisenau” i „Scharnhorst”, ciężki krążownik „Admiral Hipper” i 2 niszczyciele
- 21: dowódcą niemieckiej operacji, mającej na celu zajęcie Norwegii i Danii zostaje wyznaczony gen. płk von Falkenhorst
- 22: niemieckie samoloty pomyłkowo atakują bombami niemieckie niszczyciele, stawiające miny w rejonie ławicy Dogger. Dwa niszczyciele, unikając bomb, wchodzą na brytyjskie pole minowe – z obu okrętów udaje się uratować tylko 60 marynarzy
- 23: ZSRR przekazuje Finlandii ultimatum ważne do 1 III 1940 r. Strona radziecka domaga się w nim ustępstw terytorialnych i trzydziestoletniej dzierżawy ważnego strategicznie półwyspu Hango
- 23: Szwecja odmawia Wielkiej Brytanii i Francji pozwolenia na przejście przez jej terytorium do Finlandii Korpusu Ekspedycyjnego
- 23: oddziały fińskiego gen. Talveli na północ od jeziora Ładoga rozbijają radziecką 18. dywizję piechoty
- 24: niemiecki dyplomata Ulrich von Hassel układa program, w którym zostają zawarte podstawy ustrojowe przyszłego państwa niemieckiego, powstałego po obaleniu Adolfa Hitlera
- 25: do Europy przyjeżdża amerykański podsekretarz stanu, Sumner Welles, który na polecenie prezydenta Franklina D. Roosevelta ma zbadać możliwość pokojowego rozwiązania problemów europejskich
- 27: pod koniec lutego straty brytyjskiej żeglugi handlowej wskutek działalności okrętów podwodnych wynoszą blisko 250 000 BRT. Z rejsów bojowych nie wraca 5 niemieckich U-Bootów



Przepompowywanie ropy naftowej z cystern radzieckich do niemieckich.

w stanie sprostać wymaganiom strony radzieckiej. Doszło do tego, że wiosną 1940 r. Niemcy musieli odmawiać przyjmowania zamówień z ZSRR – przemysł pracował pełną parą, aby zaspokoić żądania niemieckich sił zbrojnych. Wobec tego Moskwa zdecydowała o czasowym przerwaniu dostaw surowców – miało to miejsce na 40 dni przed rozpoczęciem niemieckiej ofensywy na Zachodzie.

Zastępca przewodniczącego Rady Komisarzy Ludowych Anastas Mikojan (z lewej) i niemiecki pełnomocnik specjalny Karl Ritter podpisują układ handlowy w Moskwie.



11 II: owocna współpraca niemiecko-radziecka – ZSRR pomaga swojemu najbliższemu sojusznikowi, dostarczając materiały strategiczne

Prawie 6 miesięcy trudnych negocjacji zostało w końcu uwieńczone sukcesem. W Moskwie został podpisany radziecko-niemiecki układ handlowy, w ramach którego Rzesza Niemiecka zobowiązana była wyeksportować w ciągu roku do ZSRR węgiel i materiały zbrojeniowe, zwłaszcza wyroby przemysłu stoczniowego i maszynowego. W zamian Niemcy mieli otrzymać zboże, ropę naftową i fosforyty, ponadto ZSRR zobowiązał się do pośredniczenia w zakupie metali kolorowych w krajach trzecich. Układ, przedstawiany przez propagandę nazistowską jako olbrzymi sukces, nie był specjalnie korzystny dla Niemiec. Wielkie dostawy surowców zaspokajały, co prawda, potrzeby niemieckiego przemysłu, niemniej jednak te same fabryki nie były

16 II: brytyjski niszczyciel atakuje niemiecki statek transportowy na neutralnych wodach norweskich

Niemiecki statek zaopatrzeniowy „Altmark”, na którego pokładzie znajdowało się 303 jeńców ze statków zatopionych przez pancernik kieszonkowy „Admiral Graf Spee”, wracał do macierzystej bazy. Statek eskortowany był przez norweską jednostkę marynarki wojennej. Wieczorem 15 II „Altmark” został zauważony przez brytyjski niszczyciel „Cossack”, który rzucił się w pogoń. Uciekający statek skierował się na norweskie wody terytorialne, wpływając do fiordu Jøssing, nie powstrzymało to jednak kapitana „Cossacka”, kmrdr. Philipa Viana, który zmusił „Altmarka” do osadzenia się na mieliźnie. Następnie na pokład niemieckiej jednostki wyruszyła brytyjska grupa abordażowa – po krótkiej walce na bagnety obezwładniono niemiecką załogę i uwolniono jeńców. Norwegowie biernie się temu przyglądali, ograniczając się jedynie do wystosowania protestu. Następnego dnia norweski rząd wydał stanowczą notę, protestującą przeciwko naruszeniu neutralności. Incydent z „Altmarkiem” miał jednak głębsze znaczenie. Niemcy i alianci nabrali podejrzeń co do rzeczywistej neutralności Norwegii, co jedynie przyspieszyło opracowywanie planów zajęcia tego kraju, nad jakimi od pewnego czasu pracowały sztaby obu skonfliktowanych stron.



„Altmark” zatrzymany w fiordzie Jøssing przez brytyjski niszczyciel HMS „Cossack”.

24 II: niemiecki dyplomata, rozczarowany brutalną polityką Hitlera, przedstawia plan utworzenia nowego rządu niemieckiego

Propaganda nazistowska przedstawiała Niemców jako naród stojący murem za swoim wodzem. Prawda była jednak bardziej skomplikowana, istniały niewielkie grupki ludzi, którzy byli niezadowoleni z polityki Hitlera. Jednym z nich był odwołany z Włoch ambasador Ulrich von Hassel, członek tajnej grupy oporu, której przywódcami byli Carl Friedrich Goerdeler i gen. Ludwig Beck. W ramach grupy von Hassel zajmował się polityką zagraniczną. W memorandum przedstawionym swoim towarzyszom von Hassel nakreślił wizję ustroju przyszłych Niemiec. Przewidywał pokojowe odsunięcie Hitlera od władzy, powrót do starej granicy z Polską, Niemcy z wcielonymi ziemiami Austrii i Sudetów, mające stanowić „barierę przed komunizmem”. Ustrój proponowany przez von Hassela można określić jako dyktaturę wojskową.



Ulrich von Hassel, były ambasador Niemiec we Włoszech.