

ENCYKLOPEDIA

TOP

WOJNY  
ŚWIATOWEJ



21

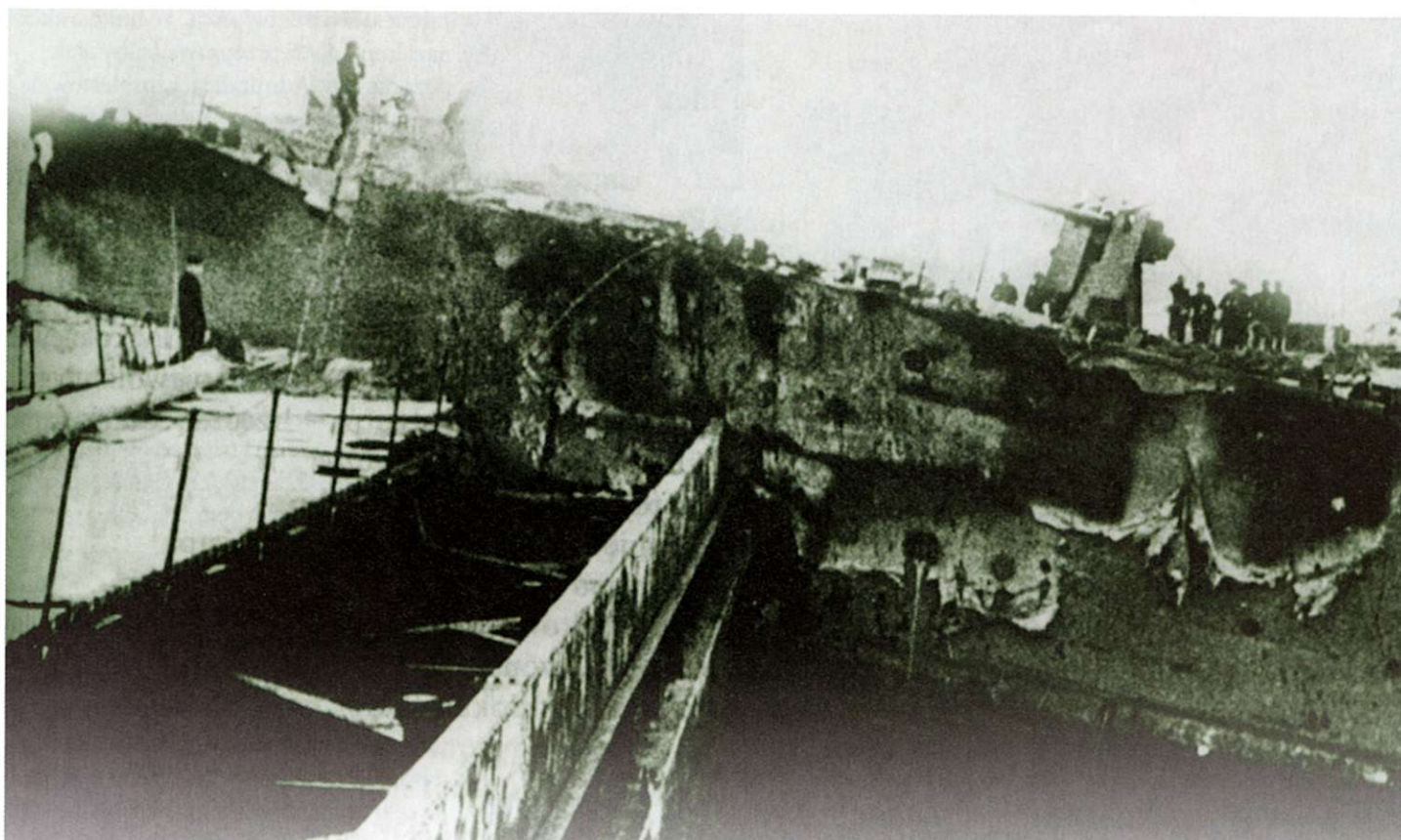
**HISTORIA II WOJNY ŚWIATOWEJ**

RAJD NA SAINT-NAZAIRE	361-364
ARMIA KANADYJSKA 1939-1942	365-368
OPERACJA „JUBILEE”	369-374
BITWA POWIETRZNA NAD DIEPPE	375-378

OPERACJA „JUBILEE”

RAJD NA SAINT-NAZAIRE - BITWA POWIETRZNA NAD DIEPPE





# RAJD NA SAINT-NAZAIRE

W latach poprzedzających wybuch II wojny światowej i w początkowych kilkunastu miesiącach wojny jednym z głównych założeń strategicznych rządu Wielkiej Brytanii było utrzymanie panowania na morzu. Rząd i Admiralicja brytyjska były przeświadczone o potędze własnej floty, zdecydowanie lepiej od niemieckich wyszkolonych załogach i o ich wysokim morale.

## NIESPODZIEWANE KLĘSKI

Ciosem dla angielskiej dumy stały się pierwsze klęski na morzu – zatopienie okrętu liniowego „Royal Oak” i utrata lotniskowca „Courageous”. Poniesione straty próbowano usprawiedliwiać tym, że miały miejsce na skutek działań okrętów podwodnych, z którymi walka – zwłaszcza na początku konfliktu, gdy brakowało ustalonych procedur – była bardzo trudna. Tym większe było

zaskoczenie angielskich dowódców, gdy 24 V 1941 r. niemiecki pancernik „Bismarck” w ciągu ośmiu minut zatopił dumę brytyjskiej floty, okręt liniowy „Hood”. Zatopienie „Hooda” uświadomiło dowództwu Royal Navy konieczność zabezpieczenia północnoatlantyckich linii morskich, zagrożonych przez stacjonującego w Norwegii „Bismarcka”. Sytuacji nie poprawiło zatopienie 27 V niemieckiego pancernika – do służby wszedł bowiem jego bliźniaczy okręt „Tirpitz”.

## SYTUACJA WIELKIEJ BRYTANII

W 1941 r. Wielka Brytania samotnie stawiała czoło potędze hitlerowskich Niemiec. Do przetrwania kraju konieczne było zapewnienie bezpieczeństwa dostawom rozmaitych surowców

srowadzanych drogą morską. Największym niebezpieczeństwem dla konwojów były wówczas działania niemieckiej floty podwodnej. Do walki z U-Bootami można było jednak skierować niewielkie jednostki w rodzaju korwet i niszczycieli. Sytuacja uległaby dramatycznemu pogorszeniu, gdyby na wody Atlantyku przedarły się niemieckie okręty liniowe i ciężkie krążowniki. Z nimi mogłyby się zmierzyć jedynie ich brytyjskie odpowiedniki, których nie było zbyt wiele. Na domiar złego w styczniu 1942 r. „Tirpitz” uzyskał zdolność bojową, wypłynął z Bałtyku i zaszył się w norweskich fiordach. Sama obecność niemieckiego okrętu liniowego wiązała znaczne siły brytyjskie. Zaczęto pracować nad planami zniszczenia niemieckiego pancernika. Jednocześnie próbowano zabezpieczyć się na wypadek przedarcia się „Tirpitz” na wody Atlantyku.

## LEŻE GIGANTA

Brytyjska Admiralicja zdawała sobie sprawę, że „Tirpitz” potrzebował odpowiedniej bazy. Na wchodzących w grę



Oznaka naramienna komandosów Combined Operations.





Zdjęcie lotnicze portu w Saint-Nazaire. Widoczne są wszystkie cele rajdu, zaznaczone przez wywiad brytyjski na mniejszej fotografii.

terytoriach zajętych przez III Rzeszę znajdował się tylko jeden port, dysponujący zapleczem odpowiednim dla pancernego monstrum – Saint-Nazaire. Tylko tam znajdował się gigantyczny suchy dok o wielkości odpowiedniej dla „Tirpitz”. Było to jedyne miejsce na wybrzeżu atlantyckim, gdzie Niemcy mogliby przeprowadzić ewentualną naprawę swojego uszkodzonego okrętu liniowego. Wokół doku znajdowała się stocznia i zakłady remontowe. W czasie wojny rozpoczęto tam też budowę betonowych schronów dla niemieckich okrętów podwodnych. Brytyjczycy założyli, że gdyby udało się zniszczyć dok, Niemcy nie zdecydowaliby się na przebazowanie „Tirpitz” ze Skandynawii na Atlantyk.

### PLAN ATAKU

Dok „Normandie” na początku 1942 r. stał się dla Brytyjczyków celem strategicznym. Rozważano wiele wariantów zniszczenia portu i jego urządzeń, jednak wszystkie proponowane rozwiązania nie gwarantowały powodzenia misji.

Zdawać by się mogło, że w warunkach, w jakich przyszło działać Brytyjczykom, doku nie da się zniszczyć. Okazało się jednak, że pod koniec marca na wodach Loary, poniżej Saint-Nazaire notowana jest niezwykle wysoka fala przyprływu, zalewająca płycizny, dzięki czemu małe jednostki o niewielkim zanurzeniu mogłyby ominąć najeżony bateriami obrony wybrzeża szlak wodny i podejść nieopstrzeżenie do portu.

### OPERACJA „RYDWAN”

Ciężar przygotowania planu ataku spoczął na barkach szefa operacji połączonych, lorda Louisa Mountbattena. Zgodnie z pierwotnymi założeniami jego planu w operacji miały wziąć udział specjalnie przygotowane dwa niszczyciele. Na pokładzie pierwszego – załadowanego materiałami wybuchowymi, miały się znajdować oddziały komandosów, które wysadziłyby w powietrze urządzenia doku. Sam niszczyciel miał staranować wejście do doku. Drugi niszczyciel pełniący rolę eskorty miał

zabrać uczestników akcji. W trakcie akcji naziemnej RAF przeprowadziłby atak pozoracyjny. Admiralicja zaprotestowała – solą w oku decydentów była utrata z pewnością jednego, a być może także drugiego niszczyciela. Nie miało znaczenia, że wstępnie do działań wytypowano jednostki zdecydowanie przestarzałe. Padła propozycja, by do działań wykorzystać niszczyciel „Ouragan” Wolnych Francuzów, a drugi okręt zastąpić flotyllą kutrów motorowych. Ostatecznie jednak niszczyciel, który miał staranować bramę doku „Normandie”, miano wybrać spośród okrętów brytyjskich. Całości działań nadano kryptonim operacja „Chariot” („Rydwan”).

### SZKOLENIE

Combined Operations były specjalną organizacją wojskową, grupującą żołnierzy wszystkich rodzajów służb. Celem ich działania było prowadzenie dywersji i operacji specjalnych mających na celu zwalczanie Niemców na kontynencie. Choć w trakcie działań dowódcy operacji połączonych musieli polegać na współdziałaniu armii, marynarki i lotnictwa, dysponowali własnymi oddziałami komandosów. Na dowódcę żołnierzy biorących udział w ataku na Saint-Nazaire wybrano ppłk. Augustusa Charlesa Newmana, dowódcę 2. Commando. Większość komandosów wybranych do akcji już wcześniej przeszła gruntowne szkolenie bojowe, przed rajdem jednak przeszkolono ich dodatkowo w operacjach minerskich i użyciu ładunków wybuchowych. Morską stroną operacji dowodził kmdr Robert Ryder, który musiał zająć się organizacją transportu dla 257 komandosów, opracować plan podejścia do doku i wycofania ludzi po akcji.



Zdjęcie lotnicze doku „Normandie” wykonane na kilka dni przed atakiem. Widać obie bramy doku.



## SAINT-NAZAIRE

Saint-Nazaire bronione było przez nabrzeżne fortyfikacje, uzbrojone w działa kalibru od 20 do 240 mm. Oprócz tego w mieście i najbliższej okolicy rozmieszczone były liczne jednostki artylerii przeciwlotniczej. W samym Saint-Nazaire znajdowały się koszary dwóch grup roboczych pracujących przy budowie schronów dla U-Bootów. W mieście stacjonowały także jednostki strażnicze, a nieopodal rozłożona była na kwaterach 333. DP. Sam port chroniony był licznymi bateriami działek automatycznych, a wody Loary i niebo nad miastem przeczesywały baterie reflektorów. Ogółem Niemcy dysponowali na miejscu siłami liczącymi ok. 5 tys. ludzi, z żołnierzami 333. DP mogącymi wesprzeć obrońców portu kilka godzin po ogłoszeniu alarmu.

## MORSKI TARAN

Do wykonania zadania przeznaczono stary niszczyciel „Campbeltown”, pierwotnie służący pod banderą amerykańską. By zmniejszyć ryzyko wykrycia, przebudowano go tak, by sylwetką przypominał niemiecki niszczyciel klasy „Möwe”. W celu ochrony komandosów, którzy mieli znajdować się na pokładzie, zamontowano na nim pionowe płyty pancerne chroniące przed ostrzałem z broni mniejszego kalibru. Dodatkowo okręt uzbrojono w lżejszą broń automa-

tyczną, która miała służyć do zduśnięcia ognia nieprzyjaciela w trakcie podejścia do doku. Najważniejsza, kluczowa dla powodzenia akcji przeróbka nie była jednak widoczna. Wewnątrz kadłuba, zamocowane i zalane betonem, spoczywało ponad 4,5 t materiałów wybuchowych, których zadaniem było zniszczenie suchego doku.

## OSTATECZNE CELE I PLAN ATAKU

25 III 1942 r. do portu Falmouth, gdzie przebywały już ścigacze mające wziąć udział w ataku, wpłynął przebudowany „Campbeltown”. Jego dowódcą został znajomy kmdr. Rydera, kmdr ppor. Stephen Beattie. Uczestnikom przedstawił cel wyprawy. Ostateczny plan zakładał, że największe

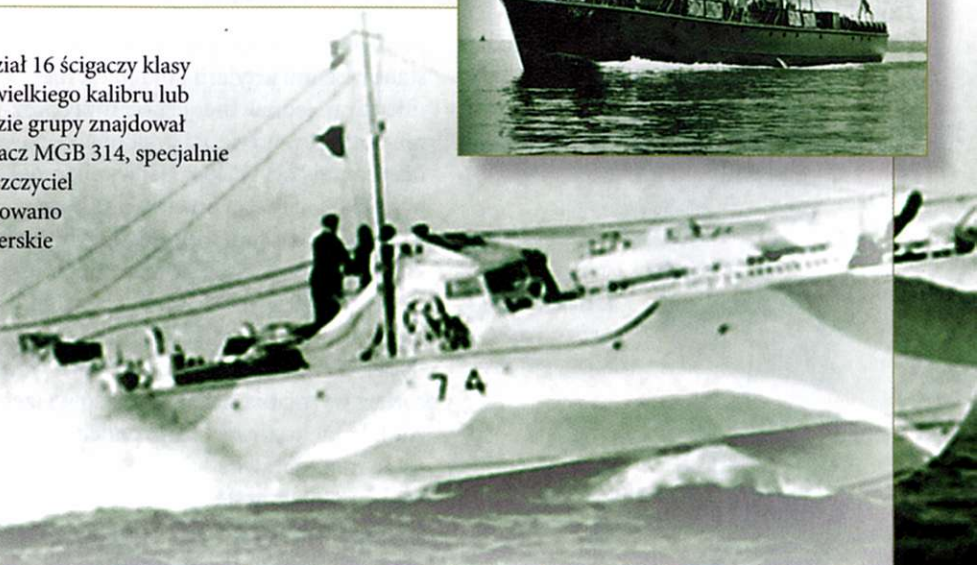
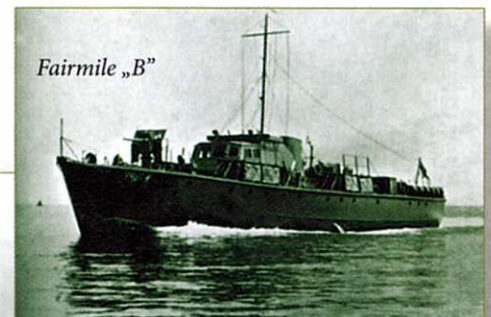
znaczenie miało zniszczenie dwóch bram wejściowych do doku. Mniej ważne było rozbicie urządzeń wspomagających pracę doku, takich jak maszynownie śluz. W następnej kolejności należało zniszczyć wszystkie zapory wewnątrz doku, a na końcu atakować pozostałe cele, zwłaszcza U-Booty. Grupy komandosów znajdujące się na „Campbeltown” miały wysadzić południową bramę doku, przepompownię, urządzenia pomocnicze i bramę północną. Pozostali żołnierze, przywiezieni na pokładach ścigaczy, mieli

wylądować w okolicach mola. Ich zadanie polegało na zabezpieczeniu terenu, który przeznaczono na miejsce ponownego zaokrętowania grup komandosów wysadzających urządzenia doku. Ścigacz MTB 74 miał storpedować wejście do basenu portowego, w którym trwała budowa schronów dla niemieckich okrętów podwodnych. Rolą specjalnego ścigacza MGB 314 było przeprowadzenie całej flotyli przez płytczynę Loary podczas podchodzenia do portu – okręt ten bowiem był wyposażony w radar i echosondę. W trakcie podejścia do Saint-Nazaire cała formacja miała być ubezpieczana przez dwa niszczyciele.

## POCZĄTEK RAJDU

Flotylla wyruszyła do akcji 26 III, następnego dnia wieczorem Brytyjczycy podeszli do Saint-Nazaire. Dwa ubezpieczające niszczyciele powróciły na morze. Okręty biorące udział w rajdzie znajdowały się u ujścia Loary, w precyzyjnie wybranym punkcie, skąd mogły przejść nad łachami piachu zalegającego na dnie. Ok. północy Brytyjczycy wpłynęli na wody rzeki – od celu rajdu dzieliło ich jeszcze 5 mil. W tym samym czasie RAF rozpoczął nalot na port. Warunki pogodowe nie były jednak korzystne. Gęsta pokrywa chmur uniemożliwiła zidentyfikowanie celów ataku, którymi były urządzenia portowe, dlatego samoloty jedynie latały

W rajdzie na Saint-Nazaire miało wziąć udział 16 ścigaczy klasy Fairmile „B”, uzbrojonych w działka niewielkiego kalibru lub wyposażonych w torpedy. Oprócz nich w składzie grupy znajdował się silnie uzbrojony w działka opancerzony ścigacz MGB 314, specjalnie przebudowany ścigacz torpedowy MTB 74 i niszczyciel „Campbeltown”. Na pokładach ścigaczy zaokrętowano komandosów mających wesprzeć oddziały minerskie znajdujące się na niszczycielu, MTB 74 miał wysadzić przy pomocy specjalnie zmodyfikowanych torped służę prowadzącą do wewnętrznego basenu portowego przeznaczonego dla U-Bootów, natomiast MGB 314 miał wspierać ogniem działania komandosów i prowadzić konwój przez zdradliwe wody Loary.





nad miastem. Dowódca artylerii przeciwlotniczej wprowadził w dowodzonych przez siebie jednostkach stan alarmu, przekonany, że niezwykle zachowanie bombowców jest oznaką „jakiejś diabelskiej sztuczki”. Brytyjczycy płynęli w górę rzeki, mijając kolejne umocnienia i działa obrony wybrzeża. Wydawało im się, że mają wiele szczęścia – jak dotąd nikt do nich nie strzelał, zatem pozostawali wciąż niewykryci. W rzeczywistości posterunki dostrzegły brytyjskie okręty, jednak meldunki o nich zostały początkowo zignorowane. Dopiero gdy do doku pozostawało ok. dwóch mil, o godz. 1:20, dowództwo niemieckie zaalarmowało wszystkie jednostki w okolicy. Po wymianie sygnałów, które początkowo zmyliły Niemców, na wodach rzeki rozpoczęła się wymiana ognia. Brytyjczyków w tym czasie od celu dzieliło jedynie sześć minut drogi.



Sierżant,  
1. Commando  
z niszczyciela  
„Campbeltown”.

Niemiecki okręt liniowy „Tirpitz” był stałym zagrożeniem dla szlaków żeglugowych istotnych dla przetrwania Wielkiej Brytanii. Wiązał poważne siły Royal Navy, które zmuszone były do patrolowania i ochrony konwojów arktycznych. Po zniszczeniu doku w Saint-Nazaire Niemcy nigdy nie zdecydowali się na przebazowanie okrętu, który aż do zniszczenia go przez brytyjskie bombowce 12 XI 1944 r. działał z norweskich fiordów.



## WALKI W PORCIE

Pomimo intensywnego ostrzału, skierowanego głównie na niszczyciel, siłom zespołu udało się wdrzeć do wnętrza basenu portowego. Ścigacze wysadziły komandosów na brzeg, a „Campbeltown”, pchany potężnymi silnikami, wpadł z impetem na wrota doku, po czym zawisł na nich z zatopioną przez saperów rufą. Chodziło o to, by zalane betonem bomby głębinowe, znajdujące się pod pokładem, znalazły się jak najbliżej wrót doku. Była godz. 1:34. W porcie rozpętały się walki pomiędzy grupami komandosów a zaalarmowanymi Niemcami. Nie wszystko poszło zgodnie z planem. W kilku miejscach oddziały Brytyjczyków zaległy pod ciężkim ostrzałem i musiały wycofać się bez wykonania przeznaczonych im zadań. Część planu udało się jednak zrealizować. Zespoły saperskie zaminowały większość urządzeń, komandosi niszczyli wyznaczone cele. Na rzece i w porcie toczyła się w tym samym czasie bitwa pomiędzy ścigaczami a nadbrzeżnymi stanowiskami artylerii i okrętami niemieckimi. Jednak biorąc pod uwagę różnicę kalibrów artylerii i brak opancerzenia okrętów brytyjskich, jej wynik mógł być tylko jeden. Na powierzchni Loary i wewnątrz basenu portowego wybuchały kolejne ścigacze. Stopniowo komandosi na lądzie byli spychani ku brzegowi lub okrążani w budynkach portu i miasta. Ryder, obserwując rozwój sytuacji, wydał rozkaz wycofania się komandosów. Część zdołała zaokrętować się na podchodzącej do mola sprawne ścigacze, jednak większość pozostała odcięta w porcie. Ci zdecydowali się walczyć do końca lub przedrzeć przez miasto w nadziei, że uda

im się przekroczyć granicę i dotrzeć do Hiszpanii. Udało się to tylko pięciu.

## ODWRÓT

Ogółem z portu udało się wydostać jedynie czterem ścigaczom, na których pokładzie znajdowało się wielu rannych i umierających żołnierzy. Spotkawszy się z mającymi ochraniać odwrót niszczycielami, ścigacze obrały kurs na Anglię. W tym samym czasie Saint-Nazaire ogarnięte było chaosem. Obrona niemiecka kończyła rozprawę z pozostałymi przy życiu komandosami. Jednocześnie trwały walki między Niemcami, którzy w zamieszaniu ostrzeliwali się nawzajem. Na pokładzie okrętu „Campbeltown” wiszącego na bramie doku pojawiła się ekipa niemiecka, która zbadała okręt. Uznano, że nie jest już groźny. Gdy na pokład statku weszło wielu niemieckich oficerów i żołnierzy, którzy chcieli przyjrzeć się z bliska brytyjskiej jednostce, o godz. 10:35 nastąpiła potężna eksplozja, która praktycznie rozewała okręt na kawałki – razem ok. 250 Niemcami. Siła wybuchu zniszczyła także wrota doku.

## SKUTKI RAJDU

Wskutek desantu brytyjskiego całkowitemu zniszczeniu uległy wrota do suchego doku „Normandie”. Uszkodzenia były tak duże, że do końca wojny Niemcom nie udało się ich naprawić. Zasypali w końcu wejście do doku ziemią. Zniszczone zostały także urządzenia portowe. Z punktu widzenia Admiralicji rajd okazał się wielkim sukcesem. Z 611 ludzi biorących udział w ataku zginęło 169, a 200 dostało się do niewoli.



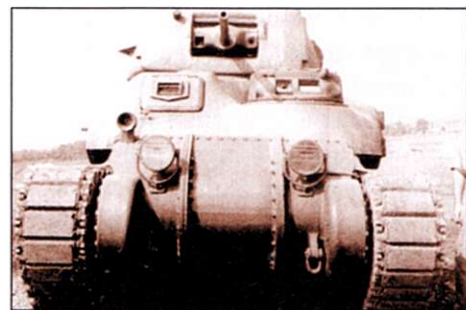


# ARMIA KANADYJSKA 1939–1942

W 1867 r. powołane zostało Dominium Kanady. Kanada przestała być kolonią brytyjską, w zamian otrzymała status dominium. Mogła posiadać jedynie niewielkie siły zbrojne, funkcjonujące na zasadzie ochotniczego zaciągu (tzw. milicja). Oczywiście imperium brytyjskie posiadało prawo do utrzymywania niewielkich garnizonów (stacjonowanie sił brytyjskich ograniczone było umowami amerykańsko-brytyjskimi). Dopiero w 1904 r. parlament kanadyjski uchwalił ustawę o powołaniu zawodowych sił zbrojnych (tzw. Militia Act). Zgodnie z ustawą utworzono korpus medyczny, inżynieryjny oraz marynarkę wojenną. Kolejne zmiany nastąpiły po wybuchu I wojny światowej, w której Kanada wzięła udział. W dwudziestolecie międzywojennym parlament kanadyjski dążył do uzyskania pełnego niezależnienia się od Korony Brytyjskiej – Kanadyjczycy mieli bowiem duże poczucie odrębności,

a – co więcej – w prowincjach francuskojęzycznych imperium brytyjskie traktowano niemalże jako okupanta.

We wrześniu 1939 r. premierem rządu kanadyjskiego był William Lyon Mackenzie King, opowiadający się za ścisłymi związkami z Londynem. Rząd kanadyjski już w 1936 r. postanowił przeprowadzić reorganizację sił zbrojnych. Canadian Active Service Force (CASF) składały się z dwóch formacji, były to Parliament Forces oraz Non-Parliament Active Militia (NPAM). Jednostki wchodzące w skład Parliament Forces miały charakter formacji zawodowych (kadrowych), w których służyli specjaliści. Natomiast NPAM były jednostkami terytorialnymi, które miały być formacjami szkieletowymi dla przyszłych brygad i pułków. Podobnie jak w przypadku armii brytyjskiej poszczególne pułki piechoty lub kawalerii nosiły nazwy prowincji, w których zostały utworzone. Rząd kanadyjski 26 VIII 1939 r. wydał rozpo-



*Kanadyjski czołg M3, noszący potem nazwę Ram I, był odpowiednikiem amerykańskiego czołgu M3. W jego konstrukcji wykorzystano dół kadłuba czołgu M3, od nowa projektując górę kadłuba i wieżę. Na zdjęciu jeden z prototypów, przechodzący próby poligonowe w dniu 16 VIII 1941 r.*

ządzenie o mobilizacji, jednak wykonanie go nie było łatwe – wystarczy wspomnieć, że, przykładowo, Regina Rifle Regiment w tym dniu liczył zaledwie 4 oficerów oraz 44 szeregowych, w tym jeden z oficerów i 12 szeregowych pełniło stałą służbę jako ochrona lotniska. Jak widać armię trzeba było utworzyć praktycznie od początku. Niezrażony stanem swych sił zbrojnych rząd Kanady 10 IX 1939 r. wypowiedział wojnę III Rzeszy.





Wspólne ćwiczenia 1st Canadian Army Tank Brigade oraz 2. DP, kwiecień 1942 r.

## NARODZINY ARMII

Po zarządzeniu mobilizacji utworzono 11 okręgów wojskowych, w których miało rozpocząć się formowanie brygad terytorialnych. Gdy 1 IX 1939 r. Niemcy zaatakowały Polskę, rząd kanadyjski wydał zarządzenie nr 135 o sformowaniu 1. i 2. DP. W skład dywizji miały wejść oddziały tworzące dotychczas CASE. Kanadyjska 1. DP (1st Canadian Infantry Division) została sformowana w październiku (sztab i dowództwo), a następnie przystąpiono do formowania 1. Bryg.P w Ontario. W skład 1. Bryg.P weszły następujące pułki: The Royal Canadian Regiment, The Hastings and Prince Edward Regiment, 48th Highlanders of Canada, The Toronto Scottish Regiment M-G (karabinów maszynowych). W listopadzie brygada została przerzucona do Valcartier, a następnie do Wielkiej Brytanii, gdzie przybyła w grudniu – rozlokowano ją w Greenock w Szkocji. Kolejną brygadą, której formowanie rozpoczęto w zachodniej Kanadzie, była 2. Bryg.P W jej składzie znalazły się 4 pułki: Princess Patricia's Canadian Light Infantry, The Seaforth Highlanders of Canada, The Edmonton Regiment, The Saskatoon Light Infantry M-G. Na początku grudnia brygada została skierowana do Halifaxu, skąd 22 XII odpłynęła do Wielkiej Brytanii. 30 XII Kanadyjczycy przybyli do Aldershot. Ostatnia, 3. Bryg.P, z 1. DP została sformowana w Calgary. W jej składzie znajdowały się następujące pułki: Royal 22e Régiment (składał się z Kanadyjczyków

francuskojęzycznych), The Carleton and York Regiment, The West Nova Scotia Regiment, The Royal Montreal Regiment M-G. Podobnie jak dwie pierwsze brygady, także i 3. Bryg.P została wysłana do Wielkiej Brytanii. Warto wspomnieć, że Kanadyjczycy pochodzący z prowincji francuskojęzycznych nie mówili po angielsku i nie byli w stanie porozumieć się z Brytyjczykami. Taka sytuacja utrzymywała się jeszcze do walk w Normandii.

Dużo więcej trudności napotkano przy formowaniu 2. DP. Do kwietnia 1940 r. zdołano sformować jedynie dowództwo oraz sztab dywizji (w Otawie). Okazało się, że po „ogłoszeniu” wszystkich okręgów i brygad terytorialnych (formalnie były to nadal brygady forteczne i artylerii obrony wybrzeża) armia kanadyjska nie dysponowała przeszkolonymi podoficerami i specjalistami. W lutym i marcu 1940 r. utworzono pierwsze specjalistyczne kursy wojskowe. W tym momencie w pełni ujawniły się problemy, przed jakimi stali Kanadyjczycy. Brak kadry oficerskiej (zwłaszcza młodszych oficerów) oraz podoficerów można całkowicie zrozumieć. Brak specjalistów wojskowych także, trudno jednak znaleźć wytłumaczenie dlaczego brakowało mundurów. Okazało się, że wielu żołnierzy z 2. i 3. Bryg.P do Wielkiej Brytanii przyplętno w cywilnych ubraniach. Żołnierze ci nie przeszli nawet wstępnego szkolenia wojskowego, czyli musztry, nie wspominając już o szkoleniu bojowym. Niestety, jak miała pokazać przyszłość, także szkolenie bojowe oddziałów kanadyjskich Brytyjczycy potraktowali raczej ulgowo. W czerwcu 1940 r. w prowincji Ontario sformowano 4. Bryg.P (The Royal Regiment of Canada, The Royal Hamilton Light Infantry <Wentworth Regiment>, The Essex Scottish, The Cameron Highlanders of Ottawa M-G), której pododdziały sukcesywnie, w miarę kończenia szkolenia, wysyłano do Szkocji. W lipcu pułk The Cameron Highlanders of Ottawa M-G został skierowany na Islandię, gdzie pełnił służbę do kwietnia 1941 r. 5. Bryg.P (1. batalion The Black Watch of Canada, Le Régiment de Maisonneuve, Les Fusiliers Mont-Royal, Le Régiment de la Chaudière M-G) była formowana w Quebecu. W maju dowództwo oraz sztab tej brygady przetransportowano do

Wielkiej Brytanii. 1. batalion The Black Watch of Canada został wysłany na Nową Fundlandię, natomiast pułk Les Fusiliers Mont-Royal na Islandię. W maju w prowincji Manitoba rozpoczęto formowanie 6. Bryg.P (The Calgary Highlanders, The Queen's Own Cameron Highlanders of Canada, The South Saskatchewan Regiment i The Winnipeg Grenadiers M-G). Pułki brygady oraz sztab i dowództwo przybyły do Szkocji w listopadzie i grudniu 1940 r. Rząd kanadyjski, zgodnie z pierwotnymi zamierzeniami zgodził się na sformowanie wyłącznie dwóch dywizji piechoty. Jednak gdy Niemcy zaatakowały w maju 1940 r. Francję, wydano zgodę na formowanie kolejnych jednostek. Przystąpiono do tworzenia 3. DP, która powstawała w Nowej Szkocji. Dywizja składała się z 7., 8. i 9. Bryg.P. 7. Bryg.P (The North Nova Scotia Highlanders, The Cameron Highlanders of Ottawa M-G oraz 1. batalion The Canadian Scottish). W sierpniu 1941 r. przetransportowano ją do Szkocji, dokąd przybyła 1 IX. 8. Bryg.P (The North Shore <New Brunswick Regiment>, Le Régiment de la Chaudière Regiment – zmobilizowany dla 1. DP, <The Regina Rifles>) była formowana w prowincji Nowy Brunswik w grudniu 1940 r. W lipcu 1941 r. także i ta brygada została przetransportowana do Szkocji. Tak samo postąpiono ze sformowaną w marcu 1941 r. 9. Bryg.P (The Stormont, Dundas and Glengarry Highlanders, The Queen's Own Rifles, The Highland Light Infantry of Canada). Ostatnią dywizją piechoty utworzoną w 1940 r. (formalnie) była 4. DP, która powstała w Nowej Szkocji. W jej składzie znajdowały się: 10., 11. i 12. Bryg.P. 10. Bryg.P (The British Columbia Regiment, The South Alberta Regiment, The Royal Winnipeg Rifles – 1 VIII 1940 r. przeniesiony do 7. Bryg.P i zastąpiony 16th/22nd Saskatchewan



Naszywka naramienna, identyfikująca noszącego ją żołnierza jako członka kanadyjskiego korpusu pancernego.



Horse). Jednostka formowana była w Kolumbii Brytyjskiej od lutego 1941 r. Po wstępnym przeszkoleniu rozpoczęła służbę na terenie Kanady. W prowincji Ontario w październiku 1940 r. rozpoczęto formowanie 11. Bryg.P (The Lake Superior Regiment, The Irish Regiment of Canada i The Elgin Regiment). Przeszła ona pełne przeszkolenie do początku 1942 r., po czym przekształcono ją w 4. Bryg. Panc. 12. Bryg.P (The Governor General's Foot Guards, The Canadian Grenadier Guards oraz The Grey and Simcoe Foresters) sformowano jako jednostkę osłonową. W połowie 1940 r. skierowano ją do zabezpieczenia rejonu przesmyku Niagara. W listopadzie, po zluzowaniu przez

wsparcia piechoty (1st Canadian Army Tank Brigade), co wiązało się z przekazaniem do 1. i 2. DP pułków, w zamierzeniu pancernych pułków rozpoznawczych. Ostatecznie zdecydowano się jednak na utworzenie drugiej jednostki pancernej. 7 XI 1940 r., zgodnie z ustawą parlamentu Parliament Force oraz Non-Parliament Active Militia zostały przekształcone w Military Forces of Canada, czyli Siły Zbrojne Kanady, które w skrócie nazywano The Canadian Army. Jednocześnie wprowadzono podział na jednostki czynne i rezerwowe. W ten sposób zniknął XIX-wieczny podział armii.

### ARMIA KANADYJSKA W LATACH 1941-1942

Rząd kanadyjski nie zapomniał o obronie swojego terytorium. 1 I 1941 r. wydano rozporządzenie nakazujące sformowanie 10 batalionów piechoty, które miały wejść w skład obrony wybrzeża. Ze względu na specyfikę służby żołnierze, którzy weszli w skład tych batalionów, służyli w Royal Canadian Artillery (RCA) oraz Royal Canadian Engineers (RCE). W ten sposób, łącznie z batalionami terytorialnymi, kanadyjskiego wybrzeża broniły: The Cape Breton Highlanders (Nowa Szkocja), The Halifax Rifles (Nowa Szkocja), The Irish Fusiliers of Canada (Kolumbia Brytyjska), The New Brunswick Rangers (Nowy Brunszwik), The Pictou Highlanders (Nowa Szkocja), The Prince Edward Island Highlanders – (Wyspa Księcia Edwarda), The Princess Louise Fusiliers M-G – Halifax (Nowa Szkocja), The Rocky Mountain Rangers (Kolumbia Brytyjska), The St. John Fusiliers M-G (Nowy Brunszwik), 2. batalion The Canadian Scottish (Kolumbia Brytyjska), 1. batalion forteczny (Nowy Brunszwik), 2. batalion forteczny (Nowa Szkocja), 3. batalion forteczny (Nowa Szkocja), 4. batalion forteczny (Kolumbia Brytyjska), 1. (Halifax) Brygada Obrony Wybrzeża (Nowa Szkocja), 3. (New Brunswick) Brygada Obrony Wybrzeża (Nowy Brunszwik), 5. (British Columbia) Brygada Obrony Wybrzeża (Kolumbia Brytyjska), 15th (Vancouver) Brygada Obrony Wybrzeża (Kolumbia Brytyjska), 16. Brygada Obrony Wybrzeża (Nowa Szkocja), 1. Pułk Artylerii Przeciwlotniczej (Kolumbia Brytyjska) i 4. Lekki Pułk Artylerii Przeciwlotniczej. W połowie 1940 r. brytyjski Sztab Imperialny wyraził zgodę na powstanie

w Wielkiej Brytanii I Korpusu Kanadyjskiego (I Canadian Corps). 25 XII 1940 r. sformowano jego dowództwo. Rozbudowa sił kanadyjskich w Wielkiej Brytanii wiązała się z koniecznością formowania nowych jednostek, zwłaszcza specjalistycznych. Do końca 1941 r. zorganizowano 10 nowych pułków rozpoznawczych, artylerii przeciwlotniczej oraz polowej. Poszczególne pułki zostały przydzielone do jednostek wielkich. W lutym 1941 r. z 1st Canadian Armoured Brigade oraz 1st Canadian Army Tank Brigade sformowano 1st Canadian Armoured Division. Dywizja miała dwie brygady: 1. Bryg. Panc. (2nd Canadian Armoured Regiment <Lord Strathcona's Horse>, 6th Canadian Armoured Regiment <1st Hussars>, 10th Canadian Armoured Regiment <The Fort Garry Horse>, The Westminster Regiment <Motor> oraz 2. Bryg. Panc. (3rd Canadian Armoured Regiment <The Governor General's Horse Guards>, 5th Canadian Armoured Regiment <8th New Brunswick Hussars>, 9th Canadian Armoured Regiment <The British Columbia Dragoons>, The Perth Regiment <Motor> oraz pułk rozpoznawczy 1st Canadian Armoured Car Regiment <The Royal Canadian Dragoons>).



*Żołnierze kanadyjscy i ich Universal Carrier w wersji nosiciela karabinu maszynowego (MMG). Pojazd, oznaczony numerem ewidencyjnym T43261, został wyprodukowany w fabryce w Kanadzie.*

10. Bryg.P, żołnierzy 13. Bryg.P (The Dufferin and Halimand Rifles, The Argyll and Sutherland Highlanders of Canada, The Lincoln and Welland Regiment) skierowano do Nowej Fundlandii. 13 VIII 1940 r. przystąpiono do formowania 1. Bryg. Panc. Brygadę (1st Mechanized Cavalry Regiment <1st Hussars> – dla 1. DP, The Fort Garry Horse – dla 2. DP, The Ontario Regiment <Tank> – jako pułk samodzielny, The Three Rivers Regiment (Tank) – pułk samodzielny, The Royal Canadian Dragoons <Armoured Cars>, Lord Strathcona's Horse) tworzone w Camp Borden w prowincji Ontario. Początkowo w jej skład weszły pułki kawalerii, które istniały do września 1939 r. Następnie brygadę zamierzano przeformować w brygadę czołgów



*Żołnierze z 1.DP w trakcie ćwiczeń w Canadian Assault School (Canadian Army Training Centers and Schools) w Bordon, Wielka Brytania, listopad 1941 r.*





Okres formowania zakończono w listopadzie 1941 r. W czerwcu zapadła jednak decyzja, aby jednostkę wysłać do Wielkiej Brytanii, gdzie miała przejść gruntowne szkolenie na sprzęcie bojowym.

1. i 2. Bryg. Panc. oraz brygadowa Grupa Wojsk Wsparcia (Support Group – 3 pułki artylerii polowej) weszły w skład nowo powstałej 5th Canadian Armoured Division, która pozostała w Camp Borden, a 1st Canadian Army Tank Brigade (11th Canadian Army Tank Battalion <The Ontario Regiment>, 12th Canadian Army Tank Battalion <The Three Rivers Regiment>, 14th Canadian Army Tank Battalion <The Calgary Regiment>, 4th Canadian Reconnaissance Regiment <4th Princess Louise's Dragoon Guards> dla 1. DP, 7th Canadian Reconnaissance Regiment <17th DCO Royal Canadian Hussars> dla 3. DP, 8th Canadian Reconnaissance Regiment <14th Canadian Hussars> dla 2. DP) została wysłana do Wielkiej Brytanii. Brygada przybyła do Warminster w hrabstwie Surrey we wrześniu 1941 r.

27 X 1941 r. przystąpiono do organizacji tzw. „C” Force w składzie: Winnipeg Grenadiers oraz The Royal Rifles of Canada. Jednostki te wysłano do obrony Hongkongu. Część pułku Winnipeg Grenadiers w listopadzie została skierowana na Bermudy, dzięki czemu żołnierze uniknęli japońskiej niewoli.

W marcu 1942 r. rozpoczęto formowanie 14. Bryg.P (The Kent Regiment, The King's Own Rifles of Canada, The Midland Regiment), co było związane z koniecznością złuzowania 13. Bryg.P (2. batalion The Canadian Scottish Regiment, The Brockville Rifles, 1. batalion The Edmonton Fusiliers) ze służby osłonowej. Wkrótce przystąpiono do organizacji 15. Bryg.P (Les Fusiliers de Sherbrooke, Le Regiment de Montmagny, Le Regiment de Quebec) oraz kolejnych pułków. Równocześnie z 4. DP postanowiono wydzielić część oddziałów w celu sformowania 4. DPanc. (18th Reconnaissance Regiment <12th

Manitoba Dragoons>, 3. Bryg. Panc.: 25th Canadian Armoured Regiment <The Elgin Regiment>, 28th Canadian Armoured Regiment <The British Columbia Regiment>, 29th Canadian Armoured Regiment <The South Alberta Regiment> I The Lake Superior Regiment <Motor>; 4. Bryg. Panc.: 21st Canadian Armoured Regiment <The Governor

Generals Foot Guards>, 22nd Canadian Armoured Regiment <The Canadian Grenadier Guards>, 27th Canadian Armoured Regiment <The Sherbrooke Fusiliers Regiment> i The Princess Louise Fusiliers <Motor> oraz 2nd Canadian Army Tank Brigade w składzie: 23rd Canadian Army Tank Battalion <The Halifax Rifles>, 24th Canadian Army Tank Battalion <Les Voltigeurs de Québec>, 26th Canadian Army Tank Battalion <The Grey and Simcoe Foresters> i 20th Canadian Reconnaissance Battalion. W ten sposób 4. DP przestała istnieć. Po japońskim ataku na Pearl Harbor rząd kanadyjski nakazał zorganizowanie kolejnych trzech dywizji piechoty, 6. DP w składzie: 31st (Alberta) Recce Regiment, The Canadian Fusiliers M-G; 13. Bryg.P – The Brockville Rifles, The Edmonton Fusiliers, 2. batalion The Canadian Scottish Regiment; 18. Bryg.P – The Rocky Mountain Rangers, 1. batalion The Irish Fusiliers of Canada, The Sault Ste. Marie and Sudbury Re-

*W wyniku operacji „Jubilee” programy szkoleniowe armii kanadyjskiej zostały wzbogacone o elementy wykorzystywane wcześniej podczas szkolenia komandosów. Na zdjęciu żołnierze pułku Les Fusiliers Mont-Royal w trakcie zajęć w Rowland's Castle, czerwiec 1943 r.*

giment; 19. Bryg.P – 3. batalion The Irish Fusiliers of Canada, The Winnipeg Light Infantry i The Prince Albert Volunteers, 7. DP w składzie: 30th Recce Regiment (Essex Regiment), Le Regiment de Chateauguay M-G; 15. Bryg.P – Le Regiment de Montmagny, Le Regiment de Quebec, Les Fusiliers de Sherbrooke; 17. Bryg.P – The Victoria Rifles of Canada, 2. batalion The Black Watch of Canada, The Dufferin and Halimand Rifles of Canada; 20. Bryg.P – 2nd/10th Dragoons, 3. batalion The Queen's Own Rifles i 3. batalion The Royal Winnipeg Rifles oraz 8. DP w składzie: The Princess of Wales's Own Regiment M-G; 14. Bryg.P – The Midland Regiment, The Kent Regiment, The King's Own Rifles of Canada; 16. Bryg.P – The Oxford Rifles, The Prince of Wales's Own Rangers, 3. batalion The Edmonton Fusiliers; 21. Bryg.P – Le Regiment de Levis, 3. batalion Le Regiment de Maisonneuve I 3. batalion Les Fusiliers Mont-Royal. Nowo powstała 4. DPanc. została wysłana do Wielkiej Brytanii, gdzie od 1 IV 1942 r. stacjonowała kanadyjska 1. Armia. Kanadyjczykom w ciągu zaledwie kilku lat udało się zbudować armię praktycznie od podstaw. Oficerowie i żołnierze palili się do walki, byli dobrze wyposażeni i uzbrojeni, choć brakowało im doświadczenia. Pomimo tego – a może właśnie dlatego – Churchill postanowił wysłać Kanadyjczyków na plażę pod Dieppe.







# OPERACJA „JUBILEE”

W kwietniu 1942 r. powstał plan operacji desantowej „Rutter”. Jego autorem był wiceadm. lord Louis Mountbatten, który stał na czele sztabu operacji połączonych. Plan zakładał desantowanie na wybrzeżu francuskim oddziałów kanadyjskiej 2. DP gen. J.H. Robertsa. W działaniach miał także wziąć udział, działając jako wsparcie, 1. batalion brytyjskiej 1. Brygady Powietrznodesantowej. Sztab operacji połączonych już od początku 1942 r. opracowywał plany szeregu operacji, mających być elementem kampanii propagandowej. Trudno bowiem inaczej traktować wytyczne operacji „Imperator” oraz „Ransack”, które zakładały, że oddziały brytyjskie po wysadzeniu na wybrzeżu (w sile brygady piechoty) będą prowadziły działania w głębi Francji, posuwając się w kierunku Paryża. Brytyjczycy przeprowadzili dwa udane rajdy na Lofoty czy brawurową akcję na Saint-Nazaire, jednak desantowanie brygady piechoty w środku okupowanej Francji, z założe-

niem dotarcia jak najdalej w jej głąb, nie miało żadnych szans powodzenia.

Operacja „Rutter” została jednak opracowana nie ze względu na chęć odniesienia sukcesu operacyjnego czy propagandowego. Jej celem było przekonanie prezydenta Roosevelta, że w latach 1942–1943 utworzenie frontu we Francji jest niemożliwe. Gdy w sierpniu poddano analizie skutki operacji pod Dieppe, szef Sztabu Imperialnego gen. Alan Brooke ujął całą sprawę lapidarnie: „Musielimy wam pokazać, że to jest niemożliwe”.

Planowanie i organizację powierzono Mountbattenowi. 25 IV 1942 r. gen. Bernard Montgomery, który pełnił funkcję dowódcy Obszaru Południowo-Wschodniego (South-East Command), zaakceptował plan operacji „Rutter”. Jako miejsce przeprowadzenia desantu wybrano plaże w rejonie Dieppe. Rejon ten miał tylko dwa stanowiska artylerii nabrzeżnej (działa kalibru 150 i 170 mm). Niestety, wybierając miejsce lądowania, nie uwzględniono w ogóle uwarunkowań brzegowych. Plaże w okolicach Dieppe nie nadawały



*Lekkie jednostki brytyjskiej Royal Navy brały udział w operacji „Jubilee” jako osłona zgrupowania desantowego.*





*Plaża w Dieppe, porzucone kanadyjskie czołgi Churchill. Większość pojazdów została unieruchomiona na kamienistej plaży wskutek awarii układu jezdnego.*

się do przeprowadzenia operacji desantowej. Samo miasto Dieppe i położone w jego pobliżu wioski wybudowane były na wybrzeżu klifowym. Kredowe skały opadały prawie pionowo, stając się barierą niemal nie do przebycia. Lądowanie było w praktyce możliwe jedynie w tych miejscach, gdzie znajdowały się

ujścia rzek, zwłaszcza największej, rzeki Arques. Plaża w tym miejscu miała długość 1500 m i była pokryta szutrem. Jej opanowanie dawało możliwość zdobycia miasta i wtargnięcia w głąb lądu. Ok. 4 km na zachód od plaży leżało miasteczko Pourville, umiejscowione przy ujściu rzeki Scie, tam plaża miała długość ok. 500 m. Na wschodzie od Dieppe leżała wioska Puys z podobną plażą. Wszystkie te miejscowości wyznaczono na rejony desantowania. Dodatkowo Mountbatten wyznaczył dwa rejony, które miały zostać opanowane przez komandosów. Były to baterie artylerii nadbrzeżnej, które znajdowały się w Varengeville (na zachodzie) i Berneval (na wschodzie). W przygotowaniu szczegółowych planów desantu brali także udział oficerowie kanadyjscy ze sztabu 1. Korpusu gen. Henry'ego D. Crerara oraz oficerowie ze sztabu kanadyjskiej 2. DP gen. Roberta. Montgomery nie pozwolił jednak Kanadyjczykom na wprowadzanie jakichkolwiek poprawek, ich udział ograniczył się do przestudowania założeń planu i skoncentrowaniu się na realizacji ich w praktyce. Brytyjczycy zasugerowali także, aby część kanadyjskich oficerów ze sztabu 1. Korpusu została odsunięta od przygotowań i prac planistycznych, gdyż ze względu na wiek i długi staż w armii mają „skostniałe poglądy na prowadzenie wojny”. Stąd najprawdopodobniej datuje się niechęć, jaką żywił gen. Montgomery do dowódcy 1. Korpusu gen. Crerara. Zda-

niem „Monty'ego” był to oficer ograniczony w swoich poglądach, staroświecki i całkowicie nierozumiejący realiów nowoczesnej wojny. W przyszłości, w 1944 r., gen Crerar będzie dowodził kanadyjską 1. Armią – Montgomery, głównodowodzący nadrzędnej 21. Grupy Armii, będzie go bezceremonialnie lekcewał w trakcie narad sztabowych. 11 V 1942 r. założenia operacji „Rutter” zostały zaakceptowane. Zadanie polegało na zdobyciu i zniszczeniu baterii w Varengeville i Berneval, wtargnięciu do Dieppe, przebicium się do niedaleko położonego lotniska w Saint-Aubin i wycofaniu się z plaż. Termin operacji wyznaczono na czerwiec, a następnie przełożono go na pierwszy tydzień lipca. 7 VII flota „inwazyjna” wypłynęła z portów i skierowała się na Dieppe. W trakcie zbliżania się do francuskiego wybrzeża konwój został dostrzeżony przez samoloty niemieckie, które zaatakowały barki i transportowce. W wyniku niemieckiego ataku dwa transportowce zostały uszkodzone, poległo trzech Kanadyjczyków, kilkunastu było rannych. Operacja „Rutter” została odwołana wobec utraty czynnika zaskoczenia. Nowy termin desantu wyznaczono na 19 VIII – tym razem kanadyjscy żołnierze mieli wziąć udział w operacji „Jubilee”. Jedyną zmianą w stosunku do operacji „Rutter” było zrezygnowanie z desantu powietrznego, przeznaczonego do opanowania baterii artylerii nadbrzeżnej, i skierowanie do walki oddziałów komandosów.

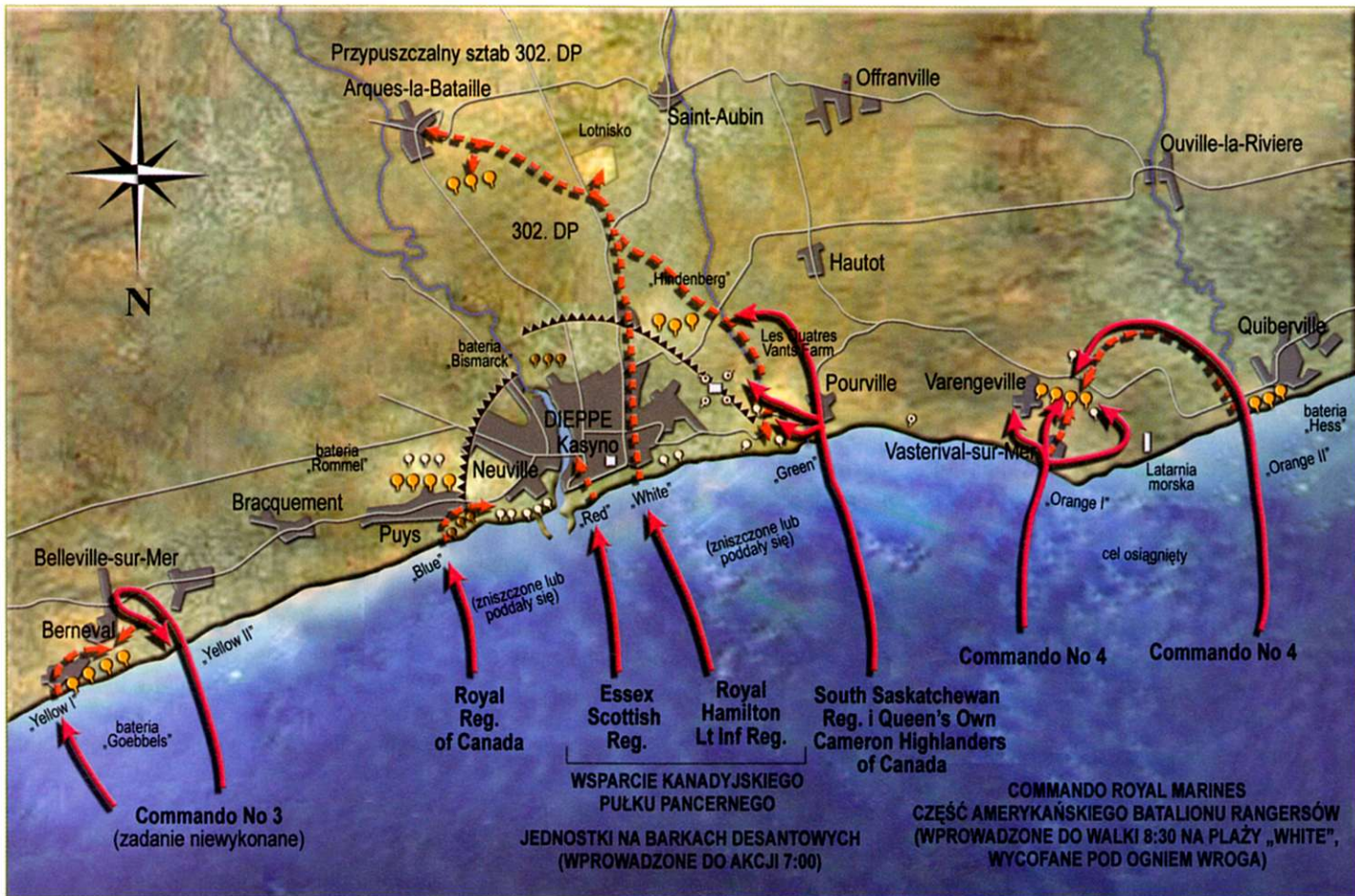
## **SIŁY KANADYJSKIE**

Główne zadanie w operacji „Jubilee” przypadło kanadyjskiej 2. DP. Kanadyjczycy do operacji wydzielili 4. i 6. Bryg. P oraz jeden batalion czołgów z 1. Brygady Czołgów. 4. Bryg. P w składzie: Essex Scottish, Royal Regiment of Canada i Royal Hamilton Light Infantry miała za zadanie wylądować na plażach „Red” i „White”, które wyznaczono w rejonie Dieppe. Główny ciężar natarcia spoczywał na barkach 14 th Canadian Army Tank Regiment (Calgary Tanks),

*Lądowanie sił kanadyjskich na plaży w okolicach Dieppe, na drugim planie płonie brytyjska barka desantowa typu LCA (Landing Craft Assault).*







Mapa rajdu na Dieppe.

na wschód, od którego lądował pułk Essex Scottish, a na zachód pułk Royal Hamilton Light Infantry. Dodatkowym wsparciem była kompania moździerzy z pułku The Calgary Highlanders, których ogień miał wesprzeć natarcie. Przewidywano, że ogień moździerzy będzie w początkowej fazie prowadzony już z barek desantowych, a następnie z plaż. Na wschód od swoich kolegów z brygady na plaży „Blue” (rejon wioski Puys) mieli lądować żołnierze z pułku Royal Regiment of Canada. Pułk ten powinien stanowić osłonę lewego skrzydła lądujących sił głównych pod Dieppe. W drugim rzucie na plaży mieli wylądować żołnierze z pułku Les Fusiliers Mont-Royal, który należał do 6. Bryg.P. Ustalono, że dwa pozostałe pułki tej brygady, czyli South Saskatchewan Regiment i Queen's Own Cameron Highlanders of Canada, wylądują na zachód od Dieppe na plaży „Green”. Plaża ta znajdowała się w rejonie miasteczka Pourville, które miało zostać zdobyte przez żołnierzy z pułku South

Saskatchewan. Pułkowi Queen's Own Cameron Highlanders of Canada wyznaczono zadanie skierowania się na wschód od Pourville i dotarcia do lotnisk, które należało zniszczyć. Jako wsparcie do akcji pod Dieppe skierowano także 1. kompanię pułku Royal Highland of Canada, batalion karabinów maszynowych pułku Toronto Scottish oraz następujące pododdziały: 3rd Light Anti-Aircraft Regiment, 4th Field Regiment (Royal Canadian Artillery), 2nd Field Company (Royal Canadian Engineers), 7th Field Company (RCE), 11th Field Company (RCE) i 1st Field Park Company (RCE). Siły kanadyjskie otrzymały także wsparcie w postaci kompanii piechoty morskiej Royal Marines oraz kompanii z amerykańskiego 1. Batalionu Rangersów.

Do działań skierowano również dwa specjalne oddziały brytyjskich komandosów: Commando No 3 i Commando No 4. Zadaniem komandosów z Commando No 3 było zdobycie baterii w Berneval. Lądowanie miało się odbyć w dwóch miejscach oznaczonych jako „Yellow I” i „Yellow II”. Zadaniem komandosów z Commando No 4 było opanowanie

i zniszczenie baterii w Vasterival-sur-Mer. Lądowanie miało mieć miejsce na plażach „Orange I” i „Orange II”.

Siły morskie dowodzone były przez kmdr. J.H. Hallea. Jego okrętem flagowym był niszczyciel „Calpe”. W operacji brały także udział niszczyciele: „Ferne”, „Garth”, „Albrighton”, „Berkeley”, „Bleasdale”, „Brocklesby” i polski „Ślązak”. Zespół tworzyło 8 dużych okrętów desantowych: „Prince Albert”, „Queen Emma”, „Princess Astrid”, „Duke of Wellington”, „Invicta”, „Glengyle”, „Prince Leopold” i „Prince Charles” oraz 179 małych okrętów desantowych (były to jednostki typu: Landing Craft Tank, Landing Craft Personnel, Landing Craft Assault i Landing Craft Flak). Łącznie pod Dieppe skierowano 237 jednostek bojowych (niszczyciele, kutry typu MGB, ML i SGB).

## SIŁY NIEMIECKIE

Wywiad brytyjski oceniał siły niemieckie na ok. 2 tys. żołnierzy, w tym ok. 1,5 tys. miały stanowić załogi baterii artylerii przeciwlotniczej i obrony wybrzeża. Rejony Puys oraz Pourville



miały być obsadzone przez trzy kompanie piechoty. Zakładano zatem, że Kanadyjczycy będą mieli przewagę wynoszącą 3:1 na ich korzyść. Rachuby wywiadu okazały się całkowicie błędne. Dieppe i okoliczne miasteczka były obsadzone przez 302. DP, która w dniu 19 VIII posiadała ponad 6 tys. żołnierzy, tak więc stosunek sił wynosił 1:1.

Dieppe i okolice znajdowały się na obszarze operacyjnym LXXXI Korpusu. Obrona tego odcinka została powierzona 302. DP, sformowanej w listopadzie 1940 r. z elementów 75. i 292. DP. Dywizja składała się z: 570. pp (dwa bataliony), 571. pp (trzy bataliony), 676. pp (dwa bataliony), 302. pułku artylerii (p.art., jeden dywizjon), 302. pułku pionierów i 302. dywizjonu artylerii ppanc. Obrona stała Dieppe i okolic składała się z: 770. dywizjonu artylerii nadbrzeżnej, 265. baterii artylerii stałej oraz 813. baterii. W rejon walk można było w ciągu kilku godzin skierować 10. DPanc. oraz 1. Dywizję Grenadierów Pancernych (DGPanc.) SS i 2. DGPanc. SS. Bezpośrednio w Dieppe zostały rozmieszczone następujące pododdziały dywizji: Berneval („Yellow I” i „Yellow II”): 1. batalion, 570. pp, 2. bateria z 770. dywizjonu artylerii nadbrzeżnej; Puy („Blue”): 9., 10. i 12. kompania, sztab 3. batalionu 571. pp, 2. i 8. bateria 302. p.art.; Dieppe („Red”): sztab 571. pp, 7. i 11. kompania 571. pp oraz kompania Kriegsmarine; Dieppe („White”): sztab 2. batalionu 571. pp, 5., 6. i 8. kompania

z 571. pp, 1. i 2. kompania pionierów z 302. pułku pionierów, 2. i 7. bateria z 320. p.art.; Pourville („Green”): elementy 6. kompanii 571. pp. Obrona artyleryjska składała się z: 3 dział kalibru 170 mm i 10 dział kalibru 150 mm, 8 dział kalibru 77 mm oraz 25 armat przeciwlotniczych kalibru 88 mm.

### DIEPPE W OGNIU

Operacja zaczęła się fatalnie. Jednostki transportowe z komandosami, którzy mieli wylądować na plaży „Yellow”, zostały dostrzeżone z pokładu niemieckich kutrów patrolowych. Niemcy jednak nie podnieśli alarmu. Do wyznaczonych rejonów lądowania dotarło zaledwie 6 barek desantowych, 5 okrętów pomyliło rejon lądowania i komandosi, zamiast wziąć udział w ataku, musieli zorganizować obronę, która trwała do godz. 12:00, kiedy to żołnierze grup specjalnych stracili wszelką nadzieję na ewakuację i musieli się poddać. Komandosi z Commando No 3 nie zdołali dotrzeć do baterii i zniszczyć dział, dostali się w ciężki ogień broni maszynowej i musieli przerwać wykonywanie zadania.

Na plaży „Blue”, gdzie lądował Royal Regiment of Canada, sytuacja była bardzo ciężka. Już w pierwszych chwilach operacji stracono łączność radiową z okrętem, na którego pokładzie znajdował się sztab. Lądujące oddziały pierwszej fali zostały podzielone na dwie grupy. Część barek desantowych podszła do brzegu na zbyt dużej prędkości,



Niemiecki plakat propagandowy, mający pokazać Francuzom, że wszelkie próby lądowania sojuszników na kontynencie skazane są na klęskę. Napis na nim głosił: „Inwazja – aliancki cmentarz”.

przez co lądujące grupy dotarły do plaż w różnym czasie. Niemcy mogli więc skoncentrować się na zniszczeniu każdej z grup oddzielnie. Całkowicie utracono efekt „szerokiego” frontu, mającego rozproszyć i zmniejszyć skuteczność ognia obrońców. Kanadyjczycy mieli zorganizować osłonę lewego skrzydła nacierających na Dieppe oddziałów. Na polu walki zapanował chaos. Pomimo fatalnego rozwoju sytuacji podjęto rozkaz o lądowaniu drugiej fali. Gdyby dowódca pułku wiedział, że ze 150 żołnierzy pierwszej fali przeżyło 18, raczej nie podjąłby tej decyzji. Niemcy skupili swój ogień na lądujących barkach desantowych – już pierwsze salwy zniszczyły dwie z nich. Jedynym wyjściem dla żołnierzy Royal Regiment of Canada było jak najszybsze wydostanie się z plaży i ukrycie za załomami skalnymi. Z pola bitwy do Wielkiej Brytanii powróciło jedynie 65 żołnierzy – 227 poległo, a 261 dostało się do niewoli.

Do Wielkiej Brytanii udało się ewakuować nielicznych niedobitków Kanadyjczyków. Na zdjęciu pozują uśmiechnięci, szczęśliwi z powodu wydostania się z „piekła Dieppe”.





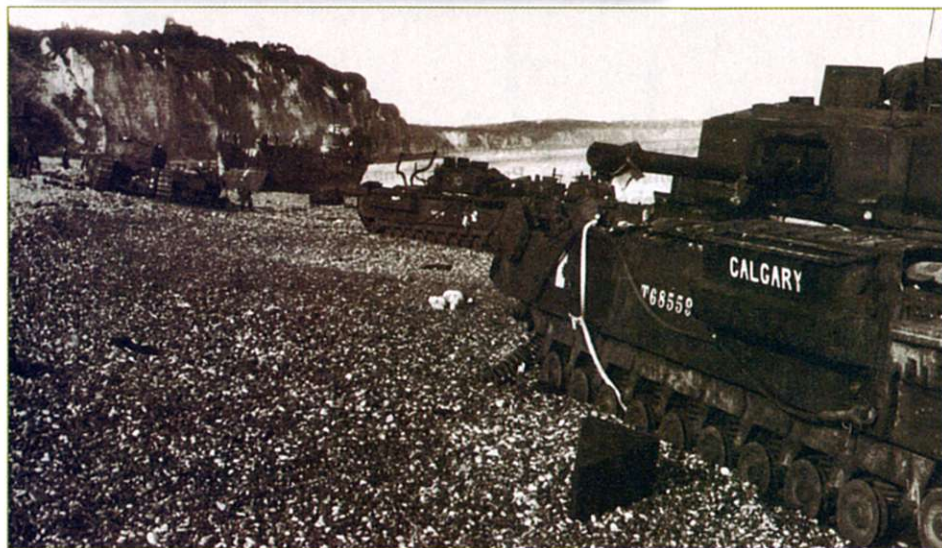
Na plaży „Green” wylądowali żołnierze z South Saskatchewan Regiment i Queen’s Own Cameron Highlanders of Canada. Wioski Pourville bronił za ledwie jeden pluton Niemców, całkowicie zaskoczonych pojawieniem się nieprzyjaciela. Kanadyjczycy szybko opanowali wieś i ruszyli w kierunku lotniska. Dotarli do mostu na rzece Scie, który także został szybko opanowany przez żołnierzy z South Saskatchewan Regiment, dowodzonych przez płk. Merritta. W tym momencie szczęście przestało sprzyjać Kanadyjczykom. Niemcy skierowali w ten rejon duże siły (2–3 kompanie oraz artylerię). Wywiązały się ciężkie starcia, Kanadyjczycy zostali odcięci od plaż i okrążeni, pozostawała im zatem tylko walka. Gdy Niemcy zdobyli pozycje Kanadyjczyków, okazało się, że straty pułku South Saskatchewan wyniosły 339 poległych i rannych, natomiast pułku Queen’s Own Cameron Highlanders of Canada 346 żołnierzy.

Lądowanie na plażach „White” i „Red” pod Dieppe zakończyło się

podobnym rezultatem, jak desant na pozostałych odcinkach. Kanadyjczycy ponosili ciężkie straty od niemieckiego ostrzału. Jedyne żołnierzom z pułków Essex Scottish i Royal Hamilton Light Infantry udało się wyrwać z kamienistej plaży i przebić do miasta. Kanadyjczycy zaciekle walczyli o każdy dom. Ciężkie walki toczyły się o kasyno oficerskie, które dwukrotnie było zdobywane przez żołnierzy z Royal Hamilton Light Infantry, a następnie odbijane przez Niemców. Żołnierze pułku Essex Scottish byli trzykrotnie spychani na plaże i trzykrotnie ponownie wdzielali się do miasta. Gdy wydano rozkaz kapitulacji, z 553 żołnierzy pułku Essex Scottish, którzy wyruszyli do walki, nie żyło lub odniosło rany 530. Straty pułku Royal Hamilton Light Infantry były niższe i wyniosły „tylko” 480 żołnierzy (z 582, z jakimi wyruszone do walki). Najsmutniejszy los spotkał jednak żoł-



*Scena po zakończeniu walk, niemiecki żołnierz przeszukuje plażę pod Dieppe zawałoną zniszczonym i uszkodzonym sprzętem Kanadyjczyków.*



*Porzucone kanadyjskie Churchill, na pierwszym planie czołg o nazwie własnej „Calgary”, nr ewidencyjny T68559R.*



*Powojenny kanadyjski medal dla weteranów lądowania pod Dieppe.*

nierzy z pułku Les Fusiliers Mont-Royal. Fizylierzy zajęli swoje pozycje na plaży, skąd osłaniali swoich kolegów walczących o miasto. Czeka- li na nadejście z plaży „Blue” oddziałów Royal Regiment of Canada. Kłopot w tym, że nikt, łącznie z gen. Robertsem, nie wiedział, jaka sytuacja panuje na plaży „Blue”. Fizylierzy nie wiedzieli nic o losie swoich towarzyszy broni i ostatecznie, podobnie jak oni, trafili do niemieckiej niewoli. Pułk stracił 513 żołnierzy.

Rankiem 19 VIII 1942 r. na plażach Dieppe wylądowało 4963 żołnierzy kanadyjskich (z 6090 zaokręgowanych). Straty były następujące: poległo 907 żołnierzy, 2340 dostało się do niewoli, do Wielkiej Brytanii z plaż ewakuowano tylko ok. 1700 żołnierzy. Brytyjscy komandosi wyruszyli do walki w liczbie 1075 osób, poległo 201, 46 dostało się do niewoli. Amerykanie wysłali pod Dieppe 50 swoich Rangersów, z których poległo 13. Brytyjska Royal Navy straciła 550 marynarzy. Gdy zatwierdzano plan operacji „Jubilee”, w punkcie „przewidywane straty” wpisano: „10 do 20%”. W rzeczywistości straty przekraczały 60%.

Kanadyjska 2. DP jeszcze raz miała okazję walczyć o Dieppe. 20 VII 1944 r. Kanadyjczycy rozpoczęli operację „Fusilade”, której celem było zdobycie Dieppe przez siły alianckie. 1 IX ciężkie bombowce Lancaster przeprowadziły 20-minutowy nalot na miasto, które zniszczono w ponad 50%. Po tym nalocie na Dieppe ruszyli żołnierze z 8th Reconnaissance Regiment (14th Hussars), którzy bez problemów wkroczyli do miasta. 3 IX 1944 r. w Dieppe miała miejsce defilada 2. DP, którą odebrał gen. Crerar.



## BOLESNY DEBIUT CHURCHILLA

Wspieraniem lądujących na plażach Dieppe 4. i 6. Bryg.P miały być czołgi Churchill z The Calgary Regiment (Tank), który wchodził w skład kanadyjskiej 1st Canadian Army Tank Brigade. Batalion pojazdy te otrzymał po przybyciu do Wielkiej Brytanii pod koniec 1941 r. Podczas manewrów „Beaver III”, przeprowadzonych wiosną 1942 r., kanadyjskie załogi otrzymały pierwszą lokatę, co było bezpośrednim powodem wyznaczenia „The Calgaries” do uczestnictwa w operacji „Jubilee”. W lądowaniu miało wziąć bezpośredni udział 30 czołgów szwadronów B i C oraz szwadronu dowodzenia (7 wozów Churchill I, 3 w wersji OKE wyposażonej w miotacz płomieni, 5 wozów Churchill II i 18 pojazdów Churchill III). Czołgom miało towarzyszyć 7 samochodów rozpoznawczych Daimler Dingo, 2 transportery gaśnicowe Universal Carrier, 2 saperskie buldożery Caterpillar D7 oraz 4 Willysy MB. Z wszystkich

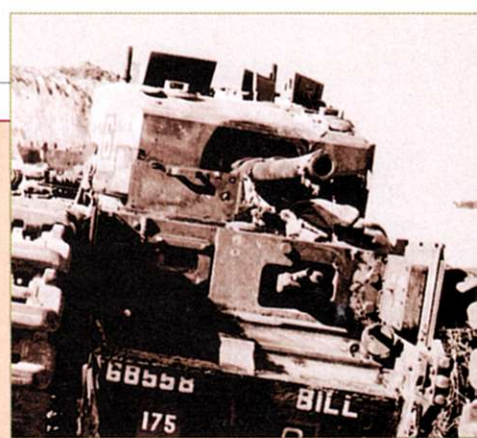
pojazdów, które wysłano, zdołano ewakuować zaledwie 1 Carrier, 3 Willysy i obydwa buldożery – wozy, których po prostu nie wylądowano z barek desantowych. Spośród 175 żołnierzy batalionu 13 poległo, 161 zostało wziętych do niewoli (w tym 4 rannych), a zaledwie 1 szeregowy został ewakuowany. W toku walk tylko 4 Churchilly zostały uruchomione nieprzyjacielskim ogniem (przez pociski przeciwpancerne i bombę lotniczą) – część ugrzęzła w szutrowym podłożu plaży, natomiast większości pojazdów udało się przedostać na promenadę i wziąć udział w zdobyciu budynku kasyna i walkach w mieście (tam gaśnice 5 czołgów Churchill III o nazwach własnych „Bert”, „Betty”, „Cougar”, „Cat”, „Cheetah” uszkodził ostrzał nieprzyjaciela). Reszta powróciła na plażę, by udzielić osłony walczącej piechocie. Tym samym aż do nadejścia rozkazu o kapitulacji czołgi pełniły rolę punktów ogniowych.

Zasadniczą wadą czołgów typu Churchill, jaka ujawniła się podczas działań pod Dieppe, była słaba konstrukcja ogniwa i sworzni gaśnic, które – klinowane i podważane przez wszechobecny na plaży szuter – zrywały się, co prowadziło do unieruchomienia. Dzięki doświadczeniom wyniesionym z plaży Dieppe opracowano nowy typ gaśnic ze stali manganowej, których ogniwa zespalane były bardziej niezawodnym typem sworzni. Churchill okazał się niezwykle wytrzymały na ostrzał, a straty w załogach powstawały głównie po opuszczeniu czołgów. Niemieckie armaty przeciwpancerne kalibru 37 mm (PaK 35/36) i 50 mm (PaK 38) nie stanowiły dla załóg czołgów Churchill poważniejszego zagrożenia. Należy jednak pamiętać, że armaty te w połowie 1942 r. były wycofywane z pierwszoliniowych jednostek niemieckich. Choć opancerzenie w kolejnych wersjach czołgu (Churchill VII) zwiększono do 152 mm, pojazd ten nie był jednak szczytowym osiągnięciem brytyjskiej myśli konstrukcyjnej.

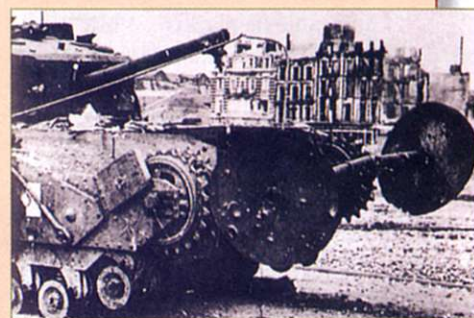
*Plonie jeden ze zniszczonych Churchilli.*

Większość Churchilli została zniszczona przez własne załogi po wydaniu rozkazu o kapitulacji. Dwa Churchilly III – „Bert” i „Blondie” – zostały uruchomione przez Niemców. „Berta” użyto do holowania z plaży pozostawionych czołgów, a „Blondie” posłużyła do celów propagandowych, poddano ją także gruntownym badaniom. Duży wydzźwięk miało jednak opublikowanie we wszystkich gazetach okupowanej Europy zdjęć zniszczonych jakoby przez Niemców czołgów Churchill ilustrujących udaremniłą „inwazję na Europę”.

*Plaża w Dieppe, na pierwszym planie Churchill „Calgary”, unieruchomiony przez szuter.*



*Churchill o nazwie własnej „Bill”, porzucony po kapitulacji na plaży Dieppe.*



*Kanadyjski czołg Churchill spalony na ulicach Dieppe.*







# BITWA POWIETRZNA NAD DIEPPE

Ranek 19 VIII 1942 r. nad Dieppe i okolicą rozegrała się największa bitwa powietrzna stoczona przez RAF i Luftwaffe od czasów bitwy o Wielką Brytanię. Brytyjczycy od połowy 1941 r. starali się stopniowo osiągnąć dominację powietrzną nad obszarem kanału La Manche oraz wybrzeżem francuskim. Do służby wprowadzano coraz

to nowsze wersje słynnego samolotu Supermarine Spitfire. Początkowo były to samoloty w wersji Mk V, a w połowie 1942 r. do służby skierowano maszyny Mk IX. Pojawienie się „dziewiątek” było odpowiedzią na wprowadzenie przez Niemców Focke-Wulfa Fw 190A, który przewyższał brytyjskie samoloty Spitfire Mk V. Brytyjczycy zdawali sobie sprawę,

jak ważnym elementem przyszłych walk na kontynencie będzie osłona lotnicza lądujących wojsk, a następnie zwalczanie oddziałów lądowych nieprzyjaciela zmierzających w rejon desantu. Pewne doświadczenia RAF zebrał w trakcie działań w Afryce Północnej. Pozwoliły one na opracowanie koncepcji użycia samolotów bliskiego wsparcia pola walki – jak dziś można by określić ten rodzaj maszyn. Tak narodził się jeden z lepszych samolotów w swojej klasie, a mianowicie Hawker Typhoon. W normandzkich zmaganiach brytyjskie Typhoony oraz amerykańskie Thunderbolty odegrały jedną z ważniejszych ról.

Zadanie zorganizowania osłony lotniczej dla lądujących Kanadyjczyków otrzymał dowódca 11. Grupy Fighter Command, wicemarsz. Trafford Leigh-Mallory. Do jego realizacji wyznaczył następujące siły: 48 dywizjonów myśliwskich (samoloty Spitfire), 8 dywizjonów myśliwsko-bombowych (samoloty



*Focke-Wulf Fw 190A-1 na linii montażowej zakładów w Bremie, 1941 r. Wyraźnie widoczny jest szeroki rozstaw kół podwozia i liczne klapy inspekcyjne, pozwalające na obsługę silnika gwiazdowego BMW 801. Samoloty tego typu stanowiły sporą część niemieckich sił lotniczych, które wzięły udział w walkach nad Dieppe w sierpniu 1942 r.*



Na kilkanaście tygodni przed rozpoczęciem operacji „Jubilee” RAF zintensyfikował działania nocne skierowane przeciwko nieprzyjacielskim lotniskom. Brał w nich udział m.in. 1. dywizjon, dowodzony przez J.A.F. MacLachlana, którego samolot – Hurricane Mk IIC widoczny jest na rysunku.



Hurricane Mk IIB i C), 3 dywizjony średnich bombowców (samoloty Boston), 4 dywizjony samolotów Mustang (dozorowanie obszaru walki) oraz 3 dywizjony Typhoonów (niszczenie szlaków komunikacyjnych). Dodatkowo zadanie otrzymały 4 dywizjony bombowe wchodzące w skład amerykańskiej 97. Grupy Bombowej, wyposażone w bombowce B-17. Amerykanie mieli przeprowadzić naloty w rejonie Abbevil-

le, aby odciągnąć niemieckie lotnictwo myśliwskie z rejonu walk lądowych. Należy podkreślić, że wyznaczone siły myśliwskie posiadały prawdziwie międzynarodowy skład. Obok dywizjonów brytyjskich wyznaczono: 5 dywizjonów polskich (302., 303., 306., 308. i 317.), 3 dywizjony nowozelandzkie (66., 122. i 154.), 5 dywizjonów amerykańskich (71. i 133. oraz 307., 308. i 309. USAAF), 2 norweskie (331. i 332.),

2 czeskie (310. i 312.) oraz jeden belgijski (350.) i 2 francuskie (91. i 340.). Zadaniem lotnictwa było atakowanie i niszczenie stanowisk artylerii przeciwlotniczej, znajdujących się w rejonach wyznaczonych do lądowania, związanie w walce samolotów wroga, likwidacja zagrożenia ze strony samolotów bombowych oraz zadania osłonowe (np. stawianie zasłony dymnej). Organizacja osłony lotniczej oraz wyznaczanie celów nie zabrały Brytyjczykom wiele czasu. Pamiętać należy, że przez cały okres poprzedzający operację „Jubilee” lotnictwo myśliwskie RAF-u przeprowadzało specjalne loty na niskim pułapie (typu „Jum Crow” oraz na tzw. wymiatanie, czyli „Cirrus” i „Ramrod”), podczas których zadaniem atakujących myśliwców było niszczenie wyznaczonych celów naziemnych. Do nowych elementów, jakie zamierzano sprawdzić w praktyce, należał podział atakujących ze względu na zadania taktyczne. Część maszyn Hurricane Mk IIB i C przystosowana była do przenoszenia bomb, ich piloci mieli wspierać lądujące oddziały (podobne zadanie przydzielono dywizjom Bostonów). Pozostałe maszyny miały zapewnić ciągłą i nieprzerwaną dominację nad obszarem starć, a także związać w walce jak największą liczbę samolotów niemieckich. Siły powietrzne RAF i USAAF wydzieliły do tej operacji łącznie ok. 700 maszyn.

Niemcy w rejonie Dieppe dysponowali znacznie mniejszymi siłami. Bezpośrednio do walki mogli skierować samoloty z JG 2 „Richthofen” oraz JG 26 „Schlageter”. Oba pułki posiadały 190 myśliwców Fw 190A oraz 16 Bf 109F. Lotnictwo bombowe dysponowało 107 maszynami bojowymi. W Kampfgeschwader 2 znajdowały się 54 maszyny, w Kampfgeschwader 40 – 30 maszyn, a w Kampfgeschwader 77 tylko 13. Sa-

#### PIERWSZA KREW MUSTANGA

W starciach powietrznych nad Dieppe doszło do pierwszego zwycięstwa powietrznego odniesionego na nowym wówczas typie myśliwca North American Mustang Mk I. Był to także dzień, w którym zanotowano pierwszą utratę takiego samolotu. 19 VIII 1942 r. w locie w rejonie Dieppe brał udział klucz dwóch Mustangów z 414. dywizjonu. Pilotami byli kpt. Freddie Clarke i por. Hollis Hills. Ich zadanie polegało na wykonaniu zdjęć drogi z Abbeville do Dieppe. Zdjęcia miał wykonać kpt. Clarke, natomiast por. Hills był jego osłoną. W trakcie lotu klucz napotkał dwa (lub trzy, relacje są sprzeczne) samoloty myśliwskie Fw 190A. Jeden z niemieckich pilotów zaatakował maszynę kpt. Clarke’a, który wskutek uszkodzenia radiostacji nie słyszał ostrzeżeń swojego skrzydłowego. Niemiec ciężko uszkodził samolot Clarke’a, po czym sam został ostrzelany i uszkodzony przez por. Hillsa, który w międzyczasie zestrzelił jednego z Niemców. Postrzelony Mustang



Por. Hollis Hills w kabine swojego Mustanga.

kpt. Clarke’a skierował się nad morze, gdzie pilotowi udało się posadzić go na wodzie, po czym został uratowany przez jednego z marynarzy z pobliskiego brytyjskiego niszczyciela HMS „Calpe”. Jego samolot był pierwszym Mustangiem utraconym w walce przez RAF. Zaszczyc zestrzelenia pierwszego samolotu niemieckiego na tym typie myśliwca przypadł por. Hillsowi.



Samolot North American Mustang Mk I „F” kpt. Freddiego Clarke’a.



*Samolot Hawker Typhoon Mk IB w trakcie prób fabrycznych – numer seryjny samolotu zamalowany przez cenzora wojskowego.*

molotów typu Dornier Do 217 było 59, natomiast resztę stanowiły Junkersy Ju 88 oraz Heinkle He 111.

Niemcy podzielili rejon kanału na dwa sektory patrolowania. Na zachód od Sekwany, w kierunku Cherbourg, znajdował się obszar podlegający JG 2, natomiast na wschód od Sekwany aż do Belgii obszar podlegający JG 26. Eskadra sztabowa JG 26 stacjonowała na lotnisku w Saint-Omer, podobnie jak I. Gruppe. II. Gruppe rozlokowana była w Abbeville, III. Gruppe w Wavelghem. I. Gruppe z JG 2 znajdowała się w Tricqueville, II. Gruppe w Beamont-le-Roger, III. Gruppe w Maupertus. W obu niemieckich pułkach służyli bardzo doświadczeni lotnicy. Dowódcą JG 2 był mjr Gerhard Schöpfel (40 zestrzeleń), oprócz niego w jednostce służyli też kpt. Erich Leie (42 zestrzelenia), kpr. Hans Hartman (65 zwycięstw), sierż. Adolf Glunz (20 zwycięstw), ppor. Erich Rudorffer (45 zwycięstw), ppor. Egon Meyer (48 zwycięstw), por. Gunther Seeger (18 zestrzelenia).

Pierwszy rozkaz dla sił powietrznych został wydany o godz. 3:00 19 VIII. Do startu podrywały się Bostony ze 107., 605. i 418. dywizjonu. Ich zadaniem było zbombardowanie stanowisk artylerii przeciwlotniczej na wschód od lotniska w Saint-Aubin. Następnie co 30 minut wydawano następne rozkazy dywizjom bombowym. Kolejne Bostony i Blenheimy podrywały się do lotu. Gdy pierwsze maszyny nadleciały nad francuski brzeg, była godz. 4:45. Brytyjskie bomby zaczęły wybuchać wśród stanowisk niemieckich. Ogień przeciwlotniczy był sporadyczny, lecz wraz z upływającymi minutami wzrastała jego skuteczność i natężenie. W pierwszym nalocie Blenheimy z 13. dywizjonu zostały celnie ostrzelane, aż 5 maszyn spadło w płomieniach. Pomimo poniesionych strat nalot okazał się sporym sukcesem – Brytyjczycy postawili zasłonę dymną, która uniemożliwiła niemieckiej baterii artylerii nabrzeżnej prowadzenie ostrzału na wschód od



*Pięć Spitfire'ów Mk VB z 81. dywizjonu RAF, który wiosną i latem 1942 r. brał udział w wymiatach myśliwskich nad północną Francją. Maszyny tego typu zapewniały osłonę lotniczą rajdu na Dieppe.*

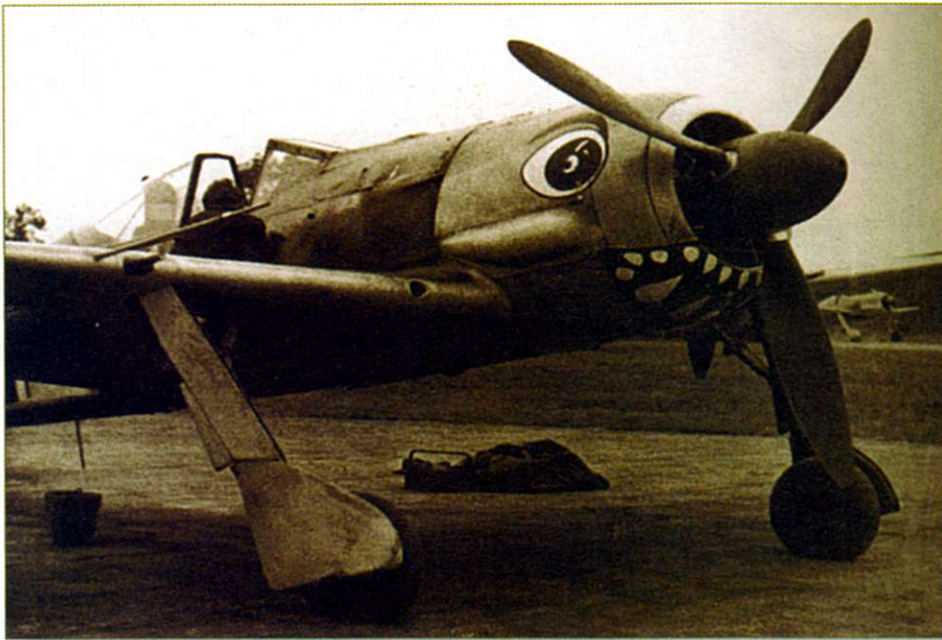


Dieppe. Poświęcenie załóg Blenheimów uratowało życie wielu kanadyjskim żołnierzom. Nad kolejne cele nadlatywały myśliwce bombardujące Hurricane. Piloci maszyn 43. dywizjonu ogniem swoich działek kalibru 20 mm niszczyli wszystko na plaży „Red” i „White”. Dwa Hurricane'y zostały zestrzelone. Zginął kanadyjski pilot sierż. Wik, natomiast plut. Snell musiał skakać ze spadochronem. Dużo szczęścia miał Australijczyk plut. Trenchard-Smith, którego maszyna otrzymała celne trafienie w część ogonową. Pocisk oderwał prawie cały ster kierunku i wysokości, pomimo tego pilot zdołał doprowadzić swojego Hurricane'a na lotnisko macierzyste. Koledzy za ten wyczyn nadali mu przydomek „Tail-less-Ted” – bezogoniasty Ted.

Niemieckie samoloty Focke-Wulf Fw 190 pojawiły się nad Dieppe o godz. 5:45. Zaalarmował je meldunek z nabrzeżnego punktu obserwacyjnego, którego załoga stwierdziła, że „nad Dieppe coś się dzieje”. Dwie niemieckie maszyny należały do 1. Staffel z JG 26. Następnie nad polem walki pojawiło się 8 maszyn

z 2. i 3. Staffel. Pierwsze zwycięstwo dla Luftwaffe odniósł plut. Heinrich Birwith, który zestrzelił Bostona z 418. dywizjonu. Niemcy dopiero ok. godz. 8:00 poderwali większość swoich maszyn. O godz. 9:15 nad Dieppe znajdowało się już 50 myśliwców niemieckich. W trybie alarmowym w rejon walk skierowano także myśliwce patrolujące obszar Dunkierki i Lille. Reakcja niemieckiego dowództwa, które początkowo nie radziło sobie z oceną sytuacji, ostatecznie była właściwa. Po rozpoznaniu sił nieprzyjaciela Niemcy skierowali w rejon walk kolejne samoloty. Z Abbeville wystartowało 20 maszyn z II. Gruppe JG 26. Ich zadaniem była osłona Dornierów Do 217 z KG 2, które miały atakować sojusznicze jednostki desantowe. Niemieckie samoloty bombowe nękały sojusznicze jednostki aż do samego końca operacji „Jubilee”. Wśród atakowanych okrętów znajdowały się także jednostki polskie – nisz-





Focke-Wulf Fw 190A-2 z II./JG 2. W trakcie pierwszego spotkania bojowego z samolotami Supermarine Spitfire Mk V „foki” udowodniły swoją wyższość, zestrzelując trzy Spitfire’y. Analicy RAF przez dość długi okres sądzili, że Fw 190 to wykorzystywane przez Niemców zdobyczne samoloty Curtiss P-36 Hawk.



Bf 109F-2 z JG 2 na lotnisku w pobliżu kanału La Manche. Wprowadzenie wersji F zniwelowało przewagę, jaką Spitfire Mk V wykazywał nad samolotem Messerschmitt Bf 109E.

czyciel „Ślązak” stoczył zaciętą walkę z załogą Dorniera Do 217. Luftwaffe wykonała tego dnia 145 lotów bombowych i 800 myśliwskich. Niemieckim pilotom udało się zestrzelić 70 samolotów, kolejnych 27 zestrzeliła artyleria. 62 pilotów RAF-u poległo, 17 dostało się do niewoli, a 2 zginęło w wypad-

kach. Straty niemieckie początkowo szacowano na 96 maszyn zniszczonych, 39 uznano jako zestrzelone prawdopodobnie, a 135 jako uszkodzone. Według raportu generalnego kwatermistrza Luftwaffe 19 VIII stracono bezpowrotnie 48 maszyn, ok. 180 maszyn było uszkodzonych, co oznaczało, że 20 VIII tylko 70 samolotów Luftwaffe znajdowało się w gotowości bojowej. Jeden z niemieckich historyków lotnictwa nazwał 19 VIII

„jednym z najszcześniejszych dni od czasu bitwy o Anglię”. Czy tak było istotnie? Proste zestawienie strat i sukcesów może rzeczywiście doprowadzić do takiego wniosku. Jednak Brytyjczykom nie chodziło o zniszczenie jak największej liczby niemieckich samolotów, czy też o zdobycie doświadczenia potrzebnego do przyszłego lądowania w Normandii. Zyskali oni sposobność sprawdzenia wypracowanych założeń współdziałania poszczególnych rodzajów broni. W warunkach rzeczywistych sprawdzono procedury współdziałania lotnictwa z marynarką (jednostkami desantowymi), kierowania akcją samolotów bezpośrednio nad celem, atakowania i niszczenia wybranych obiektów w rejonie desantu. Co najważniejsze, przekonano się także, jaka jest reakcja Niemców na tak duży atak. Z analizy niemieckich dokumentów wynika, że dowództwa poszczególnych jednostek nie doceniły wagi brytyjskiego ataku. Przykładowo, część oficerów nadzorujących obszar operacyjny JG 2 całkowicie zlekceważyła nadchodzące meldunki. Co więcej, co trzeci pilot z tej jednostki znajdował się w tym czasie na 24-godzinnej przepustce, gdyż 19 VIII według meteorologów miała panować zła pogoda (deszcz i chmury). Podobna sytuacja powtórzyła się zresztą tuż przed operacją „Overlord”.

Samolot Mustang Mk I z 26. dywizjonu RAF, od stycznia 1942 r. uczestniczył on w ofensywnych działaniach lotniczych nad północną Francją. Maszyny tego rodzaju brały udział w osłonie operacji „Jubilee”.





# HAWKER TYPHOON

Prace nad następcą Hurricane'a rozpoczęto w zakładach Hawker już w 1937 r. Nowy samolot miał być napędzany dwudziestocylindrowym silnikiem Rolls-Royce Vulture lub Napier Sabre. Początkowo jako uzbrojenie przewidywano 12 karabinów maszynowych 7,7 mm z możliwością zamiany w przylotności na cztery działka 20 mm. Projekt został zaakceptowany w marcu 1938 r., zamówiono cztery prototypy. Zbudowano dwa z silnikami Sabre, które otrzymały nazwę Typhoon, natomiast dwie maszyny z silnikami Vulture nazwano Tornado. Pierwszy z prototypów był gotowy 24 II 1940 r. Produkcję seryjną uruchomiono wiosną 1941 r. Początkowo budowano w niewielkiej ilości wersję IA z 12 karabinami oraz równoległe wersję IB z czterema działkami. Od początku 1943 r. osłonę kabiny pilota z drzwiami typu samochodowego zastąpiono osłoną kropłową. W 1944 r. zaczęto stosować silniki o większej mocy z czterolopatowym śmigłem oraz usterzenie poziome z samolotu Tempest. Po raz pierwszy na dużą skalę Typhoonów użyto w marcu 1942 r. do zwalczania Fw 190 A. Podczas inwazji na Francję w 1944 r. samoloty te uzbrojone w rakiety i bomby były z powodzeniem używane do zwalczania niemieckich pojazdów. Poważną wadą samolotu były częste awarie zespołu napędowego.

Typhoon Mk IB z 3. dywizjonu stacjonującego na lotnisku West Malling w maju i czerwcu 1943 r. Samolot z drzwiami do kabiny typu samochodowego.



## CIEKAWY INFORMACJE

- Łącznie zbudowano 3268 samolotów seryjnych, z tego aż 3253 w zakładach Gloster.
- Jako pierwsze w Typhoony uzbrojono dywizjony 56. i 601., stacjonujące w Duxford i Matlaske, które gotowość bojową osiągnęły w listopadzie 1941 r.

# NORTH AMERICAN P-51/MUSTANG I

## DANE TECHNICZNE

- **Typ:** jednomiejscowy samolot myśliwski i myśliwko-bombowy
- **Silnik:** dwunastocylindrowy, rzędowy, chłodzony cieczą Allison V-1710-39 o mocy 846 kW (1150 KM)
- **Osiągi:** prędkość maksymalna 628 km/h na pułapie 2438 m; czas wznoszenia na 4572 m 8 min 6 s; pułap 9754 m; zasięg 1690 km
- **Masa:** własna 2858 kg, całkowita 3900 kg
- **Wymiary:** rozpiętość 11,34 m; długość 9,82 m; wysokość 2,64 m; powierzchnia nośna 21,83 m<sup>2</sup>
- **Uzbrojenie:** dwa karabiny maszynowe 12,7 mm w kadłubie + dwa karabiny maszynowe w płacie (początkowo Mk I) i cztery karabiny maszynowe 7,62 mm w płacie lub cztery działka 20 mm w płacie lub (A-36A) sześć karabinów maszynowych 12,7 mm i dwie bomby lub sześć rakiet



Mustang Mk I AG470 z kanadyjskiego 414. dywizjonu, lotnisko Middle Wallop.

W 1940 r. brytyjska delegacja badała możliwość budowy w zakładach North American samolotu P-40 na potrzeby RAF-u. Firma zaproponowała własną konstrukcję NA-73. Projekt i prototyp powstały w ciągu 127 dni. Pierwszy lot wykonano 26 X 1940 r. Produkcję seryjną rozpoczęto już w kwietniu następnego roku. Pierwsze samoloty dostarczono dla RAF-u we wrześniu 1941 r., a operacyjnie użyto ich w maju 1942 r. Pierwsza seria samolotu, nazwanego przez Brytyjczyków Mustangiem, była uzbrojona w cztery karabiny maszynowe 12,7 mm i cztery karabiny maszynowe 7,62 mm. W lipcu 1941 r. samolotem zainteresowało się także lotnictwo amerykańskie, które przyjęło go do uzbrojenia jako P-51 Apache. Budowano też dla obu odbiorców wersję Mustang IA z czterema działkami 20 mm. Wersja rozpoznawcza nosiła oznaczenie F-6A. Ponieważ samolot dzięki laminarnemu profilowi płata miał bardzo dobre osiągi, budowano go masowo. Powstała też wersja szturmowa A-36 z hamulcami aerodynamicznymi do lotu nurkowego. Wczesne wersje Mustanga były używane także na Pacyfiku. W polskim lotnictwie P-51A służyły w 309. dywizjonie.

Samolot myśliwski Mustang w barwach RAF-u.



## CIEKAWY INFORMACJE

- Łącznie zbudowano 620 sztuk Mustangów I, 93 Mustangi IA, 50 Mustangów II (o przedłużonym zasięgu), 57 P-51 (Mustang IA), 275 P-51A (Mustang II), 500 A-36A, 55 F-6A i 35 F-6B.
- Pierwsze brytyjskie zwycięstwo na Mustangu odniesiono 19 VIII 1942 r. nad Dieppe, kiedy pilot Hollis Hills z 414. dywizjonu zestrzelił Fw 190. Tego samego dnia stracono pierwszy samolot tego typu.

# SUPERMARINE SPITFIRE MK V

Po zmaganiach powietrznych z 1940 r. powstała konieczność zbudowania nowej wersji Spitfire'a, która miałaby zyskać nie tyle przewagę nad nowym niemieckim myśliwcem Bf 109F wprowadzonym do produkcji w końcu roku, co zważyć wysokośćowe samoloty bombowe i rozpoznawcze. Postąpiono w sposób racjonalny – wersję Mk II, po wzmocnieniu konstrukcji łoża, wyposażono w nowy, znacznie mocniejszy silnik Rolls-Royce Merlin 45 o mocy 1081 kW (1470 KM). Początkowo budowano równoległe wersję Mk VA z ośmioma karabinami i Mk VB z dwoma działkami i czterema karabinami. Część z „nowych” samolotów stanowiły maszyny wcześniejszych wersji doprowadzone do standardu Mk V. Od czerwca 1941 r. z wersji Mk VA zrezygnowano. Później powstała wersja Mk VC z uniwersalnym płatem umożliwiającym montaż czterech działek lub wariantów uzbrojenia z wersji wcześniejszych. Wersja LF stosowana do walk na niewielkich wysokościach miała zmniejszoną rozpiętość skrzydeł. Samoloty używane w warunkach tropikalnych otrzymywały specjalny filtr powietrza. Wersję Mk V produkowano masowo i w latach 1941–1943 była podstawowym samolotem myśliwskim RAF-u. Używana była także przez sojuszników, głównie Stany Zjednoczone i Związek Radziecki. W różnych okresach samoloty tego typu stanowiły też wyposażenie polskich dywizjonów myśliwskich.

Samolot Spitfire Mk VC dowódcy 91. dywizjonu Roberta Oxspringa, lato 1942 r.



## CIEKAWY INFORMACJE

- Zbudowano: wersji VA – 94 sztuki, VB w zakładach Supermarine – 3783 sztuki i w zakładach Westland – 140 sztuk, wersji VC w zakładach Supermarine – 1952 sztuki i zakładach Westland – 495 sztuk.
- W oparciu o płatowiec Mk V budowano wersję rozpoznawczą P.R. Mk V, później przemianowaną na P.R. Mk IV.

# WIELKA BRYTANIA

## DANE TECHNICZNE TYPHOON IB RÓŻNYCH SERII

- **Typ:** jednomiejscowy samolot myśliwko-bombowy
- **Silnik:** dwudziestocylindrowy w układzie H, chłodzony cieczą, Napier Sabre IIA/IIB/IIC o mocy 1603 kW (2180 KM) / 1618 kW (2200 KM) / 1662 kW (2260 KM)
- **Osiągi:** prędkość maksymalna 650 km/h na pułapie 3048 m / 658 km/h na pułapie 3048 m / 665 km/h na pułapie 3505 m; czas wznoszenia na 4572 m 6 min 20 s / 5 min 55 s / 5 min 50 s; pułap 10 363–10 729 m; zasięg 821 km
- **Masa:** własna 3756 kg / 3942 kg / 4010 kg; startowa 5307 kg / 5342–5854 kg / 5375–6341 kg
- **Wymiary:** rozpiętość 12,67 m; długość 9,702 m / 9,74 m; wysokość 4,55 m / 4,52 m / 4,67 m; powierzchnia nośna 25,92 m<sup>2</sup>
- **Uzbrojenie:** cztery działka 20 mm Hispano Suiza Mk II, późniejsze serie dwie bomby po 454 kg lub 226 kg albo osiem pocisków raketowych po 27,2 kg



Typhoon JX-K z 1. dywizjonu RAF, lipiec 1943 r.

# USA

# WIELKA BRYTANIA

## DANE TECHNICZNE MK VB / LF MK VB

- **Typ:** jednomiejscowy samolot myśliwski
- **Silnik:** dwunastocylindrowy, rzędowy, chłodzony cieczą, Rolls-Royce Merlin 45 M, 50 M, 55 M o mocy 1081 kW (1470 KM)
- **Osiągi:** prędkość maksymalna 594 km/h na pułapie 5944 m/574 km/h na pułapie 1829 m; prędkość przelotowa 438 km/h; wznoszenie początkowe 1448 m/min; pułap 11 034 m / 10 820 m; zasięg 756 km
- **Masa:** własna 2297,5 kg / 2291 kg; startowa 3062 kg / 3016 kg
- **Wymiary:** rozpiętość 11,23 m / 9,8 m; długość 9,11 m; wysokość 3,02 m; powierzchnia nośna 22,48 m<sup>2</sup> / 21,46 m<sup>2</sup>
- **Uzbrojenie:** dwa działka 20 mm Hispano Suiza, cztery karabiny maszynowe 7,69 mm Browning, 227 kg bomb

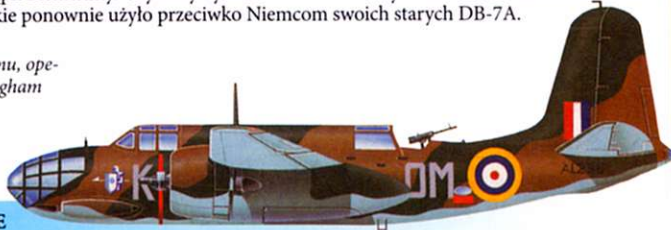


Samolot Spitfire Mk VB dowódcy 222. dywizjonu, przelot 1941 i 1942 r., lotnisko North Weald.



Wnioski wyciągnięte przez amerykańskie lotnictwo z działań lotniczych podczas wojny domowej w Hiszpanii doprowadziły do budowy kilku rodzajów dwusilnikowych bombowców przeznaczonych do wsparcia taktycznego. Prototyp samolotu Douglas DB-7 został oblatany 26 X 1938 r. Wywołał on wielkie zainteresowanie lotnictwa francuskiego i kiedy w lecie następnego roku uruchomiono produkcję seryjną, to właśnie Francuzi byli jego pierwszym odbiorcą. Po upadku Francji część zamówienia przejął RAF, gdzie samolot otrzymał nazwę Boston I a później Boston II. Następnie samolot ten budowano z powiększonym usterzeniem pionowym na potrzeby brytyjskie jako Boston III. W 1942 r. był to podstawowy bombowiec taktyczny RAF-u, który zastąpił Blenheimy. Używany był także na froncie afrykańskim i dalekowschodnim. W 1944 r. lotnictwo francuskie ponownie użyło przeciwko Niemcom swoich starych DB-7A.

*Boston Mk III ze 107. dywizjonu, operujący z lotniska Great Massingham w marcu 1942 r.*



### CIEKAWY INFORMACJE

- Na francuskie zamówienie zbudowano 100 DB-7A i zaczęto realizować dostawy pierwszych z 270 zamówionych DB-7B.
- Na brytyjskie zamówienie zbudowano 300 DB-7B (z tego 63 zatrzymano dla USAAF) i - z rozszerzonego do 481 sztuk francuskiego zamówienia - 453 DB-7B (pozostałe 28 sztuk przekazano do ZSRR). Część samolotów przebudowano na nocne myśliwce Havoc I i II.
- Dla lotnictwa holenderskiego budowano 48 samolotów DB-7C, z których dostarczono 14, pozostałe przekazano USAAF, skąd trafiły do ZSRR.

### DANE TECHNICZNE DB-7B

- **Typ:** trzymiejscowy lekki bombowiec
- **Silnik:** dwa czternastocylindrowe w układzie podwójnej gwiazdy, chłodzone powietrzem, Wright R-2600-A5B o mocy 1103 kW (1500 KM)
- **Osiągi:** prędkość maksymalna 500 km/h na poziomie morza, 530 km/h na pułapie 4500 m; prędkość przelotowa 439 km/h; wznoszenie początkowe 609,6 m/min; pułap 7672 m; zasięg 845-1200 km
- **Masa:** własna 6827 kg, całkowita 9790 kg
- **Wymiary:** rozpiętość 18,69 m; długość 14,4 m; wysokość 5,51 m; powierzchnia nośna 43,11 m<sup>2</sup>
- **Uzbrojenie:** cztery stałe karabiny maszynowe 7,69 mm Browning, dwa ruchome karabiny maszynowe 7,69 mm Browning w tylnym górnym stanowisku i karabin maszynowy 7,69 Vickers w tylnym dolnym, 907 kg bomb



*Jeden z pierwszych Bostonów Mk III dostarczonych do Wielkiej Brytanii jesienią 1941 r.*

## DORNIER DO 217 WERSJE BOMBOWE

## NIEMCY

### DANE TECHNICZNE DO 217E-2

- **Typ:** czteromiejscowy samolot bombowy
- **Silnik:** dwa czternastocylindrowe, gwiazdowe, chłodzone powietrzem BMW 801ML o mocy startowej 1162 kW (1580 KM) i trwałej 1015 kW (1380 KM)
- **Osiągi:** prędkość maksymalna 440 km/h na poziomie morza, 516 km/h na pułapie 5500 m; prędkość przelotowa 416 km/h; wznoszenie początkowe 215 m/min; pułap 9000 m; zasięg 2300-2800 km
- **Masa:** własna 8950 kg, całkowita 16 640 kg
- **Wymiary:** rozpiętość 19 m; długość 18,2 m; wysokość 5,03 m; powierzchnia nośna 57 m<sup>2</sup>
- **Uzbrojenie:** działo 15 mm MG 151, dwa karabiny maszynowe 13 mm MG 131, trzy karabiny maszynowe 7,9 mm MG 15, 4000 kg bomb (2500 kg w komorze bombowej)



*Do 217E-2 rozrzuca silniki przed startem.*

W 1937 r. zakłady Dornier przystąpiły do budowy ciężkiego bombowca Do 217 napędzanego silnikami rzędowymi. W latach 1938-1939 zbudowano szereg prototypów, które nie spełniły jednak pokładanych nadziei. Dopiero na początku 1940 r. powstała wersja z nowym kadłubem, napędzana silnikami gwiazdowymi Do 217E. Dobre osiągi i duży udźwieg przesądziły o skierowaniu samolotu do produkcji, chociaż Luftwaffe posiadała już dwa podobne typy - He 111 i Ju 88. Pierwsze egzemplarze zeszły z linii produkcyjnych już w końcu roku. Wersję E systematycznie modernizowano i zwiększano jej możliwości bojowe. Używano jej do nalotów bombowych i zwalczania żeglugi. Samolot był dostosowany do ataków w locie nurkowym. W 1942 r. powstała wersja K z nowym przodem kadłuba i od połowy roku używano jej jako bombowca nocnego. Wersja K-2 o powiększonej rozpiętości była dostosowana do przenoszenia kierowanych bomb rakietowych. Brak silników gwiazdowych spowodował, że zaczęto budować wersję M z silnikami rzędowymi DB 603A. Wersja P, przeznaczona do lotów wysokościowych i wyposażona w trzeci silnik napędzający turbosprężarkę, nie weszła do produkcji seryjnej. W porównaniu z Ju 88 bombowiec Dorniera był bardziej skomplikowany i znacznie droższy, co ograniczyło rozmiary jego produkcji.

*Do 217E-5 z II/KG 100, przeznaczony pod skrzydłem bombę kierowaną Henschel Hs 293.*



### CIEKAWY INFORMACJE

- Zbudowano ok. 1750 Do 217 różnych wersji.
- Najbardziej spektakularnym sukcesem była akcja przeprowadzona 9 IX 1943 r. przez sześć Do 217K-2 z III/KG 100. W jej wyniku, po trafieniu dwiema bombami kierowanymi Fritz X, zatonił włoski okręt liniowy „Roma”.

## FOCKE-WULF FW 190A-3

## NIEMCY

### DANE TECHNICZNE FW 190A-3

- **Typ:** jednomiejscowy samolot myśliwski i myśliwko-bombowy
- **Silnik:** czternastocylindrowy, gwiazdowy, chłodzony powietrzem BMW 801D-2 o mocy 1250 kW (1700 KM)
- **Osiągi:** prędkość maksymalna 502 km/h na poziomie morza, 615 km/h (z doładowaniem 673 km/h) na pułapie 6000 m; prędkość przelotowa 447 km/h; wznoszenie początkowe 863 m/min; pułap 10 600 m; zasięg 800 km
- **Masa:** własna 2900 kg, całkowita 3980 kg
- **Wymiary:** rozpiętość 10,5 m; długość 8,8 m; wysokość 3,95 m; powierzchnia nośna 18,3 m<sup>2</sup>
- **Uzbrojenie:** dwa działa 20 mm MG 151 i dwa działa 20 mm MG FF w płacie, dwa karabiny maszynowe 7,9 mm MG 17 w kadłubie



*Jeden z pierwszych Fw 190A dostarczonych do III. Gruppe. „Biała jedenastka” nosi anachroniczne w okresie, w którym wykonano zdjęcie, godło 7. Staffel - „kapelusze Chamberlaina”.*

Kiedy ujawniły się pierwsze wady Bf 109 i wiadomo było, że RAF będzie dysponował doskonałym Spitfirem, rozpoczęto prace nad nowym samolotem o znacznie lepszych osiągnięciach. Inspiracją był samolot wycięgowy Howarda Hughesa. Konstruktor Kurt Tank zdecydował się na użycie silnika gwiazdowego ze względu na jego większą moc i brak dostępu do silników rzędowych, zarezerwowanych dla Bf 109. Pierwszy lot prototypu wykonał 1 VI 1939 r. Próby następnych prototypów i dopracowywanie konstrukcji trwały do lata 1941 r., kiedy ruszyła produkcja pierwszej wersji seryjnej A-1. Od listopada produkowano zmodyfikowaną wersję A-2 z silniejszym uzbrojeniem. Wiosną 1942 r. zaczęto produkować wersję A-3 z silnikiem o większej mocy i bogatszym asortymentem uzbrojenia, a od lipca wersję myśliwko-bombową A-4 z dodatkowym wtryskiem mieszanki MW zwiększającej na krótko moc silnika. Pojawienie się nowego samolotu nad kanałem La Manche było dużym zaskoczeniem dla Brytyjczyków, dzięki nowej maszynie Luftwaffe osiągnęła znaczną przewagę jakościową. Fw 190 nadawał się też znacznie lepiej niż Bf 109 do zwalczania bombowców. W końcu 1942 r. Turcja zakupiła 60 (część źródeł podaje liczbę 75) Fw 190A-3.

*Fw 190A-1 w standardowym malowaniu kamuflażowym Luftwaffe z JG 26. Maszyna Oberleutnanta Waltera „Japa” Schneiderra, na usterzeniu pionowym oznaczenia 19 zwycięstw powietrznych.*



### CIEKAWY INFORMACJE

- Zbudowano 40 samolotów serii A-0 przeznaczonych do testów, 100 serii A-1, 426 serii A-2, 509 serii A-3 i 894 serii A-4.
- Pierwsze Fw 190A-1 dostarczono dla 6/JG 26 na lotnisko Kortrijk w Belgii w końcu lipca 1941 r. We wrześniu wyposażono w nie cały II/JG 26.



### 3 III: pierwszy lot bojowy nowego brytyjskiego ciężkiego samolotu bombowego Avro Lancaster

Pierwszy lot prototypu nowego bombowca ciężkiego miał miejsce 9 I 1941 r. Ministerstwo Lotnictwa było pod tak dużym wrażeniem jego możliwości, że zdecydowanie zmniejszyło zamówienia na jego poprzednika, produkowany także przez Avro samolot Manchester. Pierwsze samoloty seryjne gotowe były w październiku 1941 r. W nowe maszyny jako pierwszy wyposażono stacjonujący w Waddington 44. dywizjon RAF-u. 4 Lancastery trafiły tam w wigilię Bożego Narodzenia 1941 r. 3 III miał miejsce pierwszy lot bojowy. Lancaster z tego dywizjonu wykonał misję, w trakcie której zaminował niemiecki szlak żeglugowy w pobliżu wyspy Helgoland. Lancaster w niedalekiej przyszłości będzie jednym z najważniejszych bombowców RAF-u, wraz z Halifaxem będzie brał udział we wszystkich nalotach dywanowych przeprowadzanych na niemieckie miasta i ośrodki przemysłowe. Bez Lancastera niemożliwa byłaby ofensywa bombowa, przygotowywana przez nowego dowódcę brytyjskiego lotnictwa bombowego, marsz. Arthura Harrisa.

Avro Lancaster był jednym z najlepszych ciężkich samolotów bombowych II wojny światowej.

której zaminował niemiecki szlak żeglugowy w pobliżu wyspy Helgoland. Lancaster w niedalekiej przyszłości będzie jednym z najważniejszych bombowców RAF-u, wraz z Halifaxem będzie brał udział we wszystkich nalotach dywanowych przeprowadzanych na niemieckie miasta i ośrodki przemysłowe. Bez Lancastera niemożliwa byłaby ofensywa bombowa, przygotowywana przez nowego dowódcę brytyjskiego lotnictwa bombowego, marsz. Arthura Harrisa.

### 10 III: pierwsze informacje o japońskich zbrodniach popełnianych na jeńcach wojennych

Brytyjski minister spraw zagranicznych, Anthony Eden, w pełnym pasji przemówieniu w Parlamencie, podał do publicznej wiadomości informacje o okrucieństwach, jakich dopuszczają się japońscy żołnierze. Eden przekazał członkom izby wiadomości na temat losu licznych brytyjskich jeńców, którzy trafili do niewoli japońskiej po kapitulacji Hongkongu. Według jego informacji część jeńców została skrępowana i zakłuta bagnetami, przez kilka dni po upadku miasta japońscy żołnierze gwałcili i zabijali też kobiety. Tydzień po kapitulacji do miasta trafiły pierwsze transporty jeńców schwytych w okolicy Hongkongu, chorem i rannym nie udzielono żadnej pomocy. Doniesienia brytyjskiego ministra zgadzają się z relacjami nielicznych ocalałych, którym udało się uciec z niewoli. Mówią one o ścinaniu głów, obcinaniu genitaliów, gwałtach, wylupywaniu oczu, obcinaniu uszu, palców, nosów i kończyn. Szczególnie rozpowszechnionym sposobem dokonywania egzekucji było zakłuwanie bagnetem lub rozstrzelanie skrępowanych jeńców. Często śmierć zadawana była także podczas formalnej egzekucji samurajskim mieczem.

Brytyjski żołnierz schwytywany przez Japończyków. Czeka go albo okrutna egzekucja, albo niezwykle ciężka niewola.

### 8/9 III: Essen celem brytyjskiego nalotu – bombowce odnajdują cel dzięki zastosowaniu nowego urządzenia naprowadzającego, opatrzonego kodową nazwą „Gee”

Jednym z największych problemów, z jakimi borykały się załogi samolotów bombowych, było odnalezienie celu. Najnowsze rozwiązania techniczne, ułatwiające nawigację i odnalezienie miejsca bombardowania, wykorzystywane były przez obie strony konfliktu, jednak różniły się one konstrukcją i sposobem działania. Brytyjski system „Gee” lub „AMES Type 7000” dawał możliwość określenia położenia samolotu lub okrętu poprzez precyzyjny pomiar opóźnienia dwóch sygnałów. System „Gee” wykorzystywał trzy nadajniki, jeden z nich określany był jako „główny”, dwa pozostałe jako „pomocnicze”. Nadajniki, umiejscowione w odległości od 80 do 160 km od siebie, transmitowały sygnały o długości od 15 do 3,5 m (20 do 85 MHz). Cykliczne sygnały wysyłane były w czteroczęściowym bloku, każda kolejna część cyklu nadawana była z milisekundowym opóźnieniem. W pewnym uproszczeniu można powiedzieć, że dzięki pomiarowi opóźnienia sygnałów poszczególnych nadajników znana była odległość od transponderów, a – co za tym idzie – położenie urządzenia odbiorczego. Wskazanie położenia nie było zbyt precyzyjne – w odległości 400 km od nadajników położenie samolotu mieściło się w polu długim na 1600 m i na 9600 m szerokim. W zupełności wystarczało to jednak do odnajdywania miast i fabryk.

- 1: wojska radzieckie rozpoczynają ofensywę na Krymie
- 1: w nocnej bitwie morskiej z zespołem ciężkich krążowników japońskich zatopione zostają brytyjski krążownik „Exeter”, niszczyciel „Encounter” i amerykański niszczyciel „Pope”
- 2: egzekucja Żydów w okupowanym przez Niemców Mińsku, ginie ok. 5000 osób
- 3: pierwszy lot bojowy nowego brytyjskiego samolotu bombowego Avro Lancaster. Pierwszym zadaniem dla nowego ciężkiego bombowca z 44. dywizjonu było minowanie szlaków morskich
- 3: silny nalot japońskiego lotnictwa na australijską bazę powietrzną w Broome
- 3/4: nalot 235 bombowców brytyjskich na fabrykę Renault w pobliżu Paryża
- 4: rajd amerykańskiego lotniskowca „Enterprise”, który atakuje wyspę Marcus, leżącą 1000 mil od Tokio
- 4: w Wielkiej Brytanii powstaje urząd, zajmujący się planowaniem powojennej odbudowy kraju
- 5: rząd brytyjski ogłasza, że pobór zostaje rozszerzony na mężczyzn liczących do 45 lat i kobiety w wieku od 20 do 30 lat
- 6: dowództwo sił sojuszniczych w Birnie obejmuje gen. Harold Alexander
- 7: żołnierze japońscy wkraczają do Lembangu na Jawie
- 7: rząd III Rzeszy ogłasza plany przymusowej pracy w gospodarstwach rolnych, którą objęci mają być Niemcy i ludność krajów okupowanych
- 8: japońskie siły inwazyjne lądują na Nowej Gwinei
- 8/9: Japończycy zajmują bazę morską Surabaja na Jawie
- 8/9: Brytyjczycy wykorzystują operacyjnie nowe urządzenie, opatrzone kodową nazwą „Gee”, pozwalające odnaleźć cel samolotom bombowym. Pierwszym celem nalotu, odnalezionym dzięki „Gee”, jest Essen
- 9: samoloty Albacore startujące z lotniskowca „Victorious” przeprowadzają nieudany nalot na „Tirpitz”
- 10: pierwsze informacje o japońskich zbrodniach popełnianych na jeńcach wojennych
- 10: zgodnie z informacjami brytyjskiego rządu suma wydana na dotychczasowe działania wojenne przekroczyła 9 mld funtów, czyli więcej niż brytyjskie koszty całej I wojny światowej
- 11: dowództwo nad siłami chińskich nacjonalistów w Birnie obejmuje amerykański gen. Joseph W. Stilwell
- 11: rząd brazylijski, w odwecie za storpedowanie czwartego statku brazylijskiego przez niemiecki okręt podwodny, konfiskuje 30% oszczędności obywateli Niemiec, Włoch i Japonii, nakazuje zawrócenie do macierzystych portów wszystkim statkom pływającym pod brazylijską flagą i wydaje ambasadorowi Japonii i pracownikom japońskiej ambasady zakaz opuszczania terenu placówki dyplomatycznej
- 11: zatopienie brytyjskiego krążownika „Naiad” w pobliżu wybrzeża Libii. Okręt padł ofiarą U-Boota
- 12: siły amerykańskie lądują na Nowej Kaledonii
- 13: kolejna ofensywa radziecka mająca na celu odbicie Sewastopola
- 16: radziecki ambasador prosi Churchilla o otwarcie drugiego frontu w Europie
- 17: Wielka Brytania wprowadza racjonowanie węgla, gazu i energii elektrycznej
- 18: rozpoczyna się ewakuacja Armii Polskiej z ZSRR do Iranu
- 19: początek niemieckiej operacji „Munich”, skierowanej przeciwko radzieckim zgrupowaniom partyzanckim operującym między Wiaźmą i Smoleńskiem
- 20: nieudany kontratak niemieckiej 22. DPanc. na Krymie, jej oddziały zostają zdziesiątkowane
- 20: japoński minister marynarki, adm. Shigetaro Shimada stwierdza, że wobec „nienawisici” sprzymierzonych, Japonia nie będzie dłużej przestrzegać międzynarodowych zasad prowadzenia walki na morzu



## 18 III: rozpoczyna się ewakuacja Armii Polskiej z ZSRR do Iranu

Polskie Siły Zbrojne w ZSRR, potocznie zwane Armią Andersa, utworzone zostały na terytorium Związku Radzieckiego na mocy układu Sikorski-Majski. Ich organizacja, szkolenie i przeznaczenie od samego początku były powodem nieporozumień pomiędzy rządem polskim w Londynie, a rządami ZSRR i Wielkiej Brytanii. Pierwsze kłopoty rozpoczęły się wraz z ogłoszeniem amnestii dla obywateli polskich przetrzymywanych w radzieckich obozach i aresztach. Wbrew ustaleniom strona radziecka czyniła wiele trudności większości osób chętnych do zgłoszenia się do wojska polskiego, amnestią nie objęto też tych, których ZSRR uważała za obywateli swojego państwa. Kolejne kłopoty związane były z wyposażeniem oddziałów i z ich ewentualnym przeznaczeniem wojskowym. W związku z odmową przyznania większej liczby racji żywnościowych (pochodzących z dostaw w ramach Lend-Lease Act), wyrażoną przez stronę radziecką, a także problemami z uzbrojeniem i wyekwipowaniem kolejnych jednostek, dowódca armii, gen. Władysław Anders, uzyskał zgodę Stalina na ewakuację polskich oddziałów do Iranu. Na terytorium Związku Radzieckiego pozostały jeszcze działające przez jakiś czas punkty rekrutacyjne.



Dowódca Polskich Sił Zbrojnych w ZSRR gen. Władysław Anders wraz z szefem sztabu płk. Leopoldem Okulickim.

## 24 III: na Maltę dociera brytyjski konwój, dowożący bardzo potrzebne zaopatrzenie, amunicję i broń

Sytuacja Maltę jest krytyczna. Brakuje amunicji, żywności, broni, samolotów. W ciągu ostatnich kilku tygodni lotnictwo włoskie i niemieckie zintensyfikowało naloty. Brytyjski wywiad przypuszcza, że coraz silniejsze działania lotnictwa nieprzyjaciela służą jako przygotowanie do planowanej inwazji na wyspę. Sprawą życia i śmierci staje się dostarczanie na Maltę zaopatrzenia. 24 III do maltańskiego portu udaje się dotrzeć brytyjskiemu konwojowi, który – mimo nierównych sił i poniesionych strat – przedarł się przez niemiecko-włoską blokadę morską. Pięć brytyjskich krążowników i 17 niszczycieli odparło kilka dni wcześniej atak włoskiego okrętu liniowego „Littorio”, wspieranego przez zespół trzech ciężkich krążowników i czterech niszczycieli. Dzięki zdecydowanej postawie kontradm. Philipa Viana statki transportowe wymknęły się jednak z pułapki – brytyjski dowódca postawił silną zasłonę dymną, zmuszając Włochów do wycofania się w obawie przed atakiem torpedowym. Niestety, kilka godzin później cztery statki konwoju stały się celem silnych ataków lotniczych – dwa z nich zatoniły. Ogółem na Maltę trafiło 5000 t – z 26 000, jakie wysłano z Egiptu.



Konwój maltański widziany z pokładu statku zaopatrzeniowego „Breconshire”, jednej z jednostek utraconych w trakcie rejsu na Maltę.

## 28/29 III: pierwszy brytyjski nalot dywanowy, którego celem jest Lubeka

Zemsta chyba nigdy wcześniej nie smakowała równie słodko. Bardzo silny zespół brytyjskich bombowców, liczący 234 samoloty, zaatakował niemiecką Lubekę. Ogółem na port i budynki mieszkalne zrzucono ponad 400 t bomb, ponad połowę z tego stanowiły ładunki zapalające. Brytyjski marsz. lotnictwa Harris określił ten nalot jako „początek zemsty za naloty sprzed roku”, jakimi

Niemcy nękali brytyjskie miasta. W trakcie nalotu niemal całkowicie zniszczeniu uległa drewniana zabudowa starego miasta, która wg słów marszałka „przypominała bardziej zapalniczkę, niż coś przeznaczonego na mieszkania dla ludzi”. W trakcie nalotu zginęło ok. 320 osób, 784 kolejne odniosły rany. Był to najpoważniejszy, jak dotychczas, nalot na niemieckie miasta w tej wojnie. Zniszczeniu uległo ponad 30 % zabudowy Lubeki. Nalot ten był pierwszą operacją brytyjskiego lotnictwa wymierzoną celowo w budynki mieszkalne i mieszkańców miasta.

Ciężkie bombowce brytyjskie w najbliższych miesiącach zamienią w zgłiszczą dziesiątki niemieckich miast...

- 21: władze niemieckie zabraniają nadmiernego korzystania z kolei. Osobom korzystającym z tego środka transportu w sposób „nadmierny”, grożą poważne kary, łącznie z osadzeniem w obozie koncentracyjnym
- 24: wybory w Egipcie wygrywa nacjonalistyczna partia Wafd
- 24: na Maltę dociera brytyjski konwój, dowożący bardzo potrzebne zaopatrzenie, amunicję i broń
- 26: Pierre Laval ostrzega marsz. Pétaina, że jeśli Francja nie będzie bliżej współpracować z Niemcami, III Rzesza wyznaczy na jego miejsce gauleitera
- 26: silne naloty na Maltę, pięć bardzo ciężkich nalotów w ciągu ostatnich 48 godzin
- 26: pierwsze zatopienie niemieckiego okrętu podwodnego namierzonego dzięki nowemu urządzeniu HF/DF
- 28: rząd brytyjski ogłasza, że po zakończeniu wojny Indie będą pierwszym krajem rządzonym przez kolorową ludność miejscową, który cieszyć się będzie statusem dominium
- 28: rajd brytyjskich komandosów na port w Saint-Nazaire
- 28/29: pierwszy brytyjski nalot dywanowy, celem jest Lubeka
- 30: komunikat o powstaniu Rady Wojennej Pacyfiku, w skład której wchodzi przedstawiciele Australii, Kanady, Chin, Holandii, Nowej Zelandii, Filipin, Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych (pierwsze posiedzenie odbyło się 10 II)
- 30: do Auschwitz dociera pociąg z 1112 francuskimi Żydami, deportowanymi z Paryża
- 31: indyjska Partia Kongresowa domaga się natychmiastowej niepodległości

