

„STADO JEŁOPÓW”? „KANCELARIA W POWIETRZU”? KRÓTKA HISTORIA 318 DYWIZJONU MYŚLIWSKO- -ROZPOZNAWCZEGO „GDAŃSKI”

ŁUKASZ MĘCZYKOWSKI
<https://orcid.org/0009-0000-4835-1553>

Pogórze

Streszczenie: 318 Dywizjon Myśliwsko-Rozpoznawczy „Gdański” to jedna z najmniej znanych jednostek Polskich Sił Powietrznych w II wojnie światowej i jedyny polski dywizjon działający prawie wyłącznie na terenie Włoch. Sformowany w 1943 r., od początku przeznaczony był do współpracy z 2 Korpusem Polskim. Z racji charakteru pełnionych zadań, jego piloci nie mogli pochwalić się zestrzeleniami czy ilością zrzuconych bomb. Ich „trofeum” były fotografie i cele zniszczone przez współpracującą z nimi artylerię. Choć walczyli tylko przez rok, odcisnęli swe piętno na historii walk podczas II wojny światowej na Półwyspie Apenińskim.

Słowa kluczowe: 318 Dywizjon myśliwsko-rozpoznawczy, „Gdański”, Detling, Polskie Siły Powietrzne

“A herd of jerks?” “Chancellery in the air?” A short history of No. 318 “City of Gdansk” Fighter-Reconnaissance Squadron

Abstract: No. 318 “City of Gdansk” Fighter-Reconnaissance Squadron is one of the least known units of the Polish Air Force in World War II and the only Polish squadron operating almost exclusively in Italy. Formed in 1943, it was intended for cooperation with the 2nd Polish Corps. Due to the nature of the tasks, its pilots could not brag about the number of aerial victories or of bombs dropped. Their “trophies” were photographs and targets destroyed by artillery cooperating with the squadron. Although it fought only for a year, the squadron left its mark on the history of fighting during World War II on the Apennine Peninsula.

Keywords: No. 318 Squadron, Fighter-Reconnaissance, Detling, Polish Air Force, City of Gdansk

Opisywanie losów „318.” stanowi pewne wyzwanie dla każdego historyka. Nie mamy tu do czynienia z jednym z obsypanych medalami polskich dywizjonów myśliwskich pokroju „302” czy „303”, a z jednostką czysto roboczą, pełniącą czasem służebną rolę względem sił

naziemnych. Jeśli jednak chce się mieć pełen przekrój wysiłku Polskich Sił Powietrznych podczas II wojny światowej, nie można pomijać nikogo.

POCZĄTKI 318 DYWIZJONU

„Na wiosnę roku Pańskiego 1943, Rozkazem Inspektoratu Lotnictwa w Anglii (L.dz. 598/TJ/ /ORG/43) powołano z dniem 20/III 43 do życia nasz dywizjon, nadając mu Nr. kolejny 318. Dywizjon był już w chwili powołania z góry przeznaczony do współpracy z armją Polską na Wschodzie”¹.

Tak przedstawiono narodziny „318.” w kronice dywizjonu. Historia tej jednostki zaczęła się jednak wcześniej, niż opisał to dywizjonowy kronikarz.

Formalny początek historii 318 Dywizjonu Współpracy (*No.318 (Polish) Army Co-operation Squadron*) przypada na 23 lutego 1943 r. Jego podstawą miała się stać część kadry z 309 Dywizjonu, przekształcanego z jednostki rozpoznawczej na myśliwską, dopełniona przez personel z innych jednostek. Już w tym dokumencie, chronologicznie pierwszym dotyczącym „318.”, jasno przedstawiono jego docelowy obszar funkcjonowania – Bliski Wschód (*Middle East*). Co ciekawe, choć w tym momencie „318.” nie istniał poza wzmiankowanym dokumentem, to już przewidziano, jaki dywizjon ma zastąpić w pełnieniu funkcji dywizjonu współpracy. Był nim *No.237 (Rhodesian) Army Co-operation Squadron*, którego czekała konwersja na jednostkę czysto myśliwską². Fizyczne formowanie jednostki miało rozpocząć się w dniu 15 marca w *R.A.F. Station Detling*³. Ostatecznie jednak udało się je rozpocząć kilka dni później, 20 marca 1943 r.⁴

Zamorskie przeznaczenie dywizjonu wymusiło na brytyjskich i polskich władzach rozbić utworzenie jednostki na etapy. W Wielkiej Brytanii miano przeprowadzić szkolenie pilotów i personelu technicznego (182 osoby), natomiast personel pomocniczy (103 osoby) miał być dobrany i przeszkolony z zasobu dostępnego już na Bliskim Wschodzie⁵. Takie

1 Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego (dalej cyt.: IPMS), LOT.A.V. 62/16, 318 D.M. W cytatach zachowano pisownię zgodną z oryginałem.

2 IPMS, LOT. A. . 62/1a, Formation of No. 318 (Polish) Army Co-operation Squadron, k. 2a/1; patrz też: J.B. Cynk, *The Polish Air Force at war. The official history. Vol.II 1943–1945*, Atglen 1998, s. 445. Warto również zauważyć, iż utworzenie dywizjonu (występującego wtedy w dokumentach jako „nowo powstać mający dywizjon „Hurricane”) uwzględniono już w preliminarzu budżetowym lotnictwa na 1943 r. IPMS, PRM 174/1 Rada Lotnicza 1942–1945, Część B. Preliminarz budżetowy lotnictwa na rok 1943. Dział III. Świadczenia materiałowe i różne zaliczane przez Air Ministry na ciężar kredytu wojskowego Rządu Polskiego i Rządu Brytyjskiego, k. 42.

3 IPMS, LOT. A.V. 62/1a, Formation of No.318 (Polish) Army Co-operation Squadron, k. 4a/1.

4 IPMS, LOT. A.V. 62/1a, k. 15a/1.

5 Pełen stan dywizjonu w momencie jego uformowania miał wynosić 25 oficerów, 260 podoficerów i szeregowców, z czego w skład personelu latającego wchodziło 19 osób, IPMS, LOT. A.V. 62/1a; IPMS, L.dz. 959/Org.Tjn/43.



1. Podstawowe wyposażenie każdego dywizjonu myśliwsko-rozpoznawczego: różnego typu lotnicze aparaty fotograficzne

© IWM (CH 18399) <https://www.iwm.org.uk/collections/item/object/205210425>

rozwiązanie podyktowane było wymogiem oszczędzania miejsca na wojskowych transportowcach⁶. Okres szkolenia w Wielkiej Brytanii przewidziano na trzy miesiące⁷.

20 marca 1943 r. do bazy w Detling przybyło polskie *Advance party* w osobie kapitana (F/Lt) Stanisława Brenka i dwóch innych osób (*one N.C.O. & one airman*). Dwa dni później, 22 marca, przybyła licząca sobie 31 osób grupa z „309.”, stając się w ten sposób załóżkiem raczkującego „318.”⁸. Z początkiem kwietnia w Detling pojawiły się kolejne grupy Polaków,

6 IPMS, LOT. A.V. 62/1a, Formation of No.318 (Polish) Army Co-operation Squadron, k. 4a/1.

7 IPMS, LOT. A.V. 62/1a, Rozkaz organizacyjny, k. 51/2.

8 The National Archives (dalej cyt.: TNA), AIR 27-1711-1, *Operations Record Book of 318 Squadron (Polish)*, marzec 1943, s. 1. Warto wspomnieć, iż kronika RAF Detling odnotowuje przybycie jednego oficera i 47 żołnierzy stanowiących załóżek 318 Dywizjonu w dniu 21 marca. Według tego źródła, żaden Polak nie przybył tam ani 20, ani 22 marca, TNA, AIR 28/193, R.A.F. Station, Detling, marzec 1943, s. 4.

tym razem z 301. i 305 Dywizjonu⁹. W dniu 31 marca wydano „Rozkaz dzienny Nr. 1”, dając widomą oznakę początku administracyjnego istnienia jednostki¹⁰.

Zaglądnąc ponownie do dywizyjowej kroniki łatwo stwierdzić, iż w „318.” znalazło się również wielu lotników z innych dywizjonów lotniczych czy jednostek, nie tylko polskich. Znajdziemy tu ludzi przeniesionych z m.in. 302., 303., 306., 308. i 317 Dywizjonu Myśliwskiego oraz porucznika Krzywonośa z 304 Dywizjonu Bombowego, który pełnił obowiązki oficera łączności¹¹.

ŚCIEŻKI WIODĄCE DO DYWIZJONU

Warto w tym momencie poświęcić chwilę na zastanowienie się, co decydowało o przydzieleniu danej osoby do tej a nie innej jednostki. W większości wypadków była to zwykła wojskowa biurokracja, aczkolwiek także i tu trafiały się wyjątki.

„W/g pięknego jak zawsze założenia, jeśli chodzi o personel a przede wszystkim pilotów – mieli to być sami ochotnicy. Ale tak było tylko w założeniu. Znalazło się wprawdzie kilku: jeden znęcony usłyszana gdzieś wschodnią melodią, tańcem brzucha, drugi taniością owoców na wschodzie, trzeci zdecydował się natychmiast po obejrzeniu kobiecej obsady filmu «Arabskie Noce» ale to były tylko wyjątki. Reszta przyjechała nie wiedząc, gdzie jada, co mają robić i klnąc nowy przydział. (...) Byliśmy zbieraniną w całym tego słowa znaczeniu”¹².

Wartościowe uzupełnienie kroniki tworzą wspomnienia żołnierzy służących w „318.”. Są one niestety dosyć nieliczne, a ich autorzy czasami niezwykle lakoniczni. Tak jak Mieczysław Galicki, ograniczający się do słów: „Pod koniec lipca 1943 roku otrzymuję skierowanie do 318 Dywizjonu Myśliwsko-Rozpoznawczego stacjonującego w Detling, w hrabstwie Kent, w południowej Anglii”¹³. A jak to było w innych znanych nam przypadkach?

9 TNA, AIR 27/1711/1, *Operations Record Book of 318 Polish Squadron*, R.A.F., Detling, kwiecień 1943, s. 1.

10 IPMS, LOT. A.V. 62/9, Rozkazy dzienne 318 Dyonu Rozpoznawczego. Rok – 1943, Rozkaz dzienny Nr. 1.

11 318 D.M., IPMS, LOT. A.V. 62/16. O tym, jak bardzo różnorodna była to grupa, świadczy raport dowódcy dywizjonu z czerwca 1944 r., po pierwszym miesiącu działań: „Na dywizjonie ciągle jeszcze ciężą ślady pierwszego stadium organizacji, w której piloci zostali przydzieleni do nas z różnych jednostek myśliwskich, nie ochotniczo, lecz na rozkaz, przy czym w wielu wypadkach byli to piloci, których dowódca danej jednostki chciał się pozbyć ze względów niekoniecznie tylko złego latania myśliwskiego. Większość tych pilotów zasymilowała się całkowicie, pewne jednak jednostki stale są ustosunkowane negatywnie do dywizjonu i jego pracy, obniżając tym ogólny wysiłek reszty pilotów”, IPMS, LOT. A.V. 62/4 Sprawozdanie z pracy 318 Dyonu Rozpoznawczego. Rok 1944, Wnioski, uwagi i propozycje dowódcy dyonu, s. 2.

12 *Ibidem*.

13 M. Galicki, *Wspomnienia z 318 Dywizjonu Myśliwsko-Rozpoznawczego „Gdańskiego”*, Poznań 1996, s. 125.

Porucznik Preihs nudził się w 302 Dywizjonie skierowanym na odpoczynek i szukał zajęcia¹⁴. Zbrojmistrz Zdzisław Rygusik uciekał od angielskiej pogody i kobiet oraz chciał zwiedzać świat. Miał także dość śmierci zbyt wielu przyjaciół¹⁵. Lew Kuryłowicz, późniejszy „nabytek”, nie chciał już latać nad zimnymi wodami Kanału (w których pływał po zestrzeleniu w dniu 22 sierpnia 1943 r. przez 85 godzin i 5 minut) i szukał cieplejszego klimatu, aby w razie powtórki pływać w lepszych warunkach¹⁶. Mamy również relację Stefana Knappa, który pisał, że przydzielono go do 318 Dywizjonu z powodu jego umiejętności malarskich i rozwiniętego zmysłu obserwacji, objawiających się pod postacią malowania „gotych bab na ścianie koszar”¹⁷.

Powyższa garstka wspomnień oczywiście w żaden sposób nie wyczerpuje zagadnienia, trudno ją też nazwać próbką reprezentatywną. Fragmenty te jedynie sygnalizują problematykę związaną z ludźmi służącymi w „318.”¹⁸.

JAK TO Z „GDAŃSKOŚCIĄ” DYWIZJONU BYŁO?

Głównym powodem pewnego „regionalnego” zainteresowania losami 318 Dywizjonu Myśliwsko-Rozpoznawczego „Gdański” jest owa „gdańskość”. Dla porządku wypada wspomnieć, iż jest to przynajmniej druga „gdańska” jednostka PSZ na Zachodzie, jako że w 1940 r. w skład walczącej we Francji 1 Dywizji Grenadierów wchodził 1 Gdański Baon Łączności, niemniej w porównaniu ze swoim „skrzydlatym kuzynem” łącznościowcy wydają się trochę zapomniani¹⁹.

Jak już wspomniano, na samym początku „nasz” dywizjon występował jako 318 Dywizjon Współpracy (*No.318 (Polish) Army Co-operation Squadron*)²⁰. W dniu 1 czerwca 1943 r. brytyjskie *Army Co-operation Command*, pod które podlegał „318.”, zostało jednak zlikwidowane, a dywizjon trafił do *Fighter Command*. Ta zmiana podległości pociągnęła za sobą konieczność

14 J. Preihs, *Wspomnienia – Dywizjon 318*, [w:] *Czyż mogli dać więcej? Dzieje 13 promocji SPL w Dęblinie*, Londyn 1989, s. 271.

15 Z. Rygusik, *Lot do wolności. Druga wojna światowa 1939–1945*, Wschowa 2019, s. 85.

16 W. Zmyślony, *W tiurmie i stalagu: kapitan Lew Kuryłowicz w niewoli u dwóch wrogów*, [w:] *Za linią wroga*, Warszawa 2015, s. 192, 203–204.

17 S. Knapp, *Kwadratowe słońce*, Biłgoraj 2017, s. 85.

18 Warto także zwrócić uwagę, iż w niektórych relacjach kwestia np. formowania się dywizjonu czy motywacji osobistych jest potraktowana bardzo marginalnie. Dla przykładu, relacja por. pilota Zdzisława Uchwata, członka pierwszego składu „318.” jest w odniesieniu do tych kwestii niezwykle lakoniczna. Cytując: „Po skompletowaniu 318 dywizjonu, marzec 1943, w Detling, Kent, po otrzymaniu Hurrikanów, po naszym wylaszowaniu się na nowy typ, bo wszyscy lataliśmy poprzednio na Spitfajerach, ale nie Hurrikanach, zaczęliśmy się przygotowywać do wyjazdu na Bliski Wschód” (pisownia zgodna z oryginałem), Z.A. Uchwat, *Dywizjon Gdański – 318*, [w:] *Wspomnienia. Ostatni Mohikanie szkół podchorążych lotnictwa przedwojennej Polski*, Londyn 1994, s. 264.

19 IPMS, A.XII. 1/16, k. 126; IPMS A.XII 1/73, k.4.

20 IPMS, LOT. A.V. 62/1a, Organizowanie 318 Dyonu Współpracy: uzupełnienie pers. ziemnego, k. 598.

nadania jednostce nowej anglojęzycznej nazwy, co uczyniono 29 czerwca, przemianowując ją na *No.318 (Polish) Fighter Reconnaissance Squadron*²¹. W konsekwencji polska nazwa dywizjonu również musiała się zmienić, co doprowadziło do powstania 318 Dyonu Myśliwsko-Rozpoznawczego. Nie był to jednak koniec zmian.

27 lipca 1943 r. jednostka została oficjalnie przemianowana na „318 Dyon Rozpoznawczy Gdański”²². Impulsem do tej kolejnej już zmiany były zapewne wydarzenia opisane w kronice dywizjonu pod datą 25 kwietnia 1943 r.: „Uroczyste obchodzenie całym dywizjonem świąt wielkanocnych. W czasie obiadu żołnierskiego rzucono hasło nazwania dywizjonu gdańskim i odśpiewano chóralnie zaproponowaną przez kpt. Narewskiego przyszłą pieśń dyonu”²³.

Co ciekawe, w dokumentach dywizjonu wspomniane zmiany odnotowano dopiero w „Rozkazie dziennym Nr.111” z dnia 5 sierpnia 1943 r.:

„Naczelnny Wódz nadał Dyonowi następującą nazwę:

«318 Dyon Rozpoznawczy Gdański», nazwa angielska «318 /P/ Fighter Reconnaissance Squadron», skrót «318 /P/ F.R. Squadron»²⁴. Taki zapis utrzymał się w „Rozkazach” aż do 10 grudnia 1943 r.²⁵ Dzień później znajdziemy już „318 Dyon Myśl.Rozp. Gdański”²⁶.

Patrząc na zachowaną dokumentację wypada jednak zauważyć iż, jak to czasem bywa, decyzje administracyjne miały słaby wpływ na życie codzienne. W *Operations Record Book*, dokumentacji prowadzonej po angielsku, „318.” występował po prostu jako „318 Polish Squadron”, z niewielkimi wariacjami zapisu. Jeśli zaś chodzi o dokumentację polskojęzyczną, prawdziwym „eldorado” jest zachowana w IPMS teczka dotycząca wypłaty żołdu dla żołnierzy skierowanych do dywizjonu z Armii Polskiej na Wschodzie²⁷. Na jednym z dokumentów znajdziemy pieczętkę z napisem: „318 Dyon Współpracy”, podczas gdy zatytułowano go: „Wykaz żołdu dla żołnierzy przykomenderowanych z Armii Polskiej na Wschodzie do 318 Dywizjonu Lotn. Rozpozn. Gdańskiego”. O ile jakiś niedoinformowany kopista mógłby się pomylić, o tyle dywizjon powinien posiadać już w tym czasie pieczętki z właściwą nazwą. Rzuca się to szczególnie w oczy w wypadku dokumentu z 29 marca 1944 r., gdzie obok siebie

21 IPMS, LOT. A.V. 62/1a, k. 1826; M. Powell, *The Development of British Tactical Air Power, 1940–1943. A History of Army Co-operation Command*, London 2016, s. 227.

22 IPMS, LOT. A.V. 62/1a, 318 Dyon – nadanie nazwy, k. 1994.

23 IPMS, LOT. A.V. 62/16, 318 D.M.

24 IPMS, LOT. A.V. 62/9, Rozkazy dzienne 318 Dyonu Rozpoznawczego. Rok – 1943, Rozkaz dzienny Nr. 111.

25 *Ibidem*, Rozkaz dzienny Nr. 178.

26 *Ibidem*, Rozkaz dzienny Nr. 179.

27 Warto przy tym zauważyć, iż zbiór akt dotyczących tej jednostki opatrzono (błędnie) tytułem „318 Dywizjon Myśliwski”.

znajdziemy wpisaną nazwę „318 Gdański Myśl. Rozp. Dyon” i okrągłą pieczęć dywizjonu z napisami: „318 Dyon Współpracy” i „318 Polish Squadron”²⁸.

Patrząc na powyższe, oficjalnie wprowadzone nazwy polsko- i anglojęzyczne, w jednostce powinno przeprowadzić się masowe zwolnienia i/lub reedukację personelu administracyjnego, jak również wymianę pieczęci²⁹.

DUŻY SPÓR O MAŁĄ ODZNAKĘ

Nazwanie 318 Dywizjonu „Gdańskim” miało jednak swoje dalsze konsekwencje. Brytyjczycy stali wtedy na stanowisku, iż nie uznają jakichkolwiek zmian terytorialnych dokonywanych



2. „Gdańska” odznaka 318 Dywizjonu, niezakceptowana oficjalnie przez Brytyjczyków podczas wojny

[https://commons.wikimedia.org/wiki/Categoria:No_318_\(Polish\)_Squadron_RAF#/media/File:318th_Polish_Fighter_Squadron.svg](https://commons.wikimedia.org/wiki/Categoria:No_318_(Polish)_Squadron_RAF#/media/File:318th_Polish_Fighter_Squadron.svg)

podczas wojny³⁰. Pojawienie się jednostki z nazwą będącą wyrazem dążeń terytorialnych RP było zapewne korzystne z punktu widzenia polskiego rządu, niemniej gdy podjęto starania o zaznaczenie „gdańskości” dywizjonu w oficjalnej heraldyce, pojawiły się pewne problemy.

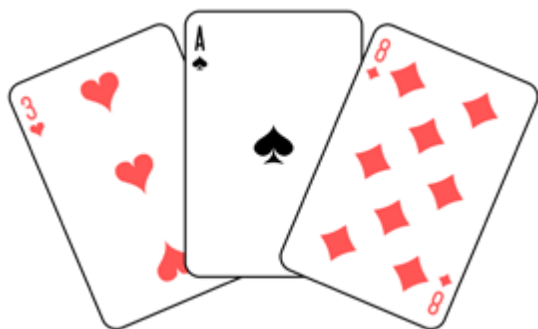
„Pewnego wieczoru dyskutowaliśmy na temat nazw i odznak przyjętych przez poszczególne polskie dywizjony, zorganizowane wcześniej. Nasz dywizjon, chociaż nazwano go dywizjonem gdańskim i miał numer 318, nie posiadał jednak odznaki. Postanowiliśmy przy-

jąć za odznakę coś, co kojarzyłoby się z miastem Gdańsk. Ad hoc zorganizowaliśmy konkurs (...). Z najbardziej oryginalnym projektem wystąpił por. Bereżecki, który zaproponował

²⁸ IPMS, LOT. A.V. 62/8, Wykaz żołdu dla żołnierzy przykomenderowanych z Armii Polskiej na Wschodzie do 318 Dywizjonu Lotn. Rozpozn. Gdańskiego.

²⁹ Na tym tle łatwo zrozumieć narzekania Bereżeckiego w lutym (3/1945) numerze „Skrzydła” na różne określenia stosowane w odniesieniu do dywizjonu – towarzyszący, łącznikowy czy współpracy. Część zapewne po prostu się myliła, inni jednak mogli stosować ww. określenia w dobrej wierze, co nie powinno dziwić, biorąc pod uwagę nieład panujący w bądź co bądź oficjalnej dokumentacji. „Pilot Myśliwsko-Rozpoznawczy” (W. Bereżecki), *Gdzie pomarańcze kwitną*, „Skrzydła. Wiadomości ze Świata. Pismo Żołnierzy Polskich Sił Pow.”, 3, r. VI, 1945, s. 7.

³⁰ Podobny problem pojawił się przy kwestii nadania polskiej nazwy lekkiemu krążownikowi HMS Dragon. Strona polska proponowała nadanie mu nazwy „Gdańsk”, co jednak spotkało się ze sprzeciwem strony brytyjskiej. A XII, 1/4, IPMS, k. 124; *Protokoły posiedzeń Rady Ministrów Rzeczypospolitej Polskiej. Tom V wrzesień 1942 – lipiec 1943*, Kraków 2001, s. 321 (przyp. 8), 386.



3. Oficjalne godło 318 Dywizjonu

[https://commons.wikimedia.org/wiki/Categoria:No._318_\(Polish\)_Squadron_RAF#/media/File:318th_Polish_Fighter_Squadron_-_alternate_emblem.svg](https://commons.wikimedia.org/wiki/Categoria:No._318_(Polish)_Squadron_RAF#/media/File:318th_Polish_Fighter_Squadron_-_alternate_emblem.svg)

dłubie, jako odznakę dywizjonu, trzy rozłożone karty określające numer dywizjonu 318, a więc: trójkę kier, asa pik i ósemkę karo.

Pomysł podobał się kolegom i jak tylko były warunki ku temu, wymalowano je na kadłubach samolotów. Group Captain potraktował to z przymrużeniem oka. Natomiast odznakę oryginalną do noszenia na mundurze wykonano w zakładzie medalierskim we Florencji³¹.

Ważnym uzupełnieniem tej historii jestteczka zachowana w zasobach brytyjskiego archiwum narodowego, niestety objętościowo dosyć skromna, poświęcona kwestii ustanowienia oficjalnej odznaki dla 318 Dywizjonu. Sprawie nadano oficjalny bieg w styczniu 1945 r., prosząc o pomoc *Air Historical Branch* w ustaleniu, jakie związki może mieć „318.” z miastem „Gdańsk (Danzig)”. Odpowiedź udzielona przez ową instytucję w marcu 1945 r. była dosyć jednoznaczna: w *Operations Record Book* jednostki nie ma żadnej wzmianki o Gdańsku³². Sprawa odznaki ciągnęła się jeszcze do października 1945 r., niestety bez osiągnięcia konkluzji. Na tej dacie kończą się materiały zgromadzone we wspomnianej teczce³³.

31 M. Galicki, *op. cit.*, s. 180. Patrząc na chronologię wydarzeń i zakładając, że autor wspomnień zamieszczał treści w książce w sposób chronologiczny, wspomniana inicjatywa musiałaby się pojawić na przełomie maja i czerwca 1944 r.

32 Bardzo ważnym (i niestety brakującym) elementem historii 318 Dywizjonu jest ustalenie, dlaczego w ogóle wystąpiono z pomysłem przyjęcia takiej nazwy. Na chwilę obecną autorowi nieznane są żadne związki któregośkolwiek z członków opisywanej jednostki z Gdańskiem czy też Wolnym Miastem Gdańsk. Brak takowych także w pieśni 318 Dywizjonu. Patrz: <https://www.polishairforce.pl/dyw318piosenka.html> [dostęp: 3 marca 2024]. Co ciekawe, dywizjon nie posiadał też własnego święta, które byłoby okazją do np. uczczenia ważnej dla jednostki daty oraz podkreślenia jej „gdańskiego” charakteru. *A short history and a few figures concerning the Polish Squadrons fighting in Great Britain, 1940–1945. 318 Danzig (Gdańsk) Fighter-Reconnaissance Squadrons*, „Skrzydła. Wiadomości ze...” 10–12, 1945, s. 15.

33 TNA, AIR 2/6837, Unit badge. No. 318 Squadron.

w stylizowanych skrzydłach umieścić herb miasta Gdańska, a nad tarczą herbu numer dywizjonu (...).

Podczas rozmowy z Gp/Capt. Milingtonem przedstawiliśmy rysunek zaprojektowanej odznaki z prośbą o zezwolenie namalowania jej na kadłubach samolotów. Groupt Captain by się zgodził, ale jak dowiedział się, że odznaka ma posiadać herb Gdańska, odrzekł, że Gdańsk na podstawie traktatu wersalskiego jest Wolnym Miastem i uważa, że tę sprawę należy odłożyć.

(...) W ostateczności, osobiście zaproponowałem tymczasowo namalować na ka-

SZKOLENIE CZAS ZACZAĆ

Według *Operations Record Book* 318 Dywizjonu, pierwszy lot próbny na samolocie Hurricane I wyposażonym w dwa aparaty fotograficzne miał miejsce 10 kwietnia 1943 r., a normalne loty rozpoczęto cztery dni później³⁴. Według „Programu wyszkolenia”, obowiązującego od 19 kwietnia, szkolenie zajmowało dziesięć tygodni. W tym okresie 100 godzin przeznaczono na pracę na ziemi, a 230 na działania w powietrzu³⁵.



4. Samolot Sea Hurricane I A

Ze zbiorów Muzeum Lotnictwa Polskiego

Patrząc na karty kroniki dywizjonu łatwo zauważyć, iż początki jednostki nie należały do najłatwiejszych. Samoloty były wysłużone, sprzętu było za mało, a część personelu robiła wszystko, by się z „318.” wydestać, czasem prowokując wręcz awantury w celu uzyskania

³⁴ TNA, AIR 27/1711/1, *Operations Record Book of 318 Polish Squadron*, kwiecień 1943, s. 2.

³⁵ IPMS, LOT. A.V. 62/3b, k. 7a/1.

karnego przeniesienia. Z kolei piloci myśliwscy mający już na koncie pewien staż bojowy narzekali na „wszelkie przejawy kancelarii w powietrzu”³⁶.



5. W ramach ćwiczeń przechodzą przez wszystkie etapy procedury, od wykonania zdjęć, poprzez ich wywołanie i analizę

© IWM (ME(RAF) 2406) <https://www.iwm.org.uk/collections/item/object/205208855>

Zbudowanie w miarę harmonijnego zespołu ludzkiego przyszło jednak relatywnie łatwo (choć nie obyło się bez pewnych ruchów kadrowych), za to z wyposażeniem technicznym kłopoty były dużo większe. Wszyscy zainteresowani wiedzieli, iż „318.” ma trafić na Bliski Wschód, gdzie rozpocznie się jego zasadnicze szkolenie, a pobyt dywizjonu w Detling jest wyłącznie tymczasowy. Jednostka dostała więc pulę starych i wystużonych maszyn, głównie w celu podtrzymania pilotażowych nawyków i zapoznania nowicjuszy z charakterystyką pracy pilota w dywizjonie myśliwsko-rozpoznawczym. W dniu 30 kwietnia stwierdzono brak pięciu spadochronów i narzędzi niezbędnych do czyszczenia i harmonizacji karabinów

³⁶ 318 D.M., IPMS, LOT. A.V. 62/16.

maszynowych, a na cały dywizjon przypadły zaledwie dwa komplety narzędzi niezbędnych do przeglądów myśliwców Hurricane i „aż” dwa kompletne aparaty fotograficzne³⁷.

Częścią procesu szkoleniowego są wypadki i Dywizjon 318., siłą rzeczy, nie mógł ich uniknąć. Na szczęście w większości z nich ucierpiały jedynie dobra materialne, a piloci wychodzili bez szwanku lub z niewielkimi obrażeniami³⁸. Niestety, nie obyło się także bez wypadków śmiertelnych. 19 kwietnia 1943 r. w wypadku lotniczym zginął F/O Jan Jakubowski³⁹: „Jeśli chodzi o sam wypadek przerwał mu silnik po dodaniu gazu przy nieudanym (nie z jego winy) lądowaniu. W chwili kiedy maszyna znajdowała się w nieco zbyt głębokim wirażu na klapach i z wypuszczonym podwoziem, «Kuba» wracając nie przetączył na zbiornik spadowy, a w głównych zbiornikach miał mało benzyny. Spadając na skraju lotniska, zabił dwóch żołnierzy z obrony lotniska”⁴⁰.

Wspomnianymi żołnierzami byli *Leading Aircraftmans* J. W. Janes i R. Hogarth z 2768 Sqdn RAF Regiment⁴¹. Śmierć lubianego kolegi nie przerwała jednak cyklu szkoleniowego, prowadzonego zarówno w powietrzu, jak i na ziemi.

Kolejny poważny wypadek miał miejsce w dniu 1 lipca 1943 r., kiedy to Hurricane pilotowany przez F/Lt. Narewskiego zapalił się w powietrzu. Pilot zdołał wylądować, jednak ciężkie poparzenia wyeliminowały go z dalszego latania⁴².

PRZENIESIENIE NA BLISKI WSCHÓD

Po zdaniu sprzętu i załatwieniu wszystkich niezbędnych formalności, personel 318 Dywizjonu (piloci i technicy) wyruszył w drogę 16 sierpnia 1943 r. na pokładzie HMT „Empress of Australia”. Sam rejs przebiegł bardzo spokojnie, na co wpływ miał – jak odnotowano w kronice – fakt obowiązywania całkowitej prohibicji na pokładzie jednostki, co było zresztą standardową praktyką tego czasu⁴³. Warto zauważyć, iż konwój wiozący m.in. załogę „318” był pierwszą od czerwca 1940 r. jednostką płynącą bezpośrednią trasą do Egiptu przez Gibraltar. Była to widoma oznaka słabości sił powietrznych i morskich państw Osi, a także – w dłuższej perspektywie – prognostyk nikłych szans na spotkanie w powietrzu z nieprzyjacielem.

37 TNA, AIR 27/1711/1, *Operations Record Book of 318 Polish Squadron*, kwiecień 1943, s. 3.

38 Aby nie przekraczać nadmiernie granic objętości artykułu, w tekście ograniczam się do najcięższych wypadków, mających miejsce przed zakończeniem działań bojowych w Europie.

39 TNA, AIR 27/1711/1, *Operations Record Book of 318 Polish Squadron*, kwiecień 1943, s. 3.

40 IPMS, LOT. A.V. 62/16, 318 D.M.

41 TNA, AIR 29/90/2, Form 540 Operation Report 2768 LAA Squadron. R.A.F. Regiment. List of Events for April 1943; TNA, AIR 28/193, R.A.F. Station, Detling, kwiecień 1943, s. 5.

42 TNA, AIR 27/1711/1, *Operations Record Book of 318 Polish Squadron*, lipiec 1943, s.1; M. Galicki, *op. cit.*, s. 125.

43 TNA, AIR 27/1711/1, *Operations Record Book of 318 /Polish/ Squadron*, sierpień 1943, s.1; IPMS, LOT.A.V. 62/16, 318 D.M.



6. Hurricane II B z widocznym pod kadłubem „brzuskiem”, niezbędnym by zmieścić aparaty fotograficzne
Ze zbiorów Muzeum Lotnictwa Polskiego

29 sierpnia konwój dotarł na miejsce przeznaczenia, do Port Saidu. Personel 318. został sprawnie wyokrętowany, a następnie (po okresie przejściowym) umieszczony 10 września w bazie RAF Muquebila, będącej pierwszym miejscem postoju jednostki na Bliskim Wschodzie.

SZKOLENIA CZĘŚĆ DRUGA

Już 14 września przybyły pierwsze samoloty, tym razem Hurricane Mk. II B, przystosowane do działania w warunkach tropikalnych. Po sprawdzeniu maszyn oraz skompletowaniu niezbędnego wyposażenia naziemnego, 20 września pierwsi piloci 318 Dywizjonu wzbili się w powietrze. 3 października odbyły się pierwsze manewry, prowadzone wspólnie z jednostkami z Korpusu Polskiego⁴⁴.

⁴⁴ *Ibidem*, październik 1943, s. 1.

Uczestnictwo w większych ćwiczeniach przyniosło „318.” nie tylko cenne doświadczenia, ale przyczyniło się również do zauważenia dywizjonu przez prasę. Co oczywiste, „318.” nigdy nie osiągnął takiego stopnia popularności jak dywizjony założone wcześniej, niemniej i on pojawiał się czasami na łamach gazet.

21 października 1943 r. rozpoczęły się ćwiczenia o kryptonimie „Virile”, z udziałem m.in. 5 Kresowej Dywizji Piechoty i 318 Dywizjonu⁴⁵. Dywizjon brał w nich udział w pełnym składzie 12 maszyn jako część sił „Filistynów”, czyli „najeźdźców”, wspierając sojuszniczą 5 KDP⁴⁶. Manewry były uważnie obserwowane przez przedstawicieli polskiej prasy, stąd też dywizjon pojawił się – anonimowo – na łamach „Dziennika Żołnierza APW”. W numerze 36. czytelnicy mogli przeczytać o „samolotach rozpoznawczych” działających w powietrzu, natomiast w nr 39. znaleźli relację z krótkich odwiedzin dziennikarzy u „naszych lotników”. W numerze 42. zamieszczono za to trochę dłuższą rozmowę z „porucznikiem S.”, referentem prasowym dywizjonu myśliwsko-rozpoznawczego, którego dziennikarze zastali w mundurze narzuconym na piżamę koloru wiśniowego. Jak tłumaczył sam porucznik: „Zbudzili mnie dzisiaj przed świtem, nie miałem czasu ani się ubrać, ani się umyć – musiałem natychmiast lecieć. Wyleciałem więc w piżamie. Oto macie panowie przykład naszej pracy – stale w powietrzu”.

W dalszej części rozmowy porucznik „S” opisał szerzej pracę dywizjonu: „Latamy nad nieprzyjacielskim terenem albo poza zasięgiem c.k.m., to znaczy ponad 3000 metrów albo «po ziemi», na wysokości kilkunastu metrów (...) Z trzech tysięcy metrów niewiele widać, przy niskim zaś locie wielka szybkość uniemożliwia rozróżnianie szczegółów w terenie. Ale dla lotnika wystarczy, ażeby coś w dole zwróciło jego uwagę. Wtedy zaczyna on obserwować i robi zdjęcie – a fotografia już zdemaskuje prawie każdy kamuflaż”⁴⁷.

Warto wspomnieć, iż wzmianka o „318.” pojawiła się także w innej gazecie. Był to „Orzeł Biały” z 5 grudnia 1943 r., gdzie zamieszczono następujący fragment: „W ciągu roku bieżącego powiększa się stan naszego lotnictwa myśliwskiego o dwa dywizjony, z których jeden został przeniesiony z lotnictwa współpracy jako myśliwsko-rozpoznawczy („309.” – dop. Ł. M.), a drugi nowosformowany o takim samym charakterze („318.” – dop. Ł. M.)”⁴⁸

W kolejnych miesiącach szkolenie nabrało tempa. Piloci doskonalili swoje umiejętności w zakresie walki powietrznej, atakowania celów naziemnych i nawodnych oraz naprowadzania

45 B. Janczak, *Organizacja i wyszkolenie Armii Polskiej na Wschodzie w latach 1942–1944*, Łódź – Warszawa 2023, s. 450.

46 TNA, AIR 27/1711/1, *Operations Record Book of 318 /Polish/ Squadron*, październik 1943, s. 2.

47 W. Domański, *Brawurowy atak na bagnety. Nasza kawaleria pancerna łamie opór (Telefonem od „korespondenta wojennego z terenu ćwiczeń APW)*, „Dziennik Żołnierza APW”, 36, 1943, r. I, s. 4; K. Kleszczyński, *Dzień po dniu na ćwiczeniach. „Najmłodsze filistynki uwolnione”*, „Dziennik Żołnierza APW”, 39, 1943, r. I, s. 3; „Taddy”, *Korespondent wojenny na froncie*, „Dziennik Żołnierza APW”, 42, 1943, r. I, s. 3.

48 Cz. Głównyński, *Walki myśliwców polskich w W. Brytanii*, „Orzeł Biały. Polska walcząca na Wschodzie”, 48 (87), 1942, r. III, s. 5.



7. Pierwszy Spitfire w jednostce

Ze zbiorów Muzeum Lotnictwa Polskiego

ognia artylerii z powietrza, a także ćwiczyli na różnego rodzaju symulatorach, co określano mianem „syntetycznego szkolenia”. Jak wspomina Władysław Nycz:

„Szkolenie w korygowaniu ognia artylerii odbywało się najpierw w sali wykładowej. Specjalna oszklona makietka o rozmiarach mniej więcej 2,5 na 2,5 metra, przedstawiała wycinek terenu w miniaturze: były tam góry, las, rzeka, drogi i mosty oraz domy. Instruktor podawał miejsce, w którym znajdował się cel, a my, po kolei, przeprowadzaliśmy «strzelanie artylerią». Podawaliśmy współrzędne celu, tak jakby to była dyspozycja dla strzelającego dział. Instruktor, słuchając nas, naciśnięciem odpowiedniego guzika z boku makietki powodował ukazanie się na makiecie dymku, symulującego wybuch pocisku na ziemi. Dawaliśmy odpowiednie poprawki, instruktor ponownie naciskał guzik, i tak korygowaliśmy ogień aż do trafienia celu. W ćwiczeniach tych chodziło głównie o to, aby nauczyć się techniki strzelania, odpowiedniej terminologii i procedury radiowej”⁴⁹.

Niestety „318”, będąc przecież w zupełnie innym miejscu, musiał mierzyć się ze starymi problemami, w tym z brakiem odpowiedniego sprzętu. Skoro miał pełnić funkcję jednostki wykonującej m.in. zadania rozpoznania fotograficznego, powinien być dosyć hojnie

49 W. Nycz, *W powietrznym zwiadzie*, Warszawa 1982, s. 76–77.

wyposażony w samoloty z aparatami fotograficznymi. Niestety dywizjon posiadał jedynie dwie (trzy?) maszyny zmodyfikowane do przenoszenia takiego sprzętu

O powadze problemu może świadczyć zaangażowanie samego Naczelnego Wodza, gen. Kazimierza Sosnkowskiego, interweniującego 10 grudnia 1943 r. w tej sprawie u oficera dowodzącego „Middle East Command”, ACM Williama Douglasa⁵⁰. Ta metoda najwyraźniej okazała się skuteczna, jako że już 14 grudnia przybyły dwa samoloty Spitfire VC, służące do zapoznania się z docelowym typem samolotu dla „318.”, a 16 grudnia dywizjon wymienił cztery samoloty Hurricane na taką samą liczbę maszyn przystosowanych do montażu aparatów fotograficznych⁵¹.

PECH NIE ODPUSZCZA

Jak już wspomniano, szkolenie nieuchronnie wiąże się z różnymi wypadkami. Nie inaczej było podczas pobytu dywizjonu na lotniskach Bliskiego Wschodu. 4 grudnia, podczas lotu ćwiczebnego, zderzyły się ze sobą dwa samoloty, pilotowane przez F/Lt. Jana Błaszczyka i Jerzego Głowackiego⁵². Piloci ponieśli śmierć na miejscu. Choć oficjalne dokumenty mówią po prostu o kolizji, to wspomnienia – rzecz jasna subiektywne – rzucają na to zdarzenie trochę inne światło.

Oddajmy głos Zdzisławowi Rygusikowi, członkowi personelu naziemnego 318 Dywizjonu: „30 km od naszej bazy w pobliżu Nazaret w miejscowości Jenina jest wielki obóz polskich dziewcząt od lat 12 do 20 (...). Tam też prowadziły nasze częste wyjazdy. Spragnione widoku mężczyzn serdecznie nas przyjmowały. (...) Przy takich okazjach nawiązywane romanse i miłości od pierwszego wejrzenia (...) Tą miłą i beztruską atmosferę przerwał tragiczny wypadek. Dwóch naszych pilotów Błaszczyk i Głowacki po wykonaniu lotów ćwiczebnych polecili nad obóz dziewcząt popisywać się akrobacją na stosunkowo niskim pułapie. W pewnym momencie jeden z nich się zagapił i zderzył się z drugim”⁵³.

Dla porządku wypada tu zauważyć, iż w kronice wyraźnie jest zaznaczone, że „miało to miejsce tuż nad lotniskiem”. Czy jednak wersja przedstawiona przez Rygusika ma jakiegokolwiek cechy prawdopodobieństwa?

Pozwolę sobie na zacytowanie dwóch innych fragmentów. Pierwszy z nich to wspomnienie przytaczanego już Galickiego, dotyczące innej sytuacji, aczkolwiek dające wgląd w temperament pilotów „318.”. W taki to sposób opisywał swoją relację z pewną znajomą:

50 IPMS, A.XII.1/49B, k. 338–339.

51 TNA, AIR 27/1711/1, *Operations Record Book of 318 /Polish/ Squadron*, grudzień 1943, s. 2; IPMS, LOT. A.V. 62/1a Korespondencja pomiędzy A.O.C. in C. Middle East z gen. Sosnkowskim w sprawie 319 Dyonu, k. 3589.

52 *Ibidem*, grudzień 1943, s. 1.

53 Z. Rygusik, *op. cit.*, s. 95.



8. Pogrzeb J. Błaszczyka i J. Głowackiego

Ze zbiorów Muzeum Lotnictwa Polskiego

„Panie są urocze, atmosfera szczerza (...). Przylecimy w sobotę. – Jurek, powiadam, musimy zapamiętać usytuowanie miejsca zamieszkania. Za tydzień będziemy ich witać z powietrza akrobacją”⁵⁴. Drugi to fragment *Książki pamiątkowej szkół młodszych ochotniczek*, publikacji zawierającej m.in. wspomnienia ze wzmiankowanego obozu kobiecego: „Nad obozem przelatują polscy lotnicy z 318 Dywizjonu, tak nisko, niziutko i zrzucają na maleńkich spadochronikach listy”⁵⁵.

Która wersja wydarzeń jest prawdziwa? Nie podejmuję się być sędzią w tej czy jakiegokolwiek innej sprawie.

NA KONTYNENT

Niezależnie od trudności i nieszczęść, nieuchronnie zbliżał się moment wystania 318 Dywizjonu do Włoch, gdzie miał wejść do służby bojowej. Można by powiedzieć „w końcu”, jako że do lutego 1944 r. morale w jednostce spadło tak bardzo, iż odnotowano to nawet w ORB dywizjonu. Piloci, niejednokrotnie mający za sobą walki w Polsce w 1939 r., wstępowali do

⁵⁴ M. Galicki, *op. cit.*, s. 144.

⁵⁵ *Książka pamiątkowa szkół młodszych ochotniczek*, Londyn 1976, s. 84.

dywizjonu z nadzieją, iż osiągnie on status operacyjnego jeszcze latem 1943 r.⁵⁶ W rzeczywistości przerzut z Korpusu do Włoch, na rzecz którego „318.” miał działać, rozpoczęto już w grudniu 1943 r., a dywizjon dalej się szkolił. Na szczęście te dni dobiegały końca.

Pierwszą oznaką zmian było zapoznawanie personelu dywizjonu z docelowymi samolotami pod postacią myśliwców Spitfire. Pierwsze dwie maszyny tego typu (w wersji VC) przybyły do dywizjonu, jak już wspomniano, 14 grudnia 1943 r., a kolejna (w zastępstwie za uszkodzonego „Spita”) – 2 lutego 1944 r.⁵⁷ 1 marca zmieniono strukturę dywizjonu z dwóch eskadr na trzy, każda licząca sobie sześć maszyn⁵⁸. 20 marca przybyło 12 samolotów Spitfire VB, a 26 marca kolejne dwa⁵⁹. Stopniowo „318.” stawał się jednostką wyposażoną we właściwy sprzęt.

9 kwietnia 1944 r. 318. Dywizjon ruszył w drogę, podzielony na rzut lotniczy, kolejowy (główny) i drogowy. Cel – Włochy.



9. Instalacja aparatu fotograficznego w kadłubie Spitfire

© IWM (CH 10847). <https://www.iwm.org.uk/collections/item/object/205195677>

56 TNA, AIR 27/1711/1, *Operations Record Book of 318 /Polish/ Squadron*, luty 1944, s. 7.

57 *Ibidem*, grudzień 1943, s. 4; luty 1944, s. 1.

58 *Ibidem*, marzec 1944, s. 1.

59 *Ibidem*, marzec 1944, s. 4–5.

W 285 SKRZYDLE

Przerzut 318 Dywizjonu na jego pierwszy obszar działania przebiegł bez większych trudności. Nowym domem „318.”, przynajmniej na pewien czas, stało się lądowisko w Trigno. Jako jednostka rozpoznawcza działająca przede wszystkim w strefie przyfrontowej, personel dywizjonu wkrótce musiał przyzwyczać się do częstych przeprowadzek.

Przerzucenie dywizjonu w obszar wykonywania zadań bojowych wiązało się ze zmianą jego podległości służbowej. Od momentu przeniesienia jednostki „318.” stał się częścią 285 Skrzydła, skupiającego w sobie jednostki rozpoznawcze. Na dzień 27 kwietnia 1944 r. znajdowały się w nim 241 *Squadron*, zajmujący się rozpoznaniem wysokościowym (Strat/R), oddział wydzielony z 683 *Squadronu*, specjalizującego się w wykonywaniu fotografii lotniczych, jak również polski 318 Dywizjon, oznaczony tu jako jednostka mająca wykonywać zadania „Tac/R”, czyli rozpoznania taktycznego⁶⁰. Jak więc widać, 285 Skrzydło było doskonale przygotowane do wykonywania zadań rozpoznawczych, łącząc w sobie jednostki

46+47

C.G. M.A.T.A.F.		Location	Notes
A.G.C. D.A.F.	285 WING	241 Sqn Strat/R Spitfire VIII & IX Det 683 Sqn FR Spitfire XI 318 Polish Sqn Tac/R Spitfire	Trigno Madra. In process of moving to Italy Mardinise
	232 WING	18 Sqn Boston III and IIIA 114 " " " " " "	Mardinise
	232 WING	15 " Baltimore IV and V 55 " " " " " "	Riferne
	3(SA) WING	12 (SA) Sqn Harrier 21 (SA) " Baltimore IV and V 223 Sqn " " " " " " 4th STORM (I.A.F.) No205	Riferne Nuova
57(B) WING	321 GROUP	445 Sqn 446 " " " " " " 447 " " " " " " 448 " " " " " "	Alesani
	340 GROUP	486 Sqn 487 " " " " " " 488 " " " " " " 489 " " " " " "	Solensara
	340 GROUP	379 Sqn 380 " " " " " " 381 " " " " " " 428 " " " " " "	Chiscaccia
	319 GROUP	437 Sqn 438 " " " " " " 439 " " " " " " 440 " " " " " "	Decimomanna

/441 Sqn

10. Fragment ODB *Mediterranean Allied Tactical Air Force* na dzień 27 kwietnia 1944 r. 318 Dywizjon określony jest tu jako będący w drodze

The Italian Campaign 1943 to 1945. Volume I, bm, brw

60 *Mediterranean Allied Tactical Air Force. Order of Battle at 27 April, 1944, [w:] The Italian Campaign 1943 to 1945. Volume I, brak roku i miejsca wydania, s. 459.*

o różnorodnych specjalizacjach. Warto przy tym dodać, iż kompozycja Skrzydła nie była stała i zmieniała się w ramach potrzeb i dostępności ludzi oraz sprzętu.

2 maja 1944 r. F/Lt Kalinowski odbył pierwszy lot bojowy w historii 318 Dywizjonu Myśliwsko-Rozpoznawczego⁶¹. Z początku polscy piloci latali w ramach poznania terenu i specyfiki pracy jako skrzydłowi pilotów z 208 *Squadronu*, jednostki zastępowanej przez 318 Dywizjon⁶². Pierwsze samodzielne loty polskich par, prowadzone od 3 marca, były lotami na tzw. wymiatanie, łącząc ze sobą patrolowanie przestrzeni powietrznej z poznawaniem okolicy. Okres aklimatyzacyjny dywizjonu trwał zaledwie dwa dni. Już 4 marca 318 Dywizjon rozpoczął samodzielną pracę operacyjną⁶³.

Następne miesiące w życiu dywizjonu były dosyć monotonne. W praktyce *Luftwaffe* była tam nieobecna, więc największe zagrożenie dla polskich pilotów stanowiła niemiecka artyleria przeciwlotnicza.

OD MAJA DO MAJA

318 Dywizjon Myśliwsko-Rozpoznawczy pozostawał na froncie przez łącznie 371 dni. W tym czasie realizował przede wszystkim loty rozpoznania taktycznego i artyleryjskiego, jak również fotograficznego. W razie potrzeb pilotów dywizjonu wysyłano także na inne misje, np. ratunkowe.

Mimo tak intensywnej służby trudno jest podsumować wysiłek pilotów i personelu naziemnego tego dywizjonu inaczej niż przez wykresy lub tabele, przedstawiające liczbę lotów, misji czy godzin spędzonych w powietrzu. 318 Dywizjon nie polował na samoloty wroga ani też nie zrzucił bomb.

Podstawowym zadaniem tego „tacanowskiego” dywizjonu, jak nazywali go sami piloci, było latanie i rozglądanie się. Jeśli wymagało tego zadanie, obserwację wzrokową można było uzupełnić poprzez zrobienie zdjęć. W razie spostrzeżenia szczególnie kuszącego krótkotrwałego celu, piloci mieli możliwość wezwania przez radio samolotów szturmowych. W niektórych wypadkach piloci „318.” samodzielnie atakowali tzw. siłę żywą nieprzyjaciela oraz pojazdy mechaniczne, otwierając ogień z działek i karabinów maszynowych⁶⁴.

61 Air 27/1711/2, *Operations Record Book*. Detail of work carried out by No.318 /Polish/ Squadron, maj 1944, s. 1.

62 TNA, AIR 27/1711/1, *Operations Record Book of 318 /Polish/ Squadron*, maj 1944, s. 1.

63 TNA, Air 27/1711/2, *op. cit.*

64 Wbrew temu, co pisze Galicki („...wszak nam strzelać zakazano, a gdyby tak wszyscy zaczęli strzelać, ujawniłoby się szybko i dotarłoby do dowództwa; wiedzieli o tym tylko mechanicy i zbrojmistrze”, s. 181), piloci dywizjonu byli przeszkoleni w atakowaniu celów naziemnych, a o efektach takowych meldowali w zwykłym trybie w sprawozdaniach z misji, IPMS, LOT.A.V. 62/4, Sprawozdanie z pracy dyonu za mc Maj 1944, s. 2: „IV. Straty zadane nplowi w miesiącu sprawozdawczym – kilka pojazdów mechanicznych zniszczonych i uszkodzonych ogniem km i działek, ostrzelany pkt obserwacyjny – potwierdzenie na G 45”.



11. Niezależnie od rodzaju misji piloci 318 Dywizjonu najczęściej latali parami. Jeden obserwował, drugi ubezpieczał

© IWM (TR 1531). <https://www.iwm.org.uk/collections/item/object/205188814>

Obserwacja celów dla artylerii była bardziej wymagająca (zarówno fizycznie, jak i psychicznie), jednak efekty ostrzału były trudne do zweryfikowania, jako że cele leżały na terenie kontrolowanym przez nieprzyjaciela, a po późniejszym zajęciu konkretnego obszaru przez wojska alianckie trudno było ocenić, kto odpowiada za dane zniszczenia i kiedy do nich doszło. Zadania fotograficzne wymagały z kolei długich przelotów w linii prostej, co narażało samoloty na ogień artylerii przeciwlotniczej.

Z racji wymogu bazowania w pobliżu linii frontu, wynikającego z charakteru pracy jednostki, dywizjon zmuszony był do regularnych przeprowadzek na lotniska o skromnym zapleczu socjalno-bytowym, a nawet w rejony nadal zagrożone działaniami wroga⁶⁵. Na przykład w Rimini „318.” działał z zaledwie częściowo rozminowanego lotniska, a w Falconara ostrzeliwała ich niemiecka artyleria dalekiego zasięgu. W Forli zaś życie personelu

⁶⁵ O warunkach bytowania na lotniskach zajmowanych przez dywizjony 285 Skrzydła świadczą niektóre zapisy w dokumentacji dywizjonu, jak choćby zakaz używania wózków startowych do oświetlania namiotów (IPMS, LOT. A.V. 62/10, Rozkaz dzienny Nr. 2) czy też zakaz wykręcania żarówek z oświetlenia pasa w celu zainstalowania ich w namiotach (IPMS, LOT. A.V. 62/11, Rozkaz dzienny Nr. 255). Skoro czegoś trzeba było zakazywać, to znaczy iż personel dywizjonów właśnie to robił.

urozmaicały nie tylko eksplozje nieprzyjacielskich pocisków, ale także niemieckie lotnictwo, atakujące dwukrotnie samo lotnisko i cele położone w pobliżu.

Skoro już o *Luftwaffe* mowa, w czasie całego okresu frontowej działalności dywizjonu doszło do zaledwie jednego bezpośredniego kontaktu w powietrzu maszyn „318.” z wrogiem. 2 września 1944 r. F/Lt Michniewicz został zaatakowany przez dwa Fw-190. Według dokumentów Niemcy zaatakowali z zaskoczenia, uszkadzając szydło i lotkę samolotu ogniem działek, a następnie uciekli⁶⁶. Dla porządku wypada też zauważyć, że wg wspomnień Galickiego (który nie uczestniczył w tym locie) atakujących było nie dwóch a jeden, i nie był to niemiecki Focke-Wulf, a amerykański P-47, którego pilot po prostu się pomylił⁶⁷. Wydaje się jednak, iż Galicki podaje w swych wspomnieniach zwykłe plotki, a nie fakty⁶⁸.

LOTY BOJOWE TO I STRATY BOJOWE

Jeśli weźmie się pod uwagę liczbę strat poniesionych przez „318.”, można określić tę jednostkę jako szczęśliwą. Biorąc pod uwagę zdarzenia mające miejsce wyłącznie podczas służby pilotów 318 Dywizjonu w swojej jednostce podczas wojny, najpoważniejszym wydarzeniem było zestrzelenie przez niemiecką artylerię przeciwlotniczą wspomnianego już F/Lt Kuryłowicza w dniu 9 sierpnia 1944 r. w trakcie wykonywania zadania bojowego. Pilot przeżył i dostał się do niemieckiej niewoli⁶⁹.

Niestety, nie można zamknąć listy strat wyłącznie na tym jednym zdarzeniu bez uwzględnienia strat poniesionych wśród pilotów z 318 Dywizjonu przydzielonych tymczasowo do innych jednostek.

W pierwszych miesiącach frontowej służby, „318.” miał relatywnie wielu pilotów, więc „wypożyczanie” ich do innych jednostek nie było niczym niezwykłym⁷⁰. Z jednej strony uzupełniano luki w innych dywizjonach, a z drugiej polscy piloci mieli okazję na poszerzenie

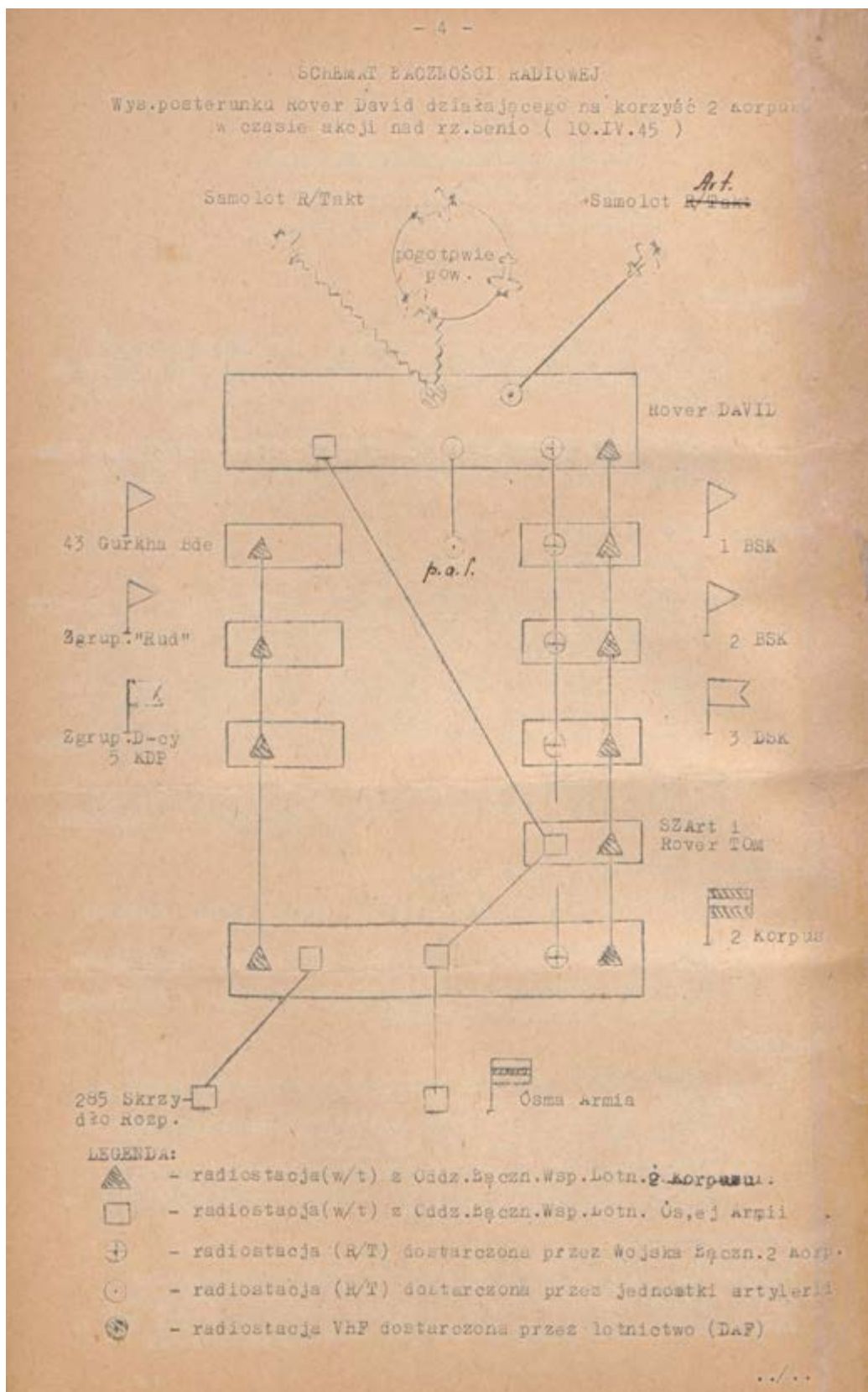
66 TNA, AIR 27/1710/2, *Royal Air Force Operations Record Book*. Appendices. Headquarters No 318 (Polish) Squadron June 1943 – July 1946, k. 229. IPMS, LOT. A.V. 62/4, Sprawozdanie z działalności Dyonu za miesiąc wrzesień 1944 r.

67 M. Galicki, *op. cit.*, s. 203–204. Na dodatek, Galicki błędnie przesuwając wspomniane wydarzenie na sierpień.

68 W kronice dywizjonu widnieje zapis: „W kasynie starym zwyczajem wyśmiewano się, że były to amerykańskie Thunderbolty, ale to już zawsze najpoważniejszą rzeczą wykpią”. Coś, co było żartem dla rozładowania napięcia, Galicki podaje jako fakt.

69 Wypada dodać, iż 23 kwietnia 1945 r. podobny los prawie przypadł w udziale P/O Mieczysławowi Sawickiemu. Pilot ten musiał lądować przymusowo po niemieckiej stronie frontu z powodu uszkodzenia maszyny przez niemiecką obronę przeciwlotniczą, udało mu się jednak uniknąć schwytania i dotrzeć do wojsk alianckich. W. Nycz, *op. cit.*, s. 226–236.

70 To „dobrodziejstwo inwentarza” skończyło się w listopadzie 1944 r., kiedy to w związku z ograniczonym dopływem nowych pilotów i kończeniem tur operacyjnych przez weteranów, „318.” sam zaczął odczuwać niedobory. IPMS, LOT. A.V. 62/4, Sprawozdanie z pracy 318 Dyonu Rozpoznawczego. Rok 1944. Sprawozdanie z pracy dyonu za mc. Listopad 1944, s. 2.



12. Schemat łączności radiowej w czasie akcji nad rzeką Senio dobrze pokazujący, w jakich warunkach organizacyjnych działały samoloty 318 Dywizjonu współpracujące np. z 2 Korpusem Polskim. Wsparcie lotnicze natychmiastowe (Rover i pogotowie powietrzne), 1945
<https://polona.pl/item-view/50921b03-475f-4fb4-8538-a6d85d58eb7e?page=7>

puli osobistych doświadczeń⁷¹. Pewnego rodzaju tajemnicą poliszynela jest także to, iż dla pilotów z „myśliwskimi” korzeniami wykonywanie zadań wyłącznie rozpoznawczych było dosyć nudne, więc prosili o przydziały do dywizjonów myśliwskich. Tam niestety szczęście „318.” już ich nie chroniło.

W dniu 9 sierpnia 1944 r. zginął F/Lt Szarzyński, przydzielony tymczasowo do 92 Squadronu. 30 sierpnia zestrzelono samolot F/O Nowaka (241 Squadron), pilot nie przeżył, 1 września natomiast zginął F/Lt Hamankiewicz, również przydzielony do „241.”⁷².

Koniec 1944 roku przyniósł ze sobą jeszcze jedno wydarzenie w życiu dywizjonu. 21 grudnia przywrócono podział „318.” na dwie eskadry, wykorzystując personel rozwiązanej eskadry „C” do łatania luk kadrowych⁷³.

„BANDA JEŁOPÓW” CZY „POWIETRZNA KANCELARIA”? PRÓBA PODSUMOWANIA

Koniec wojny nie oznaczał ani końca istnienia 318 Dywizjonu, ani końca latania. Jednostka dalej funkcjonowała, realizując różne zadania dla administracji wojskowej, patrolując z powietrza granicę pomiędzy Austrią i Jugosławią „w poszukiwaniu band przemytniczych i dywersyjnych w Alpach” oraz szkoląc pilotów⁷⁴.

Wszystko jednak kiedyś się kończy. 11 sierpnia 1946 r. dywizjon otrzymał rozkaz przeniesienia się do Wielkiej Brytanii, co zrealizowano pomiędzy 15 a 19 sierpnia⁷⁵. Ostatnie sprawozdanie, za listopad, przygotowano 8 grudnia 1946 r.⁷⁶ Kolejnego już nie było. 12 grudnia 1946 r. historia 318 Dywizjonu dobiegła końca⁷⁷.

71 Dla równowagi, w styczniu 1945 r. do „318.” przybyło czterech pilotów południowoafrykańskich z *No.40 Squadron SAAF*, jak również jeden Brytyjczyk i jeden Nowozelandczyk. TNA, AIR 27/1711/17, *Operations Record Book of 318 (Polish) Squadron*, styczeń 1945, s. 1. W maju 1946 r. pojawiło się tam nawet dwóch Włochów, jednak trudno mówić tu o realnych uzupełnieniach. TNA, AIR 27/1711/27, *Operations Record Book of 318 /Polish/ Squadron*, maj 1946, s. 1.

72 TNA, AIR 27/1711/7, *Operations Record Book of 318 /Polish/ Squadron*, sierpień 1944, s. 1, 3; TNA, AIR 27/1711/9, *Operations Record Book of 318 /Polish/ Squadron*, wrzesień 1944, s. 1.

73 TNA, AIR 27/1711/15, *Operations Record Book of 318 /Polish/ Squadron*, grudzień 1944, s. 2. Jeszcze w lipcu 1944 r. zakładano, że zbędny personel z „318.” zostanie wykorzystany do przekształcenia 1586 Eskadry z powrotem w 301 Dywizjon Bombowy. Co ciekawe, wcześniejsze założenia teoretyczne zakładały budowę kolejnego dywizjonu myśliwsko-rozpoznawczego na bazie „318.”, tak jak on sam powstał w dużej mierze na bazie kadry z „309.”. IPMS, LOT. A.V. 62/1b, L.dz: 2219/tjn./Org./44.

74 IPMS, LOT. A.V. 62/6, Sprawozdania z pracy. 318 Dyon Myśliwski. Rok 1946, Sprawozdanie z działalności dyonu za mc. styczeń 1946.

75 *Ibidem*, Sprawozdanie z działalności dyonu za miesiąc Sierpień 1946.

76 *Ibidem*, Sprawozdanie z działalności dyonu za miesiąc Listopad 1946.

77 IPMS, LOT. A.V. 62/3c, Protokół likwidacyjny. W tym samym dokumencie (dot. porządkowania i archiwizacji dokumentacji), sporządzonym 28 lutego 1947 r., mieści się fragment rozdzierający serce każdego badacza. „Pozostałe pisma zarówno polskie jak i angielskie o treści nieaktualnej lub odnoszącej się do współczesnych okoliczności życia i pracy Dywizjonu zniszczyć”.

Próba podsumowania historii 318 Dywizjonu Myśliwsko-Rozpoznawczego jest dosyć trudna, nawet z perspektywy lat. Sformowano go praktycznie w połowie wojny z personelu pochodzącego z różnych jednostek, by pełnił rolę prawie że służebną wobec sił lądowych, będąc „oczami” artylerii i jednostek naziemnych. *Operations Record Book* dywizjonu nie jest wypełniona informacjami o zestrzeleniach czy celnych bombardowaniach. Zamiast tego znajdziemy tam monotonne szeregi wpisów dotyczących misji rozpoznawczych, realizowanych w ciągu dni, tygodni i miesięcy. Ta „para” tu, ta „para” tam. Tu „Tac/R”, tam „Arty/R” czy „Photo/R”. Choć praca całego 318 Dywizjonu była bezcenna dla alianckich sił lądowych i wiązała się ze statym poczuciem zagrożenia, w raportach i sprawozdaniach wypada błąd.

Na jakie określenie zasłużyli więc owi „gdańscy” lotnicy? Czy możemy nazwać ich „bandą jełopów”, jak zrobił to anonimowy czytelnik „Skrzydła”, czyniąc swój dopisek na egzemplarzu gazety zachowanym w zbiorach Biblioteki Uniwersytetu Warszawskiego⁷⁸? A może w ślad za kroniką dywizjonu określić pracę pilotów jako „kancelarię w powietrzu”⁷⁹? Czy może zdecydować się na inne określenie?

Patrząc na losy 318 Dywizjonu z pewnego dystansu uważam, iż pierwsze z określeń można stanowczo odrzucić. „Jełopy” nie latałyby w strefie bezpośredniego zagrożenia życia, wypatrując celów na ziemi i działając na rzecz swych niewidocznych towarzyszy broni. Trudno też zgodzić się z ową „kancelarią”, choć niechęć pilotów myśliwskich do realizowania zadań obserwacyjnych i rozpoznawczych jest dosyć zrozumiała.

Ten dywizjon został od początku stworzony jako jednostka do zadań ważnych, acz mało widowiskowych. Służba w nim była trudna i niebezpieczna. Ktoś to jednak musiał robić, bo bez rozpoznania lotniczego artyleria nie wiedziałaby, gdzie strzelać, a nacierające wojska lądowe miałyby o wiele trudniejsze zadanie. Rozpoznanie lotnicze, mówiąc krótko, pozwala na oszczędzenie żołnierskiej krwi jednostek lądowych.

Najlepszym zakończeniem niniejszego artykułu będzie więc cytat z jednego z pilotów 318.: „Dywizjon myśliwsko-rozpoznawczy, to tak! Nie jesteśmy przecież bezbronnym barankiem, lecąc, nie dostajemy ostony, a to dlatego, że nie tylko potrafimy długo i cierpliwie podpatrywać, lecz możemy się odgryźć lub zaatakować sami. Jesteśmy dla naszego nieprzyjaciela natrętnym, uzbrojonym okiem”⁸⁰.

Lepszej charakterystyki pracy 318 Dywizjonu nie jestem sobie w stanie wyobrazić.

78 „Skrzydła. Wiadomości ze...”, 7, r. VI, 1945, s. 4.

79 IPMS, LOT. A.V. 62/16, 318 D.M.

80 „Pilot Myśliwsko-Rozpoznawczy” (W. Bereżecki), *Gdzie pomarańcze kwitną*, „Skrzydła. Wiadomości ze...”, 3, r. VI, 1945, s. 7.

BIBLIOGRAFIA

Źródła archiwalne:

Instytut Polski i Muzeum im. gen. Władysława Sikorskiego

A XII, 1/4. Akta jawne, 1941–1944.

A.XII. 1/16. Materiały do niewydanych Dzienników Rozkazów, V. 1940.

A.XII.1/49B. Polskie Siły Zbrojne – Polskie Siły Powietrzne, 1940–1944.

A.XII 1/73. Akta ogólne, 1940–1944.

LOT. A.V. 62/1a. Akta organizacyjne, 1943.

LOT. A.V. 62/1b. Akta organizacyjne, 1944.

LOT. A.V. 62/3b. Akta wyszkoleniowe.

LOT. A.V. 62/3c. Akta administracyjne.

LOT. A.V. 62/4. Sprawozdania z pracy, 1944.

LOT. A.V. 62/6. Sprawozdania z pracy, 1946.

LOT. A.V. 62/8. Wykaz wylatanych godzin, 1945.

LOT. A.V. 62/9. Rozkazy dzienne, 1943.

LOT. A.V. 62/10. Rozkazy dzienne, 1 półrocze 1944.

LOT. A.V. 62/11. Rozkazy dzienne, 2 półrocze 1944.

LOT. A.V. 62/16. Kronika dywizjonu IV 1943–VII 1945.

PRM 174/1 Rada Lotnicza 1942–1945, Część B.

The National Archives

AIR 2/6837. Unit badge: No.318 Squadron.

AIR 27/1710/2. Squadron Number: 318. Appendices.

AIR 27/1711/1. Squadron Number: 318. Summary of events.

AIR 27/1711/2. Squadron Number: 318. Records of events.

AIR 27/1711/7. Squadron Number: 318. Summary of events.

AIR 27/1711/9. Squadron Number: 318. Summary of events.

AIR 27/1711/15. Squadron Number: 318. Summary of events.

AIR 27/1711/17. Squadron Number: 318. Summary of events.

AIR 27/1711/27. Squadron Number: 318. Summary of events.

AIR 28/193. Detling. With appendices.

AIR 29/90/2. 2768 Squadron RAF Regiment.

Opracowania źródłowe:

Protokoły posiedzeń Rady Ministrów Rzeczypospolitej Polskiej. Tom V wrzesień 1942 – lipiec 1943,
Kraków 2001.

Wspomnienia:

- Galicki M., *Wspomnienia z 318 Dywizjonu Myśliwsko-Rozpoznawczego „Gdańskiego”*, Poznań 1996.
- Knapp S., *Kwadratowe słońce*, Biłgoraj 2017.
- Nycz W., *W powietrznym zwiadzie*, Warszawa 1982.
- Preihs J., *Wspomnienia – Dywizjon 318*, [w:] *Czyż mogli dać więcej? Dzieje 13 promocji SPL w Dęblinie*, Londyn 1989.
- Uchwat Z.A., *Dywizjon Gdański – 318*, [w:] *„Wspomnienia. Ostatni Mohikanie szkół podchorążych lotnictwa przedwojennej Polski”*, Londyn 1994.

Prasa:

- „Taddy”, *Korespondent wojenny na froncie*, „Dziennik Żołnierza APW”, 42, 1943.
- A short history and a few figures concerning the Polish Squadrons fighting in Great Britain, 1940–1945. 318 Danzig (Gdańsk) Fighter-Reconnaissance Squadrons*, „Skrzydła. Wiadomości ze Świata. Pismo Żołnierzy Polskich Sił Pow.,” 10–12, 1945, r. VI.
- Bereżecki W., *Gdzie pomarańcze kwitną*, „Skrzydła. Wiadomości ze Świata. Pismo Żołnierzy Polskich Sił Pow.,” 3, 1945, r. VI.
- Domański W., *Brawurowy atak na bagnety. Nasza kawaleria pancerna łamie opór (Telefonem od „korespondenta wojennego z terenu ćwiczeń APW)*, „Dziennik Żołnierza APW”, 36, 1943, r. I.
- Główczyński Cz., *Walki myśliwców polskich w W. Brytanii*, „Orzeł Biały. Polska walcząca na Wschodzie”, 48(87), 1942, r. III.
- Kleszczyński K., *Dzień po dniu na ćwiczeniach. „Najmłodsze filistynki uwolnione”*, „Dziennik Żołnierza APW”, 39, 1943, r. I.
- „Skrzydła. Wiadomości ze Świata. Pismo Żołnierzy Polskich Sił Pow.,” 7, 1945, r. VI.

Opracowania:

- Cynk J.B., *The Polish Air Force at war. The official history. Vol. II 1943–1945*, Atglen 1998.
- Janczak B., *Organizacja i wyszkolenie Armii Polskiej na Wschodzie w latach 1942–1944*, Łódź – Warszawa 2023.
- Książka pamiątkowa szkół młodszych ochotniczek*, Londyn 1976.
- The Italian Campaign 1943 to 1945. Volume I*, bm, brw.
- Powell M., *The Development of British Tactical Air Power, 1940–1943. A History of Army Co-operation Command*, London 2016.
- Ryguś Z., *Lot do wolności. Druga wojna światowa 1939–1945*, Wschowa 2019.
- Zmyślony W., *W turmie i stalagu: kapitan Lew Kuryłowicz w niewoli u dwóch wrogów*, [w:] *Za linią wroga*, Warszawa 2015, s. 192–227.

O AUTORZE

Łukasz Męczykowski – historyk, doktor nauk humanistycznych o specjalności historia najnowsza powszechna. Z zawodu nauczyciel, z zainteresowań historyk wojskowości i uzbrojenia.
e-mail: meczyk84@gmail.com