

Doktori (PhD) értekezés

Stier Petra

2025

NEMZETI KÖZSZOLGÁLATI EGYETEM

Hadtudományi Doktori Iskola

Stier Petra:

Lengyel pilóták az angliai csatában

Doktori (PhD) értekezés

Témavezetők:

Prof. Dr. Csikány Tamás ny. dandártábornok,
egyetemi tanár

.....

Dr. Csengeri János őrnagy, egyetemi docens

.....

Budapest, 2025

TARTALOMJEGYZÉK

BEVEZETÉS	5
A TÉMA IDŐSZERŰSÉGE, BEMUTATÁSA, A TÉMAVÁLASZTÁS MOTIVÁCIÓJA ..	6
A TUDOMÁNYOS PROBLÉMA MEGFOGALMAZÁSA	8
A KUTATÁSI HIPOTÉZISEK MEGHATÁROZÁSA	9
A KUTATÁSI CÉLOK MEGFOGALMAZÁSA	10
AZ ALKALMAZOTT KUTATÁSI MÓDSZEREK	11
A TÉMA SZAKIRODALMI ÁTTEKINTÉSE	12
AZ ÉRTEKEZÉS FELÉPÍTÉSE	14
I. AZ ANGLIAI CSATA TÖRTÉNELMI HÁTTERE ÉS ÁTTEKINTÉSE	16
1. TÖRTÉNELMI HÁTTÉR.....	16
1.1. A II. világháború kirobbanása.....	16
1.1.1. Lengyelország helyzete a II. világháború kirobbanásakor	17
1.1.1.2. Lengyelországi hadszíntér	17
1.1.1.3. Az emigrációs lengyel kormány megalakulása.....	19
1.2. A FRANCIAORSZÁGI CSATA	27
1.3. A szembenálló felek bemutatása.....	30
1.3.1. A legfontosabb légierő elméletek bemutatása.....	30
1.3.2. Luftwaffe.....	34
1.3.3. RAF.....	43
1.3.3.1. Technikai fejlesztések.....	50
<i>Az ENIGMA</i>	51
<i>A radarrendszer</i>	54
1.3.3.2. Parancsnokságok	56

1.3.3.3. Háttértámogató szervezetek	60
Légi Szállítási Tartalékos Légierő (Air Transportation Auxiliary – ATA).....	60
1.3.3.4. Nők a RAF kötelékében	62
Női Tartalékos Légierő (Women's Auxiliary Air Force – WAAF)	62
1.4. ADOLF HITLER VS. WINSTON CHURCHILL – A VEZETŐK ÉS CÉLJAIK	
ÖSSZEHASONLÍTÁSA	63
1.5. SIR HUGH DOWDING VS. HERMANN GÖRING, AVAGY A LÉGIERŐK	
PARANCSNOKAINAK ÖSSZEHASONLÍTÁSA.....	66
1.6. A LUFTWAFFE ÉS A RAF TECHNIKAI ÖSSZEHASONLÍTÁSÁNAK ÖSSZEGZÉSE	
.....	70
1.7. POLISH AIR FORCE (PAF)	74
1.8 ALAPEGYSÉGEK.....	81
1.9 RÉSZÖSSZEGZÉS	83
1.10. RÉSZKÖVETKEZTETÉSEK.....	86
II. A LENGYEL PILÓTÁK INTEGRÁLÁSÁNAK FOLYAMATA	89
2.1. Az 1940. évi egyezmény.....	90
2.2. Az integrálódás folyamata, kiképzés menete.....	91
2.3. A repülőszázadok létrehozása	94
2.4. A Lengyel Női Tartalékos Légierő (Pomocnicza Lotnicza Służba Kobiet – PLSK)...	109
2.5. Részösszegzés.....	111
2.6. Részkövetkeztetések	113
III. A LENGYEL REPÜLŐSZÁZADOK SZEREPVÁLLALÁSA AZ	
ANGLIAI CSATÁBAN.....	115
3.1. Az angliai csata szakaszainak bemutatása	115
3.2. A harcéri események összegzése	124
3.3. Eredmények	167
3.4. Az angliai csata után	178

3.4.1. A lengyel repülőszázadok további sorsa	178
3.4.2. Churchill és a lengyel kérdés	182
3.5. Személyes kapcsolatteremtési kísérlet és forrásértékű visszaemlékezések.....	183
3.6. Részösszegzés.....	191
3.7. Részkövetkeztetések	193
BEFEJEZÉS	195
Összegzett következtetések	195
A kutatási célkitűzésekkel kapcsolatos hipotézisek vizsgálata.....	200
Új tudományos eredmények	203
Ajánlások, a kutatási eredmények gyakorlati felhasználhatósága.....	205
FELHASZNÁLT IRODALOM.....	207
FÜGGELÉKEK.....	215
A Luftwaffe és a RAF veszteségei az angliai csata első szakaszában.....	215
A Luftwaffe és a RAF veszteségei az angliai csata második szakaszában.....	216
A Luftwaffe és a RAF veszteségei London bombázásakor	217
A Luftwaffe és a RAF veszteségei az angliai csata utolsó szakaszában.....	218
Rendfokozatok a légierőnél a második világháború idején.....	220
A kutatási célok, kérdések, hipotézisek, valamint módszerek összegzése	221
KÉPEK, ÁBRÁK, TÉRKÉPEK, TÁBLÁZATOK JEGYZÉKE	222
Ábrajegyzék.....	222
Táblázatok jegyzéke	223
SZERZŐ EDDIG MEGJELENT PUBLIKÁCIÓI.....	225

BEVEZETÉS

1903. december 17-én a Wright-fivérek, Orville és Wilbur Wright, sikeresen végrehajtották az ember által irányított, motoros, nehezebb a levegőnél elv alapján működő repülőgép első dokumentált repülését.¹ Ezen mérföldkőnek számító eseményt követően a repülőgépek fejlesztése gyors ütemben folytatódott, melynek eredményeként az első világháború kitöréséig a légierők önálló katonai szereplőkké váltak, amelyeket a hadsereg és a haditengerészet műveleteinek támogatására alkalmaztak. A repülőgépek felderítési, bombázási és harci képességei jelentős mértékben hozzájárultak a hadviselés új dimenzióinak megjelenéséhez. A háborút követő években a légierők stratégiai jelentősége egyértelművé vált, és ezzel párhuzamosan megjelentek az első légierő-koncepciók is. Ezek a koncepciók meghatározták a légi hadviselés főbb kérdéseit, az erők működési módjait, valamint a légi haderő és a szárazföldi erők közötti kapcsolatot. Különböző vezetők és gondolkodók különböző elképzeléseket fogalmaztak meg a légierő stratégiájáról.

A Harmadik Birodalom légieroje (továbbiakban: Luftwaffe) esetében az első világháború tapasztalatai alapján alakult ki az együttműködő légierő koncepciója, amelyben a repülők szoros együttműködése a szárazföldi erőkkel volt a fő hangsúly. Ezzel szemben a Brit Királyi Légierő (továbbiakban: RAF) az önálló légierő elméletét követte, amely szerint a légierőnek önálló haderőként kell működnie, elsődleges feladata pedig a légi fölény megszerzése és fenntartása volt.

Giulio Douhet, az első légierő elmélet egyik meghatározó alakja szerint a légi hadviselés legfontosabb célja a légi uralom kivívása, valamint a stratégiai bombázások végrehajtása az ellenség potenciális erőforrásai ellen. Hugh Trenchard, a RAF első marsallja a bombázás és a légierő, mint stratégiai eszköz híve volt, ugyanakkor fontosnak tartotta a civilek szenvedéseinek minimalizálását. William L. Mitchell amerikai tábornok a légierő elsődleges céljaként az ellenséges légierő megsemmisítését és a légi fölény elérését tartotta, valamint hangsúlyozta a stratégiai bombázások fontosságát. Walther Wever német katonatiszt a légi fölény elérését és

¹ Tarján M. Tamás: Először száll fel a Wright testvérek repülőgépe. Rubicon Online. <https://rubicon.hu/kalendarium/1903-december-17-eloszor-szall-fel-a-wright-testverek-repulogepe> (letöltve: 2024.12.17.)

fenntartását tartotta kulcsfontosságúnak, valamint hangsúlyozta a stratégiai bombázás jelentőségét a háború kimenetelére gyakorolt hatás szempontjából.

Ezek az elméletek és koncepciók alapvetően meghatározták a második világháború légierőinek stratégiáját és fejlődését, így nagy hatással voltak a modern hadviselésre. A Luftwaffe és az RAF különféle stratégiai és fejlesztései alapvetően formálták a második világháború légi harcának dinamikáját és kimenetelét.

Az angliai csata 1940 nyarán és őszén zajlott. A történészek a második világháború egyik fő légi hadműveleteként tartják számon. Számos összecsapás volt a brit és a német légierő tagjai között a levegőben, ám a németeknek nem sikerült véghez vinni a kitűzött célt, miszerint a légi fölényt kell megszerezni Anglia déli része felett.

A Luftwaffe fő feladata az lett volna, hogy megakadályozza az ellenség légierőjének beavatkozását a szárazföldi támadásnál, valamint, hogy akadályozza a Királyi Haditengerészet mozgását. Továbbá a németek a RAF oly mértékű meggyengítését tűzték ki célul 1940. augusztus közepére, hogy az ne veszélyeztethesse a német csapatok átkelését a csatornán.²

A TÉMA IDŐSZERŰSÉGE, BEMUTATÁSA, A TÉMAVÁLASZTÁS MOTIVÁCIÓJA

Személyes érdeklődésem a téma iránt már egyetemi tanulmányaim alatt körvonalazódott. 2013-ban végeztem a Debreceni Egyetem szlavisztika–lengyel szakirányán, ahol már alapszakos záródolgozatomat is a 303. lengyel repülőszázad történetének szenteltem. A repülés és a légi hadviselés iránti elkötelezettségem azonban nem csupán elméleti síkon jelentkezett: 2012-ben önkéntesként részt vettem a Nyíregyházán megrendezett Advanced Műrepülő Világbajnokságon, amelyen 20 ország 83 pilótája vett részt, köztük számos lengyel versenyző. A velük folytatott beszélgetések, különösen az, amikor érdeklődni kezdtek tanulmányaim iránt, majd egybehangzóan azt javasolták, hogy szakdolgozatomat a 303. repülőszázad történetéről írjam, meghatározó impulzusként hatottak további kutatói irányultságomra.

² KRAJNC Zoltán: A légierő eszmerendszerként való értelmezése. In: Krajnc Zoltán (szerk.): A katonai-vezetői-parancsnoki (harcászati vezetői) kompetenciák fejlesztésének lehetséges stratégiája, Budapest, Nemzeti Közszolgálati Egyetem, 2014. p. 62.

A téma feldolgozása során hamar világossá vált számomra, hogy magyar nyelven nem található szakirodalom a 303. repülőszázadról, illetve általában véve a lengyel pilóták szerepéről az angliai csatában. Ezért már alapszakos kutatásomban is elsősorban lengyel és angol nyelvű forrásokra kellett támaszkodnom. Mesterképzésem idején a fókuszot kiszélesítettem: kutatásomat már nem csupán egyetlen repülőszázadra, hanem a teljes brit hadrendbe beosztott lengyel légierő történetére vonatkoztattam, azonban még ekkor is szembesülnöm kellett azzal, hogy a témának magyar nyelvű feldolgozása továbbra is hiányos.

A 2020-as év – az angliai csata 80. évfordulója – különösen intenzív időszaka volt a témával kapcsolatos újabb kiadványok, tanulmányok, dokumentumfilmek megjelenésének. Ekkor figyeltem fel arra, hogy az információk mennyisége ugyan növekedett, ám a különböző források gyakran egymásnak ellentmondó adatokat és értelmezéseket közölnek. Különösen igaz ez a lengyel pilóták eredményességére, illetve az angliai csata végkimenetelére gyakorolt hatásuk megítélésére. A doktori kutatás során célul tűztam ki, hogy módszeresen és több aspektusból vizsgálom meg e témát, elmélyítve korábbi kutatásaimat, miközben a tudományos igényesség jegyében szélesítem a forrásbázist és a szakirodalmi megalapozottságot.

Értekezésem három fő fókuszpont köré épül:

- **Elsőként** a lengyel pilóták beilleszkedésének és intézményes integrációjának folyamatát vizsgálom a Királyi Légierőn (Royal Air Force – RAF) belül, különös tekintettel az önállóságuk mértékére és a nemzeti identitásuk megőrzésére irányuló törekvésekre.
- **Másodsorban** arra keresek választ, hogy vajon a lengyel pilóták harci eredményessége valóban kimagaslott-e más nemzetek pilótáihoz képest, vagy e narratíva részben a háború utáni emlékezetpolitikai konstrukciók terméke.
- **Harmadrészt** az eltérő veszteségi és győzelmi statisztikák elemzésére vállalkozom, különösen arra fókuszálva, hogy a források közötti eltérések miként magyarázhatók propagandisztikus szándékkal, forráshiánnyal vagy módszertani különbségekkel.

Kutatásom aktualitását abban látom, hogy a második világháborús hadászati és harcászati események tanulmányozása nemcsak történeti szempontból jelentős, hanem a jelenkor számára is tanulságokkal szolgálhat. A kisebb államok szövetségi rendszeren belüli katonai együttműködésének elemzése különösen fontos lehet napjaink geopolitikai környezetében, továbbá a történeti tapasztalatok oktatásban való felhasználhatósága is indokoltá teszi a téma feldolgozását.

Fontos kiemelnem, hogy dolgozatom elsősorban az 1940. július 1. és október 31. közötti időszakra koncentrál, vagyis az angliai csata legintenzívebb szakaszára. Természetesen a téma további bővítési lehetőségeket is rejt magában: egyrészt az 1941-ben megalakuló további lengyel repülőszázadok történetének és teljesítményének összehasonlító elemzése, másrészt a háborút követő brit–lengyel viszonyrendszer alakulásának vizsgálata is újabb kutatási irányokat nyithat meg a jövőben.

A TUDOMÁNYOS PROBLÉMA MEGFOGALMAZÁSA

Az értekezésem központi tudományos problémáját úgy fogalmaznám meg, hogy bár a második világháború eseményeit feldolgozó szakirodalom rendkívül gazdag és sokrétű – különösen az angliai csatát illetően –, a lengyel pilóták szerepének átfogó, kritikai és kontextusba helyezett vizsgálata, különösen magyar nyelven, továbbra is hiányterületnek számít. A harcéri eseményekről – legyen szó akár napi szintű kronológiákról, haditechnikai elemzésekről, parancsnoki döntésekről, életrajzokról vagy stratégiai értékelésekről – számos angol és lengyel nyelvű feldolgozás áll rendelkezésre. Ezzel szemben a magyar nyelvű tudományos közegben a témát csak szórványosan érintették, jellemzően ismeretterjesztő szinten, vagy kizárólag a brit hadvezetés perspektívájából.

Kifejezetten a lengyel pilóták szerepét illetően az egyetlen említésre méltó magyar nyelven megjelent regény a Tadeusz H. Rolski *Fehér sas kék mezőben*³ című háborús visszaemlékezése, amely bár fontos forrásértékkel bír, mégsem tekinthető tudományos műnek. Ezen kívül csupán néhány, elsősorban ismeretterjesztő blogbejegyzés és rövidebb írás foglalkozik a témával, amelyek ugyan értékes részinformációkat tartalmazhatnak, de nem helyettesítik a módszertanilag megalapozott, forráskritikára épülő történeti feldolgozást.

Kutatásom egyik célkitűzése tehát az volt, hogy e tudományos hiányt részben pótoljam, és egy olyan átfogó, történetírói igényességgel megírt magyar nyelvű munka készüljön, amely képes kontextusba helyezni a lengyel pilóták szerepét, és új megvilágításba helyezi az angliai

³ ROLSKI, Tadeusz H.: *Fehér sas kék mezőben*, Kossuth Könyvkiadó–Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1978.

csata eseményeit. Mindezt nem csupán a történeti ismeretek bővítése érdekében tartom fontosnak, hanem azért is, mert úgy vélem, a téma számos olyan aspektust érint – hadászati gondolkodás, szövetségi struktúrák, kisebb államok katonai részvétele –, amelyek releváns tanulságokkal szolgálhatnak a jelenkori biztonságpolitikai gondolkodás és a katonai együttműködés értelmezése szempontjából is.

Különösen érdekesnek tartom azt a kérdést, hogy miként képes egy kis- vagy középhatalom, mint Lengyelország, hatékonyan integrálódni egy nagyhatalmi szövetségi rendszerbe úgy, hogy közben – akár formálisan, akár informálisan – megőrizze saját katonai karakterét, és autonómiát vívjon ki magának a hadviselés egyes színterein. A brit–lengyel, valamint a francia–lengyel kormányközi egyezmények kiváló példái annak, hogy milyen stratégiai és diplomáciai eszközökkel lehet biztosítani egy kisállam részvételét egy nagy volumenű nemzetközi hadműveletben úgy, hogy annak ne csupán passzív alanya, hanem aktív, szuverén szereplője is lehessen.

Különösen fontosnak tartom, hogy a történelmi és hadtörténelmi ismeretek ne csupán kutatási szinten jelenjenek meg, hanem az oktatásban is hasznosíthatók legyenek. A vizsgálatom során levont következtetések jól beépíthetők a felsőoktatás hadtörténeti tantárgyaiba, és elősegíthetik a hallgatók átfogóbb gondolkodását a hadászat, a katonai diplomácia és a kollektív emlékezet kérdéseivel kapcsolatban. Kutatásom célja ezért nemcsak új tudományos eredmények megfogalmazása, hanem azok gyakorlati – különösen oktatási – hasznosíthatóságának bemutatása is.

A KUTATÁSI HIPOTÉZISEK MEGHATÁROZÁSA

A téma előtanulmányozásakor, illetve a tudományos kutatásom alatt az alábbi problémákkal szembesültem, melyek alapján megalkottam a hipotéziseimet:

Probléma: a lengyel források szinte mindegyikének tanulmányozása során találkoztam azzal a kijelentéssel, hogy a lengyel pilóták eredményesebbek voltak a brit társaiknál. Vajon a statisztikák is megerősítik ezt, vagy pedig ezen híresztelések valamilyen propaganda eszközei lehettek, netalán csak szimplán a lengyelekre általánosan jellemző hőskultusz miatt terjedt el ez a nézet? **Hipotézis:** a lengyel pilóták eredményesebbek voltak a Brit Királyi Légierő

tagjainál, már csak azért is, mert mire Angliába kerültek, már túl voltak az első éles bevetéseiken.

Probléma: a lengyel szakirodalom vizsgálatakor szintén többször előfordult az a kijelentés, hogy mivel a pilótáik eredményesebbek voltak a többiekénél, a lengyel eredmények nagymértékben befolyásolták az angliai csata kimenetelét (sőt több helyen ez úgy szerepel, hogy a lengyelek nyerték meg az angliai csatát a briteknek). Vajon a 139 pilóta által kilőtt ellenséges repülőgép mennyisége tényleg akkora mértékben befolyásolta-e a csata végkimenetelét, mint ahogy azt olvashatjuk? **Hipotézis:** a lengyel pilóták döntő mértékben befolyásolták az angliai csata végkimenetelét.

Probléma: a forrásokat vizsgálva feltűnt, hogy a lengyel repülőszázadoknak nem csak angol, hanem lengyel vezetője is volt. A képeken a RAF egyenruháján megtalálható volt a Lengyel Légierő jelképe is, lengyel századjelvényt használtak (bár elméletileg utóbbiakat nem hivatalosan). **Hipotézis:** a lengyelek nagyfokú önállóságot kaptak a Brit Királyi Légierőn belül.

Probléma: bár Churchill megígérte a lengyeleknek, hogy Anglia soha nem fog megfélekezni hősiességükről, mégis 1946-ban a Londonban VI. György király előtt elvonuló menetben a szövetséges és ellenálló harminc nemzet képviselői között nem szerepeltek a lengyelek. A források többségében nem, vagy csak érintőlegesen foglalkoznak a témával. **Hipotézis:** Churchill a kibontakozó nemzetközi helyzetet figyelembe véve, a Szovjetunióval való jövőbeli potenciális együttműködés reménye érdekében elzárkózott a lengyelekkel való együttműködés minden formájától.

A KUTATÁSI CÉLOK MEGFOGALMAZÁSA

A kutatásom elsődleges célja, hogy több szempontból, lehetőleg minél jobban feltárva mutassam be a lengyel pilóták angliai csatában való részvételét és a jövőben is felhasználható tanulságokat vonjak le. Feltárom továbbá, hogy kis államként hogyan működtek közre a szövetséges légierők harctéri tevékenységükben.

Második iránya a kutatásomnak a Luftwaffe és a Királyi Légierő meglévő statisztikáinak számbeli jelentős különbségeinek miértjére való válasz keresése. Továbbá egy olyan átfogó dolgozat készítése, mely a témában magyarul irodalmat keresők számára is hasznos lehet.

A fenti célok elérése érdekében:

- A dolgozatom első fejezeteiben röviden bemutatom a vizsgált korszakom történelmi-politikai hátterét, illetve a korszakban jelentős légierő gondolkodók elméleteit;
- Összehasonlítom az angliai csatában részt vevő brit és német légierőt szervezeti, szerkezeti és technikai felszereltségi szempontból;
- Egyik alappillérként vizsgálni fogom az 1940-ben aláírt francia-lengyel és brit-lengyel kormányközi egyezményeket, melyek a Lengyel Légierőről és annak a francia, illetve brit kötelékbe történő beintegrálásáról szólnak, valamint megvizsgálom annak megvalósulását;
- A dolgozatom nagyobb részében a brit és német légierők által elért eredményeket vetem össze belefoglalva a brit egységeken belül harcoló lengyel egységek eredményeit is.
- Mivel egy átfogó értekezés megírása a célom, a fentiek alapján megvizsgálom és összegzem a kapott válaszokat a hipotéziseimre és a dolgozatom végén vázolom a következtetéseimet és az elért tudományos eredményeket.

AZ ALKALMAZOTT KUTATÁSI MÓDSZEREK

A disszertációm elkészítésekor a fő célom az, hogy minél valósághűbben vázoljam fel a történelmi eseményeket. A kutatásom jelentős része alkalmazott kutatás, mivel a meglévő dokumentációkra és szakirodalmakra támaszkodva vázolom fel az angliai csata történelmi

hátterét, a lengyel pilóták integrációjának folyamatát, valamint a harctéri eseményeket, keresve az elért eredmények hasznosítási lehetőségeit.⁴

A lengyel pilóták integrációjának, bevetési eredményeik vizsgálatakor elemzem (analízis)⁵ az adatokat, statisztikákat és azokat összevetve vonom le a következtetéseimet. Az elemzések után a kapott eredményeket összegzem és viszonyítom a teljes Brit Királyi Légierő statisztikáihoz. (szintézis) A kapott elemzések eredményeinek hipotéziseimmel való összevetését követően levonom a következtetéseket (indukció).⁶

Feltáró módszer alkalmazásával a Varsói Katonai Levéltár, valamint a brit Nemzeti Levéltár levéltári dokumentumait, meglévő szakirodalmat elemzek, valamint felhasználom a levont következtetéseimet.

A kutatásom során megszerzett információimat ellenőriztem, azokat konferenciákon, előadásokon prezentáltam, valamint a megjelent publikációimban ismerttettem. Magyar és főleg idegen nyelvű szakirodalmat, szabályzatokat, folyóiratokat, cikkeket, valamint interneten fellelhető tudományos igényű tartalomszolgáltatók cikkeit, videóbejegyzéseit vizsgáltam.

A TÉMA SZAKIRODALMI ÁTTEKINTÉSE

2012-ben mikor az alapszakos szakdolgozatom megírásának kezdtem neki, alig találtam szakirodalmat. Egy lengyel vadászpilóta segítségével jutottam hozzá Robert Gretzyngier és Wojtek Matusiak átfogó kiadványához, melynek címe *Polacy w obronie Wielkiej Brytanii*. Számomra ez a kötet volt az alap kiindulópont, mivel a szerzők részletesen, napokra lebontva próbálták meg rekonstruálni a levéltári források alapján a lengyelek részvételét az angliai csatában. Ezt a művet vettem én is alapul a harctéri események felvázolásánál.

A másik alpmű számomra Olaf Groehler *A légi háborúk története: 1910-1980* című kötete volt. A kötet bár 1983-ban készült, kellő tárgyilagossággal mutatja be a légi háborúk történetét, köztük az angliai csatáét is, annak ellenére, hogy inkább átfogó mű.

⁴ GŐCZE István: A tudományelmélet és kutatómódszertan alapjai, Budapest, ZMNE, Katonai Stratégiai Tanszék, 2010. p. 35.

⁵ GŐCZE (2010) i.m. p. 45.

⁶ GŐCZE (2010) i.m. p. 22.

Az 1977-ben megjelent Len Deighton Vadászrepülők című könyve egy igen részletes és alapos összefoglalója az angliai csatának. A szerző a légierő felépítésétől a technikai felszereltségig behatóan hasonlítja össze a Luftwaffe és a RAF haderejét, bemutatja a két légierő vezetőjét, stratégiáját, valamint magát az angliai csatát. Bár elég szakmai anyag, mégis kellően érthető a témához nem értők számára is. Én a dolgozatom megírásakor a 2013-ban megjelent kötetet használtam fel.

A második világháború kirobbanását, valamint a lengyelek Nagy-Britanniába történő eljútását amennyiben tudtam, igyekeztem magyarországi lengyel történelemmel foglalkozó szerzők - mint például Szokolay Katalin, Kovács István, Mitrovits Miklós - művei alapján bemutatni.

A disszertációm megírásának kezdetekor továbbra sem állt rendelkezésemre használható magyar nyelvű szakirodalom, így a Varsói katonai Levéltár, valamint a londoni Sikorski Intézet forrásanyagát kezdtem el elemezni és azok felhasználhatóságát feltérképezni. Sajnos a legtöbb anyag, amihez hozzájutottam, az az angliai csata alatti dokumentumokban nem bővelkedik, inkább 1941-től állnak rendelkezésre források, melyek viszont már nem képezik a disszertációm részét.

Az angliai csatát feldolgozó irodalmi alkotások mennyisége a 2000-es évek során, valamint főleg a 80. évforduló alkalmából jelentősen megnőtt. Számos szakirodalmi, szórakoztató irodalmi és laikusok számára készült album, kiadvány készült. Ezeket a műveket főleg a légierők bemutatásakor, valamint a statisztikai adatok összehasonlításakor használtam fel. Nagyon sok kötet a második világháború témakörön belül az angliai csata csak egy igen apró részével foglalkozik, úgy, mint például Tony Holmes, aki két szembenálló repülőgéptípus használatának összehasonlítását (Spitfire vs Bf 109) végzi el az adott korszak alatt.

Különösen hasznos forrásnak tartom Garry Campion The Good Fight – Battle of Britain Propaganda and the Few című művét. A szerző alaposan bemutatja a brit Légügyi Minisztérium felépítését, propagandára szánt költségvetését és minden olyan szempontból megvizsgálja az angliai csata eseményeit, melyre hatással volt a kormány kommunikációja. Ez a kötet is világosan rámutat arra a problémakörre, miszerint a háborúk során a lejelentett és a nyilvánosság felé kommunikált győzelmek és veszteségek számát fenntartással kell kezelni.

Végezetül fontosnak tartom kiemelni, hogy a rendfokozatok fordításánál az alábbi táblázatot használtam: <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/2vhSzakkonyv->

AZ ÉRTEKEZÉS FELÉPÍTÉSE

A dolgozatom elején felvázolom a témaválasztásom motivációját, a tudományos problémát, melyek alapján megfogalmazom a hipotéziseimet és a kutatási céljaimat. Ismertetem továbbá az alkalmazott kutatási módszereimet, valamint betekintést adok a kutatásom során felhasznált szakirodalom tartalmába.

Három nagy fejezetre osztottam a dolgozatom további részét.

Az első fejezetben a téma történelmi háttérét vázolom fel a második világháború kirobbanásának ismertetésével, leszűkítve azt a lengyelországi hadszíntérre. Közben vizsgálom Lengyelország helyzetét az adott események tükrében, valamint az emigráns lengyel kormány megalakulását és annak tagjait is ismertetem. Egy alfejezetet dedikálok annak, hogy bemutassam a Luftwaffe-t és a Brit Királyi Légierőt. Bemutatom az angliai csata során bevetett repülőket és technikai eszközöket, valamint kitérek a Brit Királyi Légierő ezen technikákat összefogó parancsnokságaira is. Ezeken felül összehasonlítom Adolf Hitler és Winston Churchill, valamint Herman Göring és Sir Hugh Dowding vezetési koncepcióját, stratégiai elképzeléseit és a személyiségüket is.

A második nagy fejezetben a lengyel pilóták beintegrálásának folyamatát szemléltetem az 1940. évi brit-lengyel egyezmény tükrében. Megvizsgálom, hogy az egyezményben foglaltak milyen módon teljesültek, milyen kiképzést kaptak a pilóták, valamint ismertetem a lengyel repülőszázadok létrehozását a Brit Királyi Légierőn belül. Kitekintésként szentelek egy rövid fejezetet a Lengyel Női Tartalékos Légierőnek is.

A harmadik nagy fejezetemben vizsgálom a lengyel pilóták szerepvállalását az angliai csatában. A fejezet bevezetéseképp ismertetem magának a csatának a szakaszait, majd kitérek a nagyobb volumenű bevetések vizsgálatára. Áttekintem a lengyel pilóták által végrehajtott bevetéseket, összehasonlítva a Brit Királyi Légierő többi egysége által elért eredményekkel. Elemzem a rendelkezésre álló statisztikai adatokat is, annak érdekében, hogy választ adjak azon hipotézisemre, miszerint a lengyel pilóták döntően befolyásolták az angliai csata végkimenetelét. A téma árnyaltabb bemutatását egy személyes interjú is segíti, amely két

lengyel pilóta – Kazimierz Wünsche és Tadeusz Roman – életútját, valamint háborús szolgálatuk főbb állomásait ismerteti. Kitekintek továbbá a létrehozott repülőszázadok későbbi bevetéseire is.

Végezetül összegzem a kutatást, áttekintem és értékelem a meghatározott céljaimat. Igazolom, vagy cáfolom a hipotéziseimet, illetve megfogalmazom a disszertáció kutatási eredményeit. A dolgozatom lezárásaként felvázolom annak jövőbeni lehetséges felhasználhatóságát.

I. AZ ANGLIAI CSATA TÖRTÉNELMI HÁTTERE ÉS ÁTTEKINTÉSE

1. TÖRTÉNELMI HÁTTÉR

1.1. A II. világháború kirobbanása

Már az első világháborút lezáró békerendszerek⁷ megkötésekor tudni lehetett, hogy ennek a háborúnak még nincs vége. Foch marsall kijelentése szerint: „Ez nem béke, csak fegyverszünet húsz évre.” Nem sokat tévedett.

A második világháború kirobbanásához több ok is vezetett. Első oka a már fent említett Párizs környéki békeszerződések létrejötte. Második, fontosabb ok a németek egyre agresszívebb terjeszkedése. Hitler 1933-ban kilépett a Népszövetségből, és elrendelte egy modern hadsereg létrehozását. 1935-ben a Saar-vidék egy népszavazás eredményeként Németországhoz került. Spanyolországban kitört a polgárháború 1936-ban, ez a németeknek lehetőséget teremtett az új modern fegyverek, harci eszközök kipróbálására.

⁷ A versailles-i békerendszer, amelyet az első világháború végét követően 1919. június 28-án írtak alá a párizsi békekonferencián, Németország felelősségét kimondó „háborús bűnösségi záradékkal” (War Guilt Clause) együtt rögzítette a háború utáni rendezés alapjait. A német vereséget követően a német haderőt számos radikális katonai korlátozás sújtotta: az szárazföldi hadsereg létszámát 100 000 főre csökkentették, eltörölték a vezérkart, és megtiltották a tengeralattjárók, tankok, mérgesgáz és katonai repülőgépek gyártását és üzemeltetését. A Rajna-vidék teljes területe, valamint annak keleti sávja (max. 50 km) demilitarizált övezetté vált, amelyet az Alliansz szövetségesek megszállása alatt tartottak. A béke súlyos jóvátételi kötelezettségeket rótt Németországra, és jelentős területi veszteségeket hozott – az ország elveszítette gyarmatait, valamint több száz éve német területeket, például Elzász-Lotaringiát, Poznań, Nyugat-Poroszországot és a Szilézia egy részét. (Forrás: https://hu.wikipedia.org/wiki/Versailles-i_b%C3%A9keszerz%C5%91d%C3%A9s letöltve:2025.07.28.)

1938 márciusában Ausztriát a Német Birodalomhoz csatolták (Anschluss). Szeptemberben a müncheni egyezmény⁸ eredményeként Németország további területekre tett szert (a Szudéta-vidék elcsatolása).⁹

1.1.1. LENGYELORSZÁG HELYZETE A II. VILÁGHÁBORÚ KIROBBANÁSAKOR

1.1.1.2. LENGYELORSZÁGI HADSZÍNTÉR

Az Anschluss és a Szudéta-vidék megszerzése után Hitler figyelme Gdańsk/Danzig városa felé terelődött. Tudta, hogy a szovjetek is ugyanúgy magukénak akarják Lengyelországot, mint ő maga, így Ribbentrop egyezséget ajánlott fel a szovjeteknek.¹⁰ Így jött létre a Molotov–Ribbentrop paktum, amelyet 1939. augusztus 23-án kötött meg a náci Németország és a Szovjetunió. A paktum hivatalosan egy megnehtámadási szerződés volt. A dokumentum szerint a felek kölcsönösen tartózkodnak egymás megtámadásától, és a jövőbeni konfliktusukat békés úton rendezik. A megállapodás azonban egy titkos záradékot is tartalmazott, amelyben a két nagyhatalom Kelet-Európa érdekszféráit osztotta fel egymás között.

A záradék értelmében:

- Finnország, Észtország, Lettország és Besszarábia a Szovjetunió érdekszférájába került;
- Litvánia eredetileg szintén a szovjet félhez tartozott volna, de egy későbbi kiegészítő jegyzőkönyv alapján Németország kapta volna meg;
- Lengyelország esetében a Visztula és a San folyók vonala mentén határozták meg a német és szovjet megszállási övezetek határát, előkészítve az ország de facto felosztását – ennek térképi ábrázolását a 1. ábra szemlélteti.

⁸ A Müncheni egyezmény (1938. szeptember 29–30.) során a Német Birodalom, az Egyesült Királyság, Franciaország és Olaszország úgy döntött, hogy Csehszlovákia kénytelen átadni a Szudéta-vidéket Németországnak, ezzel igyekezve elkerülni egy újabb európai háborút. Az egyezmény *Csehszlovákia hozzájárulása nélkül* jött létre és lényegében a megbékéltetés politikájának csúcsát jelentette. Bár időlegesen elodázta a konfliktust, végső soron stratégiai ponton meggyengítette a csehszlovák állam integritását, és hozzájárult a második világháború kirobbanásához. (Forrás: <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-magyarorszag-a-masodik-vilaghaboruban-lexikon-a-zs-F062E/m-F0B8D/muncheni-egyezmény-F0C31/> letöltve:2025.07.28.)

⁹ SZOKOLAY Katalin: Lengyelország története, Balassi Kiadó, Budapest, 1996, p. 173-175.

¹⁰ U.o.

A paktum megkötése lehetővé tette Hitler számára, hogy keleti front nélkül indítson háborút Lengyelország ellen.¹¹



1. ábra: Lengyelország felosztása a Molotov-Ribbentrop paktum szerint (Nagy Béla által tervezett térkép)¹²

Alfred Helmut Naujocks őrnagy megbízott csapata megrohamozta a Gliwice-i német rádióállomást 1939. augusztus 31-én este. A lengyel egyenruhába öltözött csapat berontott a rádió stúdiójába, leadtak egy lengyel nyelvű németellenes adást, majd távozni akartak az

¹¹ MITROVITS Miklós: Background to the Molotov–Ribbentrop Pact Legends and Facts, (https://keki.uni-nke.hu/document/keki-uni-nke-hu/Molotov_Ribbentrop_eng2.pdf letöltve: 2024. 02. 21.)

¹² MITROVITS Miklós: Background to the Molotov–Ribbentrop Pact Legends and Facts, p. 2. (https://keki.uni-nke.hu/document/keki-uni-nke-hu/Molotov_Ribbentrop_eng2.pdf letöltve: 2024. 02. 21.)

épületből, de nem jutottak messzire. Az SS tisztjei lelőtték a csapat tagjait, s a holttesteket az épület előtt hagyták. Másnap hajnalban a helyi rendőrség (miután valószínűleg tudtak az akcióról) mikor rájuk talált, elterjesztették a hírt, hogy a lengyelek ok nélkül megtámadták Németországot.¹³ 1939. szeptember 1-jén a Harmadik Birodalom lerohanta Lengyelországot, ezzel kitört a második világháború. A szeptemberi hadjárat során módszeresen támadták a nagyvárosokat, katonai bázisokat, repülőtereket, és viszonylag gyorsan eljutottak Varsóig. Szeptember 17-én a szovjet hadsereg is megtámadta Lengyelországot. Bár ez mai napig kérdés, hogy Sztálin miért csak ekkor avatkozott bele a háborúba.¹⁴

Lengyelországot teljesen váratlanul érte a német támadás, így hatékonyan védekezni sem tudott ellene. A lengyel állam totálisan szétesett, az országban káosz uralkodott, a kormánynak menekülnie kellett.

1.1.1.3. AZ EMIGRÁCIÓS LENGYEL KORMÁNY MEGALKULÁSA

A szeptemberi hadjárat után a légierő személyzet nagy részének el kellett hagynia Lengyelországot. Ebben a helyzetben kezdődött meg a Franciaországba vezető evakuációs útvonalak előkészítése, melyek a következőképpen alakultak:

- *„Tengeri útvonal - A romániai Balczik és Konstantca kikötőiből Máltán keresztül Marseille-be. Az első transzportokat Bejrútba irányították és csak onnan Marseille-be.*
- *Szárazföldi és tengeri útvonal - Kezdetben szárazföldi úton Jugoszláviába és Görögországba, majd Pireusz és Split kikötőiből tengeri úton Marseille-be.*
- *Szárazföldi útvonal - Jugoszlávián és Olaszországon keresztül Lyonba. Ezt az utat főleg a kezdeti időkben használták, amikor az olaszok még engedélyezték a területükön való áthaladást.*
- *Kombinált útvonal 1. - A balti köztársaságokból, kezdetben légi úton Svédországon keresztül Hollandiába, majd onnan szárazföldi úton Franciaországba.*

¹³ DAVIES, Norman: Lengyelország története, Osiris Kiadó, Budapest, 2006. p. 760.

¹⁴ SZOKOLAY (1996) i.m. p. 173-175.

- *Kombinált útvonal 2. - A balti köztársaságokból tengeri vagy légi úton Svédországba. Ezután szárazföldi úton Norvégiába, onnan tengeri úton az Egyesült Királyságba, majd Franciaországba.*"¹⁵

A szovjet támadás után a lengyel kormány áttette székhelyét Romániába. A román kormány német nyomásra megtiltotta szabad mozgásukat az országon belül, így Ignacy Mościcki – Lengyelország akkori elnöke – átadta Władysław Raczkiewicznek a hatalmat, aki ekkor Párizsban tartózkodott, majd a kormány többi tagja is lemondott.

1939. szeptember 30-án Raczkiewicz megbízta Władysław Sikorskit¹⁶, hogy hozzon létre egy új lengyel kormányt. Ezáltal, Lengyelország, mint állam nem szűnt meg, hanem terület nélküli államként működött tovább.

Az 1939. szeptember 30-án Párizsban megalakult lengyel kormány az alábbi személyekből állt:

- Miniszteri Tanács elnöke és hadügyminiszter - Władysław Sikorski
- Miniszteri Tanács elnökhelyettese - Stanisław Stroński,
- Külügyminiszter - August Zaleski,
- Népjóléti miniszter - Jan Stańczyk,
- Pénzügyminiszter - Adam Koc.¹⁷

A kormány újjászervezése után a következő fontos kérdés a légierő újjászervezése lett, hamarosan meg is kezdődtek a tárgyalások a brit és francia kormánnyal annak mikéntjéről.

1939. október 25-én brit, francia és lengyel delegáció találkozott a Francia Légügyi Minisztériumban a Lengyel Légierő létrehozásának részletei megtárgyalásának céljából. A

¹⁵ BELCARZ, Bartłomiej: Polskie Lotnictwo we Francji, Stratus, Sandomierz, 2002, p. 41

¹⁶ Władysław Sikorski (1881–1943) lengyel tábornok, politikus és államférfi, a második világháború idején a londoni emigráns lengyel kormány miniszterelnöke és a Lengyel Fegyveres Erők főparancsnoka volt. Már az első világháborúban és a lengyel–szovjet háborúban is fontos katonai szerepet játszott, majd az 1920-as években rövid ideig miniszterelnökként is tevékenykedett. A második világháború kitörése után kulcsszerepe volt a lengyel emigráns hadsereg újjászervezésében, valamint a brit és szövetséges hatalmakkal való diplomáciai kapcsolatok fenntartásában. 1943 júliusában máig tisztázatlan körülmények között vesztette életét Gibraltárnál egy repülőgép-szerencsétlenségben. (Forrás: https://en.wikipedia.org/wiki/W%C5%82adys%C5%82aw_Sikorski (letöltve: 2025.07.28.)

¹⁷ <https://archiwa.pilsudski.org/dokument.php?nonav=1&nrrar=701&nrzesp=9&sygn=10&handle=701.180/984> (letöltve: 2024. 02. 05.)

lengyel álláspont szerint Nagy-Britanniában kell újjáalakítani a légierőt több okból kifolyólag. Az első és legfontosabb érvük, hogy a személyzetük ismerte a brit repülőgépmotorokat viszont a francia technikáról semmi fogalmuk nem volt. A másik érv, amely Anglia mellett szólt számukra az az, hogy a technikai feltételeket jobban biztosítottak látták.¹⁸

A francia és a brit érdekek megegyeztek, miszerint a repülő személyzetet egyenlően kellene elosztani a két ország között, így hamarabb bevetethetők lennének. A briteknek már csak azért is jött kapóra ez az álláspont, mert hirtelen kellett volna sok embernek szállást és ellátást biztosítani.

A tárgyalások végén abban egyezt meg a három fél, hogy 300 repülő személyzetet és 2000 technikai személyzetet telepítenek át Nagy-Britanniába.¹⁹

A Romániából történő kitelepítést ezután felgyorsították, ám nem volt egyszerű, hiszen a németek minden útvonalat, vasúti csomópontot, kikötőt szigorúan ellenőriztek.

A Lengyel Légierő tagjai közül több mint ezren érték el Magyarországot 1939. szeptember 20-ára. Habár Románia Lengyelország szövetségese volt, mégis a lengyel menekülteknek jobb sora volt Magyarországon, mint Romániában. Pedig ekkor a két ország nem állt egy oldalon, és Magyarországot nem kötötte semmi, csak a többszáz éves barátság hagyománya Lengyelországhoz.

Az internálótáborok főként a Miskolc környéki katonai régióban, az észak-nyugati régiókban és a Balaton környékén voltak. A nagykáta tábor volt az egyik legnagyobb, 40 tiszt és 465 egyéb rendfokozatú katonát szállásoltak itt el barakkokban, nem használt gyárakban vagy adott esetben akár üdülőhelyeken.²⁰

A táborokat hamarosan létre is hozták, engedélyezték az önkormányzatok megalapítását és a lengyel hadseregarancsnok végig látogatta az összes táborát annak érdekében, hogy ellenőrizze a csapatok megfelelő ellátottságát. Nem voltak szigorú szabályzatok, a lengyelek szabadon mozoghattak a táborok környéki erdőkben, vagy akár a közeli városokban is.²¹ Ezen intézkedéseket végig gondolva láthatjuk, hogy Magyarország lényegében szabad átutazást biztosított a nyugat felé menekülő lengyeleknek.

¹⁸ LISIEWICZ, Mieczyslaw: *Destiny can wait, The Polish Air Force in the Second World War*. The Battery Press Inc. Nashville, 1988. p. 20.

¹⁹ LISIEWICZ (1988) i.m. p. 21.

²⁰ LISIEWICZ (1988) i.m. p. 24.

²¹ LISIEWICZ (1988) i.m. p. 25.

Nemsokkal a táborok felállítása után a teljes evakuációs tervet is kidolgozták. Két útvonal jöhetett szóba, az egyik Jugoszlávián és Olaszországon keresztül, a másik Jugoszlávián és Görögországon keresztül vezetett. Ám egy idő után a németeknek feltűnt a sok lengyel menekült a vasútvonalak mentén. Németország utasította Magyarországot a lengyel menekültekkel való bánásmód szigorítására. Német katonák folyamatos ellenőrzés alatt tartották a táborokat, hoteleket, vasúti várókat és az utakat, valamint meg kellett tagadni a lengyel útlevelek érvényesítését. Ennek ellenére a kimenekítések folytatódtak.²²

A menekültek Marseille-be érkezésük után Lyonba utaztak a Lengyel Légierő bázisára. A légierő vezérkara kezdetben a francia hadsereg vezérkarának része volt, ám a későbbiekben önálló egysége lett a Francia Légügyi Minisztériumnak. Vezetője Józef Zajac tábornok.

A korábban említett megállapodások eredményeként két központtal szerveződött újra a Lengyel Légierő. Nagy-Britanniában a Brit Királyi Légierőbe integrálták be a lengyeleket, mint a Brit Királyi Légierő Önkéntes Tartalékosai, a Lengyel Légierő nagyobb része pedig Franciaországban maradt.²³ Lyon-Bron²⁴-ban volt a központ annak ellenére, hogy se kiképzés nem volt, sem felszerelések, de még egyenruha sem állt rendelkezésre.

Az 1940. január 4-én létrejött francia-lengyel légügyi megállapodás értelmében két vadászpilóta századot hoztak létre, valamint egy-két hadsereggel együttműködő repülőszázadot. 1940. január 10-én az 1. Lengyel Vadászpilóta Század megkezdte a kiképzést Stefan Łaskiewicz ezredes vezetésével Montpellier-ben. A francia hatóságok által három hónaposnak hirdetett tréninget a lengyelek egy hónap alatt teljesítették. A pilóták mindegyike mintegy húsz repült órát gyűjtött a legkisebb baleset nélkül.²⁵

Amikor a lengyelek éppen nem franciát tanultak, akkor a kézikönyveket tanulmányozták, pletykáltak, és így folytatódta a *"végtelen beszélgetések a repülőgépekről, amelyekről formálisan álmodtunk"*.^{26,27}

²² U.o.

²³ LISIEWICZ (1988) i.m. p. 31.

²⁴ Már az ősz folyamán kijelölték a Lyon-Bron repülőteret a lengyel légierő helyőrségének és a fő kiképzőhelynek, de a kiképzőközpont a hivatalos működését 1939. december 15-én kezdte meg. <https://szlakinadziei.ipn.gov.pl/sne/exposures/places/9517,LyonBron.html> (letöltve: 2024. április 30.)

²⁵ LISIEWICZ (1988) i.m. p. 32.

²⁶ MALINOWSKI, Cz. - Wspomnienia z kampanii wrześniowej i z walk 303 Dywizjonu Bombowego, WIH Sygn. /21/31

²⁷ BELCARZ (2002) i.m. p. 46.

A terv az volt, hogy két vadászrepülő századot hoznak létre Franciaországban:

- 1. Varsó Repülőszázad – amelyet teljes egészében a korábbi Varsó repülőszázad személyzete tett ki;
- 2. Krakkó-Poznan Repülőszázad – amelyet pedig a Montpellier raj valamint a 2. és 3. Repülőezred személyzete tett ki.

Montpellier-ben miután a lengyel pilóták bemutatták képességeiket, felfüggesztették a kiképzéseket, ráadásként létrehozták a „Finn Repülőszázadot”. Ahogyan a neve is mutatja, Finnországban készültek bevetni őket, ám amikor 1940. május 10-én Németország megtámadta Belgiumot, a francia kormány úgy döntött, hazai terepen veti be őket. Át is nevezték 145-1 Repülőszázadra.

Hamarosan nyilvánvalóvá vált, hogy a Királyi Légierő számára kijelölt személyzet Nagy-Britanniába történő evakuálása ellenére a Franciaországban maradt lengyel repülők száma messze meghaladta az addig szervezett egységek szükségleteit. Ennek következtében két alternatívát vázoltak fel a megállapodások felülvizsgálata után. Az első alternatíva szerint:

- 4 vadászrepülő századot,
- 3 felderítő repülőszázadot, és
- 3 bombázó repülőszázadot kell létrehozni, melyekből egy bombázó és egy felderítő repülőszázadot Szíriában vetnek be.²⁸

A másik alternatívát arra az esetre vázolták fel, amennyiben nem vetnének be lengyeleket Szíriában. Eszerint:

- 6 vadászrepülő századot,
- 4 felderítő repülőszázadot,
- 2 bombázó repülőszázadot kellene létrehozni.

A Lengyel Légierő 1940. május 14-én a következő alakulatokból állt:

- 145. Vadászrepülő század (1. Lengyel Varsó Repülőszázad) - teljesen kiképzett személyzettel;
- 2. Vadászrepülő század – az egyik fele a francia hadszíntéren bevetésen, a másik fele kiképzés alatt, repülőgépre várva;
- 3. Vadászrepülő század – kiképzés alatt;

²⁸ LISIEWICZ (1988) i.m. p. 33-34.

- 4. Vadászrepülő század – kiképzés alatt;
- 1. Felderítő repülőszázad – Lyonban repülőgépre várnak;
- 2. Felderítő repülőszázad – földi kiképzés alatt;
- 1. Bombázó repülőszázad – túl későn hozták létre, így már nem tudták bevetni Franciaországban.²⁹

Ezekon felül Montpellier-ben négy szerelőegységet alapítottak egymotoros gépek javítására/karbantartására. Montpellier-ben 40 fő pilótát tudtak kiképezni egy hónap alatt. Franciaország szerte létesültek kiképzőközpontok, mint pl.: Cherbourg-ban, Toulouse-ban vagy Clermont-Ferrand-ban, továbbá Észak-Afrikában is folyt pilótaképzés. 1940 júniusára a Lengyel Légierő 7000 főt számlált.³⁰

1940 májusában Németország lerohanta Hollandiát, Belgiumot, Luxemburgot és Franciaországot.³¹ Eközben a lengyel repülők vadászegységekre osztva részt vettek a franciaországi csatában. A 2. ábra szemlélteti, hogy 1940-ben Franciaország területén hol állomásoztak a Lengyel Léágierő egységei.

²⁹ U.o.

³⁰ LISIEWICZ (1988) i.m. p. 35.

³¹ BEEVOR, Antony, The Second World War. Weidenfeld & Nicolson Kiadó, London 2012. p. 95.



2. ábra: Lengyel Légierő egységei Franciaországban 1940-ben³²

Több, a francia élvonalbeli egységekhez csatolt vadászosztály is győzelmekeket aratott. Ám a francia hadseregben uralkodó szervezatlenség és a francia lakosság vonakodása a háború folytatásától meghozta a fegyverszünetet, és arra kényszerítette a lengyel erőket, hogy egységeiket Nagy-Britanniába vonják vissza.³³

³² CZYNK, Jerzy B.: The Polish Air Force At War: the Official History Vol. 1, 1939-1943, Schiffer Publishing, Atglen, PA, 1998., p. 112

³³ GRETZYNGIER, Robert, Poles in Defence of Great Britain, July 1940 - June 1941. Grub Street, London, 2001. p. 3.

Június 18-án, miután a franciák feladták a harcot, a Franciaországban tartózkodó lengyel katonáknak parancsot adtak, hogy evakuálják őket Nagy-Britanniába. Ez nem volt könnyű a francia frontvonalbeli egységekhez csatolt vadászpilóták számára sem, és azoknak sem, akik még mindig a távolabbi kiképzőközpontokban tartózkodtak. A legtöbben az egységeikkel együtt vonultak ki, és a feloszlítás után az atlanti kikötők felé vették az irányt, hogy az evakuáló hajókra szálljanak. Mások, akiket a német előrenyomulás elvágott az Atlanti-óceán partjaitól, Észak-Afrikába repültek vagy hajóztak, majd vasúton Casablancába utaztak, onnan pedig Gibraltáron keresztül tengeren érkeztek Angliába.

Néhányan a rövidebb, merész utat választották, és repülővel mentek át Nagy-Britanniába. Nevezetesen a Chateaux "Chimney" Raj három Bloch MB.151/152-es vadászgépét Zdzisław Hennenberg hadnagy, valamint Witold Retinger és Bruno Kudrewicz alhadnagyként repülték át Tangmere-be. Bár a pilóták egyike sem szolgált a 111. Lengyel Repülőszázad³⁴ kötelékében, mindhárom pilóta később a 303. repülőszázadnál szolgált különböző időszakokban (bár egyikük sem egy időben).

Érdekes tény még, hogy a 303-as repülőszázadban repülésvezetői feladatot láttak el mindannyian; Hennenberget később a teljes repülőszázad parancsnokává nevezték ki, s az is maradt az egyik bevetésen bekövetkezett haláláig.³⁵

³⁴ A lengyeleknél az eskadra a lengyel repülőszázad megfelelője (1939-ig), de nem azonos a brit repülőszázaddal a squadron-al. A lengyel repülőszázadban kevesebb repülőgép volt, mint a brit megfelelőjében. Röviden így lehetne szemléltetni: squadron = eskadra A + eskadra B. A szerzőnek Krzysztof Szałeczki lengyel vadászpilóta magyarázta el.

Bővebb terminológiai magyarázat a következő könyvben található: MATUSIAK, Wojtek, 303 Squadron – The Complete Illustrated History Volume 1 – 1779-13. July 1941. Wing Leader Ltd., Surrey, 2014. p. 20-21.

³⁵ MATUSIAK (2014) i.m. p. 50.

1.2. A franciaországi csata

Az angliai csatát megelőző franciaországi hadjárat 46 napig, 1940. május 10-től június 24-ig tartott. Ebben az összecsapásban a szövetségesek azon elképzelése, hogy a háború ott folytatódik, ahol az 1918-as győzelem után abbamaradt, szembekerült a németek határozott törekvésével, akik a villámháború (Blitzkrieg) forradalmi koncepciójával rövid és gazdaságos háborút kívántak nyerni.³⁶

A blitzkrieg (németül: „villámháború”) a pszichológiai sokkhatásra és az ellenség szervezeti bénítására épülő taktika volt, amelyet a német haderő a második világháború elején alkalmazott. A módszer a meglepetésszerű támadások, a rendkívüli sebesség és az anyagi túlerő kombinációját jelentette, különös tekintettel a páncélos egységek és a légierő integrált bevetésére. A koncepció gyökerei a mozgóháború (Bewegungskrieg) hagyományaiban és Carl von Clausewitz hadelméleti gondolataiban keresendők (különösen a *Schwerpunkt*, vagyis a csapásirány koncentrációjának elve).

Újdonsága abban rejlett, hogy a páncélos, repülő- és gépesített gyalogsági egységeket egységes, dinamikus hadműveleti rendszerbe szervezte. A Luftwaffe célzott bombázásai, a gyors páncélos áttörések, valamint a francia parancsnoki rendszer bénultsága rövid idő alatt az ország katonai összeomlásához vezettek. Az Ardenneken végrehajtott áttörés és a Maginot-vonal³⁷ megkerülése különösen emblematikussá vált: a német egységek mozgékonyasága, manőverező képessége, valamint az ellenséges vonalak hátába történő gyors előretörés lehetetlenné tette a francia védelem konszolidálását.³⁸

A szövetségesek 1940 májusában sem mentálisan, sem fizikai értelemben nem voltak felkészülve az ilyen típusú hadviselésre.

³⁶ HIGHAM, Robin: UNFLINCHING ZEAL, The Air Battles over France and Britain, May– October 1940. Naval Institute Press, Annapolis, 2012. p. 213-214.

³⁷ A Maginot-vonal (franciául *Ligne Maginot*) a két világháború közötti francia–német határszakasz megerősített védelmi rendszere volt, amelyet André Maginot francia hadügyminiszter kezdeményezésére kezdtek el kiépíteni 1930–1933 között. A cél az volt, hogy az első világháborús tapasztalatok és az utánpótlási problémák alapján a német támadások idejére stabil és modern védelmi vonalat teremtsenek, amely lassítja a támadót, és elegendő időt biztosít a francia hadsereg mozgósítására. (Forrás: <http://tortenelemcikkek.hu/node/367> letöltve: 2025.07.28.)

³⁸ <https://www.britannica.com/topic/blitzkrieg> (letöltve: 2025.07.28.)

A francia légierő (Armée de l'Air) veresége több alapvető tényezőre vezethető vissza, mint például a stratégiai összpontosítás, a hadászati doktrína és a hatékony kommunikáció hiánya. Északkelet-Franciaország és a szomszédos Belgium – alacsonyan fekvő területek, ahol a talajvíz szintje mindössze néhány láb a felszín alatt – régóta számos katonai hadművelet helyszínei voltak. Az 1914–1918 közötti, valamint az 1939–1940-es években létesített repülőtereket magasabban fekvő területekre helyezték, ám ezek gyakran füves területek voltak, amelyek érzékenyek voltak az időjárási viszonyokra, különösen az esőre. Sok esetben a repülőterek használhatatlanná váltak, még akkor is, ha az eső már elállt.

Eközben a németek, akik a villámháborús taktika részeként természetes terepviszonyokra tervezett repülőgépeikkel előrenyomultak, a nyílt mezőket használták felszállópályaként, ami viszonylag magas baleseti és káreseteket eredményezett. A legsebezhetőbb repülőgép a Me-109-es volt, amelynek gyártott típusai közül körülbelül egyharmada szenvedett balesetet már a felszállás vagy leszállás során. A pilóták gyakran kényszerültek választani a füves terepen való felszállás - ahol az elakadás, felborulás vagy irányvesztés veszélye fenyegetett, vagy a kavicsos kifutópályák között, amelyek viszont a légcsavarok, fékszárnyak és hűtők megrongálódását okozták. Az 1940. május 25. és június 30. között kiadott 600 Me-109-es közül 180-at valószínűleg ezen okok miatt kellett kivonni a szolgálatból.

Joseph Vuillemin, az Armée de l'Air vezérkari főnöke Münchenben arra figyelmeztetett, hogy a francia légierő legfeljebb két hétig képes ellenállni a háborúban. Bár 1940. május 10-ére az Armée de l'Air jelentős megerősítéseken esett át, a Luftwaffe is lényegesen nagyobb erőt képviselt, és már bizonyította képességeit a spanyol polgárháborúban, valamint erejét Lengyelországban.³⁹

A lengyel pilótákat 1940 márciusától Franciaországban képezték ki. Átképezték őket a francia MS-406-os⁴⁰ és a könnyű Caudron-Renault CR-714-es⁴¹ vadászgépekre, és integrálták őket a francia légierő szigorú kiképzési rendszerébe. 1940. május 1-jén a Lyon-Bron repülőiskolában

³⁹ HIGHAM (2012) i.m. p. 213-214.

⁴⁰ KELECSÉNYI István: Francia trikolor a szövetségesek ellen – a Vichy-légierő, Haditechnika XLIX.évfolyam 4. szám, p. 54. (chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://real-j.mtak.hu/11408/19/HT_2015-4_book_t%C3%B6rdelt4_imprimalt_k%C3%B6r%C3%BClv%C3%A1lgott_borít%C3%B3val%20%C3%B6sszef%C3%BCz%C3%B6tt_WEB.pdf Letöltve: 2025.07.28.)

⁴¹ KELECSÉNYI i.m. p. 55.

két kiképző század működött, amelyek közül az egyik 15, a másik több mint 30 pilótával rendelkezett. Mivel a francia MB-152-es vadászgépek nem voltak elérhetők, a lengyel pilótákat a CR-714-es típusra képezték át, bár a rendelkezésre álló 46 gépből csak nyolc állt készen. Május 28-án a francia légierő már 34 CR-714-es gépet állított hadrendbe, ám a lengyel pilóták ekkor még nem szereztek elegendő gyakorlati tapasztalatot, például a formációban repülésben és a harci lögyakorlatokban.

Június 2-án az 1/145-ös vadászrepülő-csoport 37 pilótával és 125 földi személyzettel Dreux-ba költözött, ahol 31 működőképes repülőgép állt rendelkezésre. Az üzemanyaghiány miatt azonban csak 28 repülőgép maradt működőképes másnapra. Június 4-től az 1/145-ös század járőrözött a repülőterek felett és a lengyel pilóták több légi győzelmet is arattak CR-714-esekkel. Június 10-én döntés született arról, hogy a századot MB-152-es vadászgépekkel szerelik fel, de ezt a fegyverszünet megakadályozta. A francia légierő harcképessége addigra jelentősen csökkent, és június 10-re már csak korlátozott számú bevetést tudtak végrehajtani. Az 1940. május 10-én rendelkezésre álló 637 francia vadászgépből csak mintegy 430 volt ténylegesen bevethető, és a légierő veszteségei a vártnál gyorsabban növekedtek. Június 11-én az 1/145-ös század visszavonult Étampes-ba, ahol 11 működésképtelen repülőgépet megsemmisítettek. Franciaországi tevékenységük alatt a lengyel pilóták 7 megerősített és 2 valószínűsített légi győzelmet arattak, miközben 4 gépüket lelőtték, és 20 további repülőgépet semmisítettek meg a földön.

A brit Királyi Légierő (RAF) 303-as lengyel vadászszázada, amely 1940 augusztusának végén és szeptemberében vett részt harcokban, hasonló eredményeket ért el, mint a franciaországi lengyel egység. A pilóták többsége a lengyel repülőiskolák háború előtti végzősei voltak, akik átlagosan 300 repült órával rendelkeztek. Az 1940. augusztus 30. és október 7. közötti 38 napos időszakban a 303-as század 104,5 ellenséges repülőgép megsemmisítését, 14 valószínűsített megsemmisítést és 9 megrongált gépet jelentett. Az összesített számítás alapján naponta átlagosan 21 repülőgépet semmisítettek meg, ami összevethető a franciaországi csata eredményeivel.⁴²

⁴² HIGHAM (2012) i.m. p. 259-260.

1.3. A szembenálló felek bemutatása

1.3.1. A LEGFONTOSABB LÉGIERŐ ELMÉLETEK BEMUTATÁSA

Az első világháborúban már nem csak a szárazföldön és a vizeken vívták meg az ütközeteket, hanem megjelent egy újabb hadszíntér, a levegő. Amint ezt felismerték, a repülőgépek fejlesztése iránti igény jelentősen megnőtt. Ezzel együtt megjelentek a légierő-koncepciók is. A légierő-koncepció a légi hadviselés végrehajtása érdekében létrehozott (vagy létrehozandó) erő- és eszközrendszer működtetésének fő kérdéseit, alapvető működési módjait, a haderő többi komponensével való viszonyrendszerében vizsgálja.⁴³

Az első világháború tapasztalatait alapul véve, a katonai repülőket a szárazföldi erők alárendeltségébe szervezve alakították ki az együttműködő légierő koncepcióját. Az elmélet alapja szerint a szárazföldi csapatok alárendeltségében tevékenykedő repülőcsapatok fő feladata a támadó, mozgásban lévő gépesített csapatok közvetlen légi támogatása volt. Ilyen volt a Luftwaffe szervezete is.⁴⁴

A RAF szervezésekor az önálló légierő elméletből indultak ki, mely szerint a légierőnek önálló haderőnemként kell funkcionálnia és fő feladata a légi fölény (légi uralom) kivívása (megtartása), valamint, Douhet-elveinek megfelelően, stratégiai légitámadások végrehajtása az ellenség hadipotenciálja, de legfőképpen a lakossága ellen.⁴⁵

Giulio Douhet (1869-1930)

Az első légierő gondolkodó Giulio Douhet olasz tábornok, aki a légierőről alkotott nézeteit a Légi uralom (1921), a Légi háború (1927) és Az 19... évi háború (1929) című műveiben írta le.⁴⁶ Utóbbi műve olyan nagy hatással volt a korabeli hadtudományi gondolkodásra, hogy a nézeteit vallók jelzője lett a douhetizmus.⁴⁷

⁴³ KRAJNC Zoltán (2013): A légi hadviselés elméletének alapjai, (elektronikus jegyzet a Hadtudományi Doktori Iskola hallgatói részére), p. 4. (https://www.uni-nke.hu/document/uni-nke-hu/krajnc_e_jegyzet.pdf letöltve: 2024. 02. 21.)

⁴⁴ U.o.

⁴⁵ KRAJNC (2013) i.m. 5.

⁴⁶ KRAJNC (2014) i.m. p. 175-176.

⁴⁷ M. SZABÓ Miklós: Légiuralom-elmélet – légi fegyverkezés – a Magyar Királyi Légierő az 1930-as években. Mindentudás Egyeteme (előadás) 2006.

A Légi uralom című művében leírja, hogy eleinte a repülőgépeket felderítésre használták, majd a tüzérség távolságmérőként alkalmazta őket. Ezután a felszíni eszközökkel szembeni nyilvánvaló előnyei oda vezettek, hogy az ellenség saját vonalain és azok mögött történő támadásra használták, de mivel az alapvető nézet az volt, hogy nem képes egy repülőgép nagy mennyiségű robbanóanyag szállítására, ennek a funkciónak nem tulajdonítottak nagy jelentőséget. Majd végül a légi műveletek ellensúlyozása megjelentek a légvédelmi ágyúk és az úgynevezett vadászrepülőgépek.⁴⁸ Továbbá szerinte a légierő bevetésének mindent eldöntőnek kell lennie.⁴⁹

Douhet híres elmélete, miszerint „csak az lehet ura saját légterének, aki uralja ellenfele légterét is”⁵⁰ hamar elterjedt. Ezt az elgondolását kiegészítette azzal, hogy miután kivívták a légi uralmat, a bombázó repülőgépeket tömegesen kell alkalmazni a végcélok elérése érdekében.⁵¹ A fenti nézeteket Hermann Göring, a Luftwaffe akkori főparancsnoka is hamar magáévá tette és úgy építette fel a légierőt, hogy az szoros együttműködésben álljon a szárazföldi erőkkel az offenzíva idején.⁵²

Az angliai csata azonban bizonyította, hogy nem szabad egyedül a támadásra és kizárólagosan a légi támadó eszközökre építeni a légtér megszerzését.⁵³

(<https://mindentudas.videotorium.hu/hu/recordings/8338/legiuralom-elmelet-legi-fegyverkezes-a-magyar-kiralyi-legiero-az-1930-as-evekben>, letöltve:2024. 02. 20.)

⁴⁸ DOUHET, Giulio: The Command of the Air, (ford.: Dino Ferrari) Air University Press Maxwell Air Force Base, Alabama, 2019. p. 3.

⁴⁹ KRAJNC (2013) i.m. p. 8.

⁵⁰ DEIGHTON, Len. Vadászrepülő, Az angliai légi csata története, Európa Könyvkiadó, Budapest, 2013. p. 58.

⁵¹ DOUHET, Giulio (ford. Tandori Dezső): A légiuralom, Budapest, zrínyi Miklós Katonai Akadémia, 1971. p. 11.

⁵² DEIGHTON (2013) i.m. p. 59.

⁵³ MUCSI László: A LÉGI HADVISELÉS MEGHATÁROZÓ TEORETIKUSAINAK MUNKÁSSÁGA (Giulio Douhet-től – John Wardenig), Nemzeti Közsolgálati Egyetem Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar Budapest, 2014. p. 8. (<https://tudasportal.uni-nke.hu/xmlui/bitstream/handle/20.500.12944/10451/Teljes%20sz%c3%b6veg%21?sequence=2&isAllowed=y> letöltve: 2024. 02. 21.)

Hugh M. Trenchard (1873-1956)

A brit Királyi Légierő első marsallja 1918-tól, mely beosztásban 1929-ig szolgált. Viszonylag későn, 40 évesen tanult meg repülőt vezetni 1912-ben. A RAF megalakulása előtt a Királyi Repülő Hadtest (Royal Flying Corps – RFC) parancsoki tisztséget töltött be az I. világháború idején.⁵⁴

Trenchard következő állításai látszólag sok hasonlóságot mutatnak Douhet elméleteivel:

- a bombázó mindig át fog hatolni, nincs szüksége kíséretre;
- a polgári lakosság morálja törékeny, de a briteké keményebb a németekénél, és a bombázás lélektani hatása sokkal pusztítóbb, mint a fizikai hatás;
- a támadó jellegű a hatásosabb légi hadviselési mód;
- éjszakai navigáció, célmeghatározás és pontos célzás, mind képzéssel javítható feladat;
- a légi fölény minden más katonai művelet előfeltétele.

Trenchard vezérelve szerint a győzelemhez az ellenség létfontosságú központjait kell bombázni, ezzel megtörhető az ellenség ellenállása. Hitt abban, hogy a fontos ipari és kommunikációs objektumok elleni bombázások, és az azok okozta veszteségek következtében a polgári lakosság elégedetlensége kellő hatást gyakorolnak majd a kormányukra.⁵⁵

Elsődleges célnak tartotta továbbá a légifölény megszerzését Douhet-hoz hasonlóan, ám míg utóbbi – nagyon lesarkítva – direkt módon a lakosságot jelölte meg elsődleges célpontnak, addig Trenchard ragaszkodott hozzá, hogy minimálisra csökkentse a járulékos károkozást, a kiemelt katonai célokat pusztítsa akár városi környezetben is, valamint az infrastruktúra és termelői szféra kulcsfontosságú létesítményeit támadja.⁵⁶

William L. Mitchell (1879-1936)

A következő teoretikusa a korszaknak, akiről mindenképp fontosnak tartottam említést tenni az William L. Mitchell francia származású amerikai tábornok.

⁵⁴ SZŰCS Pál, KRAJNC Zoltán: Hugh Trenchard légierő értelmezése. In: Repüléstudományi Közlemények, XXVI/1. 2014. p.18-19.

⁵⁵ U.o.

⁵⁶ SZŰCS, KRAJNC (2014) i.m. p. 20.

Munkássága során szoros kapcsolatban állt a korszak másik légierő gondolkodójával, Trenchard-al, valamint a brit és francia légi vezetéssel. Ez az általa kidogozott elméleteken is érezhető. ⁵⁷ Mitchell vallotta, hogy a légierő megjelenése uralni fogja a hadviselés minden formáját. Eltökélt volt abban a kérdésben is, hogy a légi fölény kivívása mindenképp szükséges a katonai fölény eléréséhez, de ő azt egy légi csata során képzelte el elsősorban. Szerinte a légierő elsődleges feladata az ellenséges légierő megsemmisítése és csak utána vehető célba a haderő többi része. Ugyanakkor a légierő feladatának tartotta a saját egyéb (szárazföldi, haditengerészeti) csapatok légi támogatás általi hatékonyságának a növelését is. Kiemelte műveiben, hogy elsősorban a bombázóknak a katonai és olyan infrastrukturális célpontokat kell támadni, mely által a lakosság morálja megtörhető. Lehetőleg ezek minél kevesebb civil áldozattal járjanak.⁵⁸

Haderő szervezési kérdésekben az alábbi nézeteket írta le: a légierő szervezési és irányítási feladatait csakis egy pilóta képes megfelelően kivitelezni. A légierő összetételéről úgy gondolta kezdetben, hogy a vadászpilótáknak kell túlsúlyban lenni, ám később arra a következtetésre jutott, hogy a bombázópilóták minden védelmen átjutnak.⁵⁹

Walther Wever (1887-1936)

Walter Wever német katonatiszt volt, aki a két világháború közötti időszakban jelentős szerepet játszott a Luftwaffe, a német légierő fejlesztésében. Az 1887. június 11-én született Wever az első világháború alatt csatlakozott a német hadsereghez, majd később a Luftstreitkräfte-hez, a császári német hadsereg légi karához került.

A háború után Wever a stratégiai bombázás és a légierő, mint a jövőbeli konfliktusok megnyerésének eszközeinek szószólója lett. A német hadsereg ranglétráján végigjárta a fokozatokat, és a stratégiai bombázás doktrínájának egyik fő támogatójává vált, hangsúlyozva a nagy hatótávolságú bombázók fontosságát, amelyek képesek mélyen az ellenséges területekre lecsapni.

⁵⁷ JENEI Imre, SZÜCS Pál, KRAJNC Zoltán: William Mitchell légierő értelmezése 1. In: Repüléstudományi Közlemények, XXVI/1. 2014. p. 26.

⁵⁸ JENEI Imre, SZÜCS Pál, KRAJNC Zoltán: William Mitchell légierő értelmezése 2. In: Repüléstudományi Közlemények, XXVI/1. 2014. p. 32-33.

⁵⁹ JENEI, SZÜCS, KRAJNC (2014/2) p. 33-34.

Wever elképzelései befolyásolták a Luftwaffe fejlődését és az olyan repülőgépek tervezését, mint a Heinkel He 111 és a Dornier Do 17. Kulcsszerepet játszott a Luftwaffe szervezeti felépítésének és képzési programjainak kialakításában is. Egy 1935-ös írásában Walter Wever azt állította, hogy a légi fölény elérése minden más légi hadművelet előfeltétele, ez az állapot azonban nehezen meghatározható és gyorsan változó (ipari termelési kapacitás változása, repülőgépek technikai fejlődése stb).

A stratégiai bombázás kérdését némi fenntartással kezelte, szerinte akkor kell azt végrehajtani, ha a háborúban olyan fordulat alakul ki, hogy gyors győzelem érhető el általa. Minden más esetben csak elnyújtja a harcok idejét. Az ellenfél légierijének megsemmisítését sem a légi harcok megvívásával képzelte el, hanem annak hadiiparának pusztításában.⁶⁰

Tragikus módon Wever 1936. június 3-án repülőgép-szerencsétlenségben halt meg, éppen akkor, amikor elképzelései egyre nagyobb teret nyertek a német hadseregben. Korai halála ellenére Wever hozzájárulása a Luftwaffe fejlesztéséhez és a stratégiai bombázás koncepciójához maradandó hatással volt a németek második világháborúbeli légierő-doktrínájára.⁶¹

1.3.2. LUFTWAFFE

Az I. világháború végén Németországban egy légierő létrehozása távolinak tűnt. Az 1918. novemberi fegyverszünetkor a Luftstreitkräfte (légierő) nem kevesebb, mint 2709 harci repülőgéppel rendelkezett. A háborút lezáró Versailles-i békeszerződés két cikkének köszönhetően, hogy Németország légi harci képességei megszűntek. A 198. cikk kifejezetten megtiltotta Németországnak, hogy "szárazföldi vagy tengeri légi erőket" tartson fenn, és a 202. cikk előírta, hogy minden meglévő katonai repülőgépet át kell adni a szövetségeseknek.

Még jóval azelőtt, hogy Hitlert birodalmi kancellárrá nevezték ki, a weimari kormány már titokban megteremtette egy új német légierő alapjainak. A versailles-i szerződés ugyan megtiltotta a német katonai repülést, de a szerződés cikkelyeinek kijátszása érdekében nagy

⁶⁰ CSENGERI János (2018): A légi bázis, mint műveleti képesség komplex vizsgálata, szerepe a légi műveletekben. Doktori értekezés, Budapest, p. 52-53.

⁶¹ SUCHENWIRTH, Richard (1969). Fletcher, Harry (ed.). Command and Leadership in the German Air Force. USAF Historical Studies No. 174. Aerospace Studies Institute: Air University. (<https://web.archive.org/web/20130315163214/http://www.afhra.af.mil/shared/media/document/AFD-090521-037.pdf> letöltve: 2024. 03. 10.)

volt a mozgolódás. A Németország és a Szovjetunió között az 1922-es rapallói szerződésben létrejött megállapodások 1925-re titkos légi kiképző létesítmények létrehozásához vezettek az oroszországi Lipetsk-ben, valamint Németország-szerte ártalmatlan vitorlázórepülő klubokat alapítottak annak érdekében, hogy fiatal férfiak ezrei szerezzenek tapasztalatot a repülőgépek alapvető kezelésében. Az 1930-as években a Deutscher Luftsportverband (Német Légisport Szövetség, DLV) a megtévesztően félrevezető nevű Zentrale der Verkehrs Fliegerschule (Központi Kereskedelmi Pilóták Iskolája) nevű intézményben leendő katonai repülőgép-vezetőket is képzett. Mivel a polgári repülés nem volt tiltott Németországban, így az itt végzett pilóták jogszerűen helyezkedhettek el az 1926-ban alapított német légitársaságnál a Deutsche Luft Hansa Aktiengesellschaftnál, (1933-ban egyszerűen Lufthansa lett belőle). Tudni illik, hogy az 1930-as évek első felében a Lufthansa olyan repülőgépeket is használt, amelyek végül a Luftwaffe típusai lettek – mint például a Junkers Ju 52, a Ju 86 és a Heinkel He 111 -, így könnyű feladat volt a harci kiképzés bevezetése a programba.⁶²

Hitler 1935-ben nyilvánosan bejelentette az új Luftwaffe megalakulását, melynek Hermann Göring lett a főparancsnoka. Olyan taktikai légierő létrehozását határozta meg célul, mely alkalmas egy rövid, agresszív háború során a szárazföldi offenzívák közeli támogatására. Ez a stratégiai politika döntő jelentőségű a Luftwaffe későbbi története szempontjából a második világháborúban, mivel Walter Wever altábornagy 1936 júniusában bekövetkezett halála gyakorlatilag megpecsételte a Luftwaffe bombázó hadseregének sorsát. Wever vezérkari főnökként előre látta, hogy szükség van egy olyan nagy hatótávolságú Luftoperationsarmee-re (stratégiai légi hadsereg), amely képes az ellenség ipari központjainak megsemmisítésére. Utódja, Albert Kesselring ehelyett egy hatalmas flottát fejlesztett ki általános célú közepes bombázókból, amelyek elsősorban operatív szerepet töltek be. Ez egyfajta "taktikai-stratégiai" haderő volt, amelynek célja csupán az ellenséges kommunikáció, az utánpótlási vonalak és az ipar megbénítása volt, éppen csak annyi időre, hogy egy adott offenzíva kimenetelét befolyásolja.⁶³

A terveik szerinti taktikai műveleteket a Sturzkampfflugzeug (zuhanóbombázók) fedezték volna, amelybe a főparancsnokság szinte teljes mértékben bízott. A magaslégkörből való bombázást költségesnek és pontatlannak tartották, mivel a bombatöltet nagy része, ha nem

⁶² MCNAB, Chris, *The Luftwaffe 1933-45: Hitler's Eagles*, Osprey Publishing, Oxford, 2012. p. 12.

⁶³ MCNAB (2012) i.m. p. 14.

is teljes egészében, de a tervezett céltól távol esett le. A területi és a taktikai célpontok ellen a kétmotoros bombázók, mint például a Heinkel He 111, a Dornier Do 17 és a Junkers Ju 88 biztosítottak rugalmas bombázási platformot. A Junkers Ju 87 "Stuka" zuhanóbombázó a nehézbombázókhoz képest nagyobb pontosságot is kínált, szerényebb repülőgép-, lőszer-, üzemanyag- és személyzeti ráfordításért cserébe, és szinte kiküszöbölte a nem katonai területek megrongálásának kockázatát és lehetővé tette pontcélok (harckocsi, híd, ütegállás) hatékony pusztítását. Mivel a spanyolországi hadműveleti kísérletek meggyőzték a háborús győztes tulajdonságairól, a Reichsluftfahrtministerium (Nemzeti Légügyi Minisztérium; RLM) a Stuka javára lemondott minden nagy hatótávolságú bombázó fejlesztéséről. A merülési képesség minden jövőbeli bombázó tervezésének előfeltétele lett, és buzgón alkalmazták minden olyan gépre, amely képes lehetett ilyen szélsőséges manővereket kibírni; még a meglévő közepes bombázókat is módosították és tesztelték, gyakran előre láthatóan tragikus eredménnyel.

A fentieket összegezve elmondhatjuk, hogy a Kampfgeschwader (bombázó erők) mindig is csak a gyors, de végső soron fenntarthatatlan győzelemre voltak felszerelve.⁶⁴

1939-ben a német légierőben 4 légihadsereg volt a Luftwaffe parancsnokságnak alárendelve. Harcászati alapegysége szintén a repülőszázad volt, mely 9 bevető és 3 tartalék-repülőgépből állt. A repülőcsoportba 3 század tartozott, így az 36 repülőgépből állt; 120 repülőgép – 3 repülőcsoport és egy tartalék repülőszázad - alkotott egy repülőezredet. A repülőhadosztály volt a legnagyobb szervezeti egység, melyet több repülőezred tett ki. A német légiflották abban különböztek a többitől, hogy bombázó, csata-, vadász-, és felderítő repülőgépek mellett légvédelmi ejtőernyős- és tüzér egységeket is alkalmaztak.

Az angliai csatában részt vevő főbb repülőgép típusok: Messerschmitt Bf-109, 110, Junkers-87 zuhanóbombázó gép, illetve a Dornier Do-17.⁶⁵

⁶⁴ MCNAB (2012) i.m. p. 16.

⁶⁵ MCNAB (2012) i.m. p.109-121.

Messerschmitt Bf-109⁶⁶

Az 1930-as években sok más légierőhöz hasonlóan a Luftwaffe is kétfedelű repülőgépeket használt, de mivel az egyfedelűek több lehetőséget mutattak, a Reichsluftfahrtministerium 1933. július 6-án kiadta a Tactical Requirements for a Fighter Aircraft (Land) című taktikai követelményeket. Ez egy 248 mérföld/órás sebességre képes, egy pár géppuskával vagy egy ágyúval felfegyverzett és legalább egy órán át repülni képes vadászgépet követelt meg. A Messerschmitt kapta a fejlesztési szerződést, és 1934 márciusában Willy Messerschmitt és Robert Lusser megkezdte a P.1054-es számú projekt munkálatait. Májusra elkészültek egy alapmodellel, majd 1935 januárjában egy fejlettebb modell jelent meg.

A Bf 109 V1 néven ismert prototípus 1935. május 29-én hajtotta végre szűzrepülését a németországi Haunstettenből. A második prototípus 1935 októberében repülte első repülését, amelyet Junkers Jumo 210A motorral szereltek fel, és Bf 109 V2 néven ismerték. A következő négy hónapban a repülőgépet számos tesztnek vetették alá. A repülőgép következő fázisa egy verseny volt a németországi Rechlinben 1936 februárjában és márciusában. Itt a Bf 109 V2 az Arado Ar 80 V3, a Focke-Wulf Fw 159 V3 és a Heinkel He 112 V4 ellen kellett megmérkőznie. A négy repülőgép közül csak a Heinkel és a Messerschmitt jutott tovább, mindegyikből 10 prototípust rendeltek. Nyolc hónappal később, novemberben a He 112-es és a Bf 109-es ismét versenybe szállt egymással, és a Messerschmitt tervezet lett a befutó.⁶⁷

⁶⁶ v.ö. 3. ábra

⁶⁷ <https://www.classicwarbirds.co.uk/german-aircraft/messerschmitt-bf-109.php> (letöltve: 2024. 03. 10.)



3. ábra: Messerschmitt Bf-109⁶⁸

Messerschmitt Bf-110⁶⁹

A Messerschmitt Bf-110 eredeti koncepciója egy háromüléses stratégiai vadászgép volt, amelynek feladata a bombázóalakulatok útjának megtisztítása volt. A hamarosan "Zerstörer"-nek (rombolónak) nevezett gép a brit csata korai szakaszában a Csatorna-konvojokat vette célba. Annak ellenére, hogy a Bf-110-eseket válogatott elit repülőszemélyzet irányította, a Hurricane és a Spitfire gyengébbnek bizonyult, és súlyos veszteségeket szenvedett. A Bf-110-es kötelékeket hamarosan Bf-109-es csoportoknak kellett kísérniük. Bár az elit Erprobungsgruppe 210 figyelemre méltó sikereket ért el, a Bf-110, amely eredetileg vadászkísérő volt, az angliai csata után vadászbombázó szerepkörbe szorult vissza.

Az 1935-ös tervrajzokból származó első Bf-110A 1936 májusában emelkedett a levegőbe. Eredetileg háromfős személyzetre tervezték, de végül a háború alatt két fős személyzetet alkalmaztak rajta. Vadászkísérő és könnyű bombázógépként használták, mélyen behatoló képességgel, maximális sebessége körülbelül 290 mérföld/óra volt, hatótávolsága pedig 1770 mérföld (1720 km). Erősen felfegyverkezve, hatékonyan látta el feladatait. A Daimler-Benz DB600 karburátoros motorral hajtotta, a késések miatt ideiglenesen Junkers Jumo 210Da motorokat használtak, amíg a DB601 közvetlen üzemanyag-befecskendezéses motorok elérhetővé nem váltak.

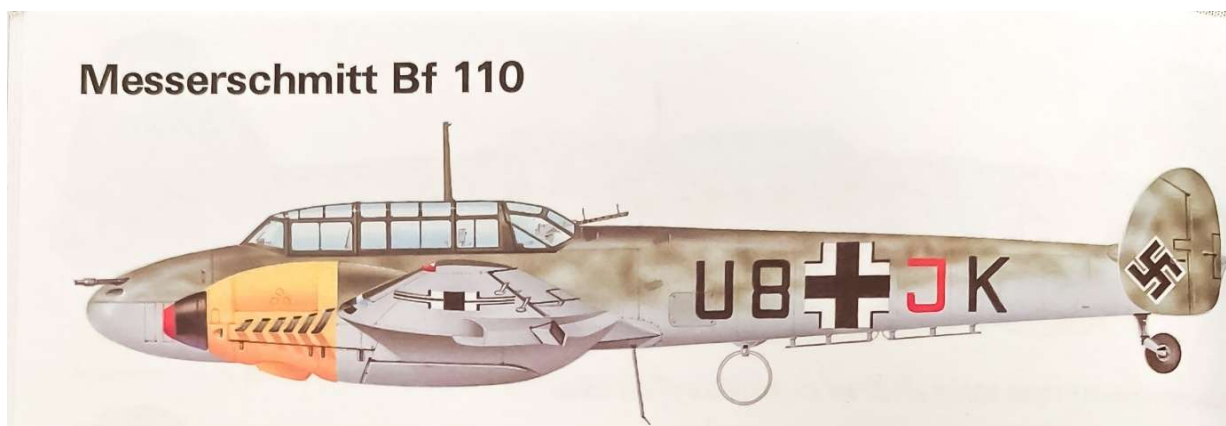
⁶⁸ <https://collections.rafmuseum.org.uk/collection/object/object-1804/> (letöltve: 2024.12.18.)

⁶⁹ v.ö. 4. ábra

A Bf-110B-1 1938. júliusi bevezetésével két 20 mm-es MG FF ágyúval egészítették ki az orrba szerelt négy 7,9 mm-es géppuskát, valamint a pilótafülke hátsó részén egyetlen 7,9 mm-es géppuskát. Néhányat ágyú helyett kamerával szereltek fel, és mivel kevesebb, mint ötven darabot gyártottak, a legtöbbet a DB601-es motorok megjelenésével kiképzésre használták fel. A Daimler-Benz 601A motor érkezése a Bf110C-be 1939 januárjában jelentős fejlesztést jelentett. A változatok között szerepelt a C-0 és a C-1, amelyek fegyverzetét, motorteljesítményét és védelmi jellemzőit fejlesztették.

Az angliai csata során a Bf-110C volt az elsődlegesen szolgálatban lévő változat, de más változatok is követték. A Bf-110D függeszthető és ledobható szárnytartályokkal rendelkezett, az U/1-es éjszakai vadászváltozat infravörös érzékelő berendezéssel volt felszerelve. Néhányat bombatartóval szereltek fel, vagy fotófelderítésre tervezték. A Bf-110G, az utolsó változat, 1945-ben állt gyártásba, és körülbelül 6500 Bf-110-es repülőgépet gyártottak belőle.⁷⁰

Bár a Bf-110 egyenes vonalú sebessége meghaladta a Hurricane-ét, a Spitfire-t nem tudta lehaladni. Lassúsága és széles fordulókörzete sebezhetővé tette a mozgékonyaságot igénylő bevetéseken. A brit vadászgépek meglepetésszerű támadásai felfedték a lassú gyorsulását az utazósebességről a csúcssebességre. Ennek következtében a Bf-110 jelentős veszteségeket szenvedett az angliai csata során.⁷¹



4. ábra: Me Bf-110⁷²

⁷⁰ <https://web.archive.org/web/20080117054827/http://www.battleofbritain.net/0014.html>
(letöltés:2024. 03. 10.)

⁷¹ <https://web.archive.org/web/20080117054827/http://www.battleofbritain.net/0014.html>
(letöltés:2024. 03. 10.)

⁷² MONDEY, David: The Hamlyn Concise Guide to Axis Aircraft World War II, Bounty Books, London, 2006. p. 174.

Junkers-87 (Stuka)⁷³

A második világháború kezdeti szakaszában a Junkers Ju 87 Stuka kulcsfontosságú szerepet játszott a Luftwaffenál, és szorosan összekapcsolódott a német "villámháború" taktikájával. Az angliai csata során azonban a növekvő veszteségek miatt a Luftwaffe 1940 augusztus közepén kivonta a Junkers Ju 87 Stuka-t a harci feladatokból. A Barbarossa hadművelet és a krétai csata során újra bevetették, és egészen 1945-ig szolgálatban maradt.

A Junkers Ju 87 Stuka tervezése 1933-ban kezdődött Hermann Pohlmann irányításával, és a következő évben három prototípus gyártása indult el. Az első prototípus, a Ju 87 V1, 1935. szeptember 17-én repült először Dessauból, Wilhelm Neuenhofen vezetésével, Rolls-Royce Kestrel motorral, szögletes kettős szárnyakkal és kormánylapáttal. Sajnos Neuenhofen és mérnöke, Heinrich Kreft életét veszítette, amikor a Ju 87 prototípus 1936. január 24-én tesztelés közben farokszárny meghibásodása miatt lezuhant.

Az első sorozatgyártott változat, a Junkers Ju 87A-1, Jumo 210Da hajtóművel rendelkezett, végsebessége 319 km/h, hatótávolsága 998 km volt, és 7001 m szolgálati magassággal repült. Fegyverzete két előre tüzelő MG 17 géppuskából és egy hátrafelé tüzelő MG 15 géppuskából állt. A bombatöltet 249,5 kg volt. A Luftwaffe 1937 tavaszán kezdte meg új zuhanóbombázójának szállítását, ami a Henschel Hs 123-as kétfedelűeket váltotta fel. A Luftwaffe Condor légiója, amely a spanyol polgárháborúban (1936-1939) a nacionalisták oldalán harcolt, három példányt használt.

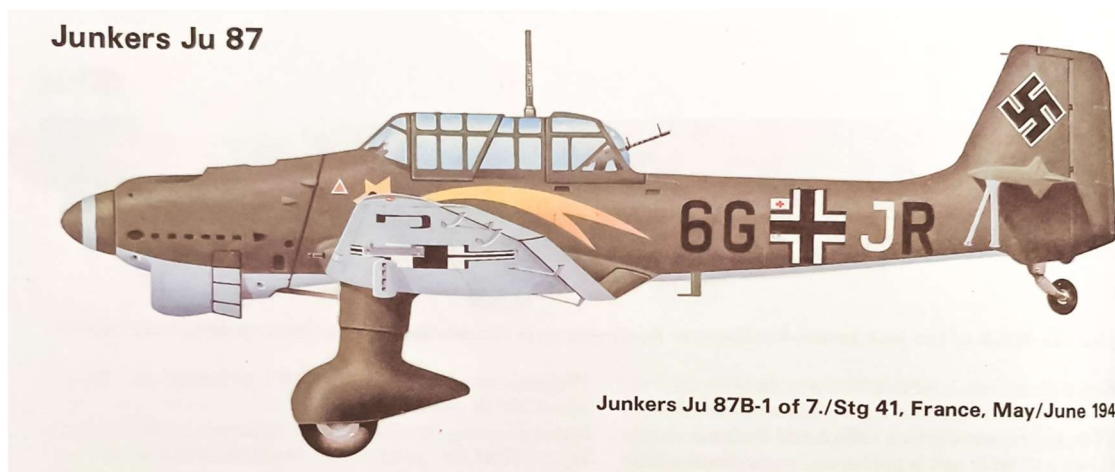
A Stuka egyik jellemzője az automatikus felhúzó zuhanófék volt, ami azt biztosította, hogy ha a pilóta elvesztette volna az eszméletét egy zuhanóbombázó támadás közben, a repülőgép ne zuhanjon le, hanem automatikusan ki tudjon emelkedni a zuhanásból. Ezen kívül a Ju 87 másik ismertetőjele a pszichológiai hatás volt, amit azokra az emberekre gyakorolt, akik a támadások célpontjai voltak - ez volt a jerikói trombita. Ezek a légkürtök a szárnyak elülső élére voltak felszerelve, és szirénaszerű hangot adtak ki, amikor a Ju 87-es zuhanórepülésbe kezdett.

Amikor Németország 1939. szeptember 1-jén megszállta Lengyelországot, és ezzel elkezdődött a második világháború, csak mintegy 400 Junkers Ju 87A és B gép állt hadrendben.

⁷³ v.ö. 5. ábra

Az első légi győzelem, amelyet a Ju 87 aratott, ugyanezen a napon született, amikor is a lengyel légierő egy PZL P.11c vadászgépét lelőtte egy Ju 87-es. A Ju 87-es részt vett több hadműveletben is a lengyel hadjárat során, beleértve a Wielun bombázást, Varsó ostromát és a modlini csatát.⁷⁴

A Ju 87-es repülőgépeket bevetették a Franciaország, Belgium, Hollandia és Luxemburg elleni 1940 májusában kezdődött inváziójuk során, melyet Fall Gelb-nek neveztek. Azonban két nappal később kiderült, hogy a Stuka nagyon sebezhető a modern vadászgépekkel szemben, különösen kíséret nélkül vagy légi fölény hiányában. Az angliai csata során júliusban és augusztusban a veszteségek egyre növekedtek ezért augusztus végére a Luftwaffe kivonta a Ju 87-eseket a szolgálatból.⁷⁵



5. ábra: Ju 87⁷⁶

Dornier Do-17⁷⁷

A Dornier számos repülőgépet épített, amelyeket később "repülő ceruzáknak" neveztek el hosszúkás törzsük miatt. Közülük talán a leghíresebb, és az angliai csata idején is figyelemre

⁷⁴ <https://www.classicwarbirds.co.uk/german-aircraft/junkers-ju-87.php> (letöltve: 2024. 03. 10.)

⁷⁵ <https://www.classicwarbirds.co.uk/german-aircraft/junkers-ju-87.php> (letöltve: 2024. 03. 10.)

⁷⁶ MONDEY (2006) i.m. p. 112.

⁷⁷ v.ö. 6. ábra

méltó volt a Dornier 17-es. A törzsformája miatt nagyon valószínűtlen, hogy eredetileg a Lufthansa Airlines utasszállító repülőgépének szánták. Ehelyett a tervezők valószínűleg arra törekedtek, hogy közlekedési eszközként fogadják el, bár sokan feltételezik, hogy négy-hat utas szállítására alkalmas postagépnek szánták.

A Dornier szűzrepülésére 1934. november 23-án került sor, de a Lufthansa elutasította. A prototípusok egy hangárban maradtak, amíg néhány évvel később Robert Untucht, a légügyi minisztérium összekötő tisztje és a Lufthansa tesztpilótája fel nem fedezte őket. A tesztek után Untucht úgy vélte, hogy módosításokkal a repülőgép katonai célokra bombázóként is használható.⁷⁸

Az eredeti Do17-es két 750 lóerős BMW motorral rendelkezett, amelyek 225 mérföld/órás sebességgel hajtották. Untucht módosításai után, elérve a 4. változatot, a BMW motorok megmaradtak, de a függőleges vezérsík áttervezésén esett át, az egyetlen függőleges vezérsíkot kettős függőleges vezérsíkra és kormánylapátokra cserélve. Az 5. változatot, amely a Do17Z V5 jelölést kapta, Hispano motorokkal szerelték fel, ami 245 mph-ra növelte a végsebességét, és ezzel 1937-ben minden republikánus vadászgépet megelőzött Spanyolországban.

A spanyol polgárháború próbára tette a Do17 képességeit, bizonyítva az ellenséges vadászgépekkel szembeni sebességbeli fölényét, de felfedte a lövésekkel szembeni sebezhetőségét, különösen az elülső részen. A tanulságok alapján a Do17U-t módosították, az orrát megrövidítették, és javították az elülső géppuskák elhelyezését. Az elülső törzs megnövelése nagyobb helyet biztosított a személyzet számára, szükség esetén egy további tag számára.

Ezeket a sikeres módosításokat 1939-ben beépítették a Do17Z-be is. Ez a változat az angliai csata alatt, valamint az 1940-es és 1941-es hadműveletek során végig szolgálatban volt. Az egyik változatot éjszakai vadászgéppé alakították át, egy Ju88C orr-résszel, ágyúval és géppuskákkal felszerelve. Ezenkívül FLIR-érzékelővel is rendelkezett, amely állítólag a

⁷⁸ <https://web.archive.org/web/20080103164424/http://www.battleofbritain.net/0018.html> (letöltve: 2024. 03. 10.)

világon az első volt. A FLIR első sikere a RAF Bomber Command egyik Wellington bombázójának lelövése volt 1940. október 16/17-én, a francia-német határ felett.⁷⁹



6. ábra: Do 17⁸⁰

1.3.3. RAF

Az alábbi alfejezetben csupán röviden foglalom össze a Brit Királyi Légierő történetét, hiszen az egyes részéről a későbbi fejezetekben írok majd.

1911. április 11-én megalakult a Királyi Légi Műszaki Zászlóalj (Air Battalion of Royal Engineers) melynek bázisa Larkhillben volt. Az egység kezdetben két kötelékből állt, mégpedig az 1. léghajó és ballon századból és a 2. repülő századból. 1912. április 13-án alakították meg a Royal Flying Corps-ot, az RFC-t. A korábbi csapatokat beolvasztották az új szervezetbe és átnevezték a századokat.

Már az első világháború vége előtt Nagy-Britannia vezetése szükségesnek látta egy önálló légierő létrehozását, így alakult meg a Royal Air Force (RAF) 1918. április 1-én. A háború végére a RAF közel 291.000 emberből és majdnem 300 repülőszázadból állt.⁸¹

⁷⁹ <https://web.archive.org/web/20080103164424/http://www.battleofbritain.net/0018.html> (letöltve: 2024. 03. 10.)

⁸⁰ MONDEY (2006) i.m. p. 42.

⁸¹ <https://www.britannica.com/topic/The-Royal-Air-Force> (letöltve: 2024. 02. 24.)

Az első világháborút követően egy következő háború lehetősége igencsak távolinak tűnt. A brit kormány ezért 33 repülőszázad fenntartását irányozta elő, ebből 21 állomásozott a tengerentúlon, a maradék pedig Nagy-Britanniában a tengerentúli századok háttérfedezeteként.

A személyzet utánpótlásáról és kiképzéséről az alábbi módon gondoskodtak: 1920-ban létrehoztak egy kadétiskolát Cranwell-ben, 1922-ben pedig törzstiszti főiskolát Andoverben. A pilóták utánpótlását pedig úgy oldották meg, hogy bevezettek egy rövid távú szolgálatra szóló megbízási rendszert 1919-ben. A felvettek eleinte négy, majd később hat évre kaptak megbízást. Ebből egy év volt a kiképzés. Ha lejárt a megbízásuk, átkerültek a légierő tartalékos állományába. 1925-ben megalakult az Auxiliary Air Force.

Adolf Hitler hatalomra kerülésével az európai politikai viszonyok egyre romlani látszottak. Ahogy az előző fejezetben írtam, Hitler 1935-ben nyilvánosan bejelentette az új légierő megalakulását. Beindult a fegyverkezési verseny. 1936-tól a brit repülőgép ipar is jelentős pénzügyi támogatást kapott a fejlesztésekre, az autógyárakat átállították repülőgép vagy azok alkatrészeinek gyártására.⁸²

1941. július 10-ére a RAF 656 repülőgéppel és 56 repülőszázaddal rendelkezett.⁸³ Az angliai csatában részt vevő főbb repülőgép típusok: Hurricane Mk I, Spitfire Mk I, Blenheim Mk IF, Boulton Paul Defiant.

Hurricane Mk I.⁸⁴

1933-ban Sydney Camm, a Hawker vezető tervezője a brit Légügyi Minisztérium Fejlesztési Igazgatóságának vezetőjével vitatta meg egy egyfedeles vadászgép tervét. Ezt a repülőgépet a Hawker Fury kétfedelű repülőgép alapján építették volna, és egy Rolls-Royce Goshawk motorral hajtották volna. A Légügyi Minisztérium azonban elutasította a tervet. Ezért Camm és csapata nekilátott a repülőgép tervének tökéletesítéséhez. Ez a Fury monoplan néven ismert repülőgépbe tervek szerint az 1000 lóerős Rolls-Royce PV.12 motort építették volna be, amelyből később a Merlin lett. Az új tervek elnyerték a Légügyi Minisztérium tetszését, 1935. február 21-én meg is rendeltek egy prototípust az F.36/34 specifikáció alapján.

⁸² <https://www.britannica.com/topic/The-Royal-Air-Force> (letöltve: 2024. 02. 24.)

⁸³ <https://www.classicwarbirds.co.uk/battle-of-britain/timeline.php> (letöltve: 2024. 02. 24.)

⁸⁴ v.ö. 7. ábra

Az első prototípust egy 1025 lóerős Rolls-Royce Merlin "C" motorral szerelték fel. 1935. november 6-án a prototípus első tesztrepülését Brooklandsben George Bulman, a Hawker tesztpilótája hajtotta végre. 1936. június 3-án 600 repülőgépre adtak le megrendelést, és 1936. június 26-án a repülőgép hivatalosan is megkapta a Hurricane nevet. A megrendelés egyik feltétele az volt, hogy a repülőgépet Rolls-Royce Merlin II motorral szereljék fel. Csak 1937. október 12-én, 16 hónappal a megrendelés leadása után állt szolgálatba az első Hurricane Mk I sorozatgyártású repülőgép.

A II. világháború kitörésekor a RAF 19 Hurricane-el felszerelt repülőszázaddal rendelkezett.⁸⁵



7. ábra: Hawker Hurricane⁸⁶

Spitfire Mk I.⁸⁷

A Spitfire alapjait a Supermarine 224-es típusa képezte, amelyet a vállalat az 1931. október 1-jén kiadott F.7/30-as légügyi minisztériumi előírás teljesítésére nyújtott be. A repülőgép végsebessége 225 mérföld/óra volt, ami 25 mérföld/órával lassabb, mint a specifikációban előírt 250 mérföld/óra végsebesség. A repülőgép kiábrándító teljesítménye ellenére a megszerzett

85 MONDEY, David: The Concise Guide to British Aircraft of World War II, Chancellor Press, London, 1994. p. 146-148.

86 MONDEY (1994) i.m. p. 151.

87 v.ö. 8. ábra

tapasztalatok és adatok hasznosnak bizonyultak a gyártó számára a következő prototípus tervezése során.

A Supermarine benyújtotta új tervét, a Supermarine Type 300-at, amelyet Reginald Joseph Mitchell vezetésével készítettek, és amelyet a Rolls-Royce Goshawk motor hajtott. A fejlesztések ellenére nem érkezett megrendelés a Légügyi Minisztériumtól. Azonban a Rolls-Royce PV.12-es, később Merlinre váltott motorral 1934. december 1-jén megrendelték a prototípust, és 1935. január 3-án kiadták az F.37/34-es specifikációt a prototípus megépítésére. Három hónappal később, 1935 áprilisában a Légügyi Minisztérium kiadta az F.10/35 specifikációt, és a 300-as prototípust ennek megfelelően fejlesztették ki.⁸⁸

A gépnek ezt a prototípusát egy 900 lóerős Rolls-Royce Merlin "C" motor hajtotta, és A berepülést Joseph Summers százados hajtotta végre 1936. március 5-én. 1936. március 26-án érkezett meg a Spitfire prototípusa a Martlesham Heath-i Repülőgép és Fegyverkísérleti Intézetbe, és nem sokkal később, 1936. június 3-án 310 darab Spitfire Mk Is-t rendelt a kormány. Huszonnégy nappal később, 1936. június 27-én a nagyközönség először a RAF Hendonban megrendezett bemutatóján csodálhatta meg a gépet, majd 1936. július 28-án a repülőgép hivatalosan is a Spitfire nevet kapta. Sajnos a következő évben, 1937. június 11-én Reginald Joseph Mitchell elhunyt, a Spitfire kifejlesztését pedig Joe Smith kapta meg.

A legelső Spitfire Mk I 1938. május 14-én repült először, és az 1030 lóerős Rolls-Royce Merlin II motor hajtotta, ami 586 km/órás sebességet, 684 kilométeres hatótávolságot, valamint 10 517 méteres repülési magasságot biztosított. A tervezett nyolc 0,303 hüvelykes géppuskának kezdetben csak a felét szerelték fel a beszerzési hiányosságok miatt, és amikor a nyolc géppuskával felszerelt Spitfire-ök megjelentek, azokat Spitfire Mk IA-ként jelölték. A két 20 mm-es löveggel felszerelt Spitfire Mk IB-ek kis példányszáma 1940-ben jelent meg a hadműveleti próbákhoz, de mivel az ágyúk folyamatosan elakadtak, mivel a Spitfire vékony szárnya miatt az oldalukra kellett szerelni őket, ami miatt a töltényhüvelyek bizonyos helyzetekben nem szóródtak szét megfelelően, ezeket kivonták a forgalomból.

A Spitfire Mk I akkor állt szolgálatba, amikor a 19. repülőszázad, 1938. augusztus 4-én megkapta az elsőt. További nyolc századot szereltek fel a típussal a második világháború (1939-1945) 1939. szeptemberi kezdetéig.⁸⁹

⁸⁸ <https://www.classicwarbirds.co.uk/british-aircraft/supermarine-spitfire.php> (letöltve: 2024. 02. 24.)

⁸⁹ <https://www.classicwarbirds.co.uk/british-aircraft/supermarine-spitfire.php> (letöltve: 2024. 02. 24.)



8. ábra: Supermarine Spitfire⁹⁰

Blenheim Mk IF.⁹¹

Amikor először megjelent a Bristol Blenheim kétmotoros bombázó, modern külseje és sebessége meggyőződést teremtett a Királyi Légierőben, hogy a világ legjobb bombázójával rendelkeznek. Azonban 1939 szeptemberében, a második világháború kitörésekor, a típus súlyos veszteségeket szenvedett a kíséret nélküli nappali támadások során. Ennek ellenére a Bristol Blenheim hét éven át szolgált a RAF-nál itthon és a tengerentúlon.

Lord Rothermere, a Daily Mail tulajdonosa az 1930-as években nagy érdeklődést mutatott a repülés iránt, és 1934-ben saját repülőgépet akart. A gépnek 6 utas és 2 fős személyzetet kellett szállítania, és jó sebességgel kellett rendelkeznie. Frank Barnwell, a Bristol Aeroplane Company mérnöke, éppen egy kétmotoros könnyű szállító repülőgép tervrajzán dolgozott, amelyet a fejlesztés alatt álló 500 lóerős Bristol Aquila 1 hajtott volna. Lord Rothermere sebességigénye miatt azonban az Aquila 1-eseket a 650 lóerős Bristol Mercury VIS hajtóművekre cserélték.

Az új repülőgép, amelyet akkoriban Type 142-nek neveztek, 1935. április 12-én szállt fel Filtonból. Gyorsabb volt, mint a Királyi Légierő jelenleg szolgálatban lévő vadászgépei. Ezért

⁹⁰ MONDEY (1994) i.m. p. 201.

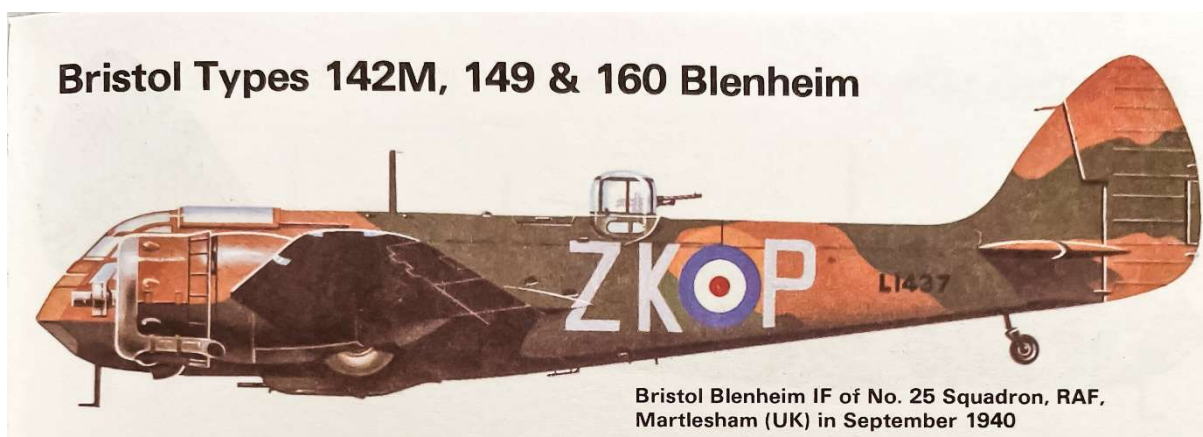
⁹¹ v.ö. 9. ábra

a Légügyi Minisztérium érdeklődést mutatott a gép iránt, és miután engedélyt kaptak a típus értékelésére, bemutatták a nemzetnek, és a "Spirit of Britain" nevet kapta.

Mivel a légügyi minisztérium potenciális könnyű bombázónak tekintette a repülőgépet, a Bristol egy katonai változaton dolgozott, amelyet Type 142M-nek neveztek el. A fő változtatásokat egy hátsó torony, egy bombatér és egy bombakészítő állomás hozzáadása jelentette. A repülőgépet a 28/35-ös specifikáció alapján 1935 szeptemberében rendelték meg.

A Blenheim prototípus, amelyet a Blenheim névre kereszteltek, 1936. június 28-án szállt fel Filtonból. Az Mk I modellben újabb hajtóműcserét hajtottak végre, a teljesítményt egy 840 lóerős Bristol Mercury VIII-as motorpár szolgáltatta, amely a repülőgép végsebességét 285 mérföld/óra-ra emelte. A Blenheim 3 fős legénységgel rendelkezett: pilóta, navigátor/bombamérő és légvédelmi tüzér/rádiós.⁹²

Az első Blenheimek szállítása körülbelül kilenc hónappal a prototípus repülése után kezdődött, amikor a 114. század, RAF Wyton 1937. március 10-én megkapta a sajátját. Ezt négy hónappal később, júliusban további 434 repülőgépre szóló megrendelés követte. A Blenheimek széleskörű szolgálatot teljesítettek a második világháború alatt, beleértve a part menti felderítést és a könnyű bombázást is.⁹³



9. ábra: Bristol Blenheim IF⁹⁴

⁹² <https://www.classicwarbirds.co.uk/british-aircraft/bristol-blenheim.php> (Letöltve:2024. 03. 08.)

⁹³ <https://www.classicwarbirds.co.uk/british-aircraft/bristol-blenheim.php> (Letöltve:2024. 03. 08.)

⁹⁴ MONDEY (1994) i.m. p. 47.

Boulton Paul Defiant Mk I.⁹⁵

A Defiant eredetileg bombázó rombolónak tervezték, amely kísérő nélküli repülőgépek elleni harcra lett volna alkalmas. Azonban végül nappali vadászrepülőgépként került bevetésre, részt véve a dunkerque-i partok feletti küzdelmekben és az angliai csatában. Bár kezdetben sikeresnek bizonyult, a növekvő veszteségek miatt 1940-ben éjszakai vadászrepülőgéppé alakították át. Ezzel a Boulton Paul Defiant lett a világ első elektronikus elhárító repülőgépe.

Az 1920-as és 1930-as években a vadászgépek lövésztoronnyal való felszerelését javasolták, hogy az Egyesült Királyságot esetlegesen támadó ellenséges bombázók kísérő nélküli támadása ellen fel tudjanak lépni. Ennek két előnye volt: a pilóták a repülésre tudtak koncentrálni, és a lövegeket nagyobb területen lehetett használni támadásra és védelemre egyaránt.⁹⁶

1935-ben a Légügyi Minisztérium kiadta az F.9/35 számú specifikációt, amelyben egy kétüléses egyszemélyes repülőgépet kér, motoros lövegtoronnyal, valamint nappali és éjszakai repülési képességgel. A Boulton Paul, a Hawker és más gyártók pályáztak, végül a Boulton Paul Defiant nyerte el a megrendelést.

A kétüléses, pilótából és tüzérből álló Boulton Paul repülőgép, mely alacsony szárnyú és teljesen fémszerkezetű volt, 1937. augusztus 11-én szárnyalt először, vezetője Cecil Feathers, a Boulton Paul tesztpilótája volt. Az első prototípus még nem rendelkezett hátsó toronnyal, melyet 1938 februárjában szereltek fel rá. Ugyanebben az évben, december 7-én a Defiant-ot a Martlesham Heath-i Aeroplane and Armament Experimental Establishmenthez küldték kísérleti célokra.

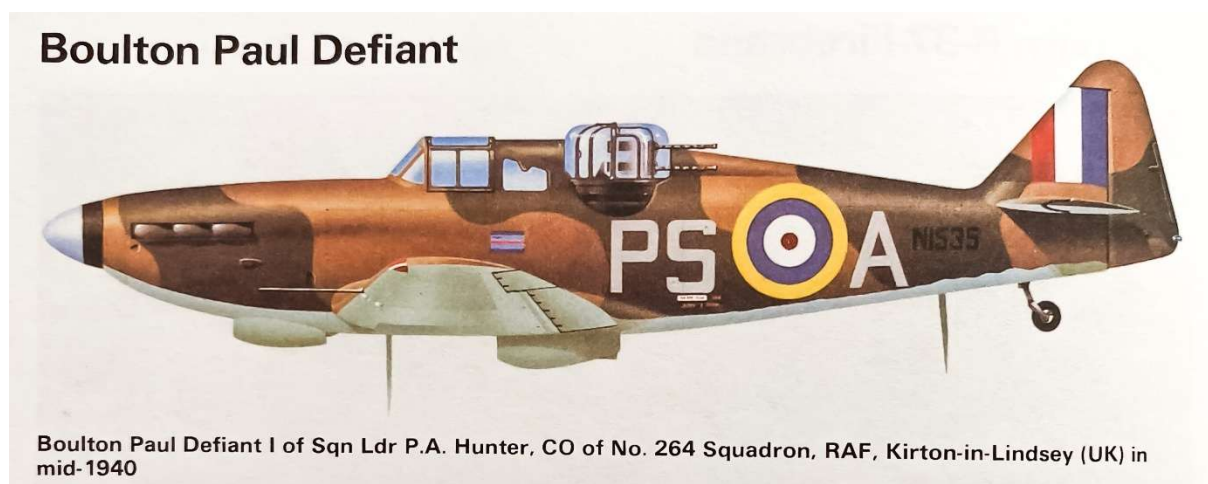
A második prototípust a Rolls-Royce Merlin II motor hajtotta, és 1939. május 18-án hajtotta végre szűzrepülését a törzsbe, közvetlenül a pilótafülke mögé szerelt nagyméretű, négy lövegtoronnyal, amely a repülőgép egyetlen fegyverzete volt, bár a torony rögzíthető volt, hogy a légszavar fölött előre lőjön. A torony kiálló része által okozott súly és nagyfokú légellenállás azonban korlátozta a Defiant manőverezőképességét és sebességét.

A Defiant bemutatása után kezdetben nappali vadászgépként szolgált, de a veszteségek miatt hamarosan éjszakai vadászrepülőgépként alkalmazták. Az angliai csatában állt

⁹⁵ v.ö. 10. ábra

⁹⁶ <https://www.classicwarbirds.co.uk/british-aircraft/boulton-paul-defiant.php> (letöltve: 2024. 03. 10.)

szolgálatba először, de a Luftwaffe pilótái gyorsan felfedezte a Defiant sebezhetőségét, miszerint, ha frontálisan támadják a Defiantokat, akkor azt teljes védettséggel tehetik. A repülőgép frontális támadásokra való érzékenysége, valamint a légvédelmi képességek fejlesztése miatt, a Defiantot hamarosan kivonták a nappali vadászrepülőgépek sorából.⁹⁷



10. ábra: Boulton Paul Defiant⁹⁸

1.3.3.1. Technikai fejlesztések

A XX. században a belső égésű motor, drót nélküli távirógép feltalálásának következtében – és még sok már eseménynek – köszönhetően, jelentősen megváltozott a háború jellege.⁹⁹ Az angliai csatát a második világháború egyik döntő csatájának nevezhetjük. 1940. július 10. és 1940 október 30. között a Brit Királyi Légierő és a Luftwaffe által megvívott ütközetek során Nagy-Britannia biztosította saját függetlenségét a kor új haditechnikai vívmányainak segítségével. A németek célja az volt, hogy a Luftwaffe segítségével Nagy-Britanniát térdre kényszerítsék, amilyen gyorsan csak lehet.¹⁰⁰ A háború kirobbanása előtt mind a britek, mind a németek igyekeztek olyan technikai vívmányokat fejleszteni, amellyel hatékonyan be tudta mérni az ellenfél pontos helyzetét, továbbá képes volt információt gyűjteni annak lehetséges további lépéséről, azaz céljuk az információs fölény kialakítása volt.

⁹⁷ <https://www.classicwarbirds.co.uk/british-aircraft/boulton-paul-defiant.php> (letöltve: 2024. 03. 10.)

⁹⁸ MONDEY (1994) i.m. p. 40.

⁹⁹ DEIGHTON (2013) i.m. p. 139.

¹⁰⁰ BEEVOR (2012) i.m. p. 149.

A briteknek két nagy előnye volt: egyrészt, kiépítettek egy jól működő radarrendszert, valamint, hogy sikerült megfejteniük a németek által feltörhetetlennek hitt Enigma rejtjelét. Mindezekre támaszkodva a Vadászpilóta Parancsnokság vezetése hatékonyan tudta a csapatokat a megfelelő időben a megfelelő helyre vezényelni.

Az ENIGMA

Az Enigma kódjainak feltörése a brit katonai hírszerzés egyik fő feladata volt. Ahhoz, hogy megértsük a kódfejtés fontosságát, kissé vissza kell mennünk az időben.

Az embereket mindig is érdekelte, hogyan tudnak úgy üzeneteket továbbítani a saját célra, hogy az illetéktelen kézbe jutva ne legyen megfejthető. Julius Caesar alkalmazta először a rejtjelezést katonai célra. Ő még az úgynevezett monoalfabetikus kódolást használta, amely azt jelentette, hogy a betűket az ABC-ben meghatározott számmal arrébb levővel helyettesítette.¹⁰¹

Az Enigmát Arthur Scherbius német mérnök találta fel 1918-ban, de csak 1923-ban került piacra. Több változtatáson ment keresztül, míg végül a C modellt fogadta el a német hadsereg, és azt kezdte el alkalmazni, ami egyébként kereskedelmi forgalomban kapható volt.

¹⁰¹https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tamop425/0038_matematika_Liptai_Kalman-Kriptografia/ch02.html (letöltve: 2020. 05. 07.)



11. ábra: Az Enigma ¹⁰²

Maga a gép ránézésre – ahogy a 11. ábrán is látható – leginkább egy írógéphez hasonlít. Működésének lényege, hogy a leütött billentyűket elektromos áram felhasználásával kódolta át a szerkezet egy másik betűvé. Tette ezt oly módon, hogy a beépített tárcsák különböző időközönként elfordultak, változtatva ezzel a leütött billentyű kódjelét, a 3 tárcsás verzióban 9-szer kódolódtak át a betűk, míg felvillant a végső megfelelője. Megfejtésének nehézségét az adta, hogy a tárcsák felcserélhetők, számuk növelhető volt, naponta változtatták a beállításokat, valamint kellett hozzá egy kézikönyv, amelyben meg voltak adva a következő információk napra pontosan lebontva:

- A tárcsák száma és behelyezési sorrendje
- A kapcsolótáblán lévő 10 betűpár összekötése
- A tárcsák elfordításával a tárcsák kezdőpozíciói. ¹⁰³

1930-ban Lengyelországban három poznani matematikus – név szerint: Marian Rejewski, Henryk Zygalski, Jerzy Rózycki - megkezdte az Enigma rejtjelezésének feltörését. Megszerezték az Enigma napi beállításait két hónapra visszamenően egy brit kémnek

¹⁰² https://www.researchgate.net/figure/Enigma-machine-3_fig1_333293844 (letöltve:2024. 02. 14.)

¹⁰³ MÁTYÁS Attila: Az ENIGMA, https://lazarbibi.blog.hu/2015/10/18/az_enigma (letöltve:2020. 05. 08.)

köszönhetően, valamint mivel maga a készülék is kapható volt, 1933-ra sikerült rekonstruálniuk a 3 forgótárcsát. 1938-ra megépítettek egy szerkezetet, amely a Bomba nevet kapta, és két óra alatt képes volt megfejteni az Enigma aznapi beállításait. Innentől kezdve az sem volt akadály, hogy minden éjfélkor változtak az Enigma beállításai. 1939-ben a németek 5-re növelték a tárcsák számát. A lengyelek érzékelték, hogy a németek készülhetnek valamire, ezért átadták a szövetséges franciáknak és briteknek az addigi eredményeiket,¹⁰⁴ akik ennek hatására létrehozták az ún. „Bletchley Park”-ot. Itt mintegy 11 ezer ember dolgozott azon az „Ultra” fedőnevű projekt egy részén, amelynek célja az volt, hogy megfejtsék a németek operatív üzeneteit. Alan Turing a lengyel kutatások továbbfejlesztéseképpen megépítette a Colossust, melybe 36 Enigmát szerelt. A briteknek ekkortól sikerült minden üzenetet megfejteniük, ám ezt a legnagyobb titokban kellett tartaniuk. Tették ezt oly módon, mint például, direkt nem vették figyelembe az egyes támadásokról szóló üzeneteket. És erről a világnak körülbelül a '70-es évekig fogalma sem volt.¹⁰⁵

Ahogy korábban említettem, a szembenálló felek célja az információs fölény kialakítása volt. A technikai képességek az információ titkosított továbbításának, illetve annak megszerzése folyamatára fókuszálnak. Az Enigma esetében német oldalról a technikai képesség az maga a szerkezet, brit oldalról pedig a kód feltöréséhez szükséges gépezet (Colossus) megépítése.

A kognitív (megismerő) képességek célpontja az ember. Ezen képesség szempontjából a megtévesztés kognitív képességeiről beszélhetünk, vagyis: a kódok megfejtése nagyban befolyásolta a stratégiai tervezés irányát; valamint hamis információkat, illetve fedősztorikat szivárogtattak ki annak érdekében, hogy a németek ne jöjjenek rá, miszerint feltörték a rejtjelüket.¹⁰⁶

¹⁰⁴ MILNER-BARRY, Stuart: Hut 6: Earlydays, Oxford University Press, Oxford, 2003, p. 89–99.

¹⁰⁵MÁTYÁS Attila: Az ENIGMA, https://lazarbibiblog.hu/2015/10/18/az_enigma (letöltve:2020.05.08.)

¹⁰⁶ HAIG Zsolt: Információs műveletek a kibertérben, Dialog Campus, Budapest, 2018. p. 210.

A radarrendszer

„Az információs műveletek az információs környezetben érvényesülő információs képességek integrált, összehangolt és koordinált alkalmazására irányuló tevékenységek összessége, amelyek a műveletek célkitűzéseinek elérése érdekében, kognitív képességekkel közvetlenül, illetve technikai képességekkel közvetetten hatásokat gyakorolnak a műveletekben részt vevő célközönség szándékára, helyzetértelmezésére és képességeire.”¹⁰⁷

Az Enigma-kód feltörésével a brit hírszerzés kulcsfontosságú lépést tett az információs fölény megszerzéséért, ugyanakkor a légi háborúban a sikerhez nem csupán a titkos kommunikáció megfejtése, hanem az ellenség mozgásának időben történő észlelése is nélkülözhetetlen volt. Ezt a célt szolgálta a brit radarrendszer kiépítése, amely az angliai csata során forradalmi módon alakította át a légvédelem struktúráját. A rádióhullámok hadászati alkalmazása lehetővé tette az ellenséges repülőgépek korai észlelését, ezáltal a RAF egységeinek gyors és hatékony bevetését. Az alábbiakban e technikai újítás katonai jelentőségét és működését vizsgálom meg részletesebben.

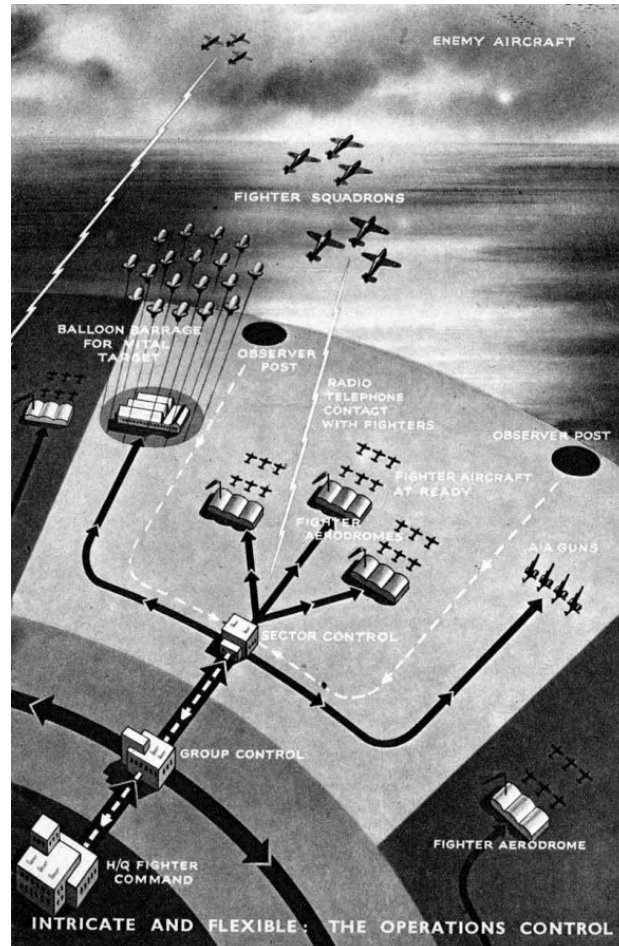
1935-ben az angol Robert Watson-Watt beadványt nyújtott be a Légügyi Minisztériumnak, mely a repülőgépek rádióval történő helymeghatározásának elvét tartalmazta, továbbá ennek katonai felhasználhatósága jelentőségét. Még ugyan ebben az évben elkezdtek az első öt-öt 21 méter magas radarállomás telepítését a Temze mindkét oldalán. A lokátorok a háború alatt már akkor érzékelték a német gépeket, mikor azok Franciaországban felszálltak. A háború kezdeti szakaszára a radarok száma 20-ra nőtt. Hátrányuk azonban az volt, hogy csak a 4500 méteres magasságon felülről érkező gépeket tudták bemérni. Annak érdekében, hogy a 4500 méter alatt berepülő ellenséges gépek is érzékelhetőek legyenek, a britek kiépítették a honi radarláncot (Chain Home Low – CHL). Ezeket a forgó antennájú radarokat először a haditengerészet alkalmazta, onnan emelték át a légi felderítés érdekében.

A radarok által jelzett repülőgép helyzetét az alábbi módszerekkel állapították meg: a repülőről visszaverődő rádiójel beérkezésének idejéből megállapították a gép távolságát, a két szomszédos toronyállomáshoz beérkező rádiójel metszéspontja pedig kiadta az irányát.¹⁰⁸ Üzembehelyezésük során felmerült annak a problémája, hogy miként különböztethetőek meg a

¹⁰⁷ HAIG (2018) i.m. p. 210.

¹⁰⁸ DEIGHTON (2013) i.m. p. 146–149.

saját csapatok gépei az ellenség gépeitől. 1938-ra a britek gépeit felszerelték egy úgynevezett „felelőkészülékkel”, mely erősebb jelet sugárzott vissza a radar frekvenciáján, ezáltal beazonosíthatók lettek a baráti repülőgépek.



12. ábra: A rendszer¹⁰⁹

A radarok által megjelenített információkat a honi radarállomásokról telefonon továbbították a Bentley-apátságba, majd miután itt meggyőződtek azok pontosságáról és hitelességéről, továbbították őket a hadműveleti termekbe. A termek közepén állt a térképasztal, melyeken az egyes csapatokat, repülőket jelző korongokat tologatták az ott dolgozó hölgyek. A korongok az alábbi információkkal voltak ellátva: a gépek száma és becsült magassága,

¹⁰⁹https://en.wikipedia.org/wiki/Dowding_system#/media/File:Operations_Control_from_1941_pamphlet.jpg (letöltve:2024. 02. 23.)

repülési iránya, valamint az alakulat hivatkozási száma.¹¹⁰ A 12. ábra jól szemlélteti a radarrendszer működését.

A RAF vadászpilótái közötti rádiókommunikációk a központi repülőtereken berendezett szektor-vadászirányító terembe érkeztek be. A rádiózás könnyű lehallgatása végett jelszavakat alkalmaztak. Ilyen szavak voltak például: „*angels*” (angyalok): ez az ezer láb magasság, „*pancake*” (palacsinta): leszállás, illetve „*bandits*” (banditák): ellenséges gépek a láthatáron.”¹¹¹

1.3.3.2. Parancsnokságok

A Brit Királyi Légierőt elsősorban önálló haderőnemenként kezelték, mivel Anglia egyetlen jelentősebb hadereje a haditengerészetén kívül ez volt. 1936-ban a következő szerveket hozták létre:

- Bombázó-parancsnokság (Bomber Command) – a légierő magja;
- Vadászrepülő-parancsnokság (Fighter Command) – melynek feladata a légvédelem, valamint ők működtek együtt a szárazföldi erőkkel;
- Parti Parancsnokság (Coastal Command) – akik támogatták a haditengerészetet, valamint
- Training Command – a kiképzési feladatok ellátására.

1937-ben a RAF az Admiralitásnak átadta a haditengerészeti repülői egy részét. Létrehozták az Ellátó-parancsnokságot (Maintenance Command) a beszerzési és ellátási feladatok végrehajtására. A polgári repülés és az önkéntesek a Tartalékok Parancsnoksága alá tartoztak (Reserve Command), továbbá a Léggömbparancsnokság (Balloon Command) szintén. A RAF alapegysége a repülőszázad (squadron) volt. Ez, a háború előtt 12 egymotoros gépből vagy 10 kétmotoros gépből állt. 2-3 repülőszázad alkotott egy repülőegységet (wing), több wing pedig egy csoporttá (group) szerveződött.¹¹²

¹¹⁰ DEIGHTON (2013) i.m. p. 154.

¹¹¹ GRETZYNGIER, Robert – MATUSIAK, Wojtek: Polacy w obronie Wielkiej Brytanii, Wydanie I., Dom Wydawniczy REBIS, Poznań, 2007. p. 22.

¹¹² GROEHLER, Olaf: A légi háborúk története. Második, átdolgozott kiadás, Zrínyi Katonai Könyv- és Lapkiadó, Budapest, 1983, 108–119. oldal

A következő fejezetben a Vadászrepülő Parancsnokságot mutatom be részletesebben, a többi Parancsnokságra nem térek ki, mert a dolgozatom szempontjából nem tartom relevánsnak, mivel a lengyelek nagy része ehhez tartozott az angliai csata idején.

Vadászrepülő Parancsnokság

A Royal Flying Corps számára igen tanulságos volt az első világháború a légvédelem szempontjából. A Zeppelinek bombatámadásai nem okoztak nagymértékű károkat, de hatással voltak a háború utáni légierő gondolkodásra. Az első világháború 1918-as végét követően megalakult Királyi Légierő első példája lett az önálló légierőnek.¹¹³

Az 1930-as években indultak meg a nagyobb beruházások és korszerűsítések, számos új vadász- és bombázórepülőtereket hoztak létre kiegészítve laktanyákkal. Megindult a repülőgépgyártás. A Brit Királyi Légierő ekkortájt cserélte le a kétfedelű vadászgépeket az egyfedelű Hurricane és Spitfire gépekre.¹¹⁴ A fenti fejlesztésekhez szükséges személyi állomány biztosítására még 1924-ben létrehozták a „Segéd- és Tartalékos Légierő”-ről szóló törvényt. (Auxiliary Air Force és Reserved Air Force)¹¹⁵. Az újonnan létrehozott légierő tagjainak a száma gyorsan növekedett és ezzel a lakosság is tisztában volt. A második világháború kitörése előtt a kormánypropaganda két célt tűzött ki maga elé. Az egyik az volt, hogy meggyőzze a lakosságot a fejlesztések szükségességéről úgy, hogy ne keltsen pánikot, a másik pedig hogy Hitlert lecsillapítsa. Mindezt az olyan nagyszabású eseményekkel próbálták elérni, mint például a Hendonban megrendezett légi felvonulások, melyek platformot biztosítottak a RAF légierőjének nyilvános bemutatására. Ezeken a felvonulásokon a Luftwaffe magasabb rangú tisztjei is részt vettek, ebből kifolyólag kellő óvatossággal kellett ezeket megszervezni, hogy látványos legyen, de ne árulja el Nagy-Britannia haderejének tényleges képességeit.¹¹⁶

¹¹³ TAYLOR, N.E.: A Short History of The Royal Air Force. PAM(AIR) 426. MOD/HMSO, London, 1994. p. 30-33.

¹¹⁴ DEIGHTON (2013) i.m. p.67.

¹¹⁵ ROSS, Tony: 75 Eventful years, A tribute to the Royal Air Force, 1918-1993. Wingham Aviation, Canterbury, 1993. p. 290.

¹¹⁶ CAMPION, Garry: Battle of Britain Propaganda and The Few, Palgrave Macmillan, 2009. p. 38

A RAF parancsnokságait csoportokra (Group) osztották felelősségi területek helyszín, bázis és repülőtér szerint. Azokon belül hozták létre a századokat – a RAF alapvető harci egységeit –, melyet a századparancsnok vezetett. Egy század 12 repülőből állt egy bevetés során, a vadászipülő századok az egységeknél a bevetések sikerességének érdekében a minimálisnál több géppel és pilótával rendelkeztek.

A Vadászipülő-parancsnokságon belül négy műveleti csoportot hoztak létre, mely lefedte Nagy-Britannia teljes légvédelmét.¹¹⁷ Sir Hugh Dowding légimarsallt nevezték ki 1936-ban a RAF Bentley Prioryban működő Parancsnokság első főparancsnokává. Ő fejlesztette ki a világ első integrált légvédelmi rendszerét; ez az innovatív kommunikációs rendszer a Dowding-rendszer néven vált ismertté.¹¹⁸

¹¹⁷ CAMPION, Garry: Battle of Britain Propaganda and The Few, Palgrave Macmillan, 2009. p 40.

¹¹⁸ <https://www.iwm.org.uk/history/what-was-the-dowding-system> (letöltve: 2024. 02. 23.)



13. ábra: Nagy-Britannia légvédelme 1940-ben¹¹⁹

A fenti térképről is láthatjuk, hogy a legkritikusabb terület védelmét a 11. csoport látta el. Főhadiszállása Uxbridge-ben volt, vezetője Keith Park légimarsall-helyettes. A sziget középső részének védelmét a 12. Csoport fedte le. Vezetője Trafford Leigh-Mallory légi marsall-

¹¹⁹ <https://www.quora.com/Were-there-many-dogfights-over-Scotland-and-Northern-England-during-WW2-or-was-it-mostly-the-Southern-English-coast> (letöltve: 2024.05.22.)

helyettes vezette, főhadiszállása a Nottingham melletti Watnallban volt. A 10. csoport a délnyugati területet fedezte a Bath melletti Boxban lévő főhadiszállással. Parancsnoka Sir Christopher Quintin Brand légimarsall-helyettes. A 10. csoporthoz lényegesen kevesebb repülőter, valamint repülőszázad tartozott, mint a fenti kettőhöz. A negyedik 13. Csoport főparancsnoksága pedig a Newcastle-on Tyne-ban volt található, parancsnoka Richard Saul légimarsall-helyettes.¹²⁰

A térképen is jól látszik, hogy a Csoportok nagyon nagy területek légvédelmét látták el a már említett Vadászpilóta Parancsnokság felügyelete alatt.

A szektor-állomások egyben operatív repülőterek is voltak. Minden szektor-állomásnak volt egy műveleti szobája, ahol a saját és a hozzájuk tartozó repülőtereket ellenőrizték. Ezeket a repülőtereket úgy építették meg, hogy könnyen biztosíthatóak legyenek a közelben található városok, gyárak és más létfontosságú infrastruktúrák.

A 11. csoporthoz tartozó állomások: Biggin Hill, Debden, Hornchurch, Kenley, Northolt, North Weald és Tangmere; a 12. csoporthoz tartozó szektorállomások Church Fenton, Digby, Duxford, Kirton-in-Lindsey és Wittering voltak a duxfordi szektor irányítása alá tartozó Coltishall-t külön szektorként kezelték. A 10-es csoport szektor állomásai közé tartozott Filton és Middle Wallop, és a nagy területeket lefedő Pembrey és St Eval; végül de nem utolsósorban a 13-as csoport állomásai Acklington, Catterick, Dyce, Turnhouse, Usworth és Wick voltak, Észak-Írországot pedig Aldergrove-ból biztosították.¹²¹

1.3.3.3. Háttértámogató szervezetek

Légi Szállítási Tartalékos Légierő (Air Transportation Auxiliary – ATA)

Sir Kingsley Wood, légügyi miniszter 1938. július 23-án létrehozta a Polgári Légi Őrséget (Civil Air Guard) a Brit Királyi Légierő feladatainak segítésére. Csatlakozhatott hozzá minden tizenhét és ötven év közötti személy, aki valamely repülőklub tagja volt, nemre való tekintet nélkül. 1939 júliusára a licencet szerzettek száma három és négyezer közé tehető, valamint további tízezer pilóta állt kiképzés alatt (ebből 900 nő).¹²² Gerard d'Erlanger, a British Airways

¹²⁰<https://www.classicwarbirds.co.uk/articles/royal-air-force-tactics-during-the-battle-of-britain.php>
(letöltve: 2024. 02. 23.)

¹²¹ CAMPION (2009) i.m. p 40.

¹²² CURTIS, Lettice: The forgotten pilots: a story of the Air Transport Auxiliary, 1939–45., Henley-on-Thames, Foulis, 1971. 10. oldal

akkori igazgatója előre látta, hogy lesznek olyan pilóták, akik nem lesznek alkalmasak a RAF kötelékében szolgálni a koruknál fogva, viszont egyéb szállítási, támogatási feladatokat elláthatnak. A kezdeményezését azonnal elfogadták, így jött létre a Légi Szállítási Tartalékos Légierő (Air Transportation Auxiliary – ATA).¹²³

1939-ben az ATA-hoz kerülés feltételei a következők voltak: minimum „A”-típusú magánpilóta szakszolgálati engedély, néhány száz repült óra, férfiak esetében 28–50 év, nőknél 22 év volt az alsó korhatár, mivel a férfiak 28 év alatt hadkötelesek voltak.¹²⁴ A női pilóták a többi szervezettel ellentétben egyenrangúak voltak a férfiakkal, egyazon szervezetnél szolgáltak, ugyanazt az egyenruhát viselték, ugyanazt a képesítést és feladatokat kapták. A rendfokozatokat az döntötte el, hogy milyen kiképzést végeztek el a pilóták. Az újonnan bekerülő pilótajelölteket kadétoknak hívták. Az egymotoros repülőgép vezetői engedély megszerzése után megkapják a Third Officer rendfokozatot, ami a Brit Királyi Légierőben a Pilot Officernek, magyarul pedig repülőtisztnek felelt meg. A First Officer azaz repülő hadnagyi kinevezés után azok léphettek feljebb a ranglétrán, akik adminisztratív feladatokat vagy csapatot irányítottak.¹²⁵ Fizetésbeli különbségek eleinte elég szélsőségesek voltak a férfi és a női pilóták között, ám ezt 1943 júniusára teljesen megszüntették.¹²⁶

Az ATA szállító pilótái speciális kiképzést kaptak, melynek a fő irányvonalai a következők voltak: a repülőgépek típusa és osztályozása szerinti képesítés biztosítása, tapasztalatszerzés és navigációs képzés, a felkészülés és a szállítói szolgálat beosztása – figyelembe véve az egyéni adottságokat –, viszont nem oktatták a műszeres repülést, műrepülő-kiképzést, kötelékrepülést és a rádióhasználatot.¹²⁷ Ennek oka igen egyszerű volt: az ATA-pilóták célja az volt, hogy a gépeket épségben átrepüljék az adott területre, valamint legtöbbször a gyárból repülték át őket a karbantartó egységekhez és még nem voltak rádióval felszerelve.¹²⁸ A repülőgépeket hat osztályba sorolták be típusuk szerint. Néhány példa a második világháború

¹²³ SCHRADER, Helena Page: *Sisters in Arms: The women who flew in World War II*, Pen & Sword Aviation, South Yorkshire, 2015, p. 5.

¹²⁴ SCHRADER (2015) i.m. p. 23.

¹²⁵ SCHRADER (2015) i.m. p. 29.

¹²⁶ SCHRADER (2015) i.m. p. 30.

¹²⁷ SCHRADER (2015) i.m. p. 41.

¹²⁸ SCHRADER (2015) i.m. p. 47.

során bevetett, ismertebb repülőgépekről: a Hurricane, Spitfire, Typhoon a II. osztályba; a Halifax, a Lancaster és a hasonló nehézbombázók az. V. osztályba tartoztak.¹²⁹

A pilóták az I. típusvizsga letétele után az adott kategóriába tartozó repülőgépekkel végeztek szállításokat mindaddig, míg meg nem szerezték a következő osztályra a képesítést. Csak akkor válhattak hivatásos szállító pilótává, ha megszerezték a III. osztályú gépekre is.¹³⁰

June Farquhar az alábbiakat írta a kiképzésről: „Milyen nagyszerű tréning és mily magabiztossá tett mindnyájunkat. Még mindig csodálom azt a tényt, hogy egy teljesen ismeretlen repülőgépbe mászhattunk bele, végig lapoztuk a Pilóták Kezelési Kézikönyvét, időt töltöttünk a repülőgép megismerésével és... aztán bele a nagy kékségbe!”¹³¹

Az ATA-pilóták munkája igen kemény volt. Hét napból hetet repültek, soha nem küldték őket pihenni (szemben a RAF pilótaival).¹³² A repüléseik sem voltak teljesen veszélytelenek. Mint azt korábban említettem, a gépek rádiókapcsolat nélkül repültek, ezért mindig megvolt a veszélye, hogy esetlegesen ellenséges gépként érzékelik őket harci területek fölé történő berepülésük során.

1.3.3.4. Nők a RAF kötelékében

Női Tartalékos Légierő (Women's Auxiliary Air Force – WAAF)

A Női Tartalékos Légierőt 1939. június 28-án alapították.¹³³ Az itt szolgáló nők feladatainak listája széleskörű volt, a főzéstől a meteorológiai adatok közzétételéig, az adminisztratív feladatoktól a repülőgép-szerelésig/-karbantartásig tartott, ám nem repültek gépeket.¹³⁴ Kiemelt fontosságú feladatuk volt a radarok figyelése, az Angliai csata ideje alatt pedig a műveleti szobákban való szolgálat.

¹²⁹ SCHRADER (2015) i.m. p. 42.

¹³⁰ SCHRADER (2015) i.m. p. 45.

¹³¹ LUCAS, Y.M., WAAF with Wings, GMS Enterprises, Peterborough, 1992, p. 137. (Fordította: a szerző)

¹³² SCHRADER (2015) i.m. p. 97.

¹³³ NARRACOTT, A. H.: How the RAF works, F. Muller Limited, 1941, p. 108. (<https://archive.org/details/howtherafworks030792mbp/page/n115> Letöltve: 2019.04.26.)

¹³⁴ <https://www.rafmuseum.org.uk/research/online-exhibitions/women-of-the-air-force/womens-auxiliary-air-force-waaf-1939-1949.aspx> (letöltve: 2019. 04. 26.)

A WAAF tagjai közül jó néhányan speciális kiképzést kaptak a Churchill titkos hadseregeként emlegetett Különleges Hadműveletek Végrehajtó Egység (Special Operations Executive – SOE¹³⁵) toborzásának köszönhetően.¹³⁶

1.4. Adolf Hitler vs. Winston Churchill – a vezetők és céljaik összehasonlítása

Az eddig leírtak alapján ennek a fejezetnek megírásakor a célom az volt, hogy összesítsem a két nagyhatalom vezetőjének céljait és stratégiáit az angliai csata idején.

Az angliai csata folyamán (1940. július–október) Adolf Hitler és Winston Churchill vezető szerepe alapvető fontosságú volt mind a német, mind a brit háborús erőfeszítések szempontjából. A két vezető, bár különböző politikai rendszerek élén állt, mindketten erős akaratúak, karizmatikusak és meghatározó személyiségek voltak. Az angliai csata időszakában két különböző háborús stratégiát és vezetői stílust testesítettek meg.

Hitler stratégiája és céljai

Adolf Hitler¹³⁷, miután sikeresen végrehajtotta a nyugati hadjáratot és lerohanta Franciaországot, szinte korlátlan hatalommal rendelkezett a náci Németország felett. A francia kapituláció után Hitler célja az volt, hogy Nagy-Britanniát is meghódítsa, vagy legalábbis

¹³⁵ A Special Operations Executive (SOE) brit hírszerző és szabotázs-szervezetet Winston Churchill kezdeményezésére hozták létre 1940-ben, azzal a céllal, hogy támogassa az ellenállási mozgalmakat a náci megszállás alatt álló Európában, valamint diverziós műveleteket hajtson végre a tengelyhatalmak hátszínjében. A szervezetet gyakran nevezték „Churchill titkos hadseregének” is, és működését szigorú titoktartás övezte. A WAAF (Women’s Auxiliary Air Force) egyes tagjait is kiválasztották és képezték ki ügynöki feladatokra, például rádiós vagy kapcsolattartó szerepkörökben a megszállt Franciaországban. (Forrás: Foot, M. R. D.: SOE: The Special Operations Executive 1940–1946. London: Pimlico, 1999, p. 45–47.)

¹³⁶ BINNEY, Marcus: *The Women Who Lived for Danger: The Women Agents of the Special Operations Executive in the Second World War*. London: Hodder & Stoughton Ltd, 2002, 158–160

¹³⁷ Adolf Hitler (1889–1945) osztrák származású német politikus, a Nemzetiszocialista Német Munkáspárt (NSDAP) vezetője, 1933-tól Németország kancellárja, majd 1934-től „Führer” néven teljhatalmú diktátora. Ideológiája középpontjában az antiszemitizmus, a fajelmélet és a terjeszkedő német élettér („Lebensraum”) elmélete állt. A második világháborút 1939-ben Lengyelország lerohanásával indította el. A nyugati hadjárat során Franciaország gyors elfoglalása után Hitler célja Nagy-Britannia tárgyalóasztalhoz kényszerítése lett, ám az angliai csatában a RAF ellenállása miatt ez nem sikerült. 1945 áprilisában, Berlin ostroma közepette öngyilkosságot követett el. (Forrás: KERSHAW, Ian: *Hitler: A Biography*, W. Norton & Company, New York, 2008, p. 385–387.)

tárgyalóasztalhoz kényszerítse, hogy Németország dominanciája Európában teljes legyen. Hitler eredetileg békét ajánlott Nagy-Britanniának, amelyet azonban Churchill határozottan elutasított.¹³⁸ Ennek nyomán Hitler elrendelte az „Oroszlánfőka hadműveletet”, amely Nagy-Britannia megszállását célozta volna, de ennek előfeltétele a Brit Királyi Légierő (RAF) megsemmisítése volt. Így indult meg az angliai csata.

Hitler stratégiája kezdetben a brit légierő és haditengerészet infrastruktúrájának lerombolására összpontosított, és a Luftwaffe feladata az volt, hogy légi fölényt biztosítson, előkészítve a tervezett inváziót. Hitler erőszakos és agresszív vezetői stílusa arra készítette a német hadsereget, hogy rövid és intenzív támadásokkal próbáljon gyors győzelmet elérni. Hitler villámháborús (Blitzkrieg) taktikájára épített, amellyel korábban Franciaországot térdre kényszerítette.

Az angliai csata során azonban Hitler stratégiai hibát követett el azzal, hogy a RAF légibázisainak és radarjainak támadásáról áttért London bombázására (Blitz). Ezzel lehetőséget adott a RAF-nak arra, hogy újra megerősödjön és visszaverje a Luftwaffe támadásait.¹³⁹

Churchill stratégiája és szerepe

Winston Churchill¹⁴⁰, aki 1940 májusában lett Nagy-Britannia miniszterelnöke, az angliai csata idején az ország elkötelezett és inspiráló vezetője volt. Churchill abban az időszakban vette át a hatalmat, amikor Európa nagy része már a náci Németország uralma alatt volt, és a brit közvélemény egy része is kilátástalan helyzetnek tartotta a háborút. Churchill azonban eltökélten hitt abban, hogy Nagy-Britanniának folytatnia kell a harcot.

¹³⁸ OVERY, Richard: The Battle of Britain: Myth and Reality, W. W. Norton, London, 2001, p. 32-33.

¹³⁹ OVERY (2001) i.m. p. 34–35.

¹⁴⁰ Sir Winston Leonard Spencer Churchill (1874–1965) brit államférfi, író és katona, 1940–1945, majd 1951–1955 között az Egyesült Királyság miniszterelnöke. A második világháború egyik legmeghatározóbb vezetője volt, aki határozott fellépésével és inspiráló beszédeivel kulcsszerepet játszott Nagy-Britannia kitartásában a náci Németország elleni küzdelem során. Az 1940 májusában kialakult válság idején került hatalomra, és már kezdetben elutasította a német békeajánlatokat. Kiemelkedő vezetői képessége és történelmi beszédei (pl. „We shall never surrender”) a brit nép ellenállásának szimbólumává tették. 1953-ban irodalmi Nobel-díjjal tüntették ki. (Forrás: ROBERTS, Andrew: Churchill: Walking with Destiny, Allen Lane, London, 2018)

Churchill stratégiai célja nem csupán Nagy-Britannia megvédése volt, hanem az is, hogy morális és politikai ellenállást mutasson Hitlerrel szemben.¹⁴¹ Inspiráló beszédeivel („soha ennyien nem köszönhetek ilyen sokat ilyen keveseknek”¹⁴²), Churchill egységbe kovácsolta a brit népet, és nemcsak katonai, hanem pszichológiai fronton is sikeresen vezette országát.

A RAF támogatásával és a brit radarhálózat hatékony működésével Churchill képes volt visszaverni a német támadásokat. A légháborúban Churchill támogatta a RAF védelmi hadműveleteit, és nem engedett a németek nyomásának, amely a tárgyalások felé terelte volna Nagy-Britanniát. Stratégiai szempontból Churchill döntései elkerülték, hogy Nagy-Britannia tárgyalásokkal vagy katonai vereséggel lezárja a háborút, és ezzel megakadályozta Hitler európai hegemoniáját.¹⁴³

Összehasonlítás

- **Politikai rendszerek és célok:** Hitler totalitárius rendszere egy egyszemélyes diktatúrára épült, ahol Hitler akarata és személyes ambíciói vezérelték a háborús döntéseket. Churchill demokráciában vezette országát, ahol a parlament támogatására is támaszkodnia kellett, ugyanakkor határozott vezetőként ő is meghatározó szerepet játszott az ország háborús stratégiájában.
- **Stratégia:** Hitler gyors és megsemmisítő győzelmet akart elérni Nagy-Britannia ellen, míg Churchill elhúzódó háborúra készült, amelyben Nagy-Britannia megvédeheti magát és fenntarthatja függetlenségét.
- **Kommunikáció és vezetés:** Churchill beszédei és kommunikációja meghatározó szerepet játszottak abban, hogy a brit nép ne veszítse el a hitet a győzelemben. Hitler inkább katonai sikereire és propagandájára támaszkodott, de az angliai csata során az ő stratégiája kudarcot vallott.

¹⁴¹ LUKACS, John: Five Days in London: May 1940, Yale University Press, New Haven, 2001, p. 78–81.

¹⁴² TOYE, Richard: The Roar of the Lion: The Untold Story of Churchill's World War II Speeches, Oxford University Press, Oxford, 2013. p. 66

¹⁴³ FISHER, David E.: A Summer Bright and Terrible: Winston Churchill, Lord Dowding, Radar, and the Impossible Triumph of the Battle of Britain, Shoemaker & Hoard, Brooklyn, 2006, p. 164–175.

Az angliai csata Hitler egyik első nagy stratégiai veresége volt, míg Churchill vezetése alatt Nagy-Britannia továbbra is ellenállt, és kulcsszerepet játszott a második világháború további alakulásában. Adolf Hitler és Sir Winston Churchill vezetői stratégiáit az 1. számú táblázatban foglaltam össze a könnyebb átláthatóság érdekében.

1. táblázat: Hitler és Churchill vezetési stratégiáinak összegoglaló táblázata (szerző által készítve)

	Hitler	Churchill
Politikai rendszerek és célok	Totalitárius rendszer, egyszemélyes diktatúra, személyes ambíciók vezérelték a háborús döntéseket.	Demokrácia, parlament támogatására támaszkodott, de határozott vezetőként meghatározó szerepet játszott a háborús stratégiában.
Stratégia	Gyors és megsemmisítő győzelmet akart elérni Nagy-Britannia ellen.	Elhúzódó háborúra készült, amelyben Nagy-Britannia megvédheti magát és fenntarthatja függetlenségét.
Kommunikáció és vezetés	Katonai sikerekre és propagandára támaszkodott, de az angliai csata során stratégiája kudarcot vallott.	Beszédei és kommunikációja erősítette a brit nép hitét a győzelemben.

1.5. Sir Hugh Dowding vs. Hermann Göring, avagy a légierők parancsnokainak összehasonlítása

Az alábbi részfejezetben a Brit Királyi Légierő, valamint a Luftwaffe vezetőinek stratégiai elképzeléseit, valamint szerepüket vetem össze Len Deighton Vadászrepülők című műve alapján.

Az angliai csata idején Sir Hugh Dowding és Hermann Göring vezető szerepe alapvetően meghatározta a brit és a német légi erők stratégiai irányítását. Mindketten a saját légierőik parancsnokaként különböző vezetési stílusokkal és stratégiákkal irányították az ütközetet, amely kulcsfontosságú volt a második világháború kimenetelében.

Sir Hugh Dowding¹⁴⁴: A Brit Királyi Légierő (RAF) vadászparancsnoka

Stratégiai elképzelései és szerepe

Sir Hugh Dowding, a Vadászrepülő Parancsnokság vezetője, döntő szerepet játszott a brit légierő sikeres védekezésében. Ő hozta létre a világ első integrált légvédelmi rendszerét, amely kulcsszerepet játszott az angliai csatában. A Dowding-rendszer, ahogy ismertté vált, radarállomásokból, megfigyelőpontokból és egy központosított irányítóközpontból állt, amely hatékonyan szervezte a brit vadászgépek bevetését. Ennek köszönhetően a brit légierő mindig pontosan tudta, hol és milyen erővel támadnak a németek, és hogyan reagáljanak a támadásokra.

Dowding egyik legfontosabb döntése az volt, hogy tartalékban tartotta a vadászgépeket, és nem küldte őket teljes létszámban a csatába, még akkor sem, amikor súlyos veszteségek érték a RAF-ot. Ez lehetővé tette, hogy a britek hosszabb távon fenntarthassák légvédelmüket, még akkor is, amikor a Luftwaffe intenzív támadásokat hajtott végre.

Vezetői stílus

Dowding higgadt, elemző és pragmatikus vezető volt, aki nagy hangsúlyt fektetett a stratégiára és a hosszú távú sikerre. Ahelyett, hogy az érzelmek vezérelték volna, mindig a hideg logikára és a rendelkezésre álló erőforrások optimalizált felhasználására koncentrált. Ez szemben állt a németek agresszív, mindent egy lapra feltevő taktikájával. Dowding felismerte, hogy a RAF vadászgépei kulcsfontosságúak Nagy-Britannia védelmében, ezért ellenállt a nyomásnak, amely arra készítette volna, hogy tömegesen küldje őket támadásba a német bombázók ellen.

¹⁴⁴ Sir Hugh Caswall Tremenheere Dowding (1882–1970) brit légimarsall, a Királyi Légierő (RAF) Fighter Command parancsnoka az angliai csata idején. Dowding kiemelkedő szerepet játszott a brit légtér védelmének megszervezésében, különösen a radarhálózat (Chain Home) és az integrált légvédelmi rendszer kiépítésében. Konzervatív és megfontolt vezetési stílusával, valamint a vadászgépek megőrzésére és hatékony bevetésére irányuló döntéseivel jelentősen hozzájárult a Luftwaffe legyőzéséhez 1940-ben. (Forrás: ORANGE, Vincent, Dowding of Fighter Command: Victor of the Battle of Britain, Grub Street, London, 2008)

Hermann Göring¹⁴⁵: A Luftwaffe főparancsnoka

Stratégiai elképzelései és szerepe

Hermann Göring, a Luftwaffe vezetője, a német légierő sikeres katonai bevetései után nagy önbizalommal vezette a német légierőt az angliai csatában. A Luftwaffe elsődleges célja az volt, hogy **megsemmisítse a brit légierőt**, ezzel lehetőséget teremtve Nagy-Britannia megszállására. Göring kezdetben arra összpontosított, hogy a brit repülőtereket és radarállomásokat támadja, hogy megbénítsa a RAF védelmi képességeit.

A csata későbbi szakaszában azonban Hitlerrel egyetértésben Göring megváltoztatta a stratégiát, és áttért London bombázására, az úgynevezett **Blitz** megindítására. Ez a döntés lehetővé tette a RAF számára, hogy visszaépítse erejét, mivel a németek már nem a létfontosságú légibázisokat támadták, hanem a brit városokat. Göring úgy gondolta, hogy a brit morál megtörése érdekében a civil központok bombázása gyorsabb eredményt hozhat, de ez végül stratégiai hibának bizonyult.

Vezetői stílus

Göring karizmatikus, de gyakran impulzív és önelégült vezető volt, aki hajlamos volt túlbecsülni a Luftwaffe erejét és alábecsülni az ellenséget. A Luftwaffe korábbi sikerei Franciaországban és Lengyelországban megerősítették Göringet abban a hitében, hogy a brit légierő könnyen megsemmisíthető lesz. A túlzott magabiztosság és a hamis jelentések alapján gyakran félreértette a RAF valódi állapotát, ami végső soron rossz stratégiai döntésekhez vezetett.

Göring vezetői stílusát a propagandisztikus fellépés és a személyes dicsőség iránti vágy jellemezte. Sokszor nem hallgatta meg alaposan a tanácsadóit, és hajlamos volt a gyors, de nem

¹⁴⁵ Hermann Wilhelm Göring (1893–1946) a náci Németország egyik legbefolyásosabb politikai és katonai vezetője, a Luftwaffe (német légierő) főparancsnoka 1935-től 1945-ig. Az első világháborúban vadászpilótaként szerzett hírnevet, majd Hitler egyik legközelebbi bizalmasává vált. Az angliai csata idején ő irányította a német légi hadjáratot Nagy-Britannia ellen, azonban a stratégiai hibák és a RAF kitartása miatt a Luftwaffe végül alulmaradt. A háború után a nürnbergi perben háborús bűnök és emberiség elleni bűntettek miatt halálra ítélték, de 1946-ban öngyilkosságot követett el a kivégzése előtt. (Forrás: OVERY, Richard, *The Air War: 1939–1945*, Potomac Books, Washington, D.C., 2005, p. 106–108.)

mindig átgondolt döntésekre, amelyek a Luftwaffe számára végzetes következményekkel jártak.

Összehasonlítás

- **Stratégia:** Dowding stratégiai fókusza a védekezésre és a tartalékok megőrzésére irányult, míg Göring inkább a gyors, döntő győzelemre törekedett. Dowding a hosszú távú fenntarthatóságot és az erőforrások hatékony bevetését hangsúlyozta, Göring pedig a nagy volumenű támadásokra helyezte a hangsúlyt, amelyek gyors eredményt akartak elérni.
- **Kommunikáció:** Dowding közvetlen, pragmatikus vezető volt, aki tisztában volt a RAF korlátaival és lehetőségeivel. Göring ezzel szemben gyakran figyelmen kívül hagyta a valós adatokat, és túlzott magabiztossága miatt hibás döntéseket hozott.
- **Vezetői stílus:** Dowding racionális és hidegvérű vezetőként hosszú távú gondolkodásával végül sikeresen vezette a RAF-ot a csatában. Göring, bár karizmatikus és ambiciózus volt, gyakran túlzottan magabiztos és stratégiaileg rugalmatlan, ami végül hozzájárult a német vereséghez.

Az angliai csata eredményei

Dowding stratégiai éleslátása és a Dowding-rendszer hatékonysága végül lehetővé tette a brit légierő számára, hogy sikeresen védekezzen a német támadásokkal szemben, míg Göring és a Luftwaffe nem tudta megtörni a brit ellenállást. Dowding vezetése a RAF győzelméhez vezetett, míg Göring hibái hozzájárultak a Luftwaffe kudarcához, ami megakadályozta Hitler Nagy-Britannia elleni inváziós terveit.

Sir Hugh Dowding és Hermann Göring vezetési stratégiáit a 2. számú táblázatban foglaltam össze.

2. táblázat: Sir Hugh Dowding és Hermann Göring vezetési stratégiáinak összehasonlítása
(szerző által szerkesztve)

	Sir Hugh Dowding	Hermann Göring
Stratégia	Védekezésre és a tartalékok megőrzésére fókuszált, a hosszú távú fenntarthatóságot és erőforrások hatékony bevetését hangsúlyozta.	Gyors, döntő győzelemre törekedett, a nagy volumenű támadásokra helyezte a hangsúlyt, gyors eredményeket akart.
Kommunikáció	Közvetlen, pragmatikus vezető, aki tisztában volt a RAF korlátaival és lehetőségeivel.	Gyakran figyelmen kívül hagyta a valós adatokat, túlzott magabiztossága miatt hibás döntéseket hozott.
Vezetői stílus	Racionális és hidegvérű vezető, hosszú távú gondolkodásával sikeresen vezette a RAF-ot a csatában.	Karizmatikus és ambiciózus, de túlzottan magabiztos és stratégiai rugalmatlan volt, ami hozzájárult a német vereséghez.

1.6. A Luftwaffe és a RAF technikai összehasonlításának összegzése

Adolf Hitler és Winston Churchill, valamint Hermann Göring és Hugh Dowding hadvezetési stratégiáinak összehasonlítása során világossá vált, hogy a légierők technikai adottságai szorosan összefüggenek a politikai és katonai döntéshozatalban megfigyelhető különbségekkel. E felismerés nyomán vált indokolttá a Luftwaffe és a Royal Air Force (RAF) műszaki jellemzőinek, fegyverzeti kapacitásának, valamint taktikai alkalmazhatóságának átfogó, rendszerezett összegzése az angliai csata idejére vonatkozóan. Az alábbi összefoglalás célja, hogy strukturált formában mutassa be az egyes típusok közötti eltéréseket és hasonlóságokat, elősegítve ezzel a légierők közötti technológiai fölény kérdésének pontosabb értelmezését az angliai csata hadműveleti keretében.

1. Szervezeti háttér és fejlesztési környezet

- **Luftwaffe:**

- A Versailles-i béke értelmében hivatalosan tilos volt légierőt fenntartaniuk, így a fejlesztések hosszú ideig titokban zajlottak (pl. Lipetsk, Szovjetunió).
- 1935-ben hivatalosan is megalakult, erőteljes állami támogatással és gyors ütemű fejlesztésekkel.
- Centralizált irányítás, stratégiai célként a Blitzkrieg támogatása állt.

- **RAF (Royal Air Force):**

- 1918-ban a világ első önálló légierőjeként jött létre.
- Kiterjedt intézményi struktúra: Cranwell (akadémia), Andover (vezérkari főiskola), Martlesham Heath (kísérleti központ).
- Fejlesztése fokozatosabb volt, a háború előtti években alulfinanszírozott, de a háborús fenyegetés hatására megerősítették.

2. Repülőgép-technológia

- **Luftwaffe:**

- Fő típus: *Messerschmitt Bf 109* (E és F variánsok): 580–630 km/h végsebesség, DB 601 motor (1020–1350 LE), kiváló emelkedési és harci képességek.
- GM-1 rendszerrel időszakos teljesítménynövelés.
- Meredith-effektusos hűtés (szárnyakba integrált radiátor), fejlett aerodinamika.

- **RAF:**

- Fő típusok: *Hawker Hurricane* (547 km/h) és *Supermarine Spitfire* (582–594 km/h a korai változatoknál).
- Rolls-Royce Merlin motor, folyamatos fejlesztéssel.
- A Spitfire kiváló manőverezőképességével és aerodinamikai kialakításával tartotta a lépést a Bf 109-essel, viszont a Hurricane technikailag elmaradt.

3. Fegyverzet és felszereltség

- **Luftwaffe:**

- 1–2 darab 20 mm-es gépágyú, illetve 2 db 13 mm-es géppuska.
- A gépágyúkat a légcsavartengelybe építették (motornal központosan), ami pontos célzást tett lehetővé.

- **RAF:**
 - Hurricane: $8 \times 7,7$ mm-es géppuska.
 - Spitfire későbbi verziói: 2×20 mm-es gépágyú + $4 \times$ géppuska.
 - A nagyobb számú, de kisebb kaliberű fegyver miatt kisebb volt a pusztítóerő, de sűrűbb tűzfüggönyt adott.

4. Irányítástechnika és kommunikáció

- **Luftwaffe:**
 - Korlátozott rádiókommunikáció: a pilóták közötti hangolás gyakran hiányos volt.
 - Harc közbeni koordináció nehezített.
- **RAF:**
 - Fejlett földi irányítórendszer: Dowding rendszer + radar.
 - Egységes rádiókommunikáció a vadászgépek között, ami gyors taktikai reagálást tett lehetővé.

5. Kiképzés és személyi állomány

- **Luftwaffe:**
 - Intenzív, de idővel lerövidített képzések a veszteségek pótlására.
 - 1939–1940-ben a pilóták még tapasztaltak voltak, de utánpótlásuk minősége romlott.
- **RAF:**
 - Hosszabb és strukturáltabb képzési folyamat (pl. Empire Air Training Scheme).
 - A kezdeti tapasztalathiányt gyorsan pótolták, különösen a lengyel, cseh és kanadai pilóták bevonásával.

6. Légvédelmi és taktikai előnyök

- **Luftwaffe:**
 - Támadó hadviselésre optimalizált, Blitzkrieg támogatása.
 - Nem volt megfelelő felkészülése egy elhúzódó védekező légiháborúra, különösen idegen légtérben.
- **RAF:**

- Saját hazai légvédelmi rendszer, radarállomásokkal és repülőtéri hálózattal.
- A támadó fél hátrányai a hazai légvédelemmel szemben érvényesültek.

Az alábbi 3. számú táblázat az egyes légierőkre vonatkozó technikai és taktikai jellemzők strukturált összegzését tartalmazza, elősegítve a különbségek és hasonlóságok átláthatóbb értelmezését a fentebb leírtak alapján.

3. táblázat: A Luftwaffe és a RAF technikai feltételeinek összehasonlítása (szerző által szerkesztve)

Összehasonlítási szempont	RAF (Royal Air Force)	Luftwaffe (Német Légierő)
Általános stratégiai cél	Védekező stratégia, Nagy-Britannia légterének védelme	Támadó stratégia, légi fölény biztosítása a szárazföldi hadműveletekhez
Elsődleges vadászgép-típus	Supermarine Spitfire, Hawker Hurricane	Messerschmitt Bf 109
Vadászgépek teljesítménye (sebesség, tüzerő)	Spitfire: ~580–600 km/h, 8 géppuska; jó fordulékonyság	Bf 109: ~570–630 km/h, gépágyúk és géppuskák; jobb emelkedőképesség
Bombázók fő típusai	Vickers Wellington, Armstrong Whitworth Whitley	Heinkel He 111, Dornier Do 17, Junkers Ju 88
Bombázók védelmi fegyverzete	Korlátozott, főként géppuskák	Erősebb védelmi fegyverzet, de nem minden irányban hatékony
Légvédelmi radarhasználat	Fejlett radarhálózat (Chain Home), korai riasztás	Kezdetleges radar, rádiófelderítés korlátozott
Kommunikáció és irányítás	Fejlett földi irányítórendszer, rádiókapcsolat minden gépen	Kevésbé fejlett rádiókommunikáció; néhány gépen nem volt rádió
Repülőterek infrastruktúrája	Jól kiépített bázisok, betonozott kifutópályák	Sok előretolt ideiglenes reptér, füves kifutók
Logisztikai ellátás	Jó belső ellátási rendszer, tengeri utánpótlási előny	Gyors utánpótlás a frontvonal mögött, de sebezhető
Személyi kiképzés színvonala	Szigorú, magas színvonalú kiképzés, különösen a pilótáké	Gyorsított, de gyakran hiányos kiképzés a nagy veszteségek pótlására
Tapasztalatok és harci bevetések száma	Tapasztalat főként az 1939–40-es európai hadjáratból	Tapasztalat a spanyol polgárháborúból és a lengyel/francia hadjáratokból

Technológiai fejlettség	Fejlett technológiai háttér, modern rádió- és radarfejlesztések	Modern gépek, de egyes típusok gyorsan elavultak
Gyártási kapacitás és ipari háttér	Nagy volumenű gyártás, amerikai segítség is	Magas gyártási kapacitás, de fokozatos nyersanyaghiány

1.7. Polish Air Force (PAF)

A Lengyel Légierő történetének bemutatása nélkülözhetetlen a második világháborús lengyel repülőszemélyzet szerepének és motivációinak teljes körű megértéséhez. A háborút megelőző évek légierő-fejlődése, valamint a pilóták kiképzése és harci tapasztalatai szoros összefüggésben álltak azzal az elhivatottsággal és kitartással, amelyet a lengyel repülők a világháború során tanúsítottak. Ezért elengedhetetlen, hogy a második világháborús szerepvállalásuk vizsgálata előtt rövid áttekintést adjak a Lengyel Légierő 1918 és 1939 közötti történetéről.

A lengyel katonai repülés története 1917-ben vette kezdetét, amikor az I. Lengyel Hadtest – a cári Oroszország felbomlása után – létrehozta első repülőegységét Minszkben. A szűkös körülmények között megszervezett alakulatot Zygmunt Studziński kapitány irányította, és kezdetben mindössze egyetlen Nieuport típusú gyakorlórepülőgép állt rendelkezésükre¹⁴⁶. Ezzel párhuzamosan, az osztrák–magyar és német megszállás alatt álló lengyel területeken is megindultak a légierő-szervezési törekvések. Ezek közül kiemelkedő jelentőségű volt a krakkói Rakowice repülőtér 1918. október 31-i elfoglalása, amely a lengyel repülőerők első fontos bázisává vált.¹⁴⁷ Nem sokkal később, 1918 novemberében, a fiatal légierő már harci bevetéseken vett részt: első akcióit az ukrán erők ellen hajtotta végre Lwów (Lemberg) térségében.¹⁴⁸

¹⁴⁶ BELCARZ, Bartłomiej, PEŁCZKOWSKI, Robert: White Eagles: The Aircraft, Men and Operations of the Polish Air Force 1918-1939. Ottringham, Hikoki Publications, 2001. p. 13.

¹⁴⁷ BELCARZ – PEŁCZKOWSKI (2001) i. m. p. 17.

¹⁴⁸ BELCARZ – PEŁCZKOWSKI (2001) i. m. p. 19.

A lengyel–szovjet háború (1919–1921) során a légierő felderítési és támadó feladatokat látott el, kulcsszerepet játszva a hadműveletek támogatásában. Ebben az időszakban a repülőállományt főként zsákmányolt német és osztrák–magyar gépek, valamint francia gyártmányú repülőalkották.¹⁴⁹

A háborút követően a légierő fokozatosan átalakult: szervezetenként konszolidálódott és technológiailag is fejlődésnek indult. 1921-re a haderőben három repülőezredet hoztak létre – Varsó, Krakkó és Poznań központtal –, és ezzel megkezdődött a hivatásos légierő kiépítése.

Az 1920-as években a lengyel repülőgépipar is megerősödött. Olasz és francia licencek alapján megindult a hazai gyártás, amelynek első eredményei közé tartozott az Ansaldo A.300 és a Potez XV típus.¹⁵⁰ Ezzel párhuzamosan intézményesült a pilótaképzés is, amely a dęblini, bydgoszczi és toruńi repülőképző központokban zajlott, jelentősen hozzájárulva a szakmailag felkészült repülőszemélyzet utánpótlásához.¹⁵¹

A modernizáció következő fontos állomása az 1930-as évek elején érkezett el, amikor a PZL repülőgépgyár megkezdte korszerű vadászgépek tervezését. Az 1931-ben bemutatott PZL P.7-et 1934-ben váltotta a hadrendbe állított PZL P.11, amely a maga idejében versenyképes típusnak számított.¹⁵² Azonban a technológiai fejlődés gyorsasága miatt a lengyel légierő hamar hátrányba került.

A nemzetközi légiipar gyors fejlődése azonban hamarosan lemaradásra kényszerítette a lengyel légierőt. Az évtized végére a technikai elmaradottság egyre szembetűnőbbé vált: a PZL P.11 már nem tudta felvenni a versenyt az új német vadászgépekkel, különösen a Messerschmitt Bf 109 típussal szemben.¹⁵³ A lengyelek megkezdtek az új PZL P.50 Jastrząb vadászgép fejlesztését, de a gyártás késedelmei miatt ez a típus nem állhatott hadrendbe a második világháború kitörése előtt.¹⁵⁴

1939 augusztusára a lengyel légierő 510 harci repülőgéppel rendelkezett, amelyek közül 464 volt bevethető állapotban, és 53 századba szerveződött. A tartalékokat nagyrészt elavult típusok

¹⁴⁹ BELCARZ – PEŹKOWSKI (2001) i. m. p. 25.

¹⁵⁰ BELCARZ – PEŹKOWSKI (2001) i. m. p. 88.

¹⁵¹ BELCARZ – PEŹKOWSKI (2001) i. m. p. 90.

¹⁵² BELCARZ – PEŹKOWSKI (2001) i. m. p. 92.

¹⁵³ BELCARZ – PEŹKOWSKI (2001) i. m. p. 98.

¹⁵⁴ BELCARZ – PEŹKOWSKI (2001) i. m. p. 99.

– mint például a PZL P.7a, a Lublin R-XIII és a PZL P.23 Karas – alkották, amelyek már nem voltak alkalmasak a modern légi harc követelményeinek teljesítésére.¹⁵⁵

A Lengyel Légierő fejlődéstörténete szorosan összefügg Lengyelország függetlenségi harcaival és katonai modernizációs törekvéseivel a két világháború között. Az első világháborút követő újjászületés időszaka során megalapozott légierő a második világháború küszöbére egy motivált, jól szervezett, ám technológiai szempontból hátrányos helyzetű haderővé vált. Az 1939-es német invázió súlyos veszteségeket okozott, ám a lengyel repülőszemélyzet jelentős része folytatta a harcot a szövetségesek oldalán – immár emigrációban, de változatlan elszántsággal.

PZL P-7¹⁵⁶

A PZL P-7 volt az első teljes egészében fémépítésű, korszerű lengyel vadászpilóta repülőgép, amely új szakaszt nyitott a Lengyel Légierő modernizációjában a két világháború között. A típust a Państwowe Zakłady Lotnicze gyár mérnöke, Zygmunt Puławski tervezte, a PZL P-6 típus továbbfejlesztéseként. A gép meghajtását egy Bristol Jupiter VII F csillagmotor biztosította, kompresszorral és reduktorral felszerelve, amely közepes magasságon – mintegy 2750–4000 méteren – nyújtotta maximális teljesítményét.

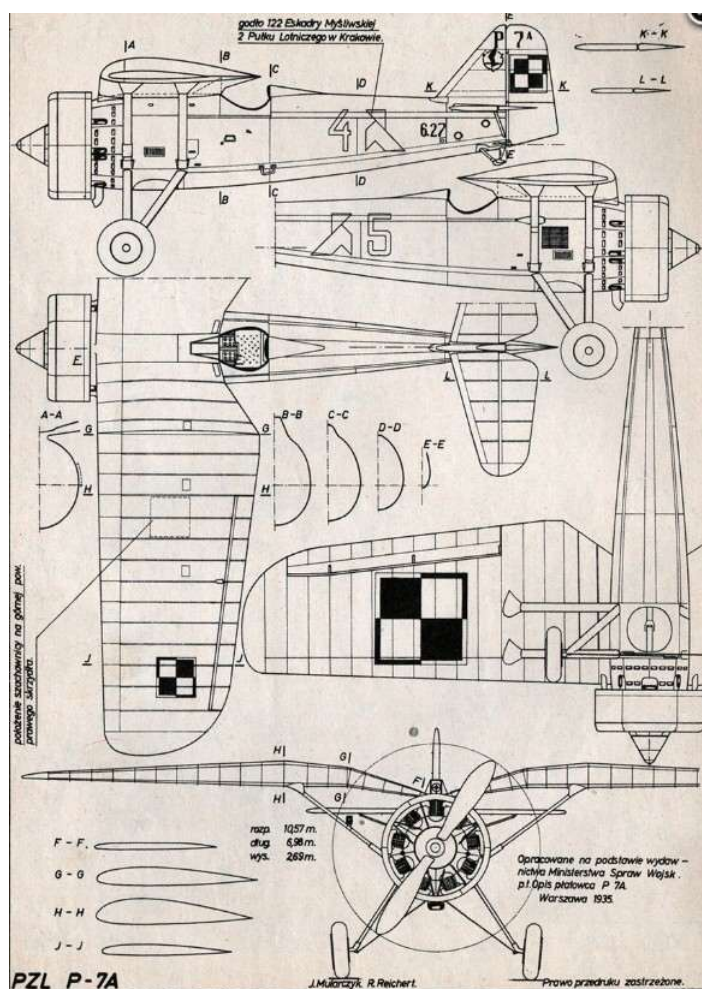
A PZL P-7 első prototípusa 1930 októberében repült először, a sorozatgyártás 1932-ben indult, és összesen 149 darab P-7a változat készült. A géptípust 14 vadászszázadnál, valamint több pilótaképző intézményben is rendszeresítették. A típus alkalmazásával a Lengyel Légierő lett az első olyan nemzeti légierő a világon, amely kizárólag fémépítésű vadászpilóta repülőgépeket használt.

A repülőgép iránt külföldi érdeklődés is mutatkozott, különösen Románia, Jugoszlávia és Törökország részéről. 1935-től azonban megkezdődött a PZL P-7 kivonása a frontról, és fokozatosan átvette a helyét a fejlettebb PZL P-11 típus. Ennek ellenére 1939 nyarán még több mint száz példány állt szolgálatban – ezek közül mintegy harminc az aktív vadászszázadoknál, a többi kiképző- valamint tartalékrepülőgép szerepkörben.

¹⁵⁵ BELCARZ – PEŹKOWSKI (2001) i. m. p. 17.

¹⁵⁶ v.ö. 14. ábra

A típus a második világháború kitörésekor is részt vett a harci cselekményekben: körülbelül hetven példányt vetettek be, amelyek kezdetben vadász-, később pedig felderítőfeladatokat láttak el. Műszaki elavultsága ellenére mintegy tíz ellenséges repülőgép lelövését vagy megrongálását jegyezték fel. A harcok után több példány Romániába került, ahol kiképzőgépként szolgáltak tovább, míg mások a Szovjetunió vagy a Német Birodalom birtokába jutottak. A szovjet fél legalább egy példányt 1940-ben hivatalos katonai teszteknek is alávetett.¹⁵⁷



14. ábra: PZL P-7A¹⁵⁸

¹⁵⁷ <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/2397/126/PZL-P-7> (letöltve: 2025. 04. 18.)

¹⁵⁸ <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/2397/126/PZL-P-7> (letöltve: 2025. 04. 18.)

PZL.50 „Jastrząb”¹⁵⁹

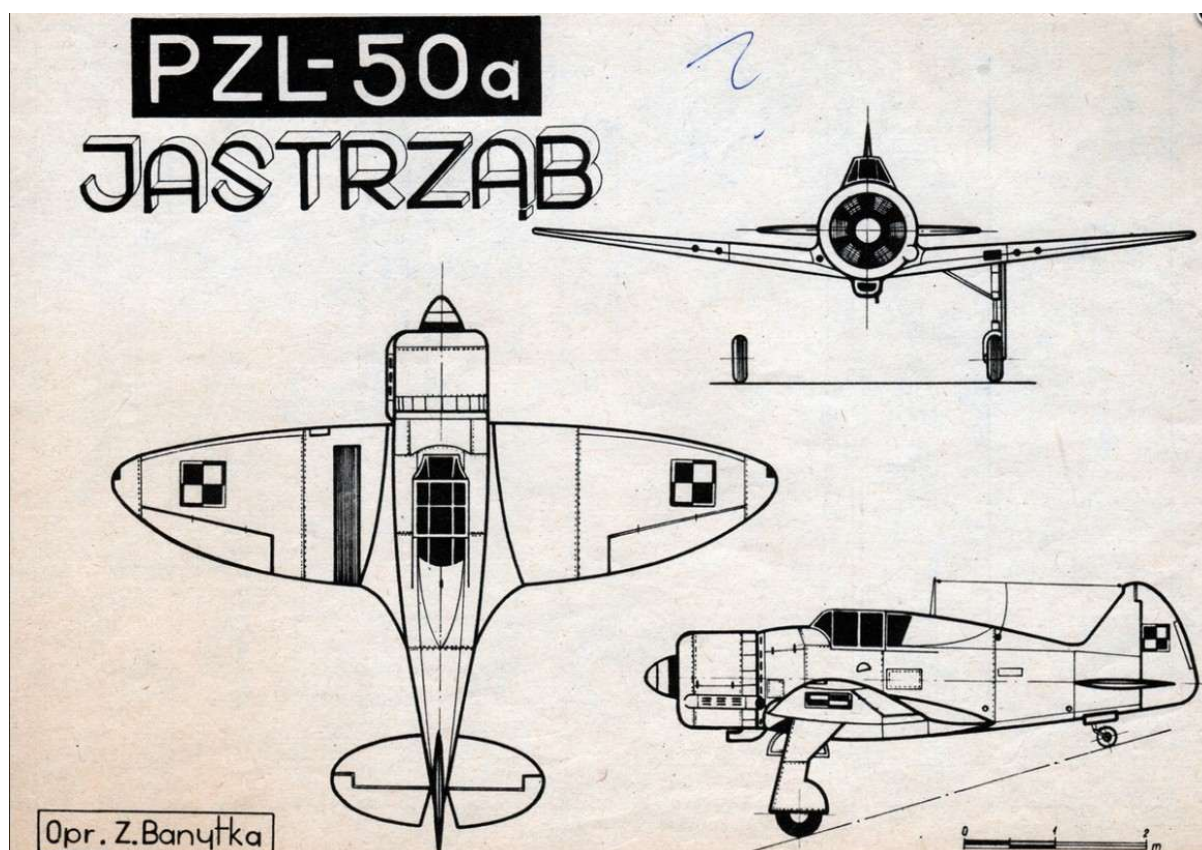
A PZL.50 „Jastrząb” („Héja”) volt a Lengyelországban fejlesztett utolsó modern vadászgép a második világháború kitörése előtt. A típus megalkotását az elavult PZL P.11c leváltásának szükségessége indokolta. A tervezést 1936–1937 fordulóján kezdte meg a PZL gyár mérnöke, Wsiewołod Jakimiuk, aki a gép koncepcióját az amerikai Seversky P-35 mintájára dolgozta ki. A cél egy korszerű, alacsonyszárnyas, zárt kabinnal és behúzható futóművel rendelkező vadászrepülőgép létrehozása volt.

A prototípus meghajtására kezdetben a Bristol Mercury VIII csillagmotort használták, amely 605–645 lóerős teljesítményre volt képes. Az első példány 1939. február 22-én hajtotta végre szűzrepülését, de a próbák során kiderült, hogy a gép teljesítménye elmarad az elvárásoktól: a maximális sebesség csupán 430–442 km/h volt, miközben a cél a 500 km/h elérése lett volna. A visszafogott eredmények ellenére a típus fejlesztését nem állították le. Több továbbfejlesztett változat is készült (PZL-50A, -50B), sőt, a PZL.53 „Jastrząb II” már új, erősebb motorral (pl. Gnome-Rhône „Meteor”) és megerősített fegyverzettel (2 db 20 mm-es gépágyú és 4 db 7,92 mm-es géppuska) számolt – akár 560 km/h sebességgel.

Bár a hadügyminisztérium 300 példány gyártását irányozta elő, a gépek sorozatgyártása – főként a technikai nehézségek és a gyorsan közelgő háború miatt – végül elmaradt. A próbaszéria néhány példányát és az újabb prototípusokat 1939 szeptemberében Varsóba evakuálták, ahol a németek kezére kerültek. A repülőgép fejlesztése így végleg megszakadt.¹⁶⁰

¹⁵⁹ v.ö. 15. ábra

¹⁶⁰ <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/2317/126/PZL-50-PZL-53-Jastrzab2> (letöltve: 2025. 04. 18.)



15. ábra: PZL 50 "Jastrząb"¹⁶¹

Lublin R-XIII¹⁶²

A Lublin R-XIII az 1930-as évek elején kifejlesztett lengyel felderítő és együttműködő repülőgép volt, amelyet a *Plage i Lańskiewicz* repülőgépgyár tervezett Lublin városában. A gép kifejezetten azzal a céllal készült, hogy a lengyel hadsereg számára megbízható légi felderítési és összekötő eszközt biztosítson. A tervezési munkálatokat Jerzy Rudlicki irányította, és több mint egy tucat mérnök – köztük Marian Bartolewski, Jerzy Dąbrowski, Janusz Lange, Witold Grabowski és mások – dolgozott a gép fejlesztésén¹.

A R-XIII típust a gyár korábbi kísérleti modelljei alapozták meg, köztük a R-VIII felderítőbombázó és a R-X prototípus. Bár ezek nem kerültek széles körű alkalmazásra, a tervezési tapasztalatok hozzájárultak az R-XIII kiforrottságához.¹⁶³

¹⁶¹ <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/2317/126/PZL-50-PZL-53-Jastrzab2> (letöltve: 2025. 04. 18.)

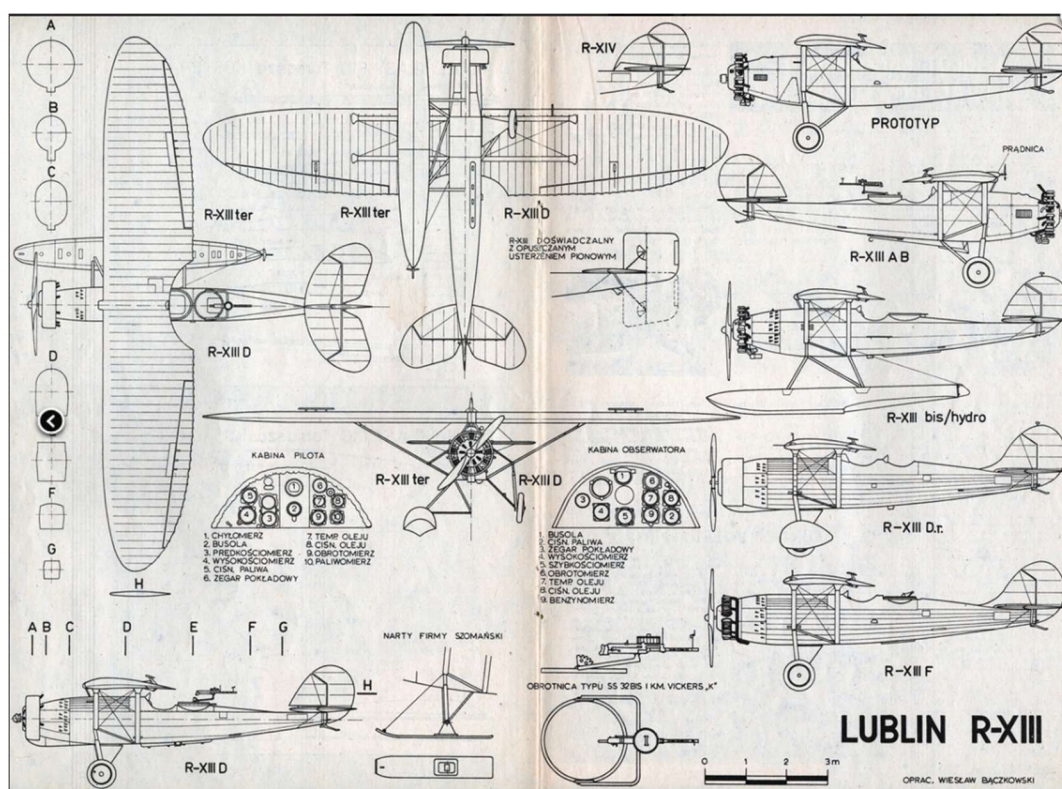
¹⁶² v.ö. 16. ábra

¹⁶³ <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/1689/126/Lublin-R-XIII2> (letöltve: 2025. 04. 18.)

A gép szűk, egyfedelű szerkezete, nyitott pilótafülkéje és fix futóműve tipikus megjelenést kölcsönzött a korszak katonai repülőgépeinek. A típus egyaránt készült szárazföldi és hidroplán változatban, utóbbi a Balti-tengeri partvidék védelmére szolgált.

Technikai értelemben a Lublin R-XIII nem számított korszerű gépnek még saját korában sem: relatíve kis teljesítményű motorral, alacsony sebességgel és gyenge védelemmel rendelkezett. Ennek ellenére 1939-re még mindig ez a típus alkotta a lengyel hadsereg együttműködési repülőgép-állományának jelentős részét. A gép fő előnye a megbízhatósága és könnyű kezelhetősége volt, azonban az 1939-es német invázió során nagy veszteségeket szenvedett, mivel kevésbé volt alkalmas a modern légi harcra.

Az R-XIII története jól példázza a lengyel haditechnikai fejlesztés lehetőségeit és korlátait a két világháború közötti időszakban. A típus a korszak katonai doktrínájához igazodott, amely a lovassággal és tüzérséggel történő együttműködésre helyezte a hangsúlyt – nem pedig a légi fölény megszerzésére.¹⁶⁴



16. ábra: Lublin-R-XIII repülőgép¹⁶⁵

¹⁶⁴ <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/1689/126/Lublin-R-XIII2> (letöltve: 2025. 04. 18.)

¹⁶⁵ u.o.

1.8 ALAPEGYSÉGEK

A nemzeti légierők szervezeti felépítése általában hasonló volt, bár az egyes országok eltérő légierő-stratégiája és taktikai koncepciói miatt az egyes alakulatok közvetlen összehasonlítása sok szempontból nehézségekbe ütközik. Az RAF alapvető egysége a század volt, amely fokozatosan növekedett a háború előrehaladtával. Ennek a kifejezésnek a pontos meghatározása nehézkes, mivel különböző egységekre használták, amelyek kisebbek voltak a szárnyaknál, de nagyobbak a rajoknál. Egy század a legkisebb önálló légiegységként volt definiálható.

A szárnyak csak a háború során váltak kiemelt parancsnoki egységekké. Ezzel szemben a Luftwaffe struktúrái szigorúbbak és formálisabbak voltak, az egységek mérete nagyrészt változatlan maradt a háború alatt. A Luftwaffe békeidős egységstruktúráit jelentősen átalakították a háború kitörésekor, 1939-ben. A lengyel légierő ezredei békeidőben inkább adminisztratív szervezetekként működtek, és bizonyos szempontból az RAF állomásokhoz hasonlíthatók. Az **eskadra** egy alapvető parancsnoki egység volt az együttműködő légierőben, míg a **dywizjon** az eskadrát váltotta fel, mint alapvető egység a vadászrepülők esetében.

Az európai nagyhatalmak és a Luftwaffe légierői, melyeket általában összehasonlíthatónak tekintenek, a 4. számú táblázatban szereplő egységnevekkel vannak felsorolva. Az egyes egységek létszámát (ahogy a háború kezdetén volt) szintén megadták.

4. táblázat: A brit, francia, német és lengyel légierő alapegységei

Egység	RAF	Armée de l'Air	Luftwaffe	LW ¹⁶⁶
Egy kisebb taktikai egység néhány repülőgéppel (az alap parancsnoki egység alosztálya)	flight (6 repülő)	patrouille (3 repülő)	Kette vagy Schwarm (3-4 repülő)	klucz vagy pluton (3 repülő)

¹⁶⁶ Lotnictwo Wojskowe, (Military Aviation) lengyel légierő 1918 decembere és 1940 február között.

Egység	RAF	Armée de l'Air	Luftwaffe	LW¹⁶⁶
Önálló alap parancsnoki egység	squadron (8-16 repülő)	escadrille (6-16 repülő)	Staffel (9-12 repülő)	eskadra (7-11 repülő)
Egy nagyobb parancsnoki egység	wing (32-48 repülő)	groupe (13-38 repülő)	Gruppe (32-48 repülő)	dywizjon (18-33 repülő)
Egy nagyobb műveleti csoportosítás	group (100-300 repülő)	escadre (26-68 repülő)	Geschwader (75- 120 repülő)	brygada (55- 86 repülő)

1940-ben a lengyel légierő Nagy-Britanniában átvette a lengyel dywizjon elnevezést az RAF századaira, és az eskadra elnevezést az RAF rajaira. Egy RAF szárnyat pedig skrzydło-nak hívtak, amely új lengyel kifejezésként jelent meg, és soha nem létezett a Luftwaffe struktúráiban. Ez komoly zavart okozott, amikor a lengyel háborús parancsnoki egységeket összevetették a Luftwaffe megfelelőivel.¹⁶⁷

¹⁶⁷ CYNK, Jerzy B. 22. oldal

1.9 Részösszegzés

A második világháború kirobbanásához több tényező vezetett, köztük az első világháborút lezáró békeszerződések és Németország terjeszkedő politikája. A németek fokozatosan építették ki agresszív katonai erejüket, míg 1939. szeptember 1-jén megtámadták Lengyelországot, amivel kezdetét vette a második világháború. A támadás következtében Lengyelország gyorsan összeomlott, és a lengyel kormány emigrációba kényszerült. Az emigráns lengyel kormány Franciaországban újjászervezte magát, és a szövetségesekkel megkezdte a lengyel katonai egységek, különösen a légierő újjáépítését. Franciaország összeomlása után a lengyel erőket Nagy-Britanniába evakuálták, ahol később a Brit Királyi Légierőbe integrálódtak, és jelentős szerepet játszottak a háború folytatásában.

A háború korai szakaszában, a franciaországi csata során, a németek a villámháborús taktikával gyors sikereket értek el, melyre a szövetségesek nem voltak felkészülve sem mentálisan, sem katonailag. A Luftwaffe fölénye döntő szerepet játszott a gyors győzelmükben, míg a francia légierő és a szövetségesek súlyos veszteségeket szenvedtek.

Douhet, Trenchard, Mitchell és Weaver elméletei és koncepciói formálták a második világháborúban részt vevő államok légierőinek stratégiáját és fejlődését, valamint a légierők szerepét alapvetően határozták meg a modern hadviselésben.

Az első világháborút követően Németországban a légi harcra való képességek megszüntetésére kötelezték a Versailles-i békeszerződés cikkei. Azonban a weimari kormány már ekkor titokban megteremtette a német légi erő alapjait. A rapallói szerződés lehetőséget adott titkos kiképző táborok létrehozására Oroszországban, és ártalmatlan vitorlázórepülő klubokat alapítottak Németországban, hogy fiatal férfiak repülési tapasztalatot szerezzenek.

Hitler 1935-ben nyilvánosan bejelentette az új Luftwaffe megalakulását, melyet Göring vezetett. Az új légi erő egy rövid, agresszív háború során a szárazföldi offenzívák közeli támogatására volt tervezve. Walter Wever altábornagy halála azonban változtatott a stratégián: Kesselring egy nagyobb közepes bombázó flottát fejlesztett ki, amely főként harcászati szerepet töltött be. Az 1939-es német légierőben négy légihadsereg működött, amelyek repülőszázadokból, repülőcsoportokból és repülőezredekkel álltak. A német légiflották bombázókat, csata-, vadász- és felderítő repülőgépeket, valamint légvédelmi egységeket is tartalmaztak.

Az angliai csatában részt vevő főbb repülőgép típusok a Messerschmitt Bf-109 és Bf-110 vadászgépek, a Junkers Ju 87 zuhanóbombázó és a Dornier Do 17 bombázó voltak. A Luftwaffe stratégiája a gyors, de fenntarthatatlan győzelemre volt berendezve.

A Brit Királyi Légierő történetének rövid áttekintése során láthatjuk, hogy a légi hadviselés fejlődése már az első világháború előtt megkezdődött. A Royal Flying Corps (RFC) megalakulásával kezdődött fejlődése, majd a háború végén, 1918-ban jött létre a Royal Air Force (RAF), egy önálló haderőnemként. Az első világháború után a brit kormány kisebbre méretezte a légierőt, de az európai feszültségek növekedésével ismét nőtt annak fontossága. Hitler hatalomra kerülésével és az európai feszültségek növekedésével a légierő a fegyverkezési verseny részesévé vált.

A második világháború kitörésekor a RAF már jelentős repülőgép-állománnyal és repülőszázadokkal rendelkezett. Az angliai csatában részt vevő főbb repülőgépek között megtaláljuk a Hurricane Mk I, Spitfire Mk I, Blenheim Mk IF, és a Boulton Paul Defiant típusokat.

Az angliai csata a második világháború egyik döntő ütközete volt, melyben Nagy-Britannia biztosította saját függetlenségét a Luftwaffe ellen. Mindkét fél igyekezett technikai vívmányokat fejleszteni az információs fölény elérésére, mint például az Enigma kódjainak feltörése és a radarrendszer kiépítése. Az Enigma kódjainak feltörése kritikus fontosságú volt a brit katonai hírszerzés számára.

A Brit Királyi Légierőt számos parancsnokság felügyelte, köztük a Vadászrepülő Parancsnokság, amelynek vezetői innovatív intézkedéseket vezettek be a légvédelemben, például a Dowding-rendszert. A parancsnokságok és repülőszázadok szervezete és felépítése stratégiai jelentőséggel bírt a harc során. Ezek a fejlesztések és intézkedések nagyban hozzájárultak Nagy-Britannia sikeres ellenállásához az angliai csatában.

A háttértámogató szervezeteknek is fontos szerep jutott a második világháború során. A Légi Szállítási Tartalékos Légierő (Air Transportation Auxiliary – ATA) 1938-ban jött létre a Brit Királyi Légierő támogatására. A Polgári Légi Őrség alapításakor bárki csatlakozhatott, aki repülőklub tagja volt. Az ATA-nál a női pilóták egyenrangúak voltak a férfiakkal, ugyanazt a képzést és feladatokat kapták. A pilótákat hat osztályba sorolták a repülőgépek típusa szerint. A pilóták főleg szállítási feladatokat végeztek a háborús területeken.

A Női Tartalékos Légierő (Women's Auxiliary Air Force – WAAF) 1939-ben alakult, és széleskörű feladatokat láttak el, mint például adminisztratív tevékenységek vagy radarfigyelés.

A WAAF tagjai közül sokan speciális kiképzést kaptak a Special Operations Executive-nél. (röviden SOE – brit különleges műveleti egység).

Az utolsó két fejezet célja az volt, hogy átfogó képet nyújtson Adolf Hitler és Winston Churchill vezetési stratégiáiról és célkitűzéseikről az angliai csata idején, valamint Sir Hugh Dowding és Hermann Göring légierő parancsnokokról annak érdekében, hogy még érthetőbbé váljon a két légierő által bevetett stratégia.

Churchill és Hitler eltérő politikai rendszerekben és különböző vezetési stílusokkal irányította saját erőiket, ami döntő hatással volt a háború kimenetelére.

Adolf Hitler, miután sikeresen végrehajtotta a nyugati hadjáratot és Franciaországot lerohanta, célul tűzte ki Nagy-Britannia meghódítását vagy legalábbis a brit kormány tárgyalóasztalhoz kényszerítését. Hitler kezdetben a brit Királyi Légierő (RAF) és haditengerészet infrastruktúrájának lerombolására összpontosított, hogy előkészítse az inváziót. Az angliai csata kezdetben a RAF légibázisainak és radarhálózatának támadásával indult, de a stratégiai hiba következtében Hitler a London elleni bombázásra (Blitz) váltott, amely lehetőséget adott a RAF-nak a felépülésre.

Winston Churchill, Nagy-Britannia miniszterelnöke az angliai csata idején az ország határozott vezetője volt, aki nemcsak katonai, hanem politikai és morális ellenállást is tanúsított Hitlerrel szemben. Churchill beszédei és kommunikációja hozzájárultak ahhoz, hogy a brit nép megőrizze a hitet a győzelemben, miközben a RAF védelmi hadműveleteit is támogatta. Churchill stratégiája az elhúzódó háborúra összpontosított, amely lehetővé tette Nagy-Britannia függetlenségének megőrzését.

Az angliai csata során Hitler stratégiai vereséget szenvedett el, míg Churchill vezetése alatt Nagy-Britannia sikeresen ellenállt, ami kulcsszerepet játszott a második világháború további alakulásában.

Sir Hugh Dowding a Brit Királyi Légierő (RAF) vadászparancsnokaként a világ első integrált légvédelmi rendszerét hozta létre, amely hatékonyan szervezte a brit vadászgépek bevetését. Dowding higgadt, pragmatikus vezető volt, aki a hosszú távú fenntarthatóságot és az erőforrások hatékony felhasználását helyezte előtérbe.

Hermann Göring a Luftwaffe főparancsnokaként kezdetben a brit repülőterek és radarállomások támadására összpontosított, de a későbbi stratégiai váltás, amely a London elleni bombázásra összpontosított, végül stratégiai hibának bizonyult. Göring karizmatikus, de

impulzív vezető volt, aki gyakran túlzott magabiztosságával és hibás döntéseivel hozzájárult a Luftwaffe kudarcához.

Az angliai csata eredményei rávilágítanak arra, hogy Dowding stratégiai éleslátása és a Dowding-rendszer hatékonysága kulcsszerepet játszott a brit légierő sikerében, míg Göring hibás döntései és túlzott magabiztossága hozzájárultak a Luftwaffe kudarcához.

A Luftwaffe és a RAF technikai és szervezeti jellemzőinek részletes összehasonlítása világosan kirajzolja, hogy a két légierő eltérő stratégiai koncepciók és hadászati prioritások mentén fejlődött. Míg a Luftwaffe a gyors és döntő hatású támadó hadviselés (Blitzkrieg) támogatására optimalizálta eszköztárát, addig a RAF védekező, mélységi rendszerben gondolkodó modellként működött, amely a szigetszerű védelem technológiai és szervezeti elemeit is képes volt integrálni (radar, Dowding-rendszer, földi irányítás). A különbségek nemcsak a repülőgépek teljesítményében, hanem a kiképzési rendszerekben, a kommunikációs infrastruktúrában és a személyi állomány minőségében is markánsan megmutatkoztak.

A Lengyel Légierő 1918 és 1939 közötti fejlődése elengedhetetlen háttérként szolgál a második világháborús lengyel pilóták szerepének és motivációinak megértéséhez. A függetlenség visszaszerzése után újjászülető állam katonai repülése az első világháború utáni hadműveletekben már bizonyította létjogosultságát. A két világháború közötti időszakban a légierő szervezetileg és technológiailag is fejlődésnek indult, megalapozva a hivatásos pilótaképzést és a hazai repülőgépgyártást. Az 1930-as évekre a lengyelek korszerű vadászgépeket terveztek, ám a nemzetközi légiipar gyors fejlődése miatt hamar technológiai hátrányba kerültek. 1939-re a légierő motivált és jól szervezett volt, ám repülőgépeinek jelentős része már elavultnak számított. A német invázió során elszenvedett veszteségek ellenére a lengyel repülőszemélyzet nem adta fel a harcot: sokan emigrációban folytatták a küzdelmet a szövetségesek oldalán, változatlan elszántsággal és hazaszeretettel.

1.10. Részkövetkeztetések

Az angliai csata előtt és annak lefolyása során számos stratégiai és technológiai fejlesztés, valamint szervezeti intézkedés zajlott, amelyek meghatározó módon formálták a második világháború légierőinek fejlődését és szerepvállalását. Ezek az átalakulások nemcsak az adott időszak hadászati gondolkodásmódját tükrözték, hanem hosszú távon is hatással voltak a modern légi hadviselés doktrínáira.

A két világháború közötti légierő-fejlesztési koncepciók – különösen Douhet, Trenchard, Mitchell és Weaver munkássága – jelentős befolyást gyakoroltak a háborúban részt vevő államok légierőinek stratégiai irányvonalaira. Ezek az elméletek nem csupán a légifölény, hanem a stratégiai bombázás, a légierők önálló szerepe és a hadszíntéri támogatás fontosságát is hangsúlyozták.

Németország a versailles-i békerendszer korlátozásait kijátszva, a Luftwaffe megalapítását megelőzően titokban kezdte meg légierőjének újjászervezését. A Luftwaffe szervezeti és technológiai koncepciója egy rövid lefolyású, koncentrált támadó hadviselés támogatására épült, amely szorosan illeszkedett a szárazföldi offenzívákhoz. Ezzel szemben a Brit Királyi Légierő (RAF), mint a világ első önálló légierője, már az első világháború idején is aktív szerepet vállalt, és az azt követő évtizedekben fokozatos fejlesztésen ment keresztül. A háború kitörését megelőző években a RAF részben alulfinanszírozott maradt, ám az 1939-es krízishelyzet következtében haderőfejlesztése új lendületet kapott. A repülőgéptípusok modernizálása mellett olyan technológiai áttörések is megvalósultak, mint az Enigma kódfejtés, vagy a Chain Home radarrendszer kiépítése, melyek döntően befolyásolták az angliai csata lefolyását.

A légi hadviselésben betöltött szerep nem korlátozódott kizárólag a harci alakulatokra. A háttértámogató szervezetek, mint az Air Transport Auxiliary (ATA) és a Women's Auxiliary Air Force (WAAF), szintén jelentős mértékben hozzájárultak a RAF működőképességéhez. Az ATA női pilótái stratégiai szintű szállítási feladatokat végeztek, míg a WAAF tagjai – gyakran magas szintű műszaki képzettséggel – kulcsfontosságú feladatokat láttak el a légvédelem, hírszerzés és kommunikáció területén.

Az angliai csata tapasztalatai világosan rámutatnak arra, hogy a haditechnikai fölény önmagában nem elegendő a légi fölény eléréséhez. A Luftwaffe fejlett technikai eszközállománya, különösen a Messerschmitt Bf 109 típusú vadászgépek teljesítménye, csak korlátozott mértékben tudott érvényesülni az idegen légtérben vívott, elhúzódó hadműveletek során. A logisztikai kihívások, a hiányos rádiókommunikáció és a stratégiai tervezés hiányosságai akadályozták a német légierő műveleti hatékonyságát.

Ezzel szemben a RAF saját légtérben történő hadviselése, az egységes földi irányítórendszer és a radarhálózat, valamint a nemzetközi pilótaállomány – különösen a lengyel századok – gyors integrációja és harci tapasztalata lehetővé tette a hatékony védekezést. A Lengyel Légierő két világháború közötti fejlődése jól példázza, hogy a technológiai hátrányokat

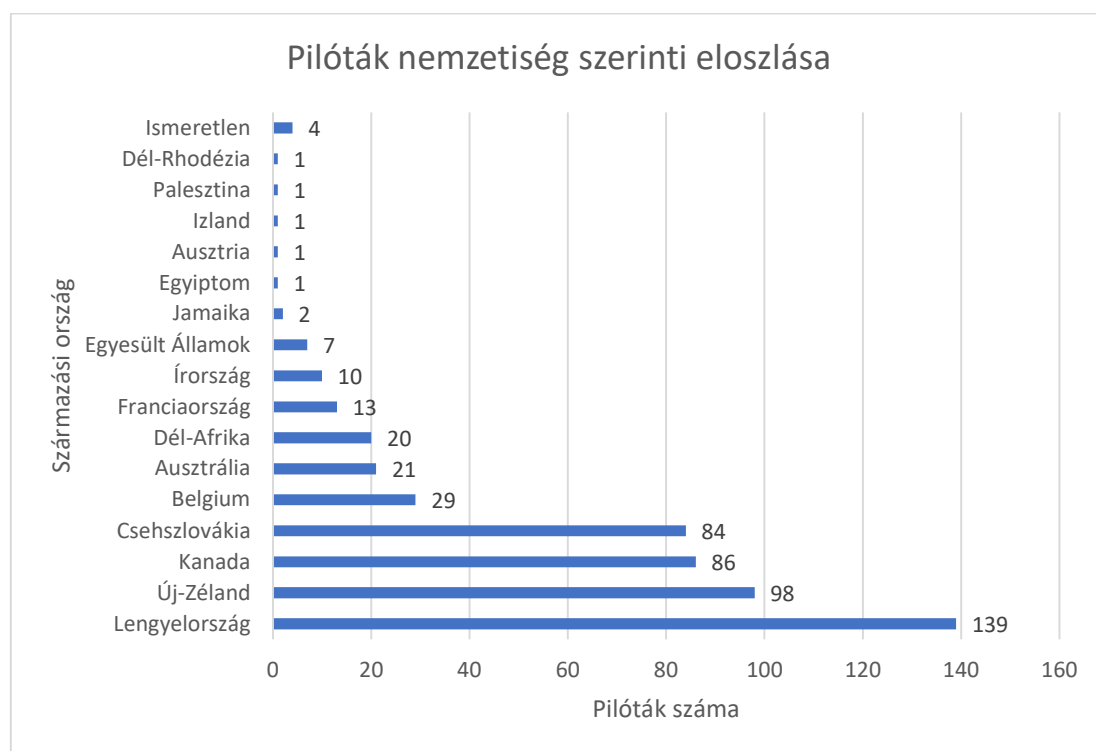
ellensúlyozhatja a kiváló kiképzés, a motiváció és a rugalmasság. A lengyel pilóták kiemelkedő szakmai teljesítménye és elhivatottsága kulcsszerepet játszott abban, hogy a RAF képes volt sikeresen szembeszállni a Luftwaffe támadásaival.

E részkövetkeztetés megerősíti, hogy a légierők teljesítményének értékelésekor a technikai paraméterek mellett a stratégiai integráció, az emberi tényezők és a működtetési környezet legalább olyan jelentőséggel bírnak.

II. A LENGYEL PILÓTÁK INTEGRÁLÁSÁNAK FOLYAMATA

A Brit Királyi Légierőben az angliai csata ideje alatt összesen 2878 pilóta szolgált. Patrick Bishop könyve szerint a pilóták nemzetiségi megoszlása a következő:

a brit pilóták száma összesen 2353 fő, lengyelek – 139, új-zélandi – 98, kanadai – 86, csehszlovák – 84, belga – 29, ausztrál – 21, dél-afrikai – 20, francia -13, ír – 10, Egyesült államokbeli – 7, jamaikai – 2, egyiptomi – 1, ausztriai – 1, izlandi – 1, palesztin – 1, dél-rhodéziai – 1, valamint 4 ismeretlen.¹⁶⁸



17. ábra: A nem brit pilóták nemzetiség szerinti eloszlása Patrick Bishop könyve szerint¹⁶⁹

A 17. számú ábrán látható összesítésből jól látható, hogy a lengyelek száma igen jelentős volt a többi nemzetiséghez képest.

¹⁶⁸ BISHOP, Patrick: Battle of Britain: A Day-by-Day Chronicle: 10 July 1940 to 31 October 1940, Quercus, New York, 2010. p. 370-371.

¹⁶⁹ U.o.

2.1. Az 1940. évi egyezmény

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

A megállapodás legfontosabb pontjai az alábbiakat tartalmazzák:

- Négy bombázó századot, két vadászrepülő századot és egy szárazföldi együttműködési századot kell létrehozni a lehető leghamarabb, a repülő személyzet mintegy 200 százalékos tartalékával, a többi személyzet mintegy 50 százalékal.
- Minden kiképzett személyi állomány, melyre nincs szükség az újonnan alakuló századoknál, mihamarabb egyenként vagy csoportosan felhasználandó a Brit Királyi Légierő megfelelő egységeiben vagy létesítményeiben, vagy a brit repülőgépiparban, amíg lehetőség nem nyílik arra, hogy felszívják (befogadják) őket a Lengyel Légierő egységei.
- Azokat az állomásokat, ahol a lengyel légierő egységei találhatóak, brit tisztek vezetik. Ahol egy állomást kizárólag vagy elsősorban a Lengyel Légierő egységeinek elhelyezésére használnak, ott lesz egy lengyel parancsnoki tiszt, aki együttműködik a brit állomásparancsnokkal, utóbbi magasabb rangú (idősebb).
- A lengyel légierő egységeit hasonló típusú felszereléssel látják el, továbbá ugyanolyan mértékben, mint a Brit Királyi Légierő vele egyező egységeit.
- A Királyi Légierővel szolgálatot teljesítő Lengyel Légierő összes egységének ellátása, karbantartása és kiképzése a normál Királyi Légierő szokásos csatornáin keresztül lesz megszervezve.

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

- A Királyi Légierőnél szolgáló Lengyel Légierő személyi állománya hűségesküt tesz a Lengyel Köztársaságnak.
- A Királyi Légierő egyenruháját a Lengyel Légierő egyenruhájaként fogadják el, olyan jellegzetes lengyel szimbólumokkal vagy más jelvényekkel, amelyeket a lengyel hatóságok szeretnének. Biztonsági okokból a Királyi Légierő mintájú rendfokozati jelvényeket kell viselni, amelyek megfelelnek a Királyi Légierő létesítménye alatt betöltött posztoknak.

- A Lengyel Légierő által a Királyi Légierőnél végzett szolgálat során használt repülőgépeken brit katonai jelzéseket viselnek, a törzsön jellegzetes lengyel jelöléssel. Ennek megfelelően meg is kezdték a pilóták besorozását és kiképzését.

2.2. Az integrálódás folyamata, kiképzés menete

Az 1940. augusztus 3-án megalakult 303. „Warszawski im. Tadeusz Kosciuszko” repülőszázad az angliai csata ideje alatt a northolti repülőbázison állomásozott.¹⁷⁰ Vezetőik angol részről: S/Ldr Ronald Kellett, F/Lt John Kent, vagy, ahogy a lengyelek hívták „Kentowski” kanadai származású pilóta és F/Lt Athol Forbes, lengyel részről: S/Ldr Zdzisław Krasnodębski, F/Lt Witold Urbanowicz.¹⁷¹ A háború során Kent végig támogatta őket, nagyszerű kapcsolatot ápolt pilótaival. Erre jó példa, hogy míg a pilóták angolul tanultak, ő igyekezett a legfontosabb szavakat megtanulni lengyelül. Ekkor ragadt rá a Kentowski név is.

A lengyelek megérkezése után Kentnek rögtön szembesülnie kellett az első jelentős problémával. Az egész repülőszázadban két embernek volt némi angol tudása, ebből az egyik csak ennyit tudott: „Gyerünk fiúk!”¹⁷²

Habár az angoltudás, mint olyan nem létezett a körükben, franciául mindegyikőjük beszélt. Ronald Kellett - John Kent századparancsnoka - mellett a lengyelek közül Athol Forbes beszélt anyanyelvi szinten franciául, ami nagyban megkönnyítette a kommunikációt. Ám mivel Kent volt napi kapcsolatban velük, rájött, hogy muszáj lesz megtanulnia lengyelül a legfontosabb alapkifejezéseket. Ennek megoldásaként rámutatott a repülőre annak angol nevét ismételve a lengyelek rájöttek mit is szeretne, ők elismételték azt, majd a lengyel megfelelőjét visszamondták. Így mentek sorba a gép azon részein, melyek nevének ismerete elengedhetetlen volt a későbbi oktatás és parancsosztás során. A legnagyobb figyelmet a rádiókommunikációs tréningre fektették. Kent nem várta el, hogy a bevetések során a pilótáknak eszébe jusson minden angol kifejezés, de mivel a lengyel kommunikációt a torony nem értette, elrendelte,

¹⁷⁰ CUMFT, Olgierd – KUJAWA, Hubert Kazimierz: Księga lotników polskich-poległych, zmarłych i zaginionych. Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa, 1989. p. 57.

¹⁷¹ http://www.polishsquadronsremembered.com/303/303_story.html (letöltve: 2021. 08. 31.)

¹⁷² KENT, Johnny: One of the Few: A Story of Personal Challenge Through the Battle of Britain and Beyond, The History Press, Stroud, 2016. p. 117.

hogy minden formációban legyen egy brit pilóta a kommunikációs malőrök elkerülése végett.¹⁷³

Több órát töltöttek azzal, hogy a jelszavakat, illetve legfontosabb szakszavakat, álneveket megtanulják helyesen kiejteni és használni. Ilyen szavak voltak például: „*angels*” (angyalok) - ezer láb magasság, „*pancake*” (palacsinta) - leszállás, illetve „*bandits*” (banditák) - ellenséges gépek a láthatáron.”¹⁷⁴

Kent a visszaemlékezésében leírja, hogy bár a lengyel pilóták úgy érezték, hogy túlságosan elhúzódik a kiképzésük - aminek hangot is adtak sokszor, mondván, hogy a kiképzést már megkapták Franciaországban - nem engedhette őket addig éles bevetésre, míg teljesen biztos nem volt benne, hogy értik a RAF működését.

1940. július 22-én Władysław Rózycki hadnagy a naplójába az alábbi bejegyzést írta: „*Ezen a napon egy nagyon sajnálatos és kellemetlen dolog történt velem. Összetörtem egy gépet életemben először a 11 évnyi repülés alatt! Még sajnálatosabb az a tény, hogy mindez idegen földön történt.*”¹⁷⁵

Jan Zumbach hadnagy az első Hurricane repülését eképp foglalta össze: „*Végre bemutatták nekünk a Hurricaneket, amiken repülünk majd. Elsőként a pilótafülke működése zavart össze! A valaha repült összes típussal összehasonlítva, itt minden fordítva működik. Lengyelországban és Franciaországban, ha a gázkart ki akartuk nyitni, húzni kellett, itt nyomni kell. Minden eddig begyakorolt reflexünket meg kell fordítani.*”¹⁷⁶

A fenti bejegyzéseket olvasva világossá válik számunkra az a tény, hogy a kiképzés során derült ki, hogy egyik lengyel pilóta sem repült még behúzható futóművekkel rendelkező gépen. Így esett meg, hogy az első repülések során többen landoltak behúzott futóművekkel – jelentős kárt okozva ezzel.¹⁷⁷ Kent emlékirataiban így emlékszik vissza erre az időszakra: „*...Amint azt sejteni lehetett, ezek az eltérések zavart okoztak, ezáltal több pilóta landolt behúzott futóművekkel. Az egyik gépet Frantisek őrmester tette le – ő nem értette mit mondtam neki,*

¹⁷³ KENT (2016) i.m. p. 118.

¹⁷⁴ GRETYNGIER – MATUSIAK (2007) i.m. p. 22.

¹⁷⁵ GRETYZNGER (2016) i.m. p. 5.

¹⁷⁶ GRETYZNGER (2016) i.m. p. 12-13.

¹⁷⁷ KENT (2016) i.m. p. 117-118.

de tudta, hogy idegennyelven kell válaszolnia és újra meg újra ennyit hajtogatott: „Oui, mon commandant””¹⁷⁸

Röviddel a lengyel pilóták Nagy-Britanniába érkezése után a németek elkezdték az Oroszlánfóka (németül: Seelöwe) műveletet.

Az Oroszlánfóka hadművelet (*Unternehmen Seelöwe*) a Harmadik Birodalom 1940 nyarán kidolgozott, de végül meg nem valósított terve volt Nagy-Britannia inváziójára. A művelet célja az volt, hogy a német szárazföldi haderő a La Manche-csatornán való átkelés után gyors ütemben elfoglalja Dél-Angliát, ezzel kikényszerítve a brit kormány megadását. A haditerv azonban több szinten is kivitelezhetetlennek bizonyult, mivel a Wehrmacht, a Kriegsmarine és a Luftwaffe nem tudta összehangolni eszközeit és képességeit a művelet sikeres végrehajtásához¹⁷⁹.

A partraszállás feltételeként a német vezetés alapvető követelményként szabta meg a légifölény elérését. Ennek hiányában a német csapatok védtelenek maradtak volna a brit Királyi Haditengerészet és a Királyi Légierő támadásaival szemben. A légiháború azonban – az angliai csatában – a németek számára kedvezőtlenül alakult: a Luftwaffe nem tudta megtörni a RAF ellenállását, és nem szerzett tartós fölényt az égen¹⁸⁰.

A német haditengerészet korlátozott kapacitásai – különösen a norvégiai hadjárat veszteségei után – nem tették lehetővé, hogy a szükséges csapatokat és eszközöket biztonságosan átszállítsák Angliába. A tervezett partraszállási eszközök jelentős része átalakított folyami uszályokból állt, amelyek nem voltak alkalmasak nyílt tengeri hadműveletekre, különösen ellenséges légifölény alatt¹⁸¹.

Hadtudományi szempontból az Oroszlánfóka hadművelet tanulsága az, hogy stratégiai célkitűzéseket nem lehet megvalósítani a műveleti és taktikai feltételek teljesülése nélkül. A partraszállás előfeltételeként megkövetelt légifölény elmaradása, a tengerészeti eszközök hiánya, valamint a brit szárazföldi védelem megerősítése (pl. *Home Guard*, part menti védelem, mozgósítás) mind hozzájárultak a hadművelet elhalasztásához. A német vezetés hivatalosan

¹⁷⁸ GRETZYNGER (2001) i.m. p. 13.

¹⁷⁹ HIGHAM, Robin: *Unflinching Zeal: The Air Battles over France and Britain, May–October 1940*, Naval Institute Press, Annapolis, 2012, p. 213–214.

¹⁸⁰ OVERY (2010) i.m. p. 54–61.

¹⁸¹ MURRAY, Williamson: *The Luftwaffe 1933–45: Strategy for Defeat*, Brassey's, London, 1985, p. 89–92.

nem mondott le a hadműveletről, de 1940 őszére a terv végrehajtását határozatlan időre elnapolták – ezzel az Oroszlánfőka hadművelet de facto meghiúsult¹⁸².

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

2.3. A repülőszázadok létrehozása

Összesen 16 lengyel repülőszázad alakult a második világháború során Nagy-Britanniában. 1940-ben 5 vadászrepülőszázad (302, 303, 307, 308, 309), 4 bombázószázad (300, 301, 304, 305), és további 1 (306), 1941-ben 3 vadászrepülőszázad (315¹⁸³, 316, 317), 1943-ban 1 vadászfelderítő repülőszázad (318) és a Lengyel Vadászcsapatként ismertté vált 145. repülőszázad, valamint 1944-ben 1 légtérmegfigyelő század (633). A 18. ábrán a lengyel repülőszázadok brit bázisrepülőtereinek elhelyezkedését szemléltetem az 1940 és 1954 közötti időszakban.

Az alábbi fejezetben az angliai csata ideje alatt létrehozott, valamint a csata során bevetett repülőszázadok rövid ismertetését tűztem ki célul. Bemutatom az alakulásuk körülményeit, jelvényüket, amelyet nem hivatalosan bár, de használhattak. Az angliai csata alatti tevékenységüket, valamint a további bevetéseiket egy későbbi fejezetben ismertetem.

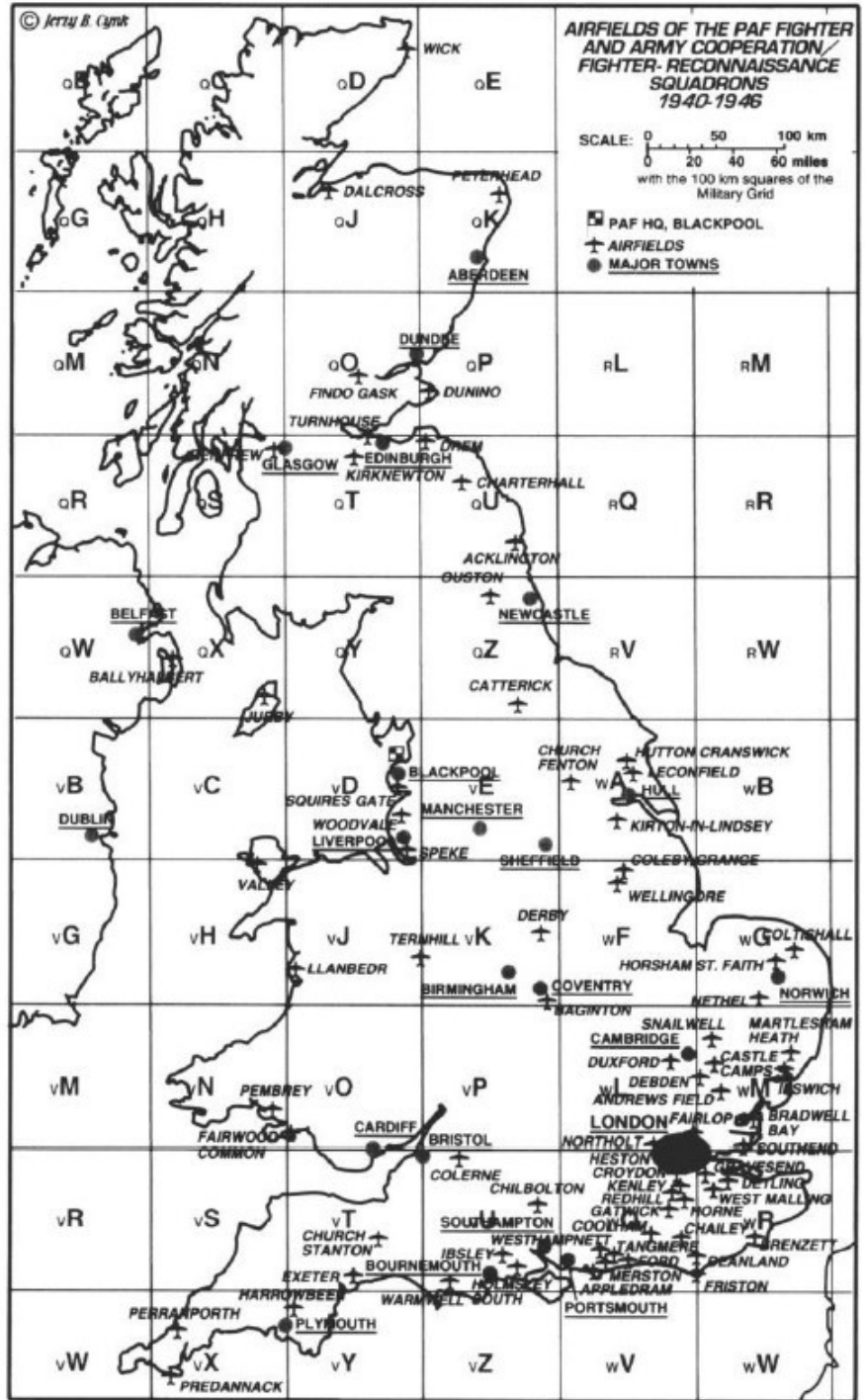
¹⁸² BUNGAY, Stephen: *The Most Dangerous Enemy: A History of the Battle of Britain*, Aurum Press, London, 2000, p. 172–175.

¹⁸³ A 315. lengyel repülőszázadot 1941. január 21-én alapították Acklingtonban. Első vezetője Stanisław Pietraszkiewicz őrnagy volt, a bevetések során pedig Hurricane-ken repültek. 1941. július közepén áthelyezték a századot Northoltba. Itt már a repült géptípusuk Spitfire volt. 1942 áprilisától szeptemberig áthelyezték az állományt pihenés céljából Woodvale bázisára, mivel addig igen intenzíven kivették a részüket a Nagy-Britannia és Franciaország felett zajló harcokból. Northoltba való visszatérés után továbbra is kivették a részüket a zajló harcokból. A háború után a 1947. január 14-ei felszámolásáig a RAF egysége maradt. (Forrás: GRETZYNGER, Robert–MATUSIAK, Wojtek–WIŚNIEWSKI, Piotr: 315 Squadron, STRATUS, Sandomierz, 2004.)

LOCATIONS OF THE SQUADRONS

ACKLINGTON	QU	309, 315, 316, 317
ANDREWS FIELD	WM	303, 306, 309, 315, 316
APPLEDRAM	WQ	302, 306, 317
BAGINTON	VK	308
BALLYHALBERT	OX	303, 315
BRADWELL BAY	WM	309*)
BRENZETT	WR	306, 315
CASTLE CAMPS	WM	307
CATTERICK	OZ	306
CHAILEY	WQ	302, 308, 317
CHARTERHALL	QU	303*)
CHILBOLTON	VU	308
CHURCH FENTON	WA	306, 307, 308
CHURCH STANTON	VT	302, 306, 316
COLEBY GRANGE	WF	307
COLERNE	VU	307, 316, 317
COLTISHALL	WG	303, 306*), 307, 309*), 315*), 316, 316*)
COOLHAM	WQ	306, 315
CROYDON	WQ	302, 306, 316, 317
DALCROSS	OJ	309
DEANLAND	WQ	302, 308, 317
DEBEN	WM	303
DERBY	VK	302
DETILING	WR	318
DREM	QU	307, 309
DUNINO	OP	309
DUXFORD	WL	302
EXETER	VT	307, 308, 317
FAIRLOP	VO	302, 317
FAIRWOOD COMMON	WL	302, 306*), 307, 308, 315*), 316*), 317
FINDO GASK	OO	309
FORD	WQ	302, 306, 308, 315, 317
FRISTON	WQ	306, 308, 316
GATWICK	WQ	309
GRAVESEND	WR	306
HARROWBEE	VY	302
HESTON	WL	302, 303, 306, 308, 315, 316, 317
HETHEL	WG303*), 308*), 316*), 317*)	
HOMESLEY SOUTH	VU	306, 315
HORNE	WQ	303
HORSHAM ST. FAITH	WG	307
HUTTON CRANSWICK	WA	302, 306, 308, 315, 316
IBSLEY	VU	302
IPSWICH	WM	308
JURBY	OX	302, 307
KENLEY	WQ	302
KIRKNEWTON	OT	309
KIRTON-IN-LINDSEY	WA	302, 303, 306, 307, 317
LECONFIELD	WA	302, 303
LLANBEDR	VJ	306, 308, 315
MARTLESHAM HEATH	WM	303, 317
MERSTON	WQ	303
NORTHOLT	WL	302, 303, 306, 308, 315, 316, 317
OUSTON	OZ	307, 316
PEMBREY	VN	302, 317
PERRANPORTH	VX	309, 315
PETERHEAD	OK	307
PREDANNACK	VX	303, 308
REDHILL	WQ	309
RENFREW	OS	309
SNAILWELL	WM	309
SOUTHEND	WM	302, 317
SPEKE	VO	303, 306, 308, 315
SQUIRES GATE	VD	307
TANGMERE	WQ	302
TERNHILL	VJ	306
TURNHOUSE	OT	303*)
VALLEY	VH	302
WARMWELL	VU	302
WELLINGORE	WF	309
WEST MALLING	WR	316
WESTHAMPNETT	WQ	302, 303
WICK	OD	303*), 316*)
WOODVALE	VD	308, 315, 316, 317

*) only after the end of war



18. ábra: Lengyel repülőszázadok bázisrepülőterei Nagy-Britanniában 1940-1945 között¹⁸⁴

¹⁸⁴ CZYNK (1998) i.m. p. 164

300. BOMBÁZÓ REPÜLŐSZÁZAD

Az alakulatot a Franciaországból 1940 elején az eastchurchi lengyel központba érkező repülősokból szervezték meg. A két bombázószázad személyzetét már februárban csoportokban kezdték el kiképezni: a pilótákat a redhill-i repülőtéren, míg a megfigyelőket és a repülő fedélzeti övészeket Eastchurchben. Áprilistól pedig a Nottingham melletti Hucknall repülőtéren folytatták a képzést. A valós harci kiképzés a Warwick megyei Bramcote repülőtéren, az 18. Operatív Kiképző Egység (OTU) bázisán kezdődött, ahová mindkét század 1940 júniusának második felében érkezett.

Az Angliában megalakult első lengyel repülőszázad létrehozásának hivatalos dátuma 1940. július 1. Ez volt a 300. Bombázó Repülőszázad (angolul: 300. Polish Bomber Squadron, lengyelül: 300 Dywizjon Bombowy „Ziemi Mazowieckiej”). A repülőgép megkülönböztető jegyei a BH betűk voltak - a törzsek mindkét oldalára felfestve.

A század jelvénye¹⁸⁵ a mazóviai hercegség címere volt, négy mezőre osztva: két gyöngyház és két vörös, a bal felső mezőben a mazóviai sas, a jobb alsó mezőben pedig egy brit oroszlán képe. A pajzs fölött felül a római CCC szám - a 300-as század száma – szerepelt.¹⁸⁶



19. ábra: A 300. bombázó repülőszázad jelvénye¹⁸⁷

¹⁸⁵ v.ö. 19. ábra

¹⁸⁶ KRÓL, Wacław: Polskie dywizjony lotnicze w Wielkiej Brytanii 1940-1945, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa, 1976. p. 73.

¹⁸⁷ <https://pik.sklep.pl/product/odznaka-300-dywizjonu-bombowego-ziemi-mazowieckiej/> (letöltve: 2024. 04. 02.)

A században bevetésen szolgálatot teljesítő repülőszemélyzetnek engedélyezett volt kitűzött viselni a nyakkendőcsomójában: a tisztek arany, az altisztek pedig ezüst koronázott 300-as számos kitűzött hordhattak.¹⁸⁸

A repülőszázad első parancsnokává Wacław Makowski mérnök alezredes pilótát nevezték ki. A brit helyettese K. P. Lewis repülő százados. Az A raj vezetője Stanisław Cwynar százados pilóta, a B raj vezetője Mieczysław Pronaszko százados pilóta. A század mérnöke Stanisław Budżinski százados.

A repülő személyzet összetétele 24 csapatból állt, ahol minden csapat három pilótából (pilóta, navigációs tiszt és rádiós-lövész) állt. A földi személyzet létszáma mintegy 180 fő volt, a századot pedig összesen 16 repülőgéppel látták el.

Szeptember 14-ről 15-re virradó éjjel három csapat végrehajtotta az első harci bevetését. Feladatuk a franciaországi Boulogne kikötőjében található német inváziós uszályok ellen irányuló bombázás volt.¹⁸⁹

1940-ben a század 55 bevetésen vett részt, melyek során az észak-franciaországi és belga területen található ellenséges célpontokat bombázták. Összesen 212 órát repültek a harci tevékenységük során.¹⁹⁰

301. BOMBÁZÓ REPÜLŐSZÁZAD

1940. július 24-én alakult meg hivatalosan a 300. bombázó repülőszázad ikertestvére a 301. bombázó repülőszázad (angolul: 301. Polish Bomber Squadron, lengyelül: 301 Dywizjon Bombowy „Ziemi Pomorskiej”). A repülőgép megkülönböztető jegyei a GR betűk voltak - a törzsek mindkét oldalára felfestve.

A századnak egy ovális alakú jelvénye¹⁹¹ volt, amelyen egy sas motívuma dominált, alatta Pegazus és a Varsói Hableány képével, valamint alul a 301-es számmal.

¹⁸⁸ KRÓL (1976) i.m. p. 73.

¹⁸⁹ KRÓL (1976) i.m. p. 74.

¹⁹⁰ KRÓL (1976) i.m. p. 75.

¹⁹¹ v.ö. 20. ábra



20. ábra: A 301. bombázó repülőszázad jelvénye¹⁹²

A század első parancsnoka Roman Rudkowski alezredes pilóta, a brit helyettese E. Skinner őrnagy. A repülő személyzet összetétele a 300. bombázó repülőszázadhoz hasonlóan 24 csapatból állt, ahol minden csapat három fős repülő személyzetből (pilóta, navigációs tiszt és rádiós-lövész) állt. A földi személyzet létszáma mintegy 180 fő volt, s ezt a századot is összesen 16 repülőgéppel látták el.

Szeptember 14-én éjjel innen is három csapat hajtotta végre az első harci bevetést. Feladatuk a franciaországi Boulogne kikötőjében található német inváziós uszályok ellen irányuló bombázás volt a 300. bombázó repülőszázaddal együtt.¹⁹³ 1940-ben a repülőszázad 42 hadműveletben vett részt 156 repült óra alatt.¹⁹⁴

302. VADÁSZREPÜLŐ SZÁZAD

Az első vadászszázadot, a 302. "Poznan" vadászrepülő századot (angolul: 302. Polish Fighter Squadron, lengyelül: 302. Dywizjon Myśliwski Poznański) 1940. július 13-án alakították meg Leonfieldben.

Egy érdekesség a repülőszázadok neveiről: a bombázószázadok egész lengyel körzetek neveit viselték, a vadászszázadok is - a hagyományok tiszteletben tartása érdekében – azon

¹⁹² <https://pik.sklep.pl/product/odznaka-301-dywizjonu-bombowego-ziemi-pomorskiej/> (letöltve: 2024. 04. 02.)

¹⁹³ KRÓL (1976) i.m. p. 89.

¹⁹⁴ KRÓL (1976) i.m. p. 90.

városok neveit kapták, ahol a két háború közötti időszakban a repülőszázadok állomásoztak. A 302. század a 3. repülőezred 3. vadászszázadának hagyományait folytatta, amely 1939-ben a lengyel védelmi háborúban a "poznańi" hadsereg légierejének részeként harcolt, valamint az I/145. vadászszázadét, amely 1940-ben Franciaország védelmében harcolt.

A hagyományok ápolásának egyik megnyilvánulása volt a századjelvény¹⁹⁵, melyet a pilóták és a szerelők egyenruhájukon viseltek, valamint amelyet a repülőgépek törzsére, a pilótafülke közelében festettek fel. A jelvény a 132. vadászrepülő raj emblémája volt, egy holló sziluettjével, amely egy háromszínű kék-fehér-piros pajzs előtt helyezkedik el rombusz alakban. A jelvényen felül az I/145-ös, alul pedig a 302-es szám látható.

A repülőgépek törzsére a WX megkülönböztető jelzések kerültek.¹⁹⁶



21. ábra: A 302. vadászrepülő század jelvénye¹⁹⁷

A század két rajból állt: az "A" és a "B" rajból, amelyek vezetői századosi és őrnagyi rendfokozatban voltak. Abban az időben a századnak 24 repülőgépe volt, ebből 12 a harci, 12 tartalék, és körülbelül 25 pilótával rendelkezett. A mindennapi életben a század pilótái között voltak például: századadjudánsok, hírszerző tisztek, orvosok és műszaki tisztek.

¹⁹⁵ v.ö. 21. ábra

¹⁹⁶ KRÓL (1976) i.m. p. 104.

¹⁹⁷ <https://pik.sklep.pl/product/odznaka-302-dywizjonu-mysliwskiego-poznanskiego/> (letöltve: 2024. 04. 03.)

Július 23-án kezdték meg a kiképzést, Hawker "Hurricane" MK I-es repülőgépekkel. A század parancsnoka Mieczysław Mümler őrnagy, a rajvezetők pedig Piotr Łaguna százados és Franciszek Jastrzębski százados voltak.¹⁹⁸ Az első lengyel személyzet 1940. július 23-án érkezett Leonfieldbe, 16 tisztből, 12 kadét-tisztből, 55 nem kadét-tisztből és 80 emberből állt. A tisztek között 12 pilóta is volt. A RAF személyzetével együtt a század teljes létszáma 207 fő volt.

A század július 26-án kapta meg az első Hurricane-okat, és július 28-án adták ki az első napi parancsot. Intenzív kiképzés kezdődött a földön és a levegőben, a Miles Master 1 haladó kiképzőgép megkönnyítette a Hurricane-ra való átállást. A repülés közbeni és technikai kiképzés is nagyon jól haladt, de az angol nyelv elsajátítása problémát jelentett, amit nehéznek bizonyult leküzdeni. Augusztus 7-én Sikorski tábornok Ujejski tábornok kíséretében egy De Havilland Flamingóval érkezett Leonfieldbe, hogy ellenőrizze a századot. Augusztus 15-én, azon a napon, amikor Ju 88-as bombázók támadták meg a Leonfield-i bázist, a 13. Csoport parancsnoka kijelentette, hogy a 302. század bevethető.¹⁹⁹

A kiképzés után a 302. századot a 12. vadászrepülő-csoporthoz vezényelték át, amelynek területén kevés légi csatát vívtak a németekkel. Ezért a 302-es század nem sok találatot ért el az angliai csatában, ellenben a 303-as igen. Abban az időben az angol légierő helyzete igen nehéz volt. A rövid idő alatt elszenvedett veszteségeik olyan nagyok voltak, hogy nehéz volt pótolni őket. Nemcsak a kevésbé fontos pilótákból volt hiány, hanem a repülőgépekből is. Kezdetben a századok 25 repülőgéppel rendelkeztek, de az angliai csata után már csak körülbelül 16-18 gépük volt.²⁰⁰

303. VADÁSZREPÜLŐ SZÁZAD

A második vadászszázad, a Tadeusz Kosciuszko 303. "Varsói" repülőszázad (angolul: 303 Polish Fighter Squadron, lengyelül: 303 Dywizjon Myśliwski „Warszawski” im. Tadeusz Kościuszko) 1940. augusztus 2-án alakult meg a 11. vadászrepülő-csoporton belül Northolt légi

¹⁹⁸ CUMFT – KUJAWA (1989) i.m. p. 56.

¹⁹⁹ CYNK, Jerzy B.: The Polish Air Force At War: the Official History Vol. 1, 1939-1943, Schiffer Publishing, Atglen, PA, 1998. p. 163.

²⁰⁰ CUMFT, Olgierd, KUJAWA (1989) i.m. p. 57.

bázisán. A lengyel személyzet, (13 tiszt és 143 egyéb rendfokozatú – beleértve a nem kadét-tiszteket is) Blackpoolból érkezett meg aznap délután.²⁰¹

A korábbi lengyelországi 111. század jelvényét²⁰² használták a század jelvényeként: egy fehér és amarant csíkokkal átszőtt kör alakú pajzs, amelyen két kasza van keresztezve. A keresztezett kaszákon az 1794-es Kosciuszko-felkelés parasztjai által használt sapka található. A pajzs körül 13 ötagú csillag található, amelyek Észak-Amerika 13 államát szimbolizálják - Tadeusz Kościuszko függetlenségi háborúban való részvételének emlékére. A jelvény alján a 303-as szám található.

A repülőgépek törzsére a RF megkülönböztető jelzések kerültek. (később a háború után PD jelzéseket kaptak)²⁰³



22. ábra: 303. repülőszázad jelvénye²⁰⁴

Pilótái augusztus 3-án kezdték meg a kiképzést Miles "Master" gépeken, később pedig Hawker "Hurricane" gépekkel repültek. Vezetőik angol részről: S/Ldr Ronald Kellet, F/Lt John Kent, vagy, ahogy a lengyelek hívták „Kentowski” kanadai származású pilóta és F/Lt Athol Forbes, lengyel részről: S/Ldr Zdzisław Krasnodębski, F/Lt Witold Urbanowicz.²⁰⁵ A háború

²⁰¹ CYNK (1998) i.m. p. 165.

²⁰² v.ö. 22. ábra

²⁰³ KRÓL (1976) i.m. p. 126.

²⁰⁴ <https://pik.sklep.pl/product/odznaka-303-dywizjonu-mysliwskiego/> (letöltve: 2024. 04. 03.)

²⁰⁵ http://www.polishsquadronsremembered.com/303/303_story.html (letöltve: 2013. április 4.)

során Kent végig támogatta őket, nagyszerű kapcsolatot ápolt pilótáival. Erre jó példa, hogy míg a pilóták angolul tanultak, ő igyekezett a legfontosabb szavakat megtanulni lengyelül. Ekkor ragadt rá a Kentowski név is. Mindig büszke volt pilótáira, erre az angol vezetők is felfigyeltek. Ennek köszönhetően tett látogatást Northoltban Sir Hugh Dowding repülőmarsall, Stanley Vincent (a Northolt-i bázis vezetője az angliai csata idején²⁰⁶), és Churchill is. John Kent így emlékezik vissza a pilótákra:

" I cannot say how proud I am to have been privileged to help form and lead No. 303 squadron and later to lead such a magnificent fighting force as the Polish Wing. There formed within me in those days an admiration, respect and genuine affection for these really remarkable men which I have never lost. I formed friendship that are as firm as they were those twenty-five years ago and this I find most gratifying.

*We who were privileged to fly and fight with them will never forget and Britain must never forget how much she owes to the loyalty indomitable spirit and sacrifice of those Polish fliers. They were our staunchest Allies in our darkest days; may they always be remembered as such!"*²⁰⁷

Miután megalakult a repülőszázad Blackpoolban megkezdődött a pilóták kiképzése, átképzése. Különböző biciklis gyakorlatokon keresztül sajátították el a kötelékrepülés módját, megtanulták hogyan támadjanak egységesen. Miután Witold Ubranowicz kiharcolta a pilótái számára, megkezdhatték a repülést az alakulat Hurricane típusú gépein.²⁰⁸ Augusztus 30-án

„El sem tudom mondani, mennyire büszke vagyok arra, hogy olyan kiváltságos voltam, hogy segíthettem a 303-as század megalakításában és vezetésében, és később egy olyan nagyszerű harci erőt vezethettem, mint a lengyel repülőszázad. Azokban a napokban olyan csodálat, tisztelet és őszinte ragaszkodás alakult ki bennem ezek iránt az igazán figyelemre méltó emberek iránt, amelyet soha nem veszítettem el. Olyan barátságot kötöttem, amely ugyanolyan szilárd, mint huszonöt évvel ezelőtt volt, és ezt a legnagyobb örömömre szolgál.

Mi, akik olyan kiváltságosok voltunk, hogy együtt repülhettünk és harcolhattunk velük, soha nem fogjuk elfelejteni, és Nagy-Britannia soha nem felejtheti el, hogy milyen sokat köszönhet a lengyel repülők hűségének, fékezhetetlen szellemének és áldozatvállalásának. Ők voltak a leghűségesebb szövetségeseink a legsötétebb napjainkban; emlékezzünk rájuk mindig úgy, mint ilyenekre!" Fordította a szerző.

²⁰⁶ http://en.wikipedia.org/wiki/Stanley_Vincent (letöltve: 2013. április 7.)

²⁰⁷ <http://www.polishsquadronsremembered.com/303/303Squadron.html> (letöltve: 2013. április 4.)

²⁰⁸ The Untold Battle of Britain című filmben láthatunk erről egy részt (<https://www.imdb.com/title/tt1493244/> letöltve:2024.02.19.)

kötélékreplési gyakorlat közben Ludwik Paszkiewicz főhadnagy ellenséges repülőgépeket észlelt, Northolt közelében, jelentette, majd támadásba lendült a század többi tagjával együtt. A németek 10, a lengyelek 2 gépet veszítettek, de pilótáik idejében kiugrottak ejtőernyőjükkel a repülőgépből, és szerencsésen földet értek.

Másnap már éles bevetésen vettek részt. A lengyelek igen nagy hatékonysággal és sikerrel vették fel a harcot a Luftwaffe ellen. Már az első héten 40 biztosan és 12 valószínűleg lelőtt²⁰⁹ német gépet könyvelhettek el a harci naplóban.²¹⁰ A háború alatt végig igen eredményesen küzdöttek, folyamatosan bevetésen voltak, és ugyan akkora lelkesedéssel és hívvel harcoltak, mintha a saját hazájukról lett volna szó. Úgy gondolták, ha megvédik Angliát, akkor Anglia segít nekik visszaszerezni Lengyelországot. Nem meglepő ez a gondolkodásmód, hiszen a történelem során számos példát láthattunk erre.

1940 októberében a századot áthelyezték Leonfieldbe, év végén pedig Kellett, Kent és Forbes távozott tőlük. 1941-ben a század továbbra is folytatta a harcot a németek ellen, új taktikákat dolgoztak ki a hatékonyabb védelem és támadás eléréséhez. Ebben az évben 46 gépet lőttek le a harcok során, és 20 Spitfire gépet veszítettek.

1942-ben a harcok folytatódtak, s áthelyezték őket először a mai Lincolnshirebe, majd Redhillbe dél-London területére. Ez évben 21 ellenséges gépet lőttek le, 10 pilótát veszítettek, ebből négyet a harcok során, kettő balesetben halt meg, négy pedig fogságba esett.

1943-ban a lengyelek elsősorban tréningeken vettek részt, illetve folyamatos készenlétben voltak. Januárban részt vettek Franciaországban, egy kisebb csatában, majd júniusban visszahelyezték őket Northoltra az I. Lengyel Repülőegységhez. Ismét felvették a harcot a németek ellen igen nagy sikerrel, hiszen év végére 203 lelőtt gépet könyvelhettek el. 1943 novemberében a 307-es, és 346-os lengyel repülőszázaddal együtt a Brit Légvédelem (Air Defences of Great Britain) részét képezték Észak-Írország területén.

1944. április végén áthelyezték őket a 142-es Vadász repülőegységhez Londontól nem messze. A harcok során öt pilótát veszítettek el, egyet baleset során, három pedig fogságba került.

²⁰⁹ GRETZYNGIER – MATUSIAK (2007)i.m. p. 514-517.

²¹⁰ KOVÁCS István: Csoda a Visztulánál és a Balti-tengernél, Európa Kiadó, Budapest, 2006, p. 198-201.

1945-ben kiküldték őket Hollandiába. Ekkor a háború már a végéhez közeledett, így egyre kevesebb bevetésben vettek részt. 1946 februárjától a repülőszázad feloszlásáig (1946 decembere) Witold Łokuciewski vezette a repülőszázadot.²¹¹

304. BOMBÁZÓ REPÜLŐSZÁZAD

1940. augusztus 23-án megalakult Bramcote repterén a 304. bombázó repülőszázad (angolul: 304 Polish Bomber Squadron, lengyelül: 304 Dywizjon Bombowy Ziemi Śląskiej). A létrehozás körülményei nem voltak éppen ideálisak, hiszen ekkor már zajlott az angliai csata, valamint hiány volt a brit légierő kiképzőiből, valamint fordítókból is.

A század jelvénye²¹² a következő volt: egy szárnyas bomba, mely alul a V betűvel volt ellátva, középen a 304-es számmal, balra a szám alatt pedig egy kék-fehér-piros félkör (ami a RAF jele), jobbra pedig egy félig fehér-piros kocka helyezkedett el.



23. ábra: A 304. bombázó repülőszázad jelképe²¹³

A század vezetője Jan Biały alezredes pilóta, a RAF részéről pedig W. Graham őrnagy. A kezdeti létszám a következőképp alakult: 24 háromfős személyzet, valamint körülbelül 180 kiszolgáló és adminisztratív alkalmazott.²¹⁴

²¹¹ http://www.polishsquadronsremembered.com/303/303_story.html (letöltve: 2013. április 4.)

²¹² v.ö. 23. ábra

²¹³ <https://pik.sklep.pl/product/odznaka-304-dywizjonu-bombowego/> (letöltve: 2024. 04. 03.)

²¹⁴ KRÓL (1976) i.m. p. 163.

305. BOMBÁZÓ REPÜLŐSZÁZAD

A 305. bombázó repülőszázadot (angolul: 305 Polish Bomber Squadron, lengyelül: 305 Dywizjon Bombowy Ziemi Wielkopolskiej) 1940. szeptember 1-én hozták létre szintén Bramcote légi bázisán. A század megkapta még Józef Piłsudski marsall nevét is.

A századjelvény²¹⁵ fő jellegzetessége a huszárszárny forma volt; a 305-ös számot a jobb oldali alsó részbe építették be, a bal oldalon pedig a lengyel és a brit légierő jelének egy része volt látható.



24. ábra: A 305. bombázó repülőszázad jelvénye²¹⁶

A repülőgépek törzsére a SM megkülönböztető jelzés került. A század első parancsnoka Jan Jankowski alezredes navigátor, a RAF által kinevezett vezető pedig J. Drysdale alezredes volt.

A század kétmotoros bombázógépeken repült, ezért a többi bombázó századéhoz képest a tagok száma ezért háromról hatra nőtt, a támogató személyzet száma pedig 180-ról mintegy 400-ra emelkedett.²¹⁷

²¹⁵ v.ö. 24. ábra

²¹⁶ <https://pik.sklep.pl/product/odznaka-305-dywizjonu-bombowego/> (letöltve: 2024. 04. 04.)

²¹⁷ KRÓL (1976) i.m. p. 183.

306. VADÁSZREPÜLŐ SZÁZAD

A következő vadászrepülőszázad, a 306. számú "Toruń" század (angolul: 306 Polish Fighter Squadron, lengyelül: 306 Dywizjon Myśliwski Toruński). 1940. augusztus 26-án hozták létre, ám szeptember 4-én áttelepítették Church Fenton bázisára York megyébe.

A század jelvénye²¹⁸ egy zafírszárnyú, repülő kacsát ábrázolt (a 4. légideszant hadosztály vadászrepülő századának jelvénye) fehér rombusz háttérben (utalás a poznani jelvényre), a kacsra fölött pedig egy kis medve található (amelyet a brit 605-ös repülőszázad jelvényétől kölcsönöztek, ahonnan az első angol parancsnok érkezett).



25. ábra: A 306. repülőszázad jelvénye²¹⁹

A repülőgépek törzsére a UZ megkülönböztető jelzés került. A század lengyel parancsnoka Tadeusz Henryk Rolski százados, a rajok vezetői Jerzy Zaremba százados és Wacław Wilczewski százados, brit részről Douglas Scott őrnagy, Kenard és Tenant százados, a repülésoktatók pedig J. Barr és Young őrnagyok voltak. A kiképzés után a század bekapcsolódott a harci műveletekbe.²²⁰

²¹⁸ v.ö. 25. ábra

²¹⁹ https://pl.wikipedia.org/wiki/Dywizjon_306#/media/Plik:PSP_Dywizjon_306.jpg (letöltve: 2024. 04. 04.)

²²⁰ KRÓL (1976) i.m. p. 196.

307. VADÁSZREPÜLŐ SZÁZAD

1940. augusztus 24-én hozták létre a 307. éjszakai vadászrepülő századot (angolul: 307 Polish Night Fighter Squadron, lengyelül: 307 Nocny Dywizjon Myśliwski Lwowski) Blackpool bázisán.

A század jelvénye²²¹ oxidált fémlemezről készül, egy zöld szemű baglyot ábrázoló kompozíció volt, amely a repülőgép törzsén ült, a bal felső sarokban egy félholddal, a törzs alatt pedig a 307-es számmal.



26. ábra: A 307. repülőszázad jelvénye²²²

A repülőgépek törzsére a EW megkülönböztető jelzés került. A repülőszázad vezetői a lengyel Stanisław Pietraszkiewicz százados pilóta, brit részről Tomlinson őrnagy.

Annak ellenére, hogy már 1940 augusztusában megalakult a repülőszázad, a kiképzés elhúzódott egészen 1941 elejéig. Az első éles bevetésre pedig csak 1941. március 13-án éjszaka került sor.²²³

²²¹ v.ö. 26. ábra

²²²<https://pik.sklep.pl/product/odznaka-307-dywizjonu-nocnych-mysliwcow-lwowskich-puchaczy/>
(letöltve: 2024. 04. 04.)

²²³ KRÓL (1976) i.m p. 208-209.

308. VADÁSZREPÜLŐ SZÁZAD

A blackpooli Légiközlekedési Kiképzőközpontban hozták létre 1940. szeptember 9-én a 308. repülőszázadot (angolul: 308. Polish Fighter Squadron, lengyelül: 308 Dywizjon Myśliwski Krakowski).

A századparancsnok Stefan Laszkiewicz százados volt, az angol Davies őrnagy mellett (bár utóbbi 1940. október 16-án repülőgép-balesetben elhunyt).

A század jelvényként²²⁴ a krakkói 121. vadászszázad jelvényét vette át - amely egy fekete négyzet alakú pajzs átlójára helyezett, kék-fehér-piros barázdában végződő, stilizált szárnyas nyíl volt. A repülőgépek törzsére a ZF megkülönböztető jelzés került.²²⁵



27. ábra: A 308. repülőszázad jelvénye²²⁶

309. VADÁSZREPÜLŐ SZÁZAD

A 309. repülőszázadot (angolul: 309 Polish Army Cooperation Squadron, lengyelül: 309 Polski Dywizjon Współpracy z Wojskiem/309 Dywizjon Ziemi Czerwieskiej) 1940. október 8-án alapították a Glasgow melletti Renfrew repülőtéren. Az 1940. augusztus 5-én létrejött lengyel-

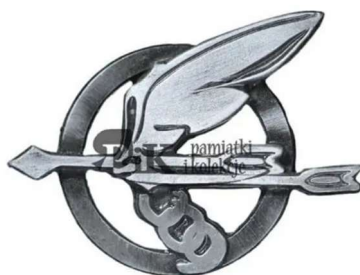
²²⁴ v.ö. 27. ábra

²²⁵ KRÓL (1976) i.m p. 218.

²²⁶ <https://pik.sklep.pl/product/odznaka-308-dywizjonu-mysliwskiego-krakowskiego/> (letöltve: 2024. 04. 04.)

brit légügyi megállapodás alapján szerveződött, amelyben előirányozták egy ilyen repülőszázad megszervezését.

A század jelvénye²²⁷ két szárnyas arany nyílvevesszőből állt, melyek nyílhegyei balra mutattak, a század arany számával a jobb alsó sarokban, ovális ezüst körön elhelyezve.



28. ábra: A 309. repülőszázad jelvénye²²⁸

A század által repült gépek törzsére az AR megkülönböztető jelzést festették. A repülőszázad vezetője N. Mason alezredes a RAF részéről, valamint Zygmunt Pistl alezredes lengyel részről. Utóbbi helyettese Władysław Madejski alezredes.²²⁹

2.4. A Lengyel Női Tartalékos Légierő (Pomocnicza Lotnicza Służba Kobiet – PLSK)

Lengyelország 1939-es megszállását követően a lengyel kormány áttette székhelyét Romániába majd Párizsba. 1939. szeptember 30-án Raczkiewicz megbízta Władysław Sikorski tábornokot, hogy hozzon létre egy új lengyel kormányt. A kormány 1940 nyaráig Párizsban székel, majd Franciaország összeomlása után Winston Churchill miniszterelnök meghívására áttette székhelyét Londonba.²³⁰ Amikor 1941-ben a szovjet-német háborúval Szovjetunió nemzetközi helyzete megváltozott, Sztálin elkezdett segítséget kérni más, Németországgal ellentétes

²²⁷ v.ö. 28. ábra

²²⁸ <https://pik.sklep.pl/product/odznaka-309-polskiego-dywizjonu-wspolpracy-z-wojskiem/> (letöltve: 2024. 04. 04.)

²²⁹ KRÓL (1976) i.m p. 229.

²³⁰ SZOKOLAY (1996) i.m. p. 179.

országoktól. 1941. július 5-én Anthony Eden, a brit külügyminisztérium diplomatája, valamint Sikorski tábornok tárgyalásokat kezdett a szovjet nagykövettel Ivan Mayskivel Londonban, ezzel megkezdve a Lengyelország és a Szovjetunió közötti diplomáciai kapcsolatok helyreállítását.²³¹

Sztálin beleegyezett abba, hogy az összes korábbi paktumot semmisnek nyilvánította náci Németországgal, megsemmisítve az 1939 szeptemberi lengyelországi szovjet-német partíciót. A lengyel kormány és a Sztálin között létrejött megállapodás értelmében 1941 augusztus 12-én a szovjetek lengyel állampolgároknak adtak "amnesztiát", közülük kerültek ki a 40 000 fős lengyel hadsereg tagjai. (Mely később Władysław Anders tábornok után Anders Hadseregként²³² vált ismertté.)²³³ Władysław Anders tábornok kezdeményezésére 1941 szeptemberében létrehozták a lengyel Női Tartalékos Légierőt, melybe a tagok a toborzása már augusztusban megkezdődött.²³⁴

Stanisław Ujejski tábornok, - 1940 márciusa és júliusa között a lengyel légierő helyettes parancsnoka - megfigyelőként javasolta Marian Kukiel tábornoknak – aki ekkor a lengyel emigráns kormány honvédelmi miniszterhelyettese – mintegy 1500 önkéntes felvételét a lengyel Női Tartalékos Légierőbe. Ennek hatására 1942. december 2.-án Kukiel tábornok kiadott egy rendeletet, melyben felszólította az Angliában élő lengyel nőket a PLSK-hoz való csatlakozásra. 1943 áprilisában 36 nőt választottak ki a további önkéntesek oktatóinak. Közülük Helena Paszkiewiczet, aki elhagyta a brit Női Tartalékos Légierőt, hogy csatlakozzon a PLSK-hoz. Őket a lengyel felvételi kurzusra küldték Skóciába, amely május 1-jétől június 10-ig tartott. Június 17-én a WAAF tagjai lettek és elküldték a brit tanfolyamra Wilmslow-ba. Faldingworth repülőterén számos lengyel nő dolgozott a lengyel szerelőkkel együtt a Lancastereken a 300. bombázórepülő-században. A lengyel Női Tartalékos Légierő tagjait végül 26 repülőtéren helyezték el. Az önkéntesek főként lengyel egységekben dolgoztak, de az angol állomásokon

²³¹ MIKOLAJCZYK, Stanisław: The Pattern of Soviet Domination, Marston & Co, Sampson Low, 1948, p. 18.

²³² Más néven II. lengyel hadtest részt vett a palesztinai, az észak-afrikai hadműveletekben, 1943-ban ott voltak a szövetséges erők dél-olaszországi partraszállásánál. Az egység legragyogóbb győzele a monte-cassinói csata volt. (Forrás: https://mult-kor.hu/20070810_wladyslaw_anders (Letöltve: 2019. május 26.))

²³³ PIESAKOWSKI, Tomasz: The Fate of Poles in the USSR 1939-1989, Gryf Publications, London, 1990, p. 77.

²³⁴ <http://www.polishairforce.pl/waaf.html> (Letöltve: 2019. április 26.)

is. A női tisztek nyolc területen dolgoztak: RAF és WAAF adminisztrációja, titkosszolgálat, számvitel, raktározás és anyagellátás, élelmiszerellátás, titkosírás és oktatás. Az önkéntesek, valamint a nem megbízott tisztségviselők és a magántisztviselők 45 szakterületen dolgoztak, ellátva például a következő feladatokat: alkalmazottak adminisztrációi, pincérnők, szakácsok, repülésirányító tisztviselők, repülésvezérlő helyiségekben való szolgálat, meteorológiai szolgálatok, rádióadók, valamint távírók üzemeltetése, telefonos szolgálat, ügyintézők, autóvezetők, raktárakban való segítség, beszállítók, mechanikusok és technikusok – az utolsó területekre a lengyel technikai iskolában végzeteket osztották be.

1943 júniusától 1945 júniusáig 1436 lengyel nő – 17 és 43 év közöttiek – csatlakozott a lengyel Női Tartalékos Légierőhöz; 52 közülük tiszt és 110 tiszthelyettes lett. 1945. május 8-án 1137-en szolgáltak a brit Női Tartalékos Légierőben.²³⁵

A háború után a legtöbb önkéntes nem tért vissza Lengyelországba. Többen azért sem, mert a határok átrendeződése miatt a családjuk a Szovjetunióba került, vagy éppen megházasodtak Angliában. Sokan maradtak a női tartalékos légierőnél az Egyesült Királyságban, amely további kétéves szolgálatot jelentett. Ezalatt tovább képezhettek magukat különböző civil munkára, kereshettek állást vagy ösztöndíjat kaphattak különböző angol egyetemekre vagy oktatási intézményekbe.²³⁶ További szervezetek jöttek létre Észak-Amerikában és Nagy-Britanniában: 1972-ben Torontóban Anna Ejrich vezetésével megalapították a PLSK-WAAF Szekciót, 1977-ben Zofia Bojko-Białkowska vezetésével a Nottingham-i Szekciót. 2004-ben a XXX. Kongresszuson a lengyel Női Tartalékos Légierőt megszüntették.²³⁷

2.5. Részösszegzés

Az angliai csata idején a Brit Királyi Légierő (RAF) 2878 pilótát számlált, akik szerte a világból érkeztek, hogy Nagy-Britannia védelmében részt vegyenek a Luftwaffe elleni küzdelemben. Patrick Bishop könyve alapján a pilóták nemzetiségi megoszlása igen változatos volt. A legnagyobb csoportot a brit pilóták alkották 2353 fővel, de jelentős számú lengyel (139), új-

²³⁵ <https://listakrzystka.pl/pomocnicza-lotnicza-sluzba-kobiet-plsk-waaf/> (Letöltve: 2019. április 26.)

²³⁶ U.o.

²³⁷ SCHARDER (2015) i.m.p. 124.

zelandi (98), kanadai (86), és csehszlovák (84) pilóta is szolgált a RAF-ban. További pilóták érkeztek Belgiumból, Ausztráliából, Dél-Afrikából, Franciaországból, Írországból, az Egyesült Államokból, Jamaikáról, Egyiptomból, Ausztriából, Izlandról, Palesztinából, Dél-Rhodéziából, és négy ismeretlen nemzetiségű pilóta is részt vett a harcokban.

A lengyelek kiemelkedő szerepe jól mutatja, hogy nem csak számukban voltak jelentősek, hanem az angliai csatában és a RAF tevékenységében betöltött szerepük miatt is kiemelkedőnek számítottak. 1940. augusztus 5-én született meg az a megállapodás, amely lehetővé tette a Lengyel Szárazföldi- és Légierő újjászervezését Nagy-Britanniában. A megállapodás értelmében négy bombázó századot, két vadászrepülő századot és egy szárazföldi együttműködési századot hoztak létre, valamint voltak még a következők: légideszant dandár, hajók, tengeralattjárók, szárazföldi alakulatok is. Ezen kívül biztosították a folyamatos utánpótlást és a szükséges létszámot.

A megállapodás tartalmazta továbbá a legfontosabb pontokat, melyek szerint a lengyelek bizonyos fokú önállóságot kaptak a brit légierőn belül. (egyenruhán lengyel jelképek viselése, lengyel vezetők brit vezetők mellett a századokban stb.)

A beintegrálódás folyamata során az eltérő szervezeti felépítés és a nyelvi különbségek kihívást jelentettek. A pilóták kiképzése és besorozása után több repülőszázad alakult, melyek részt vettek az angliai csatában és későbbi harcokban is. Az említett repülőszázadok jelvényeit bemutatva és tevékenységüket összefoglalva részletesebb képet kaphatunk a lengyelek saját hagyományaik őrzéséről és annak a századjelképek általi továbbviteléről, szerepéről és eredményeikről a második világháborúban.

Az 1940. augusztus 3-án alakult 303. „Warszawski im. Tadeusz Kosciuszko” repülőszázad például Northoltban állomásozott, és a század vezetői között szerepelt többek között a kanadai származású John Kent, akit a lengyelek „Kentowskinak” neveztek el. A kiképzés során Kent fontos szerepet játszott abban, hogy a lengyel pilóták megfelelően elsajátítsák a brit repülési szabályokat és kommunikációs módszereket, beleértve a rádiókommunikációs tréningeket és a brit repülőgépek kezelését.

A lengyel alakulatok, mint a fent említett 303. század, kiválóan teljesítettek a harctéren, gyakran felülmúlva a többi szövetséges egység teljesítményét. A lengyelek által elért légigyőzelmek jelentős mértékben hozzájárultak a Luftwaffe feletti brit győzelemhez.

A Lengyel Női Tartalékos Légierő (PLSK) története a második világháború alatt kezdődött. Władysław Anders tábornok kezdeményezésére hozták létre a megszállt szovjet

területről kiszabadított lengyelekből álló hadsereget, s annak részeként a Női Tartalékos Légierőt. A PLSK önkéntes alapon toborzott nőket, akik számos különböző feladatot láttak el a brit királyi légierőben. A női tisztek nyolc területen dolgoztak, beleértve az adminisztrációt, a titkosszolgálatot, az anyagellátást és az oktatást. A háború végéig összesen 1436 lengyel nő szolgált a PLSK-ban, akik közül 52 tiszt és 110 tiszthelyettes lett. Sokan maradtak az Egyesült Királyságban a háború után, tovább szolgálva vagy új életet kezdve. A PLSK 2004-ben megszűnt, de emlékét tovább vivő szervezetek jöttek létre Észak-Amerikában és Nagy-Britanniában.

2.6. Részkövetkeztetések

A második világháború alatt, az angliai csatában részt vevő RAF pilóták nemzetiségi összetétele jelentős változatosságot mutatott, ami a nemzetközi összefogás és együttműködés fontos példáját szolgáltatja. A legnagyobb csoportot a brit pilóták alkották, de emellett a lengyelek, újjeländiaiak, kanadaiak és csehszlovákok is kiemelkedő számban vettek részt a harcokban, míg további nemzetek képviselői is hozzájárultak az erőfeszítésekhez.

A lengyel pilóták szerepe kiemelten fontos volt, amit az 1940. augusztus 5-i brit-lengyel megállapodás is alátámaszt, amely elősegítette a lengyel légierő újjáalakulását a RAF keretein belül. Ennek értelmében létrehoztak bombázó, vadász és együttműködési századokat, biztosítva a lengyel pilóták folyamatos bekapcsolódását a harci műveletekbe. A lengyelek kapott autonómiája, mint például a saját egyenruha és jelképek használata, erősítette nemzeti identitásukat, miközben szorosan együttműködtek a brit erőkkel. Ezek a repülőszázadok nemcsak harci tevékenységet folytattak, hanem hozzájárultak a lengyel hagyományok és jelképek átörökítéséhez is a második világháború során.

A lengyel pilóták integrációs folyamata nyelvi és kulturális kihívásokat is felvetett, de az ilyen akadályok leküzdése érdekében jelentős erőfeszítések történtek, például a kommunikációs tréningek és a kölcsönös nyelvi oktatás formájában. A közös kiképzések és a megfelelő vezetés, mint amit John Kent nyújtott, hozzájárultak a lengyel alakulatok magas szintű harci teljesítményéhez.

A Lengyel Női Tartalékos Légierő létrehozása tovább szélesítette a lengyel részvétel alapját, lehetővé téve a nők számára, hogy különböző támogató és adminisztratív szerepekben vegyenek részt.

Összességében az angliai csata során tanúsított nemzetközi együttműködés és a különböző nemzetek pilótáinak összefogása kulcsfontosságú volt a Luftwaffe feletti győzelem elérésében. A lengyel alakulatok kiváló teljesítménye, az integrációs törekvések, valamint a nők bevonása a légierőbe mind hozzájárultak a RAF és szövetségesei sikeréhez, ezzel erősítve a közös cél és az összetartozás érzését a szövetséges erők között.

III. A LENGYEL REPÜLŐSZÁZADOK SZEREPVÁLLALÁSA AZ ANGLIAI CSATÁBAN

3.1. Az angliai csata szakaszainak bemutatása

Az alábbi fejezetemben az angliai csata helyszínét, történelmi háttérét mutatom be. Rengeteg szakcikk, tanulmány és könyv született a témában, más és más oldalról megvizsgálva az eseményeket. Én e fejezetnél főleg Garry Campion, Alfred Price és Olaf Groehler könyvét, valamint az abban található hivatkozott szakirodalmakat használom fel a történelmi események felvázolására.

Campion szerint az angliai csata két dimenzióból álló hadjárat volt: az első a légi harcok kíméletlen csatája, a második pedig a vele párhuzamosan zajló propagandaháború. A harcok a nemzetközi média teljes reflektorfényében zajlott, a harci eredményeket gyorsan közvetítették és terjesztették, néha szinte valós időben.²³⁸

Ahhoz, hogy megértsük a fenti állítást, először ismertetem a katonai propaganda fogalmát, majd az angliai csata eseményeinek tükrében vizsgálom meg a brit és német célok elérésének érdekében történő felhasználását.

Winston Churchill minden kétséget kizáróan a RAF legfontosabb propagandistája volt a csata alatt. Május 10-től önjelölt védelmi miniszterként Churchill vezethette Nagy-Britannia háborús erőfeszítéseit és hozhatott kulcsfontosságú döntéseket a védelmi politikát illetően.²³⁹ A válság kibontakozásával Churchill a BBC-n 1940. május 19-én sugárzott "Be ye men of valour" című beszédében a RAF vadászpilótáinak Franciaország feletti sikereiről beszélt, azt állítva, hogy a RAF minden egyes veszteségére három-négy kilőtt Luftwaffe-gép jutott.²⁴⁰

Miután nyilvánvalóvá vált, hogy Franciaország elveszett, az Alsóházhoz intézett Dunkerque-i beszéde a felszabadulásról szólt.²⁴¹

A hadsereg keserű panaszait követően Churchill, amikor külön megemlítette a RAF vadászgépeinek szerepét a partokon rekedt brit expedíciós erők csapatai elleni német

²³⁸ CAMPION (2009) i.m. p. 1.

²³⁹ GILBERT, Martin.: *Finest hour: Winston S. Churchill 1939-1941*, BCA London, 1983. p. 322.

²⁴⁰ CHURCHILL, Randolph S.: *Into battle: Speeches by the Right Hon. Winston S. Churchill*, Cassell, London 1941. p. 209-212.

²⁴¹ CHURCHILL (1941) i.m. p. 215-223.

bombázótámadások megghiúsításában, szintén a dunkerque-i győzelemről beszélt, nevezetesen a Vadászpilóta Parancsnokság 1940. június 4-én által aratott győzelméről.²⁴²

1940. június 18-án az alsóházban megtartotta a híres "Finest hour" című beszédét. Amint a következő részletből láthatjuk, valósággal áradt belőle a dac és az elszántság, Churchill retorikája a nemzetet a harc iránti elköteleződésre sarkallta²⁴³:

„Amit Weygand tábornok a franciaországi csatának nevezett, véget ért. Várhatóan most kezdődik az angliai csata. Ettől a csatától függ a keresztény civilizáció fennmaradása. Ettől függ saját brit életünk, valamint intézményeink és birodalmunk hosszú távú fennmaradása. Az ellenség teljes dühe és ereje hamarosan ellenünk fordul. Hitler tudja, hogy vagy megtör minket ezen a szigeten, vagy elveszíti a háborút. Ha mi szembeszállunk vele, egész Európa szabad lehet, és a világ élete széles, napsütötte magaslatok felé haladhat. De ha elbukunk, akkor az egész világ, beleértve az Egyesült Államokat is, beleértve mindazt, amit ismertünk és törődtünk vele, egy új sötét korszak szakadékaiba süllyed, amelyet a torz tudomány fényei még baljósabbá és talán még hosszabbá tesznek. Készüljünk fel tehát kötelességeinkre, és viseljük magunkat úgy, hogy ha a Brit Birodalom és a Nemzetközösség ezer évig fennmarad, az emberek akkor is azt mondják majd: "Ez volt a legszebb órájuk".”²⁴⁴

A közelgő légitámadásra számítva, amelyet a Kevesek későbbi epigráfiájában előrevetített, két hónappal később azt mondta: " *Magabiztosan várom vadászpilótáink - e nagyszerű férfiak, e ragyogó ifjúság - hőstetteit, akiknek az lesz a dicsőségük, hogy megmenthetik szülőföldjüket, szigetországi otthonukat és mindazt, amit szeretnek, a leghalálosabb támadástól*".²⁴⁵

Az angliai csata légiháborúként való kezdetét nehéz pontosan datálni, mert a kiszámíthatatlan jellege miatt, a korai összecsapások nem adtak egyértelmű jelzést arról, hogy a Luftwaffe komolyabb támadássorozatot indít. Még Dowding is kénytelen volt elismerni, hogy a légi harcok fokozatos és változatos jellege miatt nehéz meghatározni a csata kezdetét, de úgy vélte, hogy július 10-e némiképp megalapozott.²⁴⁶ Néhány történész, köztük Olaf Groehler

²⁴² CHURCHILL (1941) i.m. p. 219.

²⁴³ CAMPION (2009) i.m. p. 35.

²⁴⁴ <https://winstonchurchill.org/resources/speeches/1940-the-finest-hour/their-finest-hour/>
(Letöltve:2024. 02. 19.)

²⁴⁵ CAMPION (2009) i.m. p. 35.

²⁴⁶ CAMPION (2009) i.m. p. 52.

viszont három héttel korábbra datálja a csata kezdetét, június 22-re, Franciaország kapitulációjára.²⁴⁷

Abban azonban a legtöbb történész egyetért, hogy négy nagyobb szakaszra oszthatjuk a csatát a támadások intenzitását és a célpontokat figyelembe véve.

Mielőtt a csata négy szakaszát bemutatom, ejtek pár szót a közvetlen előzményekről.

Közvetlen előzmény

A brit expedíciós erők evakuálása Dunkerque-ből 1940 májusának végén és június elején, valamint Franciaország gyors kapitulációja után, az Egyesült Királyság egyedül maradt a háború folytatásában. Az ország védelme ekkor teljes mértékben a Királyi Haditengerészet és a Királyi Légierő vállára nehezedett. A visszavonuló, morálisan megtört és vereséget szenvedett brit erők egy részét a németek elfogták, míg másokat sikeresen kimenekítettek Dunkerque partjairól, ám ők fegyverek és felszerelés nélkül érkeztek vissza Angliába. Fontos megjegyezni, hogy a brit katonák veresége nem az ő hibájuk volt: gyengén kiképezve és felszerelve küldték őket szembe a történelem egyik legerősebb katonai gépezetével. Szövetségeseik, először a belgák, majd a franciák, kapituláltak, és a brit csapatok kénytelenek voltak visszavonulni Dunkerque-be, ahonnan a La Manche-csatornán keresztül evakuálták őket.

A dunkerque-i evakuálást az Angliában állomásozó Királyi Légierő biztosította a levegőből. A vadászrepülő-parancsnokság pilótáinak többsége számára ez volt az első éles harci bevetés. Ezzel szemben a német Luftwaffe pilótái már harci tapasztalatot szereztek a spanyol polgárháborúban, valamint Lengyelország és Franciaország hadjárataiban. Ezek a pilóták jól képzettek, magabiztosak és harcedzettek voltak, akik rendszeresen élvezték a számbeli és technikai fölényt ellenfeleikkel szemben. A vereség lehetősége még csak meg sem fordult a fejükben, amikor a brit légvédelmi rendszer megsemmisítésére készültek, ezzel előkészítve a német inváziót.²⁴⁸

Franciaországban már a háború kezdeti hónapjaiban telepítettek Hurricane vadászrepülőgépekkel felszerelt egységeket. Ezen pilóták légi harcokat vívtak a német Me 109-es vadászgépekkel, valamint kétmotoros bombázókkal és Ju 87-es zuhanóbombázókkal.

²⁴⁷ GROEHLER (1983) i.m. p. 168.

²⁴⁸ BADER, Douglas: Fight for the sky, Sidgwick & Jackson Ltd, 1973. p. 62-63.

Feltételezhető lett volna, hogy ezen pilóták tapasztalatai és taktikai észrevételei megosztásra kerülnek az Angliában szolgálatot teljesítő Hurricane és Spitfire pilótákkal. Ez lehetőséget biztosított volna arra, hogy első kézből származó információk révén ismerjük meg a német vadászgépek taktikai eljárásait, a bombázó repülőgépek fegyverzetét és gyenge pontjait, valamint a leghatékonyabb módszereket velük szemben. Azonban ez nem valósult meg. A dunkerque-i műveletek és az angliai csata júliusi kezdete közötti időszakban nem érkezett semmilyen jelentés, annak ellenére, hogy számos pilóta visszatért az Egyesült Királyságba. Ez nem az ő mulasztásuk volt, hiszen harci jelentéseket készítettek, és valószínűleg többször megosztották taktikájukról szóló véleményüket. A jelenség inkább arra utalt, hogy a nem operatív tisztek és a parancsnokság munkatársai nem mérték fel megfelelően az operatív műveleti információk szükségességét. Ennek következtében azoknak a pilótáknak, akik kizárólag Dunkerque-nél szereztek harci tapasztalatot – ahol a Luftwaffe jelenléte csak korlátozott volt – önállóan kellett kidolgozniuk stratégiáikat a német légierő teljes erejével szembeni hatékony fellépés érdekében.²⁴⁹

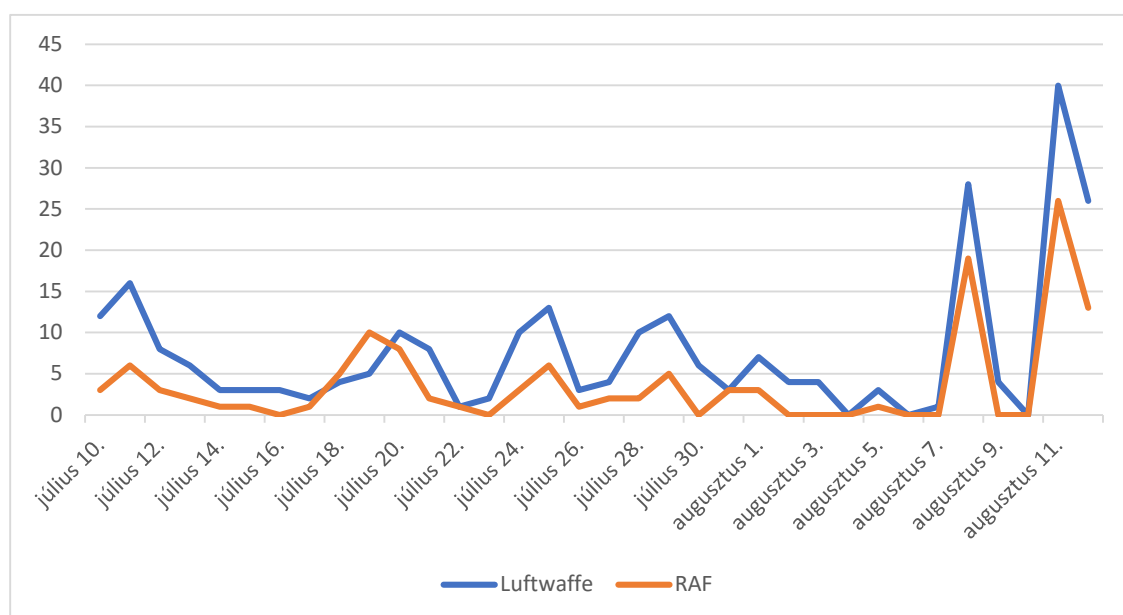
I. Szakasz

Ez a kezdeti szakasz július 10-től augusztus 7-ig tartott, de a feljegyzések azt mutatják, hogy a korai időszakban már korábban elkezdődtek az összecsapások, amelyek néha nagyszámú harcokat jelentettek a RAF és a Luftwaffe pilótái között. A légierő korai tevékenységét igazolták elsősorban a Csatornán áthaladó konvojok elleni támadások (amelyekhez a RAF-nak az Admirálisok nyomására kíséretet kellett biztosítania), valamint egyes gyárak és part menti célpontok éjszakai támadásai és felderítő tevékenységei. Az áttekinthetőség és a következtetések levonása érdekében a 29. ábrán szemléltetem a Luftwaffe és a RAF veszteségeit.²⁵⁰

²⁴⁹ BADER (1973) i.m. p. 62-63.

²⁵⁰ PRICE, Alfred: *Battle of Britain: A Summer of Reckoning*, Ian Allan Publishing, Surrey, 2010. p. 15. A napra lebontott adatokat lásd a függelékben.

Ezt az időszakot a németek a RAF védelmi rendszereinek tesztelésére és a gyenge pontok



29. ábra: a Luftwaffe és a RAF veszteségei 1940.július 10 és augusztus 11 között

felkutatására használták, de kevesebbet találtak, mint remélték. A kezdeti légitámadások a kenti partok mentére – különösen Dover környékére – összpontosultak. Július és augusztus folyamán a RAF Bombázó Parancsnoksága a Luftwaffe franciaországi és alföldi repülőtereit támadta, a Vadászpilóta Parancsnokság támogatására indított hadjárat részeként.²⁵¹

Hitler továbbá augusztus 1-jén kiadta a 17. sz. hadászati utasítást, amelyben az élelmiszerimportra használt kikötők elleni támadások mellett a Luftwaffe RAF elleni hadjáratára vonatkozó szigorúan titkos utasításait is megfogalmazta. Az egyértelmű cél az volt, hogy a Luftwaffe gyorsan és határozottan megsemmisítse a brit légierőt.²⁵²

Miután a Luftwaffe főparancsnoksága Hitler új direktívájára válaszul egyeztetett stratégiájáról, augusztus 3-án parancsot adott ki a három légiflotta számára.²⁵³ Ezek a tervek a következőkre vonatkoztak:

²⁵¹ RAMSEY, W.G.: The Battle of Britain: Then and Now. After The Battle, London, 1989. p. 707.

²⁵² WOOD, D. & D. DEMPSTER: The Narrow Margin: The Definitive Story of the Battle of Britain. Arrow, London, 1969. p. 122.

²⁵³ MAIER, K.A., H. ROHDE, B. STEGEMANN & H. UMBREIT: Germany and the Second World War: Germany's Initial Conquest in Europe. Vol. II. OUP: Oxford, 1999. p. 379-380.

- Adlerangriff, azaz "A sasok támadása" - ebben a szakaszban nem határozták meg a dátumot,
- Adler Tag, azaz "Sasnap" - a RAF századai és létesítményei elleni hivatalos, nagyszabású támadás.

Hitler parancsának megfelelően ezt eredetileg augusztus 2-ára vagy 3-ára tűzték ki, de különböző nézeteltérések és tervezési problémák késleltették a Sas Napját. A rossz időjárás a tervek további halasztásához vezettek.²⁵⁴

II. Szakasz

A második rész főként a Luftwaffe kísérleteiről szólt, mely során megpróbálták Angliát megadásra bírni.

Ez augusztus 8-tól augusztus 23-ig tartott, és egyre több támadást jelentett a hajózás ellen, augusztus 12-től pedig elszánt, nagyszabású támadásokkal radarállomások, part menti repülőterek és más célpontok ellen a délkeleti és dél-angliai partvidék mentén. A radarállomások elleni támadások némi sikerrel jártak, átmenetileg elvakítva a brit Királyi Légierőt a partvidék egyes pontjain. Ha Göring tudott volna erről, és fenntartotta volna a radarok támadását, a britek védelmi rendszere komoly nyomás alá került volna. Az ő döntése, hogy véget vetett ezeknek a támadásoknak - úgy vélték, hogy kevés eredményt hoztak - egyike volt a több súlyos hibának, amit elkövetett. Augusztus 13-án megkezdődött az elhalasztott Adler Tag vagyis Sas-nap, de a rossz kommunikációs és időjárási viszonyok sok nehézséget okoztak a Luftwaffe számára. Ez a Délkelet-Anglia elleni támadások eszkalálódását jelentette, és egyre nagyobb nyomás nehezedett a RAF vadászszázadaira, valamint a RAF azon képességére, hogy széleskörű támadásokat hárítson el.

Ahogy a harcok fokozódtak, annak mértékét a repülőgépek veszteségei alapján lehet megítélni. Augusztus 15-én a Luftwaffe 76 megsemmisült vagy megrongálódott repülőgépet jegyzett fel (a RAF 180-at jelentett), szemben a RAF 35 vadászgépével.²⁵⁵

A Luftwaffe Norvégiában állomásozó 5. légiflottája, abban a hitben, hogy a RAF-nak csak kevés vagy egyáltalán nincs vadászgépe a 13-as csoport területén, két támadást kísérelt meg a RAF északi, Newcastle melletti és Driffild-i repülőterek ellen, de heves és hatékony

²⁵⁴ WOOD, D. & D. DEMPSTER (1969) i.m. p. 122-123.

²⁵⁵ RAMSEY (1989) i.m. p. 707.

ellenállásba ütközött; csak ezekben a támadásokban a Luftwaffe mintegy 16 bombázót veszített és 7 vadászgépet.²⁵⁶

Hitler nagy tervei közé tartozott a Seelöwe²⁵⁷ (Oroszlánfóka) hadműveletet, mely egy angliai partraszállás nagyszabású akciója fedőneve volt. 1940. szeptember 15-ére tűzték ki először a megvalósítását, ám addig-addig tologatták a kivitelezését, hogy teljesen elmaradt.²⁵⁸

A Nagy-Britannia ellen indítandó hadjárat részletes tervét tartalmazó 17. számú intézkedés főbb pontjai a következők:

- A RAF és a brit repülőgépipar megsemmisítése,
- Az angol élelmiszerellátás megakadályozása,
- Az angol kereskedelmi és hadiflotta megrongálása.²⁵⁹

Augusztus 18-a a „legnehezebb nap” -ként vált ismertté. A Luftwaffe 100 repülőgépet veszített földön és a levegőben, illetve sérült meg; a RAF pedig 73 vadászgépet, nem számítva a földön, a repülőtereken megtámadott egyéb, nem vadászgépeket.²⁶⁰ Az alábbi 30. ábrán szemléltetem a két légierő veszteségeit a csata második szakaszában.

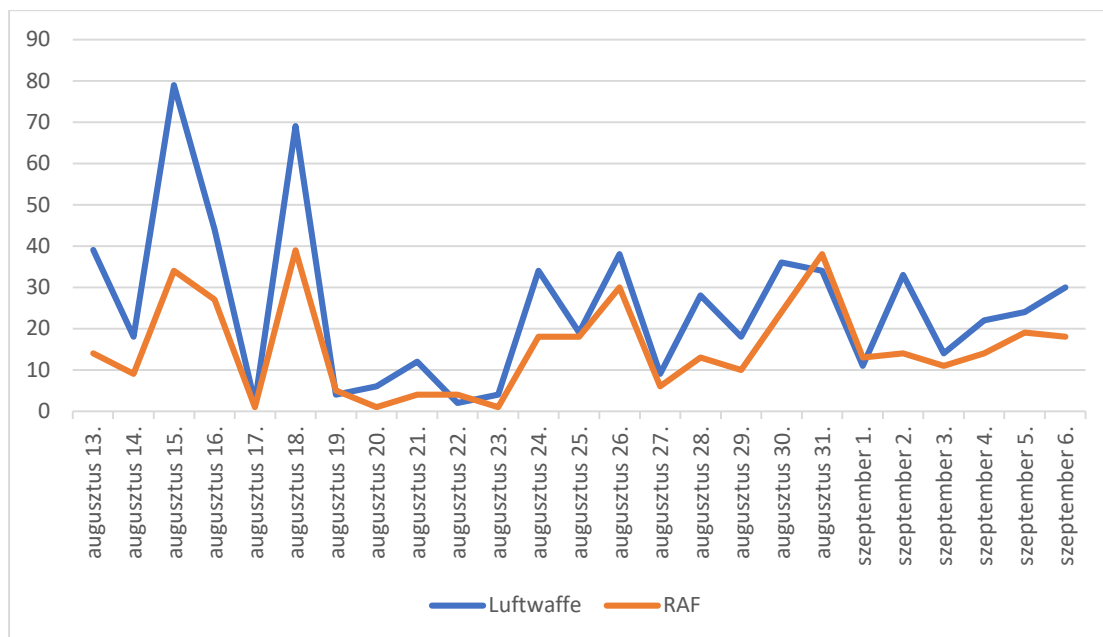
²⁵⁶ WOOD, D. & D. DEMPSTER (1969) i.m. p. 167.

²⁵⁷ A cél 160 000 német katona partra szállása volt Délkelet-Anglia negyven mérföldes tengerparti szakaszán. Az inváziót megelőzően a németek egy dokumentumcsomagot állítottak össze, amely térképekből, légi felvételekből, a Brit-szigetek fizikai leírásából - régióról régióra -, az utakra vonatkozó statisztikákból, a stratégiai célpontok listáiból és egy rövid szöveggyűjteményből állt a megszálló erők számára, ha szükségessé válna a helyi lakossággal való ismerkedés. 1945-ben a Szövetséges erők megtalálták ezeket a dokumentumokat - melyeket később a Bodelian Library megvásárolt lefordítottatott és megjelentetett egy kis könyv formájában. Tartalmaz légifelvételeket a stratégiai helyszínekről, térképeket a főbb városi központokról (azonosított célpontokkal), a brit utak részletes felsorolását, a tiszteknek szóló tanácsokat az egyes megyék elleni támadás megindításához, Nagy-Britannia társadalmi összetételének rövid leírását, valamint egy szótárt és egy nyelvtankönyvet. Tartalmaz továbbá egy bevezetőt is, amely az anyagot történelmi és katonai kontextusba helyezi. A könyv adatai: German Invasion Plans for the British Isles 1940, Bodelian Library, Oxford, 2007.

²⁵⁸ DEIGHTON (2013) i.m. p. 47-57.

²⁵⁹ GROEHLER (1983) i.m. p. 169.

²⁶⁰ PRICE, Alfred: The Hardest Day: The Battle of Britain 18 August 1940. Cassell, London, 1988. p. 194-212.



30. ábra: A Luftwaffe és a RAF veszteségei az angliai csata második szakaszában 1940. augusztus 13 és szeptember 6. között²⁶¹

III-IV. Szakasz

A harmadik rész (Groehler szerint augusztus 31. - szeptember 17. között) továbbra is Anglia megadásra kényszerítéséről szólt, a Luftwaffe egészen addig tervezte Anglia bombázását, míg fel nem adja a háborút.²⁶²

Az augusztus 1. és 31. közötti repülőgép-veszteségek sokkal jelentősebbek voltak, mint a júliusiak: a RAF 389 vadászgépet, a Luftwaffe 694 vadászgépet és bombázót veszített.²⁶³ Bár nem értékelték azonnal, a RAF Bombázó Parancsnokság első, augusztus 25-26-i, Berlin elleni támadása mélyreható hatással volt a második világháború kimenetelére. Kevés kárt okozva, Hitler dühödött válaszlépését és a London elleni fordulatot váltotta ki. Döntését részben talán az a meggyőződése is motiválta, hogy a Vadászpilóta Parancsnokság súlyosan leépült és egy London elleni támadás elegendő lenne a háború gyors befejezéséhez Nagy-Britanniával

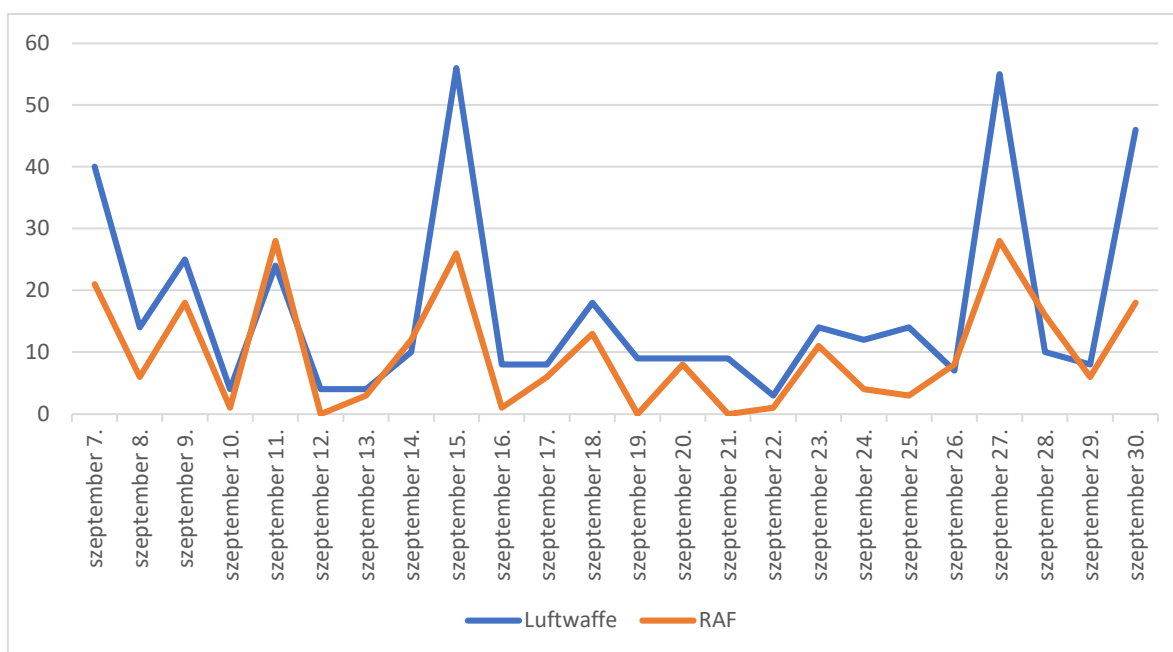
²⁶¹ PRICE (2010) i.m. p. 72. A teljes táblázatot lásd a függelékben.

²⁶² GROEHLER (1983) i.m. p. 168.

²⁶³ RAMSEY (1989) i.m. p. 707.

szemben - stratégiaiilag ez nem volt ésszerűtlen.²⁶⁴ Ugyanakkor azzal, hogy beszüntette a katonai repülőterek támadását, lehetővé tette újraszervezésüket.

A német pilóták a katonai célpontok mellett civil területeket is eltaláltak, a bombázások során, megindult a láncreakció. Az angolok Berlint kezdték el bombázni, melyre a németek London bombázásával válaszoltak. A londoni csata a légi hadtörténelem legvéresebb csatája lett²⁶⁵. Már az első napon összesen 337 tonna robbanóanyagot dobtak le Londonra a Luftwaffe pilótái.²⁶⁶



31. ábra: A Luftwaffe és a RAF veszteségei London bombázásakor 1940. szeptember 7. és szeptember 30. között²⁶⁷

A támadások egyre sűrűbbek lettek, már nem csak nappal, hanem éjszaka is támadtak a németek, de nem tudták megtörni a brit légierőt. A veszteségeket látva Hitler elhalasztotta az angliai partraszállás tervét.

²⁶⁴ CAMPION (2009) i.m. p. 56.

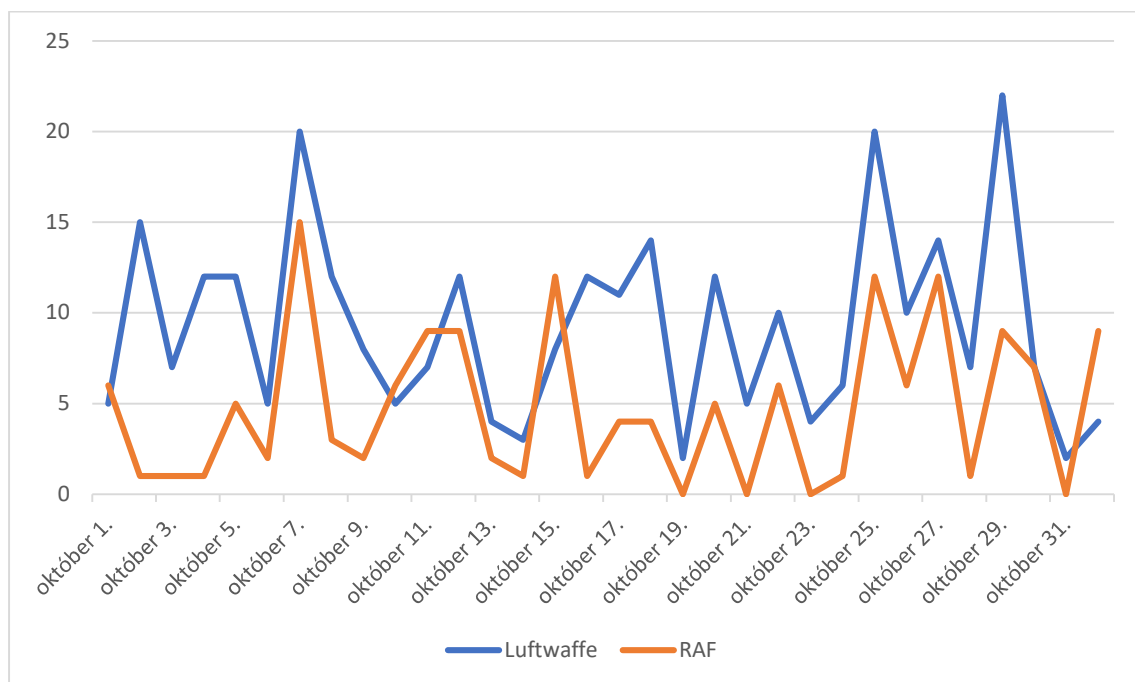
²⁶⁵ v.ö. 31. ábra

²⁶⁶ http://www.rubicon.hu/magyar/oldalak/1940_szeptember_7_megkezdodik_nagy_britannia_terrorbombazasa/ (Letöltve: 2013. 03. 01.)

²⁶⁷ PRICE (2010) i.m. p. 107.

Groehler szerint 1940. október végére teljesen megszűntek a légi támadások, így a háború ezen szakasza lezárult, viszont a történészek egy része az 1940. szeptember 18-tól - 1941. június 22-ig tartó időszakot a IV. szakaszként tartják számon.²⁶⁸

Alfred Price statisztikáját tanulmányozva ezzel szemben arra a következtetésre juthatunk, hogy valóban ritkult a támadások száma, ám azok nem szűntek meg.



32. ábra: A Luftwaffe és a RAF veszteségei az angliai csata utolsó szakaszában ²⁶⁹

A táblázatokat és a szövegben szereplő statisztikai adatokat összevetve világossá válik, hogy nincs egységes időbeni lehatárolása az angliai csatának, sőt a statisztikai adatok is eltérőek, attól függően, ki milyen forrásokat vesz alapul.

3.2. A harctéri események összegzése

Az alábbi részfejezetben szeretném ismertetni a lengyel repülőszázadok bevetéseit, majd összevetem a megjelölt statisztikákat a bevetések sikerességével, végül pedig levonom a

²⁶⁸ GROEHLER (1983) i.m. p. 168.

²⁶⁹ PRICE (2010) i.m. p. 132.

következtetéseket arra vonatkozólag, hogy a lengyelek vajon tényleg annyira sikeresek voltak-e, hogy rajtuk múlt a RAF győzelme az angliai csatában.

Fontosnak tartom megjegyezni, hogy a statisztikák összevetésénél csak a biztos találatokat veszem figyelembe.

Az angliai csatabeli tevékenységek ismertetését azon napok harci eseményeinek leírásának tükrében vizsgálom, amikor a legmagasabb volt a veszteségek aránya mind a Luftwaffe, mind a Brit Királyi Légierő részéről, valamint a lengyel pilóták is könyvelhettek el győzelmet. Ezen napok kijelölésekor az Alfred Price és a Patrick Bishop könyvében található táblázatokat összesítettem, és összevetettem a Robert Gretzyngier könyvében található lengyel találatok összesítésével.

Az adott napok eseményeinek leírását szintén Gretzyngier könyve alapján tervezem felvázolni, ugyanis a kötetében összerendezte a harctéri jelentéseket, valamint a századnaplók bejegyzéseit. Felhasználom továbbá a Varsói Központi Katonai Levéltár IX.5.20.45. anyagát is.

1940. július 19.

Az első lengyel légi győzelem napja. Antoni Ostowicz főhadnagy (F/O) lelőtt egy Heinkel 111-es repülőgépet a 145. repülőszázad kötelékében, Brightontól nem messze a tenger felett járőrözve.²⁷⁰

1940. augusztus 8.

Augusztus 8-a nagy aktivitást hozott a 234-es számú egység számára. Kilenc repülőgéppel rendelkeztek, és ezen a napon három elfogórepülést hajtottak végre. Az egyik korai reggeli bevetés során a Sárga Alegység nehézségekkel küzdött a bázishoz való visszatérés során. A Sárga 1 és a Sárga 2 üzemanyaghiány miatt Roborough-ban kényszerültek leszállni. A Sárga 3, egy lengyel pilóta vezette gép, Pensilva közelében kényszerleszállást hajtott végre. Józef Szlagowski őrmester Spitfire-je enyhe sérülést szenvedett, de a pilóta sértetlen maradt.

²⁷⁰ GRETZYNGIER (2001) i.m. p. 7.

Józef Szlagowski törzsőrmester (Sgt) és Zygmunt Klein törzsőrmester (Sgt) 1940. augusztus 3-án csatlakozott a St Evalban állomásozó 234. századhoz, és gyorsan bevetésre kerültek. Mindketten tapasztalt pilóták voltak, Szlagowski törzsőrmester pedig a háború előtt repülésoktató volt a Dęblinben, a Lengyel Légierő Főiskoláján.

Augusztus 8-án más egységek is hasonlóan intenzív őrjáratokat repültek, ahol lengyelek is szolgáltak. Majdnem ugyanakkor, amikor a 234-es század pilótái Roborough-ban landoltak, a 145-ös század gépei találkoztak egy nagy számú német repülőgép-alakulattal. Antoni Ostowicz főhadnagy (F/O) vezetésével a "He 113"-ként azonosított német gépekből álló konvojt támadták. A harc során két megsemmisült, kilenc valószínűsíthető és öt sérült repülőgépet jelentettek, két sebesült pilóta és több Hurricane megsemmisülése árán.²⁷¹

Hivatalosan két másik lengyel pilóta is ebben az időben érte el első sikereit: Witold Urbanowicz főhadnagy (F/O) és Józef Kwieciński törzsőrmester (Sgt.) egy Bf 110-es és egy Bf 109-es lezuhanásáról számoltak be. Állításaikat később a Lengyel Légierő különleges bizottsága jóváhagyta, melynek feladata volt a "Lengyel vadászpilóták eredményei a második világháborúban" című dokumentum ellenőrzése. Jelenleg ez az egyetlen hivatalos információforrás ezekről a vadászpilótákról.

Urbanowicz és Kwieciński állításai azonban meglehetősen furcsának tűnnek: mindkét pilóta a 601-es századnál repült aznap, de a lengyel összekötő tiszt által a Vadászpilóta Parancsnokság főparancsnokságához készített, 1943. február 11-i keltezésű statisztikai táblázatban mindkettő a 145-ös századnál szerepel. Valójában mindkét pilóta augusztus 11-ig nem hajtott végre bevetéseket a 145. században. A 145. század műveleti nyilvántartása nem jegyzett fel semmit arról, hogy Ostowiczon kívül más lengyelek is részt vettek volna az augusztus 8-i délutáni harcban.²⁷²

1940. augusztus 11.

Augusztus 11-én a Luftwaffe több mint 100 repülőgépet indított egy nagy támadásra Portland ellen. A bombázók megállítására a RAF nyolc egységet küldött ki, köztük a 145. repülőszázadot

²⁷¹ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 9.

²⁷² GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 11-12.

is. Witold Urbanowicz, aki ebben a bevetésben részt vett, így írta le a tapasztalatait a jelentésében:

„A Vörös Alegységben repültem, amikor délre a Wight-szigettől sok ellenséges repülőgéppel találkoztunk. Egy három Me 109-esből álló szakasz a mi irányunkba közelített, így eltereltem figyelmüket, és eltávolodtak tőlünk. Ezután egy füstölgő ellenséges repülőgép jelent meg bal oldalamon, és egy másik Me 109-es követte. Az utolsó Me 109-est üldözőbe vettem, aki a füstölgő gépet dél felé követte. Nem sokkal később kb. 15-17 Me 109-est láttam magam fölött: nem támadtak meg, és nem mertem felfedni kilétemet azzal, hogy megtámadom az előttem lévő Me 109-est, így 4-5 percig tüzelés nélkül követtem őt. Aztán amikor úgy láttam, hogy biztonságos, utolértem, és néhány lövést adtam neki, mire egyenesen a tengerbe zuhant. Ez volt az egyik Me 109-es. Egyszer sem lőtt rám. Ezután megfordultam és visszarepültem a víz közelébe. Mivel kezdett elfogyni az üzemanyagom, leszálltam Tangmere-ben tankolni, majd 12.40-kor értem el Westhampnett-et.”²⁷³

Urbanowicz lelőtt egy Bf 109-es repülőgépet, míg egy másik lengyel pilóta, Antoni Ostowicz őrnagy ugyanebben a harcban életét veszítette. Repülőgépe valószínűleg a Wight-szigeten zuhant le. Ez volt az első veszteség a Lengyel Légierő RAF-hoz csatolt vadászpilótái között.

Ebben az akcióban a 238-as század is részt vett. Az egység pilótái közül Domagała törzsőrmester és társai négy ellenséges repülőgépet lőttek le, és egyet pedig csak valószínűleg semmisítettek meg.²⁷⁴

1940. augusztus 12.

Augusztus 12-én dél körül Witold Urbanowicz főhadnagy a 145. század Vörös 2-es egységével járőrözés közben azt a feladatot kapta, hogy találkozzon egy nagyszámú He 111-es és Ju 88-as bombázó repülőgéppel; ezek a bombázók a Wight-sziget felé közeledtek azzal a céllal, hogy megsemmisítsék az ottani radarberendezéseket. A szakasz Ventnor közelében találkozott a Luftwaffe KG 51-es egység Ju 88-asával, amelyet Urbanowicz főhadnagy a tengerbe lőtt.

²⁷³ GRETYZNGIER (2001) i.m. p.13.

²⁷⁴ U.o.

Sajnálatos módon ebben a bevetésben Józef Kwieciński törzsőrmester is elesett, repülőgépe a tengerbe zuhant, míg Wilhelm Pankratz százados az ellenséges vadászgépekkel vívott harcban veszett oda a Wight-szigettől délre.

W. Pankratz százados, J. Harrison hadnagy és J. Kwieciński törzsőrmester utolsó csatájára némi fényt vet a Luftwaffe JG 53 egység krónikájában a 145. repülőszázaddal vívott harcának leírása. Az 1./JG 53 pilótái tanúi voltak egy Hurricane-szekció támadásának az I./ZG 2 egy Messerschmitt Bf 110-e ellen, melyet végül a tengerbe lőttek. Ezt az eseményt a RAF Vadászrepülő Parancsnokság jelentéseiben soha nem említették, mivel a győzelem három résztvevője közül senki sem élte túl a harcot. A zuhanó Messerschmitt 110-es (Blume főhadnagy vezette) látványa annyira lekötötte a Hurricane pilóták figyelmét, hogy észre sem vették, amikor az 1./JG 53-as Messerschmitt 109-esek megjelentek a hátuk mögött.²⁷⁵

Abban az időszakban a Biggin Hillben állomásozó 32. repülőszázadnak több lengyel pilótája is volt. 1940. augusztus 8-tól hárman voltak: Jan Piotr Pfeiffer hadnagy, Karol Pniak hadnagy és Bolesław Andrzej Własnowolski hadnagy.

Furcsa és nehezen kiejthető nevük miatt mindannyian becenevet kaptak brit kollégáiktól, és egyszerűen csak így hívták őket: Fifi, Cognac és Vodka. Az egység Hurricane-ainak első repülései emlékeztetésekként maradtak a lengyelek számára, csakúgy, mint John "Polly" Flinders hadnagy számára, aki a gyors átképzésükért volt felelős. Własnowolski hadnagy első repülését úgy fejezte be, hogy átrepült egy kerítésen, és simán leszállt valakinek a kertjében. Pniak hadnagy, aki elsőként érte el a szerencsétlen pilótát, szemrehányást tett neki ezért az eseményért. Szerencsére a repülőgép és a pilóta is sértetlen maradt. Később Własnowolski tehetséges vadászpilótának bizonyult, és öt győzelmet aratott az elkövetkező két hónap során.

Paweł Gallus törzsőrmester a 303. századból Northoltnál történő leszállás közben a Hurricane sérülésével fejezte be az ismerkedési repülését. Ez az incidens véget vetett pályafutásának a századnál, és visszakerült az 5 Műveleti Kiképző Egységhez (Operation Training Unit – továbbiakban OTU).²⁷⁶

²⁷⁵ GRETYNZGIER (2001) i.m. p.14-15.

²⁷⁶ GRETYNZGIER (2001) i.m. p. 17.

1940. augusztus 13.

Augusztus 13-án kora reggel senki sem számított arra, hogy a Luftwaffe a franciaországi csata óta a legintenzívebb támadását indítja majd. Az Adler Tag reggel fél hat körül kezdődött, amikor a britek a még Franciaország felett repülő bombázó alakulatokat észlelték. A 74. század 12 Spitfire-je 5.55-kor szállt fel azzal a paranccsal, hogy fedezze a manstoni repülőteret. Az egység pilótái között két lengyel is volt. Az első közülük, Stanisław Brzezina százados Whitstable közelében lelőtt egy KG 2 Do 17-est, majd ejtőernyős ugrással mentette meg az életét.

Egy másik lengyel, Henryk Szczesny főhadnagy, a Spitfire gépével szintén egy Do 17-est lőtt le a Luftwaffe KG 2 alakulatából Whitstable közelében. Nem sokkal később kényszerleszállást hajtott végre behúzott futóművel Maidstone-nál.

Az ezen a napon harcban részt vevő másik Spitfire egység, a 609-es század lengyel pilótái nem érték el sikert a délutáni támadásig, amikor is az egység egyik járőre a Solent felett találkozott egy kötelék Ju 87-essel, amit egy csapat Bf 109-es kötelék fedezett. Tadeusz Nowierski főhadnagy, a JG 53 alakulat Messerschmitt Bf 109-eseit támadta Weymouth felett.²⁷⁷

Nowierski a háború előtt és az 1939-es hadjárat során bombázópilóta volt Lengyelországban. Aztán önként jelentkezett, amikor 1940-ben lehetőség nyílt arra, hogy lengyelek csatlakozzanak a RAF vadászrepülő századaikhoz, és a háború egyik lengyel ásza és legjobb vadászpilóta-vezetője lett.

Egy másik lengyel pilóta, aki részt vett ebben a bevetésben, Piotr Ostaszewski-Ostoja hadnagy volt (a háború előtt haladó repülésoktató). Öt mérföldre Dorchestertől nyugatra az ő szakasza jelentős sikerrel támadta az StG 2 zuhanóbombázóit.

Mind Nowierski (századostársai Novi néven ismerték), mind Ostaszewski (Osti vagy Post) átképzésen vett részt az 5 OTU-nál, majd augusztus 5-én a 609. repülőszázadhoz vezényelték őket. A század műveleti nyilvántartása szerint:

"Akkoriban egyikük sem beszélt túl jól angolul, de mindketten gyorsan elsajátították a Spitfire-en való repülés tudományát."

Úgy tűnik, a nyelvi problémát egyszerűen az egység parancsnoka, H. S. Darley őrnagy orvosolta, aki figyelmeztette a lengyel pilótákat, hogy ha meghallja, hogy lengyelül beszélnek a rádión, akkor azonnal repülési tilalmat rendel el. Ez napokon belül javította az angol

²⁷⁷ GRETYNZNGIER (2001) i.m. p.17-18.

nyelvtudásukat. Ami a repülési teljesítményüket illeti, az augusztus 13-i eredmények önmagukért beszéltek.²⁷⁸

1940. augusztus 15.

Az 54. repülőszázad Spitfire-jei által a nap folyamán végrehajtott négy járőrözés két összecsapást eredményezett az ellenséggel. Körülbelül 11.20-kor hajtották végre az első összecsapást, melyben két pilóta megsérült. Az egyik a lengyel Wojciech Kloziński őrmester volt, aki Ashford közelében kapott találatot, és az ottani kórházban ápolták.

Augusztus 15., amelyet a németek később Schwarzer Donnerstag ("Fekete csütörtök") néven emlegettek, győztes napnak bizonyult Antoni Głowacki törzsőrmester számára az 501-es századból, aki a lengyel légierő egyik jövőbeli vadász-ásza volt. Emlékirataiban így idézte fel ezt a napot:²⁷⁹

"Tíz napja vagyok az első vonalban, és még nem láttam a németeket. Körülbelül 50 órát repültem Hurricane-el. Tudom, hogy ezek csodálatos gépek, gyorsak, fordulékonyak, tökéletesek műrepülésben, és ami a legfontosabb, 8 géppuskával vannak felfegyverezve. Annyira szeretném végre kipróbálni őket a németeken, de még mindig várnom és várnom kell. Hirtelen háromszor csörög a telefon ... Ez nekünk szól! Az ügyeletes telefonközpontos egy pillanatig hallgatja, aztán elkiáltja magát: "Mandrill osztag induljon! 15 ezren a bázis felett..."

Stefan Witorzeńc főhadnagy az 501-es század vadászgépei közül az elsők között találkozott a zuhanóbombázó kötelékkel.²⁸⁰

Ezzel egy időben Antoni Głowacki törzsőrmester támadást indított a bombázók ellen. Głowacki törzsőrmester eredeti harci jelentése néhány részletet tartalmaz az 11.30-kor lezajlott összecsapásról. Az általa elsőként támadott Junkers a tengerbe zuhant, és a legénység kiugrott. Későbbi célpontja, amit valószínűnek tartottak, de soha nem igazoltak, Folkestone-ban zuhant le, a 10./LG 1 egység Ju 87B gépe volt, amelyet Weber őrmester vezetett. Ez volt az egyetlen Stuka, amely aznap városi területen zuhant le, és a fényképeken látható lezuhanási hely részletei megegyeznek a lengyel pilóta által elmondott történettel. Az üldözést nem lehetett könnyen

²⁷⁸ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 18-19.

²⁷⁹ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 20.

²⁸⁰ U.o.

elfelejteni, de Weber Ju 87-ese csak délután fél hatkor veszett oda. Mégis, ennek az üldözésnek nyoma sincs az 501-es századra vagy Głowacki őrmesterre vonatkozó hivatalos RAF-dokumentumokban.

A másik győztes lengyel, Stefan Witorzeńc főhadnagy egy sérült Hurricane-nal tért vissza a bázisra, de két megsemmisített Ju 87-est jelentett be. Ezzel azonban nem volt vége a lengyelek által szerzett győzelmeknek aznapra. Az 501-es század négyszer is a levegőben volt, és egy Chatham feletti járőrözés során délután fél négy körül Głowacki őrmester megrongált egy Do 17-est.²⁸¹

1940. augusztus 18.

Augusztus 18-án reggel 8:30 körül az 501-es század összes repülőgépe Hawkinge-be vonult, ahol 15 perces készenlétbe helyezték őket. Nem sokkal később Canterbury fölé indultak az ellenséggel való találkozás reményében. Azonban egy kis köd és felhőzet hátrányba hozta a századot, lehetővé téve a Bf 109-esek számára, hogy váratlanul lecsapjanak.

A meglepetésszerű támadás során az 501-es század négy Hurricane gépe megsemmisült, egy pilóta meghalt; három pilótának sikerült megmenekülnie. Az egyetlen lengyel veszteség a Schöpfel főhadnagy támadásában Franciszek Kozłowski hadnagy volt. Az ő gépe lángokban zuhant le a Whitstable melletti Rayhams Farmnál. A sebesült pilótát a másik két túlélővel együtt kórházba szállították. Az összecsapásban részt vett egy másik lengyel pilóta, Paweł Zenker hadnagy.

A következő bombázóhullám 13:30 körül közeledett, amikor a 32. század egyik lengyel vadászpilótája azt állította, hogy két ellenséges gépet lőtt le. A 32. századot Biggin Hill, West Malling, Croydon és Kenley repülőterek felé irányították, hogy az ott lévő három fő kötelék közül egyiket elfogják, amikor találkoztak a KG 76 bombázóival. Peter Malam Brothers százados és Własnowolski hadnagy egy Junkers Ju 88-ast támadott a KG 76-ból. Bár mindkét pilóta egy Ju 88-ast azonosított az áldozatnak, a legtöbb forrás szerint egy Do 215-öst lőttek le. A 32. század által lelőtt és Kenley közelében lezuhant Dornierek egyike az 1./KG 76 egység Do 17Z gépe volt, és valószínűleg ez volt a Brothers-Własnowolski csapat által lelőtt repülő.

²⁸¹ GRETYNZNGIER (2001) i.m. p. 20-23.

Másrészt az 5./KG 76 egyik Junkers bombázója a 32. század Hurricane-jei és a 64. század Spitfire-jei által támadva végül teljes legénységgel a fedélzeten lezuhant. Így az áldozat azonosítása nehézséget okozott, mivel a KG 76 két Junkers 88-ast és hét Dornier 17Z-t veszített ebben a csatában. Három másik gép azonosítása is bizonytalan maradt.²⁸²

1940. augusztus 21.

A 302. század hivatalos dokumentumainak rendezetlensége homályos következtetéseket eredményezhet a lengyel egység következő légi győzelmét illetően. Számos kiadvány említi, hogy ezt a győzelmet 1940. augusztus 21-én érték el. Az Operations Record Book, amely a Kew-i Public Records Office-ban található, azonban azt állítja, hogy ez a következő összecsapás csak augusztus 22-én történt. Ugyanakkor ugyanez a dokumentum megjegyzi, hogy augusztus 22-én két Ju 88-ast lőttek le (az egyiket a tengerbe, a másikat négy mérföldre a partoktól). A RAF hírszerzése nem erősítette meg egyik állítást sem. Úgy tűnik azonban, hogy augusztus 22-én kelt személyes harci jelentések nem léteznek. Ugyanez a dokumentum augusztus 24-i keltezéssel leír egy járőrözést, amikor Stanisław Chałupa hadnagy, a Kék szekció tagja megtámadott és lelőtt egy Ju 88-ast. Visszafelé menet a Hurricane motorja leállt, és Chałupa hadnagy azonnal leszállásra kényszerült. Hurricane típusú gépe behúzott futóművel a repülőtér szélén zuhant le.

Úgy tűnik, hogy a fent leírt események (különböző időpontok alatt) valójában ugyanazon a napon, augusztus 21-én, délután 15.50 körül történtek. Chałupa hadnagy (Kék 2) 1940. augusztus 21-én kelt személyes harci jelentése részletesen leírja a bevetést:

"Amint a tenger felett 12 000 láb magasságban járőröztem, észrevettem egy Ju 88-ast a bal oldalon, zuhanórepülésben. Miután fordultam, a vezér fentről és hátulról támadott. Mintegy 200 méterre tőlem, tüzet nyitottam, és apró darabokat láttam lepattanni az ellenséges gépről. Három lövés után az egész Ju 88-as egy felhőbe emelkedett a szakasza mögött. Miután kijött a felhőből, láttam alattam az ellenséges repülőt, mögötte a Kék 1-est. Egy újabb robbanás után a Ju 88-as eltűnt a második felhőben. Utána már csak a szakaszvezető gépét láttam, amelyet követtem."

²⁸² GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 26-27.

*"Azután, második bevetés közben, a Kék 1-gyel együtt egy repülőgépet láttam kb. fél mérföldre tőlem. Megközelítettem a Kék 1-et, meglengettem a szárnyaimat, majd az ellenséges repülőgép felé fordultam. Eleinte nem tudtam felismerni, mert a nap felé közeledtem, ami a repülőgépem orr-résztől jobbra volt. Miután 200 méterre megközelítettem, felismertem, hogy egy Ju 88-as volt. Miután megtámadtam és kb. 150 méterről kb. 3 lövést kaptam, láttam, hogy tárgyak repültek le a gépről, és a bal oldali motorjából nagy mennyiségű fekete füst gomolygott. Ebben az állapotban a Ju 88-as zuhanórepülésbe kezdett és felhőbe emelkedett. Mivel a motorom kezdett rosszul működni és fehér füstöt eregetett, visszavettem a gázt, és a repülőter felé próbáltam siklani. Körülbelül 2000 láb magasságban a motor rezegni kezdett. Mivel nem tudtam elérni a repülőteret, a szélén szálltam le anélkül, hogy kiengedtem volna a futóművet."*²⁸³

1940. augusztus 24.

Az 501. századnak ez volt az angliai csata során legforgalmasabb napja, amely brit és lengyel pilótáinak egyaránt nagy sikereket hozott. A századot a Manston repülőteret védő többi század támogatására irányították. Ugyanebben az időben, a North Weald felett zajló védelmi harcok során a 151. század heves csatát vívott a Bf 109-esek ellen. Franciszek Czajkowski hadnagy a 151. századból lelőtte az egyik támadót, és úgy vélekedett, hogy az valószínűleg megsemmisült. Az 501. század egy 30 bombázóból álló köteléket kapott el, amely éppen Manstont bombázta Messerschmitt vadászok kíséretében:

*"Az ellenséges vadászkíséret későn támadta gépeinket, és a század 2 megsemmisített és 2 megrongált Ju 88-ast és 1 megsemmisített Me 109-est könyvelt el" - állt a század műveleti nyilvántartásában. Stefan Witorzeńc főhadnagynak sikerült lelőnie egy bombázót és sérültnek jelentenie.*²⁸⁴

Később Głowacki törzsőrmester további két győzelmet ért el, amikor az 501. század újra bevetésre került. Az egység tizenegy Hurricane-ja délután fél négykor szállt fel Doverben történő járőrözésre. A század 20 000 láb magasságban repülve, Graystone közelében találkozott

²⁸³ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 32-33.

²⁸⁴ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 34-36.

német bombázók egy csoportjával, majd légiharcba keveredtek az ellenséges vadászgépekkel.²⁸⁵

1940. augusztus 28.

Stanisław Skalski hadnagy, az egyik legsikeresebb vadászpilóta a 1939 szeptemberi hadjáratban, 1940. augusztus 26-án csatlakozott a lengyel csapathoz az 501-es században. Két nappal később, augusztus 28-án újabb lehetőséget kaptak a lengyelek a német bombázók elleni támadásra és újabb győzelmek aratására.

A következő napok során nem értek el sikereket a lengyel repülők - egészen augusztus 30-ig, amikor a 303. (lengyel) század legendája kezdetét vette.²⁸⁶

1940. augusztus 30.

Ezen a napon a német repülőgépek támadása 10:00-kor kezdődött. Az 501. század Hurricane vadászgépei 10:25-kor szálltak fel. Hamarosan egy nagyszámú, mintegy 50 He 111 és Do 17 bombázógépből álló erő, valamint számos vadászkíséret ellen kellett harcolniuk.

A csata a Dungeness keleti részén zajlott, ahol a Hurricane pilóták két He 111-est semmisítettek meg, és két Bf 110-es vadászgépet sikerült megrongálniuk. Továbbá egy Messerschmitt megrongálása Antoni Głowacki törzsőrmester nevéhez fűződik

A frissen érkezett 253. század tizennégy Hurricane vadászgépe 10:59-kor szállt fel Kenleyből. Kezdetben Maidstone környékén járőröztek, várva a Croydonból visszatérő ellenséges repülőgépeket. A repülőrajok később szétváltak, majd visszatérési parancsot kaptak a bázis fölé. Miután 35 perc sikertelen járőrözés után további öt Hurricane csatlakozott hozzájuk, mindannyian dél felé vették az irányt. Redhill közelében 18 000 láb magasságban három, egyenként három bombázóból álló alakzatot észleltek, amelyeket több mint 30 vadászgép fedezett: Bf 109-esek és 110-esek. A "B" kötelék a bombázóalakzatba ment, de eredmény nélkül. Csak Tadeusz Nowak hadnagy jelentett sérülést egy "Do 215"-ön.

²⁸⁵ U.o.

²⁸⁶ GRETYZNIGIER (2001) i.m. p. 42.

Gleave őrnagy vezetésével egy harmadik Hurricane csoport támadott néhány Bf 109-est, amelyek a többi Hurricane mögé készültek merülni, ezzel megmentve az "A" és "B" rajokat a súlyos veszteségek elkerülésétől. A 253. század 19 Hurricane vadászgépe lelőtt egy He 111-est és három Bf 110-est, két Bf 109-est és egy Do 215-öst valószínűleg megsemmisített, valamint megrongált egy Bf 109-est. Ezen sikerek ára három Hurricane és pilótáik elvesztése volt. A század többi tagja visszatért Kenley-be, néhányan szétlőtt Hurricane-okkal, mint például Samoliński hadnagy a P3717-esével.

A 151. század augusztus 29-én elhagyta North Wealdot és Staplefordba települt, majd a repülőtér környékén járőrözött. Az égen megjelenő ellenséges gépek száma óráról órára nőtt. Délután 4 óra körül a 151. század harmadszor szállt fel aznap. A második összecsapás során az egység elvesztette a parancsnokát. Ezúttal az egység pilótái három bombázót lőttek le. Az egyik győztes Franciszek Surma hadnagy volt, aki egy He 111-est jelentett be valószínűnek.²⁸⁷

Az 501-es század is részt vett ebben az ütközetben, miközben a nap negyedik járőrözését végezte. A délután fél ötkor szálltak fel, Southend felett támadták meg a bombázókat. Ebben a műveletben két lengyel pilóta megrongált egy He 111-est: Antoni Głowacki törzsőrmester és Stanisław Skalski hadnagy. Utóbbi egy másik He 111-est megsemmisített, ezzel tovább növelve a győzelmei számát.

Ugyanezen a napon történt az az incidens, mikor a 303. repülőszázad pilótái gyakorlórepülés közben kerültek tűzharcba ellenséges gépekkel, s ettől a naptól kezdve ez a repülőszázad is csatlakozott a RAF harcoló egységeihez.²⁸⁸

1940. augusztus 31.

Augusztus utolsó napja igen jelentős volt a Tangmere-ben állomásozó 601-es századhoz beosztott lengyelek számára. Ezen a napon Jerzy Jankiewicz főhadnagynak a Hurricane I R4214-es repülőgéppel sikerült lelőnie egy Bf 109-est. Ő és Juliusz Topolnicki főhadnagy voltak a két legfrissebb lengyel pilóta, akik csatlakoztak ehhez az egységhez, és augusztus 20-a után váltak aktívabbá. Augusztus 31-én a 601-es század egy alakulatát, köztük Jankiewicz

²⁸⁷ GRETYZNGIER (2001) i.m. p 42-44.

²⁸⁸ GRETYZNGIER (2001) i.m. p 44-46.

főhadnagyot, arra utasították, hogy fogjanak el egy bombázóalakulatot, amely elérte a debdeni repülőteret, és bombázta azt, kárt okozva a létesítményekben és néhány Hurricane-ban a földön.

Augusztus 31-én folytatódtak a repülőterek elleni támadások, és dél körül a 253-as század hét Hurricane-ja szállt fel Kenley-ből. Mind a hét gépet a Kenley repülőterre északról közeledő 20-as rajtaütés elfogására küldték. A bombázók éppen visszafelé tartottak, miután Biggin Hill felett sikeres akciót hajtottak végre, amely során a repülőteret ismét működésképtelenné tették az összes telefonvonal elvágásával. A kék szekció látszólag eredménytelenül támadta a bombázókat, majd a vörös szekció is megkapta a lehetőséget. Egyedül Nowak hadnagynak sikerült lelőnie egy német repülőgépet ebben az összecsapásban. Clifton őrmester egy másik He 111-est is megrongált, amelynek hátsó lövészt elhallgattatta, támadása után fehér füst jelent meg. E harc során a 253. század elvesztette második századvezetőjét aznap, amikor Gleave őrnagynak ki kellett ugrania a gépből és kórházba került. Starr őrnagy a reggeli őrzőjárat során veszett oda 7.35 körül, amelyben Nowak hadnagy és Samoliński hadnagy is részt vett.²⁸⁹ Az 501-es század pilótái délután 1 óra körül szintén ellenséges repülőgépeket támadtak egy járőrözés során. *"Az ellenséges veszteségek két Me 109-es és 1 repülőgép (típusa nem ismert) megsemmisült."* - állt az 501-es század műveleti nyilvántartásában. Az azonosítatlan repülőgép állítás szerint Antoni Głowacki őrmesteré volt, akit szintén lelőttek ezen összecsapás során.

A 303-as lengyel repülőszázad naplója augusztus 31-ét a következő szavakkal írta le: "1940. augusztus 31-én, a Németország elleni háborúnk kezdetének előestéjén, szokás szerint összeverődtünk".

Az "szokás szerint összeverődtünk" kifejezés viccesnek hangzik egy olyan század esetében, amelyet még soha nem vetettek be, de Mirosław Ferić őrnagyot, aki ezeket a szavakat írta (ahogy számos kollégája is), számtalanszor bevonták az 1939. szeptemberi hadjárat során a PAF üldözőbrigádjának vadászpilótájaként, és 1940 tavaszán Franciaországban a GC I/55 pilótájaként.

Augusztus 31-én a 303. század teljes létszámban végrehajtotta első operatív repülését.²⁹⁰

A nap végén a 303. század pilótái egy táviratot kaptak a légierő vezérkari főnökétől, amely nagy örömmel töltötte el őket.

²⁸⁹ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 47-50.

²⁹⁰ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 50-51.

„Csodálatos harcokat vívtak a 303. századnál. Nagyon lenyűgöző. Az ellenség bizonyította, hogy a lengyel pilóták abszolút a legjobbak közé tartoznak”.²⁹¹

1940. szeptember 1.

A 303. századot korai sikerei nagyon vonzóvá tették a lengyel és brit haditudósítók számára. Northolt nem volt túl messze Londontól ahhoz, hogy meglátogassák, és szinte minden nap a tevékenységeik kerültek a címlapokra. Peter Matthews beszámolt arról, hogy találkozott a külföldi pilótákkal.²⁹²

„Láttam, ahogy egy angol törzsőrmester-pilóta angol, francia, és lengyel nyelv keverékében utasításokat adott néhány lengyel repülőnek. Hatékony keverék volt. A legtöbb férfi most már kezdetleges angol nyelvtudással rendelkezik, és néhányan folyékonyan beszélnek, de inkább úgy gondolom, hogy a katonai feladataik kevés időt hagynak a nyelvtanulásra.”

„Ahogy néztem, ahogy egy Hurricane-raj három percen belül felszállt, miután megkapták a parancsot a felszállási ponton, rájöttem, hogy a nyelvi probléma a legcsekélyebb különbséget sem jelentette a teljesítményük óramű pontosságú hatékonyságán. A brit századparancsnok azt mondta nekem, hogy legfeljebb 5 percbe telt, amíg az egész század a levegőbe emelkedett.

„Éppen gyakorlórepülést hajtott végre Blenheim bombázók kísérőjeként, amikor egy nagy Messerschmitt-alakzatot észleltek: A brit századparancsnok bevallotta nekem, hogy amikor először megpillantotta az ellenséges gépeket, egy pillanatra megijedt védenekéért. Valójában azonban a lengyelek nem elégedtek meg azzal, hogy az ellenséget a brit bombázók elől figyelmeztették, hanem megsemmisítették az egyik Messerschmittet, amelyet egy lengyel rajparancsnok lőtt le”.²⁹³

A sajtóbeszámoló az első lengyel repülőszázad harcairól kissé eltér az eredeti személyes beszámolóktól. Néhány korabeli dokumentumból más vélemény olvasható ki a lengyel repülők RAF-egységeknél való jelenlétével kapcsolatban, például a 238. század műveleti naplójában:²⁹⁴

²⁹¹ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 47-50.

²⁹² GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 52.

²⁹³ U.o.

²⁹⁴ U.o.

"Két bevetés során a sárga szekció két repülőgépe Falmouth felett járőrözött 20 000 láb magasságban. Batt törzsőrmester észlelt egy Ju 88-ast 10 mérföldnyire északnyugatra Lizardtól 18 000 láb magasságban. Nem sikerült elfogni, mivel az ellenséges repülőgép túl gyors volt, és Batt törzsőrmester repülőgépe és motorja teljesítménye nem volt a legjobb. Kisebb nehézségek adódtak a légi kommunikációban is, mivel a Sárga 2 lengyel pilóta..."

Bár a lengyelek számára nehéz volt megtanulni az angol nyelvű rádiókommunikációt, lövészeik közel lehetettek a tökéleteshez. Szeptember délutánján az 501-es század egy tucat Hurricane-ját mintegy 30 Messerschmitt 110-es ellen irányították. A Tunbridge Wells térségében lezajlott összecsapás során csak Stanisław Skalski hadnagynak sikerült támadásba lendülnie, és egy Bf 110-es sérülését jelentette be. Skalski hadnagy másnap is megmutatta rátermettségét.²⁹⁵

1940. szeptember 2.

7.30 körül az 501-es század mind a 12 repülőgépét felszállították. Duckenfield hadnagynak a felszállás során problémái adódtak, és néhány perccel később csatlakozott a századhoz egy pótgépen. A századot Gravesend őrzőjratozására vezényelték, de túl későn érkeztek ahhoz, hogy megakadályozzák a repülőtér bombázását. Húsz perccel a felszállás után az első bombák a repülőtér alsó részére hullottak, két pilótát megsebesítve. A Hurricane-ok ezután mintegy 30 Do 17-est támadtak meg Bf 109-esek fedezékében. Az őrzőjratról való visszatérés után Witorzeńc főhadnagy jelentette:

*"Én voltam a 3. számú a Vörös Alegységben, amikor az 501. repülőszázadnak parancsot adtak, hogy járőrözzön a bázison 20.000 láb magasságban. Az ellenséget Folkestone felől Maidstone felé közeledve észlelték, kb. 18.000 láb magasságban. Egy hullámnyi Dornier volt, mögöttük kb. 20 Me 109-es, néhány felettük, néhány alattuk. Charing felett két Me 109-est támadtam, amikor a század a bombázóalakzat felett támadta az alakzatot. A Me 109-esek felemelkedtek és védekező körbe alakultak. Ezután megláttam egy Dornier-t, amely délnyugat felé repült Ashford felett, és hátulról támadtam, és közelről végeztem vele. A Dornier fekete füstöt eregetett és meredeken lezuhant."*²⁹⁶

²⁹⁵ U.o.

²⁹⁶ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 52-53.

A Skalski által aláírt általános jelentés néhány további részletet is közölt. Megemlítette, hogy W. B. Henn törzsőrmester eltűnt, feltehetően meghalt. Az 501-es század Hurricane-einek egy köteléke találkozott a JG 53 Bf 109-esével. Skalski azt állította, hogy két Bf 109-es megsemmisült az Ashford felett vívott összecsapásban. A két Messerschmit a 3./JG 53-ból származott, és úgy vélik, hogy áldozatai Herbert Riegel hadnagy és Kuhlmann főtörzsőrmester, mindketten eltűntek. Szerencsére ez a meglepő akció a RAF-századnak csak két Hurricane gépébe került, amelyek közül az egyikkel Skalski kényszerleszállást hajtott végre.

Délután fél hat körül a 303-as század egy tucat Hurricane-ja felszállt Northoltból, hogy megakadályozza a 6. támadást, majd később a 17. támadást, ahogy az a 11. csoport műveleti szobáiban lévő térképeken látható. Néhány útvonalváltoztatás után parancsot kaptak, hogy Ashford térségében végezzenek járőrözést. Ezúttal a 303-as század két kötelékét egy kanadai, Johnny A. Kent százados vezette.²⁹⁷

Dover közelében a JG 3 és a JG 77 mintegy tíz Bf 109-ese támadta a századot 19 000 láb magasságban a napfényből. Rogowski törzsőrmester megtámadott egy Bf 109-est, amely végül tíz mérföldre a francia partoktól a tengerben fejezte be a bevetését. František törzsőrmester szintén egy Messerschmittet üldözött, és nem adta fel, amíg a francia partok felett légvédelmi tüzérségi tűz el nem riasztotta. Két másik lengyel pilóta, akik a Messerschmitet üldözték, tovább követték zsákmányukat Franciaország felett.²⁹⁸

A 11. vadászrepülő-csoport parancsnokságára eljutott a hír, hogy a lengyel vadászpilóták követik a német vadászgépeket a Csatorna túlsó partjára. Az előző naphoz hasonlóan a lengyelek is hivatalos üzenetet kaptak. Ezúttal kevésbé kellemeset.

"A csoportparancsnok nagyra értékeli azt a támadó szellemet, amellyel két lengyel pilóta rendelkezik ... (Henneberg és Ferić) akik ma a francia partokig üldözték az ellenséges gépeket. Ez a gyakorlat nem gazdaságos és nem is olyan ésszerű most, amikor London látótávolságában ilyen jó fegyverzet van".²⁹⁹

²⁹⁷ GRETYZNGIER (2001) i.m. p.53-54.

²⁹⁸ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 54.

²⁹⁹ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 55-56.

1940. szeptember 4.

1940 szeptemberének elején a RAF további egységeihez csatlakoztak lengyel repülők. Janusz Maciński főhadnagy és Zbigniew Kustrzyński hadnagy a 111. századhoz csatlakoztak, amely szeptember 3-án Croydonba települt át, hogy a 85. századot pihenésre küldje. Kustrzyński mindössze három operatív repülést teljesített ebben az egységben, majd egy héttel később átkerült a 607. századhoz. Maciński főhadnagy kevésbé volt szerencsés; szeptember 4-én az 111. század első harci bevetésén elesett.³⁰⁰

Öt vadonatúj Hurricane II-es vadásziparűlöt és két régebbi Mk I-t rendeltek ki, hogy elfogják a Folkestone-tól öt mérföldre nyugatra repülő bombázóalakulatot. Mielőtt sikerült volna támadniuk a bombázókat, a JG 2 és a JG 54 vadásziperei támadásba lendültek. Ebben a támadásban lelőtték Janusz Maciński hadnagyot, aki ejtőernyővel kényszerült ugrani, és esés közben több Messerschmitt támadása érte. Wallace törzsőrmester próbálta védeni a tehetetlen lengyelt, de őt magát is megtámadta egy Messerschmitt, és csatlakozott a tűzharchoz.³⁰¹

A harcban a Hurricane-alakulat parancsnokának, Giddings századosnak, sikerült két Bf 109-est lelőnie, de végül Staplecrossnál kényszerült leszállni. Más pilóták további három Messerschmittet semmisítettek meg, és négyet megrongáltak. Ebben az akcióban a 111-es század két pilótát és két repülőgépet veszített. Két másik Hurricane súlyosan megsérült.

A Luftwaffe további támadásai szeptember 4-én főként a repülőgépgyártás ellen irányultak. A kora reggeli támadások mellett a Bf 110 Zerstörer főereje kora délutánra készült fel a csapásra. A part mentén nyugat felé repülő nagy erőket a RAF századai súlyosan szétverték. A vadásziperek fő védőpajzsa Worthingtől északnyugatra várakozott. Haslemere közelében a 234-es század egy tucatnyi gépe mintegy 65 Bf 110-est vett fel, és délkelet felé követte őket egy halálos versenyfutásban. Ennek az egységnek a műveleti nyilvántartási könyve ezt említette:

"14 Me 110-es és 1 Do 17-es megsemmisült és 7 Me 110-es megsérült, ami rekord zsákmányt jelent a század számára".³⁰²

³⁰⁰ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 56.

³⁰¹ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 57.

³⁰² GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 58.

Semmilyen veszteséget nem szenvedtek. A védekező kötelékben három lengyel pilóta is részt vett.³⁰³

1940. szeptember 5.

Az 501-es század 9.15-kor felszállt járőrözni Canterbury fölé. A század 22 000 láb magasan egy Bf 109-es és bombázókból álló köteléket támadott meg. Közelharcok alakultak ki, és a század egy Bf 109-est megsemmisített, 1 valószínűleg megsemmisült és 1 megrongálódott. Két lengyel pilóta, Stefan Witorzeńc főhadnagy és Stanisław Skalski hadnagy is részt vett ebben az ütközetben. Utóbbit lelőtték, és a Herne Bay-i kórházba szállították.

Skalski szóbeli visszaemlékezése szerint egy He 111-est és két Bf 109-est lőtt le ezen a bevetésen. Mivel őt magát is lelőtték és sebesüléseket szenvedett, nem tudta megírni a harci jelentést. Állítólag a kórházban találkozott J. H. Lacey törzsőrmesterrel, aki hamarosan visszatért a századhoz, és megkérte, hogy számoljon be a történetéről, de erre vonatkozóan semmilyen dokumentum nem ismert.³⁰⁴

Délután 14.40 körül a 303. század a levegőbe emelkedett. Kellet őrnagy vezetésével az alakulat 22 000 láb magasságba emelkedett Gillingham fölé. Ott intenzív légvédelmi tüzet látottak a Temze túloldalán, és az egység támadásba lendült. A vörös szekció a JG 3 és a II./JG 53 Bf 109-eseit támadta, akik mintegy 35 Ju 88-as felett köröztek.

Kellet szárnysegédje, Kazimierz Wünsche törzsőrmester a 303. század krónikájában így írta le a támadást

"Az egyik Me 109-es azonnal a parancsnok repülőgépének farokrészéretapadt. Különösebb gondolkodás nélkül azonnal a segítségére siettem. A távolság a parancsnok és köztem mintegy 200 méter volt. Hirtelen egy Me 109-es repült közénk. Tüzet nyitottam. A lövések csak mentek és mentek, de végül semmi.

Teljes sebességgel előrementem, hogy csökkentsem a köztünk lévő távolságot, és lövedékfüggőnyt csináltam a Messerschmitt előtt. Éreztem a megkönnyebbülést, amikor láttam, hogy átmegy ezeken a lövedékeken..."³⁰⁵

³⁰³ U.o.

³⁰⁴ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 61.

³⁰⁵ GRETYZNGIER (2001) i.m. p 62.

A Sárga alegység (Krasnodębski, Urbanowicz, Ferić) nem követte a Vörös szakaszt, hanem megtámadta a következő bombázóalakzatot, melyet Messerschmitt vadászgépek kísérték. Ezután az 56. század gépei csatlakoztak hozzájuk, és együtt támadták meg a bombázókat alulról, ám látható eredmény nélkül.

A Kék alegység (Forbes, František, Łapkowski) követte a Vörös szekciót, és a bombázóalakzat közepén lévő gépeket támadta. Łapkowski megpróbált lövéseket leadni a Ju 88-asra, de a kísérő vadászok eltántorították. Ahogy ő maga leírta:

*"Azonnal második támadást indítottam, 150 méterről tüzelve és felülről közelítve. Mindkét motor kigyulladt, és az ellenséges repülőgépek zuhanórepülésbe kezdtek. Ekkor láttam, hogy a gép, amelyre Forbes alhadnagy tüzelt, olyan nagy füstfelhőben zuhant le, hogy a gép láthatatlanná vált. Egészen biztos vagyok benne, hogy ez a repülőgép megsemmisült. Ezután hátulról lőttek rám. A motorom kigyulladt. A hátamra fordultam, kinyitottam a pilótafülke fedelét, és amikor kiugrottam, eltörött a bal karom a vállam mellett. Megégett az arcom és a bal lábam is. A southendi Rochford közelében értem földet, és a rochfordi kórházba szállítottak."*³⁰⁶

Łapkowski repülőgépe a North Benfleet-i Bonvills Farmnál zuhant le. 1978 szeptemberében az Essex Aviation Group kiásta a Hurricane maradványait, és néhány alkatrészt a londoni Lengyel Múzeumnak és a Sikorski Intézetnek ajándékoztak.³⁰⁷

1940. szeptember 6.

Kora reggel a 303-as század három szakasza felszállt, hogy járőrözzenek Nyugat-Kentben. A kilenc repülőgép és pilóta 8:40-kor szállt fel. Miután a század különböző parancsokat kapott, a tőlük keletre és fölöttük lévő partok felett nagyon nagy ellenséges repülőgép-alakulatokat látott. A magasság hiánya miatt kénytelenek voltak még emelkedés közben, mindössze 140 km/h sebességgel támadni, ami nagyon nagyban hozzájárult a súlyos veszteségekhez.

Ronald G. Kellet őrnagy megtámadott egy Dornier-t, de a második támadás után az ő Hurricane-ját is eltalálták. Rájött, hogy a gépet nehéz irányítani, mert a jobb oldali szárnyon nagy lyuk volt, és nem volt magassági kormány és kormánylapát.

³⁰⁶ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 62-63.

³⁰⁷ U.o.

John Kent így emlékezett vissza:

„Ronald Kellet súlyosan megsérült, gyakorlatilag az összes szövetet kilőtték a repülőgépe hátsó részéből, ő maga pedig kisebb sebet kapott a lábán. Repülőgépe alig volt irányítható, és nagyon gyorsan le kellett szállnia Biggin Hillben.”

Stanisław Karubin törzsőrmester, aki Kellet őrnagy szekciójában repült, egy lelőtt He 111-esről számolt be, és ugyanolyan taktikát alkalmazva, mint a vezetője, ugyanez a sors jutott neki. A viszonzó tűz által eltalált repülőgépe kényszerleszállást hajtott végre a pembury-i Fletchers Farmnál. A lengyel pilótát, aki enyhén megsebesült, a pembury-i kórházba szállították.³⁰⁸

A reggeli harc után Johnny Kent százados lett a 303. század megbízott parancsnoka majdnem fél napig, azonban a rendelkezésre álló repülőgépek és repülőszemélyzet száma rohamosan csökkent. Kent szarkazmussal írt erről a visszaemlékezéseiben.³⁰⁹

*"Atholl Forbes a nyakán sebesült meg, és kapott egy horzsolást az orrnyergén, de nem sérült meg súlyosan. Krasnodębski őrnagy, Karubin törzsőrmester és Rogowski törzsőrmester nem voltak ilyen szerencsések mindhármat lelőtték és súlyosan megégtek. Estére a század három üzemképes repülőgépre csökkent, és - ez éppen akkor történt, amikor a 12. csoport a 11. csoportra próbálta ráerőltetni a szárnyfilozófiáját - a Northolt "szárnyat" összevonták, és én vezettem mindhárom századot, összesen kilenc repülőgéppel, ami az összes, ami a repülőtéren maradt!"*³¹⁰

Egy órával később a brit partok felé tartó bombázók következő hullámát a Middle Wallop-i Spitfire-ek fogták el. 9.40 körül a 234. század egy nagy ellenséges repülőgép-alakulatot támadott meg Beachy Headtől északra. A kialakult ütközetben nyolc Bf 109-es megsemmisült, kettő valószínűleg megsemmisült és három Do 17-es megsérült. A pilóták közül csak egy lengyel, Janusz Żurkowski őrnagy jelentette be, hogy győzelmet aratott egy ellenséges gép felett.

Délután 13.10 után a 303-as század "A" köteléke ismét a levegőben volt. Ezúttal a 303-as az 1. RCAF repülőszázad (Royal Canadian Air Force- Kanadai Királyi Légierő) társaságában

³⁰⁸ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 64-65.

³⁰⁹ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 67.

³¹⁰ U.o.

repült. Az őrjárat eredménytelen volt, de John A. Kent hadnagy számára igencsak eseménydúsnak bizonyult, mivel Hurricane-je hirtelen kigyulladt.³¹¹

1940. szeptember 7.

Krasnodębski őrnagy, a 303. század lengyel parancsnoka távolléte miatt ideiglenes helyettesítésre volt szükség. Az idősebb rangú lengyel tiszt, Witold Urbanowicz főhadnagy lett az új parancsnok, de ezt a előléptetést a lengyel hatóságok nem hagyták jóvá. Később visszaemlékezett arra, hogy a lengyel légierő főparancsnoksága új parancsnokot nevezett ki, aki azonban egyáltalán nem ismerte ezt az egységet, és hamarosan újra kinevezték; ezt a történetet más lengyel pilóták is alátámasztották. Tény, hogy Jerzy Orzechowski őrnagyot szeptember 16-án a 303. századhoz vezényelték, és ezt a vezénylést öt nappal később törölték, bár semmilyen hivatalos dokumentum nem igazolja, hogy Krasnodębski helyére szánták volna az egység parancsnokaként.

Közben hat csere repülőgép érkezett 7.-én kora reggel. Emellett a legtöbb szétlőtt és üzemképtelen repülőgépet az éjszaka folyamán megjavították, és az egység földi személyzetének köszönhetően újra repülésre készen álltak. Amikor felvirradt a nap, a század hírszerző tisztje, Żyborski főhadnagy azt írta:

*"Kora reggeltől kezdve az angol rádió gratulációktól zúg a 303 (lengyel) századnak. A Légügyi Államtitkár Sinclair Sikorski tábornok úrnak a lengyel légierőért küldött elismerését. "Valami különös dolog történik ma. Gyönyörű idő és ilyen nyugalom. Délután rájöttünk, hogy ez a vihar előtti csend. Adolf egy nagy rajtaütésre készült, amely 16:00-kor szállt fel Franciaországból, mintegy 500 gépet számlálva."*³¹²

Körülbelül ebben az órában egy 1000 repülőgépes kötelék emelkedett a levegőbe, és az angol partok felé tartott, amelyet Herman Göring birodalmi marsall a calais-i sziklákról figyelt. A fő célpont London volt - a Brit Birodalom fővárosa. Ez az egyetlen nagy, könnyen kiszámítható célpont lehetővé tette a hatékonyabb védekezés kiépítését, és megkönnyítette a gyengülő védekező erők irányítását.

³¹¹ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 69.

³¹² GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 70-71.

Délután 4 óra 20 perc körül a 303-as század 11 Hurricane-je szállt fel Northoltból, ahol még mindig kevesebb mint egy tucat üzemképes gép volt. A lengyeleknek kölcsön kellett kérniük egy gépet a szintén Northoltban állomásozó 1. RCAF-századtól.

A 303. század gépei csatlakoztak a RAF 1. századához, amely korábban szállt fel, és az egyesített kötelék 15 000 láb magasságban kelet felé tartott. A Franciaország felől érkező hatalmas támadásról szóló információt kapva 24 000 lábra emelkedtek, és a napból támadásra készülve nagy kört tettek. Abban a pillanatban, amikor az 1. század megtámadta a bombázókat, az ellenséges gépek hátsó csoportja szétvált és egyenesen kelet felé indult. A résen keresztül a német bombázókat a lengyel század támadta meg.³¹³

Witold Urbanowicz főhadnagy a harc után Debdenben szállt le, és miután ott tankolt, 19:50 körül visszatért Northoltba. Jelentette a hírszerző tisztnek, hogy három robbanás után a bombázója lángra lobbant, és látta, hogy lezuhant. Ezután megtámadott egy Bf 109-est, amelynek motorja több, közélről leadott lövés után erősen füstölni kezdett. Sajnos Urbanowicznak ki kellett tértie egy másik Messerschmitt támadás elől, és nem vette észre, hogy mi történt ezzel a füstölgő ellenféllel, így egy megsemmisített "Do 215"-öt és egy megrongált Bf 109-est jelentett be.³¹⁴

Csak J. Daszewski hadnagy sérült meg súlyosan; Hadwin főhadnagy, a 303. század hírszerző tisztje a Dover melletti Kearnsay Waldershire kórház főnővérével folytatott telefonbeszélgetésből megtudta, hogy a lengyel pilóta diktált egy jelentést, mely szerint egy megsemmisített "Do 215"-öt hozott le, és valószínűleg egy másikat, melynek egyik motorja lángokban állt. A Hurricane-ját eltalálták a lövedékek, és amikor kigyulladt, súlyosan megsebesülve ugrott ki. A repülőgép lángokban zuhant le a selsted-i Canterbury Gate közelében, a pilóta pedig a közelben szállt le.³¹⁵

A szeptember 7-i bevetések során a Spitfire-rel felszerelt 54. század két pilótát veszített. Saunders hadnagy meghalt, amikor repülőgépe alacsony magasságból a földre zuhant. Ugyanezen a napon az egyik lengyelt, Walenty Krepski hadnagyot Whitby térségében végrehajtott műveleti repülés közben eltűntként jelentették. Amikor a szakaszát

³¹³ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 71.

³¹⁴ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 74.

³¹⁵ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 74-75.

hazavezényelték, nem kaptak tőle rádióan választ. Valószínűleg a repülőgépe Flamborough közelében alacsonyan repülve a vízbe csapódott. Az 54. század ORB-je szerint

"nagyon korlátozott angol szókinccse minden bizonnyal hozzájárult ehhez a szerencsétlen és sajnálatos balesethez".³¹⁶

1940. szeptember 9.

Délután 5 óra 35 perc körül a 303-as század egy tucat Hurricane-ját vezette a London felé tartó német bombázók és vadászok nagy alakzatai ellen. Este 6 óra körül találkoztak körülbelül 40 Ju 88-as és He 111-es bombázóval, amelyeket nagy számban Bf 109-esek és Bf 110-esek kísérték Beachy Head felett. Az ellenség nagy sebességgel dél felé menekült, magasságot veszítve. Amikor először látták az ellenséges repülőgépeket, 1000 láb magasan voltak a század felett; a vezető repülőgépek kb. 13 500 láb magasságban támadták meg őket, azonban csak Kent századosnak, Zumbach főhadnagynak és František törzsőrmesternek sikerült támadniuk és lehetőséget kaptak a győzelmi pontok gyűjtésére.³¹⁷

Zumbach főhadnagyot Bf 109-esek támadták meg, és a harc során Franciaország felett találta magát. Szerencsére felismerte az ellenséges partokat és visszatért Angliába.

František törzsőrmester azt állította, hogy megsemmisített egy Me 109-est és egy He 111-est, majd a Downs Hotel melletti káposztamezőn, a brightoni Woodingdrine-től 1,5 mérföldre északkeletre, kényszerleszállást hajtott végre. A pilóta nem sérült meg, de a Hurricane-t szétlőtték.³¹⁸

A század többi részének nem sikerült kapcsolatba lépnie az ellenséggel, és nem volt mit jelenteni. Kazimierz Wünsche törzsőrmesternek ki kellett ugrania, és a Hove kórházba került. Súlyosan megsebesült a hátán és a karján, de hónapokon belül visszatérhetett az egységhez.

A 308. század, egy másik új lengyel vadászepülő egység, hivatalosan ezen a napon alakult meg a blackpooli lengyel laktanyában.³¹⁹

³¹⁶ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 75.

³¹⁷ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 76.

³¹⁸ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 77-78.

³¹⁹ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 79.

1940. szeptember 11.

Szeptember 11-én ködös időjárás uralkodott, de később az ég kitisztult, és délután 15.15-kor a 303. század felszállt. A század járőrözni indult, hogy elfogja a délkeletről London felé tartó ellenséges támadókat, élén a 229. századdal, egy másik Northoltban állomásozó egységgel. Amikor találkoztak az ellenséggel, a 229-es század kissé alulról és jobbra repülve egyenesen az ellenséges bombázók elleni frontális támadásba lendült. A 303. század egy tucat Hurricane-ja megkerülte és megtámadta az ellenséges kötelék közepét és hátulját, amely a jelek szerint körülbelül 50 He 111-es és 30-40 Do 17-es volt.³²⁰

Az írott harci jelentéseknek és visszaemlékezéseknek köszönhetően, melyeknek megírása nem mindig volt kellemes feladat, ma már részletes képünk van szeptember 11. és más napok eseményeiről.

Az egész alakulat parancsnoka, Atholl Forbes százados így számolt be az aznapi támadásról:

"Észak felé tartottunk, amikor észleltük az ellenséget, majd délre fordultunk és kelet felől támadtunk, a napfénytől. Valójában az ellenség hajójára kaptunk irányt, és a lengyelek kiváló látása volt az, ami észrevette őket mintegy 6/7 mérföld távolságra jobbra tőlünk.

*"Paszkiewicz főhadnagy rádióval szólt hozzám, majd körbefordult; észlelte, hogy a 229-es század alattunk van, és a bombázók ellen indulnak, ezért vezette a szakaszát a felettük lévő kísérő vadászgépek támadására."*³²¹

A pilóták beszámolóiból világosan kiderült, hogy ezek a támadások szétszórta az ellenséges bombázóalakulatokat, és hogy a bombák nagy része a Londontól mintegy 25 mérföldre délre fekvő erdős vidéken csapódott be.

A cseh származású Josef František törzsőrmester bizonyult a 303. század legeredményesebb pilótájának ebben a harcban. Két Bf 109-est és egy He 111-est sikerült megsemmisítenie. Az ütközet végeredménye 16 megsemmisített és egy megrongált ellenséges repülőgép volt! Ezt a nagyszerű győzelmet azonban két tagjuk elvesztésével kellett megfizetni. Sajnos az egység Arsen Cebryński főhadnagyot és Stefan Wojtowicz törzsőrmestert veszítette el, akiket nem teljesen tisztázott körülmények között lőttek le. Cebryński repülőgépe

³²⁰ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 79.

³²¹ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 81.

Pembury-nél zuhant le, a pilóta pedig a közelben ért földet. Eszméletlenül szállították kórházba, de sebei végzetesnek bizonyultak, és csaknem egy héttel később meghalt. Kent százados egy különös beszélgetésre emlékezett a lengyel pilótával:

*"Nagyon furcsa volt, mert Cebrzyński tudta, hogy meg fog halni, és csak két nappal korábban mondta nekem egészen közömbösen, hogy nem fogja túlélni a hónap végét. Nem volt morbid, csak megállapította a tényt, amit elfogadott, és homályosan csak azon tűnődött, mikor következik ez be."*³²²

*"Wojtowicz őrmester elszakadt a kötelékétől, és hosszú harcot vívott hat 109-essel egyedül, és sikerült lelőnie két ellenfelét, mielőtt őt magát is lelőtték a kenti Westerham közelében, nem messze a miniszterelnök otthonától."*³²³

A 238. század, sok lengyel pilótával megerősítve, szintén csatlakozott a London védelmét szolgáló akcióhoz. Szeptember 11-én ez az egység három ellenséges repülőgép megsemmisítését jelentette, három saját Hurricane-ját és két pilótáját veszítette el. Ezek egyike Stanisław Duszyński törzsőrmester volt, aki a harmadik harci bevetésén vett részt a századdal. Duszyńskit egy Bf 109-es lőtte le, miközben éppen egy másik Messerschmitt farokrészét célozta. Hurricane-ja a Lydd-i Little Scotney Farmnál zuhant le.

Egy másik lengyel pilóta ebben az egységben, Władysław Różycki hadnagy, aki a Hurricane I P3618-at vezette, lelőtt egy He 111-est, de maga is kénytelen volt leszállni New Alresfordnál. Később visszarepült Middle Wallopba a maga szerencsehozó repülőgéppel, amelyen további két győzelmet aratott. A 238-as század által megtámadott 3./KG 26-os He 111H-3-asok egyike Różycki hadnagy áldozata lett (másokkal megosztva). Ez az 1H+ML kódú repülőgép (Werk Nr. 3157) a Lingfield melletti Dormanslandnál zuhant le.³²⁴

Ugyanebben az időben északabbra a 605-ös század is találkozott a bombázók tömegével.

Egy másik egység, amelyben még mindig szolgált néhány lengyel, szintén a Temze torkolatánál érkezett. Az 501-es század a 253-as század társaságában szállt fel Kenley-ből, hogy Maidstone környékén járőrözzön 15.20 körül. Amikor megközelítették a harcteret, az 501-es századot a kísérő Bf 109-esek egy részét megtámadták. A légi harcokban csak egy Messerschmittet lőttek le, valamint egy Hurricane-t, amelyet Pickering törzsőrmester vezetett.

³²² GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 82-83.

³²³ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 83.

³²⁴ U.o.

E harc után Antoni Głowacki őrmester egy nagy lyukat hozott haza a Hurricane szárnyán, egy német 20 mm-es lövedék emlékét. Az 501-es század pilótái négy másik német repülőgépen is kárt tettek. Stefan Witorzeńc főhadnagy csatlakozott a közös lövészethez egy Do 17-es ellen, de a találata nem biztos. Szinte ugyanebben az időben egy másik lengyel, Henryk Szczesny főhadnagy a 74. századból egy Bf 110-es megsemmisítését jelentette.

Eközben, ahogy a London körüli csata véget ért, egy másik támadás Portsmouth és Southampton felé tartott. A 10-es számú csoport több századát a bombázók felé irányították a Bf 109-esek és Bf 110-esek fedezékével. A 213-as század volt az egyetlen Hurricane-raj, amely ezt a támadást megakadályozta. Lengyel repülők is jelezték jelenlétüket ebben az akcióban.³²⁵

1940. szeptember 15.

Ez a csendes reggel nem vetítette előre az angliai csata legnagyobb légi ütközetét, amikor is a Luftwaffe felkészült a RAF vadászrepülő-parancsnoksággal való döntő összecsapásra. 11.20 körül az 501-es század a 253-as századdal együtt felszállt, hogy Maidstone-ban járőrözzenek, és később elfogtak egy Do 17-es köteléket. Őket viszont megtámadta a vadászfedezet, és egy sor légi harc következett. Az 501. század három ellenséges repülőgépet megsemmisített, egyet valószínűleg megsemmisített és egyet megrongált. A harcban részt vevő lengyel pilóta, Antoni Głowacki törzsőrmester az alábbi mondatot jegyezte fel naplójában:

*"Egy Me 109-es megsérült, megerősítetlenül. A saját repülőgépemet súlyosan szétlőtték".*³²⁶ Mivel az ő Hurricane-ja szolgálaton kívül volt, aznap nem vett részt további bevetéseken.

Kora reggel óta a 302-es század szakaszai félóránként járőröztek Duxford környékén. Dél előtt 11 óra körül szállt fel egy szakasz. Néhány perccel a felszállás után a szekciót vezetője elhagyta, és visszaszállt Duxfordba, hogy csatlakozzon a század többi részéhez, amely egy nagyobb műveletre készült. A híres Nagy Szárny, Douglas Bader őrnagy parancsnoksága alatt, a 11-es Csoport London közelében harcoló századjainak megsegítésére készült. Duxford összes vadász századja 11.25 körül szállt fel.

³²⁵ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 84-85.

³²⁶ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 87-88.

Az izgatott pilóták beszámoltak akciójukról a 302-es század hírszerző tisztjének. Összetett harci jelentésében hét megsemmisített, két valószínűsíthető és egy megrongált ellenséges repülőgépet jelentett be, anélkül, hogy cserébe veszteséget szenvedett volna. Az egész Bader-rajban csak egy pilóta kényszerült leszállásra egy szétlőtt Hurricane-nal.³²⁷

A Nagy Századnak ez a látszólagos sikere, beleértve a 302. századét is, valójában jelentős arányú túljelentkezést eredményezett. A jóváírt győzelmek közül sok győzelem valójában több pilóta között oszlott meg, amint azt néhány jelentésükben, például Czerwiński százados is világosan jelezték:³²⁸

*"12.10 órakor szekcióalakzatban, sugaras támadással támadtuk az ellenséges alakzat fejét magassági előnnyel és kb. 300 mph sebességgel. Két rövid lövést kaptam 300 méterről 100 méterre közelítve, a lövéseim eredményét nem láttam, mivel lövés után azonnal balra törtem. Újra emelkedve találoztam egy egyetlen Do 17-essel kissé felettem és előttem. Egyedül támadtam hátulról és kissé fölülről, három sorozatot adtam le, miközben az ellenséges gép bal oldali motorja kigyulladt, én pedig balra kitörtem, és láttam, hogy az ellenséges gép meredeken zuhan. Ezután láttam, hogy három gépünk támadta a zuhanó ellenséges gépet. Még egy ellenséges repülőgépre mentem, de azt már a mi repülőgépeink támadták, és a legénysége kiugrott."*³²⁹

Paszkiewicz főhadnagy támadó szakaszát hátulról négy Bf 109-es támadta meg. Paszkiewicz még mindig Kentet követte, de a szárnysegédei elszakadtak. Hirtelen egy német vadászgép jelent meg Paszkiewicz Hurricane-ja előtt, ezért rövid sorozatokat lőtt rá, és később megsemmisítettnek nyilvánította. Szárnysegédje - Tolo Łokuciewski - éles fordulatot vett, hogy kiszabaduljon a Messerschmittek közül, és az útvonalán egy másik német alakulatot talált.

A felhőben Łokuciewski hadnagy mindkét lábában viszketést érzett, amit a gránátszilánkok okoztak, és a repülőgép kezdett veszíteni a sebességéből. Miután elhagyta a felhőt, egy 20 mm-es lövedék robbanása által okozott nagy lyukat lehetett látni a szárnyon.

³²⁷ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 88-89.

³²⁸ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 89.

³²⁹ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 89-90.

A glikolszint is hirtelen leesett. Łokuciewski elérte a northolti repülőteret, de fékszárnyak nélkül szállt le, képtelen volt azokat működtetni. Mindkét lábán megsebesülve szállították kórházba, mondván: *"De van egy Jerry!"*.³³⁰

Wojciechowski törzsőrmester (Paszkiewicz főhadnagy másik szárnysegédje) beszámolója szerint, aki Kent főhadnagy szakaszát követte, látta, hogy egy Messerschmitt enyhén füstöl, és veszít a magasságából. Wojciechowski követte a földig, ahol a Messerschmitt lezuhant; a német pilóta kiszállt a gépből, és letartóztatták. Ez volt Walburger őrmester, aki Ilfield közelében zuhant le, és fogságba esett. Az ő Bf 109E-1-je, egyike volt azoknak, amelyekről pozitívan igazolták, hogy a lengyel vadászok áldozatául estek.³³¹

Kent hadnagy számára is hirtelen ért véget a csata első része:³³²

"A vad közelharc hirtelen véget ért, az egyetlen ellenséges gép, amit látni lehetett, távol a távolban Franciaország felé tartott. Meglepő módon hármunk közül egyikünk sem kapott akár csak egy golyót is a gépünkbe, így elindultunk egy járőrözésre a déli partok felé, ahol nyugat felé fordultunk Rye környéke fölött. Ahogy befejeztük a fordulót, éppen csak megpillantottam két 109-est, amint a jobb oldalunkon lefelé merült. Mike Ferić, a harmadik számú társam, szintén meglátta őket, és a szemükbe fordult, és közben tüzelt, de ugyanabban a pillanatban a saját gépét is eltalálták. Én a másik után ugrottam, amelyik túllőtt a támadáson. Ahogy követtem, a német a hátára gurult, mielőtt tüzet nyitottam volna, majd megpördült, újra hátra és körbe, amíg újra fordítva nem állt, majd még egyszer jobbra felfelé gurult, és láttam, hogy a repülőgép egy nagy darabja leszakadt és átpörgött a gépem tetején. Ekkor már mindketten majdnem függőlegesen merültünk, és ő kezdett túlszárnyalni engem, ezért abbahagytam a tüzelést, és vártam, hogy elkapjam őt, amint kihúzódik a merülésből. Meglepetésemre a repülőgép egyenesen a tengerbe merült, alig néhány száz méterre Dungeness csúcsától; a becsapódáskor élénk villanás volt, nagy fekete füstfelhő gomolygott fel, és a benzin tovább lángolt a víz felszínén.

"Később a hírszerző tiszt elmondta nekem, hogy a nagy darab, amely majdnem eltalálta a gépemet, a pilóta volt, aki kirepült, de az ejtőernyője nem nyílt ki. Holtan találtak rá a dungenessi parton.

³³⁰ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 91.92.

³³¹ GRETYZNGIER (2001) i.m. 92.

³³² GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 93.

A déli harcnak ezt a leírását Kent főhadnagy írta le emlékirataiban, de a 303. század egyetlen dokumentuma sem említi, hogy ezen a napon bármilyen győzelmet elkönyvelt volna.³³³

A 303. századnak ez a találkozója hét Bf 109-es, két "Do 215" és egy Bf 110-es lelövésével zárult.³³⁴

12.30 körül a 601-es század vörös szakaszát őrájára küldték. Ennek során Marian Duryasz főhadnagy a Hurricane-jával követte vezetőjét, Sing századost, és Edenbridge közelében lelőtt egy Do 17-est. A szakasz harmadik tagjának, Bushell törzsőrmesternek nem sikerült csatlakoznia a harcokhoz.³³⁵

Douglas Bader Nagy Szárnya 14.15 körül ismét a levegőbe emelkedett, 27 Hurricane-t és 20 Spitfire-t irányítottak ismét dél felé. A 302-es századot ezúttal csak hét Hurricane képviselte. Délután a 302-es század bevetése nem volt olyan sikeres, mint az előző.

A duxfordi szárnybeli bajtársaikhoz hasonlóan a 303. század pilótái is délután 14.25 körül ismét a levegőben voltak. Ezúttal csak kilenc repülőgép állt rendelkezésre a Northoltból történő felszállásra. A század kezdeti támadása egyéni légi harcokká és bújócskákká alakult a felhőkön keresztül. Az egyetlen Bf 109-est, amelyet ez alkalommal lelőttek, Mirosław Wojciechowski törzsőrmester nevéhez fűződik.³³⁶

A nap a 607-es század számára is nevezetes lett, amely hét megsemmisített, egy valószínűleg megsemmisített és négy megrongált ellenséges repülőgépet jelentett, egy repülőgép és egy sebesült pilóta elvesztése mellett. A Portsmouth és Southampton felé tartó bombázók késő délutáni elfogása egy győzelmet hozott az egység lengyel pilótájának, Bolesław Własnowolski hadnagynak, mely egy Do-17-es lelövésével végződött Poole közelében.³³⁷

³³³ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 93.

³³⁴ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 94.

³³⁵ U.o.

³³⁶ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 96.

³³⁷ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 99.

1940. szeptember 18.

A 303. század ismét több járőrözésben vett részt a nap folyamán, bár a reggeli járőrözés nem járt eredménnyel. Miután visszatértek Northoltba, a századot Władysław Sikorski tábornok, a lengyel főparancsnok ellenőrizte. E látogatás során az egység pilótáit a legmagasabb lengyel kitüntetésekkel tüntette ki: Krasnodębski őrnagy, Paszkiewicz főhadnagy, Januszewicz főhadnagy, Zumbach hadnagy, Ferić hadnagy, Urbanowicz hadnagy, Henneberg hadnagy, Pisarek főhadnagy, Łapkowski főhadnagy, Daszewski hadnagy, Łokuciewski hadnagy, František törzsőrmester, Szaposznikow törzsőrmester, Karubin törzsőrmester, Wünsche törzsőrmester, és Wójtowicz törzsőrmester a Virtuti Militari Keresztet (a legmagasabb lengyel katonai kitüntetés), míg Wodecki hadnagy (egészségügyi tiszt), Cebrzyński hadnagy, Rogowski őrmester és Brzezowski őrmester a Krzyż Walecznych (Vitézségi Kereszt) kitüntetést kapták.

A látogatást hirtelen megszakította egy 12:20 körül végrehajtott felszállás, amelyben a 303. század egy tucatnyi Hurricane-ja csatlakozott a 229. század gépeihez.³³⁸

Mindannyian 13.40 körül értek vissza Northoltba. Két Hurricane-t baráti vadászgépek lőttek le, de nincs feljegyzés arról, hogy ez hogyan történt - valószínűleg a magányos Dornier-re leadott túlbuzgó tüzelés miatt. Úgy tűnik, hogy az áldozat ezúttal a ritka Do 215-ösök egyike volt. Ez a bombázó a 4./Aufklärungsgruppe Oberbefehlshaber der Luftwaffe kötelékébe tartozott.

A 303. század Northoltból való távozásával szinte egy időben az 501. század 11 Hurricane-ja indult el Kenley-ből, a 253. századdal együtt a West Malling területére küldve. Körülbelül 20 He 111-est észleltek, amelyeket hat hullámban Bf 109-esek kísértek. Az alakzatot vezető Hogan őrnagyot lelőtték, és ejtőernyővel ki kellett ugrania a repülőgépből. Egységének egyetlen sikerét a Kék 1-esnek tulajdonították, aki lengyel volt. Az előző bevetésekhez hasonlóan a County of Gloucester század pilótái között két lengyel is volt: Stefan Witorzeńc főhadnagy és Antoni Głowacki törzsőrmester.

Ez utóbbi volt a szerzője a valószínűleg megsemmisített Bf 109-esre vonatkozó bejelentésnek.³³⁹

³³⁸ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 101.

³³⁹ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 102.

A Duxford-i szárny ismét megjelent, mint 15-én, amikor csatlakozott a Londontól délkeletre zajló csatához. Ellenfeleiket 16 000 láb magasságban észlelték. A 302. volt az utolsó a három Hurricane század közül, amely a hátsó sorban repült, két század Spitfire-rel a szárnyvonalban felettük. 17.20 körül mintegy 30 ellenséges bombázót észleltek, amelyek ötösével északnyugatra repültek. Ahogy a szárny közeledett, az ellenséges repülőgépek jobbra fordultak, és a szárny a hátsó sorokban támadott. Vadász kíséretet nem láttak, és a 302. század a kötelék belseje felé vette az irányt, ahogy az megfordult. Az ellenséges alakzat ekkorra már nagyon laza volt, és Satchell őrnagy a vörös szekció két Hurricane-jával együtt támadott egy gépet a törzstől jobbra. Satchell két vagy három felülről indított támadása után áldozata délnek fordult, és magasságot veszített. Satchell követte, és körülbelül 80 méterre megközelítve egy pontos lövést indított hátulról, ami után a bal oldali motor kigyulladt. Ezután a bombázó eltűnt a felhőben, és többé nem látták. Mielőtt eltűnt volna, Satchell Hurricane-jának szélvédőjét az égő és füstölgő célpont olajjal borította be.³⁴⁰

A 302-es század állításai (hét bombázó megsemmisült, három valószínűsíthető és egy sérült), valamint Bader szárnyának több mint 15 pilótájának állításai nem egyeztethetők össze pontosan a Luftwaffe ebben a harcban elszenvedett veszteségeivel - négy bombázó semmisült meg ténylegesen! Nyilvánvaló volt, hogy a több pilóta által ugyanarra az ellenséges repülőgépre leadott lövések miatti túljelentés történt.³⁴¹

1940. szeptember 27.

"Nagyszerű nap a levegőben a század számára" - jelentette a 605-ös század műveleti nyilvántartása.

"9.30-kor Kenley felett 18.000 láb magasságban 12 Me 110-essel találkoztak, Currant százados, Milne hadnagy és Budziński törzsőrmester egy-egy példányt megsemmisítettek, Wright törzsőrmester valószínűleg egy másikat megsemmisített, Passy főhadnagy pedig egy másikat megrongált ..."

³⁴⁰ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 103.

³⁴¹ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 105.

A szeptember 27-i reggeli őrjárat lengyel győztese, Jan Budziński törzsőrmester a következőképpen írta le:³⁴²

*"Egy ideig Croydon körül keringtünk, amíg parancsot nem kaptunk, hogy támadjunk meg néhány Me 110-est, amelyeket már Kenley-től délre támadtak. A Me 110-esek és a Spitfire-ek közötti kutyaviadal már javában folyt. A Me 110-esek köröztek, és nekünk fel kellett emelkednünk hozzájuk. Balról láttam egy Me 110-est balra fordulni, ezért balra fordultam, és 250 méterről, 30 méterre közelítve, egy elég hosszú lövéssel hátrafelé támadtam, és azt hiszem, megöltem a hátsó lövést, mivel nem lőtt rám. Leszakadtam lefelé, és balra felkapaszkodtam, a Me 110-es pedig egy kicsit lejjebb ment, és jobbra fordult. Ezután 300 méterről, 300 méterről, 100 méterre közelítve, 10 000 láb magasságban, zuhanórepülésben frontálisan támadtam, és láttam, hogy a bal oldali motorja lángol. A Me 110-es lángok között, meglehetősen finoman zuhant le, egészen a föld közelébe, amikor egyenesen lefelé merült, és a Redhilltől keletre, de a vasútvonaltól északra a földbe csapódva felrobbant. Ezután visszatértem Croydonba."*³⁴³

Ebben az időszakban, reggel 9 óra körül a 303. század 11 Hurricane vadászgépet küldött fel az 1. RCAF-század repülőgépeinek kíséretében. A vadászgépeket 15 000 láb magasságban dél felé irányították, hogy elfogják a mintegy 30 He 111-es bombázógépet, amelyet "ötven plusz" Bf 109 vadászgép kísért. A Horsham felett találkozó német kötelékben szinte minden repülőgépnek egyetlen fehér csík volt a farokrészén, amely távolról nagyon hasonlított a brit repülőgépek farokfestésére.³⁴⁴

A 303. század Hurricane-ai közül csak hét tért vissza Northoltba, némelyikük súlyosan meglőtt állapotban.

Közben a Luftwaffe megkísérelte Filton bombázását. Nem sokkal 11.00 óra után a német támadókat a Spitfire és Hurricane századok elfogták. Józef Jeka törzsőrmester a 238. századból, Bristoltól délre osztozott egy Bf 110-es megsemmisítésében, míg századbeli bajtársai két másikat megrongáltak. A másik lengyel állományú egység, amely Swanage felett harcolt, a 609. század volt, amely Spitfire-eket repült. Tadeusz Nowierski főhadnagy megrongált egy Bf 110-est Portland felett.

³⁴² GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 114.

³⁴³ U.o.

³⁴⁴ U.o.

A következő nagy csapás London környéke ellen délután 3 óra körül érkezett. Hat Hurricane és hét Spitfire század kapott parancsot a felszállásra válaszként.

Délután 15.10 körül a 303-as századnak csak hat gépe tudta feltartóztatni az érkező bombázókat.³⁴⁵

Parancsot kaptak, hogy szálljanak fel és találkozzanak az 1. RCAF-századdal a bázis felett. Amint a 303. század összes Hurricane-ja a levegőbe emelkedett, Kent százados, a hat gép élén, délkelet felől ellenséges bombázókat látott London felé közeledni. Olyan gyorsan emelkedtek fel, ahogy csak tudtak, hátrahagyva az 1. RCAF századot, amely még nem fejezte be a felszállást. A "B" raj szakasza nem tudta követni az "A" raj három repülőgépét. Kent százados a harci jelentésében ezt írta:

"Hat bombázó visszafordult jóval azelőtt, hogy elérhettük volna őket, és sekély merülésbe kezdtek a part felé. Amikor elértük a 8000 láb magasságot, láttam néhány bombázót a bal oldalunkon, kb. 15 000 láb magasságban. Parancsot kaptunk, hogy 15 000 láb magasságban jobbra tőlünk ellenséges bombázókra figyeljünk - abban az irányban egyáltalán nem volt semmi. Az ellenséges bombázók délkeletre fordultak. A bombázók magasságának csökkenésével egy szintben repültem, hogy a parton elfogjam őket. Körülbelül hét bombázó menekült nagyon szoros alakzatban."

Miután végig nézte, ahogy a Spitfire-ek lelőtték az egyik bombázót, Kent végül az utóbbiak egyike mögé került.³⁴⁶

1940. szeptember 30.

1940 szeptemberének utolsó napját Radomski hadnagy, a 303-as század egyik pilótája foglalta össze:

*"Kétszer szálltunk fel ebéd után - semmi. Délután felszállunk, és van eredmény, nevezetesen Urbanowicz főhadnagy lelőtt két Me 109-est és egy Do 215-öst. Karubin egy egykilencet, Belc pedig egy Do 215-öst. A Csatornától délre megrongáltam egy százkilencet. Ismét találatot kaptam, de biztonságosan leszálltam."*³⁴⁷

³⁴⁵ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 117

³⁴⁶ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 118.

³⁴⁷ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 120.

A repülés, amely Radomski hadnagy számára ilyen épségben végződött, 13.10 körül kezdődött, amikor a 303. század egy tucat Hurricane-ja csatlakozott az 1. RCAF századhoz és a 229. századhoz egy "nagy szárny" formációban.³⁴⁸

Az alakulat 14 000 láb magasságban átrepült Dungeness felett, majd mintegy 30 Do 17 bombázót észleltek, amelyek kilenc gépből álló szoros alakzatban repültek, Bf 109-esek kíséretében. Ez az egység visszafelé tartott Franciaországba. Bár a szárny más századai nem támadtak, a 303. század üldözőbe vette őket. A Vörös szakasz harcolt a vadászgépekkel, bár Karubin törzsörrmester volt az egyetlen pilóta ebből a szakaszból, aki ellenséges repülőgépek megsemmisítéséről számolt be.³⁴⁹

A század többi része nem számolt be ellenséges repülőgépek megrongálásáról. Radomski hadnagy kivételével mindenki visszatért Northoltba, és készen állt a következő akcióra.

Hamarosan a megmaradt tíz üzemképes repülőgép a levegőbe emelkedett.³⁵⁰

Ezek a Hurricane-ek délután 4 óra 40 perc körül indultak el Northoltból azzal a paranccsal, hogy járőrözzenek a bázis területén. Hamarosan a parancs megváltozott, és azt a parancsot kapták, hogy csatlakozzanak a 229. századhoz és az 1. RCAF-századhoz, amelyek körülbelül 15 perccel korábban szálltak fel. Teljes sebességgel emelkedve a gépek szétváltak, és egyikük sem tudott csatlakozni a szárnyhoz. Brooklands térségében az "A" kötelékeket Bf 109-esek bontották fel, amelyek közül Urbanowicz főhadnagy az egyiket megsemmisítette. A pilóták jelentették:

*"Ezen a területen 150-200 Me 109-es és 110-es volt és a létszám arányok túl nagyok voltak. Csak a felhőtakaró mentett meg súlyos veszteségektől."*³⁵¹

A "B" raj néhány délkelet felé tartó bombázó felé tartott Croydon közelében. Ezután, a század műveleti nyilvántartásának szavaival élve:

*"Belc őrmester leszakadt, hogy megvédje a Hurricane pilótát, akit a Me-k támadtak, és miután biztonságban látta, nem csatlakozott vissza a századhoz" (egyenesen visszament Northoltba)."*³⁵²

³⁴⁸ U.o.

³⁴⁹ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 120-121.

³⁵⁰ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 122.

³⁵¹ U.o.

³⁵² U.o.

Belc törzsőrmester bizonyára a 229. század pilótáját, L. B. R. Way hadnagyot védte, aki sértetlenül katapultált, és biztonságban visszatért Northoltba. Egyes kiadványok Belc törzsőrmester nevét az aznapi veszteségek között említik, de úgy tűnik, hogy ez a fenti feljegyzés félreértéséből adódott, mivel ezt semmilyen dokumentum nem erősíti meg, és ő és repülőgépe a következő napokban részt vesz a harcokban.³⁵³

A "B" raj maradék négy Hurricane-ját Me 109-esek támadták meg, amikor négy-öt mérföldre voltak a bombázóktól. A század kötelék szétbontakozott a légi harc felvételekor és az eredménytelen légi harcok után mindenki visszatért Northoltba.

František őrmester volt az egyetlen pilóta, aki nem követte vezetőit. Egy Bf 109-est megsemmisített, egyet pedig valószínűsített, egyike lett a 303-as század két pilótájának, akik győzelmet arattak ebben az összecsapásban.³⁵⁴

A mostanra már szinte megszokott "tea time" (az ORB feljegyezte) bevetés a 609. századot egy második bevetésre vezette Swanage fölött, egy vegyes, körülbelül 100 repülőgépből álló rajtaütéssel. A század túlerőben volt és csak három pilótának sikerült az ellenséggel felvenni a harcot. Ők D. M. Crook őrmester, aki valószínűleg megsemmisített egy Bf 109-est egy szerinte élvezetes kutyaviadal során, Tadeusz Nowierski őrmester, aki egy Bf 109-es megsemmisítését és egy másik megrongálását jelentette, valamint Noel Agazarian őrmester, aki egy vadászgép üldözése során levált a századáról. Úgy vélik, hogy a lengyel pilóta lőtte le a Sydling St Nicholasnál lezuhant Bf 109-est.³⁵⁵

A 238. század Hurricane vadászgépei, melyek általában a 609. századot kísérték az elfogások során, a Portland környéki támadások harcaiba csatlakoztak be. Négy lelőtt, egy valószínűsíthető és egy megrongálódott repülőgépet jelentettek. Az egység két pilótája lelkesedésükben, hogy részt vehetnek a támadásban, Shaftesbury közelében lévő levegőben ütköztek, melynek eredményeként az ő Hurricane-juk lett az egység egyetlen vesztesége. József Jeka törzsőrmester (lengyel) részt vett egy Bf 110-es üldözésében, megtámadta, de füstölve kellett otthagynia 20 mérföldre délre Portlandtól, csak egy sérültet jelentett.

Szeptember 30-án a 302. századot több incidens is érte. Wapniarek hadnagy egy járőrözésből visszatérve a légcavar-állászőg-szabályzó mechanizmus meghibásodását

³⁵³ U.o.

³⁵⁴ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 122-123.

³⁵⁵ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 123.

jelentette, míg Jerzy Sergiusz Załuski törzsőrmester gurulás közben nekiment a földön álló P3924/WX-Y-nek, mindkét gépben kárt okozva. A pilóta szerencséire nem sérült meg.³⁵⁶

1940. október 5.

Két napnyi rossz időjárás után a Luftwaffe folytatta vadász- és vadászbombázó offenzíváját. A lengyel 303-as század ezen a napon négyszer szállt fel a levegőbe, de csak a reggeli járőrözés során volt alkalmuk találkozni az ellenséggel.

Az 1. RCAF-század repülőgépeinek követésével 11.05 körül találkoztak az ellenséggel Rochester térségében. Kellett őrnagy, a lengyel század vezetője így emlékezett vissza:³⁵⁷

*"25 000 láb magasságban felhőréteg volt, és időnként Me 109-esek bukkantak elő belőle. Összesen körülbelül hetet láttunk, és én vezettem az osztagot, hogy támadjuk meg őket hátsó sorban. Az egyik Me 109-esnek előlről és a negyedénél egy jó lövést adtam le, és láttam, hogy a motor és a jobb oldali szárny tövéből darabok hullanak le. Az ellenséges repülőgép jobbra fordult, és alámerült alattam. Nem tudtam követni, mert nagy légi harc alakult ki, amelyben körülbelül 100 repülőgép vett részt."*³⁵⁸

A JG 3 Bf 109-eseivel folytatott rövid harc után, amelyek a felhőkből bukkantak elő, kb. 15 kétmotoros Bf 110-es az 1. és 2./ErpGr 210-es egységből, a JG 53 Pik As egység Bf 109-eseinek kíséretében jelent meg előttünk. Ezek a gépek a West Malling-i repülőtér és a Becton gázgyár bombázására tartottak.³⁵⁹

A 303. század egyetlen vesztesége ebben a csatában Wojciech Januszewicz főhadnagy volt, akit egy Bf 109-es lőtt le Stowting közelében. Ő vezette a kötelék hátsó szekcióját, amelyből csak Palak törzsőrmesternek volt jól dokumentált találkozása az ellenséggel. Senki sem látta, mi történt Januszewicz-cel, aki tapasztalt vadászpilóta volt. Három nappal a háború kitörése után, 1939 szeptemberében a 111-es Eskadra Myśliwska "Kościuszkowska" parancsnoki beosztásba helyezték, amikor annak parancsnoka harcban megsebesült.

³⁵⁶ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 124.

³⁵⁷ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 127.

³⁵⁸ U.o.

³⁵⁹ U.o.

Ezt az egységet az 1939-es hadjárat végéig vezette, és egy Bf 110-es és két Ju 87-es lelőtt gépet jegyeztek fel neki. Később, Franciaországban a GC II/7 lengyel repülőgép-osztagának parancsnoka volt, amely Dewoitine D.520-asokkal repült. A franciaországi hadjárat végén más lengyel pilóták egy csoportjával Perpignanból Afrikába repült, egységének vadászgépeit szállítva. Nagy-Britanniában a kezdetektől fogva a 303. századnál volt.

Körülbelül ugyanabban az időben, amikor a 303. század Bf 109-esekkel és 110-esekkel harcolt Dover térségében, a 603. század más Messerschmittekkal harcolt, jó eredménnyel. Ennek az egységnek a pilótái egy megsemmisített, egy valószínűsíthető és egy sérült Bf 109-est jelentettek be.³⁶⁰

1940. október 7.

A 303. század műveleti nyilvántartása (ORB) rögzítette a kora reggeli bevetést: *"Járőrözés a Temze torkolata felett - nem történt kapcsolatfelvétel"*.³⁶¹

Ez ellentmond egy másik feljegyzésnek ugyanebben a dokumentumban:³⁶² *"1 Me. 109 megsemmisült"* amelyet Palusiński hadnagy nevével egészítettek ki. Ez a rejtélyes állítás nem jelenik meg sem a Vadászpilóta Parancsnokság hivatalos dokumentumában, sem a 303. század egyéb irataiban.

A második őrjárat már biztosabb sikert hozott az egység számára. A kötelék 13.15-kor szállt fel.³⁶³ Ez a 11 Hurricane követte az 1. RCAF-századot a Kenley-Brooklands térségében való járőrözésre.

Amikor a Northoltból érkező vadászok London fölé érkeztek, több mint 50 Bf 109-est (néhányat a lengyel pilóták tévesen He 113-nak azonosítottak) északkeleti irányban, 25-30 000 láb magasságban repülve észleltek. A német vadászok öt repülőgép-szekcióban merültek le felülről, elsőként a kanadai századot támadva. Tíz gép támadta az 1 RCAF-ot, a többiek a mögöttük repülő 303-as századot vették célba, majd folytatva a merülést, dél felé repülve szakadtak el a Hurricane-ektől. A 303. század megpróbálta követni őket, de eredménytelenül.

³⁶⁰ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 129.

³⁶¹ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 132.

³⁶² U.o.

³⁶³ U.o.

E manőver közben észleltek egy másik, nyugat felé repülő Me 109-es köteléket, amely ugyanezzel a trükkel próbálkozott. A zuhanótámadás után ezek a Messerschmittek is dél felé repültek. Ezúttal Pisarek főhadnagy és Szaposznikow törzsőrmester is utolérte az egyiket, és azt állították, hogy a La Manche-csatorna felett lelőtték.³⁶⁴

Ebben az akcióban a kanadaiak egy Bf 109-est lőttek le Lochman főhadnagy által, de ez egy Hurricane-nak a vesztébe került. Hazafelé menet a 303. századból Mierzwa hadnagy leszállt a Hurricane-jával a Chatham-i Borstalnál lévő álcázott leszállóhelyen. Ezt követően megpróbált felszállni, de lezuhant és megrongálta a gépét. A szerencsétlenül járt pilótát autóval szállították Detlingből Northoltba.

A 303. század következő, délután fél négykor végrehajtott bevetése eseménytelenül zajlott.³⁶⁵

Zygmunt Klein törzsőrmesternek a 152. századból több esemény jutott, amikor egy tucat Spitfire elfogott 30 Junkers 88-ast. A század 15.27-kor szállt fel Warmwellből.

Északnyugat felé haladó német bombázókkal találkoztak 17 000 láb magasságban, mögöttük és felettük 1000 láb magasságban Bf 110-esek fedezékében.

Amikor a Spitfire század a hátsó sorban elfogta és megtámadta a bombázókat, a Junkers 88-asok Lyme Regis és Exeter között délnek fordultak. Az első három Spitfire tüze nem hozott eredményt. A Sárga szakasz sikeresebb volt, amikor Shepperd törzsőrmester (Sárga 1) az egyik Junkert a bombák ledobására és a személyzetet a kiugrásra kényszerítette. Hall hadnagy (Sárga 2) kényszerleszállást hajtott végre Sutton Scotney-nál, míg Cox hadnagy (Sárga 3) megrongált egy bombázót. A kék szekció, köztük Szigowski törzsőrmester, Bf 110-eseket támadott, mielőtt azok védekező kört tudtak volna tenni, és Marrs hadnagy (Kék 1) lelőtt egyet.

Sajnos Szigowski őrmester nem tudott elegendő magasságot nyerni, mivel nem tudta bekapcsolni az oxigénjét. A Zöld szekció vezetője, Williams hadnagy két sikeres támadást intézett a bombázók ellen, majd, amikor Messerschmittek közeledtek, légi harcok alakultak ki.³⁶⁶

A Warmwellben állomásozó 56. századot, amely Hurricane-ekkel repült, szintén felküldték a Yeovil felé repülő bombázók elfogására. A Hurricane-ek 15.30-kor szálltak fel, néhány perccel a 152. század után.

³⁶⁴ U.o.

³⁶⁵ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 133.

³⁶⁶ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 133-134.

Zbigniew Nosowicz frontálisan megtámadott egy Bf 110-est, majd az ellenfél repülőgépének farokrésze felé fordult. Az első, jól irányzott lövése után a Messerschmitt visszafordult a tenger felé, füstöt eregetve. Nosowicz ezután egy másik Bf 110-est választott, először a hátsó lövést semlegesítette, de ezután maga is támadásba lendült, és nem tudta befejezni a támadást. Az 56-os század pilótái összesen három Messerschmit sérülését jelentették be, négy másik valószínűleg megsemmisült. A lengyel pilóta mindegyik kategóriából egyet-egyet jelentett be. A veszteség egy Hurricane elvesztése volt, pilótája sebesülten szállt ki.³⁶⁷

Délután 15.40 körül a 605-ös századot is bevetették. A tíz Hurricane-ból álló alakulat harmadszor is elhagyta Croydont aznap. A nap, amelyet a század műveleti nyilvántartásában "nagyon jónak" írtak le, hét megsemmisült és négy megrongálódott gépet jelentett. A század, miközben 27 000 láb magasságban repült, jó helyzetben volt ahhoz, hogy néhány Bf 109-est visszaverjen.³⁶⁸

1940. október 15.

A 302. század első jelentősebb hadműveletére a Northolt szárny részeként pontosan egy hónappal azután került sor, hogy Bader Duxford-i szárnyában az első sikeres csatát vívta. Az eseményt a század műveleti nyilvántartásában (ORB) rögzítették:³⁶⁹

"Egy Me 109-es megsemmisült az 'A' raj harctevékenységének eredményeképpen 10:15-kor. Támadás történt Canterbury felett 25-16,000 láb magasságban. Egy Me 109-es megsemmisült Maidstone felett 15:00-kor."

Október 15-én reggel a 302. és a 229. század Canterbury térségében járőrözött 20,000 láb magasságban, amikor két különálló Bf 109-es kötelék támadta meg őket. Ebben az összecsapásban a Northolt szárny jelentése szerint három Bf 109-est és egy valószínűsíthetőt lőttek le, öt saját repülőgépük elvesztése mellett. Wędzik törzsőrmester a 302. századból és Banham őrnagy, aki az egész alakulatot vezette, megsebesült.³⁷⁰

³⁶⁷ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 134-135.

³⁶⁸ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 135.

³⁶⁹ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 138.

³⁷⁰ U.o.

A 302. század iratainak rendezetlensége ismét ellentmondásos információkat szolgáltat. Az egyetlen biztos dolog, hogy Riley százados és Król hadnagy egyaránt Bf 109-esek elleni akciókról számolt be, amelyek mindkét esetben egy-egy ellenséges vadászgép lelövésével végződtek. A napi veszteségek is biztosak - egy gép elveszett, kettő kényszerleszállást hajtott végre. Ezen kívül egy Hurricane megsérült a késő délutáni járőrözés során. A 302-es század négy pilótája - Łysek törzsőrmester, Łaguna százados, Wróblewski hadnagy és Kosarz törzsőrmester - néhány rövid járőrözést hajtott végre. Az egyik ilyen őrjárat balesettel végződött: miközben Wilhelm Kosarz őrmester éppen a bázisra tartott vissza, az időjárás hirtelen romlott. A felhőkben és ködben Kosarz repülőgépe egy ballonkábelnek ütközött, és dugóhúzóba került, de a pilótának sikerült kivennie belőle a gépet, és rendben leszállt a hestoni repülőtéren. Délebbre dél körül több egység is harcba szállt a JG 2 Freie Jagd Messerschmitt gépeivel, a lengyel pilóták legalább két egységben jelezték jelenlétüket. A 609-es századot hívták az elfogásukra: *"egy új stílusú támadás a Messerschmitt vadászbombázókból, amelyek 16.000 és 30.000 láb magasságból Southampton közelében lépcsőzetesen emelkedtek fel."* – írták a század műveleti nyilvántartásában (ORB).³⁷¹

1940. október 26.

Az előző napokhoz hasonlóan több baleset is történt a kiképzés alatt álló lengyel egységekben. Bronisław Kościk törzsőrmester a Leonfieldben állomásozó 303. századból motorhiba miatt kényszerleszállást hajtott végre, a repülőgépet egy javítóegységhez küldték.³⁷² Jerzy Tadeusz Skibiński hadnagy a Pembreyben állomásozó 308. századból egy tereprepülést követően leszállás közben megsérült, Kazimierz Waśkiewicz törzsőrmester a 306. századból pedig három mérföldre Shrewsburytől behúzott futóművel szállt le, megrongálva a gépét. Utóbbi pilótát visszaküldték a Műveleti Kiképző Egységhez további kiképzésre.

A Northoltban állomásozó 302-es század számára viszont több sikert hozott a nap. Az egység 24 Hurricane-ja és a 229-es század 24 Hurricane-je 11.00 óra körül szállt fel azzal a paranccsal, hogy Croydon környékén járőrözzenek.³⁷³

³⁷¹ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 140.

³⁷² GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 146.

³⁷³ U.o.

A következő eseménydús bevetést, amely Boulogne-ig tartó üldözéssel végződött, Antoni Markiewicz törzsörmeister írta le, aki szerint egy Bf 109-es valószínűleg megsemmisült:

"Kék 3-ként repültem 10 000 láb magasságban, és hirtelen észrevettem egy egyedül repülő Me 109-est. Eltűnt a sűrű felhőben, majd később megjelent felette. Ezért elszakadtam a szakaszomtól, és a felhőket fedezékként használva utána mentem, sikerül támadó pozícióba kerülnöm, az ellenséges repülőgéppel párhuzamosan kissé felette. Tűzet nyitottam 200 méterről, ami 3 másodpercnyi sorozatot adott neki. Az ellenséges repülőgép meglepődött és nagyon meredeken közeledett. Észrevettem, hogy a jobb oldali szárny középső részéből intenzív fekete füst száll ki. Egy hurok végrehajtása után az ellenséges repülőgép a hátára fordult és irányíthatatlanul zuhant le. Most 120 méterről újabb 1 másodperces lövést adtam neki. Az ellenséges gép felhőbe került. Láttam, hogy folytatja a zuhanást a föld felé. Ekkor hirtelen két másik Me 109-est vettem észre a repülőgépem orr-résztől balra, kb. 1000 lábnyira alattam. A támadás folytatása közben arra lettem figyelmes, hogy 3 Me 109-esből nyomjelzőt lőttek ki rám a jobb oldali oldalamon, kb. 600 yard távolságból. Láttam a lövedéket, amely elhaladt a farokrészem mellett, kitérő manővert hajtottam végre, és a felhőbe menekültem.

*"Amikor a fent említett két Me 109-es megtámadására készültem, a felhők között egy résen keresztül észrevettem egy repülőteret, ahol körülbelül 25-30 Me 109-es állomásozott. Láttam egy Me 109-est leszállni és két másikat felszállni. Visszatértem a bázisra, ahol 13.00 órakor landoltam."*³⁷⁴

Markiewicz valószínűleg elkapta a Bf 109-est. A tengerbe lőtt Kaufmannt később a Seenotdienst mentette ki. Satchell őrnagy mindkét Hurricane századot vezetve megrongált egy Bf 109-est Boulogne kikötőjétől keletre. Áldozata felhőbe menekült, de Satchell nem sokkal előtte észrevette, hogy a Messerschmitt néhány része leesett.³⁷⁵

1940. október 29.

Késő délután a 46., 249. és 257. századnak otthont adó RAF North Wealdot a II./LG 2 vadászbombázó Bf 109-esek támadták. A 249. század két lengyel pilótája közül az egyik, Jerzy Solak hadnagy készenlétben állt.³⁷⁶

³⁷⁴ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 146-147.

³⁷⁵ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 147.

³⁷⁶ GRETYZNGIER (2001) i.m. p.149.

Feltehetően a Solak hadnagy által megtámadott Messerschmitt csak enyhén sérülten tért vissza a Calais-Marck-i bázisára. A JG 2 egyik Messerschmittje, a Bf 109E-7 Werk Nr. 2032, a North Weald feletti harcban elszenvedett sérülések miatt kényszerleszállást hajtott végre Wissantnál. Három másik gép nem tért vissza Franciaországba, amelyek a 249. és 257. század Hurricane-pilótáinak estek áldozatul. Az egyik bejelentést a Hyderabad század egy másik lengyel pilótája, Michał Mirosław Maciejowski törzsőrmester tette. Az ő harci jelentése szerint:

"Követtem Barton századost, amint egy öt ellenséges repülőgépből álló kötelék egyikét támadta kb. 4000 láb magasságban. A kötelékből kettő levált, és én üldözőbe vettem őket. A felhőbe merültek, én pedig átvágtam a felhőn, és 50 méterre mindkettőjük mögött találtam magam. Egyiküknek 5-10 másodpercig tartó, hátsó támadást adtam, mire az azonnal lángra lobbant és a tengerparttól kb. 200 méterre a szárazföldön a földre zuhant, ahol láttam, hogy ég. Nem tudtam megmondani, hogy a Blackwater vagy a Crouch folyó mellett volt-e. Néhány kisebb csónak volt a közelben. A másodiknak körülbelül 5 másodpercig adtam lövést, de aztán elvesztettem a felhők között".³⁷⁷

A 253. század két kilenc Bf 109-esből álló alakzatot észlelt 28 000 és 30 000 láb magasságban. Az előbbi nyugatra, széles legyezőben repült, míg az utóbbi két sorban, ötös és négyes sorban. A század 27 000 láb magasságban volt és mindkét alakzat alatt körözött, míg az 501. század 15 000 láb magasságban harcolt és oszlatta szét a Messerschmitt 109-eseket. Mindkét fenti alakulat ezután délkeletre és keletre fordult. Mivel egyik alakulatot sem lehetett megtámadni, a század párokba oszlott, hogy elszigetelt ellenséges repülőgépekre vadásszanak. Marsland hadnagy egy dél felé haladó Bf 109-est támadott. Támadása után a Messerschmitt megpördült, és a brit pilóta utoljára 300 láb magasságban látta. A Horsham Megfigyelő Hadtest később jelentette, hogy egy Bf 109-es lezuhant az ütközet idején.³⁷⁸

A 302. századnak, az egyetlen lengyel vadászpilóta egységnek, amely ebben az időben is ténylegesen bevetésen volt, rossz napja volt. Jan Czerny százados összeütközött egy másik repülőgéppel, amelyet James Thomson százados vezetett; Czerny a Hurricane-jával White Walthamnél szállt le, törött légsavarral és behúzott futóművel. Thomson százados Hurricane-jét Czerny légsavarja kettévágta. Thomson kénytelen volt kiugrani, és leszállás közben könnyebben megsérült. A vizsgálat megállapította, hogy a balesetet a pilóta hibás döntése

³⁷⁷ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 150.

³⁷⁸ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 151-152.

okozta. Ugyanezen a napon Thomson főhadnagyot a RAF Northolt állomás főhadiszállására helyezték az alábbi jegyzettel: "betegség miatt nem bevethető".³⁷⁹

3.3. Eredmények

A lengyel pilóták angliai csatában elért eredményeit ismertetem az alábbi alfejezetben. Több forrás statisztikáját először külön-külön, majd a végén összevetve. Ebben segítségemre lesznek Alfred Price *Battle of Britain: A Summer of Reckoning* című könyvében található összegzések, Robert Gretzyngier – Wojtek Matusiak: *Polacy w obronie Wielkiej Brytanii* című könyve, illetve annak angol nyelvű kiadása, Olaf Groehler *A légi háborúk története* című könyve, valamint Richard Hough – Dennis Richards *The Battle of Britain, the greatest Air Battle in the World War II. c.* könyve. Felhasználok továbbá a Varsói Központi Katonai Levéltár IX.5.20.45. anyagát is.

A táblázatok és a statisztikák elkészítésénél az 1940. július 10 – október 29. közötti időszakból kiválasztottam azokat a napokat amikor a legnagyobb veszteségeket szenvedték el a felek, valamint a lengyelek is szereztek győzelmi kreditet. Továbbá egy bekezdésben külön a szeptembert is megvizsgálom, mivel akkor zajlottak a legnagyobb ütközetek.

Az összegzések elkészítésekor nem volt egyszerű dolgom, mivel - ahogy a fenti fejezetben olvashatjuk - sokszor a harctéri jelentések nem feleltethetőek meg egymásnak, vagy a később megtalált repülőgép roncsok típusa nem stimmel az előzőleg lejelentettel, vagy éppen több pilóta jelentette ugyan annak a gépnek a megsemmisítését. Előfordult olyan is, hogy az egyik dokumentumban leírt találat semelyik másik hivatalos dokumentumban sem került feltüntetésre. Nem céлом ezek között igazságot tenni, csupán a meglévő adatokat szeretném összesíteni ebben a fejezetben.

Elsőként az előző alfejezetben ismertetett napok adatait mutatom be az 5. táblázat szerint (a táblázatot Robert Gretzyngier könyve alapján szerkesztettem):

³⁷⁹ GRETYZNGIER (2001) i.m. p. 152.

5. táblázat: a Luftwaffe és a RAF győzelmeinek összehasonlítása a lengyel hivatalosan elismert győzelmekkel

Dátum	RAF győzelem	Luftwaffe győzelem	Hivatalos lengyel győzelem
08.aug.	28	19	7
11.aug.	40	26	1
12.aug.	26	13	6
13.aug.	39	14	5
15.aug.	79	34	9
18.aug.	69	39	8
21.aug.	12	4	1
24.aug.	34	18	9
28.aug.	28	13	1
30.aug.	36	24	7
31.aug.	34	38	11
01.szept.	11	13	1
02.szept.	33	14	6
04.szept.	22	14	7
05.szept.	24	19	10
06.szept.	30	18	12
07.szept.	40	21	20
09.szept.	25	18	6
11.szept.	24	28	23
15.szept.	56	26	42
18.szept.	18	13	14
27.szept.	55	28	18
30.szept.	46	18	11
05.okt.	12	5	14
07.okt.	20	15	9
15.okt.	8	12	4
26.okt.	10	6	2
29.okt.	22	9	3

Az adatok elemzése során szembetűnik, hogy szeptember hónap kiemelkedik a lengyel pilóták számára elért győzelmek tekintetében. Ebben az időszakban több olyan nap is van, amikor a RAF győzelmeinek több mint a felét a lengyel pilóták érték el. Ez arra utalhat, hogy a lengyel részvétel nagy szerepet játszott az angliai csata végkimenetelében, és jelentős hozzájárulást tettek a Luftwaffe elleni sikerekhez.

Azonban fontos megjegyezni, hogy az adatok pontatlansága és ellentmondásossága is felveti a kérdést az értékelés megbízhatóságáról. Például, szeptember 11, 15 és 18-án a legtöbb RAF győzelem lengyel győzelemmel társul, ami arra utalhat, hogy a lengyelek aktívan részt vettek ezeken a napokon. Emellett, október 5-én is megfigyelhető, hogy a lengyelek által lejelentett találatok száma meghaladja a Luftwaffe aznapi veszteségeit, ami további érdekességet ad az elemzéshez.

Ezek az ellentmondások és pontatlanságok arra ösztönöznek bennünket, hogy fenntartásokkal kezeljük az adatokat, és további elemzéseket végezzünk annak érdekében, hogy jobban megértsük a lengyel pilóták valós szerepét az angliai csatában. Még akkor is, ha az adatok néhány napra utalnak, ahol a lengyel győzelmek száma kiemelkedő, további források és részletesebb elemzések szükségesek az objektív következtetések levonásához.

A Varsói Katonai Levéltárban talált dokumentum statisztikai összesítése (6. és 7. táblázat) árnyaltabb képet fest az angliai csatában részt vevő lengyel repülőszázadok teljesítményéről, különösen az RAF győztes küldetéseinek és a lengyel részvételnek az összehasonlításában. Az adatokat érdemes figyelembe venni, azonban fontos megjegyezni, hogy a dokumentum csak korlátozott információkat tartalmaz, és egyes eseményekről hiányos adatok állnak rendelkezésre.

Augusztus hónapban a lengyelek számára nem igazán jelentős, mivel az újonnan megalakult egységek pilótái főként kiképzéseket teljesítettek. Ebben az időszakban az RAF által elért győzelmek túlsúlyban voltak, ami alátámasztja a lengyel részvétel korai szakaszának alacsony hatékonyságát.

Szeptemberben viszont a lengyelek teljesítménye jelentősen javult, és az összes győzelem 61 százalékát saját maguknak tulajdonítják. Ez az időszak mutatja a lengyel repülőszázadok növekvő hatékonyságát és az RAF-hoz való hatékonyabb csatlakozását az angliai csata során.

Fontos hangsúlyozni, hogy bár a dokumentum általános képet ad a lengyel pilóták és az RAF repülőszázadainak teljesítményéről, az adatok hiányosak lehetnek, és nem feltétlenül tükrözik teljes mértékben a valóságot. Emellett a dokumentum készítése és kontextusa is

befolyásolhatja az összesített adatokat, így érdemes fenntartásokkal kezelni és további forrásokat megvizsgálni.

6. táblázat: augusztusi biztos találatok összesítése a Varsói Katonai Levéltár dokumentuma alapján

Augusztus	RAF	302	303	Együttesen
8	6			
11	1			1
12	4			4
13	3			3
15	6,5			6,5
16	1			1
18	7			7
22	1			1
24	5			5
28	1			1
30	2		1	3
31	3		5	8
Összesen	40,5		6	46,5

7. táblázat: A szeptemberi biztos találatok összesítése a Varsói Katonai Levéltár dokumentuma alapján³⁸⁰

Szeptember	RAF	302	303	Együttesen
2	3		2	5
3			1	1
4	6			6
5	1		6	7
6	1,5		5	6,5
7			13	13
9			3	3
11	5,5		13	18,5
15	3	8	15	26

³⁸⁰ CAW Warszawa, Formacje polskie na Zachodzie IX.5.20.45, Materiały do historii lotnictwa polskiego na Zachodzie, V/20/27 – Polskie lotnictwo myśliwskie w Battle of Britain, Dywizjon 303, s. 4. p.22

17			1	1
18		5	1	6
19		1		1
23			1	1
24	0,5			0,5
25	2			2
26	3	1	11	15
27	1,5		12	13,5
28	1			1
30	1		6 1/2	7 1/2
Összesen	29	15	90 1/2	134 1/2

A dokumentumok között található egy százalékos összesítés³⁸¹ a RAF vadászpilóta alakulatainak és azok lengyel pilótáinak a hivatalosan elismert 1940. szeptemberi győzelmeiről, amelyet szintén érdemesnek találok arra, hogy a dolgozatom része legyen.

8. táblázat: a szeptemberi vadászpilóta alakulatok és azok lengyel pilótáinak biztos találatainak százalékos megoszlása³⁸²

Szeptember	Vadászpilóták	Lengyelek	Százalék
2	38	5	13
3	25	1	4
4	52	6	12
5	37	7	19
6	46	6,5	15
7	75	13	17
9	49	3	6
11	80	18,5	23
15	178	26	15
17	6	1	17

³⁸¹ v.ö. 8. táblázat

³⁸² CAW Warszawa, Formacje polskie na Zachodzie IX.5.20.45, Materiały do historii lotnictwa polskiego na Zachodzie, V/20/27 – Polskie lotnictwo myśliwskie w Battle of Britain, Dywizjon 303, s. 4. p.50.

18	47	6	13
19	4	1	25
23	13	1	8
24	8	0,5	6
25	22	2	9
26	31	15	48
27	128	13,5	11
28	6	1	17
30	48	7,5	16

Ez már realisabbnak tűnik, ha azt vesszük figyelembe, hogy a lengyelek rendelkeztek korábbi harci tapasztalattal, de a szeptember 26-ai 48 százalék számomra  gy is soknak íródik a többi átlag 14 százalékához képest.

A következő táblázat, amit fontosnak tartottam belerakni a dolgozatban az a BBC és a Deutschlandsender számszerű  sszes t sei a légi gy zelmekr l³⁸³ Az adatok elemzése során megfigyelhető, hogy mind a brit, mind a német veszteségi riportokban túlzások fordulnak elő, azonban a brit oldalon ezek nagyobb mértékűek.

Az augusztus hónapra vonatkozóan például a BBC által közölt brit veszteségi adatok átlagosan 67%-kal magasabbak voltak, mint a valós veszteségek száma, m g a Deutschlandsender által közvetített német veszteségi adatok átlagosan csak 41%-kal t rt k el a valóságtól.

A szeptember hónapban is hasonló tendenciák figyelhetők meg. A BBC által közölt brit veszteségi adatok átlagosan 51%-kal haladták meg a valós veszteségeket, m g a Deutschlandsender által közvetített német veszteségi adatok átlagosan csak 42%-kal t rt k el a valóságtól.

Az összesített adatok azt mutatják, hogy összességében a brit veszteségi riportok nagyobb mértékben túlozták az eseményeket, mint a németeké. A brit adatokban 667-es túlzás áll fenn összesen, m g a németeknél ez a szám csak 312.

³⁸³ v. . 9. táblázat

Ezek az eltérések rámutatnak arra, hogy a harci események közönség számára történő közvetítése során mindkét fél hajlamos lehet az események kedvezőbb bemutatására, ami túlzott vagy éppen hiányos adatokhoz vezethet. Fontos tehát az ilyen statisztikai adatokat szintén kritikusan értékelni.

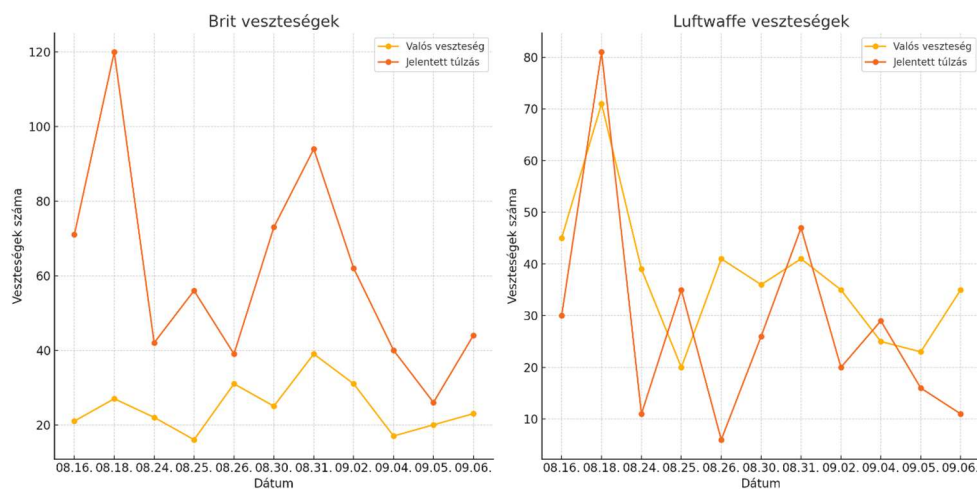
9. táblázat: A BBC és a Deutchlandsender közvetítései a légi győzelmekről³⁸⁴

Dátum	Brit veszteségi riport				Luftwaffe veszteségi riport			
	BBC	Deutchlandsender	Valós	Túlzás	BBC	Deutchlandsender	Valós	Túlzás
augusztus 16.	22	92	21	71	75	31	45	30
augusztus 18.	22	147	27	120	152	36	71	81
augusztus 24.	19	64	22	42	50	20	39	11
augusztus 25.	13	72	16	56	55	14	20	35
augusztus 26.	15	70	31	39	47	21	41	6
augusztus 30.	25	98	25	73	62	34	36	26
augusztus 31.	37	133	39	94	88	32	41	47
szeptember 2.	20	93	31	62	55	23	35	20
szeptember 4.	17	57	17	40	54	17	25	29
szeptember 5.	20	46	20	26	39	16	23	16
szeptember 6.	19	67	23	44	46	24	35	11
Összesen	229	939	272	667	723	268	411	312

A táblázat és az adatok szemléltetéséül először ketté szedtem a fenti táblázatot, majd a két táblázat adatai alapján készítettem egy-egy grafikont³⁸⁵.

³⁸⁴ CAMPION (2009) i.m. p. 99.

³⁸⁵ v.ö. 36. ábra



35. ábra A Luftwaffe és a RAF valós és lejelentett veszteségeinek szemléltetése (a szerző szerkesztette)

A fenti grafikon szerint a britek átlagos napi valós vesztesége: 24,7, míg az átlagos napi jelentett túlzás mértéke: 60,6. A Luftwaffe esetében ez a következőképp néz ki: átlagos napi valós veszteség: 37,4; átlagos napi jelentett túlzás: 28,4.

Az angliai csatáról és a bevetésekről több szerző is igyekezett összefoglaló elemzést készíteni a rendelkezésére álló adatok alapján. Ezek a statisztikák a teljes RAF és Luftwaffe veszteséget veszik figyelembe. Az alábbi fejezettrészben a saját kutatásaim eredményét alátámasztó kimutatásokat ismertetem.

Tony Holmes SPITFIRE vs Bf 109 Battle of Britain című művében leírtak szerint a Bf 109E-k és Spitfire-ek légi harcai 1940. május 23-án kezdődtek, amikor a brit 54. repülőszázad Spitfire-jei megtámadták a német I./JG 27 gépeit Dunkerque közelében. Összegzésében az angliai csata idejét egészen 1940. december 21-ig számítja amikor a 92. repülőszázad Spitfire-ek lelőttek egy Bf 109E-4-et Dungeness felett, bár hozzáteszi, hogy a két vadászgéptípus közötti összecsapások 1941-ben is folytatódtak.

A RAF Vadászrepülő Parancsnokság alakulatai, különösen a 11. csoport, 1940-ben mindent megtett, hogy Spitfire egységeit a Luftwaffe vadászrepülői, különösen a Bf 109E-k ellen küldje harcra. A lassabb és kevésbé mozgékony Hurricane-eket inkább a bombázók ellen vetették be.³⁸⁶ Bár a Spitfire-ek leginkább a vadászgépekkel csaptak össze, ezek a pilóták

³⁸⁶ HOLMES, Tony: SPITFIRE vs Bf 109 Battle of Britain, Osprey Publishing Ltd. 2007. p. 71-74.

jelentős számú bombázót is lelőttek. A brit Spitfire-pilóták által megsemmisített repülőgépek jelentős része Bf 109E volt, ahogy a németek is elsősorban Spitfire-eket lőttek le.

A Vadászpilóta Parancsnokság komoly veszteségeket szenvedett. Dunkerque evakuálásának védelme közben 72 Spitfire veszett oda, ami akkor a frontra bevetett állomány egyharmadának felelt meg. 1940 augusztusa volt a legrosszabb hónap a Spitfire-veszteségek tekintetében, ekkor 136 gép semmisült meg. Az angliai csata négy hónapja alatt a RAF összesen 361 Spitfire-t veszített el, és további 352 sérült meg. Ugyanakkor a repülőgépgyártás felülmúlta a veszteségeket, 1940 nyarán és őszén összesen 747 Spitfire I/II-t szállítottak le a RAF számára. A német Jagdwaffe is jelentős veszteségeket szenvedett el, ugyanis 1940-ben 610 Bf 109E-t veszített, ami hasonló volt a Fighter Command teljes Spitfire és Hurricane veszteségéhez, amely 1023 gép volt. A Jagdwaffe legénysége elsősorban a vadászgépeket vette célba, és a RAF lelőtt gépei közül mintegy 770-et ők követeltek maguknak. Ez a Bf 109E pilóták számára kedvező, 1,2:1-es megsemmisítési arányt jelentett, bár ez messze elmaradt attól az 5:1 arányú céltól, amelyet Theodor Osterkamp ezredes tűzött ki a német légi fölény biztosítása érdekében az Oroszlánfőka hadművelet sikeréhez.

Ahogy a csata haladt előre, mind a Jagdwaffe, mind a Fighter Command nehézségekbe ütközött a pilóták pótlásával, bár a német Bf 109E gyártása továbbra is meghaladta a veszteségeket, havi átlagban 155 gépet szállítottak le. Júliusban körülbelül 906 Bf 109E pilóta állt bevetethető állapotban, de ez a szám szeptemberre 735-re csökkent.

Holmes is leírja, hogy mindkét fél túlzó igényeket jelentett be a győzelmeket illetően. A brit 19. Spitfire-század például 1064,5 győzelmet jelentett be 1940. július 1. és október 31. között, de John Alcorn kutatásaira hivatkozva szerint ezek közül csak 521,49 volt megalapozott. A brit pilóták túlzásait részben a légi harcok zűrzavara magyarázza, ahol több pilóta is ugyanazt az ellenséges gépet követelte magának. A Luftwaffe hasonlóképp túlbecsülte a saját eredményeit, részben azért, mert a németeknél a pilóták előléptetése és kitüntetése szorosan összefüggött a lelőtt ellenséges gépek számával. A valós megsemmisítések megerősítése gyakran lehetetlen volt, mert a legtöbb Spitfire és Hurricane brit földön vagy a La Manche-csatornában zuhant le.

A német pilóták hite, hogy a RAF a csata végére gyakorlatilag összeomlott, tévesnek bizonyult. A háború utáni elemzések kimutatták, hogy a német megsemmisítési jelentések gyakran nem egyeztek a RAF valódi veszteségeivel. Bár a Spitfire és a Bf 109E közötti harc kölcsönös veszteségekkel járt, a németek terve, hogy légi fölényt szerezzenek Nagy-Britannia felett, nem

sikerült. Ő is megerősíti azt az állítást, miszerint az, hogy a RAF képes volt megőrizni ellenálló képességét, döntő fontosságú volt a háború későbbi szakaszában.³⁸⁷

Andy Saunders RAF Fighters vs Luftwaffe Bombers című könyve a következő, aminek az eredményeit szeretném ismertetni.

Saunders a RAF vadászrepülő-parancsnoksága 1939 októberében kezdett harcolni a Luftwaffe bombázói ellen Nagy-Britannia felett, amikor a német légierő kíséret nélküli Heinkel He 111-es és Junkers Ju 88-as gépei kisebb támadásokat intéztek Skócia és Anglia északkeleti partvidéke ellen. Ezeket az elszórt támadásokat sikeresen verték vissza a brit vadászok, például a 602. és 603. század Spitfire-jei 1939 októberében.

1940 elején a támadások egyre szélesebb körben folytatódtak, a Luftwaffe bombázói először Norvégiában, majd Franciaországban és az Alföldön támadtak, végül fokozódott a Nagy-Britannia elleni légi tevékenység. A német támadások tetőpontja a Blitzkrieg 1940. május 10-i megindulásával kezdődött, amit a Dunkerque-i evakuálásig tartó időszakban fokoztak, majd 1940. július 10-én megkezdődött az angliai csata.

1940 augusztusában a Luftwaffe 3358 repülőgépet vetett be Nagy-Britannia ellen, amelyek közül 2550 volt üzemképes. A német haderő nagyrészt vadászgépekből és közepes bombázókból állt, de a hadjárat során súlyos veszteségeket szenvedtek. A Luftwaffe a nyugati hadjárat kezdetén még 1711 közepes bombázóval rendelkezett, de ez a szám az angliai csata kezdetére 1482-re csökkent, mivel a Blitzkrieg alatt jelentős veszteségeket szenvedtek.

Bár a német bombázók veszteségeinek pontos száma nehezen meghatározható, egyértelmű, hogy a RAF vadászrepülő-parancsnoksága jelentős részüket semmisítette meg. Az ász pilóták által bejelentett győzelmek többsége azonban vadászgépekre vonatkozott, és viszonylag kevés bombázót lőttek le. Kivételt képezett a 43. század, amely jelentős sikereket ért el Ju 87-es zuhanóbombázók ellen, különösen 1940 augusztusában.

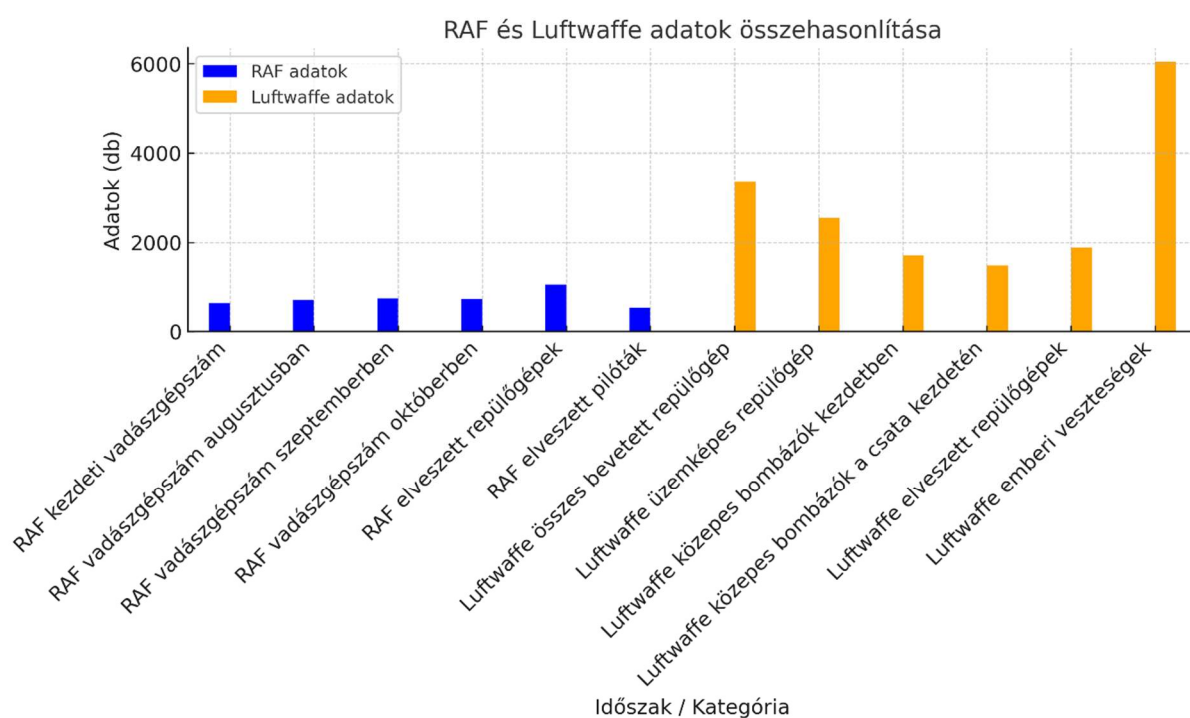
A Luftwaffe veszteségei nem csak a RAF vadászgépeinek köszönhetőek; sok bombázót légvédelmi tűz lőtt le, és számos gép szenvedett balesetet mechanikai meghibásodás miatt. A német repülőgép-veszteségek mellett súlyos emberi veszteségeik is voltak: 6047 pilóta halt

³⁸⁷ HOLMES (2007) i.m. p. 71-74.

meg, tűnt el, sebesült meg vagy esett fogságba. Összességében a Luftwaffe 1887 repülőgépet veszített, míg a RAF 1049 vadászgépet.³⁸⁸

A RAF az angliai csata kezdetén 650 frontharcos vadászgéppel rendelkezett, és bár a csata során jelentős veszteségeket szenvedtek, a repülőgépgyártás folyamatosan pótolta a kiesett gépeket. A RAF vadászgép-állománya a csata során folyamatosan nőtt, júliusban 644 gépük volt, ez a szám augusztusra 708-ra, szeptemberre 746-ra, októberre pedig 734-re emelkedett, ami lehetővé tette a folyamatos ellenállást.³⁸⁹

Készítettem egy diagramot a Saunders statisztikájának szemléltetésére:³⁹⁰



36. ábra: Saunders összefoglalójának grafikai szemléltetése

³⁸⁸ SAUNDERS, Andy: RAF Fighters vs Luftwaffe Bombers, Osprey Publishing Ltd, 2020, p. 73-75.

³⁸⁹ U.o.

³⁹⁰ v.ö. 36. ábra

3.4. Az angliai csata után

3.4.1. A LENGYEL REPÜLŐSZÁZADOK TOVÁBBI SORSA

A második világháború alatt Angliában a lengyel vadászpilóták három taktikai egységet, úgynevezett "szárnyakat" szerveztek. Egy szárny általában három századból állt (néha kettő vagy négy), amelyeket időről időre kicseréltek.

Az I. Lengyel Vadászpilóta Század 1941. április 15-én alakult meg a Northolt repülőtéren. Kezdetben a 303. és a 306. századokból állt, és később csatlakozott hozzájuk a 308. század is. A harci tevékenységük során több időszak volt, amikor intenzívebben repültek, ami befolyásolta a századok állományának csökkenését, valamint lehetőséget adott a nyugati, középső vagy északi angol repülőterekre történő áthelyezésre a pihenés céljából.³⁹¹

A RAF 1943 októberében az észak-franciaországi inváziós erők támogatására létrehozott egy légi műveleti egységet, amely a 2. Taktikai Légierő nevet kapta. Az egység három repülőcsoportból állt: két vadászpilóta csoportból (83. és 84.) és egy bombázócsoportból (2.). Minden légi csoportnak több szektora volt, amelyek átlagosan három szárnyból álltak.

A harci szolgálatok hatékonyságának javítása érdekében átalakították a repülőgép- és karbantartó személyzet közötti együttműködési rendszert. A szárnyat kizárólag repülő egységgé alakították át, és melléjük egy újonnan létrehozott repülőtéri egységet rendeltek, amely megfelelő létszámmal és felszereléssel rendelkezett annak érdekében, hogy kielégítse a szárny századjainak mozgó műveletek során felmerülő igényeit. A létrehozott szárnyak és a hozzájuk tartozó repülőterek ugyan azt a számot kapták. Például: az I. Lengyel Vadászpilóta Századot átnevezték 131. vadászpilóta századdá, amely magában foglalta a 302., 308. és 317. századot, valamint a 131. Repülőtéri Repülőszázaddá, megnövelve ezzel a személyzeti létszámot. Mindkét parancsnok egyenlő beosztásban volt, és a 18. Szektor 84. Vadászpilóta csoport 2. TAF parancsnokának jelentett.³⁹²

A Brit Királyi Légierőbe betagolt lengyel repülőszázadok szinte minden fontos légi hadműveletben részt vettek a nyugati frontokon. Ez magában foglalta az 1940-es angliai csatát, az 1940 és 1945 közötti atlanti hadjáratot, az 1941 és 1945 közötti európai légi offenzívát, az 1942. augusztus 19-i Dieppe-i csatát, az 1943 és 1945 közötti afrikai és olaszországi harcokat,

³⁹¹ KRÓL (1976) i.m. p. 59.

³⁹² KRÓL (1976), i.m. p. 59-60.

az 1943-as Ruhr-vidéki csatát, Németország 1943-1945-ös stratégiai bombázásait, Észak-Franciaország 1944-es megszállását, a Franciaország, Belgium és Hollandia felszabadítását célzó 1944-1945-ös harcokat, valamint Németország 1945-ös megtámadását. A harcok lezárása után a 131. lengyel vadászpilóta század brit megszálló erőként 1946 végéig Németországban maradt.³⁹³

A következő alcím alatt ezeket a műveleteket fejtem ki részletesebben.

A lengyel vadászpilóta századok támadó hadműveletei

Az angliai csata után a lengyel vadász- és bombázószázadok továbbra is fontos szerepet játszottak a RAF hadműveleteiben. 1941-től kezdve részt vettek offenzív műveletekben a megszállt Európa felett, valamint bombázási és felderítési küldetéseken³⁹⁴.

A lengyel repülőszázadokat 1941 után integrálták a RAF átfogóbb stratégiai terveibe. A Circus és Rhubarb műveletek során alacsonyan repülő támadó bevetéseket hajtottak végre a német megszállás alatt álló Franciaországban és a Benelux-államokban³⁹⁵. Ezeknek a támadásoknak az volt a célja, hogy a német légierőt harcra kényszerítsék, és megsemmisítsék az ellenség repülőgépipari létesítményeit, valamint közlekedési infrastruktúráját³⁹⁶. A lengyel századok jelentős eredményeket értek el ezeken a bevetéseken, többször sikerült német vadászgépeket és bombázókat lelőniük.

A Rodeo műveletek során a lengyel századok kifejezetten ellenséges vadászpilóta gépek felkutatására és lelövésére összpontosítottak, amelyek célja a Luftwaffe légi fölényének további csökkentése volt³⁹⁷. Az 1942-es év során a lengyel vadászszázadok több tucat ellenséges repülőgépet semmisítettek meg, miközben saját veszteségeik mérsékeltek maradtak. Emellett a lengyel pilóták támogatták a szövetséges bombázóegységeket, biztosítva a védelmüket a német légierő támadásai ellen.

³⁹³ KRÓL (1976) i.m. p. 64.

³⁹⁴ GRETZYNGIER- MATUSIAK (1998) i.m. p. 145.

³⁹⁵ CYNK (1998) i.m. p. 167.

³⁹⁶ CYNK (1998) i.m. p. 172.

³⁹⁷ GRETZYNGIER – MATUSIAK (1998) i.m. p. 178.

A bombázószázadok és az Atlanti-hadjárat

A lengyel légierő bombázószázadai, különösen a 304. és 305. bombázószázadok, jelentős szerepet játszottak az Atlanti-óceánon zajló hadműveletekben, különösen a német tengeralattjárók elleni harcban. A Coastal Command alárendeltségében repülve Wellington bombázókkal hajtottak végre járőrözéseket és támadásokat, amelyek csökkentették a német U-bootok hatékonyságát³⁹⁸.

A 304. bombázószázad különösen hatékonyak bizonyult az Atlanti-óceánon folytatott járőrözések során, és több német tengeralattjárót semmisített meg 1942 és 1944 között. A bombázók mélységi bombákat és radarral felszerelt támadási rendszereket használtak a tengeralattjárók lokalizálására és megsemmisítésére³⁹⁹. Az U-Boot elleni hadműveletek során a lengyel légénység folyamatos veszélynek volt kitéve, hiszen az Atlanti-óceánon végzett bevetések hosszú órákon keresztül tartottak, gyakran viharos időjárási körülmények között.

A lengyel légierő szerepe a normandiai partraszállásban és a Market Garden hadműveletben

A háború előrehaladtával a lengyel vadászszázadokat egyre inkább bevonták a 1944-es normandiai partraszállás előkészítésébe. A lengyel pilóták légi fedezetet biztosítottak a D-napi csapatok számára, valamint támogató küldetéseket hajtottak végre a partraszállást követően⁴⁰⁰.

A 131. lengyel vadászszárny – amely a 302., 308. és 317. vadászszázadokból állt – részt vett a szövetséges erők által megszállt területek védelmében, és hatékonyan támogatta a földi csapatok előre nyomulását⁴⁰¹.

A Market Garden hadművelet során, amely 1944 szeptemberében zajlott, a lengyel vadászszázadok kulcsszerepet játszottak a brit és lengyel ejtőernyős egységek támogatásában Arnhem térségében. A német légi fölény miatt a küldetés különösen veszélyes volt, és a lengyel pilóták jelentős veszteségeket szenvedtek el⁴⁰². Ennek ellenére sikerült jelentős számú ellenséges repülőgépet megsemmisíteniük, és hozzájárultak a szövetséges csapatok előre nyomulásához.

³⁹⁸ GRETZYNGIER – MATUSIAK (1998) i.m. p. 182.

³⁹⁹ CYNK (1998) i.m. p. 190.

⁴⁰⁰ CYNK (1998) i.m. p. 210.

⁴⁰¹ GRETZYNGIER – MATUSIAK (1998) i.m. p. 215

⁴⁰² CYNK (1998) i.m. p. 225

Bár Churchill megígérte a lengyel népnek, hogy Anglia soha nem feledkezik meg hősiességükről, a valóságban a lengyelek részvétele a brit történelemben a második világháború után jelentős mértékben háttérbe szorult. 1946-ban, amikor Londonban VI. György király előtt megrendezték a harminc nemzet képviselőit felvonultató tizenöt kilométeres menetet, a lengyel delegáció nem volt jelen. Csupán Witold Ubranowicz, a lengyel pilóta, figyelte a menetet a tömegben elvegyülve. Ez is egyértelműen rámutat arra, hogy Churchill politikai prioritásai a Szovjetunióval való szorosabb kapcsolatok ápolása felé mozdultak el.

Ezen túlmenően, 1993-ban, amikor I. Erzsébet anyakirálynő leleplezte a doveri emlékművet, amely az angliai csatában részt vett RAF repülőszázadok előtt tisztelgett, a 302-es és a 303-as lengyel repülőszázad címerei hiányoztak. Amikor erre a hiányosságra rákérdeztek, a hivatalos válasz csupán annyi volt: „Elfelejtették.”⁴⁰³ Érdeemes megemlíteni, hogy ekkorra már Sztálin negyven éve elhunyt, így a lengyel pilóták emlékének elismerése különösen égető kérdésként merült fel, hiszen a lengyelek harcának és áldozatainak elismerése elengedhetetlen lett volna a történelmi igazságtétel szempontjából. Ezen események és körülmények összessége arra utal, hogy a lengyel hősök és a lengyel nép áldozatai a brit emlékezetben egyre inkább háttérbe szorultak a politikai érdekek és a nemzetközi kapcsolatok árnyékában.

Fenti állításomat – és egyúttal a hipotézisemet - szintén alátámasztja a kutatásaim során megnézett a „*Bloody Foreigners*” című háromrészes dokumentumfilm sorozat első része is, melynek címe „*Untold Battle of Britain*”. A filmet Carl Hindmarch írta és rendezte.⁴⁰⁴ Hindmarch munkája kiválóan sikerült, mivel a film retrospektív szerkezetet alkalmazva mutatja be a csata és a lengyel pilóták történetét, elsősorban a veteránok és kutatók visszaemlékezéseire, valamint a Jan Zumbach által vezetett repülőszázad naplójára támaszkodva. Ez a felépítés lehetőséget biztosít arra, hogy a nézők közelebb kerüljenek a lengyel pilótákhoz, megismerve személyes történeteiket. A film bemutatja a pilóták életének számos aspektusát, beleértve a veszélyes, humoros és mindennapi kalandokat, miközben betekintést nyújt a csata izgalmaiba, a pilóták kiképzési folyamatába és mindennapjaiba. Részletesen tárgyalja továbbá az angol és lengyel vezetők közötti kapcsolatot, valamint a repülőszázad legkiválóbb pilótáit. A film befejezése érzékletesen ábrázolja a háború utáni nehézségeket, különösen azt a problémát, hogy

⁴⁰³ KOVÁCS I. (2006) i.m. p. 202-203.

⁴⁰⁴ <http://www.imdb.com/title/tt1493244/> (letöltve: 2024.09.21.)

a pilótákat a háború után mellőzték. („*Itt már nincs semmi dolgod.*” mondta Witold Ubranowicznek az egyik angol tiszt, miközben megkérdezte tőle, hogy mit fog csinálni a háború után), helyzetük bizonytalan volt katonákként és lengyelekként egyaránt („*Ha nem voltál kommunista, nem volt jövőd...*”⁴⁰⁵”- Stanisław Nawarski, 316. repülőszázad vadászpilótája); illetve, hogy Anglia soha nem honorálta a lengyelek közreműködését. Józefa Sobieska⁴⁰⁶ a filmben ki is fejté, hogy szerinte soha nem voltak szívesen látva a lengyelek Nagy-Britanniában. („*Úgy gondolom, hogy a lengyelek soha nem voltak szívesen látottak ebben az országban. Ebben biztos vagyok. Persze mindannyian ismerjük az angol udvariasságot. De soha nem fogadtak minket őszintén. Nem tudom, miért.*”)

3.4.2. CHURCHILL ÉS A LENGYEL KÉRDÉS

Már 1939-ben megmutatkozott Churchill azon szándéka, hogy Lengyelországot Sztálin befolyása alá engedje, amikor nem lépett közbe a lengyelországi események során, pedig a lengyelek sürgetően várták a nyugati segítséget. Ezzel Churchill már korán jelezte, hogy a brit diplomáciai stratégia az erősödő szovjet befolyás támogatására irányul, és ezt a hozzáállást később is fenntartotta, figyelmen kívül hagyva Lengyelország érdekeit és a kelet-európai helyzetet. Ennek egyik fontos állomása a második világháború végén tartott jaltai konferencia (1945. február 4–11.) volt, ahol a szövetséges vezetők – Franklin D. Rooseveltt, Winston Churchill és Joszif Sztálin – Európa háború utáni rendezéséről döntöttek. Lengyelország számára a konferencia kritikus jelentőségű volt, mivel az ország már a háború elején német és szovjet megszállás alá került, és jövője bizonytalan volt. A jaltai megbeszélések során a lengyel kérdés fontos napirendi pont volt. A szövetségesek megállapodtak abban, hogy Lengyelország keleti határát a Curzon-vonal mentén állapítják meg, ami gyakorlatilag jelentős lengyel

⁴⁰⁵ A második világháború után Lengyelország a Szovjetunió érdekszférájába került, ahol az 1947-es választások manipulációját követően a Lengyel Egyesült Munkáspárt (PZPR) vette át az irányítást. Az ország egypárti, totalitárius rendszerré vált, amelyben a politikai ellenzékét elnyomták, a sajtót cenzúrázták, az egyházi és civil szervezetek működését korlátozták, és az állambiztonsági szervek kiterjedt megfigyelő tevékenységet folytattak. A hatalomgyakorlás szovjet mintára történt, és a társadalom minden területére kiterjedő ideológiai és intézményi ellenőrzést valósított meg. (forrás: <https://www.britannica.com/place/Poland/Poland-in-the-20th-century> letöltve: 2025.07.31.)

⁴⁰⁶ Józefa Sobieska, 1922-2012, LACW (Leading Aircraft Woman), 300-as lengyel bombázószázad, a RAF Faldingworth-i állomásának sofőrje. Forrás: <https://slate.com/culture/2015/11/michal-solarski-photographs-polish-air-force-wwii-veterans-in-his-book-the-airmen.html> (letöltve: 2024.09.21.)

területek elvesztését jelentette a Szovjetunió javára. Cserébe Lengyelország nyugaton német területeket kapott.

Politikai szempontból Sztálin elérte, hogy a lengyel kormányt a Szovjetunió által támogatott Lublini Bizottság uralja, bár a szövetségesek formálisan szabad választásokat ígértek. Ez a megállapodás hosszú távon Lengyelország szovjet befolyás alá kerüléséhez vezetett, ami csalódást okozott a lengyeleknek, különösen a londoni emigráns kormány számára, amely a szövetségesektől nagyobb támogatást remélt.⁴⁰⁷

3.5. Személyes kapcsolatteremtési kísérlet és forrásértékű visszaemlékezések

Az alapképzés során kísérletet tettem arra, hogy az angliai csatában részt vett lengyel pilóták hozzátartozóival felvegyem a kapcsolatot az internet adta lehetőségeket felhasználva. Bár a megkeresésekre mindössze egy válasz érkezett, a szerencsés véletlen folytán az illető két olyan családtag leszármazottja volt, akik aktívan részt vettek a légi harcokban. A kérdéseimet eljuttattam hozzá, válaszaiból az alábbiakban idézek.

A kapott visszaemlékezések – bár korlátozott számú forrásból származnak – jelentős kiegészítő értékkel bírnak. Különösen figyelemre méltó, hogy egyik pilóta sem tért vissza Lengyelországba a háborút követően, ami személyes szinten is alátámasztja a dolgozatban felvetett hipotéziseket. Az interjúk árnyalt képet nyújtanak a háború utáni döntések és a politikai környezet hatásairól, és hozzájárulnak a vizsgált tudományos probléma emberi oldalának mélyebb megértéséhez is.

Jó napot kívánok, Kovács Petrának hívnak és decemberben írtam Önnek a Facebookon. Mint ahogy ott írtam szeretném, ha válaszolna néhány kérdésemre a diploma munkámhoz. Szeretném szintén megkérdezni, hogy beleegyezik-e az elbeszélésnek felhasználásához a diploma munkámhoz.

1. Le tudná írni a legfontosabb információit a nagybátyjáról? (név, milyen repülőszázadban harcolt stb.)

⁴⁰⁷ <http://www.bibl.u-szeged.hu/bibl/mil/ww2/dip/jalta.html> (Letöltve: 2024.09.21.)

2.Hol kezdett el repülni?

3. Tud Ön arról, hogyan tanultak meg repülni Franciaországban vagy Nagy-Britanniában?

4. Tudja Ön hogyan érezte magát a nagybátyja Angliában? (mert sok könyvet lehet olvasni arról, hogy a lengyelek mindig azt érezték, hogy nem szívesen látták őket ebben az országban).

5. Mi volt a háború után? Ha túléltek a háborút, bármikor is visszatértek Lengyelországba?

6. Tudna Ön küldeni néhány képet?

Nagyon köszönöm a segítségét, remélem, hogy az én munkámmal is hozzájárulhatok az Ő emlékükhöz megőrzéséhez. Tisztelettel: Kovács Petra

Üdvözlöm! Emlékszem a kapcsolatfelvételünkre.

1.**Kazimierz Wünsche**⁴⁰⁸ nagybátyám a 303-as hadosztályban harcolt, Amalia dédnagyanyám, született Wünsche-Broczkowska unokaöccse volt.

2.Kazimierz Wünsche 1919-1980 között élt, mint pilóta vett részt az 1939-es honvédő háborúban az 1. légideszant ezred 111. vadászszázadában⁴⁰⁹. Ekkor 16 harci berepülést hajtott

⁴⁰⁸ **Kazimierz Wünsche** (1919–1980) a 303. „Kościuszko” század kiemelkedő lengyel vadászgépe volt a Battle of Britain idején. Jarosławban született 1919. június 5-én, és 1939-ben végzett a krosnoi pilótaképzésen. 1939 szeptemberében a 111. vadászszázad tagjaként vett részt lengyel légi harcokban, és megosztott sikerrel vett részt egy Hs 126-os leküzdésében. Lengyelország elesése után Románián át Franciaországba menekült, majd június végén érkezett Angliába. 1940 augusztusában csatlakozott a 303. RAF-századhoz Northoltnál, ahol szeptemberben három megerősített Me 109-es és egy valószínű találat került a neve mellé. Szeptember 9-én lelőtték, majd sérülten tért vissza októberben; később Flight Lieutenant rangot ért el. Több kitüntetésben részesült, így a Virtuti Militari, a brit DFC és DFM elismerésekben. 1947-ben visszatért Lengyelországba, ahol először oktatóként tevékenykedett; a kommunista rezsim 1952-ben elbocsátotta. Később polgári légimentő szolgálatot látott el. 1980. július 10-én halt meg Varsóban, a Powązki katonai temetőben nyugszik. Forrás: <https://bbm.org.uk/airmen/Wunsche.htm> (letöltve: 2025.07.25.)

⁴⁰⁹ **111. Eskadra Myśliwska (111th Fighter Escadrille)** — A Lengyel Királyi Légierő harci egysége, amely 1921-ben alakult a világháborús 7-es „Kościuszko” Eskadra hagyományainak örökébe lépve. 1939 szeptemberében a *Brygada Pościgowa* (Pursuit Brigade) részeként a varsói légvédelemben vett részt. Az első bevetést szeptember 1-jén hajtotta végre Modlin körzetében, ahol Lt. Palusiński lelőtt egy

végre és 11 légi csatát vívott. Ekkor lelőtt 1 repülőgépet (He-111) és megrongált egy könnyű bombázót. A szeptemberi hadjárat elvesztése után Románián és Máltán keresztül Franciaországba jutott. A 22. Velein en Haye csoportban fedezte Dunkirk evakuálását.

3.Már Lengyelországban pilóta volt, a további kiképzéséről nem ismerek részleteket.

4.A 303 repülőszázadban, az 1940. augusztus 31. és szeptember 9. közötti híres "angliai csata" során 3 Messerschmittet lőtt le (augusztus 31., szeptember 5. és 6.), 1 valószínűsíthető lelövését is neki hagytak jóvá. Szeptember 9-én találat érte a Hurricane gépét. Sikerült elhagynia az égő gépet, de az ejtőernyője kései kinyílása miatt a landolása során, számos sérülést szenvedett, beleértve a gerinc, a kar és a láb sérülését. Gyógyulása után visszatért a 303-as repülőszázadhoz. 1942. június 23-án újabb győzelmet aratott egy Messerschmitt felett. 1944-től a 315. vadászpilóta hadosztályhoz volt beosztva, mint századparancsnok.

Harcolt a Balti tenger és a norvég fjordok felett. Támadta a német szállítóhajókat.

Összesen bizonyítottan lelőtt 6 ellenséges gépet, 1-et valószínűleg, 2-öt megrongált. A háború idején nem volt levelezés, így nehéz írnom a közérzetéről, biztosan hiányzott neki a hazája.

5. Századosi rangban szerelt le. A háború után 1970-ig repült. Mentőpilótaként nagyon nehéz időjárási körülmények között az emberi élet védelmében gyakran kockáztatott és tette ki magát veszélynek. Mint az egyik az első mentőhelikopter pilóták közül repült a Besszádok-hegységben. Több mint 2000 beteget szállított, többek között Prágába, Berlinbe és Budapestre. 5997 órát repült. Szívesen mesélt a tevékenységeiről és találkozott az iskolásokkal. Kitüntették a Virtuti Militari, 4-szer a Vitézségi Kereszt, a Croix de Guerre, 4-szer a Légi Érdemérem, az Arany Érdemkereszt és a Lovagkereszt kitüntetésekkel. Amikor a bátyám mesélt róla az

Dornier Do 17-es bombázót és egy másikat valószínűleg megrongált. E napon a század parancsnoka egy ellenséges Bf 109-est is lelőtt, de ő maga is megsebesült, és helyét Lt. Januszewicz vette át. Szeptember 3-án tovább folytatódta a légi harcok Wyszków körzetében, ahol Lt. Januszewicz és Corporal Karubin további két Messerschmitt Bf 110-es vadászgépet semmisített meg. A Szovjetunió megszállása után az egység négy harcképes géppel evakuálta magát Romániába, majd Franciaországon és Nagy-Britannián keresztül többen csatlakoztak a legendás 303. repülőszázadhoz. A század 111. vadászszázad név alatt folytatta örökségét a szövetséges légiháborúban. (Forrás: https://en.wikipedia.org/wiki/111th_Fighter_Escadrille letöltve: 2025.07.28.)

osztályában, hitetlenkedésbe ütközött, amiről azzal győzte meg őket, hogy a kollégáit elvezette dédnagyanyja sírjához Tarnów-Krzyżbe, hogy bebizonyítsa, hogy a neve Wünsche-Broczkowska volt.

A másik nagybácsim, apám unokatestvére, **Tadeusz Roman** volt. Az ő anyja és az én apai nagyanyám édesnővérek voltak. Korábban, amikor Lengyelország még kommunista uralom alatt volt nálunk találkoztunk vele. Akkoriban vele volt a felesége, Dorothy, aki brit nő volt. Jelenleg a nagybácsim özvegy.

1. A nagybátyám a 301-es „Ziemi Pomorskiej” bombázószázad 1586-os Különleges Műveleti Századának pilótája volt.

2. Kołomyiben született 1919. XI. 2-én és Varsóban halt meg 2009. V. 16-án. Blackpoolban lett eltemetve.

A Tadeusz nagybácsi háborús sorsának elbeszélései a történetünk érdekes epizódját képezik. A háború kitörése Czechowice-Dziedzicében érte, ahol szemtanúja volt az angol-amerikai kőolajfinomító bombázásának. Vasárnap délelőtt eljutott részben gyalogosan Tarnovba, hogy itt megtudja a hírt, hogy Anglia hadat üzent Németországnak. A pillanatnyi öröm és a családdal való együttlét után a józan ész azt diktálta, hogy a lengyel katonai egységek tevékenységi körzetébe tartson. Elindult keletre, Lublin irányába. Az út során a bombázások idején többször sikerült elkerülnie a halált. A (német) könnyű bombázók támadták a civil szerelvényeket. Lublin állomásán látta egy német diverzáns elfogását, aki a vasútas bódéból adott jelzéseket a pilótáknak. Ezért lelőtték. Szeptember 17-én a nagybácsi már Równeben volt és először itt került szembe a Lengyelországba behatoló szovjetekkel. Egyből elindult nyugatra. A bátyja kollégája feleskette a föld alatti mozgalom katonájának. Futár lett a két megszállt terület között. Hamis, de jól elkészített dokumentumokkal rendelkezett. Lembergben kapcsolatba lépett a vezérkarral, aki „átdobta” őt nyugatra, mivel még a háború előtt elvégezte Stanislawowban a pilóta tanfolyamot. Kétszer fogták el, először az oroszok (szerencsére a dokumentumok ellenőrzése és kihallgatása után szabadon engedték) majd a németek Wislaban, 1940 nagypéntekén. És ezúttal, talán fiatal kora és megjelenése miatt, elengedték! Három az igazság. Ez a mondás beigazolódott Rawa Ruskában, amikor is nem sikerült. A lebergi Brigitka börtönbe került. Innen három hónap után átvitték Chersonba, majd Starobielskába. Csak ekkor hallotta meg az ítéletét: 15 év kényszermunka. A szerencse újból nem hagyta cserben; már 1941-ben jártunk, a lengyelek tömeges kivégzései után. Május végén átszállították Harkovba. Az itteni elkülönítő börtönben több mint 240 embert tartottak egy cellában!

3. Anders tábornok hadseregébe irányították. Buzuľukban megkezdték egy repülőszázad alapjainak megszervezését. Túlélte egy tífuszjárványt, habár a honfitársai közül sokan meghaltak

benne. A kermi kikötőből behajóztak Perzsiába. Kapott végre egy új, angol egyenruhát. Volt Pahleviben, Teheránban és Ahvazban. Innen elhajózott az indiai Bombayba és egy hét után a „Avatea” hajóval Fokvárosba. Visszaúton a közép-afrikai Freetownon keresztül eljutott Liverpoolba, majd Skóciába. A 301-es repülőszázad 1586-os rajhoz osztották be Blackpoolban.

4. Repült Aachen, Köln, valamint 3-szor Hamburg felett. A német városok bombázása közben arra gondolt, amit Lengyelországban látott a szeptemberi hadjárat során, és arra hogyan kezelték a németek a lengyeleket a megszállás alatt. Visszaemlékezett a repülőkre, melyeken repült, ezek a Wellington, Halifax és Liberátorok voltak. Lengyelország felett 19-szer repült, 8-szor a harcoló Varsó felett, először 1944 augusztus 4-én. Az olasz Brindisiből a repülőút 10 órát tartott. Nagyon alacsonyan repültek, a háztatók felett, mert a pontos bombázásról volt szó. Hatalmasak voltak a károk. Nem volt érkezése minden kollégáját jól megismerni. A légénység megérkezett, és a második vagy harmadik napra mind odavesztek. Augusztus 15-én lelőtték a nagybácsi nagyon jó kollégáját, Szostak Zbyszket. Megérezte, hogy az utolsó repülésére megy. Bombázást hajtott végre a Kampinos-pusztán és a Lublin melletti erdők felett. Augusztus 27-én Mokotów felett őt is lelőtték, ekkor 4 repülőnket veszítettünk el. A Liberatorjának légénysége ejtőernyővel akart kiugrani, de túl alacsonyan voltak. Úgy döntöttek, hogy kicsit tovább repülnek. Krakkó felett ismét találat érte a repülőt. A géppuska sorozat átment az egész repülőtesten. Ennek ellenére sikerült a motorokat stabilizálni. Azt feltételezték, hogy sikerül Jugoszlávia felett kiugraniuk. Elrepültek Brindisiig. A szétlőtt fékek ellenére leszálltak. A repülést követően a műszaki kiszolgálók mondták, hogy még legfeljebb 5 perc repülésre való üzemanyaguk volt. Ez csoda volt! Angliából és Olaszországból 71 bevetési repülést hajtott végre. Lengyelország és Görögország felett is végzett ejtőernyős bevetéseket. A nagybácsim jól beilleszkedett Angliában, és feleségül vett egy brit nőt, Dorothyt.

5. A háború után Blackpoolban vezette a Lengyel Pilóták Szövetségének utolsó Lengyel Repülő Klubját - The Eagle Club. Azokkal a kollégáival, akikkel a Varsói felkelés megsegítésére repült megalapította a Warsaw 44 Club-ot. Arról ábrándozott, hogy részt vesz a lengyelországi Mokotówban az elesett lengyel repülők emlékművének felavatásán. Van egy könyvem a Przemysli Szárnyas Lengyelország könyvtár sorozatából az "Az illegális katonák megsegítésére" címmel, amelyben a nagybácsim többször meg van említve, és még egy fényképen is látható a "Liberator GR-S" légénységével együtt. A varsói felkelés megsegítésére végrehajtott berepüléseiért a Virtuti Militari 5. oszt. ezüst fokozatával tüntették ki

(1944.08.29.), valamint a Distinguished Flying Medal-lal, az Egyesült Királyság egyik legmagasabb repülési kitüntetésével. Apámnak a családi albumban van a nagybácsimnak egy fotója repülő egyenruhában épp ezzel a kitüntetéssel „en face”. A „Gazeta Wyborcza” szombatvasárnapi magazinjában az angliában élő lengyel pilótákról írva közzétett egy fotót a nagybátyjáról ebben az egyenruhában, de profilból. A szöveg hosszabban idéz néhány témát a szerkesztő Piotr Lipinski nagybátyámmal folytatott beszélgetésből is. Emlékszem, hogy a nagybátyámmal elmentünk a Szent Márton-hegyi épületbe, majd a "Tarnovia" szállodába. Az unokatestvéremnél hagyott a nagybátyám egy fényképet magáról Józef Glemp prímással és Lech Wałęsával, aki akkor még csak a Szolidaritás elnöke volt. Második tartózkodása során, az 1980-as évek kezdetén azonban a nagybátyám nem látogatott meg minket. Állítólag, most az unokatestvérével csak a szülei sírját látogatta meg a Tarnów-Krzyż-i temetőben. Mellettük van a nővére, Toni unokatestvérem édesanyjának a sírja.



37. ábra: Tadeusz Roman és kitüntetései



38. ábra: Tadeusz Roman és felesége (középen) 1944-ben

Tisztelettel Mirosławski Zbigniew

A fenti interjú megerősíti azt a hipotézisemet, miszerint a lengyel pilóták jelentős harci tapasztalattal rendelkeztek már azt megelőzően, hogy a Brit Királyi Légierő kötelékébe kerültek volna. Mind Kazimierz Wünsche, mind Tadeusz Roman életrajzi adatainak ismertetése egyértelműen azt mutatja, hogy e katonák aktív résztvevői voltak a második világháború legkorábbi, Lengyelország területén zajló hadműveleteinek. Wünsche már az 1939-es honvédő háború során 16 harci berepülést teljesített, 11 légi csatában vett részt, és igazoltan lelőtt egy ellenséges bombázót (He-111), illetve megrongált egy másikat. Később, a franciaországi hadszíntéren is részt vett a Dunkerque-i evakuálás légi fedezésében.

Hasonlóképpen Tadeusz Roman háborús tapasztalata sem csupán a brit szolgálat során kezdődött. Mielőtt csatlakozott volna a 301-es bombázószázadhoz, túlélte a német és szovjet megszállás közötti futárszolgálatot, majd hadifogságot is. A Szovjetunióból való kiszabadulását követően csatlakozott Anders hadseregéhez, majd hosszú úton, Afrikán és Indián keresztül jutott el Nagy-Britanniába. Ott 71 bevetést teljesített, köztük több nagy német város bombázását, valamint kiemelt jelentőségű ejtőernyős műveleteket a Varsói Felkelés támogatására.

Mindezek az élettörténeti adatok azt bizonyítják, hogy a brit légierő kötelékébe való belépésükkor a lengyel pilóták már rendelkeztek gyakorlati, éles bevetéseken szerzett harci tapasztalattal. Ez a tény nem csupán a gyors integrációjukat tette lehetővé, hanem jelentős mértékben hozzájárult a RAF harcképességének fokozásához is az angliai csata során.

3.6. Részösszegzés

Az angliai csata szakaszainak bemutatása során két dimenzióból közelítettem a témához: a légi harcok intenzív küzdelméhez és a párhuzamos propagandaháborúhoz. A küzdelmek teljesen új korszakot hoztak a nemzetközi média számára, mivel a harci eredmények gyorsan terjedtek és befolyásolták a közvéleményt. Churchill kritikus szerepet játszott a brit propaganda koordinálásában és vezetésében, melyben főleg a BBC-n keresztül kommunikált az országnak. Az angliai csata kezdetének pontos dátuma vitatott, de két nagyobb szakaszra osztható az események intenzitása és célkitűzése szerint.

Az első szakasz a kezdeti légi harcok és a radarállomások elleni támadások fázisa volt, ahol a Luftwaffe főként a kenti partok mentén koncentrált. Churchill a légvédelem fontosságát hangsúlyozta beszédeiben, kiemelve a brit harcosok hősiességét és az ország ellenállását. A második szakaszban a Luftwaffe áttért nagyszabású támadásokra, különösen a radarállomások, part menti repülőterek és egyéb stratégiai célpontok ellen. Hitler parancsot adott a brit légierő megsemmisítésére és a haditengerészet, valamint az élelmiszerellátás ellehetetlenítésére. Az augusztus 18-a „legnehezebb nap” -ként emlékezetes, amikor mindkét fél súlyos veszteségeket szenvedett.

A III. és IV. szakasz folytatásaként a Luftwaffe továbbra is Anglia megadásra kényszerítését célozta meg, ám a brit ellenállás kitartása megghiúsította a terveket. A repülőgépek veszteségei augusztusban és szeptemberben jelentősen nőttek, különösen a Berlin elleni RAF támadás kiváltotta Hitler dühét és a London elleni bombázásokat. A támadások egyre intenzívebbé váltak, és már éjszaka is folytatódtak. A Luftwaffe fokozódó veszteségei és a brit légvédelem kitartása miatt Hitler elhalasztotta az angliai partraszállás tervezett végrehajtását. Bár Groehler szerint a támadások 1940. október végére lecsendesültek, más források azt sugallják, hogy a támadások ritkultak, de nem szűntek meg teljesen. A különböző források és statisztikák alapján az is világossá válik, hogy nincs egyértelmű időbeni vagy szakaszbeli lehatárolása az angliai csatának.

A lengyel pilóták teljesítményét több forrás alapján értékeltem, köztük Alfred Price, Robert Gretzyngier és Wojtek Matusiak, Olaf Groehler, Richard Hough és Dennis Richards művei, valamint a Varsói Központi Katonai Levéltár dokumentumai felhasználásával.

A táblázatok és statisztikák elemzése alapján megfigyelhető, hogy a lengyel pilóták teljesítménye augusztus és szeptember hónapokban különösen jelentős volt. Az adatok összevetése a következő megállapításokat teszi lehetővé:

1. **Augusztus:** A lengyel pilóták hatékonysága az augusztusi időszakban még korlátozott volt, mivel az újonnan megalakult egységek pilótái főként kiképzéseken vettek részt. A Varsói Központi Katonai Levéltár dokumentuma szerint az augusztusi biztos találatok száma alacsony, a RAF győzelmei túlsúlyban voltak.
2. **Szeptember:** A lengyel pilóták teljesítménye szeptemberben emelkedett, az összes RAF győzelem 61%-át saját maguknak tudhatták be. Ekkor számos olyan nap volt, amikor a lengyel pilóták a RAF győzelmeinek több mint felét elérték. A Varsói Katonai Levéltár statisztikái alapján a szeptemberi biztos találatok száma is jelentős, bár a dokumentumok pontatlansága és ellentmondásossága miatt további elemzések szükségesek.

A brit és német veszteségi riportok közötti eltérések is fontos szempontok. Az adatok szerint a BBC által közölt brit veszteségi adatok átlagosan 51-67%-kal túlozták el a valós veszteségeket, míg a Deutschlandsender német veszteségi riportjai átlagosan 41-42%-kal tértek el a valóságtól. Az ilyen eltérések rávilágítanak arra, hogy mindkét fél hajlamos volt a túlzott jelentésekre, ami befolyásolta az adatok megbízhatóságát.

A lengyel pilóták jelentős szerepet játszottak az angliai csatában, különösen szeptember hónapban, amikor a RAF győzelmeinek jelentős hányadát a lengyelek érték el. Azonban az adatpontosság kérdései és az eltérő jelentések miatt a statisztikák értékelése során óvatossággal kell lennünk. További kutatások és források vizsgálata szükséges az objektív következtetések levonásához, és annak teljes megértéséhez, hogy a lengyel pilóták hogyan járultak hozzá az angliai csata végkimeneteléhez.

Az angliai csata után Nagy-Britanniában a lengyel vadászpilóták három taktikai egységet, az úgynevezett "szárnyakat" alakítottak, amelyek általában három századból álltak. Az I. Lengyel Vadászpilótaszázad 1941. április 15-én alakult meg, kezdetben a 303. és a 306. századokból, később csatlakozott hozzájuk a 308. század. A harci tevékenységük során

különböző időszakokban intenzívebb repülési feladatokat láttak el, ami a századok létszámának csökkenését és áthelyezéseket eredményezett.

1943 októberében a RAF létrehozta a 2. Taktikai Légierőt, amely három repülőcsoportból állt, hogy támogassa az észak-franciaországi inváziós erőket. A harci hatékonyság javítása érdekében átalakították a repülőgép- és karbantartó személyzet közötti együttműködést, és a szárnyakat repülő egységekké alakították.

Az angliai csatát követően a lengyel pilóták három fő taktikai szárnyba szerveződve folytatták harci tevékenységüket. Részt vettek a RAF legtöbb nyugati fronton végrehajtott hadműveletében, így a normandiai partraszállásban, a Market Garden hadműveletben és az Atlanti-hadjáratban is. A bombázó- és vadászszázadok nemcsak a német U-bootok elleni harcban érték el jelentős eredményeket, hanem a német légi fölény visszaszorításában is. A harcok lezárása után a 131. lengyel vadásziparrepülő század brit megszálló erőként 1946 végéig Németországban maradt.

Bár Churchill megígérte a lengyel népnek, hogy Anglia soha nem feledkezik meg hősiességükről, a lengyelek részvétele a brit történelemben a háború után háttérbe szorult. 1946-ban a londoni menet során a lengyel delegáció nem volt jelen, csupán Witold Ubranowicz figyelte a felvonulást. Ez a tény rávilágít Churchill politikai prioritásaira, amelyek a Szovjetunióval való szorosabb kapcsolatokra összpontosítottak, így Lengyelország Sztálin befolyása alá került, amikor 1939-ben nem avatkozott be a lengyelországi eseményekbe.

1993-ban a doveri emlékmű leleplezésekor a lengyel repülőszázadok címerei nem szerepeltek az emlékművön, és a válasz arra, hogy miért, csupán annyi volt: „Elfelejtették.” Ekkor már Sztálin negyven éve elhunyt, így a lengyel pilóták emlékének elismerése különösen fontos kérdéssé vált, hangsúlyozva a lengyel nép áldozatainak és harcának szükséges elismerését a történelmi igazságtétel szempontjából. Ezen események és körülmények összessége azt jelzi, hogy a lengyel hősök emléke a brit tudatban egyre inkább háttérbe szorult a politikai érdekek és a nemzetközi kapcsolatok árnyékában.

3.7. Részkövetkeztetések

Az angliai csatában részt vevő lengyel pilóták szerepének értékelése során számos hazai és nemzetközi forrás statisztikai adatait vizsgáltam meg. Elemzésem különös figyelmet szentelt a szeptember hónapnak, amikor a harcok intenzitása elérte csúcspontját. Az adatok szerint több olyan nap is volt – például szeptember 11., 15. és 18. –, amikor a RAF által elért győzelmek

több mint felét a lengyel pilóták érték el. Ez alátámasztja azt a következtetést, hogy a lengyel repülőszemélyzet meghatározó szerepet játszott a Luftwaffe elleni küzdelemben, és döntően hozzájárult az angliai csata végkimeneteléhez.

Ugyanakkor nem hagyható figyelmen kívül, hogy az egyes források közötti eltérések, illetve az adatok pontatlanságai és ellentmondásai komoly kihívást jelentenek az objektív értékelés szempontjából. Egyes esetekben, például október 5-én, a lengyel pilóták által jelentett légi győzelmek száma meghaladja a Luftwaffe veszteségeire vonatkozó hivatalos adatokat, ami arra utal, hogy a győzelmek számának dokumentálása torzíthatta a valós képet. Ezért a lengyel pilóták háborús hozzájárulásának értékelése során elengedhetetlen a forráskritika és további kiegészítő kutatások alkalmazása.

A Varsói Központi Katonai Levéltár dokumentumai bár hasznos kiindulási alapot nyújtanak, több ponton hiányosak, és nem nyújtanak teljes körű képet a lengyel repülőszázadok tevékenységéről. Ennek ellenére az elemzések alapján világossá válik, hogy a lengyel pilóták harci szerepvállalása nemcsak az angliai csata során, hanem a háború későbbi szakaszaiban is kiemelkedő volt. A három taktikai szárnyba szervezett lengyel vadászrepülő egységek aktívan részt vettek a nyugati front fontos légi hadműveleteiben, beleértve a normandiai partraszállást, az atlanti hadjáratot és a Market Garden hadműveletet.

A háború utáni időszak azonban mély erkölcsi kérdéseket vet fel. Noha Churchill retorikai szinten elismerte a lengyelek hősiességét, a politikai realitás mégis azt mutatja, hogy a brit külpolitika egyre inkább a Szovjetunióval való együttműködésre helyezte a hangsúlyt. Ennek következtében a lengyel hősök történelmi érdemei háttérbe szorultak: nem kaptak meghívást az 1946-os londoni győzelmi felvonulásra, és nevük a doveri emlékműről is hiányzott. Ezek a szimbolikus események világosan jelzik, hogy a második világháború lengyel résztvevőinek emlékeztét a politika és a nemzetközi erőviszonyok alakították, gyakran a történelmi igazságtétel rovására.

Churchill diplomáciai döntései már a háború korai szakaszától a szovjet érdekszféra megerősödését szolgálták. A jaltai konferencián elfogadott határozatok, amelyek Lengyelország keleti határainak módosítását és a lublini kormányzat elismerését tartalmazták, hosszú távon hozzájárultak Lengyelország szuverenitásának elvesztéséhez. Bár szabad választásokat ígértek, ezek végül nem valósultak meg – így a lengyel nép, amely a háborúban súlyos áldozatokat hozott, a békeidőben is komoly veszteségeket szenvedett: politikai függetlenségét és nemzetközi elismerését egyaránt.

BEFEJEZÉS

Összegzett következtetések

Az alábbi fejezet megírásával az a célom, hogy fejezetenként átláthatóan összefoglaljam a levont következtetéseimet.

I. Az angliai csata történelmi háttere és áttekintése

Az angliai csata és az azt megelőző események számos stratégiai és politikai tényező összefonódását tükrözik, amelyek hozzájárultak a második világháború alakulásához.

1. **A Németország és a második világháború kezdeti támadása:** Németország terjeszkedési politikája és a világháború előtti agresszív katonai fejlesztései vezettek Lengyelország 1939-es megtámadásához, ami elindította a második világháborút. Lengyelország gyors összeomlása és a lengyel kormány emigrációba kényszerítése után a lengyel katonai egységek újjáépítése és beilleszkedése a Brit Királyi Légierőbe fontos szerepet játszott a háború folytatásában.
2. **A Luftwaffe stratégiája és taktikái:** A német légierő (Luftwaffe) villámháborús taktikája, különösen a Blitzkrieg során, jelentős előnyöket biztosított Németország számára. A Luftwaffe fölénye döntő szerepet játszott a franciaországi sikerben, és a korai szakaszokban a légierő dominanciája kulcsfontosságú volt a háborús eredmények szempontjából.
3. **Brit Királyi Légierő fejlődése és szerepe:** A Brit Királyi Légierő fejlődése az első világháború óta folytatódott, és az angliai csata idején már jelentős repülőgép állománnyal és tapasztalattal rendelkezett. Az angliai csata során a RAF innovatív védelmi stratégiái, mint például a Dowding-rendszer és a radarhálózat, alapvető szerepet játszottak a sikeres ellenállásban.
4. **Az Enigma kódok feltörése és technológiai fejlesztések:** Az Enigma kódok feltörése és a radartechnológia kiépítése jelentős előnyt biztosított a brit hírszerzésnek és légierőnek, lehetővé téve a Luftwaffe támadásainak hatékonyabb elhárítását.

5. **Politikai és katonai vezetés:** Churchill és Hitler eltérő politikai és katonai vezetési stílusai jelentős hatással voltak a háború kimenetelére. Churchill határozott és motiváló vezetése hozzájárult a brit nép kitartásához és a RAF sikeréhez, míg Hitler és Göring stratégiái, különösen a London elleni bombázásra való áttérés, stratégiai hibáknak bizonyultak.
6. **A női pilóták és háttértámogató szervezetek szerepe:** A női pilóták és háttértámogató szervezetek, mint az ATA és a WAAF, jelentős szerepet játszottak a brit légierő működésében és a háborús erőforrások hatékony kihasználásában.
7. **A lengyel légierő történelmi háttere és hozzájárulása:** A Lengyel Légierő két világháború közötti fejlődése szorosan összefonódott az ország függetlenségi harcaival és katonai modernizációs törekvéseivel. Bár a lengyel légi erő technológiailag elmaradott volt a második világháború kitörésekor, magas szintű kiképzéssel és harci tapasztalattal rendelkező személyzete kiemelkedő teljesítményt nyújtott a szövetségesek oldalán. A lengyel pilóták különösen az angliai csatában bizonyították elhivatottságukat és szakmai tudásukat, hozzájárulva a RAF sikeres ellenállásához és a háború korai szakaszának alakulásához.

Az angliai csata és a háború korai szakasza összetett és jelentős hatással volt a további háborús események alakulására, melyek meghatározták a második világháború kimenetelét

II. A lengyel pilóták integrálásának folyamata

Az angliai csata és a RAF nemzetközi összetétele, valamint a lengyel pilóták és a Lengyel Női Tartalékos Légierő szerepe alapján az alábbi következtetéseket vontam le:

1. **Nemzetközi együttműködés:** Az angliai csata során a Brit Királyi Légierő jelentős nemzetközi összefogást tükrözött, mivel 2878 pilóta érkezett különböző országokból, hogy részt vegyen a Luftwaffe elleni harcban. Ez a nemzetközi részvétel alátámasztja a szövetségesek közötti széleskörű együttműködést és a közös célért való küzdelmet.
2. **Lengyel pilóták kiemelkedő szerepe:** A lengyel pilóták száma és teljesítménye különösen figyelemre méltó volt. A lengyel pilóták jelentős részesedést képviseltek a RAF-ban, és az angliai csatában való teljesítményük fontos szerepet játszott a Luftwaffe

legyőzésében. A lengyel pilóták által elért légigyőzelmek hozzájárultak a brit győzelemhez.

3. **Lengyel egységek integrációja:** Az 1940. augusztus 5-én született megállapodás lehetővé tette a lengyel légierő újjászervezését Nagy-Britanniában, amely nemcsak katonai, hanem kulturális és szervezeti kihívásokat is jelentett. Az önállóság biztosítása és a nyelvi különbségek kezelése kulcsfontosságú volt a lengyel egységek sikeres integrációjának elérésében.
4. **Lengyel női pilóták szerepe:** A Lengyel Női Tartalékos Légierő (PLSK) létrehozása és működése hangsúlyozza a női hozzájárulás fontosságát a háborús erőfeszítésekben. A PLSK tagjai különféle fontos feladatokat láttak el, és a háború végére jelentős létszámban szolgáltak, hozzájárulva a brit légierő működéséhez és a háborús erőforrások biztosításához.
5. **Képzés és adaptáció:** Az eltérő szervezeti felépítés és nyelvi különbségek kezelése során a lengyel pilóták képzése és integrációja kulcsszerepet játszott abban, hogy hatékonyan tudtak együttműködni a brit légierővel. A lengyel és brit pilóták közötti együttműködés és a kommunikációs tréningek hozzájárultak a harci hatékonyság növeléséhez.
6. **Hagyományok megőrzése:** A lengyel repülőszázadok és a lengyel női tartalékos légierő hagyományai és jelképei fontos szerepet játszottak abban, hogy a lengyel egységek megőrizzék saját identitásukat és hozzájáruljanak a háborús erőfeszítésekhez. A lengyel pilóták és női tisztek hozzájárulása a brit légierő sikereihez tovább erősítette a nemzetközi összefogást és a közös célok elérését.

Összességében az angliai csata során a Brit Királyi Légierő nemzetközi összetétele, a lengyel pilóták kiemelkedő teljesítménye és a női pilóták szerepe mind hozzájárultak a háborús erőfeszítések sikeréhez és a szövetségesek közötti szoros együttműködéshez.

III. A lengyel repülőszázadok szerepvállalása az angliai csatában

A következtetések alapján az angliai csata szakaszainak elemzése során a következőket állapítottam meg:

1. Szakaszok és időpontok:

- **Első szakasz:** Az első szakasz a légi harcok és a radarállomások elleni támadások időszakát ölelte fel, ahol a Luftwaffe főként Kent partjaira összpontosított. Churchill hangsúlyozta a brit légvédelem fontosságát és a brit ellenállást.
- **Második szakasz:** A Luftwaffe nagyszabású támadásokra tért át, amely célpontok között szerepeltek a radarállomások, repülőterek és egyéb stratégiai helyszínek. Az augusztus 18. volt a legnehezebb nap, amikor mindkét fél jelentős veszteségeket szenvedett.
- **III. és IV. szakasz:** A Luftwaffe célja továbbra is Anglia megadásra kényszerítése volt, de a brit ellenállás és a Luftwaffe növekvő veszteségei miatt a támadások fokozatosan csökkentek. Az októberi végére a támadások lecsendesültek, de nem szűntek meg teljesen.

2. Lengyel pilóták teljesítménye:

- **Augusztus:** a lengyel pilóták teljesítménye az augusztusi időszakban még korlátozott volt. Az új egységek pilótái főként kiképzéseken vettek részt, és az augusztusi biztos találatok száma alacsony volt.
- **Szeptember:** szeptemberre a lengyel pilóták teljesítménye jelentősen javult, mivel az RAF győzelmeinek 61%-át tudhatták magukénak. Ekkor a lengyel pilóták több mint felét elérték a RAF győzelmeinek, és a biztos találatok száma is jelentős volt.

3. Veszteségi adatok:

A brit és német veszteségi riportok eltérései azt mutatják, hogy mindkét fél hajlamos volt a túlzásra. A BBC által közölt brit veszteségi adatok átlagosan 51-67%-kal, míg a Deutschlandsender német veszteségi riportjai átlagosan 41-42%-kal tértek el a valóságtól.

4. További kutatások szükségessége:

A statisztikák értékelése során óvatosságnak kell lennünk az adatpontosság kérdései és az eltérő jelentések miatt. További kutatások és források vizsgálata szükséges az objektív következtetések levonásához és a lengyel pilóták szerepének teljes megértéséhez az angliai csata végkimenetelében.

5. Az angliai csata után

Az angliai csata után a lengyel vadászpilóták három taktikai egységet alakítottak, amelyek továbbra is jelentős szerepet játszottak a brit légierőben. Az I. Lengyel Vadászpilótaszázad 1941 áprilisi megalakulása után az egységeik részt vettek számos fontos légi hadműveletben; továbbá 1943-ban a RAF létrehozta a 2. Taktikai Légierőt az észak-franciaországi inváziós erők támogatására.

Noha Churchill ígéretet tett a lengyel hősiesség elismerésére, a háború utáni brit történelemben a lengyelek szerepe fokozatosan háttérbe szorult. Ez nagyrészt annak tudható be, hogy Nagy-Britannia a Szovjetunióval való szorosabb kapcsolatokra helyezte a hangsúlyt. Ennek jelei voltak a lengyel delegáció kihagyása az 1946-os londoni győzelmi felvonulásról, valamint a doveri emlékműn a lengyel repülőszázadok címereinek hiánya. Ezek az események azt mutatják, hogy a lengyel hősök emléke fokozatosan halványult a brit közvéleményben, figyelmen kívül hagyva a lengyel nép áldozatvállalását és harcát a történelmi igazságtétel érdekében.

Churchill diplomáciai stratégiája már a háború korai szakaszában egyértelműen a Szovjetunió befolyásának növekedését támogatta, különösen Lengyelország esetében. A lengyelek ugyan jelentős nyugati támogatásra számítottak, ám Churchill politikai céljai a szovjet érdekszféra konszolidációjára irányultak. A jaltai konferencián született döntések tovább erősítették Lengyelország keleti területeinek elvesztését és a szovjet dominanciát, ami hosszú távon aláásta a lengyel függetlenséget. Bár szabad választásokat ígértek, Lengyelország végül Sztálin irányítása alá került, ami súlyos csalódást okozott a lengyel emigráns kormány és a nemzet számára.

A kutatási célkitűzésekkel kapcsolatos hipotézisek vizsgálata

A kutatásaim alapján végzett elemzések és vizsgálatok eredményeként az alábbiak szerint igazolódtak a választott témával kapcsolatos hipotéziseim:

Hipotézis: a lengyel pilóták eredményesebbek voltak a Brit Királyi Légierő tagjainál, már csak azért is, mert mire Angliába kerültek, már túl voltak az első éles bevetéseiken.

A hipotézisem igazolására tett kísérletem során úgy vélem, hogy sikerült megerősítenem az általam felvetett állításokat. A kezdeti nyelvi és technikai akadályok leküzdése után a pilóták magabiztosan és eredményesen vették ki részüket a harci események sorozatában. Számos pilóta visszaemlékezéséből kiderül, hogy a korábbi évek harci tapasztalatai alapvetően formálták a magatartásukat az angliai légi harcok során. Ezt támasztja alá a két lengyel pilótával – Kazimierz Wünsche és Tadeusz Roman – kapcsolatban készült interjú is, amelyből világosan kiderül, hogy már a RAF-hoz való csatlakozásuk előtt aktívan részt vettek légi harcokban, több bevetést teljesítettek, és konkrét harci tapasztalatokat szereztek a németekkel, illetve más megszálló erőkkel szemben.

Ezek a pilóták folyamatosan keresték az alkalmat az ellenséges repülőgépek hatékony megsemmisítésére, ami nemcsak technikai ügyességükről tanúskodik, hanem a küzdelem iránti elkötelezettségükről is. Az összecsapások során olyan eltökélten harcoltak, mintha hazájuk fölött vívták volna ezeket a csatákat. Ez a hozzáállás nemcsak a katonai siker szempontjából volt jelentős, hanem hozzájárult a lengyel pilóták moráljához és identitásuk megőrzéséhez is, hiszen a harc során nem csupán a RAF kötelékében, hanem a saját országuk védelmében is küzdöttek. Ezen tapasztalatok és a pilóták elkötelezettsége a háború során kulcsszerepet játszott a Luftwaffe elleni küzdelem sikerében, amely végső soron hozzájárult a brit légierő győzelméhez.

Hipotézis: a lengyel pilóták döntő mértékben befolyásolták az angliai csata végkimenetelét.

Az angliai csata során tizenhat nemzet pilótája szolgált a Brit Királyi Légierő (RAF) kötelékében; legnagyobb létszámban lengyelek, új-zélandiak, kanadaiak és csehszlovákok. Bár a lengyel pilóták jelentős szerepet játszottak a csatában, és harci tapasztalataiknak

köszönhetően hatékonyan küzdöttek a Luftwaffe ellen, nem tartom megalapozottnak azt az állítást, hogy a 2878 pilóta közül 139 tevékenysége lett volna a győzelem kulcsa.

Igaz, hogy a lengyel pilóták korábbi harci tapasztalatai hozzájárultak a brit sikereikhez, a győzelem elérésében a RAF által kiépített hatékony légvédelmi rendszer, a légierő szervezeti struktúrája és a gyors reagálási képesség összessége játszott kulcsszerepet. Az angliai csata során a brit légierő nem csupán a lengyel pilóták harci teljesítményére, hanem a jól megtervezett és kivitelezett védekezési stratégiákra is támaszkodott, amelyek lehetővé tették számukra, hogy hatékonyan reagáljanak a Luftwaffe támadásaira. E tényezők összhangja végső soron meghozta a brit győzelmet a légiharcban.

Hipotézis: a lengyelek nagyfokú önállóságot kaptak a Brit Királyi Légierőn belül.

Ezt a hipotézist az 1940. évi brit-lengyel egyezmény bizonyos pontjaival sikerült alátámasztanom, amelyek világosan jelzik a lengyel pilóták önállóságát és a brit légierőn belüli státuszukat. Az egyezmény fontosabb rendelkezései a következők:

1. **Hűségeskütel:** A Királyi Légierőnél szolgáló Lengyel Légierő személyi állományának kötelező hűségesküje a Lengyel Köztársaságnak szól. Ez a rendelkezés kifejezi, hogy a lengyel pilóták nemcsak a brit légierő keretein belül teljesítenek szolgálatot, hanem hűséget is esküsznek saját hazájuk iránt, ami szimbolizálja az önállóságukat.
2. **Egyenruha és jelvények:** A Királyi Légierő egyenruháját a Lengyel Légierő egyenruhájaként fogadják el, lehetővé téve a lengyel pilóták számára, hogy jellegzetes lengyel szimbólumokat vagy más jelvényeket viseljenek. Ezzel nemcsak a katonai identitásukat erősítik, hanem a lengyel kultúra és hagyományok megőrzését is szolgálják. Ugyanakkor biztonsági okokból brit mintájú rendfokozati jelvényeket is kötelező viselni, amelyek a Királyi Légierő keretein belül betöltött pozícióknak megfelelőek.
3. **Repülőgépek jelölése:** A Lengyel Légierő által a Királyi Légierőnél végzett szolgálat során a használt repülőgépek brit katonai jelzésekkel vannak ellátva, azonban a törzsön jellegzetes lengyel jelölések is megtalálhatók. Ez a rendelkezés tovább erősíti a lengyel pilóták önállóságát és az identitásuk megőrzését a brit katonai struktúrában.

4. **Parancsnoki struktúra:** A lengyel repülőszázadok a brit vezetők mellett saját lengyel parancsnokkal is rendelkeztek. Ez a szervezeti felépítés lehetővé tette, hogy a lengyel pilóták saját parancsnokságuk alatt működjenek, miközben a brit légierő keretein belül folytatták harci tevékenységeiket.

Ezek a pontok együttesen megerősítik a hipotézist, miszerint a lengyel pilóták a Brit Királyi Légierő keretein belül jelentős önállóságot élveztek, lehetővé téve számukra, hogy megőrizték identitásukat és harci hagyományait, miközben hozzájárultak a brit légierő sikeréhez.

Hipotézis: Churchill a kibontakozó nemzetközi helyzetet figyelembe véve, a Szovjetunióval való jövőbeli potenciális együttműködés reménye érdekében elzárkózott a lengyelekkel való együttműködés minden formájától.

Churchill a második világháború során, különösen az angliai csata után, egyre inkább tisztában volt a nemzetközi politikai helyzet összetettségével és a jövőbeli szövetséges kapcsolatokkal. A lengyel pilóták hozzájárulása a RAF-hoz vitathatatlan volt, azonban a brit politikai stratégiák és a nemzetközi viszonyok figyelembevételével Churchill óvatosan kezelte a lengyel kormány és a lengyel erők integrálását a brit háborús erőfeszítésekbe.

A háború előrehaladtával Churchill felismerte, hogy a brit politikai érdekek és a szövetségi viszonyok bonyolultabbá váltak, különösen a Szovjetunióval és más szövetségesekkel való együttműködés szempontjából. A Szovjetunióval kialakult feszültségek és a geopolitikai helyzet változásai miatt Churchill egy jövőbeli esetleges együttműködés reménye érdekében zárkózott el a lengyelekkel való együttműködés mindennemű formájától.

Ez a döntés részben a brit kormány azon félelmeiből fakadt, hogy a lengyel kormány és a Szovjetunió közötti feszültségek tovább bonyolíthatják a brit politikai helyzetet, és hogy a lengyel érdekek érvényesítése a brit diplomáciai kapcsolatokat veszélyeztetheti. Churchill tehát a nemzetközi helyzetet figyelembe véve, és a jövőbeni szövetséges kapcsolatok stabilizálása érdekében döntött a lengyelekkel való szorosabb együttműködés elkerülése mellett.

Új tudományos eredmények

1. Értekezésem egyik alapvető új tudományos eredményének tartom, hogy a második világháború egy olyan fejezetét vizsgáltam, amely a magyar hadtörténeti kutatásokban eddig kevésbé került előtérbe. Noha a második világháborúval kapcsolatos szakirodalom jelentős terjedelemben hozzáférhető, az angliai csata lengyel szemszögéből való elemzéséről elsőként készítettem magyar nyelven átfogó és forrásalapú feldolgozást.
2. Levéltári kutatásokra és a rendelkezésre álló szakirodalomra támaszkodva rekonstruáltam a lengyel pilóták útját Franciaországon keresztül Nagy-Britanniába, valamint az angliai csata idején kifejtett tevékenységüket. Feltártam a lengyel repülőszázadok megalakulásának körülményeit, továbbá a brit Királyi Légierőbe történő integrálásuk folyamatát. Az angliai csata alatti szerepvállalásukról végzett analitikus vizsgálatom kimutatta, hogy a lengyel pilóták nem csupán számszerűen jelentős mértékben járultak hozzá a RAF sikeres védekező hadműveleteihez, hanem tapasztalatuk, harci moráljuk és taktikai alkalmazkodóképességük révén is meghatározó szerepet játszottak a Királyi Légierő harcképességének fenntartásában a legkritikusabb időszakban.
3. A statisztikai források kritikai elemzése révén igazoltam azt a hadtörténeti kutatásokban gyakran hangoztatott, ám szisztematikusan nem alátámasztott tételt, miszerint a fennmaradt jelentéseket és adatsorokat kizárólag forráskritikai érzékenységgel, valamint emlékezetpolitikai kontextus figyelembevételével lehet történeti érvényességgel értelmezni. A lengyel pilóták veszteségeire és légi győzelmeire vonatkozó, egymásnak gyakran ellentmondó adatok – különösen Alfred Price, Robert Gretzyngier és Wojtek Matusiak, Olaf Groehler, valamint Richard Hough és Dennis Richards munkái, illetve a Varsói Központi Katonai Levéltár IX.5.20.45. számú dokumentuma – összehasonlító elemzése révén rávilágítottam arra, hogy az eltérések mögött nem csupán nyilvántartási anomáliák, hanem tudatos torzítási szándék, propagandisztikus célú túl- vagy aluljelentés, valamint az utólagos nemzeti narratívák építésének szándéka is meghúzódhat. Vizsgálatom nemcsak a forráskritikai

megközelítés érvényességét igazolta a kvantitatív hadtörténeti elemzések során, hanem hozzájárul a lengyel pilóták szerepéről alkotott történeti kép árnyaltabb értelmezéséhez is.

4. A rendelkezésre álló források alapján igazoltam, hogy a lengyel pilóták a brit Királyi Légierő kötelékén belül – a RAF szabályrendszerének betartása mellett – jelentős autonómiát élveztek. E megállapításomat az 1940. augusztus 5-én kelt brit–lengyel kormányközi egyezmény rendelkezéseinek gyakorlati érvényesülése alapján támasztottam alá.
5. Értekezésem egyik lényeges megállapítása, hogy bár a lengyel pilóták – korábbi harci tapasztalataiknak és kivételes teljesítményüknek köszönhetően – valóban meghatározó szerepet játszottak az angliai csata sikerében, a szakirodalomban időnként megjelenő leegyszerűsítő narratíva, miszerint a 2878 bevetett többnemzetiségű pilóta közül kizárólag a 139 lengyel nemzetiségű „nyerte meg” a légi ütközetet, történetileg nem tartható. Elemzésem rámutatott, hogy ez a megközelítés figyelmen kívül hagyja a hadviselés több szinten zajló – operatív, szervezeti és diplomáciai – kölcsönhatásait, valamint nem veszi kellően számításba más szövetséges nemzetek – így a brit, kanadai, új-zélandi, cseh és más nemzetiségű pilóták – jelentős hozzájárulását sem.
6. Az értekezésben igazoltam, hogy Winston Churchill a második világháború során – különösen az 1941 utáni időszakban – külpolitikai döntéseiben fokozatosan háttérbe szorította a lengyel érdekek érvényesítését, elsősorban a Szovjetunióval való jövőbeli szövetségi viszony prioritása miatt. A vizsgálatok alapján megállapítható, hogy a brit háborús diplomácia egyik meghatározó vezérelve a nagyhatalmi egyensúly fenntartása és a Szovjetunió támogatásának biztosítása volt, amely a lengyel emigráns kormány háttérbe szorításához és politikai elszigetelődéséhez vezetett. A lengyel katonai hozzájárulás (különösen a légierőben) elismerése ellenére Churchill politikai realitásérzéke felülírta a morális vagy szövetségesi szolidaritás elvárásait, így a brit–lengyel kapcsolatok alárendelődtek a geopolitikai racionalitásnak.

Ajánlások, a kutatási eredmények gyakorlati felhasználhatósága

1. A hadtörténeti oktatás támogatása

A dolgozatban feltárt történeti események, statisztikai elemzések és hadműveleti összefüggések kiválóan beépíthetők a magyar felsőoktatás hadtörténeti, biztonságpolitikai és katonai stratégiával foglalkozó tantárgyaiba. Az angliai csata lengyel szerepvállalásának bemutatása új nézőpontból gazdagíthatja az oktatási anyagokat, különös tekintettel a többnemzetiségű katonai együttműködésre és annak szervezeti kihívásaira. A hallgatók komplex szemléletformálásához hozzájárulhat a lengyel pilóták integrációjának és eredményességének esettanulmányyszerű feldolgozása.

2. Tudományos és történeti ismeretterjesztés bővítése

Az értekezés egyik jelentős hozadéka, hogy magyar nyelven először nyújt átfogó, tudományos igényű képet a lengyel pilóták szerepéről az angliai csatában. Ez különösen fontos lehet a hadtörténet iránt érdeklődő szélesebb közönség, középiskolai tanárok, történelmi ismeretterjesztéssel foglalkozó szakemberek és kiállításszervezők számára is. A kutatás eredményei hozzájárulhatnak az események hazai emlékezetének formálásához, valamint a lengyel–magyar történelmi kapcsolatok árnyaltabb megértéséhez.

3. Katonai képzés és szövetségi hadviselés elemzése

A lengyel pilóták RAF-on belüli működése, önállósága és hadműveleti teljesítménye olyan kérdésekre világít rá, amelyek ma is relevánsak a nemzetközi katonai együttműködések szempontjából. A kutatás eredményei hasznosak lehetnek a katonai továbbképzések, NATO-partnerségi szimulációk és vezetőképző programok számára is, különös tekintettel a parancsnoki viszonyrendszerek, a nyelvi és kulturális akadályok kezelése, valamint a többnemzetiségű alakulatok hatékony integrációjának kérdéseire.

4. További kutatási irányok kijelölése

Bár az értekezés egy jól körülhatárolható időszakra – 1940. július és október között – koncentrál, számos olyan kérdést vet fel, amely a jövőbeli hadtörténeti és interdiszciplináris kutatások szempontjából is jelentőséggel bír. Ilyen például az 1941 után megalakuló lengyel repülőszázadok teljesítményének összevetése a korábbi egységekével, a politikai döntéshozók

szerepének elemzése a katonai emlékezet alakításában, valamint a háború utáni elismerési politikák vizsgálata.

5. Történeti példák társadalmi és stratégiai tanulságai

A kisállami részvétel vizsgálata nagyhatalmi katonai szövetségekben – különösen a brit–lengyel kapcsolatok és az 1940-es egyezmények kontextusában – napjaink nemzetközi biztonságpolitikája számára is releváns tanulságokkal szolgálhat. A történelmi példák jól demonstrálják, miként lehet egy nemzet hadereje integrált rendszerben is aktív és elismert szereplő, ugyanakkor arra is figyelmeztetnek, hogy a politikai háttér miként befolyásolhatja az elismerés mértékét, vagy éppen annak hiányát.

FELHASZNÁLT IRODALOM

1. BADER, Douglas: Fight for the sky, Sidgwick & Jackson Ltd, 1973.
2. BEEVOR, Antony: The Second World War. Weidenfeld & Nicolson Kiadó, London 2012.
3. BELCARZ, Bartłomiej: Polskie Lotnictwo we Francji, Stratus, 2002.
4. BELCARZ, Bartłomiej – PĘCZKOWSKI, Robert: White Eagles: The Aircraft, Men and Operations of the Polish Air Force 1918-1939. Ottringham, Hikoki Publications, 2001.
5. BINNEY, Marcus. The Women Who Lived for Danger: The Women Agents of the Special Operations Executive in the Second World War. London: Hodder & Stoughton Ltd, 2002.
6. BISHOP, Patrick: Battle of Britain: A Day-by-Day Chronicle: 10 July 1940 to 31 October 1940, Quercus, New York, 2010.
7. BUNGAY, Stephen: The Most Dangerous Enemy: A History of the Battle of Britain, Aurum Press, London 2009.
8. CAMPION, Garry: Battle of Britain Propaganda and The Few, Palgrave Macmillan, 2009.
9. CAW (Centralna Archiwum Wojskowe) Warszawa, Formacje polskie na Zachodzie IX.5.20.45, Materiały do historii lotnictwa polskiego na Zachodzie, V/20/27 – Polskie lotnictwo myśliwskie w Battle of Britain, Dywizjon 303, s. 4.
10. CHURCHILL, Randolph S.: Into battle: Speeches by the Right Hon. Winston S. Churchill, Cassell, London 1941.
11. CSENGERI János: A légi bázis, mint műveleti képesség komplex vizsgálata, szerepe a légi műveletekben. Doktori értekezés, Budapest, 2018.
12. CUMFT, Olgierd – KUJAWA, Hubert Kazimierz: Księga lotników polskich-poległych, zmarłych i zaginionych. Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa, 1989.
13. CURTIS, Lettice: The forgotten pilots: a story of the Air Transport Auxiliary, 1939–45., Henley-on-Thames, Foulis, 1971.
14. CYNK, Jerzy B.: The Polish Air Force At War: the Official History Vol. 1, 1939-1943, Schiffer Publishing, Atglen, PA, 1998.
15. DAVIES, Norman: Lengyelország története, Osiris Kiadó, Budapest, 2006
16. DEIGHTON, Len: Vadászpilóták, Az angliai légi csata története, Európa Könyvkiadó, Budapest, 2013.

17. DOUHET, Giulio (ford. Dino Ferrari): *The Command of the Air*, Air University Press Maxwell Air Force Base, Alabama, 2019.
18. DOUHET, Giulio (ford. Tandori Dezső): *A légiuralom*, Budapest, Zrínyi Miklós Katonai Akadémia, 1971.
19. FISHER, David E.: *A Summer Bright and Terrible: Winston Churchill, Lord Dowding, Radar, and the Impossible Triumph of the Battle of Britain*, Shoemaker & Hoard, Brooklyn, 2006.
20. FOOT, M. R. D. *SOE: The Special Operations Executive 1940–1946*. London: Pimlico, 1999.
21. GILBERT, Martin.: *Finest hour: Winston S. Churchill 1939-1941*, BCA London 1983.
22. GÖCZE István: *A tudományelmélet és kutatómódszertan alapjai*, Budapest, ZMNE, Katonai Stratégiai Tanszék, 2010.
23. *German Invasion Plans for the British Isles 1940*, Bodelian Library, Oxford, 2007.
24. GRETZYNGIER, Robert, *Poles in Defence of Great Britain, July 1940 - June 1941*. Grub Street, London, 2001.
25. GRETZYNGIER, Robert – MATUSIAK, Wojtek: *Polacy w obronie Wielkiej Brytanii*, Wydanie I., Dom Wydawniczy REBIS, Poznań, 2007.
26. GRETZYNGER, Robert – MATUSIAK, Wojtek – WIŚNIEWSKI, Piotr: *315 Squadron, STRATUS*, Sandomierz, 2004.
27. GROEHLER, Olaf: *A légi háborúk története. Második, átdolgozott kiadás*, Zrínyi Katonai Könyv- és Lapkiadó, Budapest, 1983.
28. HAIG Zsolt: *Információs műveletek a kibertérben*, Dialog Campus, Budapest, 2018.
29. HIGHAM, Robin: *UNFLINCHING ZEAL, The Air Battles over France and Britain, May–October 1940*. Naval Institute Press, Annapolis, 2012.
30. HOLMES, Tony: *SPITFIRE vs Bf 109 Battle of Britain*, Osprey Publishing Ltd. 2007.
31. JENEI Imre, SZŰCS Pál, KRAJNC Zoltán: William Mitchell légierő értelmezése 1. In: *Repüléstudományi Közlemények*, XXVI/1. 2014.
32. JENEI Imre, SZŰCS Pál, KRAJNC Zoltán: William Mitchell légierő értelmezése 2. In: *Repüléstudományi Közlemények*, XXVI/1. 2014.
33. KENT, Johnny: *One of the Few: A Story of Personal Challenge Through the Battle of Britain and Beyond*, The History Press, Stroud, 2016.
34. KERSHAW, Ian: *Hitler: A Biography*, W. Norton & Company, New York, 2008.

35. KOVÁCS István: Csoda a Visztulánál és a Balti-tengernél, Európa Kiadó, Budapest, 2006.
36. KRAJNC Zoltán: A légierő eszmerendszerként való értelmezése. In. Krajnc Zoltán (szerk.): A katonai-vezetői-parancsnoki (harcászati vezetői) kompetenciák fejlesztésének lehetséges stratégiája, Budapest, Nemzeti Közszerolgalati Egyetem, 2014.
37. KRÓL, Wacław: Polskie dywizjony lotnicze w Wielkiej Brytanii 1940-1945, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa, 1976.
38. LISIEWICZ, Mieczysław: Destiny can wait, The Polish Air Force in the Second World War. The Battery Press Inc. Nashville, 1988.
39. LUCAS, Y.M., WAAF with Wings, GMS Enterprises, Peterborough, 1992.
40. LUKACS, John: Five Days in London: May 1940, Yale University Press, New Haven, 2001.
41. MAIER, K.A., H. ROHDE, B. STEGEMANN & H. UMBREIT: Germany and the Second World War: Germany's Initial Conquest in Europe. Vol. II. OUP, Oxford, 1999.
42. MATUSIAK, Wojtek, 303 Squadron – The Complete Illustrated History Volume 1 – 1779-13. July 1941. Wing Leader Ltd., Surrey, 2014.
43. MALINOWSKI, Cz. - Wspomnienia z kampanii wrześniowej i z walk 303 Dywizjonu Bombowego, WIH Sygn. /21/31
44. MCNAB, Chris, The Luftwaffe 1933-45: Hitler's Eagles, Osprey Publishing, Oxford, 2012
45. MIKOLAJCZYK, Stanisław: The Pattern of Soviet Domination, Sampson Low, Marston & Co 1948.
46. MILNER-BARRY, Stuart: Hut 6: Earlydays, Oxford University Press, 2003.
47. MONDEY, David: The Concise Guide to British Aircraft of World War II, Chancellor Press, London, 1994.
48. MONDEY, David: The Hamlyn Concise Guide to Axis Aircraft World War II, Bounty Books, London, 2006.
49. MURRAY, Williamson: The Luftwaffe 1933–45: Strategy for Defeat, Brassey's, London, 1985.
50. NARRACOTT, A. H.: Howthe RAF works, F. Muller Limited, 1941.
51. ORANGE, Vincent, Dowding of Fighter Command: Victor of the Battle of Britain, Grub Street, London, 2008.
52. OVERY, Richard, The Air War: 1939–1945, Potomac Books, Washington, D.C., 2005.
53. OVERY, Richard: The Battle of Britain: Myth and Reality, Penguin Books, London, 2010.

54. PIESAKOWSKI, Tomasz: The Fate of Poles in the USSR 1939-1989, Gryf Publications, London, 1990.
55. PRICE, Alfred: Battle of Britain: A Summer of Reckoning, Ian Allan Publishing, Surrey, 2010.
56. PRICE, Alfred: The Hardest Day: The Battle of Britain 18 August 1940. Cassell, London, 1988.
57. RAMSEY, W.G.: The Battle of Britain: Then and Now. After The Battle, London, 1989.
58. ROBERTS, Andrew: Churchill: Walking with Destiny, Allen Lane, London, 2018.
59. ROLSKI, Tadeusz H.: Fehér sas kék mezőben, Kossuth Könyvkiadó-Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1978.
60. ROSS, Tony: 75 Eventful years, A tribute to the Royal Air Force, 1918-1993. Wingham Aviation, Canterbury, 1993.
61. SAUNDERS, Andy: RAF Fighters vs Luftwaffe Bombers, Osprey Publishing Ltd, 2020
62. SCHRADER, Helena Page: Sisters in Arms: The women who flew in World War II, Pen & Sword Aviation, South Yorkshire, 2015.
63. SZOKOLAY Katalin: Lengyelország története, Balassi Kiadó, Budapest, 1996.
64. SZŰCS Pál, KRAJNC Zoltán: Hugh Trenchard légierő értelmezése. In: Repüléstudományi Közlemények, XXVI/1. 2014.
65. TAYLOR, N.E.: A Short History of The Royal Air Force. PAM(AIR) 426. MOD/HMSO, London, 1994.
66. TOYE, Richard The Roar of the Lion: The Untold Story of Churchill's World War II Speeches, Oxford University Press, Oxford, 2013
67. WOOD, D. & D. DEMPSTER: The Narrow Margin: The Definitive Story of the Battle of Britain. Arrow, London, 1969.

INTERNETES FORRÁSOK

68. <https://rubicon.hu/kalendarium/1903-december-17-eloszor-szall-fel-a-wright-testverek-repulojepe> (letöltve:2024.12.17.)
69. <https://collections.rafmuseum.org.uk/collection/object/object-1804/> (Letöltve: 2024.12.18.)

70. <https://archiwa.pilsudski.org/dokument.php?nonav=1&nrar=701&nrzesp=9&sygn=10&handle=701.180/984> (letöltve: 2024. 02. 05.)
71. https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tamop425/0038_matematika_Liptai_Kalman-Kriptografia/ch02.html (letöltve: 2020. 05. 07.)
72. https://www.researchgate.net/figure/Enigma-machine-3_fig1_333293844 (letöltve: 2024. 02. 14.)
73. https://lazarbibli.blog.hu/2015/10/18/az_enigma (letöltve: 2020. 05. 08.)
74. <https://archive.org/details/howtherafworks030792mbp/page/n115> (letöltve: 2019.04.26.)
75. <https://www.rafmuseum.org.uk/research/online-exhibitions/women-of-the-air-force/womens-auxiliary-air-force-waaf-1939-1949.aspx> (letöltve: 2019. 04. 26.)
76. https://mult-kor.hu/20070810_wladyslaw_anders (letöltve: 2019. május 26.)
77. <http://www.polishairforce.pl/waaf.html> (letöltve: 2019. április 26.)
78. <https://listakrzystka.pl/pomocnicza-lotnicza-sluzba-kobiet-plsk-waaf/> (letöltve: 2019. április 26.)
79. <http://www.honvedelem.hu/cikk/12408> (letöltve: 2013. 03. 01.)
80. http://www.rubicon.hu/magyar/oldalak/1940_szeptember_7_megkezdodik_nagy_britannia_terrorbombazasa/ (letöltve: 2013. 03. 01.)
81. http://www.polishsquadronsremembered.com/303/303_story.html (letöltve: 2021. 08. 31.)
82. http://en.wikipedia.org/wiki/St Stanley_Vincent (letöltés: 2013. április 7.)
83. <https://www.imdb.com/title/tt1493244/> (letöltve: 2024.02.19.)
84. <https://winstonchurchill.org/resources/speeches/1940-the-finest-hour/their-finest-hour/> (letöltve: 2024. 02. 19.)
85. <https://www.ibiblio.org/hyperwar/UN/UK/UK-RAF-I/UK-RAF-I-6.html> (letöltve: 2024. 02. 22.)
86. <https://www.iwm.org.uk/history/what-was-the-dowding-system> (letöltve: 2024. 02. 23.)
87. <https://www.classicwarbirds.co.uk/articles/royal-air-force-tactics-during-the-battle-of-britain.php> (letöltve: 2024. 02. 23.)
88. KRAJNC Zoltán: A légi hadviselés elméletének alapjai, (elektronikus jegyzet a Hadtudományi Doktori Iskola hallgatói részére), p. 8. (https://www.uni-nke.hu/document/uni-nke-hu/krajnc_e_jegyzet.pdf letöltve: 2024. 02. 21.)
89. M. SZABÓ Miklós: Légiuralom-elmélet – légi fegyverkezés – a Magyar Királyi Légierő az 1930-as években. Mindentudás Egyeteme (előadás) 2006.

- (<https://mindentudas.videotorium.hu/hu/recordings/8338/legiuralom-elmelet-legi-fegyverkezes-a-magyar-kiralyi-legiero-az-1930-as-evekben> , letöltve:2024. 02. 20.)
90. MITROVITS Miklós: Background to the Molotov–Ribbentrop Pact Legends and Facts, p. 2. (https://keki.uni-nke.hu/document/keki-uni-nke-hu/Molotov_Ribbentrop_eng2.pdf letöltve: 2024. 02. 21.)
 91. MUCSI László: A LÉGI HADVISELÉS MEGHATÁROZÓ TEORETIKUSAINAK MUNKÁSSÁGA (Giulio Douhet-től – John Wardenig), Nemzeti Közsolgálati Egyetem Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar Budapest, 2014. p. 8. (<https://tudasportal.uni-nke.hu/xmlui/bitstream/handle/20.500.12944/10451/Teljes%20sz%c3%b6veg%21?sequence=2&isAllowed=y> letöltve: 2024. 02. 21.)
 92. https://en.wikipedia.org/wiki/Dowding_system#/media/File:Operations_Control_from_1941_pamphlet.jpg (letöltve:2024. 02. 23.)
 93. <https://www.classicwarbirds.co.uk/british-aircraft/supermarine-spitfire.php> (letöltve: 2024. 02. 24.)
 94. <https://www.britannica.com/topic/The-Royal-Air-Force> (letöltve: 2024. 02. 24.)
 95. <https://www.classicwarbirds.co.uk/battle-of-britain/timeline.php> (letöltve: 2024. 02. 24.)
 96. <https://www.classicwarbirds.co.uk/british-aircraft/bristol-blenheim.php> (Letöltve:2024. 03. 08.)
 97. Suchenwirth, Richard (1969). Fletcher, Harry (ed.). Command and Leadership in the German Air Force. USAF Historical Studies No. 174. Aerospace Studies Institute: Air University.
<https://web.archive.org/web/20130315163214/http://www.afhra.af.mil/shared/media/document/AFD-090521-037.pdf> (letöltve: 2024. 03. 10.)
 98. <https://www.classicwarbirds.co.uk/british-aircraft/boulton-paul-defiant.php> (letöltve: 2024. 03. 10.)
 99. <https://www.classicwarbirds.co.uk/german-aircraft/messerschmitt-bf-109.php> (letöltve: 2024. 03. 10.)
 100. <https://www.classicwarbirds.co.uk/german-aircraft/junkers-ju-87.php> (letöltve: 2024. 03. 10.)
 101. <https://web.archive.org/web/20080103164424/http://www.battleofbritain.net/0018.html> (letöltve: 2024. 03. 10.)

102. <https://web.archive.org/web/20080117054827/http://www.battleofbritain.net/0014.html>
(letöltés: 2024. 03. 10.)
103. <https://pik.sklep.pl/product/odznaka-300-dywizjonu-bombowego-ziemi-mazowieckiej/>
(letöltve: 2024. 04. 02.)
104. <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/2vhSzakkonyv-magyarok-a-ii-vilaghaboruban-2/legi-haboru-magyarorszag-felett-6E95/masodik-kotet-75D7/kiegeszitesek-pontositasok-7D93/rendfokozatok-a-legieronel-a-masodik-vilaghaboru-idejen-7EA5/> (letöltve: 2024. 04. 18.)
105. <https://pik.sklep.pl/product/odznaka-301-dywizjonu-bombowego-ziemi-pomorskiej/>
(letöltve: 2024. 04. 02.)
106. <https://pik.sklep.pl/product/odznaka-302-dywizjonu-mysliwskiego-poznanskiego/>
(letöltve: 2024. 04. 03.)
107. <https://pik.sklep.pl/product/odznaka-303-dywizjonu-mysliwskiego/> (letöltve: 2024. 04. 03.)
108. <https://pik.sklep.pl/product/odznaka-304-dywizjonu-bombowego/> (letöltve: 2024. 04. 03.)
109. https://pl.wikipedia.org/wiki/Dywizjon_306#/media/Plik:PSP_Dywizjon_306.jpg
(letöltve: 2024. 04. 04.)
110. <https://pik.sklep.pl/product/odznaka-307-dywizjonu-nocnych-mysliwcow-lwowskich-puchaczy/> (letöltve: 2024. 04. 04.)
111. <https://pik.sklep.pl/product/odznaka-308-dywizjonu-mysliwskiego-krakowskiego/>
(letöltve: 2024. 04. 04.)
112. <https://pik.sklep.pl/product/odznaka-309-polskiego-dywizjonu-wspolpracy-z-wojskiem/>
(letöltve: 2024. 04. 04.)
113. <https://szlakinadziei.ipn.gov.pl/sne/exposures/places/9517,LyonBron.html> (letöltve: 2024. április 30.)
114. <https://www.quora.com/Were-there-many-dogfights-over-Scotland-and-Northern-England-during-WW2-or-was-it-mostly-the-Southern-English-coast> (letöltve: 2024. 05. 22.)
115. <http://www.national-geographic.pl/foto/fotografia/dywizjon-303-16367?mode=album>
(letöltve: 2013. március 30.)

116. TEICHER, Jordan G.: Honoring the Polish Airmen Who Helped Allied Forces Win World War II. <https://slate.com/culture/2015/11/michal-solarski-photographs-polish-air-force-wwii-veterans-in-his-book-the-airmen.html> (letöltve: 2024.09.21.)
117. <http://www.imdb.com/title/tt1493244/> (letöltve: 2024.09.21.)
118. <http://www.bibl.u-szeged.hu/bibl/mil/ww2/dip/jalta.html> (letöltve: 2024.09.21.)
119. <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/1689/126/Lublin-R-XIII2> (letöltve: 2025. 04. 18.)
120. <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/2317/126/PZL-50-PZL-53-Jastrzab2> (letöltve: 2025. 04. 18.)
121. <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/2397/126/PZL-P-7> (letöltve: 2025. 04. 18.)
122. KELECSÉNYI István: Francia trikolor a szövetségesek ellen – a Vichy-légierő, Haditechnika folyóirat XLIX.évfolyam 4. szám, 2015/4 p. 54. (chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://real-j.mtak.hu/11408/19/HT_2015-4_book_t%C3%B6rdelt4_imprimalt_k%C3%B6r%C3%BClv%C3%A1gott_borít%C3%B3val%20%C3%B6sszef%C3%BCz%C3%B6tt_WEB.pdf Letöltve: 2025.07.28.)
123. <https://www.britannica.com/topic/blitzkrieg> (letöltve: 2025.07.28.)
124. <https://bbm.org.uk/airmen/Wunsche.htm> (letöltve: 2025.07.25.)
125. https://en.wikipedia.org/wiki/W%C5%82adys%C5%82aw_Sikorski (letöltve: 2025.07.28.)
126. https://hu.wikipedia.org/wiki/Versailles-i_b%C3%A9keszerz%C5%91d%C3%A9s (letöltve: 2025.07.28.)
127. <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-magyarorszag-a-masodik-vilaghaboruban-lexikon-a-zs-F062E/m-F0B8D/muncheni-egyezmény-F0C31/> letöltve: 2025.07.28.)
128. <http://tortenelemcikkek.hu/node/367> letöltve: 2025.07.28.)
129. <https://www.britannica.com/place/Poland/Poland-in-the-20th-century> (letöltve: 2025.07.31.)
130. HINDMARDCH, Carl: Bloody Foreigners, The Untold Battle of Britain S01.E01. <http://www.imdb.com/title/tt1493244/> (letöltve: 2024.09.21.)

FÜGGELÉKEK

A Luftwaffe és a RAF veszteségei az angliai csata első szakaszában

1940. július 10. - augusztus 12. között⁴¹⁰

Dátum	Luftwaffe	RAF	Események
július 10.	12	3	Hajózás elleni súlyos támadások
július 11.	16	6	Kikötők és hajózás elleni súlyos támadások
július 12.	8	3	Kikötők és hajózás elleni támadások
július 13.	6	2	Hajózás elleni támadások
július 14.	3	1	Hajózás elleni támadások
július 15.	3	1	Hajózás elleni támadások
július 16.	3	0	Rossz időjárás, korlátozott repülés
július 17.	2	1	Rossz időjárás, hajózás elleni támadások
július 18.	4	5	Kikötők és hajózás elleni támadások
július 19.	5	10	Dover támadása
július 20.	10	8	Hajózás elleni támadások
július 21.	8	2	Hajózás elleni támadások
július 22.	1	1	Kikötők és hajózás elleni támadások
július 23.	2	0	Hajózás és egyéb célpontok támadása
július 24.	10	3	Hajózás elleni támadások
július 25.	13	6	Hajózás elleni súlyos támadások
július 26.	3	1	Rossz időjárás, kevés támadás
július 27.	4	2	Hajózás elleni támadások
július 28.	10	2	Kikötők és hajózás elleni támadások
július 29.	12	5	Hajózás elleni támadások
július 30.	6	0	Hajózás elleni támadások
július 31.	3	3	Hajózás elleni támadások
augusztus 1.	7	3	Hajózás elleni támadások
augusztus 2.	4	0	Hajózás elleni támadások
augusztus 3.	4	0	Hajózás elleni támadások
augusztus 4.	0	0	Kevés aktivitás
augusztus 5.	3	1	Hajózás elleni támadások
augusztus 6.	0	0	Kevés aktivitás
augusztus 7.	1	0	Hajózás elleni támadások
augusztus 8.	28	19	Nagyszabású támadások konvoj ellen
augusztus 9.	4	0	Kevés aktivitás
augusztus 10.	0	0	Kevés aktivitás
augusztus 11.	40	26	Súlyos támadások a hajózás és Portland ellen
augusztus 12.	26	13	Hajózás és radarok elleni támadások
Összesen	261	127	

⁴¹⁰ PRICE, Alfred: Battle of Britain: A Summer of Reckoning, Ian Allan Publishing, Surrey, 2010. p. 15.

A Luftwaffe és a RAF veszteségei az angliai csata második szakaszában

1940. augusztus 13. – szeptember 6. között⁴¹¹

Dátum	Luftwaffe	RAF	Események
augusztus 13.	39	14	Légi bázisok súlyos támadása
augusztus 14.	18	9	Légi bázisok súlyos támadása
augusztus 15.	79	34	Légi bázisok súlyos támadása
augusztus 16.	44	27	Légi bázisok súlyos támadása
augusztus 17.	2	1	Kevés aktivitás
augusztus 18.	69	39	Légi bázisok súlyos támadása
augusztus 19.	4	5	Gyenge időjárási viszonyok, kevés aktivitás
augusztus 20.	6	1	Gyenge időjárási viszonyok, kevés aktivitás
augusztus 21.	12	4	Gyenge időjárási viszonyok, kevés aktivitás
augusztus 22.	2	4	Gyenge időjárási viszonyok, kevés aktivitás
augusztus 23.	4	1	Gyenge időjárási viszonyok, kevés aktivitás
augusztus 24.	34	18	Nappal: légi bázisok súlyos támadása Éjszaka: London bombázása
augusztus 25.	19	18	Nappal: légi bázisok támadása Éjszaka: Birmingham bombázása
augusztus 26.	38	30	Nappal: légi bázisok súlyos támadása Éjszaka: Birmingham bombázása
augusztus 27.	9	6	Kevés aktivitás
augusztus 28.	28	13	Nappal: légi bázisok támadása Éjszaka: Liverpool támadása
augusztus 29.	18	10	Nappal: vadászrepülő támadások Éjszaka: Liverpool támadása
augusztus 30.	36	24	Nappal: légi bázisok támadása Éjszaka: Liverpool támadása
augusztus 31.	34	38	Nappal: légi bázisok támadása Éjszaka: Liverpool támadása
szeptember 1.	11	13	Nappal: légi bázisok támadása Éjszaka: Swansea és Bristol támadása
szeptember 2.	33	14	Nappal: légi bázisok támadása
szeptember 3.	14	11	Nappal: légi bázisok támadása Éjszaka: Liverpool támadása
szeptember 4.	22	14	Nappal: légi bázisok támadása Éjszaka: Liverpool támadása
szeptember 5.	24	19	Nappal: légi bázisok támadása Éjszaka: Liverpool támadása
szeptember 6.	30	18	Éjszaka: London kikötőinek támadása
Összesen	629	385	

⁴¹¹ PRICE, Alfred: Battle of Britain: A Summer of Reckoning, Ian Allan Publishing, Surrey, 2010. p. 72.

A Luftwaffe és a RAF veszteségei London bombázásakor

1940. szeptember 7. és szeptember 30. között⁴¹²

Dátum	Luftwaffe	RAF	Események
szeptember 7.	40	21	London kikötőinek súlyos támadása
szeptember 8.	14	6	Légibázisok támadása
szeptember 9.	25	18	Gyenge időjárási viszonyok, sikertelen London elleni támadás
szeptember 10.	4	1	Kevés aktivitás
szeptember 11.	24	28	London támadása
szeptember 12.	4	0	Kevés aktivitás
szeptember 13.	4	3	Kevés aktivitás
szeptember 14.	10	12	London támadása
szeptember 15.	56	26	Két támadás London ellen
szeptember 16.	8	1	Kevés aktivitás
szeptember 17.	8	6	Kevés aktivitás
szeptember 18.	18	13	London támadása
szeptember 19.	9	0	Gyenge időjárási viszonyok, kevés aktivitás
szeptember 20.	9	8	Gyenge időjárási viszonyok, kevés aktivitás
szeptember 21.	9	0	Kevés aktivitás
szeptember 22.	3	1	Gyenge időjárási viszonyok, kevés aktivitás
szeptember 23.	14	11	Vadászrepülő támadások Délkelet-Anglia területén
szeptember 24.	12	4	Kevés aktivitás
szeptember 25.	14	3	Bristol repülőgép gyárainak támadása
szeptember 26.	7	8	Southampton Supermarine gyár támadása
szeptember 27.	55	28	London támadása
szeptember 28.	10	16	London támadása
szeptember 29.	8	6	Kevés aktivitás
szeptember 30.	46	18	Yeovil Westland repülőgépgyár támadása
Összesen	411	238	

⁴¹² PRICE, Alfred: Battle of Britain: A Summer of Reckoning, Ian Allan Publishing, Surrey, 2010. p. 107.

A Luftwaffe és a RAF veszteségei az angliai csata utolsó szakaszában

1940. október 1. – november 1. között⁴¹³

Dátum	Luftwaffe	RAF	Események
október 1.	5	6	Vadász- és bombázórepülő támadás Dél-Anglia ellen
október 2.	15	1	Vadászrepülő támadások Dél-Anglia ellen
október 3.	7	1	Gyenge időjárási viszonyok, kevés aktivitás
október 4.	12	1	Gyenge időjárási viszonyok, kevés aktivitás
október 5.	12	5	Vadász- és bombázórepülő támadások London ellen
október 6.	5	2	Gyenge időjárási viszonyok, kevés aktivitás
október 7.	20	15	Yeovil támadása
október 8.	12	3	Vadász- és bombázórepülő támadások London ellen
október 9.	8	2	Vadász- és bombázórepülő támadások London ellen
október 10.	5	6	Vadász- és bombázórepülő támadások London ellen
október 11.	7	9	Vadász- és bombázórepülő támadás Délkelet-Anglia ellen
október 12.	12	9	Vadász- és bombázórepülő támadás Délkelet-Anglia ellen
október 13.	4	2	Vadász- és bombázórepülő támadás Délkelet-Anglia ellen
október 14.	3	1	Alacsony aktivitás
október 15.	8	12	Vadász- és bombázórepülő támadások London ellen
október 16.	12	1	Gyenge időjárási viszonyok, kevés aktivitás
október 17.	11	4	Vadász- és bombázórepülő támadások London ellen
október 18.	14	4	Gyenge időjárási viszonyok, kevés aktivitás
október 19.	2	0	Gyenge időjárási viszonyok, kevés aktivitás
október 20.	12	5	Vadász- és bombázórepülő támadások London ellen
október 21.	5	0	Gyenge időjárási viszonyok, kevés aktivitás
október 22.	10	6	Gyenge időjárási viszonyok, kevés aktivitás
október 23.	4	0	Gyenge időjárási viszonyok, kevés aktivitás
október 24.	6	1	Gyenge időjárási viszonyok, kevés aktivitás
október 25.	20	12	Vadász- és bombázórepülő támadás Délkelet-Anglia ellen
október 26.	10	6	Vadász- és bombázórepülő támadás Délkelet-Anglia ellen
október 27.	14	12	Vadász- és bombázórepülő támadás Délkelet-Anglia ellen
október 28.	7	1	Hajózás elleni támadások
október 29.	22	9	Vadász- és bombázórepülő támadások London ellen, Olasz repülőgépek támadták Ramsgate-et

⁴¹³ PRICE, Alfred: Battle of Britain: A Summer of Reckoning, Ian Allan Publishing, Surrey, 2010. p. 132.

október 30.	7	7	Gyenge időjárási viszonyok, kevés aktivitás
október 31.	2	0	Gyenge időjárási viszonyok, kevés aktivitás
november 1.	4	9	Vadász- és bombázórepülő támadás Délkelet-Anglia, valamint a hajózás ellen
Összesen	297	152	

Rendfokozatok a légierőnél a második világháború idején⁴¹⁴

Magyar Királyi Honvéd Légierő	Luftwaffe (német)	Royal Air Force (angol)
Honvéd	Flieger	Aircraftman 2nd Class
Őrvezető	Gefreiter	Aircraftman 1st Class
Tizedes	Obergefreiter	Leading Aircraftman
Szakaszvezető	Hauptgefreiter	Senior Aircraftman
Őrmester	Unteroffizier Unterfeldwebel Fähnrich	Corporal (Corp.)
Törzsőrmester	Feldwebel	Sergeant (St.)
Főtörzsőrmester	Oberfeldwebel	Flight Sergeant (F. S.)
Alhadnagy	Stabsfeldwebel	
–	Oberfähnrich	Warrant Officer (W. O.)
		Chief
Zászlós	–	–
Hadnagy	Leutnant	Pilot Officer (P. O.)
Főhadnagy	Oberleutnant	Flying Officer (F. O.)
Százados	Hauptmann	Flight Lieutenant (F. L.)
Őrnagy	Major	Squadron Leader (S. L.)
Alezredes	Oberstleutnant	Wing Commander (W. C.)
Ezredes	Oberst	Group Captain (G. C.)
–	–	–
Vezérőrnagy	Generalmajor	Air Commodore (A. C.)
Altábornagy	Generalleutnant	–
Vezérezredes	General der Flieger	Air Vice Marshal (A. V. M.)
–	Generaloberst	Air Marshal
–	Generalfeldmarschall	Air Chief Marshal
–	Reichsmarschall	Marshal of the Royal Air Force

⁴¹⁴<https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/2vhSzakkonyv-magyarok-a-ii-vilaghaboruban-2/legi-haboru-magyarorszag-felett-6E95/masodik-kotet-75D7/kiegeszitesek-pontositasok-7D93/rendfokozatok-a-legieronel-a-masodik-vilaghaboru-idejen-7EA5/> (letöltve: 2024.09.21.)

A kutatási célok, kérdések, hipotézisek, valamint módszerek összegzése⁴¹⁵

Kutatási cél 1. Az angliai csata során harcolt lengyel pilóták eredményességének vizsgálata	Kutatási kérdés 1. A lengyel pilóták tényleg eredményesebbek voltak a briteknél?	Hipotézis 1. A lengyel pilóták eredményesebbek voltak a briteknél, hiszen mire Angliába kerültek már kellő harci tapasztalattal rendelkeztek	Alkalmazott módszerek tartalomelemzés, adatbázisok, statisztikák,
Kutatási cél 2. Annak bebizonyítása vagy cáfolása, hogy a lengyel pilóták döntően befolyásolták az angliai csata végkimenetelét.	Kutatási kérdés 2. Vajon a 2878 pilóta közül 139 pilóta teljesítménye tudja-e döntően befolyásolni a csata végkimenetelét?	Hipotézis 2. A lengyel pilóták döntő mértékben befolyásolták az angliai csata végkimenetelét.	Alkalmazott módszerek tartalomelemzés, adatbázisok, statisztikák, harctéri jelentések, visszaemlékezések, századnaplók,
Kutatási cél 3. Annak vizsgálata, hogy a Brit Királyi Légierőn belül szolgáló lengyelek mennyire tarthatták meg saját identitásukat.	Kutatási kérdés 3. Hogyan valósul meg a lengyelek integrálása a Brit Királyi Légierőbe? Mennyi önállóságot kaptak?	Hipotézis 3. A lengyelek nagyfokú önállóságot kaptak a Brit Királyi Légierőn belül	Alkalmazott módszerek tartalomelemzés, kormányközi egyezmények, századnaplók, szakirodalom, adatbázisok
Kutatási cél 4. Annak megvizsgálása, hogy az adott politikai helyzet mennyire volt befolyással a britek és a lengyelek háború utáni együttműködésére.	Kutatási kérdés 4. A második világháború után miért nem hívták meg a lengyeleket a győzelmi menetre és miért nem tüntették fel őket egyetlen emlékművön sem?	Hipotézis 4. Churchill a kibontakozó nemzetközi helyzetet figyelembe véve, a Szovjetunióval való jövőbeli potenciális együttműködés reménye érdekében.	Alkalmazott módszerek tartalomelemzés, szakirodalom, interjúk

⁴¹⁵ saját szerkesztés

KÉPEK, ÁBRÁK, TÉRKÉPEK, TÁBLÁZATOK JEGYZÉKE

Ábrajegyzék

1. ábra: Lengyelország felosztása a Molotov-Ribbentrop paktum szerint (Nagy Béla által tervezett térkép).....	18
2. ábra: Lengyel Légierő egységei Franciaországban 1940-ben.....	25
3. ábra: Messerschmitt Bf-109	38
4. ábra: Me Bf-110	39
5. ábra: Ju 87	41
6. ábra: Do 17.....	43
7. ábra: Hawker Hurricane	45
8. ábra: Supermarine Spitfire	47
9. ábra: Bristol Blenheim IF.....	48
10. ábra: Boulton Paul Defiant.....	50
11. ábra: Az Enigma	52
12. ábra: A rendszer.....	55
13. ábra: Nagy-Britannia légvédelme 1940-ben	59
14. ábra: PZL P-7A	77
15. ábra: PZL 50 "Jastrząb".....	79
16. ábra: Lublin-R-XIII repülőgép.....	80
17. ábra: A nem brit pilóták nemzetiség szerinti eloszlása Patrick Bishop könyve szerint.....	89
18. ábra: Lengyel repülőszázadok bázisrepülőtereik Nagy-Britanniában 1940-1945 között	95
19. ábra: A 300. bombázó repülőszázad jelvénye	96
20. ábra: A 301. bombázó repülőszázad jelvénye	98
21. ábra: A 302. vadászrepülő század jelvénye	99
22. ábra: 303. repülőszázad jelvénye	101
23. ábra: A 304. bombázó repülőszázad jelképe	104
24. ábra: A 305. bombázó repülőszázad jelvénye	105
25. ábra: A 306. repülőszázad jelvénye	106
26. ábra: A 307. repülőszázad jelvénye	107
27. ábra: A 308. repülőszázad jelvénye	108

28. ábra: A 309. repülőszázad jelvénye	109
29. ábra: a Luftwaffe és a RAF veszteségei 1940.július 10 és augusztus 11 között	119
30. ábra:A Luftwaffe és a RAF veszteségei az angliai csata második szakaszában 1940. augusztus 13 és szeptember 6. között.....	122
31. ábra: A Luftwaffe és a RAF veszteségei London bombázásakor 1940. szeptember 7. és szeptember 30. között.....	123
32. ábra: A Luftwaffe és a RAF veszteségei az angliai csata utolsó szakaszában	124
33. ábra: Az 1940. szeptember 15.-ei délelőtti támadási hullám állása 11 óra 50 perckor	153
34. ábra: Az 1940. szeptember 15.-ei délutáni támadási hullám állása 14 óra 20 perckor	153
35. ábra A Luftwaffe és a RAF valós és lejelentett veszteségeinek szemléltetése (a szerző szerkesztette)	174
36. ábra: Saunders összefoglalójának grafikai szemléltetése.....	177
38. ábra: Tadeusz Roman és kitüntetései.....	189
39. ábra: Tadeusz Roman és felesége (középen) 1944-ben.....	190

Táblázatok jegyzéke

1. táblázat: Hitler és Churchill vezetési stratégiáinak összegoglaló táblázata (szerző által készítve)	66
2. táblázat: <i>Sir Hugh Dowding és Hermann Göring vezetési stratégiáinak összehasonlítása (szerző által szerkesztve)</i>	70
3. táblázat: A Luftwaffe és a RAF technikai feltételeinek összehasonlítása (szerző által szerkesztve)	73
4. táblázat: A brit, francia, német és lengyel légierő alapegységei.....	81
5. táblázat: a Luftwaffe és a RAF győzelmeinek összehasonlítása a lengyel hivatalosan elismert győzelmekkel	168
6. táblázat: augusztusi biztos találatok összesítése a Varsói Katonai Levéltár dokumentuma alapján	170
7. táblázat: A szeptemberi biztos találatok összesítése a Varsói Katonai Levéltár dokumentuma alapján	170
8. táblázat: a szeptemberi vadászrepülő alakulatok és azok lengyel pilótáinak biztos taláatainak százalékos megoszlása	171

9. táblázat: A BBC és a Deutchlandsender közvetítései a légi győzelmekről	173
---	-----

Szerző eddig megjelent publikációi

- Kovács, Petra: Lengyel Repülőkötelékek a Királyi Légierő Állományában (1940-1945), HADTUDOMÁNYI SZEMLE 10: 1 pp. 73-83., 11 p. (2017)
- Kovács, Petra: Az angliai csata szembenálló felei, HADTUDOMÁNYI SZEMLE 11: 3 pp. 109-117., 9 p. (2018)
- Kovács Petra: Nők a Brit Királyi Légierő kötelékében (1938–1944), HADTUDOMÁNYI SZEMLE 12: 4 pp. 17-25., 9 p. (2019)
- Kovács, Petra: A brit radarrendszer működése az angliai csata idején, HADTUDOMÁNYI SZEMLE 13: 4 pp. 99-105., 17 p. (2020)
- Kovács, Petra: Women serving in the Royal Air Force (1938-1944), REPÜLÉSTUDOMÁNYI KÖZLEMÉNYEK (1997-TŐL) 33: 1 pp. 19-25., 7 p. (2021)
- Kovács, Petra: The Battle of Britain and Its Opponents, REPÜLÉSTUDOMÁNYI KÖZLEMÉNYEK (1997-TŐL) 33: 3 pp. 49-55., 7 p. (2021)
- Stier, Petra: Lengyel repülőszázadok betagolása a Brit Királyi Légierőbe és eredményeik az angliai csatában, In: Krajnc, Zoltán (szerk.) A hadtudomány aktuális kérdései 2021, Budapest, Magyarország: Ludovika Egyetemi Kiadó (2023) 360 p. pp. 153-160., 8 p.
- Stier, Petra: A Lengyel Légierő személyzetének útja Lengyelországtól Nagy-Britanniáig 1939–1940 között, HADTUDOMÁNYI SZEMLE 17: 2 pp. 65-71., 7 p. (2024)

Szerkesztői közreműködések:

- Kovács, Petra (szerk.); Pollák, Orsolya Luca (szerk.): A hadtudomány és a 21. század 2020, Budapest, Magyarország: Doktoranduszok Országos Szövetsége, Hadtudományi Osztály (2020), 371 p.
- Barna, Boglárka Johanna (szerk.); Kovács, Petra (szerk.); Molnár, Dóra (szerk.); Pató, Viktória Lilla (szerk.): XXIII. Tavaszi Szél Konferencia 2020. Absztraktkötet: MI és a tudomány jövője, Budapest, Magyarország: Doktoranduszok Országos Szövetsége (DOSZ) (2020), 600 p. ISBN: 9786155586705

- Baráth, Noémi Emőke (szerk.); Kovács, Petra (szerk.); Novák-Varró, Virág (szerk.); Urbanovics, Anna (szerk.): A Haza szolgálatában: Konferenciakötet 2020, Budapest, Magyarország: Doktoranduszok Országos Szövetsége (DOSZ) (2021), 270 p. ISBN: 9786155586941