

Szymon Serwatka

# BIAŁE GWIAZDY NAD EUROPA



SPOŁECZNY KOMITET BUDOWY POMNIKA  
LOTNIKÓW AMERYKANSKICH W WOROŃCU

# **BIAŁE GWIAZDY NAD EUROPA**

**Szymon Serwatka**

**Spółeczny Komitet Budowy  
Pomnika Lotników Amerykańskich  
w Woróńcu**

**Warszawa 2000**

ISBN 83-914091-0-4

Szanowni Czytelnicy,

Broszura ta została wskrzeszona przy okazji renowacji strony internetowej Aircraft Missing In Action Project, zajmującego się dokumentowaniem działań lotnictwa USA nad Polską podczas II Wojny Światowej.

Osoby, które miałem zaszczyt i przyjemność poznać, sprawiły, że tę historię będę pamiętał do końca moich dni. Oprócz amerykańskich weteranów lotnictwa, poznałem weteranów OP 34 PP AK, bardzo dzielnych, serdecznych i otwartych ludzi. Ci byli partyzanci przeszli przez piekło wojny i komunistycznego terroru, ale w żadnym z nich nie zobaczyłem nigdy zgorzknienia czy smutku. Biła w oczy ich wzajemna więź, solidarność i pogoda ducha.

Ogromna większość z nich już odeszła, ale zostawili po sobie wspomnienia i wspaniały pomnik pod Woroncem.

Pamiętajmy o nich zawsze.

Szymon Serwatka, Kraków czerwiec 2013.

*P.S. Poza dodaniem tej strony i zmianą kolejności kilku innych, treść broszury nie została zmieniona od pierwszej publikacji.*



**Szanowni Czytelnicy!**

**W dniu odsłonięcia Pomnika Lotników Amerykańskich poległych w Europie w II Wojnie Światowej ukazuje się to opracowanie, w którym mamy nadzieję, znajdą Państwo uzasadnienie intencji pomysłodawców i realizatorów jego budowy...**

**Redaktor opracowania: Szymon Serwatka**

**Projekt okładki: Marek Ambroziewicz**

**Woroniec, 9 lipca 2000 roku**

# **CZEŚĆ I**

## **HISTORIA USAAF W EUROPIE**

## 8 Armia Powietrzna

Historia 8 Armii Powietrznej (8 AP) w II Wojnie Światowej jest historią eksperymentu mającego na celu zniszczenie ekonomicznego potencjału wroga poprzez precyzyjne bombardowania dzienne wybranych obiektów przemysłowych. Ten eksperyment był przeprowadzony skutecznie, pomimo odstrasających doświadczeń zarówno RAF<sup>1</sup>, jak i Luftwaffe, które poniosły duże straty w dziennych nalotach.

8 AP powstała 28 stycznia 1942 r. w Savannah, Georgia, na mocy rozkazów wydanych dziewięć dni wcześniej w Waszyngtonie. Kwaterę główną założono w Arsenale Gwardii Narodowej z Brig. Gen. Asa N. Duncanem jako pierwszym dowódcą. Początkowy personel, 74 oficerów i 81 podoficerów, pochodził z 3<sup>rd</sup> Air Support Command (3 Zgrupowanie Wsparcia Powietrznego).

Generał Duncan był jednym z czterech doświadczonych pilotów w kwaterze głównej. Pozostali to: Col. Leon W. Johnson, Col. P. L. Williams i Maj. Charles Johnes. Johnesona, później w randze Lieutenant General, nagrodzono Kongresowym Medalem Honoru (Congressional Medal of Honour - CMH) za przeprowadzenie słynnego ataku bombowców B-24 Liberator z niskiego pułapu na pola naftowe Ploesti w Rumunii 1 sierpnia 1943 roku.

31 stycznia 1942 Gen. Henry H. Arnold, głównodowodzący Sił Powietrznych Wojsk Lądowych (Army Air Forces – AAF), wyznaczył Brig. Gen. Ira C. Eakera na Dowódcę Lotnictwa Bombowego Sił Powietrznych Wojsk Lądowych w Wielkiej Brytanii. Kilka dni później, 4 lutego 1942, Gen. Eaker i szóstka innych oficerów w cywilnych ubraniach rozpoczęła pierwszy etap lotu do Londynu z lotniska LaGuardia w Nowym Jorku. Siły Powietrzne USA udawały się do Europy!

Gen. Eakerowi towarzyszyli Lt. Col. Frank Armstrong, Jr., Maj. Peter Beasley, Capt. Moirne Lay, Jr., Capt. Frederick W. Castle, 1st Lt

---

<sup>1</sup> Przy boku brytyjskiego lotnictwa nocne naloty wykonywały także polskie dywizjony bombowe. **300 Dywizjon Ziemi Mazowieckiej** był jedyną polską formacją, która od utworzenia aż do końca wojny pozostała w składzie Bomber Command. Ten dywizjon wykonał więcej zadań bojowych i stracił więcej załóg niż jakikolwiek inny aliancki dywizjon bombowy. **301 Dywizjon Ziemi Pomorskiej**, z uwagi na duże straty, w kwietniu 1943 roku przekształcono w 1586 eskadrę w 138 Dywizjonie RAF. W tym charakterze polscy lotnicy wykonywali loty z zaopatrzeniem do krajów okupowanych oraz dla Powstania Warszawskiego. **304 Dywizjon Ziemi Śląskiej** wykrwawił się w nalotach nad Rzeszę do tego stopnia, że w maju 1942 przesunięto go do lotnictwa Obrony Wybrzeża, gdzie Polacy zatopili dwa okręty podwodne na pewno, uszkadzając ciężko dwa i lekko trzy U-booty. Brak dopływu nowych załóg spowodował, że w lipcu 1943 roku **305 Dywizjon Ziemi Wielkopolskiej** został wycofany z Bomber Command i przydzielony do lotnictwa taktycznego, gdzie wykonywał zadania myśliwsko-szturmowe. W nocnej ofensywie bombowej nad Niemcy polskie załogi wykonały 6 642 loty, zrzuciły 13 400 ton bomb za cenę 1 005 poległych, 34 zaginionych i 205 wziętych do niewoli.  
Za: „Jerzy Pawlak, „Pamięci Lotników Polskich 1918-1945”, Bellona, Warszawa 1998

Harris B. Hull, i 2nd Lt William S. Cowart, Jr. Kapitan Castle, już jako Brig. Gen. dowodzący skrzydłem bombowym 8 AP, poległ bohatersko 24 grudnia 1944 w Latającej Fortecy B-17 zestrzelonej w płomieniach przez myśliwce niemieckie koło Liège w Belgii. Lay, autor książki "I Wanted Wings" ("Chciałem Skrzydeł"), został pułkownikiem dowodzącym grupą bombową Liberatorów B-24. 11 maja 1944 skakał na spadochronie nad Francją. Uniknął niewoli i powrócił do Anglii po inwazji w Normandii.

**Zła pogoda opóźniła podróż. Był już 20 luty, gdy wylądowali na lotnisku w Hendon pod Londynem, po przystankach na Bermudach i w Lizbonie. Podczas lotu z Lizbony spostrzegli dwusilnikowy samolot, prawdopodobnie niemiecki myśliwiec, który przeciął ich kurs. Maszyna leciała trochę wyżej i ciągnęła smugę dymu z jednego silnika. Niektórzy z oficerów uznali pojawienie się wroga za więcej niż przypadek, gdyż przechwycił ich w dogodnym punkcie do ataku. Do starcia jednak nie doszło.**

**W ciągu trzech następnych tygodni dwunastu dalszych amerykańskich oficerów dołączyło do gen. Eakera w Londynie. Dwunastka nowoprzybyłych to: Col. Claude E. Duncan, Lt. Col. Stewart W Towle, Lt. Col. Samuel H. Morrow, Maj. Cecil P. Lessig, Maj. Charles G. Kirk, Maj. Charles B. B. Bubb, Maj. George H. Parady, Capt. Carl H. Norcross, Capt. Edward D. Gray, Capt. John N. Glidden, 1st Lt. Edward E. Toro i 1st Lt. Charles F. Bookwalter. Tych dziewiętnastu oficerów było 8 Armią Powietrzną w Anglii.**

**Nie mieli samolotów, załóg, obsługi naziemnej. Lecz mieli wizję armii powietrznej, która ostatecznie miała być większa niż cała Armia USA trzy lata wcześniej. Stworzyli oni "gabinet cieni" studiujący brytyjską organizację i metody działań przeciw Niemcom. Tych dziewiętnaście osób miało za zadanie przygotować drogę na ostateczne wejście 8 AP.**

Ich wizja zmaterializowała się, dając efekty przechodzące oczekiwania najgorętszych zwolenników. Doprowadziła do panowania aliantów w powietrzu i pomogła zniszczyć zdolność wroga do prowadzenia wojny, oszczędzając istnienie dziesiątków tysięcy żołnierzy na pierwszej linii.

Tych pierwszych dziewiętnastu oficerów w Anglii objęło biura i kwatery w Kwaterze Głównej Dowództwa Bombowego RAF koło High Wycombe, małego ośrodka przemysłowego w Buckinghamshire, 29 mil na zachód od Londynu. Tam później założono Kwaterę Główną 8AP. W tej tymczasowej siedzibie podjęli się ogromnego zadania badania RAF-u i tworzenia planów przyjęcia 8AP oraz jej operacji z angielskich baz przeciwko wrogowi.

Dwa miesiące później Gen. George C. Marshall, wtedy Szef Sztabu US Army, odwiedził Anglię i wyraził uznanie dla pracy Eakera i jego pionierskich kolegów mówiąc, że "położyli kamienie węgielne pod wszystko". W maju 1942 Maj. Gen. Carl A. Spaatz został Głównodowodzącym (Commanding General) 8 Armii Powietrznej, a generał Eaker dowódcą Oddziału Wydzielonego 8 AP w Anglii. Tymczasem brytyjskie władze zamknęły żeńską szkołę z internatem w High Wycombe i udostępniły ją sztabowi Eaker'a na kwaterę główną. To oznaczało, że dowództwa RAF i 8 AP były oddalone od siebie tylko o 4-5 mil i ta bliskość była symbolem ścisłej współpracy między oficerami tych dwu sił powietrznych.

Amerykańscy oficerowie wizytowali różne dowództwa RAF, lotniska i składy zaopatrzenia, omawiając brytyjskie procedury i pracując wiele godzin nad raportami dla przyszłego rozwoju 8 AP. Na papierze armia ta była kompletnie nową jednostką, bez ani jednego dnia doświadczenia operacyjnego, ale miała za to do dyspozycji całą wiedzę zgromadzoną przez RAF podczas ponad dwóch i pół roku zmagañ powietrznych z siłami Osi. Zadanie stojące przed tymi planistami zraziłoby każdego - jak to ironicznie ujął oficer RAF - oprócz Amerykanów.

11 maja 1942 roku przybył do Anglii pierwszy kontyngent wojsk amerykańskich, podlegający na Wyspach Brytyjskich niezależnemu dowództwu. Było to 39 oficerów i 384 podoficerów z Ósmej Armii Powietrznej. Wyjątek z dziennika jednego z pierwszych oficerów: "Żołnierze nieśli pełny ekwipunek, prezentowali się prawidłowo, gdy maszerowali z miasta do obozu namiotów w lesie, gdzie czekała na nich gorąca kolacja. Mieszkańcy nie okazywali emocji, ale grupki dzieci pozdrowiały nas".

W okresie "kładzenia podwalin" Gen. Eaker unikał rozgłosu. W czerwcu 1942 na balu wydanym przez Lorda Burmistrza High Wycombe, gdzie była jego kwatera główna, poproszono generała o przemówienie. Jego odpowiedź zasługuje na uwagę za zwięzłość. Powstał i wymówił ledwie 23 słowa "Nie będziemy dużo gadać, zanim sami więcej nie powalczymy. Mamy nadzieję, że kiedy już odejdziemy, będziecie się cieszyć, że tu byliśmy. Dziękuję bardzo." I usiadł.

Ludność, prasa czy radio wiedziały mało lub zgoła nic o planach i zaangażowaniu 8 AP, dopóki nie przybył do Anglii Gen. Spaatz i zorganizował nieoficjalną konferencję prasową. Znaczne zdziwienie i wiele spekulacji wśród dziennikarzy wzbudziła przypadkowa wzmianka generała, że 8 AP interesuje się możliwościami dziennych bombardowań.

Kiedy już ogólnie wiadano, że Ósma Armia Powietrzna była zdecydowana bombardować w dzień, pojawiło się wiele krytycznych



głosów. Czołowy brytyjski korespondent lotniczy napisał, że choć B-17 i B-24 tak się Brytyjczykom przydały - głównie w patrolowaniu żeglugi i akcjach przeciw okrętom podwodnym - to nie nadają się do europejskich walk powietrznych. To wielka szkoda, pisał, że US Army Air Forces i potężny amerykański przemysł lotniczy skierował swój wysiłek ku operacjom dziennym, gdyż mogły szybciej przeważać szalę zwycięstwa poprzez ogromną produkcję 4-silnikowych Lancasterów dla nocnych bombardowań - sprawdzoną broń dla sprawdzonej techniki. Była to opinia wielu obserwatorów po obu stronach Atlantyku. W obliczu takich komentarzy Gen. Spaatz, Gen. Eaker i ich współpracownicy realizowali wizję ogromnej armii powietrznej, zdolnej zniszczyć fabryki Rzeszy za dnia.

Nawet jeszcze podczas konferencji w Casablance w styczniu 1943 nakłaniano 8 AP, by ta zaniechała dziennych działań. Gen. Arnold powiedział tam Gen. Eakerowi, że wywierane są ogromne naciski, by bombowce amerykańskie wspomogły RAF w nocnych atakach. Gen. Arnold dostarczył Gen. Eakerowi listę pytań, na które odpowiedzi miały uzasadnić dzienne naloty. Gen. Arnold wyjawiał, że po przestudiowaniu odpowiedzi przekaże je premierowi Winstonowi Churchillowi.

Odpowiedzi Gen. Eaker'a, bazujące na wiedzy, którą 8 AP zdobyła podczas kilku miesięcy operacji dziennych, z powodzeniem obroniły program dziennych nalotów i na czas trwania wojny ustaliły ogólne reguły współpracy dwu sił lotniczych aliantów: Amerykanie bombardują dniem, a RAF nocą.

Wytyczne dla amerykańskich i brytyjskich dowódców sił lotniczych nadeszły z konferencji w Casablance i zostały przyjęte przez Szefów Połączonych Sztabów. Ogłoszono, że podstawowym celem 8AP i RAF będzie stopniowe niszczenie i rozpraszanie niemieckiego systemu wojskowego, przemysłowego i ekonomicznego oraz podminowanie morale narodu niemieckiego do takiego stopnia, że jego zdolność do zbrojnego oporu będzie bardzo poważnie osłabiona.

W obrębie tej ogólnej koncepcji obwieszczono alianckim siłom powietrznym, że cele będą wybierane, z uwzględnieniem stanu pogody i taktycznych możliwości, według następującego porządku pierwszeństwa :

- a) stocznie i bazy niemieckich okrętów podwodnych;
- b) niemiecki przemysł lotniczy oraz istniejące siły Luftwaffe;
- c) transport;
- d) przemysł naftowy;
- e) inne cele we wrogim przemyśle zbrojeniowym.

Ten generalny zarys zadań był przestrzegany aż do końca wojny, chociaż, oczywiście, priorytety były czasami zmieniane w celu spełnienia

bieżących wymagań sytuacji militarnej - na przykład, gdy zagrożenie ze strony U-Bootów zostało w dużym stopniu wyeliminowane.

Jednak rozwój 8 AP był boleśnie powolny w początkowym stadium formowania. Potrzeby globalnych zbrojeń opóźniały ten proces. W maju 1942 przybył dywizjon lekkich bombowców. Przed końcem czerwca pierwsza grupa ciężkich bombowców była w drodze powietrznej do Anglii. Maj. Lessig został pierwszym amerykańskim pilotem w mundurze USAAF, który odbył misję nad zajęтым przez Niemców terytorium podczas II Wojny Światowej. Towarzyszył wtedy dywizjonowi myśliwców RAF nad Francją, pilotując jedną z trzydziestu sześciu maszyn.

Wtedy też podjęto decyzję o tym, by czwartego lipca sześć załóg amerykańskich i sześć brytyjskich poleciało formacją 12 bombowców RAF typu Douglas A-20 Boston na dzienne wymiatanie z niskiego pułapu przeciw lotniskom Luftwaffe w Holandii. Misji tej raczej nie można było nazwać sukcesem. Zestrzelono jedną załogę brytyjską i dwie amerykańskie, jeden samolot przedwcześnie pozbył się bomb, a dwa wróciły z nietkniętym ładunkiem, gdyż zbyt późno rozpoznały zamaskowane cele. Ale dwaj sojusznicy wspólnie świętowali Dzień Niepodległości Ameryki symbolem zniszczeń, jakie miały spotkać wrogie cele. Ten debiut amerykańskich załóg był początkiem nowej gigantycznej ofensywy powietrznej, która przybierała na sile aż do pokonania Niemiec. Tego samego dnia, 4 lipca 1943, przybył pierwszy ciężki bombowiec. W Kwaterze Głównej zapisano: "Samoloty przybyłe: 1 B-17E. Stan ogółem: 1."

Do pierwszego sierpnia przybyły już dwie grupy ciężkich bombowców i sformułowano priorytety co do celów pierwszych operacji. Dyrektywa Szefów Połączonych Sztabów nakazywała, by 8 AP zaatakowała po pierwsze fabryki, schrony, doki i porty, gdzie wróg buduje okręty podwodne i skąd ich używa. Po drugie, miano zaatakować fabryki samolotów i inne instalacje istotne dla produkcji uzbrojenia. Po trzecie, celem miały się stać linie komunikacyjne wroga.

**17 sierpnia 12 B-17 poleciało z 18 tonami bomb na instalacje kolejowe w Rouen – mieście, gdzie Joanna d'Arc zginęła za wyzwolenie Francji. Wszystkie samoloty wróciły bez strat i z dobrymi wynikami nalotu. Pierwsza misja była udana. W ciągu następnych czterech dni garstka Latających Fortec wykonała jeszcze trzy ataki, a rezultatem pierwszych całkowicie amerykańskich nalotów na okupowaną Europę była fala entuzjazmu i pewności siebie.**

**Ale było zbyt wcześnie na nadmierny entuzjazm. Ledwie miesiąc później, 15 września, 8 AP musiała pomóc tworzyć 12 Bomber Command (12 Zgrupowanie Bombowe), dowodzone przez Gen.**

**Doolittle'a, które miało operować w Afryce Północnej. Wiele samolotów i doświadczonych załóg 8 AP przeniesiono do 12 AP. To zmniejszenie sił było szczególnie zniechęcające, gdyż nadeszło w okresie, gdy trudno było o nowe załogi i maszyny. Bombowce i ludzie przybywali do Anglii tak wąskim strumieniem, że minęło osiem miesięcy od pierwszej misji, zanim można było posłać do walki jednocześnie 100 samolotów. Miało to miejsce 17 kwietnia 1943.**

1 grudnia 1942 Gen. Spaatz został dowódcą Mediterranean Allied Air Force (Śródziemnomorskich Sojuszniczych Sił Powietrznych), a Gen. Eaker przejął po nim stanowisko Głównodowodzącego Ósmej Armii Powietrznej. W miarę jak liczba bombowców powoli rosła, gdy później przybywały myśliwce, żeby pełnić misje eskortowe, i zwłaszcza gdy zwiększył się zasięg tych myśliwców, operacje 8 AP stopniowo nabierały ostatecznych zarysów, które podzieliły je na poszczególne fazy.

Na początku jedyną eskortą były Spitfire'y RAF-u, które miały efektywny zasięg ciągłej eskorty tylko około 280 km - innymi słowy, do Paryża. Kiedy w maju 1943 pojawiły się myśliwce Republic P-47 Thunderbolt, zasięg pozostał bez zmian, gdyż pod tym względem były ograniczone podobnie do Spitfire'ów. Miesiąc później doświadczenie pilotów i modyfikacje wyposażenia umożliwiły eskortowanie bombowców przez P-47 nawet na odległość 370 km, mniej więcej do Bremy.

W lipcu 1943 Thunderboltom umożliwiono towarzyszenie bombowcom do 550 km, nawet przy prowadzeniu walki podczas eskorty. Stało się to możliwe dzięki dodaniu 75-galonowego (284 l) zbiornika pod kadłub, który można było odrzucić po opróżnieniu. Pojemność tych zbiorników zwiększono do 108 galonów (409 l) w sierpniu 1943, powiększając promień działania do 600 km, aż do Hamburga. W lutym 1944 modyfikacje pozwoliły na zainstalowanie zbiornika 150-galonowego (568 l). Dało to Thunderboltom zasięg taktyczny 684 km z takim zbiornikiem pod każdym skrzydłem, rozszerzając zasięg działań aż do Magdeburga. Oczywiście, gdy myśliwce nie pełniły eskorty, ich promień działania znacznie wzrastał i z dwoma zbiornikami P-47 latały nawet za Berlin.

Lockheed P-38 Lightning i North American P-51 Mustang miały większy zasięg niż P-47, ale nie dotarły do 8 AP tak wcześnie. P-38 pojawiły się w Anglii w listopadzie 1943, a P-51 rozpoczęły służbę eskortową w styczniu 1944. P-38 osiągnęły taktyczny zasięg eskorty 940 km, a P-51 z dwoma 108-galonowymi (408 l każdy) zbiornikami pod skrzydłami miały fenomenalny zasięg eskorty 1370 km. Wciąż rosnący promień efektywności myśliwców eskortowych wpływał na różne fazy działań bombowych w bardzo istotnym stopniu. Działalność 8 AP była

podzielona na pięć oddzielnych faz, każda z nich jest zwięźle opisana poniżej.

### **Faza pierwsza**

Ten okres trwał od 17 sierpnia 1942 do 11 grudnia 1942. W tej fazie zasięg operacji był mocno ograniczony, ponieważ siła wrogich myśliwców przewyższała znacznie maksymalną liczbę Spitfire'ów, które RAF mógł przeznaczyć do ochrony amerykańskich bombowców. Obszarami działań podczas tej fazy były: wybrzeże północnej Francji przy Pas de Calais (sięgając w głąb lądu nie dalej jak do Lille), atlantyckie wybrzeże Francji od Brestu na południe i niemieckie instalacje w okolicy Rotterdamu. Był to głównie okres testowania wyposażenia, rozwijania technik i zdobywania doświadczenia bojowego.

### **Faza druga**

Był to okres między 12 grudnia 1942 a 24 lipca 1943 i wtedy zobaczyć można było znaczne rozszerzenie zasięgu misji bombowych. Głównymi celami były północne Niemcy w okolicach Bremy i Kilonii, basen rzeki Sekwany aż do Paryża i francuskie wybrzeże na południe od Brestu. Około połowa nalotów odbywała się wciąż w obrębie poprzedniego obszaru penetracji, a najważniejsze nowe cele ataku to instalacje związane z okrętami podwodnymi na północno-zachodnim wybrzeżu Niemiec, rejon Antwerpii oraz wrogie fabryki w Paryżu i jego okolicach. Był to czas, gdy ofensywa powietrzna weszła w ostatnią fazę. 8 AP zwiększała swoje rozmiary i częstotliwość operacji, a RAF rozpoczął niszczycielską serię masowych nalotów dywanowych na niemieckie miasta.

### **Faza trzecia**

**Ta faza trwała od 25 lipca 1943 do 19 lutego 1944 i odznaczała się wieloma innowacjami technicznymi. Zamontowano pierwsze zbiorniki pod kadłubami P-47, a atakiem na Rostock 25 lipca zwiększono zasięg działań 8 AP. Maksymalna głębokość uderzenia bombowego w tej fazie została osiągnięta w nalocie na Schweinfurt 17 sierpnia 1943. W tym dniu inna grupa B-17 (wyposażona w dodatkowe zbiorniki paliwa), zbombardowała zakłady Messerschmitta w Ratzbonie (Regensburg), na głębokim południu Niemiec, i poleciała do Afryki. Była to pierwsza misja wahadłowa.**

Zasięg eskorty zwiększył się na początku tej fazy, ale główny jego wzrost miał miejsce w styczniu 1944, gdy do P-47 dołączyły Mustangi i Lightningi. W tym miesiącu podstawowe koncepcje użycia eskorty myśliwskiej uległy zmianie. Poprzedni rozkaz "chronić bombowce" został uzupełniony o "ścigać i zniszczyć wroga". Głównymi obszarami ataków podczas Fazy Trzeciej były: północno-zachodnie porty niemieckie, okolice

Hamm i Munster na północ od rzeki Ruhr, Hannover i Brunshwik (Braunschweig), Frankfurt i Schweinfurt oraz Paryż.

Podczas tej fazy Liberatory z Drugiej Dywizji Bombowej przypuściły śmiały i niszczycielski atak na pola naftowe w Ploesti i rumuńskie rafinerie. Startowały z baz w Afryce, każdy samolot z ładunkiem 11 700 l paliwa i 5 000 funtów bomb z opóźnionym zapłonem. Lot odbywał się na wysokości 60-90 m. 1 stycznia 1944 odbyła się potrójna zmiana generałów : Gen. Doolittle przybył z Afryki, by objąć dowództwo 8 AP, Gen. Eaker awansował na dowódcę Śródziemnomorskich Sojuszniczych Sił Powietrznych, a Gen. Spaatz został naczelnym szefem sił powietrznych na tym teatrze działań wojennych jako Dowódca Strategicznych Sił Lotniczych Stanów Zjednoczonych w Europie.

### **Faza czwarta**

Ten okres, od 20 lutego 1944 do 20 czerwca 1944, odznaczał się klęską Luftwaffe, gdyż została tymczasowo obezwładniona serią nokautujących ciosów i inwazją na kontynent. Pokonanie niemieckiego lotnictwa stało się podstawowym zadaniem 8 AP. Głównymi celami stały się: niemieckie montownie samolotów; fabryki podzespołów lotniczych; zakłady łożysk kulkowych; wrogie myśliwce w powietrzu i na ziemi. Głównymi obszarami ataków były: centralne Niemcy od Hanoweru do Berlina i na południe do Lipska; bałtyckie wybrzeże Niemiec na zachód od Szczecina; rejon Hamm i Munster na północ od rzeki Ruhr; okolice Monachium oraz wyrzutnie bomb latających V-1 w Pas-de-Calais.

8 Armia Powietrzna zmieniła taktykę z uniku na prowokowanie w celu wciągnięcia wrogich sił powietrznych w walkę. W rezultacie niemieckie naczelne dowództwo wycofało większość swych myśliwców do obrony wielkich rejonów przemysłowych wewnątrz Niemiec, pozostawiając skromną liczbę maszyn w możliwych rejonach inwazji. 8 AP i inne sojusznicze siły lotnicze były zaangażowane również w szeroki program zapewnienia sukcesu przyczółka, który miał wkrótce powstać w Normandii. Oprócz niemieckiego lotnictwa i przemysłu samolotowego, zakres celów objął także: strategiczne węzły kolejowe, zwłaszcza w północnej Francji, krajach Beneluksu i zachodnich Niemczech; baterie nadbrzeżne; wybrane obiekty marynarki wojennej; wszystkie lotniska w promieniu 210 km od Caen w Normandii. Dzięki powodzeniu tej kampanii Gen. Eisenhower mógł powiedzieć oddziałom inwazyjnym: "Jeśli zobaczycie jakieś samoloty, to się nie martwcie; będą nasze". Największa w historii ludzkości koncentracja wojsk i materiałów oraz sama inwazja odbyły się praktycznie bez oporu nieprzyjacielskiego lotnictwa.

Podczas tej fazy wygrano wojnę powietrzną. Tempo zniszczeń przekroczyło niemieckie możliwości uzupełnień. Wróg stracił dwa zasoby nie do zastąpienia: wyczerpała się rezerwa doświadczonych pilotów, a kilka miesięcy ograniczonej produkcji samolotów podczas kluczowego okresu spowodowało braki, których nie można już było nadrobić.

### **Faza piąta**

W okresie od 21 czerwca 1944 do 8 maja 1945 obszar bombardowań objął całe przemysłowe Niemcy i linie zaopatrzenia dla frontu zachodniego. Rosnąca potęga 8 AP została rzucona przeciwko niemieckiemu przemysłowi naftowemu w momencie, gdy paliwo stało się dla wroga najbardziej nagłą potrzebą. We wzrastającym tempie atakowano wszelki transport, druzgocąc desperackie wysiłki Wehrmachtu, by dostarczyć ludzi i materiały na kurczące się linie frontu.

W kwietniu 1944 szacowana produkcja ropy na terytoriach okupowanych przez Niemców wynosiła 1 350 tys. ton. W czerwcu spadła do 700 tys. ton. Mimo szaleńczych prób Niemców, by naprawić zniszczenia i bronić cele naftowe ogromną koncentracją artylerii przeciwlotniczej i myśliwców, produkcja spadała szybko. Do września 1944, gdy alianckie siły lądowe podeszły do granic Niemiec, produkcja paliw wynosiła już tylko 399 tys. ton i zmniejszyła się jeszcze poniżej tej wartości w marcu 1945. Przed końcem wojny niemiecka produkcja ropy została praktycznie zatrzymana.

Jeszcze na początku 1945 Niemcy wciąż jeszcze mieli sporą liczbę samolotów, lecz efektywność bojowa ich sił powietrznych drastycznie spadła. Nie było dość pilotów, nie było dość paliwa. W dodatku te osłabione siły trzeba było rozdzielić między ochronę strategicznych celów a współpracę z armią. Niemieckie naczelne dowództwo zdawało sobie dobrze sprawę, że straty paliwa z powodu nalotów 8AP oznaczały szybki kres wojny. Jednak próby obrony przed bombowcami kosztowały dużo więcej pilotów i maszyn, niż przynosiły efektów.

Był to decydujący okres wojny i ostateczne rozstrzygnięcie było możliwe w dużej mierze dzięki alianckiemu panowaniu w powietrzu. Pod koniec tej fazy sojusznicze siły lądowe i armie rosyjskie połączyły się, przecinając Niemcy na pół. Luftwaffe została w ten sposób rozdzielona na część północną i południową, z większością samolotów skoncentrowaną na północy w rejonie Hamburga i Berlina i mniejszymi siłami między Wiedniem i Monachium.

Ósma Armia Powietrzna napotkała trzech głównych przeciwników w wojnie powietrznej nad Europą: wrogie myśliwce, artylerię przeciwlotniczą oraz złą pogodę. Pokonała wszystkich. Z tych trzech przeciwności, chociaż opór wroga kosztował wiele istnień i maszyn, to właśnie pogoda miała największy wpływ na efektywność sił bombowych. Wymowną tego ilustracją jest fakt, że podczas pierwszego roku działań 8 AP odmrożenia wyłączyły z walki więcej ludzi niż ogień nieprzyjaciela.

Najgorsza była pogoda uniemożliwiająca latanie, nieraz przez kilka kolejnych dni. Ta sytuacja poprawiła się w znacznej mierze po listopadzie 1943 dzięki użyciu samolotów naprowadzających na cele ("pathfinder"), wyposażonych w radar. Pozwoliło to prowadzić bombardowania mimo mgieł lub chmur, które kryły cel. Jak ważny był to krok, niech świadczy fakt, że w czerwcu 1944 8 AP latała przez 28 z 30 dni. Natomiast od sierpnia do grudnia 1942 dni operacyjnych było 25! Ta liczba wzrosła do 95 dni w całym 1943, a w 1944 do zdumiewającego poziomu 253 dni. W 1945 roku 8 Armia Powietrzna latała przez 80 dni.

Ósma Armia Powietrzna jako pierwsza udowodniła sceptycznemu światu realność i celowość dziennych precyzyjnych bombardowań. Potwierdziła, że ataki w dzień umożliwiały zniszczenie stosunkowo małych celów, np. pojedynczych zakładów, których w nocy nie można było trafić, zobaczyć czy w ogóle zlokalizować. Tych zniszczeń mogła dokonać stosunkowo mała formacja samolotów dzięki wysokiej gęstości zrzutu bomb. To oznaczało, że wrogie zakłady zbrojeniowe nie były nigdzie bezpieczne. Dzielne bombardowania, czy nawet tylko ich groźba, utrzymywała wrogą obronę w stanie ciągłego pogotowia, co angażowało cenne zasoby, potrzebne w innych dziedzinach. Naloty wywierały duży nacisk na siły myśliwskie Luftwaffe i obniżały morale zarówno pilotów, jak i ludności cywilnej.

Dokonania te były poświadczeniem wizji, odwagi i umiejętności małego sztabu oficerów przygotowujących grunt dla 8 AP w 1942 roku. Owocem tamtych wczesnych planów była armia 200 tys. żołnierzy, która była w stanie wysłać nad Niemcy 21 tysięcy lotników w ponad dwóch tysiącach bombowców i prawie tysiącu myśliwców w jednej misji na wigilię Bożego Narodzenia 1944 roku.

Problemy z zaopatrzeniem mnożyły się w tak wielkiej jednostce wojskowej. Dla przykładu, 8 Armia Powietrzna potrzebowała dziennie 600 ton żywności, 20 ton mydła i wiele innych materiałów. Dwa tysiące bombowców zużywało przeciętnie 200 cystern benzyny lotniczej i zrzucało 5000 ton bomb podczas jednej misji. Aż 800 ton wyposażenia było potrzebne do utrzymania i remontów silników, a inne naprawy wymagały 20 tys. ton części i materiałów. Ta infrastruktura była kluczowym

czynnikiem w zapewnieniu ciągłości nalotów, gdyż podczas dalekich misji 25-50% bombowców doznawało uszkodzeń.

Od pierwszej misji 17 sierpnia 1942 do kapitulacji Niemiec 8 maja 1945 minęło 995 dni. W tym czasie zrzucono 701 300 ton bomb na nieprzyjacielskie cele w Europie, w tym 531 771 ton bomb na same Niemcy. 8 Armia Powietrzna zniszczyła 15 439 nieprzyjacielskich samolotów - więcej niż wszystkie inne amerykańskie armie powietrzne w Europie i Afryce razem wzięte. Myśliwce zestrzeliły 5 231 samolotów i zniszczyły 4 207 maszyn na ziemi. Strzelcy pokładowi bombowców stracili 6 001 samolotów. Dalsze tysiące maszyn zostało zniszczonych lub uszkodzonych przez bombardowania strategiczne. Myśliwce zniszczyły 7 487 wagonów towarowych i cystern, a uszkodziły dalszych 25 317, zniszczyły 4 660 lokomotyw i uszkodziły 2 791, zniszczyły 4 882 pojazdów wojskowych i uszkodziły 3 782. We wszystkich typach operacji uczestniczyło 616 900 samolotów, z tego 332 645 ciężkich bombowców. Zużyto 4 mld litrów paliwa. Na terytorium wroga zrzucono także ponad 1 444 280 000 ulotek.

Tempo wojny powietrznej rosło wraz z wielkością 8 Armii Powietrznej. W ostatnim roku wojny w Europie, 8 AP wysyłała średnio 1200 samolotów dziennie na misje i zrzucała przeciętnie co minutę tonę bomb. Podczas gdy dokonania 8 AP niewątpliwie przybliżały koniec wojny, zebrały też swoje krwawe żniwo ludzkich istnień. Liczba ofiar ogłoszona przez 8 AP tuż po kapitulacji Niemiec wyniosła 43 742 lotników zabitych lub zaginionych<sup>2</sup> oraz 1 923 ciężko rannych.

**Personelowi 8 AP przyznano 197 razy dwa najwyższe odznaczenia USA. 13 osób odznaczono Congressional Medal Of Honour za "niesłychane męstwo i nieustraszoną przekraczającą wykonywanie rozkazów w obliczu zagrożenia życia ". 178 żołnierzy 8 AP dostało Distinguished Service Cross (Krzyż za Wyróżniającą się Służbę), a sześciu wyróżniono Oak Leaf Cluster (Epolety Dębowych Liści) do ich DSC za "wyjątkowy heroizm w operacjach wojskowych przeciwko uzbrojonomu wrogowi".**

Niedługo po zwycięstwie w Europie rozpoczęto przygotowania do zaangażowania 8 AP w kampanię przeciwko Japonii. Wiele jednostek tej armii, wyposażonych już w B-29, bazowało na Okinawie, gdy zwycięstwo nad Japonią ostatecznie zakończyło działania wojenne.

---

<sup>2</sup> Po wojnie liczba ta była zweryfikowana i ostatecznie liczbę poległych i zaginionych lotników USA w Europie ustalono na 41 802 żołnierzy.



## 15 Armia Powietrzna

Od początku alianckiego desantu w Afryce Północnej do samego końca wojny w Europie, 15 Armia Powietrzna (15 AP) stosowała oraz udowodniła wartość strategicznych i taktycznych nalotów, takich jak te prowadzone przeciw Niemcom i Japonii. Doświadczenia kampanii na Morzu Śródziemnym oraz lądowań w Tunezji, na Sycylii i we Włoszech pozwoliły zaplanować ogromne przedsięwzięcie lądowania w Normandii, a także prowadzić udaną strategię "żabich skoków" na Pacyfiku.

12 Armie Powietrznej utworzono 20 sierpnia 1942 roku, w Bolling Field, Washington D.C. Z niej później powstała 15 Armia Powietrzna. W tym samym czasie opracowywano w Anglii plany inwazji na Afrykę Północną. Większość jednostek 12 AP pochodziła z dopiero co sformowanej w Anglii 8 Armii Powietrznej, chociaż dowództwo wsparcia lotniczego dla dywizji pancernych generała George'a Patton'a przybyło prosto z USA.

Pomimo wiedzy czerpanej przez generałów amerykańskich z obserwacji sukcesów niemieckich operacji powietrzno-lądowych, aliancka inwazja na Afrykę Północną w listopadzie 1942 była pierwszą okazją przetestowania wsparcia lotnictwa taktycznego i strategicznego. Zdobywane doświadczenia dostarczały przytłaczających argumentów za aktywnym wsparciem powietrznym wszystkich operacji lądowych.

Pierwszym dowódcą lotników w Afryce Północnej był Lt. Gen. James H. Doolittle. Jego następcą został Gen. Carl Spaatz, późniejszy Głównodowodzący Sił Powietrznych USA, który kierował nimi podczas kampanii bombardowań strategicznych w Europie. Ostatecznie pod koniec 1943 roku dowództwo 12 AP przejął Lt. Gen. John K. Cannon. Wtedy została ona rozdzielona na 12 (taktyczną) i 15 (strategiczną) Armie Powietrznej. Pod jego przywództwem 12 AP walczyła nad Sycylią i Włochami, torując drogę alianckim armiom inwazyjnym.

Operacja "Strangle", w której 12 i 15 Armie Powietrzne połączyły swoje wysiłki w rzymskiej fazie wojny we Włoszech, dostarczyła wielu przykładów wsparcia, które lotnictwo mogło nieść wojskom naziemnym przez niszczenie zaopatrzenia i linii komunikacyjnych wroga. Wraz z przesuwaniem się walk we Włoszech na północ samoloty obu armii nadal krzyżowały niemieckie plany rajdami na dolinę Padu i alpejską przełęcz Brenner. Dzięki tym nalotom komunikacja między Rzeszą a niemieckimi wojskami we Włoszech niemal przestała istnieć.

Po wydzieleniu jednostek ciężkich bombowców z 12 AP powstała 15 AP, kierowana przez Gen. Nathan'a F. Twining'a. W ciągu osiemnastu

miesiące swoich działań (od 1 listopada 1943 do 8 maja 1945) 15 AP wielce przyczyniła się do całkowitego i ostatecznego pokonania wroga przez zniszczenie niemieckiego przemysłu, produkcji paliw i komunikacji na południu Europy.

Unicestwiła ona produkcję paliw w swoim zasięgu działania na południu Europy. Ograniczyło to zasoby tego surowca europejskich państw Osi o 50%. Począwszy od nalotów na Ploesti, lotnicy 15 AP bombardowali przemysł paliwowy w takich miastach, jak Wiedeń, Bruksela (Most-Czechy), Blechhammer (Blachownia Śląska) i Ruhland (płd. Niemcy). Tam opór wroga był zacięty: przeciwnikami były samoloty Luftwaffe, zasłony dymne i jedne z największych znanych koncentracji artylerii przeciwlotniczej.

Pierwszym atakiem w skoordynowanej kampanii, mającej na celu pozabawienie Niemców paliwa, był nalot 15 AP na instalacje kolejowe w Ploesti 5 kwietnia 1944. Spowodowane wtedy uszkodzenia i następne ataki na to miasto wielkich rafinerii przekonały sztabowców, że ciężkie bombardowania mogą być wykorzystywane z powodzeniem przeciwko instalacjom paliwowym. Wtedy ten surowiec uzyskał najwyższy priorytet w strategicznych nalotach alianckich bombowców na Niemcy. Cele atakowano nie tylko w dobrą pogodę. Korzystając z najnowocześniejszych osiągnięć techniki, uzyskiwano dobre wyniki w bombardowaniu bez widoczności celu.

Ale zanim kampania "antypaliwowa" mogła osiągnąć ostateczny skutek, podstawowym celem strategicznych sił lotniczych było zapewnienie całkowitego panowania w powietrzu. Dzięki temu zadanie zniszczenia gospodarki wroga mogło być wykonane bez odstraszących strat. W 1944 około połowa potencjału produkcyjnego samolotów myśliwskich znajdowała się w zasięgu 15 Armii Powietrznej. Wtedy narodził się plan operacji "Pointblank".

Ciężkie bombowce przeprowadziły ataki na kompleks przemysłowy w Wiener Neustadt i jego podzakłady, nawet tak odległe, jak Brasov w Rumunii. Zaatakowano też wielką fabrykę w Ratzbonie (Regensburg), gdzie produkowano m.in. Me-109, oraz kompleks wytwarzający dwusilnikowe myśliwce w Budapeszcie. Do maja 1944 niemiecka produkcja lotnicza na wielką skalę już nie istniała, a myśliwce Luftwaffe były wytwarzane w rozproszonych fabryczkach, co owocowało obniżoną jakością i efektywnością pracy. Do czasu, gdy III Rzesza odzyskała potencjał produkcyjny, Luftwaffe uległa przytłaczającej przewadze liczebnej i jakościowej, a braki paliwa i pilotów wyeliminowały ją jako istotny czynnik walki powietrznej.

W tym samym czasie rozstrzygała się też kampania przeciwko transportowi wroga – toczona często w cieniu innych operacji, ale nigdy

przez nie nie zdominowana. Amerykańskie wojska lądowe we Włoszech i Francji, kroczące naprzód armie rosyjskie w południowo-wschodniej Europie, a także jugosłowiańscy, czechosłowaccy i włoscy partyzanci byli w znacznym stopniu wspomagani przez szeroko prowadzone ataki 12 i 15 AP na cele komunikacyjne. Kulminacja kampanii nastąpiła w grudniu 1944. Lightningi, Thunderbolty i Mustangi niszczyły mosty, tory i nasypy. W atakach na zatłoczone stacje kolejowe i przez ostrzeliwanie pociągów w ruchu zniszczono dużą liczbę lokomotyw i taboru oraz zapasów i wyposażenia.

Wykorzystując wypracowane techniki współpracy z wojskami lądowymi, 15 AP często wspierała siły naziemne podczas kampanii włoskiej, począwszy od przygotowań do lądowania pod Anzio. Nigdy wcześniej wysiłek ciężkich bombowców nie był tak duży jak w październiku 1944, kiedy wspierały ofensywę V Armii, która ugrzęzła w Apeninach. 15 kwietnia 1945 r. 15 AP wysłała 98% dostępnych samolotów, by atakowały podejścia do Bolonii, co było jej największym wysiłkiem w historii.

Poza atakami na przemysł, komunikację i paliwa, 15 AP prowadziła dużo działań mających na celu ratowanie i ewakuowanie załóg zestrzelonych nad terytorium nieprzyjaciela. Żadna inna armia powietrzna nie odzyskała tak wielu zaginionych lotników, ani nie inicjowała prób ucieczki z tak wielu krajów. Do 8 maja 1945 przez linie przeciwnika powróciło 5998 osób: drogą powietrzną, wodną lub lądową. Podczas ponad 300 udanych operacji zabierano ludzi z Tunezji, Włoch, Francji, Szwajcarii, Grecji, Albanii, Bułgarii, Rumunii, Węgier, Jugosławii, Polski, Czechosłowacji, Austrii i Niemiec.

Od swojego powstania, 15 AP zniszczyła około 50% mocy produkcji ropy naftowej w Europie i podobny procent niemieckiego potencjału produkcji myśliwców. W tym samym czasie niszczyła wrogi system transportu w ponad połowie niegdyś okupowanej Europy. Zrzuciła 303 842 tony bomb na cele w 12 krajach. Personel bojowy wykonał 148 955 misji bombowych i 87 732 misje myśliwskie przeciwko nieprzyjacielowi.

Te wspaniałe zasługi zostały osiągnięte nie bez poświęcenia istnień wielu odważnych ludzi i utraty 3 364 samolotów. 15 Armia Powietrzna przeszła do historii lotnictwa ustanawiając wiele rekordów, m.in. liczby bojowych samolotów wysłanych na jedną misję oraz najdłuższej w amerykańskim lotnictwie misji bombowca typu B-24 Liberator.

## 9 Armia Powietrzna

### Kampania w Afryce Północnej

Zbombardowanie Ploesti w czerwcu 1942 roku przez Oddział Halverson'a (the Halverson Detachment), małą jednostkę samolotów typu B-24, było pierwszym amerykańskim uderzeniem powietrznym skierowanym przeciwko Niemcom. Ta pierwsza jednostka lotnicza rozrosła się później w Bliskowschodnie Siły Powietrzne (Middle East Air Force - MEAF), a ostatecznie w 9 Armię Powietrzną (9 AP).

W nocy 12 czerwca 13 załóg wystartowało z Egiptu, mając do przebycia około 4 200 km. Celem bombowców była rafineria Astra-Romana z zakładami zlokalizowanymi w okolicach Ploesti i pobliskiej Konstancy. Bomby miano też zrzucić na okoliczne magazyny i zbiorniki. Cała trzynastka Liberatorów odnalazła cel i szczęśliwie opuściła terytorium wroga, jednakże spowodowane przez nie straty i uszkodzenia były bardzo małe. Tylko 4 samoloty wróciły do bazy. Pozostałe były internowane w Turcji bądź lądowały na Bliskim Wschodzie.

Od czerwca 1942 do września 1943 roku 9 AP działała na Bliskim Wschodzie. Wykonała w tym okresie dwa naloty na obiekty naftowe w Ploesti, odcinała oddziały Osi w Afryce od dostaw zaopatrzenia i uzupełnień oraz wspierała brytyjskie wojska podczas niemieckiej ofensywy na Egipt. Później realizowała szeroki wachlarz zadań atakując Sycylię i Włochy razem z Północno-zachodnio-afrykańskimi Siłami Powietrznymi (Northwest African Air Force – NAAF).

23 czerwca 1942 roku Maj. Gen. Lewis H. Brereton, głównodowodzący 10 Armii Powietrznej otrzymał rozkaz wylotu do Kairu w celu objęcia dowództwa Sojuszniczych Sił Powietrznych na Bliskim Wschodzie. Brereton przybył do Kairu 28 czerwca z 60 oficerami, 165 podoficerami i siedmioma B-17. Bliskowschodnie Siły Powietrzne Armii Stanów Zjednoczonych powstały oficjalnie 28 czerwca, chociaż 9 AP istniała, na papierze, już od 8 kwietnia 1942.

Latem 1942 Bliskowschodnie Siły Powietrzne były wyposażone głównie w ciężkie bombowce. Wojska brytyjskie i niemieckie przygotowywały się do ciężkich walk, które miały być toczone jesienią, tak więc było mało okazji do wsparcia naziemnego. Trwała natomiast bitwa o zaopatrzenie, która wymagała bombardowań strategicznych. Wkrótce po przybyciu na Bliski Wschód Gen. Brereton podzielił swoje lotnictwo na dwie duże grupy: jednostki bojowe i pomocnicze. Oddział Halverson'a i 9 Dywizjon Bombowy połączyły się w Pierwszą Grupę Tymczasową z Col. Halverson'em jako głównodowodzącym. Bombowce średnie i myśliwce

przybyły w lipcu, a weszły do walki dopiero 16 sierpnia, gdy zbombardowały Mersa Matruh.

Pierwsza Grupa Tymczasowa skupiła uwagę na hitlerowskich portach-bazach zaopatrzenia w Tobruku i Benghazi. Od 29 lipca do 30 sierpnia amerykańskie ciężkie bombowce przeprowadziły ponad 115 udanych nalotów w ścisłej współpracy z brytyjskim wywiadem i rozpoznaniem, które mogły dostarczyć informacji o konwojach, portach itp. Bombowce atakowały konwoje formujące się w portach Grecji i Krety, podczas rejsu oraz w Tobruku i Benghazi. Między 8 a 22 lipca bombowce USA zrzuciły prawie 400 ton bomb podczas 207 lotów, przeprowadzonych w większości poza zasięgiem RAF. Już 10 sierpnia generał Brereton meldował, że choć rzadko w jednym nalocie brało udział więcej niż 25 maszyn, to wykorzystanie przez wroga potencjału Benghazi, Tobruku i Matruh zredukowano do 60%.

Podczas kampanii na Pustyni Zachodniej 9 AP wniosła swój wkład do wybitnych osiągnięć Sił Powietrznych USA w tej wczesnej fazie wojny. Ciężkie bombowce przybyły na Bliski Wschód wiosną 1942 w najtrudniejszym dla aliantów czasie i miały swój udział w obronie Kanału Sueskiego przed wojskami Osi. Ich misją było uniemożliwienie Niemcom wkroczenia do Egiptu i przez naloty na porty odcięcie ich od dostaw zaopatrzenia i uzupełnień. 9 AP wspierała też skutecznie alianckie operacje lądowe (w tym bitwę od El-Alamein). B-24 atakowały cele strategiczne w południowej Europie, porty załadunku i rozładunku oraz konwoje Osi na pełnym morzu. Misje te odegrały ważną rolę w pozbawieniu Rommla posiłków i zaopatrzenia, przyczyniając się do jego ostatecznej klęski.

Wsparcie lotnicze dla brytyjskiej VIII Armii zapewnione przez grupy myśliwców i średnich bombowców USA było także znaczącym czynnikiem w alianckiej ofensywie. Myśliwce 9 AP wylatały 10-16% wszystkich wykonanych misji i zaliczyły około 40% wszystkich zwycięstw powietrznych. Podczas ofensywy w Cyrenajce amerykańskie myśliwce przeprowadziły już 25% ogółu lotów, a do zdobycia El-Agheila wykonywały 33%, a czasem 50% wszystkich lotów.

### **Inwazja na Sycylię i Włochy**

12 listopada 1942 roku MEAF oficjalnie przemianowano na 9 Armie Powietrzną. 4 grudnia 1942 roku 24 Liberatorzy zaatakowały Neapol i jego port. Był to pierwszy amerykański atak na terytorium Italii, rozpoczynający przygotowania aliantów do inwazji Włoch. Od tego czasu do czerwca 1943 zakres działania 9 AP obejmował takie włoskie porty, jak Palermo, Neapol czy Messyna, aby zlikwidować punkty wrogiego oporu w Trypolisie, Tunezji i na Sycylii. Na przykład 18 kwietnia 1943 dwanaście bombowców

B-24 i 49 myśliwców P-40 z 9 AP zbombardowało lotnisko Catonia na Sycylii, niszcząc 74 niemieckie transportowce i myśliwce eskorty, a uszkodzając 21. Do czerwca 1943 roku skoordynowane ataki 9 i 12 AP osiągnęły apogeum w momencie poddania się Pantellerii.

Nieprzyjacielskie lotniska i sieć komunikacyjna na Sycylii zostały zmasakrowane przez obie armie powietrzne w lipcu 1943 w trakcie przygotowań do inwazji na tę wyspę. Do końca miesiąca nie było już na Sycylii ani jednego sprawnego samolotu myśliwskiego Osi. Podczas czterech tygodni do 26 lipca samoloty USA wykonały 12 583 loty zrzucając 12 460 ton bomb, niszcząc 342 wrogie samoloty na pewno oraz 54 prawdopodobnie, prawdopodobnie zatopiły też trzy wrogie statki, a uszkodziły jeszcze 10 - wszystko to przy stracie tylko 190 maszyn.

9 lipca, gdy nastąpił desant na Sycylię, lekkie i średnie bombowce zaatakowały obiekty na południowym wschodzie wyspy. Alianckie samoloty utrzymały niebo prawie całkowicie wolne od wrogich myśliwców i bombowców, gdy flota zaczęła wylądowywać ludzi i ładunki. Z przybyciem konwojów ataki lotnicze na cele naziemne przybrały na intensywności. Tylko 10 lipca Lightningi P-38 i Invadery A-26 wykonały 222 loty myśliwsko-bombowe przeciw liniom komunikacyjnym, transportowi motorowemu i innym celom. Podczas osłony myśliwskiej dla lądujących sił wykonano ogółem 1 200 lotów.

Działania powietrzne osiągnęły szczyt 19 lipca 1943, gdy na wybrane cele wojskowe w Rzymie przeprowadzono najcięższy dotąd nalot dzienny. Podczas tego ataku 272 ciężkich i 249 średnich bombowców zrzuciło 1 101 ton bomb. We wczesnej fazie kampanii włoskiej 9 AP odgrywała aktywną rolę, wspierając działania naziemne. Akcje lotnicze wspierające inwazję na Włochy oparto na doświadczeniach zdobytych podczas kampanii w Tunezji i na Sycylii. W ciągu 6 tygodni przed 29 września 1943 amerykańskie bombowce i myśliwce z NAAF i 9 AP wykonały 17 046 lotów i zrzuciły 15 338 ton bomb w precyzyjnych nalotach dziennych. Podczas tych działań zniszczono 544 nieprzyjacielskie samoloty, 119 prawdopodobnie, a 172 uszkodzono. Straty własne wyniosły 187 maszyn.

### **Nalot na Ploesti**

Aby odciąć Niemców od rumuńskiej ropy i w ten sposób załamać niemiecką ofensywę w Rosji, a także w celu wsparcia przyszłej inwazji na Włochy, 1 sierpnia 1943 przeprowadzono pierwszy na dużą skalę nalot na Ploesti. Był to wspólny wysiłek 8 i 9 Armii Powietrznych. W rejonie Ploesti przetwarzano całą rumuńską ropę naftową – jedną trzecią ogólnego paliwa państw Osi. Kluczowe elementy głównych rafinerii musiały zostać

zniszczone w stopniu uniemożliwiającym natychmiastowe wznowienie produkcji.

Zdecydowano się na atak z niskiego pułapu, chociaż załogi nie były przeszkolone w takiej taktyce, a B-24 nie całkiem się do tego nadawały. Był to pierwszy masowy nalot ciężkich bombowców z niskiego pułapu na silnie broniony rejon przemysłowy wroga. Bez osłony myśliwskiej, 177 Liberatorów wystartowało z Benghazi w Płn. Afryce. Ukończenie misji wymagało przebycia około 3 200 km. Użyto bomb z opóźnionym zapłonem, aby uniknąć uszkodzeń własnych samolotów od eksplozji oraz aby rejon ataku był niebezpieczny dla strażaków jeszcze przez kilka godzin po nalocie. Użyto też ładunków zapalających w celu wzniesienia pożarów. W akcji stracono 53 samoloty, a 55 zostało uszkodzonych. 440 lotników poległo lub zaginęło, a 79 zostało internowanych. Zniszczono 46% mocy przerobowej rafinerii (3 925 000 ton paliwa). Wszystkie rezerwy produkcyjne unieruchomiono na przynajmniej 6 miesięcy a w zbiornikach zniszczono ponad 162 000 ton benzyny.

### **Przebazowanie do Anglii**

We wrześniu 1943 roku 9 AP przeniesiono do Wielkiej Brytanii, a 15 października utworzono z niej armię taktyczną wyposażoną w myśliwce oraz lekkie i średnie bombowce. Dowodził nią nadal Gen. Brereton. Od 1 maja 1944 do 6 czerwca 1944 roku wykonała ona ponad 35 000 lotów - ponad tysiąc dziennie – w ramach przygotowań do inwazji w Normandii. Jej celami były wrogie lotniska, instalacje kolejowe, transport, baterie nadbrzeżne, linie komunikacyjne i mosty na terenie rozciągającym się od Holandii po Pireneje.

Zadaniem 9 AP jako taktycznego ramienia USAF w Anglii było zdobycie panowania powietrznego nad Europą przez ciągłe ataki przeciwko nieprzyjacielskim samolotom na ziemi i w powietrzu oraz przeciwko wrogim obiektom. 9 AP miała też uniemożliwiać wrogim oddziałom i zaopatrzeniu przemieszczanie się do teatru działań lub w jego obrębie, jak również miała uczestniczyć w łączonych operacjach powietrzno-lądowych. B-26 Marauder był głównym średnim bombowcem na zachodnim froncie. Myśliwce, to między innymi P-51 Mustang, P-38 Lightning i P-47 Thunderbolt.

Pierwsze operacje 9 AP na Europejskim Teatrze Działań były skierowane przeciw lotniskom i obiektom Luftwaffe na wybrzeżu Francji, Belgii i Holandii. Do lata 1943 Niemcy wybudowali tam kilkaset dużych lotnisk, z których myśliwce atakowały formacje amerykańskich bombowców podczas przekraczania kanału La Manche. Gdyby myśliwce te wyprzeć znad wybrzeża, bombowce USAF mogłyby dalej lecieć

bezpiecznie, z mniejszymi stratami, zrzuciłyby więcej bomb na cele. Pod koniec roku 1943 niebo nad brzegami kanału było w rękach aliantów.

Innym zadaniem 9 AP podczas pierwszych sześciu miesięcy działań było zniszczenie wyrzutni bomb latających, które Niemcy budowali wzdłuż wybrzeża Normandii i koło Calais. Ciągłe naloty na te obiekty, od grudnia 1943 do wiosny 1944, zmusiły Niemców do porzucenia planów masowego wystrzeliwania V-1 ze stałych wyrzutni i do konstruowania wyrzutni mobilnych. W rezultacie skala użycia bomb latających była zbyt mała, by wpłynąć na losy wojny.

Od kwietnia do czerwca 1944, 9 AP zaangażowała się w przygotowania do inwazji w Normandii. Bombardowano i ostrzeliwano niemieckie lotniska i linie komunikacyjne, atakowano mosty, przeprowadzano akcje rozpoznania taktycznego i fotograficznego oraz planowano skoordynowane operacje powietrzno-lądowe. Przez kilka miesięcy starano się całkowicie wyeliminować Luftwaffe z rejonu walk i zniszczyć sieć transportową wroga, aby niemieckie posiłki nie były zdolne przybywać wystarczająco szybko, żeby zatrzymać aliancką ofensywę.

Kampania przeciwko mostom była dla aliantów bardzo ważna. Dwie wielkie francuskie rzeki tworzą prawie kąt prosty zawierający Normandię i Bretanię - Sekwana od Paryża do Hawru i Loara od Orleanu do Nantes. Poza przerwą między Paryżem a Orleanem cały ruch do obszaru stworzonego przez te rzeki musiał odbywać się przez mosty kolejowe i drogowe. W maju 1944 9 AP doprowadziła do zniszczenia wszystkich głównych mostów na Sekwanie od Paryża do Hawru. To uniemożliwiło szybkie przetrzymanie sił z Pas de Calais na północ oraz na wschód do Normandii.

## **Od Normandii do Ardenów**

6 czerwca 1944 9 AP odcięła przerwę Paryż-Orlean od Beaugency do Nantes, w ten sposób całkowicie izolując pole walki. W dniu „D” 9 AP zapewniała także osłonę powietrzną nad plażami desantu i nad konwojami zdążającymi w ten rejon. Eskortowała też bombowce i desant powietrzny, przeprowadzała misje rozpoznawcze i atakowała mosty, węzły kolejowe i inne obiekty strategiczne. Lotnictwo transportowe tej armii użyło 1 662 samolotów i 512 szybowców. Około 17 260 żołnierzy wylądowało za liniami wroga, razem z 110 jeepami, 504 działami i moździerzami oraz ponad 2 milionami funtów ekwipunku wojennego i zaopatrzenia, ze stratą tylko 41 samolotów (nie licząc szybowców). Do końca tego dnia 9 Armia Powietrzna wykonała 4 700 lotów.



Przydzielone wojskom alianckim samoloty myśliwskie i myśliwsko-bombowe, będąc w stałej łączności, niszczyły cele wojskowe i przeprowadzały rozpoznanie. Bezpośrednia łączność radiowa z własnymi czołgami umożliwiała im niszczenie wrogich oddziałów pancernych i artylerii. Gdy powstrzymano oddziały amerykańskie pod St. Lo, 9 AP dała nieocenioną pomoc nową techniką bombardowania dywanowego. 25 lipca 1944 r. bardzo dużym skupieniem bomb zbombardowano pas 225 na 6 300 m między Periers a St. Lo. Ta koncentracja bomb zaskoczyła Niemców i zdemoralizowała ich. Psychologiczny efekt zrzucenia 3 400 ton bomb był ogromny, a 1 Armia mogła kontynuować natarcie.

Między 13 a 18 sierpnia 1944, Niemcy podjęli pierwszą dużą próbę wyrwania się z kleszczy utworzonych przez marsz 3 Armii na północ z Alecon na Argentan i natarcie Brytyjskiej 2 Armii na południe na Falaise. Ciągłe ataki Thunderboltów zmusiły ich jednak do odwrotu i próby przekroczenia Sekwany. Samoloty miały powstrzymać tę ucieczkę. W obliczu potężnych uderzeń z powietrza, Niemcy zaczęli się poddawać lotnikom 9 AP. Pewnego razu oddział około 400 Niemców zaczął wymachiwać białymi flagami na widok myśliwców szykujących się do ataku. Lotnicy podali kontroli lotów lokalizację jeńców i krążyli nad nimi aż do przybycia amerykańskich wojsk lądowych.

W sierpniu 1944 Gen. Brereton został dowódcą Połączonych Sił Powietrznych (Combined Airborne Forces), a jego następcą na stanowisku dowódcy 9 AP do końca wojny został Maj. Gen. Hoyt S. Vandenberg.

Nieocenioną pomoc oddziałom lądowym świadczyły Taktyczne Zgrupowania Powietrzne (Tactical Air Command - TAC) przydzielone do różnych armii. 9 TAC przydzielono do Pierwszej Armii, 19 TAC do Trzeciej Armii Patton'a, 29 TAC do 9 Armii, a 1 TAC (tymczasowo) do 6 Armii. Te zgrupowania taktyczne pracowały bezpośrednio z wojskami lądowymi, do których je przydzielono, i w znacznym stopniu wspomagały ich natarcie. Dla przykładu, od sierpnia do grudnia 1944 roku, gdy Trzecia Armia parła przez Francję, Gen. Patton zostawił swoje prawe skrzydło odsłonięte podczas marszu wzdłuż północnego brzegu Loary. Około 30 tys. żołnierzy Wehrmachtu na południe od rzeki, którzy mogli wyjść na tyły Trzeciej Armii, było powstrzymanych przez myśliwce i lekkie bombowce z 19 TAC. Hitlerowcy byli atakowani za każdym razem, gdy próbowali się zorganizować do bitwy. Choć nigdy Niemcy nie weszli w kontakt z większą jednostką lądową, to nie byli w stanie utrzymać swoich pozycji i 20 tys. żołnierzy poddało się dowódcy 19 TAC, gen. Weylandowi, we wrześniu 1944.

Podczas ofensywy Pattona 9 Zgrupowanie Lotnictwa Transportowego (Troop Carrier Command) miało za zadanie dostarczać

benzynę, żywność i amunicję oddziałom lądowym, które posuwały się tak szybko, że zaopatrzenie lądem nie mogło za nimi nadążyć. Samoloty C-47, a nawet ciężkie bombowce, startowały z Anglii wyladowane pięciogalonowymi kanistrami benzyny oraz innym niezbędnym zaopatrzeniem. Dostarczały swój ładunek i w drodze powrotnej zabierały rannych. Około 11 900 pacjentów ewakuowano z Normandii przed przełamaniem pod St. Lo, a Zgrupowanie Lotnictwa Pomocniczego (Air Service Command) ewakuowało 26 347 osób od 11 czerwca do 30 września 1944.

Wielkie zasługi miało też 9 Zgrupowanie Wojsk Inżynieryjnych (Engineer Command) za wspaniałą pracę utrzymania sprawności samolotów podczas kampanii we Francji. W dniu „D” saperzy lotnictwa lądowali na przyczółku pod ciężkim ogniem moździerzowym, razem z ciężarówkami, buldożerami, narzędziami i materiałami do przygotowania pasa startowego. Saperzy sami musieli wywalczyć sobie drogę do wybranego wcześniej terenu. 72 godziny później amerykańskie samoloty już korzystały z lotniska. Lotnisko awaryjne można było przygotować często już w sześć godzin, a lotnisko z twardą nawierzchnią w ciągu 3-8 dni. Pomimo imponującego tempa natarcia, pasy startowe były zawsze nie dalej niż 100 mil od linii frontu, a często nawet 5 mil od pola bitwy. Od dnia „D” do 27 września 1944, 9 Zgrupowanie Wojsk Inżynieryjnych zbudowało 98 lotnisk w zachodniej Francji. Była to liczba wystarczająco duża, by pozwolić na przerzucenie wszystkich jednostek operacyjnych 9 AP z Anglii na kontynent.

Wojska Patton'a kontynuowały natarcie aż do osiągnięcia Linii Zygfryda. Na północy, Armie Pierwsza, Dziewiąta oraz Brytyjczycy ciągle szły naprzód. Pod koniec 1944 roku, ze względu na niekorzystną pogodę, działania 9 AP ograniczały się głównie do rozpoznania taktycznego i fotograficznego, nocnych bombardowań i działań myśliwsko-bombowych.

17 grudnia 1944 Niemcy rozpoczęli kontratak w Ardenach. Ofensywa miała zmniejszyć nacisk wywierany przez armie Pierwszą i Trzecią na północy i południu. Pogoda była bardzo zła i alianckie maszyny nie mogły działać. W dzień Nowego Roku Luftwaffe przeprowadziła akcję „Bodenplatte”, jedną z ostatnich dużych operacji, atakując alianckie lotniska. Alianci stracili na ziemi 127 samolotów, a 133 zostały uszkodzone. Niemcy stracili 200 maszyn.

Po polepszeniu pogody osłona powietrzna Aliantów znów była doskonała. Nie dopuszczano żadnego zaopatrzenia do wroga, którego zapasy benzyny były i tak bardzo skąpe dzięki atakom na przemysł naftowy. W sumie podczas czterech tygodni bitwy w Ardenach alianci stracili 592 samoloty, z czego 50 w powietrzu. Zgłoszono natomiast 1 392

samoloty wroga jako zniszczone na pewno, a 129 prawdopodobnie oraz 418 uszkodzonych. Myśliwce bombardujące przerwały linie kolejowe w 650, a główne drogi w 161 miejscach. Do 27 stycznia bitwa w Ardenach została zakończona, a Niemcy ponieśli srogą porażkę, która oznaczała koniec Luftwaffe.

### **Atak na III Rzeszę**

22 lutego 1945, przeprowadzono operację "Clarion", wymierzoną przeciw przeciążonej już niemieckiej sieci transportowej. Ponad dziesięć tysięcy alianckich samolotów zaatakowało 200 celów rozrzuconych na powierzchni 650 tys. km kw: zawiadownie, stacje rozrządowe, węzły głównych linii, nasypy, mosty, wiadukty, lokomotywownie i małe rozwidlenia. Samoloty myśliwskie i myśliwsko-bombowe zaatakowały tabor kolejowy. W rezultacie niemiecka produkcja zbrojeniowa została ograniczona o połowę, a ruch kolejowy zmniejszono o 90%. Operacja "Clarion" oznaczała koniec mobilności niemieckich armii na dużą skalę.

Jednym z ostatnich bastionów było zagłębienie Ruhry, jedno z największych na świecie arsenałów i centrów przemysłowych. 9 AP miała odciąć ten teren od reszty Niemiec i zniszczyć rozbudowaną sieć transportową wewnątrz niego. Ataki lotnicze rozpoczęto pod koniec lutego na linię mostów: od Bremy na południe do Marburga, potem na południowy zachód do Koblencki nad Renem. W czterdziestu nalotach przeprowadzonych przez 1 800 ciężkich i średnich bombowców zniszczono lub uczyniono nieprzejezdnymi 14 z 16 mostów na linii izolacji. Bomby przerwały tory prowadzące do dwu ocalałych 24 marca 1945 roku.

W tym dniu żołnierze 1 Armii Powietrzno-Desantowej, przetransportowani w silnie eskortowanych samolotach i szybowcach 9 Zgrupowania Lotnictwa Transportowego oraz RAF, rozpoczęli lądowanie na drugim brzegu Renu na północ od rzeki Ruhry. Przez 72 godziny poprzedzające lądowanie, ciężkie i średnie bombowce USAF wykonały 2 090 lotów bojowych w 56 nalotach na punkty oporu. W dniu desantu, samoloty aliantów wykonały ponad 7 000 lotów nad polem bitwy i w rejonie ograniczonym linią izolacji od Bremy do Koblencki. Przez cały dzień 9 AP dawała bezpośrednie wsparcie lądującym wojskom, uderzając na wroga centra komunikacji, pozycje artylerii i moździerzy, wysunięte pozycje i umocnienia. Straty alianckie wyniosły 2% spadochroniarzy i 3% wśród oddziałów przewożonych szybowcami. Na ziemi znalazło się 14 365 ludzi, 109 ton amunicji i materiałów wybuchowych, 695 pojazdów, 113 sztuk artylerii oraz 765 sztuk innego wyposażenia i zaopatrzenia.

Od października 1943 do maja 1945 9 AP zrzuciła 239 213 ton bomb i wystrzeliła 74 299 865 pocisków oraz 13 959 rakiet. Ceną była śmierć 1 529 ludzi. Rannych zostało 1 262 lotników, a 1 910 zaginionych. Stracono 2 944 samoloty, z tego 2 139 myśliwców. Wykonano ponad 368 500 lotów niszcząc 4 186 samolotów na pewno, 365 prawdopodobnie, a uszkodzając 2 768.

Te zasługi dały emblematowi 9 AP - skrzydlatej dziewiątce – kluczowe miejsce wśród odznak jednostek USAAF, które wyróżniły się podczas służby nad polami bitewnymi Europy i Bliskiego Wschodu.

## **CZEŚĆ II**

# **WSPOMNIENIA Z POLSKI**

## **Dwudziestego pierwszego czerwca 44 roku...**

Wdziera się przez obłoki rosnący huk motorów.  
Drżą po chałupach szybki... ścielą się nagle brzozy...  
W podniebnym poligonie chmur- słońca- samolotów  
Wojenna śmierć (ćma lotna...) śladem pocisków krąży.

Pędzi na Wschód w ulewie szalejących błysków –  
Przeogromna kolumna przyjacielskich maszyn!  
Za nią grzmi artyleria namiarem z lotniska  
Wspierana myśliwcami pod bojowy zaczyn...

Wtem iskry i już płomień od końca kolumny!  
(Czyżby zapowiedź klęski męznego oporu?)  
Nim uderzą o ziemię szczątki bratniej trumny  
Zakołyszają pod niebem listki spadochronów...

Cichnie grzmot. Znika w dali klucz „żelaznych ptaków”.  
Zawracają eskadry zuchwałej pogoni...  
...Kto poległ? Kto ocalał z podniebnego szlaku?  
Gdzie zgarnął wiatr podlaski białe spadochrony?

Hej! Już dudni od szosy obława pościgu!  
Wywiadowczy samolot pikuje nad rzeką?...  
A od NAS przez zarośla i bagniste ługi –  
Galopuje Zwiad Konny... – Ocalenie zbiegów!

Czy TAM – w dalekim kraju – cudzoziemska matka  
Śledzi szeptem modlitwy lot w śmiertelną pustkę?...  
...Czy przez otchłań przestrzeni ta matka dostrzeże  
na ranie swego syna – polskiej chłopki chustkę?...

*Z „Wojennego Notatnika Sanitariuszki”*

*„Marta”*

## Amerykański partyzant

Alfred Lea mieszka w Houston. Jest Teksaszczykiem z krwi i kości, ale na jego osobistym papierze listowym widnieje polski orzeł. Jeszcze ciekawszy jest napis pod orłem: „34<sup>th</sup> Regt. AK”. Lea nie ma krewnych w Polsce, nie należy do stowarzyszeń przyjaciół Polonii czy towarzystwa sympatyków Armii Krajowej, nie jest też historykiem. Skąd zatem wzmianka o 34 Pułku Piechoty AK?

21 czerwca 1944 roku, jak każdego dnia wojny, południowo-wschodnia Anglia tętni życiem długo przed wschodem słońca. Na lotniskach stacjonującej tam 8 Armii Powietrznej Stanów Zjednoczonych w światłach reflektorów i latarek mechanicy krzątają się przy gotowych do startu maszynach. Z samochodów-cystern napelniane są zbiorniki paliwa. Załogi od dawna już nie śpią, czekają na odprawę. Alfred Lea jest członkiem jednej z wyznaczonych do lotu załóg „Latających Fortec” B-17. Pełni funkcję nawigatora.

W sali odpraw ze szczególną niecierpliwością wszyscy czekają na odsłonięcie olbrzymiej mapy Europy. Na niej zawsze grubą czerwoną taśmą była wyznaczona trasa przelotu i cel dnia. 21 czerwca wyjątkowe napięcie było spowodowane dziwnymi przygotowaniem do misji.

Już kilka dni wcześniej zabroniono żołnierzom kontaktować się z kimkolwiek poza bazą. Bombowce zostały nietypowo wyposażone. Każda miała dodatkowy zbiornik paliwa w komorze bombowej, a w tyle kadłuba umieszczono specjalistyczne wyposażenie do obsługi myśliwców Mustang. Do niektórych załóg przydzielono pasażerów - mechaników obsługujących na co dzień myśliwce, które miały towarzyszyć Latającym Fortecom do miejsca ich przeznaczenia. Zarówno mechanicy, jak i dodatkowy sprzęt, mieli być potrzebni tam, dokąd zmierzały samoloty. Misja była nie tylko tajna, ale i polityczna, gdyż lotnikom kazano zabrać mundury galowe, w których mieli wsiąść z bombowców w miejscu przeznaczenia.

W sali odpraw kurtyna się rozsunała. Czerwona taśma na mapie zaczynała się nad Anglią, szła przez Morze Północne, biegła przez Niemcy. Kolejny zakręt był nad celem: zakładami paliwowymi w Ruhland, na północ od Drezna. Potem taśma nie zawracała do domu. Biegła dalej na wschód, przez Śląsk, Polskę i przekraczała linię frontu wschodniego. Kończyła się na wschód od Kijowa. Lądowanie zaplanowano w Połtawie, w Związku Radzieckim...

Po odprawach, Lea z innymi członkami załóg udał się do przebieralni. Choć było lato, na wysokości 6 000 - 7 000 metrów, gdzie latały bombowce, było grubo poniżej zera, zatem na kilka warstw bielizny wkładano ogrzewany elektrycznie kombinezon, a na niego właściwy strój lotniczy. W samolotach ubiór został uzupełniony o hełmy i dwudziestokilogramowe kamizelki kuloodporne. Po starcie, w blasku porannego słońca, samoloty sformowały olbrzymią kolumnę skierowaną na wschód.

Emocje towarzyszyły lotnikom od samego początku lotu. Podczas przekraczania kanału La Manche, w trakcie testowania sprawności uzbrojenia, wydarzył się wypadek. Łuski od pocisków spadły na odsłonięte przewody elektryczne. To spowodowało zwarcie i pożar. Lotnicy bali się użyć gaśnic ze względu na niebezpieczny gaz, który mógł się wytworzyć. Sytuacja była niebezpieczna, gdyż paliło się blisko rakiet sygnalizacyjnych i butli tlenowych i szybko trzeba było coś zrobić. Razem z mechanikiem Lea zgasił ogień własnymi rękawicami. Skutkiem tego zdarzenia była półmetrowa wypalona dziura w bombowcu i utrata części zapasu butli z tlenem. Wypadek był już wystarczającym powodem do awaryjnego powrotu do bazy, gdyż od sprawności instalacji tlenowej zależało kontynuowanie lotu na dużej wysokości. Załoga zdecydowała jednak, że pozostanie w szyku i dokończy misję.

W pewnym momencie, „Latająca Forteca” Alfreda Lea, razem z pozostałymi siłami mającymi lądować w ZSRR, odłączyła się od głównego strumienia samolotów zmierzającego na Berlin i skierowała się w rejon celu. Lot odbywał się spokojnie, gdyż niemieckich myśliwców nie było widać. Tak więc bez przeszkód „Latające Fortece” zrzuciły swój ładunek na swój cel. Lżejsze już o kilka ton bombowce wzięły kurs na bazy w Związku Radzieckim.

Alfred Lea opowiada: „Lot odbywał się bez specjalnych wydarzeń do Warszawy, kiedy pojawił się samotny samolot Luftwaffe. Był daleko, na naszej wysokości i utrzymywał taką samą prędkość – śledził nas. Dowódca prowadzący wyprawę stwierdził, że przy małym odejściu od pierwotnego kursu można zobaczyć Warszawę. Później dowiedzieliśmy się, że nasz przelot był tam sensacją – Polacy nie widzieli innych samolotów poza niemieckimi od 1939 roku i wiedzieli, że to my, Amerykanie. Podobno Niemcy mieli dużo kłopotu, żeby utrzymać kontrolę nad tłumami na ulicach.”

Poczucie bezpieczeństwa załogom bombowców dawały towarzyszące myśliwce. W rejonie celu część z nich, mając mniejszy zasięg, wzięła kurs powrotny na Anglię. Pozostała eskorta leciała z bombowcami jeszcze dalej. Zmiana osłony nastąpiła około 80 km na pld.-



wsch. od Poznania, gdy pojawiło się kilkadziesiąt, świeżo przybyłych z Anglii, Mustangów, które miały lądować razem z bombowcami w ZSRR. W ten sposób ustanowiono rekord najdłuższej ciągłej eskorty w czasie II Wojny Światowej.

Podczas lotu nad Polską humory lotników się poprawiły. Napięcie ustąpiło miejsca zmęczeniu, szyk samolotów się rozluźnił. Choć Lea leciał jeszcze nad terytorium wroga, jego główne siły pozostały z tyłu i należało teraz tylko wypatrywać linii frontu. Amerykańscy lotnicy nie wiedzieli jeszcze, że zanim wylądują w sowieckich bazach, czeka ich niespodziewane spotkanie z Luftwaffe. Tego dnia niemiecka jednostka myśliwska, Jagdgeschwader 51, stacjonująca w Krzewicy k/Międzyrzecza Podlaskiego, ćwiczyła walki powietrzne, kiedy jej stanowisko naziemne zameldowało o nadlatywaniu wrogich samolotów.

**W tym samym czasie, na pobliskiej kwaterze Oddziału Partyzanckiego 34 Pułku Piechoty AK, czas płynął leniwie. Dowódca, por. Stefan Wyrzykowski, ps. „Zenon”, razem z innymi oficerami grał w brydża. Wspomina Stanisław Lewicki ps. „Rogala”: „Z dali dochodził szum przelatujących samolotów, ale że było to codzienne zjawisko, nikt się tym specjalnie nie interesował. Każdego dnia na niebie pojawiały się niemieckie eskadry ciągnące na wschód. Ot i teraz dochodzi nas huk silników, stodoła drży w posadach, pewnie lecą nad nami.**

**W tej chwili zjawia się jakiś partyzant, wołając do nas, byśmy wyszli i popatrzyli, bo leci bardzo dużo samolotów na bardzo dużej wysokości i są jakieś inne. Rzeczywiście, głos ich jest odmienny od niemieckich, ale to pewno dlatego, że idą tak wysoko. „Zenon” zły, że mu przerwano grę, macha ręką na partyzanta i wygania go ze stodoły. Zdenerwowany licytuje szlemika w piki i nadziewa się na kontrę. Nie dane nam było jednak rozegrać, bo w tejże chwili pod niebem zagrały karabiny maszynowe. Krótkie, nerwowe serie postawiły nas na nogi. Równocześnie wpada do stodoły ten sam partyzant i woła, że samolot strącony i widać ludzi na spadochronach.**

**Wyskoczyliśmy na dwór. Wysoko nad nami było jeszcze widać dużą ilość samolotów. Pierwszy raz widziałem takie sylwetki. Szły ogromnym wachlarzem z zachodu na wschód. Tuż pod nimi widać było szereg małych postaci na spadochronach. Policzyłem. Było ich dziesięć. Pierwszy oprzytomniał „Zenon”. Krzyknął mi, żebym zajął się oddziałem, bo on bierze całą kawalerię, taczanki i goni na przelaj w kierunku opadających na spadochronach lotników. Samoloty znikły. Partyzantów też nie było widać, ale gdy patrzyłem na powolnie**

**spadających spadochroniarzy, zdawało mi się, że „Zenon” zdąży przyjechać na miejsce akurat w chwili lądowania lotników.”**

Alfred Lea wspomina: „Widok miałem wspaniały. Lecieliśmy nad rzadkimi chmurami w pełnym słońcu na pułapie 5000 m. Naszym celem była już tylko baza w Połtawie. Nagle nasza Forteca zatrzęsła się od ostrzału niewidzialnego jeszcze wroga. „Jedenasta, dół!” krzyknął do interkomu Bill Cabaniss, strzelec z dolnej wieżyczki. Zobaczyłem przez okienko błyski wystrzałów z myśliwca Me-109, który piął się prawie pionowo poniżej chmur. Nasze oba wewnętrzne silniki dostały i przerwały pracę, w skrzydle była duża dziura, z której wisiały w płomieniach resztki zbiornika paliwa.

**Otworzyliśmy ogień do wrogiego myśliwca. Me-109 był już doskonale widoczny nad chmurami – czarny z jasno pomarańczowym ogonem. Gdy zanurkował pod naszym lewym skrzydłem, był tak blisko, że widziałem biały szal niemieckiego pilota. W interkomie, przez rozmowy zdenerwowanej załogi, usłyszałem wyraźną komendę pilota: „Skakać, skakać!”. Potem wszystko zagłuszył dzwonek alarmowy.**

Rzuciłem się do włazu w przejściu, ale nie mogłem go otworzyć. Okazało się, że spód kadłuba został uszkodzony i wąż się zablokował o pogiętą blachę. Zebrałem siły i uderzyłem we wąż nogami. Drzwi odpadły, a sam zawisłem pod bombowcem. Mój spadochron, umieszczony na piersiach, zaczepił się o framugę włazu. B-17 wpadła w płytki korkociąg i spadała coraz szybciej. Bałem się, że jeśli się teraz puszcę, to uderzę w dolną wieżyczkę.

Wciągnąłem się z powrotem i ujrzałem, że szybkościomierz bombowca przekroczył już czerwoną kreskę prędkości maksymalnej – mogliśmy się rozlecieć w każdej chwili. Spojrzałem na bombardiera: „Dalej, Baker, ty pierwszy”. „Nie, Al. Najpierw ty”. Zmobilizowało mnie to, zebrałem się w sobie i dałem nura głową w dół. Nagle zrobiło się cicho – słychać było jedynie świst powietrza i oddalającą się strzelaninę. Powiedziano nam przed startem, że Niemieccy lotnicy strzelają do ludzi na spadochronach, więc nie otworzyłem mojego od razu. Dokoła śmigwały Me-109 i pojawiła się nasza eskorta; jeden z Mustangów spadał w płomieniach. Dalej czekałem. Zacząłem widzieć ludzi na ziemi. Pociągnąłem za rączkę i.... NIC! Spojrzałem w górę i zobaczyłem, że linka wyciągająca jest urwana, tak więc czym prędzej otworzyłem spadochron ręcznie...”

Al Lea zakołysał się kilka razy na spadochronie i znalazł się na ziemi. Me-109 ostrzeliwał pole, na którym wylądował, więc Lea schował spadochron pod drzewami i pobiegł w kierunku, gdzie widział opadającego drugiego lotnika. Okazało się, że odnalazł bombardiera. Razem

zdecydowali szukać pomocy w pobliskiej wsi. Spostrzegłszy grupę zniwiarzy, podczołgali się przez pole, żeby sprawdzić, czy chłopci nie są wrogo nastawieni. Zostali zauważeni przez starszego kulawego mężczyznę z kosą. Okazało się, że okulawienie był udawane, gdyż Polak chował w ten sposób butelkę z wodą. Powodem tego zachowania był niemiecki patrol oddalony o kilkaset metrów.

Mówi Lea: „Zaczekaliśmy, aż Niemcy znikną, i zrezygnowaliśmy z dotarcia do wsi. Zamiast tego postanowiliśmy szukać pomocy w gospodarstwie po drugiej stronie drogi. Nagle usłyszeliśmy nadjeżdżające samochody i czym prędzej schowaliśmy się w przepuście pod drogą. Ciężarówka zatrzymała się tuż obok i szykowaliśmy się już do poddania, ale w obawie przed rozstrzelaniem nie zrobiliśmy tego. Na szczęście żołnierze nawet nie zajrzeli do naszego schronienia i po paru minutach odjechali. Kiedy samochody znikły z widoku, podeszliśmy do domu.

Po sprawdzeniu otoczenia, zapukaliśmy do drzwi. Chłopci okazali się przyjaźnie nastawieni. Zaraz posadzili nas przy stole i podali posiłek z żytniego chleba, jajek i zsiadłego mleka. Baker nie był przekonany do mleka, ale ja nie wybrzydzałem. Nie dane nam było jednak zjeść do końca, gdyż nagle do domu weszło pięciu mężczyzn uzbrojonych w karabiny i pistolety maszynowe. Ubrani byli schludnie, choć mundury były różnego pochodzenia. Domyślaliśmy się, co to za ludzie. Komunikacja była trudna przez nieznaną języków, a czas naglił, tak więc atmosfera była napięta. Dowódca partyzantów pokazał nam gestami, żebyśmy szli za nim. Każdemu z nas przydzielił partyzanta do eskorty. Razem z nimi szybko przeskoczyliśmy do pobliskiego lasu, gdzie była ukryta furmanka. Byliśmy bezpieczni.”

Ulga Amerykanów była tym większa, że w raporcie wywiadu, który otrzymali przed misją, nie było ani słowa o tym, czego mogli się spodziewać w wypadku zestrzelenia nad okupowaną Polską. Oficerowie wywiadu opowiadali im o działalności francuskich „Maquis”, którzy organizowali zestrzelonym lotnikom przerzut do Anglii. Opowiadali też o podobnych możliwościach uzyskania pomocy w Belgii i w Holandii. Nikt jednak nie wydawał się mieć pojęcia, co może czekać zestrzelone załogi w Polsce. Lea i jego koledzy ze zdumieniem odkryli w ciągu swojego pobytu na Podlasiu, jak dobrze zorganizowana i wyszkolona była Armia Krajowa – prawdziwe wojsko tuż pod nosem Niemców...

Wieczorem Lea z Bakerem przybyli do wioski Swory witani owacyjnie przez ludność. Tam partyzanci wreszcie zebrali uratowanych lotników. AK-owcy powiadomili Londyn o „nabytku”. W oddziale znaleźli się:

pilot Louis Hernandez,

drugi pilot Thomas Madden,  
bombardier Joseph C. Baker,  
nawigator Alfred R. Lea,  
mechanik Anthony Hutchinson,  
strzelec boczny Herschell L. Wise  
Robert L. Gilbert

Pozostali trzej lotnicy dostali się do niewoli i po wojnie wrócili do Stanów Zjednoczonych:

radiooperator Jack P. White,  
strzelec ogonowy Arnold Shumate,  
strzelec dolny William Cabaniss.

Alfred Lea i pozostali lotnicy stali się członkami goszczącego ich oddziału partyzanckiego. Amerykanie z wdzięcznością wspominają, jak Polacy dzielili się z nimi wszystkim, co mieli. Byli pod wrażeniem zaradności i odwagi partyzantów. Ze swoimi gospodarzami dzielili chwile i radosne, i trudne.

Jednym z największych przeżyć dla lotników było uczestnictwo w ceremonii wręczenia sztandaru Oddziałowi Partyzanckiemu „Zenona” (mjr. Stefana Wyrzykowskiego) 34 Pułku Piechoty Armii Krajowej, która miała miejsce 29 czerwca, w osiem dni po lądowaniu. W lesie koło wsi Jeziory oprócz partyzantów zebrała się okoliczna ludność. Al Lea wspomina: „...Do końca życia będę pamiętał, jak strażacka orkiestra z Huszlewa szła drogą grając wyzywająco niemieckim okupantom. Podczas uroczystości „Zenon” uklęknął, aby odebrać sztandar od przedstawiciela cywilnych władz Polski Podziemnej. Potem „Zenon” przeniósł powiewający sztandar przed szereg żołnierzy i zaczęła się Msza Święta. Wartę honorową pełnili strażacy, których wypolerowane hełmy błyszcząły niesamowicie w letnim słońcu. Przy ołtarzu stała też wojskowa straż honorowa. Ołtarz miał formę krzyża zbitego z belek. Baldachim nad nim był wykonany ze standardowego nylonowego spadochronu USAAF – nasz wkład w tę podniosłą uroczystość. Na koniec nastąpiła defilada Oddziału, którą przyjął dowódca 9 Podlaskiej Dywizji Piechoty AK, gen. Ludwik Bittner, ps. „Halka”. Ta religijna i wielce patriotyczna ceremonia pod boki okupanta była dla nas, Amerykanów, czymś niesamowitym. Kara za udział w niej była wiadoma, lecz liczba przybyłych i ich spontaniczność była olbrzymim świadectwem miłości ojczyzny...”

W następnych dniach lotnicy wielokrotnie pomagali swoim gospodarzom w nękaniu oddziałów niemieckich. W trakcie tych działań Lea zdobył prawo do Purpurowego Serca, amerykańskiego odznaczenia za rany odniesione w walce. Podczas zaciętych walk między Wehrmachtem a Armią Czerwoną, oddział partyzancki miał za zadanie nękanie wroga na

jego tyłach. Podczas jednej z potyczek partyzantów z Niemcami Alfred Lea, prowadzący wóz z amunicją, został ranny w nogę.

27 lipca 1944 partyzanci nawiązali kontakt z nacierającymi Rosjanami. Do oddziału przybył rosyjski pułkownik, który po przedstawieniu mu lotników, obiecał powiadomić swoje dowództwo i ułatwić powrót do jednostki macierzystej. Następnego dnia odbyła się specyficzna transakcja. Dowódca oddziału, „Zenon”, nie ufając Rosjanom, kazał wypisać pokwitowanie na siedmiu amerykańskich lotników, którzy mieli być dostarczeni do bazy lotniczej w Połtawie. Dokument ten został podpisany przez rosyjskiego pułkownika i Amerykanów. „My niżej podpisani zostajemy z dniem dzisiejszym przekazani Armii Rosyjskiej przez Grupę Partyzantów 34 Pułku Polskiej Armii, I batalion. Jesteśmy wszyscy całkowicie zdrowi. Grupa Partyzancka troszczyła się o nas w najwyższym stopniu swego honoru i obowiązku, zapewniając nam pod każdym względem bezpieczny powrót do Amerykańskiej Ojczyzny.” „Zenon” zatrzymał oryginał, a Rosjanie kopię. W ciągu następnych dni Lea i jego koledzy wrócili do bazy w Deopham Green.

Tak kończy się historia pierwszych Amerykanów w historii, którzy walczyli w polskiej partyzantce. Sami, kończąc swoją relację dla oficerów wywiadu, powiedzieli:

„Gdybyśmy pracowali całe swoje życie dla Polaków, bez względu na ryzyko czy niebezpieczeństwa z tym związane, nie będziemy nigdy w stanie odwdzięczyć się za to, co dla nas zrobili.”

## Połtawa

Po starciu, w którym została zestrzelona Forteca Alfreda Lea formacja amerykańska podążała dalej. O 13:50 przekroczono linię frontu i Mustangi opuściły Fortecę, którym towarzyszyły przez ponad tysiąc kilometrów. Myśliwce wylądowały na lotnisku w Piriatyniu planowo o 14:50, po prawie siedmiu i pół godzinach lotu i przebyciu 2 700 km. Po udanym przelocie 73 B-17 wylądowały w Połtawie, a pozostałe w Mirgorodzie. Kilka Fortec lądowało przymusowo na innych lotniskach, chociażby z braku paliwa. Niedaleko Kijowa jedna z takich B-17 została zaatakowana przez dwa myśliwce Jak. Jeden z napastników został zestrzelony. Straty całego dnia (poza załogą "BTO in the MTO") to jeden lotnik poległy i 5 rannych. Amerykanie mieli powody do zadowolenia.

Al Lea przeczuwał jednak, że coś się w Połtawie stanie: "Kiedy byliśmy już w wiosce z resztą załogi, zaczęliśmy obserwować mnóstwo przelatujących niemieckich bombowców. Strumień He-111 kierował się w kierunku Rosji..."

Gdy parę tygodni wcześniej samoloty amerykańskie, zamiast wziąć kurs powrotny, skierowały się nad terytorium ZSRR, specjalnie dobrane załogi niemieckiego lotnictwa strategicznego rozpoznania (2/Fernauklärungsgruppe, eksploatująca Ju-188) śledziły je, aby ustalić miejsce bazowania. W miarę szybko odkryto lotniska w Mirgorodzie i Połtawie. Każdego dnia od operacji "Frantic I" wczesnym rankiem samoloty Luftwaffe startowały na zwiad nad amerykańskie bazy. Jednak samoloty sowieckiego 802 pułku lotnictwa myśliwskiego nie pozwalały im wykonać zadania.

Dopiero 21 czerwca Niemcy mieli szczęście - załoga samolotu rozpoznawczego tym razem doleciała do Połtawy i zdołała zrobić zdjęcia amerykańskiego zgrupowania. Meldunek i zdjęcia wzbudziły sensację w dowództwie IV Korpusu Luftwaffe.

Dlaczego niemiecki zwiadowca odleciał bezkarnie? Jednym z wyjaśnień może być relacja byłego lotnika 802 pułku, Fadiejewa. Tamtego dnia razem z drugim myśliwcem był w powietrzu i osłaniał lądowanie Amerykanów. W tym samym czasie pułk był poddany inspekcji z dowództwa okręgu. Wizytujący oficer, przeglądając książki lotów, stwierdził w dokumentach Fadiejewa brak pewnych wpisów i rozkazał zawiesić go w lotach. Dowódca pułku wydał polecenie powrotu na ziemię, jednak nie wypuścił w powietrze drugiej pary. Akurat wtedy pojawił się niemiecki samolot i pomimo ognia artylerii przeciwlotniczej, wykonał zadanie.

W owym czasie IV Korpus Lotniczy Luftwaffe miał do dyspozycji cztery jednostki bombowe:

- \* Kampfgeschwader 4 - 109 samolotów (76 sprawnych)
  - \* Kampfgeschwader 27 (I i III Gruppe) - 75 samolotów (70 sprawnych)
  - \* Kampfgeschwader 53 - 108 samolotów (79 sprawnych)
  - \* Kampfgeschwader 55 - 101 samolotów (79 sprawnych)
- Wszystkie maszyny były typu Heinkel He-111.

Okolo godziny 15:00 sztab IV Korpusu Lotniczego wydał pierwszy rozkaz: "Dziś w nocy należy zaatakować lotniska w Mirgorodzie i Połtawie. Celem są amerykańskie bombowce i myśliwce. Aby cel był w zasięgu działania, KG 27 i KG 53 mają przebazować się na lotniska w rejonie Białegostoku i Mińska. KG 55 może pozostać w bazach w Dęblinie, Ułężu i Podlodówce." Rozkaz z godz. 16:00 precyzuje zadanie: "KG 27 i KG 53 mają uderzyć na Połtawę, KG 55 na Mirgorod."

Początek ataku na Połtawę wyznaczono na godz. 0:00 czasu berlińskiego, aby do 2:00 przekroczyć z powrotem linię frontu. Atak na Mirgorod miał rozpocząć się 10 minut wcześniej. Jak na razie, pogoda sprzyjała Niemcom. Zachmurzenie było umiarkowane. Pułap chmur 2000 m. Rejon celu miał być bezchmurny. Przygotowania do nalotu były w pełnym toku, gdy niskie chmury zakryły lotnisko, na które przeleciała KG 27. Tym samym grupa ta wypadła z planów operacji.

Start samolotów rozpoczęto o 20:30. Pierwsze wzbily się w powietrze maszyny naprowadzające z KG 4 z Baranowicz. Za nimi, w zapadający zmrok, poszły ciężkie od bomb i paliwa bombowce KG 53 z Radomia i Radzina. Ostatnia startowała KG 55 z Dębina, Ułęża i Podlodówki. Na trasie przelotu nastąpiło pogorszenie pogody. Zachmurzenie zwiększyło się do dużego i w wielu miejscach zbierało się na burze. Po samolotach skakały ogniki św. Elma, a gęste od elektryczności powietrze zakłócało działanie urządzeń radionawigacyjnych. Być może dlatego maszyny naprowadzające przydzielone KG 55 błędnie zlokalizowały cel. Kiedy o 23:43 (czasu berlińskiego) por. Raudenbusch z KG 4 zrzucił pierwszą raketę świetlną na lotnisko w Połtawie, załogi bombowców uznały, że to Mirgorod...

Wieczorem 21 czerwca amerykańskie załogi w Połtawie były już rozkwaterowane, a specjaliści obsługi bazy zakończyli przegląd i naprawy samolotów. Część B-17 rozproszono wzdłuż wschodniej i północnej krawędzi lotniska - to było wszystko, co uczynili Amerykanie na apel gen. Pierminowa, aby przebazować maszyny na inne lotniska na wypadek nalotu. Najprawdopodobniej Amerykanie czuli się u siebie bezpiecznie, gdyż Niemcy nigdy nie atakowali ich baz we Włoszech i Anglii, choć były

bliżej linii frontu niż Połtawa. Na wszelki wypadek gen. Pierminow postawił obronę przeciwlotniczą w stan podwyższonej gotowości.

Na lotniskach węzła połtawskiego wydano liczne przyjęcia z okazji przylotu kolejnej grupy sojuszników. Odsunięty od lotów Fadiejew był w tę noc oficerem dyżurnym. Oto, co wspomina: "Po jedenastej w nocy wezwał mnie do telefonu oficer dyżurny 310 dywizji lotniczej i poinformował, że w rejonie Konotopa zauważono dużą grupę niemieckich bombowców, która rozdzieliła się na dwie części: jedna wzięła kurs na Mirgorod, druga na Charków i możliwe, że skieruje się na Połtawę. Dostałem polecenie zaciemnienia lotniska i przygotowania do obrony. Ten telefon utkwił mi w pamięci na całe życie. Dowódca naszego pułku, major Żukocki, przekazał meldunek dowódcy sił amerykańskich i zaproponował natychmiastowe przeniesienie samolotów do Charkowa i Dniepropietrowska. Ale Amerykanin nie chciał tego zrobić, bo jego ludzie byli zmęczeni i nie byli przyzwyczajeni do alarmów przeciwlotniczych. Poza tym, jak stwierdził Amerykanin, "ochraniają nas radzieccy lotnicy". Wtedy Żukocki rozkazał rozproszyć po lotnisku nasze dwie eskadry myśliwców dziennych. Eskadra myśliwców nocnych naszego pułku była w Karłowce, 40 km od Połtawy."

Dokładnie o 23:35 adiutant Pierminowa wszedł na salę biesiadną i doniósł generałowi o niemieckich bombowcach. Rosjanin zapewnił obecnych, żeby się nie martwili. Wierzył, że Luftwaffe nigdy nie poleci tak daleko na wschód. Kiedy jednak adiutant przyniósł trzecie ostrzeżenie o nadciąganiu wrogich samolotów, Pierminow stwierdził: "Myślę, że powinniśmy przejść do schronów". Towarzyszący oficerowie znaleźli się tam w momencie, kiedy rosyjskie działa przeciwlotnicze otworzyły ogień. Spojrzawszy w niebo pułkownik Old (Pułkownik Archie Old, dowódca operacji "Frantic II") niczego nie zauważył, ale usłyszał huk samolotów. Nagle rozbłysła na spadochronie pierwsza rakietka świetlna, za nią następne. Zaparkowane Fortece znalazły się w pełnym świetle. "Gdzie, do diabła, są sowieckie myśliwce?" zapytał Old generała Walsha (Generał Robert Walsh - dowódca baz w Rosji ze strony amerykańskiej). Ani jednej rosyjskiej maszyny nie było wtedy w powietrzu.

Kierując się na oświetlone lotnisko, samoloty KG 53 znalazły się nad Połtawą dokładnie o 1:00 czasu moskiewskiego. Nowe rakiety świetlne w mgnieniu oka zamieniły noc w dzień. Ku swojej radości, Niemcy zobaczyli, że większość B-17 (poza tymi zaparkowanymi na obrzeżach lotniska) stoi tak, jak na zdjęciach. Bomby posypały się w dół. Jedna z nich uderzyła w stanowisko dowodzenia artylerii p.-lot. i obrona bazy została zdezorganizowana.



Fadiejew wspomina: "W celu odparcia nalotu poderwano wszystkie nasze myśliwce z Karłowki. Po odgłosach silników mogłem ocenić, że są nad środkiem lotniska. Wtedy zaczęli nadawać sygnały: "Jesteśmy na pozycji, oświetlcie cele". Stanowiska reflektorów jednak nie działały. Musiały być zniszczone na początku nalotu przez specjalną grupę bombowców. Nazwiska niektórych pilotów, będących wtedy w powietrzu pamiętam po dziś dzień: Aleksin, Arseniew, Batrak, Gorbunow, Papanin, Szeliepow. Kiedy w pierwszych Jakach kończyło się paliwo, uzupełniły je na swoim lotnisku i wróciły nad Połtawę. Dowództwo 310 Dywizji przysłało nam na pomoc 6 myśliwców z Charkowa i 6 z Krzemieńczuga. Niestety, nie widząc wroga, nie mogli nic zdziałać."

Mirgorod został uratowany zrzuceniem losu, gdyż KG 55 straciła orientację. Próby wykrycia celu się przedłużały, aż wyjaśniło się, że nad Połtawą znajduje się większość samolotów naprowadzających przeznaczonych na Mirgorod. Niestety maszyny te miały już za mało rakiet świetlnych, aby zaatakować pierwotnie przydzielone im lotnisko. W tej sytuacji dowódca KG 55 zdecydował się zrzucić ładunek bomb na Połtawę. Chociaż atakowane lotnisko było skąpane w świetle rakiet świetlnych, wybuchów i pożarów, z powodu złych warunków pogodowych lotnicy KG 55 nie widzieli wtedy Połtawy. Aby ją znaleźć, Niemcy udali się najpierw dalej na wschód i wzdłuż rzeki Worskły dotarli do miejsca przeznaczenia. Wszystkie te manewry zajęły około godziny i KG 55 pojawiła się nad płonącym lotniskiem, gdy ostatnie bombowce KG 53 brały kurs na zachód. Stąd mogło wziąć się wrażenie Amerykanów, że Niemcy zorganizowali nalot w kilku falach. Maszyny naprowadzające także udały się w kierunku swoich baz i tylko II Grupy KG 4 mogła spełnić prośbę o ponowne oświetlenie celów. Ognisty spektakl rozpoczął się od nowa. Na pożegnanie, Heinkle ostrzelały lotnisko z broni pokładowej z małej wysokości.

Według raportu do naczelnika głównej kwatery kontrwywiadu ZSRR, efekty nalotu na Połtawę w nocy 21/22 czerwca 1944 były następujące:

"Zniszczone: 44 B-17, 2 C-47, 1 P-38.

Uszkodzone: 25 B-17, 15 Jak-9, 6 Jak-7, 1 Hurricane, 3 U-2.

Spłonęło 360 ton benzyny, zniszczono ok. 2000 bomb lotniczych.

Amerykanie stracili 1 zabitego, 15 rannych. Zabitych Rosjan było 31, rannych 88."

Nalot ten stał się powodem tarć między Amerykanami a Rosjanami. Ci pierwsi, przekonani o braku efektywności radzieckiej obrony przeciwlotniczej, zaczęli podejmować starania na najwyższym szczeblu, by baz broniły działa i nocne myśliwce amerykańskie. Rosjanie na to się nie

zgodzili. W ramach usprawnienia obrony baz wymieniono kilka jednostek, a całą 310 Dywizję Lotnictwa uzupełniono sprzętem.

Tak więc największy sukces lotnictwa bombowego Luftwaffe obnażył nieefektywność radzieckiej obrony przeciwlotniczej w nocy i dał gorzką nauzkę Amerykanom za ich lekkomyślność i niedocenienie przeciwnika. Wywołane przez ten incydent konflikty i uprzedzenia sprawiły, że dla niektórych Amerykanów już wtedy rozpoczęła się Zimna Wojna.

## Amerykańskie zrzuty dla Powstania Warszawskiego

Ostatnia misja wahadłowa, pod kryptonimem „*Frantic 7*”, została wykonana 18 września 1944. Jej zadaniem było zrzucenie zaopatrzenia dla walczącej Warszawy. Już 4 sierpnia Szef Sztabu Naczelnego Wodza, gen. Kopański, zwrócił się o amerykańską pomoc lotniczą dla Powstania. Amerykanie obiecali jej udzielić, uzależniając ją jednak od zgody sowieckiej, koniecznej w lotach wahadłowych. Wykonanie tak dalekiej misji wyłącznie z baz w Anglii czy we Włoszech, nie wchodziło w rachubę. Już 16 sierpnia były gotowe dwa alternatywne plany misji. Rosjanie jednak oba pomysły odrzucili pisząc:

*„Rząd sowiecki oczywiście nie może sprzeciwić się zrzucaniu broni przez samoloty angielskie lub amerykańskie na teren Warszawy, gdyż jest to sprawa amerykańska i brytyjska. Stanowczo jednak sprzeciwia się, aby amerykańskie albo brytyjskie samoloty, po zrzuceniu broni na teren Warszawy, lądowały na terytorium sowieckim, ponieważ rząd sowiecki nie życzy sobie, aby bezpośrednio lub pośrednio był związany z awanturą w Warszawie...”*

Po przewlekłych rokowaniach dyplomatycznych, Rosjanie udzielili z dużą niechęcią zgody na lot do Warszawy dopiero 10 września. Start maszyn 14 września był niemożliwy z powodu mgły. 15 września amerykańska formacja musiała zawrócić z powodu złej pogody. Dopiero 18 września można było przeprowadzić tak długo oczekiwany zrzut dla warszawskich powstańców. 101 Latających Fortec zrzuciło 1 170 zasobników przy stracie jednego bombowca i trzech myśliwców. Ładunek był imponujący: 2 987 Stenów, 390 rkm-ów, 102 Piaty, 7 070 granatów, 10 min, 7,3 tony plastyku, 3,2 tony lontów. Do tego dochodziła amunicja, żywność i leki.

Na cel spadło zaledwie 288 zasobników, gdyż tereny miasta zajmowane przez powstańców były już zbyt małe, a zrzut bez użycia spadochronów z opóźniaczami okazał się mało precyzyjny. W rezultacie większość zrzutu dostała się Niemcom.

Planowano wprawdzie dokonać jeszcze jednego zrzutu w operacji „*Frantic 8*” w dniu 28 września, ale Sowieci odmówili na to zgody. Interwencje dyplomatyczne poskutkowały jednak jeszcze raz i zrzutów miano dokonać w niedzielę 1 października, ale z powodu złej pogody wyprawę przełożono najpierw na 2 października, a potem na 3 października. Rosjanie nie wyrazili zgody na lot 2 października.

Premier Mikołajczyk listem z 3 października zawiadomił aliantów o upadku Powstania i prosił o amerykańskie zrzuty do Okręgu Kielce-Radom. Dwa dni później, 5 października, odmówiono Mikołajczykowi

pomocy amerykańskiej podając jako powód zamknięcie baz amerykańskich w ZSRR.

Rzeczywiście tego dnia odjechał z Połtawy długi pociąg do Tabrizu w Persji, skąd kolumny samochodowe przez pustynię odwiozły amerykański sprzęt i warsztaty lotnicze do Kairu na czekający tam statek do Liverpoolu.

Taki był koniec lotniczej współpracy amerykańsko-sowieckiej. Żłudne okazały się rachuby amerykańskich mężów stanu i generałów lotnictwa na bazy lotnicze na dalekim wschodzie Sowietów, przydatne do bombardowania Japonii. Stalin, mimo obietnic, nigdy się na nie nie zgodził.

*Źródło: Kajetan Bieniecki, „Lotnicze wsparcie Armii Krajowej”, wydawnictwo Arcana, Kraków 1994*

## Historia OP 34 pp AK „Zenona”

Powstanie oddziału wiąże się ściśle z działalnością konspiracyjną jego dowódcy Stefana Wyrzykowskiego. Rozpoczął ją w listopadzie 1939 r. Wstępując do Organizacji Wojskowej (OW), która powstała we wrześniu 1939 r. z inspiracji gen. W. Sikorskiego. W wyniku aresztowań w latach 1940-1941 działalność OW została zahamowana, a następnie odbudowana pod nazwą Kadra Bezpieczeństwa (KB).

Ppor. Stefan Wyrzykowski (ps. „Stefan”) pełnił w niej funkcję komendanta obwodów Biała Podlaska i Siedlce oraz dowódcy sabotażu i dywersji tak zwanego pasa nadbużańskiego. Od połowy roku 1942 przeszedł pod rozkazy obwodu AK Biała Podlaska – inspektoratu „Północ” – (Radzyń Podlaski) i dowodził na terenie tegoż obwodu oddziałem Związku Odwetu (ZO). W kwietniu 1943 r. oddział ZO przekształcony został w kierownictwo dywersji (Kedyw – Oddział Lotny). Dowodził nim nadal Stefan Wyrzykowski. W listopadzie 1943 inspektor „Roman” inspektoratu „Północ” AK – Radzyń Podlaski podpułkownik Stefan Drewnowski polecił zorganizowanie ppor. Stefanowi Wyrzykowskiemu osłony radiostacji Komendy Głównej AK – R-31. W tym celu „Stefan” zebrał z terenu 18 żołnierzy z dywersji pod bezpośrednim dowództwem por. „Sępa” (Władysław Bykowski) i osłona radiostacji zaczęła działać. Oddział bardzo szybko rozwijał się w silną jednostkę bojową, mając w swoim składzie ochronę radiostacji. Było to zgodne z rozkazem inspektora „Romana”. W związku z tym oddział przemianowano na Oddział Leśny „Zenona”, a osiemnastu partyzantów wydzielono w ramach oddziału i utworzono tzw. drużynę radiową. Było to w kwietniu 1944 roku.

W maju 1944 r. Oddział Leśny „Zenona” został przemianowany na rozkaz inspektoratu na Oddział Partyzancki 34 pp, a ppor. Stefan Wyrzykowski – „Zenon” otrzymał awans na porucznika. Oddziałem tym dowodził do jego rozwiązania się, tj. do wkroczenia na tamtejsze tereny wojsk Armii Czerwonej 11 sierpnia 1944 r.

Najważniejsze osiągnięcia bojowe oddziału „Zenona” to:

- działania osłonowe, odciążające i wspomagające przemarsz przez tereny Podlasia w marcu 1944 r. 1 Ukraińskiej Partyzanckiej Dywizji im. S. Kowpaka;
- osłona radiostacji R-31 Komendy Głównej AK;
- działania i walki osłonowe ubezpieczające wydobycie z bagien nad Bugiem i wywiezienie niewypału rakiety V-2;

- przejęcie siedmiu lotników amerykańskich (opisane w niniejszym opracowaniu)
- zwycięska bitwa i wyjście oddziału z okrężenia pod Jeziorami
- realizacja zadań akcji „Burza” w lipcu 1944
- udział w walkach o Białą Podlaską i w wyzwaniu Międzyrzecza Podlaskiego

3 maja 1943 roku oddział ppor. Wyrzykowskiego liczył 28 żołnierzy, a 25 lipca 1944 OP 34 PP AK „Zenona” składał się z 293 partyzantów.

Poległo na szlaku bojowym oddziału i grup bojowych, które weszły w jego skład, 35 żołnierzy partyzantów. Dla uczczenia ich pamięci, z inicjatywy dowódcy oddziału, ich towarzysze broni ufundowali i wmurowali w lipcu 1980 r. tablicę pamiątkową w klasztorze w Leśnej Podlaskiej. W latach następnych wmurowano podobne tablice w kościele św. Anny w Białej Podlaskiej i kościele klasztornym w Serpelicach.

## **Amerykańska Latająca Forteca B-17G na Podlasiu 21.06.1944.**

Podąża w dzień z angielskich baz  
Latających Fortec potężna armada.  
Lecących tędy pierwszy raz  
Pozdrawia dziś Warszawa,  
Bo ponad Polską jedna z tras  
Prowadzi, gdzie Połtawa.

Zrzucone bomby na rejon Berlina  
Dotarły celów niezawodnie,  
Już tylko Front i ...Ukraina,  
Gdzie można odpocząć wygodnie.  
By potem wahadłowym lotem  
Znów w Anglii znaleźć się z powrotem.

Cień samolotów płynął nad polami,  
W południe przemierzał łąki międzyrzeckie,  
Wtem okrzyk: „Wróg przed nami!”  
- atakują myśliwce niemieckie.  
Zieją ogniem swoimi lufami,  
Odpowiadają kopułki strzeleckie.

Dostał B-siedemnaście, lewy silnik dymi,  
W korkociąg wpada samolot trafiony,  
Maszyna nie polecą teraz za innymi.  
Na niebie zakwitły białe spadochrony.  
Pechowego bombowca rejsu dobiegł koniec,  
Rozbił się doszczętnie koło wsi Woroniec.

Szczęście miała załoga, wszyscy ocaleni,  
Lądując szeroko na podlaskiej ziemi.  
Trzech nie ominęła niemiecka niewola,  
Siedmiu przejęli Akowcy „Zenona”,  
Partyzanci lotników wyszukali z pola,  
Wolność Amerykanów była ocalona.

Zostali partyzantami Akowskiej piechoty,  
Choć do tej broni nie mieli ochoty.  
Szczęście im dopisało, udział w walkach brali  
I po przejściu Frontu ...poznali Moskali.  
Za pokwitowaniem zdani dowódcem sowieckim,  
Mogli znów walczyć pod niebem niemieckim.

*Parafraza wierszy pana Mieczysława Janiuka z Wyszkowa. 11.04.1997.*

## **CZEŚĆ III**

### **BUDOWA POMNIKA**



## **APEL**

**Do instytucji i przedsiębiorstw oraz ludzi dobrej woli,  
którym nieobca jest pamięć o tych,  
którzy przyczynili się do zwycięstwa nad hitleryzmem.**

Uprzejmie informujemy, że w ramach działalności weteranów Oddziału Partyzanckiego „Zenona” 34 pp Armii Krajowej powstała w styczniu 1997 roku inicjatywa i projekt pomnika ku czci Lotników Amerykańskich Poległych w Europie w II-jej Wojnie Światowej. Pomnik lokalizuje się na Podlasiu, koło wsi Woroniec, w województwie białkopodlaskim, gdzie w dniu 21.06.1944 r. spadła amerykańska latająca forteca B-17G nr ewidencyjny 38202, w miejscu najbardziej odległym na wschód od baz Zachodnich Aliantów. Dziesięcioosobowa załoga uratowała się lądując na spadochronach. Siedmiu lotników weszło w skład Oddziału Partyzanckiego „Zenona” i brało udział w jego walkach do przyjscia Frontu Wschodniego. Trzech doczekało końca wojny w niewoli.

Skuteczność potężnych nalotów strategicznych okupionych liczbą **41 802 poległych i zaginionych w Bitwie o Europę** lotników Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych, faktów powszechnie mało znanych, inspirowały weteranów- partyzantów AK do podjęcia inicjatywy budowy Pomnika. Przedstawia on na okazałym skwerze cień latającej fortecy wykonanej w postaci czarnej płaskiej płyty w skali 1:1, na której pionowym elementem będzie statecznik i ster tegoż typu samolotu, usytuowany w ogonie „cienia”. Będzie na nim znajdował się z jednej strony napis, na którą część wzniesiony jest pomnik, na drugiej stronie informacja o wydarzeniu w tej okolicy.

Pomnik ma świadczyć, że Naród Polski nigdy nie zapomni udziału Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych w wyzwoleniu Europy i pragnie w sposób widoczny wyrazić swą wdzięczność lotnikom amerykańskim, którzy złożyli ofiarę swego życia na terenach bardzo odległych od swych domów.

**Zapraszamy do wzięcia udziału w budowie pomnika przez wsparcie finansowe, materiałowe lub wykonawstwo.**

Przewodniczący Komitetu

Marek Ambroziewicz

### Adres Komitetu:

Urząd Gminy Biała Podlaska; ul. Prosta 31; 21-500 Biała Podlaska

### **Konto złotówkowe:**

Dla: Społeczny Komitet Budowy Pomnika  
w Woroncu

Bank: Bank Spółdzielczy w Białej Podlaskiej  
Nr konta: 80250007-144919-27016-13

### **Konto dewizowe:**

Dla: Społeczny Komitet Budowy Pomnika  
Lotników Amerykańskich

Bank: Bank Depozytowo-Kredytowy S.A.  
Grupa PeKaO S.A, O/Biała Podlaska  
Nr konta : 10701076-13-2199-9511787

*Tłumaczenie artykułu o Pomniku Lotników Amerykańskich, jaki ukazał się 17 września 1999 roku na łamach „Wright Times”, pisma weteranów 4 Skrzydła Myśliwskiego Sił Powietrznych USA.*

## **Polska oddaje cześć lotnikom, którzy polegli w walce z hitlerowskimi Niemcami.**

Oni nigdy nie będą zapomniani – to hasło przyświeca w Polsce grupie ludzi, którzy pamiętają, że 41 802 lotników poległo w czasie II wojny światowej, walcząc z hitlerowskimi Niemcami. Teraz budują pomnik, by pamiętały o tym obecne i następne pokolenia. Wielu z tych ludzi, dziś zaangażowanych w sprawę budowy pomnika, to ci, co uratowali 7 członków załogi „Latającej Fortecy” B-17G, do której jeden był przydzielony z 4 Grupy Myśliwskiej.

Bombowiec B-17G, należący do 729 Dywizjonu Bombowego 452 Grupy Bombowej w Deopham Green w Anglii, został zestrzelony w pobliżu Woronca w Polsce 21 czerwca 1944 roku przez niemieckiego myśliwca Me-109. Był to jeden z ponad 100 bombowców, eskortowanych przez pilotów 4 Grupy Myśliwskiej podczas pierwszej misji wahadłowej z Anglii do Rosji.

Sierżant sztabowy Robert L. Gilbert oraz 34 innych żołnierzy z 4 Grupy Myśliwskiej zgłosiło się na ochotnika, by lecieć w charakterze strzelców na bombowcach B-17G. Pozwoliło im to zapewnić obsługę naziemną myśliwców P-51 w odległych sowieckich bazach.

Bombowiec Gilberta B-17G, numer 38 202, został nazwany „BTO in the ETO” (Big Time Operators in the European Theater Operations - ). Załoga bombowca liczyła 10 osób. Trzech spośród nich, po zestrzeleniu maszyny, dostało się do niewoli niemieckiej. Gilbert znalazł się wśród tych siedmiu członków załogi, którzy uratowani przez OP „Zenona” walczyli potem w szeregach AK aż do momentu przejścia ich przez oddziały armii rosyjskiej i następnie powrotu do swoich baz. Gilbert wrócił 17 sierpnia 1944 r., w 58 dni po opuszczeniu lotniska Debden w Anglii.

Dla szefa obsługi naziemnej myśliwca 336 Dywizjonu Myśliwskiego była to jedyna misja bojowa i przyjmuje się, że był on jedynym członkiem 4 Grupy Myśliwskiej, który w czasie wojny brał udział w walkach naziemnych.

Od czasu wojny członkowie załogi B-17G oraz Polacy, którzy ich uratowali, utrzymują stałe kontakty.

W czerwcu 1999 Marek Ambroziewicz napisał do ppor. Alfreda R. Lea, nawigatora bombowca B-17G, o budowie pomnika i pokazaniu jego fragmentu na IV Międzynarodowym Pikniku Lotniczym w Góraszce, niedaleko Warszawy.

Chociaż Pomnik nie jest jeszcze w 100 proc. gotowy, został pokazany w Góraszce z myślą o pozyskaniu sponsorów, co pozwoliłoby doprowadzić do końca jego budowę.

Marek Ambroziewicz, architekt i budowniczy Pomnika, poinformował, że ostatnio między Sworami a Worońcem znaleziono części ze szczątków B-17G.

Na lewej stronie steru, który stanowi element Pomnika, wyryto daty: „1942-1945” i następujące słowa w języku polskim i angielskim:

*„Pamięci 41 802 lotników Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych, którzy oddali swe życie przynosząc wolność krajom okupowanej Europy oraz niszcząc skutecznie potencjał wojskowy III Rzeszy. W dowód wdzięczności i pamięci – Naród Polski.”*

Na drugiej stronie steru znajduje się opis walki, w czasie której został strącony bombowiec B-17G. Napis jest w języku polskim, a poniżej widnieją nazwiska i stopnie trzech członków załogi, którzy dostali się do niewoli, a dalej nazwiska i stopnie tych lotników, którzy zostali uratowani przez żołnierzy OP 34 pp AK.

Po zakończeniu robót Pomnik stanie w pobliżu Worońca. Po wojnie Alfred Lea pracował jako architekt. Obecnie jest na emeryturze i zamieszkuje w Houston w Teksasie. Lea powiedział o Polakach: „To są wspaniali ludzie, wielcy patrioci, wysoko ceniący sobie wartość tego, co dla nich uczyniliśmy”.

Robert Gilbert parał się różnymi zawodami, najczęściej pracował na budowach. Gdy Gilbert, który mieszka w Sagenaw w stanie Michigan, usłyszał o budowie Pomnika, był zdumiony i bardzo poruszony tym, co Polacy czynią 55 lat po zestrzeleniu ich bombowca. Powiedział, że Ambroziewicz, partyzant OP „Zenona” Armii Krajowej, był wówczas 21-letnim młodzieńcem. II wojna światowa zakończyła się 8 maja 1945, lecz to, co Gilbert i Lea oraz inni tacy jak oni uczynili w czasie tej wojny, nie będzie zapomniane, nie tylko w Polsce.

Jay Barber

Tłum. Leonard Gliński

*Listy Stana Hodsdona, który po 55 latach, z artykułu o Pomniku zamieszczonym w gazecie weteranów 452 Grupy Bombowej „Poop from the Group”, dowiedział się o losie załogi Alfreda Lea. Stan był członkiem obsługi naziemnej samolotu zestrzelonego nad Worońcem i bliskim przyjacielem jego załogi.*

*Do swoich wojennych przeżyć Stan Hodsdon nawiązuje w listach do Marka Ambroziewicza i Hanka Northa, redaktora naczelnego „Poop from the Group”.*

„10 listopada 1999

Marek Ambroziewicz  
Warszawa  
Polska

Drogi Panie Ambroziewicz,

Przeczytałem Pana list do Alfreda Lea w gazetce 452<sup>nd</sup> Grupy Bombowej 8 Armii Powietrznej „Poop from the Group”.

Przez 55 lat wierzyłem, że załoga samolotu „202” zginęła. Wiadomość o ich przeżyciu sprawiła, że moje wojenne wspomnienia są nieco słodsze.

Załączam kopie listów do Alfreda Lea oraz Hanka Northa, redaktora naczelnego „Poop from the Group”. Załączam także powiększony wizerunek drugiej strony ogona „202” – w rzeczywistości na samolotach malowanych w kamuflaż był to biały kwadrat z czarną literą „L”, a czarny kwadrat z białym „L” – na niemalowanych, srebrnych samolotach. Przesyłam także odbitkę zdjęcia części dywizjonu Latających Fortec 452 Grupy – niektóre samoloty są srebrne, a niektóre w kamuflażu – widać różnicę kolorów liter „L”.

Jestem głęboko wdzięczny, że stawiacie pomnik lotnikom. Byłem mechanikiem tego samolotu. Pierwotnie byłem na kursie pilotów tym samym, co Alfred Lea – 44A. Obaj, podobnie jak większość kursantów, odpadliśmy ze względu na nadmiar pilotów w tym czasie.

Mam nadzieję, że zdjęcia są interesujące, a ja mam Pana właściwy adres – tak więc dotrą do Pana bez przeszkód.

Z ogromnym poważaniem,

Stan Hodsdon.

24 września 1999

Hank North  
Columbus, USA

Drogi Hanku,

Nazywam się Stan Hodsdon, oficjalnie Stanley N. Hodsdon. Byłem kadetem w niefortunnym kursie pilotów 44A i, razem z większością kursantów, odpadłem w pierwszej selekcji (Taylor Field, Ocala, Fl.) ze względu na nadmiar pilotów. Zostałem wysłany do szkoły mechaników lotniczych w Seymour Field w Greensboro, N.C. Mechaników ciągle brakowało, więc wyciągnięto nas ze szkoły dwa tygodnie przed zakończeniem i zostałem przydzielony do 729 Dywizjonu 452 Grupy Bombowej w Deopham Green, Anglia. Nie jestem pewien, kiedy przybyłem do dywizjonu, ale moje dokumenty pokazują, że opuściłem USA 3 marca 1944 i przybyłem na Europejski Teatr Działań 22 marca 1944. Zostałem przydzielony do silnika nr 1 i napraw ogólnych B-17G nr 238 202 i pracowałem wyłącznie przy tej maszynie, przeprowadzałem testy próbne, itd. Pewnego razu pracowaliśmy przez 72 godziny non stop, z przerwami na krótkie drzemki, aby wymienić zbiorniki paliwa, itp. żeby „stara 202” znowu mogła latać. Powiedziano nam, że nasza załoga naziemna miała dostać Legion of Merit (odznaczenie) za to, że 202 miała najwięcej misji bez awaryjnych powrotów w 8 Armii Powietrznej (czy w Europie). Nigdy więcej już o tym odznaczeniu nie słyszałem.

Byłem w alarmowym dywizjonie, kiedy lotnisko zostało zaatakowane przez niemiecki myśliwiec. Kiedy zawyły syreny, natychmiast zająłem pozycję w tyle stanowiska strzeleckiego i opróżniłem 30-nabojowy magazynek mojego Thompsona w kierunku samolotu, kiedy przeszedł prosto nad moją głową (na wysokości około 150-200 m.). Wiedziałem, że jest poza zasięgiem, ale miałem nadzieję, że przynajmniej jeden pocisk go dosięgnie. Byłem w straży honorowej na przyjęciu z okazji 50-tej misji. Stałem tam z moim pistoletem maszynowym Thompson zawieszonym na ramieniu. Po dwóch godzinach ważył tonę.

Zaprzyjaźniliśmy się z załogami 202 i wylaliśmy wiele łez, gdy nadeszły wiadomości, że 202 została zestrzelona nad Polską, nie zauważono żadnych spadochronów, samolot rozbił się w potężnej eksplozji i cała załoga została uznana za nieżyjącą.

Myślę, że to podczas pierwszej misji wahadłowej złamałem prawą rękę w trzech miejscach. Musiałem czekać trzy dni, zanim mogłem udać się do szpitala (mieliśmy zakaz opuszczania bazy do powrotu samolotów).

Kiedy nastąpiło przełamanie w Normandii, moje ramię było w gipsie i ponieważ w tym stanie nie mogłem zajmować się B-17, przydzielono mnie do baru w klubie oficerskim. Nie było to istotne zajęcie, więc zostałem jednym z 80 000 ludzi przeniesionych z 8 Armii Powietrznej do piechoty, ze względu na gips i sytuację na froncie. Tak więc reszta wojny to długa i interesująca opowieść biegnąca przez Francję, Luxemburg, Niemcy, Czechosłowację aż do spotkania Rosjan w Chemnitz. Widziałem Eisenhowera, Bradleya, Pattona w Ordruff (obóz koncentracyjny N. Stalag #3, chyba) – to był pierwszy wyzwolony obóz koncentracyjny i otworzył nam oczy. Mój artykuł (list do domu) o nim był wybrany przez dziennikarzy Associated Press i opublikowany w całych Stanach (prześle kiedyś kopię).

Po zwycięstwie w Europie służyliśmy jako oddziały okupacyjne przez kilka miesięcy w Suhl II w strefie rosyjskiej. Potem wróciliśmy do Antwerpii (Belgia) i czekaliśmy na statek do USA. Nie miałem już wtedy pojęcia, co się działo z 452 Grupą.

W czasopiśmie przeczytałem o spotkaniu 452 Grupy w San Antonio, więc pojechałem tam, a później do Dayton i Savannah. Nie spotkałem nikogo, kogo bym znał z Deopham Green. Kiedy w zeszłym tygodniu dostałem nowy „Poop from the Group” z artykułem o rozbitym samolocie, uratowanej załodze w Polsce, Pomniku i kopii statecznika B-17, natychmiast rozpoznałem numer 202 jako samolot, przy którym pracowałem. Polak (Marek Ambroziewicz) zdawał się nie wiedzieć, co namalować (oznakowanie) na drugiej stronie ogona. Załączam powiększenie zdjęcia mnie w wieżycze tylnego strzelca pokazujące drugą stronę ogona 202. Może być to niespodzianką dla tych, którzy pamiętają tylko czarny kwadrat z białym „L”, ale wczesne samoloty, jak 202, były malowane w kamuflaż: oliwkowo-zielony z góry i blady niebieski, jak pamiętam, z dołu, żeby ciężko je było zobaczyć z dołu na tle nieba. Jak widać na zdjęciu – 202 miała biały kwadrat z czarnym „L”.

Załączam także powiększenia zdjęć kilku formacji 452 Grupy. Na jednym wszystkie cztery maszyny są srebrne. Nie pamiętam już, czy nie mieli czasu ich pomalować, czy farba dawała dodatkową wagę i opór w powietrzu. Drugie zdjęcie pokazuje 8 samolotów, z których 5 jest w kamuflażu – wszystkie mają L w kwadracie, ale czarne kwadraty na srebrnych, a białe na tych w kamuflażu.

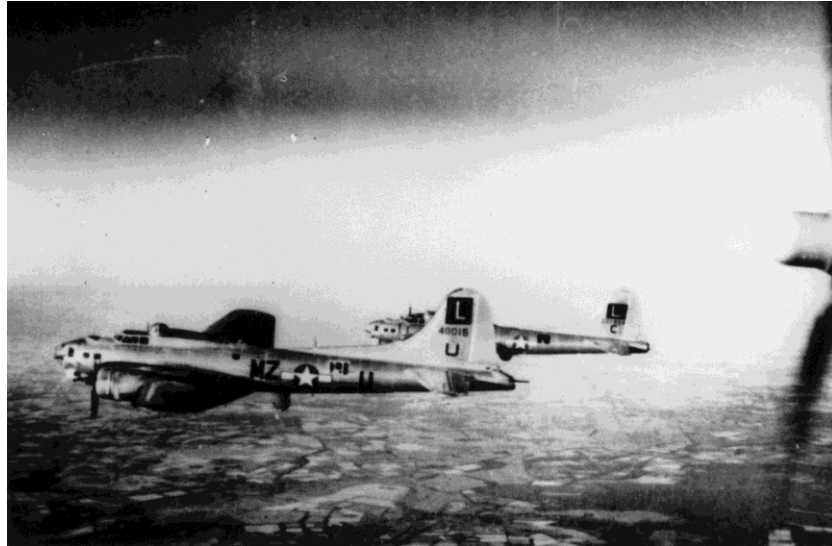
W 1947 roku w przerwie semestralnej (byłem z Maine) pojechałem do Washington D.C. pracować u mojego znajomego (przydzielonego do innego dywizjonu jako strzelec dolnej wieżyczki). Tam zupełnie przypadkiem wpadłem na Sullivana, który był fotografem 452 Grupy i

razem reprezentowaliśmy 452 Grupę w siatkówce i koszykówce. Ponieważ opuściłem Grupę nagle i nie wiedzieli, co się ze mną stało, nosił Mistrzowski Medal Siatkówki 8 Armii z wyrytym moim nazwiskiem oraz list pochwalny dla mnie z podpisem pułkownika Odoma. Dał mi kilka zdjęć, z których dwa pokazywały 452 Grupę w locie, a jedno pokazywało V-1, która wylądowała w żywopłocie kilka stóp od naszego składu bomb. Ponieważ nie byłem pewny po lekturze ostatniego „Poop from the Group”, czy był mowa o załodze 202 czy innej, zadzwoniłem ostatniego wieczora do Alfreda Lea i rozmawialiśmy przez godzinę. On był nawigatorem na 202. Tak samo, jak ja, został odrzucony z kursu pilotów 44A i udał się do szkoły nawigatorów. On i sześciu innych nie zostali złapani i zostali przejęci przez polską piechotę i walczyli u ich boku przez 40 dni, zanim przyszli Rosjanie. On wtedy wrócił do 452 Grupy, a mnie oczywiście już tam nie było – tak więc przez 55 lat wierzyłem, że moich dziesięciu przyjaciół zginęło w tamtym wypadku. Według Lea do tej pory żyje tylko czterech. Przesyłam kopię tego listu i zdjęcia ogona do Marka Ambroziewicza do Polski.

Wiem, że to jest zbyt długie, żeby publikować w „Poop from the Group” ale jeśli chcesz coś z tego wykorzystać, to się zgadzam. Wiedza, że załoga 202 przeżyła, sprawia, że jestem zadowolony z tego dnia, tygodnia i całego roku.

Z poważaniem,

Stan Hodsdon.



Latające Fortece 452 Grupy Bombowej w drodze nad cel, lato 1944.  
(ze zbiorów A. Lea)



Żołnierze OP „Zenona” 34 pp AK, lipiec 1944. (ze zbiorów A. Lea)



Pododdział ckm na taczankach „Górala”, OP „Zenona” 34 pp AK.  
(ze zbiorów A. Lea)

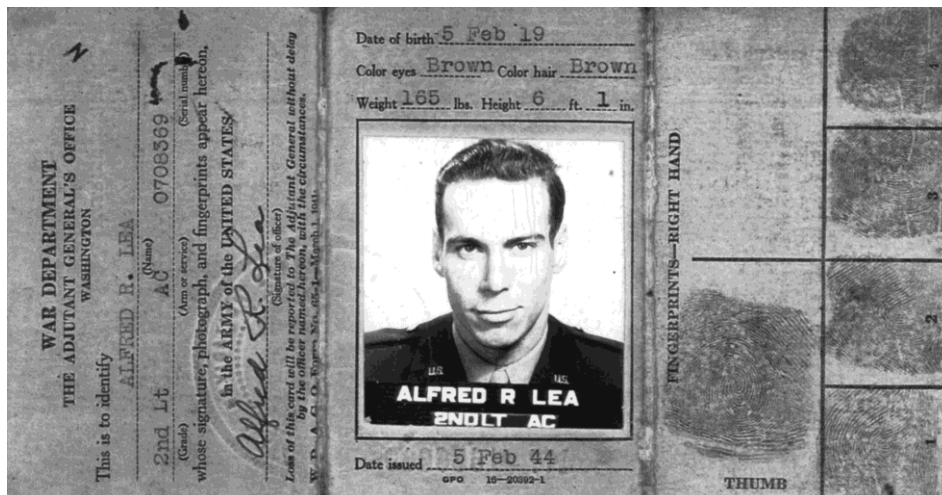




„Rogala” z żoną i swoimi żołnierzami. (ze zbiorów A. Lea)



Falszywy „Ausweis” Alfreda Lea, nawigatora B-17 zestrzelonej 21czerwca 1944 nad Podlasiem. (ze zbiorów A. Lea)



Legitymacja wojskowa Alfreda Lea. (ze zbiorów A. Lea)



Robert Gilbert i Alfred Lea po powrocie do Anglii, wrzesień 1944. (ze zbiorów A. Lea)



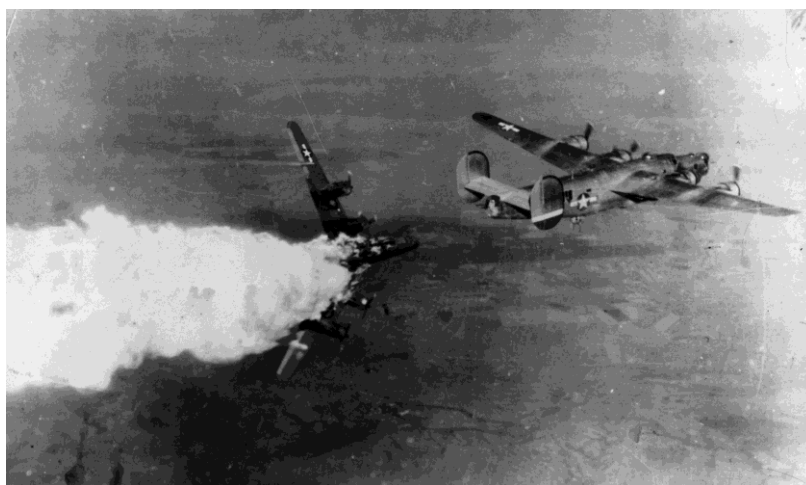
**Ocaleni przez oddział „Zenona” lotnicy, pozwali do wielu fotografii po powrocie do Anglii. Od lewej: Thomas Madden, Alfred Lea, Joseph Baker. (ze zbiorów A. Lea)**



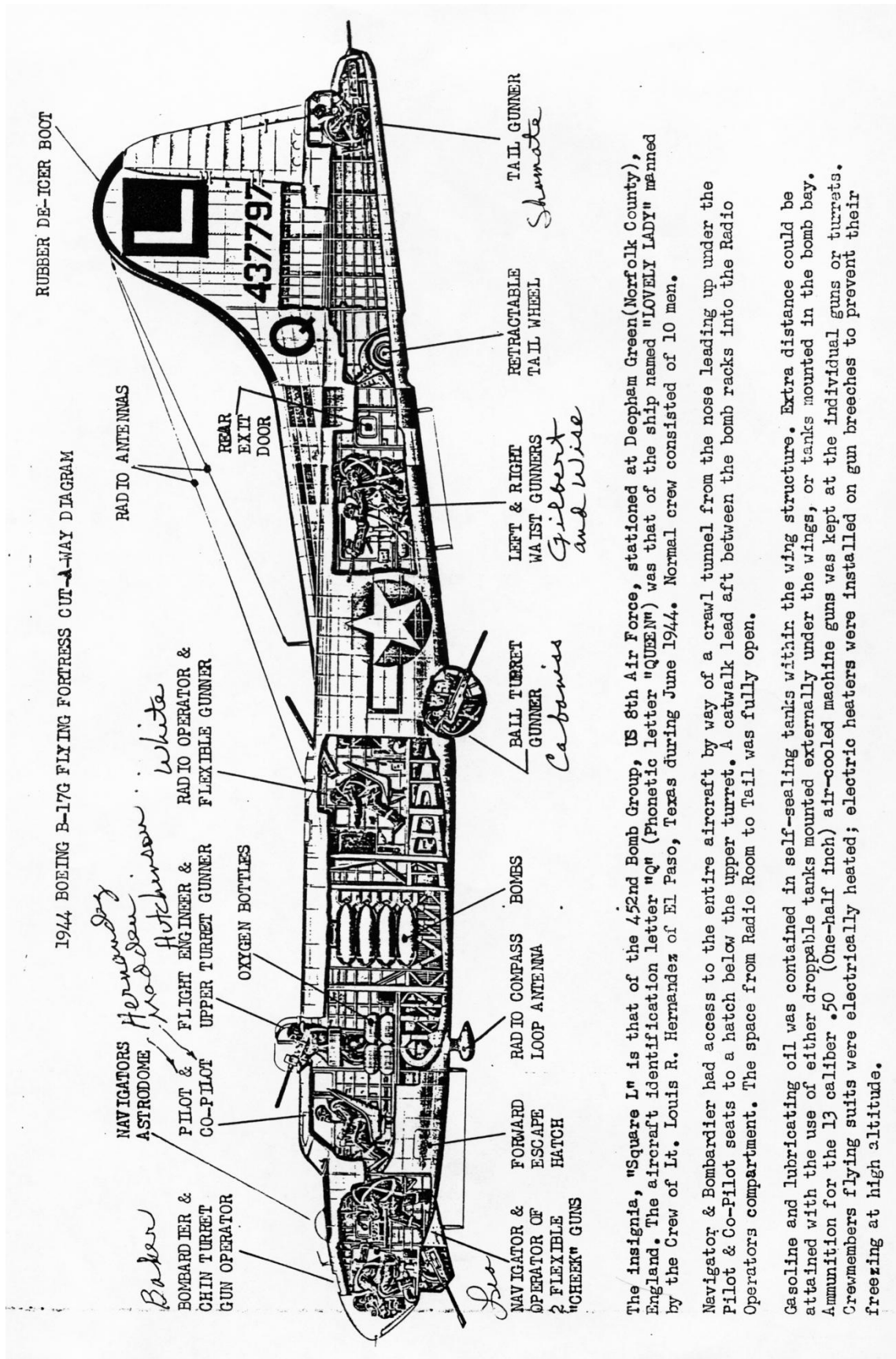
**Od lewej: Alfred Lea, Anthony Hutchinson, Louis Hernandez, wrzesień 1944.  
(ze zbiorów A. Lea)**



Latające Fortece 8 Armii Powietrznej pozostawiają za sobą płonące zakłady Focke-Wulf w Malborku. 9 października 1943. (ze zbiorów Sz. Serwatki)



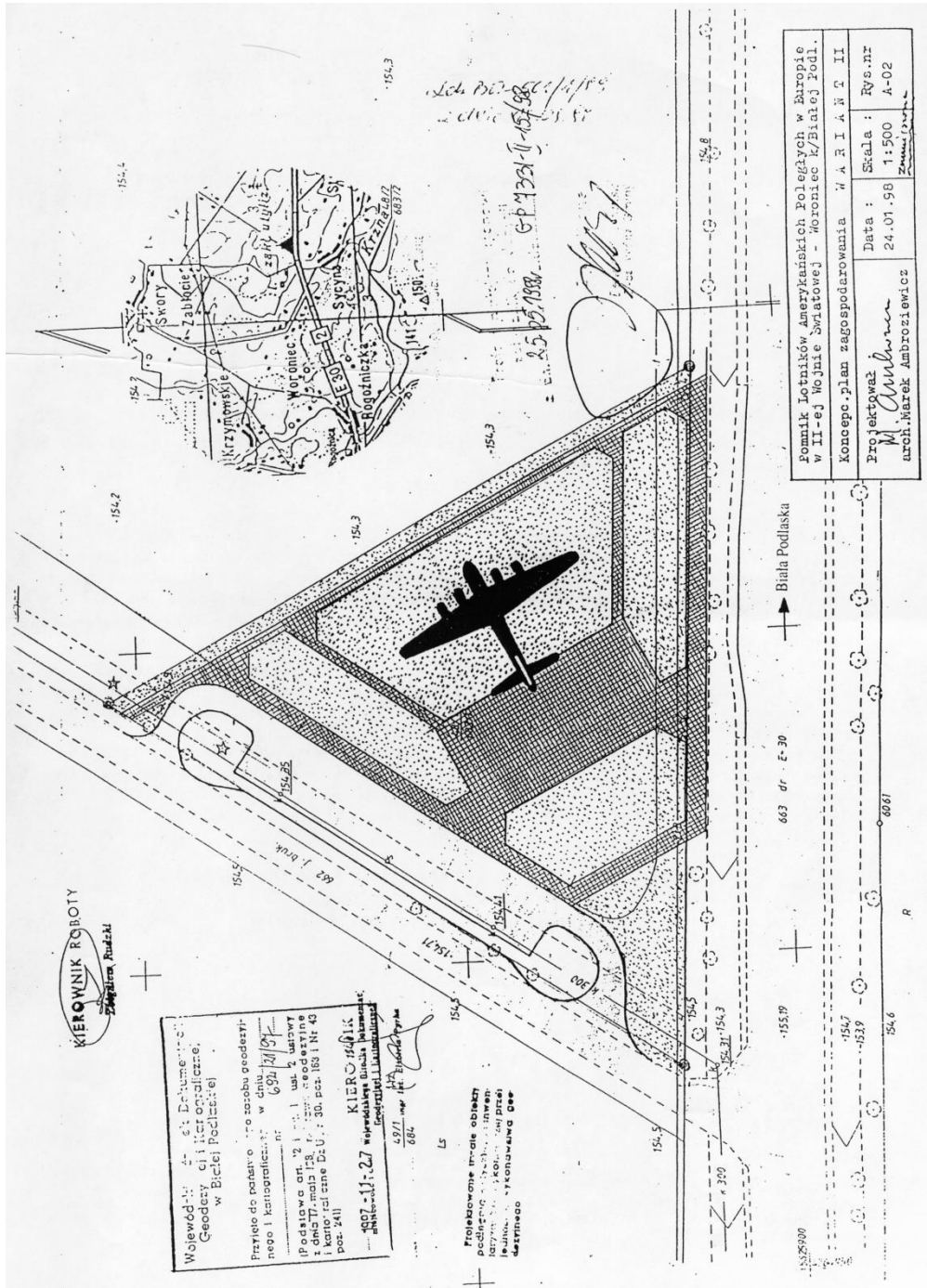
**Eksplozja Liberatora B-24 15 Armii Powietrznej nad Blachownią Śląską.  
20 listopada 1944. (ze zbiorów Sz. Serwatki)**



Przekrój Latającej Fortecy. Na egzemplarzu o numerze widocznym na sterze, załoga Alfreda Lea latała w pierwszej połowie czerwca 1944. (ze zbiorów A. Lea)



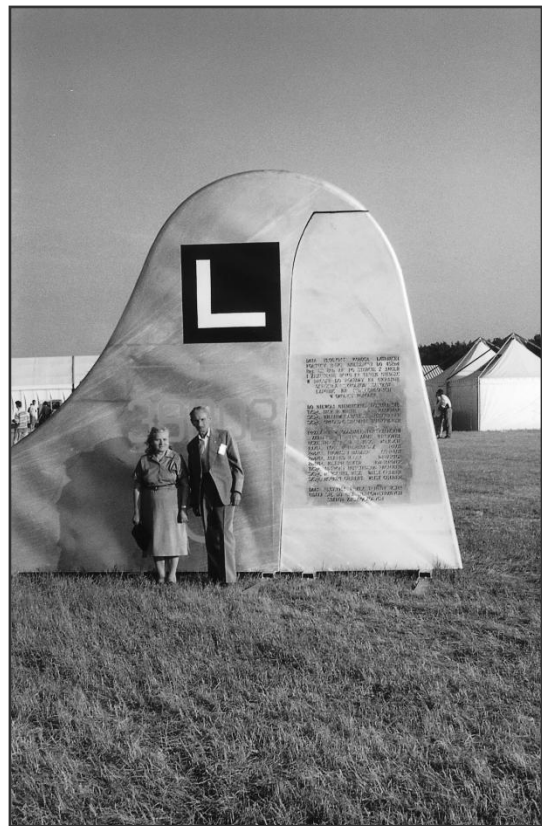
Certyfikat Wdzięczności nadany żołnierzom OP „Zenona” 34 pp AK  
przez Sekretarza Obrony USA, Williama Perry’ego w 1995 roku. (ze zbiorów M.  
Ambroziewicza)



Projekt Pomnika Lotników Amerykańskich powstał 24 stycznia 1998. (ze zbiorów M. Ambroziewicz)



Alfred Lea (po lewej) prezentuje polską flagę przed odrestaurowaną Latającą Fortecą.  
Texas, lata 80-te. (ze zbiorów A. Lea)



Pionowy element Pomnika eksponowany  
na Pikniku Lotniczym w Góraszce w maju 1999 roku. (ze zbiorów M. Ambroziewicza)



Spectators view the monument created to honor American airmen at Gorazka Airfield, Poland, May 29, 1999.

Courtesy photo

## Poland honors airmen who were killed stopping Hitler

By Jay Barber  
4th Fighter Wing Public Affairs

"They will never be forgotten" is not a phrase that is unique to POW/MIA Recognition Day ceremonies.

There's a band of people in Poland who have not forgotten that 41,802 airmen were killed in World War II to stop Adolph Hitler. And they have built a monument to remind present and future generations.

Many of the people involved in building this monument were responsible for rescuing seven members of a B-17G Flying Fortress crew, one of whom was assigned to the 4th Fighter Group.

The B-17G, assigned to the 729th Bomb Squadron, 452nd Bomb Group, Deopham Green, England, was shot down near Woronic, Poland, on June 21, 1944, by a German Me-109. It was one of more than 100 bombers 4th Fighter Group pilots were escorting on the first England-to-Russia shuttle mission.

Staff Sgt. Robert L. Gilbert and 34 others from the 4th FG volunteered to fly as replacement gunners on the B-17Gs. This would allow them to service the escorting P-51s at the remote Soviet bases.

Gilbert's B-17G, tail number 38202, was

called "BTO in the ETO," for Big Time Operators in the European Theater of Operations. The aircraft carried a crew of 10; three of whom were captured by the Germans.

Gilbert was among the seven crew members who fought with the Polish Underground Army until they were handed over to the Russian Army for return to their home bases. He returned Aug. 17, 1944, 58 days after leaving Debden Airdrome, England.

It was the only combat mission of the war for the 336th Fighter Squadron crew chief, and it is believed that he was the only member of the 4th FG to engage in ground combat during the war.

Members of the crew and the Polish people who rescued them have kept in touch since the war.

In June 1999, Marek Ambroziewicz sent a report to Alfred R. Lea, navigator on the B-17G, about the construction of the monument and its debut at the IV International Aeronautical Airshow and Picnic at Gorazka Airfield, located in the suburbs of Warsaw. An estimated 50,000 people attended the show.

Although not 100 percent complete, Ambroziewicz noted that the monument was displayed at the event as a way to seek

sponsors for completion of the project.

He is the monument's architect and engineer.

Ambroziewicz reported that some of the parts from the B-17G wreckage had recently been found between the towns of Sworry and Woronic.

Engraved on the port side of the rudder: "1942-1945. To the memory of 41,802/forty-one thousand eight hundred and two/airmen of the United States Army Air Force who were killed bringing freedom to the occupied European countries and destroying successfully the Third Reich military potential.

"As testimony of gratitude and commemoration of the Polish people." The inscription is written in Polish and English.

On the other side of the rudder is a narrative of the air battle in which the B-17G was shot down. This is in Polish, and below it in English are the rank and full names of the three members of the crew who were captured, followed by the rank and names of those rescued by the 34th Regiment-Polish Home Army, known during the war as the Polish Underground Army.

The monument will be permanently located near Woronic when site work there is complete.

In a letter to Lea, Ambroziewicz wanted to know what "symbols and signs" they could paint on the tail of the aircraft. Lea provided him with the group's emblem and identification markings. On the tail of the B-17G was a large square which denoted the 3rd Division, 8th Air Force. The letter "L" inside the square signified the aircraft was assigned to the 452nd Bomb Group.

After the war, Lea pursued a career as an architect. He is retired and lives in Houston, Texas.

"These are wonderful people," Lea said. "They are tremendously patriotic and appreciate what we did for them.

Gilbert worked a variety of jobs after the war but mostly in construction. He still works some and lives in his hometown of Saginaw, Mich.

When Gilbert heard about the memorial, he was amazed and excited at what the Polish people are doing 55 years after the B-17G was shot down.

He said that Ambroziewicz, then a scout for the home army, "was a 17-year-old kid when we were there."

World War II in Europe ended May 8, 1945. But what Gilbert and Lea and others like them did during that war will not be forgotten, not in Poland.

Artykuł o Pomniku zamieszczony w gazecie 4 Skrzydła Myśliwskiego  
(tłumaczenie na stronie 55) (ze zbiorów M. Ambroziewicza)





Zdjęcia z budowy Pomnika w Woroncu.  
Maj 2000 roku. (ze zbiorów M. Ambroziewicza)

## Źródła

Alfred Lea, korespondencja z lat 1990-1999

Gebhard Aders, Werner Held, „Jagdgeschwader 51 >Mölders< - Eine Chronik, Berichte – Erlebnisse – Dokumente”, Motorbuch Verlag. Stuttgart 1999 (trzecie wydanie)

Kajetan Bieniecki, „Lotnicze wsparcie Armii Krajowej”, wydawnictwo Arcana, Kraków 1994

Дмитрий П. Кальной, Андрей Ю. Сovenko, „Полтавская история”, „Авиация и Время”, 6/96, 1/97, 2/97, 3/97

Jerzy Pawlak, „Pamięci Lotników Polskich 1918-1945”, Bellona, Warszawa 1998

Jerzy Sroka, „9 Podlaska Dywizja Piechoty AK”, 1995, Biała Podlaska

**Członkowie Honorowi Społecznego Komitetu Budowy  
Pomnika Lotników Amerykańskich  
pod Patronatem Pana Premiera Jerzego Buzka**

*Zastępca Komendanta Akademii Obrony Narodowej*  
Pan gen. Broni pil. dr Jerzy Gotowała – Przewodniczący

*Kierownik Urzędu do Spraw Kombatantów i Osób Represjonowanych*  
Pan Sekretarz Stanu Jacek Taylor

*Rada Ochrony Pamięci Walk i Męczeństwa*  
Pan Sekretarz Generalny Andrzej Przewoźnik

*Światowy Związek Żołnierzy Armii Krajowej*  
Pan Przewodniczący Stanisław Karolkiewicz

*Stowarzyszenie Polskich Kombatantów w Kraju*  
Pan Przewodniczący Henryk Pakuła

*b. Ambasador Nadzwyczajny i Pełnomocny Stanów Zjednoczonych Ameryki*  
Pan Daniel Fried (ukończył misję)

*Senator Rzeczypospolitej Polskiej*  
Pan Stanisław Jarosz

*Posel na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej*  
Pan Marian Piłka

*Wicewojewoda Lubelski*  
Pan Adam Wilczewski

*Starosta Powiatu Bialskiego*  
Pan Tadeusz Łazowski

*Prezydent Miasta Biała Podlaska*  
Pan Andrzej Czapski

*Wójt Gminy Biała Podlaska*  
Pan Wiesław Panasiuk

*Przewodniczący Zarządu MOSTOSTAL SIEDLCE S.A.*  
Pan Aleksander Jonek

*b. Komendant Rektor Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych*  
Pan gen. bryg. pil. dr Ryszard Olszewski

*Dowódca 9 Podlaskiej Brygady Zmechanizowanej*  
Pan płk. dypl. Artur Ryczywolski

*Nadleśniczy Lasów Państwowych Międzyrzec*  
Pan mgr inż. Janusz Paderewski

*Honorowy Kapelan OP „Zenona” 344 pp AK*  
O.O. dr Eustachy Rakoczy

*Środowisko Żołnierzy Oddziału Partyzanckiego „Zenona” 34 pp AK*  
Pan przewodniczący por. Tadeusz Sobieszczak „Dudek”  
Pani Alina Chrzanowska-Fedorowicz „Marta”  
Pan prof. Ludwik Maciąg „Sas”  
Pan prof. dr med. Zbigniew Bańkowski „Czarny Wojtek”

**Urzędy, instytucje i firmy, którym zawdzięczamy możliwość realizacji Pomnika:**

Rada Ochrony Pamięci Walk i Męczeństwa

Urząd ds. Kombatantów i Osób Represjonowanych

„Regionalne Drogi Podlasia” Siedlce

Przedsiębiorstwo Drogowo-Mostowe w Międzyrzecu Podlaskim

Spółdzielnia Mieszkaniowa Pax w Warszawie

BAUMAN-Mostostal Siedlce

ARTOM Sp. z o.o.

ALISMA CONSTRUCTION S.A. w Warszawie

Aeroklub Krakowski

Zarząd Okręgu Światowego Związku Żołnierzy Armii Krajowej w Lublinie

Związek Więźniów Politycznych Okresu Stalinowskiego 1939-1956 w Białej Podlaskiej

Środowisko Żołnierzy Oddziału Partyzanckiego „Zenona” 34 pp AK

BACUTIL w Woroncu

Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej w Białej Podlaskiej

Spółdzielnia Inwalidów ELREMET w Białej Podlaskiej

Przedsiębiorstwo „GAZDA” w Siedlcach

## **Ludzie dobrej woli, dzięki których życzliwej pomocy można było zrealizować Pomnik i wydać tę broszurę:**

Danuta Ambroziewicz  
Dominika  
    Ambroziewicz  
Maciej Ambroziewicz  
Stanisław Baj  
Zbigniew i Edwarda  
    Bańkowscy  
Gabriel Beszłej  
Czesław Biardzki  
Zdzisław Bogdasiewicz  
Jan Burda  
Piotr Cebulok  
Radosław Celiński  
Janusz Dobosz  
Zofia Domańska  
Alina Fedorowicz  
Karol Frankowski  
Leonard Gliński  
Stanley Glod  
Stanley Golanka  
Krzysztof Gołaszewski  
Jerzy Gotowała  
Paweł Guzek  
Andrzej Hyjek  
Henryk Ignatiew  
Elżbieta Jakubiak  
Zbigniew Janas  
Leszek Jastrzębski  
Zbigniew Jobda  
Aleksander Jonek  
Leszek Jonkajtis  
Roman Kania  
Bogusław Karczewski  
Stanisław Karolkiewicz  
Bogdan Kazimierczuk  
Zbigniew Kluczek  
Tadeusz Kobiałko  
Krzysztof Konopka  
Marcin Kosieradzki  
Robert Kośkiewicz  
Jadwiga Kowalewska  
Mariusz Kozioł  
Kazimierz Krajewski  
Zygmunt Kraus  
Grzegorz Krzyżanowski  
Leszek Kubiak

Wiesław Kucharczyk  
Lucyna Kujawińska-  
    Tarnowska  
Leszek Kutera  
Alfred R. Lea  
Grażyna Lipko  
Anna Łacic-  
    Wojtkiewiczowa  
Tadeusz Łazowski  
Ludwik Maciąg  
Elżbieta Maciołek  
Andrzej Matkacz  
Krzysztof Menel  
Jan Milewski  
Zdzisław Mioduszewski  
Stanisław Mirecki  
Leszek Morawski  
Janusz Nakonieczny  
Anna Neronowicz-  
    Domańska  
Henryk Obzejta  
Sławomir Olender  
Ryszard Olszewski  
Paweł Pachecki  
Janusz Paderewski  
Henryk Pakuła  
Jerzy Pawlak  
Kazimierz Perucki  
Zbigniew Perucki  
Wacław Perycz  
Bartłomiej Pękała  
Tadeusz Pętkowski  
Barbara Płomińska  
Jarosław Płomiński  
Ryszard Pochylski  
Jerzy Potyra  
Andrzej Przewoźnik  
Wiesław Pyl  
Jan Rackmann  
Konstanty Rawicki  
Marian Redes  
K.B. Redosz  
J. Robakowski  
Piotr Rostkowski  
Tadeusz Rutkowski

Artur Ryczywolski  
Janusz Skaliński  
Barbara Sielicka  
Tomasz Sielicki  
Krzysztof Sobieszczak  
Maria Sobieszczak  
Tadeusz Sobieszczak  
Sławomir Sobotko  
Jacek Staręga  
Dariusz Stasiuk  
Sławomir Stefaniuk  
Zdzisław Strzelec  
Piotr Szalacki  
Wojciech Świątkowski  
Jacek Taylor  
Iwona de Vos Tuge  
Marian Wisłowski  
Danuta Wiśniewska  
Jarosław Wójcik  
Alicja Wysocka  
Mariusz Zalewski  
Irena Henryka Zapaśnik  
Janina Zaremba  
Ryszard Zaremba  
Romuald Zaorski  
Stanisław Żmijan

*Członkowie Zarządu  
Społecznego Komitetu  
Budowy Pomnika:*

*Marek Ambroziewicz  
    przewodniczący  
Jan Mulawa  
    wiceprzewodniczący  
Szymon Serwatka  
    sekretarz  
Kazimierz Wojtkiewicz  
    skarbnik*

**Organizacyjny Społeczny Komitet  
Budowy Pomnika Lotników Amerykańskich  
powołany z inicjatywy żołnierzy  
Oddziału Partyzanckiego „Zenona” 34 pp Armii Krajowej**

<i>Przewodniczący Zarządu</i>	Marek Ambroziewicz
<i>Wiceprzewodniczący</i>	Jan Mulawa
<i>Sekretarz</i>	Szymon Serwatka
<i>Skarbnik</i>	Kazimierz Wojtkiewicz

*Członkowie:* Czesław Biardzki  
Leonard Gliński  
Zbigniew Kluczek  
Wacław Kononow (zrezygnował)  
Ludwik Maciąg  
Stanisław Mirecki (zrezygnował)  
Henryk Obzejta  
Kazimierz Perucki  
Tadeusz Sobieszczak  
Marian Wisłowski  
Ryszard Zaremba

Projekt Pomnika i opracowanie graficzne:  
architekt Marek Ambroziewicz

Organizacja budowy, wykonawstwo, nadzór autorski:  
Marek Ambroziewicz  
Leszek Kutera (Mostostal Siedlce S.A.)  
Kazimierz Perucki  
Tadeusz Sobieszczak  
Kazimierz Wojtkiewicz  
Ryszard Zaremba  
Żołnierze z 9 Podlaskiej Brygady Zmechanizowanej

*Autor i redaktor niniejszego opracowania:*  
Szymon Serwatka

**WSZYSCY WYŻEJ WYMIENIENI PRACĘ SWOJĄ WYKONALI HONOROWO.**

## Spis treści

Część I - Historia USAAF w Europie .....	3
8 Armia Powietrzna .....	4
15 Armia Powietrzna .....	15
9 Armia Powietrzna .....	18
Część II – Wspomnienia z Polski .....	27
Dwudziestego pierwszego czerwca 44 roku... ..	28
Amerykański partyzant .....	29
Połtawa .....	36
Amerykańskie zrzuty dla Powstania Warszawskiego .....	41
Historia OP 34 pp AK „Zenona” .....	43
Amerykańska Latająca Forteca B-17G na Podlasiu 21.06.1944. ....	45
Część III – Budowa Pomnika .....	46
Apel .....	47
Tłumaczenie artykułu o Pomniku Lotników Amerykańskich .....	48
Listy Stana Hodsdona .....	50
Zdjęcia .....	54
Źródła .....	64
Członkowie Honorowi Społecznego Komitetu Budowy .....	65
Urzędy, instytucje i firmy, którym zawdzięczamy możliwość realizacji Pomnika .....	66
Ludzie dobrej woli, dzięki którym życzliwej pomocy można było zrealizować Pomnik i wydać tę broszurę .....	67
Organizacyjny Społeczny Komitet .....	68

Oddano do druku 23 czerwca 2000 r.

W FOŁDZIE 41 802 /CZTERDZIESTU  
JEDEN TYSIĄCOM OŚMIUSET DWOM/  
LOTNIKOM SIŁ POWIETRZNYCH  
STANÓW ZJEDNOCZONYCH, KTÓRZY  
ODDALI SWĘ ŻYCIĘ NIOSĄC WOLNOŚĆ  
OKUPOWANYM KRAJOM EUROPY,  
NISZCZĄC SKUTECZNIE POTENCJAŁ  
MILITARNY TRZECIEJ RZESZY

W DOWÓDZIE WDZIĘCZNOŚCI  
I PAMIĘCI POLACY

1942

1945

TO THE MEMORY OF 41,802  
/FORTY-ONE THOUSAND EIGHT  
HUNDRED AND TWO/ AIRMEN OF  
THE UNITED STATES ARMY AIR  
FORCE, WHO WERE KILLED  
BRINGING FREEDOM TO THE  
OCCUPIED EUROPEAN COUNTRIES  
AND DESTROYING SUCCESSFULLY  
THE THIRD REICH MILITARY  
POTENTIAL.

AS TESTIMONY OF GRATITUDE  
AND COMMEMORATION  
OF THE POLISH PEOPLE