

Przystanek historia

<https://przystanekhistoria.pl/pa2/tematy/polskie-wojsko/125143,Oczy-nad-frontem-wloskim-318-Dywizjon-Mylswo-Rozpoznawczy-Gdanski.html>



Samoloty Hawker Hurricane II w locie koszącym nad pustynią w okresie bazowania jednostki w Qassasin w marcu 1944 r.

ARTYKUŁ

Oczy nad frontem włoskim. 318. Dywizjon Myśliwsko-Rozpoznawczy „Gdański”

OKRES HISTORYCZNY

(1939-1945) II wojna światowa

Autor: WOJCIECH ZMYŚLONY 19.05.2026

Pierwszą jednostką Polskich Sił Powietrznych, która wzięła udział w wyzwolaniu Europy spod niemieckiego panowania, startując z położonych na kontynencie

lotnisk, był 318. Dywizjon Myśliwsko-Rozpoznawczy „Gdański”.

W początku maja 1944 r. 318 Dywizjon trafił na front włoski i walczył tam aż do zwycięskiego zakończenia kampanii na Półwyspie Apenińskim w roku następnym. Wcześniej do Włoch przebazowana została tylko polska 1586. Eskadra do Zadań Specjalnych, jednak charakter jej działań – wspieranie partyzantki w okupowanych krajach – był zupełnie odmienny.

Początki w Wielkiej Brytanii

318. Dywizjon sformowano w marcu 1943 r. w bazie RAF Detling k. Maidstone w Anglii, ok. 50 km na południowy wschód od centrum Londynu. Jego przeznaczeniem była współpraca z oddziałami Armii Polskiej na Wschodzie (z której wyodrębniono później 2. Korpus Polski), stacjonującej na Bliskim Wschodzie i szykującej się do walki na kontynencie europejskim.

Pierwszych pilotów przeszkolono w zadaniach współpracy z armią lądową w brytyjskiej jednostce wyszkolenia bojowego – 41. Operational Training Unit

Dowództwo 318. Dywizjonu objął sztabowiec ppłk pil. Adam Wojtyga. Oddział miał czerpać z kadry i doświadczeń 309. Dywizjonu Współpracy „Ziemi Czerwieńskiej”, ale w praktyce personel latający tworzyła mieszanka pilotów z prawie wszystkich polskich dywizjonów myśliwskich, jednostek RAF, a nawet polskich dywizjonów bombowych. Także personel naziemny został arbitralnie przeniesiony z różnych oddziałów. Taka organizacja poskutkowała tym, że – obok nielicznych ochotników skuszonych możliwością służby w ciepłych krajach – w szeregach 318. Dywizjonu znaleźli się i żołnierze, których z różnych przyczyn ich dotychczasowi dowódcy starali się pozbyć. Oddział nie miał więc łatwych początków.

Pierwszych pilotów przeszkolono w zadaniach współpracy z armią lądową w brytyjskiej jednostce wyszkolenia bojowego – 41. Operational Training Unit. Przydzielone wkrótce potem na okres szkolenia i zgrywania samoloty również zdumiewały różnicowaniem. Była to przedziwna mieszanina Hurricane’ów różnych typów, m.in. Mark I, Mark X, a nawet morskiej wersji Hurricat ze zdemontowanym specjalistycznym osprzętem

służącym do startu z katapulty. Większość z nich była w fatalnym stanie technicznym, co kronikarz 318. Dywizjonu z przekąsem podkreślił, pisząc o „robactwie sypiącym się z rur wydechowych”, „pająkach mieszkających w żyroskopach” oraz znalezionym „w jednej kabinie gnieździe sowy”. Samoloty doprowadzono jednak do stanu lotnego i rozpoczęto szkolenie.

Dywizjon składał się z 2 eskadr bojowych (z pilotami), które nominalnie liczyły po 6 samolotów, a także eskadry technicznej (z personelem naziemnym); 6 dodatkowych maszyn stanowiło rezerwę, toteż jednostka według etatu miała 18 samolotów. Cały personel latający dywizjonu stanowili oficerowie. Początkowo 318. Dywizjon w dokumentach określano mianem „Dywizjonu Współpracy”, ale wkrótce przeniesiono go organizacyjnie pod rozkazy Lotnictwa Myśliwskiego RAF i pod koniec czerwca 1943 r. nazwę zmieniono na „Dywizjon Myśliwsko-Rozpoznawczy”, która pozostała na stałe. W niektórych dokumentach z późniejszego okresu wojny 318. nazywano po prostu „Dywizjonem Rozpoznawczym”, co chyba najlepiej oddaje jego rzeczywisty charakter.



Samoloty Hawker Hurricane II w locie koszącym nad pustynią w okresie bazowania jednostki w Qassasin w marcu 1944 r.



Samolot Hawker Hurricane II w locie koszącym nad pustynią w okresie bazowania jednostki w

Bliski Wschód

Jak zapisano w kronice 318. Dywizjonu, już podczas Świąt Wielkanocnych, 25 kwietnia 1943 r., „w czasie obiadu żołnierskiego rzucono hasło nazwania dywizjonu gdańskim”. Pomysł się przyjął, choć nazwa ta nigdy nie została oficjalnie usankcjonowana rozkazem Naczelnego Wodza, co zwykle praktykowano w wypadku innych jednostek. Faktyczny związek personelu czy tradycji wojskowych jednostki z Gdańskiem był w gruncie rzeczy żaden. W kronice słowa „Gdańsk”, „gdański” padły tylko raz, a w anglojęzycznym dzienniku działań bojowych nie pojawiły się w ogóle. Przydomek ten utrwalono jednak m.in. w piosence dywizjonowej (do której słowa napisał kpt. pil. Włodzimierz Bereżecki), a także w projekcie odznaki pamiątkowej noszonej na mundurach lotników, przedstawiającej uskrzydłony herb Gdańska.

W kwietniu 1944 r. 318. Dywizjon przez Egipt
rozpoczęło przebazowywać do Włoch.

W sierpniu 1943 r. dowództwo 318. Dywizjonu objął mjr pil. Leszek Wielochowski, doświadczony weteran lotnictwa bombowego. W tym też miesiącu 318. Dywizjon, bez samolotów i taboru samochodowego, wysłano w konwoju morskim z Liverpoolu do Port Saidu, na pokładzie transportowca HMT „*Empress of Australia*”. Po wyładowaniu w Egipcie i pobraniu nowego sprzętu – myśliwców Hawker Hurricane II – jednostka wyruszyła do Palestyny. Stacjonowała tam kolejno na kilku lotniskach i ostatecznie miesiące 1943 r. oraz początek 1944 r. poświęciła na dalsze szkolenie i przygotowanie do walk w półpustynnych warunkach. Nowością było zapoznanie się z lotniczymi aparatami fotograficznymi oraz współdziałanie z armią lądową, doskonalone podczas manewrów. Oprócz starej kadry do pracy wdrażano także nowo wyszkolonych pilotów, wprost po szkołach lotniczych. W jednym z lotów treningowych zginęli piloci kpt. Jan Błaszczyk oraz por. Jerzy Głowacki.

W grudniu 1943 r. 318 Dywizjon otrzymał pierwsze Spitfire'y V i wkrótce przebroił się w nie całkowicie. Miał to być jego docelowy sprzęt bojowy. Podczas pobytu na Bliskim Wschodzie zreorganizowano strukturę 318. Dywizjonu i przez kilka miesięcy, od początku marca do końca czerwca 1944 r., składał się on z 3 eskadr bojowych.

Zadania

W kwietniu 1944 r. 318. Dywizjon przez Egipt rozpoczęło przebazowywać do Włoch. 1 i 2 maja 1944 r. samoloty 318. Dywizjonu wylądowały w Trigno, na polowym lotnisku położonym na plaży nad Adriatykiem. Organizacyjnie został podporządkowany 285. Skrzydłu Myśliwsko-Rozpoznawczemu RAF, wchodzącemu w skład alianckiego lotnictwa taktycznego, zwanego Pustynnymi Siłami Powietrznymi (nazwa sięgała walk w Afryce Północnej). Już nazajutrz wykonał pierwsze loty bojowe. W kolejnych tygodniach operował na rzecz V Korpusu brytyjskiego, walczącego na wschodnim wybrzeżu Włoch.

Krótko po wejściu Dywizjonu „Gdańskiego” do boju rozpoczęła się bitwa o Monte Cassino, jednak polscy lotnicy w niej nie uczestniczyli i w tym rejonie w ogóle nie latali.

Krótko po wejściu Dywizjonu „Gdańskiego” do boju rozpoczęła się bitwa o Monte Cassino, jednak polscy lotnicy w niej nie uczestniczyli i w tym rejonie w ogóle nie latali. Współpraca z 2. Korpusem Polskim zaczęła się dopiero po zdobyciu przezeń klasztornego wzgórza oraz Piedimonte, gdy Korpus przeniesiono na odcinek adriatycki.

Przez całą kampanię włoską głównym zadaniem 318. Dywizjonu było rozpoznanie artyleryjskie. Na czym polegało, wyjaśniał w swoich wspomnieniach pilot jednostki, por. Stefan Knapp:

„Jednym z naszych zadań było współdziałanie z ciężką artylerią. Należało wyeliminować konkretny cel – na przykład stanowisko artylerii niemieckiej. Wywiad wojskowy robił nam odprawę, dostarczał szczegółów na mapach, po czym nadlatywaliśmy nad cel (sprawdzając przede wszystkim, czy jest to cel realny, czy makieta) i przez radio łączyliśmy się z dowódcą pułku, prosząc o zezwolenie na naprowadzający strzał pojedynczy lub salwę baterii (cztery pociski). To uczyniwszy, mogliśmy żądać ognia jednego albo nawet dwóch pułków. Trzymaliśmy się w pobliżu, obserwując rezultaty i w miarę potrzeby korygując celownik, a przy tym obserwując Niemców, którzy biegali pod nami w panice. Naszą wielką ambicją było, rzecz jasna, trafienie w sam środek celu. Czasami udawało się to już po pierwszej lub drugiej korekcie namiarów, co już było niezłe, ale zdarzało się i tak, że kierowaliśmy wielki ogień wprost na cel, który na chwilę zniknął za zasłoną dymu i kurzu, po czym pojawiał się znów – nietknięty...”¹.

Innym rodzajem zadań było rozpoznanie taktyczne. Polegało na wzrokowej obserwacji zaplecza frontu i nanoszeniu na zamocowaną na kolanie pilota mapkę wszystkich godnych uwagi obiektów. Ostatnim z podstawowych zadań 318. Dywizjonu we Włoszech było rozpoznanie fotograficzne. Piloci za pomocą wbudowanych w kadłuby samolotów aparatów wykonywali zdjęcia pionowe i skośne: skośne, gdy oś optyczna aparatu fotograficznego nie była prostopadła do ziemi (odchylenie większe niż 6°); w zdjęciach pionowych oś optyczna aparatu układała się praktycznie prostopadle względem ziemi. Zadania te uznawano za szczególnie niebezpieczne, co potwierdził kronikarz 318. Dywizjonu por. pil. Mieczysław Sawicki:

„Dla znawców »fota« nie potrzebuję malować trudności, ale na wypadek, że powyższe mają prawo czytać i nie znawcy sztuki foto dodam, że powyższe zadanie [tj. zdjęcia skośne] jest wykonywane od 3000-5000 stóp ze stałą szybkością, a co najmniej przyjemne – po linii prostej. Jasne więc, że są to idealne wprost warunki dla lekkiej art. p.lot. [artylerii przeciwlotniczej], o jakich marzą dniami i nocami niesławni potomkowie Wilhelma Tella”².

Zadania wykonywano parami. Pilot prowadzący, „jedyńka”, był dowódcą w czasie lotu i to on realizował główną część zadania (obserwacja ziemi, fotografowanie, komunikacja przez radio ze stacją naziemną). Drugi z pilotów, prowadzony, zwany też „dwójką” albo „numerem dwa”, leciał z tyłu i powyżej „jedynki”, rozglądał się po niebie i w razie potrzeby ostrzegał dowódcę przed wrogimi samolotami, podawał przez radio informację o nasileniu obrony przeciwlotniczej itp. Przez cały czas latał w różnych kierunkach, zmieniając wysokość, tak aby zmylić obronę przeciwlotniczą nieprzyjaciela. Pilot ten zwany był z angielskiego „weaver” – „tkacz”.

Na froncie włoskim

Pierwszą poważną operacją, w której 318. Dywizjon wspierał z powietrza 2. Korpus Polski, było natarcie w pasie nadmorskim, zakończone bitwą o Ankonę w czerwcu i lipcu 1944 r. Potem Dywizjon „Gdański” stale towarzyszył polskim żołnierzom na ich szlaku bojowym uwieńczonym zdobyciem Bolonii w kwietniu 1945 r. W czasie walk wykonywał także zadania na rzecz 5. Armii Stanów Zjednoczonych, na wschodnim wybrzeżu Włoch (w lipcu i sierpniu 1944 r.) oraz brytyjskiej 8. Armii (w końcu sierpnia, we wrześniu i w październiku 1944 r.).

Podczas wojny 318. Dywizjon stacjonował aż na 15 lotniskach we Włoszech i wykonał

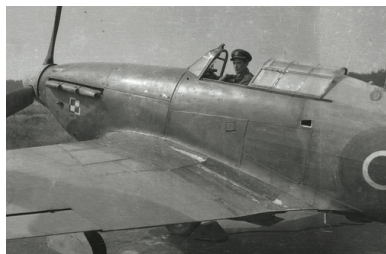
łącznie ok. 4870 lotów bojowych i operacyjnych.

Już po formalnym zakończeniu II wojny światowej w Europie 8 maja 1945 r., jeszcze przez pewien czas wykonywał loty rozpoznawcze i – jak je określono w dokumentach z epoki – loty „policyjne” na pograniczu włosko-austriackim oraz włosko-jugosłowiańskim. Trwały one do 20 maja 1945 r. i w ich trakcie pilotów jednostki parokrotnie zaskoczył ogień obrony przeciwlotniczej ze strony odizolowanych w Alpach oddziałów Wehrmachtu. Jeśli wierzyć zaś powojennym wspomnieniom jednego z pilotów – przynajmniej raz spotkano także wrogo nastawione sowieckie samoloty wojskowe.

Podczas wojny 318. Dywizjon stacjonował aż na 15 lotniskach we Włoszech i wykonał łącznie ok. 4870 lotów bojowych i operacyjnych. Jego sukcesem nie były zniszczone samoloty czy pojazdy wojskowe nieprzyjaciela, ale trudno mierzone ciągle wspieranie ofensywy własnych wojsk lądowych. Każda zmiana położenia frontu, każda zdobyta i zajęta przez 2. Korpus Polski miejscowość – była też owocem pracy pilotów 318. Dywizjonu.

Rok walki pod niebem Italii został okupiony jedną tylko bezpowrotną stratą: zestrzelony kpt. pil. Lew Kuryłowicz trafił do niewoli niemieckiej. Wielu innych lotników podczas lotów bojowych odniosło rany i kontuzje. W czasie odkomenderowania na krótki kurs szkolny zginął w wypadku lotniczym por. pil. Florian Kuroczycki.

W grudniu 1944 r. do 318. Dywizjonu trafiły pierwsze egzemplarze nowej wersji Spitfire'a – Mark IX, które do końca wojny były używane równolegle z wersją Mark V. W styczniu 1945 r. nowym dowódcą jednostki został kpt. pil. Zbigniew Moszyński.



**Jeden z pierwszych samolotów
przydzielonych do 318 Dywizjonu:
Hawker Sea Hurricane I, zwany
Hurricatem, przeznaczony do**

startu z okrętów za pomocą
katapulty. Z prawej strony zdjęcia
widoczny jest otwór w kadłubie,
będący pozostałością po
specjalnej instalacji
przeznaczonej do takich startów.
W kabinie siedzi por. Józef
Krzywonos, oficer łączności.
Detling, wiosna-lato 1943 r.



Supermarine Spitfire V oznaczony
literami LW - samolot mjr. pil.
Leszka Wielochowskiego,
dowódcy 318 Dywizjonu w l.
1943-1945 r. Dzięki stanowisku
dowódcy dywizjonu
rozpoznawczego (i
odpowiadającemu temu stopniowi
funkcyjnemu Wing Commandera)
Wielochowski miał prawo
oznakować swój samolot tzw.
proporczykiem (trójkąt koło
śmigła), a także dowolnymi
literami. Wybrał swoje inicjały,
które w późniejszym okresie
zostały przyjęte jako
identyfikator dywizjonu na
wszystkich samolotach. Włochy,
1944 r.



**Na całym swoim szlaku
frontowym we Włoszech 318
Dywizjon bazował w warunkach
polowych, co dobrze
odzwierciedla mnogość
ciężarówek, przyczep i namiotów
widocznych w tle. Na pierwszym
planie samolot Supermarine
Spitfire IX. Włochy, wiosna-lato
1945 r.**

Na ile myśliwski?

W ciągu roku służby frontowej 318. Dywizjon wykonał zaledwie kilka zadań o charakterze czysto myśliwskim. Były to m.in. patrole obronne w maju 1944 r., później loty eskortowe samolotów transportowych z VIP-ami na pokładzie (gen. Kazimierzem Sosnkowskim i gen. Władysławem Andersem) oraz pojedyncza osłona prowadzącego rozpoznanie dwusilnikowego bombowca. Oprócz tego piloci regularnie atakowali z działek i karabinów maszynowych napotkane podczas rozpoznań cele naziemne: żołnierzy, stanowiska dział oraz pojazdy – podobnie jak myśliwce taktyczne z alianckich dywizjonów myśliwskich.

Tak jak one, lotnicy Dywizjonu „Gdańskiego” latali także na patrole nad morzem w celu poszukiwania zestrzelonych załóg samolotów alianckich (w ramach tzw. służby ratownictwa lotniczo-morskiego).

Zadań czysto myśliwskich było jednak niewiele i stan ten budził spory zawód wśród wielu pilotów, którzy wywodzili się przede wszystkim z jednostek myśliwskich. Narastające niezadowolenie sprawiło, że w połowie 1944 r. dowódca 318. Dywizjonu odkomenderował 9 pilotów do alianckich dywizjonów (brytyjskich i kanadyjskich), skupionych w 244. Skrzydle Myśliwskim RAF. Głównym celem tych jednostek było niszczenie

celów naziemnych przy pomocy broni lufowej Spitfire'ów oraz podczepionych pod nie bomb. W czasie tej niebezpiecznej służby zginęło w szeregach obcych dywizjonów aż 3 lotników: por. pil. Jerzy Hamankiewicz, por. pil. Czesław Nowak oraz por. pil. Oswald Sęp-Szarzyński.



Od grudnia 1944 r. na samolotach i samochodach 318 Dywizjonu malowano symbol: trzy karty, z których każda przedstawiała kolejną cyfrę numeru dywizjonu: trójkę kier, asa pik i ósemkę karo (na samych kartach tych cyfr nie malowano). Zdjęcie przedstawia odznakę namalowaną pod kabiną jednego ze Spitfire'ów jednostki

Po wojnie

Po wojnie żołnierzom 318. Dywizjonu przyszło dzielić smutną dolę wszystkich weteranów Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie. Formalnie wygrana wojna sprawiła, że Polska spod okupacji niemieckiej przeszła pod kontrolę Sowiec – i wciąż nie była demokratycznym ani niepodległym państwem.

Nieliczni tylko weterani powrócili do Polski.

Większość wstąpiła do Polskiego Korpusu Przynależenia i Rozmieszczenia i zdecydowała się skorzystać z możliwości osiedlenia się w Wielkiej Brytanii i innych częściach Wspólnoty Brytyjskiej.

Smutek ten przybierał nieraz formę desperacji: to zapewne niemożność pogodzenia się z pojałtańskim porządkiem świata pchnęła plut. Zdzisława Domina z personelu naziemnego 318. Dywizjonu do targnięcia się na swoje życie 12 lipca 1945 r.

318. Dywizjon pozostał we Włoszech jeszcze przez rok po zakończeniu wojny. We wrześniu 1945 r. w katastrofie lotniczej zginął por. pil. Zdzisław Kędzior. Następnego dnia w wypadku drogowym życie stracił ppor. pil. Tadeusz Lis, który z delegacją 318. Dywizjonu wracał z pogrzebu kolegi...

W maju 1946 r. kolejnym dowódcą Dywizjonu „Gdańskiego” został kpt. pil. Włodzimierz Bereżecki. W sierpniu 1946 r. jednostka zdała swoje samoloty i została przebazowana do Wielkiej Brytanii, gdzie nie otrzymała już nowego sprzętu. Jako oddział czysto kadrowy bazowała na lotnisku w Coltishall k. Norwich, gdzie została rozformowana 12 grudnia 1946 r.

Nieliczni tylko weterani powrócili do Polski. Większość wstąpiła do Polskiego Korpusu Przynależenia i Rozmieszczenia i zdecydowała się skorzystać z możliwości osiedlenia się w Wielkiej Brytanii i innych częściach Wspólnoty Brytyjskiej. Wobec braku zgody władz brytyjskich nie mogli tego uczynić żołnierze 318. Dywizjonu, którzy poślubili Włoszki – a takich było niemało. Ze swoimi małżonkami musieli więc szukać swego miejsca gdzie indziej.

Dla wielu zdemobilizowanych lotników Wielka Brytania była krajem całkowicie obcym. Sporą grupę personelu naziemnego stanowili m.in. byli żołnierze 2. Korpusu Polskiego, którzy przed przeniesieniem do 318. Dywizjonu przeszli przez Sowietów, Persję i Bliski Wschód. Język angielski znali słabo i nie wyobrażali sobie, że mogliby zostać poddany królowi Jerzemu VI.

Z tego względu nadspodziewanie wielu weteranów zdecydowało się na emigrację do Argentyny. Kierunek ten obrali m.in. dwaj ostatni dowódcy jednostki, kpt. pil. Zbigniew Moszyński i kpt. pil. Włodzimierz Bereżecki, a także oficer łączności por. Józef Krzywonos i por. pil. Witold Czerwiński. Syn tego ostatniego, Marek (Marcos), został oficerem-pilotem Argentyńskich Sił Powietrznych i w 1982 r. w wojnie o Falklandy (Malwinę) przeciwko Brytyjczykom wykonał pierwszy lot bojowy w historii argentyńskiego lotnictwa...

* * *

Zdjęcia w tekście pochodzą ze zbiorów autora, Jerzego Cynka, Jana Preihsa, Mieczysława Sawickiego, Andrew Wielochowskiego.

Tekst pochodzi z numeru 5/2024 „Biuletynu IPN”

¹ S.Knapp, *Kwadratowe słońce*, Wydawnictwo Wyzwolenie, b.m.w.1987, s.83.

² Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego, LOT.A.V.62/16, *Kronika 318. Dywizjonu*.

COFNIJ SIĘ