



INSTRUKCJA



INSTRUCTIONS



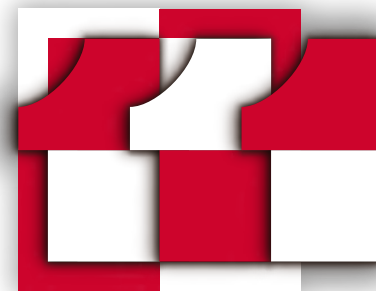
8+



2



15 min



**MY NIE BŁAGAMY
O WOLNOŚĆ.
MY O NIĄ WALCZYMY.**

ODZNAKI ESKADR
BRYGADY POŚCIGOWEJ



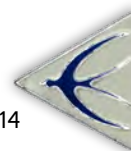
111



112*



113



114



123

* Zob. str. 30.

4 Jest ranek 1 września 1939 r. Regularna armia niemiecka naciera na całej długości granicy Polski.
O 6.35 do sztabu Brygady Pościgowej przychodzi meldunek z Mławy o dużej liczbie samolotów
nieprzyjaciela kierujących się z Prus Wschodnich w stronę stolicy. Alarm dla Warszawy!
Na zamaskowanych lotniskach w Zielonce i Poniatowie mechanicy wyprowadzają samoloty
spod maskującego okrycia drzew, piloci wsiadają do maszyn. O 6.50 rakietą sygnałowa wzbija się
w powietrze i w chwili potem startują klucze „Jedenastek”. Czas pokazać szkopom jak walczyć Polacy!
Za niecałą godzinę pod Pułtuskim spadnie pierwszy niemiecki bombowiec...
Czy jednak polskim lotnikom uda się dziś obronić Warszawę przed potęgą Luftwaffe?

ELEMENTY GRY

- Plansza do gry
- żetony:



4 myśliwce polskie



1 żeton polskiej
artylerii przeciwlotniczej



3 myśliwce
Luftwaffe



2 bombowce
Luftwaffe



4 żetony chmur



3 żetony maskujące



3 kości strzału, których boki oznaczają odpowiednio:



3 × polskie lotnictwo
wojskowe



3 × Luftwaffe



10 znaczników strzału



wskaźnik zużycia paliwa z zapinką

PRZYGOTOWANIE DO GRY

1. Rozłóżcie planszę na środku stołu.
2. Wybierzcie strony konfliktu, którymi będziecie grać. Gracz polski siada po południowej stronie mapy, gracz niemiecki po północnej.
3. Ustawcie samoloty zgodnie z konturami widocznymi na planszy.
4. Na polu „Warszawa” ustawcie żeton artylerii przeciwlotniczej
5. Wskaźnik zużycia paliwa ustawcie na polu „1” licznika paliwa.
6. Znaczniki strzału, żetony maskujące oraz kości połóżcie obok planszy, tak aby obaj gracze mieli do nich łatwy dostęp.
7. Następnie weźcie



2 LUFTWAFFE

po dwa żetony chmur i naprzemiennie, poczynając od gracza polskiego, ustawcie po jednej chmurze na planszy. Chmury można ustawiać na całej powierzchni planszy (zaznaczonej na błękitno), z wyjątkiem pól startowych samolotów, zaznaczonej wokół Warszawy strefy strzału artylerii przeciwlotniczej oraz innych chmur. Zaleca się, aby drugą, rewanżową partię rozgrywać przy układzie chmur z partii pierwszej.



2 LOTNICTWO POLSKIE

CEL GRY

Każdy z graczy ma inny cel. Luftwaffe ma zbombardować Warszawę. Aby to osiągnąć, jeden z niemieckich bombowców musi znaleźć się na polu oznaczającym Warszawę. Celem polskiego lotnictwa jest niedopuszczenie do bombardowania, które można powstrzymać przez zestrzelenie bombowców lub niedopuszczenie do ich przelotu nad Warszawą przez 8 tur.



ROZGRYWKA

Piloci 111 Eskadry Myśliwskiej wykazywali się w walce refleksem, mistrzowskim pilotażem i stalowymi nerwami. Zanim jednak usiedli za sterami myśliwców, doskonalili swoje umiejętności w „Szkołę Orłąt” w Dęblinie i podczas niekończących się treningów w pułkach lotniczych. Jeżeli grałeś w „303”, bez trudu opanujesz zasady „111”. Jeżeli nie, nauka reguł gry zajmie Ci nieco czasu. Jednak dzięki wytrwałości i Ty możesz zostać lotniczym asem.

Pełna rozgrywka obejmuje dwie partie: mecz i rewanż. Po pierwszej partii gracze zamieniają się stronami konfliktu. Każda partia podzielona jest na tury. Kolejne tury, od 1 do 8, zaznacza się przesuwając w lewo wskaźnik na liczniku paliwa widocznym w rogu planszy. Tura ma sześć faz (zanim dojdzie do pierwszego powietrznego pojedynku, rozgrywa się tylko fazy 1, 3, 4 i 6).

1. Ruch myśliwców Luftwaffe (s. 6)
2. Strzały myśliwców (s. 7–9) i bombowców Luftwaffe (s. 9)
3. Ruch bombowców (s. 9)
4. Ruch polskich myśliwców (s. 6)
5. Strzały polskich myśliwców (s. 7–9) i artylerii przeciwlotniczej (s. 12)
6. Przesunięcie znacznika zużycia paliwa (s. 5)

KONIEC PARTII

Każda partia w „111” ma trzy warianty zakończenia:

- a) Partia kończy się wygraną Luftwaffe, jeżeli któryś z bombowców zbombarduje Warszawę, tj. żeton bombowca znajdzie się na polu oznaczającym Warszawę.
- b) Partia kończy się wygraną Polaków, gdy uda się zestrzelić oba bombowce.
- c) Partia kończy się wygraną Polaków także wtedy, gdy uda się przez osiem tur nie dopuścić bombowców na pole „Warszawa”.

Uwaga: Pod koniec partii należy zanotować, w której turze rozgrywka się zakończyła oraz liczbę polskich samolotów pozostałych na planszy. Można to zrobić, kładąc dwa znaczniki strzału na cyfrach (odpowiednio 6, 7, 8 oraz 1, 2, 3, 4) na czarno-białej krawędzi planszy. Ta informacja może mieć istotne znaczenie przy ustalaniu zwycięzcy całej gry.

KONIEC GRY

We wrześniu 1939 r. polscy lotnicy stanęli do walki wyposażeni w nienowoczesny sprzęt, a stosunek sił polskiego lotnictwa wojskowego i Luftwaffe nad Polską w przybliżeniu wynosił 1:5. Mimo to polscy myśliwcy nie unikali walki i chociaż zdawali sobie sprawę z beznadziejności swojego położenia, to starali się jak najlepiej wykonywać postawione przed nimi zadania. Niestety, z każdym dniem kampanii wrześniowej stawało się to coraz trudniejsze...

Po rozegraniu dwóch partii zwycięzcę całej gry wyznacza się w następujący sposób:

- a) Jeżeli dwukrotnie wygrali Niemcy, wygrywa ten z graczy, który grając po stronie polskiej, dłużej nie dopuścił niemieckiego bombowca do Warszawy.
- b) Jeżeli dwukrotnie wygrali Polacy, wygrywa ten z graczy, który grając po stronie polskiej, szybciej zakończył grę.
- c) Jeżeli wygrali raz Polacy, a raz Niemcy wygrywa gracz, który odniósł oba zwycięstwa.

Przykład: Andrzej w pierwszej partii dowodził Polakami i przegrał z Łukaszem w 7. turze. W partii rewanżowej wygrał stroną niemiecką w turze 6. Andrzej wygrywa zatem całą grę, bo grając Polakami, przegrał później niż Łukasz.

Uwaga: w przypadku remisów w liczbie tur (np.: Polacy przegrali dwukrotnie w 7 turze) decyduje różnica w liczbie samolotów (sprawnych i uszkodzonych), z jaką Polacy zakończyli ostatnią turę. Jeżeli i to nie przyniesie rozstrzygnięcia, należy ogłosić remis.

LICZNIK PALIWA

Jednym z problemów Luftwaffe w czasie walk nad Polską był ograniczony zasięg ich samolotów myśliwskich. Brak wystarczającej ilości paliwa zmuszał Messerschmitty Bf 109 do unikania długotrwałej walki kołowej z polskimi myśliwcami. Pierwszego dnia walk z wyprawą nad Warszawę na skutek uszkodzeń i braku paliwa nie wróciło aż 11 niemieckich myśliwców. Szybkie postępy Wehrmachtu pozwoliły jednak na przesunięcie niemieckich myśliwców na lotniska położone bliżej frontu.



Zużycie paliwa zaznaczane jest co turę na wskaźniku zużycia paliwa umieszczonym w rogu planszy. Pod koniec swojego ruchu gracz polski przesuwa wskaźnik zużycia paliwa na kolejne pole. Licznik zużycia paliwa ma podwójne znaczenie. Może przyczynić się do wygrania partii przez stronę polską „na czas” oraz decyduje o rozstrzygnięciu remisów po rozegraniu obu partii.

W grze wykorzystano zdjęcie autentycznego licznika paliwa jedyne zachowanego w Polsce egzemplarza Messerschmitta Bf 109.

MYŚLIWCE

8

W grze „111” uwzględniono wyraźnie niższą prędkość oraz słabsze uzbrojenie polskich samolotów PZL P.11 w porównaniu z niemieckimi samolotami myśliwskimi. Szanse w podniebnych pojedynkach dawały polskim pilotom ich znakomite wyszkolenie, wola walki oraz zwrotność „pezeteków”.

FAZA RUCHU

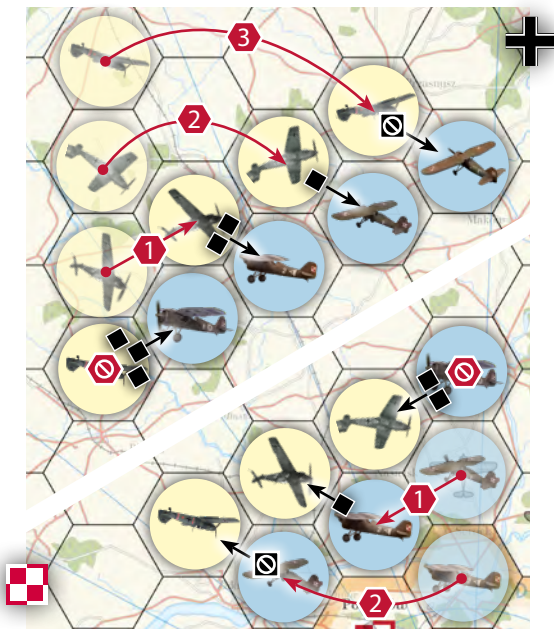
W ciągu jednej tury każdy niemiecki myśliwiec może, ale nie musi, wykonać ruch o jedno, dwa lub trzy pola w dowolną stronę. Polski myśliwiec może, ale nie musi, wykonać ruch o jedno lub dwa pola. Przez pole, na którym stoi żeton innego samolotu, nie można przelatywać ani na nim stanąć. W fazie ruchu przez puste pole może przelecieć dowolna liczba samolotów.

Gracz sam decyduje o kolejności ruchu myśliwców, musi jednak pamiętać, że po ruchu wszystkimi samolotami i przejściu do fazy strzału nie będzie mógł zmieniać położenia żetonów.

Zgodnie z rozkazem Naczelnego Dowództwa, zabraniającym latania nad Warszawą, polskie myśliwce nie mogą wlatywać na pole z artylerią przeciwlotniczą. To pole strona polska traktuje jako pole zajęte.

FAZA STRZAŁU

W czasie jednej tury jeden myśliwiec może zaatakować tylko jeden samolot przeciwnika. Atak na samolot przeciwnika można jednak przeprowadzić przy użyciu dwóch lub więcej maszyn. O skuteczności ataku decyduje rzut kośćmi strzału. Im dalej samolot poleciał, tym mniej czasu pozostanie mu na ostrzał. Oznacza to, że niemiecki myśliwiec, który przeleciał trzy pola, nie może już strzelać. Jeżeli ruszył się o dwa pola może strzelać jedną kostką. Po ruchu o jedno pole może użyć dwóch kości strzału. Jeżeli nie musiał wykonywać ruchu, gdyż żeton przeciwnika znajdował się na sąsiednim polu, może rzucać wszystkimi trzema kośćmi (patrz tabela). Podobnie polski myśliwiec po ruchu o dwa pola nie może już strzelać, po ruchu o jedno pole może strzelać jedną kostką, a jeżeli nie wykonywał ruchu, gdyż żeton przeciwnika znajdował się na sąsiednim polu, może strzelać dwiema kośćmi.



ROZSTRZYGNIĘCIE STRZAŁU

Strzały rozstrzyga się za pomocą kości strzału. Wyrzucenie na kościach symbolu własnych wojsk – krzyża w przypadku Luftwaffe bądź szachownicy w przypadku Polaków – oznacza trafienie. Żeton trafionego myśliwca należy odwrócić na stronę „uszkodzony”. Dwa trafienia oznaczają zestrzelenie samolotu i usunięcie go z gry. Nadliczbowe trafienia przepadają.

9

<
--

	ruch			wynik strzału
	strzały			
  				
				
				
				 zestrzelenie
				 uszkodzenie
				 pułko

Ponieważ rzuty kością wykonuje się dopiero po ruchu wszystkimi myśliwcami, zapamiętanie kto ma strzelać, do kogo i z jaką siłą, jest kłopotliwe. Dla ułatwienia do gry dołączono 10 znaczników strzału. W fazie ruchu, podczas deklarowania ataku, położy znaczniki strzału na atakowanym samolocie, dzięki czemu w fazie strzału będziesz wiedział iloma kośćmi masz rzucać. Rozstrzygając kolejne strzały, w wybranej przez ciebie kolejności, zdejmuj znaczniki strzału z atakujących samolotów. Używanie znaczników strzału znacznie upraszcza rozgrywanie skomplikowanych ataków.

KONIEC STARCIA

Świadcami większości walk Brygady Pościgowej byli mieszkańcy podwarszawskich miejscowości. Widzieli samoloty wykonujące niesamowite ewolucje w powietrzu, spadochrony, maszyny spadające w płomieniach do ziemi lub uchodzące z rejonu walk ze smugą dymu za ogonem. Wrażenia z dynamicznej walki myśliwców wzmacniał dźwięk potężnych silników lotniczych i huk wystrzałów broni pokładowej. Sytuacja w powietrzu zmieniała się w ciągu sekund.

Choć ten element rozgrywki może z początku sprawiać pewne trudności, jednak dobrze pokazuje specyfikę walki w powietrzu oraz różnice w zwrotności między niemieckimi i polskimi samolotami.

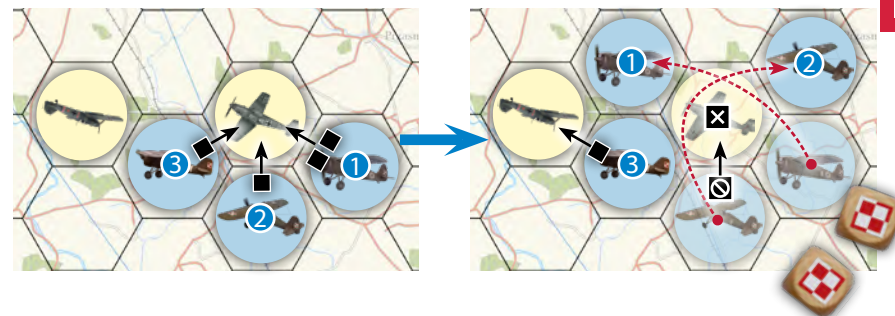
Myśliwiec niemiecki po strzale mija cel i – niezależnie od wyniku starcia – musi przelecieć na pole leżące dokładnie po jego przeciwnej stronie.

W sytuacji, gdy po przeciwnej stronie celu znajduje się inny samolot (1) lub krawędź plan-szy, należy wybrać jedno z dwóch pól sąsiadujących zarówno z celem, jak i polem po przeciwnej stronie celu (pole 2 lub 3). Jeżeli i te pola są zajęte, należy wybrać jedno z dwóch pól sąsiadujących z celem i miejscem rozpoczęcia strzału (pole 4 lub 5). Jeżeli natomiast wszystkie pięć pól sąsiadujących z celem jest zajętych, samolot po strzale nie rusza się z miejsca (zostaje na polu 6).

Polski myśliwiec po strzale – niezależnie od wyniku starcia – może wybrać dowolne z wolnych pól sąsiadujących z celem, z wyjątkiem pola, z którego rozpoczął strzał (pola 1, 2, 4 lub 5). Dopiero jeżeli wszystkie pięć pól sąsiadujących z celem jest zajętych, samolot po strzale nie rusza się z miejsca (zostaje na polu 6). Pole „Warszawa” (3) polskie samoloty traktują jako zajęte.



Jeżeli strzał do tego samego celu deklarował więcej niż jeden samolot, a cel został strącony już po pierwszym ataku, obowiązkowy przelot na drugą stronę atakowanego celu wykonują te samoloty, które nie mogą zmienić celu ataku (2).



BOMBOWCE

Aby związać w walce zwrotne samoloty myśliwskie, do eskortowania wypraw bombowych wysyłano jednocześnie wiele Messerschmittów. Nawet jednak bez eskorty bombowce nie były całkowicie bezbronne. Niemieckie Heinkle były szybsze niż polskie „jedenastki”, a ogień strzelców pokładowych celna seria mógł uszkodzić lub zestrzelić atakujący samolot.

STRZAŁY BOMBOWCÓW

Bombowce strzelają zawsze tylko jedną kostką strzału i w przeciwieństwie do myśliwców po starciu nie przelatują na drugą stronę przeciwnika. Bombowce strzelają w tej samej fazie co myśliwce, ale ruchy wykonują dopiero po rozstrzygnięciu wszystkich strzałów, to jest w fazie następnej.



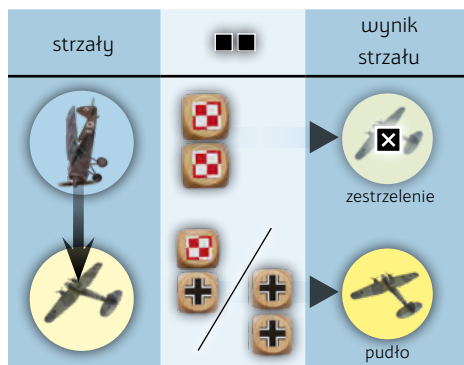
RUCH BOMBOWCÓW

Ruch bombowca jest ostatnią czynnością w turze gracza Luftwaffe. Bombowiec może poruszać się z prędkością jednego lub dwóch pól na turę.

12

ZESTRZELENIE BOMBOWCA

Bombowiec jest wytrzymałym samolotem, więc żeby go zestrzelić, należy trafić go przynajmniej dwa razy w ciągu jednej tury. Trafienia może otrzymać od kilku samolotów i artylerii przeciwlotniczej. Jeżeli bombowiec w czasie jednej tury zostanie trafiony tylko raz, nic się nie dzieje. Trafienia z poprzednich tur nie liczą się w następnych.

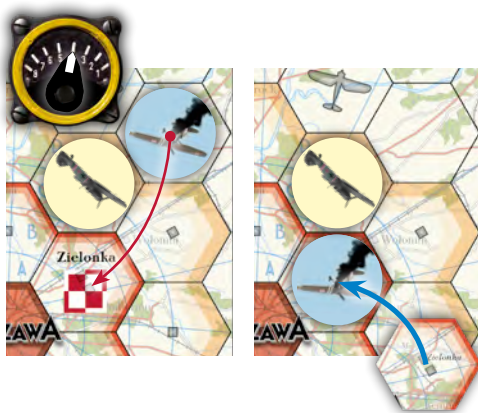


USZKODZENIA I NAPRAWA

Ponieważ nie było szans na uzyskanie nowych samolotów, szczególnie istotna okazała się praca mechaników Brygady Pościgowej. W warunkach polowych dokonywali cudów zręczności, żeby połatać uszkodzone maszyny, tak aby mogły wziąć udział w walce. Jednym z priorytetów Luftwaffe podczas ataków na Warszawę było odkrycie i zniszczenie lotnisk polowych, z których startowała Brygada Pościgowa. Dzięki bardzo dobremu maskowaniu – na lotnisku w Zielonce wykorzystano ponad 1000 drzew, aby ukryć bazujące tam samoloty – nie udało się to podczas stacjonowania na nich polskiego lotnictwa. Opuszczone lotniska Niemcy odkryli, dopiero gdy Wehrmacht zacisnął pierścień okrażenia wokół Warszawy.

Jeżeli w trakcie walki myśliwiec zostanie trafiony, należy obrócić żeton samolotu na stronę z dymem. Uszkodzony myśliwiec jest niezdolny do walki i nie może atakować innych samolotów. Może jednak lecieć z normalną prędkością. Polska strona ma możliwość naprawiania swoich samolotów.

W celu naprawienia samolotu należy zakończyć ruch na jednym z lotnisk. Uszkodzony samolot należy przykryć żetonem maskującym.



Ten samolot nie może zostać zaatakowany przez samolot przeciwnika. Pole z żetonem maskującym traktuje się jako zajęte.

Na początku następnego ruchu gracza polskiego żeton maskujący należy zdjąć i położyć obok planszy. Naprawiony samolot należy odwrócić na stronę „sprawny”. Jest on od razu gotowy do dalszej walki. Na lotnisku może znajdować się tylko jeden samolot na raz.

CHMURY

Chmury były ważnym elementem wpływającym na walkę powietrzną, umożliwiały zaskoczenie przeciwnika, dawały schronienie bombowcom i myśliwcom będącym w opatach, ograniczały możliwość rozpoznania i widoczność celów na ziemi. Trudne warunki pogodowe mogły jednak znacząco ograniczyć możliwość efektywnego wykonywania zadań bojowych, tak było np. 2 września 1939 r.

Jeżeli samolot zakończy swój ruch w chmurze, to ani nie może sam atakować, ani być atakowanym. Żeby w kolejnej turze zaatakować samolot przeciwnika, musi najpierw wylecieć z chmury, a dopiero potem może strzelać. Samolot może przelecieć przez chmurę nie tracąc prędkości oraz wlecieć w chmurę w wyniku przelotu po strzale (koniec starcia).



13

ARTYLERIA PRZECIWLOTNICZA

Artyleria przeciwlotnicza może znacząco pomóc graczowi polskiemu w obronie Warszawy, nie jest jednak w stanie obronić stolicy bez wsparcia myśliwców.

W swojej turze gracz polski może zadeklarować strzał z artylerii przeciwlotniczej do wybranego samolotu przeciwnika, który znajduje się na oznaczonych na planszy polach zasięgu artylerii.

Strzał na odległość jednego pola od Warszawy (1) rozstrzyga się przy pomocy rzutu jedną kostką, na pole sąsiadujące z Warszawą (2), przy pomocy rzutu dwoma kośćmi, a na pole Warszawa (3) strzela się aż trzema kośćmi (ponieważ żeton bombowca na polu „Warszawa” automatycznie kończy grę, to ostatnie dotyczy tylko niemieckich myśliwców, które mogą przelatywać nad Warszawą).

Strzał artylerii rozstrzyga się na takich samych zasadach, jak strzały samolotów.

Uwaga: Podczas atakowania bombowca trafienia z artylerii przeciwlotniczej można łączyć z trafieniami zadanymi w tej samej turze przez myśliwce.



Odznaka 1 Warszawskiego
Pułku Artylerii Przeciwlotniczej

JEDNA TURA PRZYKŁADOWEJ GRY

W **fazie 1** gracz Luftwaffe zdecydował się na atak wszystkimi myśliwcami i bombowcem. Samoloty 1 i 2 wspólnie atakowały jeden cel, a myśliwiec 3 atakował indywidualnie. Bombowiec 4 zadeklarował strzał do polskiego myśliwca, a bombowiec 5 nie mógł zadeklarować strzału do samolotu ukrytego w chmurze.



W **fazie 2** samolot 1 wyeliminował przeciwnika, samolot 2 wykonał obojętny przelot na pole leżące po przeciwnej stronie zaatakowanego celu. Samolot 3 po strzale nie mógł przelecieć na pole zajęte przez samolot 1 i wybrał pole poza zasięgiem artylerii przeciwlotniczej. Bombowiec 4 chybił, a w **fazie 3** ukrył się w chmurze. Bombowiec 5 przeleciał dwa pola w kierunku Warszawy.



W **fazie 4** samolot ① zbliżył się do jednego z bombowców, a myśliwce ② i ③ zaatakowały drugi. Artyleria ④ zadeklarowała strzał do jednego z Messerschmittów.



W **fazie 5** gracz polski miał szczęście. Samolotom ② i ③ udało się zadać bombowcowi dwa trafienia potrzebne do zestrzelenia go, a artylerii – uszkodzić niemieckiego myśliwca ④.

W **fazie 6** polski gracz przesunął licznik zużycia paliwa na kolejne pole ⑤. Niemcy rozpoczynają turę 5.



Czy Polakom uda się strącić bombowiec, zanim doleci nad Warszawę?

MAREK ROGUSZ

HISTORIA BRYGADY POŚCIGOWEJ 17

Obrona polskiego nieba we wrześniu 1939 r., w tym zacięte walki powietrzne nad Warszawą, są niewątpliwie jedną z najpiękniejszych kart polskiego lotnictwa wojkowego. Wbrew propagandzie Goebbelsa, powtarzanej do dziś przez niektórych historyków, nie zostało ono zniszczone na ziemi w pierwszym dniu wojny. 1 września na polskich lotniskach Luftwaffe zastało jedynie samoloty szkolne lub niezdolne do lotu. Sprawne samoloty bojowe już od kilku dni oczekiwały na dobrze zamaskowanych lotniskach polowych, by podjąć bohaterską, ale – jak się okazało – nierówną walkę.

Najcenniejszy kapitał polskiego lotnictwa przed wybuchem wojny stanowili lotnicy wyszkoleni m.in. w słynnej „Szkole Orłąt” w Dęblinie. Polscy inżynierowie w okresie międzywojennym opracowali własne konstrukcje lotnicze, które zdobyły uznanie na świecie. Polska należała wtedy do wąskiego grona państw eksportujących samoloty wojskowe własnej produkcji. Chociaż plany rozwoju były ambitne, to Polski, odrodzonej w 1918 r. po 123 latach zaborów i wyniszczającej wojnie z Rosją sowiecką (1919–1921), budującej nowoczesny przemysł praktycznie od zera, po prostu nie było stać ekonomicznie na wyścig zbrojeń, który rozpoczęła III Rzesza. Niemcy dysponowali nie tylko najnowocześniejszym przemysłem na świecie, ale i znakomitymi projektantami. Wystarczy wspomnieć, że wojenny budżet lotnictwa Polski i Niemiec w 1939 r. pozostawał w proporcji 1 do 150! Polscy piloci stanęli więc do walki wyposażeni w samoloty polskiej konstrukcji i produkcji, które były nowoczesne jeszcze w połowie lat trzydziestych, jednak w 1939 r. ustępowały maszynom Luftwaffe.

Ponadto przestarzała polska doktryna wojenna nie uwzględniała szerszego użycia w walkach nowoczesnych rodzajów broni, takich jak lotnictwo i broń pancerna. Polskie lotnictwo wojskowe nie było samodzielną siłą zbroijną i miało pełnić wobec wojsk lądowych funkcję pomocniczą, dlatego dużą wagę przywiązywano do tzw. lotnictwa towarzyszącego (bliskiego rozpoznania i współpracy z armią). Okazało się jednak, że w warunkach nowoczesnej wojny, charakteryzującej się dużą ilością artylerii przeciwlotniczej i intensywnymi działaniami lotniczymi nieprzyjaciela takie samoloty były praktycznie bezbronne.

W 1939 r. polskie lotnictwo wojskowe nie było przygotowane do wojny, znajdując się dopiero u progu planowanych przemian. Opracowano plany reorganizacji lotnictwa, zakładające zarówno wymianę sprzętu na nowoczesny, jak i zmiany koncepcji zastosowania lotnictwa w nowoczesnej wojnie. Ich realizacja miała się zakończyć do 1942 r. W 1939 r. gotowe już były prototypy nowoczesnych polskich samolotów. Doraźnym rozwiązaniem do czasu uruchomienia seryjnej produkcji miał być zakup sprzętu (w tym ponad 170 myśliwców) we Francji i Wielkiej Brytanii. Zakupione samoloty wysłano jednak zbyt późno i nie dotarły one do Polski.

Po aneksji przez Niemcy Austrii w marcu 1938 r. i Czechosłowacji w marcu 1939 r. nasilały się agresywne żądania Hitlera wobec Polski, dotyczące oddania Niemcom Gdańska i eksterytorialnego



Odznaka Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie

pasa komunikacyjnego do Prus Wschodnich. W związku z tą sytuacją Sztab Lotniczy przy Sztabie Głównym Wojska Polskiego opracował nowy plan działania polskiego lotnictwa wojskowego na wypadek wojny. Polskie lotnictwo wojskowe miało zostać podzielone na dwie grupy:

- lotnictwa dyspozycyjnego, podporządkowanego bezpośrednio Naczelnemu Wodzowi, składającego się z Brygady Pościgowej i Brygady Bombowej; oraz
- lotnictwa armijnego – przyporządkowanego do sześciu Armii i jednej Samodzielnej Grupy Operacyjnej.

Brygada Pościgowa powstała z dwóch dywizjonów myśliwskich 1 Pułku Lotniczego z Warszawy. Składały się na nią eskadry: 111, 112, 113 i 114. Siły te uzupełniono później o 123 Eskadrę Myśliwską z krakowskiego 2 Pułku Lotniczego. Brygada liczyła zatem 53 samoloty myśliwskie, w tym 10 archaicznych PZL P.7a. Na dowódcę brygady powołano błyskotliwego pilota myśliwskiego – płk. pil. Stefana Pawlikowskiego, jego zastępcą został płk pil. Leopold Pamuła („znakomity pilot i oryginał”, jak o nim mówiono), a szefem sztabu brygady został mjr dypl. pil. Eugeniusz Wyrwicki (uważany za jednego z najzdolniejszych dowódców myśliwskich).

Zadaniem brygady była obrona aglomeracji warszawskiej, ponieważ oczywiste było, że to Warszawa będzie celem pierwszych ataków nieprzyjaciela. Okęcie, jako najważniejszy ośrodek lotniczy w Polsce, także było narażone na jedne z pierwszych niemieckich nalotów, więc eskadry brygady planowano rozmieścić na starannie wybranych lotniskach polowych pod Warszawą: w Zielonce i Poniatowie. Na lotniska zapasowe wyznaczono Obory, Łajski, Radzików oraz Zaborów.

Źródłem informacji o samolotach nieprzyjaciela, poruszających się nad terytorium Polski, miała być sieć dozorowania, która składała się z około 800 posterunków obserwacyjno-meldunkowych zlokalizowanych koncentrycznie na terenie całego kraju. Mjr Wyrwicki opracował podział obszaru powietrznego wokół Warszawy na sektory kodowe. System ten umożliwiał szybkie skierowanie samolotów brygady w kierunku nadlatującego nieprzyjaciela. Całości systemu, oprócz Brygady Pościgowej, dopełniały na ziemi artyleria przeciwlotnicza oraz różnego rodzaju służby przeciwpożarowe, medyczne oraz specjalnie przeszkolone grupy ochotników, w tym uczniów i harcerzy.

Brygada Pościgowa miała przechwytywać nieprzyjacielskie samoloty wokół Warszawy, obronę ważniejszych obiektów miasta stanowiła odpowiednio rozmieszczona artyleria przeciwlotnicza (łącznie 98 dział oraz kompanie ciężkich karabinów maszynowych). W przypadku ataków nocnych do lokalizacji nieprzyjacielskich samolotów zamierzano wykorzystać reflektory przeciwlotnicze oraz tzw. nasłuchowniki akustyczne.

Mobilizację jednostek lotnictwa, artylerii przeciwlotniczej oraz pogotowia OPL (obrony przeciwlotniczej) zarządził systemem alarmowym w całym państwie 23 sierpnia 1939 r., z dniem



Odnazka 1 Pułku Lotniczego



rozpoczęcia 24 sierpnia. Większość sił polskiego lotnictwa przenosiła się ze swoich macierzystych lotnisk na wyznaczone lotniska bojowe od 27 sierpnia.

Rano 1 września 1939 r. rozpoczęła się pierwsza bitwa powietrzna II wojny światowej w rejonie Bugu i Narwi. Prawie całość sił Brygady Pościgowej walczyła wtedy z niemieckimi wyprawami bombowymi w osłonie myśliwców (łącznie kilkadziesiąt samolotów). Ponadto tego dnia doszło do jeszcze trzech interwencji brygady. Po południu w stronę Warszawy wyruszyła wielka wyprawa bombowa, w której wzięło udział około 200 samolotów Luftwaffe. Brygada Pościgowa, zawiadomiona w porę przez sieć dozorowania, została poderwana w całości, do walki włączyła się ponadto 152 Eskadra Myśliwska z Armii „Modlin”, nad terenem której przelatowała część niemieckich samolotów. Była to największa siła lotnicza, jaką polskie lotnictwo jednorazowo skomasowało w powietrzu podczas kampanii wrześniowej, licząca około 50 myśliwców. Niemieckie bombowce, po gwałtownym polskim ataku, w popłochu wyrzuciły bomby na pola i zawróciły do Prus Wschodnich.

2 września, ze względu na znaczne zachmurzenie i mgłę poranną, nieprzyjaciel rozpoczął loty w kierunku Warszawy dość późno i do żadnych starć nie doszło. Po południu kilka samolotów nieprzyjaciela przedostało się nad Okęcie.

3 września nad Zielonką i Rembertowem rozegrała się pierwsza bitwa samolotów myśliwskich w tej wojnie. Przeciwko 18 niemieckim Messerschmittom Bf 109 i 110 wystartowało 18 samolotów ze 111 i 112 eskadry. Ku zaskoczeniu niemieckich pilotów, przekonanych o miażdżącej technologicznej przewadze swoich maszyn, Luftwaffe straciło w tym starciu 2 samoloty (i jeden uszkodzony). Niestety, sukces ten został okupiony stratą 5 polskich samolotów.

Brygadę zaczęły trapić pierwsze problemy natury logistycznej – duża aktywność myśliwców (250 walk w ciągu 3 dni) spowodowała wyczerpywanie się zapasów paliwa, a uzupełnienia nie trafiały na miejsce przeznaczenia. Brakowało wielu części zamiennych, co nie pozwalało na szybką naprawę samolotów na miejscu. Ponieważ pozostawanie na tych samych lotniskach polowych groziło ich wykryciem, zdecydowano się na przebazowanie na lotniska po zachodniej stronie stolicy, do Zaborowa i Radzikowa. Straty poniesione przez Brygadę wynosiły 18 samolotów (34% stanu wyjściowego), a sieć dozorowania działała coraz mniej sprawnie wskutek bombardowań i dywersji linii telefonicznych oraz postępów Wehrmachtu. Wiadomości z sieci dozorowania uzupełniano zatem informacjami z doraźnego posterunku na „Prudentialu”, najwyższym budynku Warszawy.

W dniach 4–6 września brygada startowała do walki łącznie 110 razy, ale dysponując coraz mniejszą liczbą maszyn, nie była



Fragmenty pierwszego niemieckiego samolotu strąconego w obronie Warszawy 1 września 1939 r. przez por. Gabszewicza.

w stanie zatrzymać coraz intensywniejszych ataków Luftwaffe.

W tych dniach wyeliminowanie z walki 27 samolotów wroga Brygada okupiła stratą 18 maszyn i 9 pilotów (poległych i rannych)

Po południu 6 września część Brygady wsparła Armię „Poznań”, zwalczając niemieckie lotnictwo w rejonie Uniejowa i Koła.

Brak uzupełnień zestrzelonych samolotów, poważne braki paliwa oraz istotnych części zamiennych (śmigieł, ogniwek do taśm amunicyjnych), a także awarie silników eksploatowanych w trudnych polowych warunkach, ograniczyły skuteczność działania jednostki. Wieczorem 6 września Brygada dostała rozkaz opuszczenia rejonu Warszawy. W momencie przebazowania pod Lublin liczyła 18 samolotów (34% stanu wyjściowego)!

Od 7 września 1939 r. Warszawa nie miała ochrony z powietrza, a więc jedynym środkiem obrony pozostała artyleria przeciwlotnicza, licząca tego dnia 32 dział. Były to zbyt skromne środki dla zapewnienia ponadmilionowemu miastu skutecznej obrony przed atakami z powietrza. Po 18 września, kiedy szczerze został zamknięty pierścień okrążenia wokół stolicy oraz zakończyła się bitwa nad Bzurą, która angażowała niemieckie lotnictwo, Luftwaffe nasiliło naloty na Warszawę. Przybierały one coraz bardziej terrorystyczny charakter, niszcząc mieszkalne części miasta, kościoły i szpitale. Efekt był potęgowany przez ciągły ostrzał artylerii niemieckiej.

Apogeum nastąpiło w poniedziałek 25 września. Miasto było bombardowane z ziemi i z powietrza nieustannie przez ponad 10 godzin. W ataku brały udział nawet samoloty transportowe, z których ręcznie wyrzucano bomby zapalające. Łącznie tego dnia na Warszawę zrzucono prawie 600 ton bomb, nie licząc tysięcy pocisków artyleryjskich. Straty wojskowe były nieproporcjonalnie małe w stosunku do cywilnych. „Lany poniedziałek”, jak nazywali ten dzień warszawiacy, walcnie przyczynił się do kapitulacji stolicy Polski, podpisanej 28 września.

Personel 111 i 112 Eskadry Myśliwskiej (razem tworzących III/1 Dywizjon Myśliwskiej) na rok przed wybuchem wojny. Na zdjęciu zaznaczeni:

1. kpt. pil. Gustaw Sidorowicz, dowódca 111 eskadry
2. kpt. pil. Zdzisław Krasnodębski, dowódca III/1 dywizjonu
3. kpt. pil. Tadeusz Opulski, dowódca 112 eskadry
4. por. pil. Wojciech Januszewicz



Odznaka
pilota I klasy

W czasie obrony Warszawy w 1939 r. poległo w mieście ok. 2 tys. żołnierzy, a rany odniosło ponad 15 tys. Natomiast straty ludności cywilnej wyniosły: 10 tys. zabitych i 50 tys. rannych. Po kapitulacji Warszawy oszacowano, że zniszczeniu uległo ok. 4 tys. budynków (25% zabudowy), natomiast uszkodzenia odniosło ponad 8 tys. budynków (50% zabudowy).

Ocalałą część polskiego lotnictwa myśliwskiego po 7 września skoncentrowano na kilku lotniskach w okolicach Lublina w celu reorganizacji, ale uniemożliwiły ją szybkie postępy Wehrmachtu. Brygada Pościgowa otrzymywała chaotyczne, często sprzeczne rozkazy nakazujące przesunięcia na coraz to nowe lotniska, a brak sieci dozoru, paliwa i obsługi naziemnej, przyczyniając się przez zatłoczone, nieustannie bombardowane przez Luftwaffe drogi, uniemożliwił skuteczną działalność lotnictwa. W tym okresie polscy myśliwcy wykonywali głównie zadania rozpoznawcze i łącznikowe, chociaż zdarzały się sporadyczne powietrzne pojedynki, w których strącono łącznie 4 samoloty niemieckie i 1 sowiecki.

Oczekiwano na zapowiedziane transporty samolotów zakupionych za granicą, część lotników miała je odebrać z rumuńskich portów i przeszkolić się na nich. Atak zachodnich sojuszników – Francji i Anglii, który miał nastąpić zgodnie z podpisanymi przez Polskę traktatami – nie następował. Natomiast 17 września 1939 r. zgodnie z porozumieniem z Hitlerem od wschodu uderzyła na Polskę Armia Czerwona. W tej sytuacji Brygada Pościgowa otrzymała rozkaz przekroczenia granicy z Rumunią i przerzutu tam ocalałych samolotów, aby kontynuować walkę na emigracji i wyzwolić ojczyznę.

Niezwykle trudno jest precyzyjnie i całą pewnością określić, jakie rzeczywiście straty zadali polscy lotnicy hitlerowskiej Luftwaffe. Wiele oryginalnych dokumentów zaginęło. Od wielu lat o liczby te toczy się spór pomiędzy historykami. Ale nie to jest najważniejsze. Polscy myśliwcy walczyli z bezprzykładną odwagą i wykazali znakomite opanowanie sztuki pilotażu. Braki sprzętowe i materiałowe oraz nieprzemysłane decyzje taktyczne nie pozwoliły im odegrać roli, na jaką zasługiwali swoim męstwem i odwagą. W nadchodzących latach wojny pokazali wielokrotnie ile są walczyli i do jakich poświęceń są zdolni.



KPT. PIL. GUSTAW SIDOROWICZ „GUCIO” (1905–1993)



W wieku 14 lat uciekł z domu, by wstąpić do Wojska Polskiego i wziąć udział w wojnie polsko-bolszewickiej, ale nie przyjęto go ze względu na młody wiek. Specjalizację pilota wojskowego uzyskał w 1933 r. i od 1934 r. służył w 1 Pułku Lotniczym w Warszawie. W sierpniu 1939 r., jako dowódca 111 Eskadry Myśliwskiej, przystąpił do walki na polowcu na potrzeby Brygady Pościgowej.



1 września 1939 r., w swoim trzecim locie bojowym, został zestrzelony w walce powietrznej nad Warszawą. Ranny i poparzony, został ulokowany w szpitalu w Warszawie, z którego uciekł w lutym 1940 r. Wkrótce rozpoczął działalność w Wydziale Lotniczym ZWZ-AK (ps. „Wróbel”). W 1942 r. został aresztowany przez Gestapo i skazany na karę śmierci. Po spektakularnej ucieczce z więzienia przeniósł się

do Krakowskiego Okręgu AK, gdzie brał udział w przygotowaniu placówek lotniczych AK. Aktywnie działał w akcji „Most” – przewiezieniu do Anglii samolotem części i planów niemieckich rakiet V1 i V2, zdobytych przez polski wywiad.

W 1945 r. został aresztowany przez NKWD, skazany i wywieziony na Ural do pracy w kopalniach soli i ołowiu. Do Polski wrócił w 1947 r., ale szykanowany przez UB jako przedwojenny oficer WP i żołnierz AK miał trudności ze znalezieniem pracy. Do latania zawodowego wrócił w 1956 r. jako pilot w lotnictwie sanitarnym, gdzie pracował do emerytury.

Gustaw Sidorowicz o pierwszej bitwie powietrznej II wojny światowej

Serce waliło mocno. Pytanie: idą z osłoną myśliwców, czy bez?... Dochozimy do Bugo-Narwi. W dole przed sobą zobaczyłem szyki samolotów idących kursem na Warszawę... Nadajnik mam włączony na „odbiór”, w słuchawkach jazgot karabinów maszynowych. Do walki już weszła 112 eskadra. Zaatakowali! Lecieliśmy w dość luźnym szyku, klucz od klucza oddalony o około 150–200 metrów, aby zapewnić sobie swobodę manewru... Szyki niemieckie zostały rozerwane, zaczęły się pojedyncze walki. Kotłowania, że trudno się było zorientować, kto, gdzie, kogo i za co. Ziemia na polach zakotłowała się, uniosły się dymy po wybuchach bomb. To Heinkle, by uzyskać lepszą zwrotność i szybkość wyrzuciły bomby na pola i zaczęły uciekać na północ, odgryzając się naszym atakującym samolotom silnym ogniem broni pokładowej.



POR. PIL. WOJCIECH JANUSZEWICZ „WOJTEK” (1911–1940)

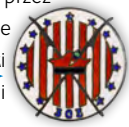


Chciał zostać nauczycielem. Zmienił jednak plany i po ukończeniu Szkoły Podchorążych Piechoty zgłosił się do lotnictwa. W 1935 r. został pilotem samolotów obserwacyjnych i bombowych, a po kursie wyższego pilotażu w 1936 r. dostał przydział do 111 Eskadry Myśliwskiej. Po zestrzeleniu przez Niemców kpt. Gustawa Sidorowicza pełnił obowiązki dowódcy eskadry przez całą wojnę obronną 1939 r.



Był jednym z najskuteczniejszych pilotów Brygady Pościgowej. W obronie Warszawy zaliczono mu 3 zestrzelenia: dwa bombowce nurkujące Ju 87 (stukasy) oraz jeden Bf 110 w samotnej walce przeciwko czterem Messerschmittom. Zestrzelony 6 września, lądował przymusowo, nie odnosząc obrażeń.

18 września wraz ze swoją jednostką przekroczył granicę rumuńską i drogą morską wyruszył do Francji. Podczas kampanii francuskiej walczył jako dowódca polskiego klucza przydzielonego do francuskiego dywizjonu myśliwskiego. Po kapitulacji Francji okrężną drogą, przez Tunezję i Gibraltar, dotarł do Wielkiej Brytanii. Walczył w bitwie o Anglię w składzie 303 Dywizjonu Myśliwskiego, poległ 5 października 1940 r. podczas samotnej walki z Bf 109. Wojciech Januszewicz został odznaczony Srebrnym Krzyżem Virtuti Militari i trzykrotnie Krzyżem Walecznych.



Relacja naoczego świadka z samotnej walki por. Januszewicza z czterema Messerschmittami Bf 110

W pewnym momencie od strony lotniska śmignęła jak osa polska pezetelka. W mgnieniu oka malerki górnoptat dosłownie werznął się w gęsty szyk jednej z grup samolotów. Rozpoczęło się istne piekło w powietrzu. Strzelały wszystkie załogi niemieckich samolotów. Grały cekaemy pezetela. Pociski gęsto łupały po całej zabudowie Zielonki. Z zapartym tchem obserwowaliśmy z dachu (mimo nakazu zdrowego rozsądku) niesamowity pojedynek polskiego myśliwca z kilkoma maszynami nieprzyjaciela. Trwało to dość długo – kilka minut. Spostreśliśmy naraz, że samoloty niemieckie przerwały ogień i, rezygnując z zestrzelenia natrętnego myśliwca, czmychnęły w chmury. Jednak nie wszystkie, jeden pozostał. Tego, co nastąpiło, nie zapomnę nigdy. Była to zacięta, na śmierć i życie, walka powietrzna. Trzask krótkich serii cekaemów i dźwięk, stojące na najwyższym poziomie figury bojowej akrobacji polskiego myśliwca, były szokującym, ale wspaniałym widowiskiem. Nawet nie spostreśliśmy dokładnie, kiedy pezetel znalazł się blisko z tyłu, za ogonem samolotu z czarnymi krzyżami. Już go nie popuścić. Błyskawicznie, seria za serią, ładował pociski w kadłub i silniki Niemca. Z prawego silnika buchnął czarny dym. Samolot ciągnąc za sobą długą smugę, chwilejnie poleciał w kierunku Strugi. Po paru kilometrach runął na ziemię. Wysoki stęp czarnego dymu znaczył miejsce upadku.

PPOR. PIL. WITOLD ŁOKUCIEWSKI „PIĘKNY TOLO” (1917–1990)



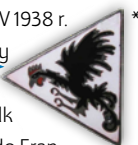
Chciał zostać kawalerzystą, ale zafascynowany lotnictwem wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. W 1938 r. dostał przydział do 112 Eskadry Myśliwskiej, w której walczył we wrześniu 1939 r. Po zakończeniu walk w Polsce przez Rumunię dostał się do Francji, gdzie w 1940 r. bronił miasta Romorantin.

W bitwie o Anglię walczył w polskim 303 Dywizjonie, strącając 5 niemieckich samolotów i uzyskując tym samym tytuł asa myśliwskiego. 13 marca 1942 r. został zestrzelony nad Francją i dostał się do niewoli, z której próbował kilkakrotnie uciekać. Po oswobodzeniu obozu jenieckiego przez Armię Czerwoną wrócił do Wielkiej Brytanii. Był ostatnim dowódcą Dywizjonu 303 (do 9 grudnia 1946 r.).

Do Polski powrócił w 1947 r., ale UB zmusiło go do pracy poza lotnictwem. Do lotnictwa wojskowego wrócił w 1956 r. i pełnił różne funkcje, w tym dowódcze. W 1969 r. został attaché wojskowym ambasady PRL w Londynie. Polscy lotnicy, którzy po wojnie zostali na emigracji, odnosili się do niego z niechęcią, mając mu za złe „służbę u komunistów”. Był odznaczony m.in. Srebrnym Krzyżem Virtuti Militari, dwukrotnie Krzyżem Walecznych, brytyjskim Distinguished Flying Cross i francuskim Croix de Guerre.

Wspomnienie Witolda Łokuciewskiego z ataku na Ju 87

5 września w godzinach przedpołudniowych patroluję kluczem w składzie 3 samolotów rejon na zachód od Warszawy. Krążymy w obszarze od Kampinosu do Mszczonowa. W słuchawkach cisza. Stanowisko dowodzenia milczy. Rozglądamy się na wszystkie strony, szukając nieprzyjaciela. Mija pierwsze pół godziny. W powietrzu nie ma nikogo obcego. Lecimy kursem północnym, na wysokości 3000 metrów. Mój lewy boczny kiwa skrzydłami i pokazuje ręką na ziemię. Przyglądam się i widzę 9 samolotów lecących kursem wschodnim na wysokości około 2500 m. Przewracamy samoloty przez skrzydła i nurkujemy w dół. Po chwili rozpoznaję sylwetki Ju 87. Lecą bez osłony. Z dużą przewagą prędkości i wysokości zbliżamy się do sztukasów. Łapię w celownik Niemca. Strzelam do niego z małej odległości. Kończę atak. Wychodzę w górę – przewrót i znów mam Niemca przed sobą. Dolatują już do przedmieść Warszawy. Jeden sztukas dymi, ale nie jestem pewien, czy to ten obrabiany przeze mnie...



POR. PIL. ALEKSANDER GABSZEWICZ „HRABIA OLEŚ” (1911–1983)



Do lotnictwa zgłosił się po ukończeniu Szkoły Podchorążych Piechoty, i w 1936 r. dostał przydział do 113 Eskadry Myśliwskiej. 1 września 1939 r. wspólnie z kpr. pil. Niewiarą odniósł pierwsze zwycięstwo Brygady Pościgowej, zestrzeliwując He 111. Tego samego dnia popołudniu został zestrzelony; poparzony, ratował się skokiem ze spadochronem.

Po klęsce Polski przez Rumunię przedostał się do Francji, gdzie w 1940 r. dowodził polskim kluczem przydzielonym do francuskiego dywizjonu myśliwskiego. W bitwie o Anglię brał udział w szeregach 607 Dywizjonu RAF. W listopadzie 1940 r. został przeniesiony do 303 Dywizjonu, a w lutym 1941 r. do 316 Dywizjonu, którego potem został dowódcą. Od 1943 r. pełnił wyso-

kie funkcje dowódcze w Polskich Siłach Powietrznych na Zachodzie, a w 1944 r. walczył także w lotnictwie amerykańskim (61 Dywizjon Myśliwski USAAF).

Po rozwiązaniu w 1947 r. Polskich Sił Powietrznych nie powrócił do kraju i pozostał na emigracji aż do śmierci. W wolnej Polsce w 1992 r., zgodnie z jego życzeniem, jego prochy rozsypano nad Dęblinem, gdzie wyszkolił się na pilota, i nad podwarszawskim Poniatowem, skąd startował do pierwszych walk.

Gen. brgg. Gabszewicz odznaczony był m.in. Srebrnym i Złotym Krzyżem Virtuti Militari, czterokrotnie Krzyżem Walecznych i brytyjskim Distinguished Flying Cross. Z zaliczonymi podczas wojny 9 pewnymi zestrzeleniami zajmuje 8. miejsce na liście polskich asów.

Relacja Aleksandra Gabszewicza z pierwszego zwycięstwa dla Brygady Pościgowej:

Dziwne widowisko – smugi moich pocisków dochodzą do bombowca i uderzając w niego, dają dużą iskierkę, a potem gasną. Widzę sporo tych ogników... Wtem widzę (i wydaje mi się, że słyszę) wybuch. Płomień i dym wydostaje się z lewego silnika szkopa. Samolot pozostaje w tyle za szykiem jak koń ściągnięty lejcamy. Od zestrzelonego odrywają się dziwne przedmioty. To bomby. Pilot skręca w lewo w dół. Jest dziwnie powolny, już nie mam kłopotu z doganianiem... Strzelec Heinkla ciągle się broni. Naraz milknie. Dochodzę znowu. Lufa karabinu na ogonie sterczy nieruchomo w górę – milczy. Widzę strzelca, głowa oparta o prawą burtę... Heinkel zmniejsza prędkość. W ostatniej chwili, nie będąc wyżej jak dwa metry nad ziemią, zawadza lewym skrzydłem o samotne drzewo. Kurzawa i dym...



POR. PIL. TADEUSZ SAWICZ „SZCZUR” (1914–2011)



W obronie Warszawy walczył w 114 Eskadrze Myśliwskiej. 4 września, po zestrzeleniu przez Niemców zastępcy dowódcy eskadry por. Szałowskiego, przejął po nim stanowisko. 14 września 1939 r. przeleciał samotnie z Wołynia do oblężonej Warszawy i z powrotem z rozkazami Naczelnego Wodza.

Późną jesienią 1939 r. przedarł się do Francji przez Rumunię, Jugosławię i Włochy i walczył w polskim kluczu przydzielonym do francuskiego dywizjonu myśliwskiego. Po upadku Francji znalazł się w Anglii i brał udział w końcowej fazie bitwy o Anglię w składzie polskiego 303 Dywizjonu. W 1941 r. przydzielony do 316 Dywizjonu, a w 1942 r. został dowódcą 315 Dywizjonu. W 1944 r. latał

o jednostkach amerykańskich (61 Dywizjon Myśliwski USAAF).

Po rozwiązaniu Polskich Sił Powietrznych początkowo osiadł w Anglii, a później wyemigrował do Kanady. Tadeusz Sawicz jako jedyny chyba aliancki lotnik II wojny światowej był w akcji przez całą wojnę, od 1 września 1939 r. do 8 maja 1945 r. Był ostatnim żyjącym polskim pilotem weteranem Brygady Pościgowej i uczestnikiem bitwy o Anglię.

Gen. bryg. Sawicz został odznaczony m.in. Krzyżem Srebrnym Orderu Virtuti Militari, czterokrotnie Krzyżem Walecznych oraz odznaczeniami brytyjskimi i amerykańskimi. W obronie Warszawy zestrzelił 2 samoloty.

Tadeusz Sawicz o swojej pierwszej walce z Messerschmittami

Atakowałem i walczyłem z Me 109 na wysokości 3000 metrów. Po ataku Niemiec zanurkowałem, odprowadziłem go do 1000 metrów, zaś dalej na ziemię odprowadził go ppor. Mierzwa. Zobaczyłem, że jeden z naszych samolotów jest atakowany przez Messerschmitta, byłem za daleko, żeby cokolwiek zrobić. W pewnym momencie zobaczyłem, że ten oddał z bliska serię do naszego samolotu. Ten samolot się zapalił, a pilot wyskoczył. Niemiec zaczął strzelać do tego pilota na spadochronie. Poderwałem samolot tyle, ile mogłem, żeby się nie zważył i oddałem serię w tamtym kierunku, żeby on zobaczył, że ktoś do niego strzela i dał mu spokój. I rzeczywiście on musiał zauważyć smugi pocisków i zostawił go...



KPR. PIL. HENRYK FLAME „GROT”, „BARTEK” (1918–1947)



Do wojska wstąpił na ochotnika. Po szkoleniu w pułkowej szkole pilotów i kursie wyższego pilotażu dostał przydział do 123 Eskadry Myśliwskiej w 2 Pułku Lotniczym w Krakowie. 1 września 1939 r. jego eskadra zameldowała się na lotnisku Brygady Pościgowej w Poniatowie.

Tego samego dnia, w wyniku uszkodzeń odniesionych przez jego przestarzały PZL P.7a podczas walki powietrznej, musiał lądować przymusowo. Po klęsce wrześniowej nie udało mu się ewakuować na Zachód i został internowany na Węgrzech. Zwolniony z obozu internowania dzięki interwencji rodziny, po powrocie do okupowanej Polski podjął pracę jako maszynista na kolei i związał się z konspiracją niepodległościową.

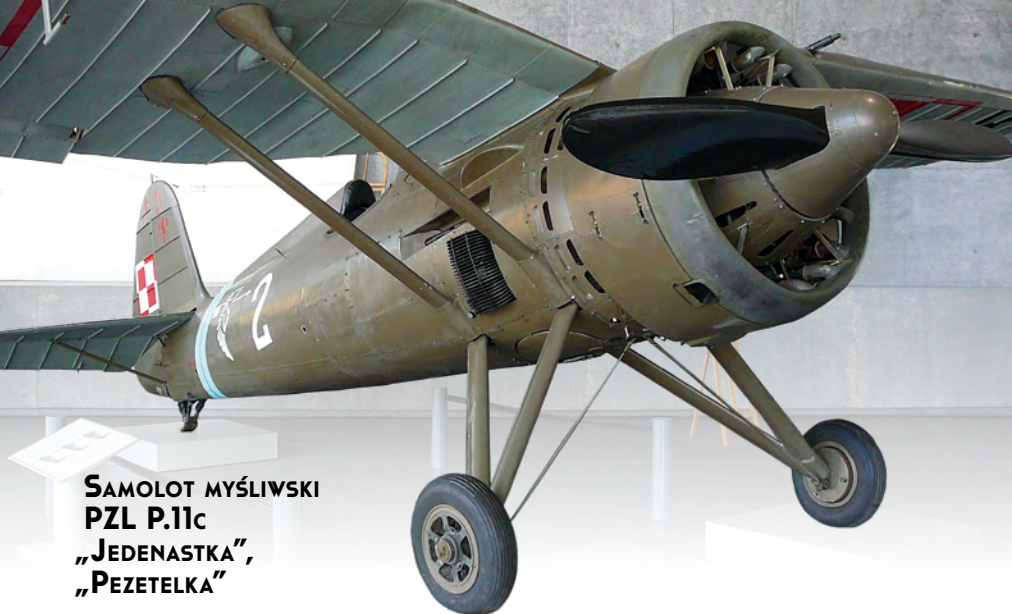
Po wejściu Armii Czerwonej w 1945 r. uznał, podobnie jak wielu innych żołnierzy konspiracji, że okupacja niemiecka została zastąpiona sowiecką i po-

stał w partyzantce pod pseudonimem „Bartek”. Zgrupowane pod jego dowództwem oddziały Narodowych Sił Zbrojnych stoczyły do 1947 r. ponad 240 walk i potyczek z grupami operacyjnymi UB na Podbeskidziu. 3 maja 1946 r. w Wiśle podległe mu oddziały NSZ odbyły uroczystą defiladę w obecności jednostek „ludowego” wojska i milicji, które nie zdecydowały się na interwencję. Był to szczególnie spektakularny wyczyn, za który miejscowi nazwali Flamego „Królem Podbeskidzia”, a władza ludowa szczególnie zniechęciła. Aby aresztować nieuchwytnego bojownika o wolność, komuniści sięgali po wszystkie możliwe sposoby, łącznie z zastraszaniem i torturowaniem jego rodziny, a ponad 100 żołnierzy jego oddziału zostało skrytobójczo zamordowanych przez UB. Po ujawnieniu się w ramach amnestii w 1947 r. kpt. Flamego zamordował miejscowego milicjanta.

Relacja ppor. Stanisława Chałupy o walce kpr. Flamego

Por. Kawnik po przestrzeleniu drążków sterowych do lotek musiał chwilowo wycofać się z walki, jednak stwierdziwszy prawidłowe działanie pozostałych sterów, zdecydował się na powrót do tego kłębówiska. Decyzję tę bardzo szybko byłby przypłacił życiem, bo zaatakowany przez Messerschmitta, wskutek utraty pełnej sterowności i uszkodzeniu silnika, był po prostu bezbronnym celem przeciwnika. Zastąpił go jednak kpr. Flame, przyjmując na siebie cały ogień, ostrzeliwując nawzajem Messerschmitta. W rezultacie obydwaj wylądowali poza lotniskiem z uszkodzonymi samolotami. W dniu tym do późnej nocy siedzą piloci, oczekując na powrót względnie wiadomości o nieobecnych kolegach i opowiadając wrażenia, z odbytych walk, wyciągając odpowiednie wnioski, które mogą być bardzo cenne w dniu jutrzejszym...





**SAMOLOT MYŚLIWSKI
PZL P.11c
„JEDENASTKA”,
„PEZETELKA”**

Ojcem myśliwskich samolotów PZL był inż. Zygmunt Puławski, twórca całkowicie metalowego myśliwca P.1, w którym zastosował unikatowe rozwiązania konstrukcji płata i podwozia. Wyróżniał je charakterystycznie załamany, tzw. mewi płat. Myśliwce PZL były bardzo wysoko oceniane na świecie w pierwszej połowie lat 30. XX w. Były to wówczas samoloty nowoczesne, bardzo wytrzymałe i zwrotne.

Wprowadzając w 1932 r. na uzbrojenie PZL P.7a, polskie lotnictwo stało się pierwszą na świecie siłą zbroijną wyposażoną w całkowicie metalowe samoloty myśliwskie. Kolejnym w serii był PZL P.11. Jego wersja „c”, w której przekonstruowano kadłub i skrzydła, wprowadzając możliwość uzbrojenia w 4 kaemy oraz wyposażając w mocniejszy silnik, była podstawowym polskim samolotem myśliwskim we wrześniu 1939 r. Ostatnim z serii był produkowany wyłącznie na eksport (i na licencji) do Rumunii, Bułgarii, Grecji i Turcji PZL P.24, pierwszy na świecie myśliwiec uzbrojony w 2 działka. Niestety, wprowadzenie w drugiej połowie lat 30. przez inne państwa nowoczesnych dolnopłatowych myśliwców z zamkniętą kabiną i chowanym w locie podwoziem (jak Messerschmitt Bf 109) spowodowało, że „jedenastki” stały się sprzętem przestarzałym; ich prędkość i uzbrojenie były niewystarczające do wymagań pola walki.

W pierwszej linii w polskim lotnictwie we wrześniu 1939 r. znajdowało się ponad 130 PZL P.11 oraz 30 zupełnie archaicznych PZL P.7a. W praktyce większość samolotów była wyposażona w 2 karabiny w kadłubie, ponieważ okazało się, że dodatkowe karabiny w skrzydłach pogarszają osiągi i zwrotność samolotu. Ponadto we wrześniu 1939 r. PZL P.11 były mocno wyeksploatowane kilkuletnią służbą

Do dziś zachował się tylko jeden egzemplarz samolotu P.11c, przechowywany w Muzeum Lotnictwa w Krakowie (na zdjęciu). Samolot nosi oznaczenia 121 Eskadry Myśliwskiej.

ARMATA 40 MM BOFORS WZ.36 I WZ.38 „ZENITÓWKA”

To działko należy do jednej z najbardziej znanych i skutecznych broni przeciwlotniczych. Jego konstrukcja została opracowana na przełomie lat 20 i 30. XX w. w szwedzkiej firmie Bofors. Polska armia zdecydowała się na zakup wraz z licencją w 1935 r. Produkcję uruchomiono w Starachowicach, Stalowej Woli i Rzeszowie. Firma Bofors nie produkowała tych dział seryjnie, więc w Polsce realizowano zamówienia m.in. dla Wielkiej Brytanii i Holandii.

Do zalet boforsów należała niezawodność i prostota obsługi, co w połączeniu z dużą szybkostrzelnością (około 40 strzałów na minutę) czyniło z nich bardzo skuteczną broń przeciwko celom znajdującym się maksymalnie na wysokości 2000 m. Armia polska we wrześniu 1939 r. dysponowała około 350 armatami przeciwlotniczymi Boforsa.

Oprócz tego do obrony przeciwlotniczej wykorzystywano ciężkie karabiny maszynowe (zwalczanie celów do 800 m), armaty przeciwlotnicze 75 mm starszego typu (praktycznie bezużyteczne w walce) oraz niewielką liczbę nowoczesnych armat polskiej konstrukcji 75 mm wz. 36 St (zwalczanie celów do 8000 m).

Zachowane egzemplarze armat przeciwlotniczych z września 1939 r. można w różnym stanie i stopniu kompletności oglądać w kilku muzeach, stosunkowo najbardziej kompletne egzemplarze znajdują się w Rosji. Armata 40 mm Bofors znajduje się w Muzeum Wielkiej Wojny Ojczyźnianej 1941–1945 na Pokłonnej Górze w Moskwie (na zdjęciu), a bodaj jedyna zachowana na świecie armata 75 mm wz. 36 St. – w Muzeum Artylerii w Sankt Petersburgu.



MESSERSCHMITT Bf 109

Bf 109 jest bez wątpienia najslawniejszym samolotem myśliwskim Luftwaffe. Był jednym z pierwszych nowoczesnych, całkowicie metalowych, jednomiejscowych dolnopłatów myśliwskich z chowanym podwoziem, stanowiących wzorzec maszyn, które brały udział w II wojnie światowej. Pierwsze doświadczenia bojowe Bf 109 zostały zebrane w ramach działań niemieckiego Legionu „Condor” podczas wojny domowej w Hiszpanii w 1937 r. We wrześniu 1939 r. wykorzystywano samoloty w wersji B, C, D oraz E, które należały wtedy do najnowocześniejszych myśliwców na świecie. Górowały nad polskimi PZL P.11 pod każdym względem poza zwrotnością. Do wad Bf 109 należały m.in. ciasna kabina o słabej widoczności oraz silnik rzędowy chłodzony cieczą, który był bardziej podatny na uszkodzenia niż silniki gwiazdowe polskich PZL. Mały zasięg samolotu powodował, że nie mógł uczestniczyć w długotrwałych operacjach bojowych (w późniejszym okresie wojny stosowano odrzucane zbiorniki paliwa). Łącznie w 1939 r. nad Polską operowało ponad 330 Messerschmittów Bf 109.

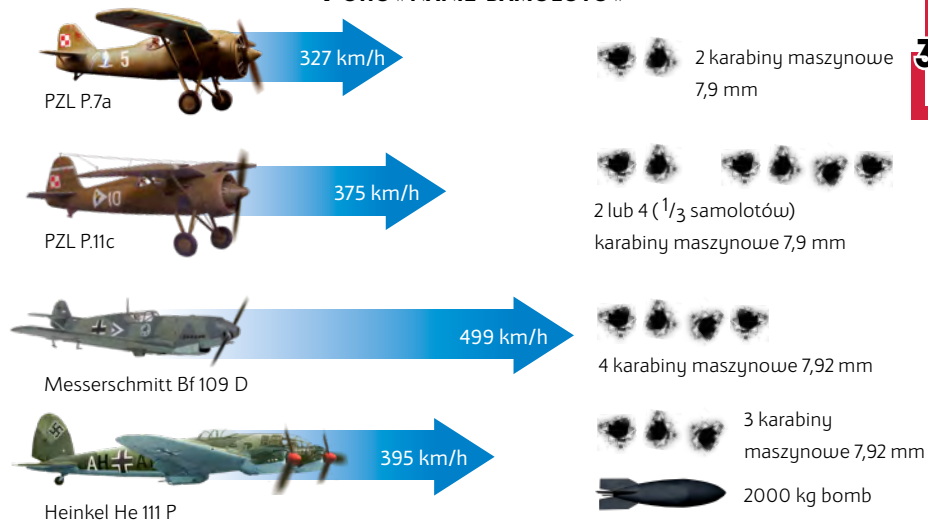
Kolejnym myśliwcem Luftwaffe nad Polską był dwusilnikowy ciężki myśliwiec Messerschmitt Bf 110. Był przeznaczony do eskortowania bombowców, przechwytywania myśliwców nieprzyjaciela oraz działań szturmowych. Silnie uzbrojony (łącznie 5 kaemów i 2 działka), jednak charakteryzował się małą zwrotnością. W walkach nad Polską brało udział około 100 Bf 110.

HEINKEL He 111

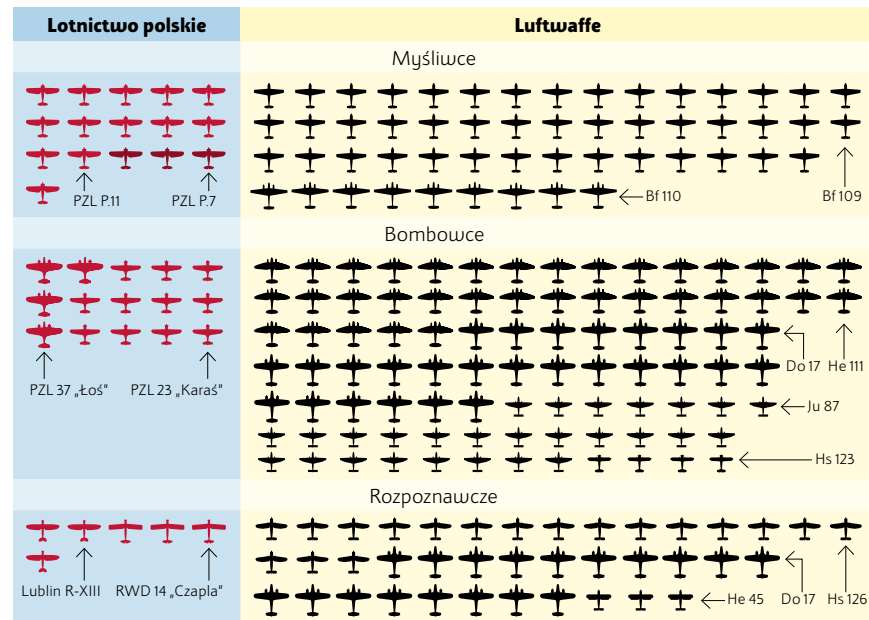
W myśl doktryny panującej w połowie lat 30. projektowany jako samolot szybki, mogący skutecznie uciekać wrogim myśliwcom. Wywodził się od samolotu pasażerskiego, przekonstruowanego na bombowiec. Pierwsze doświadczenia bojowe He 111 od 1937 r. związane były z wojną domową w Hiszpanii. W kampanii wrześniowej brało udział ponad 400 He 111 w różnych wersjach. Walki nad Polską pokazały, że opancerzenie i uzbrojenie obronne samolotu jest zbyt słabe i maszyna nie jest w stanie samodzielnie obronić się przed myśliwcami, co w kolejnych wersjach poprawiono. Podczas bitwy o Anglię (lipiec–październik 1940 r.) He 111 były jednymi z najbardziej odpornych samolotów, stanowiły podstawowy bombowiec Luftwaffe przez większą część wojny.

Oprócz He 111 podczas kampanii wrześniowej Luftwaffe wykorzystywała także dwusilnikowe bombowce i samoloty rozpoznawcze Dornier Do 17, jednosilnikowe bombowce nurkujące Junkers Ju 87 Stuka i dwupłatowce Henschel Hs 123, które okazały się bardzo skuteczne na polu walki, ale nawet incydentalne spotkania z polskimi myśliwcami udowodniły, że stosunkowo łatwo je zestrzelić, jeśli nie wykonywały zadań w osłonie Messerschmittów.

PORÓWNANIE SAMOLOTÓW



LOTNICZY WRZESIEŃ W LICZBACH*



* Każda sylwetka oznacza 10 samolotów danego typu. Liczby podano w zaokrągleniu; ze względu na zmiany w niemieckich jednostkach przez okres trwania walk w Polsce powyższe dane należy traktować orientacyjnie.

WYŚIŁEK BOJOWY BRYGADY POŚCIGOWEJ WE WRZEŚNIU 1939 R.

Data	Piloci ( = 1 pilot)	Samoloty ( = 1 samolot)
Gotowość bojowa		
31 VIII	83	53
Działania wojenne 1–17 IX 1939 r.		
	zameldowane zestrzelenia	straty własne
	 zabici  ranni	 zniszczone  uszkodzone
Lotniska: Zielonka, Poniatów		
1–3 IX	           	           
Lotniska: Zaborów, Radzików		
4–6 IX	                     	                     
okolice Lublina		
7–17 IX	   	 

CHCESZ WIEDZIEĆ WIĘCEJ?

Pawlak J., *Brygada Pościgowa – Alarm!*, Warszawa 1977,

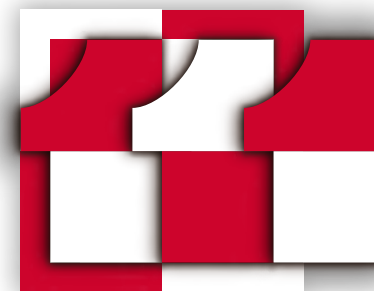
Pawlak J., *Nad Warszawą Warszawskie Termopile 1939 i 1944*, Warszawa 2000

Rogusz M., Sawicki M., *Zielonka. Zapomniane lotnisko września 1939*, Sandomierz 2009

Klimaszewski K., *Eskadry nad Poniatowem, wrzesień 1939 r.* Sandomierz 2012

Cynk J.B., *Polskie lotnictwo myśliwskie w boju wrześniowym*, Gdańsk 2000

* Godła ze skrzydlatym smokiem (nazywanego przez lotników „Salamandrą”) używała w latach 1919–1928 19. Eskadra Myśliwska. W tym roku została przemianowana na 112 Eskadrę Myśliwską, która od 1932 roku używała godła „Walczącego Koguta”, wpisanego w trójkąt. Stare godło – „Salamandrę” – przywrócono tuż przed wybuchem wojny (w sierpniu 1939 r.). „Walczący Kogut” powrócił na polskie samoloty jako godło sformowanego w 1941 r. w Wielkiej Brytanii 315. Dywizjonu Myśliwskiego „Dęblińskiego”. Za: M. Rogusz, *Jakie było godło 112 Eskadry Myśliwskiej?* – „Gapa. Lotniczy Magazyn Historyczny”, 12, 2014, ss. 20–25.



**WE DO NOT BEG
FOR FREEDOM.
WE FIGHT FOR FREEDOM.**

ESCADRILLE
BADGES OF THE
PURSUIT BRIGADE



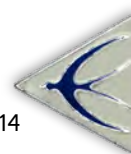
111



112*



113



114



123

* See pg. 30.

It is the morning of 1 September 1939. The German Army is attacking along the entire length of the Polish border. At 6.35 AM, a battle dispatch from Mława reaches the staff of the Pursuit Brigade, reporting a large number of enemy planes heading for the capital from East Prussia. Warsaw – alert! At the camouflaged airfields in Zielonka and Poniatów, the mechanics take the planes out of the masking cover of trees and the pilots get into their machines. At 6.50 AM, a flare is set off, and a moment later the sections of "The Elevens" take off. It is time to show the Krauts how the Poles fight!

In less than an hour, the first German bomber will go down near Pułtusk. Will the Polish pilots manage to defend Warsaw today against the power of the Luftwaffe?

ELEMENTS OF THE GAME

- Playing board
- tokens:



4 Polish fighters



1 Polish anti-aircraft artillery token



3 Luftwaffe fighters



2 Luftwaffe bombers



4 cloud tokens



3 camouflage tokens



3 shoot dice, the sides of which respectively stand for:



3 × Polish Air Force



3 × Luftwaffe



10 shot markers



fuel consumption indicator with fastener

PREPARING TO PLAY THE GAME

1. Place the board in the middle of the table.
2. Choose who will be playing each side. The Polish player sits on the southern side of the map, the German player on its northern side.
3. Assemble the planes according to the contours marked on the board.
4. Place the Anti-aircraft Artillery token on the "Warszawa" (Warsaw) field.
5. Place the fuel consumption indicator on mark "1" of the fuel gauge.
6. Put shooting markers, camouflage tokens and the dice beside the board so that the players have easy access to them.
7. Then, take two cloud tokens and place each of them alternately on the board, starting with the Polish player. You can place the cloud tokens anywhere on the board (marked here with blue tint), except other clouds, the airfields, and the anti-aircraft artillery defensive zone marked around Warsaw. Playing the rematch second round with the cloud setting identical to that in the first round is recommended.

2 LUFTWAFFE



2 POLISH AIR FORCE

THE AIM OF THE GAME

The aim of the game is different for each player. Luftwaffe's aim is to bomb Warsaw. To succeed, the German bomber must reach the field representing Warsaw. The Polish Air Force's aim is to prevent the raid by shooting down the bomber or delaying their flight towards Warsaw during 8 rounds of the game.



GAME PARTS

During combat, the pilots of 111th Fighter Escadrille demonstrated excellent reflexes and powers of observation, as well as nerves of steel. But before coming to sit in the cockpits of fighter planes, the pilots learned discipline in the tough "Eaglets' School" in Dęblin near Warsaw. Learning the rules of the game will require a time investment. However, if you persevere, you, too, may become a flying ace.

The game is divided into two parts, each consisting of eight rounds. Every round is marked off by means of the fuel consumption indicator on the fuel gauge in the corner of the board. Every round consists of six phases. Before the first air duel takes place, only phases 1, 3, 4, 6 are played.

1. Luftwaffe fighters' move (p. 6)
2. Luftwaffe fighters' (p. 7-9) and bombers' (p. 9) shots
3. Bombers' move (p. 9)
4. Polish fighters' move (p. 7-9)
5. Polish fighters' (p. 7-9) and artillery (p. 12) shots
6. Shifting the fuel gauge (p. 5)

THE END OF THE PART

"111" has three possible endings:

- a) Luftwaffe wins if the bomber pilot succeeds in bombing Warsaw, i.e. putting the bomber token on the field representing Warsaw.
- b) Poles win if the pilots manage to shoot down both bombers.
- c) Poles also win if, for eight rounds, its pilots manage to keep the bombers from reaching Warsaw.

Please note: at the end of the part, players must make a note of which round play ended at, and how many Polish planes remained on the game board. This can be done by placing two shooting markers on the black and white edge of the board on the numbers (6, 7, 8 and 1, 2, 3, 4, respectively). This information may be essential to establishing the winner of the entire game.

THE END OF THE GAME

In September 1939, the Polish pilots faced an enemy which had modern equipment, and the ratio of the Polish air force to the Luftwaffe over Poland was approximately 1:5. Despite this, the Polish fighters did not shirk the fight and although they were well aware of their hopeless situation they tried to carry out their mission as best they could. Unfortunately, with every passing day of the September Campaign that became more and more difficult...

After having played two parts, the winner of the game is determined in the following way:

- a) If both parts were won by the Germans, the winner is the Polish player who did not let any German bomber reach Warsaw for the longest period of time.
- b) If both parts were won by the Poles, the winner is the Polish player who ended the game first.
- c) If one part was won once by the Poles and once by the Germans, the winner is the player who was victorious in both cases.

Example: Andrew commanded Poles in first part and was defeated by Lucas in 7th round. In second round, playing Luftwaffe, Andrew won in 6th round. It means Andrew wins the entire game, because, playing Poles, he lost in a later phase than Lucas.

Please note: in the event of a draw in the number of rounds (e.g. the Poles lost twice in the 7th round) the winner is decided by the difference in the number of planes (not necessarily damaged) with which the Poles ended the last round. If this does not indicate the winner, a draw will be declared.

FUEL GAUGE

One of the problems the Luftwaffe had during its fights over Poland was the limited range of their fighter planes. Insufficient fuel forced the Messerschmitt Bf 109s to avoid long combats with the Polish fighters. On the first day of the war as many as 11 German fighters planes failed to return from their flights to Warsaw due to damages and lack of fuel. However, the Wehrmacht's rapid advances allowed the Germans to move their fighters to airfields closer to the frontline.



Fuel consumption is marked off at the every round on the fuel gauge placed in the corner of the board. At the end of the round, the Polish player moves the fuel consumption indicator to the next mark. The gauge has double meaning. It may contribute to the Polish side winning the round "in time" and can decide on draws after both parts have been played.

In the game has been used a photo of an original Bf 109s (sole survivor in Poland) fuel gauge.

THE MOVE PHASE

The players decide on the order of moving the fighters, but they must remember that once all the aircraft have been moved and the shoot phase begins the tokens must remain in place.

Please note: According to the order from the General Headquarters forbidding flying over Warsaw, the Polish fighters are not allowed to enter the field with the anti-aircraft artillery. This field is considered by the Polish side as occupied.

THE SHOT PHASE

DETERMINING THE OUTCOME OF A SHOT



	move	shots	effects of shooting
	  	   	 hit  damage  miss
	  	  	 hit  damage  miss

As the dice are being rolled, and only after all the fighters have made their moves, remembering who is to shoot at whom and at what strength is sometimes difficult. Thus, 10 shooting markers are attached to the game to make it easier. During the move stage, you can place a shooting marker on the attacking plane, so you will know how many dice you have to roll during the "shot phase". Take the shooting markers off the attacking planes after deciding upon the successive shots in the sequence chosen. Using the shooting markers is not obligatory but it makes performing complex attacks much easier.

THE END OF THE DUEL

The majority of the Pursuit Brigade's fights were witnessed by the inhabitants of the towns near Warsaw. They saw planes performing incredible evolutions in the air, with parachutes opening as pilots bailed out, and planes crashing downward in flames or leaving the fighting area with a trail of smoke behind them. The impressions of the dynamic clashes of the fighters were empowered with the roar of the powerful engines and the rattle of the aircrafts machine guns. The situation in the air changed every few seconds.

Although this element of the game may create certain difficulties at the beginning, it clearly shows the specific features of fighting in the air and the differences in manoeuvrability between the German and Polish aircraft.

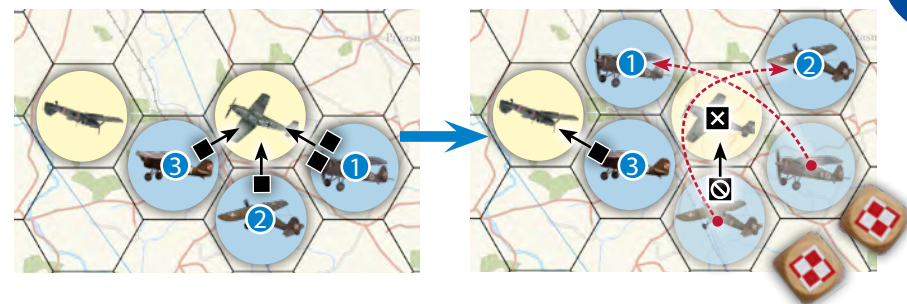
A German fighter misses the target and – irrespective of the outcome of the encounter it has to fly to the field located on its exact opposite side.

When there is another plane (1) or the edge of the board on the other side of the target, you must choose one of the two fields bordering both the target and the field on the opposite side of the target (field 2 or 3). If these fields are occupied, you must choose one of the two fields bordering both the target and the place where the shooting started (field 4 or 5). If all five fields bordering the target are occupied, the plane remains motionless after shooting (ie stays on the field 6).

Regardless of the outcome, a Polish fighter may choose any of the free fields bordering the target, apart from the field it started shooting from (fields 1, 2, 4 or 5). The plane remains motionless after shooting (i.e. stays on the field 6) only when all the five fields bordering the target are occupied. Field „Warsaw" (3) is considered by Polish planes as occupied.



If more than one plane declares shooting at the same target and the plane has been shot down after the first attack, the mandatory flight to the other side of the attacked target is performed by all the planes that cannot change the aim of attack (2).



BOMBERS

To engage with the manoeuvrable fighters, many Messerschmitts were dispatched at the same time to escort the bombers. However, even without escorting fighters, the bombers were not entirely defenceless. The German Heinkels were faster than the Polish "Elevens" and fire from a gunner could damage or shoot down the attacking aircraft with an accurate burst.

BOMBERS' SHOTS

The bomber shoots by rolling only one shoot die, and, unlike the fighter, does not fly to the other side of the adversary after firing. The bomber shoots during the same phase as fighters, but it makes its move only after all the outcomes of all the shots have been determined, i.e. in the next phase.

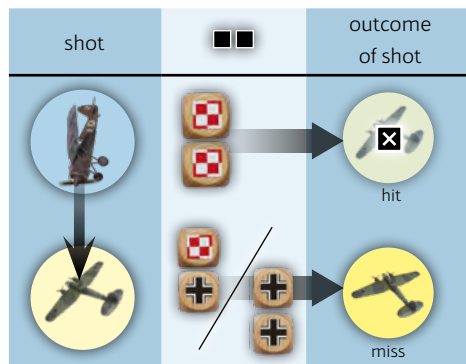


THE BOMBERS' MOVE

The bomber's move is the Luftwaffe player's last action in the round. It may move at the rate of one or two fields per round.

SHOOTING DOWN THE BOMBER

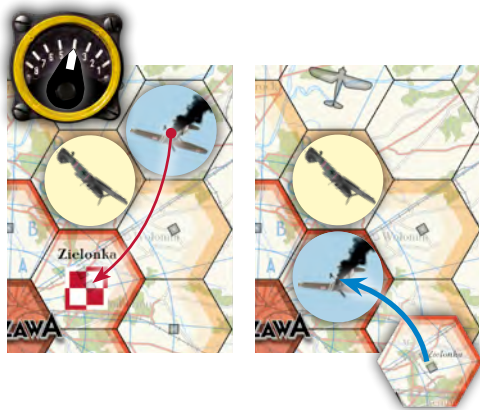
Since the bomber is a heavily armoured aircraft, to be shot down it must be hit at least twice in one round. It may be hit by more than one aircraft. If the bomber is only hit once during a round, nothing happens. If it is hit twice during a round, the part automatically ends. Hits from previous rounds do not count in subsequent rounds.



DAMAGE AND REPAIRS

Since there were no opportunities to get replacement aircraft, the work of the mechanics from the Pursuit Brigade turned out to be crucial. In war conditions they worked miracles to repair the damaged machines and get them ready for fighting. One of the Luftwaffe's priorities during the attacks on Warsaw was to discover and destroy the field airstrips from which the Pursuit Brigade's planes took off. Due to very good camouflage – over 100 trees were used to hide the planes that had their base on the Zielonka airfield – the objective was not accomplished while the Polish Air Force stationed there. The Germans discovered the abandoned airfields only after the Wehrmacht tightened its circle around Warsaw.

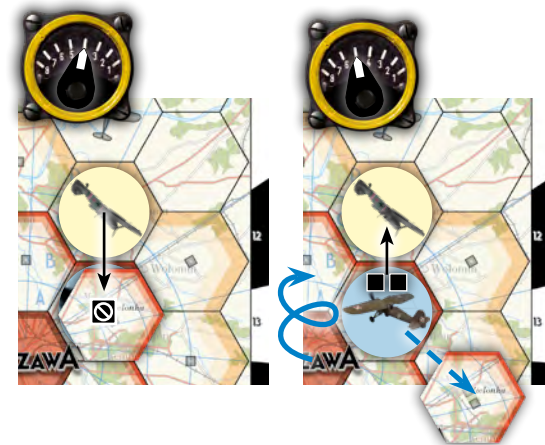
When a fighter is hit during the battle, the plane token has to be turned to the side with smoke. The damaged fighter is not fit for fighting and cannot attack other planes. However, it can fly at its normal speed. The Polish side can repair its planes.



In order to repair a plane, a move has to end on one of the airfields. The damaged plane has to be covered with a camouflage token.

This kind of place cannot be attacked by an enemy's aircraft. A field with a camouflage token is considered as occupied.

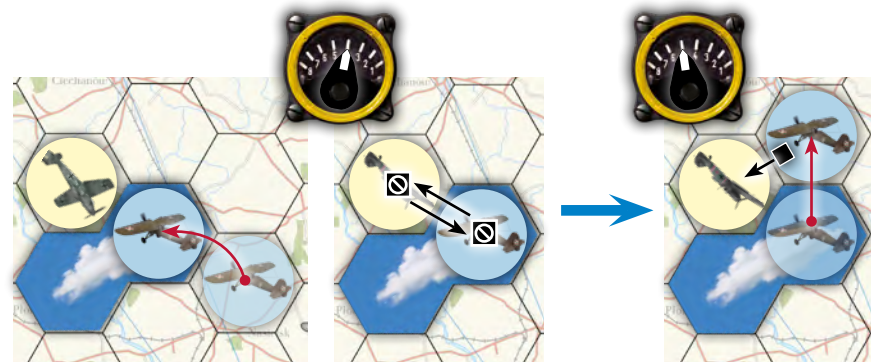
At the beginning of the Polish player's next move, the camouflage token has to be taken off and placed beside the board. The repaired plane has to be turned into the "undamaged" side and is ready to continue fighting at once. Only one plane at a time is allowed in the airfield.



CLOUDS

Clouds had a significant impact on aerial fighting. They made it possible to surprise the enemy, give cover to bombers and fighters in difficulty, and limited both the possibility of recognition and the visibility of targets on earth. However, difficult weather conditions could significantly reduce the abilities to effectively carry out their combat missions. This was the case, for instance, on 2 September 1939.

If a plane ends its move in a cloud it can neither attack nor be attacked. In order to be able to attack an enemy plane in the next round, it has to leave the cloud first and only then can it shoot. A plane can fly through a cloud without losing speed and enter the cloud when flying over after a shot (the end of the duel).



THE ANTI-AIRCRAFT ARTILLERY

The anti-aircraft artillery can significantly help the Polish player defend Warsaw.
However, it is incapable of defending the capital city without support from fighters.

In his round, the Polish player may declare a shot from the anti-aircraft artillery at a selected enemy aircraft which is located on the fields within artillery range marked on the board. A shot from a distance of one field from Warsaw (1) is determined by the roll of one die, onto the field bordering Warsaw (2) by the roll of two dice, and on a Warsaw field (3) the shot is made with three dice (this only applies to fighters, since a bomber token on the Warsaw field automatically ends the part).

An artillery shot is decided by the same principles as the plane shots.



Please note: When attacking a bomber, hits of the anti-aircraft artillery can be combined with hits made in the same round by fighters.



Badge of the 1st Warsaw
Anti-aircraft Artillery Regiment

SAMPLE ROUND OF THE GAME

In **phase 1**, a Luftwaffe player decides to attack with all the fighters and bombers. Planes 1 and 2 are jointly attacking one target, and a fighter 3 is striking individually. The bomber 4 declares shot at a Polish fighter, but the bomber 5 cannot declare a shot at a plane hidden in the clouds.



In **phase 2**, plane 1 shot down the enemy. Plane 2 makes an obligatory flight to the field located on the other side of the declared target. After the attack, the plane 3 cannot fly to the field occupied by plane 1 and selects a field out of range of the anti-aircraft artillery. The bomber 4 misses and in **phase 3**, it hides in a cloud. Bomber 5 flies two fields towards Warsaw.



In **phase 4**, plane ① blocks the bomber's way and fighters ② and ③ attack the other one. The anti-aircraft artillery ④ opens fire at one of the Messerschmitts.



In **phase 5**, the Polish player gets lucky. Planes ② and ③ manage to hit the bomber twice, which meant that it has been shot down, and the artillery damages a German fighter ④.



In **phase 6**, the Polish player moves the fuel consumption gauge onto the next field ⑤. The Germans will start round 5.

Will the Poles be able to shoot down a bomber before it reaches Warsaw?

MAREK ROGUSZ

HISTORY OF THE PURSUIT BRIGADE

The defence of the Polish sky in September 1939, including the fierce aerial battles over Warsaw, is undoubtedly one of the most stirring episodes in the history of Polish military aviation. Contrary to Goebbels' propaganda, which some historians quoted even today, the Polish air forces were not destroyed on the ground during the first day of the war. On 1 September, the Luftwaffe discovered only training planes or planes which were unfit to fly on the Polish airfields. The flying planes had already been waiting for a few days on well-camouflaged field airstrips, ready to begin their heroic but – as it turned out – unequal confrontation.

The most valuable asset of Polish aviation before the outbreak of the war were the pilots who had trained at the famous Eaglets' School in Dęblin, among other places. Before the war, Polish engineers had developed their own aviation constructions which gained worldwide respect. At that time Poland was one of few countries which exported military planes of its own manufacturing. Although ambitious development plans had been made, Poland – which had been reborn in 1918 after 123 years of partitions and a devastating war with Soviet Russia (1919-1921) – was developing a modern industry from scratch, and in economic terms simply could not afford to keep up with the arms race the German Third Reich had initiated. The Germans possessed not only the most advanced industry in the world, but also had excellent designers. It is enough to say that the ratio of the war budgets of the Polish and German aviation forces was 1:150! Hence, the Polish pilots started fighting equipped with the planes of Polish construction and production, which were regarded as modern in the middle of the 1930s, but in 1939 were less advanced than the Luftwaffe aircraft.

What is more, the old-fashioned Polish war doctrine did not provide for the broad combat use of modern kinds of weaponry such as aviation and armoured divisions. Polish military aviation did not constitute a separate armed force, and was intended to play an auxiliary role to the land forces. Hence, great attention was paid to the so-called accompanying aviation (close-range reconnaissance and cooperation with the Army). It turned out, however, that in the reality of a modern war characterised by a great amount of anti-aircraft artillery and intensive enemy aerial activities, such machines were practically defenseless.

In 1939, the Polish air forces were unprepared for the war, and were still on the verge of implementing the planned changes. The plans for reorganising aviation were developed foreseeing both the replacement of older machines by more modern equipment, and the change of the concept of aviation usage in modern warfare. The plans were to have been implemented by 1942. In 1939, Poland had already had prototypes of modern Polish planes. The temporary solution – upon the launch of the serial production – was to buy the equipment in France and Great Britain (including 170 fighters). But the planes purchased were dispatched too late and they did not reach Poland.

After the annexation of Austria by Germany in March 1938 and Czechoslovakia in March 1939, Hitler's aggressive stance towards Poland intensified. This included a demand to incorporate Gdańsk



The Badge of the Polish Air Force College in Dęblin

into Germany and to form an ex-territorial communication strip to East Prussia. Due to that situation, the Aviation Staff of the General Staff of the Polish Army developed a new plan for the Polish Air Force in case of war. The Polish Air Force was to be divided into two groups:

- the attached air force, under the direct command of the Commander in Chief, consisting of the Pursuit Brigade and the Bomber Brigade; and
- the Army Air Force, attached to six Armies and one Independent Operational Group.

The Pursuit Brigade was composed of two squadrons of fighters of the 1st Warsaw Flying Regiment from Warsaw. It consisted of the 111th, 112th, 113th and 114th fighter escadrilles. These forces were later supplemented by the 123rd Fighter Escadrille of the 2nd Flying Regiment from Cracow. Thus, there were 53 planes in the Brigade, with 10 old-fashioned PZL P.7a planes among them. A bright fighter pilot, Col. Stefan Pawlikowski, was nominated Commander of the Brigade. His deputy was Col. Leopold Pamuła ("an excellent pilot and an eccentric person" as he was described), and the Chief of Staff was Major Eugeniusz Wyrwicki (thought to be one of the most talented fighter commanders).

The Brigade was given the task of defending the Greater Warsaw area, since it was obvious that Warsaw would be the target of the first enemy attacks. Okęcie Airport, as the most important aviation centre in Poland, was also threatened with one of the first German air raids. It was then decided that the Brigade's escadrilles would be located in carefully selected temporary airfields near Warsaw, in Zielonka and Poniaków. Obory, Łajsk, Radzików and Zaborów were named as the substitute airfields.

A monitoring network, consisting of 800 observation and reporting points located concentrically all over the country, was to provide information on enemy aircraft flying over Polish territory.

Major Wyrwicki developed a system for dividing the aerial area around Warsaw into code sectors. The system allowed the Brigade's planes to be quickly directed towards the oncoming enemy. Apart from the Pursuit Brigade, the entire system was supplemented by anti-aircraft artillery on the ground, as well as various kinds of fire brigades, medical services and trained groups of volunteers, including high-school students and scouts.

The Pursuit Brigade was to intercept the enemy planes around Warsaw, and the major facilities of the city were to be defended by appropriately distributed anti-aircraft artillery (a total of 98 cannons and companies of heavy machine guns). In the event of night raids, the anti-aircraft floodlights and the so-called 'acoustic watch' were to be used to locate the enemy planes.

The national mobilization orders for the aviation units, anti-aircraft artillery and emergency units of the Anti-aircraft Defence were issued on 23 August 1939, to come into force on 24 August. Most of the Polish Air Force units moved from their base airfields to the appointed combat airfields by 27 August.



Odznaka 1 Pułku
Lotniczego



The first aerial battle of World War II started in the area of the Bug and Narew Rivers on the morning of 1 September 1939. Almost the entire forces of the Pursuit Brigade were then fighting against the German bombing raids escorted by fighters (a total of a few dozen planes). Moreover, the Brigade had to intervene three more times. In the afternoon, a great bombing expedition, in which about 200 Luftwaffe planes participated, rushed off towards Warsaw. The Pursuit Brigade, punctually informed by the monitoring network, took off in its entirety; it was aided by the 152nd Fighter Escadrille of the 'Modlin' Army, over which territory some of the German planes were flying. It was the greatest power that Polish aviation managed to accumulate at one time in the air during the September Campaign, consisting of about 50 fighter planes. After the ferocious Polish attack, the German bombers dropped their bombs in panic onto the fields and returned to East Prussia.

On 2 September, due to heavy overcast and morning mist, the enemy commenced flights towards Warsaw relatively late and no clashes were recorded. In the afternoon, a few enemy planes made their way over Okęcie Airport.

On 3 September, the first clash of fighters in the war took place over Zielonka and Rembertów. 18 planes from the 111th and 112th escadrilles took off against 18 German Messerschmitt Bf-109 and 110 planes. To the surprise of the German pilots, who had been sure of the overwhelming technological superiority of their machines, the Luftwaffe lost 2 planes (1 was damaged) in that battle. Unfortunately, the Poles paid for that success with a loss of 5 planes.

The Brigade started to experience its first logistical problems – the intense activity of the fighters (250 dogfights in three days) led to the exhaustion of fuel reserves, and replacements did not reach the destination points. Many spare parts were lacking, which prevented quick repairs of the planes on the spot. As leaving them on the airfields exposed them to the risk of being discovered, a decision was taken to move the planes to airfields located on the western side of the capital, to Zaborów and Radzików. The Brigade lost 18 planes (34% of the initial number), and the monitoring network became increasingly ineffective as a result of bombardments, sabotage of telephone lines, and the Wehrmacht's advances. The information from the monitoring network was therefore supplemented with information from a temporary monitoring point located on the Prudential, the tallest building in Warsaw.

On 4-6 September, the Brigade took off a total of 110 times, but with a smaller and smaller number of planes; it was incapable of stopping the ever more intensive Luftwaffe attacks. During this period the Brigade eliminated 27 enemy aircraft from the battle, paying the price of 18 machines (lost) and 9 pilots (killed or wounded).



Fragments of
the first German plane
shot down on 1 September 1939 during the
defence of Warsaw, by Lt. Gabszewicz



Odznaka
152 Eskadry
Myśliwskiej

In the afternoon of 6 September, part of the Brigade supported the 'Poznań' Army in liquidating German planes in the area of Uniejów and Koto.

The lack of replacements for the planes shot down, the serious shortages of fuel and important spare parts (propellers, links for ammunition belts) as well as the mechanical failures of the engines under difficult field conditions reduced the unit's efficiency. In the evening of the 6th, the Brigade was ordered to leave the area of Warsaw. When it moved its base to the vicinity of Lublin, the Brigade had only 18 planes (34% of its original number)!

As of 7 September 1939, Warsaw was not defended from the air, so the city's only means of defense was the anti-aircraft artillery, which on that day had 32 guns. These were too modest a way of guaranteeing the efficient defense of a city of over a million inhabitants against aerial attacks. After 18 September, when the circle around Warsaw was tightly sealed and the Battle of the Bzura, which engaged the German air forces, came to an end, the Luftwaffe intensified its raids on Warsaw. They became increasingly terrorist in nature, destroying residential districts of the city, churches and hospitals. The effect was multiplied by the constant fire of the German artillery.

The assaults reached their apogee on Monday 25 September. The city was continuously bombed from air and ground for over 10 hours. Even transport aircraft participated in the attack, with incendiary bombs being dropped from them by hand. A total of almost 600 tons of bombs was dropped on Warsaw on that day, not counting thousands of artillery shells. The military losses were disproportionate when compared to those of the civilian population. 'Black Monday', as the inhabitants of Warsaw dubbed that day, had a significant impact on the decision to surrender the

Polish capital. The capitulation was signed on 28 September.

During the defense of Warsaw in 1939, 2000 soldiers were killed in the city and over 15,000



The Badge of
a 1st Class Pilot

The personnel of the 111th and 112th Fighter Escadrilles (forming the combined III/1 Fighter Squadron) one year before the outbreak of the war. In the photo:

1. Cpt. Pilot Zdzisław Krasnodębski,
Commander of the III/1 Squadron
2. Cpt. Pilot Gustaw Sidorowicz,
Commander of the 112th Escadrille
3. Cpt. Pilot Tadeusz Opulski,
Commander of the 112th Escadrille
4. Lt. Pilot Wojciech Januszewicz



were wounded. The losses of the civilian population, however, amounted to 10,000 killed and 50,000 wounded. After the capitulation of Warsaw, it was assessed that about 4000 buildings (25% of the total number) had been destroyed and over 8000 buildings damaged (50% of the total number).

After 7 September, the remaining part of the Polish fighter forces was concentrated on a few airfields near Lublin in order to reorganize, but these plans were cancelled due to the rapid advance of the Wehrmacht. The Pursuit Brigade received chaotic, often contradictory orders to move to successive airfields, and the lack of a monitoring network, the fuel shortages and the absence of ground services (which could not make their way through roads which were crowded and permanently under fire from the Luftwaffe) made it impossible for the air forces to operate efficiently. At that time, the Polish fighters were mostly carrying out reconnaissance and liaison missions, although there were sporadic dogfights in which 4 German planes and 1 Soviet plane were shot down.

The Polish Command was waiting for the transports of the planes purchased abroad, which had previously been announced. Some pilots were to bring them over from Romanian ports and train on them. The attack on Germany by the Western allies, France and Great Britain – which was expected according to the treaties Poland had signed – was not coming. On 17 September 1939, however, the Red Army invaded Poland from the east, according to a secret agreement signed with Hitler. In this situation, the Pursuit Brigade was given the order to cross the border with Romania and move the rescued planes there, to continue fighting abroad and eventually liberate the Polish homeland.

It is very difficult to precisely determine the losses which the Polish pilots inflicted on the Nazi Luftwaffe. Many original documents have been lost. For many years, there have been controversies among historians concerning this matter. However this is not the most important issue. The Polish fighter pilots were fighting with unprecedented courage and proved their mastery of the art of flying. Deficiencies in equipment and materials, as well as ill-considered tactical decisions, prevented them from playing the role adequate to their courage and bravery. In the coming war years, they showed again and again how much they were worth and what sacrifices they were ready to make.

CPT. PILOT GUSTAW SIDOROWICZ „GUS” (1905–1993)

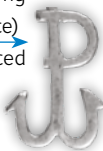


At the age of 14, he ran away from home to enter the ranks of the Polish Army and take part in the Polish-Bolshevik War, but he was not conscripted because he was too young. He rose to the rank of military pilot in 1933, and from 1934 he served in the 1st Flying Regiment in Warsaw. In September 1939, as a commander of the 111th Fighter Escadrille, he prepared the field airstrip in Zielonka for the Pursuit Brigade.



On 1 September 1939, during his third combat flight, he was shot down during a dogfight over Warsaw. Wounded and burned, he was sent to a Warsaw hospital, from which he ran away in February 1940. He soon began his activities in the Aerial Department of the Home Army (Armia Krajowa, AK – the Polish Resistance)

under the pseudonym 'Sparrow'. In 1942, he was arrested by the Gestapo and sentenced to death. After a spectacular escape from the prison, he moved to the Cracow region where he participated in preparing aerial posts for the Home Army. He took an active part in Operation Bridge – transporting to England machine parts as well as the German plans for the V1 and V2 rockets, obtained by Polish intelligence. In 1945, he was arrested by the NKVD, sentenced and deported to the Ural to work in salt and lead mines. He returned to Poland in 1947, although he was persecuted by the UB (Communist secret police) as a pre-war officer of the Polish Army and a soldier of the Home Army, and so he had difficulties finding a job. He returned to professional flying in 1956 as a pilot of the rescue aviation where he worked until retirement.



Gustaw Sidorowicz on the first aerial battle of World War II

My heart was beating furiously. We asked ourselves: are they going with a fighter escort or not? We approached the Bug and Narew line. Below me, I saw plane formations going towards Warsaw... I have the transmitter turned to 'receive', in the headphones I can hear the rattling of gunfire. The 112th Escadrille had already entered the fight. We have attacked! We were flying in a rather loose formation; the between the sections was about 170–220 yards, to have room for manoeuvre. The German formations were broken and the individual dogfights started. There was a seething mass so it was difficult to determine who, where, whom and what was happening. The fields beneath us swirled, smoke rose after the bomb explosions. These were Heinkels, which in order to get better manoeuvrability and speed, dropped their bombs on the fields and started to escape north, striking back at our attacking planes with intense fire from their on-board weapons.



LT. PILOT WOJCIECH JANUSZEWICZ „WOJTEK” (1911–1940)



He wanted to become a teacher. He changed his plans, however, and after graduating from the Infantry Cadet School he applied for service in aviation. In 1935, he became a pilot of reconnaissance and bomber planes, and after completing a course of advanced flying he was appointed to the 111th Fighter Escadrille. After the Germans shot down Captain Sidorowicz, he acted as the escadrille commander through the entire defensive war of 1939.



He was one of the most effective pilots of the Pursuit Brigade. He recorded 3 kills during the defense of Warsaw: two Ju 87 dive bombers and one Bf 110, in a solitary fight against four Messerschmitts. He was shot down on 6 September and was forced to land, although he was not wounded. On 18 September, together with

his unit, he crossed the Romanian border and headed for France by sea. During the French Campaign, he fought as a commander of the Polish V-formation attached to the French Fighter Squadron. After the surrender of France, he reached Great Britain via Tunisia and Gibraltar. He fought in the Battle of Britain within the ranks of 303 Fighter Squadron. He was killed on 5 October 1940 during a solitary dogfight with a Bf 109. Wojciech Januszewicz was decorated with the Virtuti Militari Silver Cross and three times with the Medal of Valour.



Report of an eye-witness of Lt. Januszewicz's solitary fight against four Messerschmitts Bf 110

At one moment, a Polish PZL dashed from the direction of the airfield like a wasp. In the blink of an eye, a small plane literally bit into a dense formation of one of the groups of airplanes. Real hell broke out in the air. All crews of the German planes were shooting. There was a rattle of the PZL machine guns. The shells were raining noisily on dwellings in Zielonka. Holding our breath, we were observing from a roof (ignoring the common sense), the incredible duel of a Polish fighter with a number of enemy machines. It lasted for quite a long time – a few minutes. We suddenly noticed that the Germans ceased firing and, giving up the idea of shooting down the obtrusive fighter, rushed up into the clouds. But not all of them, one remained. I will never forget what happened next. It was a fierce, life or death dogfight. Short bursts from machine guns and cannons and the highest quality combat acrobatics of the Polish fighter were a thrilling but a fascinating show. We had not even had time to notice when the PZL suddenly appeared just behind the plane with black crosses. It did not let go. Like lightning, burst after burst, he was sending rounds into the German plane's fuselage and engine. Black smoke belched from the right engine. The plane, with a long tail of smoke, started towards Struga. It crashed after several kilometres. A tall cloud of black smoke marked the place where it hit the ground.

LT. PILOT WITOLD ŁOKUCIEWSKI „BEAU TOLO” (1917–1990)



He wanted to become a cavalryman but being fascinated with aviation, he entered the Polish Air Force Academy in Dęblin. In 1938, he was allocated to the 112th Fighter Escadrille in which he fought in September 1939. After the struggle ended in Poland, he reached France via Romania and defended the city of Romorantin.

During the Battle of Britain, he fought in the famous 303 Fighter Squadron, shooting down 5 German planes and getting the title of fighter ace. On 13 March 1942, he was shot down over France and taken captive. He made a few unsuccessful escape attempts. After the liberation of the POW camp by the Red Army, he returned to Great Britain. He was the last commander of the 303 Squadron (until 9 December 1946).

In 1947, he returned to Poland but the communist secret police (UB) forced him to work outside aviation. He returned to the military aviation in 1956 and performed various functions, also in command. In 1969, he was appointed a military attaché to the Polish People's

Republic Embassy in London. The Polish pilots who chose emigration after the war treated him with great reserve due to his "service to the communists". He was decorated with, among others, The Virtuti Militari Silver Cross, twice with the Cross of Valour, the British Distinguished Flying Cross and the French Croix de Guerre.

Witold Łokuciewski's report on the attack at Ju 87

On 5 September our section of 3 planes is patrolling the area west of Warsaw. We are flying back and forth from Kampinos to Mszczonów. There is silence in the headphones. The commanding post is silent. We are looking around, trying to spot the enemy. The first half an hour passes. There is no one in the air. We are flying the northern course on the altitude of 9.800 ft. The plane on my left hand side waves its wings and the pilot points to the earth with his hand. I cast a glance and I see 9 planes flying the eastern course on the altitude of 8.200 ft. We turn the planes over and dive. In a moment, I recognize Ju 87s. They are flying unescorted. Having a huge advantage of altitude and speed, we approach them. I have the German in my sights. I open fire at a close range. I finish my attack. I go up, make a turn and again have a German in front of me. They are now close to the suburbs of Warsaw. There is smoke coming out of one plane but I am not sure whether it is the one I was attacking...



LT. PILOT ALEKSANDER GABSZEWICZ „COUNT SANDY” (1911–1983)



He applied for the service in aviation after having graduated the Infantry Cadets' School and in 1936, he was positioned to the 113th Fighter Escadrille. On 1 September 1939, together with Corporal Pilot Niewiara, he recorded the first victory of the Pursuit Brigade shooting down a He 111. On the same day, in the afternoon, he was shot down and burnt, and saved his life parachuting.

After Poland's defeat, he reached France via Romania where in 1940, he commanded the Polish section attached to a French Fighter Squadron. During the Battle of Britain, he fought in the ranks of No. 607 Squadron RAF. In November 1940, he was allocated to the 303 Fighter Squadron and in February 1941 to the 316 Fighter Squadron, later becoming its commander. Since 1943, he held high functions in the Polish Air Forces in the West and in 1944, also fought in the USAAF (the 61 Fighter Squadron).

After demobilization of the Polish Air Forces in 1947, he did not return to the country and remained abroad until his death. In 1992, according to his will, his ashes were dispersed in an independent Poland over Dęblin where he was trained as a pilot, and over Poniatów near Warsaw from where he took off to conduct his first fights. General Brigadier Gabszewicz was decorated, among others, with the Virtuti Militari Silver and Gold Cross, four times with the Medal of Valor, and with the British Distinguished Flying Cross. Having 9 confirmed kills during the war he occupies the 8th place among the Polish aces.

After demobilization of the Polish Air Forces in 1947, he did not return to the country and remained abroad until his death. In 1992, according to his will, his ashes were dispersed in an independent Poland over Dęblin where he was trained as a pilot, and over Poniatów near Warsaw from where he took off to conduct his first fights. General Brigadier Gabszewicz was decorated, among others, with the Virtuti Militari Silver and Gold Cross, four times with the Medal of Valor, and with the British Distinguished Flying Cross. Having 9 confirmed kills during the war he occupies the 8th place among the Polish aces.

Aleksander Gabszewicz's report on the Pursuit Brigade's first victory

A strange spectacle – the streaks of my bullets reached the bomber and hit it. A large spark appears and then dies. I saw many of these fires. Suddenly I see (and it seems to me that I hear) an explosion. The flame and smoke come out from the Kraut's left engine. His plane lags behind the section as a horse halted with reins. Strange things are falling down out of the damaged plane – the bombs. The pilot turns left and goes down. The plane is strangely slow. I no longer have problems with chasing it. The Heinkel's shooter is still defending the plane. Suddenly, he becomes silent. I approach the plane again. The rifle's barrel on the tail is positioned upwards, it is motionless and silent. I see the shooter with his head resting on the right starboard. The Heinkel is losing speed. In the last moment, being no higher than two meters above the ground, it hits a solitary tree with its left wing. Dirt and dust...



LT. PILOT TADEUSZ SAWICZ „RAT” (1914–2011)



He defended Warsaw in the ranks of the 114th Fighter Escadrille. On 4 September after the Germans shot down the Escadrille's Deputy Commander, Lt. Szałowski, he took over his position. On 14 September 1939, he flew alone from Volhynia to the besieged Warsaw and back with the Supreme Commander's orders.

In late autumn of 1939, he reached France via Romania, Yugoslavia and Italy. He fought in the Polish section attached to the French Fighter Squadron. After the defeat of France, he reached England and took part in the final stages of the Battle of Britain within the ranks of the Polish 303 Squadron. In 1941, he was allocated to the 316 Squadron and in 1942

appointed the commander of the 315 Fighter Squadron. In 1944, he was flying in the American Air Forces (the 61 Fighter Squadron of the USAAF).

After demobilization of the Polish Air Forces, he initially settled down in England but then immigrated to Canada. Tadeusz Sawicz, as probably the only allied pilot of World War II fought precisely through its entire course from 1 September 1939 up to 8 May 1945. He was the last living Polish pilot veteran of the Pursuit Brigade and the participant of the Battle of Britain.

General Brigadier Sawicz was decorated with, among others, the Virtuti Militari Silver Cross, four times with the Medal of Valor and with British and American medals. During the defence of Warsaw, he shot down 2 planes.

Tadeusz Sawicz about his first dogfight with Messerschmitts

I attacked and fought an Me-109 at an altitude of 9.800 ft. After the strike, the German dived and I accompanied him to the altitude of 3.300 ft, and then he was accompanied to the ground by Lt. Pilot Mierzwa. I noticed that one of our planes was attacked by a Messerschmitt. I was too far to do something. At one moment I noticed that the German fired a burst at our plane from a short distance. The plane was engulfed in flames and the pilot baled out. The German opened fire on the parachuting pilot. I pulled up my plane as far as I safely could and sent a burst in that direction to make him realize that somebody was shooting at him and to leave our pilot alone. He realized it, and flew away...



CORPORAL PILOT HENRYK FLAME (1918–1947)



He entered the army voluntarily. After training in the Regiment's school of pilots and a course of higher pilotage, he was allocated to the 123rd Fighter Escadrille in the 2nd Flying Regiment in Cracow. On 1 September 1939, his escadrille reported to the airfield of the Pursuit Brigade in Poniatów.

On the same day, as a result of the damages inflicted to his outdated PZL P.7a during a dogfight, he had to make an emergency landing. After the September defeat, he did not manage to get to the West. He was interned in Hungary. Released from the detention camp in result of an intervention of his family, he returned to occupied Poland and started to work as a train operator, getting in touch with the pro-independence conspiracy. After the entrance of the Red Army in 1945, he – like

many of his colleagues from the resistance – came to the conclusion that German occupation was replaced with the Soviet one, and continued a partisan war under the pseudonym of "Bart" ("Bartek"). The units of the National Armed Forces (Narodowe Siły Zbrojne, NSZ – the resistance organisation of Polish nationalists) under his command fought up till 1947 over 240 battles and skirmishes with UB in the Podbeskidzie Region. On 3 May (Polish National Day, abolished by communists) 1946, the NSZ units under his command organized a ceremonial parade in the presence of the units of the Polish communist Army and Citizens' Militia which decided not to intervene. It was an extraordinarily spectacular exploit which the local population respected, and gave him the nickname of the 'King of the Podbeskidzie' and for which he was particularly hated by the communist authorities. They used all possible means to catch the elusive fighter for freedom, including torturing and terrorizing members of his family. Over 100 of his soldiers were assassinated by the UB. After Captain Flame came out of hiding because of the amnesty of 1947, he was murdered by a local militiaman.

Report of Officer Pilot Stanisław Chałupa on Cpr. Flame's fight

Lt. Pilot Kawnik, after his control column was hit by the enemy, was forced to withdraw from the fighting for a while but seeing that the remaining rudders were functioning properly, he decided to return into the swarm. He would have paid for that decision with his life very soon, since when attacked by a Messerschmitt, due to the loss of full manoeuvrability and a damaged engine, he was simply a defenceless target for the enemy. He was backed, however, by Cpt. Flame concentrating all the fire upon himself and shooting back at the Messerschmitt. In effect they both landed beyond the airfield with damaged planes. On that day, the pilots were sitting until late at night, awaiting information on their absent colleagues, exchanging their flight impressions and drawing conclusions which might be useful the next day...





**FIGHTER PLANE
PZL P.11c 'THE ELEVEN'**

The PZL planes' father was engineer Zygmunt Puławski, the designer of the all-metal P.1 fighter plane in which he applied unique solutions of the aerofoil and undercarriage design. They had a specially shaped, so-called gull's aerofoil. In the first half of the 1930s, the PZL fighters were highly respected in the world. On these days, they were modern planes with a great endurance and manoeuvrability.

The Polish Air Force, introducing the PZL P.7 planes into its weaponry in 1932, became the very first armed force in the world equipped with entirely metal fighters. The next in the series was PZL P.11 which had a reconstructed body and wings with the possibility of installing 4 machine guns on their boards and providing a stronger engine. They were the basic Polish aircrafts in September 1939. The last in the series was the PZL P.24, produced for export only (and on a license) to Romania, Bulgaria, Greece and Turkey. It was the first fighter plane in the world armed with 2 cannons. Unfortunately, the introduction of modern fighter planes with a closed canopy and a retractable landing gear (as Messerschmitt Bf 109) by other nations, turned the "Eleven's" into outdated equipment; their speed and arms were no longer meeting the demands of the battleground.

In September 1939, the Polish Air Force had over 130 PZL P.11 and 30 absolutely archaic PZL P.7a. Almost all of the planes were equipped with two guns in the plane's body because it turned out that additional guns in the plane's wings shorten the plane's range and limit its manoeuvrability. Moreover, in September 1939, the PZL P.11s were highly exploited by several years of service.

The sole survivor of P.11c plane is stored in the Aviation Museum in Cracow (photo). The plane has markings of the 121st Fighter Escadrille.

40 MM BOFORS WZ. 36 AND WZ.38 CANNON 'THE ZENITH CANNON'

This gun belonged to the most popular and effective anti-aircraft weapons. Its construction was developed at the turn of the 1930s by the Swedish Bofors company. The Polish Army decided to purchase a license from them in 1935. Production was started in Starachowice, Stalowa Wola and Rzeszów. The Bofors Company did not mass-produce these guns, so Poland was where they were manufactured to meet orders from Great Britain and the Netherlands, among other countries.

The main assets of the cannon were the accuracy and simplicity of servicing which – combined with a high firing rate (40 shots per minute) – made it a very effective weapon against targets at a maximum altitude of 6,500 ft. In September 1939, the Polish Army had about 350 Bofors anti-aircraft cannons.

Apart from these, heavy machine guns were also used in the anti-aircraft defence (destroying targets at up to 2,600 ft), 75-mm anti-aircraft guns of an older type (although they were practically useless in battle) and a small number of 75 mm WZ.36 St modern guns of Polish construction (which destroyed targets at up to 26,000 ft).

The preserved examples of the Polish anti-aircraft guns of September 1939 may be seen in several museums, although they are in various conditions and degree of completeness. The relatively most complete exhibits can be found in Russia. The 40 mm Bofors cannon is preserved in the Museum of the Great Patriotic War 1941-1945 on the Poklonnaya Gora in Moscow (photo) and probably the sole survivor of 75 mm wz. 36 St cannon can be seen in the Artillery Museum in Saint Petersburg.



MESSERSCHMITT Bf 109

The Bf 109 is undoubtedly the most famous Luftwaffe fighter plane. It was one of the first modern, all-metal, one seat fighters with a retractable undercarriage. It was a model plane for all planes that participated in World War II. The Bf 109 accumulated their first combat experiences during the operations of the German "Condor" Legion in the Spanish Civil War in 1937. In September 1939, the Germans were using the planes of B, C, D and E types which belonged then to the most modern planes in the world. They had an advantage over the Polish PZL planes in all aspects apart from manoeuvrability. The deficiencies of the Bf 109 included, among others, a cramped cabin with a poor visibility and the in-line engine cooled with fluid which was more prone to damages than the engines of the Polish PZLs. The short range of the plane made it unfit for long-lasting combat operations (in the later stages of the war, the drop-tanks were used). In 1939, there was a total of over 330 Messerschmitts Bf 109s operating over Poland.

Another Luftwaffe fighter plane used over Poland was the two-engine Messerschmitt Bf 110. It was destined to escort bombers, intercept enemy fighters and carry out assault missions. It was heavily armed (5 machine guns and 2 cannons altogether) but was not highly manoeuvrable, and had a good combat speed. During fights over Poland, there were about a hundred Bf 110 planes participating.



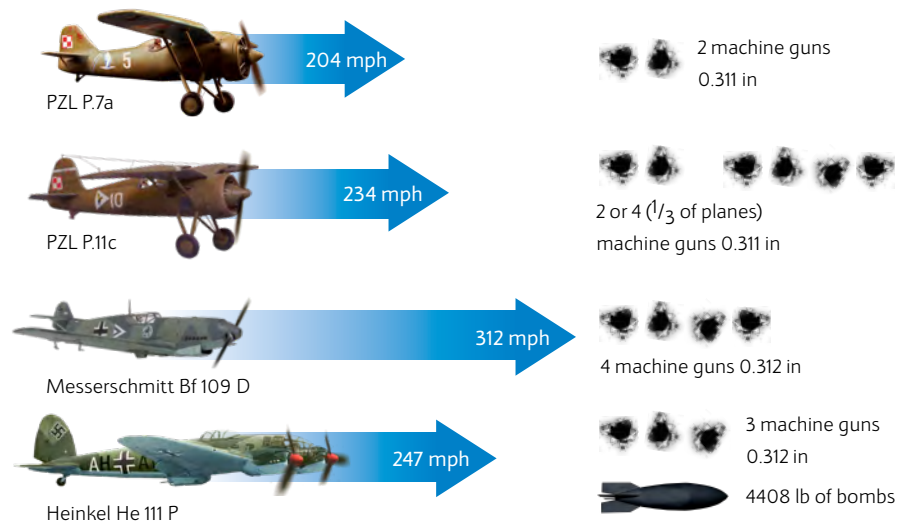
HEINKEL HE 111

According to the doctrine dominating in the middle of 1930s, it was designed as a fast tactical bomber used for interdiction, airfield attack, and ground support, its high speed for its time allowed it to outrun enemy fighters at times. It was the successor of a passenger plane restructured into a bomber. The first combat experiences of the He 111 were connected with the Spanish Civil War. Over 400 He 111s of various types participated in the September Campaign. The fights over Poland showed that the armor and defensive weaponry of the plane were too weak and the machine was not capable of defending itself alone against fighters. These deficiencies were corrected in later versions of the machine. During the Battle of Britain (July–October 1940), the He 111 was among the most damage-proof planes and for a larger part of the war He 111s were the basic bombers of the Luftwaffe.

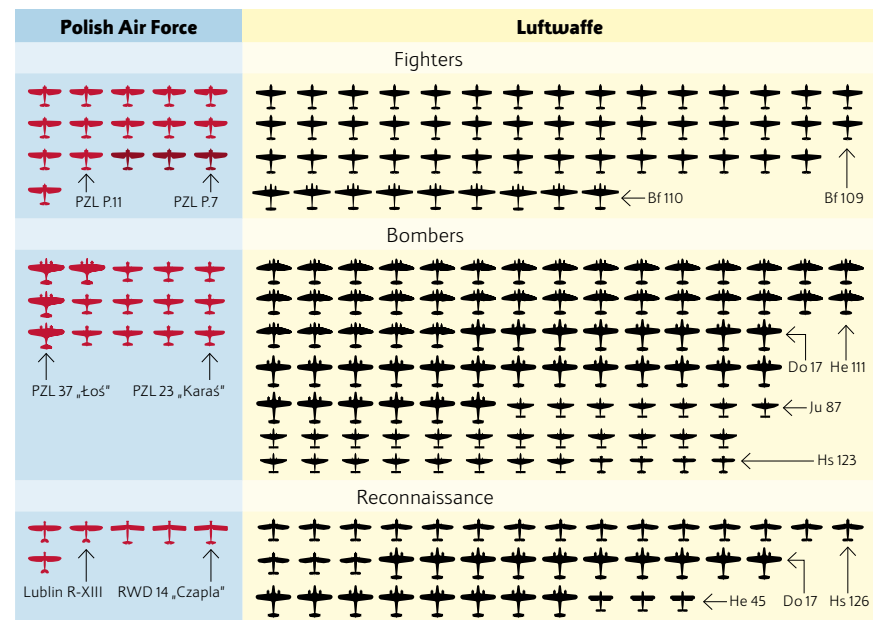
During the September Campaign, apart from the He 111, Luftwaffe also used Dornier Do 17 two-engine bomber and reconnaissance planes, Ju 87 Stuka single-engine dive bombers and biplane Henschel Hs 123 planes which proved to be very effective in the battlefield, yet even incidental encounters with the Polish fighters proved that it was relatively easy to shoot them down if they were not escorted by Messerschmitts.



THE AIRCRAFT IN COMPARISON



AIR SEPTEMBER IN NUMBERS*



*The figures have been rounded. Each plane silhouette represents 10 aircraft of the type indicated.

THE PURSUIT BRIGADE WAR EFFORT IN SEPTEMBER 1939

Day	Pilots ( = 1 pilot)	Planes ( = 1 plane)	
Readiness			
31 VIII	83	53	
Warfare 1–17.09.1939			
	confirmed kills	losses	
	 killed  wounded	 lost  damaged	
Airfields: Zielonka, Poniatów			
1–3.09	                	           	                 
Airfields: Zaborów, Radzików			
4–6.09	                     	                                	
Lublin region			
7–17 IX	   	      	

WANT TO KNOW MORE?

Available on Amazon and iTunes

A Question of Honor by Lynne Olsen and Stanley Cloud. – Chapter 3: "Poland Will Fight"

Available on Amazon:

The Forgotten Few: The Polish Air Force in World War II by

Adam Zamojski – Chapter 3: "Black September"

The Polish Air Force at War: The Official History Vol.1 1939-1943 by Jerzy B. Cynk – Part I

* The emblem with the winged dragon (called "Salamander") was used by 19. Fighter Escadrille during Polish-Bolshevik war up to 1928. This year it was renamed to 112. Fighter Escadrille which used the "Fighting Rooster" emblem in triangle. The old "Salamander" emblem was back right before the war outbreak (in August 1939?). The "Fighting Rooster" reappeared on Polish airplanes as the emblem of 315. Polish Fighter Squadron "City of Dęblin", formed in 1941 in Great Britain.

Autorzy gry / Authors of the game:

Pierwszy tester / First tester:

Inspiracja i konsultacja naukowa / Inspiration and scientific advice:

Karol Madaj, dr Tomasz Ginter /PhD/

dr Paweł Rokicki /PhD/

Marek Rogusz

Redakcja i korekta / Editing and proofreading:

Piotr Chojnacki

English translation:

LIDEX

Konsultacja tekstu angielskiego / English proofreading:

Jason Franzen

Projekt graficzny nowego pudełka / Graphic layout of the new box design:

Łukasz M. Pogoda

Ilustracja na nowym pudełku / New box artwork:

Wojciech Niewęglowski

Wizualizacja na denku pudełka / Back cover gameplay artwork:

Bartłomiej Kordowski

W powstawaniu gry szczególnie pomogli nam:

We wish to thank all those who contributed to the making of this game, and in particular:

- udostępniając zdjęcia/for the photographs of:
 - modeli samolotów/ the aircraft models – Aleksander Górski (Bf 109 D, E), Piotr Ostaszewski (He 111), Artur Ośliżko (P.11c, 111 esk.), Stanisław Powął-Niedźwiecki (P.7a, 123 esk.), Krzysztof Skibicki (P.11a, 114 esk.) Robert Smył (P.11c, 112/113 esk.), Zbigniew Tyński (Bf 110), Marcin Wochnik (Bf 109D);
 - odznak eskadr / the badges of escadrilles – Paweł Tuliński (Fundacja Historyczna Lotnictwa Polskiego / Polish Air Force Historical Foundation, www.fhlp.org);
 - armaty Bofors / the Bofors gun – Paweł Wołowski, Anna Madej;
 - pilotów, P.11c i odznak: pilota, 1 PL, SPL, 1 WPAP / the pilots, P.11c plane, badges of: pilot, 1 FR, PAFC, 1 WAAAR – Marek Rogusz;
 - fragmentów He 111 / the remains of He 111 – Muzeum Wojska Polskiego/Polish Army Museum (www.muzeumwp.pl).
- pracownicy wycinając kilkanaście prototypów gry i organizując drużynowe testowanie przez uczniów Miejskiego Gimnazjum im Stefana Kardynała Wyszyńskiego w Zielonce / for laborious fabrication of numerous game prototypes and organisation of game playtesting by pupils from Cardinal Wyszyński High School in Zielonka: Marek Rogusz, Lech Zielenkiewicz (Towarzystwo Przyjaciół Zielonki/Zielonka Friends Society, www.teka.home.pl/tpz);
- Jan Madejski, Wojciech Sieroń.
- umożliwiając sfotografowanie licznika paliwa Bf 109 / for the access to Bf 109 fuel gauge – Fundacja „Polskie Orły” / 'Polskie Orły' Foundation (fundacijapolskieorly.pl).

Druk/Printed by: Media Gold

ISBN: 978-83-7629-619-7

© Instytut Pamięci Narodowej – Komisja Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu / Institute of National Remembrance—Commission for the Prosecution of Crimes against the Polish Nation, 2023

Biurow Edukacji Narodowej / National Education Office

ul. Janusza Kurtyki 1, 02-676 Warszawa, Poland

Pytania? Uwagi? Pomysły? Brakujące elementy? / Questions? Comments? Ideas? Missing pieces?

Napisz do nas / Write to us: lukasz.pogoda@ipn.gov.pl

LUFTWAFFE

PRZYGOTOWANIE DO GRY / PREPARATION TO THE GAME



LOTNICTWO POLSKIE / POLISH AIR FORCE