

KRZYSZTOF JANOWICZ

MONOGRAFIE LOTNICZE

66

# CURTISS P-40

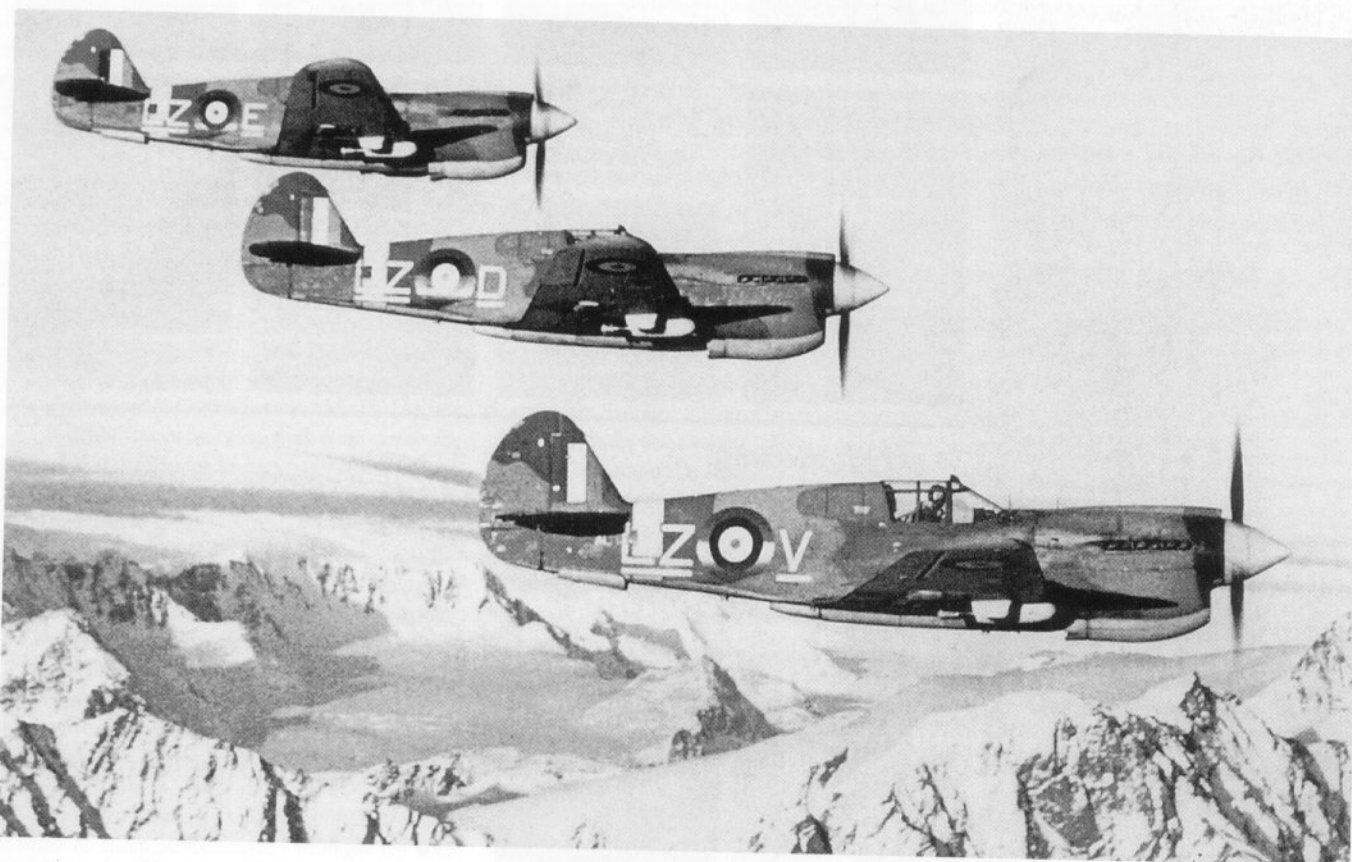
CZ. 3



MONOGRAFIE LOTNICZE  
KRZYSZTOF JANOWICZ

# CURTISS P-40

CZ. 3



# MONOGRAFIE LOTNICZE® 66

AJ - PRESS  
P. O. Box 98  
80-305 GDAŃSK 5

tel./fax: (+48-58) 344 99 73  
tel. kom. 0-601 31 18 77

www: <http://aj-press.home.pl>  
e-mail: [aj-press@home.pl](mailto:aj-press@home.pl)

Red. nac. serii: Adam Jarski  
Rys. na okładkę: Zbigniew Kolacha  
Plansze barwne: Zbigniew Kolacha  
Rysunki: Jacek Jackiewicz  
Montaż planów: Tadeusz Skwiot  
Proj. graf. okładek i strony tytułowej: Adam Jarski  
Skład: Katarzyna B. Kwiatkowska  
Korekta: Katarzyna B. Kwiatkowska

Druk: Drukarnia POZKAL,  
ul. Cegielnia 10/12,  
88-100 Inowrocław  
tel. (0-52) 354 27 00

Dystrybucja krajowa i zagraniczna: AJaKS  
ul. Lubelska 30-32  
03-802 Warszawa  
tel./fax (0-22) 619 60 51  
AJ-PRESS  
P.O. Box 98  
80-305 Gdańsk 5  
tel./fax (0-58) 344-99-73  
[sklep@aj-press.home.pl](mailto:sklep@aj-press.home.pl)

Dystrybucja zagraniczna: INTERMODEL  
267 24 Hostomice,  
Nadrazni 57  
tel/fax: (+42) 0316 494491  
CZECH REPUBLIC  
AIRCONNECTION  
6389 Chaumont Cres.  
Mississauga, ON  
L5N 2M7  
phone: (+1) 905 826-7460  
fax: (+1) 905 826-6764  
CANADA (wyłącznie)

ISBN 83 - 7237 - 041 - 9

sto osiemdziesiąta pierwsza  
publikacja AJ-Pressu

COPYRIGHT  
© AJ-PRESS, 2001

Wszystkie prawa zastrzeżone. Żadna część tej publikacji nie może być kopiowana w żadnej formie ani żadnymi metodami mechanicznymi i elektronicznymi, łącznie z wykorzystaniem systemów przekazywania i odtwarzania informacji bez pisemnej zgody właściciela praw autorskich. Nazwy serii wydawniczych oraz szata graficzna a także nazwa i znak firmy są zastrzeżone w UP RP.

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form by any means electrical, mechanical or otherwise without written permission of the publisher. Names of all series, layout and logo are trademarks registered in UP RP and are owned by AJ-PRESS.

Jeśli posiadacie ciekawe zdjęcia samolotów, broni lub okrętów różnych państw, szczególnie z okresu wojen lub konfliktów zapraszamy do współpracy przy przygotowywaniu następnych publikacji wydawnictwa AJ-PRESS. Oryginały zdjęć zostaną zwrócone. Prosimy o kontakt w celu omówienia szczegółowych warunków.

If you have any photos of aircraft, armor or ships of any nation, particularly wartime snapshots, please share them with us and take part in preparing next AJ-PRESS books. All photos will be copied and returned to the owner. Please contact us to get further information about financial terms.

## Na okładce

P-40N-5 (42-105288) „L” z 35th FS, 8th FG, operujący z Cape Gloucester nad Nową Gwineą, początek 1944 roku. Za nim widoczny jest japoński myśliwiec Kawasaki Ki-61 I-ko Hien „Tony” z 68 Sentai. (mal. Zbigniew Kolacha)

## Na stronie tytułowej

Kittyhawk Mk. I ze 111 Sqn RCAF: LZ-V/AL194, LZ-D/AK905, LZ-E/AK940, grudzień 1943 roku. (MAP)

## Uwaga

Z początku roku Wydawnictwo AJ-Press zmieniło siedzibę. Nasz nowy adres:  
Wydawnictwo AJ-Press  
ul. Chrobrego 32, 80-423 Gdańsk  
Numery telefonów 559-78-82 oraz 763-18-92 są już nie-

aktualne. Prosimy dzwonić pod numery:

tel./fax (058) 344-99-73

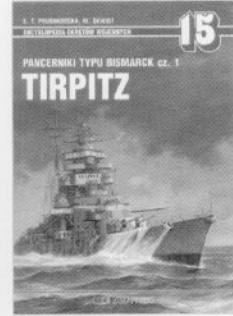
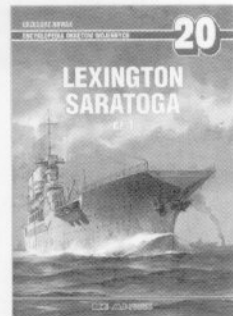
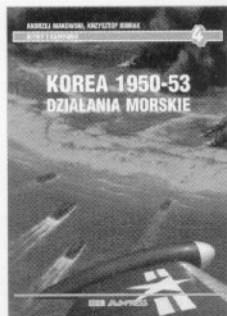
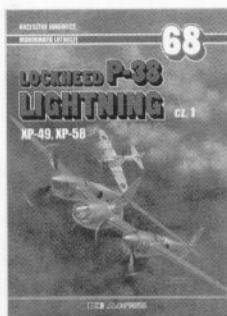
tel. kom. (601) 31-18-77

Za związane z tym utrudnienia bardzo przepraszamy wszystkich naszych Klientów i Współpracowników.

## Nowości

Długo oczekiwane dzieło autorstwa Jerzego B. Cynka pt. „Polskie Lotnictwo Myśliwskie w Boju Wrześniowym” jest już w sprzedaży. Książka, dzięki wieloletnim staraniom Autora i nieznanym wcześniej materiałom archiwalnym, obala dotychczasowe poglądy na przebieg powietrznych walk w wojnie ob-

ronnej 1939 roku. Książka zawiera ponad setkę zdjęć, około 150 zestawień i 50 tablic (w tym szczegółowe mapy działań operacyjnych dzień po dniu); dodatkowo zamieszczono kolorowe plany ilustrujące kamuflaż polskich samolotów oraz na nowo zrekonstruowane na podstawie zdjęć godła eskadr.



## W przygotowaniu:

Monografie Lotnicze:

- nr 45 Me 109 cz. 4
- nr 52 Hawker Hurricane cz. 2 (z trzech)
- nr 57 P-51 Mustang cz. 3 (ostatnia)
- nr 59 i 60 Bell P-39, P-63 cz. 2 i 3 (z trzech)

- nr 69, 70 P-38 Lightning cz. 2 i 3 (z trzech)
- nr 73 PZL P.7 cz. 2 (ostatnia)

Malowanie i Oznakowanie:

- nr 6 i 7 Luftwaffe 1935-45 cz. 6 i 7

Encyklopedia  
Okrętów Wojennych:

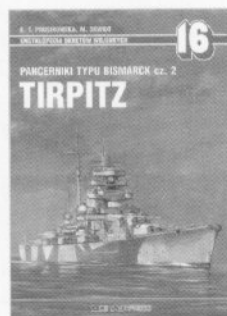
- nr 16 Pancerniki typu Bismarck cz. 2 Tirpitz
- nr 21 Lexington, Saratoga cz. 2

Tankpower:

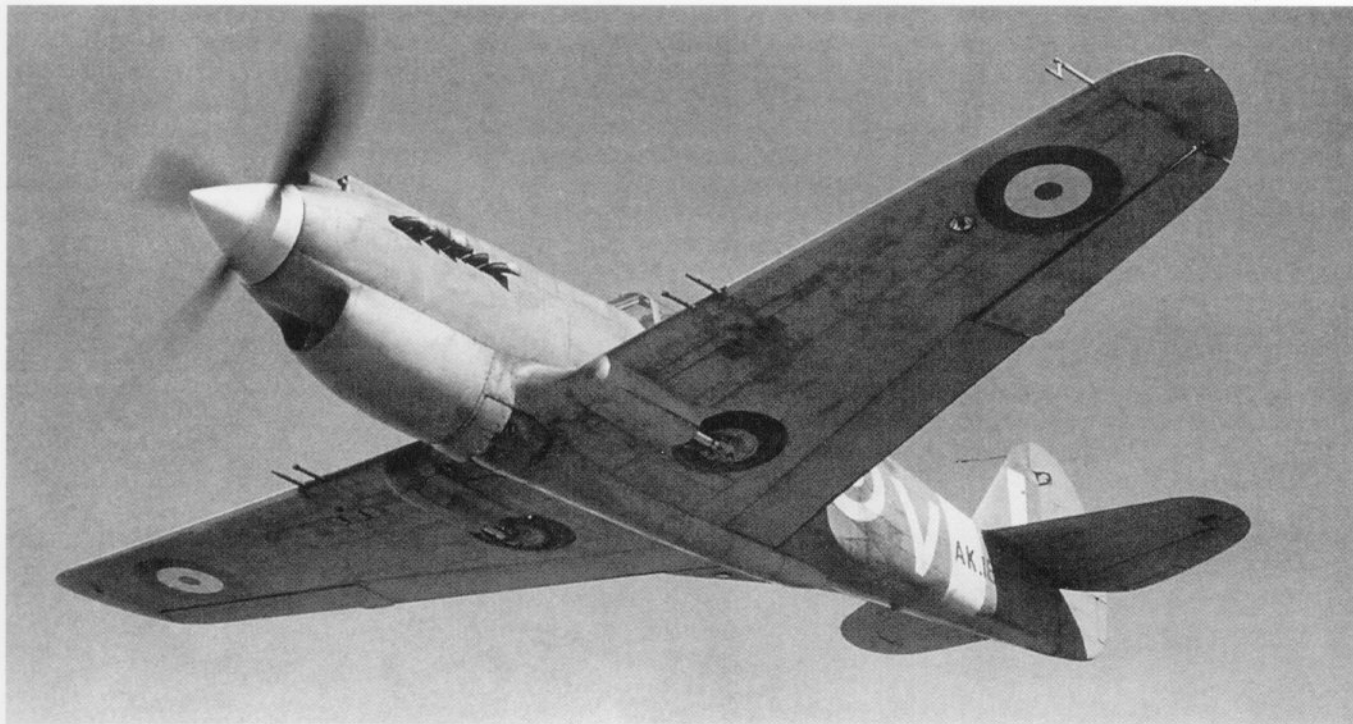
- nr 5 PzKpfw Panther vol. 5 opracowania o Jagdpanther, Tiger

Bitwy i Kampanie:

- nr 3 Polska Marynarka Wojenna w 1939 roku cz. 2
- nr 5 Korea 1950-53 Działania powietrzne
- nr 7 Wojna falklandzka 1982
- nr 8 Miniaturowe okręty podwodne



# ZASTOSOWANIE BOJOWE P-40



## Afryka i południowa Europa

Pierwszymi P-40, jakie weszły do akcji, były samoloty eksportowane do Wielkiej Brytanii. Jako pierwsze dotarły tam maszyny z kontraktu zawartego z Francją, opiewającego na 140 H-81A-1, które nigdy nie dotarły do francuskiego lotnictwa z powodu zawieszenia broni podpisanego 22 czerwca 1940 roku. Maszyny te posiadały wszystkie napisy eksploatacyjne i instrukcje w języku francuskim, co sprawiło Anglikom niemały kłopot. Ponadto należało dokonać drobnych przeróbek konstrukcyjnych — głównie chodziło o zmianę kierunku przesuwania manetki gazu z wstecznej (francuskiej) na doczołową. Maszyny te dotarły do Anglii we wrześniu 1940 roku, gdzie otrzymały oznaczenie P-40B *Tomahawk* Mk. I oraz numery seryjne AH741 do AH880 (niebawem AH774, 793 i 840 zostały wysłane do Kanady). Wiosną 1941 roku 471 P-40C *Tomahawk* Mk. IIB (AK100 do AK570) zostało przewiezionych drogą morską do Anglii, ale niebawem 36 z nich wysłano do Chin, podobnie jak 64 maszyny z dostawy kolejnych 150 samolotów (AM370 do AM519) tego samego typu. Zaraz potem przybyło 110 samolotów P-40B *Tomahawk* Mk. IIA, z których 22 przekazano Rosji, podobnie jak dziewięć samolotów wersji P-40C (AH991 do AH999). Kolejna partia, tym razem 300 *Tomahawków* Mk. IIB (AN218 do AN517), dotarła pod koniec lata, ale 48 z nich wysłano do Rosji. 25 samolotów sprzedano Turcji, a 17 przekazano do Egipskich Sił Powietrznych. Ogółem Anglicy otrzymali 1210 *Tomahawków*.

Pierwsze *Tomahawki* w Wielkiej Brytanii skierowano do zadań pomocniczych i treningowych oraz utworzono z nich siły rezerwowe na wypadek inwazji Niemiec latem 1941 roku. W sierpniu zaczęto wycofywać przestarzałe dwumiejscowe samoloty współpracy z armią Westland *Lysander*, a ich miejsce zaję-

*Tomahawk* Mk. IIA (AK185), RU©V z 414. dywizjonu RCAF, październik 1941 roku.

(MAP)

ły właśnie *Tomahawki*, które przejęły tym samym zadania rozpoznania taktycznego. Łącznie w 1941 roku na Wyspach Brytyjskich stacjonowało 16 dywizjonów RAF wyposażonych w *Tomahawki* Mk. I, IA i IB — 2nd, 13th, 16th, 26th, 168th, 171st, 231st, 239th, 241st, 268th, 349th, 400th, 403rd, 414th, 430th i 613 Squadron, a także kanadyjski 410 Squadron, który był autorem jedynego ataku na cele przybrzeżne we Francji, wykonanego przez samotnego *Tomahawka* w dniu 28 sierpnia. *Tomahawki* Mk. IIB używały tylko cztery jednostki brytyjskie stacjonujące w Anglii — 73rd, 136th, 231st i 414 Squadron.

Od początku kwietnia 1941 roku w bazie Aqir w Palestynie zaczęto formować 250 Squadron pod dowództwem Sqn. Ldr. J. E. Scoullara odznaczonego DFC. Była to pierwsza jednostka bojowa RAF wyposażona w *Tomahawki* Mk. IIB. Swój chrzest bojowy przeszła 12 maja, gdy dwie maszyny tego typu wraz z *Blenheimami* zaatakowały lotnisko Palmyra w Syrii. Syria została wplątana w wojnę po stronie francuskiego rządu Vichy, gdy Luftwaffe usiłowała założyć swoje bazy w Damaszku, Palmyra i Rayaku (na terenie Libanu). 17 maja trzech pilotów 250 Squadronu przeleciało na Cypr (wśród nich był późniejszy czołowy australijski as, Plt. Off Clive R. Caldwell), stanowiąc jedyną w tym czasie obronę tej wyspy. Zagrożenie ze strony lotnictwa Osi było bardzo realne, jednak nie doszło do żadnych walk i na początku czerwca trójka pilotów wróciła do Egiptu.

20 kwietnia do Syrii został wycofany australijski 3rd RAAF Squadron, dowodzony przez Sqn. Ldr. P. Jeffreya, który zdał swoje *Hurricane'y* i na początku czerwca wszedł do akcji wyposażony w *Tomahawki*. Była to jednostka zaprawiona w bojach nad

Zachodnią Pustynią z pokaznym kontem zwycięstw. Teraz wyznaczono jej zadanie złamania oporu francuskiego lotnictwa Vichy w Syrii, która miała być bazą wypadową dla Luftwaffe. 3 Squadron RAAF wszedł w skład tzw. „Habforce”, czyli lotnictwa operującego z lotniska Habbaniyah. 8 czerwca wojska brytyjskie ruszyły w głąb Syrii pod osłoną własnego lotnictwa. Tuż po świcie australijskie *Tomahawki* ostrzelały z broni pokładowej lotnisko w Rayaku, gdzie poprzedniego wieczora przybyło sześć doskonałych francuskich myśliwców Dewoitine D520. W tej pierwszej na nowym sprzęcie akcji udało się Australijczykom uszkodzić na ziemi dwa samoloty przeciwnika. Wieczorem Flt. Off J. H. W. Saunders odniósł pierwsze zwycięstwo na *Tomahawku*, strącając samotny bombowiec Vichy Martin 167F. Posuwające się wzdłuż przybrzeżnej drogi oddziały brytyjskie były osłaniane przez eskadrę krążowników Royal Navy, która stanowiła wielką pokusę dla lotnictwa przeciwnika. Przed lotnictwem RAF postawiono zadanie osłony bezcennych okrętów, które okazało się kosztowne dla *Hurricane'ów* oraz *Fulmarów* wobec obecności D520. 13 czerwca Australijczycy dopadli formację Ju 88 z włoskimi znakami rozpoznawczymi (poniekąd wiadomo, że Regia Aeronautica takowych nie posiadała), która zamierzała zbombardować okręty. Bombowce lecące bez eskorty własnych myśliwców stanowiły doskonały cel dla *Tomahawków*. Szybko rozbito szyk przeciwnika i zestrzelono trzy Ju 88 bez strat własnych. Zwycięstwa meldowali: Sqn. Ldr. P. Jeffrey, Flg. Off J. R. Perrin i Flg. Off J. H. W. Saunders. W dwa dni później nad brytyjskimi oddziałami pojawiła się grupa francuskich bombowców Martin 167F. Patrolujące w pobliżu *Toma-*



Formacja *Tomahawków* Mk. I (odpowiednik P-40B) z 26. dywizjonu, lipiec 1941 roku. Na pierwszym planie RM 96, za nim RM 83 (Mk. IIA), a dalej RM 71 (Mk. I). (MAP)

*hawki* przybyły już po zrzuceniu bomb i w dzikiej pogoni zdołały zestrzelić dwa umykające tuż nad ziemią *Martiny*. Jednego strącił Sq. Ldr. P. Jeffrey, a los drugiego przypieczętował Flt. Lt. P. StG.B Turnbull.

Przez następny tydzień *Tomahawki* wraz z *Hurricane'ami* i *Blenheimami* atakowały główne lotniska

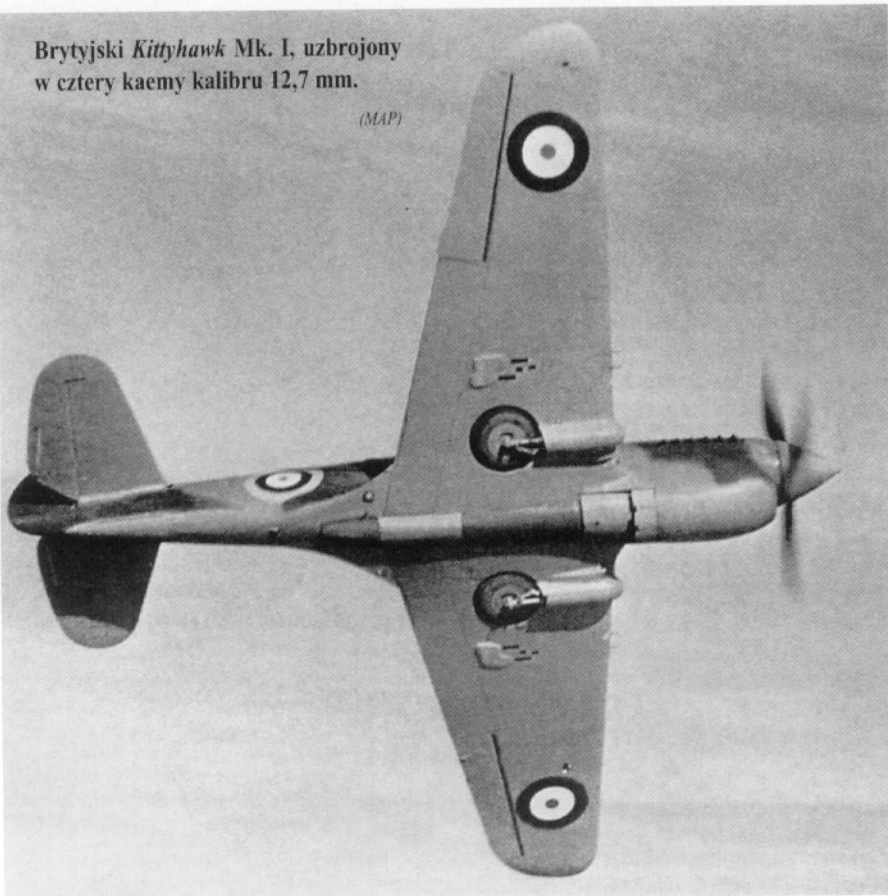
przeciwnika oraz osłaniały własne oddziały posuwające się do przodu. Próba kontrataku Francuzów wobec braku wsparcia od powietrza od początku była skazana na niepowodzenie. Tymczasem Brytyjczycy mieli zapewniony stały parasol własnych myśliwców. 25 czerwca Australijczycy przechwycili grupę

bombowców Potez 63 (w rzeczywistości były to samoloty LeO451 z GB I/12) przymierzającą się do ataku na kolumnę brytyjskich wojsk na południowy zachód od Palmyry. Po krótkiej walce na ziemi dopały się trzy wraki francuskich maszyn trafione przez Flt. Off J. H. Jacksona, Flt. Off J. H. W. Saundersa i Sgt. A. C. Camerona. Jeszcze większy sukces meldowali Australijczycy 28 czerwca, gdy w tym samym rejonie napotkali sześć bombowców Martin 167F należących do francuskiej marynarki wojennej. Z powodu braku odpowiedniej liczby własnych myśliwców francuskie bombowce zmuszone były do lotów bez osłony, co wystawiało je na ataki myśliwców brytyjskich, które nie niepokozone przez nikogo mogły dowolnie wybierać moment ataku i kierunek uderzenia. Mając w ręku takie atuty, piloci *Tomahawków* zestrzelili jeden po drugim wszystkie *Martiny*. Królem polowania okazał się Flt. Lt. A. C. Rawlinson, który zaliczył trzy zwycięstwa; kolejne dwa meldował Flt. Lt. P. StG.B. Turnbull, a jedno Sgt. R. K. Wilson.

Na początku lipca „Habforce“ przeniosła się do Palmyry. Wojska Vichy wycofały się teraz do Deir ez Zor i Aleppo leżących w pobliżu granicy z Turcją. Deir ez Zor szybko zostało zajęte przez Brytyjczyków, a resztki francuskiego lotnictwa wycofały się do Aleppo położonej zbyt daleko od linii frontu, aby mogło ono skutecznie wspierać własne oddziały. Baza ta jednak była w zasięgu RAF, który coraz częściej pojawiał się tam, wykonując ataki nękające. W dniu 10 lipca, gdy francuskie wojska naziemne były już praktycznie pokonane, *Blenheimy* zostały niespodziewanie zaatakowane przez Dewoitine'y francuskiej marynarki, które szybko strąciły trzy z nich, a kilka innych uszkodziły. Eskortujące bombowce *Tomahawki* runęły z góry na myśliwce przeciwnika i podczas gwałtownej walki zestrzeliły wszystkie pięć D520. Dwa zwycięstwa meldował Flt. Lt. P.

Brytyjski *Kittyhawk* Mk. I, uzbrojony w cztery kaemy kalibru 12,7 mm.

(MAP)



*Kittyhawk Mk. I GA○Y/AK772 ze 112. dywizjonu RAF, wchodzącego w skład 239. Skrzydła, maj 1942 roku. Pod kadłubem widoczna bomba.*

(MAP)



*Inny Kittyhawk oznaczony GA○Y ze 112. dywizjonu RAF, już bez namalowanej szczęki, 1944 rok. Pod samolotem widoczne są trzy bomby po 500 funtów.*

(MAP)



StG.B Turnbull. Gdy następnego dnia francuskie myśliwce zaatakowały lotnisko Palmyra, gdzie zniszczonych zostało kilka brytyjskich samolotów, jako odwet wysłano nad Aleppo myśliwce RAF. Na ziemi uszkodzono większość samolotów Vichy, a ponadto Flg. Off J. H. Jackson oraz Flg. Off R. H. M. Gibbs z 3rd RAAF Squadron wspólnie zestrzelili startującego Dewoitine'a. Nie mogli jednak pogodzić się co do tego, kto właściwie wykończył Francuza i postanowili rozwiązać problem, rzucając monetę, a zwycięzca miał wpisać D520 na swoje konto. W obecności całego personelu wygrał Gibbs, który tym samym otworzył swoje konto zestrzeleń. Okazało się jednocześnie, że było to ostatnie zwycięstwo w Kampanii Syryjskiej, gdyż następnego dnia walki ustały. Ogółem 3rd RAAF Squadron zestrzelił w niej 15 samolotów przeciwnika, bez strat własnych.

Pod koniec maja, czyli jeszcze przed zakończeniem walk w Syrii, 250 Squadron został przeniesiony do Egiptu, gdzie z lotniska Sidi Haneish przejął

zadanie obrony Aleksandrii. W tym czasie ten kluczowy port Morza Śródziemnego był sporadycznie atakowany przez małe grupki bombowców niemieckich i włoskich, a samoloty rozpoznawcze Osi pojawiały się nad nim bardzo często. Dzięki stacjom radarowym większość nalotów udawało się w porę przechwycić. W takich okolicznościach 250 Squadron odniósł swoje pierwsze zwycięstwo, gdy 6 czerwca dwóch pilotów zestrzeliło na północny zachód od Aleksandrii włoski bombowiec Cant Z1007 bis. W dwa dni później Flg. Off Hamlyn powtórzył wyczyn kolegów, strącając nad portem kolejny samolot tego typu. Na następny sukces nie trzeba było długo czekać. 10 czerwca ponownie poszczęściło się Hamlynowi, który posłał do morza samolot rozpoznawczy Luftwaffe, Ju 88 z 2.(F)/123.

Na początku drugiej dekady czerwca nowy dowódca wojsk brytyjskich, General Sir Claude Auchinleck, był już przygotowany do ofensywy przeciw oddziałom Osi, zamierzając odblokować twierdzę

Tobruk obleganą od początku kwietnia. Wśród 98 myśliwców wyznaczonych do wsparcia tej ofensywy, zakodowanej pod nazwą Operacja „Battleaxe” („Topór wojenny”), znalazł się również 250 Squadron. Najgroźniejszymi przeciwnikami *Tomahawki* były w tym czasie Messerschmitty Bf 109E, w jakie wyposażona była I/JG 27 wspierająca działania Afryka Korps. Osiągi obu samolotów były niemal identyczne, jednak myśliwiec niemiecki był uzbrojony w działka kalibru 20 mm, co zwiększało jego siłę ognia. Niebagatelne znaczenie miało również doświadczenie pilotów Luftwaffe zaprawionych w walkach nad zachodnią Europą. Brytyjski atak rozpoczął się 14 czerwca, a *Tomahawki* zadebiutowały nad afrykańskim frontem w dwa dni później, atakując kolumny nieprzyjacielskiej piechoty. Tego samego dnia natarcie Brytyjczyków zostało krwawo powstrzymane kontratakami Afryka Korps wspartym ogniem artylerii przeciwpancernej. Po stracie wielu czołgów wojska Auchinlecka zostały zmuszone 17 czerwca do



odwrotu na pozycje wyjściowe. RAF rozpoczął ataki na kolumny wrogich wojsk depreczających po piętach wycofującym się brytyjskim oddziałom. Zadania takie powierzono także *Tomahawkom* z 250 Squadronu i w takich okolicznościach doszło do pierwszej walki z Bf 109E. Rankiem 18 czerwca osiem *Tomahawków* ostrzeliwało cele na drodze Bardia–Tobruk. W drugim przelocie intensywny ogień z ziemi trafił maszynę Flg. Off Hamlyna, co zmusiło go do pośpiesznego powrotu do bazy. Lądował on przymusowo na ziemi niczyjej i wrócił do jednostki dopiero po dwóch tygodniach, dzięki pomocy Arabów. Jego stopy były straszliwie poranione i pokryte całkowicie pęcherzami. Pozostali piloci byli tak zajęci niszczeniem celów naziemnych, że nie zauważyli czterech Bf 109E z I/JG 27, które zaatakowały z zaskoczenia. W krótkiej i jednostronnej walce Niemcy zestrzelili trzy *Tomahawki* bez strat własnych. Poległymi w tym starciu pilotami byli: Plt. Off D. A. R. Munro, Sgt. J. A. A. Morton i Sgt. C. M. Sumner.

Po zakończeniu Operacji „Battleaxe” front w północnej Afryce ustabilizował się na wiele tygodni; żadna ze stron nie była na razie zdolna do podjęcia akcji ofensywnych. Pozwoliło to Aliantom na wyposażenie w P-40 kolejnych jednostek myśliwskich i sprowadzenie ich na linię frontu. Brytyjczycy ciągle sceptycznie odnosili się do myśliwców Curtissa i niechętnie stosowali je w rodzimych jednostkach. Do końca października na froncie pojawiły się południowoafrykańskie 2nd i 4th SAAF Squadron oraz brytyjski 112 Squadron wyposażone w P-40C. Maszyny jednostki brytyjskiej były ozdobione efektownymi paszczami rekinów malowanymi na osłonach silników.

Gdy wyżej wymienione jednostki wymieniały swój sprzęt bądź szkoliły się od podstaw w intensywnym treningu, 250 Squadron radził sobie w walkach

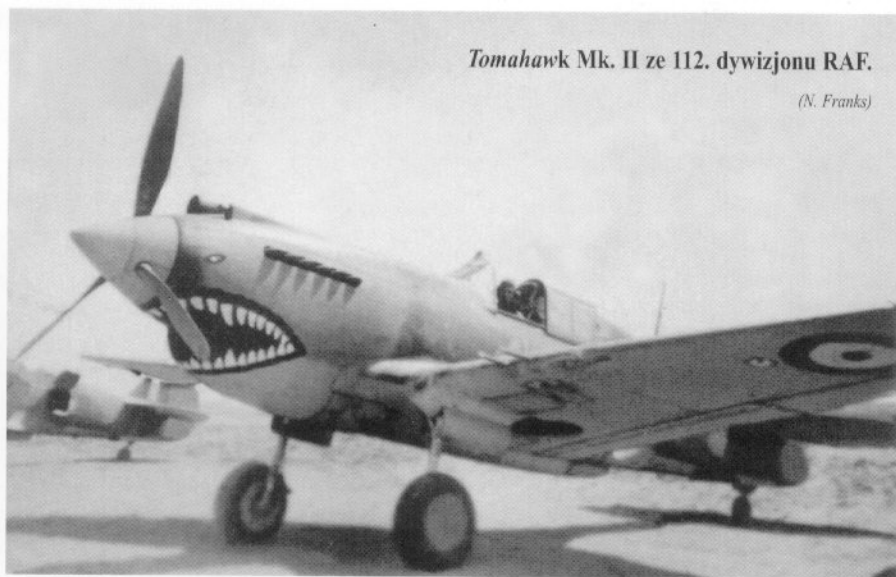
bardzo dobrze. Walki, jakie latem toczył dywizjon, doskonale ilustruje kariera wschodzącej gwiazdy lotnictwa australijskiego, Plt. Off C. R. Caldwell. W dniu 26 czerwca *Tomahawki* zaatakowały grupę Bf 109E z 3./JG 27, meldując dwa pewne zwycięstwa — jedno zgłosił Caldwell, a drugie Sgt. Coward. Podczas walki strącono dwie maszyny, jednak Niemcy nie przyznali się do żadnych strat. W dwa dni później w starciu z *Tomahawkami* 250 Squadronu poległ Lt. Heinz Schmidt z 3./JG 27, który wyróżnił się tym, że 11 dni wcześniej zestrzelił w rejonie Sidi Omar cztery *Hurricane’y*. Niemiec ten był pierwszym poległym członkiem JG 27 zestrzelonym przez P-40 wówczas, gdy na północ od Capuzzo wdał się w walkę kołową z *Tomahawkami*, w której ten okazał się samolotem lepszym. Od tej pory jedną z fundamentalnych reguł niemieckiej taktyki stała się zasada nie wiązania się z Curtissami w walkę kołową.

Wieczorem 30 czerwca Luftwaffe wykonała nalot na Tobruk, do odparcia którego poderwano 73 oraz 250 Squadron. Do walki doszło w momencie, gdy Ju 87 zrzuciły już swoje bomby na port i zakotwiczone w nich statki. Na osłonę wyprawy składały się włoskie myśliwce Fiat G50 bis oraz niemieckie Bf 109E i dwusilnikowe Bf 110. Jeden z tych ostatnich samolotów, należący do 8./ZG 26, został trafiony wspólnym ogniem Caldwell’a i Sgt. Whittle’a. Australijczyk, mając jeszcze duży zapas amunicji, przedarł się do bombowców nurkujących i szybko zestrzelił dwa Ju 87 z II/StG 2. Łącznie piloci *Tomahawków* meldowali sześć zwycięstw, ale nie wrócił Plt. Off Kent trafiony przez Bf 109E, a drugi *Tomahawk* musiał lądować przymusowo w drodze do bazy. W lipcu i do połowy sierpnia walki w powietrzu znacznie osłabły i zestrzelenia można było policzyć na palcach jednej ręki. Podstawowym zadaniem bry-

tyjskich myśliwców w tym czasie była osłona statków wiozących zaopatrzenie dla oblężonego Tobruku. Jednak Caldwell ponownie dał o sobie znać i 7 lipca podczas patrolu na południe od Gazala zestrzelił jeden z dwóch napotkanych myśliwców włoskich G50 bis. W dniu 12 lipca zgłosił uszkodzenie jednego Bf 109E nad konwojem płynącym do Tobruku, a identyczny sukces meldował w dniu 3 sierpnia nad Capuzzo. Patrolując nad kolejnym konwojem, wiozącym zaopatrzenie do Tobruku, 16 sierpnia Caldwell wraz z innym pilotem 250 Squadronu strącił do morza kolejny G50 bis. Razem z dwoma strąceniami uzyskanymi z kolegami było to jego piąte zwycięstwo dające mu status asa. Dwa dni później cały 250 Squadron osłaniał kolejny konwój, który został zaatakowany przez sześć Bf 110 eskortowanych przez ponad 20 Bf 109E z I/JG 27. Podczas gwałtownej walki Australijczyk zgłosił uszkodzenie jednego myśliwca, ale jego dywizjon stracił dwa *Tomahawki*, a co gorsza, zginął Sgt. McCullough. 26 sierpnia w walce z I/JG 27 ranny został Sgt. Hards, a w dwa dni potem Plt. Off Caldwell zameldował o prawdopodobnym zestrzeleniu jednego Bf 109E. Następnego dnia życie 30-letniego Australijczyka zawisło na włosku. Tego dnia wieczorem leciał on jako górna osłona swojego dywizjonu, gdy od strony słońca na 250 Squadron spłynęły dwa Bf 109E z I/JG 27 prowadzone przez Lt. Wernera Schroera. Niemiec, niezauważony przez nikogo, skutecznie ostrzelał maszynę Caldwell’a znajdującą się na północny zachód od Sidi Barrani. Australijczyk został ranny, silnik jego maszyny zaczął dymić, a niebawem pojawił się płomień. Pilot odrzucił więc osłonę kabiny i wszedł w nurkowanie, przygotowując się do skoku. Nie spodziewanie ogień zgwał, a *Tomahawk* nadal sterowny, prowadzony rękoma pilota, posłusznie wyszedł

z nurkowania. Caldwell skierował się wprost do swojej bazy, gdy nagle pojawił się przed nim pojedynczy Bf 109E. Pomimo ran zdecydował się na atak i zestrzelił przeciwnika (Niemcy nie potwierdzają tego faktu), po czym wrócił na lotnisko. Musiał jednak na trzy tygodnie pożegnać się z lataniem.

W połowie lipca na front przybył południowoafrykański 2nd SAAF Squadron, dowodzony przez Majora „Sainta” Trutera, jako kolejna jednostka wyposażona w *Tomahawki*. Podobnie jak 250 Squadronu, jego głównym zadaniem była początkowo osłona konwojów płynących wzdłuż wybrzeża z zaopatrzeniem dla Tobruku. Debiut bojowy nie należał do udanych. 21 sierpnia 2nd SAAF Squadron osłaniający konwój został zaatakowany przez osiem Bf 109E z 2./JG 27 i już w pierwszym ataku Niemców został zestrzelony dowódca dywizjonu, ponosząc śmierć; ponadto Lt. Stephenson wrócił do bazy na ciężko uszkodzonym myśliwcu. Niejako na otarcie lez wieczorem Lt. Pannell zameldował zestrzelenie jednego Bf 110 z 8./ZG 26 w okolicy Tobruku. Do końca sierpnia oddziały inżynierskie ukończyły budowę kilku pasów startowych wokół Sidi Barrani, które szybko zostały zajęte przez RAF. 2 SAAF Squadron zajął lotnisko połowe LG 03 (LG — Landing Ground), a 250 Squadron przebazowano na LG 07. Jednakże nowe lotniska brytyjskich myśliwców, położone bardzo blisko linii frontu, szybko zostały wykryte przez wszędobylskie samoloty rozpoznawcze przeciwnika i lotnictwo Osi zaczęło je systematycznie atakować. W tym czasie włoska Regia Aeronautica została zreorganizowana, a niebawem miał nadejść nowocześniejszy sprzęt. Jak do tej pory, najlepszymi włoskimi myśliwcami w Afryce były Fiaty G50 bis *Freccia* i Macchi C200 *Saetta*, które z wyjątkiem fenomenalnej zwrotności nie mogły niczym zaskoczyć pilotów *Tomahawków* i w walkach powietrznych Alianci bili je na głowę. Tak właśnie było, gdy 3 września grupa 27 G50 bis z 20<sup>o</sup> Gruppo zaatakowała lotnisko połowe LG 05 zajmowane przez *Hurricane*’y z 1st SAAF Squadron. Baza ta została zupełnie zablokowana i nie było mowy, aby piloci *Hurricane*’ów mogli wystartować do obrony lotniska. Jednak z pobliskiego LG 03 poderwało się siedem *Tomahawków*, które z wielką furią rzuciły się na przeciwnika. Walka toczyła się na minimalnej wysokości, gdzie P-40 miał znaczną przewagę nad *Freccia* pod względem prędkości poziomej i pionowej. Przy stracie jednej maszyny Afrykanie meldowali o sześciu własnych zwycięstwach, ale o wiele ważniejsze było odciążenie Włochów od stojących na lotnisku *Hurricane*’ów, z których jedynie trzy zostały uszkodzone. Regia Aeronautica potwierdziła stratę w tej walce trzech G50 bis oraz poważne uszkodzenie sześciu następnych Fiatów, z których trzy lądowały na własnym lotnisku ze schowanym podwoziem. Był to niewątpliwie wielki sukces nowo przybyłej jednostki, który znacząco wpłynął na zaufanie pilotów do *Tomahawków*. O ile jednak z samolotami włoskimi P-40C radził sobie dobrze, to Bf 109E był dla niego śmiertelnym przeciwnikiem. Przekonał się o tym 5 września dowódca eskadry w 2nd SAAF Squadron, Capt. Pannell, który wystartował jako pierwszy z czwórki *Tomahawków* na alarm. Gdy Pannell krążył nad lotniskiem, został zaskoczony od strony słońca przez cztery Bf 109E z 1./JG 27 i zestrzelony już w pierwszym ataku. Widziano, jak objęty płomieniami *Tomahawk* wpada do morza; ciało pilota morze wyrzuciło



*Tomahawk Mk. II* z 112. dywizjonu RAF.

(N. Franks)

później na brzeg. Niemiecki Afrika Korps dowodzony przez Generała Rommla przygotowywał się w tym czasie do ataku na Sidi Barrani i jego sztabowcy uznali za konieczne zneutralizowanie okolicznych lotnisk. Niezwykle skuteczny atak na lotnisko LG 03 wykonały 7 września włoskie C200 i G50 bis, kiedy to w ciągu kilkunastu minut zniszczono na ziemi siedem południowoafrykańskich P-40. Podobnie było na innych lądowiskach położonych wokół Sidi Barrani, gdzie do końca dnia zniszczono bądź poważnie uszkodzono aż 21 brytyjskich myśliwców. Było to bezpośrednią przyczyną opuszczenia lotnisk koło Sidi Barrani i wycofania jednostek myśliwskich w rejon Sidi Haneish, gdyż w poprzednich bazach, położonych tak blisko linii frontu, samoloty alianckie były narażone na znaczne straty. Wypad rozpoznawczy Afrika Korps na Sidi Barrani wykonany w dniu 14 września został szybko powstrzymany silnym oporem Brytyjczyków.

Pod koniec września na afrykańskim niebie pojawił się nowy, jeszcze groźniejszy niż Bf 109E, przeciwnik *Tomahawków*. Była to kolejna wersja myśliwca Messerschmitta, Bf 109F, która dysponowała nie tylko większą prędkością od swojego poprzednika, ale była zwrotniejsza i miała ogromne przyspiesze-

nie. Dla myśliwców brytyjskich nastąpiły miesiące ciężkich walk, w których niestety dominowały Bf 109F. Pierwsze samoloty tego typu przywozła ze sobą 11./JG 27, przeniesiona do Afryki z Frontu Wschodniego, a niebawem przebrojono w nie również 1./JG 27.

Pod koniec września jednostki *Tomahawków* zostały skupione w dwóch Wingach w nowo utworzonej Western Desert Air Force. W skład 258 Wingu — prócz *Hurricane*’ów — weszły również 2nd SAAF i 3rd RAAF Squadron, a 262 Wing składał się między innymi z 4th SAAF oraz 112th i 250 Squadronu RAF. Ten ostatni dywizjon szybko został wycofany na odpoczynek do delty Nilu, ale przedtem stoczył kilka ostatnich walk nad frontem. Awansowany do stopnia Flg. Off, Clive R. Caldwell, powiększył swoje konto, meldując 27 września zestrzelenie jednego Bf 109E (drugie zwycięstwo zgłosił w tej walce Sgt. Humphries), a już nazajutrz następnego. 30 września meldował uszkodzenie kolejnego myśliwca Luftwaffe. Generalnie jednak *Tomahawki*, które dobrze radziły sobie w walkach z lotnictwem włoskim i bombowcami, przegrywały bitwy z niemieckimi myśliwcami. Na początku października doszło do pierwszych walk z Bf 109F; drugiego dnia miesiąca pilot 2 SAAF Squadron zgłosił zestrzelenie jednego

*Tomahawk Mk. II* GAⓄD po awaryjnym lądowaniu.

(N. Franks)





(N. Franks)

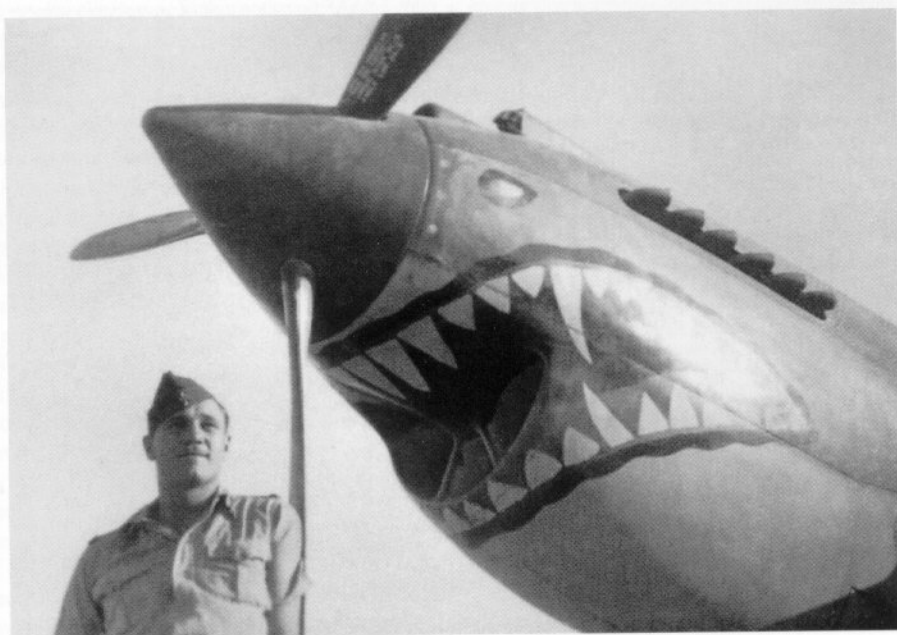


z nich w okolicy Sidi Barrani, podobnie jak Flt. Off Groves ze 112 Squadronu (dowódcą tej jednostki był wówczas Sqn. Ldr. H. P. Cochrane, którego niebawem zastąpił Sqn. Ldr. F. V. Morrello) — zginął jednak Sgt. Stirrat. II/JG 27 nie poniosła tego dnia żadnych strat. Cztery dni później 2 SAAF Squadron zaatakował nad Sidi Omar grupę Bf 109F, meldując strącenie jednego z nich na pewno i drugiego prawdopodobnie, ale w walce poległ Lt. Miller oraz Lt. McGarr, a trzeci pilot z trudem dotarł do bazy na potrzaskanej maszynie. Dnia 28 października pilot 3rd RAAF Squadron, Sgt. A. C. Cameron, musiał lądować przymusowo po stronie Afriki Korps i pewnie

skończyłby w niewoli, gdyby nie jego dowódca, Sqn. Ldr. Peter Jeffrey, który wylądował obok i usadawiając Camerona na kolanach, zabrał go do bazy.

18 listopada Alianci rozpoczęli operację „Crusader”, zamierzając odblokować twierdzę Tobruk, a potem wspólnymi siłami wyprzeć wojska Osi z Cyrenajki. Pierwszego dnia ofensywy spadły intensywne deszcze, które uziemiły lotnictwo Osi, zamieniając ich lotniska w grząskie bajory. Lotniska brytyjskie wyłożone stalowymi siatkami nie miały podobnych problemów i od pierwszych dni *Tomahawki* wraz z *Hurricane'ami* skutecznie wspierały własne oddziały naziemne, atakując cele naziemne, eskortując

bombowce i patrolując wyznaczone sektory frontu. Gdy lotniska Osi podeschły, do walki ruszyło lotnictwo przeciwnika. Walki w powietrzu stały się bardzo zacięte. Do pierwszego większego starcia doszło rano 22 października, gdy australijski 3rd RAAF Squadron, osłaniając *Blenheimy*, został zaatakowany przez Bf 109F i stracił trzech pilotów, w tym dowódcę eskadry Flt. Lt. J. H. W. Saunders, który miał na swoim koncie sześć pewnych i dwa prawdopodobne zwycięstwa. Po południu 112th i 3rd RAAF Squadron, w formacji liczącej łącznie 23 *Tomahawki*, wykonał wymiatanie w rejonie pomiędzy Tobrukiem a El Adem. Doszło do walki z grupą 20 Bf 109F i P-40 szybko utworzyły krąg obronny — swoją ulubioną taktykę, w której każdy pilot osłaniał ogon lecącego przed nim samolotu. *Tomahawki* odgryzały się, jak tylko mogły, ale wściekle ataki Niemców nie dawały im chwili wytchnienia. Co kilka minut któryś z P-40 wypadał z szyku i płonąć spadał na ziemię. Zażarta szarpanina trwała prawie godzinę. Gdy wreszcie obie strony skierowały się do swoich baz, w szyku *Tomahawków* brakowało siedmiu pilotów, a trzej inni marzyli tylko o tym, aby dociągnąć na swoich ciężko uszkodzonych maszynach do lotniska. Wśród brakujących pilotów był Wg Cdr Jeffrey, który na szczęście lądował po alianckiej stronie frontu. Przygodę swojego życia przeżył Sgt. H. G. Burney ze 112 Squadronu, który lądował przymusowo na terenie Osi. Obok niego wylądował *Hurricane*, którego pilotował Wg Cdr Fred Rosier i Burney usiadł



**F/O Butch Jefferies ze 112. dywizjonu zginął w akcji 12 grudnia 1941 roku.**

(N. Franks)

omu na kolanach. Jednakże podczas stania pękła opona w podwoziu *Hurricane'a*, więc musiano go porzucić i obaj lotnicy po trzech dniach wędrówki dotarli do własnych linii. W walce tej Niemcy nie odlecieli bezkarnie, tracąc dwóch wziętych do niewoli pilotów, a dwaj inni lądowali po niemieckiej stronie frontu. Dowódca 5./JG 27 (Hptm Düllberg) został ranny i lądował przymusowo na własnym lotnisku, a ponadto ranny został również inny pilot niemiecki. Alianci zgłosili łącznie cztery zwycięstwa pewne i cztery prawdopodobne, w tym po jednym pewnym Flt. Lt. A. C. Rawlinson, Plt. Off N. F. Duke oraz Plt. Off J. P. Bartle.

Następnego dnia duży sukces meldowali piloci 250 Squadronu dowodzonego od końca września przez weterana Bitwy o Anglię, Sqn. Ldr. E. J. Morrisa. Jedną z eskadr dowodził w tym czasie Flt. Lt. C. R. Caldwell, który poprowadził dziesięć *Tomahawków* na przechwycenie wyprawy sześciu Ju 88 osłanianych przez Bf 109F i G50 bis, lecących nad Sidi Rezegh. Aliantom nie udało się co prawda przedrzeć do bombowców, ale zgłosili zestrzelenie pięciu Messerschmittów, z których jednego wpisał na swoje konto Caldwell. Jednak nie obeszło się bez strat — nie wróciły do bazy trzy *Tomahawki*. Po południu 250 Squadron wystartował ponownie, tym razem wraz z *Hurricane'ami* miał osłaniać wyprawę *Blenheimów*. Doszło do walki z Bf 109F, w której Flt. Lt. Caldwell zestrzelił jednego przeciwnika nad Baheira. Pilot niemiecki wyskoczył ze spadochronem i, jak się okazało, był to nikt inny jak dowódca II/JG 27, Hptm Wolfgang Lippert, weteran tak Legionu Kondor, jak i walk we Francji oraz Bitwy o Anglię, który miał na swoim koncie 29 zwycięstw powietrznych i był odznaczony Krzyżem Rycerskim. Podczas skoku ze spadochronem Niemiec uderzył w statecznik pionowy swojej maszyny i musiano amputować mu nogę. Wdała się gangrena i Lippert zmarł w brytyjskim szpitalu 3 grudnia. Był on dziesiątą ofiarą Australijczyka, który 26 listopada meldował uszkodzenie innego Bf 109, a 28 i 30 listopada dwóch następnych zestrzelonych prawdopodobnie.

24 listopada Rommel przejął inicjatywę — jego kolumny spustoszyły dowództwo XXX Korpusu, a w nocy zbliżyły się do LG 122, gdzie znajdowało się 175 samolotów brytyjskich, ale na szczęście zostały w porę powstrzymane. Z nastaniem świtu wszystkie sprawne samoloty WDAF rzucono do ataku na nacierające czołgi. Nad frontem 112th i 3rd RAAF Squadron napotkały około 70 samolotów Osi i zestrzeliły dziewięć z nich, przy stracie dwóch własnych maszyn. W walce tej wyróżnił się Sgt. R. K. Wilson z dywizjonu australijskiego, który posłał do ziemi Bf 110, a potem także dwa napotkane w drodze powrotnej łącznikowe górnopłaty Fi 156. Wojska naziemne posuwały się naprzód i do końca miesiąca zdobyły Sidi Rezegh. 30 listopada to wielki sukces *Tomahawków*. Rankiem piloci 112th i 3rd RAAF Squadron przechwycili formację 50 samolotów Osi, zmuszając *Stukas* do pozbycia się bomb, a w trakcie zaciętej bitwy zgłosili zestrzelenie siedmiu C200, pięciu G50 bis i trzech Ju 87 oraz uszkodzenie kolejnych 15 samolotów przeciwnika. 12 pewnych zwycięstw zgłosili Australijczycy; Flt. Lt. W. S. Arthur meldował cztery zestrzelenia, a Sqn. Ldr. A. C. Rawlinson (dowodził 3rd RAAF Squadron od końca października) strącił *Saettę* jako swoje ósme zwycię-

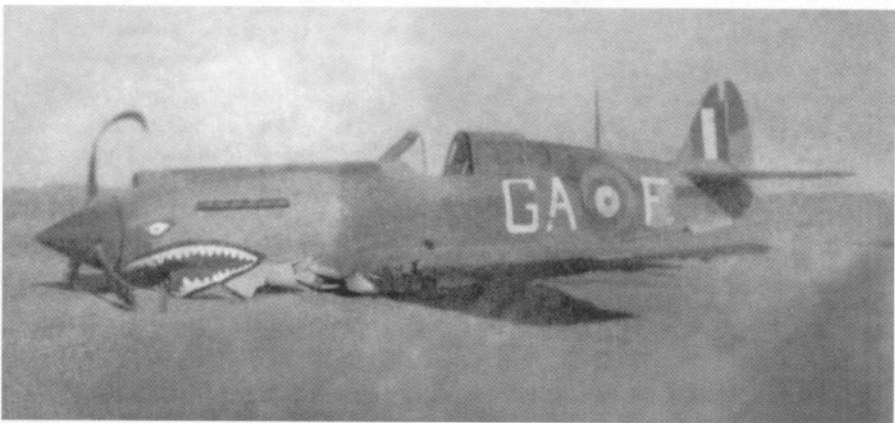


Powyżej: Neville Duke stoi przed swoim *Kittyhawk*em, prezentującym klasyczną „szczękę rekina“ 112. dywizjonu, Zachodnia Pustynia, 1942 rok.

(N. Franks)

Poniżej: Samolot Neville'a Duke'a, GA0F, po awaryjnym lądowaniu, uszkodzony przez Otto Schulza z JG 27 30 listopada 1941 roku.

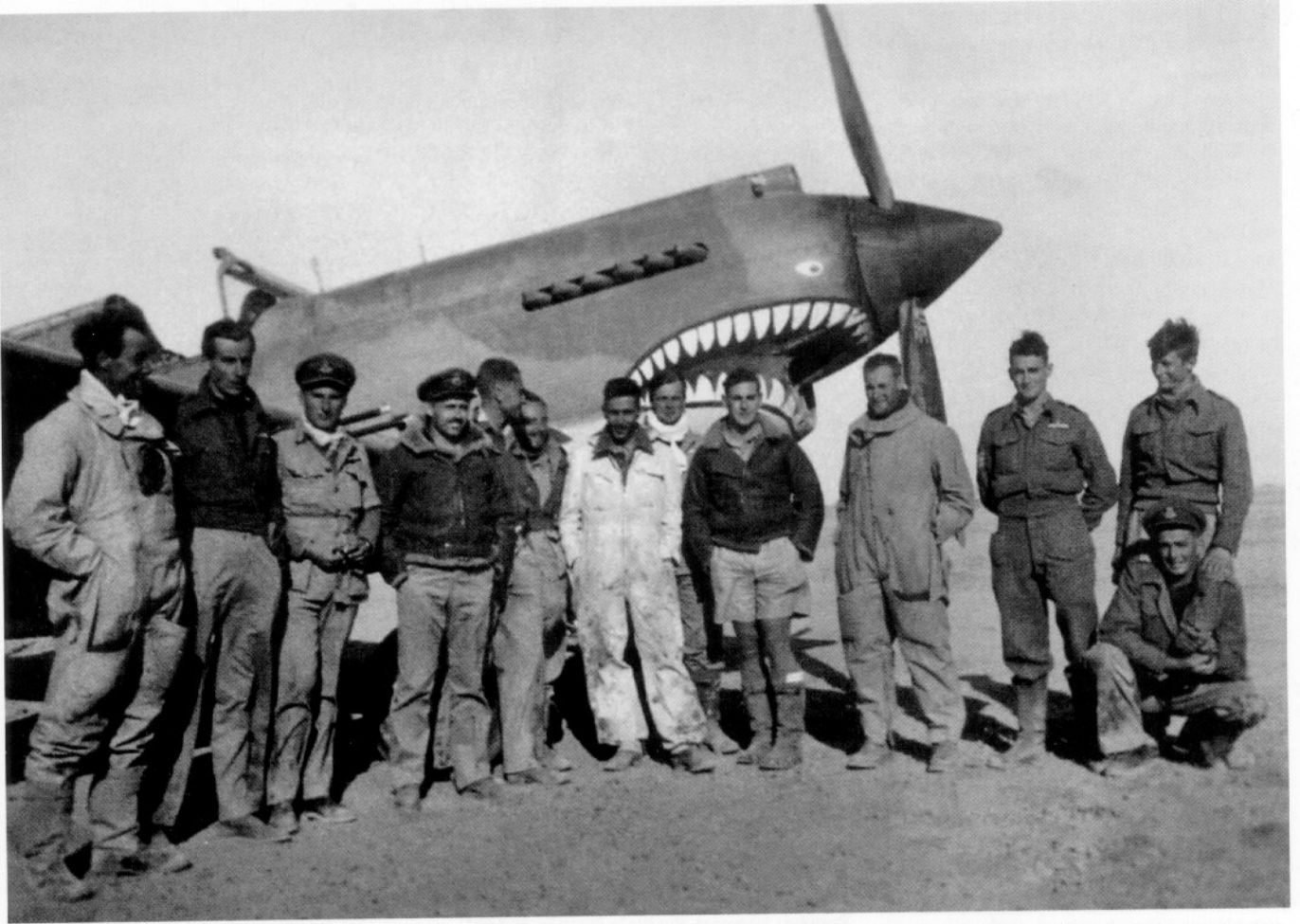
(N. Franks)



stwo. Plt. Off N. F. Duke strącił jeden G50 bis i uszkodził Bf 109, ale zaraz potem sam został trafiony przez inny i lądował przymusowo na lotnisku w okolicy Tobruku, gdzie jego *Tomahawk* został ostrzelany przez Bf 109 i zapalony. Sgt. A. C. Cameron po uszkodzeniu czterech Ju 87 i jednego G50 bis musiał skakać ze spadochronem i ledwie uwolnił się z uprzęży, a już obok niego wylądował Wg Cdr Jeffrey, który zabrał go z powrotem do bazy. Nie było to wcale łatwe, gdyż „Tiny“ Cameron należał do najwyższych pilotów w dywizjonie.

Już w cztery dni później (4 grudnia) *Tomahawki* odniosły kolejny wielki sukces. Poprzedniego dnia Afrika Korps wypuścił dwie silne kolumny pancerne w kierunku granicy egipskiej, łamiąc opór Brytyjczyków, jednakże Luftwaffe goniła w tym czasie resztkami paliwa i nie była w stanie zapewnić należytej

osłony dla nacierających wojsk, co przesądziło o ich odwrocie. Mimo dramatycznej sytuacji priorytet na paliwo otrzymały Ju 87 i to właśnie one wzięły na siebie cały ciężar walk. Alianckie myśliwce, które nie miały podobnych problemów, były na to przygotowane i *Tomahawki* ze 112th i 2nd SAAF Squadron przechwyciły tuż przed Tobrukiem grupę *Stukasów* osłanianą przez Bf 109F i myśliwce włoskie. Podczas zaciętej walki zestrzelono siedem bombowców nurkujących i sześć myśliwców osłony, przy stracie tylko dwóch własnych samolotów. Następnego dnia było jeszcze lepiej — 25 *Tomahawków* ze 112 a także 250 Squadronu przechwyciło na południe od El Adem formację 40 Ju 87 osłanianą przez 30 myśliwców. Było to prawdziwe „Stuka-Party“! Anglicy zgłosili zestrzelenie 15 bombowców i trzech myśliwców, przy stracie pięciu własnych maszyn. Plt. Off J. J. P.



Grupa pilotów ze 112. dywizjonu na tle *Tomahawka* ze szczęką. Od lewej stoją: S/L Clive Caldwell, Sgt. W. Carson, Sgt. Andy Taylor, Neville Duke, Sgt. Drew, F/O P. H. Humphries, Sgt. H. G. Burney, Sgt. A. T. Donkin, Sgt. R. M. Leu, F/O E. E. Dickinson, Sgt. K. Carson.

(N. Franks)

Sabourin odniósł trzy zwycięstwa, ale jego sukces przewyższył Flt. Lt. C. R. Caldwell, który zgłosił zestrzelenie aż pięciu Ju 87 i uszkodzenie *Saetty*. Od tej chwili do Australijczyka, mającego teraz na swoim koncie 15 zwycięstw, na stałe przyłączył przydomek „Killer”. Plt. Off Neville F. Duke (po wojnie znany pilot doświadczalny zakładów Hawker) ponownie miał szczęście — choć nie udało mu się trafić żadnego samolotu przeciwnika, ocalił życie po trafieniu przez Bf 109, co później tak wspominał:

„Górna osłona Messerschmittów była skryta w promieniach słońca a na osłonie mojej kabiny były już ślady zarysowań od pyłu. Nagle usłyszałem huk z prawej strony kabiny. Poczulem silne uderzenie w prawą nogę i natychmiast zdjąłem stopę z prawego orczyka a w kabynie pojawił się dym. Usłyszałem kolejne uderzenia a mój samolot zaczął się cały trząść. Na wysokości 3000 metrów *Tomahawk* wpadł w korkociąg. Prawy statecznik poziomy został odstrzelony, jeden z pocisków rozerwał się na krawędzi sphywu prawego skrzydła, niszcząc linki sterowania prawej lotki. Wyężając wszystkie siły nadaremnie usiłowałem zapanować nad maszyną. Odpiąłem pasy, otworzyłemabinę i przygotowałem się do skoku. Jednak na wysokości 600 metrów *Tomahawk* nagle przypomniał sobie o dobrych manierach i wyszedł na prostą. Zorientowałem się, że jestem w pobliżu Tobruku. Maszyna leciała z prędkością 230 km/h. W kabynie strasznie wiało, więc przytrzymując jedną ręką

stery, drugą osłaniałem głowę. Wreszcie ta wycieczka dobiegła końca, ale musiałem się spieszyć i szybko zeskoczyłem na ziemię, gdyż bałem się, że samolot może się zapalić. Moja obawa okazała się nieuzasadniona, ale maszyna była kompletnie zniszczona.”

Afrika Korps rozpoczął odwrót do Gazala, ale w powietrzu nadal było gorąco. 9 grudnia podczas walki powietrznej z Bf 109F poległ Sgt. Rex K. Wilson z 3rd RAAF Squadron mający na swoim koncie osiem zwycięstw. Walka ta przyniosła pilotom australijskim dwa zwycięstwa, których autorem był Sgt. W. H. A. Mailey, jednak stracili trzy zniszczone i dwa poważnie uszkodzone *Tomahawki*. Następnego dnia podczas porannego patrolu 2nd i 4th SAAF Squadron zostały zaskoczone przez Bf 109F i straciły kolejne dwie maszyny. 11 grudnia sześć *Tomahawków* z 250 Squadronu zaatakowało formację 24 bombowców Ju 88 lecącą w osłonie identycznej liczby Bf 109F i dzięki kompletnemu zaskoczeniu przedarło się do bombowców. Po tej walce Anglicy zgłosili zestrzelenie pięciu Messerschmittów i dwóch Junkersów, przy stracie tylko jednej maszyny. Następnego dnia Anglicy przechwycili grupę Ju 87 z osłoną, w której Flt. Lt. C. R. Caldwell i Plt. Off J. L. Waddy zestrzelili po jednym myśliwcu Luftwaffe, a inni piloci zgłosili zniszczenie dwóch *Stukasów*. Piloci 112th i 3rd RAAF Squadron we wspólnej akcji zgłosili zniszczenie dwóch samolotów przeciwnika, ale sami stracili cztery własne. Kolejne trzy *Tomahawki*

straciły jednostki południowoafrykańskie. Kolejna ciężka walka miała miejsce 20 grudnia, gdy 19 *Tomahawków* z 112th i 250 Squadronu osłaniało wyprawę *Blenheimów* i zostało zaatakowanych przez Bf 109F oraz nowe włoskie myśliwce Macchi C.202 *Folgore*. Były to najlepsze wówczas myśliwce Regia Aeronautica wyposażone w niemieckie silniki, które swoimi osiąganiami przewyższały *Tomahawki*, ale były słabiej uzbrojone. Ich sylwetka była bardzo podobna do Bf 109, co było powodem częstego mylenia obu typów samolotów Osi przez alianckich lotników. Doszło do niezwykle ciężkiej walki w obronie bombowców, ale i tak cztery z nich padły ofiarą myśliwców wroga. Anglicy zgłosili strącenie trzech Bf 109 (Flt. Lt. C. R. Caldwell, Plt. Off J. L. Waddy i Plt. Off Sands), jednak aż pięciu pilotów nie wróciło do bazy.

Wojska naziemne szybko posuwały się do przodu i ciężar walk przeniósł się teraz w rejon Agedabia–Agheila. Afrika Korps był w całkowitym odwrocie, a na opuszczanych przez lotnictwo przeciwnika lotniskach znaleziono 458 porzuconych samolotów. W pozostałych bazach lotnictwo Osi było stłoczone do granic możliwości. Alianci skrzętnie to wykorzystali, wykonując szereg ataków na zapchane samolotami lotniska. I tak, przedpołudniem 22 grudnia 33 *Tomahawki* ze 112th i 250 Squadronu oraz z jednostek południowoafrykańskich zaatakowały lotnisko Magrun. Alianci nadlecieli w momencie, gdy oprócz stojących na płycie lotniska samolotów 24 in-

ne właśnie startowały bądź lądowały. *Tomahawki* rzuciły się na przeciwnika z wielkim impetem i w ciągu 20 minut zniszczyły na ziemi pięć maszyn i kolejnych sześć w powietrzu. Ich ofiarami padły przede wszystkim transportowe Ju 52 i bombowce nurkujące Ju 87. Do bazy nie wrócił tylko jeden *Tomahawk*. Flt. Lt. C. R. Caldwell odniósł w grudniu szereg dalszych sukcesów. 14 grudnia uszkodził dwa Bf 109F, a w trzy dni później odniósł zwycięstwo prawdopodobnie; nazajutrz uszkodził następnego Bf 109, a po zestrzeleniu uzyskanym 20 grudnia, w wigilię Bożego Narodzenia zgłosił uszkodzenie jeszcze jednego Bf 109F. Ten ostatni sukces okazał się bardzo wyjątkowy — trafił bowiem maszynę jednego z najlepszych wówczas pilotów Luftwaffe, dowódcy 9./JG 27, Oblt. Erbo Graf von Kagenecka, odznaczonego Liśćmi Dębowymi do Krzyża Rycerskiego, który miał na swoim koncie 67 zwycięstw odniesionych na wszystkich frontach Europy i Afryki. Australijczyk zaatakował przeciwnika z małej odległości od dołu i trafił w kabinę Messerschmitta. Ranny w podbrzusze von Kageneck zdołał dociągnąć do lotniska Magrun, gdzie wylądował przymusowo na ciężko uszkodzonym samolocie, ale mimo natychmiastowego przewiezienia do Włoch zmarł w szpitalu po niespełna trzech tygodniach. W dwa dni później „Killer“ Caldwell został odznaczony Lotniczym Krzyżem Zasługi ze sprzączką — DFC & Bar.

W listopadzie 1941 roku alianckie konwoje, płynące wzdłuż południowego Atlantyku, przywiozły ze Stanów Zjednoczonych pierwszą partię 197 samolo-

tów Curtiss P-40D *Kittyhawk* Mk. I i P-40E *Kittyhawk* Mk. IA. Była to część z zamówionych 900 egzemplarzy nowych wersji amerykańskiego myśliwca. W porównaniu ze swoim poprzednikiem posiadał on silniejsze uzbrojenie oraz lepsze wznoszenie, co było bardzo ważnym czynnikiem w walce z Bf 109F, jednak zaledwie skróciło dystans dzielący oba te samoloty. Dostawy nowego sprzętu napływały systematycznie do Takaradi, skąd po zmontowaniu lotem wzdłuż Afryki docierał on do Egiptu. Jako pierwszą jednostkę przeznaczoną do przebrojenia w *Kittyhawk*ki wyznaczono 3rd RAAF Squadron dowodzony przez Sqn. Ldr. Chapmana, który 17 grudnia został przeniesiony w tym celu do Geneifa. O tym, jak intensywny był trening pilotów australijskich, może świadczyć fakt, że już w pięć dni później wrócili oni z nowym sprzętem w rejon Gazala, aby 27 grudnia przenieść się do Msus. W trzy dni potem do Gefeira wycofano w tym samym celu 112 Squadron.

Nowy rok rozpoczął się wielkim sukcesem *Kittyhawków*. 1 stycznia 1942 roku na południe od Agedabii dziewięć australijskich maszyn przechwyciło formację 16 Ju 87 osłanianą przez sześć Bf 109 i w zaciętej walce powietrznej Flg. Off Spence, Flg. Off A. W. Barr i Flt. Off Fischer zestrzelili po jednym bombowcu. Sgt. A. C. Cameron zestrzelił najpierw jednego *Stukas*a, a potem napotkał trzy Bf 109 podchodzące do lądowania na lotnisku położym koło Agedabii. W błyskawicznym ataku zestrzelił jednego z nich, drugiego prawdopodobnie, a trzeciego uszkodził. Niestety nie obeszło się bez

strat. Do bazy nie wrócił dowódca jednostki, Sqn. Ldr. Chapman, który prawdopodobnie padł ofiarą ognia obronnego strzelców Ju 87.

W tym czasie *Tomahawki* nadal nie mogły poradzić sobie z agresywnymi myśliwcami Luftwaffe, które 7 stycznia strąciły siedem maszyn z 2nd i 4th SAAF Squadron, a jednym z zestrzelonych pilotów był dowódca 258 Wingu, Colonel Marais, który lądował przymusowo na pustyni, ale udało mu się wrócić do własnych linii na piechotę. Następnego dnia 3rd RAAF Squadron ponownie odniósł wielki sukces, gdy na południowy wschód od Agedabii napotkał 35 włoskich myśliwców atakujących bombami i ogniem broni pokładowej brytyjskie wojska naziemne. Australijczycy odpowiedzieli z wielkim impetem i zanim Włosi odlecieli, na ziemi dopalały się wraki siedmiu C200, CR42 i G50 bis. Bohaterem dnia był Sgt. R. H. Simes, który meldował o zestrzeleniu dwóch *Saetta* i jednego *Falco*. Podczas walki Australijczycy zauważyli, że ich *Kittyhawk*ki są w stanie wymanewrować bardzo zwrotne *Saetty*. Nie wrócił jednak Flg. Off Baster. Pierwszy kontakt *Kittyhawków* z Bf 109F okazał się bardzo bolesny dla Australijczyków. 9 stycznia podczas pierwszego wspólnego lotu 112th i 3rd RAAF Squadron formacja 19 *Kittyhawków* została zaskoczona od strony słońca przez pojedynczy (!) Bf 109F, który w błyskawicznym ataku zestrzelił dwie alianckie maszyny. Flg. Off Chinchin lądował przymusowo, ale zginął Sgt. Ronald H. Simes mający na swoim koncie sześć zwycięstw powietrznych. W dwa dni później z szeregów australij-

Piloci ze 112. dywizjonu na tle *Kittyhawk*ka Mk. I. Od lewej: Sgt. Leu, F/O Duke, F/O Humphries, F/O J. J. P. Sabourin, F/O N. Bowker.

(N. Franks)



skiego dywizjonu ubył kolejny as, Sgt. Allan C. Cameron, mający na swoim koncie siedem zwycięstw. Sześciu Australijczyków zostało zaatakowanych w okolicy Agheila przez trzy Bf 109F, które szybko zestrzeliły Camerona i Flg. Off Jonesa. W tym czasie Flg. Off A. W. Barr zestrzelił jeden samolot typu G50 bis, a potem także jeden Bf 109, w którym zginął Oblt. Hugo Schneider z I/JG 27. Nagle zauważył, jak Cameron ląduje na brzuchu. Wysunął podwozie i przemierzał się do lądowania, aby zabrać go do kabiny, gdy dostrzegł dwa zbliżające się błyskawicznie Messerschmitty. Z na wół wysuniętym podwoziem przyjął na wznoszeniu atak czołowy i zestrzelił jeden Bf 109F. Jednak drugi Niemiec (Ofw Otto Schulz) zestrzelił go i ranił, co zmusiło Barra do przymusowego lądowania i pięciodniowej pieszej wędrówki ku własnym liniom. Cameron nie miał tyle szczęścia i końca wojny doczekał w niewoli.

Według dokumentów niemieckich między 18 listopada 1941 roku a 20 stycznia 1942 roku Luftwaffe straciła w Afryce z różnych przyczyn 232 samoloty, a Regia Aeronautica co najmniej 100, podczas gdy piloci aliancy meldowali około 300 zestrzeleń — lwia część tych zwycięstw przypadła w udziale pilotom P-40. Obecnie dowództwo alianckiego lotnictwa postanowiło utworzyć w okolicy Antelat główną bazę myśliwców. 14 stycznia przybył tam 112 Squadron, którego dowódcą został Sqn. Ldr. C. R. Caldwell, a w cztery dni później zawitał tam również 3rd RAAF Squadron. Na froncie pojawiła się także nowa jednostka wyposażona zarówno w *Tomahawki*, jak i *Hurricane'y* — był to 40th SAAF Squadron wykonujący zadania rozpoznawcze, który rozlokowano w Burg el Arab. W tym czasie Alianci dysponowali w swoich bazach 97 myśliwcami, a dalszych 25 można było sprowadzić w razie potrzeby w ciągu kilku

godzin. Alianci planowali w tym czasie atak na Trypolis, gromadząc łącznie dziewięć dywizjonów myśliwskich oraz dywizjon *Beaufighterów*, które wspomagają trzy nowe stacje radarowe w Benghazi, Derna i Tobruku. Jednak już w kilka dni później sytuacja w Afryce zmieniła się radykalnie.

21 stycznia Feldmarshall Rommel przeprowadził wypad rozpoznawczy w kierunku Agedabii, aby wypróbować siły brytyjskiej 8. Armii. Czołówka pancerna liczyła tylko 30 czołgów i miała zapasy paliwa, amunicji i żywności zaledwie na trzy dni. Podobnie jak rok wcześniej, opór alianckich oddziałów okazał się tak słaby, że atak ten zamienił się w ofensywę Osi i paniczny odwrót Aliantów. Niemcy, korzystając z pełnych magazynów porzucanych przez Aliantów, gnali do przodu niczym walec. Lotnictwo alianckie było w tym czasie w podobnej sytuacji jak Luftwaffe i Regia Aeronautica w dniu ofensywy 8. Armii — jego lotniska zamieniły się w podmokłe bajora, co spowodowało konieczność przesunięcia myśliwców z Antelat do Msus. Odkryło się już pod ogniem niemieckich czołgów, ale wszystkie myśliwce zdążyły na czas wystartować. 22 stycznia w Msus zdążono jedynie zatankować *Kittyhawki*, gdy na alarm wystartowali Australijczycy, meldując po powrocie zestrzelenie trzech samolotów przeciwnika, przy stracie dwóch własnych. Postęp Afriki Korps był tak szybki, że już 24 stycznia myśliwce WDAF musiały przenieść się do Mechili, a 3 lutego do Gambut. W tym czasie *Kittyhawki* przede wszystkim wspierały własne oddziały i osłaniały bombowce. Straty, głównie od ognia z ziemi, były wysokie. 25 stycznia w walce z II/JG 27 w rejonie Antelat 250 Squadron stracił cztery *Tomahawki*, ale na szczęście żaden z pilotów nie odniósł obrażeń. W ostatnim dniu miesiąca na lotnisko LG 12 położone koło Sidi Haneish przybyła ko-

lejna jednostka wyposażona w *Kittyhawki*, a mianowicie 450 Squadron. Kilka dni wcześniej w celu przezbiorzenia wyruszył do Egiptu na lotnisko LG 110 brytyjski 94 Squadron, a 3 lutego w jego ślady poszedł również 250 Squadron.

W dniu 8 lutego 112th i 3rd RAAF Squadron wraz z dywizjonem *Hurricane'ów* osłaniały wyprawę *Blenheimów* nad Derna. Doszło wówczas do pierwszej większej walki z Bf 109F. Jeszcze przed spotkaniem z bombowcami Australijczycy stracili dwa samoloty, a z pozostałych czterech tylko Flg. Off R. H. M. Gibbes dołączył do 112 Squadronu i wziął udział w osłonie *Blenheimów*, gdyż pozostali nie zdołali ich odnaleźć. Wówczas zaatakowała I/JG 27, strącając cztery maszyny ze 112 Squadronu. Sgt. H. G. Burney zgłosił zestrzelenie jednego Messerschmitta samodzielnie, a drugiego wspólnie z Flt. Lt. P. C. Humpliriesem, trzeciego natomiast meldował Sgt. Elwell. Wielki sukces piloci *Kittyhawków* meldowali 14 lutego, gdy z El Adem na alarm wystartowało przed południem 18 maszyn ze 112th i 3rd RAAF Squadron, przechwytyjąc w rejonie na południowy zachód od Acromy 32 samoloty Regia Aeronautica. Zgłoszono zestrzelenie bez strat własnych 14 C200 *Saetta*, jednego C.202 i czterech Bf 109 (faktycznie były to C.202 *Folgore*). Po dwa zwycięstwa meldowali: Plt. Off P. R. Giddy, Sgt. W. H. Mailey, Sgt. R. M. Leu i Sgt. Lew. Tego samego dnia do Gambut przybył 94 Squadron przezbiorzony z *Hurricane'ów* na *Kittyhawki*, którym dowodził obecnie Sqn. Ldr. E. M. „Imshi“ Mason, as pierwszej kampanii libijskiej mający na swoim koncie 17 zwycięstw powietrznych. Nazajutrz w Gambut wylądował także 450 Squadron, a ten dzień upamiętnił się klęską 94 Squadronu. O godzinie 16:45 wystartowało osiem *Kittyhawków* z tej jednostki pod dowództwem Masona, aby wraz

*Kittyhawk* ze 112. dywizjonu, GA©V/AK578, na którym Neville Duke DFC zestrzelił 14 lutego 1942 roku dwa włoskie *Macchi 200*.

(N. Franks)



(N. Franks)

z 12 maszynami ze 112 Squadronu zaatakować niemieckie lotnisko w Martuba. Z lotniska tego tuż przed atakiem wystartował tylko jeden Niemiec, który jednak okazał się wspaniałym strzelcem. Był to Lt. Otto Schulz z II/JG 27, który zaatakował lecący tuż nad ziemią 94 Squadron i w ciągu pięciu minut zestrzelił cztery Kittyhawk. „Imshi“ zginął w kabynie swojego myśliwca, podobnie jak Plt. Off Marshall, Sgt. Belcher i Sgt. Weightman. Krótko potem Schulz zaatakował maszynę Sgt. McQueena ze 112 Squadronu i poważnie uszkodził jego samolot, raniąc przy tym pilota, który jednak zdołał wrócić do Gambut i tam wylądować na brzuchu. Poważne straty zadane 94 Squadronowi przez Schulza spowodowały wielkie poruszenie w alianckim dowództwie, które uznało, iż dywizjon ten nie jest w pełni przygotowany do lotów na Kittyhawkach i już następnego dnia został on przeniesiony do Gasr el Arid celem dalszego treningu. Tego pechowego dla Kittyhawków dnia dwie maszyny stracił także 3rd RAAF Squadron. Nowym dowódcą 94 Squadronu został Sqn. Ldr. I. N. MacDougall, ale jednostka ta nie powróciła więcej na front. Wkrótce przekazała swoje Kittyhawki innym jednostkom i wróciła do Hurricane'ów, patrolując wschodnie rejony Morza Śródziemnego.

21 lutego fenomenalnie celnym strzałem popisał się Sqn. Ldr. „Killer“ Caldwell ze 112 Squadronu. Prowadząc formację 11 Kittyhawków, dostrzegł nad Acromą grupę sześciu Bf 109F lecącą o 300 metrów wyżej i powiedział do swojego bocznego, „Nicky“ Barra, że spróbuje jednego z nich ustrzelić. Ten stwierdził jedynie, że mu się to nie uda. Caldwell wzniósł się pionowo w górę i krótką serią ostrzelał ostatniego w szyku Messerschmitta, który momentalnie buchnął kłębem czarnego dymu i zwałił się korkociągiem do ziemi. Jego 19 ofiarą był przyszyły as 2./JG 27, Lt. Hans-Arnold Stahlschmidt, który zdołał dociągnąć do ziemi niczyjej, wylądować na brzuchu i dzięki pomocy wojsk naziemnych wrócić do swojej jednostki. Szala zwycięstwa szybko jednak odwróciła się od Brytyjczyków i pozostali Niemcy zestrzelili dwa Kittyhawk pilotowane przez pilotów polskich (Sgt. Dermé i Flg. Off Jandera). Maszyna Sgt. Elliotta została poważnie uszkodzona, a on sam odniósł śmiertelne rany, w wyniku czego zmarł po dwóch tygodniach. Zestrzelenie jeszcze jednego myśliwca Luftwaffe zgłosił Sgt. Carson, ale oprócz Stahlschmidta, Niemcy nie ponieśli żadnych strat. W dwa dni później „Killer“ Caldwell zgłosił uszkodzenie jednego Bf 109F. 22 lutego swoje pierwsze zwycięstwo meldował nowo przybyły 450 Squadron, gdy Sgt. Shaw stracił na południowy wschód od Gazala rozpoznawczy Ju 88 z 1(F)/121. Już następnego dnia doszło do pierwszej walki z niemieckimi myśliwcami, w której Sgt. Young i Sgt. Nursey meldowali o zestrzeleniu dwóch Bf 109; w walce zginął Flg. Off Thompson, a ciężko ranny Sgt. McBride zmarł po kilku godzinach.

W dniu 1 marca dokonano kolejnej reorganizacji Western Desert Air Force, zrzeszając wszystkie jednostki myśliwskie w trzech Wingach. 233 Wing stanowiły jednostki wyposażone zarówno w Toma-



hawk, jak i Kittyhawk — 2nd SAAF, 4th SAAF, 94th i 260 Squadron, a niebawem dołączył do nich również 5th SAAF Squadron latający na P-40C. 239 Wing miał na swoim wyposażeniu jednostki używające wyłącznie Kittyhawków, a były to 3rd RAAF, 112th, 250th i 450 Squadron. Myśliwskie Wingi weszły w skład nowo utworzonej 211th Group, dowodzonej przez Gr Capt. K. B. B. Crossa.

W tym czasie lotnictwo brytyjskie stosowało w północnej Afryce szyk trójkowy, który objawiał wszystkie swoje wady już podczas Bitwy o Anglie. Nie wiele pomagało tutaj wydzielanie dwóch czy nawet trzech pilotów do osłony tyłów formacji, a warto nadmienić, że wyznaczano do tego przede wszystkim nowych i mniej doświadczonych pilotów, którzy atakowani przez zaprawionych w walkach pilotów niemieckich mieli niewielkie szanse na to, aby ująć z życiem. Zmiana szyku nastąpiła po wprowadzeniu do walki pod afrykańskim niebem Spitfire'ów, co miało miejsce dopiero latem 1942 roku.

Duży sukces meldowano wieczorem 8 marca, gdy 12 Kittyhawków z 3rd RAAF i 450 Squadronu, prowadzonych przez Flt. Lt. A. W. „Nicky“ Barra, przechwyciło w okolicy Tobruku grupę 15 bombowców nurkujących, lecących pod silną osłoną myśliwców Regia Aeronautica. W zaciętej walce piloci P-40 zgłosili zestrzelenie siedmiu C200 Saetta oraz dwóch Ju 87, a co ważniejsze, nie poniesiono żadnych strat własnych. Krótko potem tę samą formację nieprzyjaciela, wracającą do bazy, zaatakował 112 Squadron meldujący kolejne dwa zwycięstwa, a uszkodzenie jednego Bf 109F wpisał na swoje konto „Killer“ Caldwell, który w pięć dni później zgłosił prawdopodobne zwycięstwo nad innym Messerschmittem. W tym czasie postanowiono wypróbować Kittyhawk w roli myśliwca bombardującego i 10 marca Caldwell po raz pierwszy podwiesił pod kadłub swojego samolo-

tu bombę o wadze 227 kg i wykonał celny zrzut do tarczy. Przelamał w ten sposób wątpliwość swoich pilotów, co do skuteczności ataków naziemnych z użyciem bomb. Już niebawem większość P-40 zaczęła odbywać loty myśliwsko-bombowe, a do wykonujących je maszyn przylgnęła nieoficjalna nazwa Kittybomber. Także 10 marca do Gas el Arid przybył 260 Squadron przebrojony w Kittyhawk Mk. I. Dowódcą tej jednostki był wówczas Sqn. Ldr. O. V. Hanbury. W lutym wymianę sprzętu na Kittyhawkki rozpoczął również 33 Squadron, ale przed ukończeniem szkolenia zdecydowano się powrócić do Hurricane'ów nowej wersji Mk. IIB i jednostce tej wyznaczono zadania myśliwsko-bombowe.

W tym czasie Afrika Korps parł do przodu, unicestwiając wszelkie próby zorganizowania linii oporu; walki na ziemi były bardzo ciężkie. Jednostkom brytyjskich myśliwców powierzano zadania osłony własnych bombowców, patrolowania linii frontu oraz coraz częściej atakowania celów naziemnych. Te ostatnie ataki opierały się na taktyce wypracowanej przez jednostki Hurricane'ów, polegającej na atakach wzdłuż poruszających się szosami kolumn nieprzyjaciela. Z biegiem czasu niektórzy piloci Curtissów potrafili bezzłobie trafić zamaskowane stanowisko artylerii wroga albo poruszający się na pełnej prędkości czołg. Na razie jednak to właśnie na P-40 spoczął ciężar utrzymania chwiejnej równowagi w powietrzu oraz stawiania czoła pilotom Luftwaffe i Regia Aeronautica.

14 marca 24 australijskie Kittyhawkki osłaniały wyprawę Bostonów i w okolicy Tobruku wdały się w walkę z myśliwcami Osi, w której zgłoszono strącenie jednego Bf 109 na pewno i C.202 prawdopodobnie, ale trafione zostały dwie własne maszyny. Zaraz potem do walki włączyło się 12 maszyn ze 112 Squadronu, który również stracił dwa samoloty.

F/O Jerry Wesenra DFC w kabinie swego *Kittyhawk*.

(N. Franks)



S/L Clive Caldwell DSO, DFC — dowódca 112. dywizjonu — oraz F/L „Hunk” Humphries DFC pod nosem *Kittyhawk*.

(N. Franks)



Powyżej: F/O Neville Duke DFC w kabinie *Kittyhawk*.

(N. Franks)

Poniżej: Australijczyk F/O Jack Bartle ze 112. dywizjonu. Zwraca uwagę godło, typowe dla tej narodowości.

(N. Franks)



„Killer” Caldwell zgłosił zestrzelenie jednego C.202 samodzielnie i drugiego wspólnie z Polakiem Sgt. M. Urbańczykiem. Polacy trafili do 112 Squadronu 10 lutego. Ośmiu pilotów założyło twórcę organizacyjny nazywany początkowo Polish Detachment Unit, a następnie Polish Air Force Detachment, RAF Middle East. Nie byli to jednak piloci myśliwscy z prawdziwego zdarzenia, ale lotnicy, którzy zgłosili swój akces do lotnictwa myśliwskiego, wykonując zadania dostarczania nowych samolotów z zachodniej Afryki na Środkowy Wschód. Nie ulega wątpliwości, że ich zapal oraz wola walki były bardzo duże, ale niestety nie szło to w parze z odpowiednim przeszkoleniem i przygotowaniem ich do służby na froncie. Pod koniec 1941 roku, gdy Alianci ponosili ciężkie straty w walkach powietrznych, 12 polskich pilotów zostało skierowanych do 71 OTU na lotnisku Chartum w Sudanie, a potem do szkoły strzelania powietrznego Firing School w Bilbeis w Egipcie. Po zakończeniu pośpiesznego szkolenia, w którym czterech z nich odpadło i powróciło do poprzednich zadań, zostali przydzieleni do 112 Squadronu, gdzie rozdzielono ich do obu eskadr. Jedynie Sgt. Zdzisław Urbańczyk posiadał doświadczenie jako pilot myśliwski, gdyż we wrześniu 1939 roku latał w szeregach 162. Eskadry Myśliwskiej na samolotach PZL P-7a i zestrzelił jeden Hs 126 oraz wspólnie z innym pilotem strącił Heinkla He 111. Polacy natychmiast wymalowali na statecznikach pionowych swoich *Kittyhawków* polskie szachownice i często wykonywali loty, latając w jednolitej formacji „polskich” trójek. Spowodowane to było znaczną barierą językową, gdyż tylko kilku z nich opanowało angielską mowę w stopniu dostatecznym. W walkach Polacy niestety nie zabłysnęli tak, jak ich koledzy w Anglii. Już 12 lutego z nieznanych przyczyn wraz z maszyną spadł Plt. Off Matusiak, ponosząc śmierć. Kolejnych dwóch padło ofiarą niemieckich myśliwców

w dziewięć dni później, a 14 marca ich los podzielił Sgt. Różański. Zestrzelenie jednego C.202 meldował Plt. Off Dula. Oficjalnie przyznaje się Polakom 3,5 zwycięstwa. Z początkiem kwietnia Polacy zostali wycofani z frontu.

23 kwietnia Sqn. Ldr. C. R. „Killer“ Caldwell ze 112 Squadronu zgłosił zestrzelenie nad Bir Hacheim jednego Bf 109F jako swoje ostatnie zwycięstwo w Afryce. Jego konto wzrosło do 19 zwycięstw solowych i trzech grupowych. 13 maja przekazał dywizjon Sqn. Ldr. B. Drake’owi i wrócił do Australii, a w roku 1943, walcząc nad południowym Pacyfikiem, na *Spitfire’ach* odniósł jeszcze osiem zwycięstw. Drake był weteranem walk we Francji i Bitwy o Anglię mającym na koncie trzy zwycięstwa, a dowodząc 112 Squadronem, do końca 1942 roku zgłosił kolejnych 14 zestrzeleni. Tymczasem przed południem 25 kwietnia piloci 233 Wingu stoczyli kolejną wielką bitwę nad Tobrukiem. Ataku na port dokonało 12 *Stukasów* osłanianych przez chmurę myśliwców niemieckich i włoskich. Do odparcia nalotu poderwały się 33 P-40 z 260th, 2nd SAAF i 4th SAAF Squadron. Prowadzący *Kittyhawk* Sqn. Ldr. Hanbury przedarł się do bombowców i zgłosił zestrzelenie jednego z nich. Zaraz potem został zaatakowany przez wyjątkowo natarczywy *Folgore*, z którym uwikłał się w walkę kołową. Również z tej walki wyszedł zwycięsko i włoski myśliwiec roztrzaskał się o ziemię objęty płomieniami. Chwilę później przejął walkę z Bf 109F, jednak tym razem był zmuszony lądować przymusowo na postrzelanej maszynie. Drugiego Ju 87 zgłosił Plt. Off Miller, ale sam także musiał lądować przymusowo. Plt. Off Hindle i Sgt. Carlisle zestrzelili dwa Bf 109F z JG 27, ale nie odnalazł się Sgt. Wareham, a dwaj inni piloci wrócili na uszkodzonych samolotach. O ile *Kittyhawk* poradziły sobie w miarę dobrze, to starsze *Tomahawk* boleśnie odczuły przewagę Messerschmittów. Zestrzelone zostały cztery P-40C, a dwa inne odniosły uszkodzenia. Zgłoszono dwa prawdopodobne zwycięstwa za

### *Kittyhawk* FZ◎O z 94. dywizjonu.

(N. Franks)



cenę dwóch poległych i jednego rannego pilota. Ogółem stracono osiem P-40, a dwa odesłano do warsztatów naprawczych.

W maju, gdy zarysowała się dominacja brytyjskiej marynarki wojennej na Morzu Śródziemnym, lotnictwo transportowe Osi coraz częściej musiało wykonywać zadania zaopatrywania w materiały wojenne własnych wojsk. Utworzono most powietrzny między Kretą a Derna, gdzie lądowały trzysilnikowe transportowce Ju 52, co szybko zostało wykryte przez oddziały brytyjskich komandosów. Postanowiono przechwycić następną grupę Junkersów zmierzającą do Derna. Zadanie to powierzono sześciu *Beaufighters* i dziesięciu *Kittyhawkom* z 250 Squadronu, które wyposażono w dodatkowe zbiorniki paliwa. Brytyjczycy prowadzeni przez Wg Cdr Mayersa zostali 12 maja idealnie naprowadzeni na nieprzyjaciela przez kontrolera z ziemi, natrafiając na formację 13 Ju 52 osłanianą przez samotnego Bf 110 z ZG 26. Anglicy doliczyli się 16 transportowców oraz trzech Messerschmittów i w półgodzinnej walce

zgłosili zniszczenie 15 Junkersów i dwóch myśliwców. Prowadzący *Kittyhawk* Flg. Off J. L. Waddy okazał się „królem“ tego polowania, zgłaszając zestrzelenie czterech samolotów, w tym obu Bf 110. Straty własne wyniosły tylko jednego *Beaufightera* trafionego przez strzelca pokładowego jednego z transportowców. Między 7 lutego a 25 maja Luftwaffe straciła w Afryce z wszystkich przyczyn 89 samolotów, a Regia Aeronautica kolejnych 60, za to straty brytyjskie wyniosły prawie 300 maszyn.

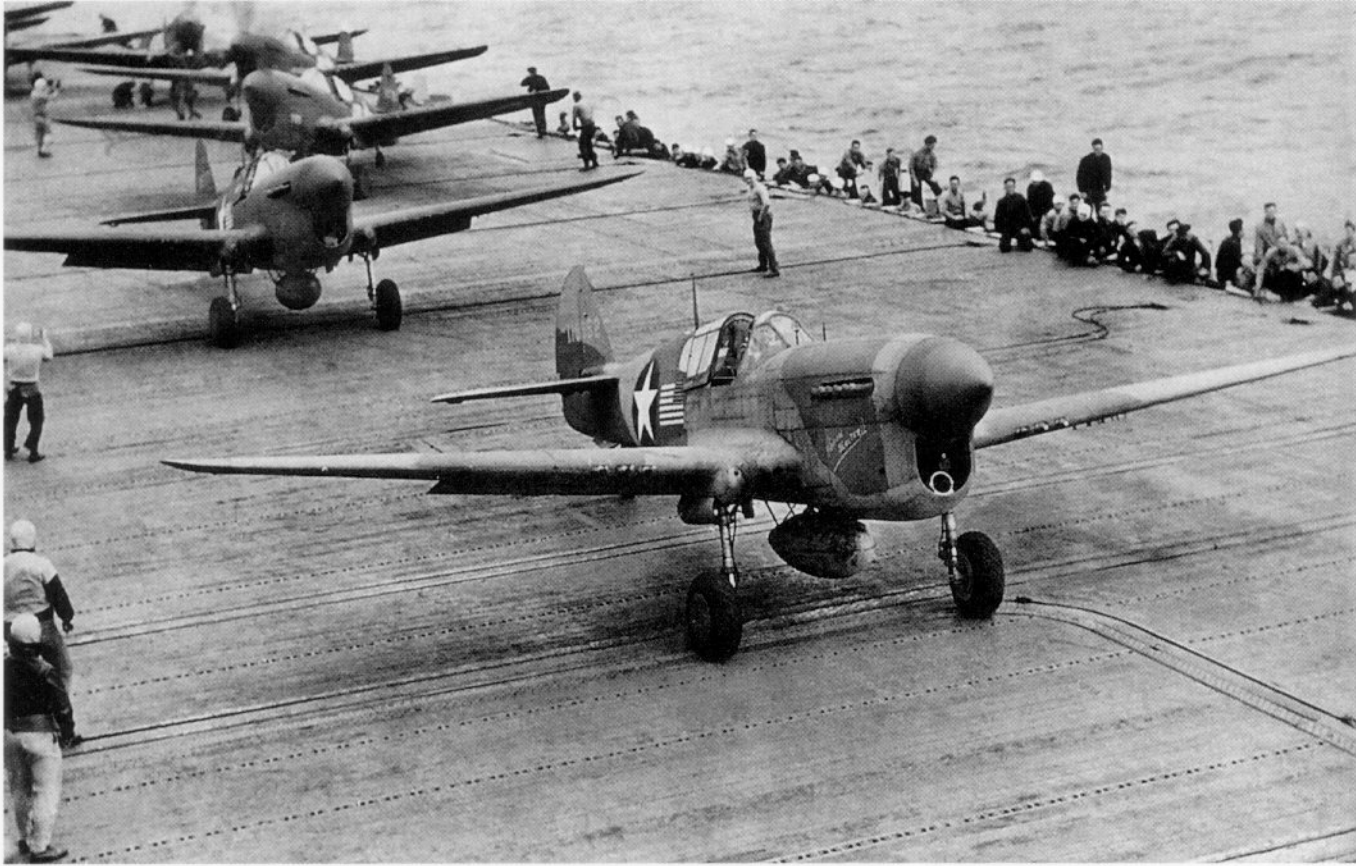
Pod koniec miesiąca Afrika Korps rozpoczął wielką ofensywę na całym froncie między Gazalą a Bir Hacheim, szybko posuwając się do przodu. Gdy Niemcy doszli do punktu oznaczonego przez Brytyjczyków jako „Knightsbrigde“, rozegrała się wielka bitwa pancerna zakończona po kilku dniach klęską Aliantów. 28 maja zdecydowano rzucić wszystkie siły RAF do wsparcia własnych oddziałów, przzerwania linii zaopatrzeniowych przeciwnika i powstrzymania jego pochodu. W praktyce oznaczało to rozproszenie jednostek alianckich i narażenie ich na wysokie stra-

*Kittyhawk* z 260. dywizjonu startują do akcji. Widoczny jest zbiornik dodatkowy pod pierwszą maszyną. Północna Afryka, 1942 rok.

(N. Franks)







P-40F z 325th FG startują z pokładu lotniskowca *Ranger* u wybrzeży Północnej Afryki, 19 stycznia 1943 roku. Wszystkie samoloty mają namalowane amerykańskie flagi na bokach kadłuba.

(USAF)

ty w walkach z myśliwcami Osi. Jednakże sytuacja na ziemi była już krytyczna. Wielu pilotów wykonywało trzy lub cztery loty dziennie, w których oprócz agresywnych myśliwców zagrażała im również silna artyleria przeciwlotnicza. W ciągu ostatnich trzech dni maja WDAF straciła 39 myśliwców i myśliwców bombardujących, a wiele innych odniosło poważne uszkodzenia. Gdy 2 czerwca oddziały włoskie zaatakowały wojska Wolnych Francuzów pod Bir Hacheim, silne wsparcie z powietrza zapewniły im Ju 87. W obronie wojsk naziemnych 5th SAAF Squadron stoczył jedną ze swoich największych bitew w historii. Krótko po południu 3 czerwca dziesięć *Tomahawków* przechwyciło grupę bombowców nurkujących w osłonie myśliwskiej i w ciągu 15 minut zgłosiło zestrzelenie dziesięciu z nich. Capt. L. C. Botha meldował o trzech zwycięstwach, a czwarte zgłosił wspólnie z Wg Cdr Beresfordem, który dopiero co stracił samolot Ju 87. Zwycięstwo miało jednak gorzki smak. Botha z trudem wrócił na lotnisko startu, gdzie lądował na brzuchu (wkrótce został odznaczony DFC). Zginął Capt. Pare, który krótko przedtem zgłosił przez radio strącenie Bf 109, a trzech innych pilotów zostało rannych. Ogółem 5th SAAF Squadron stracił pięć *Tomahawków*, a jeden został poważnie uszkodzony. Co ciekawe, wszystkie te samoloty padły ofiarą tylko jednego pilota Luftwaffe. Był nim najlepszy strzelec JG 27 — Oblt. H.-J. Marseille. Następnego dnia *Tomahawki* (4th i 5th SAAF Squadron) ponownie pojawiły się nad Bir Hacheim, rozbijając kolejną wyprawę Luftwaffe. Dowódca „piątki“, Major Frost, zgłosił zestrzelenie trzech Ju 87, a pozosta-

li piloci jeszcze trzech (w walce tej zginął dowódca I/StG 3, Hptm H. Eppen), a Capt. L. C. Botha w drodze powrotnej upolował pojedynczy CR42. Jednak i tym razem myśliwce osłony mocno przetrzebiły szyki P-40, strącając pięć z nich i powodując śmierć czterech pilotów. Po obronie Bir Hacheim przez *Tomahawki* Francuzi z wielkim szacunkiem odnosili się do RAF, z wrodzonym entuzjazmem wyrażając przez radiostację swoją wdzięczność.

Zadania myśliwsko-bombowe wykonywane przez *Kittyhawk*ki mimo ogromnego poświęcenia nie mogły, niestety, wpłynąć na sytuację na ziemi. Piloci P-40 wracali na lotniska tylko po paliwo i amunicję, po czym ponownie startowali do walki, atakując kolumny oddziałów Afrika Korps, a niejednokrotnie także pojedyncze pojazdy przeciwnika. Tylko 6 czerwca *Kittyhawk*ki zgłosiły zniszczenie 70 pojazdów wroga, a ponadto piloci 112 Squadronu meldowali strącenie trzech Bf 109 bez strat własnych. 11 dni później 239 Wing dowodzony przez Wg Cdr Mayera zaatakował niemieckie lotnisko Gazala, gdzie uszkodzono 12 Bf 109 i dwa samoloty łącznikowe Fi 156. Nie poniesiono żadnych strat, a zaskoczona atakiem obrona przeciwlotnicza dopiero w trakcie nalotu otworzyła chaotyczny i niecelny ogień. 26 czerwca stracono kolejnego asa *Kittyhawków*, tym razem ślepy los wskazał na dowodzącego obecnie 3rd RAAF Squadron Australijczyka, Sqn. Ldr. A. W. „Nicky” Barra, odnanzonego DFC & Bar, który dwa dni wcześniej zgłosił swoje 12 zwycięstwo, strącając w okolicy Maddaleny włoski myśliwiec *Freccia*. Podczas osłony wyprawy *Bostonów* silnik jego *Kitty-*

*kawka* zaczął szwankować, a niemal w tym samym momencie został on zaatakowany przez dwa Bf 109F i musiał wyskoczyć na spadochronie na wysokości 1200 metrów. Z ciężkimi poparzeniami trafił do niewoli, gdzie mimo kilku prób ucieczki przesiedział do końca wojny.

Pomimo bolesnych strat ponoszonych w walkach z myśliwcami Luftwaffe Curtissy P-40 były bardzo lubianymi przez pilotów maszynami. Skoncentrowane blisko siebie dwie skrzydłowe „baterie” półcalowych karabinów maszynowych wystrzeliwały prawdziwą lawinę ognia, zdolną zniszczyć każdy samolot przeciwnika. Ataki na cele naziemne również okazały się bardzo owocne, a dobre właściwości lotne w nurkowaniu oraz podczas operacji na niskim pułapie wykazały ich przydatność jako samolotów wsparcia i pola walki. Pierwszą oficjalną akcją z użyciem bomb wykonały 16 maja *Kittyhawk*ki ze 112 Squadronu, gdy sześciu pilotów prowadzonych przez Flt. Lt. J. P. Bartle'a zaatakowało cele w rejonie Tmimi. Do końca maja WDAF posiadał już trzy jednostki myśliwsko-bombowych *Kittyhawków*. Niebagatelne znaczenie miała również duża prędkość wznoszenia przydatna w przypadku ataku myśliwców przeciwnika. Szczególne uznanie należało się pilotom 233 Wingu, którzy na swoich *Tomahawkach* i *Kittyhawkach* osłaniali wyprawy bombowe brytyjskiego lotnictwa. W ciągu pierwszych 23 dni niemieckiej ofensywy eskortowane przez nich bombowce nie straciły ani jednego samolotu w wyniku działań nieprzyjacielskiego lotnictwa. Na ogół mała grupa bombowców była osłaniana przez trzy albo nawet cztery dywizjony Curtissów, które w przypadku ataku wroga natychmiast wiązały go walką i odciagały od swoich podopiecznych. Niemcy atakowali małymi grupami i na atakowanie bombowców nie mieli odpowiedniej liczby samolotów, a poza tym wydaje się, że wyko-

rzysującą przewagę swoich Bf 109F, wojen- szybkimi atakami uszczuplać stan alianckich myśliwców niż ryzykować starcie z ciasną formacją bombowców. Po błyskawicznym ataku na eskortę Niemcy natychmiast odlatywali, aby po chwili ruszyć do ponownego ataku, a pozbawione swobody manewru Curtissy rzadko miały okazję do nawiązania równorzędnej walki. Stąd też wysokie straty myśliwców, które jednak dobrze strzegły siły uderzeniowej RAF.

1 lipca Afrika Korps wykonał pierwszy atak na umocnione pozycje brytyjskie w El Alamein, który szybko został odparty przez obrońców. Tego samego dnia po drugiej stronie Atlantyku na pokład amerykańskiego lotniskowca USS *Ranger* załadowano całą 57th FG, którą dowodził Lt. Col Frank Mears. Jednostka ta składała się z trzech dywizjonów myśliwskich wyposażonych w samoloty P-40F *Warhawk* i jej punktem docelowym był Egipt.

Front ustabilizował się na linii od El Alamein do depresji Quattara. W tym czasie głównym zadaniem 233 Wingu była osłona *Bostonów*, natomiast 239 Wing wykonywał zadania myśliwsko-bombowe. Kiedy do akcji wprowadzono samoloty bombowe Bristol *Baltimore*, osłonę ich akcji powierzono Curtissom z 239 Wingu. Codziennie były teraz pojawiające się nad linią frontu formacje *Bostonów* i *Baltimore'ów* szczelnie oblepione przez *Tomahawki* i *Kittyhawki*, które atakowały linie zaopatrzenia Osi, składy materiałów wojennych oraz miejsca koncentracji wojsk. W składzie 233 Wingu pojawiła się nowa jednostka *Kittyhawków* — 4th SAAF Squadron. Walki w powietrzu były bardzo zacięte. Na przykład 8 lipca 31 *Kittybomberów* z 112th, 250th i 3rd RAAF Squadron zamierzało zaatakować niemieckie lotnisko w Martuba, ale w drodze do celu napotkało formację Ju 87 osłanianą przez Bf 109F. Alianci zaatakowali z wielkim impetem, meldując zestrzelenie trzech myśliwców (Wg Cdr Mayers, Sqn. Ldr. Duke, Plt. Off Whitside) i dwóch bombowców (Sqn. Ldr. Judd i Flt. Lt. Marshall), bez strat własnych.

Pod koniec lipca do Palestyny przybyła amerykańska 57 FG, która już 5 sierpnia znalazła się na li-

nii frontu. Na razie przybyli tylko dwa dywizjony, które przydzielono po jednym do obu Wingów latających na Curtissach w celu nabrania praktyki i aklimatyzacji w warunkach bojowych. Na chrzest bojowy nie trzeba było długo czekać. Rankiem 14 sierpnia wystartowały 22 *Kittyhawki* z 233 Wingu do osłony wyprawy 12 bombowców lecących nad lotnisko El Daba, a w chwilę później wzniosło się 18 kolejnych P-40 do osłony wyprawy bombowej mającej za cel dworzec kolejowy w Fuka. W skład tej drugiej grupy wchodziło sześć amerykańskich *Warhawków*. Doszło do walki z Bf 109F, w której 260 Squadron stracił trzy swoje samoloty, ale wszyscy piloci (w tym Sqn. Ldr. Devenish) wrócili później do jednostki. Pilot amerykański Lt. O'Neill został nagle sam wśród pięciu Niemców, ale nie wystraszył się przewagi przeciwnika i brawurowo zaatakował. Po strąceniu dwóch Bf 109 sam został trafiony i ranny musiał skakać nad morzem. Szybko jednak go wyratowano i umieszczono w szpitalu. Lista zwycięstw USAAF w północnej Afryce została otwarta.

Po okresie względnego spokoju Rommel ponownie zaatakował front pod El Alamein 31 sierpnia. Dało to początek ciężkim walkom na ziemi i w powietrzu, gdyż nacierającym oddziałom Afrika Korps towarzyszyły silne grupy Ju 87. WDAF rzuciła do walki wszystkie posiadane samoloty, aby powstrzymać kolumny wroga. Pojawiły się oczywiście Messerschmitty, które pierwszego dnia walk strąciły osiem brytyjskich myśliwców. Następnego dnia stracono 20 myśliwców (w tym dziewięć P-40), a wiele innych odniosło poważne uszkodzenia. Jako ciekawostkę można podać fakt, że bez wątpienia 12 alianckich samolotów padło ofiarą tylko jednego z niemieckich pilotów, Oblt. H-J Marseille'a (zgłosił 17 zwycięstw). *Kittyhawki* z 233 Wingu również odniosły sukces, gdy po południu poderwały się na alarm 112th, 250th, 450th i 3rd RAAF Squadron,

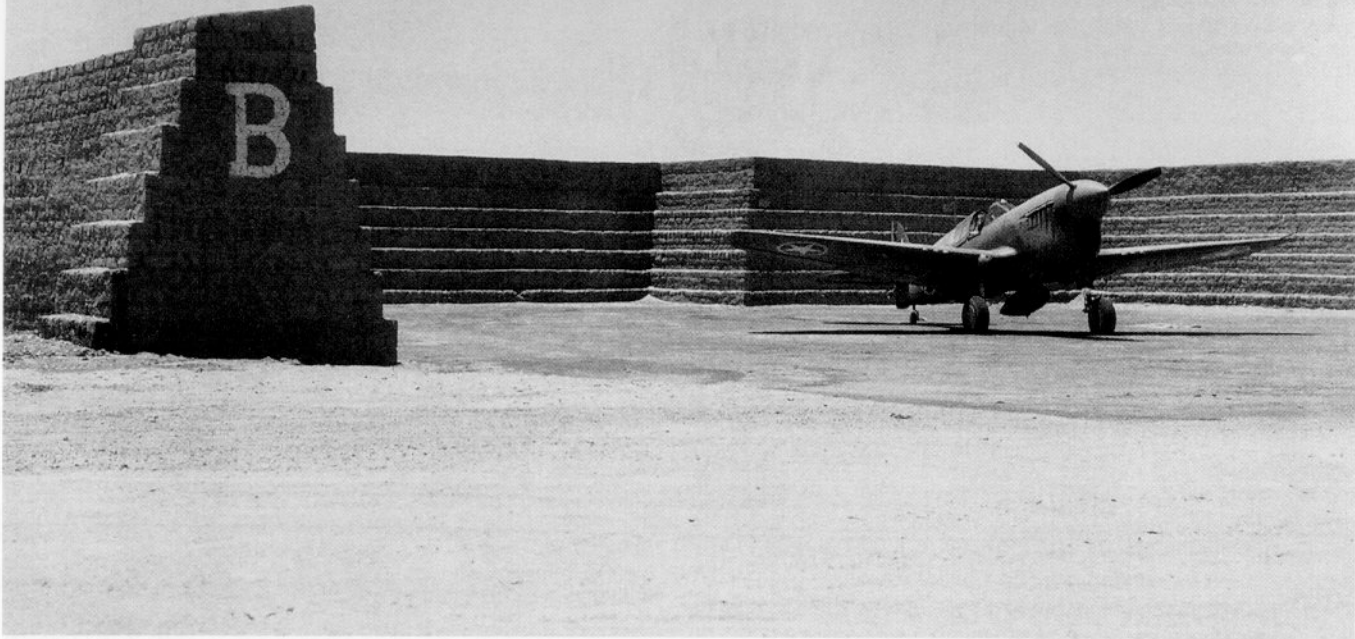
które skierowano na wschód od El Alamein. Lecąc na wysokości 4000 metrów, udało im się uniknąć kręcących się w pobliżu Messerschmittów i niebawem piloci Curtissów napotkali formację 50 bombowców nurkujących, osłanianych przez 35 Bf 109. Brytyjskie myśliwce uwikłały się w szereg pojedynków toczonych przez grupki liczące po dwa lub cztery samoloty, a 112 Squadron zaatakował *Stukasy*. W krótkiej walce część bombowców pozbyła się swoich bomb przed celem; Sqn. Ldr. B. Drake zgłosił zestrzelenie dwóch Junkersów, a Capt. E. C. Saville i Plt. Off Philipps po jednym, natomiast Plt. Off Livingstone'owi zaliczono uszkodzenie jednego *Stukasa*. Australijczycy, którzy uwikłali się w walkę z Messerschmittami, meldowali dwa pewne (Sqn. Ldr. R. H. M. Gibbes i Sgt. Stewart) i trzy prawdopodobne zwycięstwa, a dwa inne myśliwce Luftwaffe uznano za uszkodzone. Jedyną stratą *Kittyhawków* była postrzelana maszyna Sgt. Wooda. Ciężką stratę poniósł 4th SAAF Squadron, gdy w kraksie przy starcie zginął jego dowódca, Major Smith — wkrótce jego miejsce zajął Capt. du Toit. Poważne straty myśliwców pozwoliły bombowcom we względnym spokoju wykonywać swoje zadania, bowiem tego dnia ani jeden z nich nie został zestrzelony przez myśliwce Luftwaffe. 2 września stracono już tylko dziesięć myśliwców. W kolejnym dniu ciężkich walk *Kittyhawki* wykonały 156 lotów bojowych, *Tomahawki* 21, a amerykańska 57th FG (64th, 65th i 66th FS) wystawiła do walki 60 samolotów. Stracono pięć P-40, a kolejne trzy odniosły uszkodzenia. W dniu 5 września Rommel musiał wycofać się na pozycje wyjściowe, głównie w wyniku zniszczenia wielu jego pojazdów przez brytyjskie lotnictwo.

Stabilizacja frontu nie oznaczała odpoczynku dla myśliwców RAF. Codziennie wzbijały się w powietrze Curtissy P-40 do osłony bombowców oraz atakowania celów naziemnych i codziennie dochodziło

**P-40F z 325th FG przygotowuje się do startu z lotniska w Północnej Afryce — początek 1943 roku.**

(USAF)





do zaciętych walk z lotnictwem Osi. Jedną z większych akcji była operacja przeprowadzona 9 października, która przeszła do historii RAF jako „Daba Prang”. Gdy rozpoznanie lotnicze doniosło, że na wysuniętych lotniskach w El Daba i Fuka stoi wiele samolotów Osi, które ugrzęzły w błocie po ostatnich ulewach, lotnictwo WDAF ruszyło do ataku. Wysłało siedem grup bombowców oraz liczne myśliwce bombardujące, które napotkały zaskakująco silny opór ze strony myśliwców przeciwnika. Piloci alianccy zgłosili zniszczenie na ziemi 50 samolotów wroga oraz zestrzelenie w walkach powietrznych kolejnych dziesięciu, przy stracie 15 myśliwców i jednego bombowca. Wśród zwycięzców był tego dnia pilot amerykański Lt. Mount.

Wieczorem 23 października brytyjska 8. Armia rozpoczęła operację „Lightfoot”, co zaowocowało Bitwą o El Alamein. Przez pierwsze dwa dni walk nad polem bitwy całkowicie panowało lotnictwo alianckie, a nieprzyjaciel nie pojawiał się niemal wcale. W porównaniu z aktywnością lotniczą Aliantów opór Osi był zdumiewająco słaby. *Kittybombery* wisiły nad pozycjami przeciwnika niemal bez przerwy, dezorganizując jego zaopatrzenie i linie komunikacyjne oraz skutecznie wspierając działania wojsk naziemnych. 28 października Generał Montgomery zmienił swoje pierwotne zamierzenia i zamiast uderzyć na północne skrzydło, skierował główne siły na środek frontu obsadzonego przez oddziały włoskie. Przez cały czas RAF panował nad polem walki pomimo kolejnych jednostek myśliwskich Luftwaffe, jakie przybyły do Afryki. W listopadzie w Kairze znalazła się kolejna jednostka amerykańska wyposażona w myśliwce P-40F *Warhawk* — 79th FG. Pierwsza część pilotów odbywała staż w 57th FG, która w październiku meldowała 27 pewnych i sześć prawdopodobnych zwycięstw, przy stracie dwóch własnych pilotów i 15 uszkodzonych maszyn. Dopiero

na początku listopada zaobserwowano większą aktywność niemieckiego lotnictwa i już pierwszego dnia tego miesiąca we wspólnej akcji *Kittyhawków* ze 112 Squadronu i amerykańskiego 66th FS zgłoszono strącenie siedmiu Ju 87 na pewno i siedmiu prawdopodobnie, przy stracie dwóch uszkodzonych maszyn. Sgt. De Bourke strącił dwa *Stukas* na pewno i jednego prawdopodobnie, ale w chwilę później sam został ranny od ognia niemieckich myśliwców. Lądowanie w przygodnym terenie nie ominęło również Wt Off Agnewa, który wcześniej zestrzelił jeden samolot Ju 87, a dwa inne zgłosił jako prawdopodobnie zniszczone. Zacięte walki w powietrzu stały się teraz codziennością. 4 listopada Rommel, mimo rozkazu Hitlera obrony pozycji do ostatniego żołnierza, rozpoczął odwrót w kierunku Fuka. Nad kolumnami cofających się wojsk buszowały alianckie bombowce i myśliwce bombardujące atakujące z niskiego pułapu szosy, zrzucając bomby i ostrzeliwując z broni pokładowej każdy napotkany cel. Drogę odwrotu Afrika Korps znaczyły słupy dymu zniszczonych ciężarówek, wozów bojowych, czołgów i innych pojazdów. Myśliwce Osi, które w ostatnim czasie poniosły znaczne straty, nie mogły powstrzymać pasma sukcesów *Kittybomberów*, chociażby ze względu na coraz skromniejsze zapasy paliwa. Sytuację paliwową Luftwaffe miały uratować dostawy drogą powietrzną z Krety i Sycylii, ale i tutaj alianckie lotnictwo myśliwskie stanęło na wysokości zadania, skutecznie blokując większe transporty. Między innymi, 7 listopada grupa 12 *Kittyhawków* z 250 Squadronu atakowała cele na przybrzeżnej drodze między Sollum a Sidi Barrani, gdy nagle od strony morza nadleciały tuż nad wodą cztery Ju 52/3m należące do III/KGzBV1. Wiozły one paliwo z Krety na węzeł lotnisk w okolicy Fuka. Anglicy zaatakowali z wielką brawurą i szybko trzy transportowce spadły na ziemię w płomieniach, a czwarty lądował przymusowo. Dwa

zwycięstwa zgłosił Sgt. Nitz, a po jednym Plt. Off Troke i F/Sgt. Chap. W chwilę później nadleciała grupa Ju 87 osłaniana przez włoskie C.202 *Folgore* z 18° Gruppo CT, z którą piloci *Kittyhawków* stoczyli bardzo gwałtowną walkę. Ponownie celnym okiem popisał się Troke, który meldował o strąceniu jednego Bf 109, a uszkodzenie innego zgłosił F/Sgt. O'Brien. Ponadto Plt. Off Russel oświadczył, że uszkodził myśliwiec włoski C.202. Tym razem jednak nie obeszło się bez strat — zginął zwycięzca w starciu z transportowcami Chap oraz Flg. Off Calver. Poprzedniego dnia zginął dowódca nowej 79th FG, Lt. Col McGoldrick, który atakując cele naziemne, został trafiony przez Flak i musiał lądować przymusowo. Nieszczęśliwie na miejsce lądowania wybrał pole minowe i jego maszyna eksplodowała, rozrywając go na kawałki.

8 listopada Alianci rozpoczęli operację „Torch”, lądując we francuskiej Afryce Północnej, otwierając tym samym drugi front. Oddziały francuskie początkowo stawiały opór, który jednak po kilku dniach został złamany. Wojska niemieckie i włoskie musiały teraz walczyć na dwóch frontach przeciw rosnącej potęgze armii angielskiej i amerykańskiej. W Egipcie lotnictwo WDAF nadal toczyło ciężkie walki, wspierając sunącą do przodu 8. Armię. 11 listopada wojska alianckie dotarły do przełęczy Halfaya, a dla pilotów *Kittyhawków* dzień ten zapisał się złotymi zgłoskami. Podczas rozpoznawczego wypadu w okolicie Gambut 11 *Kittyhawków* z 2 SAAF Squadron, dowodzonych przez Capt. Wildsmitha, napotkało 15 Ju 87 osłanianych przez sześć Bf 109G z I/JG 77. Piloci południowoafrykańscy ruszyli do ataku i pomimo straty Lt. Allen-White'a i Lt. Therona zgłosili zestrzelenie ośmiu Junkersów na pewno i czterech prawdopodobnie! Zaraz potem nadleciała 57th FG, ale dostrzegła nad Gambut tylko trzy Ju 87, które szybko zestrzelono, tracąc jednego *Warhawk*. Po stronie niemieckiej

w wyniku tej walki do niewoli dostają się dowódcą I/StG 3, Oblt. M. Mossdorf. Jeszcze przed południem 233 Wing i 112 Squadron stoczyły szereg zaciętych walk z Luftwaffe, meldując zestrzelenie sześciu Ju 52/3m, pięciu Bf 109G oraz po jednym Ju 88 i Fi 156C. Straty własne również były poważne i wyniosły cztery *Kittyhawk* zniszczone i trzy poważnie uszkodzone. Dowódca 4 SAAF Squadron, Major du Toit, musiał lądować przymusowo na ziemi nieczyjej i wrócił do jednostki na piechotę. Ogółem tego dnia jednostki P-40 meldowały 24 zestrzelenia, przy stracie siedmiu własnych samolotów.

17 listopada Alianci zbliżyli się do Benghazi, skąd Niemcy rozpoczęli pośpieszną ewakuację swego personelu. Na niebie niepodzielnie panowało lotnictwo alianckie i myśliwce RAF oraz USAAF skutecznie utrudniały zadanie samolotom transportowym. 250 Squadron dopadł krążące nad lotniskiem Benina He 111 i Ju 52/3m. W krótkiej walce zestrzelono sześć Heinkli oraz jednego Junkersa, a na ziemi zniszczono dwa kolejne He 111 i dwa włoskie SM81, z których trzy zaliczono Flt. Lt. Hancockowi (uprzednio zestrzelił on jednego Heinkla w powietrzu). Po południu australijski 3 Squadron zgłosił zestrzelenie dwóch Bf 109G przy stracie Plt. Off Upwarda i Sgt. Pollocka, a 450 Squadron stracił jedną maszynę. Następnego dnia kontynuowano pogrom transportowców. Jako pierwszy nad lotnisko Magrun nadleciał 3 RAAF Squadron, niszcząc na ziemi dwa He 111 oraz strącając startujący samolot Ju 52/3m. Około południa 233 Wing dopadł na południe od Benghazi grupę 20 Ju 52/3m, które zaatakowały 2 i 4 SAAF Squadron, meldując strącenie ośmiu z nich, przy stracie jednej maszyny. W tym czasie 260 Squadron zaatakował lotnisko Berca, gdzie zauważono sześć lub siedem samolotów oraz lotnisko Magrun, gdzie odkryto około 40 maszyn Osi. Podczas ataku dwa Ju 52/3m usiłowały wystartować, ale zostały szybko zestrzelone. Zaraz potem do ataku przystąpił 250 Squadron, ostrzeliwując kolejne sześć samolotów Osi, a serię ataków zakończyli Australijczycy. Łącznie w ciągu tego dnia na lotniskach Osi zostało zniszczonych dziesięć samolotów transportowych. Następnego dnia piloci 112 Squadronu stoczyli twardą walkę z niemieckimi dwusilnikowymi myśliwcami, w której Sq. Ldr. Drake zgłosił strącenie jednego Bf 110 na pewno i uszkodzenie drugiego, a Plt. Off Wright meldował bardzo osobliwe zwycięstwo odniesione nad Me 210. W tym czasie 112 Squadron został odłączony od 239 Wingu i przydzielony jako czwarty dywizjon do amerykańskiej 57th FG, która począwszy od 20 listopada zaczęła operować jako samodzielna jednostka WDAF. Tego samego dnia wojska 8. Armii zajęły Benghazi, a w siedem dni później dotarły do Agheila. Między 5 a 25 listopada Brytyjczycy stracili 45 samolotów, a Amerykanie sześć. Straty lotnictwa Osi były duże — Luftwaffe straciła 123 samoloty, z których jednak 78 zniszczyły wycofujące się oddziały niemieckie, a Regia Aeronautica „pozbyła się” około 25 maszyn. Do 13 grudnia RAF stracił kolejne osiem samolotów, USAAF 11, Luftwaffe 15, a Regia Aeronautica co najmniej cztery. Amerykańska 57th FG meldowała w listopadzie 17 pewnych i jedno prawdopodobne zwycięstwo, przy stracie sześciu P-40F.

Na początku grudnia 5 SAAF Squadron, który w dalszym ciągu używał P-40C *Tomahawk*, rozpo-

**Australijczyk**

— Squadron Leader J. L. Waddy z 80. dywizjonu wychodzi z kabiny *Kittyhawk* IV (P-40N-20-CU, ex 43-23542). Służąc w Północnej Afryce Waddy uzyskał 15,5 zwycięstwa.

(AWM)



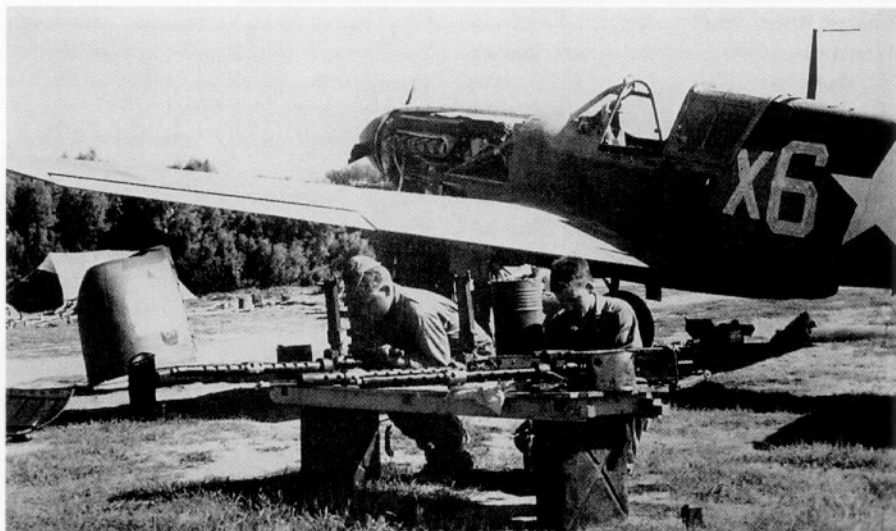
czął przezbrajanie w *Kittyhawk*. Utworzono nowy 7 SAAF Wing, w którego skład wchodziły wszystkie jednostki południowoafrykańskie (1, 2, 4 i 5 SAAF Squadron — ten pierwszy niebawem został przebrojony w *Spitfire*'y). Nowy Wing powstał na bazie 233 Wingu, który obecnie rozwiązano, a brytyjski 260 Squadron przeniesiono do 239 Wingu.

Nad linią frontu podstawowym zadaniem *Kittyhawków* i *Warhawków* były teraz ataki myśliwskobombowe na cele naziemne, w tym także lotniska

nieprzyjaciela. Wobec nikłego oporu lotnictwa przeciwnika straty w tych lotach były głównie zasługą Flaku. Walki w powietrzu również były szczęśliwe dla pilotów P-40. 21 grudnia sześć *Kittyhawków* z 3 RAAF Squadron zaatakowało lotnisko Hun, gdzie dostrzeżono dziewięć stojących samolotów i dwa szybowce Luftwaffe. Pomimo piekielnego ognia artylerii przeciwlotniczej Australijczycy zgłosili zapalenie siedmiu maszyn przeciwnika, jednak Flak ściągnął na ziemię *Kittyhawk* Plt. Off Bayly'ego i Sgt.

**P-40F z 86th FS, 79th FG podczas przeglądu uzbrojenia pokładowego. Na pierwszym planie wymontowane ze skrzydła kaemy M2 kalibru 12,7 mm.**

(USAF)





Para P-40 z 66th FS, 57th FG „X-Squadron“ z fin-flashami RAF-u i cyframi numeru taktycznego, rozdzielonymi znakiem państwowym, co w połączeniu z brytyjskim kamuflażem pustynnym upodabniało je do samolotów brytyjskich.

(USAF)

Bee. Widząc to, Sqn. Ldr. R. H. M. Gibbes wylądował w pobliżu Bayly'ego, który wcisnął się do jego kabiny i usiadł mu na kolanach, po czym obaj piloci wrócili szczęśliwie do bazy. W trzy dni później lotnisko Hun zostało zaatakowane przez 250 Squadron i tym razem Flak strącił maszynę Sgt. Pelethorpe'a. Pamiętając wyczyn Gibbesa, obok zropaczonego pilota wylądował Flt. Lt. Clarke i w ten sam sposób uratował koleżkę. Jednakże tym razem nie obszło się bez kłopotów, gdyż tuż po starcie maszyna Clarke'a została trafiona przez Flak, ale mimo to okaleczony *Kittyhawk* dowieźł obu pilotów do bazy i dopiero tam odmówił posłuszeństwa. Lądowanie na brzuchu odbyło się szczęśliwie i żaden z pilotów nie odniósł obrażeń. Rok 1942 zakończył się wielkim sukcesem *Kittyhawków*. 30 grudnia ośmiu pilotów 450 Squadronu, patrolujących linię frontu, zostało zaatakowanych nad Bir el Zidan przez cztery Messerschmitty Bf 109G, ale obszło się bez strat, a ponadto Plt. Off Winn zgłosił nawet uszkodzenie jednego z napastników. Krótko po południu osiem kolejnych P-40, tym razem z 260 Squadronu, dopadło w tym samym rejonie sześć Messerschmittów, z których kilka atakowało brytyjską piechotę. Nie bacząc na silny ogień własnej artylerii przeciwlotniczej, cztery *Kittyhawk* zaatakowały Niemców. Jako pierwszy do przeciwnika dotarł Flt. Lt. Edwards, który otworzył ogień z odległości 100 metrów do jednego Bf 109G, który natychmiast „machnął” wywrót i runął w dół. Rzucił się na drugiego przeciwnika, ale po kilku strzałach jego karabiny zacięły się. Po dwóch atakach roztrzaskał się o ziemię Bf 109G ostrzelany przez Flg. Off Thornhill, a przeciwnik Plt. Off Shepparda trafiony krótką serią eksplodował w powietrzu. Morderczy ogień Flg. Off Fallowa rozerwał Bf 109G na cztery części, a następnego Messerschmitta posłał do ziemi Plt. Off England. Pięć zwycięstw bez strat własnych! Tego samego dnia rano Sgt. Roediger z 3 RAAF Squadron przechwycił na wysokości 8000 metrów samotnego Heinkla He 111, ale niestety miał awarię refleksyjnej-

go celownika i po powrocie do bazy zgłosił tylko uszkodzenie przeciwnika. Nie był to jednak koniec wrażeń dla Australijczyków — po południu siedmiu pilotów zaatakowało grupę 15 myśliwców niemieckich i w krótkiej walce Flt. Watt, Flt. Lt. Boardman i Sgt. Righetti zgłosili zestrzelenie trzech Bf 109G. Ponadto Watt meldował o prawdopodobnym strąceniu kolejnego przeciwnika. Ogółem tego dnia piloci *Kittyhawków* zgłosili osiem pewnych zwycięstw, bez strat własnych.

Na froncie północnym utworzonym po lądowaniu Aliantów we francuskiej Afryce Północnej P-40 również pojawiły się szybko. Już trzeciego dnia operacji z pokładu lotniskowca USS *Chenango* podrywało się 77 *Warhawków* z 33rd FG, które przeleciały do bazy Camp Cazes, a w trzy dni później do Port Lyautey przybyły kolejnych 35 maszyn katapultowanych z brytyjskiego lotniskowca HMS *Archer*. Po drodze utracono tylko dwa *Warhawk*, ale aż 21 odniosło uszkodzenia podczas lądowania. 33rd FG była dowodzona przez Lt. Col. Williama W. Momyera, a w jej skład wchodziły 58th, 59th i 60th FS. Miał to być jej bojowy debiut. Na razie piloci amerykańscy musieli przejść niezbędną aklimatyzację w warunkach bojowych, zapoznać się z taktyką i schematem działania lotnictwa brytyjskiego.

21 listopada niedawni przeciwnicy Aliantów, francuska Armée de l'Air, która przeszła obecnie na stronę Sprzymierzonych, otrzymała od Amerykanów 30 nowiuteńkich Curtissów P-40 *Warhawk*. Dotychczasowy dowódca francuskiej jednostki myśliwskiej Groupe de Chasse II/5, Cdt. Murtin, przekazał swoje obowiązki Cdt. Rene Rozanoffowi. Rozanoff był znanym przed wojną oblatywaczem i pod koniec lat trzydziestych jako jedyny pilot francuski latał na zdobytym podczas wojny domowej w Hiszpanii Bf 109B. Po klęsce francuskiej armii latem 1940 roku ten syn rosyjskich emigrantów uciekł do Stanów Zjednoczonych. Nic więc dziwnego, że cieszył się dużym zaufaniem Amerykanów. Pod jego okiem pi-

loci francuscy rozpoczęli intensywny trening na nowym sprzęcie, pierwsze loty wykonując już 26 listopada. Jednostka Rozanoffa otrzymała na wpeł oficjalną nazwę Groupe Lafayette i gotowość bojową osiągnęła w Boże Narodzenie. Niestety doszło do przykrego incydentu. 9 stycznia 1943 roku podczas przelotu do 33rd FG bazującej w Thelepte, gdzie została przydzielona, dwóch francuskich pilotów zdezercerowało i zamiast na front, przeleciało do okupowanej przez Niemców południowej Francji.

Początkowo 33rd FG tworzyła rezerwę lotnictwa alianckiego i dlatego loty bojowe rozpoczęła dopiero na początku grudnia, gdy została przeniesiona do XII Air Support Command, zajmując lotnisko Thelepte. Pierwsze loty na atakowanie celów niemieckich wykonano 6 grudnia, a pierwszy sukces zanotowano nazajutrz, gdy dwaj piloci 60th FS przeprowadzili rozpoznanie nad bazą lotniczą w Cekhira. Podczas lotu powrotnego Amerykanie zaatakowali lotnisko Gabes, gdzie ostrzelali trzy samoloty transportowe, niszcząc dwa z nich, ale intensywny ogień Flaku poważnie uszkodził maszynę Lt. Bowsera, zmuszając go przymusowego lądowania po alianckiej stronie frontu. Pierwsze zwycięstwo w powietrzu dla 33rd FG odniósł w dwa dni potem Lt. Charles B. Pillion z 58th FS, zestrzeliwując nad własną bazą pojedynczy Ju 88. Pilot ten 19 grudnia ponownie miał szczęście i na wiadomość o wykryciu nadlatującego samolotu przeciwnika wystartował na alarm. Niebawem napotkał rozpoznawczy samolot Ju 88 z 2(F)/122, który zestrzelił koło Kairouan po długiej pogoni tuż nad ziemią. Dwa dni później poniesiono pierwszą stratę, która na dodatek była bardzo bolesna. W nieznanych okolicznościach śmierć poniósł dowódca 58th FS, Maj. Lawrence, który nie wrócił z lotu bojowego. Nazajutrz Amerykanie z 58th FS przechwycili grupkę niszczycieli czołgów, dwusilnikowych Henschli Hs 129 z 8(Pz)/SG 2 (rozpoznanych jako Ju 88) i Capt. Chase zestrzelił jeden z nich, mając tylko jeden sprawny karabin maszynowy. Drugiego przeciwnika posłał do ziemi Lt. Thomas, a zaraz potem piloci *Warhawków* skutecznie ostrzelali przejeżdżający w pobliżu pociąg.

Rok 1943 rozpoczął się nie najlepiej. Już 1 stycznia 3 RAAF Squadron stracił dwóch pilotów zestrzelonych przez Bf 109G, a 33rd FG jednego. Nazajutrz 250 Squadron stracił trzy *Kittyhawk*, a 260 Squadron kolejne dwa, meldując zestrzelenie dwóch Bf 109G na pewno i uszkodzenie innego. Walki w powietrzu z każdym dniem przybierały na sile, powodując straty po obu stronach. 8 stycznia wyróżnił się 58th FS prowadzony w popołudniowym locie przez Lt. Col. Momyera na osłone szturmowych A-20, które atakowały niemieckie czołgi w rejonie Gabes. Doszło do walki z Bf 109G i Fw 190A, w której dowódca 33rd FG zgłosił strącenie jednego z czterech białonosych Messerschmittów, a Lt. Watkins i Lt. Gray dwóch Fw 190. Nie poniesiono przy tym żadnych strat własnych. Od 6 grudnia do 13 stycznia 58th FS zgłosił zniszczenie 14 czołgów, sześciu wozów pancernych, 200 ciężarówek, dwóch lokomotyw i 20 wagonów oraz 15 samolotów przeciwnika. Do liczby zniszczonych samolotów należałoby doliczyć zestrzelonego przez pomyłkę *Beaufightera* ze 153 Squadronu RAF.

14 stycznia okazał się czarnym dniem dla WDAF. Przed południem 57th FG osłaniająca bombowce nad Gheddabia stoczyła twardą walkę z Bf 109G, nie po-

nosząc przy tym strat. Maj. G. B. Bilby stracił jednego Messerschmitta, a zaraz potem drugiego wspólnie z Lt. G. L. Crowellem, a Lt. Richard W. Kimball uszkodził trzeciego. Capt. Yates z 66th FS został osaczony przez osiem Bf 109 i C.202, ale mimo to zdołał zestrzelić jeden włoski myśliwiec, zanim umknął pod osłoną chmur. Jedną z ofiar Amerykanów był Ofw. W. Brandt z I/JG 77 mający na swoim koncie 37 zwycięstw. Krótko potem 48 *Kittyhawków* z 239 Wingu osłaniało kolejną wyprawę bombardowców, stając się obiektem wściekłych ataków Bf 109G z JG 77. Podczas zaciętej obrony bombardowców aż 11 *Kittyhawków* zostało zestrzelonych, a piloci aliancy zgłosili tylko trzy zwycięstwa prawdopodobne. Nieco później stracono jeszcze jednego *Kittyhawka* z 3 RAAF Squadron, a Plt. Off Bayly meldował strącenie jednego Bf 109G. Następnego dnia Francuzi przeszli chrzest bojowy na *Warhawkach*, gdy czterech z nich prowadzonych przez Cdt. Rozanoffa startowało z Thelepte. W tym momencie nadleciało osiem Bf 109G, które otworzyły morderczy ogień do pozbawionych jeszcze prędkości P-40F. Lt. Le Stum został ranny odłamkami w twarz i czym prędzej posadził poważnie uszkodzony myśliwiec na ziemi. Adj. Chef Delannoy zginął zaatakowany od tyłu przez Messerschmitta, a Lt. Hebrard lądował przymusowo. Nieco później, gdy dwaj inni Francuzi podchodzili do lądowania, pojawiło się dziesięć niemieckich myśliwców, które zrzuciły bomby i ostrzelały stojące na ziemi samoloty. Francuzi schowali szybko podwozie i razem z Amerykanami z 58th FS przyjęli walkę, w której strącony został Lt. Watkins.

Większość lotów P-40 polegało na osłonie wypraw bombowych szczególnie narażonych na ataki myśliwców Osi. Bombardowania taktyczne wykonywane przez średnie bombowce były ważnym elementem ofensywnej strategii alianckiego sztabu, dlatego też nawet niewielkie ich formacje były strzeżone przez silne grupy myśliwców. Niezwykle ważne były również zadania myśliwsko-bombowe wykonywane przez P-40, ale wówczas często były one osłaniane przez inne Curtissy lub *Spitfire'y*. Codziennie odnoszono sukcesy w atakach na cele naziemne, zadając dotkliwe straty przeciwnikowi. Niestety w walkach z myśliwcami bywało różnie, gdyż ich przeciwnicy, oprócz ogromnego doświadczenia bojowego nabytego w walkach na wszystkich frontach Europy, posiadali nowe wersje Messerschmittów Bf 109G-4 oraz doskonałe Focke Wulfy Fw 109A-4, które przewyższały osiąganymi konstrukcją Curtissa. Szczególnie groźny był Fw 190 napędzany gwiazdowym silnikiem BMW, który oprócz dobrych parametrów lotnych posiadał potężne uzbrojenie i nie miał sobie równych pod afrykańskim niebem.

239 Wing przeniósł się 24 stycznia do Castel Benito, a poprzedniego dnia wykonał zmasowany atak na ulubiony cel WDAF w Tunezji — lotnisko Ben Gardane, gdzie uszkodzono cztery Bf 109G, a piloci 450 Squadronu zestrzelili przy okazji bombardowca Ju 88. Nie wrócił jednak Plt. Off R. Winn trafiony przez Flak, a inna maszyna została poważnie uszkodzona. W miarę jak wojska naziemne posuwały się do przodu, jednostki P-40 zajmowały nowe lotniska — El Sasa, Zuara i Neffatia. Do walki ponownie wszedł 7 SAAF Wing dowodzony przez Lt. Col. Loftusa, który tworzyły obecnie: 2, 4 i 5 SAAF Squadron. 19 stycznia do Afryki przybyła kolejna jedno-

stka amerykańska wyposażona w P-40F *Warhawk*. Była to 325th FG dowodzona przez Lt. Col. Gordona H. Austina. Tworzące ją 317, 318 i 319 FS katapultowały się z pokładu lotniskowca USS *Ranger* i przeleciały na lotnisko Camp Cazes, skąd niebawem dołączyły do 57th i 79th FG w celu aklimatyzacji.

22 lutego pierwsze oddziały alianckie wkroczyły do Tunezji, a w cztery dni później Afrika Korps rozpoczął kolejną próbę przejścia inicjatywy na froncie. Jednak i ta ofensywa została szybko powstrzymana. W pierwszym dniu walk, 26 lutego, lotnictwo alianckie wykonało sześć ataków na główną bazę JG 77, lotnisko Gabes. Niemieckie myśliwce stawiały twardy opór WDAF, strącając aż 14 *Kittyhawków*, a kilka innych odniosło poważne uszkodzenia. Piloci Curtissów zgłosili zestrzelenie 12 maszyn przeciwnika na pewno oraz czterech prawdopodobnie. 10 marca 112 Squadron startł się w powietrzu z grupą Ju 87D osłanianą przez Bf 109G z JG 77 i po powrocie Plt. Off Guest zgłosił zestrzelenie dwóch myśliwców, które były 200. i 201. zwycięstwem tej jednostki. Ponadto Flg. Off Livingstone meldował o zniszczeniu jednego bombowca nurkującego. Zwycięstwo to miało jednak gorzki smak — nie wróciło aż sześciu pilotów, w tym kanadyjski as z ośmioma zwycięstwami na koncie, Fl. Lt. Robert R. Smith odznaczony DFC, który dostał się do niewoli. Tego samego dnia 112 Squadron stracił jeszcze jedną maszynę, której pilot zdołał wrócić do swojej jednostki. W trzy dni później nad Gabes ciężką walkę z JG 77 stoczyły 34 *Warhawk* z 57th FG. Podczas gwałtownej wymiany ognia Lt. William S. Bach trafił jednego Messerschmitta, który eksplodował w powietrzu. Maj.

Knight stracił następnego, a dwa inne uszkodził, celne ostrzelenie kolejnego Bf 109G zgłosił Lt. Boulware. Jednak do bazy nie wróciły aż cztery *Warhawk*, z których uratował się tylko jeden z pilotów.

Wzrastające straty P-40 oraz większa liczba *Spitfire'ów*, w tym także wersji Mk. IX, spowodowała stopniowe zwiększenie zadań myśliwsko-bombowych dla Curtissów, które obecnie latały głównie na akcje szturmowe. Ale i te zadania były dla P-40 bardzo niebezpieczne ze względu na typowe dla samolotu myśliwskiego słabe opancerzenie od spodu. Jednakże w wielu przypadkach Curtiss zadziwiał nawet latających na nim pilotów żywotnością i odpornością na uszkodzenia. Jego konstrukcja niejednokrotnie wytrzymywała trafienia pociskami działek 20 mm. 33th FG otrzymała w tym czasie najnowszą wersję Curtissa, P-40L. Myśliwce Curtissa odegrały ogromną rolę jako samoloty myśliwsko-bombowe podczas przełamywania Linii Mareth, z której oddziały niemiecko-włoskie wycofały się 25 marca. W cztery dni później znaczący sukces odnieśli piloci 7 SAAF Wing, atakując lotnisko Achichina, na którym zniszczono pięć włoskich Macchi C.202, a 12 innych uszkodzono, przy stracie jednej własnej maszyny. Marzec zakończył się wielkim sukcesem Amerykanów. Ostatniego dnia miesiąca walki toczono od samego rana. Cztery P-40L z 60th FS, 33rd FG wykonujące rozpoznanie rejonu Faid dostrzegły cztery startujące Bf 109G, ale nie zdążyły ich zaatakować, gdyż od strony słońca spłynęła na nie kolejna czwórka Messerschmittów. Podczas krótkiej walki Lt. George S. Erwin zestrzelił jednego z przeciwników. W dwie godziny później 12 *Warhawków* z tej samej jednost-

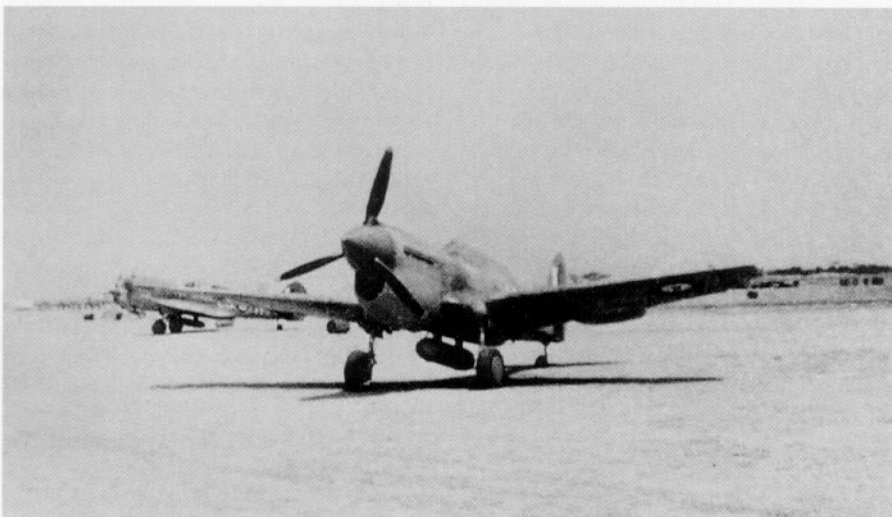
**Po prawej:**  
Nos południowoafrykańskiego *Kittyhawk*, prawdopodobnie z 4. dywizjonu SAAF.

(SAWM)



**Poniżej:** *Kittyhawk*, prawdopodobnie z 4. dywizjonu SAAF.

(SAWM)





Poludniowoafrykański *Kittyhawk* na lotnisku polowym na pustyni, 1942 rok.

(SAWM)

ki atakowało cele na szosie w okolicy El Guettar, napotykać trzy inne Bf 109G. Zaskoczenie przeciwników było kompletne i wkrótce na ziemi dopalały się wszystkie trzy myśliwce Luftwaffe trafione przez Lt. Hansona, Lt. E. J. Mosesa i Lt. Coultera. W tym rejonie I/JG 77 straciła tego dnia dwóch pilotów. Podobnie wiodło się 58th FS, który rano dzięki celnym seriom Capt. Stuke'a i Lt. Partee wpisał na swoje konto dwa Bf 109G. Po południu 12 maszyn tej jednostki atakowało cele naziemne w rejonie El Guettar, napotykać grupkę Ju 87 osłanianą przez Messerschmitty. Swoją wielką sztukę pokazał wówczas dowódca 33rd FG, Col. Momyer, który leciał gościnnie w formacji, meldując strącenie czterech Ju 87. Piątego zniszczyło wspólnym ogniem sześciu innych pilotów amerykańskich dowodzonych przez Capt. Duncana. Osłaniające myśliwce zestrzeliły jednego *Warhawk*, w którym zginął Lt. Grubbs. Pojawiła się nowa jednostka *Warhawków* w wersji P-40F. Była nią amerykańska 324th FG, którą na razie reprezentowały tylko dwa dywizyjony: 314th FS przydzielony do 57th FG i 316th FS odbywający staż bojowy w 79th FG. Piloci tych jednostek weszli do walki pod koniec działań w rejonie Linii Mareth.

Brytyjska 8. Armia i amerykański II Korpus były w ciągłym natarciu, przelamując kolejne pasy obrony Afrika Korps. 12 kwietnia Anglicy zajęli Sousse, a nazajutrz dotarli do Enfidaville. W rękach Osi zostały teraz niewielkie obszary Tunezji, które dzień i noc były bombardowane przez formacje bombowców.

5 kwietnia lotnictwo alianckie rozpoczęło Operację „Flax”, czyli ostateczne przecięcie linii zaopa-

trzeniowych wojsk Osi. Z powodu bezwzględnej panowania na morzu brytyjskiej Royal Navy głównym dostawcą materiałów wojennych dla wojsk niemiecko-włoskich były samoloty transportowe, które w wielkich formacjach przelatywały z Sycylii i Krety na ogół bez osłony myśliwskiej. Brak odpowiedniej liczby myśliwców eskorty powodował, że samolotom transportowym towarzyszyły często maszyny bombowe, które same stawały się łatwym łupem dla silnych formacji myśliwców alianckich, bezbłędnie naprowadzanych na przeciwnika dzięki sprawnej sieci stacji radiolokacyjnych. Tego dnia sukcesem w walce z transportowcami mogli pochwalić się piloci *Lightningów*, ale *Warhawk* również nie próżnowały. Po południu wystartował 60th FS, 33rd FG prowadzony przez Col. Momyera do eskorty bombowców. Już podczas lotu powrotnego napotkano około 15 Bf 109G, które nieskutecznie zaatakowały Amerykanów. Maj. Levi R. Chase zestrzelił jednego z nich, ale niebawem kilka P-40L zawróciło do bazy z powodu kończącego się paliwa. Pozostałe *Warhawk* kontynuowały walkę w rejonie Hadjeb el Aiouna. W krótkim czasie Chase zestrzelił następnego przeciwnika i rzucił się na kolejnego. W tym momencie na jego ogon wszedł inny Messerschmitt, którego na szczęście strącił Lt. Henry. Chase bezzwłocznie zaatakował jeszcze jednego Bf 109G i zgłosił później jego uszkodzenie. Jediną stratą Amerykanów był ranny Lt. George C. Powell, który lądował przymusowo na terenie alianckim i trafił do szpitala.

Wielki dzień pilotów *Warhawków* nastąpił 18 kwietnia, gdy 46 pilotów 57th FG (wraz z 314th FS) osła-

nianych przez *Spitfire'y* przechwyciło formację 65 Ju 52/3m, chronioną przez 21 myśliwców. Podczas gigantycznej bitwy powietrznej toczony tuż nad wodą płonące transportowce spadały jeden po drugim. Aliantom pomogło zachodzące słońce, które skryło w swoich promieniach nadlatujące myśliwce. Masakra trwała przez godzinę i w jej wyniku do morza spadły 24 Junkersy, dziewięć Bf 109G i jeden Bf 110E, a kolejnych 35 transportowców lądowało na wybrzeżu. Początkowo Amerykanie zgłosili 146 pewnych zestrzeleń, 17 prawdopodobnych i uszkodzenie 77 kolejnych maszyn przeciwnika. Amerykańscy dowódcy wpadli w osłupienie i analizując raporty pilotów oraz dane wywiadu, doszli wniosku, że 64th FS strącił 6,5 samolotu (oraz jeden prawdopodobnie), 65th FS 17, 66th FS łącznie 26,5, a 314th FS kolejnych 25 — razem 75 zestrzeleń. Po pięć zwycięstw meldowali: Lt. Richard E. Duffey, Lt. McArthur Powers Jr oraz Lt. Arthur B. Cleaveland, a jedno mniej zaliczono Capt. R. E. Whittakerowi. Straty własne wyniosły sześć *Warhawków*. Następnego dnia poszczęściło się 7 SAAF Wing dowodzonemu przez Lt. Col. D. H. Loftusa, który dopadł nad morzem formację włoskich transportowców (rozpoznanych jako Ju 52/3m) osłanianą przez C.202. Piloci 2 i 5 SAAF Squadron zgłosili zniszczenie 15 z 20 trzysilnikowych samolotów transportowców na pewno oraz czterech prawdopodobnie, tracąc dwa *Kittyhawk*. Faktyczne straty Regia Aeronautica wyniosły osiem SM82, a kolejne cztery lądowały przymusowo. Do kolejnej masakry transportowców doszło 22 kwietnia, gdy ponownie 7 SAAF Wing został idealnie naprowadzony na grupę 20 ogromnych sześciosilnikowych Messerschmittów Me 323 z TG 5. Były to największe samoloty transportowe Luftwaffe o wielkich

możliwościach ładunkowych. Me 323 były wypełnione po brzegi beczkami z paliwem i w zetknięciu z pociskami zapalającymi *Kittyhawków* momentalnie stawały w płomieniach. Alianci zgłosili zniszczenie łącznie 25 transportowców, z czego 22 przypadły w udziale *Kittyhawkom* z 4 i 5 SAAF Squadron. Stracono tylko jednego pilota, a faktyczne straty Luftwaffe wyniosły 16 Me 323. Wszystkie te straty były decydującym ciosem dla wojsk Osi, które pozbawione zaopatrzenia, a nawet możliwości ewakuacji, szybko składały broń.

22 kwietnia oddziały I Armii uderzyły na pozycje Osi, aby wspomóc atak 8. Armii na Enfidaville. Curtissy wciąż patrolowały nad Cap Bon, często atakując małe statki Osi usiłujące przedrzeć się przez blokadę aliancką. Na przykład 28 kwietnia 4 SAAF Squadron w dwóch akcjach zatopił cztery barki oraz frachtowiec o wyporności 5000 BRT. Dwa dni później piloci amerykańscy z 87th i 316th FS zatopili włoski niszczyciel, a w walce powietrznej zestrzelili dwa myśliwce nieprzyjaciela (w rzeczywistości Regia Aeronautica straciła tylko jeden ze swoich nowych myśliwców Macchi C.205 *Veltro*). W tym samym czasie 65th FS, 57th FG zatopił kolejny statek, a inny uszkodził. W walce powietrznej stracono dwa Bf 109G na pewno, a trzeci prawdopodobnie.

3 maja amerykańska 1. Dywizja Pancerna zajęła Mateur, a w cztery dni potem osiągnięto Bizertę. Większa część ocalałych oddziałów Osi zgrupowała się na półwyspie Cap Bon, oczekując na ewakuację. Były one bez przerwy atakowane przez alianckie myśliwce bombardujące, których trzon stanowiły Curtissy P-40. Siły niemiecko-włoskie spychane do morza i bezustannie atakowane z powietrza poddały się 13 maja, kończąc walki w Afryce. W ciągu ostatniego tygodnia do niewoli dostało się 248 tysięcy żołnierzy, w tym 15 niemieckich oraz siedmiu włoskich generałów.

Przed desantem na Sycylii lotnictwo alianckie rozpoczęło serię ataków na bazy nieprzyjacielskiego lotnictwa. Były to loty wykonywane na minimalnym pułapie, gdzie głównym przeciwnikiem P-40 była artyleria przeciwlotnicza. Niezwykle ważnym elementem było zaskoczenie. Bardzo skuteczny atak na bazę wodnosamolotów Regia Aeronautica w Stangone na Sycylii wykonała rankiem 1 czerwca 325th FG, niszcząc tam 12 maszyn oraz cztery statki pomocnicze. Polegli jednak Lt. Thomas B. Johnson, gdy jego *Warhawk* trafiony przez opl eksplodował w powietrzu. Kilka jednostek współpracujących z RAF wymieniło swój sprzęt na *Spitfire'y* Mk. V. Były to głównie jednostki południowoafrykańskie, które miały łatwiejszy dostęp do maszyn brytyjskich, ich części zamiennych oraz wyposażenia. Do dnia inwazji na Sycylię *Kittyhawk* poszły w odstawkę w 2 i 4 SAAF Squadron i obecnie tylko 5 SAAF Squadron nadal był wyposażony w *Kittybomber* Mk. III. Co ciekawe, cały 239 Wing (112, 250, 260, 450 oraz 3 RAAF Squadron) wciąż był całkowicie wyposażony w ten typ myśliwców Curtissa. Wszystkie te jednostki wchodziły w skład Desert Air Force zrzeszonej w North West African Tactical Air Force (NWAFTAF).

***Kittyhawk* podczas obsługi przedstartowej na pustynnym lotnisku, 1942–43 rok.**

(SAWM)

Desant na Sycylię rozpoczął się 10 lipca i od pierwszego brzasku do zmierzchu P-40 wisiły w powietrzu, osłaniając lądujące oddziały naziemne, walnie przyczyniając się do postępów na ziemi. *Kittybomber* skutecznie atakowały lotniska nieprzyjaciela, linie komunikacyjne i punkty oporu. Opór w powietrzu był zaskakująco słaby, ale i tak stracono 11 myśliwców. Przez następne dni walki były odbiciem przewagi w powietrzu Aliantów, którzy przelamywali każdą linię oporu wroga. Piloci aliancy wykonywali po dwa–trzy loty dziennie, nie dając wytchnienia oddziałom Dywizji Hermann Göring, która przedsięwzięła kontratak w okolicy Gela, szybko zatrzymany wobec braku wsparcia własnego lotnictwa. Od 15 lipca *Kittybomber* rozpoczęły serię ataków na cele położone w okolicy Enna w środku wyspy, a także Messyny i Milazzo. Już następnego dnia pochód 8. Armii został powstrzymany silnym kontratakiem, ale znów pozbawione zaopatrzenia i atakowane bezustannie oddziały niemieckie musiały w końcu opuścić swoje pozycje. 20 lipca poszczęściło się Capt. Ralphowi G. „Zackowi” Taylorowi Jr z 317th FS, 325th FG, który podczas jednej walki w okolicy Messyny zestrzelił trzy włoskie myśliwce. Dziesięć dni później jego sukces powtórzył Capt. Walter R. Walker Jr z tej samej jednostki, strącając trzy Bf 109G. Już we wrześniu 325th FG została wycofana do Tunezji, gdzie otrzymała nowe myśliwce Republic P-47 *Thunderbolt*. Na *Warhawkach* wykonała ona 3990 lotów bojowych, strącając 135 samolotów niemieckich i włoskich oraz zrzucając 150 ton bomb.

Walki trwały do 14 sierpnia. W ostatnich dniach 5 SAAF Squadron został przeniesiony do 239 Wing i teraz *Kittybomber* były zrzeszone w jednej jednostce. Jej głównym zadaniem w lipcu było atakowanie pojazdów przeciwnika, a na początku sierpnia doszło do tego zwalczanie żeglugi Osi. Ostatniego dnia walk 3 RAAF Squadron został zaatakowany przez sześć C.202, ale piloci włoscy atakowali bez animuszu i w rezultacie walki stracili jeden myśliwiec, a trzy inne zostały uszkodzone przez Australijczyków, którzy nie ponieśli żadnych strat. Dzięki zajęciu Sycylii obalono we Włoszech Benito Mussoliniego, a na czele rządu stanął teraz Pietro Badoglio, który 3 września (w dniu lądowania Aliantów we Włoszech) podpisał zawieszenie broni z Aliantami i w dziesięć dni później wypowiedział wojnę Niemcom.

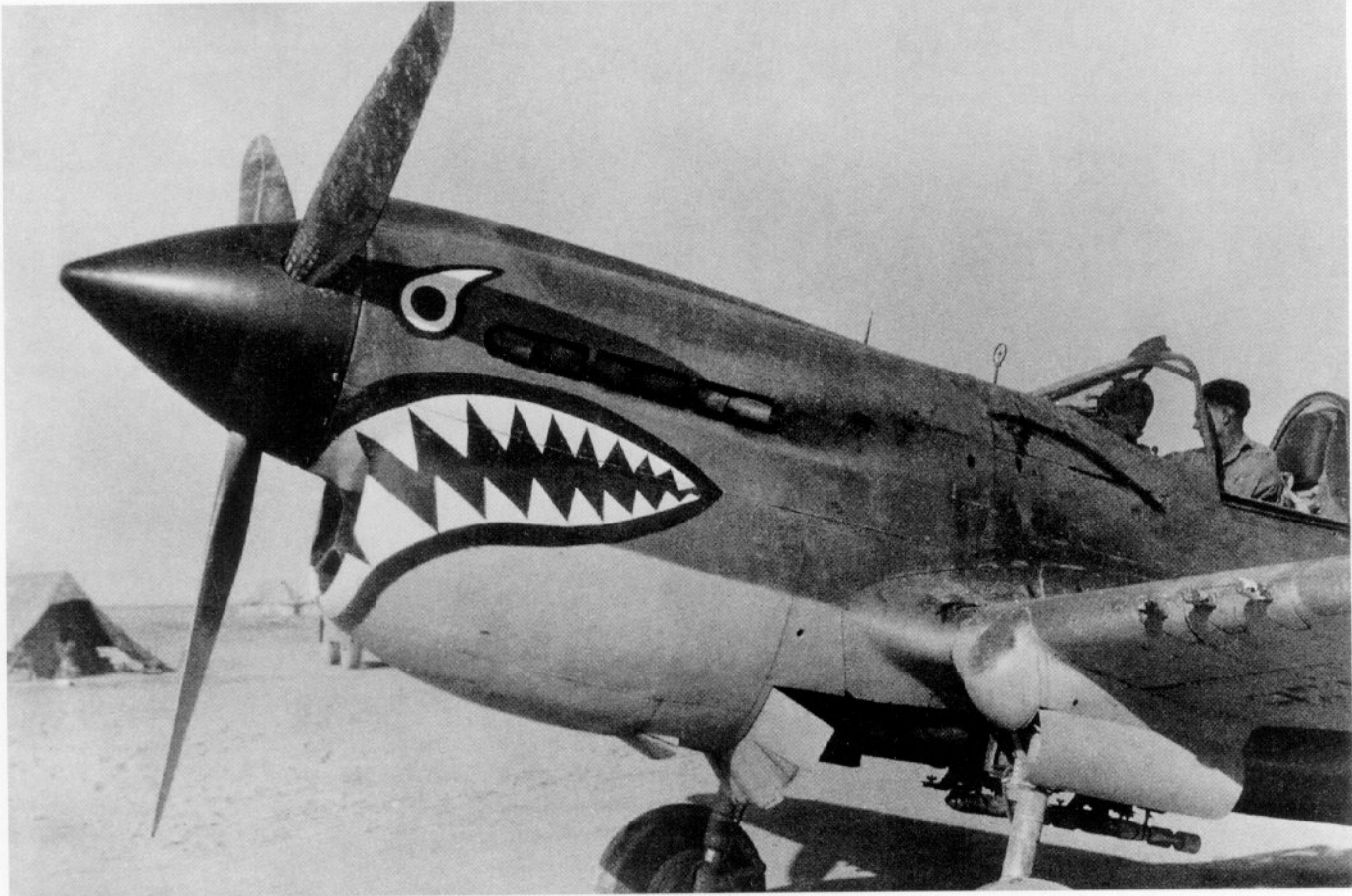
W tym czasie 239 Wing dowodzony przez Wg Cdr Davida Haysoma operował z Milazzo, gdzie niebawem dostarczono najnowsze *Kittyhawk* Mk. IV (P-40K, M i N). Już od października jednostka ta stacjonowała w węźle lotnisk w rejonie Foggia. Głównym zadaniem *Kittybomberów* było w dalszym ciągu atakowanie celów naziemnych i szlaków komunikacyjnych przeciwnika bezpośrednio za linią frontu, a w październiku 239 Wing kilkakrotnie bombardował cele w Jugosławii, wspierając siły partyzanckie. 24 października *Kittyhawk* wykonały szereg skutecznych ataków nękających na niemieckie wojska w okolicy Kuna na półwyspie Peljesan w Jugosławii, a ponadto zatopiły statek o wyporności 1400 BRT, spaliły szkuner i barkę wiozącą żołnierzy.

W lutym 1944 roku akcje na froncie nieco się ożywiły i teraz niemal codziennie *Kittyhawk* startowały do walki. *Kittyhawk* z 239 Wing zabierały teraz nawet bomby o wadze 454 kg. 24 lutego 49 *Kittyhawków* brało udział w pogromie niemieckiej kolumny zmotoryzowanej zdążającej do Cassino, w której zniszczono 46 pojazdów, a 50 innych zostało uszkodzonych. *Kittyhawk* wspierały działania nowozelandzkiej dywizji piechoty w walkach o Cassino, a pod koniec miesiąca zostały przeniesione do zwalczania żeglugi nieprzyjaciela na Adriatyku i celów we Włoszech. Od początku marca *Kittyhawk* ponownie działały w rejonie Cassino oraz Anzio, a trzeciego dnia miesiąca 59 maszyn zniszczyło stanowiska artyleryjskie na północ od Quino. Doszło do pierwszych walk z lotnictwem przeciwnika od momentu lądowania na Sycylii. 11 marca australijski 3 RAAF Squadron napotkał cztery Bf 109G oraz jeden bombowiec SM79, zestrzelując ten ostatni, a dwa dni później piloci tej samej jednostki stracili pojedynczy Ju 52/3m. Niebawem 260 Squadron zdał swoje *Kittyhawk* na rzecz doskonałych *Mustangów* Mk. III.

W kwietniu alianckie lotnictwo przystąpiło do dezorganizowania włoskich linii kolejowych — nie miały udział w tych akcjach miały *Kittyhawk*. Były to bardzo trudne loty, często atakowano silnie bronione przez Flak stacje kolejowe. Zadania P-40 były bardzo ważne w strategii alianckiego lotnictwa i zawsze były osłaniane przez samoloty myśliwskie. W takich okolicznościach doszło do ostatniej walki powietrznej 239 Wingu na *Kittyhawkach*. Gdy 7 kwietnia 12 *Kittyhawków* ze 112 Squadronu przelatywało







Poludniowoafrykański Kittyhawk, prawdopodobnie z 4. dywizjonu SAAF na północnoafrykańskim lotnisku.

(SAWM)

nad lotniskiem Rieti, dostrzeżono grupę 12 startujących Fw 190, które niezwłocznie zaatakowano. W krótkiej walce piloci P-40 zgłosili zestrzelenie trzech przeciwników, przy równoczesnej stracie dwóch własnych maszyn.

W dniu 5 maja Kittyhawki z 239 Wingu wraz z Mustangami wykonały skuteczny atak bombami 227 kg na tamę w Pescara, rozbijając ją zupełnie, a co ważniejsze, nie ponosząc przy tym żadnych strat. Wspierały atak polskiego II Korpusu na Monte Cassino, bombardując nawet pojedyncze punkty oporu. W czerwcu i lipcu Kittyhawki skutecznie poławiały na żeglugę na rzece Po, a w sierpniu miały duży udział w przełamaniu linii przeciwnika koło Impruneta. Po przeniesieniu na Kretę atakowały Linie Gotów oraz cele na rzece Po, często wspierając II Korpus. Przygotowując się do kolejnej ofensywy, 239 Wing został przyniesiony do Iesi, skąd miał wspierać 8. Armię. Natarcie na Linie Gotów ruszyło 26 sierpnia i dla Kittyhawków nastąpiły dni ciężkich walk. Atakowały one cele położone bezpośrednio na linii frontu tuż przed posuwającymi się do przodu wojskami naziemnymi. Jednak pomimo silnego wsparcia lotnictwa natarcie Aliantów zostało powstrzymane. We wrześniu pojawiła się nowa jednostka Kittyhawków Mk. IV. Był to 11 SAAF Squadron wchodzący w skład 8 SAAF Wing, który początkowo był wyposażony w Spitfire'y, ale niebawem otrzymał P-40 z 5 SAAF Squadron, który przesiadł się na Mustangi. Gotowość bojową uzyskał pod koniec października i przeleciał na lotnisko Pontedera.

W październiku i listopadzie 239 Wing operował nad Jugosławią i podczas jednego tylko tygodnia li-

stopada Kittyhawki zniszczyły ponad 100 lokomotyw, trzy Ju 52/3m na lotnisku oraz wiele innych celów. W tym czasie również 3 RAAF Squadron został wyposażony w Mustangi i obecnie w 239 Wingu jedynie 250 i 450 Squadron nadal używały Kittyhawków. Wing został przeniesiony do Fano, skąd mógł operować nad Jugosławią, Grecją i wyspami Morza Egejskiego.

Na początku 1945 roku Alianci nadal tkwili we Włoszech, a Kittyhawki z 239 Wingu (dowodzonego teraz przez Wg Cdr G. H. Westlake'a, DFC & Bar) wykonywały zadania szturmowe, często atakując przybrzeżną żeglugę. 18 marca uczestniczyły w skutecznym ataku na statek zaopatrzeniowy SS *Otto Loenhardt* stojący w porcie w Wenecji, gdzie zapalono oprócz niego tankowiec, łódź torpedową, barki i magazyny portowe. Doskonale wsparcie Kittybombrów zostało wysoko ocenione przez alianckie dowództwo podczas zajmowania kolejnych miast włoskich, w tym Turynu. Akt kapitulacji wojsk niemiecko-włoskich podpisano 24 kwietnia, ale walki we Włoszech ustały dopiero 2 maja. Tego dnia Kittyhawki Mk. IV były na wyposażeniu tylko trzech jednostek — 250, 450 Squadron oraz 11 SAAF Squadron. Kilka miesięcy później wymieniły one sprzęt na Mustangi.

#### Pacyfik — defensywa

Zaskakującym atakiem na bazę amerykańską w Pearl Harbor rozpoczęła się 7 grudnia 1941 wojna na Pacyfiku. Uderzenie japońskiego lotnictwa pokładowego było pierwszą częścią wielkiego planu zmierzającego ku opanowaniu przez Japonię bogatych złóż ropończych i innych surowców strategicznych,

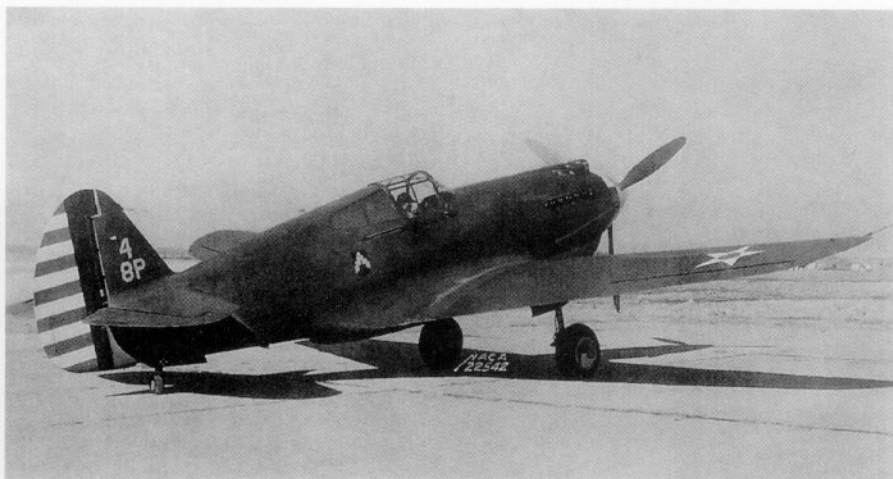
które zapewniłyby jej możliwość długotrwałych działań wojennych w celu pozbycia się europejskich i amerykańskich kolonistów. Równocześnie japońska armia uderzyła na południe, dzięki zaskoczeniu szybko wypierając Aliantów.

W Pearl Harbor znajdowały się trzy bazy US Army Air Corps — Bellows, Hickam i Wheeler, w których znajdowały się myśliwce Curtiss P-40B i C *Tomahawk* mające wraz z P-36 zapewnić osłonę. W wyniku zaskakującego ataku większość amerykańskich myśliwców została zniszczona bądź uszkodzona na ziemi, co uniemożliwiło skoordynowaną obronę lotnictwa. Mimo to jednak P-40 zanotowały pierwsze sukcesy, a szczególnie wyróżnili się dwaj piloci 47th Pursuit Squadron, 16th Pursuit Group. Po całonocnej hucznej zabawie w kasynie oficerskim 2/Lt. George S. Welch i 2/Lt. Kenneth M. Taylor wracali do swoich kwater, gdy pojawiły się pierwsze japońskie samoloty. Telefonicznie zażądali przygotowania do lotu swoich *Tomahawków* i niebawem wzniesli się w powietrze. Na brak celów nie mogli narzekać. Zaatakowali 12 bombowców nurkujących Aichi D3A1 „Val”, które krążyły nad bazą USMC Ewa. Już w pierwszym ataku Welch stracił jednego „Vala”, a przeciwnik Taylora eksplodował w powietrzu. Po chwili dwaj Amerykanie zaatakowali inną grupę D3A1 lecącą nad wodą i zaliczyli po jednym zwycięstwie. Teraz jednak musieli wrócić do bazy ze względu na kończącą się amunicję, co nie było wcale łatwe, gdyż obrona przeciwlotnicza strzelała do wszystkiego, co lata. Mimo to wyładowali bez przeszkód i po załadunku magazynków ponownie wzbili się w powietrze. Akurat w tym czasie baza

Wheeler została zaatakowana przez 15 bombowców nurkujących i trzy z nich wsiadły na ogon maszyny Welcha. Amerykanin wybronił się desperackimi unikami, strącając przy okazji „Vala” siedzącego na ogonie Taylora, który ranny w ramię natychmiast wylądował poza lotniskiem. Strzelec japońskiej maszyny uszkodził również P-40C Welcha, ale ten nie zrezygnował z dalszej walki, gdyż jego maszyna nadal pozostawała sterowna. Nad Ewa Field dostrzegł umykającego w stronę otwartego morza „Vala” i po krótkiej pogoni posłał go do wody, po czym wylądował na lotnisku Haleiwa. Tam jego *Tomahawk* został szybko zatankowany i ponownie uzbrojony — Welch wystartował do kolejnego lotu. Tym razem towarzyszył mu Lt. John Dains lecący na Curtissie P-36, który niebawem zginął strącony przez obronę przeciwniczą nad koszarami Schoefield. Welch również musiał bardziej uważać na ogień własnych artylerzystów niż na wyszukiwanie samolotów przeciwnika i wkrótce wylądował w bazie Wheeler. Zarówno jemu, jak i Taylorowi zaliczono po cztery zwycięstwa i odznaczono ich DSO. Ich zwycięstwa uznaje się za pierwsze zgłoszone przez US Army Air Corps w walce z lotnictwem japońskim. Nad bazą Bellows w walce powietrznej z myśliwcami A6M2 „Zeke” poległ Lt. George A. Whiteman z 44th PS, 18th PG, a ranny Lt. Samuel Bishop wodował uszkodzonym *Tomahawk*em blisko brzegu, wracając na ląd w pław. Ponadto na ziemi w kabinie Curtissa zginął Lt. Hans C. Christiansen, gdy seria pocisków z „Zeke” poszatkowała jego maszynę. Ogółem w momencie ataku japońskiej marynarki na Hawa-

**Poniżej: P-40E z 79th PS, 20th PG podczas jesiennych manewrów, listopad 1941 roku.**

(USAF)

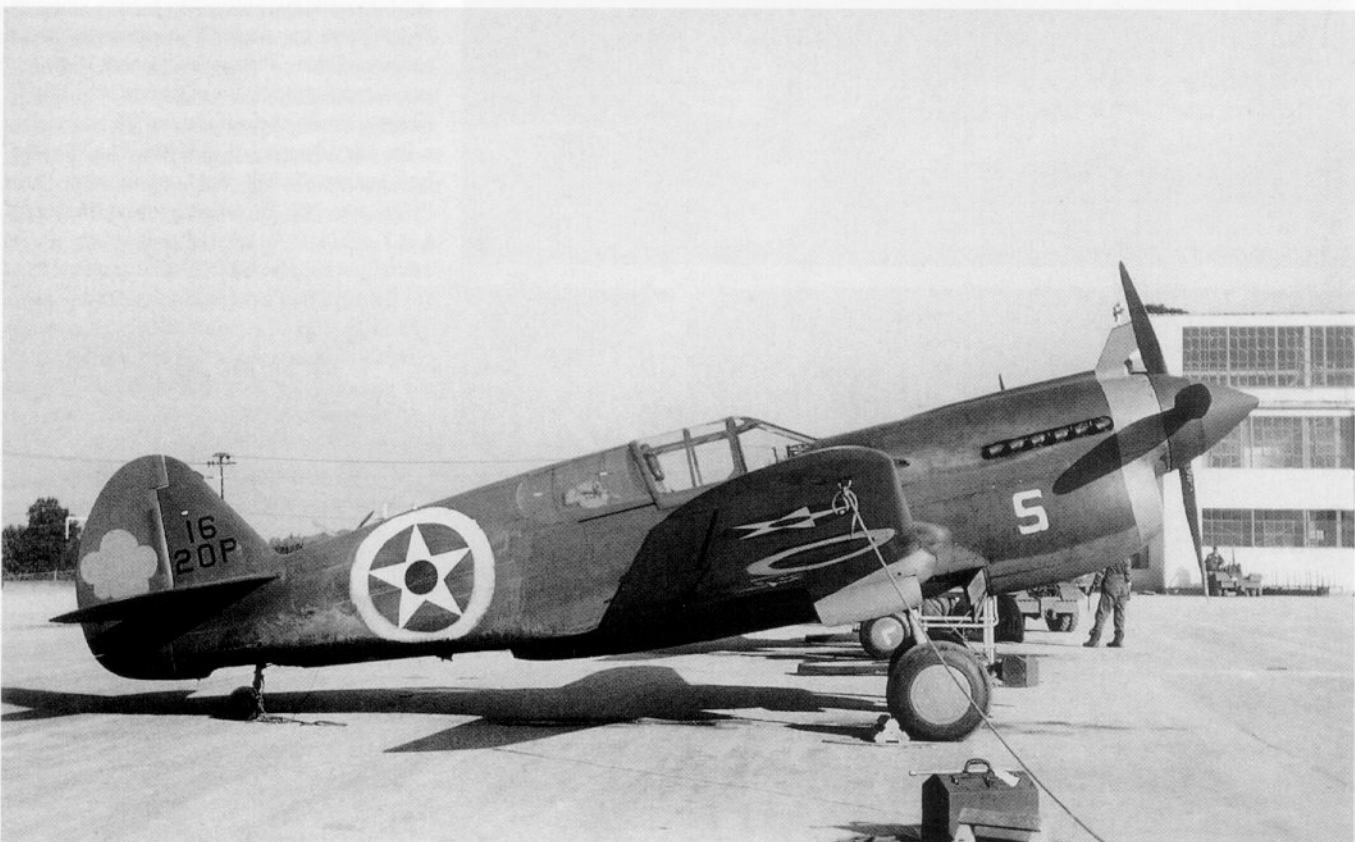
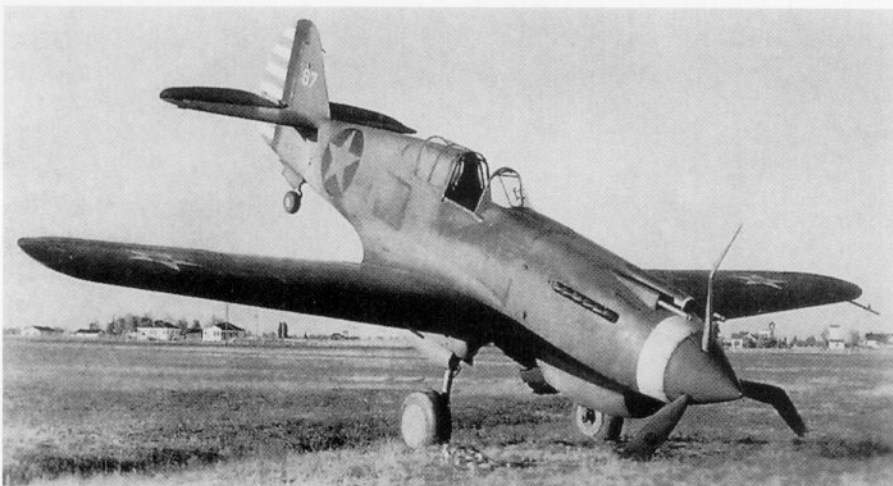


**Powyżej: P-40B z 8th PG, 1940 rok, jeszcze przed wprowadzeniem malowania gwiazd na kadłubach.**

(USAF)

**Poniżej: P-40C po kraksie przy lądowaniu w przygodnym terenie, 1941 rok.**

(USAF)





**Powyżej i po lewej: Pozostałości P-40B w bazie Wheeler Field, 8 grudnia 1941 roku. Podczas ataku Japończyków zniszczono bądź uszkodzono 83 maszyny P-40.**

*(S. Cohen)*



jach stacjonowały 62 P-40B i 11 P-40C, z których aż 55 zostało zniszczonych.

Rankiem 8 grudnia 1941 roku lotnictwo japońskie rozpoczęło akcje ofensywne przeciw Filipinom. W tym czasie na wyspie Luzon, będącej głównym bastionem obrony Aliantów, stacjonował V Interceptor Command mający w swoim składzie 24th i 35th PG. Pierwsza z nich obejmowała: 3rd PS stacjonujący w Iba, który dysponował 18 P-40E; 17th PS zajmujący lotnisko Nichols Field z taką samą liczbą P-40E oraz 20th PS rozlokowany w Clark Field z 18 P-40B. 35th PG liczyła dwa dywizyjony, a jeden z nich (21st PS) posiadał 18 P-40E i zajmował lotnisko Del Carmen. Pierwszy atak Japończycy skierowali na bazę morską Davao na południowym wybrzeżu Mindanao oraz na cele na wyspie Luzon, jednak nie napotkali oporu w powietrzu. P-40 patrolowały wyznaczone rejony, ale po bezowocnym krążeniu wylądowały krótko po południu w swoich bazach. Wówczas nad bazę Clark Field nadleciały 53 japońskie bombowce w osłonie 36 „Zeke”, a kolejne 54 bombowce i 53 myśliwce zaatakowały lotnisko Iba. Japończycy zniszczyli na ziemi dziesięć



**Podporucznicy George Welch (z lewej) i Kenneth Taylor w bazie Wheeler Field podczas dekoracji Distinguished Service Cross w styczniu 1942 roku. Odznaczenie to otrzymali za dzielną postawę podczas ataku na Pearl Harbor.**

*(S. Cohen)*

Curtissów oraz prawie 50 innych samolotów. Ponadto w dramatycznej walce powietrznej zostało zestrzelonych dziewięć kolejnych P-40, a inni piloci zgłosili strącenie sześciu „Zeke”, w tym po dwa Lt. Randall B. Keator z 20th PS i Lt. Jack Donaldson z 21th PS. Ogółem do wieczora tego dnia V Interceptor Command stracił 55 P-40. Nazajutrz P-40E z 17th PS zaatakowały bombami krążownik *Naka*, lekko go uszkadzając. W walce nad lotniskiem Del Carmen Lt. George Kiser i Lt. William Sheppard z tej jednostki zestrzelili po dwa „Zeke”, ale trzy Curtissy nie wróciły do bazy. Gorzej powiodło się 20th PS, który stracił 11 maszyn, mimo iż Lt. Joseph Moore i Lt. Carl Gies meldowali po dwa „Zeke”.

P-40 na Filipinach szybko wykruszały się w walkach oraz wypadkach, gdyż nie obeznani z nowym sprzętem piloci drogo płacili za swoje błędy. Jednakże szczególnie wyróżnił się jeden z pilotów 17th PS — Lt. Boyd D. „Buzz” Wagner. 12 grudnia wykonał on swoim P-40E lot rozpoznawczy w rejon Aparri, gdzie został zaatakowany przez dwa myśliwce Ki-27, ale oba szybko zestrzelili. Podniecony walką ostrzelał połowę lotnisko, niszcząc tam pięć lub sześć kolejnych samolotów japońskich, a w drodze powrotnej ponownie starł się z trzema Ki-27 i zanim wyczerpała mu się amunicja, zniszczył dwa z nich (wszyscy jego przeciwnicy należeli do 50 Sentai). 14 grudnia w solowym ataku na japońskie lotnisko Vigan Capt. Grant M. Mahony zniszczył na ziemi kilka samolotów przeciwnika. Następnego dnia trójka *Kittyhawków* zaatakowała zajęte przez Japończyków lotnisko Vigan. Każdy z samolotów niósł pod skrzydłami po sześć bomb o wadze dziewięciu kilogramów. Znaczących sukcesów nie osiągnięto, ale obrona przeciwlotnicza strąciła maszynę Lt. Russella M. Churcha Jr, który zginął w potwornej eksplozji. Przeciw atakującym poderwał się pojedynczy Ki-27, na ogonie którego ulokował się „Buzz” Wagner. Po dwóch długich seriach japoński myśliwiec spadł korkociągiem na ziemię, a Wagner stał się pierwszym asem lotnictwa amerykańskiego, za co otrzymał odznaczenie DSC. Podczas walki jednak sam został ranny i z trudem wrócił do swojej bazy. Po trzech kolejnych zwycięstwach uzyskanych dnia 30 kwietnia 1942 roku na P-39 w szeregach 35th FG wrócił do USA w 1943 roku. Poległ w wypadku na terenie bazy USSAAF w Elgin podczas lotu treningowego na

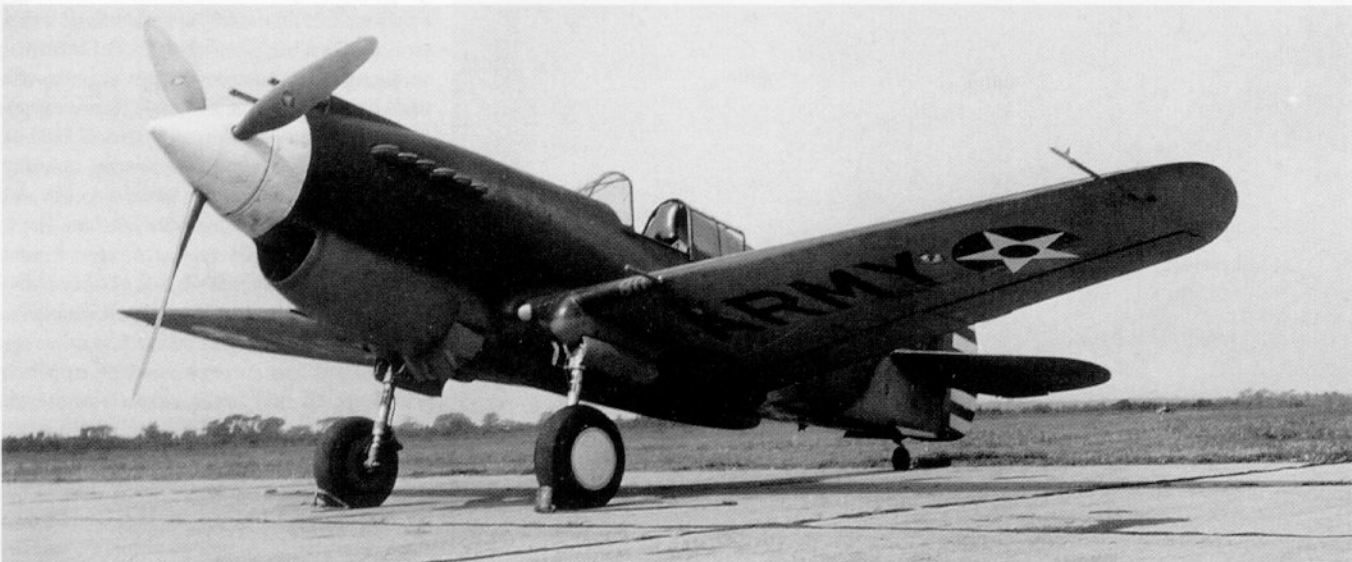


Powyżej: Nowo wyprodukowane P-40F *Warhawk* na rampie zakładów Curtiss. Produkcja tego modelu rozpoczęła się w styczniu 1942 roku, w miesiąc po japońskim ataku na Pearl Harbor.

(USAF)

Poniżej: P-40B, prawdopodobnie z 36th PS, 8th PG, Mitchell Field, USA, 1941 rok. Były to jedyne w miarę nowoczesne samoloty, mogące w tym czasie powstrzymać ekspansję japońską na Pacyfiku.

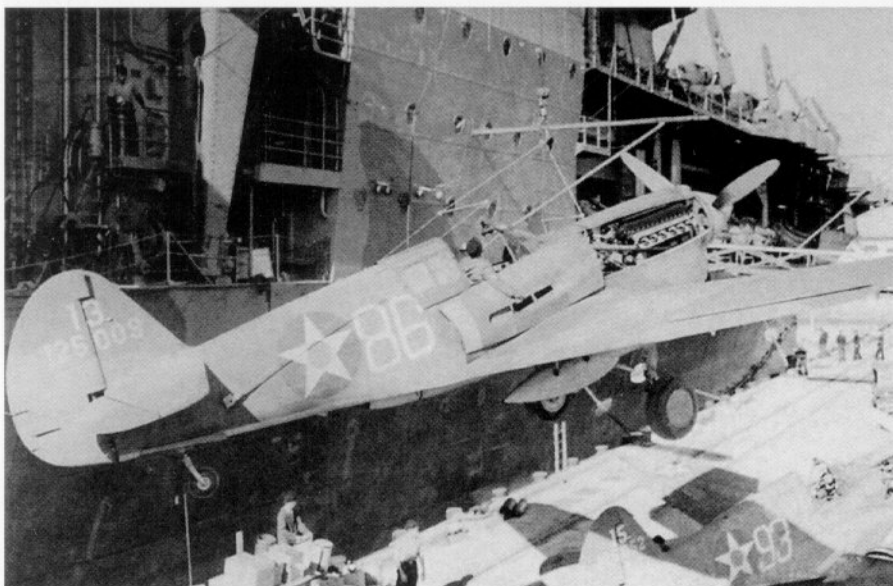
(USAF)



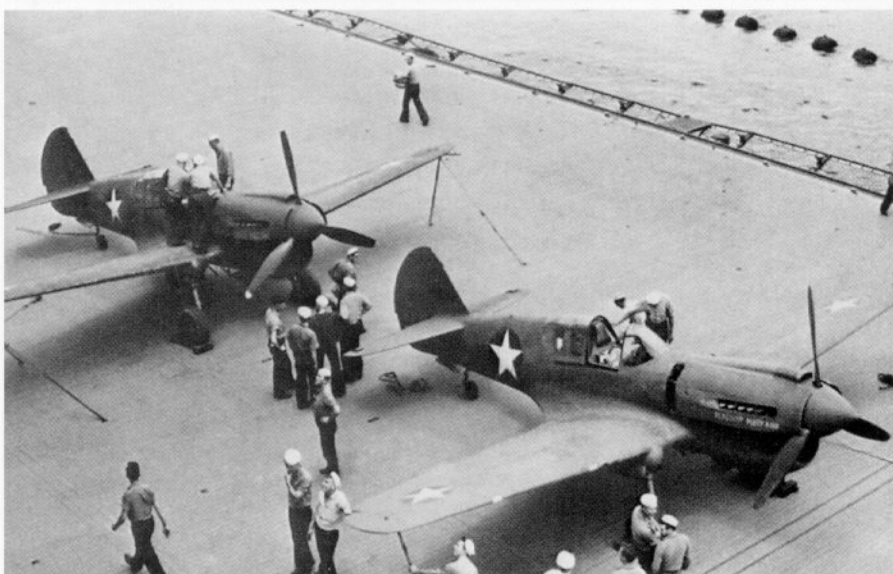


Powyżej: Uszkodzony podczas awaryjnego lądowania P-40B, terytorium Stanów Zjednoczonych, koniec 1941 roku. (USAF)

Poniżej: Załadunek P-40E na pokład lotniskowca. W ten sposób transportowano samoloty mające wzmocnić garnizony amerykańskie rozsiane na obszarze Pacyfiku. (National Archives)



Poniżej: P-40E z 73rd FS na pokładzie lotniskowca. Na pierwszym planie „Flagship Ann” — samolot dowódcy, oznaczony czerwonym pasem przed kabiną. Kamuflaż Olive Drab, Medium Green, znaki od góry i od dołu każdego skrzydła. Samoloty płyną na wzmocnienie garnizonu wyspy Midway, połowa 1942 roku. (National Archives)



P-40. Drugim asem USAAF stał się dowódca 21st PS, Capt. W. E. Dyess.

W szybkim marszu armia japońska zajmowała kolejno Hong Kong, Singapur, Borneo i Celebes. Po ewakuacji z Filipin na drodze Japończyków znalazła się Jawa, stanowiąca część Holenderskich Indii Wschodnich. Obrona tej wyspy była bardzo słaba i nieprzygotowana do działań defensywnych. Lotnictwo reprezentowało około 100 samolotów różnego rodzaju, w tym około 30 P-40. Z braku regularnych jednostek lotniczych pospiesznie powołano do życia formacje zrzeszające uciekinierów z Filipin i innych ewakuowanych rejonów oraz skromne uzupełnienia z Australii. W ten sposób powstało pięć prowizorycznych jednostek myśliwskich stanowiących zlepek personelu latającego i naziemnego. Jako pierwszy sformowano 17th Pursuit Squadron (Provisional) wyposażony w P-40E, który niemal z dnia na dzień ruszył do walki, zajmując lotnisko na północno-zachodnim krańcu Jawy. Jednostka ta działała w skrajnie niekorzystnych warunkach, praktycznie bez zaplecza technicznego i materiałowego. Pomimo to, począwszy od 1 lutego 1942 roku, odniosła kilka błyskotliwych sukcesów, a kilku pilotów odniosło godne uwagi sukcesy. Capt. William J. Hennon między 3 a 25 lutego posłał do ziemi trzy bombowce Ki-21 „Sally” oraz dwa myśliwce „Zeke”. Capt. Grant M. Mahony, dowódca 17th PS, wpisał na swoje konto trzy japońskie samoloty. Lt. Andrew J. Reynolds zestrzelił trzy „Zeke” i jeden bombowiec, a Capt. James B. Morehead podczas jednej akcji w obronie portu holenderskiej marynarki wojennej w Surabaja stracił dwa bombowce „Sally”. Status asa uzyskał również Lt. George E. Kiser. Działania na ziemi rozpoczęły się 18 lutego i już w dwa tygodnie później okazało się, że dalsza obrona wyspy jest niemożliwa. Oddziały alianckie skapitulowały 8 marca, a ocaleni lotnicy ewakuowali się różnymi środkami do Australii, gdzie większość z nich zasilila szereg 49th FG.

### Alaska

Po ataku Japończyków na Pearl Harbor dowództwo amerykańskie, zdając sobie sprawę z zagrożenia wysp aleuckich koło Alaski, rozpoczęło ich pośpieszne umacnianie. Dotyczyło to również lotnictwa. Pierwszymi P-40 na Aleutach były maszyny z 11th FS dowodzonego przez Maj. Johna Chennaulta (był to syn generała majora Claire L. Chennaulta, znanego z walk w Chinach). Jednostka ta powstała 15 stycznia 1940 roku w bazie lotniczej Selfridge Field w stanie Michigan, a na początku października przeniosła się do Key Field (Missisipi). W dniu 18 grudnia nadszedł rozkaz przelotu do bazy Elmendorf Field na Aleutach i już następnego dnia personel naziemny wyruszył koleją do Seattle, gdzie w cztery dni później wszedł na pokład transportowca wojsk USS *Saint Mihiel*, który przybył do portu Seward 29 grudnia. Maj. Chennault i jego 24 pilotów przybyło do bazy Sacramento Air Depot w celu dostosowania P-40E do zimowych warunków. Pogoda nie pozwoliła jednak na przerzucenie 11th FS na północ przed 1 stycznia 1942 roku. Jednostka ta składała się głównie z młodych i mało doświadczonych pilotów, którzy dopiero co opuścili szkoły lotnicze. Aż 18 z nich wylatało na P-40 mniej niż osiem godzin. Nic więc dziwnego, że do 4 lutego tylko 13 z nich przybyło na Alaskę — siedmiu rozbiło się podczas



Powyżej: P-40E z 11th FS kołuje do startu na pasie lotniska na wyspie Unimak na Aleutach, 15 lipca 1942 roku. Widoczny jest dobrze „pysk“ tygrysa („Aleutian Tiger“) charakterystyczny dla tej jednostki. Samolot pilotuje major John Chennault, syn gen. Claire Chennaulta, dowódcy „Latających Tygrysów“ z Chin.

(USAF)

Po prawej: Zbliżenie nosa *Warhawka* należącego do 11th FS, 343rd FG, 11th AF, widocznego na zdjęciu powyżej.

(USAF)



lotu i trzy *Warhawki* zostały kompletnie zniszczone. Pozostałych pięć nadal znajdowało się w Kanadzie.

18th FS (dowódca Maj. Norman D. Sillin) używający Curtissów P-36 napędzanych silnikami gwiazdowymi szybko przekonał się, że w surowym klimacie podbiegunowym myśliwce te nie sprawują się najlepiej. Zapadła decyzja o przebrojeniu jednostki w P-40E, którą zakończono w kwietniu 1942 roku. W tym czasie *Warhawki* z obu jednostek weszły w skład nowo utworzonego (5 lutego) Provisional Interceptor Command, wchodzącego w skład 11th Air Force. PIC dowodził poprzedni dowódca 18th FS, Lt. Col. Norman D. Sillin. Piloci 11th FS, nazywanego „The Aleutian Tigers“ („Aleuckie tygrysy“), wymalowali na osłonach silników swoich *Warhawków* ogromne głowy tygrysów. 18th FS nosił przydomek „The Blue Foxes“ („Niebieskie lisy“).

W dniu 3 czerwca 1942 roku Japończycy uderzyli na Aleuty. Była to raczej akcja dywersyjna niż ofensywa na Alaskę. Głównym zamiarem japońskich strategów było odciągnięcie uwagi Amerykanów od ataku na niezwykle ważną wyspę Midway. Powodzenie tej operacji zapewniłoby zabezpieczenie północnego skrzydła działań na Pacyfiku, odsunięcie Amerykanów od północnych granic Japonii oraz dogodną bazę morską i lotniczą.

Tego dnia samoloty z lotniskowców *Junyo* i *Ryugo* zbombardowały bazę morską USN w Dutch Harbor na wyspie Unalaska. Dało to powód do pierwszych typowo bojowych patroli *Warhawków* z 11th FS (dowódca Maj. Arthur T. Rice). Wczesnym przedpo-

łudniem atakujący Japończycy dostrzegli w zatoce Makushin Bay pięć amerykańskich niszczycieli, które postanowiono pilnie obserwować. W celu stałego dozoru z pokładów krążowników katapultowano cztery dwupłatowe wodnosamoloty obserwacyjne Nakajima E8N „Dave“. Nad Otter Point zostały one przechwycone przez dwa patrolujące ten rejon *Warhawki*. Lt. John B. Murphy wraz ze swoim bocznym, Lt. Jacobem W. Dixonem, ruszyli do ataku, zaskakując dwuosobowe japońskie załogi. Obaj Amerykanie ostrzelali jednego z wrogów, trafiając już pierwszy-

mi seriami. Ogarnięty płomieniami „Dave“ runął korkociągiem do ziemi, wpadając do wody tuż za pasem startowym lotniska Otter Point. Pilot drugiego dwupłata zdołał schować się w chmurach, zanim Amerykanie zdążyli go dopaść. Wspólne zwycięstwo Murphy'ego i Dixona było pierwszym w tym rejonie działań. Mimo wielu lotów patrolowych tego dnia nie napotkano już więcej przeciwnika.

4 czerwca przed godziną 8:00 osiem P-40 z 11th FS przechwytiło grupę japońskich samolotów pokładowych — 11 bombowców nurkujących



Powyżej: P-40E na prowizorycznym pasie lotniska na wyspce Attu na Aleutach, 1943 rok.

(USAF)

Poniżej: Major C. J. Larsen, dowódca 18th FS, podgrzewa silnik swojego P-40E przed startem z bazy na Alasce.

(USAF)



D3A „Val” z *Junyo* osłanianych przez dziewięć myśliwców „Zeke” z tego samego lotniskowca oraz sześć z *Ryujō*. Amerykanie zaatakowali z przewagi wysokości, przedzierając się do bombowców, którymi dowodził por. Zenji Abe. Mimo zaciętej obrony ze strony „Zeke” pilotom amerykańskim udało się strącić do morza dwa „Vale”, a dwa inne odniosły tak poważne uszkodzenia, że nie zdołały już dolecieć do lotniskowca i wodowały po drodze. Zestrzelenie trzech bombowców meldowali: Lt. Lester M. Chancellor, Lt. James A. Dale oraz Lt. Herbert C. White Jr. Walka z japońskimi myśliwcami była bardzo trudna, gdyż „Zeke” okazało się bardzo zwrotną i szybka

maszyną, co dla niedoświadczonych pilotów amerykańskich było wielkim zaskoczeniem. Mimo to Lt. John J. Cape Jr zestrzelił do morza maszynę pilotowaną przez Tadayoshi Kogę, ale zaraz potem został zaatakowany przez innego „Zeke”, który zapalił jego maszynę. Płonący *Warhawk* przeleciał przez chmury i wpadł do zatoki wraz z pilotem. Na jego cześć nazwano nowo budowaną bazę w Otter Point, znaną teraz jako Cape Field. Więcej szczęścia miał Lt. Winfield E. McIntyre, który wdał się w walkę kołową z innym „Zeke”. Już po chwili jego P-40 stanął w ogniu, lecz pilot zdołał dotrzeć do lądu i tam wylądować na brzuchu. Wypatrzyła go załoga przelatująca

go w pobliżu PBY, która wzięła go na pokład i już po godzinie był on z powrotem w bazie.

Kanadyjczycy, mając na uwadze ochronę swoich zachodnich wybrzeży przed atakami Japończyków, przyłączyli się do Amerykanów na Aleutach. Wysłali tam kilka swoich jednostek lotniczych, w tym również myśliwskie, wyposażone w Curtissy P-40 *Kittyhawk*. Jako pierwszy przybył do Elmendorf Field w dniu 8 czerwca 111 Squadron dowodzony przez Sqn. Ldr. J. W. Kerwina, który podlegał bezpośrednio weteranowi Bitwy o Anglię, Wg Cdr G. R. McGregorowi. 24 czerwca Kanadyjczycy rozpoczęli loty bojowe, wykonując defensywne patrole i trening walk powietrznych, oraz atakowania celów naziemnych. Dowódcą tej jednostki był wówczas Flt. Lt. H. T. Mitchell, gdyż Sqn. Ldr. J. W. Kerwin zginął w kraksie podczas mgły, gdy dolatywał do Elmendorf Field. Jednostka weszła w skład kanadyjskiego Wingu X. Ponadto w kanadyjskiej bazie na wyspie Annette stacjonował Wing Y (dowódca Wg Cdr A. D. Nesbitt), w którego skład wchodził 118 Squadron wyposażony w *Kittyhawk*. Jego zadaniem była osłona terenów stanu Kolumbia Brytyjska oraz południowo-wschodniej Alaski. W tym czasie japońskie lotniskowce odplynęły na południe i na razie P-40 nie miały okazji do walki. W dniu 20 sierpnia Mitchell zdał dowodzenie 111 Squadronu na rzecz Sqn. Ldr. Kennetha A. Boomera. Co ciekawe, Kanadyjczycy latali na nowszych P-40K, podczas gdy Amerykanie do końca roku używali jeszcze P-40E.

Tymczasem Japończycy opanowali bez walki wyspy Attu i Kiska, budując tam swoje bazy. Na razie Amerykanie nie posiadali odpowiednich środków do wyparcia przeciwnika i ograniczyli się jedynie do morskiej i powietrznej blokady Aleutów. Siły japońskiego lotnictwa reprezentowały w tym czasie głównie myśliwce pływakowe A6M2-N „Rufe”, będące przeróbką „Zeke”, który jednak stracił wiele ze swojej fenomenalnej zwrotności. Tworzyły one 452. Grupę Lotniczą Marynarki.

W dniu 11 września powstała 343rd FG, której dowódcą został Lt. Col. John S. Chennault. W skład jednostki weszły: 11th, 18th i 54th FS (ten ostatni latał na dwukadłubowych myśliwcach Lockheed P-38 *Lightning*). Razem z Amerykanami zaczęli teraz współpracować Kanadyjczycy. Pierwsza wspólna akcja miała miejsce 25 września, gdy Lt. Col. John S. Chennault poprowadził grupę 18th P-40 (w tym czterech z 111 Squadron) do ataku na port na wyspie Kiska. Zadaniem P-40 była osłona bombowców, uciśnienie stanowisk obrony przeciwlotniczej oraz ataki na cele naziemne. Po ostrzelaniu Japończyków, na ziemi dostrzeżono dwa „Rufe”, które wystartowały z portu i zostały wypatrzone przez górną osłonę. Jednego z nich przechwycił dowódca jednostki kanadyjskiej, Sqn. Ldr. Kenneth A. Boomer, i szybko posłał go w płomieniach do wody. Sekundy później drugiego przeciwnika zestrzelił Lt. Col. John S. Chennault. Nie poniesiono żadnych strat własnych.

Warunki panujące na Alasce były bardzo nieprzyjające dla lotnictwa. Pogoda często była nielotna i rzadko kiedy można było wykonać dwa loty dziennie. Śnieżyce i silne wichury trzymały na ziemi samoloty niekiedy całymi tygodniami, co miało niekorzystny wpływ na morale alianckich lotników. Mając to na uwadze, dowódcy amerykańscy wykorzystywali każdą poprawę pogody, aby zaatakować

przeciwnika na wyspach. Wobec braku przeciwników w powietrzu P-40 najczęściej atakowały cele naziemne. Ostatni lot w 1942 roku wykonano na początku października, po czym nastąpiła dwumiesięczna przerwa w atakach ze względu na polarną zimą. Ponowny start do walki nastąpił dopiero 4 stycznia 1943 roku, gdy dziesięć *Warhawków* osłaniało bombowce atakujące Kiska. W kilka dni później jednak pogoda ponownie uniemożliwiła loty i P-40 wykonywały jedynie lokalne patrole defensywne. Dopiero 4 lutego, gdy zbudowano lotnisko na wyspie Amchitka leżącej pomiędzy Adak a Kiska, przebazowano tam *Warhawki* z 18th FS (16 lutego), co pomogło im bardziej skutecznie włączyć się do zadań bojowych. W tym czasie Amerykanie, podobnie jak i kanadyjcy sprzymierzeńcy, latali już na P-40K.

Japończycy podjęli w tym czasie ograniczone działania powietrzne, usiłując odepchnąć siły amerykańskie, które zajęły Amchitkę. Przybycie tam *Warhawków* położyło ostatecznie kres tym poczynaniom. W dniu 18 lutego Maj. Clayton J. Larson wraz z Lt. Elmerem J. Stone'em, wykonując patrol bojowy, dopadli dwa A6M2-N „Rufe” nad zatoką Świętego Makarego w południowo-wschodniej części Amchitki. Obaj Amerykanie zestrzelili po jednym przeciwniku i były to jedyne zwycięstwa 18th FS nad Aleutami. Pierwszy lot z Amchitki nad Kiska jednostka ta wykonała w dniu 1 marca, a do końca kwietnia łącznie było ich 46.

Pojawił się nowy dywizjon kanadyjski: 14 Squadron (dowódca Sqn. Ldr. Bradley R. Walker), który przybył do Cape Field na początku marca, aby zastąpić 11th FS przesunięty do Davis Field na wyspie Adak. Jednocześnie 111 Squadron został wycofany na wyspę Kodiak. 31 marca do Davis Field przybył również 14 Squadron, aby pod okiem Amerykanów przejść niezbędny trening, który zaplanowano na dwa tygodnie. Pogoda była jednak tak fatalna, że dopiero 13 kwietnia można było wznieść się w powietrze. Już w cztery dni później Kanadyjczycy przelecieli na Amchitkę, gdzie utworzyli czwartą eskadrę w 18th FS. Pierwszą akcję bojową nad Kiska wyko-

nali już następnego dnia, a każdy z pilotów zabrał jedną bombę o wadze 136 kg oraz sześć rozpryskowych po jednym kilogramie. Po wykonaniu 14 akcji bojowych nad Kiska został on wycofany 15 maja do Cape Field na Unnak. Jednocześnie 4 maja na Adak przybył 111 Squadron wraz z ośmioma P-40K.

Trwało bombardowanie Kiska przed spodziewaną operacją desantową. O ile tylko pozwalała pogoda, Amerykanie i Kanadyjczycy atakowali bombami instalacje portowe, stanowiska artylerii przeciwlotniczej i nabrzędnej, a także wszelkie punkty obrony japońskiej. Panowanie Aliantów w powietrzu było bezwzględne i jedynym zagrożeniem dla lotnictwa była artyleria przeciwlotnicza. Desant na wyspę Attu rozpoczął się 11 maja przy pełnym wsparciu lotnictwa. Pomimo wielodniowego bombardowania Japończycy stawili Amerykanom zacięty opór i po zażartych walkach ulegli dopiero 28 maja. W miesiąc później ewakuowany został garnizon japoński z wyspy Kiska, którą Amerykanie obsadzili 28 sierpnia.

Wojna na Aleutach została zakończona. W okresie od 3 czerwca 1942 roku do 28 sierpnia 1943 roku jednostki walczące na P-40, działając w skrajnie niekorzystnych warunkach klimatycznych, zestrzeliły, co prawda, tylko dziewięć japońskich samolotów (z ogólnej liczby 34 zgłoszonych przez 11th AAF), ale waleń przyczyniły się do pokonania przeciwnika i odbicia Wysp Aleuckich.

#### Nowa Gwinea

Osobny rozdział w historii P-40 stanowi jego udział w walkach nad Nową Gwineą. Pierwszy etap podróży do nowego rejonu działań stanowiła Australia, gdzie amerykańska 49th FG przybyła w połowie lutego 1942 roku i wraz ze swoimi *Warhawkami* P-40E rozlokowała się w Bankstown. Dowódcą jednostki był Lt. Col. Paul B. Wurtsmith, a w jej skład wchodziły: 7th, 8th i 9th PS (od maja FS). Początkowo jednostka ta miała za zadanie osłaniać z powietrza port w Darwin i na Nową Gwineę przeniosła się dopiero we wrześniu. Jednakże już 14 marca doszło do pierwszej walki z japońskimi samolotami. Stacjonu-

jąc tymczasowo w bazie RAAF na wyspie Horn, Amerykanie siłą dziewięciu maszyn z 7th PS zostali poderwani na alarm przeciw nadlatującej formacji bombowej Japończyków, osłanianej przez myśliwce. Dowódca 7th PS, Capt. Robert L. Morrissey, nakazał swoim pilotom przestrzelać broń i wówczas okazało się, że jego *Warhawk* ma tylko jeden sprawny karabin. Morrissey natychmiast wylądował i po usunięciu zacięcia dołączył do swoich pilotów. W maszynie Lt. Redingtona broń w ogóle nie działała i musiał on opuścić swoich kolegów. Pozostałych ośmiu pilotów zaatakowało wroga, stacając twardą walkę z 12 „Zeke”, które należały do 4 Kokutai. Za cenę jednego zniszczonego i jednego uszkodzonego *Warhawka* Amerykanie zgłosili zestrzelenie jednego bombowca „Nell” oraz czterech myśliwców. Morrissey ruszył do ataku wraz ze swoim bocznym, Lt. A. T. House Jr, i szybko zestrzelił jednego z przeciwników, ale wówczas opadły go inne „Zeke”. House, który również zestrzelił jeden „Zeke”, usiłował pomóc swojemu dowódcy, ale wówczas jego broń się zacięła. Podczas brawurowego ataku czołowego zderzył się z jednym z myśliwców przeciwnika, uderzając prawym skrzydłem w kabinę „Zeke”, który nie sterowany przez pilota spadł na ziemię, a *Warhawk*, straciwszy prawie metr końcówki skrzydła, chwiejnym lotem dowiół się do bazy. House otrzymał niebawem DSC.

Tymczasem 4 marca 1942 roku w Townsville w Australii sformowano całkowicie australijską jednostkę myśliwską pod dowództwem Sqn. Ldr. Petera Jeffreya, asa Zachodniej Pustyni, mającego na swoim koncie sześć zwycięstw. Wyposażenie jednostki stanowiło 25 samolotów Curtiss P-40E *Kittyhawk* odstąpionych przez Amerykanów ze swoich rezerw. Zanim 21 marca 75 Sqn przeleciał do Port Moresby w intensywnym treningu stracono trzy maszyny i dwóch pilotów, a nowym dowódcą jednostki został inny australijski as z Zachodniej Pustyni, Sqn. Ldr. John F. Jackson, noszący przydomek „Old John”. Po przybyciu do Port Moresby Jeffrey wrócił do Australii, gdzie wkrótce zaczął formowanie kolejnej jednostki myśliwskiej — 76 Squadronu.

**P-40K z 51st FG, 10th AF, noszący brytyjski kamuflaż Dark Earth/Dark Green/Sky. Na sterze kierunku godło osobiste „Tom Collins”. Samoloty z tej jednostki miały malowane szczęki rekina a radio call number zastąpiono numerem samolotu w grupie.**

(USAF)







„Poopy II“ — P-40E z 7th FG przygotowuje się do startu, Dobodura, Papua, maj 1943 roku.

(USAF)

Już w godzinę po przybyciu Australijczycy odnieśli pierwszy spektakularny sukces. Na wieść o nadlatującym samolocie wroga swoje *Kittyhawk* poderwali Flg. Off Cox i Flg. Off Wackett, szybko nabierając wysokości. Po chwili dostrzegli dwusilnikową maszynę, którą rozpoznali jako Ki-21 „Sally”. Szybko doszli do jej ogona i wspólnym ogniem zapalili oba silniki przeciwnika, który eksplodował tuż nad wodą u wejścia do portu. To zwycięstwo odniesione na oczach całego garnizonu stało się początkiem ciernistej drogi do sławy australijskich P-40. Już rankiem następnego dnia dziewięć australijskich *Kittyhawków* zaatakowało lotnisko Lae, niszcząc na ziemi 12 japońskich samolotów, a pięć uszkodzając. Potem doszło do walki z trzema „Zerami”, z których

dwa zestrzelono, przy stracie dwóch własnych maszyn. W kwietniu rozpoczęła się twarda walka z Japończykami na wyczerpanie, w której *Kittyhawk* niestety szybko się wykruszały. I tak na przykład, 11 kwietnia zestrzelono cztery „Zeke” (w tym dwa Flg. Off Piper), tracąc Sgt. Browna. Dwa dni później poległ Flg. Off Davies i jego straty nie osłodziło nawet podwójne zwycięstwo Plt. Off Channona odniesione nad „Zeke” (jedną z jego ofiar był japoński as, chorąży Miyazaki). 17 kwietnia podczas ucieczki przed japońskimi myśliwcami poległ dowódca 76 Sqn, latający tymczasowo z 75 Sqn., Ldr. Crosswell, rozbijając się o zbocze.

Codziennie walki z doświadczonymi pilotami japońskimi były ciężką próbą dla Australijczyków.

28 kwietnia zdolnych do lotu było już tylko pięć ostatnich *Kittyhawków*, które wystartowały do odparcia kolejnego nalotu Japończyków. W zaskakującym ataku w przeciągu kilku sekund zginęli Sqn. Ldr. Jackson i Flg. Off Cox, a ranny Flg. Off Brereton lądował przymusowo — chwilę wcześniej wraz z Flg. Off Mastersem strącił jednego „Zeke”. Nowym dowódcą 75 Sqn został brat poległego Jacksona, Les, a 30 kwietnia, mając sprawne zaledwie trzy z dziesięciu *Kittyhawków*, dywizjon został zgrupowany przez *Airacobry* z 8th FG. Nie oznaczało to jednak zaprzestania przez Australijczyków lotów bojowych i trzy zdolne do walki P-40 wciąż brały w nich udział. W dniu 2 maja trzech Australijczyków we wspólnym locie z amerykańską 8th FG stoczyło twardą walkę z „Zeke” należącymi do Tainan Kokutai, w której poległ Sgt. Munro trafiony przez bosm. Saburo Sakai, a w trzy godziny później podczas startu do kolejnego lotu roztrzaskał się Sgt. West. W 75 Squadronie pozostał w ten sposób tylko jeden sprawny *Kittyhawk*, którego zresztą musiano spisać ze stanu już następnego dnia, gdy okazało się, że nie można naprawić w warunkach polowych usterki silnika. Jednostka australijska oczekiwała teraz na przerzut do Townsville, a w międzyczasie mechanicy ogromnym nakładem sił zdołali wyremontować trzy kolejne *Kittyhawk*, które przeleciały na pobliskie lotnisko Three Mile Strip. Następnego dnia po przybyciu lotnisko to zostało zaatakowane przez „Zeke”, które zniszczyły dwa P-40 oraz dwie inne maszyny. Ostatecznie do Australii wrócił tylko jeden *Kittyhawk* 75 Squadronu, a w dwa dni później jeszcze jeden naprawiony w międzyczasie przez mechaników. W ciągu 44 dni walk Australijczycy zgłosili zestrzelenie 18 japońskich samolotów na pewno, czterech prawdopodobnie i uszkodzenie kolejnych 29. Ponadto na ziemi



Szereg P-40E z 49th FG, 5th AF, 1943 rok. Jeden z samolotów ma wymalowaną na nosie szczękę rekina.

(USAF)

**Robert H. Vaught z 9th FS, 49th FG, 5th AF przed swoim *Warhawk*em. Pilot ten uzyskał pięć zwycięstw.**

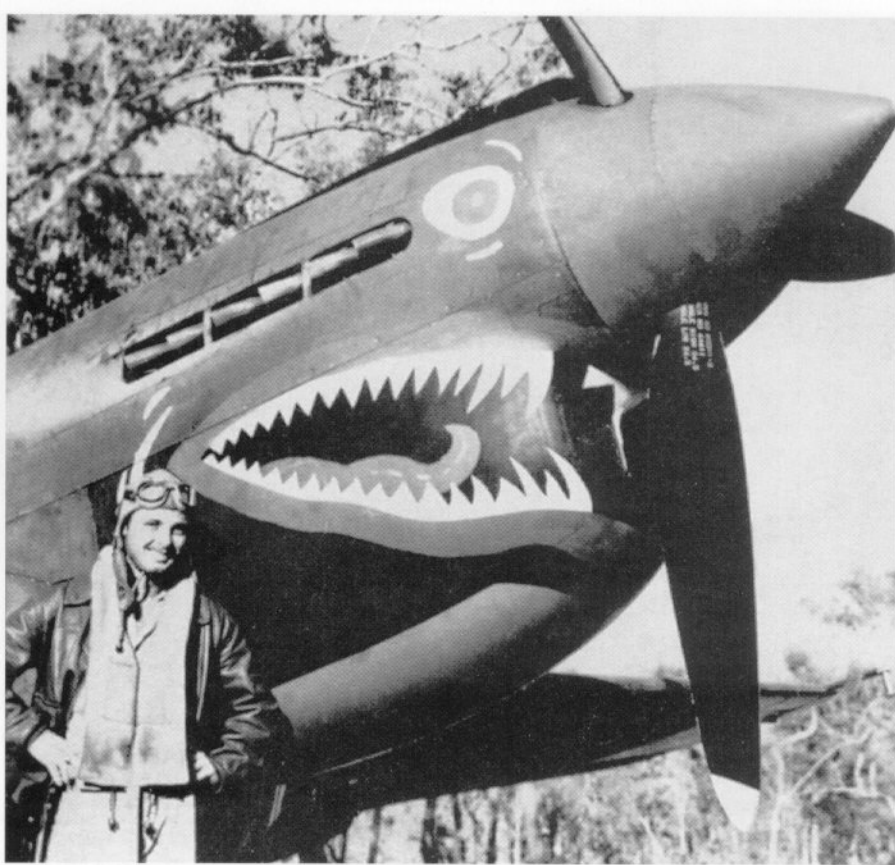
(USAF)

zniszczono 17 maszyn i uszkodzono 18. Straty własne były jednak poważne i wyniosły 12 poległych pilotów oraz 22 spośród 31 *Kittyhawk*ów.

Jego miejsce na Nowej Gwineji zajął australijski 76 Squadron dowodzony przez Sqn. Ldr. Petera St. G. B. Turnbulla, weterana kampanii libijskiej, a do niedawna pilota 75 Squadronu, który w ciągu dziewięciu dni zestrzelił trzy „Zeke”, jednego prawdopodobnie i uszkodził dwa inne. Obecnie jego konto wynosiło 12 pewnych zwycięstw. Opierając się na doświadczeniach pilotów 75 Squadronu, szkolił on swoich pilotów nie tylko w zadaniach myśliwskich, ale również szturmowych. Jednostka trafiła na front nowogwinejski w połowie lipca, zajmując lotnisko w Port Moresby. Chrzest bojowy przeszła 22 lipca, gdy siedem P-40E miało wykonać atak myśliwskobombowy na stanowiska obrony przeciwlotniczej w okolicy Gona. Przed osiągnięciem celu doszło do walki z grupą nowych myśliwców japońskich A6M3 typ 32, które zmusiły Australijczyków do pozbycia się bomb przed celem i odwrotu. Nazajutrz przybył również 75 Squadron, dołączając do swoich kolegów w bazie Gurney. Obie jednostki toczyły często walki z „Zeke”, ale w deszczowej i mglistej pogodzie trudno było o potwierdzone zestrzelenia. Znakomity sukces odniesiono 25 sierpnia, niszcząc wszystkie siedem barek desantowych wiozących zaopatrzenie dla oddziałów na wyspie Goodenough. Była to awangarda japońskiego desantu. Nazajutrz 75 Squadron prowadzony przez Sqn. Ldr. Lesa Jacksona zniszczył kolejnych siedem barek desantowych w zatoce Milne, a piloci 76 jeszcze pięć. W dniu 27 sierpnia doszło do dużej bitwy powietrznej z „Zeke” należącymi do Tainan Kokutai, w której Australijczycy zgłosili zestrzelenie jednego myśliwca, a także dwóch bombowców nurkujących Aichi D3A „Val”. Poległ jednak F/Sgt. Stuart Munro, a ponadto zginął dowódca 76 Squadronu — Sqn. Ldr. Turnbull. Razem ze swoim boczny zaatakował on zgrupowanie japońskiej piechoty wspartej czołgami i w drugim nalocie zahaczył skrzydłem o jedyną w okolicy palmę, po czym runął na ziemię w grupę żołnierzy nieprzyjaciela. Nowym dowódcą 76 Squadronu został Sqn. Ldr. Keith W. Truscott, który latając w 452 Squadronie RAF nad zachodnią Europą, uzyskał 14 zwycięstw powietrznych. To właśnie *Kittyhawk*ki wywalczyły przewagę w powietrzu nad zatoką Milne, spychając lotnictwo przeciwnika do defensywy. Niestety na ziemi Japończycy radzili sobie lepiej niż w powietrzu i 28 sierpnia obie jednostki australijskie musiały wycofać się do Port Moresby, gdzie podczas wypadku przy lądowaniu poległ jeden z pilotów. Jednak już nazajutrz *Kittyhawk*ki wróciły z powrotem do Gurney, skąd nadal wspierały własną piechotę i atakowały żeglugę Japończyków w zatoce Milne.

**Poniżej: P-40 „Tarheel” z 9th FS, 49th FG, 5th AF. Samolot był najczęściej pilotowany przez Sidneya S. Woodsa, który uzyskał dziesięć zwycięstw.**

(USAF)



Tymczasem amerykańska 49 FG broniła przed nalotami australijski port Darwin. Dowódca jednostki, Lt. Col. Paul B. Wurtsmith, zorganizował natychmiast obronę powietrzną portu, rozmieszczając na wybrzeżu punkty obserwacyjne, dzięki którym można było szybko poderwać *Warhawk*ki i zająć dogodną pozycję do ataku, zużywając minimalną ilość paliwa. Dzięki przewadze wysokości Amerykanie mogli atakować w dowolnie wybranym przez siebie momen-

cie i narzucić przeciwnikowi własny styl walki. Wurtsmith wprowadził ponadto dwusamolotową formację bojową i jej elastyczne wykorzystanie podczas walki. Dzięki temu w ciągu jednego tylko miesiąca, kwietnia 1942 roku, 49th FG zgłosiła zestrzelenie 29 samolotów przeciwnika. Pierwsze zwycięstwo zanotowano już 22 marca, gdy dwaj piloci 9th PS, Lt. Clyde L. Harvey Jr oraz Lt. Stephen Poleschuk, przechwycili nad portem samotny bombowiec Naka-





**Powyżej: George E. Preddy z 9th FS, 49th FG, 5th AF przy P-40E, należą-cym prawdopodobnie do Sidneya Woodsa. Samolot miał na lewej burcie pod rurami wydechowymi napis „Arizona“. Pilot ten uzyskał do końca swojej kariery 25,83 zwycięstwa.**

(USAF)

**Po lewej: John D. Landers z 9th FS, 49th FG, 5th AF. Pilot ten uzyskał 14,5 zwycięstwa.**

(USAF)



jima Ki-49 „Helen“, wykonujący lot rozpoznawczy. Samolot ten został szybko zestrzelony i chociaż strzelali do niego obaj piloci, zwycięstwo przyznano Poleschukowi. Od początku działań bojowych 49th FG nie używano tu zestrzeleń zespołowych. Pierwszą stratę w walce 9th FS, dowodzony przez Capt. Johna C. Selmana, poniósł 4 kwietnia, gdy poległ Lt. John D. Livingston. Dzień wcześniej zgłosił on zestrzelenie dziesięciu przeciwników, w tym dwóch Lt. John D. Landers, bez strat własnych. Jednostka ta odbywała służbę bojową według nowego harmonogramu. Czterech pilotów siedziało w samolotach gotowych do natychmiastowego startu. Czterech innych było w pogotowiu bojowym i miało znaleźć się w powietrzu w ciągu pięciu minut. Kolejna

czwórka znajdowała się w 15-minutowym pogotowiu, a ostatnich czterech miało dzień wolny. Oczywiście poszczególne czwórki zmieniały się w ciągu dnia co jakiś czas. Dzięki temu dywizjon utrzymywał stałą gotowość bojową bez zbytniego przemęczenia pilotów. Pod dowództwem Selmana 9th FS odniósł wspaniałe zwycięstwo na Darwin w dniu 1 maja, przechwytyjąc dużą formację samolotów japońskich. W zaciętych walkach Amerykanie zestrzelili wówczas cztery „Zeke“, dziesięć bombowców oraz jeden samolot rozpoznawczy. Niestety kilka dni wcześniej (28 kwietnia) zdarzył się przykry wypadek. Podczas startu maszyna Lt. Edgara Balla z 9th FS zderzyła się ze stojącym na lotnisku transportowym C-45, w którym śmiertelnie ranny został Gen. Harold H. George,

znany as I wojny światowej. Zmarł on w szpitalu polowym, a oprócz niego śmierć poniósł także korespondent wojenny magazynu LIFE, Melvin Jacoby oraz Lt. Jasper.

W walkach z Japończykami równie dobrze radził sobie 8th FS dowodzony przez Maj. Mitchella E. Simsa. 25 kwietnia przechwycono formację 24 bombowców G4M „Betty“ osłanianą przez dziewięć „Zeke“, ale niedoświadczony jeszcze Sims długo zwlekał z atakiem, więc Lt. James B. Morehead poprowadził pilotów do ataku na bombowce. Morehead stracił jedną po drugiej trzy „Betty“, ale jego *Warhawk* został trafiony przez strzelców 39 pociskami z karabinów maszynowych i dwoma z działka. Gdy nad lotniskiem chciał wykręcić potrójną beczkę zwycięstwa, wierny P-40E odmówił posłuszeństwa i Morehead musiał natychmiast lądować, ledwie uchodząc z życiem. Pozostali piloci również walczyli dzielnie, zgłaszając jeszcze zestrzelenie siedmiu bombowców oraz dwóch myśliwców (w tym jedną „Betty“ zaliczył Maj. Sims). Widowiskowe zwycięstwo zgłosił Lt. William J. Hennon. Na początku walki został zaatakowany przez jedno „Zeke“, ale pilot japoński albo był mało doświadczony, albo nie docenił swego przeciwnika i otworzył ogień ze zbyt dużej odległości, nie trafiając *Warhawka*. Hennon wykonał gwałtowny unik i szybko znalazł się za swoim przeciwnikiem, który zaczął uciekać nad wodę. Amerykanin zbliżył się do „Zeke“ na odległość około 30 metrów i dopiero wówczas otworzył ogień. Salwa półcalowych kaemów ugrzęzła w kadłubie japońskiego myśliwca oraz w podwieszonym pod nim dodatkowym zbiorniku paliwa, który eksplodował, rozrywając na strzępy A6M. Kula ognia spadła do morza. *Warhawk* Hennona został trafiony przez szczątki przeciwnika, ale na szczęście żaden z żywotnych mechanizmów nie został uszkodzony i Amerykanin szczęśliwie wrócił na lotnisko startu.

W obronie Darwin służył późniejszy znany as *Mustangów* w Europie, Lt. George E. Preddy, który jednak nie zestrzeliwszy ani jednego japońskiego samolotu (zaliczono mu dwa uszkodzenia), zapisał się w historii 9th FS, 49th FG jako wielki pechowiec. Po południu 12 lipca dla zabicia czasu Capt. Ben S. „Bitchen“ Irvin postanowił przeprowadzić ćwiczebną walkę powietrzną z pięcioma innymi pilotami. Trzech z nich miało pozorować szyk japońskich bombowców, a trzech inni, z Irvinem na czele, zamierzali ich przechwytać. Do grupy atakujących włączył się również Lt. Andy Reynolds, który zaatakował jako pierwszy. Zaraz za nim znrkował Lt. John Sauber, który obrał sobie za cel samolot Preddy'ego. Jednakże Sauber prawdopodobnie źle ocenił swoją prędkość i odległość, podchodząc do P-40 bardzo szybko. Dopiero w ostatnim momencie zrozumiał swój błąd i usiłował skrócić, ale rozpedzony *Warhawk* trafił w ogon maszyny Preddy'ego. Jak przypuszczał później Lt. Leon Kowk, zachodzące słońce musiało oślepić Saubera. Oba *Warhawki* runęły korkociągami do ziemi i niebawem na linkach spadochronu zawisł Preddy. Maszyna Saubera rozbiła się o ziemię w kuli ognia z pilotem w kabinie. Miał na swoim koncie trzy zwycięstwa nad Japończykami. Preddy opadł na drzewo i złamał nogę oraz odniósł głębokie rany biodra i pleców, przez co stracił wiele krwi. Trafił do szpitala, a potem wrócił do Stanów, skąd przeniesiono go do 352nd FG w Europie, gdzie uzyskał łącznie



Powyżej: *Kittyhawk* IA (P-40E) z 76. dywizjonu RAAF, Milne Bay, Papua, kwiecień 1942 roku.

(AWM)

Poniżej: *Kittyhawk* IA (A29-142), Gurney Field, Milne Bay, Papua, sierpień 1942 roku. Za sterami maszyny dowódca 76. dywizjonu, S/L K. W. „Bluey” Truscott.

(AWM)



28,83 zwycięstwa. Zginął w Boże Narodzenie 1944 roku, gdy ścigając dwa Fw 190, dostał się w ogień własnej artylerii przeciwlotniczej i zmarł wskutek odniesionych ran.

49th FG pozostała w obronie Darwin przez sześć miesięcy (jedną z ostatnich walk stoczono 30 lipca) i 9 października 1942 roku oficjalnie przeniosła się

do bazy w Port Moresby na Nowej Gwinei. W tym czasie oddziały japońskie znajdowały się zaledwie 50 km od Moresby. 7th FS przybył tam już 18 września, zajmując pas startowy zwany Wigani. Następnego dnia wykonano pierwszy lot bojowy, eskortując australijskie *Beaufightery* w ataku na japońskie lotnisko Buna. Głównym zadaniem 49th FG była osłona

wypraw bombowych, które nekowały bazy japońskiego lotnictwa. Nad Nową Gwineę pojawił się nowy przeciwnik w postaci myśliwca Nakajima Ki-43 *Hayabusa* (oznaczanego w nazewnictwie alianckim jako „Oscar”). Był to bardzo zwrotny i dość szybki samolot, ale jego uzbrojenie było słabe. Jednak, podobnie jak w przypadku A6M „Zeke”, P-40 mógł liczyć na



**Kapitan Emmett S. „Cyclone“ Davis, dowódca 35th FS w 8th FG, a od 18 stycznia 1944 roku dowódca całej 8th FG.**

(USAF)

sukces w walce, dysponując przewagą wysokości — nawiązywanie walki kołowej czy w ogóle manewrowej było raczej skazane na przegraną. 30 listopada piloci 49th FG meldowali zestrzelenie ośmiu „Zeke”, przy stracie dwóch własnych *Warhawków*. Kolejny znaczący sukces odniesiono w pierwszej rocznicę ataku na Pearl Harbor, 7 grudnia 1942 roku, gdy przechwycono grupkę bombowców wracającą po ataku na Dobodura. Lt. Robert H. Vaught zgłosił zestrzelenie dwóch „Sally”, a Lt. William A. „Shorty” Levitan jednej „Nell”. Nowe Ki-43 z 11 Sentai udało się wypróbować 26 grudnia, podczas walki nad Dobodura, w której Amerykanie zgłosili zestrzelenie siedmiu przeciwników, przy stracie dwóch własnych samolotów. Łącznie w 1942 roku piloci 49th FG zgłosili strącenie 103 samolotów przeciwnika, z czego 9th FS meldował 39, a 7th i 8th FS po 32.

Z początkiem 1943 roku na Nowej Gwinei pojawiły się kolejne trzy dywizyjony australijskich *Kittyhawków* — 77, 78 oraz 86 Squadron. W tym czasie na wyspie znajdowało się również 176 amerykańskich P-40E i N. 49th FG wykonywała w tym czasie głównie loty przeciw żegludze przeciwnika i w trakcie 72 akcji zestrzeliła 15 japońskich samolotów. Swoisty rekord w grupie ustanowił Lt. Ernest A. „Er-

nie” Harris, który 7 stycznia w ciągu zaledwie dziesięciu minut posłał do wody nad zatoką Markham trzy Ki-43 z 11 Sentai jako pierwsze zwycięstwa w swojej karierze. W lutym 9th FS zaczął szkolenie na dwusilnikowych P-38 *Lightning*, przekazując swoje *Warhawk* do 7th i 8th FS. W styczniu utworzono 13th USAAF, w której skład weszły 12th i 44th FS, 18th FG używające *Warhawków* oraz dwa dywizyjony nowozelandzkie wyposażone w *Kittyhawk*. Jednym z najskuteczniejszych pilotów 44th FS okazał się wkrótce Lt. Coatsworth B. Head Jr, który do 11 października 1943 roku zestrzelił sześciu przeciwników, a po przebrojeniu w *Lightning* dołożył do tego jeszcze sześciu.

Amerykańskie *Warhawk* (teraz również wersji P-40K) radziły sobie w walkach coraz lepiej. 3 marca w wielkiej bitwie powietrznej nad japońskim konwojem pięciu pilotów 8th FS, 49th FG przechwyciło czwórke „Zeke” z 253 Kokutai, z których aż trzy zaliczył Capt. Ellis W. Wright Jr w ciągu zaledwie dwóch minut. Czwartego zestrzelił Lt. Robert H. White, a inni piloci dywizjonu stracili jeszcze dwa „Zeke”. Równie dobrze radzili sobie piloci 7th FS, którzy zatopili lub uszkodzili sześć barek desantowych w ujściu rzeki Bulu, a ponadto Lt. A. T. House Jr

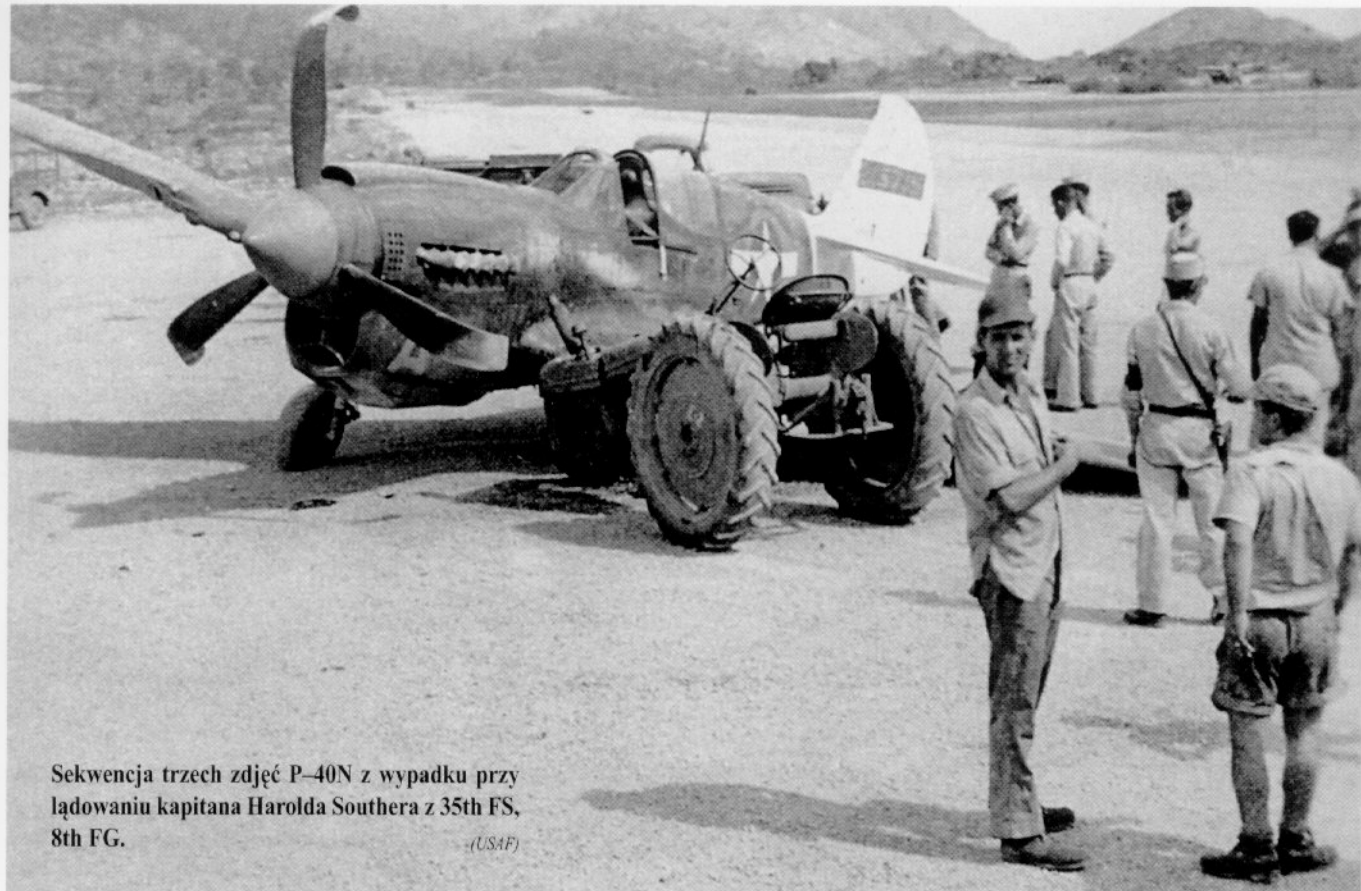
posłał do wody dwa „Zeke”. Na Nowej Gwinei zapowiadał pozorny spokój. Japończycy dowodzeni teraz przez admirała Isoroku Yamamoto przygotowywali się do ofensywy. Pierwszą oznaką zbliżających się walk były wzmożone naloty japońskiego lotnictwa na cele na Nowej Gwinei oraz Guadalcanal. 11 kwietnia dowódca 8th FS, 49th FG Capt. Ernest A. Harris zestrzelił nad zatoką Oro dwa myśliwce „Zeke” i jeden bombowiec nurkujący D3A „Val”. 14 kwietnia australijskie *Kittyhawk* miały swój wielki dzień, meldując zestrzelenie sześciu przeciwników. Dowódca 75 Squadronu — Sqn. Ldr. Wilfred S. Arthur — mając zamrożnięte kaemy, obciął śmigłem swojej maszyny ogon D3A „Val”. W miesiąc później 49th FG meldowała zestrzelenie nad zatoką Oro 11 G4M „Betty” (w tym dwóch Capt. Harris) i dziesięciu „Zeke”, przy stracie jednego *Warhawk* i jednego *Lightning*. Po śmierci admirała Yamamoto zestrzelonego przez *Lightning* japońska ofensywa powietrzna została zawieszona.

W lipcu 8th FS/49th FG dowodzony przez Capt. Ernesta A. Harris został przesunięty na lotnisko Marlinan, gdyż to nowo wybudowane lotnisko często było atakowane przez japońskie bombowce. Jednak nieprzyjaciel, jakby zdając sobie sprawę z obecności osłony myśliwskiej bazy, pokazywał się tam głównie w nocy. Wśród myśliwców japońskich pojawił się nowy samolot z nietypowym, jak na ich standardy, napędem w postaci silnika rzędowego. Był to Kawasaki Ki-61 *Hien* („Tony”), szybki i zwrotny, ale również słabo uzbrojony, jak i jego poprzednicy. Walki nad Nową Gwineą zmieniły swój charakter, gdy alianckie lotnictwo przeszło do ofensywy. Rola P-40 sprowadzała się teraz coraz częściej do atakowania celów naziemnych, podczas gdy zadania eskortowania bombowców przejęły w głównej części *Lightning*. Curtissy wydatnie przyczyniły się do zdobycia Salamaua i Lae, występując w roli samolotów bezpośredniego wsparcia. Przybyła również nowa jednostka P-40N, a mianowicie 35th FS, 8th FG.

Japończycy uparcie bombardowali bazę Hapoi. W dniu 6 września czterej piloci 8th FS, 49th FG („Eightballs”) przechwycili formację bombowców G4M „Betty” eskortowaną przez myśliwce *Hayabusa* i *Hien*, strącając jeden Ki-61 oraz jeden bombowiec, a nazajutrz Lt. Harbor zestrzelił Ki-43 nad półwyspem Huon. Do poważniejszego starcia doszło dopiero 22 września, gdy Lt. Richard L. West z 35th FS, 8th FG zestrzelił swoje pierwsze trzy japońskie myśliwce (łącznie uzyskał 14 pewnych zestrzeleni na P-40 i P-38). Jednym z najlepszych pilotów 7th FS, 49th FG był Lt. Robert M. DeHaven, który wykonał na *Warhawkach* 222 loty bojowe w czasie 635 godzin. Między 19 maja a 25 sierpnia 1943 roku uzyskał on na P-40 dziesięć zwycięstw powietrznych. Gdy prześiadał się na *Lightning* tak wspominał *Warhawk*:

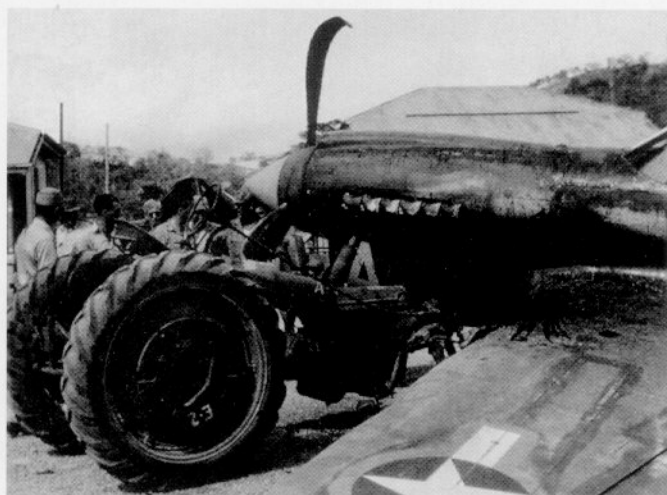
„Pocziwy, masywny grat, mogący wiele znieść (z ogniem przeciwnika łącznie). Być może na innych teatrach działań wojennych P-40 był maszyną przestarzałą, ale na Nowej Gwinei — i we właściwych rękach — radził sobie wspaniale.”

Czyż można marzyć o lepszej opinii pilotów walczących na myśliwcach Curtissa? Dobra konstrukcja i duża wrażliwość przeciwnika na ogień małokalibrowej broni czyniła, że P-40 wypadał w konfrontacji z Ki-43 oraz Ki-61 bardzo dobrze. Dopracowana taktyka walki oraz doświadczenie pilotów powodowało,



Sekwencja trzech zdjęć P-40N z wypadku przy lądowaniu kapitana Harolda Southera z 35th FS, 8th FG.

(USAF)



Amerykanie uzyskiwali znaczne sukcesy w powietrznych starciach z niedoszkolonymi Japończykami. Chociaż walki z myśliwcami przeciwnika wciąż były twarde i zacięte, straty *Warhawków* w porównaniu z walkami w Afryce były wręcz symboliczne.

Główny ciężar walk powietrznych toczonych jesienią 1943 roku nad Rabaul wzięły na siebie dwukadłubowe P-38 *Lightning* i P-47 *Thunderbolt*, co jednak nie oznacza, że *Warhawki* nie miały zajęcia. 5 października dowódca eskadry w 8th FS, 49th FG, Capt. Robert Hagerstrom, zestrzelił samotny samolot rozpoznawczy Ki-46 „Dinah”, który okazał się setnym zwycięstwem „Eightballs”. W dziesięć dni później podczas odpierania silnego nalotu Japończyków *Warhawki* z 49th FG zgłosiły zestrzelenie ośmiu maszyn przeciwnika, a 17 października jeszcze jednej, gdy Lt. Robert DeHaven strącił „Oscara”. Jednak poległ wówczas Capt. Melikian, dowódca 7th FS.

DeHaven odniósł niebawem swoje piąte zwycięstwo, zestrzeliwując myśliwiec Ki-61 „Tony”, ale wówczas został zaatakowany przez inny, który ścigał go przez dłuższy czas. Po wylądowaniu w jego *Warhawk*u naliczono aż 187 przestrzelin, ale mimo to P-40 bezpiecznie dowlókł się do bazy.

W styczniu 1944 roku P-40N z 35th FS, 35th FG musiały stawić czoła atakowi samolotów przeciwnika na desant pod Saidor. Dywizjon ten przygotowujący się do wymiany sprzętu na *Lightningi* zapisał chwalebny kartę w historii działań bojowych Curtisa. Atak nastąpił 16 stycznia i wówczas 15 *Warhawków* zawarło się w walce z trzykrotnie silniejszą formacją przeciwnika. Lt. Lee R. Everhart zestrzelił w krótkim czasie dwa „Oscary” i jedną „Sonie”, a inni piloci również nie próżnowali, meldując jeszcze 16 innych zwycięstw. Był to rekord tego teatru działań wojennych, który pozwolił 35th FS wyjść na czo-

ło wśród wszystkich jednostek P-40, gdyż w ciągu ostatnich czterech miesięcy dywizjon ten zgłosił strącenie 49 przeciwników. Straty własne wyniosły dwie maszyny i była to już ostatnia walka tego dywizjonu na *Warhawkach*.

Podczas czterech pierwszych miesięcy 1944 roku piloci *Warhawków* z 49th FG zgłosili zestrzelenie 28 maszyn japońskich, przy stracie dwóch własnych pilotów. Pod koniec kwietnia 49th FG przeniósł się na lotnisko Cyclops na wyspie Hollandia, skąd pierwszą akcję wykonano 27 kwietnia. Podczas osłony bombowców nad Biak zestrzelono osiem „Oscarów” i „Tojo”, a swoje dziesiąte zwycięstwo meldował wówczas Capt. Robert DeHaven. Niezwykle zaciętą walkę *Warhawki* stoczyły 15 maja nad Biak. Piloci amerykańscy meldowali o strąceniu siedmiu „Oscarów”, ale aż pięciu z nich odniosło rany, w tym dwóch ciężkie. Pomimo uszkodzeń wszystkie pięć



Powyżej: Szereg P-40N z 35th FS, 8th FG, Cape Gloucester, początek 1944 roku.

(USAF)



Warhawków zdołało dotrzeć do bazy, gdzie dwa z nich musiano złomować. Była to ostatnia walka P-40 z 49th FG nad Nową Gwineą. Po zajęciu Biak Warhawk z 49th FG wydatnie przyczyniły się do zwycięskiego zakończenia kampanii Borneo, pozostając na wyposażeniu 7th i 8th FS niemal do samego końca wojny.

Coraz aktywniejsze były dywizjony australijskie wyposażone w *Kittyhawk*. Od końca 1943 roku skutecznie atakowały one cele naziemne oraz zapewniały niezbędną osłonę Nowej Brytanii przed nalotami lotnictwa japońskiego. Razem z lotnictwem amerykańskim kolejne cele atakowały 75, 76, 77 i 78 Squadron RAAF. W styczniu pojawiła się kolejna jednostka australijska, a mianowicie 78 Wing (Wg Cdr Brookers) wchodzący w skład 10 Group RAAF. Składał się on z 80, 452 i 457 Squadron (te dwa ostatnie dywizjony były wyposażone w *Spitfire*'y) i pełnił głównie rolę jednostki myśliwsko-bombowej. Poszczególne dywizjony RAAF czasowo były podporządkowywane dowództwu USAAF i działały w ramach jednostek amerykańskich. Niejako ukoronowaniem działalności australijskich *Kittyhawk*ów była walka, jaką stoczył rankiem 3 czerwca 78 Squadron nad bombardowaną wyspą Biak. Za cenę jednego pilota, Australijczycy zestrzelili siedem „Oscarów”

Po lewej i powyżej po lewej: Dwa ujęcia „Princess Pat II” — P-40M z 44th FS, operującego ze świeżo zdobytego pasa Munda Field, Nowa Georgia, 14 sierpnia 1943 roku. Zwracają uwagę specjalne pasy szybkiej identyfikacji pod skrzydłami, wprowadzone na początku 1943 roku, aby uniknąć pomyłek z podobnymi z wyglądu japońskimi myśliwcami Ki-61, właśnie wprowadzonymi do służby.

(oba zdjęcia USAF)

Szereg P-40N w kamuflażu Olive Drab/Neutral Gray z białym usterzeniem oraz białymi krawędziami natarcia skrzydeł, Cape Gloucester, 2 czerwca 1944 roku.

(USAF)



i trzy „Judy”. Tydzień później Flt. Lt. Baker zestrzelił jednego „Zeke” jako ostatnie zwycięstwo Australijczyków nad Nową Gwineą. W jednostkach australijskich *Kittyhawk* pozostały do końca wojny, uczestnicząc m.in. w kampanii przeciw Borneo od października 1944 do czerwca 1945 roku. Dowódcą 80 Wingu był wówczas Wg Cdr John Lloyd Waddy, znany z walk w północnej Afryce w 112 Squadronie, który łącznie uzyskał 15,5–7–6 zestrzeleń. Kolejnymi jednostkami australijskimi, które używały *Kittyhawków* w walkach nad Holenderską Nową Gwineą, były 82 i 86 Squadron, ale ten ostatni wymienił je później na *Mustangi*. Oprócz tego w samej Australii stacjonował 84 Squadron, ale i on niebawem przesiadł się na P-51. Ponadto w Merauke od maja 1944 do lutego 1945 roku stacjonował 120 Squadron lotnictwa holenderskiego (120 Militaire Luchvaart — dowódca Maj. Maurenbrecher), który organizacyjnie podlegał dowództwu australijskiemu. Holendrzy wykonali wiele akcji w rejonie Kaukenau i Timooka w kampanii Borneo. Po wojnie jednostka ta używała *Warhawków* aż do 1948 roku, zwalczając rebelię w Indonezji, a ostatnie *Kittyhawk* skreślono ze stanu RAAF w listopadzie 1948 roku.

*Warhawków* nie zabrakło również w ostatnich AAF zorganizowanych podczas wojny, 7th i 12th AAF. Sformowano je w połowie 1944 roku i P-40N znalazły się na wyposażeniu 15th FG (45th i 78th FS), jednak bardzo szybko zostały zastąpione przez *Thunderbolty* i *Mustangi*, dysponujące większym zasięgiem.

### Guadalcanal

Myśliwców Curtissa nie mogło oczywiście zabraknąć na Guadalcanal, miejscu pierwszego desantu Amerykanów podczas wojny. 7 sierpnia wylądowały tam oddziały amerykańskie, rozpoczynając krwawą walkę o wyparcie przeciwnika z wyspy. Przez kilka pierwszych miesięcy walk wsparcie lotnicze zapewniały im jednostki lotnictwa morskiego używające *Wildcatów*, a także nieliczne *Airacobry* i *Lightningi*. W styczniu 1943 roku utworzono tam 13th AAF, w skład której włączono 18th FG. Jednostka ta obejmowała dwa dywizjony P-40F (68th i 44th FS) oraz



Powyżej: *Kittyhawk* III (P-40M) SV©P, A29-337 z 76. dywizjonu RAAF, Los Negros, 1944 rok.

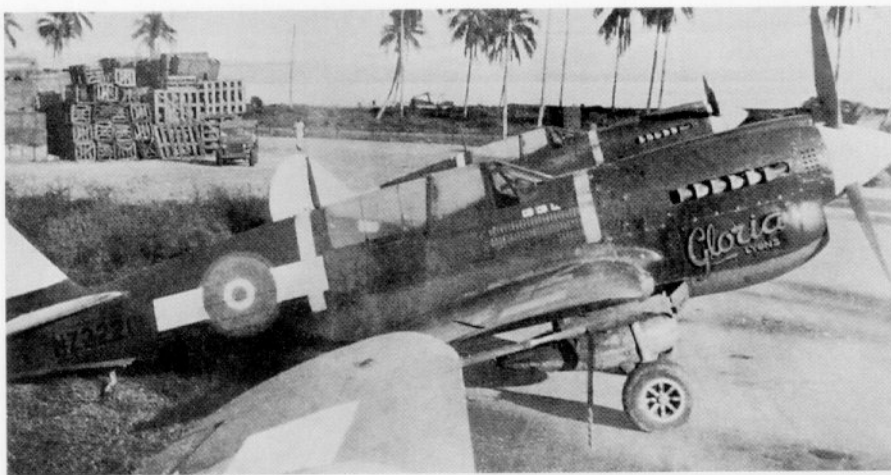
(AWM)

Poniżej: *Kittyhawk* III (A29-361) z 76. dywizjonu RAAF, Los Negros, 1944 rok.

(AWM)

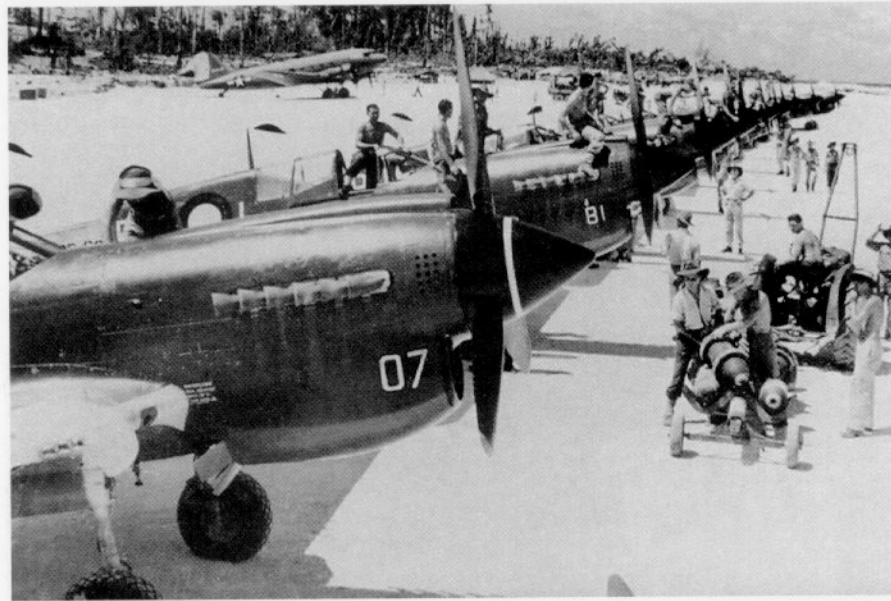






Powyżej: P-40N „Gloria Lyons“ NZ3220 z 17. dywizjonu RNZAF. Widoczne jest upodobnienie znaków rozpoznawczych do amerykańskich przez dodanie białych prostokątów po obu stronach kokardy.

(AWM)

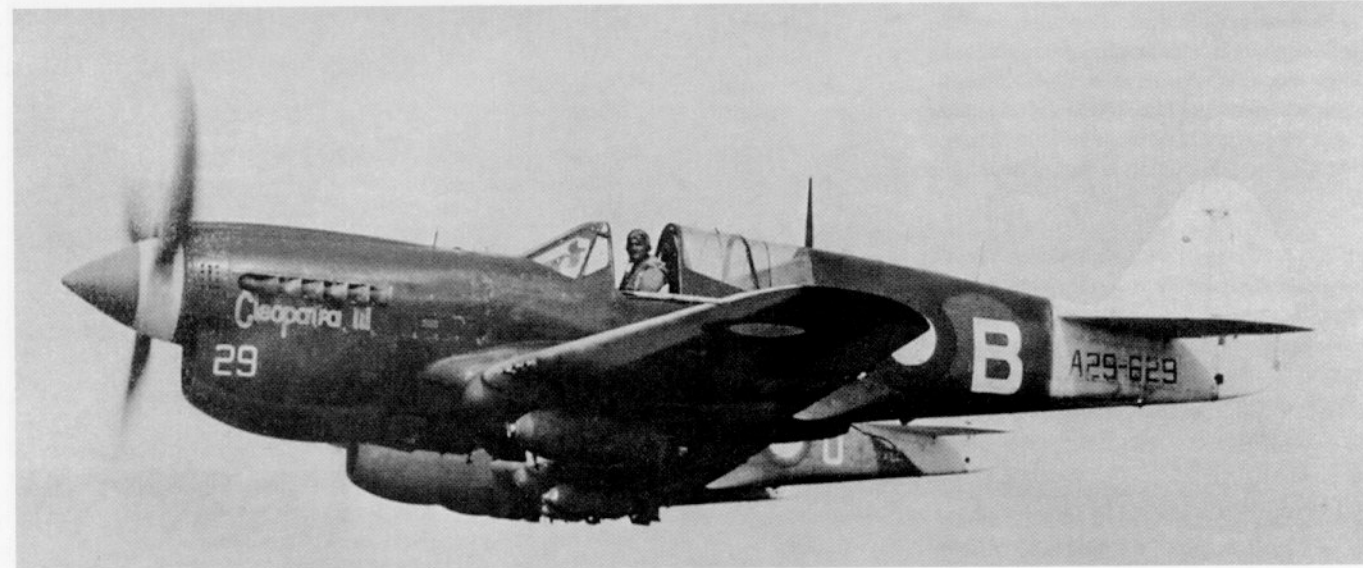


Powyżej: P-40N z 80. dywizjonu przed wyprawą na Noemfoor, 10 listopada 1944 roku.

(AWM)

Poniżej: Kittyhawk IV (P-40N) A29-629 „Cleopatra III“ z 80. dywizjonu RAAF z tysiącfuntowym obciążeniem bombami nad Noemfoor, 1945 rok. Samolot pilotuje Group Captain G. C. Atherton.

(AWM)



jeden (70th FS) wyposażony w *Airacobry*. *Warhawkom* przypadła w udziale obrona wyspy przed atakami japońskiego lotnictwa, które w pierwszych miesiącach 1943 roku wykonało wiele śmiałych ataków.

27 stycznia swoje konto otworzył Capt. Robert B. Westbrook z 44th FS, strącając w twardej walce jednego „Zeke”. Do dnia swojej śmierci w dniu 11 stycznia 1945 roku zgłosił on łącznie 20 zwycięstw, z czego siedem na *Warhawkach*. Jedną z największych bitew obroncy Guadalcanal stoczyli 7 kwietnia z formacją liczącą niemal 100 samolotów przeciwnika, w której meldowano o zestrzeleniu 33 z nich, przy stracie siedmiu własnych maszyn. Gdy 16 czerwca *Lightningi* z 339th FS rozprawiły się z admirałem Yamamoto, piloci 44th FS stoczyli ciężką walkę z grupą bombowców nurkujących D3A „Val” osłanianą przez „Zeke”. Meldowano o zniszczeniu 20 maszyn przeciwnika, z których po dwa zaliczono Capt. Frankowi Gauntowi i Capt. Jackowi A. Bade’owi. W ciągu 11 dni czerwca Capt. Robert C. Byrnes zgłosił cztery „Zeke”, a w dwa miesiące później po zestrzeleniu jeszcze jednego stał się kolejnym asem 44th FS. We wrześniu 1943 roku zarówno 68th, jak i 44th FS przesiadły się na *Lightningi*.

Jednakże Curtissy P-40 nie zniknęły z lotnisk Guadalcanal. Dla wzmocnienia sił amerykańskich przybyły jednostki nowozelandzkie. Trening na P-40 rozpoczęły one w czerwcu 1942 roku i niebawem sformowano 14, 15 i 16 Squadron RNZAF. Jako pierwszy gotowość bojową osiągnął 15 Squadron dowodzony przez Sqn. Ldr. A. Crichtona, który w październiku rozpoczął patrole przeciw łodziom podwodnym z wyspy Tonga, co zajmowało go przez prawie cztery miesiące. Na początku kwietnia 1943 roku z wyspy Santo operował 14 Squadron, wykonując patrole defensywne, gdzie na początku marca dołączył do niego 15 Squadron. W kwietniu 15 Squadron otrzymał nowe P-40M i pod koniec miesiąca wrócił do służby na Guadalcanal pod dowództwem Sqn. Ldr. Michaela J. Herricka, który uprzednio walczył w jednostce nocnych myśliwców RAF w Europie i zgłosił zestrzelenie pięciu samolotów Luftwaffe. Obecnie zadania Nowozelandczyków były bardziej „bojowe”: patrole nad bazą, osłona konwojów morskich, atakowanie celów naziemnych, eskorta bombowców USAAF, wymiatania nad bazami nieprzyjaciela i misje przechwytyjące jako obrona Guadalca-

## Formacja Kittyhawków IV z 84. dywizjonu RAAF nad Horn Island, 1944 rok.

(AWM)

nal i Wysp Russella. W tych okolicznościach doszło do pierwszego kontaktu z przeciwnikiem. 6 maja Sqn. Ldr. Herrick wraz z Flt. Lt. S. R. Duncanem osłaniali rozpoznawczego *Hudsona*, napotykając po drodze samotny A6M2-N „Rufe”. Ruszyli w pościg i mimo że Japończyk usiłował uciec w strugach ulewnego deszczu, Herrick posłał go w płomieniach do wody. Było to pierwsze zwycięstwo Nowozelandczyków nad Wyspami Salomona.

Kolejna walka nie była jednak tak udana jak ta z 6 maja. Tydzień później w starciu z nieprzyjacielską wyprawą bombową osłanianą przez myśliwce „Zeke” jeden z *Kittyhawków* został poważnie uszkodzony, ale na szczęście pilot nie odniósł obrażeń. Silny nalot odparto 7 czerwca i tym razem obyło się bez strat, choć cztery nowozelandzkie *Kittyhawkki* odniosły uszkodzenia. W tej walce uczestniczyły łącznie aż 104 alianckie myśliwce, które zgłosiły 23 „Zeke”, w tym cztery 15 Squadron (Sqn. Ldr. Herrick, Flt. Lt. S. R. Duncan, Flt. Lt. D. A. Greig i Sgt. R. A. Martin).

11 czerwca do kolegów dołączył 14 Squadron dowodzony przez Sqn. Ldr. S. G. Quilla i już nazajutrz przeszedł chrzest bojowy, odpierając kolejny silny atak Japończyków. Z ogólnej liczby 25 zwycięstw 14 Squadron zaliczył sześć (po dwa Flt. Lt. E. H. Brown i Flg. Off G. B. Fisken, a po jednym Flt. Lt. J. A. Oldfield oraz Flg. Off A. G. Stanley), ale zginął Flg. Off K. P. C. Morpeth. 16 czerwca podczas wielkiej bitwy nad wyspą Savo piloci 14 Squadronu meldowali pięć „Zeke”, bez strat własnych. Po dwa zwycięstwa zgłosili Flt. Lt. Oldfield i Flg. Off M. R. Clarke, a jedno Flg. Off C. J. Guild.

Gdy pod koniec czerwca Amerykanie wylądowali na wyspie Rendova, japońskie lotnictwo rzuciło do ataku na oddziały inwazyjne wszystkie dostępne siły. Zapoczątkowało to serię gwałtownych walk powietrznych, w której znaczący udział mieli Nowozelandczycy. 1 lipca osiem *Kittyhawków* z 14 Squadronu wraz z jednostkami amerykańskimi odpierało nalot 72 maszyn przeciwnika. Piloci nowozelandzcy zgłosili zestrzelenie siedmiu „Zeke” na pewno i trzech prawdopodobnie, tracąc dwie własne maszyny i jednego pilota. Równolegle jednostki amerykańskie meldowały 15 zwycięstw, przy stracie trzech P-40 i trzech F4F. W dniu 4 lipca osiem *Kittyhawków* z 14 Squadronu, patrolując nad Rendova na wysokości 4200 metrów, zostało zaskoczonych przez ponad 40 japońskich samolotów, które zmusiły ich do przyjęcia nierównej walki. Jako jedna z pierwszych została trafiona maszyna Sqn. Ldr. Quilla, który ranny w brzuch lądował przymusowo na wyspie Russell. Kilka innych *Kittyhawków* również zostało trafionych — najwięcej trafień zaliczyła maszyna Sgt. R. C. C. Naira, który stoczył samotną walkę z kilkoma „Zeke” i zdołał zestrzelić jednego z nich. Ponownie wyróżnił się Flg. Off G. B. Fisken, któremu zaliczono dwa „Zeke” oraz jeden bombowiec G4M „Betty”. Bombowiec ten okazał się jedynym wielosilnikowym samolotem zestrzelonym przez pilotów nowozelandzkich nad Pacyfikiem. Fisken stał się teraz pierwszym asem 14 Squadronu, a łącznie z sześcioc-



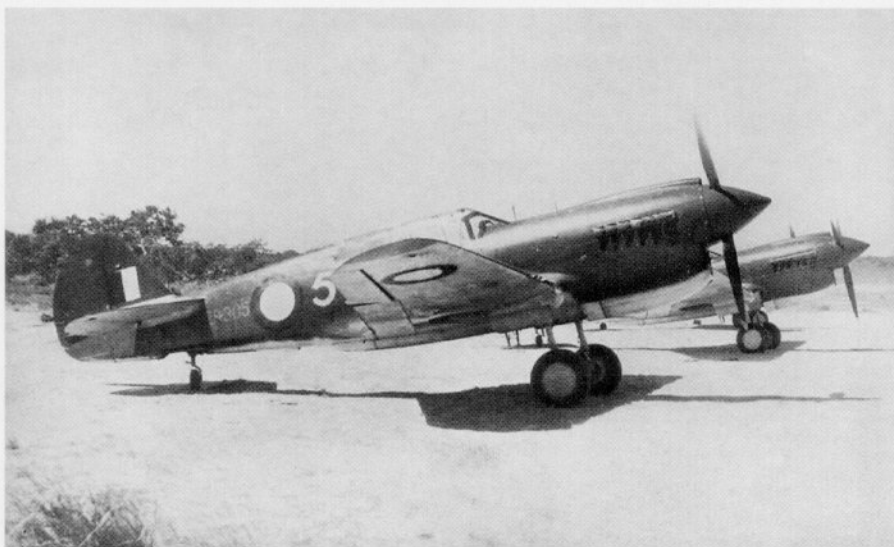
P-40N z 7th AF na Baker Island, wrzesień 1943 roku. Zwraca uwagę jednolity szary kolor samolotów, znaki państwowe w czerwonych obwódkkach.

(USAF)



Poniżej: Para *Kittyhawków* III (P-40M) z No. 2 OTU, 1945 rok. Samolot na pierwszym planie ma numer A29-305.

(AWM)





Powyżej: P-40K *Warhawk* z 78th FS, 18th FG, sfotografowany w okolicach wyspy Midway, 1943 rok.

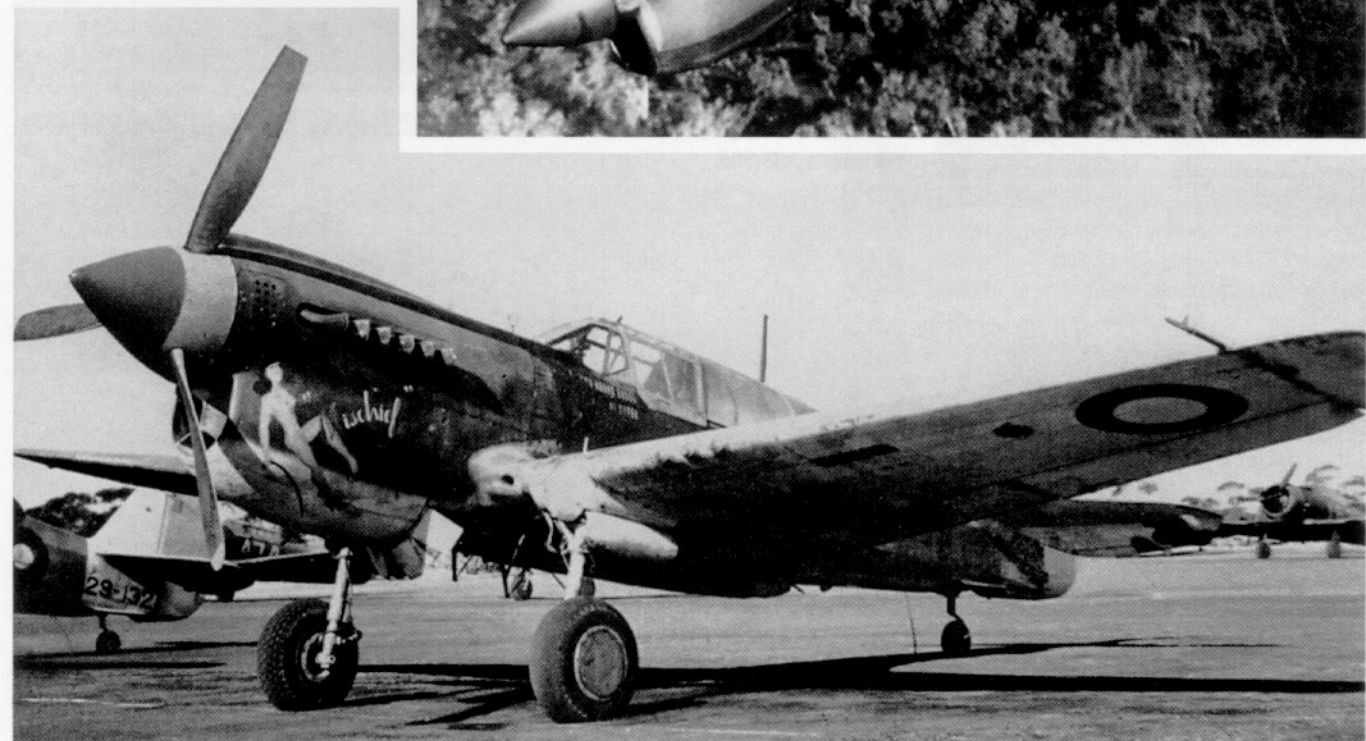
(USAF)

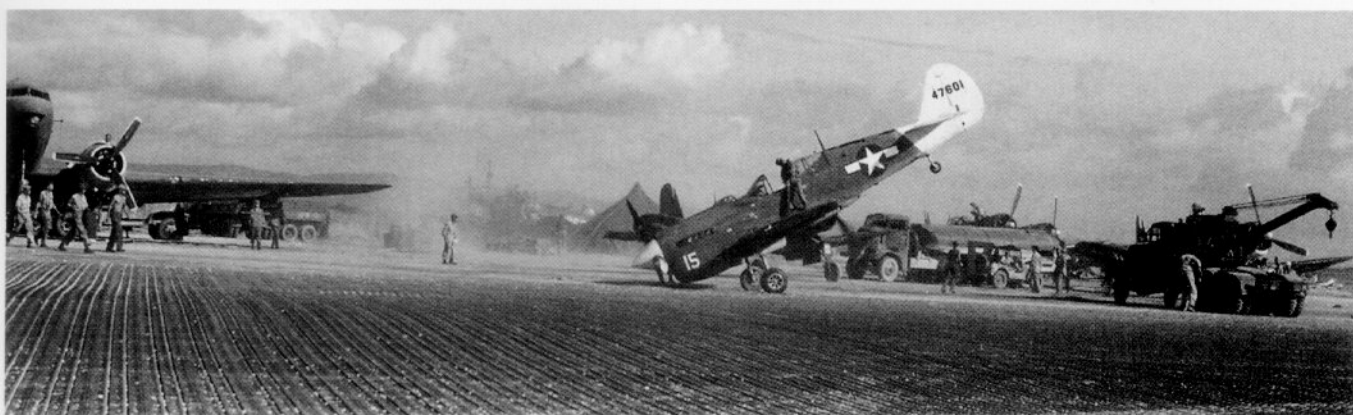
Po prawej: P-40E z brytyjskim numerem ET735 z 9th FS, 49th FG. Za sterami maszyny znajduje się Robert McCompsey.

(AWM)

Poniżej: *Kittyhawk* III (P-40M) o nazwie „Mischief“ wykorzystywany do szkolenia pilotów w No. 2 Operational Training Unit.

(AWM)





ma zwycięstwami uzyskanymi nad Singapurem w 1942 roku jego konto wzrosło do 11.

Nowozelandczycy uczestniczyli w walkach również 7 i 15 lipca, a w dwa dni później brali udział w osłonie wielkiej wyprawy bombowej USAAF przeciw flocie nieprzyjaciela w rejonie Kahili. 25 lipca 14 Squadron został wycofany do Santo, a jego miejsce zajął 16 Squadron (dowódca Sqn. Ldr. John Nelson), którego debiut bojowy w ostatnim dniu miesiąca okazał się tragiczny. *Kittyhawk* osłaniały amerykańskie lekkie bombowce, podążając w rejon Munda, gdzie wciąż bronili się Japończycy. Zaskoczeni przez 30 „Zeke” Nowozelandczycy stracili dwie maszyny i jednego pilota, nie przysparzając strat przeciwnikowi.

W tym czasie do Santo przybył kolejny dywizjon nowozelandzki wyposażony w *Kittyhawk*, 17 Squadron. W sierpniu 16 Squadron w utarczkach z przeciwnikiem meldował o zestrzeleniu dziewięciu samolotów japońskich. Szczególnie wyróżnił się weteran walk nad zachodnią Europą, Flt. Lt. Robert L. Spurdle, który do siedmiu pewnych zwycięstw nad Luftwaffe dopisał teraz jedno „Zeke” samodzielnie i drugie wspólnie z F/Sgt. N. A. Pirie. Gdy Marines zajmowali kolejne wyspy, piloci nowozelandzcy wraz z Amerykanami rozpoczęli umiarkowaną ofensywę lotniczą. Głównym jej celem stała się teraz wy-

**P-40N z 110th TRS po niefortunnym kołowaniu stanął na nosie. Jednostka ta miała białe kolpaki i numery taktyczne od 1 do 39, Leyte, grudzień 1944 roku.**

(USAF)

spa Bougainville. Szczególnie wyróżnili się Flt. Lt. M. T. Vanderpump oraz Wt. Off E. J. Miller, którzy 3 września skutecznie obronili przed atakami ośmiu „Zeke” uszkodzonego *Liberatora*, za co obaj otrzymali DFC. Już 11 września 16 Squadron został wycofany do Nowej Zelandii, a jego miejsce na Guadalcanal zajęły 15 i 17 Squadron. Natomiast do Santo jako rezerwa przybył 18 Squadron sformowany w czerwcu 1943 roku.

Jednostki nowozelandzkie osłaniały bombowce w nalotach na lotniska Kahili i Ballale, ale zwycięstw nie zgłosiły. 17 Squadron otworzył swoje konto 23 września, gdy Flt. Lt. D. F. George i Flg. Off G. R. B. Highet stracili wspólnie jednego „Zeke”. Do większej walki powietrznej doszło 1 października na Vella Lavella, w której piloci 15 Squadronu zgłosili zestrzelenie siedmiu bombowców nurkujących D3A „Val”. Po dwie maszyny zgłosili wówczas Flg. Off A. M. Davis i Flg. Off J. H. Grimsdale, po jednej Flg.

Off A. G. Pierard oraz Plt. Off J. J. De Willimoff, natomiast Sqn. Ldr. Herrick wraz z Flg. Off A. L. Parlane'em wspólnie ostatniego. 11 października piloci 17 Squadronu dostrzegli będącego w opałach samotnego *Lightninga* atakowanego przez kilka „Zeke” i natychmiast ruszyli mu na pomoc. Z pierwszego podejścia Sqn. Ldr. P. G. H. Newton stracił jednego z przeciwników, a Wg Cdr Trevor O. Freeman uszkodził innego. W trakcie dalszej walki jeszcze jedno zwycięstwo odniósł Flt. Lt. A. W. Buchanan. Freeman był pierwszym dowódcą RNZAF Wing, który był zasłużonym pilotem bombowym, a teraz wrócił do swojej pierwszej miłości — myśliwców. W dniu 24 października 15 i 18 Squadron przeniosły się z Guadalcanal na lotnisko Ondonga na wyspie New Georgia, skąd osłaniały oddziały naziemne walczące o wyspy Treasury. Już pierwszego dnia desantu (27 października) piloci 15 Squadronu stracili cztery „Zeke”, a podczas osłony lądowania na Bougainville

**P-40K pod siatką maskującą, Oahu, Hawaje, 1943 rok.**

(USAF)





P-40E-1 (41-24783) przygotowywany do oddania do służby, prawdopodobnie w AVG. Pod kadłubem zbiornik dodatkowy o pojemności 52 US gal., 4 lutego 1941 roku.

(USAF)

(1 listopada) 18 Squadron meldował siedem „Zeke” na pewno i jednego prawdopodobnie. Do większej walki doszło 22 listopada, gdy *Kittyhawk* z 18 Squadronu prowadzone przez Flt. Lt. Balfoura straciły pięć „Zeke”, bez strat własnych. Łącznie w listopadzie myśliwce RNZAF wykonały ponad 1000 lotów bojowych. W dniu 11 grudnia Nowozelandczycy po raz pierwszy przeprowadzili atak myśliwsko-bombowy.

17 grudnia okazał się tragiczny dla Nowozelandczyków. W tym czasie 15 i 18 Squadron zostały zastąpione przez 14 i 16. 24 *Kittyhawk* prowadzone przez Wg Cdr Freemana wystartowały do wymiatania nad silną bazę Japończyków w Rabaul. W zażartej walce z „Zeke” zgłoszono, co prawda, pięć zwycięstw, ale do bazy nie wrócił Freeman i Flt. Off J. O. MacFarlane. Stanowisko dowódcy Wingu objął tymczasowo Sqn. Ldr. J. S. Nelson — do czasu przybycia w lutym 1944 roku Wg Cdr C. W. K. Nicholls, weterana RAF. Po tej operacji 14 Squadron wrócił do Santo, a jego miejsce zajął 17 Squadron dowodzony teraz przez Sqn. Ldr. R. G. H. Newtona. Eskortując bombowce nad Rabaul, 19 grudnia dywizjon ten zaliczył jedno zestrzelenie. W dzień Bożego Narodzenia podczas kolejnego silnego nalotu na Rabaul doszło do wielkiej walki z „Zeke”. Wraz z 17 Squadronem w walce tej uczestniczył również 16 Squadron (Sqn. Ldr. J. H. Arkwright) i obie jednostki zgłosiły łącznie 12 zwycięstw pewnych i cztery prawdopodobne. Straty własne były jednak poważne i wyniosły aż siedem *Kittyhawków* i pięciu pilotów.

Na początku stycznia 1944 roku 17 Squadron przeniósł się na nowe lotnisko na półwyspie Toroki-

na, gdzie dołączył do niego 15 Squadron dowodzony teraz przez Sqn. Ldr. J. A. A. Gibsona, weterana RAF z kontem 13,5 zwycięstw przeciw Luftwaffe. W styczniu Nowozelandczycy zgłosili zestrzelenie 14 „Zeke”, przy stracie pięciu własnych pilotów. Między innymi w dniu 9 stycznia Sqn. Ldr. P. G. H. Newton odniósł dwa zwycięstwa, podwyższając swoje konto do pięciu, a w dwa tygodnie później pierwszy sukces nad Salomonami meldował Gibson. Opór przeciwnika nie był już tak zaciepły jak jesienią poprzedniego roku i w połowie lutego ocalałe samoloty japońskie zostały ostatecznie wycofane z Rabaul. Cztery dni wcześniej piloci 18 Squadronu zgłosili zestrzelenie dwóch „Zeke” — były to ostatnie zwycięstwa pilotów nowozelandzkich na *Kittyhawkach*. Pomimo pojawienia się jeszcze dwóch nowych dywizjonów (19 i 20 Squadron) wyposażonych w Curtissy, rozpoczął się proces przezbrajania dywizjonów w inne amerykańskie myśliwce, F4U *Corsair*. Na *Kittyhawkach* piloci nowozelandzcy zgłosili łącznie 99 zwycięstw.

### Chiny

Początki działalności P-40 w Chinach to oczywiście historia legendarnych „Flying Tigers” („Latających Tygrysów”), czyli American Volunteer Group (Amerykańskiej Grupy Ochotniczej). Organizatorem tej jednostki był Col. Claire Lee Chennault, który uzyskał zgodę na utworzenie trzech dywizjonów myśliwskich na terenie Chin, walczących od dziewięciu lat z cesarską Japonią. Rekrutacja kandydatów przebiegała bardzo szybko, w czym miała swój udział kusząca premia za każdy zestrzelony bądź zniszczony

na ziemi samolot japoński. Szybko zgromadzono 75 pilotów, którzy utworzyli trzy dywizjony (1, 2 i 3 Squadron AVG) dowodzone odpowiednio przez Sqn. Ldr. Roberta J. Sandella, Sqn. Ldr. Johna V. Newkirka oraz Sqn. Ldr. Arvida E. Olsona. Jako uzbrojenie AVG otrzymała 90 z zamówionych 100 myśliwców Curtiss P-40B i C, a począwszy od września 1941 roku rozpoczęto intensywny trening na lotnisku Toun-gu położonym na północ od Rangunu w Birmie. Chennault wprowadził w AVG dwusamolotową formację bojową, podobną do stosowanej przez Niemców, czym „wyłamał się” z obowiązujących w amerykańskim lotnictwie regulaminów. Będąc pod wrażeniem możliwości nowych japońskich myśliwców A6M2 „Zeke”, które królowały nad Chinami w 1941 roku, Chennault opracował nową taktykę walki (w lotnictwie amerykańskim określaną jako „Nurkowanie-Seria-Przelot-Ucieczka”).

Przelot na lotniska operacyjne nastąpił 12 grudnia, gdy 3 Squadron przeniósł się na Mingaladon koło Rangunu, aby wesprzeć siły obronne RAF. W sześć dni później 1 i 2 Squadron przeleciały do Kunming w Chinach. Chrzest bojowy Amerykanów pod chińskim niebem nastąpił przedpołudniem 20 grudnia 1941 roku, gdy piloci 1 i 2 Squadronu przechwycili nad południową częścią prowincji Yunnan dziesięć japońskich bombowców Kawasaki Ki-48 „Lily” z 21 Hikotai i zestrzelili dziewięć z nich, przy stracie jednej własnej maszyny. W trzy dni później ogniomową próbę przeszli również piloci 3 Squadronu („Hell’s Angels”, czyli „Piekielnych Aniołów”), którzy wraz z brytyjskimi *Buffalo* zaata-

kowali formację 60 bombowców Mitsubishi Ki-21 „Sally” i Ki-30 „Ann” lecącą nad Rangun w osłonie myśliwców Nakajima Ki-27 „Nate”. W gigantycznej bitwie powietrznej Amerykanie zgłosili zestrzelenie dziewięciu Ki-21 (w tym dwa Charles N. Older) oraz jednego myśliwca (w rzeczywistości Ki-30), przy stracie czterech P-40 i dwóch pilotów.

W Święta Bożego Narodzenia nie dane było Amerykanom świętować. 25 grudnia nad Rangoon w dwóch falach nadlatywała formacja 80 bombowców osłaniana przez 48 myśliwców (w tym również nowych Nakajima Ki-43 *Hayabusa* z 64 Sentai). Walka ta okazała się wielkim sukcesem AVG, największym podczas jego krótkiej historii. Ponownie doszło do zacieklej walki powietrznej, w której „Hell’s Angels” zgłosili aż 25 zestrzeleń! Po trzy zwycięstwa meldowali: Charles N. Older, Robert T. Smith i Flt. Ldr (Flight Ldr — dowódca eskadry) George McMillan. Zestrzelono dwa *Hayabusa*, czym mogli poszczycić się William N. Reed i Parker Dupouy — zginął zarówno sierż. Shigekatsu Wakayama, jak i por. Hiroshi Okuyama, pierwsze ofiary 64 Sentai. AVG straciła dwa *Tomahawki* — ranny został McMillan, a inny pilot musiał lądować przymusowo na wyschniętym polu ryżowym. Pomimo błyskotliwych sukcesów strata sześciu maszyn w ciągu dwóch dni zaniepokoiła Chennaulta i 28 grudnia ściągnął on do Mingaladon 2 Squadron („Panda Bears”, czyli „Niedźwiadki Panda”). W samą porę, gdyż walki w powietrzu wciąż przybierały na sile, a po dwóch tygodniach pobytu z 18 *Tomahawków*

z „Hell’s Angels”, jakie przybyły, dziesięć odleciało na lotnisko Kyedaw koło Kunming. Pięciu pilotów pozostało, przyłączając się do „Panda Bears”.

Efektowne paszcze rekinów wymalowane na osłonach silników *Tomahawków* nie odstraszały przeciwników. Co dziwniejsze, w ślad za „Hell’s Angels” ruszyła ofensywa Japończyków w Chinach, Birmie i Tajlandii. W dniu 8 stycznia 1942 roku do niewoli dostał się Charles Mott. 17 stycznia czterech pilotów zestrzeleło nad prowincją Yunnan trzy bombowce Ki-21 „Sally”, a wśród zwycięzców znalazł się Charles N. Older, stając się pierwszym asem AVG. Do 2 Squadronu dołączył również 1 Squadron, nazywany „Adam & Eves” („Adam i Ewy”). W trzy dni później podczas akcji nad Tajlandią AVG miał już kolejnego asa, którym stał się dowódca „Panda Bears”, Sqn. Ldr. Jack Newkirk, który zgłosił zestrzelenie dwóch myśliwców Ki-27 „Nate”, co stanowiło połowę zgłoszeń Amerykanów w tej walce. Stracono jednego *Tomahawka*, a inny odniósł uszkodzenia. Loty nad Tajlandią przebiegały według ustalonego schematu i najczęściej była to eskorta bombowców *Blenheim* zawzięcie atakowanych przez Ki-27, bądź obrona własnego lotniska. Sporadycznie osłaniano również chińskie bombowce SB-3 nad Hanoi. 23 stycznia zestrzelono siedem „Nate”, z których cztery meldował Flt. Ldr Frank L. Lawlor, a po jednym David Lee Hill, Robert H. Neale i William Bartling, który sam został zestrzelony i musiał lądować przymusowo, rozbijając maszynę. W godzinę później do ziemi poszło sześć Ki-30 „Ann”, ale w walce z my-

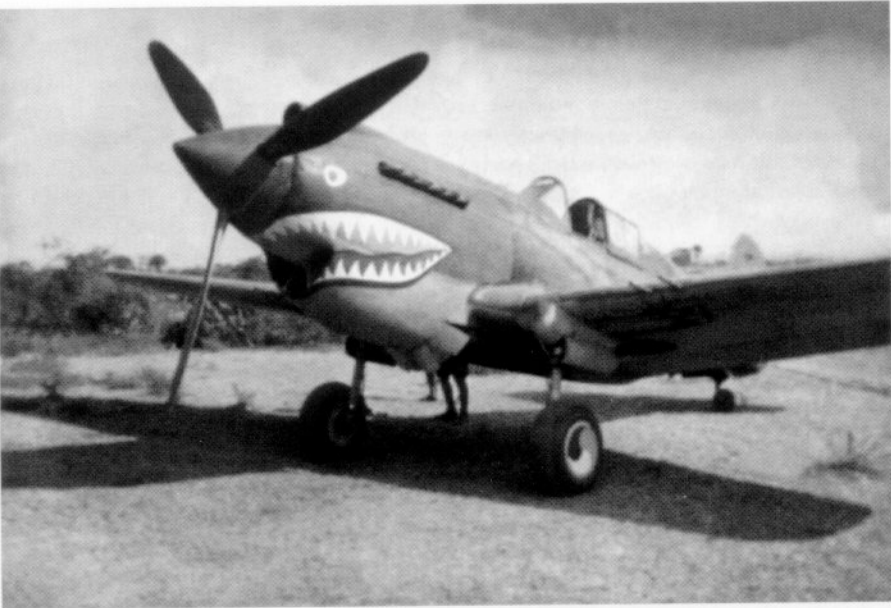
śliwcami poległ Allen Bert Christiman ostrzelany przez japońskich pilotów w momencie, gdy wisiał na linkach spadochronu. Ogółem tego dnia AVG meldowała 11 zwycięstw, przy stracie dwóch samolotów i jednego pilota. Następnego dnia walki rozgorzały na nowo i do grona asów trafił David Lee Hill, który posłał do ziemi jeden Ki-27, a inni piloci jeszcze cztery. Zgłoszono również zniszczenie trzech bombowców Ki-21 „Sally”, z czego dwa zapisano na konto Roberta H. Neale’a. Zaraz potem Neale został zaatakowany przez kilka „Nate” i tylko dzięki efektywnej obronie zdołał wymknąć się do Mingaladon. Dwa japońskie pociski trafiły w kabinę, zrywając mikrofon z jego pilotki!

26 stycznia w walce powietrznej poległ następny pilot AVG, Louis Hoffman, który zderzył się z Ki-27, ale w szeregach AVG pojawił się kolejny as, John G. Bright (po zestrzeleniu jednego „Nate”). Walki w obronie bazy Mingaladon były codziennością dla pilotów AVG, którzy mając za przeciwników wolniejsze Ki-27, radzili sobie całkiem nieźle. Myśliwiec japoński, będący jednopłatem ze stałym podwoziem, dwoma kaemami małego kalibru i wrażliwą na ogień konstrukcją, miał za przeciwników trzy typy alianckich myśliwców. Brewster *Buffalo* nie były dla niego groźne, a ponadto było ich zbyt mało. Silnie uzbrojony *Hurricane* nie mógł zaaklimatyzować się na nowym dla siebie terenie walk. Natomiast *Tomahawki* okazały się śmiertelnymi przeciwnikami, szybkimi oraz silnie uzbrojonymi, których piloci posiadali bogate doświadczenie bojowe. 28 stycznia

P-40B z 3rd Squadron „Hell’s Angels” przygotowywany do prób uzbrojenia na ziemi. Widoczne są chińskie znaki na spodzie skrzydła, brytyjski kamuflaż Dark Earth/Dark Green/Sky. Numer P-8109 wskazuje na samolot z pierwszej setki z dostawy pierwotnie przeznaczonej dla Brytyjczyków.

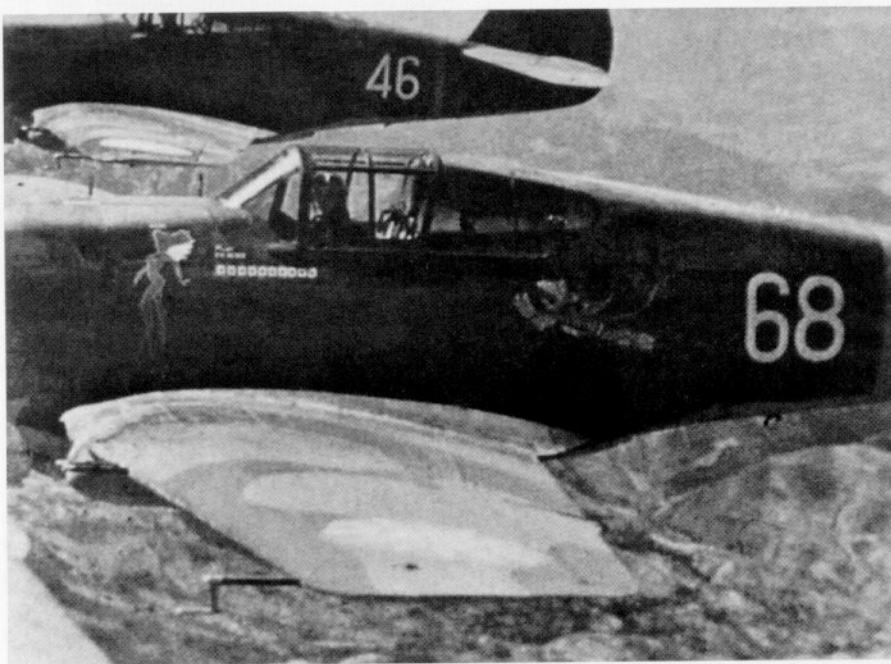
(USAF)





Powyżej: P-40B z pierwszej dostawy dla American Volunteer Group.

(N. Franks)



Poniżej i po prawej: David „Tex“ Hill — pilot z AVG i 23rd FG z dorobkiem 18,25 zwycięstwa.

(USAF — poniżej i N. Franks — prawe)



Sqn. Ldr. Robert J. Sandell zestrzelił dwa Ki-27 z 77 Sentai, ale sam musiał lądować przymusowo. Kolejne trzy „Nate“ zostały strącone przez innych pilotów amerykańskich. Następnego dnia osiem *Tomahawków* (oraz dwa *Hurricane'y*) zaatakowało grupę 20 Ki-27, meldując zestrzelenie aż 14 z nich (w tym dwóch pilotów brytyjskich). Królem polowania został Sqn. Ldr. Robert J. Sandell, który stracił trzech przeciwników, stając się pierwszym asem „Adam & Eves“. Jednego posłał do ziemi Flt. Ldr Frank L. Lawlor, również uzyskując tytuł asa. Nazajutrz poniesiono kolejną stratę, gdy podczas lotu rozpoznawczego w okolicy Moulmain w Birmie rozbił się Thomas Cole Jr, trafiony przez artylerię przeciwlotniczą.

W lutym walki nieco osłabły i nie były już tak zacięte jak w styczniu. Niemniej jednak, 6 lutego pilot amerykańscy zgłosili zestrzelenie sześciu Ki-27 i jednego Ki-21, a do grona asów trafił Robert H. Neale. Następnego dnia zginął w kraksie Sqn. Ldr. Robert J. Sandell, którego następcą został Neale. Korzystając z braku przeciwników w powietrzu, lotnictwo alianckie rozpoczęło ataki na lotniska japońskie, a pilotom AVG przypadła rola eskortowania nalotów brytyjskich *Blenheimów*. Częstym celem były również naziemne oddziały przeciwnika. W tym czasie Japończycy przerzucili większość swoich samolotów w rejon Salween, dzięki czemu AVG miało okazję do złapania drugiego oddechu i dopiero 21 lutego doszło do kolejnego starcia z 77 Sentai, w którym meldowano cztery zestrzelenia. Ta typowa dla *Flying Tigers* walka odbyła się między sześcioma P-40 a 23 *Nate* i Amerykanie nie ponieśli żadnych strat, z wyjątkiem jednego rannego pilota. 24 lutego pilot AVG zniszczyli na ziemi jeden z pierwszych czterech myśliwców Nakajima Ki-44 *Shoki* z samodzielnego 47 Chutai.

Walki rozgorzały ponownie 25 lutego, gdy rano trzech Amerykanów zwarło się z ponad 20 Ki-27. Zarówno Sqn. Ldr. Robert H. Neale, jak i Robert Pre-

Po lewej: P-40 z 3rd Squadron AVG w locie. Na pierwszym planie Charles Older, pierwszy as AVG — pilot z USMC, który zakończył wojnę z kontem 18,5 zwycięstw powietrznych.

(USAF)

**P-40B (ex-brytyjski *Tomahawk* IIB) z AVG, 1942 rok.**

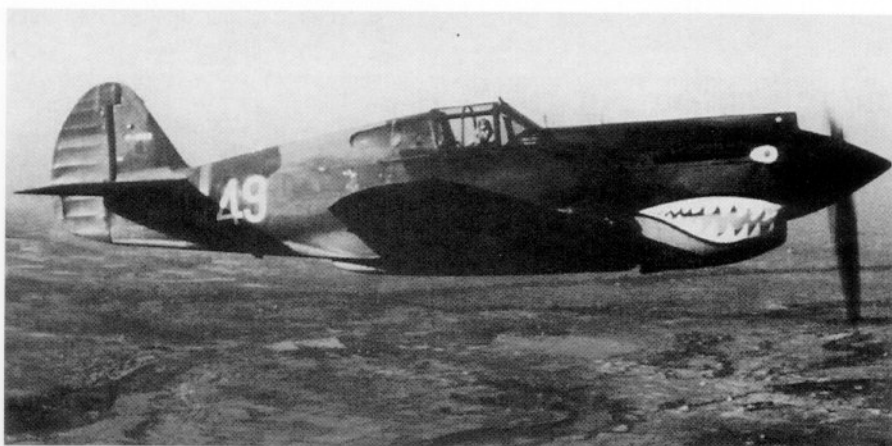
(USAF)

scot zgłosili po dwa zestrzelenia, wychodząc z walki bez uszczerbku. Po południu ponownie doszło do zaciętej walki z „Nate” i *Shoki*. Tuż po starciu zginął Edward Leibolt, a we wspólnej walce z *Hurricane’ami* zgłoszono zestrzelenie 25 samolotów przeciwnika, z czego 19 przypadło w udziale pilotom AVG. William McGarry meldował cztery zestrzelenia, a po trzy zapisali na swoje konta: Charlie Bond, George Burgard i Robert H. „Snuffy” Smith. Neale meldował kolejne dwa „Nate”, podobnie jak John Blackburn, a J. R. Rossi jednego. Warto nadmienić, że w popołudniowej walce Japończycy stracili tylko dwa myśliwce z 50 Sentai, a jeden z pilotów Ki-44 odniósł rany. Następnego dnia piloci AVG zgłosili zestrzelenie 17 Ki-27 i jednego Ki-48 „Lily” w walce nad zatoką Martaban, przy stracie trzech własnych samolotów. Ogółem w ciągu dwóch dni walk piloci „Adam & Eves” zgłosili zestrzelenie 43 japońskich samolotów, z których siedem zaliczono Sqn. Ldr. Robertowi H. Neale’owi.

Niezwykle zacięte walki toczono o birmańskie miasto Rangun, które Japończycy zdobyli w dniu 8 marca. W ciągu kilku najbliższych dni 3 Squadron przeniósł się do Magwe, co zbiegło się w czasie z obietnicą żony chińskiego przywódcy Czang Kai-Szeka, że za każdy zniszczony samolot japoński piloci otrzymają premię w wysokości \$500. Na efekty nie trzeba było długo czekać, bowiem już 17 marca Kenneth A. Jernstedt wraz z Williamem N. Reedem zaatakowali lotniska Mudon i Moulmein. Po kilku atakach zgłosili oni zniszczenie na ziemi 15 samolotów, za co Reed dostał \$4000, a Jernstedt \$3500. Japończycy potwierdzają stratę pięciu maszyn. W cztery dni później lotnictwo przeciwnika wykonało silny nalot na lotnisko Magwe, po którym na stanie „Hell’s Angels” pozostało zaledwie sześć sprawnych *Tomahawków*. W kolejnym nalocie zniszczone zostały następne dwa P-40 i już wkrótce jako wsparcie przybyły 1 i 2 Squadron.

Pierwszą akcją nowo przybyłych jednostek był atak na lotnisko Chiang Mai, skąd startowały japońskie bombowce i piloci 1 Squadronu zgłosili wielki sukces, meldując zniszczenie na ziemi 40 maszyn. Ogień z ziemi trafił jednak Williama McGarry’ego (dostał się do niewoli), natomiast w ataku wyróżnił się były as USMC, Gregory Boyington, który meldował o zapaleniu dziesięciu samolotów. W tym samym czasie 2 Squadron atakował cele w okolicy; zginął wówczas jego dowódca, Sqn. Ldr. John „Scarsdale Jack” Newkirk, mający na swoim koncie 10,5 zwycięstwa. Schedę po nim przejął awansowany wkrótce Sqn. Ldr. David Lee Hill.

22 marca AVG otrzymała cztery P-40E *Kittyhawk*, które przybyły drogą powietrzną z Akra w Afryce do Kunming. Był to pierwszy, skromny na razie, znak wzmocnienia sił alianckich w Chinach. Odtąd co kilka dni przybywały do AVG kolejne *Kittyhawk*, lądując na lotnisku Loiwing, sukcesywnie zastępując *Tomahawk*. Baza ta została zaatakowana 8 kwietnia przez Ki-43 *Hayabusa* z 64 Sentai, doszło do wielkiej bitwy powietrznej. Amerykanie zgłosili strącenie 12 japońskich myśliwców kosztem jednego *Kitty-*

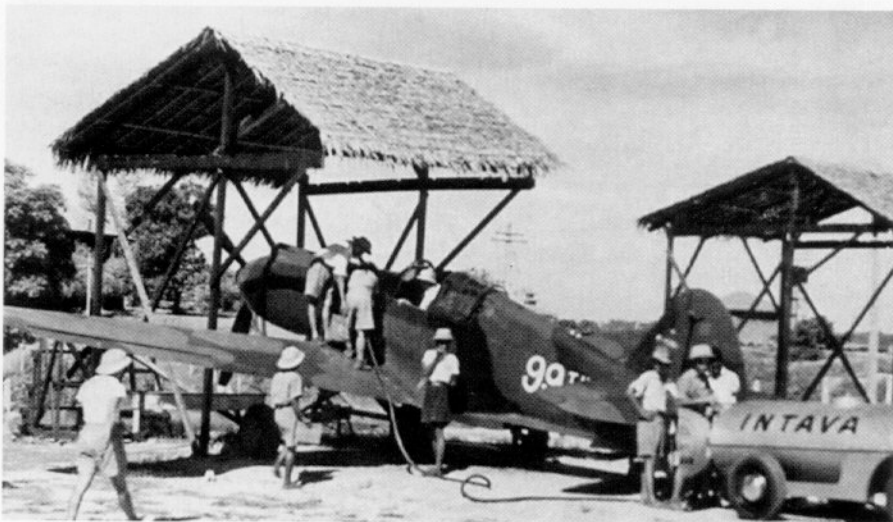


Powyżej: P-40A — samolot nr „74” z 23rd FG, 14th AF ląduje w Kunming, Chiny, 15 września 1942 roku.

(USAF)

Poniżej: *Tomahawk* — ostatni, 99. wyprodukowany w CAMCO, Mingaladon Cantonment.

(USAF)





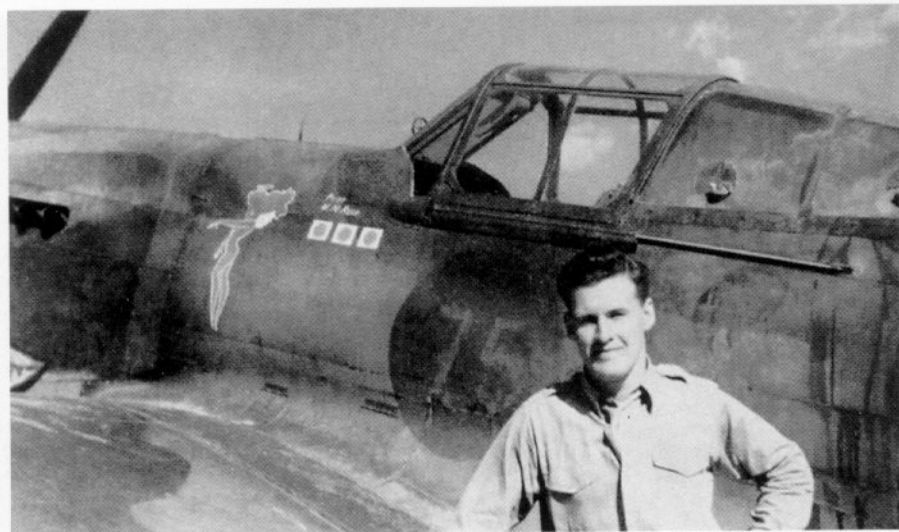


Powyżej: P-40E plka Roberta L. Scotta, dowódcy 23rd FG, 15 września 1942 roku, kiedy to Scott miał pięć potwierdzonych zwycięstw. Jego całkowity dorobek to 13 zwycięstw powietrznych i jeden samolot zniszczony na ziemi. Na samolocie szef obsługi J. R. Hill pokazuje pięć symboli zwycięstw.

(USAF)

Poniżej: William N. Reed z 3rd Squadron „Hell’s Angels“. Służył w AVG i 3rd CACW (Chinese-American Composite Wing); uzyskał łącznie 17,5 zwycięstw. Dobrze widoczny jest emblemat dywizjonu — czerwony aniołek ze skrzydełkami. Był on malowany odrębnie, nie od szablonu, stąd jego różne kształty na poszczególnych samolotach dywizjonu.

(USAF)



Powyżej: Albert J. Baumler z dowództwa 23rd FG, 14th AF. Uzyskał on łącznie 11 zwycięstw.

(USAF)

Szereg P-40E z 16th FS, 51st FG, 14th AF, Chiny, 24 października 1942 roku. Samoloty posiadają brytyjski kamuflaż.

(USAF)



Po prawej: P-40E z 23rd FG, 14th AF, Kunming, Chiny, początek 1942 roku. Dobrze widoczne są szczegóły „szczęki“. Pod prawym skrzydłem widoczna jest kamera. W tle samoloty Republic P-43 Lancer.

(USAF)

hawkę zniszczonego na ziemi i kilku innych uszkodzonych. W dwa dni później ponownie doszło do walki w okolicy lotniska Loiwing, w której Amerykanie meldowali zestrzelenie trzech maszyn typu *Hayabusa*. W uznaniu zasług w działalności AVG, Claire Chennault został awansowany w dniu 22 kwietnia do stopnia Brigadier General. Od końca 1941 roku ze 109 pilotów, jacy przybyli do AVG, 18 zginęło bądź zaginęło, 21 wróciło do USA, dziesięciu pełniło obowiązki nieoperacyjne, a kolejnych sześciu zostało instruktorami w Yunnan-ji.

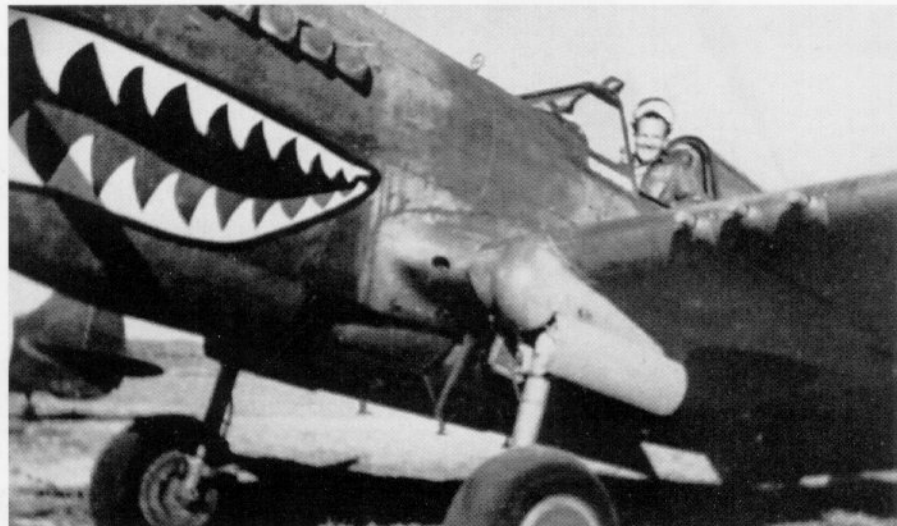
Walki z 64 Sentai trwały do końca kwietnia. Amerykanie nieświadomie mylili Ki-43 z bardzo podobnymi do nich Mitsubishi A6M „Zeke“, ale rezultaty ich roszczeń w stosunku do rzeczywistości często były bardzo rozbieżne. Na przykład 29 kwietnia zgłoszono strącenie 13 „Zeke“, podczas gdy Japończycy stracili dwa Ki-43. W dniu 5 maja Amerykanie meldowali o zestrzeleniu siedmiu Ki-27, ale faktycznie ich lupem padły tylko cztery. Japończycy posuwali się do przodu, zmuszając AVG do częstych zmian lotnisk. Walki w powietrzu wciąż nie słabły, a obrona przeciwlotnicza również dawała się we znaki coraz mocniej. W ciągu dwóch tygodni maja AVG straciła czterech pilotów, co znacznie osłabiło Amerykanów przed chińską kontrofensywą pod Salween.

John F. Hampshire z 23rd FG. Uzyskał on w Chinach 13 zwycięstw. Zginął dnia 2 maja 1943 roku po osiągnięciu tego dnia dwóch ostatnich zwycięstw: zestrzelony przez „Zera“ zmarł z ran.

(USAF)



31366 AC





**Powyżej: P-40 z 3rd Chinese-American Composite Wing podczas konserwacji przed lotem.**

(USAF)

**Poniżej: Dowódcy grup CACW, plk T. Alan Bennett i major C. H. Yaun z majorem W. L. Turnerem przed P-40. Samoloty posiadały chińskie znaki rozpoznawcze i numery taktyczne 14th AF.**

(USAF)

Na początku czerwca poszczególne dywizjony stacjonowały w trójkącie na przestrzeni 650 kilometrów. I tak, 1 Squadron znajdował się na lotnisku Guilin na wschodzie, 2 Squadron zajmował Chongqing na północy, a 3 Squadron stanowił zachodnie skrzydło w Kunming. 12 czerwca, nazajutrz po przybyciu „Adam & Eves” do Guilin, lotnisko to zostało zaatakowane przez japońskie samoloty, w tym nowe ciężkie myśliwce Kawasaki Ki-45 *Toryu*. Piloci 1 Squadronu stanęli na wysokości zadania i zestrzelili pię-

ciu przeciwników (zgłosili dziewięciu), w tym dwa Ki-45. Japończycy zarzucili ataki na Guilin, skupiając swoją uwagę na innych, słabiej bronionych lotniskach, takich jak Hengyang, które znajdowało się w zasięgu 2 Squadronu. Po kilku starciach i ten cel został na razie skreślony z listy japońskiego dowództwa. Ostatnie zwycięstwa piloci AVG zgłosili w dniach 3 i 4 lipca, gdy „Panda Bears” meldowali o zestrzeleniu ośmiu Ki-27 (faktycznie 54 Sentai straciła cztery „Nate”). Już po rozwiązaniu jednostki, 9 lipca,



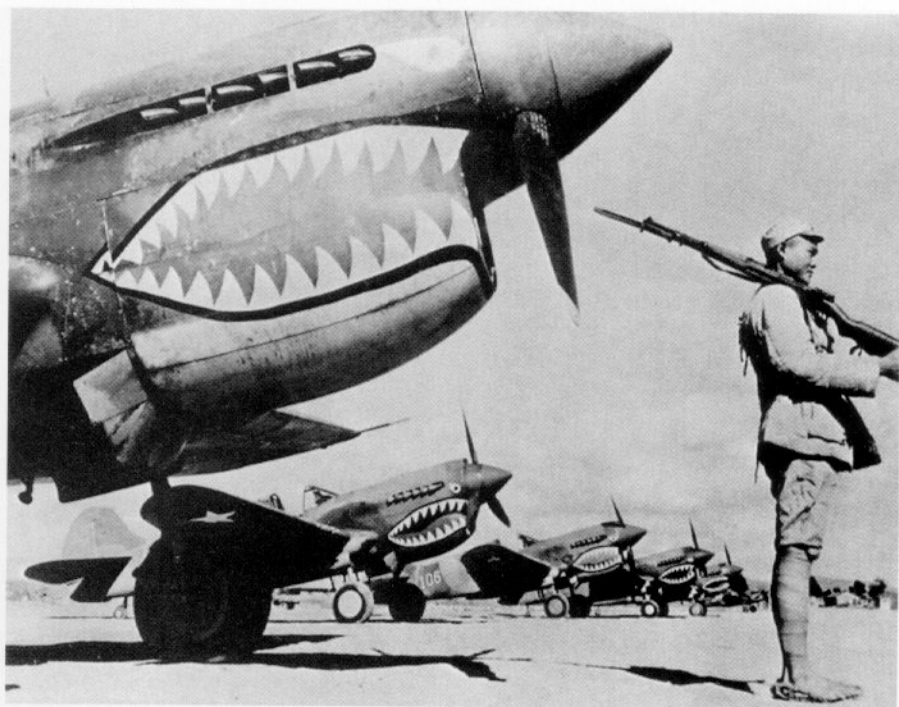
Peter Wright zestrzelił rozpoznawczy Ki-21 z 90 Sentai, który zapisano na konto AVG jako ostatnie zwycięstwo.

AVG została rozwiązana 4 lipca po siedmiu miesiącach walk, gdy stanowiła fundament obrony przeciw lotnictwu japońskiemu. Amerykanie zgłosili zestrzelenie 298 samolotów przeciwnika, przy stracie dziewięciu pilotów poległych w akcji, czterech zaginionych oraz kolejnych dziewięciu, którzy zginęli w wypadkach. Jednakże rozwiązanie AVG nie oznaczało końca kariery P-40 w Chinach. Byli piloci AVG utworzyli trzon zreorganizowanej 23th FG, dowodzonej przez Col. Roberta L. Scotta. Jednostka ta docelowo miała się składać z czterech dywizjonów — 74th, 75th, 76th oraz 16th FS. David L. „Tex” Hill (11,25 zwycięstw w AVG) został mianowany dowódcą 75th FS, co później tak wspominał:

„To było bardzo dziwne. Jednego dnia latałem jako pilot AVG a gdy wróciłem z następnego lotu zostałem wezwany i oświadczono mi, że jestem dowódcą 75 Squadron.”

W podobnych okolicznościach dowódcą 76 Squadronu został Maj. Edward F. Rector (siedem zwycięstw), a 74 — Maj. Frank Schiel Jr (także siedem zwycięstw w AVG). W tym czasie 16th FS dowodził Maj. John Alison, a wszystkie dywizjony były wyposażone w *Tomahawki* oraz *Kittyhawki*. Pierwsze zwycięstwa zaliczono 23rd FG w dniu 4 lipca, a ich autorami byli piloci 76th FS. Ich przeciwnikami okazały się myśliwce Ki-27 z 54 Sentai, które napotkano w rejonie na północ od Hengyang. Maj. Rector zgłosił zestrzelenie na pewno jednego „Nate”, a drugiego prawdopodobnie, Capt. Charlie Sawyer jednego na pewno i uszkodzenie kolejnego, Jim Howard i Van Shepard po jednym na pewno, a Capt. Bob Neale dwa prawdopodobnie. Łącznie 4-3-1 bez strat własnych. W dniu 10 lipca Lt. Henry Elias otworzył konto 75 Squadronu, strącając Ki-27 w okolicy Hengyang. Piloci 16th FS często wykonywali w tym czasie nocne przychwylenia japońskich bombowców i w nocy z 29 na 30 lipca Maj. John Alison zestrzelił aż trzy Ki-21 z 62 Kokutai, ale silnik jego P-40 został uszkodzony i musiał on lądować przymusowo. Lipiec zakończył się dla 23rd FG wspaniałą walką nad Hengyang. W trakcie 15-minutowego starcia z Ki-27 oraz Ki-43 piloci amerykańscy zestrzelili dwa japońskie myśliwce, a co ważniejsze udało się zdobyć jeden Ki-43, który lądował przymusowo. Następnego dnia znów doszło do walki z „Oscarami”. Sześć P-40 zwarło się z grupą 20 przeciwników nad Hengyang i Maj. Gil Bright trafił jednego, który zaraz potem eksplodował w powietrzu. Kolejny przeciwnik Brighta opuścił pole walki z dymiącym silnikiem, to samo uczynił Japończyk trafiony przez Lt. Henry’ego Eliasa. Teraz do walki włączyli się piloci 16th FS i jak wspominał później jeden z Amerykanów, Japończycy walczyli jak „rój wściekłych szerszeni”. Mimo to 1/Lt. John D. Lombard stracił jednego „Oscara”, a jego boczny, 2/Lt. Dallas Clinger, drugiego. Trzeci Ki-43 dla 16 FS został strącony przez Capt. Edmunda R. Gossa. Powracając do swoich linii formację japońską zaatakował samotnie 2/Lt. Mack A. Mitchell z 75th FS, któremu udało się zestrzelić jeszcze jeden samolot tego typu, po czym bezpiecznie wrócić do bazy.

W dniu 3 sierpnia 23rd FG wykonała pierwszy atak myśliwsko-bombowy, uderzając w sile 12 *Kitty-*



Powyżej: Szereg P-40K z 23rd FG pod strażą bosonogiego chińskiego wartownika, Chiny, połowa 1942 roku. Samoloty posiadają kamuflaż RAF.

(USAF)



Powyżej: Chińczyk — major C. H. Yaun, dowódca grupy w 3rd Chinese-American Composite Wing stoi przed swoim P-40N.

(USAF)

Poniżej: Szereg P-40K z 23rd FG, Kunming, Chiny.

(USAF)





**Powyżej: Alarm! Piloci AVG biegną do swoich P-40B, 1941 rok.**

(USAF)

**Poniżej: Amerykańscy piloci z 14th AF podczas próbnego alarmu. W tle szereg P-40N Warhawk, 1944 rok.**

(USAF)

*hawków* na japońskie pozycje koło Linchuan. W dwa dni później poniesiono pierwszą stratę w walce powietrznej, gdy zginął 2/Lt. Lee Minor z 75th FS, a piloci 16th FS zgłosili zestrzelenie dwóch japońskich myśliwców. Coraz częstszym zadaniem „Rekinów” (jak zaczęto nazywać 23rd FG ze względu na paszczę wymalowane na osłonach silników) była osłona średnich bombowców B-25 *Mitchell* atakujących lotni-

ską przeciwnika koło Kantonu. 8 sierpnia piloci 75th FS obronili swoich podopiecznych przed agresywnymi atakami Ki-43 z 24 Kokutai, a 1/Lt. Patrick H. Daniels zgłosił strącenie jednego z nich. Podczas lotu powrotnego do Kweilin Capt. Sawyer zestrzelił jeszcze Ki-27 oraz uszkodził kolejne trzy. W połowie sierpnia 23rd FG została przeniesiona na nowe lotniska — 16th FS trafił do Peishiyi koło Chungking,



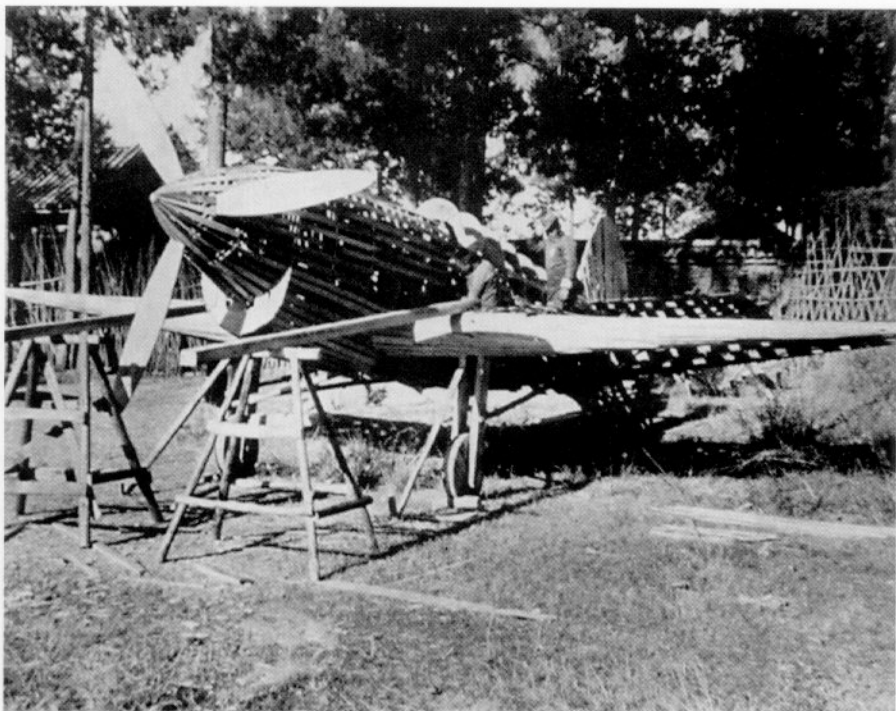
**Budowa makiety P-40 przez Chińczyków. Makiety te, pokryte płótnem, myliły Japończyków, którzy atakowali fałszywe lotniska 14th AF.**

(USAF)

74th i 76th FS znalazły się w Kunming, a 75th FS rozlokowano około 150 km na północny wschód od nich, w małej wiosce Chanyi.

Utworzono załóżek jednostki rozpoznawczej, która wykonywała loty zwiadowcze nad terenem nieprzyjaciela, zapuszczając się nawet nad Hanoi. Piloci wykonywali loty na starszych P-40B, w których Maj. Gen. Claire Chennault kazał zamontować kamery fotograficzne. Loty rozpoznawcze przyniosły wiele sukcesów w postaci dokładnych informacji o sile i przygotowaniach przeciwnika i dopóki nie pojawiły się F-4 *Lightning*, cały ciężar tych działań spoczywał na *Tomahawkach*. 8 września uwieńczeniem działalności P-40 jako maszyn rozpoznania fotograficznego było zestrzelenie przez 1/Lt. Thomasa R. Smitha japońskiego samolotu zwiadowczego Mitsubishi Ki-46 „Dinah”, słynącego ze swojej wielkiej prędkości i wysokiego pułapu lotu. Smith zniszczył lewy silnik przeciwnika, a następnie zapalił prawy, po czym „Dinah” runął na ziemię.

Działania 23rd FG we wrześniu i październiku 1942 roku były ograniczone ze względu na ulewne deszcze i niską podstawę chmur. 14 września dowódcą 16th FS został Maj. George W. Hanzlet. Do większej walki doszło dopiero 25 października podczas osłony *Mitchelli* w wyprawie nad port w Kowloon i lotnisko Kai Tak koło Hong Kongu. Podczas zaciętej walki z japońskimi myśliwcami Maj. Tex Hill zestrzelił jeden Ki-43, a trzy inne uszkodził. Dowódcą 23rd FG, Col. Robert L. Scott, zgłosił strącenie dwóch „Zeke” oraz nawiązał walkę z „japońskimi Messerschmittami”, czyli prawdopodobnie Kawasaki Ki-45 „Nick”. Trzej inni piloci amerykańscy dowodzeni przez 1/Lt. Mortimera Marksa zwarli się



w walce z grupą kilku myśliwców przeciwnika i Marks oraz 1/Lt. William E. („Bill”) Miller zgłosili po dwa zwycięstwa, podobnie jak 1/Lt. Charles DuBois, który zgłosił strącenie m.in. Ki-45. Tymczasem jeden z *Mitchelli* został uszkodzony przez Japończyków i wzywał pomocy. W sukurs załodzi popieszył Capt. John („Hamp”) Hampshire i z pierwszego podejścia zestrzelił on „Zeke”, który eksplodował w powietrzu. Innego strącił jego boczny, 1/Lt. Morton Sher, ale zaraz potem sam został trafiony przez „Oscara” i skierował się na północ, gdzie

niebawem lądował przymusowo na terenie zajęтым przez Chińczyków. Ogółem podczas tej walki 23rd FG meldowała zestrzelenie 11 japońskich samolotów, przy stracie jednej własnej maszyny. Po południu jeszcze dwa „Zeke” padły łupem pilotów „Rekinów” w walce nad Mengtze. Przez kilka następných dni Amerykanie wykonywali misje myśliwskobombowe przeciw japońskim lotniskom.

Na początku listopada znaczną aktywność wykazał 16th FS, co było podyktowane japońską ofensywą powietrzną na jego bazę w Kweilin. W dniu 2 li-

**Robert („God is My Co-Pilot”) Scott Jr z taśmą amunicyjną na szyi pomaga zbrojmistrzom R. Fullerowi i J. Teague załadować kaemy swojego samolotu przed startem do akcji, 1 stycznia 1943 roku. Scott został dowódcą 23 rd FG.**

(USAF)





Powyżej: P-40 z białym kołpakiem — znakiem rozpoznawczym 75th FS, 23rd FG. Pod kadłubem zbiornik dodatkowy, 1944 rok.

(USAF)

Poniżej: P-40N uzbrojony w wyrzutnie bazook pod skrzydłami, Kweilin, Chiny. Pod kadłubem zbiornik dodatkowy.

(NASM)



## Grupa amerykańskich pilotów przed P-40K, 14th AF, Chiny, 1944 rok.

(USAF)

stopada nad lotniskiem pojawiła się formacja 12 bombowców osłaniana przez 48 myśliwców, przeciw której poderwało się 12 *Kittyhawków*. Rozpętała się dzika walka powietrzna, w której Amerykanie stracili trzy „Zeke” i dwa „Sally”, tracąc 2/Lt. Waltera Laceyę trafionego przez ogień obronny bombowców. Przez następny tydzień panowała deszczowa pogoda, ale 9 listopada Japończycy pojawili się ponownie nad Kweilin w liczbie dziewięciu myśliwców. Piloci 16th FS ponownie stawili im czoła, niszcząc trzy z nich, bez strat własnych. Trzy dni potem myśliwiec przeciwnika nękały Amerykanów niemal przez cały dzień, atakując małymi grupkami ich lotnisko. 16th FS nie poniósł jednak żadnych strat i zgłosił 4-6-5. Do końca roku Japończycy nie podjęli już dziennych ataków na Kweilin, wysyłając swoje bombowce w nocy. Po północy 23 listopada 1/Lt. John D. Lombard stracił dwa Ki-21, a 1/Lt. Joseph H. Griffin jeden samolot tego typu. 24 listopada podczas ataku na cele naziemne zginął 1/Lt. Patrick H. Daniels z 76th FS, jeden z bardziej skutecznych i agresywnych pilotów jednostki. Inni piloci 23rd FG zestrzelili w walce z myśliwcami przeciwnika dwa „Zeke”. Co ciekawe, po północy na misję myśliwsko-bombową wystartowało sześć *Kittyhawków* do ataku na Hankow i żeglugę rzeczną. Mimo ogromnego zagrożenia ze strony japońskiej artylerii przeciwlotniczej oraz okoliczności ataku nie poniesiono żadnych strat.

Na 27 listopada zaplanowano silny atak lotnictwa na cele w okolicy Hong Kongu, podczas którego zaatakowano zakłady lotnicze, lotnisko Tien Ho oraz żeglugę na rzece Pearl. Ku uciesze pilotów 23rd FG, którzy wyruszyli do walki w sile 22 *Kittyhawków*, doszło do wielkiej bitwy powietrznej z licznymi grupkami Ki-27 i Ki-43, którym udało się zaledwie uszkodzić jednego *Mitchella*. Wielki dzień 23rd FG zaowocował zestrzeleniem 23 japońskich myśliwców na pewno, czterech prawdopodobnie i uszkodzeniem jednego w powietrzu, a ponadto Col. Scott zniszczył na lotnisku Tien Ho jedną maszynę przeciwnika. Nie poniesiono przy tym żadnych strat własnych. Jednakże była to jedna z ostatnich akcji 23rd FG w 1942 roku. Zaraz potem została ona wycofana do Kunming. Nastąpiły zmiany na stanowiskach dowódców poszczególnych dywizjonów. I tak, Maj. David L. („Tex”) Hill i Maj. Edward F. Rector wrócili do Stanów Zjednoczonych, a w dniu 5 grudnia dowodzenie 75th FS przejął Maj. John R. Alison, natomiast 76th FS przejął Maj. Bruce K. Holloway. Tego samego dnia podczas lotu rozpoznawczego na F-4A zginął dowódca 74th FS, Maj. Frank Schiel Jr, którego funkcję niebawem przejął Maj. Albert J. („Ajax”) Baumler. Oprócz tego nadeszły nowe samoloty w postaci nowszej wersji Curtissa, P-40K.

Wielki sukces zanotowano 26 grudnia, gdy przechwycono formację dziewięciu bombowców osłanianych przez dziesięć myśliwców. Col. Scott zaatakował trójkę Ki-21 i jedną długą serią trafił wszystkie! Jeden z nich eksplodował, zasypując odłamkami leżącego obok „Sally”. Ogółem Amerykanie zgłosili 10-5-1, tracąc jednak dwa *Kittyhawk* i jednego pilota (1/Lt. Robert H. Mooney z 16th FS). Ostatnie



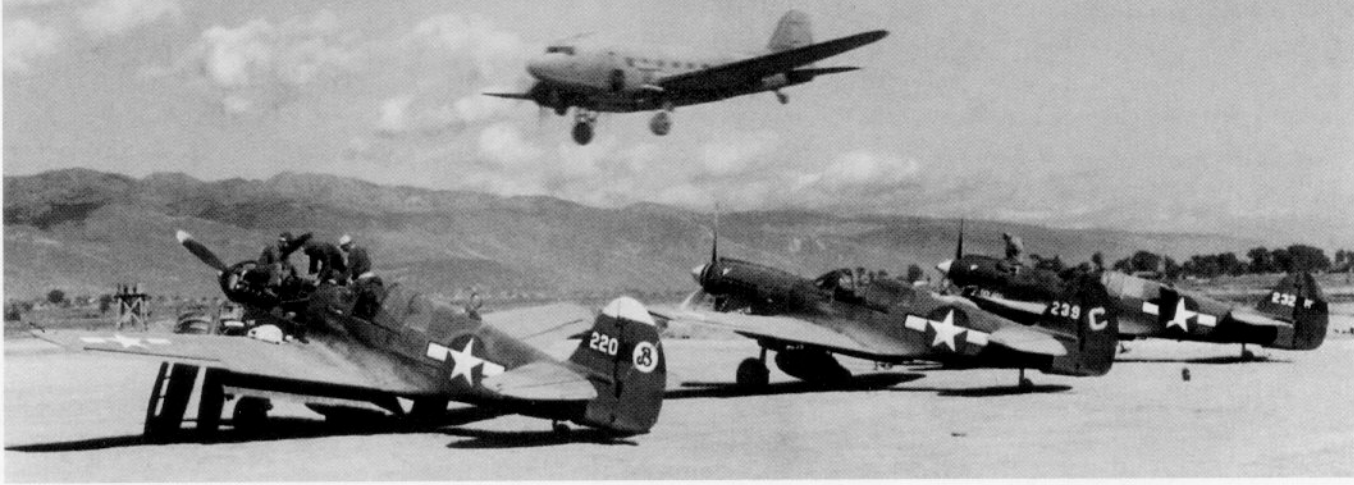
w 1942 roku zwycięstwo odniósł 2/Lt. William E. („Bill”) Distefano, który 30 grudnia posłał do ziemi „Oscara” w okolicy Lashio w Birmie.

Nowy rok rozpoczął się zmianą dowódcy 23rd FG — Col. Scott wrócił do USA, a jego miejsce zajął 9 stycznia Lt. Col. Bruce K. Holloway, którego stanowisko dowódcy 76th FS przejął Capt. Grant M. Mahony. Pierwsze zwycięstwa w 1943 roku odniesiono 16 stycznia, gdy Japończycy rozpoczęli w Birmie wielką ofensywę. Rankiem tego dnia do lotniska Yunnan-yi zbliżyły się dwie fale japońskich bombowców Ki-21 i Ki-48 osłaniane przez prawie 30 „Oscarów”. Przeciw nim poderwało się dziesięć *Kittyhawków*, które zaatakowały wroga formację, ale nie zdołały przedrzeć się do bombowców i udaremnić ataku. Uszkodzenia na ziemi były jednak niewielkie. Amerykanie zostali związani walką przez Ki-43 i stracili 2/Lt. George V. Pylea. Meldowali jednakże o straceniu ośmiu myśliwców przeciwnika. Do końca marca 23rd FG wykonywała głównie ataki na cele naziemne. Pod koniec marca 16 i część 76 Squadronu przeniosły się do Kweilin, a 75th FS do Lingling, co było przygotowaniem do operacji przeciwko Japończykom w rejonie Hankow oraz okolicy Kanton-Hong Kong. W tym samym czasie

reszta 76th FS stacjonowała w Kunming do odpierania ataków z Birmy i Indochin, natomiast 74th FS zajmował lotnisko Yunnan-yi, stanowiąc obronę rejonu Hump i mając możliwość ataków na Japończyków w Birmie. Ten ostatni dywizjon stacjonował w marcu niedaleko Kunming, skąd wykonywał loty rozpoznawcze i myśliwsko-bombowe przeciw celom w północnej Birmie, podczas których stracił dwóch pilotów od ognia z ziemi.

W tym czasie japońskie lotnictwo zostało wzmocnione przybyciem 25 i 33 Sentai. Ta ostatnia jednostka była wyposażona w nowe japońskie samoloty myśliwskie Nakajima Ki-44 *Shoki*, nazywane w kodzie alianckim „Tojo”. Piloci 23rd FG po raz pierwszy spotkali je 1 kwietnia, w czasie ataku Japończyków na lotnisko Lingling. Podczas niezwykle zaciętej walki powietrznej piloci 75th FS zgłosili zestrzelenie pięciu przeciwników (w tym również kilku Ki-43), tracąc Capt. Burralla Barnuma, który zderzył się z jednym z przeciwników. Przez następne trzy tygodnie panowała deszczowa pogoda, co praktycznie uziemiło lotnictwo obu stron, ale 24 kwietnia Japończycy wrócili nad Lingling w sile 44 „Oscarów” i „Tojo”. Podczas prawie godzinnej walki 75th FS meldował o zniszczeniu pięciu przeciwników. Capt.





„Hamp“ Hampshire zgłosił dwa zwycięstwa, w tym dwusilnikową maszynę zrzucającą ulotki nad lotniskiem. Jego konto wzrosło do ośmiu zestrzeleń. W dwa dni później samoloty japońskie zaatakowały z zaskoczenia lotnisko Yunnan-yi, gdzie stacjonował 74th FS. Zaskoczenie było kompletne i nikt nie przeszkadzał pilotom japońskim w niszczącym ataku. Zginęło pięciu mechaników, a pięciu innych odniosło rany, zniszczonych zostało pięć *Kittyhawków*, a 18 innych było uszkodzonych. Gdy trwały intensywne prace nad przywróceniem do użytku ocalałych Curtissów, 29 kwietnia do Yunnan-yi przeniesiono 16th FS. Tymczasem 28 kwietnia 21 japońskich bombowców z osłoną myśliwską zaatakowało lotnisko Kunming. Mimo że większość pilotów 23rd FG zdołało wystartować, Ki-48 „Lily“ zrzuciły bomby na budynki bazy, gdzie zginęło łącznie sześciu ludzi, a 11 innych odniosło rany. W pogon za przeciwnikiem ruszyli Amerykanie, atakując formację przeciwnika w odległości około 150 kilometrów od Kunming, w rejonie rzeki Mekong. Podczas półgodzinnej walki piloci 75th FS zgłosili zestrzelenie 11 samolotów japońskich na pewno i ośmiu prawdopodobnie, a co ważniejsze bez strat własnych. Bohaterem dnia był Capt. John „Hamp“ Hampshire, który meldował strącenie dwóch „Oscarów“ i jednego „Lily“ na pewno oraz taką samą liczbę obu typów prawdopodobnie. Dzięki temu jego konto wzrosło do 11 zwycięstw, co stawiało go na czele asów Teatru Działań Bojowych CBI (Chińsko-Birmańsko-Indyjski).

23rd FG otrzymała pierwsze P-40M, które natychmiast włączono do akcji. Warto nadmienić, że w składzie grupy znajdowało się również kilka myśliwców Republic P-43. W kwietniu w szeregach jednostki pojawili się również piloci chińscy, którzy przeszli szkolenie na P-40. Wykonywali oni loty wspólnie z Amerykanami i po przejściu stażu w 23rd FG zasilił szereg CACW (Mieszanego Skrzydła Chińsko-Amerykańskiego).

30 kwietnia 75th FS wrócił na lotnisko Lingling. Już 2 maja baza ta stała się celem ataku Japończyków, którzy wysłali tam około 40 „Oscarów“ i „Tojo“. Tym razem 16 Curtissów związało walkę przeciwników, nie dopuszczając do ataku na lotnisko. Już w pierwszym ataku „Hamp“ i 1/LT. Joe Griffin stracili po jednym Ki-44, a następnie nad miastem Changsha piloci 75th FS zwarli się w walce z siedmioma „Oscarami“. Sześć z nich szybko zestrzelono, w tym jednego (jako swoje piąte zwycięstwo)

C-47 „Gooney Bird“ przelatuje nad szeregiem P-40N z 25th FS (numery od 200 do 249), 51st FG, 14th AF, 17 grudnia 1944 roku.

(USAF)

Lt. Col. Alison, a innego ponownie Capt. Hampshire. Jednak ten ostatni sam został ciężko ranny w brzuch i lądował przymusowo na północ od Changsha, przy brzegu rzeki Hsiang. Mimo natychmiastowej pomocy Chińczyków zmarł po kilku minutach. Jego konto zamknęło się liczbą 13 pewnych i trzech prawdopodobnych zwycięstw.

15 maja doszło do kolejnej wielkiej bitwy powietrznej, gdy 30 bombowców Ki-48 osłanianych przez 23 „Oscary“ z 64 Sentai nadleciało nad lotnisko Kunming. Piloci 75th FS zgłosili zestrzelenie 15 maszyn wroga na pewno i ośmiu prawdopodobnie. Jednego „Oscara“ zgłosił również Capt. Dallas Clinger z 74th FS jako swoje piąte zwycięstwo, dzięki czemu stał się kolejnym asem grupy. Coraz częściej „Rekiny“ wykonywały ofensywne loty rozpoznawcze, notując znaczne sukcesy. Przykładowo 30 maja 74th FS zniszczył trzy lokomotywy, zatopił barkę rzeczną na Jangcy i zniszczył na lotnisku jeden japoński samolot. W drugiej połowie czerwca Japończycy ponownie zaatakowali lotniska 23rd FG, co nie przyniosło im jednak sukcesów. Niestety 30 czerwca w wypadku podczas fatalnej pogody zginął dowódca 74th FS, Maj. John D. Lombard, mający na swoim koncie siedem zwycięstw. Jego miejsce zajął Maj. Norval C. Bonawitz. Do tego czasu 23rd FG zgłosiła zestrzelenie w walkach powietrznych 171 japońskich samolotów na pewno, 70 prawdopodobnie i uszkodzenie 24 innych.

23 lipca Japończycy rozpoczęli kolejną próbę unicestwienia lotnictwa amerykańskiego w Chinach, co zapoczątkowało codzienne zacięte walki powietrzne, które trwały do końca miesiąca. 23rd FG posiadała wówczas także kilka nowych P-38G *Lightning*, które docelowo miały zastąpić P-40. Podczas twardych walk zestrzelono 54 samoloty przeciwnika, przy stracie sześciu własnych maszyn i trzech pilotów. W dniu 7 sierpnia w skład 23rd FG włączono 449th FS dowodzony przez Capt. Sama Palmera, który posiadał na swoim wyposażeniu *Lightningi*.

20 sierpnia Japończycy rozpoczęli drugą fazę letniej ofensywy powietrznej przeciw 14th AAF. Nad Kweilin sprawili niemiłą niespodziankę pilotom 23rd FG, wysyłając ponad 20 nowych Ki-44 z 85 Sentai, które zaskoczyły 14 *Kittyhawków* z 74th FS pro-

wadzonych przez Maj. Bonawitza. Okazało się, że „Tojo“ przewyższa osiągami P-40. W ciągu kilku minut zestrzelone zostały dwa P-40K, w których poległ Capt. Truman O. Jeffreys i pilot chiński, Lt. Mao Y. K. Jedyne dwa zwycięstwa dla Amerykanów zgłosił Capt. Arthur W. Cruikshank Jr, który podczas popołudniowego lotu eskortowego zgłosił jeszcze zniszczenie nad lotniskiem Tien Ho jednego „Oscara“. Podczas obrony bombowców zwycięstwa meldowali również trzej inni piloci, bez strat własnych. Następnego dnia piloci 23rd FG zgłosili zestrzelenie pięciu „Tojo“, przy stracie jednej maszyny, a nazajutrz jeszcze ośmiu, z czego po dwa meldowali Capt. Arthur W. Cruikshank Jr, Capt. John S. Stewart i 1/Lt. Bill Hawkins. Ostatnim nalotem japońskiej ofensywy był atak wykonany 20 września na Kunming, w którym piloci 75th FS zgłosili zestrzelenie 12 Ki-21 i Ki-43, przy stracie jednego Curtissa. Ponadto 16th FS został przeniesiony do 51st FG, gdzie przezbrowniono go w *Mustangi*.

W październiku dostarczono kolejną wersję Curtissa, P-40N, ale i ona nie mogła dorównać „Tojo“. Zbiegło się to w czasie z dostarczeniem pierwszych egzemplarzy P-51 *Mustang*, które wraz z *Lightningami* stanowiły teraz obiekt westchnień pilotów 23rd FG. Jednakże dopóki było ich zbyt mało, musieli zadowolić się Curtissami, które nadal stanowiły większą część sił myśliwskich. W dniu 4 listopada nowym dowódcą 23rd FG został Col. David L. „Tex“ Hill latający poprzednio w AVG i 75th FS. Dokładnie miesiąc później „Tojo“ ponownie nadszarpnęły opinię P-40, zestrzeliwując dwa z nich, w tym maszynę dowódcy 74th FS, Capt. Paula Bella, który po skoku ze spadochronem złamał nogę podczas lądowania. Następnego dnia podczas walki z Ki-43 nad Changteh poważnie uszkodzone zostały kolejne dwa *Warhawki*. W ciągu dwóch dni 74th FS meldował o strąceniu trzech „Oscarów“, a 10 grudnia ponownie P-40 stały się bohaterami walk, jakie rozgorzały nad bazami 23rd FG w Hengyang, Kweilin i Lingling. Rano zestrzelono trzy bombowce „Lily“, przy stracie jednego pilota i dwóch maszyn, a po południu strącono jednego „Oscara“, ale kilka *Warhawków* odniosło poważne uszkodzenia od ognia japońskich myśliwców. Jednakże ogółem na ziemi stracono aż 23 *Warhawki*.

Doskonałą akcję przeprowadzono 11 grudnia, gdy Maj. Elmer Richardson, dowódca 75th FS, poprowadził dziewięć *Warhawków* w rejon Nanchang. Dostrzeżono grupkę „Oscarów” zbliżającą się do lotniska, które stanowiły doskonały cel dla P-40. Amerykanie zaatakowali z wielkim impetem, strącając siedmiu przeciwników, a następnie zniszczyli na ziemi kilka innych. Dwa zwycięstwa odniósł w tej walce polski as Bitwy o Anglie, Maj. Witold Urbanowicz, latający gościnnie z 75 Squadronem. Nazajutrz rano zestrzelono cztery „Oscary” na pewno, dwa prawdopodobnie i uszkodzono trzy, a jednym ze zwycięzców był Capt. Lynn F. Jones z 74th FS, który zasilił tym samym listę asów 23rd FG. Jednego „Oscara” strącił także Capt. Eugene Lundy, który jednak sam został zestrzelony i musiał ratować się na spadochronie. Przeżył wówczas chwilę grozy, gdy jego pogromca ostrzelał go z bliskiej odległości, ale na szczęście uniknął trafień. 75th FS meldował tego dnia dziewięć następnych zestrzeleń po południu, tracąc jednego pilota i dwa Curtissy. Przez kilka następnych dni do 20 grudnia atakowano lotnisko japońskie w Paliuchi, gdzie zniszczono pięć bombowców Ki-48.

23 grudnia 14th AAF została zreorganizowana i teraz 23rd FG stacjonująca w Suichuan wraz z 11th BS utworzyła 68 Wing, dowodzony przez Col. Caseya Vincenta. Ponadto sformowano CACW, w którego skład weszło kilka dywizjonów P-40 i B-25. Trening rozpoczęło już we wrześniu i do marca 1944 roku

sformowano osiem dywizjonów myśliwskich (otworzyły one 3rd i 5th FG) i cztery bombowe (1st BG). Samoloty CACW nosiły znaki USAAF na kadłubach i chińskie kokardy na skrzydłach, a stery kierunku malowano tradycyjnie w biało-niebieskie pasy. Maszyny dostarczano głównie bezpośrednio ze Stanów Zjednoczonych, a także z północnej Afryki. Jako pierwsze gotowość bojową osiągnęły 17 października dwa dywizjony myśliwskie, które rozpoczęły loty nad Birma i północnymi Indiami oraz w rejonie Hump w Chinach. 19 grudnia w szeregach 3rd FG CACW poległ weteran AVG, który uzyskał jeszcze siedem zwycięstw, Maj. William N. Reed (17,5 zwycięstw).

W tym czasie pojawił się problem z oponami Curtissów, które nadmiernie zużywały się na nierównych powierzchniach chińskich lotnisk. Gdy w ciągu jednego miesiąca w czterech P-40K pękły opony podczas lądowania, zdecydowano o wyposażeniu Curtissów w opony z ośmioma lub nawet dziesięcioma bieżnikami. Było to dorywcze rozwiązanie, ale okazało się na tyle skuteczne, że wypadki ustały.

Pierwsze zwycięstwa dla 23rd FG w 1944 roku uzyskały *Warhawki* z 74th FS podczas osłony *Mitchelli* w rejonie Kiukiang w dniu 10 stycznia, gdy podczas walki z „Oscarami” zgłoszono 1-1-3. Do końca miesiąca Curtissy zestrzeliły jeszcze trzy japońskie samoloty, tracąc jedną maszynę w walkach powietrznych i trzy w wypadkach. W lutym *Warhawki* działały również bardzo aktywnie, a opór przeciwnika wcale nie zmalał. 11 lutego 1/Lt. George Lee, le-

cąc na P-40M, zestrzelił dwa „Oscary”, ale sam musiał skakać na spadochronie, podobnie jak 1/Lt. Oren Bates. Na początku miesiąca ze Stanów dostarczono pierwsze wyrzutnie raketowe dla raket powietrzeziemia M-9, które zamontowano pod skrzydłami Curtissów. Rozpoczął się mozolny trening pilotów w posługiwaniu się nową bronią. Pierwszy atak raketowy *Warhawki* wykonały 3 marca, gdy osiem maszyn z 74th FS pod dowództwem Maj. Barry’ego Melloana zaatakowało lotnisko Chiungshan na wyspie Hainan. W misji tej towarzyszyły „Rekinom” Curtissy CACW oraz *Mitchelle*. Lecąc tuż nad ziemią, osiągnięto kompletne zaskoczenie i z 50 zaparkowanych samolotów raketami i ogniem broni pokładowej *Warhawki* zniszczyły cztery i uszkodziły drugie tyle maszyn wroga. Ponadto trafiono raketami dwa hangary, stawiając je w płomieniach oraz trafiono kilka budynków i ostrzelano stację radarową.

17 kwietnia rozpoczęła się największa ofensywa japońskiej armii podczas wojny zmierzająca do opanowania linii kolejowych w prowincji Honan. Początkowo operacje prowadzone daleko na północ od bazy 23rd FG nie angażowały jej w bezpośrednie starcia, ale potem postanowiono przeciąć linie zaopatrzeniowe Japończyków, co mogłoby przeszkodzić im w rozpoczęciu drugiej fazy ofensywy. Pierwszy lot wykonano 6 maja, osłaniając bombowce nad Hankow. Wśród myśliwców eskorty były również P-40 z 75th FS. Akcja Amerykanów spowodowała zainteresowanie ze strony lotnictwa przeciwnika, które rozpoczęło ataki nekające na bazę Suichuan. Już 11 maja trzy *Warhawki* musiały stawić czoła 35 „Oscarom” i tylko szczęściu można zawdzięczać brak strat i strącenie przez Capt. Eda Collisa jednego prze-

**Por. Mc Clurg wchodzi do kabiny P-40E z 51st FG, 10th AF, Indie, 1943 rok. Samolot ma podwieszoną bombę 500-funtową. 51st FG zyskała sobie przydomek „Assam Dragons”.**

(NASM)





Szereg P-40N z 80th FG, Nagaghali Air Base, Upper Assam, Indie, 5 maja 1944 roku. Zwraca uwagę fakt, że czaszki na samolotach różnią się nieco od siebie.

(USAF)

ciwnika. Następnego dnia 1/Lt. Stephen Bonner z 76th FS, lecąc na P-40N, stracił dwa „Oscary”, podnosząc swoje konto do pięciu zwycięstw i uzyskując tym samym miano asa. W walce tej stracono jedną maszynę, a na ziemi zostały uszkodzone trzy inne *Warhawki*. W dwa dni później 75th FS meldował 2-2-7, bez strat własnych.

Główna część japońskiej ofensywy rozpoczęła się 26 maja i 23rd FG miała teraz pełne ręce roboty. Do 29 maja stracono w walkach siedem *Warhawków*, a ponadto drastyczny brak paliwa zmusił Amerykanów do wykonywania jedynie lotów w obronie swojej bazy. Sytuacja paliwowa poprawiła się nieco na początku czerwca i już dziewiątego dnia tego miesiąca 74th FS wykonał pięć lotów bojowych, atakując cele naziemne. Ogień z ziemi był bardzo intensywny i niestety celny, co było bezpośrednim powodem śmierci Maj. Barry'ego E. Melloana z 74th FS, zestrzelonego koło Chuchow. Gdy następnego dnia dywizjon ten wracał do Kweilin, miał tylko osiem sprawnych *Warhawków*, z czego tylko trzy można było posłać do walki, ponieważ reszta była postrzelana. Szybko jednak uzupełniono stan maszyn i od 17 czerwca 23rd FG wspierała wojska chińskie koło Hengshan. W ciągu kolejnych dziewięciu dni wykonała ponad 500 lotów bojowych, tracąc tylko jednego P-40N. Jednakże Japończycy posuwali się do

przodu i 25 czerwca 23rd FG musiała wycofać się na lotniska Kweilin i Liuchow. Loty wykonywano codziennie, atakując cele naziemne i osłaniając własne bombowce. Tylko 29 czerwca stracono trzech pilotów, w tym dwóch od ognia z ziemi. Tego samego dnia swoje pierwsze zwycięstwo („Oscar”) zgłosił nowy dowódca 74th FS, Capt. John C. Herbst, który miał niebawem stać się czołowym asem 23rd FG. W lipcu 23rd FG w twardej walce zestrzeliła 27 japońskich samolotów w powietrzu, a pięć innych zniszczyła na ziemi. Stracono jednak jednego pilota i 24 samoloty w walkach i wypadkach.

Typowa walka powietrzna z japońskimi myśliwcami miała miejsce rankiem 6 sierpnia, gdy osiem P-40N miało zaatakować pojazdy nieprzyjaciela w okolicy Hengyang. 2/Lt. Charles E. Cook Jr tak wspominał to starcie:

„Moja pamięć jest tu lepsza niż w innych wypadkach mojej głupoty w wykonywaniu ataku. 'Pappy' [Capt. Herbst], Ted [Lt. Adams, przyjaciel Cooka] i ja prowadziliśmy trzy sekcje na północ na wysokości 12-14.000 stóp [około 4000 m], gdy zobaczyliśmy dużą grupę 'Zeke' lecącą wyżej i na północ od nas. Pod nami dostrzegłem sześciu Japońców ostrzeliwujących cele naziemne i zawiadomiłem o tym 'Pappy'ego', który kazał mnie i mojemu bocznemu atakować.

Ruszyliśmy w dół i oczywiście ostrzelaliśmy 'Vale' [prawdopodobnie Ki-51 'Sonia'] bez widocznych rezultatów. Gdy zawróciliśmy z odległości 500 stóp oddałem długą serię i zapaliłem jednego z nich. Gdy z przeciwnika dym wałił jak z komina, w moim silniku coś głośno huknęło. Obejrzałem się do tyłu i zobaczyłem dwa 'Vale' ślące w moją stronę pomarańczowo-iskierki. Z myśliwego stałem się zwierzyną!

Zrozumiałem swój błąd i przesunąłem dźwignię mieszanki paliwa ze „zwykłej” na „bogata”. Silnik nie pracował zupełnie czysto, ale nie dymił a mogli mnie przecież gonić nad własnym terytorium. Dotarłem do Lingling, podczas gdy inni wrócili do Kweilin po skutecznej walce powietrznej. Zapamiętałem tę lekcję: nadmierna gorliwość jest wymagającym nauçycielem.”

Lt. Adams zgłosił w tej walce jedno zwycięstwo, a Capt. Herbst dwa, co podniosło jego wynik do pięciu zwycięstw i dało mu po raz pierwszy miano asa. Sierpień był bardzo kosztownym miesiącem, bowiem 23rd FG straciła wówczas 30 samolotów. Warto nadmienić, że P-40 wykonywały loty w każdych warunkach atmosferycznych, nierzadko w porze monsunowej. Okazało się, że aura jest równie groźnym przeciwnikiem, co Japończycy. Właśnie 6 sierpnia przekonali się o tym piloci 118th TRS, która została włączona do grupy w czerwcu. Była to jednostka rozpoznania taktycznego dowodzona przez Maj. Edwarda O. McComasa, która używała *Warhawków* wersji P-40N. Oczywiście w lotach rozpoznawczych często napotymano samoloty przeciwnika, staczając

wielk powietrznych, a wobec nasilenia działań naziemnych częste były również misje myśliwsko-bombowe. Konto 118th TRS otworzył 7 lipca 1/Lt. Oran S. Watts strącając w okolicy Anking dwa „Oscary“, a w tydzień później jeszcze jednego. Jednakże 6 sierpnia okazał się czarnym dniem jednostki, gdy trzej wracający z akcji przeciw celom naziemnym piloci rozbili się o ziemię, ponosząc śmierć.

Pomimo ogromnego wysiłku wojsk naziemnych i lotnictwa oddziały japońskie wciąż posuwały się do przodu, zajmując 7 września miasto i lotnisko Lingling. Teraz główną bazą 23rd FG został Kweilin. Wobec wysokich strat w sprzeczce nie było już mowy o jednolitym wyposażeniu poszczególnych dywizjonów, które używały teraz na przemian P-40 i P-51. Jednakże, począwszy od września, do 23rd FG dostarczano już głównie *Mustangi*, natomiast *Warhawki* kierowano do jednostek CACW. Obie formacje często współpracowały ze sobą według ustalonego schematu. Samoloty CACW atakowały cele bombami i raketami, a ich osłonę zapewniały maszyny 23rd FG. Tak było m.in. 21 września, gdy 12 *Warhawków* z 75th FS osłaniało 16 P-40 CACW atakujących cele naziemne koło Ninsiang — doszło wówczas do walki z japońskimi myśliwcami. Wspomina 1/Lt. Robert S. Peterson:

„*Tę misję można opisać krótko. Moje bomby, dwie burzące 500-funtówki, rozerwały się kulą ognia. Gdy wyciągałem w górę poza zasięg moich bomb, adrenalinę podniósł mi krzyk 'Zeke!' Nie ja jeden kręciłem głową na wszystkie strony i patrzałem w górę. Każdy sądził, że ma przeciwnika w ogonie. Włos jeżył się na głowie a 'Zeke' kręcił się w pobliżu. Gdy rozglądałem się uważniej ogarnąłem sytuację wkoło siebie i zlokalizowałem 'Zeke'. Zacząłem wznosić się w górę usiłując podejść jak najbliższej bez narażania mojej sekcji na atak. Podczas ataku czołowego otworzyłem ogień. 'Zeke' stanął w ogniu i spiralą poszedł do ziemi.*“

Podczas walki piloci 75th FS zgłosili 2–2–5, a ponadto CACW meldowała kolejnych sześć pewnych zwycięstw. Następnego dnia 75th FS zestrzelił jeszcze pięciu przeciwników, w tym dwa „Tojo“ 2/Lt. Gordon E. Willis. 5 października 118th TRS miał w swoich szeregach pierwszego asa, 1/Lt. Orana S. Watta, który zestrzelił na zachód od Kantonu jednego z czterech „Tojo“ zgłoszonych w tej walce. Japońskie myśliwce zestrzeliły wówczas jeden samolot P-40.

15 października nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy 23rd FG. Col. „Tex“ Hill skończył turę bojową i wrócił do USA z kontem 14,75–1–5, którego lwią część uzyskał na myśliwcach Curtissa. Jego miejsce zajął Lt. Col. Phillip C. Loofbourrow, ale już 12 grudnia ustąpił on miejsca weteranowi AVG, Col. Edwardowi F. Rectorowi. W tym czasie *Warhawki* praktycznie nie uczestniczyły już w akcjach bojowych i ostatnie egzemplarze P-40 wykorzystywane do szkolenia zostały przekazane CACW na początku 1945 roku.

*Warhawków* w CBI używał nie tylko 23rd FG, ale również 33rd i 80th FG. Jako pierwsza do Indii przybyła w czerwcu 1943 roku 80th FG (88th, 89th i 90th FS), która działała jako jednostka myśliwsko-bombowa, zwalczając oddziały japońskie w Birnie. Później dołączono do niej 459th FS, który od początku wyposażony był w *Lightningi*. 33rd FG, walcząca

poprzednio nad Morzem Śródziemnym, przybyła do Indii w lutym 1944 roku wyposażona w *Warhawki* i *Thunderbolty*. Podobnie jak 80th FG, wykonywała głównie akcje myśliwsko-bombowe.

Tak zakończyła się trzyletnia kariera P-40 w szeregach jednostek amerykańskich walczących w Chinach. Teraz głównymi użytkownikami Curtissów byli lotnicy chińscy, którzy latali na nich jeszcze w 1947 roku, zwalczając oddziały komunistyczne.

## Rosja

Użytkownikiem znacznej ilości P-40 był Związek Sowiecki, który toczył śmiertelne zmagania z Niemcami od lata 1941 roku. Pierwsza partia samolotów P-40B została przekazana w drugiej dostawie materiałów wojennych dla ZSRS we wrześniu 1941 roku. Były to samoloty kupione w USA za sowieckie złoto i nie objęte jeszcze umową Lend-Lease. Dostawa ta zawierała 20 maszyn P-40 samych pierwszych serii, ale z powodu wielkiego pośpiechu nie dołączono do nich instrukcji ani dokumentacji technicznej, przez co przeznaczone zostały do szkolenia i treningu. Ponadto ZSRS otrzymał również jeden samolot P-40G (według nazewnictwa Rosjan), który był podstawowym P-40B ze skrzydłami wersji P-40C, z których każde posiadało dwa karabiny maszynowe kalibru 12,7 mm. Wraz z pierwszymi konwojami PQ dostarczającymi z Wielkiej Brytanii sprzęt wojenny do Archangielska i Murmańska przybyły kolejne *Tomahawki*. Posiadały one skrzydłowe karabiny maszynowe „brytyjskiego“ kalibru 7,69 mm, zamiast „amerykańskich“ 7,62 mm. W roku 1942 *Tomahawki* były dostarczane również drogą przez Ural ze Stanów Zjednoczonych. Zarówno brytyjskie, jak i amerykańskie Curtissy kierowano na lotnisko położone 25 km od Archangielska, gdzie montowali je angielscy technicy oraz amerykańscy instruktorzy. Łącznie do ZSRS dostarczono 146 maszyn z Wielkiej Bryta-

ni, a kolejnych 49 przeznaczonych dla RAF skierowano bezpośrednio do Rosji.

Amerykańscy instruktorzy szybko wzięli się do pracy, przeszkalając w bardzo krótkim czasie pilotów i mechaników 126 IAP PWO. Świadczyły to zarówno o wielkim pośpiechu, jak i łatwości w obsłudze *Tomahawków*, która nie stanowiła problemu dla lotników rosyjskich. Do legendy przeszedł fakt, gdy w 1942 roku major N. I. Chramow przybył do Archangielska i już po kilku godzinach szkolenia teoretycznego wystartował w *Tomahawku*, wykonując na nim także figury wyższego pilotażu. 126 IAP PWO osiągnął gotowość bojową już 12 października 1941 roku, rozpoczynając operacje bojowe na Frontach Zachodnim i Kalinińskim oraz uczestnicząc w obronie Moskwy. W ciągu miesiąca działań, do 15 listopada, pułk wykonał 685 lotów bojowych, zgłaszając zestrzelenie 17 niemieckich samolotów. W jednostce tej służył w tym czasie st. ltn. S. G. Ridnyj, późniejszy Bohater Związku Sowieckiego.

W listopadzie rozpoczął służbę na *Tomahawkach* 154 IAP stacjonujący w okolicy Leningradu, a w grudniu w jego ślady poszedł również 159 IAP. Obie te jednostki zasiły Wschodnią Grupę Operacyjną i ich głównym zadaniem była osłona samolotów transportowych dostarczających zaopatrzenie dla oblężonego Leningradu. Niemcom bardzo zależało na przerwaniu „mostu powietrznego“ i piloci JG 54 „Grünherz“ bardzo często atakowali zarówno samoloty transportowe, jak i ciężarówki poruszające się po zamrożonym jeziorze Ładoga. 17 grudnia 1941 roku st. ltn. P. A. Pokryszew ze 154 IAP (późniejszy BZS z kontem 22 zwycięstw) wraz z pięcioma innymi pilotami *Tomahawków* stoczył nad jeziorem Ładoga twardą walkę z dziewięcioma najnowszymi wówczas myśliwcami Luftwaffe Bf 109F. Pokryszew zgłosił zestrzelenie jednego z nich. W kilka dni później kpt. P. A. Piljutow (później BZS z 23 zwycięstwami na kon-

**P-40N dowódcy 80th FG, plka Ivana W. McElroya, luty 1944 roku. Pomimo że od początku roku upłynęło sporo czasu na bomble pod kadłubem wypisano noworoczne „życzenia“ dla premiera Japonii, gen. Hideki Tojo.**

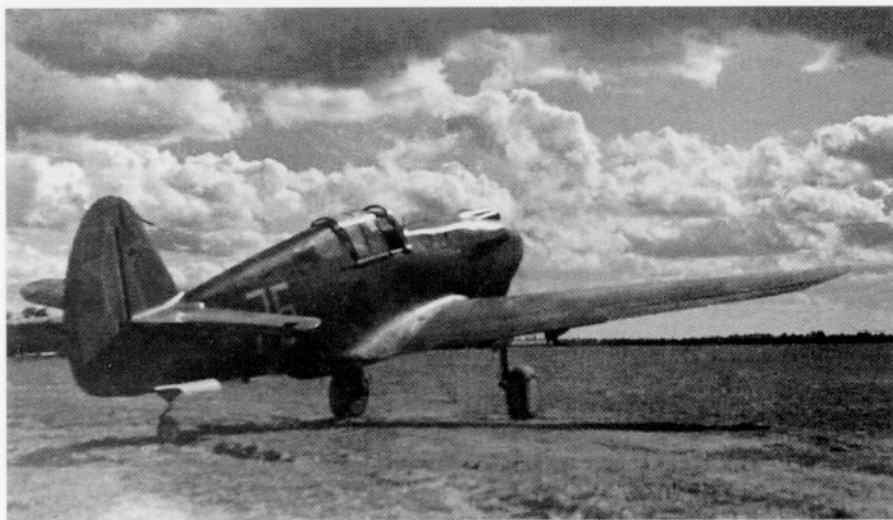
(USAF)





Powyżej i poniżej: Pierwsze P-40B/C dostarczone do ZSRS. Na zdjęciu górnym samolot w malowaniu zimowym. Gwiazda na dolnej powierzchni skrzydła została namalowana na brytyjskiej kokardzie.

(G. Pietrow via B. Braniewski)



Poniżej: Również radzieckie Kittyhawki posiadały namalowane „szczęki” — ta widoczna na zdjęciu znacznie różni się od „szczęk” malowanych na samolotach amerykańskich i brytyjskich: jest lekko uśmiechnięta.

(G. Pietrow via B. Braniewski)



cie), dowódca eskadry w tej samej jednostce, osłaniając samotnie dziewiątkę transportowców RS-84, stoczył walkę z sześcioma Messerschmittami i nie tylko zdołał osłonić swoich podopiecznych, ale również zestrzelił dwóch przeciwników, po czym wrócił na lotnisko w Pliechanowie na postrzelanej maszynie. Kilka *Tomahawków* otrzymał również samodzielny mieszany 2 GSAP Floty Północnej.

Piloci rosyjscy oceniali P-40 wyżej niż dostarczane z Wielkiej Brytanii myśliwce Hawker *Hurricane*, które ustępowały mu we wszystkich podstawowych parametrach, a szczególnie podczas startu i lądowania. Według zgodnej opinii sowieckich pilotów w porównaniu z myśliwcami niemieckimi największą wadą Curtissa P-40 były: mniejsza prędkość maksymalna oraz prędkość wznoszenia, czyli bardzo ważne czynniki walki powietrznej. Bardzo sobie chwalili natomiast wygodną kabinę z doskonałą widocznością, osłonę kabiny ze skutecznym mechanizmem awaryjnym do jej odrzucania (bardzo praktyczna rzecz na Froncie Wschodnim), a także silne uzbrojenie, którego sekunda salwa dwukrotnie przewyższała ciężarem salwę MiG-3. Zwrotność była gorsza niż w sowieckich i niemieckich myśliwcach, ale lepsza niż w *Hurricane'ach*. Jednakże dużo poważniejsza była skłonność silników Allison do częstych awarii w ekstremalnych warunkach podbiegunowych na północy Rosji. Najczęstszym defektem była awaria prądnicy, które wymieniano na rosyjskie GS-650, równie często zacieraly się pokryte srebrem łożyska głównego wału (co Rosjanie uważają za przyczynę śmierci ppłk. B. F. Safonowa) i przegrzewał się olej. Wysoka temperatura oleju powodowała niekiedy pożar silnika, czego doświadczył m.in. BZS st. ltn. Kapitanow z 964 IAP. Niekiedy pożary silnika z powodu przegrzania następowały już po czterech-pięciu lotach bojowych. Problemy były również z częściami zamiennymi, ale wówczas podbierano je z rozbitych wcześniej samolotów. Jeszcze gorzej było zimą, gdy rosyjskie warunki okazały się ciężką próbą dla *Tomahawków*. Zdarzały się wówczas pęknięcia komory chłodnicy oleju (także podczas lotu), a także komory podwozia. Równie często zamarzał płyn „Lockheed Nr. 5” w układzie hydraulicznym. Szybko podjęto środki zaradcze. Na noc spuszczano z systemów zarówno olej, jak i płyn hydrauliczny, a także chłodziwo, montując do tego celu specjalne krany. Natomiast mechanicy 154 IAP, aby naprawić rozerwane chłodnice, pozbiali z okolicznych siół i wiosek wszystkie srebrne tyżeczki.

Rosjanie bardzo cenili sobie daleki zasięg P-40 (1100 km), co było dużą zaletą podczas lotów osłonowych oraz w lotach nad morzem, a także wytrzymałość i odporność na uszkodzenia tych maszyn. Ta druga zaleta okazała się bardzo ważna przy swoistej taktyce Rosjan polegającej na taranowaniu samolotów przeciwnika. Pierwszym z wielu takich przykładów na *Tomahawku* był taran wykonany 20 stycznia 1942 roku przez kpt. A. W. Czyrkowa z 154 IAP w okolicy miejscowości Pagostia. Jeszcze większego wyczynu dokonał BZS st. ltn. A. S. Chłobystow z 147 IAP, dokonując trzykrotnego taranu, z których pierwszego wroga taranował dwa razy w tej samej walce! Miało to miejsce 8 stycznia 1942 roku podczas starcia sześciu *Tomahawków* z wyprawą Ju 88 osłanianą przez Bf 109F, zbliżającą się do Murmańska, w której Chłobystow staranował jeden z nie-

Lufy kaemów kalibru 12,7 mm wystające z krawędzi natarcia skrzydła P-40. Z prawej strony zdjęcia widoczne są zaczepy dla lekkiego podwieszanego uzbrojenia bombowego lub rakiet.

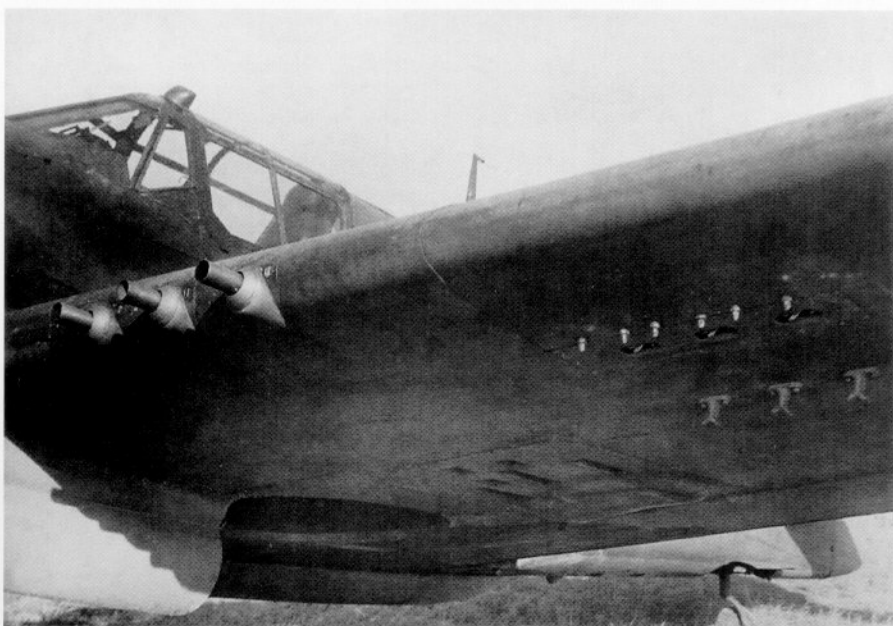
(G. Pietrow via B. Braniewski)

mieckich myśliwców. Jednak Messerschmitt pomimo uszkodzeń nadal leciał w stronę linii frontu, więc Rosjanie ponownie staranował samolot przeciwnika, który tym razem stracił skrzydło i runął na ziemię. Okaleczony *Tomahawk* zdołał dociągnąć do własnego lotniska. W tej samej walce jeszcze jednego taranu dokonał kpt. A. Pozdnjakow. Natomiast w marcu 1943 roku dwa *Kittyhawk* z 768 IAP zwały się w walce z 12 Bf 109. Zdesperowany lt. B. Nikołajew rzucił się na jedną z maszyn, po czym wyskoczył ze spadochronem.

Gdy *Tomahawk* okazał się samolotem ustępującym niemieckim myśliwcom, postanowiono przystosować go do atakowania celów naziemnych. Głównym udoskonaleniem było dodatkowe uzbrojenie P-40 w cztery niekierowane pociski rakietowe RS-82, zamontowane pod skrzydłami, które stosowano zarówno do atakowania zmotoryzowanych wojsk niemieckich, jak i wypraw bombowych Luftwaffe.

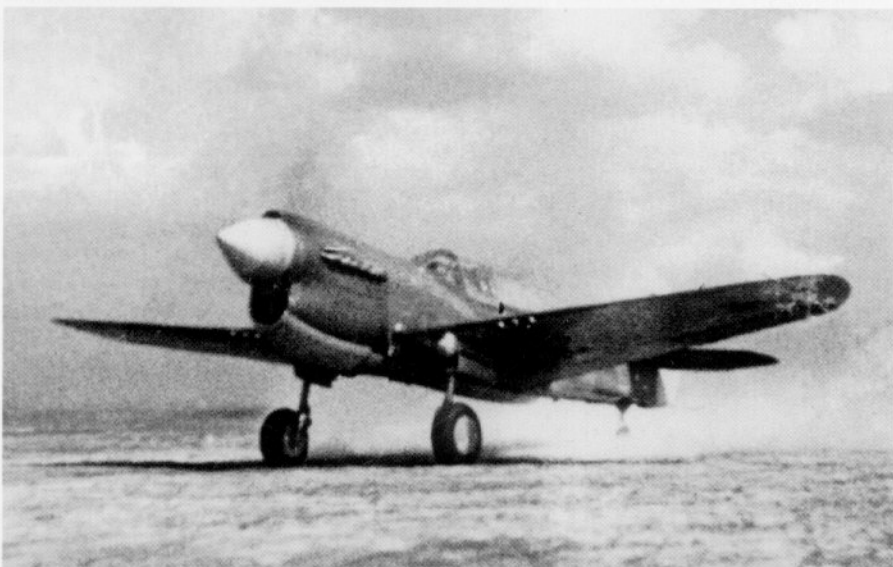
Na początku 1942 roku w Rosji pojawił się nowy wariant Curtissa, a mianowicie P-40E *Kittyhawk*. Podobnie jak w Afryce, samoloty te zostały przystosowane do atakowania celów naziemnych, chociaż na Froncie Wschodnim wszystkie samoloty brały udział zarówno w walkach powietrznych, jak i wspierały oddziały własnej armii. Tak więc *Kittyhawk* miał zwiększone opancerzenie, był szybszy i miał większy zasięg, pomimo wyrzutnika bomb. Wszystko to jednak spowodowało zmniejszenie prędkości wznoszenia, pułapu, zwrotności oraz wydłużenie drogi startu i lądowania. Rosjanie mieli zwyczaj przerabiania samolotów jednomiejscowych na niezwykle użyteczne szkolne wersje dwumiejscowe. W późniejszym czasie podobny zwyczaj zapanował również u Niemców, jak i zachodnich Aliantów, którzy podpatrzyli to właśnie u Rosjan. Podobne przeróbki nie ominęły także *Tomahawków*. I tak na przykład, w 964 IAP PWO stacjonującym na wschód od Leningradu wiosną 1942 roku przerobiono jednego *Tomahawka*, instalując mu drugą kabinę za standardową kabiną pilota. Mimo swej ciasnoty w pełni spełniała swoją funkcję. W jednostkach PWO *Tomahawki* były używane do końca wojny i jeszcze w 1945 roku znajdowało się tam 27 maszyn tego typu.

Pierwszymi jednostkami, które otrzymały *Kittyhawk*, były oczywiście te używające dotychczas *Tomahawków*. Wśród *Kittyhawków* Mk. I i IA dostarczonych z Wielkiej Brytanii znajdowały się także warianty pustynne z filtrami przeciwpyłowymi. Rosjanie demontowali je natychmiast, gdyż były one bezużyteczne w północnych rejonach walk. *Kittyhawk* okazały się o wiele lepsze niż *Tomahawki* i zapisały nową kartę w historii P-40. Już wiosną 1942 roku *Kittyhawk* trafiły do niektórych eskadr w pułkach mieszanej 258 SAD na froncie Karelskim. Jako pierwsza otrzymała je 2. eskadra w 19 GwIAP. W okolicy Murmańska *Kittyhawk* trafiły do 122 IAD PWO, gdzie służyły razem z *Hurricane'ami*, a na froncie północno-zachodnim wyposażono w nie 436 IAP



Poniżej: Startujący P-40 lotnictwa radzieckiego.

(G. Pietrow via B. Braniewski)



Poniżej: P-40 lotnictwa Floty Północnej na lotnisku zimą 1943/44 roku. Widoczne są specjalne „ubranka“ zapobiegające przehłodzeniu silnika.

(G. Pietrow via B. Braniewski)





Powyżej i poniżej: Dwa ujęcia tego samego egzemplarza P-40M (ex 43-5540) z numerem taktycznym 281.

(G. Pietrow via B. Braniewski)

PWO. Przekazano je także jednostkom lotnictwa morskiego — na przykład 2 GwIAP we Flocie Północnej czy 7 IAP Floty Czarnomorskiej.

Sekundowa salwa z broni *Kittyhawk* była porównywalna z salwą Bf 109F oraz *Airacobra* i tylko nieznacznie ustępowała Fw 190A-3 i *Spitfire*'owi. Ponadto piloci rosyjscy chwalili jego wyposażenie

radiowe, duży zasięg i pułap, a przede wszystkim wytrzymałość konstrukcji i żywotność samolotu. Dlatego też *Kittyhawk* trafiały głównie do jednostek PWO, gdzie wykonywały loty szturmowe oraz myśliwsko-bombowe, a także osłaniały bombowce i wykonywały loty rozpoznawcze. Poszczególne jednostki rosyjskie używały w tym czasie różnych typów



samolotów jednocześnie i trudno jednoznacznie określić, którzy z pilotów odnosili na P-40 zwycięstwa.

Jak już wspomniano, na *Kittyhawk*u zginął wiosną 1942 roku największy wówczas as WWS, ppłk Borys F. Safonow. Dowodził on w tym czasie 2 GwIAP, w skład którego wchodził również 72 SAP (w którym Safonow latał na początku wojny) wyposażony w P-40E, na których Safonow lubił latać, ceniąc ich siłę ognia i wytrzymałość. 17 maja 1942 roku, pilotując P-40, zestrzelił nad lotniskiem Wojenga jeden samolot Ju 88A-6 z 3./KG 30 jako swoje 17 zwycięstwo. Jednakże 30 maja ten wybitny pilot rosyjski poniósł śmierć, siedząc za sterami P-40E należącego do 72 SAP, z wymalowaną na kadłubie białą „10”. Razem z dwoma innymi pilotami tej jednostki — późniejszym BZS kpt. P. I. Orłowem (11 zwycięstw — zginął 15 marca 1943 roku) oraz kpt. W. P. Pokrowskijem — osłaniając konwój PQ16, zaatakował grupę siedmiu bombowców Ju 88A z I/KG 30, zgłaszając przez radio zestrzelenie trzech. Pozostali dwaj Rosjanie meldowali po jednym zwycięstwie, czyli razem pięć, jednak Niemcy stracili tylko jednego Junkersa. Strzelcy bombowców ostrzeliwali się gęsto i prawdopodobnie któraś z serii trafiła w silnik *Kittyhawk*a pilotowanego przez Safonowa. Zameldował on przez radio, że ma awarię silnika, po czym słuch po nim zaginął. Nikt nigdy nie udowodni, czy przyczyną śmierci Rosjanina było zestrzelenie czy awaria silnika *Kittyhawk*a.

Większość *Kittyhawk*ów służyła w jednostkach PWO, gdzie wykonywały one także loty mające oznaczyć cel dla nadciągających bombowców. P-40 nadlatywały na wysokości 2500–3000 metrów z bombami SAB-100 i zrzucały je z lotu nurkowego. Zaraz potem pojawiały się średnie bombowce, dokonując nalotu. *Kittyhawk* zabierał sześć takich bomb, czym



przewyższał *Hurricane*'a (cztery bomby) i inne myśliwce (po dwie). Taktyka ta sprawdziła się szczególnie w trakcie wyzwania Kijowa w 1944 roku. P-40 okazał się równie skuteczny jako myśliwiec bombardujący. Karierę taką rozpoczął już w 1942 roku, gdy zapadła decyzja o zamianie wszystkich myśliwców w samoloty wsparcia. Piloci 154 IAP podwieszali pod kadłuby *Kittyhawk*ów bombę FAB-250, a maszyny 78 IAP Floty Północnej zabierały bombę FAB-500. Często stosowano również kombinację jednej bomby FAB-250 pod kadłubem i dwóch bomb po 100 kg pod skrzydłami. Celami ataków były zarówno lotniska, drogi komunikacyjne, stanowi-

**Powyżej: P-40M numer 11 radzieckiego lotnictwa morskiego. Na stateczniku widoczny jest stary amerykański serial.**

*(G. Pietrow via B. Braniewski)*

**Poniżej: *Kittyhawk* Mk. I lotnictwa Floty Północnej, 1942 rok.**

*(G. Pietrow via B. Braniewski)*





(G. Pietrow via B. Braniewski)



Powyżej i poniżej: Dwa ujęcia P-40N z 78 IAP Floty Północnej podczas przygotowań do lotu bojowego.

(oba zdjęcia G. Pietrow via B. Braniewski)



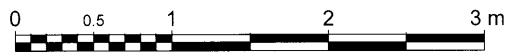
ska artylerii, jak i żegluga nieprzyjaciela. 78 IAP wyspecjalizował się w atakach z minimalnej wysokości. W takim przypadku zrzut bomby następował w locie poziomym tuż nad wodą i bomba, odbijając się od powierzchni morza, uderzała w burtę okrętu. Tym sposobem grupa *Kittyhawków* dowodzona przez kpt. W. P. Strielnikowa w ciągu jednego tylko dnia (11 października 1944 roku) zatopiła dwie niemieckie barki oraz sześć łodzi motorowych. Innym uzbrojeniem *Kittyhawków* były cztery pociski raketowe RS-82 używane zarówno przeciw samolotowi przeciwnika, jak i celom naziemnym.

W wielu przypadkach *Kittyhawk* były wykorzystywane do zadań rozpoznawczych, w tym także fotograficznych przy wykorzystaniu aparatu do zdjęć pionowych. Przykładowo we Flocie Czarnomorskiej samolotów takich używała 3. eskadra kpt. J. N. Nowikowa z 30 RAP, a we Flocie Północnej 118 RAP. Na froncie leningradzkim kilka *Kittyhawków* przebudowano na specjalną dwumiejscową wersję pod oznaczeniem P-40EF, chociaż wykorzystano w tym celu standartowe P-40K-5. Samoloty te były przystosowane do zabierania nie tylko kamery fotograficznej, ale także dwóch dodatkowych zbiorników paliwa pod skrzydłami.

Wiosną 1942 roku, gdy silniki P-40 wyrobiły już swój rezerw, okazało się, że nie ma ich czym zastąpić. W maju z tego powodu w 154 IAP wszystkie samoloty stały na lotnisku bez silników, a myśliwców było jak na lekarstwo. Praktyczni Rosjanie nie wahali się długo i w miejsce zużytych Allisonów wstawili rodzimej produkcji silniki M-105P i M-105R! Z taką inicjatywą wyszedł dowódca pułku, ppłk A. A. Matwiejew, oraz płk P. Malikow, którzy pilnowali należytego wykonania swojej decyzji w warsztatach I. grupy remontowej 13 WA koło Leningradu. Łącznie przebudowano w ten sposób około 40 *Kittyhawków*, w tym kilka w wersji dwumiejscowej. Niestety osiągi P-40 nieznacznie spadły i *Kittyhawk* z silnikiem M-105P oraz śmigłem WISz-61P osiągał prędkość 465 km/h, w porównaniu z poprzednią 477 km/h. Najwięcej takich samolotów otrzymał 196 IAP operujący nad jeziorem Ładoga, który w styczniu 1943 roku przekazał cztery z nich (w tym jeden dwumiejscowy) do 12 OKE (samodzielnej eskadry korygowania ognia artylerii), gdzie służyły do grudnia tego samego roku, aż zastąpiły je rodzime Su-2 i amerykańskie O-52.

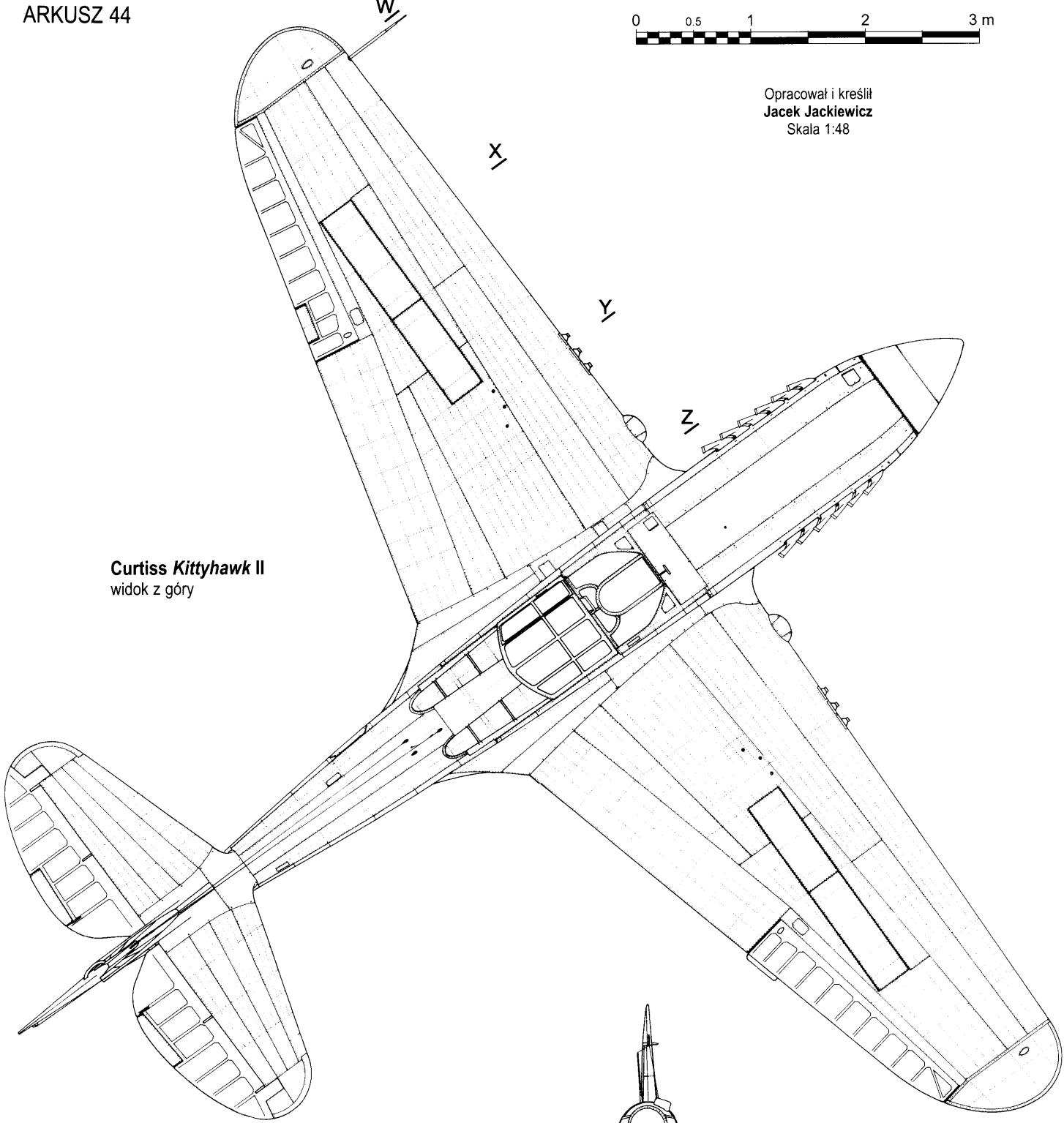
Na myśliwcach Curtiss P-40 służyło wielu asów WWS, takich jak np. major Najdienow, który latając na *Tomahawkach* i *Kittyhawkach* w 154 IAP do maja 1942 roku, zgłosił zestrzelenie 16 niemieckich samolotów i został BZS. Innym pilotem P-40, który został nagrodzony najwyższym odznaczeniem ZSRS, był wspomniany wyżej kpt. W. P. Strielnikow z 78 IAP, który otrzymał BZS w marcu 1945 roku. Na przełomie 1942 i 1943 roku wielkie sukcesy na P-40K odniósł st. ltn. N. F. Kuzniecowa z 436 IAP. Gdy w 1942 roku połowa jednostek PWO używała *Kittyhawków*, to już w połowie następnego roku tylko jeden pułk (147 IAP) używał P-40N. Wiosną 1943 roku nad Kubaniem walczył m.in. 45 IAP wyposażony w P-40E.

Łącznie podczas wojny do Rosji dostarczono 2200 sztuk Curtissów P-40, z których końca wojny doczekало 884. Niebawem wszystkie one zostały wyzłomowane, ustępując miejsca rodzimym konstrukcjom sowieckim.

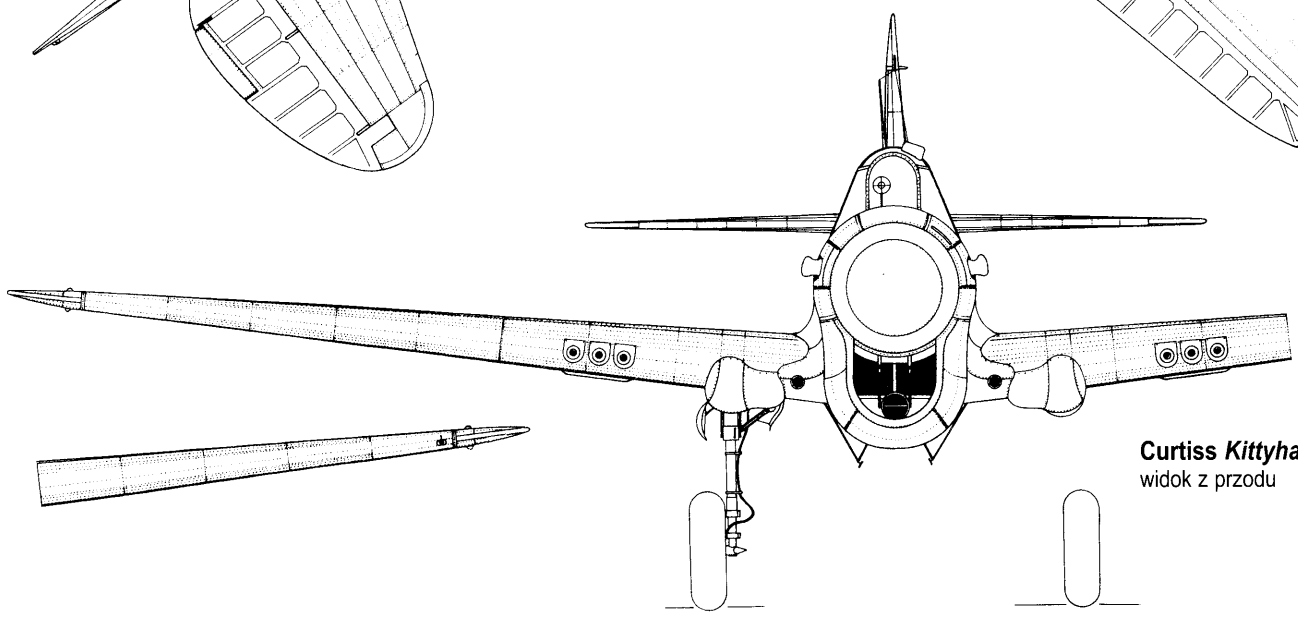


Opracował i kreślił  
Jacek Jackiewicz  
Skala 1:48

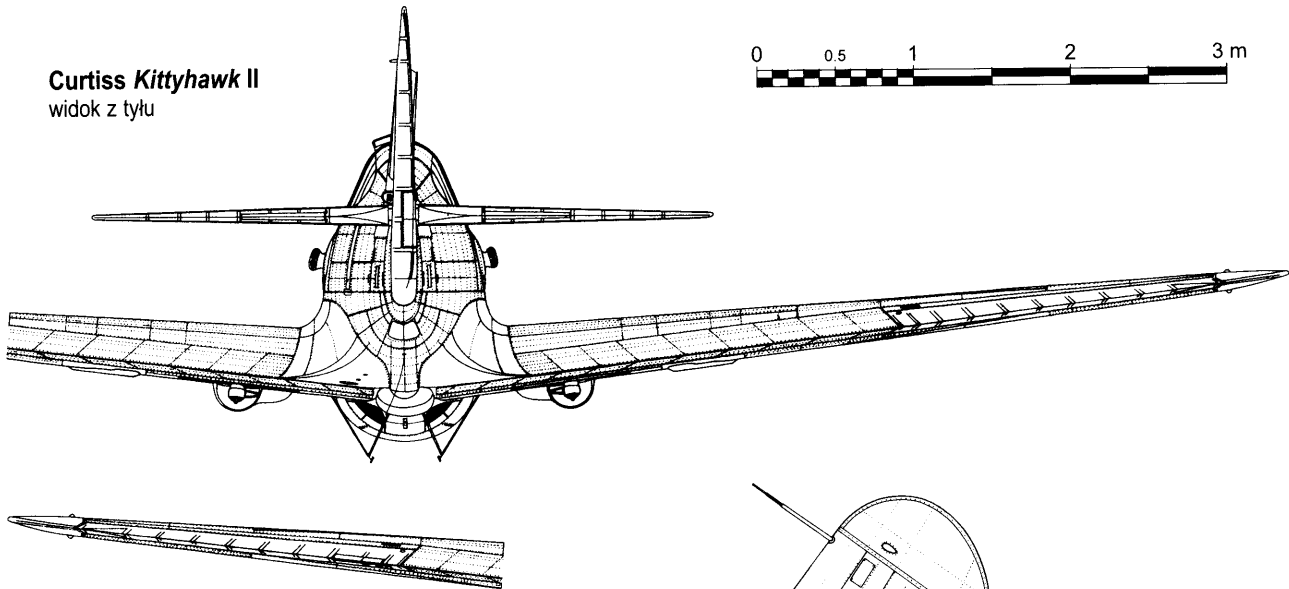
**Curtiss *Kittyhawk* II**  
widok z góry



**Curtiss *Kittyhawk* II**  
widok z przodu

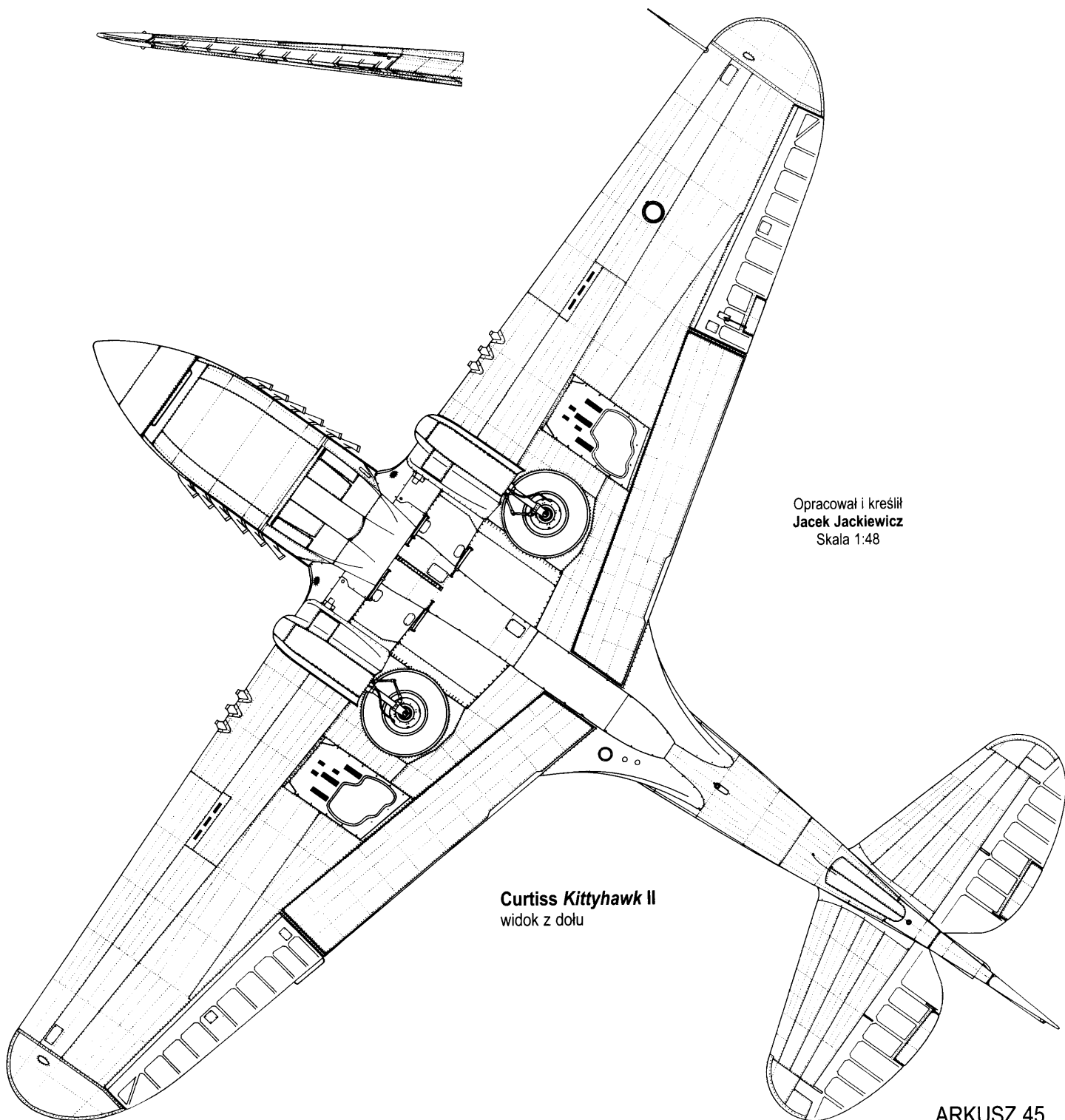


**Curtiss Kittyhawk II**  
widok z tyłu



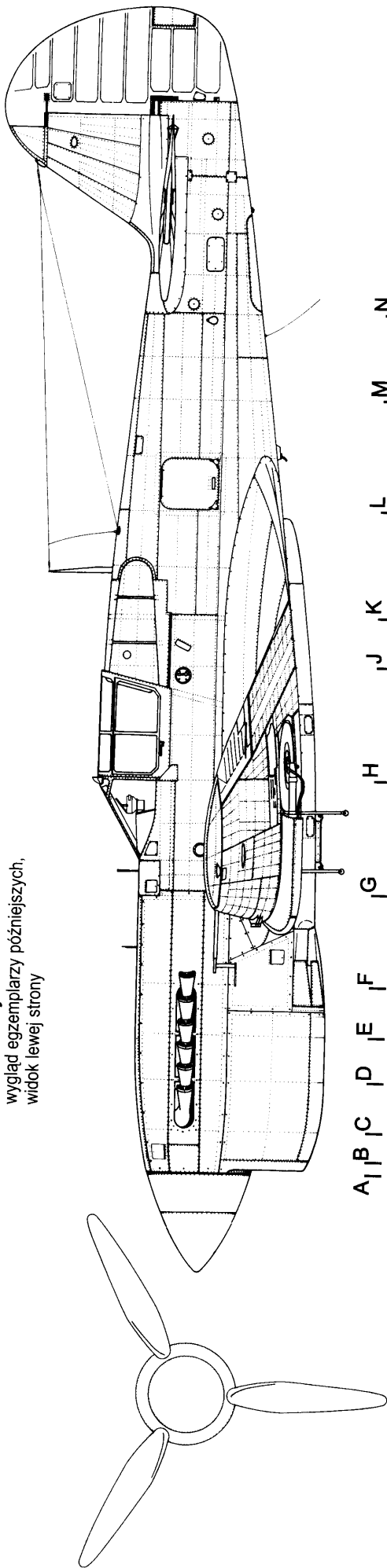
Opracował i kreślił  
**Jacek Jackiewicz**  
Skala 1:48

**Curtiss Kittyhawk II**  
widok z dołu

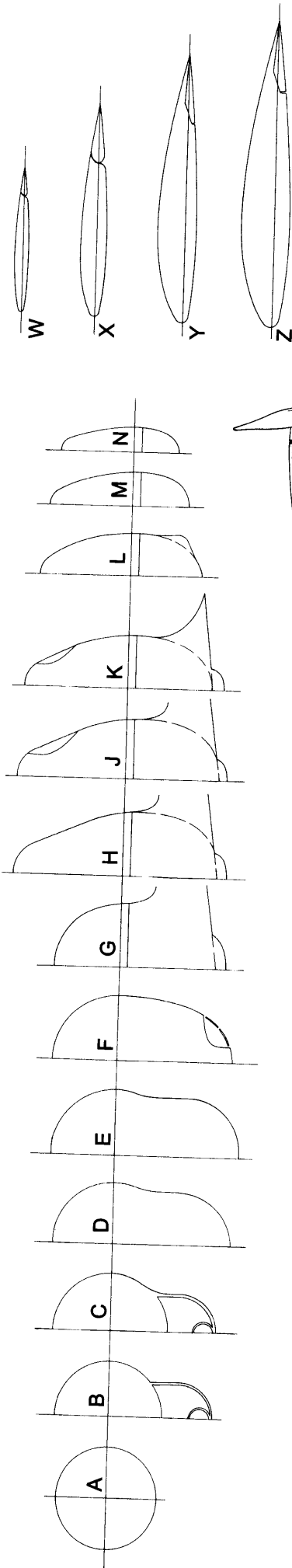


ARKUSZ 45

Curtiss Kittyhawk II  
wygląd egzemplarzy późniejszych,  
widok lewej strony

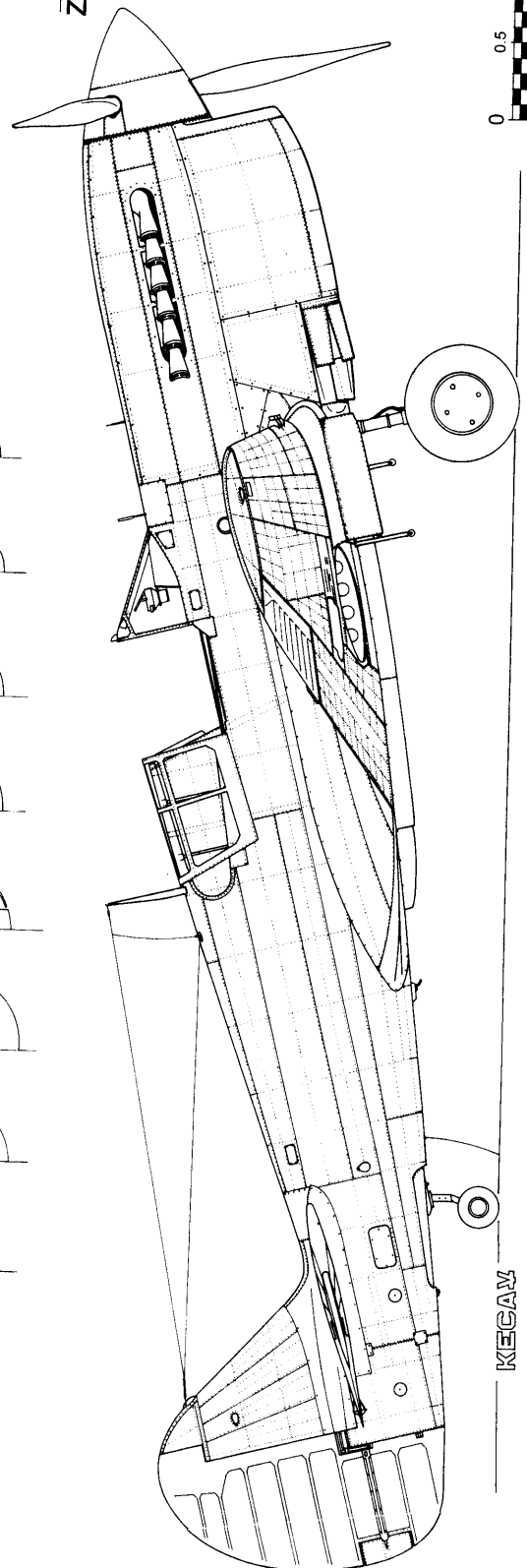


A | B | C | D | E | F | G | H | J | K | L | M | N



Opracował i kreślił  
Jacek Jackiewicz  
Skala 1:48

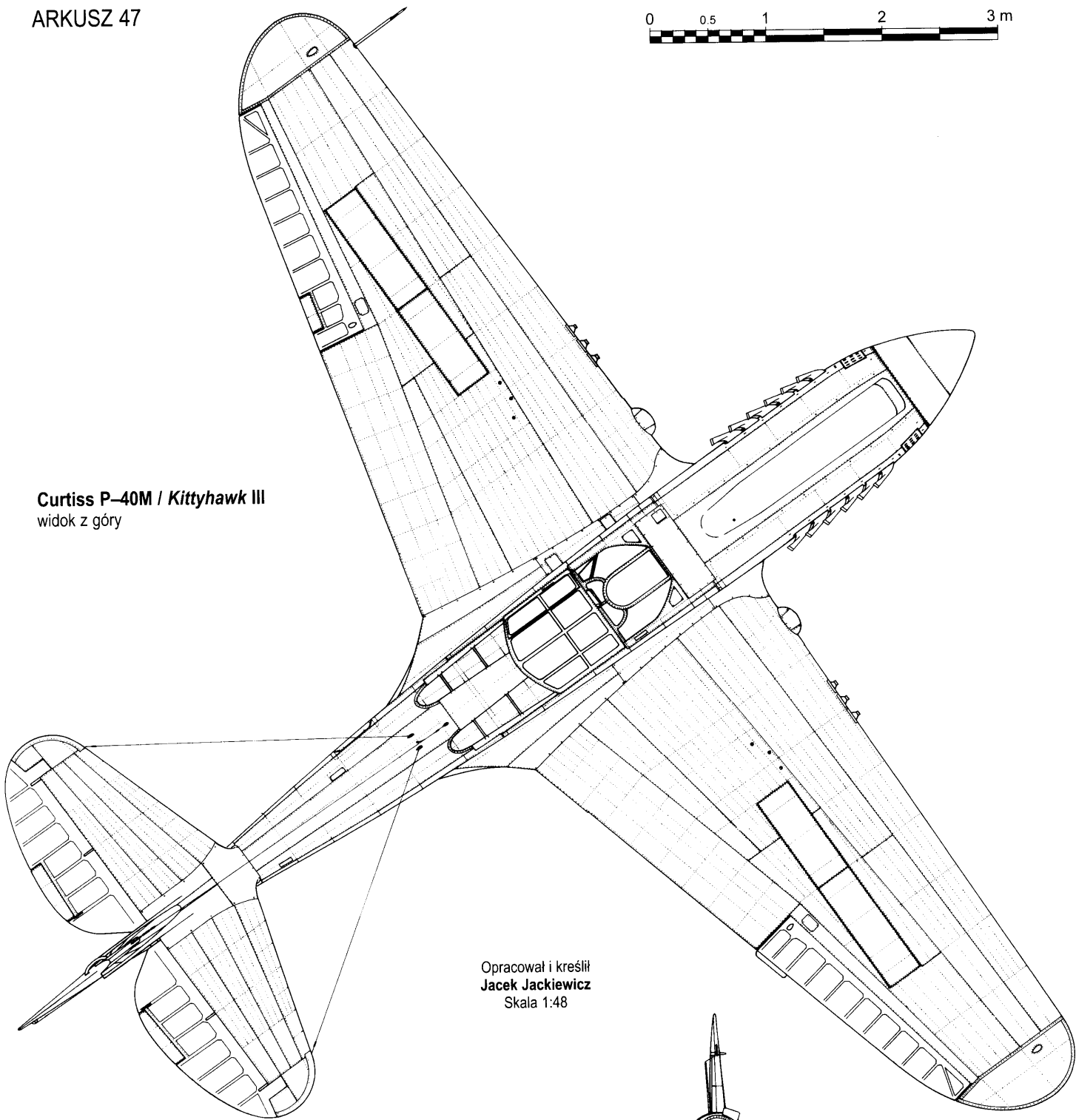
Curtiss Kittyhawk II  
wygląd egzemplarzy późniejszych,  
widok prawej strony



KECAM

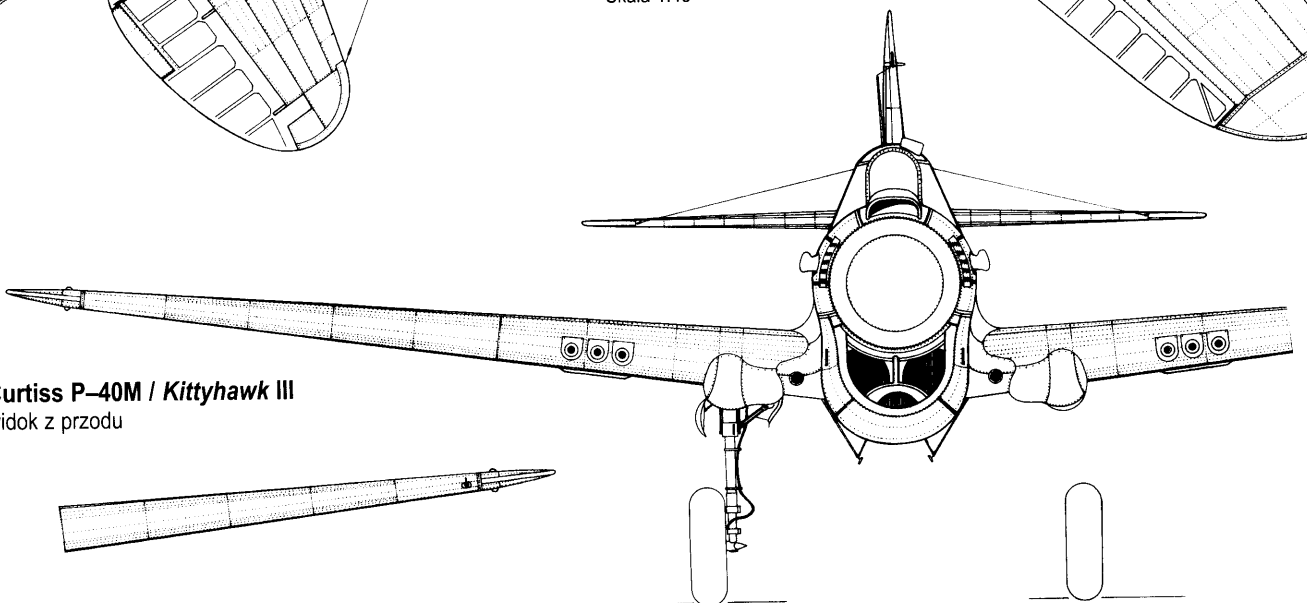


**Curtiss P-40M / Kittyhawk III**  
widok z góry



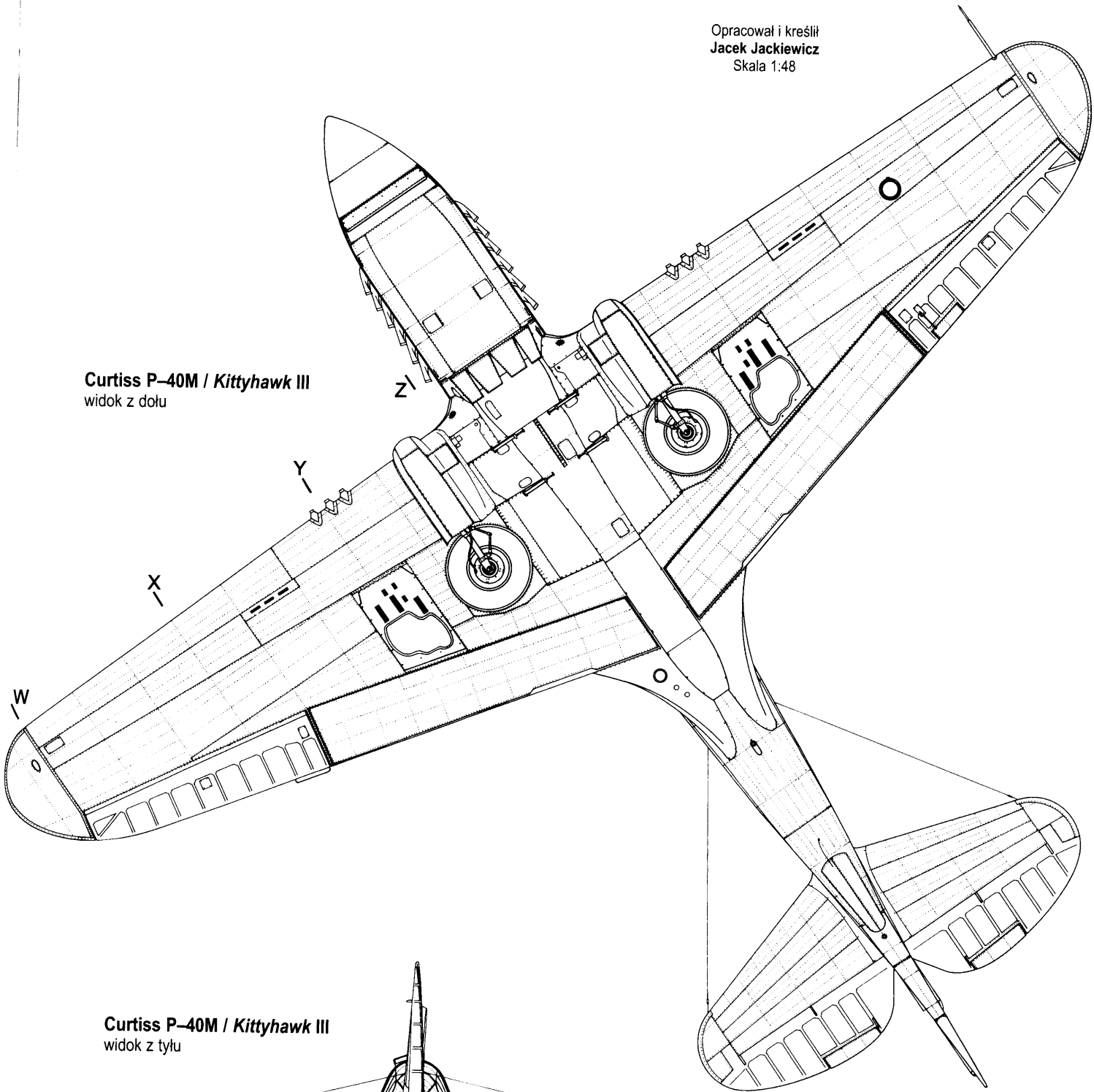
Opracował i kreslił  
**Jacek Jackiewicz**  
Skala 1:48

**Curtiss P-40M / Kittyhawk III**  
widok z przodu

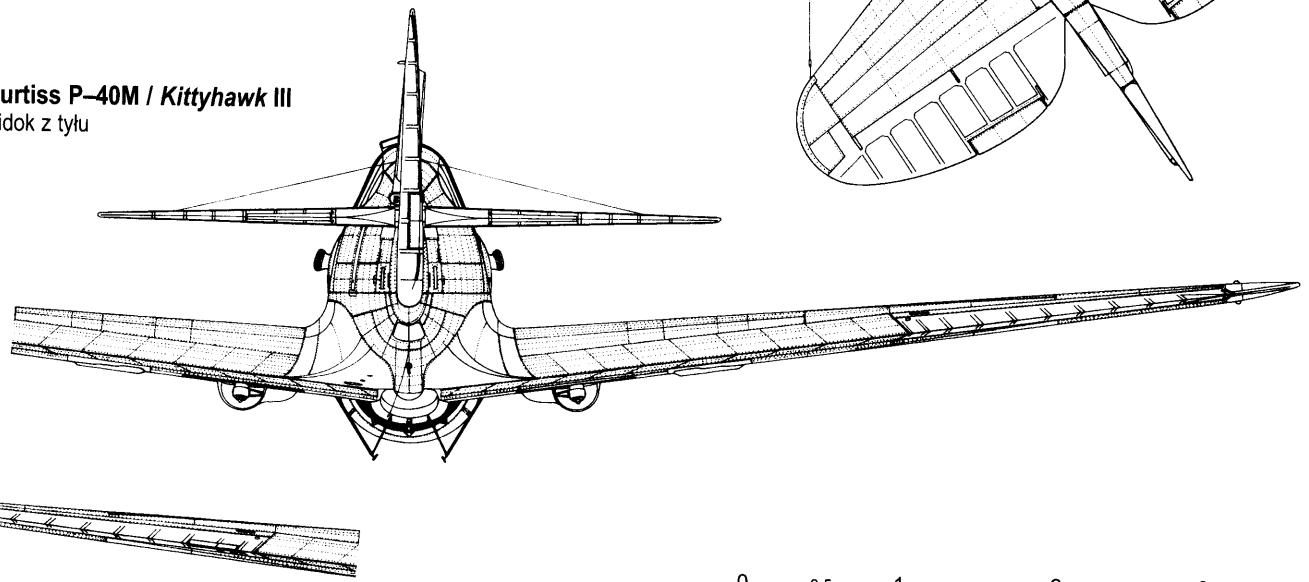


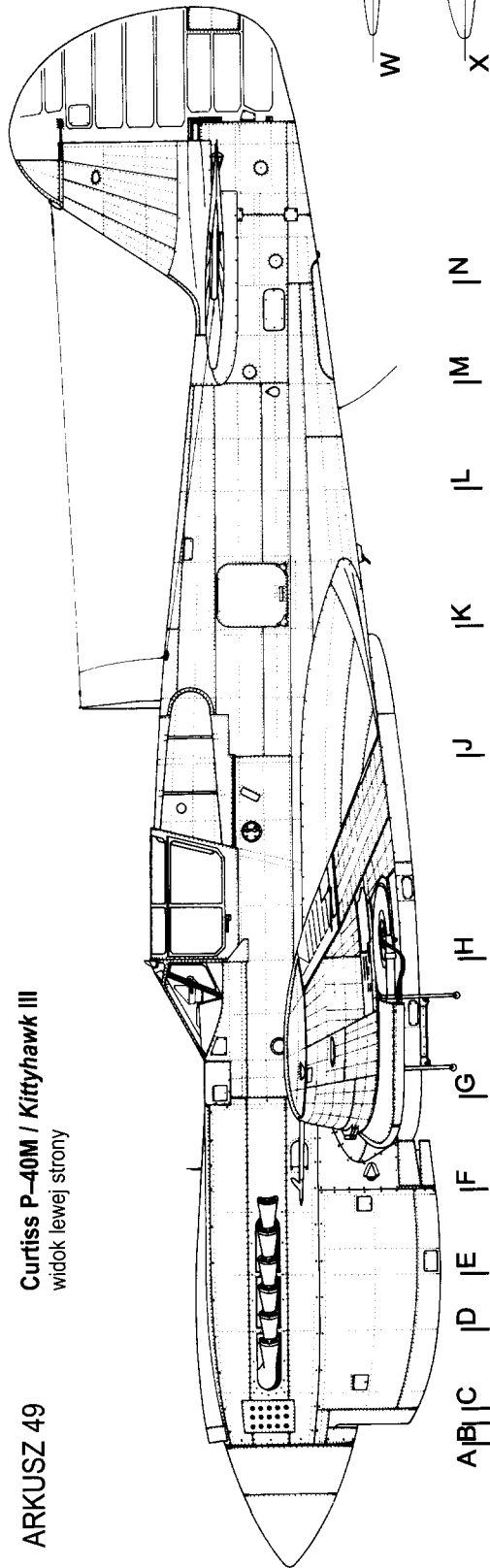
Opracował i kreślił  
Jacek Jackiewicz  
Skala 1:48

**Curtiss P-40M / Kittyhawk III**  
widok z dołu

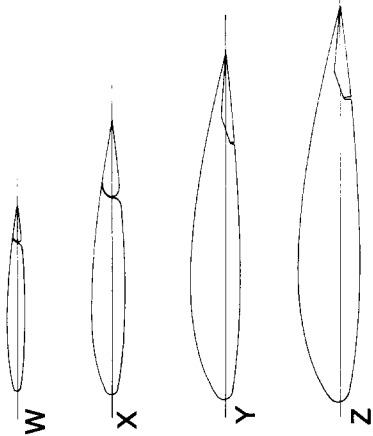
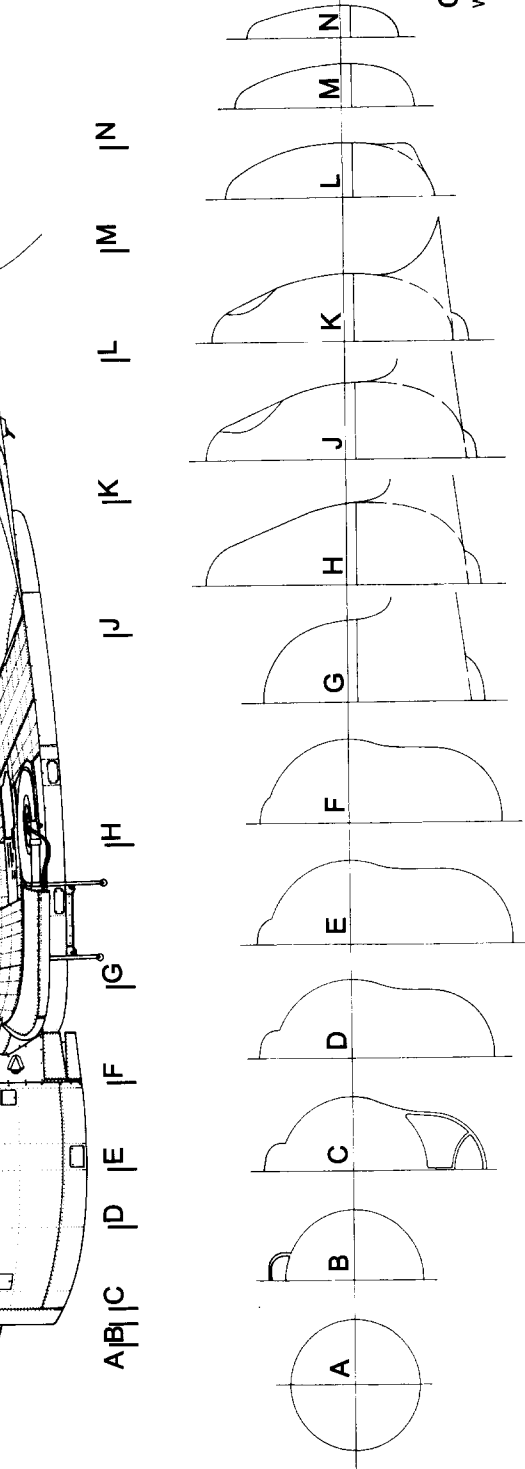


**Curtiss P-40M / Kittyhawk III**  
widok z tyłu

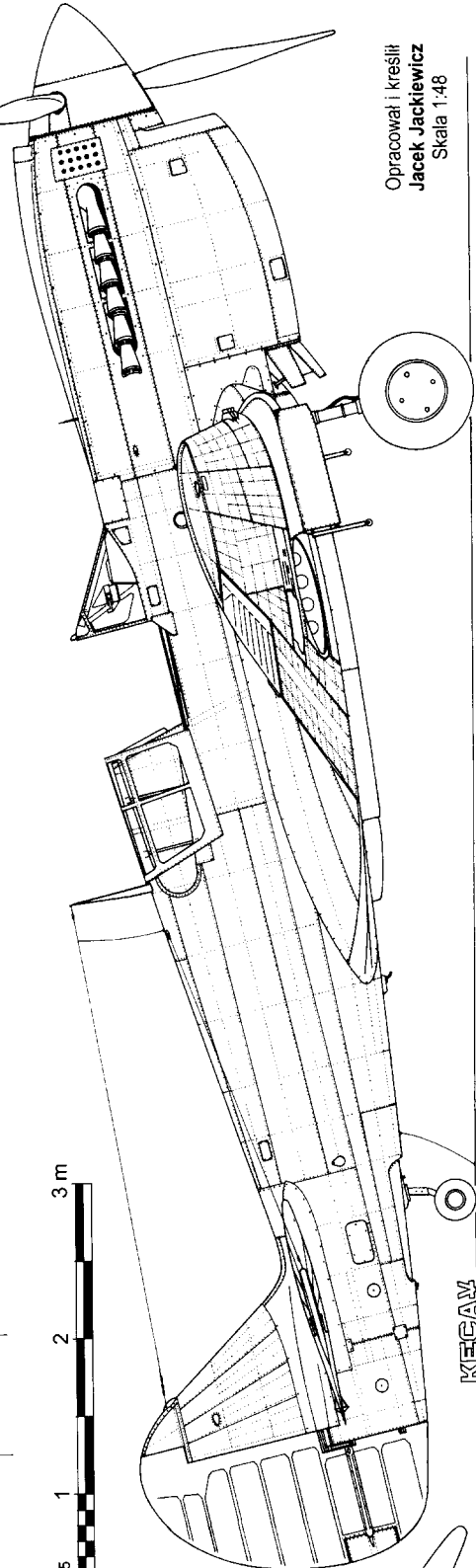
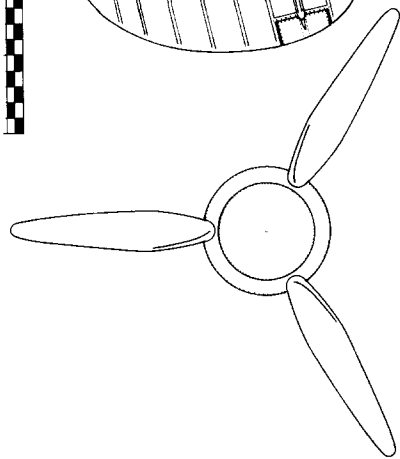
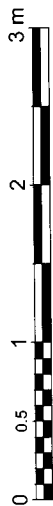




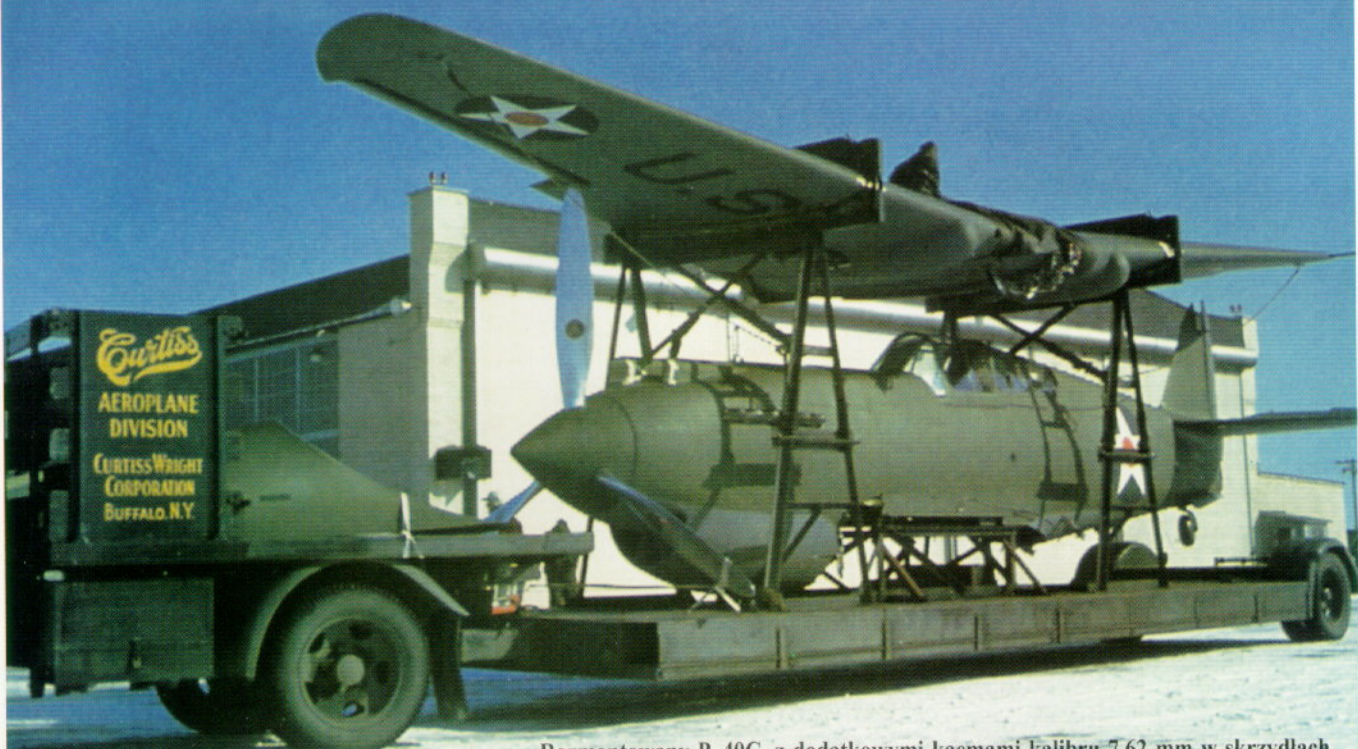
A | B | C | D | E | F | G | H | I | J | K | L | M | N



Curtiss P-40M / Kittyhawk III  
widok prawej strony



KEGAM



Rozmontowany P-40C, z dodatkowymi kaemami kalibru 7,62 mm w skrzydłach, opuszcza zakłady Curtiss na specjalnej platformie transportowej. (USAF)

Zbrojmistrz (z wydatną pomocą małpki) maluje symbol kolejnego zestrzelenia na P-40 „Latających Tygrysów“ w Chinach, 1941/42 rok.

(USAF)







Powyżej: Curtiss P-40K (41-36504) z jednostki treningowej, lato 1943 roku. (USAF)



Po lewej: P-40E w chwilę po starcie. Samolot jest w kamuflażu zbliżonym do brytyjskiego, posiada również żółty pas dowódcy sekcji na tylnej części kadłuba. (USAF)

Poniżej: Jeden z doświadczalnych P-40N w standardowym kamuflażu Olive Drab/ Neutral Gray z dużym żółtym numerem X-821, Luke Field, Arizona, 1944 rok

(USAF)



P-40E z 33rd FG, Martin Field, Baltimore, Maryland, w czasie trenin-  
gu przed wysłaniem na front w Północnej Afryce, wiosna 1942 roku.

(USAF)



P-40F-15-CU „Sweet Bets“ z 87th FS, 79th FG, Zachodnia Pustynia, 1942/43 rok. Samolot posiada brytyjs-  
ki kamuflaż pustynny i brytyjski fin flash na ogonie. Na maszynie tej latał por. Jazz Jaslow.

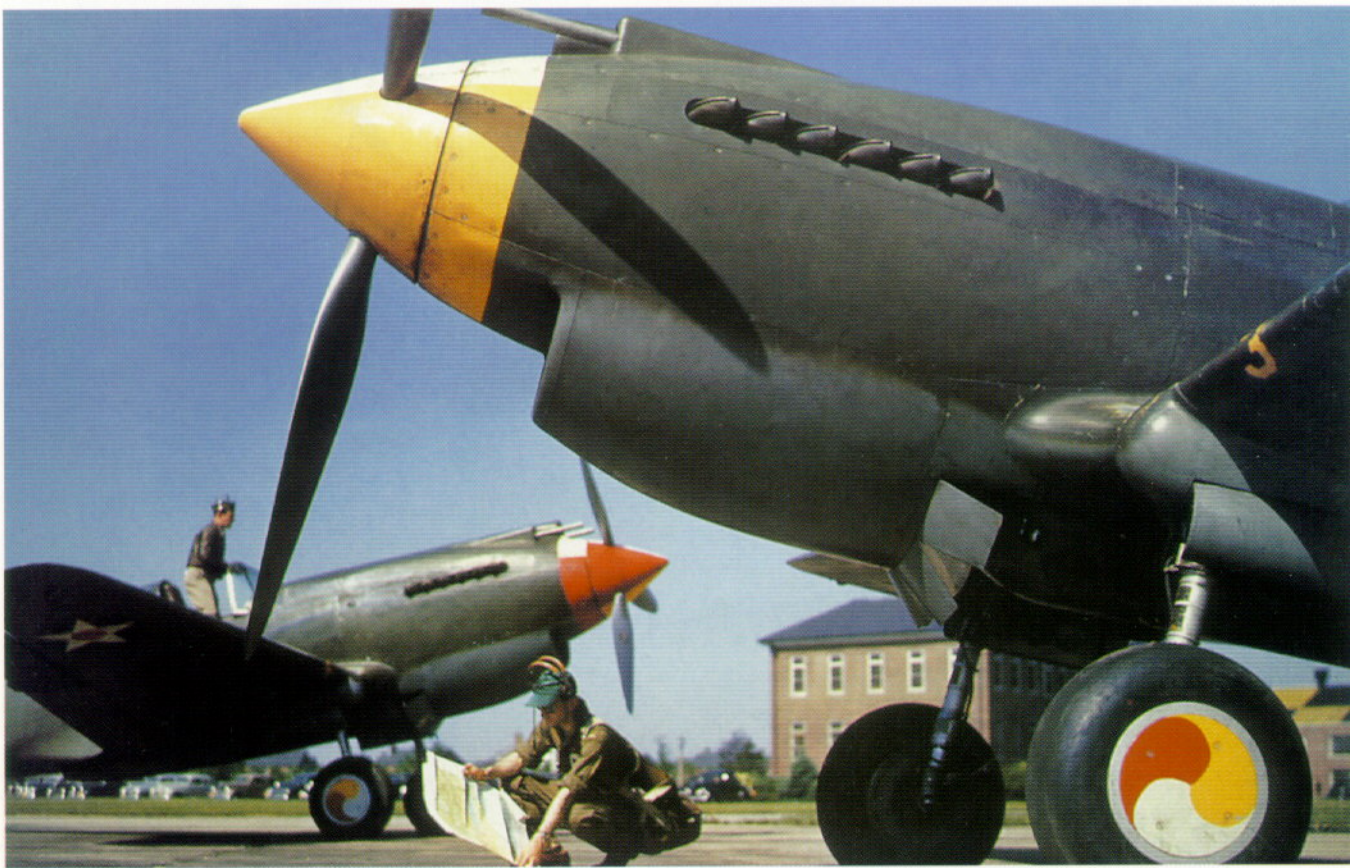
(USAF)



P-40L-5-CU (42-10664) z 316th FS, 324th FG, 12th AF, lotnisko Foggia Main, Włochy, czerwiec 1944 roku.

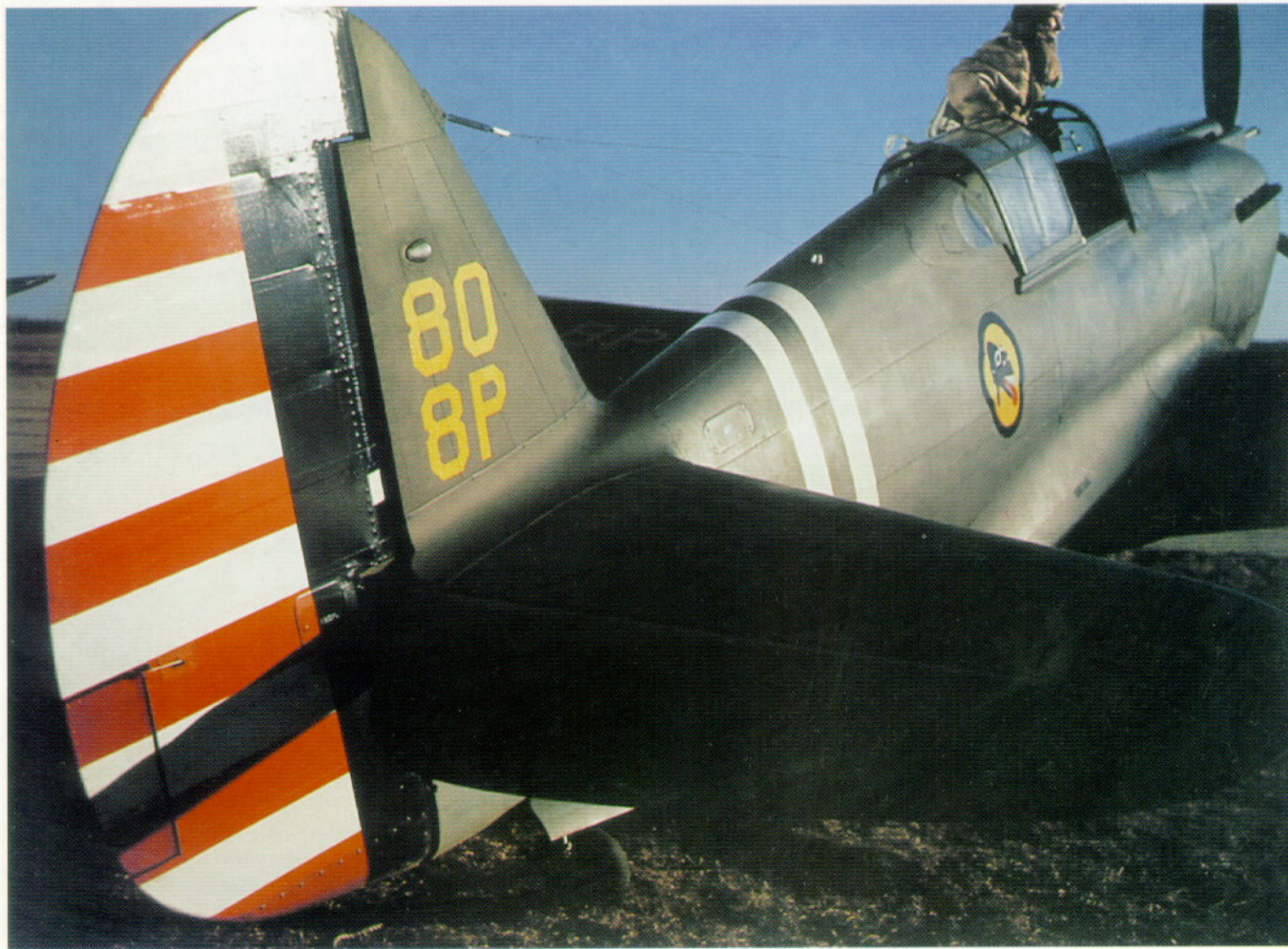
(USAF)





Powyżej i poniżej: P-40B/C z 33rd PS, 8th PG, Langley Field, Virginia, 1941 rok. U dołu samolot dowódcy 33rd PS.

(USAF)



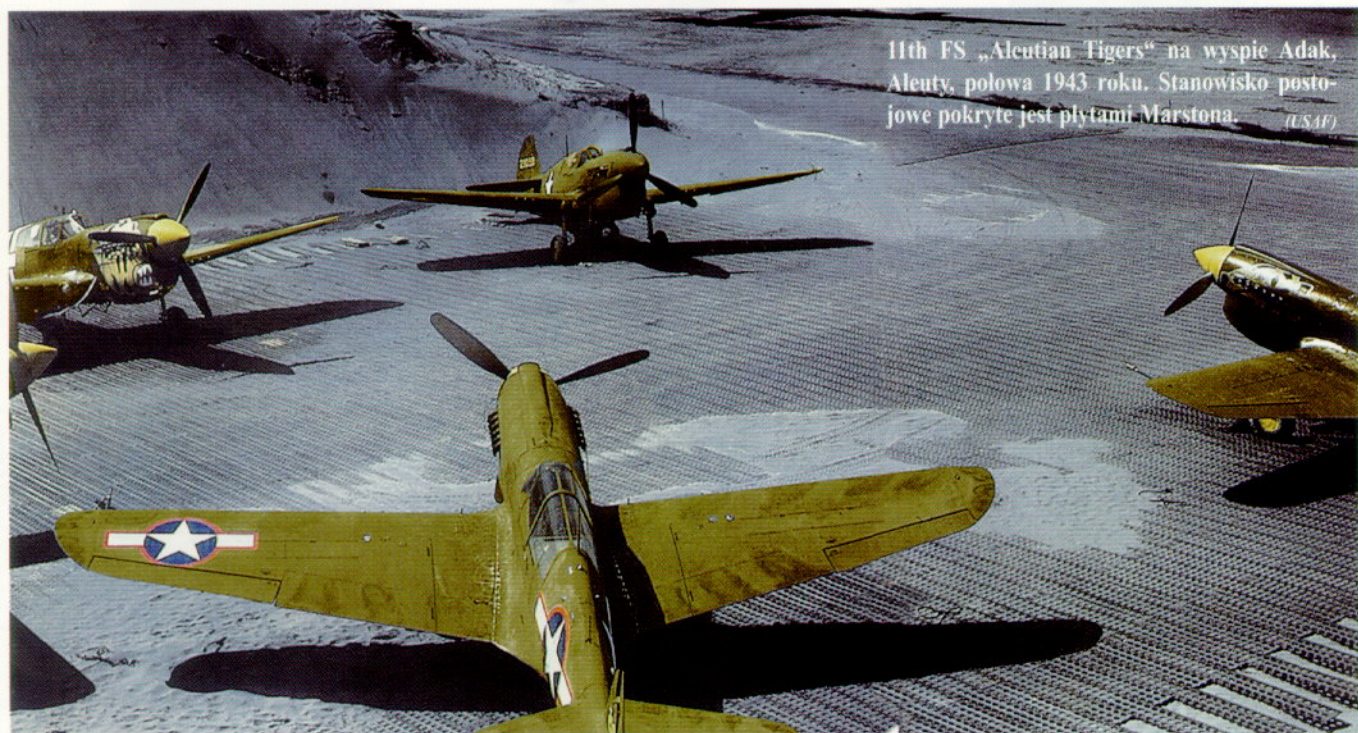
P-40N-20-CU (42-23756) z jednostki treningowej na terenie USA. Samoloty tych jednostek charakteryzowały się całkowicie żółtym malowaniem swoich samolotów.

(USAF)



11th FS „Aleutian Tigers” na wyspie Adak, Aleuty, połowa 1943 roku. Stanowisko postojowe pokryte jest płytami Marstona.

(USAF)



Kittyhawk Mk. I AK571 przed przekazaniem do RAF-u. Samolot posiada kamuflaż Dark Earth/Dark Green/Sky.

(USAF)



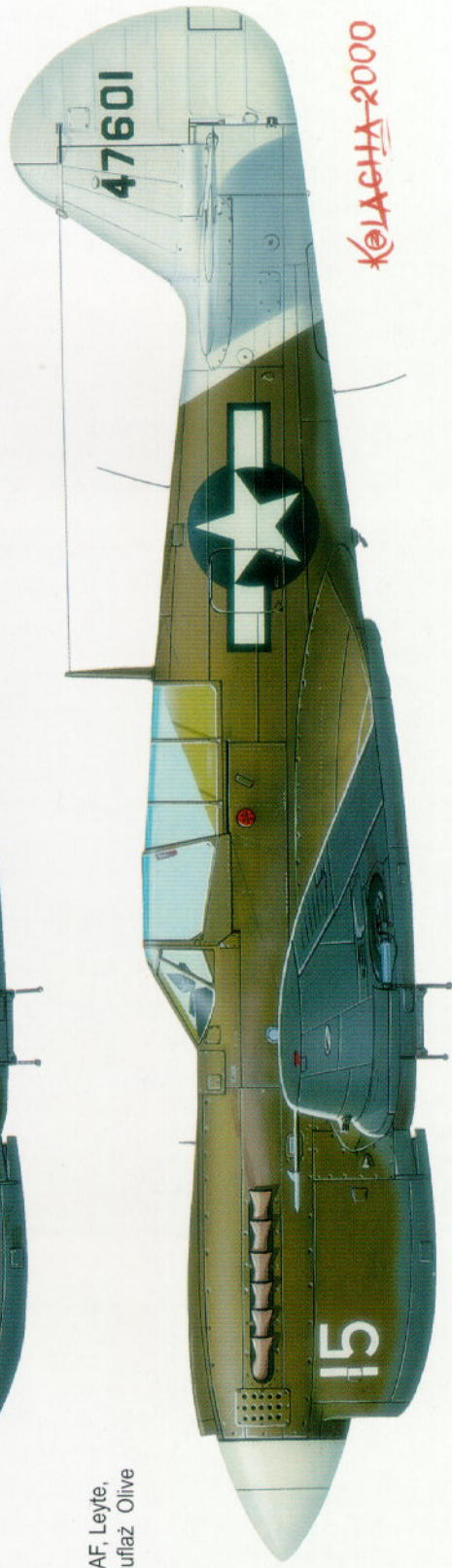
P-40E-CU „G” s/n 41-5449 z nieznannej jednostki na terenie USA. Kamuflaż Olive Drab/Neutral Gray.



P-40N-1-CU „1” „Sue” z nieznannej jednostki na terenie USA. Kamuflaż Olive Drab/Neutral Gray z plamami Medium Green, tak zwany „splotches”.

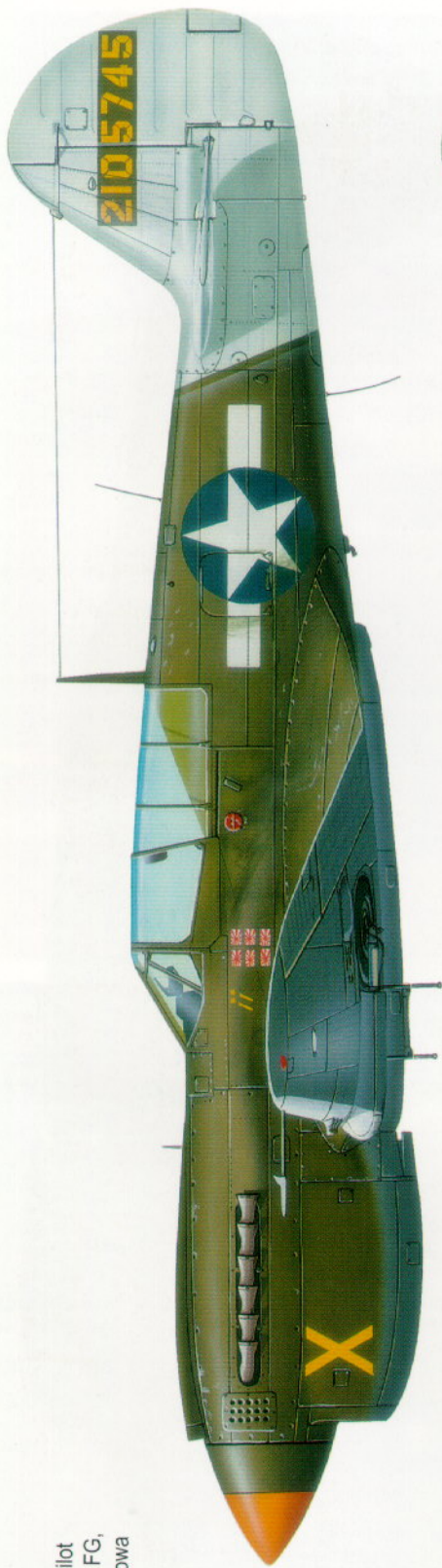


P-40N-35-CU z 110th TRS, 5th AF, Leyte, Filipiny, grudzień 1944 roku. Kamuflaż Olive Drab/Neutral Gray.

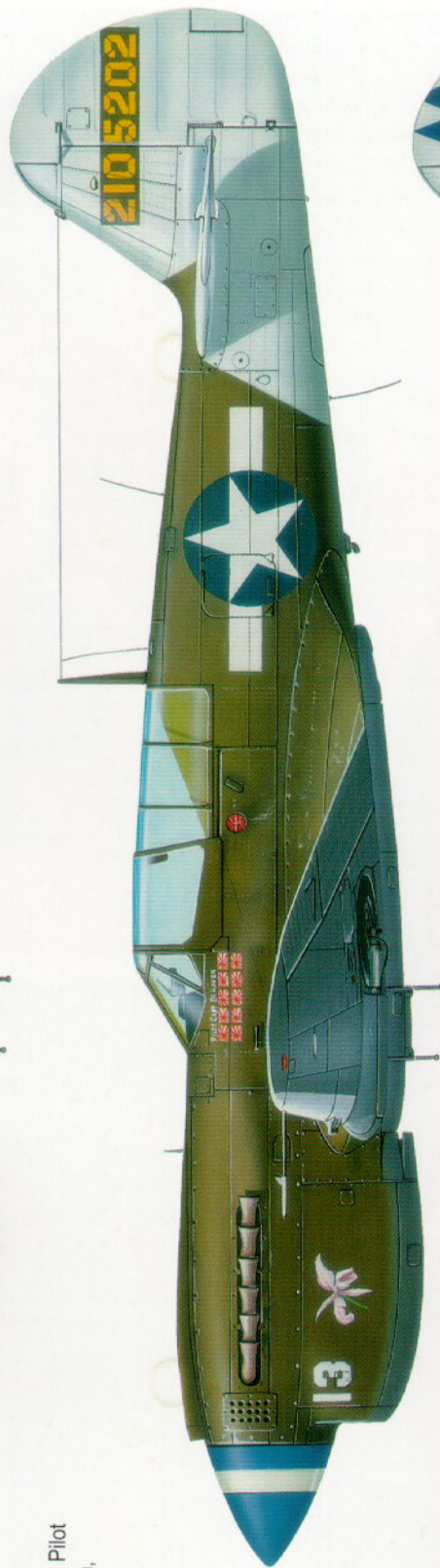


KOLACIHA-2000

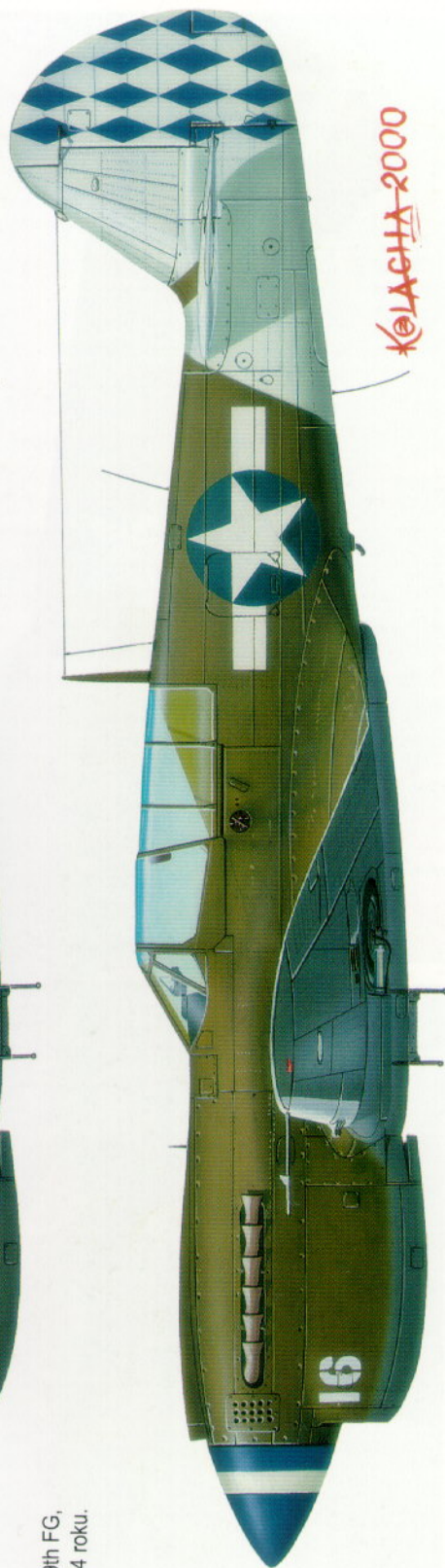
**P-40N-5-CU** s/n 42-1055745 „X” Pilot  
— por. Richard West z 35th FS, 8th FG,  
5th AF, lotnisko Cape Gloucester, Nowa  
Gwinea, luty 1944 roku.



**P-40N-5-CU** s/n 42-105202 „13”  
w barwach 7th FS, 49th FG, 5th AF. Pilot  
— por. Robert M. De Haven. Guaan,  
Nowa Gwinea, grudzień 1944 roku.  
Kamuflaż Olive Drab/Neutral Gray.



**P-40N-5-CU** w barwach 7th FS, 49th FG,  
5th AF, Nowa Gwinea, grudzień 1944 roku.  
Pilot — kpt. Nathaniel H. Blanton.  
Kamuflaż Olive Drab/Neutral Gray.

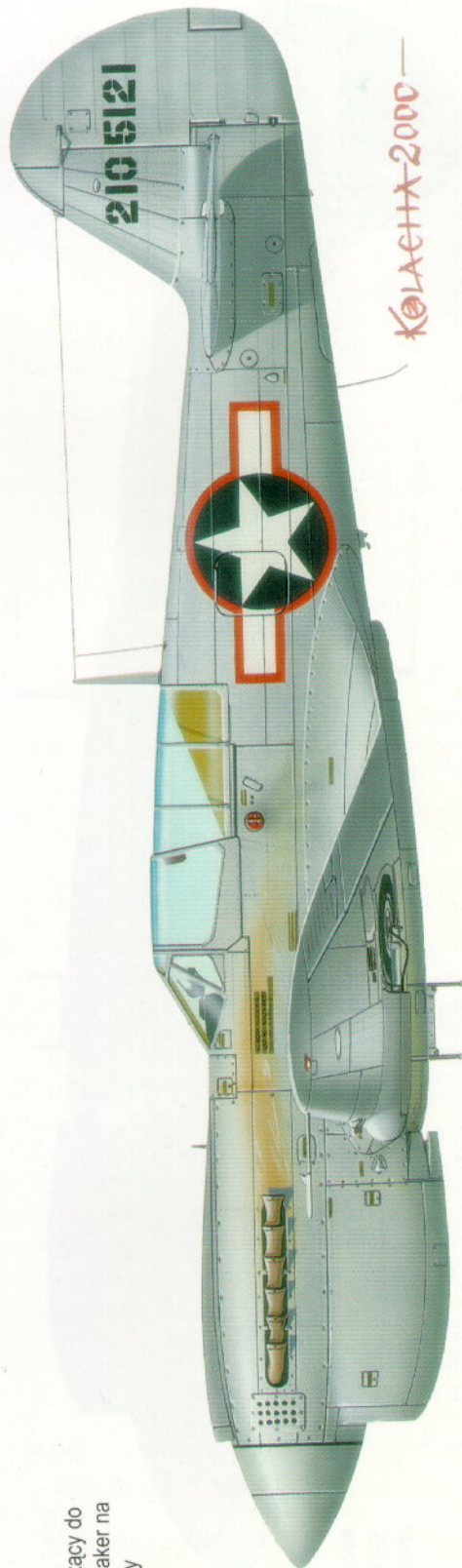


KOLACHTA-2000

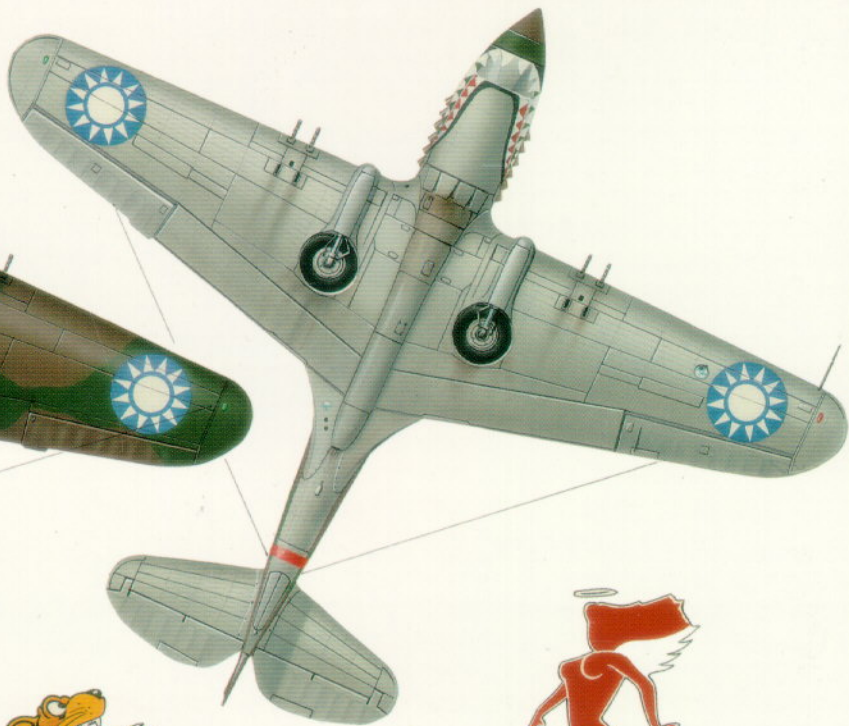
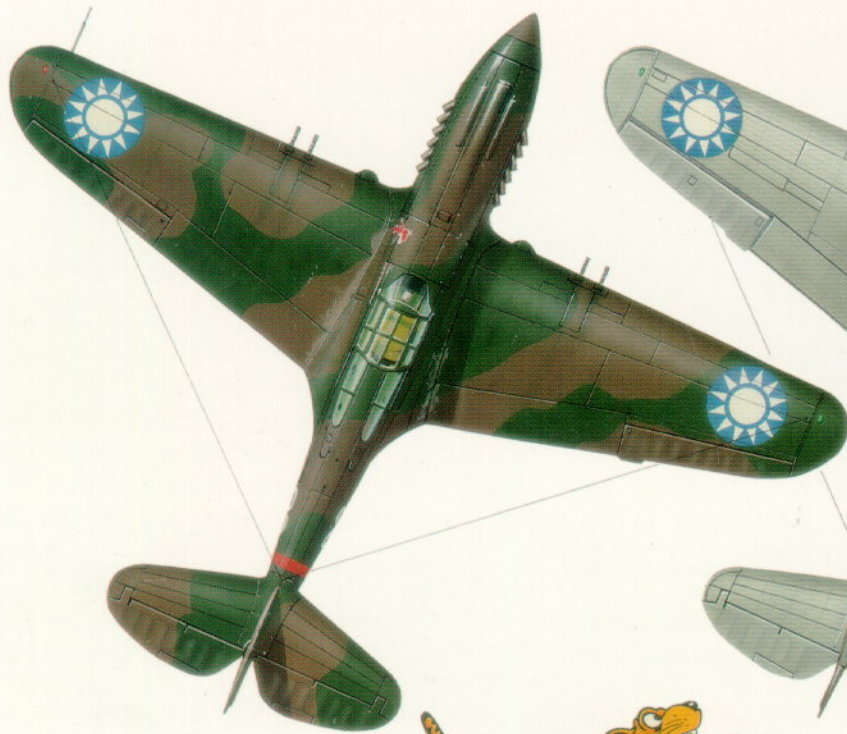
**P-40F-15-CU** s/n 41-19831 „209”  
w barwach 68th FS, 347th FG, 13th AF,  
Guadalcanal, kwiecień 1943 roku.  
Kamuflaż standardowy USAAF.



**P-40N-5-CU** s/n 42-105121, należący do  
45th FS, 15th FG, 7th AF, Wyspa Baker na  
Karaolinach, sierpień 1943 roku. Cały  
samolot w barwie Light Gray 602.



КОЛАЧКА-2000



sylwetki boczne  
w skali 1 : 48

H-81A-2 „68” z 3. Dywizjonu Pościgowego „Hells Angels”, AVG, czołowego asa „Latających Tygrysów”, Charlesa N. Oldera, Chiny, 1941 rok. Samolot nosi standardowy kamuflaż RAF — Dark Green/Dark Earth. Powierzchnie dolne pomalowano najprawdopodobniej mocno rozjaśnionym Neutral Gray. Godła — uskrzydłony tygrys — malowane były na wszystkich maszynach według jednego wzoru. Rysunek przedstawia najdokładniejszy wygląd tego godła.



КОЛАЧКА 2000

ISBN 83-7237-041-9



9 788372 370419



P-40B z 33rd PS, 8th PG, Langley Field, Virginia, 1941 rok.

(USAF)



P-40N-5-CU (na pierwszym planie 42-105711) z 502nd FS, 337th FG, Punta Gorda, Floryda, wrzesień 1944 roku.

(USAF)

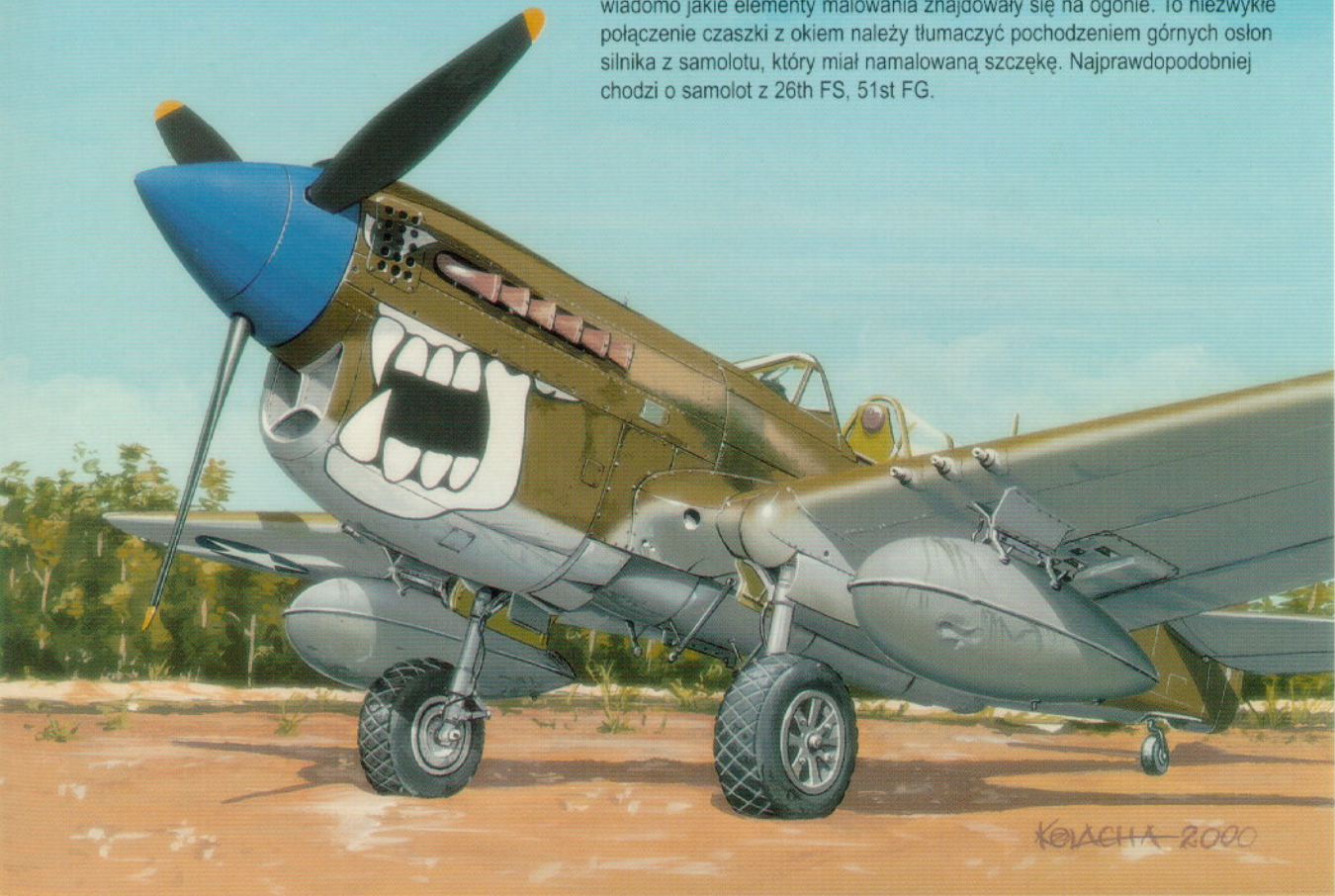


P-40N-5-CU,  
maszyna nr 15  
z 502nd FS,  
337th FG, Punta  
Gorda, Floryda,  
wrzesień 1944  
roku.

(USAF)



P-40N należący do 90th FS, 80th FG. Przedstawiony w takiej formie gdyż nie wiadomo jakie elementy malowania znajdowały się na ogonie. To niezwykle połączenie czaszki z okiem należy tłumaczyć pochodzeniem górnych osłon silnika z samolotu, który miał namalowaną szczękę. Najprawdopodobniej chodzi o samolot z 26th FS, 51st FG.



**Kittyhawk** A29-63 (P-40E) z 82. dywizjonu RAAF stacjonującego w Bankstown, w eskorcie *Beauforta* z 14. dywizjonu RAAF, Nowa Gwinea, koniec 1943 roku.

(mal. S. Fleischer)

