

## SPOTKANIE ALIANTÓW

### Amerykański bombowiec Consolidated B-24 Liberator i sowieckie Jaki-9 nad Dębicą we wrześniu 1944



Forrest W. Morgan – taki, jakim Go zapamiętałem (początek lat 90.) Fot. dzięki uprzejmości Forresta W. Morgana

Forresta W. Morgana poznałem we wrześniu 1990 roku w Stanach Zjednoczonych. Przyleciałem tam na kilka dni, najpierw do Nowego Jorku, a stamtąd do Buffalo, w celu uzgodnienia współpracy Narodowej Fundacji Ochrony Środowiska z amerykańską firmą *Ecology and Environment*. Po pierwszych spotkaniach i rozmowach poleciałem niewielkim, cztero-miejscowym samolotem, w towarzystwie panów Eugene Mruka, wiceprezesa zarządu i Roberta Marszałkowskiego z Międzynarodowego Oddziału E&E do ośrodka konferencyjno-szkoleniowego firmy znajdującego się w górach Adirondack. Inspirowani pięknem przyrody parku narodowego, w otoczeniu sprzyjającym pracy umysłowej i przy akompaniamencie głosów nurów z pobliskiego jeziora, mieliśmy opracować projekt stosownego porozumienia. Program przewidywał, że w przypadku sukcesu naszych rozmów, jeszcze przed moim powrotem do Polski, podpiszemy w oddziale E&E w Waszyngtonie umowę o współpracy. Nasz pilot zgrabnie posadził samolocik na lokalnym lotnisku niedaleko uroczego, choć nieco sennego, miasteczka Lake Placid, miejsca zimowych igrzysk olimpijskich w latach 1932 i 1980. Na płycie czekał już na nas samochód terenowy. Wysiadł z niego postawny, serdecznie uśmiechający się mężczyzna i powitał nas ciepło. Jestem Forrest Morgan – przedstawił się. Droga do ośrodka położonego nad jeziorem Błękitnej Góry (Blue Mountain Lake) mijała dość szybko, tym

bardziej, że Forrest, menedżer ośrodka, okazał się ogromnie sympatycznym rozmówcą. Trudno mi w szczegółach opisać treść naszej pierwszej rozmowy, ale postaram się przytoczyć w skrócie jej główne wątki. Otóż dowiedziałem się, że pan Morgan jest ojcem siedmiu



Forrest z rodziną (Boże Narodzenie 1971) Fot. dzięki uprzejmości Forresta W. Morgana

synów i czterech córek i był kiedyś narodowym trenerem bobslejowej kadry USA. Jego najstarszy syn James uczestniczył w olimpiadzie zimowej w Innsbrucku. Podczas bobslejowych mistrzostw świata w 1981 roku we Włoszech w Cortina d'Ampezzo, Jimmy miał w trakcie ślizgu poważny wypadek i nie udało się go uratować. Był to ogromny wstrząs dla całej rodziny. Włosi upamiętnili amerykańskiego zawodnika pomnikiem, wystawionym w miejscu tragedii i zmodernizowali tor bobslejowy. Potem rozmawialiśmy o Polsce i zachodzących u nas zmianach.

Forrest prowadził samochód lokalną drogą wiodącą przez urokliwe tereny. Góry, lasy i jeziora oraz rozrzucone z rzadka stylowe za-

budowania mieszkalne tworzyły bajkową scenerię. W pewnym momencie wspomniał, że w czasie II wojny światowej służył w lotnictwie bombowym i latał w Europie. Natychmiast podchwyciłem temat i opowiedziałem Forrestowi o swoim stryжку. Kpt. pilot Edward Meller z Dywizjonu Bombowego 300 Ziemi Mazowieckiej, po 36 lotach bojowych w swoim Wellingtonie nad Niemcami, m.in. Bremą, Hamburgiem, Kolonią, Lubeką, Essen, Mannheim i Duisburgiem, został odznaczony srebrnym krzyżem orderu Virtuti Militari i czterokrotnie krzyżem walecznych. Zginął śmiercią lotnika w 1943 roku. Spoczywa wśród kolegów w Inverness w Szkocji, w pobliżu swojej ostatniej bazy wojennej RAF w Dalcross. Forrest słuchał mojej opowieści z nieukrywanym zainteresowaniem, a dojeżdżając do celu naszej podróży mimochodem, jakby od niechcenia, nadmienił: „Byłem w Polsce we wrześniu 1944 roku. Bombardowaliśmy zakłady chemiczne w Oświęcimiu i zostaliśmy zestrzeleni przez sowieckie myśliwce niedaleko Dębicy. Miałem wtedy dwadzieścia lat”. W tym momencie z lasu wyłonił się duży, ciemny budynek z drewnianych, ciosanych bali o typowo górskiej architekturze i nasza rozmowa została czasowo zawieszona. Potem wizyta przebiegała zgodnie z planem. Okazało się jednak, że dyskusje, prowadzone do późnych godzin nocnych w miłej atmosferze, przelewanie na papier kolejnych wersji wzajemnych ustaleń oraz rozmowy telefoniczne z Bufallo i Waszyngtonem, wypełniły prawie cały czas mojego, krótkiego pobytu w Adirondack. Zaowocowało to podpisaniem porozumienia w Waszyngtonie, ale nie miałem możliwości, czego bardzo żałuję, dłuższej rozmowy z Forrestem na temat jego misji w Polsce. Wymienialiśmy tylko krótkie, nieuporządkowane informacje, które pozwalały mi na ogólną orientację w tym, intrygującym wydarzeniu – nawiązała się między nami nić przyjaźni. Uzyskałem obietnicę otrzymania listu w tej interesującej nas obu sprawie. Po dłuższym czasie nadeszła do Polski gruba przesyłka od Forresta, która przeszła różne koleje losu zanim dotarła do moich rąk. Zawierała listy, fotografie, kopie dokumentów oraz różnorodne materiały opisujące i dokumentujące bojowy lot amerykańskiego samolotu B-24, zwanego „Liberator” (Wyzwoliciel) w środę, 13 września 1944 r. do Polski.

W miarę poznawania zawartości żółtej koperty, z adresem zwrotnym w Saranac Lake N.Y., zdałem sobie sprawę, że przypadkowo,

stanąłem w obliczu fascynującej, nieznanej dotąd historii, która miała miejsce w Polsce przed pół wiekiem. Swoją opowieść zacznę od przetłumaczenia oficjalnego pisma, jakie Amerykańskie Ministerstwo Wojny wystosowało do p. Wilbura T. Morgana, ojca Forresta, na początku października 1944 roku:

**MINISTERSTWO WOJNY**  
**BIURO GENERALNEGO ADIUTANTA**  
**WASZYNGTON 25, D.C.**

W odpowiedzi powołać się na:  
AG 201 Morgan, Forrest W.  
PC-N NAT231

1 października 1944

Pan  
Wilbur T. Morgan  
R.F.D. #1  
Saranac Lake, New York

Szanowny Panie Morgan:

Celem tego listu jest potwierdzenie treści niedawno wystosowanego telegramu, w którym został Pan, z prawdziwym żalem, powiadomiony, że Pański syn sierżant Forrest W. Morgan 32,669,088 z Korpusu Sił Powietrznych został uznany od dnia 13 września 1944 roku za zaginionego w akcji (*missing in action*) nad Polską.

Zdaję sobie sprawę, że brak możliwości otrzymania bardziej obszernych i szczegółowych informacji jest dla Pana przyczyną dodatkowego stresu. Dlatego też pragnę zapewnić, że gdy tylko otrzymamy jakiegokolwiek, dodatkowe informacje – zostaną przekazane Panu bez zwłoki, a jeżeli w najbliższym czasie nie otrzymamy dodatkowych wiadomości, skontaktuję się z Panem ponownie w terminie 3 miesięcy. Zgodnie z zasadami postępowania Naczelnego Dowództwa Armii Sił Powietrznych – po otrzymaniu „Raportu w sprawie zaginionej załogi lotniczej” (*„Missing Air Crew Report”*) zostaną przekazane Panu wszystkie szczegóły w nim zawarte.

Określenie „zaginiony w akcji” stosowane jest wyłącznie w celu wskazania, że miejsce przebywania i status danej osoby nie są w obecnej chwili znane. Nie jest naszą intencją stworzenie wrażenia, że sprawa została zamknięta. Pragnę podkreślić, że podejmowane są przez cały czas wszelkie możliwe

wysiłki w celu wyjaśnienia losów naszego personelu. Z pewnością zdaje Pan sobie sprawę z tego, że w warunkach wojennych jest to jednak trudne zadanie. Z naszych doświadczeń wynika, że wiele osób uznanych za zaginione zostało następnie zgłoszonych jako jeńcy wojenni. Ponieważ takie informacje pochodzą od państw, z którymi jesteśmy w stanie wojny – Ministerstwo Wojny jest bezsilne w sprawie ich pozyskiwania.

Tym niemniej w celu złagodzenia kłopotów finansowych, ustawa Kongresu wprowadziła ciągłość wypłaty poborów, dodatków i przydziałów osobom znajdującym się na utrzymaniu tych członków naszego personelu, którzy otrzymali status zaginionych w akcji.

Niech mi wolno będzie przekazać moje serdeczne wyrazy sympatii w czasie tego okresu niepewności.

Z poważaniem

J.A. ULIO  
Generał Major  
Generalny Adiutant

Kolejne materiały ujawniały mi rewelacyjne szczegóły misji bojowej bombowca Consolidated B-24 w Polsce oraz informacje o jego załodze. Ze względu na niezwykle interesujące listy Forresta i jego do-

Pilot James D. Ayers w towarzystwie pary aktorów Mary Brian i Jacka Haleya przy bombowcu V – GRAND Fot. opublikowano w Internecie dzięki uprzejmości p. Katie Birtwell, córki pilota



wódcy por. pilota Jamesa D. Ayersa, a szczególnie na wyrażone w nich opinie i komentarze dotyczące naszego kraju, postanowiłem (za zgodą Forresta) udostępnić je w całości. Myślę, że jakakolwiek

próba opisowego omówienia treści tych listów nie przybliżyłaby osobowości ich autorów oraz nie oddałaby w pełni dramaturgii zaistniałych wydarzeń. Zacznę od listu sierżanta Forresta W. Morgana, zbrojmistrza i strzelca w „Liberatorze” nr 44-41123:

Saranac Lake, N.Y

8 czerwca 1992 r.

Cześć Mietku,

Przepraszam, że tak długi czas zbierałem się z odpowiedzią do Ciebie. Rozmawiałem z kilkoma członkami naszej załogi, z którymi łączyły mnie



Consolidated B-24 Liberator nr 44 – 41064  
V-GRAND w locie Fot. dzięki uprzejmości  
Forresta W. Morgana

wspólne losy i spróbuję przedstawić Ci historię załogi naszego bombowca V-Grand oraz tego, co Siły Powietrzne Stanów Zjednoczonych nazwały „Sprawą Połtawską” (*Poltava Affair*). Przez przypadek wtedy, gdy trafiły nas pociski niemieckiej artylerii przeciwlotniczej, a następnie zostaliśmy zestrzeleni przez trzy komunistyczne Jaki-9, lecieliśmy innym samolotem B-24, ale nie tym nazwanym „V-Grand”.

(W dopisku: V-GRAND – PIĘCIOTYSIĘCZNY SAMOLOT B-24, KTÓRY ZSZEDŁ

Z TAŚMY PRODUKCYJNEJ I NA KTÓRYM 1000 ROBOTNIKÓW ZŁOŻYŁO SVOJE PODPISY – NA ZAŁĄCZONYM ZDJĘCIU)\*.

Poprosiłem naszego pilota (Ayersa), aby przysłał mi opis swojej wersji wydarzeń. Załączam jego list. List ten odświeżył moje wspomnienia z tamtych, osobistych wydarzeń. Na 4-ej stronie swojego listu pilot Ayers pisze o wywiadzie, dyplomatach, sędzi śledczym i o strasznych (*dire*) konsekwencjach, gdyby wydoszło się na zewnątrz choć jedno słowo o tym, że zestrzelili nas Rosjanie. Obecnie, po czterdziestu ośmiu latach, nie obawiam się sądowego śledztwa. Opowiem Ci tę historię i uwolnię się od poczucia winy, które miałem od 1944 roku, a więc od czasu, gdy w swej bezsilności nie mogłem opowie-

dzień mieszkańcom Stanów Zjednoczonych o krzywdach, smutkach i okrucieństwach, których doznawali Twoi wspaniali rodacy w Polsce. \*\*



Żałoga pięciotysięcznego Liberatora V-GRAND upiękzonego podpisami załogi zakładów w San Diego (strzałka wskazuje Forresta Morgana) Fot. dzięki uprzejmości Forresta W. Morgana

W momencie, gdy Jaki-9 otworzyły do nas ogień, wraz z tylnym strzelcem pomagaliśmy sobie dopasować szelki spadochronów. Odłamek ugodził go w policzek. Mnie nie trafili. Wyskoczyliśmy razem przez luk podłogowy. Po otwarciu się spadochronu zobaczyłem w powietrzu dwa inne spadochrony i samoloty Jaki-9 i nasz B-24. Następnie obserwowałem zderzenie z polem naszego B-24 i pożar. Uderzyłem twardo o ziemię i ujrzałem biegnących do mnie i strzelających żołnierzy. Podniosłem ręce wysoko ku niebu. Przesłali strzelać i otoczyli mnie. Z ogromną trudnością udało mi się ich przekonać, że jestem Amerykaninem. Zabrali mnie do polowego szpitala, w którym przetrzymywano również pilota Ayersa. Myśleli, że jestem postrzelony, ponieważ byłem cały zakrwawiony, ale była to krew naszego tylnego strzelca Bailey'a, który stał tuż przy mnie przed naszym skokiem.

Ze szpitala polowego zabrano nas do dużego domu, otoczono strażą i sprowadzono tłumacza. Rosjanie okupowali to terytorium od niedawna.\*\*\* Nasz tłumacz, zwany porucznikiem Mikołajem, był w typie starszego wiekiem, szkolnego nauczyciela. Ze względu na nasze Święta Bożego Narodzenia i Świętego Mikołaja nazywałem go Santa Claus. Pewnego dnia zauważyłem idących do kościoła Polaków i zdałem sobie sprawę, że ich celem było uczestnictwo w niedzielnej mszy. Poinformowałem porucznika Mikołaja, że jestem katolikiem i chciałbym pójść na mszę. Zgodził się niechętnie i wysłał ze mną „głuchego” strażnika. W kościele ludzie przyglądali się nam, ponieważ strażnik nie wiedział, kiedy powstać, kiedy usiąść, a kiedy uklęknąć. Orientowałem się bardzo dobrze w mszy, ponieważ była odprawiana po łacinie. (Dzięki Bogu, że nie po polsku!). Po skończonej mszy, podczas wychodzenia z kościoła jakiś starszy pan wyszeptał do mnie po angielsku, abym odwiedził pobliską piekarnię. Udałem się do tej piekarni, w której ów starszy pan zajmował się wypiekiem chleba. W bardzo krótkim czasie próbował powiadomić mnie, że komunistyczni Rosjanie są tak samo źli jak naźiści. W wyrażeniu wtedy swoją obawę, że mój strażnik może słyszeć naszą rozmowę. W odpowiedzi usłyszałem: „Nie obawiaj się. Jest głuchy”. Stąd też wzięło się moje określenie „głuchy strażnik”. Nie zapamiętałem nazwiska tego pana, które było na kartce papieru wraz z innymi nazwiskami i historią o Lesie Katyńskim (*Katyn Forest*). Powiedział mi też, że w przeszłości był burmistrzem miasta (chyba Krakowa) i nie chce, aby Rosjanie o tym się dowiedzieli. Jednak, jak wspominałem uprzednio, próbował w przeciągu bardzo krótkiego czasu powiedzieć mi o bardzo wielu sprawach. Wręczył mi też kartkę z nazwiskami Polaków w USA abym się z nimi skontaktował. Myślę, że najważniejszą wiadomością, którą chciał przesłać do Amerykanów było to, że komunizm jest zły i to, że to Rosjanie zamordowali ponad cztery tysiące polskich oficerów w Lesie Katyńskim, a NIE Niemcy!

(W dopisku: W JAŁCIE STALIN POWIEDZIAŁ ROOSEVELTOWI I CHURCHILOWI, ŻE ZROBILI TO NAZIŚCI)

Obecnie, Mietku, mój kraj jest największy (najsilniejszy) na świecie, ale popełniliśmy wiele pomyłek. W naszym demokratycznym państwie w 1944 roku było znaczące, prorosyjskie uczucie, jako do naszego alianta przeciwko nazistom.

Przeskakuję teraz do strony 4-ej listu pilota Ayersa. Doznałem, podobnie jak on, tego samego postępowania ze strony moich przełożonych. Zabronili mi ujawnić, że zostałem zestrzelony przez Rosjan. Odebrali mi moje notatki, adresy wraz z historią o Lesie Katyńskim i nakazano o wszystkim zapomnieć.

Mietku, Mam nadzieję, że między listem pilota Ayersa, moją opowieścią, a załączonymi zdjęciami odnajdziesz interesującą Cię historię. Miałem bardzo ekscytujące i interesujące życie: trochę smutku, ale też cholernie dużo szczęścia, dobre czasy i wspomnienia. Jestem wdzięczny Dobremu Panu Bogu, że tak dużo od Niego otrzymałem. A teraz osobista notka o mnie: siedmiu synów i cztery córki i wszyscy dobrzy sportowcy! Straciłem najstarszego syna Jamesa, który zginął w wypadku jako reprezentant U.S.A. w zimowych mistrzostwach (bobslejowych) we Włoszech w 1981 roku.

Załączam zdjęcia, kopię listu przesłanego do moich rodziców przez Ministerstwo Wojny (*The War Department*) oraz kopię z rejestru lotów pilota Ayersa. Wszystko to możesz zatrzymać. Na jednym zdjęciu napisałem dla Ciebie dedykację.

Niech Cię Bóg błogosławi

Forrest Morgan

PS. JAŁTA JEST MIEJSCEM, GDZIE ROOSEVELT DAŁ ROSJANOM ZBYT WIELE.

\* Samoloty B – 24 G,H,J „Liberator” produkowane były systemem „taśmowym” w Zakładach Consolidated Aircraft Corporation w San Diego w Kalifornii. Łącznie wyprodukowano ponad 19 000 sztuk w kilku kolejnych wersjach.

\*\* Wytłuszczenia w tekście – M.M.

\*\*\* Rosjanie zajęli Dębicę 23 sierpnia 1944 r.

A oto list por. Jamesa D. Ayersa, pilota B-24, do Forresta Morgana:

Drogi Forreście,

5 maja 1992

Jako pierwszy temat – sprawa naszej wyprawy (*mission*) z 13 września 1944 roku. **Otrzymaliśmy instrukcje dla zbombardowania zakładów syntezy chemicznej w Oświęcimiu w Polsce.\*** Zostaliśmy również poinformowani, że w pobliżu rafinerii znajduje się obóz pracy – obóz śmierci w Oświęcimiu i otrzymaliśmy instrukcje, aby „trzymać” nasze bomby z dala od tego obozu. Oświęcim położony jest około 45 km od miasta Krakowa.

Nad celem zostaliśmy paskudnie trafieni ogniem flaka\*\* – niemieckiej artylerii przeciwlotniczej. Straciliśmy dwa silniki i system sterowania lotkami. System doprowadzania paliwa został przestrzelony. Były też inne zniszczenia. Wiedziałem, że nie mamy możliwości powrotu do Włoch, a „ładunek na pokładzie” (*flight deck*) był w stanie paniki. Poprosiłem, więc „Dużego Eda” aby podał mi namiar na miasto o nazwie *Lwow* lub *Lwov*, które miało być



Picture courtesy of John McNeely, son of John McNeely, Asst. Group Operations Officer, of the 778th BS.

Bomb strike photo taken from 42-95603 "Cookie" 777th BS on 13 Sep.'44  
Target Oil & Rubber at Oswiecim, Poland.

Nalot Liberatorów na Zakłady Chemiczne w Oświęcimiu w dniu 13 września 1944 *Fot. opublikowano w Internecie dzięki uprzejmości Johna McNeely, syna oficera z 777. Dywizjonu Bombowego, autora fotografii*

miejszem „bezpiecznego” lądowania w przypadkach awaryjnych. Biorąc namiar w kierunku wschodnim walczyliśmy z utratą wysokości i lecieliśmy samolotem, który zupełnie nie chciał utrzymywać się w locie.

Około 100 km na wschód od Krakowa zauważyliśmy małe, polowe lotnisko. Po upewnieniu się wraz z Gehrke'm, że powinniśmy znajdować się nad te-

rytorium znajdującym się w rosyjskich rękach, zdecydowałem, że podejmę próbę lądowania. Byliśmy na wysokości 4000-5000 stóp, a samolot coraz bardziej nie nadawał się do sprawowania nad nim kontroli. Mniej więcej w tym czasie, gdy rozpocząłem przyziemienie, aby zbliżyć się do lotniska – wybuchło piekło (*all hell broke loose!*)! Liczne trafienia pociskami z 30-milimetrowych działek Jaków-9 spowodowały całkowitą utratę kontroli, pożar na pokładzie i ogromne kłopoty (*deep trouble*).

Wcisnąłem przycisk alarmowy i wrzasnąłem do intercomu, aby wyskakiwać. Zapanowała panika. Hoard'owi udało się częściowo otworzyć właz luku bombowego – po 18 cali z każdej strony „kociego chodnika”. Nie było czasu na myślenie, trzeba było działać! Cała grupa z naszego pokładu wyskoczyła. Następnie ja. Podczas otwarcia spadochronu zostałem dosłownie znokautowany. W dole ujrzałem facetów strzelających do góry w moim kierunku i słyszałem świst przelatujących pocisków. Kiedy twardo uderzyłem w ziemię, po krótkim czasie zostałem otoczony przez rosyjskich piechurów i wyciągnięty przez nich z rowu, w którym wylądowałem. Byli oni przekonani, że jestem Niemcem. Wrzeszczałem, że jestem Amerykaninem i wzywałem kogoś, kto mówi po angielsku. Niedługo później jeden z żołnierzy podszedł do mnie i powiedział, że mówi po angielsku. Pozwoliło mi to spróbować wyjaśnić, kim i dlaczego tu jesteśmy. Następnie była wizyta w ich dowództwie, gdzie poprzez tłumacza byłem przepytywany (*quizzed*) przez miejscowego dowódcę w randze pułkownika. Po pewnym czasie przekonali się, że jesteśmy w porządku (*O.K.*), co doprowadziło do wizyty w miejscowym szpitalu polowym. Byłeś tam, więc nie będę do tego wracał.

Po kilku dniach (chyba 17 września?) zostaliśmy zabrani na polowe lotnisko myśliwców\*\*\* vi załadowani do rosyjskiego samolotu C-47. Lot do Połtawy, około 1000 km (*600 miles*) odbywał się przez cały czas na bardzo niskim pułapie i bardzo szarpał nerwy. **O tak! Dębica! Tak nazywało się miasto, które było położone najbliżej naszego polowego lotniska dla myśliwców.** Możesz je znaleźć na mapach w połowie głównej drogi pomiędzy Krakowem i Lwowem. W Połtawie zostałem przesłuchany przez gen. majora Roberta L. Walsh\*\*\*\*. To właśnie z jego notatek, znajdujących się obecnie w Akademii Sił Powietrznych (Stanów Zjednoczonych, przyp. MM) wynika, że korzystali z nich autorzy książki „Sprawa Połtawska” (*Poltava Affair*). Książka ta zawiera wiele błędów. Być może notatki generała nie były takie dobre. Wylecieliśmy z Połtawy w C-46 i zatrzymaliśmy się na noc w Teheranie. Potem do Kairu. Resztę już znasz.

A teraz sprawy, o których być może nie wiesz. Po naszym powrocie z Capri płk Clark (Głównodowodzący 465. Zgrupowania Bombowego) oznajmił mi, że powinniśmy natychmiast powrócić do statusu „latającego” i dokończyć

naszą misję. Oświadczyłem, że nie jesteśmy w stanie. Groził nam wszystkim sądem wojennym, jeśli bym, co najmniej, nie spróbował. Wyjaśnia to, dlaczego na moją ostatnią akcję\*\*\*\*\* poleciałem, chłopcy, bez was. Oczywiście, nie wykonywałem jej zbyt starannie (*too well*).

Po powrocie do USA, gdy tylko postawiłem stopę na ziemi, ludzie z wywiadu i z dyplomacji wywierali na mnie wpływ i grozili strasznymi (*dire*) konsekwencjami gdybym sobie pozwolił choćby na jedno słowo o tym, że zostaliśmy zestrzeleni przez Rosjan. Wygląda na to, że stosunki rosyjsko-amerykańskie były już wtedy bardzo napięte.

Jim (Ayers)

\* Wytłuszczenia w tekście – M.M.

\*\* FLAK - niem. skrót od *Fliegerabwehrkanone*

\*\*\* Można z dużym prawdopodobieństwem ustalić, że było to sowieckie lotnisko polowe w Paszczynie, kilkanaście kilometrów na wschód od Dębicy. W szkole w Paszczynie stacjonował we wrześniu 1944 sowiecki pułk lotniczy. - przyp. M.M.

\*\*\*\* Robert M. Walsh – generał major, szef wydziału sił powietrznych amerykańskiej misji wojskowej w Moskwie oraz szef Wschodniego Dowództwa Strategicznych Sił Powietrznych USA Zjednoczonych w Europie (USSTAF) w latach 40.

\*\*\*\*\* Po powrocie do zadań we Włoszech, a przed powrotem do USA James Ayers wykonał jeszcze dwa loty ćwiczebne i jeden bojowy. Ten ostatni trwał 7 godzin i 55 minut, a celem akcji 40 bombowców B-24 wraz z osłoną 60 myśliwców w dniu 16 października 1944 była fabryka czołgów Św. Walentego w Austrii k/Linzu.

Kolejnym, ważnym dokumentem z przesyłki Forresta Morgana jest kopia książki lotów (*Log Book*) pilota Jamesa Ayersa. Pod datą 20 sierpnia 1944 r. widnieje, jako cel lotu bojowego „Południowa Polska”, a w uwagach: „Rafinerie” i ładunek „10 bomb 500-funtowych”. Czas lotu: 8 godzin 15 minut. Następnie pod datą 13 września 1944 r. wpisano: Cel: „Polska”, oznaczenie samolotu: 44-41123, czas lotu: 6 godzin, a w uwagach: „Blechhammer”, „Skok ze spadochronem” (*Bail – out*) i ładunek: „10 bomb 500-funtowych”.

W interesującej książce „Z ZIEMI WŁOSKIEJ DO POLSKIEJ” (Wyd. Lotnicze Dziedzictwo, 2003) autorzy Szymon Serwatka i Michał Mucha wspominają, że celem ponad 800 samolotów z 15. Armii Powietrznej USA, które wyruszyły z baz we Włoszech 13 września 1944 roku w kierunku północnym, były zakłady przemysłu paliwowego na Śląsku. Część samolotów skierowała się nad zakłady (chemiczne) w Oświęcimiu. Stąd w książce lotów pilota Ayersa widnieje w uwagach nazwa Blechhammer (Blachownia), jako główny kierunek ame-

rykańskiej wyprawy w tym dniu. Zapisy w książce wskazują, że w okresie od 22 lipca do 13 września 1944 roku, a więc w przeciągu 54 dni, James Ayers wykonał w swoim bombowcu B-24 aż 29 lotów bojowych w łącznym czasie 167 godzin i 20 minut. Można się również stamtąd dowiedzieć, że jego misje operacyjne obejmowały, oprócz Polski, cele we Francji, północnych i południowych Włoszech, Jugosławii, Rumunii, Niemczech, Austrii i na Węgrzech.

W przesyłce były również kserograficzne kopie stron nr 211 i 212 z książki pt. *THE POLTAVA AFFAIR - A Russian Warning: An American Tragedy* (SPRAWA POŁTAWSKA - Rosyjskie Ostrzeżenie: Tragedia Amerykańska) pióra Glenna B. Infielda. Książka ta została wydana w 1973 roku przez Macmillan Publishing Co., Inc. w Nowym Jorku. Niestety, nie została dotychczas przetłumaczona na język polski, a byłaby z pewnością interesująca dla polskiego czytelnika. Strony te zawierały opis zestrzelenia samolotu pilotowanego przez Jamesa D. Ayersa przez sowieckie myśliwce nad Polską, nieopodal Dębicy. Wierzę, że dla dobra sprawy, zarówno autor książki, jak i jej renomowany wydawca zza oceanu, zaakceptują przetłumaczenie, krótkiego fragmentu dotyczącego interesującego nas wydarzenia, o którym zresztą James Ayers wspomina w swoim liście do Forresta Morgana. Glenn B. Infield relacjonuje w książce:

„Trzynastego września 1944 roku bombowiec z 15. Armii Sił Powietrznych USA, pilotowany przez porucznika Jamesa D. Ayersa, po zbombardowaniu Zakładów Chemicznych w Oświęcimiu w Polsce został zestrzelony przez rosyjskie myśliwce. Wcześniej, gdy Ayers utrzymywał pionowy i poziomy kurs nad celem, aby umożliwić bombardierowi celne zrzucenie bomb, samolot został trafiony przez (niemiecką) artylerię przeciwlotniczą. Lewy, wewnętrzny silnik został zniszczony, system sterowania lotkami odstrzelony, a przewód doprowadzania paliwa na połowie długości pokładu został przestrzelony. Zanim, zmagający się z samolotem, porucznik zdołał odzyskać jakąś kontrolę stracił 8000 stóp z wysokości. Po odzyskaniu kontroli nad samolotem i dokładnym sprawdzeniu wskazań przyrządów stwierdził, że nie będzie mógł powrócić do macierzystej bazy. Wziął wtedy kurs w kierunku Rzeszowa na terenie Polski gdzie, jak wiedział, w rękach aliantów znajdowało się lotnisko dla przypadków awaryjnych. Jednak samolot stale tracił paliwo i gdy Ayers dostrzegł w dole pas lotniska koło Dębicy w Polsce, w obawie o losy samolotu podjął szybką decyzję. Jedyne wyjście, jakie miał w istniejących okolicznościach to: natychmiast lądować!

W momencie zauważenia lotniska w Dębicy Ayers znajdował się jeszcze na wysokości 15000 stóp. Przymknął przepustnice i rozpoczął przyziemienie w kierunku pasa lotniska. Gdy igła wysokościomierza zesłała poniżej kreski oznaczającej wysokość 3500 stóp w słuchawkach rozległ się krzyk: Atakują nas Jaki od dziewiątej!\* Wiedząc, że są to myśliwce czerwonej armii Ayers zakazał strzelcom otwierania ognia i myślał, że rosyjscy piloci, widząc na bombowcu znaki rozpoznawcze Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych, będą eskortować zejście jego zniszczonego samolotu do pasa lądowiska. Tymczasem, po znalezieniu się w dogodnym zasięgu, Jaki natychmiast otworzyły ogień. Powstał pożar z wyciekającej w połowie pokładu benzyny, zniszczony został system hydrauliczny i pozostałe systemy kontrolne. Na wysokości 3000 stóp Ayers rozkazał załodze opuścić maszynę. Ale nawet wtedy, gdy udało im się wyskoczyć ze zniszczonego samolotu, byli nadal w niebezpieczeństwie. Po otwarciu się czasz spadochronów znajdujący się na ziemi czerwonoarmiści od razu otworzyli ogień do lądujących Amerykanów. Na szczęście nikt z członków załogi Ayersa nie został ranny. Po wylądowaniu Amerykanie zostali otoczeni przez rosyjskich żołnierzy i byli traktowani jako niemieccy jeńcy. Zabrało im to dużo czasu zanim udało się przekonać Rosjan, że są oni Amerykanami, a jeszcze więcej zanim zostali przetransportowani do Połtawy.

Rosyjscy oficerowie kompletnie ignorowali Walsha, gdy protestował przeciwko takim działaniom czerwonego lotnictwa i czerwonej armii. Swoim zachowaniem dawali do zrozumienia, że taki incydent nie był możliwy.

We wrześniu 1944 roku Averell Harriman\*\* w depeszy do Harry'ego Hopkinsa\*\*\* wyraził swoje odczucia w odniesieniu do postępowania Rosjan:

*„Jestem rozczarowany, lecz niezniechęcony. Praca nad tym, aby skłonić Sowiecki Rząd do spełniania przyzwoitej roli w sprawach międzynarodowych staje się jednak trudniejsza niż się spodziewaliśmy. Zachęcające wskaźniki są ciągle takie same. 90% Rosjan chce przyjaźni z nami i leży w interesie Związku Sowieckiego, aby to rozwijać. Jest naszą sprawą, aby wzmacniać osoby otaczające Stalina tak, aby mogły mu wyjaśnić że ci, którzy doradzają twardą politykę, mogą doprowadzić go do kłopotów.”*

Również w tym samym czasie Sowieci zaczęli ograniczać informacje wywiadowcze, które przekazywali naszemu Wschodniemu Dowództwu w ramach wzajemnej pomocy.”

\* Wskazanie kierunku zagrożenia wg oznaczenia godzin na tarczy zegarowej – przyp. M.M.

\*\* Averell Harriman (1891-1986) – bliski współpracownik prezydenta F.D. Roosevelta. Ambasador do specjalnych zadań, zwłaszcza w Europie. W latach 1943-1946 ambasador Stanów Zjednoczonych w ZSRR.

\*\*\* Harry Lloyd Hopkins (1890-1946) – najbliższy i najbardziej zaufany doradca prezydenta F.D. Roosevelta, m.in. odpowiedzialny za pomoc „Lend Lease” dla Związku Sowieckiego i Wielkiej Brytanii. Znany z sympatii do ZSRR i Stalina. Po latach podejrzewany o szpiegostwo na rzecz ZSRR i ujawnianie ścisłych tajemnic. Wywierał m.in. znaczący wpływ na sprawy dotyczące powojennej Polski.

Tytuł książki G. B. Infielda „SPRAWA POŁTAWSKA” wymaga nieco szerszego objaśnienia, tym bardziej, że kryjące się za nim działania i wydarzenia nie są w Polsce, z nieznanymi przyczyn, upowszechnione w takim stopniu, na jaki zasługują. Otóż w czasie II wojny światowej alianci skierowali ogromny wysiłek na zniszczenie potencjału przemysłowego Niemiec oraz infrastruktury technicznej III Rzeszy. Dotyczyło to zarówno prowadzonych w szerokim zakresie działań wywiadowczych, jak i operacji bojowych, zwłaszcza lotniczych. W tej pierwszej sferze bardzo poważne sukcesy osiągnął wywiad Armii Krajowej, który rozpoznał kilka tysięcy zakładów przemysłowych i uzyskał szczegółowe plany blisko 150 wielkich fabryk pracujących dla celów wojennych. Odpowiednie raporty i meldunki przekazywane były różnymi drogami do Londynu. W zakresie działań bojowych nastąpiło m.in. skoordynowanie i zintensyfikowanie operacji lotniczych. W styczniu 1943 roku na konferencji w Casablance Stany Zjednoczone i Wielka Brytania uzgodniły cele i metody wspólnej ofensywy powietrznej (*Combined Bomb Offensive*) przeciwko Niemcom, które od pewnego czasu zaczęły przenosić na wschód wiele zakładów przemysłu zbrojeniowego i chemicznego (np. fabryki paliw syntetycznych i kauczuku). Postanowiono, że brytyjskie bombowce RAF prowadzić będą naloty dywanowe na niemieckie miasta i tereny przemysłowe w porze nocnej, natomiast amerykańskie siły powietrzne miały niszczyć wytypowane, konkretne obiekty przemysłowe w ciągu dnia. Wiele strategicznie ważnych celów „wspólnej ofensywy powietrznej” znajdowało się na obszarze Polski w jej przedwojennych i obecnych granicach. Były to głównie kombinaty chemiczne produkujące benzynę syntetyczną w Blachowni Śląskiej i Kędzierzynie (wg nazw amerykańskich: Blechhammer North i South), Koźlu, Oświęcimiu, Policach i Zdieszowicach, rafinerie ropy naftowej i magazyny paliw płynnych w Drohobyczu, Trzebinii i Czechowicach-

Dziedzicach oraz wiele fabryk sprzętu wojennego, jak np. zakłady lotnicze w Malborku, Mielcu i Poznaniu. Dlatego też nad Polską przebiegały trasy wielu amerykańskich wypraw bombowych z dwóch armii powietrznych: 8. i 15. (nie wspominając tu o brytyjskich misjach RAF).

W początkowym okresie operacji lotniczych znaczna liczba niemieckich zakładów przemysłowych znajdowała się jednak poza zasięgiem operacyjnym bombowców alianckich. Zaniepokojenie budził jeszcze krótszy zasięg osłony myśliwców. Powstał, zatem pomysł, aby w porozumieniu z Rosjanami, wprowadzić operacje lotnicze w systemie wahadłowym. Startujące z lotnisk na Wyspach Brytyjskich (8. armia) i w południowych Włoszech (15. armia) amerykańskie samoloty mogłyby po wykonaniu swoich zadań lądować na lotniskach rosyjskich. Po krótkim odpoczynku załóg oraz zaopatrzeniu w paliwo, bomby i amunicję samoloty te, powracając do macierzystych baz, atakowałyby ponownie niemieckie cele z odwrotnego kierunku. Do propozycji takiej współpracy strona sowiecka podeszła niechętnie i z dużą nieufnością, a w rozmowach stwarzała trudności i piętrzyła warunki. Po wielu naradach ekspertów i niekończących się dyskusjach, Stalin wyraził ostatecznie zgodę na realizację tego pomysłu. Szalę na korzyść amerykańskiej propozycji przeważyły uzyskiwane przez Rosjan korzyści w formie dostaw ogromnych ilości sprzętu wojennego, zaopatrzenia oraz udostępnienia technologii amerykańskich w ramach umowy „Lend Lease Act”. W ten sposób narodziła się Operacja „Frantic”, a wraz z nią plan 44. wahadłowych operacji lotniczych. Na początku miały to być misje technologiczne dla odpowiedniego przystosowania lotnisk sowieckich, a następnie operacje bojowe. Rosjanie zgodzili się także na dwie dodatkowe misje tygodniowo, w celu bieżących dostaw niezbędnego zaopatrzenia. Nie wyrazili jednak zgody na stworzenie przez Amerykanów własnej osłony baz na Ukrainie (stacji radarowych, rozmieszczenia baterii wielkokalibrowych, szybkostrzelnych dział przeciwlotniczych oraz osłony nocnych myśliwców), o co zabiegała usilnie strona amerykańska. Ostatecznie, zgodnie z zawartym porozumieniem, osłonę baz miała zapewnić strona sowiecka.

Amerykanie rozpoczęli bezzwłocznie niezbędne działania. Dowództwo Amerykańskiego Lotnictwa Strategicznego w Europie powołało Dowództwo Wschodnie (Eastern Command), które miało być odpowiedzialne za organizację oraz prowadzenie wahadłowych lotów i bombardowań. Ciężki sprzęt oraz tony materiałów i zaopatrzenia kierowane były drogą morską ze Stanów Zjednoczonych do Archangielska, a stamtąd, począwszy od lutego 1944 roku, do wytypowanych baz lotniczych na Ukrainie. Były to lotniska w Połtawie, Mirogrodzie i Piriatyniu. Z amerykańskich baz w Iranie przylatywał personel techniczny wraz z dodatkowymi dostawami. Ostatecznie w ramach operacji „Frantic” do czerwca 1944 r. na Ukrainę przyleciało blisko 500 osób obsługi oraz dostarczono tysiące ton różnego rodzaju wyrobów, m.in. metalowych elementów pasów startowych.

Operacje wahadłowe zapoczątkowała 15. Armia Powietrzna. Kolejne zgrupowanie 170 bombowców B-17 i 70 myśliwców typu Mustang, tym razem z 8. Armii, po nalocie na cele w Zagłębiu Ruhry, wylądowało 21 czerwca 1944 roku na lotniskach w Połtawie, Mirogrodzie i Piriatyniu. Niespodziewanie, jeszcze tej samej nocy, samoloty Luftwaffe zaatakowały główną bazę w Połtawie. Znajdowało się w niej około 90 amerykańskich maszyn, w większości ustawionych „skrzydło w skrzydło” wzdłuż pasów startowych. Niemcy bombardowali bezkarnie bazę ponad godzinę, całkowicie niszcząc lub poważnie uszkadzając kilkadziesiąt najnowszych bombowców B-17 (zwanym „latającymi fortecami”) wraz z zapasami paliwa, amunicji, bomb oraz materiałów znajdujących się na tym terenie. W Połtawie pozostało tylko 9 maszyn zdolnych do lotu! Poległo dwóch Amerykanów, a kilkunastu zostało rannych. Rosjanie nie uprzedzili Amerykanów o nalocie, a ich siły lądowe i powietrzne praktycznie nie przeciwdziałały. Następnego dnia po ataku na bazę w Połtawie, grupa kilkudziesięciu samolotów przybyłych wcześniej do Mirogrodu, została w trybie alarmowym wobec możliwości kolejnego niemieckiego nalotu, przerwana przez Amerykanów na odległe o około 280 km lotnisko w Zaporozżu, w pobliżu Dniepropietrowska. Niespodziewana i dotkliwa porażka sił amerykańskich w Połtawie oraz jej faktyczne przyczyny zostały nazwane ogólnie „sprawą połtawską” (*The Poltava Affair*). Być może określenie to spopularyzował po raz pierwszy Glenn D. Infield w tytule swojej książki.

Loty bojowe w ramach operacji „Frantic” prowadzone były do końca 1944 r. W ramach tych działań w dniu 18 września lotnictwo amerykańskie przeprowadziło, pod kryptonimem „Frantic 7”, spóźnioną i nieefektywną próbę udzielenia pomocy Powstaniu Warszawskiemu w formie zrzutów broni i zaopatrzenia. Na tę operację potrzebna była specjalna zgoda Stalina, który wiedząc, że powstanie upada, cynicznie i po długim namyśle przychylił się do wcześniejszych nalegań aliantów. W „Sprawie połtawskiej” Glenn B. Infield poświęcił tej akcji odrębny rozdział: *Tragedia Warszawy (Tragedy of Warsaw)*.

Sukcesy aliantów na obu frontach w Europie, uzyskane do zimy 1944/1945, spowodowały, że wahadłowe operacje z lotnisk na Ukrainie stały się niepotrzebne i siły amerykańskie opuściły terytorium ZSRR. Z kolei, zwycięstwa na Pacyfiku oraz negatywne doświadczenia ze współpracy z Rosjanami w ramach operacji „Frantic”, spowodowały odstąpienie USA od zamiaru negocjowania ze Stalinem podobnych akcji lotniczych na Dalekim Wschodzie przeciwko Japonii.

Historycy amerykańscy ocenili po latach efekty militarne operacji Frantic jako mierne, zwłaszcza w stosunku do możliwości, jakie stwarzał zaangażowany w nią amerykański potencjał wojenny. Zdaniem Glenna B. Infielda Stalin prowadził z rozmysłem działania w kierunku realizacji własnych, długoterminowych planów. W związku z tym postanowił wykorzystać operację „Frantic” do zapewnienia stałego dopływu do Rosji strumienia amerykańskiego sprzętu, wyposażenia i technologii militarnych, a z drugiej strony do podjęcia próby zdyskredytowania amerykańskich sił jako nieudolnych. Infield pisze również o tym, że „sprawa połtawska” została najprawdopodobniej zainspirowana na podstawie rozkazów z Kremla i stanowiła wyraźne ostrzeżenie przed rysującym się podziałem powojennego świata.

\* \* \*

Taka jest historia znajomości z Forrestem Morganem. Taka jest również historia lotu nad Polską bombowca B-24 nr 44-41123, pilotowanego przez porucznika Jamesa Ayersa i jego załogi składającej się z dziesięciu dzielnych, młodych Amerykanów. Wypada tu wymie-

nić ich wszystkich pamiętając, że od początku latali razem, a wcześniej stanowili załogę pięciotysięcznego bombowca B-24 nr 44-41064, który otrzymał oznaczenie V - GRAND. Byli to: porucznik James D. Ayers z Hollywood w Kalifornii (pilot), porucznik James B. Harper z Floral Park w stanie Nowy Jork (drugi pilot), porucznik Edward J. Gehrke z Greensboro w Północnej



Załoga Liberatora po zakończeniu szkolenia w USA (w górnym rzędzie od lewej: Harper, Ayers, Gehrke i Figulski. W dolnym: Morgan, Bailey, Keenan, Tordiglione, Hoard oraz Klein – czerwiec lub lipiec 1944) Fot. dzięki uprzejmości Forresta W. Morgana

Karolinie (nawigator), porucznik Gregory J. Figulski z Turtle Creek w Pensylwanii, nasz rodak (bombardier), starszy sierżant James C. Hoard z Mosinee w Wisconsin (mechanik), sierżant Jerry Tordiglione z Bostonu w Massachusetts (radiooperator, strzelec), sierżant Forrest W. Morgan z Saranac Lake w stanie Nowy Jork (zbrojmistrz, strzelec), kapral Perry Bailey z Troy w Pensylwanii (strzelec), kapral Richard A. Keenan z Portsmouth w New Hampshire (strzelec) i kapral Richard F. Klein z Janesville w Wisconsin (strzelec). Na

odwrocie załączonej fotografii Forrest napisał: „To jest nasza załoga po ukończeniu szkolenia. Niedługo później odlecieliśmy z Nowego Jorku przez Gender na Nowej Funlandii i portugalskie Azory do Włoch na wojnę”. Trzeba się cieszyć, że polska ziemia przyjęła ich przyjaźnie i nie okazała się zbyt twardą w czasie przymusowego lądowania na spadochronach. Uratowała się cała załoga Liberatora.

W polskich publikacjach nie natrafiłem na najmniejszą wzmiankę o „spotkaniu aliantów” nad Dębicą, pomimo ukazania się kilku opracowań na temat wypraw bombowych lotnictwa alianckiego do Polski. Również przeglądanie stron internetowych nie przyniosło mi nowych, nieznanych informacji. Potwierdziło jedynie fakt potężnej wyprawy (ponad 400 bombowców i drugie tyle myśliwców) 15. Armii Powietrznej USA do Polski w dniu 13 września 1944 roku na zakłady chemiczne w Blachowni Śląskiej i Oświęcimiu oraz dodało garść szczegółów na jej temat. Dzięki kwerendzie internetowej dowiedziałem się jednak dużo więcej o operacji „Frantic” i sprawie połtawskiej.

Wyjątkowo interesującym epizodem w tej historii jest udana próba dotarcia do lotników amerykańskich, najprawdopodobniej ze strony wywiadu Armii Krajowej oraz obarczona ogromnym ryzykiem akcja przekazania im wiadomości o zbrodni katyńskiej i postępowaniu Sowietów na terytorium Polski. O działaniach AK w rejonie Dębicy oraz doskonałej organizacji wywiadu i kontrwywiadu AK informuje obszernie książka Antoniego Stańki pt. *„Gdzie Karpat progi... Armia Krajowa w powiecie dębickim”* (wyd. IWPax, 1984). Dowodem efektywnej pracy wywiadowczej były m.in. informacje o przygotowaniach Niemiec do uderzenia na Związek Radziecki oraz dokumentacja, fotografie i części niemieckich rakiet V-2, które przekazała aliantom Komenda Obwodu „Dębica”. Od czasu zajęcia Dębicy przez armię czerwoną (23 sierpnia 1944) do zestrzelenia amerykańskiego samolotu przez sowieckie Jaki (13 września 1944) minęły tylko i aż trzy tygodnie. Można przypuszczać, że polskie struktury wywiadowcze, które intensywnie wspierały akcję „Burza”, trwającą na terenie powiatu dębickiego od 28 lipca do 12 września, były w tym okresie szczególnie aktywne i wykorzystwały nadarżającą się okazję do przekazania na Zachód ważnych informacji. W końcu trafiły one do rąk

oficerów amerykańskiego wywiadu, a przecież o to chodziło wykonawcom tej akcji.

Listy i materiały otrzymane od Forresta stanowią drobną część historii Polski i darzę je dużym sentymentem. Pomimo upływu wielu lat zdumiewa w nich aktualność komentarzy politycznych na temat naiwnego zaufania do Rosjan oraz wiary w dotrzymywanie zawieranych z nimi porozumień. Wydarzenia w Czeczenii i Gruzji oraz polityka Moskwy w stosunku do słabszych sąsiadów mogą z powodzeniem uzasadniać, również w dzisiejszych czasach, drugą część tytułu fascynującej książki Glenna B. Infielda: „Rosyjskie ostrzeżenie” (*The Russian Warning*). Powody, dla których książka ta ukazała się w USA dopiero w 1973 roku oraz inne sprawy, budzące nasze zainteresowanie, naświetlają w dużej mierze listy Forresta Morgana i Jima Ayersa, amerykańskich lotników z 15. Armii Powietrznej. Podobnie jak mój stryj kpt. pilot Edward Metler wykonali oni, wraz ze swoimi kolegami, kawał dobrej roboty. Należy się im wszystkim trwałe miejsce w historii naszego kraju i naszej pamięci obok pilotów amerykańskich z Eskadry Myśliwskiej im. Kościuszki majora Fauntleroya, wspierających nas w wojnie z bolszewikami 1919-1920 oraz lotników różnych narodowości niosących skromną pomoc Walczącej Polsce i Warszawie 1944.

Ze swej strony chciałbym uścisnąć dłoń Forrestowi i najserdeczniej podziękować za przyjaźń oraz podzielenie się ze mną swoimi wspomnieniami, które mogłem w tej formie udostępnić polskim czytelnikom.

---

Po 1989 r. ukazały się w naszym kraju interesujące pozycje wydawnicze i opublikowano wiele artykułów na temat wojny w powietrzu z Sowietami. Przybliżają one, zwłaszcza młodszemu czytelnikom, wiedzę na temat bohaterskiej walki polskich i grupy amerykańskich lotników o niepodległość po I. wojnie światowej oraz walk z inwazją sowiecką w 1939 roku. Oto kilka tytułów z mojej biblioteki:

*"Kresy w ogniu - Wojna polsko sowiecka 1939"*, Wiktor Krzysztof Cygan, (WOW, 1990)

*"Lotnictwo polskie w wojnie z Rosją Sowiecką 1919 - 1920"*, Krzysztof A. Tarkowski (WKL, 1991)

*"Wrzesień 1939 na Kresach w relacjach"*, Czesław K. Grzelak (W. Neriton, 1999)

*"Kresy w czerwieni"*, Czesław K. Grzelak (W. Neriton, 2001)

*"Dług honorowy - Amerykańscy piloci Eskadry Myśliwskiej im. Kościuszki w wojnie polsko-bolszewickiej 1919-1920 - Zapomniani bohaterowie"*, Robert F. Karolevitz i Ross S. Fenn (AMF, 2005)

*"Czerwone gwiazdy - sojusznik czarnych krzyży nad Polską - Lotnictwo sowieckie nad Kresami wrzesień-październik 1939"*, Mirosław Wawrzyński (AW CB, 2008)