

Marcin Adamiak

Dywizjon "finlandzki" : próba sformowania polskiego dywizjonu myśliwskiego dla Finlandii

Echa Przeszłości 14, 109-122

2013

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Marcin Adamiak

doktorant na Wydziale Historycznym
Uniwersytetu Gdańskiego

DIWIZJON „FINLANDZKI”. PRÓBA SFORMOWANIA POLSKIEGO DIWIZJONU MYŚLIWSKIEGO DLA FINLANDII

Inicjatywa wykorzystania polskich pilotów w wojnie sowiecko-fińskiej wyszła z kręgu dowództwa lotnictwa polskiego we Francji. Ppłk dypl. Mateusz Iżycki¹, w dniu 6 grudnia 1939 r., wystąpił z projektem zgłoszenia „polskich lotników jako ochotników do Finlandii”². Identyczny projekt przedstawił attaché wojskowy fińskiej ambasady w Londynie, kpt. Inż. Lauri Vuolasvirta, który w rozmowie 14 grudnia 1939 r. ze swoim polskim odpowiednikiem mjr. dypl. Januszem Ilińskim³ zaproponował wysłanie „do Finlandii polskich pilotów i mechaników internowanych obecnie na Łotwie i Litwie”⁴.

Ambasador Wielkiej Brytanii w Bukareszcie Reginald Hoare⁵ zaproponował 18 grudnia 1939 r. wykorzystanie polskich pilotów, którzy znajdowali się na terenie Rumunii w obozach internowania. Hoare twierdził, że polscy piloci pomimo potrzeby „przeszkolenia, zanim będą mogli latać na naszych [angielskich] najbardziej nowoczesnych samolotach”, to jednak „w większości są

¹ Mateusz Iżycki de Notto (1898–1952) – w omawianym okresie szef Oddziału III Operacyjnego Dowództwa Lotnictwa.

² Dowódca lotnictwa polskiego we Francji gen. Józef Zając wspomina: „[...] 6.XII.1939 [...] Zaraz rano byłem u Sikorskiego, który miał decydować, czy zgłosić polskich lotników jako ochotników do Finlandii, która została zaatakowana przez bolszewików; z taką inicjatywą przyszedł rano płk. Iżycki”, zob.: J. Zając, *Dwie wojny. Mój udział w wojnie o niepodległość i w obronie powietrznej Polski*, Londyn 1964, s. 275–276.

³ Janusz Iliński (1896–1961) – członek Polskiej Misji Wojskowej w Londynie, później attaché wojskowy ambasady polskiej w Londynie; zastępca szefa sztabu Samodzielnej Brygady Strzelców Podhalańskich.

⁴ Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum gen. Sikorskiego w Londynie (dalej: AIPMS), sygn. A.XII.46/1, List mjr dypl. J. Ilińskiego do kpt. inż. L. Vuolasvirta, 15 grudnia 1939 r.

⁵ Reginald Hervey Hoare (1882–1954) – ambasador Wielkiej Brytanii w Bukareszcie w latach 1935–1941.

w pełni zdolni do obsługi samolotów, których znaczną ilość posiadamy w zapasie, a które teraz używane są w Finlandii”. Ambasador zastanawiał się, czy „byłoby warto zaprosić Polaków jako ochotników do służby w Finlandii i dostarczyć im potrzebne samoloty?”⁶. Inicjatywa ambasadora Hoare została chłodno przyjęta w Londynie. Laurence Collier⁷ w piśmie do podsekretarza stanu w ministerstwie lotnictwa stwierdził, że „Lord Halifax ma wątpliwości, czy byłoby pożądane, aby zakłócać już poczynione ustalenia na temat wykorzystania polskich pilotów we Francji i w Anglii”⁸.

Należy również wspomnieć o działalności kpt. pil. Pawła Kaczmarczyka⁹, który w Sztokholmie próbował zorganizować polską eskadrę myśliwską. Niestety jego działalność szybko wytropił wywiad Szwecji i kpt. P. Kaczmarczyk musiał wyjechać do Wielkiej Brytanii¹⁰.

W listopadzie 1939 r. wojskowe lotnictwo Finlandii posiadało 301 samolotów, z czego 116-119 samolotów bojowych (myśliwskich, bombowych i rozpoznawczych). Natomiast lotnictwo myśliwskie dysponowało liczbą 46 samolotów zorganizowanych w trzech pułkach lotniczych¹¹.

Gen. Władysław Sikorski wyraził zgodę na zorganizowanie „1 eskadry myśliwskiej i 1 eskadry bombowej”¹², w sumie składających się z pięćdziesięciu pilotów¹³ pod warunkiem, że nie zakłóci to procesu formowania oddziałów lotniczych na terenie Francji. Dlatego planowano wykorzystanie polskich pilotów internowanych na Łotwie i Litwie.

Zgoda gen. Sikorskiego na pomoc Finlandii spowodowała konieczność zintensyfikowania wysiłków związanych z ewakuacją polskich pilotów internowanych na Łotwie i Litwie. W dniu 21 grudnia 1939 r. mjr dypl. J. Iliński poprosił płk. dypl. Leona Mitkiewicza¹⁴ o ewakuację „z Łotwy względnie

⁶ The National Archives w Londynie (dalej: TNA), Foreign Office (dalej: FO), 371/23645, N7618/194/56, Telegram nr 884, R. Hoare do FO, 18 grudnia 1939 r.

⁷ Laurence Collier (1890–1976) – szef Departamentu Północnego Foreign Office.

⁸ TNA, FO 371/23645, N7618/194/56, Pismo L. Colliera do podsekretarza stanu w ministerstwie lotnictwa, 6 stycznia 1940 r.

⁹ We wrześniu 1939 roku komendant Ośrodka Wyszkozenia Pilotażu Nr 3 na lotnisku w majątku Derewiańczyce koło Słonima. Ośrodek podlegał Bazie Lotniczej Nr 5 w Lidzie. Zob.: J. Pawlak, *Płonące bazy – wrzesień 1939*, Warszawa 2004, s. 77.

¹⁰ G. Śliżewski, *Stracone złudzenia. Polskie lotnictwo myśliwskie nad Francją w 1940 roku*, Koszalin 2000, s. 28.

¹¹ M. Zgórnjak, *Europa w przededniu wojny. Sytuacja militarna Europy w latach 1938–1939*, Kraków 1993, s. 525; P. Przymusiła, *Wojna zimowa 1939–1940. Działania lotnicze w czasie wojny sowiecko-fińskiej*, Warszawa 1997, s. 47.

¹² Studium Polski Podziemnej w Londynie (dalej: SPP), sygn. A6.4.10, Pismo gen. Sikorskiego do ppłk. dypl. T. Rudnickiego, 27 grudnia 1939 r.

¹³ Ulkoasiainministeriön arkisto w Helsinkach (Archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych dalej: UM), sygn. 109 C3d, Telegram poselstwa w Genewie do Ministerstwa Spraw Zagranicznych w Helsinkach, 10 grudnia 1939 r.

¹⁴ Leon Mitkiewicz-Żółtek (1896–1972) – po przywróceniu stosunków dyplomatycznych z Litwą w 1938 r. został wyznaczony na stanowisko attaché wojskowego w Kownie, do 15 października 1939 r. kierował ewakuacją polskich żołnierzy internowanych na Litwie i Łotwie.

z Litwy około 50 pilotów myśliwskich i mechaników do Szwecji¹⁵. Płk L. Mitkiewicz – 28 grudnia 1939 r. – był już „w trakcie załatwiania sprawy formowania oddziałów ochotniczych polskich dla Finlandii” a, jak pisał w odpowiedzi do mjr. dypl. J. Ilińskiego, na „podstawie pisma Pana Majora będą przygotowywał obsadę personalną dywizjonu lotniczego. Potrzebny personel z Łotwy i Litwy może być sprowadzony do Szwecji w ciągu stycznia”. Mitkiewicz zameldował również, że „obecnie trudności z ewakuowaniem z Łotwy i Litwy nie ma poza przeszkodami komunikacyjnymi¹⁶. Trasa ewakuacji polskich pilotów wiodła z Łotwy lub Litwy, drogą morską lub lotniczą do Sztokholmu a dalej do Francji¹⁷.

Na Łotwie znajdowało się około 100 polskich samolotów szkolnych i turystycznych, które pragnęli zakupić Łotysze. Gen. W. Sikorski w zamian za zgodę rządu łotewskiego na zwolnienie „wszystkich polskich lotników, znajdujących się w obozie internowanych”, oraz zwolnienie samolotu pasażerskiego Douglas, należącego do Polskich Linii Lotniczych „LOT”, zamierzał sprzedać te samoloty za około 20% rzeczywistej wartości¹⁸.

W dniu 27 grudnia 1939 r. gen. Sikorski polecił ppłk. dypl. Tadeuszowi Rudnickiemu¹⁹ w „związku z projektem sformowania” eskadry myśliwskiej i bombowej przeprowadzenie „w miarę możliwości” ewakuacji „wszystkich lotników polskich znajdujących się na terenie Łotwy i Litwy”, a ewakuowanych pilotów „zgrupować przejściowo w Szwecji”. Na dowódcę eskadry myśliwskiej został wyznaczony ppłk pil. Tadeusz Piotrowicz natomiast na dowódcę eskadry bombowej mjr obs. Władysław Tuchółko²⁰, oficerem technicznym został mjr inż. Jan Gray²¹. Stroną finansową oraz dostarczeniem sprzętu miała zająć się Finlandia²².

¹⁵ AIPMS, sygn. A.XII.46/1, Pismo mjr. dypl. J. Ilińskiego do płk. dypl. L. Mitkiewicza, 21 grudnia 1939 r.

¹⁶ AIPMS, sygn. A.XII.46/1, Pismo płk. dypl. L. Mitkiewicza do mjr. dypl. J. Ilińskiego, 28 grudnia 1939 r.

¹⁷ Ewakuacja nie przebiegała tak sprawnie, jak pisał płk Mitkiewicz, zdarzały się przypadki aresztowania przez Niemców statków, na których płynęli polscy żołnierze. Szerzej na temat ewakuacji zob.: K. Piątkowski, *Ewakuacja polskich wojskowych do Francji. Wybrane zagadnienia funkcjonowania „szlaku północnego” od września 1939 do czerwca 1940 roku*, „Przeгляд Historyczno-Wojskowy”, 2010 nr 2; W.K. Roman, *Działalność niepodległościowa żołnierzy polskich na Litwie i Wileńszczyźnie wrzesień 1939 r. – czerwiec 1941 r.*, Piotrków Trybunalski 2003; M. Adamiak, *Projekt wystania żołnierzy polskich internowanych na Litwie i Łotwie na front sowiecko-fiński*, „Dzieje Najnowsze”, 2009 nr 1, s. 75–81.

¹⁸ SPP, sygn. A6.4.10, Pismo gen. Sikorskiego do ppłk. dypl. T. Rudnickiego, 27 grudnia 1939 r.

¹⁹ Ppłk. dypl. Tadeusz Rudnicki po płk. dypl. Leonie Mitkiewiczu prowadził ewakuację żołnierzy polskich internowanych na Litwie i Łotwie.

²⁰ Władysław Tuchółko (1901–1994) – w 1939 r. komendant Wojskowego Ośrodka Spadochronowego w Bydgoszczy.

²¹ Gray Jan (1893–1971) – zdemobilizowany z PSP w Anglii jako major i Squadron Leader.

²² SPP, sygn. A6.4.10, Pismo gen. Sikorskiego do ppłk. dypl. T. Rudnickiego, 27 grudnia 1939 r.

Polskie eskadry miały zostać zorganizowane i przeszkolone na terenie Szwecji, skąd – po odbiorze samolotów, które miała dostarczyć – na prośbę Finlandii – Wielka Brytania – udałyby się „drogą powietrzną do Finlandii”. Eskadry miały wejść „w skład lotnictwa fińskiego, będąc pod dowództwem polskim i [...] [polską] obsadą”²³. Jednym z warunków polskiej pomocy było stworzenie samodzielnego dywizjonu²⁴. Polscy piloci mieli posiadać te same prawa i „te same wynagrodzenie jak odpowiadający im w szeregach Fińskich Sił Powietrznych [...]”²⁵.

Jak już powyżej wspomniano samoloty, dla polskiego dywizjonu miała dostarczyć Wielka Brytania, 19 grudnia 1939 r., kpt. L. Vuolasvirta poinformował mjr dypl. J. Ilińskiego, że „w styczniu dostarczone zostaną do Szwecji [od] 20 do 30 jednomiejscowych samolotów myśliwskich typu Gloster-Gauntlet²⁶ [...] Samoloty te mają być przeznaczone stosownie do wniosku tutejszego [fińskiego] Poselstwa [w Londynie] dla polskich załóg”²⁷.

Fińska dyplomacja starała się o zakup samolotów w Wielkiej Brytanii. Poseł Finlandii w Londynie – Georg Gripenberg²⁸ – już 3 grudnia 1939 r. – otrzymał polecenie z fińskiego Ministerstwa Spraw Zagranicznych, aby natychmiast zakupić 30 samolotów Spitfire²⁹, Hurricane³⁰ lub Gladiator³¹. Natomiast 14 grudnia otrzymał dyspozycje, by kupić 20 Gladiatorów i później jeszcze kolejne 10³². Wielka Brytania, która potrzebowała sama samolotów, nie spieszyła się również z wykonaniem zamówienia z lata 1939 r., na dostawę do Finlandii samolotów myśliwskich Hawker Hurricane oraz bombowców Bristol Blenheim. Attaché wojskowy polskiej ambasady w Helsinkach w raporcie z 7 stycznia 1940 r. donosił, że fiński „generał Lundquist”³³,

²³ AIPMS, sygn. A.XII.46/1, Pismo mjr. dypl. J. Ilińskiego do płk. dypl. L. Mitkiewicz-Zółtka, 21 grudnia 1939 r.

²⁴ UM, sygn. 109C3d, Telegram poselstwa w Bukareszcie do Ministerstwa Spraw Zagranicznych w Helsinkach, 12 grudnia 1939 r.

²⁵ AIPMS, sygn. A.XII.46/1, List kpt. inż. L. Vuolasvirta do mjr. dypl. J. Ilińskiego, 22 grudnia 1939 r.

²⁶ Gloster Gauntlet – dwupłatowy, jednomiejscowy samolot myśliwski o konstrukcji metalowej krytej płótnem i duraluminium. Uzbrojenie stanowiły dwa karabiny maszynowe Vickers kalibru 7,7 mm, zamontowane w kadłubie, strzelające poprzez śmigło. Na dolnych płatach zainstalowano wyrzutniki 20-funtowych bomb (po cztery na płat).

²⁷ AIPMS, sygn. A.XII.46/1, List kpt. inż. L. Vuolasvirta do mjr. dypl. J. Ilińskiego, 22 grudnia 1939 r.

²⁸ Georg Achates Gripenberg (1890-1975) – był posłem w latach 1933–1942.

²⁹ Supermarine Spitfire – jednomiejscowy myśliwiec, uzbrojenie stanowiło 8 karabinów maszynowych Browning 7,7 mm lub 2 działka 20 mm i 4 karabiny 7,7 mm.

³⁰ Hawker Hurricane – samolot myśliwski, jednomiejscowy, jednosilnikowy dolnopłat o konstrukcji metalowej z częściowo płóciennym pokryciem. Uzbrojenie stanowiło osiem karabinów maszynowych Browning kalibru 7,7 mm.

³¹ Gloster Gladiator – jednomiejscowy samolot myśliwski w układzie dwupłata o konstrukcji metalowej. Uzbrojony był w 4 karabiny maszynowe kal. 7,7 mm.

³² G.A. Gripenberg, *Finland and the Great Powers. Memoirs of a Diplomat*, Lincoln 1965, s. 89.

³³ Jarl Frithiof Lundquist (1896–1965) – dowódca fińskiego lotnictwa w latach 1932–1945.

jeszcze w październiku [1939], naciskał angielskiego attaché lotniczego o przyspieszenie tych zamówień, co jednak nie dawało żadnego rezultatu. 7 grudnia rząd angielski udzielił zezwolenia na eksport samolotów zamówionych w lecie przez Finlandię. Prasa angielska podkreślała, że jest to transakcja prywatnych firm angielskich, a nie akcją rządu angielskiego³⁴.

Podczas spotkania, w dniu 14 stycznia 1940 r., Gripenberga z lordem Halifaxem³⁵, poseł fiński oświadczył, że Finlandia pilnie potrzebowała 60 nowoczesnych myśliwców Hurricane lub Spitfire. Halifax obiecał zrobić wszystko, co będzie możliwe w sprawie dostawy samolotów³⁶.

Brygadier Ling³⁷ – specjalny wysłannik Wielkiej Brytanii do Finlandii – składając w dniu 16 stycznia 1940 r., raport ze swojej misji w Finlandii przed Wojskowym Komitetem Koordynacyjnym (Military Coordinating Committee) stwierdził, że Finlandii brakuje przede wszystkim myśliwców, a piloci walczą na resztkach sprzętu. Według Linga tylko trzydzieści samolotów myśliwskich nadal nadaje się do walki, a Gładiatory wysłane z Wielkiej Brytanii miesiąc wcześniej dopiero teraz docierają do Finlandii³⁸.

Z raportu brygadiera Linga Gabinet Wojenny dowiedział się o tragicznym położeniu Finlandii, ale wydawało się to niemożliwe, aby Wielka Brytania mogła skutecznie pomóc Finlandii. Na posiedzeniu Gabinetu Wojennego szef sztabu lotnictwa³⁹ stwierdził, że dwanaście z dwudziestu Hurricanów mogłoby zostać sprzedanych do Finlandii. W końcu Finowie mieli otrzymać dwanaście Hurricanów, z których tylko osiem przybyło do Finlandii na kilka dni przed końcem wojny, zbyt późno, by wziąć udział w walkach⁴⁰.

Na posiedzeniu Gabinetu Wojennego w dniu 23 stycznia 1940 r., minister lotnictwa, Kingsley Wood⁴¹, powiedział, że „rozważył ze sztabem lotnictwa kwestie wysyłki samolotów [...] do Finlandii [...] i zalecał by wydać (*release*) samoloty Hurricane”. Minister stwierdził, że Wielka Brytania była przygotowana do sprzedaży 12 Hurricanów, z których „8 było już dostępnych a 4 pójdą prawdopodobnie w ciągu miesiąca”. Gabinet Wojenny zatwierdził

³⁴ AIPMS, sygn. A.XII. 76/1, Raport attaché wojskowego poselstwa RP w Helsinkach ppłk. dypl. W. Łosia, 7 stycznia 1940 r.

³⁵ Edward Frederick Lindley Wood hrabia Halifax (1881–1959) – brytyjski polityk Partii Konserwatywnej, w omawianym okresie był ministrem spraw zagranicznych.

³⁶ G.A. Gripenberg, op. cit., s. 109–110.

³⁷ Christopher George Ling (1880–1953) – brygadier (generał brygady), specjalny wysłannik Wielkiej Brytanii do Finlandii podczas wojny zimowej.

³⁸ TNA, War Cabinet and Cabinet (dalej: CAB) 65/5, WM(40)16, 17 stycznia 1940 r.; T. Munch-Petersen, *The Strategy of Phoney War Britain, Sweden and the Iron Ore Question 1939–1940*, Sztokholm 1981, s. 118.

³⁹ Cyril Newall (1886–1963) – szef sztabu lotnictwa w latach 1937–1940.

⁴⁰ J. Nevakivi, *The Appeal that Was Never Made. The Allies, Scandinavia and the Finnish Winter War 1939–1940*, London 1976, s. 85; A.J. Bayer, *British policy towards the Russo-Finnish winter war 1939–1940*, „Canadian Journal of History”, 1981 nr 1, s. 36.

⁴¹ Howard Kingsley Wood (1881–1943) – członek Partii Konserwatywnej. Minister lotnictwa w latach 1938–1940.

„sprzedaż 12 samolotów Hurricane dla rządu fińskiego, pozornie dostarczonych do Finlandii przez firmę produkującą dany samolot”⁴². Następnego dnia minister lotnictwa poinformował Gripenberga, że Finlandia może zakupić 12, a nie 60 Hurricane’ów⁴³.

Transport samolotów z Wielkiej Brytanii do Finlandii również trwał długo i był bardzo skomplikowany pod względem logistycznym. Samoloty przewożono z fabryk i magazynów do portów i tam ładowano na fińskie statki. Następnie transportowane były do Szwecji, gdzie je montowano i testowano w zakładach Centrala Flygverkstaden (Centralne Zakłady Lotnicze) i drogą powietrzną wysyłano do Finlandii. Czas potrzebny na wysłanie jednego transportu wynosił przeciętnie jeden miesiąc⁴⁴.

Samoloty dostarczone do Finlandii nie były w pełni gotowe do walki. Myśliwce Gladiator nie zostały wyposażone w sprzęt do napraw, karabiny maszynowe zostały wysłane bez amunicji o odpowiednim kalibrze, w bombowcach Blenheim zamontowane były radiostacje, które nie posiadały częstotliwości radiowych używanych w Finlandii i nie zostały wyposażone w wyrzutniki bomb, pasujące do bomb, będących w użyciu w Finlandii⁴⁵.

Rząd francuski również obiecał samoloty Finlandii. Ambasador Finlandii w Paryżu Harii Holma⁴⁶, w dniu 30 grudnia 1939 r., od francuskiego ministra lotnictwa – Guya la Chambre⁴⁷ – otrzymał obietnicę, że „rozpatrzy kwestię przyznania samolotów”⁴⁸. W styczniu 1940 r., Francja planowała wysłanie 30 samolotów myśliwskich Saulnier Morane 406⁴⁹. Minister lotnictwa i gen. Joseph Vuillemin⁵⁰ – dowódca lotnictwa francuskiego – planowali również wysłać do Finlandii 50 myśliwców Koolhoven⁵¹, pod warunkiem, że „technicy lotnictwa zapewnią odpowiednie uzbrojenie”. W przypadku, gdyby nie udało się „zagwarantować uzbrojenia”, gen. Vuillemin „sam zgromadzi dostawę [myśliwców] Morane 406”⁵².

⁴² TNA, CAB, 65/5, WM(40)21, 23 stycznia 1940 r.

⁴³ G.A. Gripenberg, op. cit., s. 110–111.

⁴⁴ C.G. Mannerheim, *Wspomnienia*, Warszawa 1996, s. 253; J. Nevakivi, op. cit., s. 80; T. Pawłowski, *Gloster Gauntlet*, „Lotnictwo”, 2010 nr 7, s. 84.

⁴⁵ J. Nevakivi, op. cit., s. 80.

⁴⁶ Harii Holma (1886–1954) – poseł Finlandii w Paryżu w latach 1927–1943.

⁴⁷ Guy la Chambre (1898–1975) – minister lotnictwa w latach 1938–1940.

⁴⁸ UM, sygn. 109C2e, Pismo posła H. Holmy do Ministerstwa Spraw Zagranicznych w Helsinkach, 31 grudnia 1939 r.

⁴⁹ TNA, War Office (dalej: WO), Assistance to Finland, 8 stycznia 1940 r.

⁵⁰ Joseph Vuillemin (1883–1963) – krótko przed wybuchem II wojny światowej został dowódcą Francuskich Sił Powietrznych i pełnił tę funkcję do francusko-niemieckiego zawieszenia broni w czerwcu 1940 r.

⁵¹ Koolhoven F.K.58 – holenderski samolot myśliwski, wyprodukowany na zamówienie lotnictwa francuskiego. Jednomiejscowy, dolnopłat o konstrukcji mieszanej. Uzbrojenie składało się z 4 karabinów maszynowych stałych, umieszczone w owiewkach pod skrzydłami, po dwa na każdym płacie.

⁵² Service Historique de l’Armée de Terre à Vincennes (dalej: SHAT), sygn. 27N8, dossier 3, Note au sujet de l’aide apportée à la Finlande, 19 stycznia 1940 r.

W dniu 26 stycznia 1940 r. doszło do spotkania ambasadora H. Holmy z ministrem Augustem Zaleskim. W dyskusji polski minister podkreślił, że Francja zobowiązała się dostarczyć do Finlandii dodatkowe samoloty dla 100 polskich pilotów, którzy obecnie znajdują się w Sztokholmie⁵³. 29 stycznia podczas spotkania premiera Edouarda Daladiera z ambasadorem H. Holmą oraz płk. Aladarem Paasonenem⁵⁴, francuski premier oświadczył, że: „rząd francuski odda samoloty bojowe do dyspozycji polskich pilotów [...], którzy obecnie znajduje się w Sztokholmie”⁵⁵.

Francja na początku lutego 1940 roku wysłała do Finlandii 21 myśliwców Morane 406⁵⁶ oraz 7 myśliwców Caudron 741⁵⁷. Obiecała również 80 myśliwców Koolhoven oraz 109 sztuk innych typów samolotów. Żaden z myśliwców Caudron nie przybył przed końcem działań wojennych, a pozostałe obiecane myśliwce przybyły tuż przed podpisaniem pokoju⁵⁸.

W styczniu 1940 r. w Sztokholmie znajdowało się – ewakuowanych z Łotwy – 24 oficerów i 2 podoficerów pod dowództwem ppłk. pil. Tadeusza Piotrowicza. Ppłk T. Rudnicki nakazał grupie ppłk. T. Piotrowicza „zorganizowanie [...] zajęć w zakresie teorii sprzętu, z którego będą korzystać, geografii Finlandii i pogranicznego rejonu Rosji, oraz nauki szwedzkiego i niemieckiego”. Zorganizowane miałyby być „ćwiczenia narciarskie”. Sprzęt – 28 myśliwców Gloster Gauntlet – dla tej grupy według zapowiedzi angielskiego attaché wojskowego – płk. R. Sutton-Pratta⁵⁹ – „przybywa już do Bergen”, skąd po zamontowaniu płóz „ma być odesłany do Finlandii”⁶⁰.

Pod koniec stycznia 1940 r. w Sztokholmie znajdowało się już „około 30 [polskich] lotników, (w tym 14 pilotów)”, a w „najbliższych dniach ma przybyć jeszcze 40 lotników (pilotów, mechaników i szoferów), jako uzupełnienie ludzi do pełnej eskadry myśliwskiej”. Zatem Finlandii mogła być oddana jedna eskadra myśliwska „bez taboru samochodowego”⁶¹.

⁵³ UM, sygn. 109C2a, Pismo posła H. Holmy do ministra spraw zagranicznych w Helsinkach, 30 stycznia 1940 r.

⁵⁴ Aladar Paasonen (1898–1974) – attaché fiński w Paryżu, następnie szef wywiadu wojskowego.

⁵⁵ UM, sygn. 109C2a, Pismo posła H. Holmy do ministra spraw zagranicznych w Helsinkach, 30 stycznia 1940 r.

⁵⁶ Morane-Saulnier MS.406 – jednomiejscowy, jednosilnikowy dolnopłat, konstrukcji metalowej. Uzbrojenie składało się z 1 działka kal. 20 mm strzelającego współosiowo przez reduktor i wał śmigła oraz 2 karabinów maszynowych kalibru 7,5 mm zabudowanych w skrzydłach.

⁵⁷ Caudron CR 714 Cyclone – jednomiejscowy, dolnopłat o drewnianej konstrukcji. Uzbrojony był w cztery karabiny maszynowe MAC M.39 kalibru 7,5 mm, zamontowanych na skrzydłach. Pierwsze serie CR 714 były gotowe w styczniu 1940 roku i w następnym miesiącu sześć z nich wysłano do Finlandii, a pięć jeszcze nie uzbrojonych i nie w pełni wyposażonych, dostarczono do CWL w Lyon-Bron.

⁵⁸ TNA, WO 208/3966, Aircraft in Finland, 1 marca 1940 r.; C.G. Mannerheim, op. cit., s. 253; J. Nevakivi, op. cit., s. 81.

⁵⁹ Reginald Sutton-Pratt (1898–1962) – attaché wojskowy w Sztokholmie w latach 1939–1947.

⁶⁰ SSP, sygn. A6.4.10, Pismo ppłk. dypl. T. Rudnickiego do szefa sztabu, 29 stycznia 1940 r.

⁶¹ SPP, sygn. A6.4.10, Podstawy akcji dla Finlandii, pismo bez daty.

Najważniejszym zagadnieniem przy formowaniu polskich oddziałów lotniczych dla Finlandii była postawa Szwecji. Przedstawiciele Finlandii – w opinii ppłk. dypl. Władysława Łosia⁶² – byli gotowi „interweniować u rządu Szwecji” jednak „uzyskanie zezwolenia na formowanie polskich oddziałów w Szwecji”⁶³ było „prawie wykluczone”⁶⁴. Podobną opinię, w piśmie skierowanym do mjr. dypl. J. Ilińskiego, wyraził płk dypl. L. Mitkiewicz. „Dotychczas – stwierdził Mitkiewicz – nie jest wyjaśnione, jakie stanowisko zajmie rząd szwedzki w sprawie formowania w Szwecji naszych oddziałów. Na podstawie rozmów z tutejszym finlandzkim Attaché Wojskowym i przedstawicielem dowództwa szwedzkich oddziałów ochotniczych oraz korespondencji z naszym Attaché Wojskowym w Helsinkach odniosłem wrażenie, że nie nastąpiło jeszcze porozumienie pomiędzy rządami Finlandii i Szwecji w tej sprawie. Meldowałem o tym Naczelnemu Dowództwu, prosząc o uzyskanie potrzebnych decyzji w drodze dyplomatycznej. Bez jasnej decyzji Szwedów nic nie zrobimy”⁶⁵. Pomimo tego, że wśród wszystkich państw Szwecja udzieliła Finlandii największej pomocy w materiale wojennym, a z jej terenu przybyło najwięcej ochotników do Finlandii, to jednak nie zdecydowała się na tak daleko idącą pomoc Finlandii, jak zgoda na formowanie na jej terytorium oddziałów polskich. Rząd Szwecji zastrzegł się neutralnością odmawiając Finlandii pomocy, a w rzeczywistości obawiał się reakcji Niemiec i Związku Sowieckiego na takie zaangażowanie w konflikt sowiecko-fiński. Niemcy były głównym odbiorcą szwedzkiej rudy żelaza, zatem pojawienie się polskich żołnierzy na terenie Szwecji mogło spowodować niemiecki atak na Szwecję.

Negatywne stanowisko, jakie zajęła Szwecja, brak sprzętu, którego nie dostarczyła Wielka Brytania i Francja oraz trudności z ewakuacją polskich pilotów doprowadziły do zarzucenia pomysłu sformowania eskadr lotniczych z pilotów internowanych w krajach bałtyckich. Dowódca polskiego lotnictwa we Francji – gen. Józef Zając – stwierdził, że wobec konieczności „gruntownego przeszkolenia zarówno personelu latającego jak i technicznego przez fachowych instruktorów na nowym sprzęcie, oraz w związku z brakiem materiału wojennego w Finlandii, dotychczasowe koncepcje organizacji jednostek lotnictwa polskiego na terenie Finlandii zostały zaniechane”⁶⁶.

W połowie stycznia 1940 r., powstał kolejny projekt sformowania polskiego dywizjonu lotniczego przeznaczonego dla Finlandii z pilotów znajdujących się we Francji. Tym razem autorami projektu byli Francuzi. W dniu 22 stycznia 1940 r. odbyła się konferencja francusko-polska, w której uczest-

⁶² Władysław Gotfryd Ludwik Łoś (1892–1948) – polski attaché wojskowy w Helsinkach w latach 1935–1941.

⁶³ AIPMS, sygn. A.XII.46/1, Sprawozdanie nr 1 ppłk. dypl. W. Łosia, attaché wojskowego w Helsinkach, 7 stycznia 1940 r.

⁶⁴ UM, sygn. 109 C2e, Pismo pła H. Holmy do Ministerstwa Spraw Zagranicznych w Helsinkach, 31 grudnia 1939 r.

⁶⁵ AIPMS, sygn. A.XII.46/1, List płk. dypl. Mitkiewicza do mjr. dypl. Ilińskiego, 28 grudnia 1939.

⁶⁶ AIPMS, sygn. LOT A.IV 2/2a, Pismo gen. J. Zająca do ppłk. dypl. T. Rudnickiego, 12 lutego 1940 r.

niczyli gen. Victor Denain⁶⁷ i gen. Józef Zając⁶⁸. Gen. V. Denain poinformował gen. J. Zająca, że Francja ma zamiar wysłać do Finlandii 80 samolotów myśliwskich, a on sam osobiście zajmie się sprawą organizacji i szybkiego przeszkolenia polskiego dywizjonu myśliwskiego⁶⁹.

Gen. W. Sikorski również uważał, że najwłaściwszą formą pomocy Finlandii było obsadzenie „od 2 do 5 eskadr lotniczych – tj. 25 do 50 płatowców”, a wykonanie „tej formy pomocy możliwe jest od razu, o ile tylko lotnicy nasi otrzymają niezbędny ekwipunek i sprzęt. Przeszkolenie na nowym sprzęcie jest kwestią maksymalnie 2 tygodni”⁷⁰, natomiast pomoc rządu polskiego zależy „wyłącznie od dostarczenia przez sprzymierzone armie samolotów”⁷¹. Tego samego zdania, co gen. Sikorski, był gen. Maurice Gamelin⁷², który w nocy z 27 stycznia 1940 r., stwierdził, że pomoc Finlandii w postaci lotnictwa jest „niezbędna i pilna”. „Wydaje się to stosunkowo proste – twierdził gen. Gamelin – w odniesieniu do lotnictwa, a istotną pomocą jest wysłanie samolotów myśliwskich. Trudność, jaka się jednak pojawia, to że dostępna jest niewielka liczba pilotów fińskiego lotnictwa. Francja zamierza przeciwdziałać tej niekorzystnej sytuacji poprzez wysłanie polskich pilotów do Finlandii. Ale to zajmie trochę czasu”⁷³.

Rząd polski w „porozumieniu z odpowiednimi władzami francuskimi” postanowił, że „zostanie obecnie sformowany jedynie 2-eskadrowy dywizjon myśliwski, który weźmie udział w walkach na terenie Finlandii jako jednostka Polskich Sił Powietrznych podporządkowana pod względem jej użycia Dowództwu Finlandzkiemu”. Dywizjon miał zostać „całkowicie wyposażony w sprzęt i materiał przez władze francuskie, plus niezbędny zapas i zorganizowany na podstawie etatów francuskich”. Piloci mieli zostać przeszkoleni we Francji na samolotach Caudron Cyclone CR-714⁷⁴. Kadre dywizjonu miało stanowić 30 pilotów, 1 oficer techniczny, 24 mechaników samolotowych, 2 radiomechaników, 2 rusznikarzy i 1 reflektorzysta. Po przeszkoleniu personel dywizjonu i sprzęt mieli zostać wysłani do Finlandii⁷⁵.

⁶⁷ Victor Denain (1880–1952) – od października 1939 do czerwca 1940 szef francusko-polskiej misji wojskowej przy rządzie RP na wychodźstwie.

⁶⁸ Józef Ludwik Zając (1891–1963) – od października 1939 roku dowódca Lotnictwa i Obrony Przeciwlotniczej, od 22 lutego 1940 roku został dowódcą Polskich Sił Powietrznych.

⁶⁹ J. Zając, op. cit., s. 308; W. Król, *Zarys działań polskiego lotnictwa we Francji 1940*, Warszawa 1988, s. 51.

⁷⁰ AIPMS, sygn. PRM. 16/8, Notatka w sprawie pomocy dla Finlandii, 21 lutego 1940 r.

⁷¹ AIPMS, sygn. PRM. 16/9, Pismo gen. W. Sikorskiego do ministra A. Zaleskiego, 22 lutego 1940 r.

⁷² Maurice Gustave Gamelin (1872–1958) – od 1938 roku Naczelnny Wódz armii francuskiej.

⁷³ SHAT, sygn. 27N8, dossier 3, Note Relative aux théâtres d'operations Finlandais et Scandinaves, 27 stycznia 1940 r.

⁷⁴ Francja 80 sztuk tych samolotów zamierzała wysłać do Finlandii z przeznaczeniem dla polskich pilotów. TNA, WO 208/3966, Finnish Air Force, 4 marca 1940.

⁷⁵ AIPMS, sygn. LOT A.IV2/2a, Pismo gen. J. Zająca do ppłk. dypl. T. Rudnickiego, 12 lutego 1940 r.

Polskie stanowisko w sprawie pomocy lotniczej Finlandii przedstawia aide-memoire gen. W. Sikorskiego z lutego 1940 r. Polski premier stwierdził, że „Finlandii brakuje przede wszystkim samolotów myśliwskich i bombowych. Posiadamy we Francji liczne kadry tej broni. Natychmiast poprzez dostarczenie nowoczesnego sprzętu i następnie w krótkim czasie organizując szkolenie mógłbym dysponować pewną liczbą jednostek lotnictwa, które mogłyby być wysłane do Finlandii. Myślę, że znaczenie tego rodzaju wsparcia materialnego i moralnego byłoby znacznie większe niż wysłanie kilku batalionów piechoty. Jeśli wziąć pod uwagę, że mamy znaczne nadwyżki kadry w stosunku do liczby jednostek lotnictwa, które przewidujemy zorganizować. Jednostki dla Finlandii mogłyby więc być tworzone nie opóźniając terminu przygotowania jednostek, które muszą być tworzone we Francji i w Anglii. Chodzi o to, żeby pomóc Finlandii szybko, tak więc personel lotnictwa, który jest gotowy, jest aktualnie szkolony. Mógłby on być zorganizowany i wyekwirowany w szybkim czasie, żeby przynieść dla Finlandii istotną pomoc w szybkim czasie”⁷⁶.

W polskiej bazie lotniczej Lyon-Bron, pod koniec stycznia 1940 r., odbyła się narada, w której brali udział płk pil. Stefan Pawlikowski⁷⁷, ppłk pil. Stanisław Karpiński⁷⁸ oraz francuski komendant lotniska Bron, płk Morin. Płk Karpiński przedstawił szczegóły projektu sformowania dywizjonu „finlandzkiego” z rezerwy polskich pilotów przebywających we Francji. Podczas narady ustalono, że istnieje dostateczna nadwyżka przeszkolonego personelu do sformowania dywizjonu. Wytypowano mjr. pil. Józefa Kępińskiego⁷⁹ na przyszłego dowódcę dywizjonu. Płk Pawlikowski zaproponował, by na oficera technicznego wyznaczyć kpt. inż. Stefana Grotta. Ustalono również, że wyjazd do Finlandii traktować należy jako ochotniczy, co miało zostać podane do wiadomości pilotom i personelowi naziemnemu⁸⁰.

Tydzień po naradzie kpt. inż. S. Grott zgłosił się do dowództwa lotnictwa polskiego w Paryżu, gdzie otrzymał ogólne wytyczne oraz szczegółowe polecenia od szefa oddziału technicznego zaopatrzenia. Następnego dnia odleciał brytyjskim samolotem pasażerskim do Sztokholmu⁸¹.

W lutym 1940 r. wynikła sprawa zawarcia umowy z rządem fińskim, dotyczącej użycia jednostek lotnictwa polskiego w walkach na terenie Finlandii.

⁷⁶ AIPMS, sygn. A.IV1/2, Aide-memoire gen. W. Sikorskiego, luty 1940 r.

⁷⁷ Stefan Pawlikowski (1896–1943) – we wrześniu 1939 r. dowódca Brygady Pościgowej, we Francji komendant Centrum Wyszkozenia Lotniczego w polskiej bazie Lyon Bron.

⁷⁸ Stanisław Karpiński (1891–1982) – podczas kampanii wrześniowej był zastępcą szefa Sztabu Lotniczego Sztabu Głównego, we Francji był szefem sztabu lotnictwa.

⁷⁹ Józef Kępiński (1900–1964) – od października 1937 szef wyszkolenia Centrum Wyszkozenia Lotnictwa nr 1 w Dęblinie, w listopadzie 1939 przedostał się do Francji, od kwietnia 1940 r. dowódca 1/145 Dywizjonu Myśliwskiego (Warszawski), ranny podczas kampanii francuskiej, od października 1940 w Wielkiej Brytanii.

⁸⁰ S. Karpiński, *Na skrzydłach huraganu*, Warszawa 2003, s. 99–100; W. Król, *Zarys działań polskiego lotnictwa...*, s. 51; G. Śliżewski, op. cit., s. 28.

⁸¹ S. Karpiński, op. cit., s. 100.

Gen. J. Zając 12 lutego 1940 r. wystosował pismo do ppłk. dypl. T. Rudnickiego, w którym upoważnił go „do przeprowadzenia pertraktacji z Rządem Finlandzkim, celem ustalenia tekstu umowy dotyczącej warunków użycia jednostek lotnictwa polskiego w walkach na terenie Finlandii”. Gen. Zając uważał, że umowa „powinna być opracowana zgodnie z następującymi wytycznymi:

a) Lotnictwo Polskie stanowi część Polskiej Siły Zbrojnej i zachowuje całkowicie charakter narodowy,

b) Jednostki Lotnictwa Polskiego zostaną podporządkowane pod względem ich taktycznego użycia Dowództwu Finlandzkiemu,

c) Personel Lotnictwa Polskiego korzysta ze wszystkich uprawnień, jakie przysługują członkom Finlandzkiej Siły Zbrojnej i jest uposażony na koszt Finlandii zgodnie z obowiązującymi tam przepisami”. Gen. Zając poinformował płk. Rudnickiego również o tym, że „na razie Finlandia otrzymuje jeden 2-eskadrowy dywizjon myśliwski wyposażony całkowicie według organizacji francuskiej wraz z niezbędną rezerwą personelu i sprzętu”⁸².

W lutym nastąpiła intensyfikacja prac nad wysłaniem dywizjonu lotniczego do Finlandii gen. J. Zając poinformował ppłk. dypl. T. Rudnickiego, że „wyposażenie ziemne i samoloty francuskie przyjadą z przeszkoloną kadrą pilotów i obsługi” straty miały być uzupełniane „personelem znajdującym się w Szwecji”⁸³.

Gen. J. Zając zawiadomił ppłk. dypl. T. Rudnickiego, że w połowie marca do Finlandii „miało przyjść z Francji 30 wyszkolonych pilotów i 30 mechaników oraz samoloty [...]”. Straty dywizjonu miały być uzupełniane „pełnowartościowymi myśliwcami [pilotami] i całym personelem technicznym znajdującym się w Szwecji. [...]”. Niestety, polskim władzom wojskowym nie udało się uzyskać zgody francuskiego ministerstwa lotnictwa na wysłanie dywizjonu w pełni wyposażonego w tabor naziemny. Francuzi uzasadniali swą odmowę, twierdząc, że „Finlandia prosiła tylko o samoloty i personel”. Uzupełnienie obsługi i cały materiał naziemny mieli dać Finowie, „jak również niezbędną pomocniczą obsługę, do czasu uzupełnienia dyonu personelem wyewakuowanym z Łotwy”⁸⁴.

W dniu 8 marca 1940 r. ppłk dypl. T. Rudnicki wysłał pismo do gen. J. Zająca, w którym oświadczył, że „na prośbę fińskiego Sztabu Generalnego” wysłał „do Helsinek mjr inż. Graya w celu, jak zaznaczono w telegraficznej prośbie: »przygotowania pobytu lotników polskich w Finlandii«. Domyślam się, że chodzi tu o przygotowanie bazy dla przylotu naszego dyonu”⁸⁵.

⁸² AIPMS, sygn. LOT A.IV 2/2a, Pismo gen. J. Zająca do płk. dypl. T. Rudnickiego, 12 lutego 1940 r.

⁸³ AIPMS, sygn. LOT A.IV 2/2a, Pismo gen. J. Zająca do płk. dypl. T. Rudnickiego, 17 lutego 1940 r.

⁸⁴ SPP, sygn. A6.4.10, Pismo gen. J. Zająca do ppłk. dypl. T. Rudnickiego, 7 marca 1940 r.; AIPMS, sygn. LOT A.IV 2/2a, Pismo gen. J. Zająca do płk. dypl. T. Rudnickiego, połowa marca 1940 r.

⁸⁵ AIPMS, sygn. LOT A.IV 2/2a, Pismo ppłk. dypl. T. Rudnickiego do gen. J. Zająca, 8 marca 1940 r.

Dywizjon „finlandzki” miał składać się z pilotów ochotników, których na apel polskiego rządu zgłosiło się ponad 100⁸⁶. Kandydaci do dywizjonu byli rekomendowani przez dowódców dywizjonów z września 1939 r.⁸⁷ Ta selekcja podyktowana była liczbą ochotników, którzy zgłosili się do dywizjonu. Większość pilotów dywizjonu wywodziła się z Brygady Pościgowej i Centrum Wyszakolenia Lotnictwa w Dęblinie⁸⁸.

Jak już wspomniano, na dowódcę dywizjonu został wyznaczony mjr pil. Józef Kępiński, jego zastępcą został kpt. pil. Piotr Łaguna. Dowódcą 1 eskadry wyznaczono kpt. pil. Antoniego Wczelika, a 2 eskadry kpt. pil. Juliusza Freya, szefem obsługi technicznej mianowano kpt. inż. Adama Jaworskiego. Dywizjon składał się z 35 pilotów, oficera technicznego i około 130 techników oraz personelu pomocniczego. Dywizjon miał zostać wyposażony w 26 Moranów – po 12 w każdej eskadrze i 2 samoloty dowództwa, odpowiednią liczbę pojazdów mechanicznych i należny sprzęt lotniczy⁸⁹.

W polskim Centrum Wyszakolenia Lotnictwa w bazie w Lyon Bron zorganizowano dywizjon szkoleniowy składający się z eskadr szkoleniowej i treninowej. Dowódcą dywizjonu szkoleniowego został kpt. pil. Mieczysław Wiórkiewicz, natomiast dowódcą z ramienia lotnictwa francuskiego kpt. pil. Jacques Rougevin-Baville. Do dywizjonu przydzielono kilku francuskich instruktorów, ale wkrótce zastąpiono ich polskimi⁹⁰.

Szkolenie dywizjonu trwało od rana do wieczora. Polacy latali na samolotach szkolnych, zastąpionych wkrótce przez bojowe Morany MS-406. Dywizjon szkolił się bardzo intensywnie, po lotach na zadania indywidualne piloci rozpoczęli loty w szykach bojowych i zwartych, startowali na ćwiczebne walki powietrzne i strzelanie do celów powietrznych oraz naziemnych⁹¹.

Dywizjon otrzymał pierwszeństwo w szkoleniu lotniczym, co zakłóciło ustalony wcześniej i zatwierdzony plan szkolenia polskich jednostek. Jako pierwszy miał się szkolić 2 Dywizjon „Krakowsko-Poznański”, następnie 1 Dywizjon „Warszawski”, a dopiero potem dwa następne dywizjony 3 i 4⁹².

Na początku marca 1940 r. Francuzi uznali, że dywizjon składający się z „30 pilotów i 30 mechaników” jest dostatecznie przygotowany do wysłania do Finlandii⁹³. Dowództwo dywizjonu zostało powiadomione, że w Finlandii

⁸⁶ G. Śliżewski, op. cit., s. 28; J. Cynk, *Polskie siły powietrzne w wojnie 1939–1943*, t. 1, Gdańsk 2001, s. 109–110.

⁸⁷ P. Zaniewski, *Musimy się spieszyć, bo wojna skończy się bez nas. Wspomnienia pilota dywizjonu myśliwskiego GC 1/145 Varsovie spisane i opracowane przez Bartłomieja Belcarza*, „Lotnictwo. Magazyn miłośników lotnictwa wojskowego, cywilnego i kosmonautyki”, 2006 nr 5(62), s. 54–55.

⁸⁸ J. Cynk, op. cit., s. 109–110.

⁸⁹ W. Król, *Zarys działań polskiego lotnictwa...*, s. 52–53; G. Śliżewski, op. cit., s. 28.

⁹⁰ W. Król, *Polskie skrzydła nad Francją*, Warszawa 1986, s. 69; G. Śliżewski, op. cit., s. 30.

⁹¹ W. Król, *Polskie skrzydła nad Francją...*, s. 69; idem, *Zarys działań...*, s. 52.

⁹² W. Król, *Zarys działań polskiego lotnictwa...*, s. 52.

⁹³ AIPMS, sygn. LOT AIV.1/2a, Pismo gen. J. Zająca do ministra spraw wojskowych, 1 marca 1940 r.

polscy dywizjon będzie latał na francuskich samolotach myśliwskich Caudron Cyclone CR-714, których 80 sztuk zakupiła Finlandia⁹⁴. Kilka tych samolotów przydzielono do polskiej bazy w Bron, aby piloci dywizjonu „finlandzkiego” zapoznali się z nimi i wykonali na nich loty treningowe. Równocześnie pilotom i personelowi technicznemu przydzielono zimową odzież ochronną: futrzane czapki, kurtki, kombinezony, rękawice, buty, ciepłą bieliznę i przedmioty osobistego użytku, a także krótką broń palną⁹⁵.

Zmianę samolotów piloci dywizjonu „finlandzkiego” przyjęli bez entuzjazmu, ponieważ panowała opinia, że ich osiągi taktyczno-bojowe są gorsze od osiągnięć Moranów MS-406, że ulegają częstym awariom⁹⁶.

W dniu 13 marca 1940 r. Finlandia zawarła pokój ze Związkiem Sowieckim i projekt wysłania polskiego dywizjonu lotniczego przestał być aktualny. Polski attaché wojskowy w Helsinkach w raporcie z 21 marca 1940 r. stwierdził, że „z obiecanej polskiej pomocy wojskowej [...] przybyła do Finlandii jedynie ekipa mechaników lotniczych, która miała montować samoloty, przeznaczone dla polskich eskadr. Ekipa ta została skierowana przez Finów tymczasowo do międzynarodowej eskadry lotniczej i dwóch jej członków brało udział w walkach jako piloci”⁹⁷.

Pojawienie się polskich pilotów na froncie sowiecko-fińskim jeszcze bardziej skomplikowałyby relacje polsko-sowieckie. Po agresji z 17 września rząd polski utrzymywał, że znajduję się w stanie wojny *de facto* ze Związkiem Sowieckim. Gen. Sikorski zdawał sobie sprawę, że w przyszłości będzie musiał porozumieć się ze Związkiem Sowieckim, a pojawienie się polskich żołnierzy w Finlandii bardzo utrudniłoby ewentualne porozumienie⁹⁸.

Udział polskich pilotów w wojnie zimowej skomplikowałby również sytuację polityczną Szwecji oraz Łotwy i Litwy. Rządy krajów obawiały się wchodzić w jakiegokolwiek relacje z państwem, które było nieuznawane przez III Rzeszę i Związek Sowiecki.

Podsumowując należy wspomnieć, że sowieckie lotnictwo prowadziło terrorystyczne naloty bombowe na otwarte miasta i osiedla w Finlandii. W dniu 2 lutego 1949 roku prezydent Finlandii Kyösto Kallio, podczas swojego wystąpienia oświadczył, że Związek Sowiecki wykorzystuje lotnictwo w najbardziej nieludzki sposób i nazwał to imperialistyczną rzezią. Fińskie miasta

⁹⁴ TNA, WO 208/3966, Finnish Air Force, 4 marca 1940 r.

⁹⁵ W. Król, *Zarys działań polskiego lotnictwa...*, s. 41.

⁹⁶ *Ibidem*, s. 53.

⁹⁷ AIPMS, A.XII.76/1; Sprawozdanie nr 3 ppłk. dypl. W. Łosia, attaché wojskowego w Helsinkach, 21 marca 1940 r. Jak dotąd nie udało się potwierdzić tych informacji.

⁹⁸ Pod datą 14 lutego 1940 roku Karol Estreicher zanotował: „Sikorski mówił mi przed paru dniami (11 lutego), że musimy się liczyć realnie z Rosją jako siłą polityczną. Dlatego też, chociaż mówi się dużo o wysyłce brygady do Finlandii, to lepiej by było, żeby to nie nastąpiło, bo utrudnia nam to zawarcie pokoju z Rosją” oraz 22 lutego: „Czy zaczynać wojnę z Moskalami, gdy z Niemcami mamy roprawę? To także pytanie. Sikorski ciągle uważa, że z Sowietami trzeba się będzie układać”. K. Estreicher *Dziennik wypadków 1939–1945*, t. 1, Kraków 2001, s. 108–109.

dotknęło 2075 nalotów bombowych, a główne uderzenie skierowane było na południowe i południowo-zachodnie rejony Finlandii. Najbardziej ucierpiały Turku, Tampere oraz Helsinki. Zburzono 928 domów a 3175 uszkodzono. Zginęło 958 osób, 540 było ciężko rannych a 1300 lekko rannych. Lotnictwo Floty Bałtyckiej wykonało 16633 lotów (w tym 881 nocnych), zrzuciły ponad 50 tysięcy bomb o ogólnym ciężarze 2582,5 ton⁹⁹.

SUMMARY

The author presented the projects of the air force support for Finland from the Polish government-in-exile. General W. Sikorski's government planned to create two squadrons – a fighter and a bomber one, from the Polish pilots interned in Latvia and Lithuania.

The difficulties encountered by the Polish government led to the abandonment of the idea. In the mid-January 1940 the government introduced the idea of the formation of fighter squadron on the territory of France. The surplus of pilots and technical staff located in France was to comprise the cadre of squadron. The formation of squadron deranged the schedule of the reconstruction of the Polish Air Force on French soil. The end of the Soviet-Finnish War prevented sending the Polish squadron to Finland.

⁹⁹ Cz. Grzelak, *Armia Stalina 1939–1941. Zbrojne ramię ZSRS*, Warszawa 2010, s. 236–237.