

# Wojciech Markert

---

## Organizacja I Alianckiej Armii Powietrznodesantowej, 1944-1945

---

Przegląd Historyczno-Wojskowy 13 (64)/1 (239), 83-108

---

2012

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](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

## ORGANIZACJA 1 ALIANCKIEJ ARMII POWIETRZNODESANTOWEJ, 1944–1945

**W** czasie II wojny światowej Wielka Brytania i Stany Zjednoczone Ameryki stworzyły liczne, dobrze wyszkolone i wyposażone wojska powietrznodesantowe. Proces ich formowania odbywał się pod przemożnym wpływem sukcesów niemieckich Fallschirmjägerów. W maju 1940 r. niemieckie wojska aeromobilne zostały wykorzystane do otwarcia drogi jednostkom pancernym, m.in. przez opanowanie przepraw na Mozie i strzegącego ich belgijskiego fortu Eben Emal, jak też sparaliżowanie obrony Holandii przez zajęcie ośrodków władzy politycznej: Rotterdamu i Hagi. Rok później wojska powietrzne doznały wprawdzie porażki w ataku na Kanał Koryncki (główny cel – most na kanale został zniszczony), zdołały jednak niemal samodzielnie opanować silnie bronioną dużą grecką wyspę Kretę. W obu kampaniach szczególne wrażenie na Brytyjczykach zrobiło umiejętne łączenie działań jednostek spadochronowych, szybowcowych i przewożonych samolotami.

Doświadczenia te stanowiły inspirację dla zachodnich aliantów, którzy przy tworzeniu wojsk powietrznodesantowych sięgali wprost do niemieckich rozwiązań. Stworzone w Wielkiej Brytanii i Stanach Zjednoczonych Ameryki nowoczesne formacje różniły się systemem organizacyjnym, rekrutacją i szkoleniem. Używały też odmiennego wyposażenia i uzbrojenia. Różnice te, choć nie bez znaczenia, były o tyle nieistotne, że nie stanowiły przeszkody w ścisłym współdziałaniu podczas akcji bojowych. Trudności występowały na etapie prac planistycznych, gdyż współpraca sztabowców obu narodowości pozostawiała wiele do życzenia. Jeszcze większe przeszkody pojawiały się przy koordynowaniu desantów z lotnictwem. Próba rozwiązania części tych problemów było powołanie wspólnej struktury szczebla operacyjnego, która 16 sierpnia 1944 r. została nazwana 1 Aliancką Armią Powietrznodesantową (1 AAPD, ang. First Allied Airborne Army – FAAA). Niniejszy artykuł jest poświęcony przede wszystkim kwestiom związanym z genezą i organizacją tego powietrznodesantowego związku operacyjnego, w niewielkim zaś stopniu (na ile miało to związek z kwestiami organizacyjnymi) dotyka spraw ściśle operacyjnych, tj. planowania i realizowania konkretnych operacji. Kwestie określone tematem artykułu zostały przedstawione za cały okres istnienia armii, tj. od jej powstania w sierpniu 1944 r. do rozwiązania w maju 1945 r.

Brytyjska i amerykańska historiografia alianckich wojsk powietrznodesantowych w II wojnie światowej liczy tysiące różnorodnych publikacji: od popularnych albumów do poważnych dzieł naukowych. Przeważająca ich większość koncentruje się jednak na udziale spadochroniarzy w operacjach bojowych (przede wszystkim w Normandii i Holandii), opisuje dzieje poszczególnych jednostek lub przedstawia ich uzbrojenie i wyposażenie. Tylko nieliczne prace podejmują kwestie szkolenia,

organizacji i dowodzenia. Do nielicznych publikacji o charakterze naukowym szerzej omawiających problematykę organizacji i dowodzenia wojskami powietrznodesantowymi zachodnich aliantów należą dzieła amerykańskich historyków: Jamesa Hustona<sup>1</sup> oraz Gerarda Devlina<sup>2</sup>. Trochę informacji na temat okoliczności powstania i funkcjonowania 1 AAPD można znaleźć w opracowaniu Forresta Pogue<sup>3</sup>, wydanym w monumentalnej serii „United States Army in World War II”, a także w raporcie naczelnego dowódcy Alianckich Sił Ekspedycyjnych, gen. Dwighta Davida Eisenhowera, dla Kolegium Szefów Sztabów<sup>4</sup>. Spośród prac brytyjskich wyróżnia się opracowana w ścisłej współpracy z War Office oficjalna monografia *The airborne forces*, autorstwa Terence’a Otwaya<sup>5</sup>, brytyjskiego oficera, służącego w czasie wojny m.in. w 6 DPD. Równie interesujące są wydane niedawno prace poświęcone brytyjskim spadochroniarzom autorstwa Johna Greenacre’a<sup>6</sup> i Williama Buckinghama<sup>7</sup>. Krótkie, mniej lub bardziej prawdziwe informacje o 1 Alianckiej Armii Powietrznodesantowej można także znaleźć w wielu innych publikacjach, lecz, zwłaszcza w pracach popularnonaukowych, są one bardzo ogólnikowe. Chlubnym wyjątkiem jest tu znakomity album wydany w serii „Then and Now”, autorstwa Karela Margry, poświęcony operacji „Market-Garden”<sup>8</sup>.

O ile literaturę anglojęzyczną poświęconą 1 Alianckiej Armii Powietrznodesantowej można określić jako nieliczną, o tyle polskojęzycznych publikacji podejmujących szerzej to zagadnienie brakuje całkowicie, jeśli nie brać pod uwagę pojawiających się tu i ówdzie bardzo ogólnych, nierzadko obarczonych błędami wzmianek o tym, iż strukturze tej podporządkowano 1 Samodzielną Brygadę Spadochronową<sup>9</sup>. Tymczasem, aby zrozumieć najważniejsze uwarunkowania, w których funkcjonowała słynna polska jednostka powietrznodesantowa, należy przynajmniej ogólnie przedstawić organizację związku operacyjnego, którego przez niemalże rok była częścią. Pomocne w tym były wspomniane wcześniej publikacje, ale przede wszystkim akta 1 Alianckiej Armii Powietrznodesantowej oraz Naczelnego Dowództwa Alianckich Sił Ekspedycyjnych (SHAEF), których kopie znajdują się w The National Archives w Kew. Wielce przydatne okazały się też dzienniki dowódcy 1 AAPD, gen. Lewiesa Breretona<sup>10</sup>.

<sup>1</sup> J. Huston, *Out of the Blue. U.S. Army Airborne Operations in World War II*, West Lafayette 1972.

<sup>2</sup> G. Devlin, *Paratrooper! The saga of parachute and glider combat troops during world war II*, Londyn 1979.

<sup>3</sup> F. Pogue, *The Supreme Command*, Waszyngton 1989.

<sup>4</sup> D. Eisenhower, *Report by the Supreme Commander to the Combined Chiefs of Staff on the operations in Europe of the Allied Expeditionary Force 6 June 1944 to 8 May 1945*, Londyn 1945.

<sup>5</sup> T. Otway, *The second World War 1939–1945. Army. Airborne Forces*, b.m.w. 1951.

<sup>6</sup> J. Greenacre, *Churchill's spearhead. The development of Britain's Airborne Forces during Second World War*, Barnsley 2010.

<sup>7</sup> W. Buckingham, *Paras. The Birth of British Airborne Forces from Churchill's Riders to 1st Parachute Brigade*, Stroud 2005.

<sup>8</sup> K. Margry, *Operation Market-Garden Then and Now*, t. 1–2, Londyn 2002.

<sup>9</sup> Przykładem może być tu praca Piotra Witkowskiego (*Polskie jednostki powietrzno-desantowe na Zachodzie*, Warszawa 2009), w której na temat 1 Alianckiej Armii Powietrznodesantowej można znaleźć tylko wzmianki, przy czym na s. 103 autor podaje jej niepełną angielską nazwę (Allied Airborne Army), używa nieprawidłowego angielskiej skrótu (1 AAA, podczas gdy zarówno w publikacjach, jak i wszystkich dokumentach stosowano FAAA) oraz podaje błędną informację o powstaniu armii 2 VIII 1944 r.

<sup>10</sup> L. Brereton, *Brereton diaries. The War in the Pacific, Middle East and Europe 3 October 1941–8 May 1945*, Nowy Jork 1946.

\* \* \*

### **Geneza i rozwój organizacyjny alianckich wojsk powietrznodesantowych**

Już od lutego 1944 r. szef sztabu Armii Amerykańskiej, gen. George Marshall, oraz dowódca amerykańskich sił powietrznych, gen. Henry Arnold, naciskali na gen. Eisenhowera w sprawie strategicznego użycia licznych, dobrze wyszkolonych i wyposażonych jednostek powietrznodesantowych, z których część zdobyła już duże doświadczenie, m.in. w czasie desantów na Sycylii i w Normandii, oraz pokaźną flotę samolotów transportowych i szybowców, koniecznych do ich przetransportowania. Prowadzone wcześniej operacje pozwoliły zebrać cenną wiedzę praktyczną na temat możliwości wojsk powietrznodesantowych. Głównodowodzący siłami alianckimi w Europie uznał jednak, iż w pierwszej fazie inwazji na Francję przeprowadzenie operacji powietrznodesantowej o znaczeniu strategicznym będzie zbyt ryzykowne. W związku z tym w operacji „Overlord” w Normandii wojska aeromobilne (amerykańskie 82 i 101 oraz brytyjska 6 DPD) zostały użyte na szczeblu operacyjnym do osłony przyczółków utworzonych przez wojska lądujące z morza<sup>11</sup>. Generał Eisenhower miał zatem dodatkowy czas na powołanie sztabu koordynującego działania całości alianckich wojsk powietrznodesantowych w Europie. Uznano bowiem, iż realizacja planowanych przez naczelne dowództwo operacji strategicznych będzie wymagała znacznie ściślejszej współpracy między aliantami niż dotychczas i powołania wspólnego dowództwa. Wcześniej bowiem zarówno Amerykanie, jak i Brytyjczycy zbudowali własne niezależne i znacznie różniące się od siebie struktury dowodzenia wojskami aeromobilnymi.

Idea utworzenia wydzielonego organu odpowiedzialnego za kwestie desantów powietrznych pojawiła się w armii Stanów Zjednoczonych Ameryki jeszcze przed wybuchem II wojny światowej, w maju 1939 r. Pierwszym krokiem ku jej realizacji było zorganizowanie 10 marca 1941 r. Tymczasowego Dowództwa Grupy Spadochronowej – organu odpowiedzialnego za realizację programu spadochronowego, który to program nabrał wówczas dużego tempa i rozmachu. 25 czerwca 1940 r. w Szkole Piechoty w Fort Benning utworzono pluton testowy, który już 16 września tegoż roku rozwinęto do batalionu spadochronowego. 30 lipca 1942 r. powstała 1 Brygada Piechoty Spadochronowej, a dwa tygodnie później, 15 sierpnia, utworzono 82 i 101 DPD. Jednocześnie rozwijano też tzw. piechotę powietrzną, tj. piechotę przystosowaną do transportu samolotami; 1 lipca 1941 r. sformowano 550 batalion piechoty powietrznej – pierwszą jednostkę tej formacji<sup>12</sup>.

Rozwój sił powietrznodesantowych spowodował konieczność wydzielenia ich z wojsk lądowych i utworzenia (nastąpiło to 21 marca 1942 r.). Dowództwa Sił Powietrznodesantowych (Airborne Command), na którego czele stanął płk William C. Lee<sup>13</sup>. Koordynowało ono proces szkolenia i rozbudowy jednostek

<sup>11</sup> F. Pogue, *op. cit.*, s. 269.

<sup>12</sup> J. Huston, *op. cit.*, s. 66.

<sup>13</sup> William Carey Lee ps. „Bill” (12 III 1895–25 VI 1948). W czasie nauki w Forret Wake Collage i College’u Stanu Północna Karolina odbył szkolenie dla oficerów rezerwy, uzyskując w 1917 r. stopień podporucznika. W czasie I wojny światowej walczył we Francji, a po jej zakończeniu służył w wojskach okupujących Niemcy. W latach 1922–1926 był instruktorem szkolącym oficerów rezerwy. Dzięki różnym przydziałom (m.in. w rejonie Kanału Panamskiego) i stażom (m.in. we Francji) stał się ekspertem od broni pancernej (wykładał m.in. w Army Tank School w Fort Benning). W 1939 r. został w tym charakterze przydzielony do Biura Szefostwa Piechoty (Office of the Chief of the

powietrznodesantowych w ścisłej współpracy z będącym częścią sił powietrznych Dowództwem Transportu Powietrznego (Air Transport Command), przemianowanym w czerwcu 1942 r. na I Dowództwo Transportu Lotniczego (I Troop Carrier Command). Dowództwo to, działające nadal w składzie sił powietrznych, zapewniało przede wszystkim środki transportu konieczne do szkolenia zarówno spadochroniarzy, jak i piechoty powietrznej czy oddziałów szybowcowych<sup>14</sup>. Dodatkowym organem nadzorującym wojska powietrznodesantowe była utworzona w 1944 r. Komisja Powietrznodesantowa (Airborne Board), ale i ona nie zdołała wyeliminować trudności, które wynikły z rozdzielenia kompetencji między dowództwa różnych rodzajów sił zbrojnych. Najwyższym bowiem szczeblem organizacyjnym amerykańskich wojsk powietrznodesantowych długo pozostawała dywizja, składająca się z różnych rodzajów oddziałów powietrznodesantowych (głównie spadochronowych i szybowcowych), uzależniona w kwestii transportu od sił powietrznych. Również powstały w sierpniu 1944 r. XVIII KPD nie posiadał własnych (organicznych) jednostek lotniczych.

Inaczej niż w armii amerykańskiej, w tworzeniu brytyjskich wojsk powietrznodesantowych, podobnie zresztą jak i niemieckich, co najmniej równie ważną rolę jak wojska lądowe odegrało lotnictwo. Jeszcze przed II wojną światową Królewskie Siły Powietrzne (RAF) uzyskały pierwsze doświadczenia w transportowaniu wojsk drogą powietrzną, choć nie w samym ich desantowaniu<sup>15</sup>. Niemniej jednak za datę narodzin wojsk powietrznodesantowych uważa się 22 czerwca 1940 r., dzień, w którym premier Wielkiej Brytanii, Winston Churchill, skierował do gen. Hastinsa Ismeya list zawierający następujący *passus*: *Powinniśmy mieć korpus przynajmniej 5000 żołnierzy spadochronowych, w tym proporcjonalnie Australijczyków, Nowozelandczyków i Kanadyjczyków, oraz grupy z godnych zaufania Norwegów i Francuzów. Dostrzegam więcej trudności w wybraniu i zaangażowaniu Duńczyków, Holendrów i Belgów. Słyszałem, że coś jest już robione w sprawie sformowania takiego korpusu, ale, jak sądzę, na bardzo małą skalę* (tłum. – W.M.)<sup>16</sup>. Choć Churchill użył w tym memorandum pojęcia „korpus”, to jednak tylko ogólnikowo, zatem kwestia organizacji nowego rodzaju wojsk pozostała otwarta.

Początkowo budową brytyjskich wojsk powietrznodesantowych kierowały bezpośrednio (pospołu) Ministerstwo Wojny i Ministerstwo Lotnictwa, a powstające oddziały miały być częścią zwykłych związków operacyjnych. Przykładowo, w pochodzącym z 1940 r. planie utworzenia dwóch korpusów ekspedycyjnych przewidywano, że w każdym z nich znajdzie się Grupa Zdobywania Lotnisk (Aerodrome Capture Group) złożona z dwóch batalionów spadochronowych i aeromobilnych pododdziałów wsparcia<sup>17</sup>. Ważną rolę odgrywał również RAF z podległą mu Szkołą Treningu Spadochronowego (Parachute Training School) w Ringway pod Manche-

Infantry). Szybko jednak zainteresował się nowym rodzajem wojsk – oddziałami powietrznodesantowymi. Odegrał kluczową rolę w ich rozwoju w Armii Stanów Zjednoczonych i jest uznawany za głównego ich twórcę i okreśłany jako ich „Ojciec”. Tworzył kolejno Tymczasowe Dowództwo Grupy Spadochronowej, Dowództwo Powietrznodesantowe i 101 DDP, którymi później dowodził. Ze względu na stan zdrowia 5 II 1944 r. odszedł z linii, a w grudniu tegoż roku z armii.

<sup>14</sup> G. Devlin, *op. cit.*, s. 80–131.

<sup>15</sup> R. Kempa, *Piechota powietrzna. Narodziny i organizacja wojsk powietrznodesantowych 1914–1939*, Białystok 2004, s. 201–204.

<sup>16</sup> J. Grencare, *op. cit.*, s. 22.

<sup>17</sup> T. Otway, *op. cit.*, s. 25.

sterem, przekształconą później w Centralny Ośrodek Desantowy (Central Landing Establishment). Szkoła ta zainicjowała szkolenie spadochronowe, a z czasem również szybowcowe. 21 listopada powstał tam związek brytyjskich wojsk aeromobilnych. Nastąpiło to przez przekształcenie 2 Commando w 11 batalion SAS (Special Air Service – Powietrzna Służba Specjalna), który z kolei 15 września 1941 r. przeorganizowano w 1 batalion spadochronowy. W tym czasie utworzono także dowództwo 1 Brygady Spadochronowej.

Ważnym posunięciem było utworzenie 21 grudnia 1941 r. Korpusu Powietrznego Wojsk Lądowych (Army Air Corps), w którego skład włączono pułk pilotów szybowcowych (Glider Pilot Regiment) oraz jednostki spadochronowe (*parachute*) i szybowcowe (*airlanding*), które 1 sierpnia 1942 r. połączono w pułk spadochronowy (Parachute Regiment)<sup>18</sup>. Jednostka pilotów wraz z oddziałami powietrznodesantowymi stała się zatem formalnie rodzajem wojsk lądowych. Było to rozwiązanie nietypowe, zazwyczaj bowiem (było tak w Stanach Zjednoczonych Ameryki i w Niemczech) piloci szybowcowi byli przydzieleni do lotnictwa.

Ewenementem było jednak przyłączenie do spadochroniarzy jednostki pilotów zorganizowanej w sposób właściwy dla RAF-u: pułk dzielił się na skrzydła i eskadry<sup>19</sup>. Korpus – a dotyczy to także innych brytyjskich rodzajów wojsk, np. Korpusu Saperów Królewskich – nie był ogniwem dowodzenia w polu. Miał koordynować szkolenie, organizację, prace badawcze itp. kwestie dotyczące podległych wojsk. Od 29 października 1941 r. zadania te dla jednostek *stricto* powietrznodesantowych wypełniał dowódca oddziałów spadochronowych i powietrznodesantowych (Commander Para-troops and Airborne-troops), gen. Frederic Browning<sup>20</sup>. Od 1 listopada 1941 r. funkcje te przejęło dowództwo sformowanej tego dnia 1 DPD. Z kolei po podjęciu decyzji (3 maja 1943 r.) o utworzeniu 6 DPD nadzór nad obiema powietrznodesantowymi związkami taktycznymi objęło nowo utworzone dowództwo I KPD<sup>21</sup>.

Choć zorganizowanie Korpusu Powietrznego Wojsk Lądowych było krokiem w stronę integracji wojsk aeromobilnych i lotnictwa transportowego w jeden związek operacyjny, to jednak udało się to w zupełności osiągnąć dopiero z chwilą

<sup>18</sup> W skład korpusu weszły ponadto oddziały samolotów rozpoznawczych artylerii, a w 1944 r. – brygada SAS.

<sup>19</sup> C. Smith, *History of the Glider Pilot Regiment*, Barnsley 2007, s. 7–23.

<sup>20</sup> Frederic Arthur Montague Browning (20 XII 1896–14 III 1965) ps. „Boy”, „Tommy”. Podczas studiów w prestiżowym Eton Collage odbył przeszkolenie wojskowe. Po ukończeniu Królewskiej Akademii Wojskowej Sandhurst (1915) otrzymał przydział do Regimentu Grenadierów Gwardii. W jego szeregach walczył we Francji w czasie I wojny światowej. Po zakończeniu działań wojennych pozostał na służbie, którą odbywał w Anglii i Egipcie. W 1940 r. w stopniu brygadiera został dowódcą 128 BP, a rok później 24 Brygady Gwardii. 3 XI 1941 r. został awansowany na generała dywizji i wyznaczony na stanowisko dowódcy 1 DPD. Szybko stał się głównym orędownikiem rozwoju brytyjskich wojsk powietrznodesantowych. W 1944 r. został dowódcą brytyjskiego I KPD i zastępcą dowódcy 1 AAPD. Dowodził jednostkami powietrznodesantowymi zakończonej klęską operacji „Market-Garden”, następnie został szefem sztabu Dowództwa Południowo-Wschodniej Azji (SEAC), a w latach 1946–1948 był sekretarzem wojskowym w Ministerstwie Wojny. Mimo że oficjalnie nie odszedł na emeryturę, od 1948 r. zajmował eksponowane stanowiska w otoczeniu rodziny królewskiej. Jego kariera wojskowa zakończyła się w 1959 r. na skutek alkoholizmu i załamania nerwowego. Był odznaczony najwyższymi orderami brytyjskimi i innych państw, m.in. Orderem Odrodzenia Polski.

<sup>21</sup> B. Gregory, *British airborne troops*, Londyn 1974, s. 23–54.

sformowania 1 AAPD. Powołując ją, gen. Eisenhower musiał zatem wziąć pod uwagę odrębność organizacyjną Brytyjczyków i Amerykanów, a także różnorodny charakter ich doświadczeń.

Wstępne prace organizacyjne zaplanował na okres między 12 a 26 czerwca 1944 r. W tym czasie dowództwa: Alianckich Ekspedycyjnych Sił Powietrznych (Allied Expeditionary Air Force – AEAF), brytyjskiej 21 Grupy Armii i amerykańskiej 1 Grupy Armii, na prośbę SHEAF ustosunkowały się do pomysłu utworzenia wspólnego dowództwa<sup>22</sup>. Z wyjątkiem ostatniego z nich, które sugerowało, iż dowództwo wojskami spadochronowymi powinno być amerykańskie, a nie sojusznicze, sztabowcy nie zgłosili większych zastrzeżeń<sup>23</sup>.

20 czerwca gen. Eisenhower podjął decyzję o powołaniu wspólnego anglo-amerykańskiego dowództwa, o strukturze zbliżonej do dowództwa amerykańskiego korpusu lotnictwa. Generałowi Marschallowi wyjaśniał, że decyzja ta była podyktowana chęcią lepszej koordynacji działań między jednostkami aeromobilnymi i lotniczymi<sup>24</sup>. Tym samym mógł on uzyskać niezwykle potrzebny odwód strategiczny, gotowy do szybkiego użycia niemal na całym teatrze wojennym<sup>25</sup>. Przez następnych kilka tygodni trwały prace przygotowawcze, prowadzone równocześnie z uzupełnianiem braków personelu w jednostkach i ich rozbudową. Na miejsce stacjonowania nowego sztabu wybrano miejscowość Ascot w południowej Anglii. Jednocześnie pod nieustanną presją Eisenhowera opracowywano śmiałe plany użycia spadochroniarzy na froncie<sup>26</sup>.

Ostatecznie 8 sierpnia 1944 r. SHAEF ogłosiło reorganizację dowodzenia wojskami powietrznodesantowymi i utworzenie Połączonego Dowództwa Wojsk Powietrznodesantowych (Combined Airborne Forces) oraz podległego mu XVIII Korpusu Powietrznodesantowego pod dowództwem gen. Matthew Ridgwaya<sup>27</sup>. W skład

<sup>22</sup> The National Archives w Kew (dalej – TNA), sygn. WO 219/2860, Pismo SHAEF 24501/Ops z 2 VI 1944 r.

<sup>23</sup> *Ibidem*, Pisma do SHEAF: dowództwa 21 GA Gp/00/432/Ops z 4 VI 1944 r.; dowództwa 1 GA z 8 VI 1944 r.; Alianckich Ekspedycyjnych Sił Powietrznych z 8 VI 1944 r.

<sup>24</sup> F. Pogue, *op. cit.*, s. 269.

<sup>25</sup> C. D'Este, *Eisenhower. Allied Supreme Commander*, Londyn 2004, s. 611.

<sup>26</sup> L. Brereton, *op. cit.* s. 308–309.

<sup>27</sup> Matthew Bunker Ridgway (3 III 1895–26 VII 1993). Jeden z najzdolniejszych dowódców amerykańskich wojsk powietrznodesantowych w czasie II wojny światowej. Karierę wojskową rozpoczął jako menager drużyny footballowej w akademii wojskowej w West Point. W 1917 r. uzyskał stopień podporucznika i został wyznaczony na stanowisko wykładowcy języka hiszpańskiego. W 1927 r., po odpowiednim przeszkoleniu, rozpoczął służbę liniową jako dowódca kompanii w 15 pp stacjonującym w Chinach. Znaczne doświadczenie zdobył w czasie służby za granicą: w Nikaragui (1927) i na Filipinach. Ukończył studia w Szkole Dowódców i Oficerów Sztabu Generalnego w Fort Lavenworth (1935) i w Wyższej Szkole Wojennej w Carlisle Barracks (1937). Odbył służbę w sztabie VI Korpusu, 2 i 4 Armii. Od jesieni 1939 do lata 1942 r. pełnił służbę w Departamencie Planów Wojennych w Sztabie Generalnym. Następnie objął dowództwo świeżo sformowanej 82 DPD, która brała udział w operacjach desantowych na Sycylii i w Normandii. Od sierpnia 1944 do czerwca 1945 r. był dowódcą XVIII KPD. Następnie służył na Pacyfiku, a po zakończeniu wojny był dowódcą amerykańskich wojsk w basenie Morza Śródziemnego. Reprezentował armię amerykańską w ONZ (1946–1948). W latach 1950–1952 w Korei dowodził 8 Armią, a następnie był szefem sztabu całej amerykańskiej armii. W 1955 r. na skutek konfliktu z prezydentem Eisenhowerem odszedł na emeryturę. Jako ekspert angażował się w dyskusje nad bezpieczeństwem i polityką militarną Stanów Zjednoczonych Ameryki. Jest autorem dwóch tomów wspomnień: *Soldier: The Memoirs of Matthew B. Ridgway* (Nowy Jork 1956) oraz *The Korean War* (Garden City 1967).

korpusu docelowo miały wejść wszystkie amerykańskie jednostki powietrznodesantowe<sup>28</sup>. W tym samym piśmie zostały określone zadania nowego alianckiego dowództwa. Były one następujące:

- nadzór nad szkoleniem i przydział baz treningowych,
- badanie i rekomendowanie ulepszeń wyposażenia spadochronowego,
- koordynowanie zaopatrywania,
- ustalanie z naczelnym dowódcą Morskich Alianckich Sił Ekspedycyjnych (Allied Naval Commander Expeditionary Force – ANCXF) zapotrzebowania na transport morski,
- ustalanie z dowódcą Alianckich Ekspedycyjnych Sił Powietrznych zaangażowania lotnictwa,
- koncentracja wojsk, wyposażenia i zaopatrzenia w wyznaczonych bazach,
- przygotowanie i sprawdzenie we współpracy z oddziałem planowania SHAEF, dowódcami lotnictwa i wojsk lądowych ogólnych conceptów planów zaangażowania oddziałów powietrznodesantowych,
- kierowanie i nadzór nad wykonaniem owych planów, do momentu przejęcia dowodzenia nad jednostkami przez dowódców wojsk lądowych,
- określenie zapotrzebowania na zaopatrzenie, organizacja dostaw do baz lotniczych i nadzorowanie zaopatrywania z powietrza,
- przeprowadzenie ewakuacji oddziałów powietrznodesantowych do ich baz po zluźowaniu przez oddziały lądowe,
- uzupełnienie strat i odbudowa wojsk powietrznodesantowych.

16 sierpnia 1944 r. SHAEF poinformowało zwierzchnie instytucje i podległe dowództwa o przemianowaniu Połączonego Dowództwa Wojsk Powietrznodesantowych na 1 Aliancką Armię Powietrznodesantową. Jednocześnie zdecydowano o podporządkowaniu jej amerykańskiego XVIII KPD, brytyjskiej 1 DPD i 52 DP (aeromobilnej), polskiej 1 Samodzielnej Brygady Spadochronowej oraz brygady SAS. Dowódcy armii podporządkowano również Połączony Gabinet Powietrznych Operacji Transportowych (Combined Air Transport Operations Room – CATOR)<sup>29</sup>.

Dowódcą 1 AAPD został Amerykanin, wspomniany już gen. Lewis Brereton<sup>30</sup>. Kierownictwo nad tworzonym sztabem objął już 17 lipca, ale formalnie nominację

<sup>28</sup> TNA, sygn. WO 219/522, Pismo SHAEF z 8 VIII 1944 r.

<sup>29</sup> *Ibidem*, sygn. CAB 122/703, Pismo SHAEF APO 757 (Fwd) z 16 VIII 1944 r.

<sup>30</sup> Lewis Hyde Brereton (21 VI 1890–20 VII 1967), absolwent Akademii Marynarki Wojennej (1907) i Szkoły Korpusu Łączności Powietrznej w San Diego (1913). Pierwszy przydział służbowy otrzymał na Filipiny. W czasie I wojny światowej we Francji dowodził 12 eskadrą lotniczą, a następnie lotnictwem amerykańskiego I Korpusu. Po wojnie był szefem wydziału operacyjnego w dowództwie amerykańskich sił powietrznych w Waszyngtonie. W latach 1919–1922 – attaché wojskowy we Francji, a następnie instruktor w 10 School Group (1922–1924) w Kelly oraz w Szkole Taktyki Korpusu Powietrznego (Air Service Tactical School) w Langley Field (1924–1925). Był dowódcą 2 Grupy Bombowej (1925–1927), a po ukończeniu Szkoły Dowództwa i Sztabu Głównego w 1928 r. – 88 dywizjonu rozpoznania; jednocześnie był instruktorem służb powietrznych w Szkole Artylerii Polowej w Fort Sill. W latach 1931–1935 pełnił funkcje dowódcze w rejonie Kanału Panamskiego. Do lipca 1939 r. był instruktorem w Szkole Dowództwa i Sztabu Głównego (Command and General Staff School), w latach 1939–1940 dowodził bazą w Barksdale, a następnie skierowano go do 17 Skrzydła Bombowego; w lipcu 1941 r. do dowództwa 3 Armii Powietrznej. Po przystąpieniu Stanów Zjednoczonych do wojny dowodził Armią Lotniczą Dalekiego Wschodu na Filipinach, w styczniu 1942 r. – Alianckimi Siłami Powietrznymi na Jawie i jednocześnie amerykańską 5 Armią Lotniczą. W 1942 r. zorganizował 10 Armią Lotniczą w Indiach, dowodził amerykańskimi Siłami



otrzymał dopiero 2 sierpnia<sup>31</sup>. Brereton był dobrze wykształconym i bardzo doświadczonym oficerem. Mimo iż wcześniej dowodził głównie jednostkami lotnictwa, to zetknął się on również z problematyką desantów powietrznych. Już pod koniec I wojny światowej opracował, na prośbę gen. Williama Mitchella<sup>32</sup>, ówczesnego dowódcy Korpusu Powietrznego Armii Stanów Zjednoczonych Ameryki, szczegóły planu przerzucenia drogą powietrzną za linię frontu liczącej 12 tys. żołnierzy 1 Dywizji Piechoty<sup>33</sup>. Realizację tej śmiałej idei zarzucono ze względu na jej nazbyt ryzykowny charakter (brak samolotów i stosownych doświadczeń). Brereton zdołał jednak w tym czasie dokładnie poznać pionierskie i wizjonerskie podejście gen. Mitchella do roli lotnictwa w wojnie<sup>34</sup>.

Zastępcą Breretona ze strony brytyjskiej został gen. Frederic Browning, oficer uchodzący za twórcę brytyjskich wojsk powietrznodesantowych. Miał on również ogromnie doświadczenie wojskowe, choć znacznie słabsze od Breretona przygotowanie teoretyczne. Przy obsadzaniu pozostałych stanowisk w sztabie armii kierowano się nie tylko kwalifikacjami oficerów, ale także ich narodowością, co wynikało z przyjętych zasad wspólnego dowodzenia. Dominowali jednak Amerykanie. Obsadzili oni bowiem nie tylko stanowisko dowódcy armii, ale także funkcje szefa sztabu i szefów większości sekcji. A oto obsada personalna dowództwa 1 AAPD<sup>35</sup>:

Stanowisko	Stopień, Imię i Nazwisko	Narodowość
dowódca	gen. broni Lewis H. Brereton	amerykańska
zastępca dowódcy	gen. broni Frederic A. M. Browning	brytyjska
szef sztabu	gen. bryg. Floyd L. Parks	amerykańska
zastępca szefa sztabu	bryg. R. F. K. Goldsmith	brytyjska
szef sekcji personalnej (G.1)	płk Frank Ward	amerykańska
adiutant	kpt. Chapman	brytyjska
szef sekcji wywiadu (G.2)	płk J. A. Cella	amerykańska

Powietrznymi Bliskiego Wschodu i 9 Armią Lotniczą. Od 1944 r. do końca wojny dowodził 1 AAPD, a po powrocie do Stanów Zjednoczonych kolejno 3 i 1 Armią Lotniczą. Do przejścia na emeryturę w 1948 r. pracował w dowództwie amerykańskiej armii, m.in. w Sekretariacie Wojny w Komitecie Łącznikowym przy Komisji Energii Atomowej. Odznaczony najwyższymi orderami amerykańskimi i innych państw, m.in. Orderem Odrodzenia Polski. Jest autorem dzienników z czasów II wojny światowej (patrz przypis 9).

<sup>31</sup> TNA, sygn. WO 219/552, Pismo SHAEF do gen. Marschalla 12554 Fwd z 2 VIII 1944 r.

<sup>32</sup> William Lendrum „Billy” Mitchell (28 XII 1879–19 II 1936), powołany do wojska w czasie wojny amerykańsko-hispańskiej służył początkowo w korpusie łączności. Trafnie przewidział przyszłą rolę lotnictwa już u jego zarania. Skierowany do Sztabu Generalnego rozwijał swoje zainteresowania i został przydzielony do dywizjonu aeronautycznego. W czasie I wojny światowej dowodził lotnictwem amerykańskim we Francji i kierował pierwszą w historii skoordynowaną ofensywą bombową. Później był głównym rzecznikiem rozwoju amerykańskiego lotnictwa. W 1921 r. udowodnił skuteczność ataków bombowych na okręty, naraził się krytyką przełożonym i w 1925 r. został zawieszony za niesubordynację i ostatecznie w 1936 r. odszedł ze służby, poświęcając się pisaniu i promowaniu lotnictwa.

<sup>33</sup> G. Devlin, *op. cit.*, s. 22–23.

<sup>34</sup> *Ibidem*, s. 468.

<sup>35</sup> T. Otway, *op. cit.*, s. 204.

adiutant	ppłk A. E. Tasker	brytyjska
szef sekcji wyszkolenia G.3)	gen. bryg. Ralph E. Stearney	amerykańska
adiutant	płk W. T. Campbell	brytyjska
adiutant	płk Abrahams	brytyjska
adiutant	ppłk Atkinson	brytyjska
adiutant	kpt. P. C. Fielder	brytyjska
szef sekcji logistyki (G.4)	płk J. H. Walley-Kelly	brytyjska
adiutant	ppłk W. Howard	brytyjska
szef sekcji planowania	gen. bryg. Stewart Cutler	amerykańska
adiutant	ppłk N. J. L. Field	brytyjska
szef łączności	płk E. C. Gillette	amerykańska
adiutant	ppłk B. Donald	brytyjska
adiutant	ppłk Fahie	brytyjska

Początkowo dowództwo 1 AAPD było niewielką strukturą, która jednak szybko zaczęła się rozrastać. O ile w momencie tworzenia armii służyło w nim 58 oficerów i 265 szeregowych, to 4 października 1944 r. było ich już odpowiednio 188 i 1197. Gwałtowny wzrost częściowo wynikał z formalnego przeniesienia wcześniej tylko oddelegowanych Amerykanów, lecz przede wszystkim rozbudowa sekcji wymagała zatrudnienia liczego nowego personelu. Z czasem zgodnie z etatem przy dowództwie utworzono m.in. kompanię dowodzenia, a w styczniu 1945 r. również specjalny batalion łączności<sup>36</sup>.

Trzeba od razu powiedzieć, że 1 AAPD nigdy nie była organem dowodzenia na polu walki. Rolą dowództwa armii było koordynowanie przygotowań do akcji bojowych, począwszy od szkolenia, przez wyposażenie i zaopatrywanie oddziałów, po opracowanie planów ich użycia. W związku z tym nie przewidywano obecności dowództwa na polu walki. W czasie operacji bojowych funkcje dowódcze spełniały dowództwa niższych szczebli – korpuśnych i dywizyjnych.

Przez cały okres istnienia 1 APPD jej sztabowcy znajdowali się pod presją gen. Eisenhowera, który dążył do jak najszybszego i najefektywniejszego zaangażowania jej sił w walce. Jednak spośród wielu zaplanowanych zrealizowano tylko dwie duże operacje. Do chwili przeprowadzenia desantu w Holandii, 17 września 1944 r., planów tych było co najmniej kilkanaście, a – uwzględniając różne ich warianty – ponad dwadzieścia. Niektóre są znane tylko z nazwy lub wyznaczonego celu, gdyż zostały zarzucone na bardzo wczesnym etapie planowania. Inne, jak np. „Transfigure”, „Comet” i „Linnet”, zostały drobiazgowo przygotowane, a ich wykonanie odwołano niemalże w ostatniej chwili<sup>37</sup>. Odwoływanie operacji najczęściej wiązało się z działaniami wojsk lądowych, które szybciej, niż przewidywano opanowywały wyznaczone cele, dezaktualizując tym samym plany desantu.

<sup>36</sup> J. Huston, *op. cit.*, s. 82.

<sup>37</sup> Podstawowe informacje na temat 8 operacji planowanych z użyciem polskiej 1 SBS zob. W. Markert, *Operacje, których nie było. Koncepcje użycia 1. Samodzielnej Brygady Spadochronowej w zachodniej Europie*, „Materiały do historii wojskowości” 2007, nr 3, cz. 2, s. 113–128.

Operacja „Market”, czyli desant wspomagający uderzenie przez Holandię brytyjskiej 2 Armii (działania lądowe nosiły kryptonim „Garden”) zakończyła się dotkliwą klęską; niemal zupełnie zniszczeniu uległa jedna z trzech dywizji biorących w niej udział. Dostarczyła ona jednak cennych doświadczeń, które wykorzystano przy realizacji zakończonej sukcesem operacji forsowania Renu pod kryptonimem „Varsity”<sup>38</sup> w marcu 1945 r. Przykładowo, o ile w czasie operacji „Market” lekceważono doniesienia wywiadu o przeciwniku, to tym razem starano się rozpoznać drobiazgowo stanowiska niemieckie<sup>39</sup>. Poza tym 1 AAPD z powodzeniem prowadziła (siłami jednostek SAS) liczne mniejsze operacje.

Każda z tworzących armię dywizji (z wyjątkiem 13 DPD) uczestniczyła w jednej z dwóch dużych operacji powietrznodesantowych: „Market” (1, 82 i 101 DPD) i „Varsity” (6 i 17 DPD). Ponadto były wykorzystywane do wspierania jednostek lądowych, m.in. w czasie niemieckiego przeciwnatarcia w Ardenach w grudniu 1944 r. oraz w ostatniej fazie walk w Niemczech. Lekko uzbrojone jednostki były łatwe do szybkiego przerzutu, toteż często służyły jako odwód. Lotnictwo było zaś używane do przewozu deficytowego zaopatrzenia.

Specyficzną cechą struktury 1 AAPD była jej różnorodność zarówno jeśli chodzi o skupione w niej liczne rodzaje wojsk, jak i pod względem składu narodowościowego (oprócz dominujących komponentów amerykańskich i brytyjskich w jej składzie znalazły się również polskie, kanadyjskie, francuskie i belgijskie). Po zakończeniu walk na europejskim teatrze wojny (z myślą o nich została powołana) decyzją gen. Eisenhowera 20 maja 1945 r. armia została rozformowana, a jej jednostki podporządkowane innym dowództwom<sup>40</sup>.

### Struktura i skład 1 AAPD

W skład 1 AAPD wchodziły jednostki dwóch podstawowych rodzajów sił zbrojnych: lotnictwa (amerykańskie IX Dowództwo Transportu Lotniczego oraz brytyjska 38 i 46 Grupa RAF) oraz wojsk lądowych (oddziały aeromobilne). Te ostatnie były zorganizowane w dwa korpusy: amerykański XVIII KPD (13, 17, 82 i 101 DPD) i brytyjski I KPD (1, 6, DPD, czasowo 52 DP, polska 1 SBS oraz SAS). Ponadto dowództwu armii były podporządkowane niewielkie jednostki, m.in. amerykański 878 batalion saperów powietrznych i lotnicze grupy współpracy z lotnictwem myśliwskim i bombowym<sup>41</sup>. Zmiany w organizacji wojsk powietrznodesantowych latem 1944 r. oraz ich miejsce w systemie dowodzenia Alianckich Sił Ekspedycyjnych na europejskim teatrze wojny ukazują schematy 1 i 2.

### Jednostki amerykańskie

Najważniejszym elementem armii był amerykański XVIII KPD, zorganizowany 8 sierpnia 1944 r. W jego skład wchodziły 3 dywizje powietrznodesantowe: 82, 101 i 17, a pod koniec wojny również 13 DPD. Składały się one z dwóch lub trzech 3-batalionowych pułków spadochronowych, jednego lub dwóch (również 3-batalionowych) pułków szybowcowych, silnej artylerii (4 dywizjony) oraz licznych jednostek wsparcia. Dywizja liczyła zazwyczaj 10–14 tys. żołnierzy.

<sup>38</sup> S. Wright, *Operacja Varsity. Ostatni desant spadochronowy II wojny światowej*, Warszawa 2008.

<sup>39</sup> TNA, sygn. WO 205/952, Raport 1 AAPD z operacji „Varsity”.

<sup>40</sup> *Ibidem*, sygn. 2860, Pismo SHAEF z 16 V 1945 r.

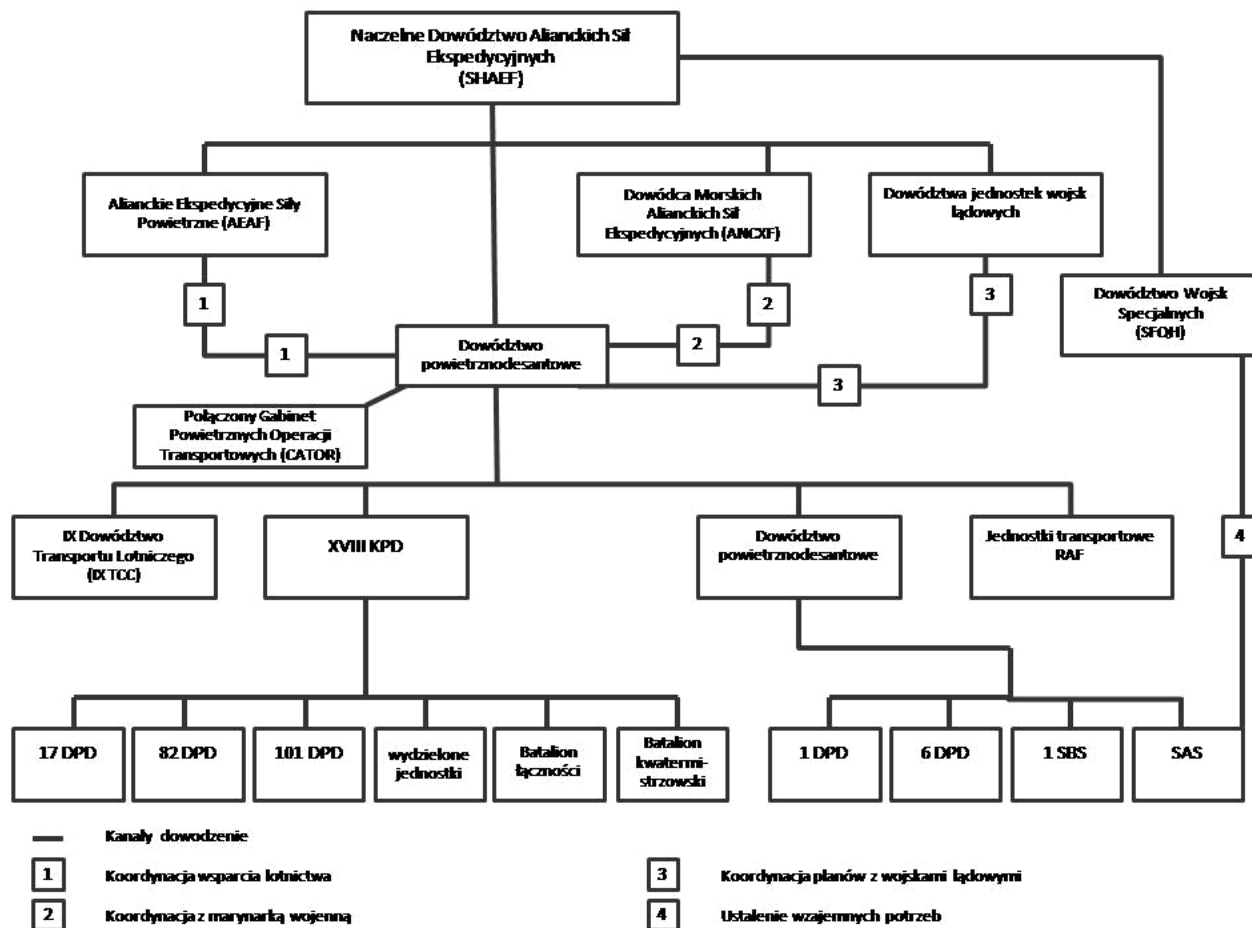
<sup>41</sup> K. Margry, *op. cit.*, s. 12–13.

**82 DPD** powstała 25 sierpnia 1917 r. i była pierwszą wielką jednostką amerykańską, której żołnierze rekrutowali się ze wszystkich stanów, stąd jej przydomek: „All Americans”. Dywizja wzięła udział w I wojnie światowej, a po jej zakończeniu została rozwiązana. Reaktywowano ją 13 lutego 1942 r., jako dywizję piechoty, pod dowództwem gen. Omara Bradleya, późniejszego dowódcy 12 Grupy Armii. 15 sierpnia tego samego roku przemianowano ją na powietrznodesantową, a dowództwo nad nią objął gen. Matthew Ridgeway. W kwietniu 1943 r., jeszcze w trakcie formowania, została przewieziona do Afryki Północnej w ramach przygotowań aliantów do inwazji na Włochy. W nocy z 9 na 10 lipca wydzielone z dywizji zgromadzenie (505 pułk piechoty spadochronowej i jeden batalion 503 ppspad), lądując na Sycylii, rozpoczęło szlak bojowy amerykańskich wojsk powietrznodesantowych. W styczniu ze składu dywizji został wyłączony 504 ppspad, a w przededniu lądowania w Normandii weszły doń 507 i 508 ppspad. W 1944 r. w składzie 82 DPD znajdowały się także 325 ppszyb (pułk piechoty szybowcowej), 319 i 320 szybowcowy dywizjon artylerii polowej, 376 i 456 spadochronowy dywizjon spadochronowej artylerii polowej, 80 powietrznodesantowy batalion przeciwlotniczy, 307 powietrznodesantowy batalion saperów oraz mniejsze jednostki dywizyjne. Dywizja wzięła udział w inwazji na Francję w czerwcu i w operacji „Market” w Holandii we wrześniu 1944 r. W grudniu tegoż roku, już pod dowództwem gen. Jamesa Devina, zanim zdołała uzupełnić straty, została użyta wraz z całym XVIII KPD do podtrzymania frontu w Ardenach. Następnie wzięła udział w wiosennej ofensywie w Niemczech, a po zakończeniu walk weszła w skład wojsk okupacyjnych. Po zakończeniu II wojny światowej dywizja powróciła do Ameryki, ale nie została zdemobilizowana; uczestniczyła we wszystkich ważniejszych operacjach bojowych prowadzonych przez Stany Zjednoczone Ameryki po 1945 r. Wyjątkiem była wojna w Korei, podczas której 82 DPD pozostała w odwodzie strategicznym.

**101 DPD** „Screaming Eagles” („Krzyżące Orły”), często traktowana jako bliźniacza w stosunku do 82 DPD, powstała 16 sierpnia 1942 r. od razu jako jednostka aeromobilna. Stopniowo rozbudowywana, została przewieziona do Wielkiej Brytanii, gdzie ukończyła formowanie. W 1944 r. w jej skład wchodziły 501, 502 i 506 ppspad, 327 ppszyb, 321 i 907 szybowcowy dywizjon artylerii polowej, 377 i 463 spadochronowy dywizjon artylerii polowej, 81 powietrznodesantowy batalion przeciwlotniczy, 326 powietrznodesantowy batalion saperów oraz mniejsze jednostki dywizyjne. Pod dowództwem gen. Maxwella Taylora 101 DPD wzięła udział w operacjach w Normandii i Holandii, a następnie prowadziła walki w Ardenach. Wzięła udział w wiosennej ofensywie w Niemczech, a po zakończeniu walk weszła w skład wojsk okupacyjnych. Po zakończeniu II wojny światowej dywizja powróciła do Ameryki i została zdemobilizowana. Dwukrotnie reaktywowana w 1948 i w 1954 r. Dziś 101 DPD stanowi elitę armii amerykańskiej<sup>42</sup>.

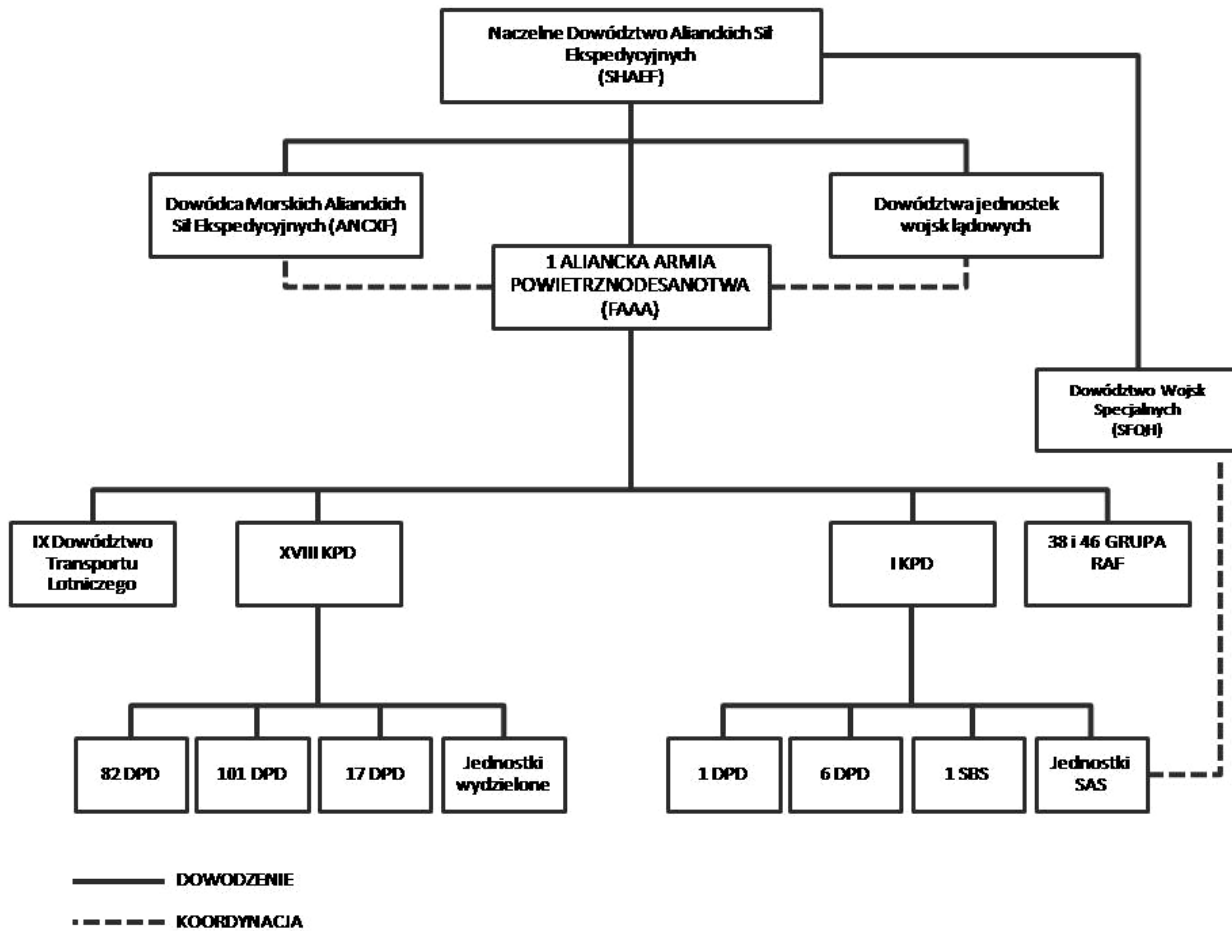
**17 DPD** „Golden Talons” („Złote Szpony”) została utworzona 15 kwietnia 1943 r., gotowość bojową jednak osiągnęła dopiero latem 1944 r. W sierpniu tegoż roku została przewieziona do Wielkiej Brytanii, w związku z czym nie zdążyła wziąć udziału w walkach w Ardenach na przełomie 1944 i 1945 r. Przez cały okres swego istnienia była dowodzona przez gen. Williama Milleya. Na początku 1945 r. tworzyły

<sup>42</sup> R. Jones, *History of the 101<sup>st</sup> Airborne Division Screaming Eagles. The first 50 years*, Nashville 2005, s. 3–62.



Źródło: Opracowanie autora na podstawie TNA, sygn. CAB 122/703.

## System dowodzenia alianckimi wojskami spadochronowymi w Europie, 16 VIII 1944



Źródło: Opracowanie autora na podstawie TNA, sygn. WO 219/2864.

ją: 507 (po wyłączeniu z 82 DPD), 513 i 517 ppspad, 193 i 194 ppszyb, 680 i 681 szybowcowy batalion artylerii polowej, 464 i 466 spadochronowy batalion artylerii polowej, 81 powietrznodesantowy batalion przeciwlotniczy, 139 powietrznodesantowy batalion saperów oraz mniejsze jednostki dywizyjne. Wraz z brytyjską 6 DPD wzięła udział w forsowaniu Renu w marcu 1945 r., w czasie operacji „Varsity”. W następnych tygodniach dywizja wzięła udział w walkach w Niemczech. Wkrótce po zakończeniu wojny, 16 czerwca 1949 r. jednostka została rozwiązana. Na krótko, w latach 1948–1949, reaktywowano ją jako dywizję szkolną.

**13 DPD „Black Cats” („Czarne Koty”)** została utworzona 13 sierpnia 1943 r. Jej formowanie, przebiegające pod dowództwem gen. Eldridge’a Chapmana, nigdy nie zostało ukończone. Gdy na początku 1945 r. została przewieziona do Europy, w jej skład wchodziły: 326 ppszyb, 515 ppspad, 458 spadochronowy dywizjon artylerii polowej, 676 i 677 szybowcowy dywizjon artylerii polowej, sztab i służby, a także jednostki doświadczone w walkach na południu Francji: 88 ppszyb i 517 ppspad. W marcu 1945 r. dywizja miała wziąć udział w operacji „Varsity”, ze względu jednak na brak środków transportowych okazało się to niemożliwe; uczestniczyła tylko w końcowej fazie walk w Niemczech. Po zakończeniu wojny wróciła do Ameryki i 26 lutego 1946 r. została rozwiązana, a jej personel został włączony do 82 DPD<sup>43</sup>.

### Jednostki brytyjskie

Znacznie mniej liczne, ale mające bogatsze doświadczenie bojowe były brytyjskie jednostki powietrznodesantowe. W Europie Brytyjczycy dysponowali dwoma dywizjami powietrznodesantowymi oraz mniejszymi oddziałami SAS, przy czym część z tych ostatnich rekrutowała się spośród obcokrajowców. Każda z dywizji składała się z dwóch 3-batalionowych brygad spadochronowych, 3-batalionowej brygady powietrznodesantowej (szybowcowej), powietrznodesantowego pułku artylerii lekkiej, mniejszych jednostek dywizyjnych i służb. Ich skład nie był jednak stały; brygady, a nawet bataliony okresowo zmieniały organizacyjne przyporządkowanie. Łącznie, według etatu, dywizja liczyła 12 215 żołnierzy<sup>44</sup>. Niektóre pododdziały, zwłaszcza szybowcowe, powstawały jako zwykłe jednostki wojsk lądowych i dopiero z czasem były one odpowiednio przezbrajane i szkolone. Efektem tego jest duża różnorodność ich numeracji.

**1 DPD** została utworzona 1 listopada 1941 r., jej formowanie trwało jednak jeszcze ponad 2 lata. W tym czasie jej pododdziały zyskiwały cenne doświadczenie, biorąc udział w licznych akcjach bojowych. Pierwszą z nich był wypad na francuskie wybrzeże w rejonie Bruneval, przeprowadzony w nocy z 27 na 28 lutego 1942 r. przez 120 spadochroniarzy pod dowództwem mjr. Johna Frosta. Równie dywersyjny charakter miał atak na niemieckie instalacje produkujące tzw. ciężką wodę w Norwegii w listopadzie 1942 r.<sup>45</sup> Później, w Afryce Północnej i w czasie lądowania na Sycylii, dywizja prowadziła już działania regularne. W chwili wejścia do walki w jej skład wchodziły: 1 BSpad (Brygada Spadochronowa) – 1, 2 i 3 bspad (batalion spadochronowy), 2 BSpad – 4, 5, 6 bspad, oraz 1 BPD (Brygada Powietrz-

<sup>43</sup> Rozwój i historię amerykańskich wojsk powietrznodesantowych w II wojnie światowej zob.: G. Devlin, *op. cit.*; J. Hustona, *op. cit.*

<sup>44</sup> *Etat dywizji War Establishment. British Airborne Forces*, b.m.i d.w.

<sup>45</sup> N. Cherry, *Striking Back. Britain's airborne and commando raids 1940–42*, Solihull 2010, s. 41–106, 172–232.

nodesantowa) – 1 Batalion Border, 2 Batalion South Staffordshire, 7 Battalion The King's Own Scottish Borderers), a także 21 samodzielna kompania spadochronowa, 1 powietrznodesantowy pułk artylerii lekkiej, 1 powietrznodesantowy szwadron rozpoznawczy, 9 kompania saperów, dywizyjne oddziały wsparcia i służby. Po walkach we Włoszech, w czasie których zginął (9 września 1943 r.) ówczesny dowódca dywizji gen. George Hopkinson, 2 BSPad została wyłączona ze składu dywizji i już jako samodzielna jednostka prowadziła następnie działania w basenie Morza Śródziemnego (walczyła m.in. w sierpniu 1944 r. na południu Francji, a w październiku w Grecji). Do dywizji włączono natomiast 4 BSPad – 10, 11, 156 bspad.

Dywizja, dowodzona od 7 stycznia 1944 r. przez gen. dyw. Roberta Elliota „Roy” Urquharta, poniosła wielkie, sięgające 80% straty w walkach pod Arnhem w czasie operacji „Market-Garden”. Po jej zakończeniu większość oddziałów była odbudowywana niemal od podstaw, a 4 BSPad została zupełnie rozwiązana. W maju 1945 r. dywizja wzięła udział w operacji „Doomsday” – rozbrajania wojsk niemieckich okupujących Norwegię. Następnie powróciła do Wielkiej Brytanii, gdzie 26 sierpnia 1946 r. została rozwiązana<sup>46</sup>.

**6 DPD** powstała 3 maja 1943 r. na wzór 1 DPD i przy wykorzystaniu jej doświadczeń. Składała się z 3 BSPad (8, 9 oraz 1 kanadyjski bspad), 5 BSPad (7, 12, 13 bspad) oraz 6 BPD (1 Batalion Devonshire, 2 Batalion Oxfordshire and Buckinghamshire Infantry, 1 Royal Ulster Rifles), 22 samodzielnej kompanii spadochronowej, 53 powietrznodesantowego pułku artylerii lekkiej, 6 powietrznodesantowego pancernego pułku rozpoznawczego (używał lekkich czołgów M22 Locust I Tetrarch Mk VII, które były przewożone szybowcami Hamilcar), 3 kompanii saperów, dywizyjnych oddziałów wsparcia i służb. Dywizja, dowodzona przez gen. Erica Bolsa, odegrała niezwykle ważną rolę w czasie inwazji w Normandii, zabezpieczając zachodnie skrzydło przyczółków brytyjskich. W następnych tygodniach wzięła udział w pościgu za Niemcami, a jesienią została wycofana do Wielkiej Brytanii w celu uzupełnienia strat i przygotowania się do kolejnej operacji. W grudniu 1944 r. została jednak na krótko użyta w walce z niemieckim przeciwnatarciem w Ardenach. W marcu podczas operacji „Varsity” brała udział w forsowaniu Renu, a następnie w walkach w Niemczech. We wrześniu 1945 r. została skierowana do Palestyny, gdzie do czasu rozwiązania, 1 kwietnia 1948 r., pełniła funkcje stabilizacyjne<sup>47</sup>.

**Inne jednostki.** Warto także przypomnieć mniejsze i mniej znane jednostki, które wchodziły w skład 1 AAPD. Wśród nich jest kanadyjski 1 batalion spadochronowy, który był częścią brytyjskiej 3 BSPad. Idea utworzenia kanadyjskiej jednostki powietrznodesantowej podobnie jak w Wielkiej Brytanii zrodziła się pod wrażeniem sukcesów niemieckich. Jej propagatorem był płk Eadson Burns, który jako oficer kanadyjskiego dowództwa ekspedycyjnego w Europie poznał w 1940 r. zarówno skuteczność Fallschirmjägrów, ale i doświadczył hysterii, jaką ich spektakularne akcje wywoływały wśród obrońców Wysp Brytyjskich. Propozycja sformowania oddziałów spadochroniarzy, złożona przez płk. Burnsa po raz pierwszy w lipcu 1940 r., najpierw została odrzucona, później zaś, mimo akceptacji, długo pozostała niezrealizowana.

<sup>46</sup> Na temat historii i rozwoju brytyjskich wojsk powietrznodesantowych w II wojnie światowej zob.: J. Greencacre, *op. cit.*; T. Otway, *op. cit.*; W. Buckingham, *op. cit.*

<sup>47</sup> D. Wilson, *With 6<sup>th</sup> Airborne Division in Palestine 1945–1948*, Barnsley 2008.



Zdecydowane działania podjęto dopiero latem 1942 r., aby formowanie wojsk powietrznodesantowych w Anglii i Stanach Zjednoczonych nabrało rozmachu.

Kanadyjski Gabinet Wojenny 1 lipca 1942 r. wyraził zgodę na rozpoczęcie formowania 1 Kanadyjskiego Batalionu Spadochronowego, którego dowódcą mianowano najpierw mjr. H. D. Proctora, a po jego śmierci w trakcie szkolenia we wrześniu 1942 r., ppłk. George'a Bradbrooke'a. Spośród przebywających w Wielkiej Brytanii żołnierzy kanadyjskich wybrano 85 kandydatów na skoczków i skierowano ich na kurs spadochronowy w Ringway. Jednocześnie podobne szkolenie odbyło 27 Kanadyjczyków w Fort Benning w Stanach Zjednoczonych. Doświadczenia obu sojuszników wykorzystano przy tworzeniu własnego ośrodka treningowego (S-14 Canadian Parachute Training School, rozwinięta w 1943 w A-35 Canadian Parachute Training Centre) w Camp Shilo w prowincji Manitoba. Chociaż Kanadyjczycy wyraźnie preferowali amerykański, bezpieczniejszy model szkolenia, wplatali wń również elementy brytyjskie. Podobne eksperymenty prowadzili z uzbrojeniem i wyposażeniem. Ostatecznie jednak, w związku z tym, że batalion miał walczyć pod dowództwem brytyjskim, otrzymał on wyposażenie Czerwonych Diabłów<sup>48</sup>.

Władze kanadyjskie 7 kwietnia 1943 r. zaaprobały włączenie batalionu w skład nowo sformowanej brytyjskiej 6 DPD, a 28 lipca licząca 548 żołnierzy jednostka przybyła do Europy, gdzie stała się częścią 3 BSpad. Niewielka grupa kanadyjskich oficerów łącznikowych znalazła się też w dowództwie dywizji<sup>49</sup>. W składzie 6 DPD brał udział w operacji „Tonga” w Normandii, w walkach w Ardenach, a także w operacji „Varsity” w marcu 1945 r.<sup>50</sup> Był pierwszą kanadyjską jednostką skierowaną (31 maja 1945 r.) z Europy do ojczystego kraju, gdzie 30 września został rozwiązany<sup>51</sup>.

Latem 1942 r. utworzono także 2 Kanadyjski Batalion Spadochronowy, nie był on jednak jednostką powietrznodesantową, a sformowany został z myślą o prowadzeniu działań nieregularnych w trudnym terenie i klimacie (zamierzano użyć go w Norwegii). Jednostka 25 maja 1943 r. została przemianowana na 1 Kanadyjski Batalion Służb Specjalnych, a wszystkich żołnierzy, którzy odbyli już stosowne szkolenie przeniesiono do batalionu spadochronowego<sup>52</sup>.

**Polska 1 Samodzielna Brygada Spadochronowa** była największą spośród nieangielskich jednostek wchodzących w skład brytyjskiego korpusu. Powstała ona 23 września 1941 r. początkowo jako 1 Brygada Spadochronowa<sup>53</sup> przez przekształcenie 4 Brygady Kadrowej Strzelców (powstała 27 lipca 1940 r. jako Kadra Kanadyjskiej Brygady Strzelców<sup>54</sup>, a 15 sierpnia 1940 r. zmieniła nazwę na 4 BKS<sup>55</sup>).

<sup>48</sup> B. Horn, M. Wyczynski, *Tip of the spear. An intimate account of 1 Canadian Parachute Battalion 1942–1945. A pictorial history*, Toronto 2002, s. 15–17.

<sup>49</sup> C. Stacey, *Official History of the Canadian Army in the Second World War*, t. 1, *Six years of war. The Army in Canada Britain and the Pacific*, Ottawa 1957, s. 104.

<sup>50</sup> *Ibidem*, t. 3, *The Victory Campaign. The operations in north-west Europe 1944–1945*, Ottawa 1960, s. 116–117, 441, 537; W. Douglas, B. Greenhouse, *Out of the shadows. Canada in the Second World War*, Toronto 1995, s. 230–231.

<sup>51</sup> B. Horn, M. Wyczynski, *op. cit.*, s. 23–24.

<sup>52</sup> C. Stacey, *op. cit.*, t. 1, s. 105–106.

<sup>53</sup> Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie (dalej – IPiMGS), sygn. R. 575, Rozkaz specjalny nr 7 dowódcy 1 Brygady Spadochronowej z 23 X 1941 r.

<sup>54</sup> *Ibidem*, Rozkaz organizacyjny dowódcy Kanadyjskiej Brygady Strzelców L.dz. 16/40. tjn. z 27 VII 1940 r.

<sup>55</sup> *Ibidem*, sygn. A.V.20/1a, Rozkaz dowódcy Obozów i Oddziałów WP w Szkocji L.dz. 3060/I.tjn. 40 z 23 VIII 1940 r.

Głównym celem, który przyświecał twórcom jednostki i motywował żołnierzy w niej służących była pomoc dla planowanego powstania powszechnego w Polsce. To właśnie spadochroniarze, poza wsparciem lotniczym i zrzutami zaopatrzenia, stanowili ważny element planu wyzwolenia kraju własnymi siłami, jeszcze przed spodziewanym wejściem na jego terytorium Armii Czerwonej<sup>56</sup>. Nową, tymczasową organizację brygady wprowadzono 9 listopada 1941 r.<sup>57</sup>, ze względu jednak na brak żołnierzy znaczna część pododdziałów przez dłuższy czas pozostała skądrowana lub istniała tylko w postaci zawiązków. Intensywna rozbudowa jednostki nastąpiła wraz z napływem uzupełnień, głównie z Armii Polskiej na Wschodzie. W 1942 r. rozpoczęto rozbudowę pododdziałów wsparcia i służb, co pociągnęło za sobą zmianę nazwy jednostki na 1 Samodzielną Brygadę Spadochronową 20 października 1942 r.<sup>58</sup>.

Od chwili formalnego utworzenia w 1941 r. brygada pozostawała, z uwagi na swe „krajowe” przeznaczenie, w wyłącznej dyspozycji polskiego naczelnego wodza. Próby zmiany tego statusu, kilkakrotnie podejmowane przez Brytyjczyków w 1943 r., w marcu 1944 r. nabrały charakteru żądania. Po kilkumiesięcznych negocjacjach<sup>59</sup>, pod groźbą wstrzymania dostaw sprzętu i zahamowania szkolenia spadochronowego i szybowcowego, strona polska uległa. W efekcie 6 czerwca 1944 r. jednostka została bezwarunkowo oddana do dyspozycji naczelnego dowódcy Alianckich Sił Ekspedycyjnych<sup>60</sup>.

Po okresie intensywnego szkolenia, połączonego z wymianą całego dotychczasowego wyposażenia, brygada została 5 sierpnia 1944 r. postawiona w stan gotowości. Pięć dni później podporządkowano ją dowódcy brytyjskiej 1 DPD, a 16 sierpnia wraz z tą dywizją włączono w skład 1 AAPD<sup>61</sup>. W okresie, w którym 1 SBS podlegała 1 AAPD jej skład organizacyjny tworzyły następujące elementy: kwatera główna oraz podległe jej służby, trzy bataliony spadochronowe (trzy kompanie strzeleckie i kompania dowodzenia), dywizjon artylerii lekkiej (dwie baterie po 4 dział 75 mm), dywizjon artylerii przeciwpancernej (trzy baterie po 5 dział 6-funtowych), kompania saperów, kompania łączności, kompania sanitarna i kompania zaopatrywania. Według etatu z 3 lutego 1943 r., brygada (bez ośrodka zapasowego) miała liczyć 271 oficerów

<sup>56</sup> Szerzej na temat tworzenia 1 SBS zob. W. Markert, *Na drodze do Arnhem. Historia 4. Brygady Kadrowej Strzelców*, Pruszków 2000. O genezie jednostki zob. P. Bystrzycki, *Geneza spadochroniarstwa w Polskich Siłach Zbrojnych na Zachodzie w latach 1939–1942*, „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1991, nr 3–4, s. 63–89.

<sup>57</sup> IPIMGS, sygn. A.V.20/30, Rozkaz dowódcy 1 Brygady Spadochronowej l.dz. 2595/tjn.41 z 9 XI 1941 r.

<sup>58</sup> Szerzej na temat struktury i organizacji brygady zob.: P. Witkowski, *op. cit.*; Z. Wawer, *Polscy spadochroniarze w Wielkiej Brytanii. 1. Samodzielną Brygadą Spadochronową 1940–1945*, „Zeszyt Naukowy Muzeum Wojska” 1988, s. 56–90.

<sup>59</sup> Szerzej o negocjacjach w sprawie przekazania 1 SBS pod dowództwo zob.: I. Wojewódzki, *Naczelny wódz Kazimierz Sosnkowski wobec problemu użycia 1. Samodzielnej Brygady Spadochronowej*, w: *Polacy – Niemcy – Pogranicze: studia historyczne: księga poświęcona Profesorowi Joachimowi Benyskiewiczowi w siedemdziesiątą rocznicę urodzin oraz pięćdziesięciolecie pracy*, Zielona Góra 2006, s. 341–362; *Problem użycia 1 Samodzielnej Brygady Spadochronowej dla wsparcia Powstania Warszawskiego*, w: *Powstanie Warszawskie i słowackie powstanie narodowe – cienie alianckiej pomocy*, Rzeszów 2006, s. 143–162.

<sup>60</sup> TNA, sygn. CAB 122/703, Memorandum szefa Sztabu Imperialnego z 19 VI 1944 r.

<sup>61</sup> *Ibidem*, sygn. WO 219/552, Pismo Naczelnego Dowództwa Alianckich Sił Ekspedycyjnych do wyższych dowódców w Europie z 16 VIII 1944 r.

oraz 2595 podoficerów i szeregowych, faktycznie jednak w chwili wejścia do akcji wciąż brakowało 20% stanu osobowego (17 oficerów oraz 547 podoficerów i szeregowych).

We wrześniu 1944 r. polska brygada wzięła udział w operacji „Market-Garden”, w której poniosła dotkliwe, sięgające 23% straty<sup>62</sup>. Została wycofana z frontu i 10 października przewieziona do Anglii, gdzie przez pół roku odzyskiwała siły. 9 grudnia 1944 r. ze stanowiska dowódcy został usunięty jej twórca, gen. bryg. Stanisław Sosabowski. Po nim brygadą krótko dowodził (uległ wypadkowi) ppłk Stanisław Jachnik, a jego następcą został płk dypl. Antoni Szczerbo-Rawicz. Od 8 maja 1945 r. brygada, podporządkowana 1 Polskiej Dywizji Pancerniej, stanowiła część brytyjskich sił okupacyjnych w Niemczech (I Korpus). Wiosną 1947 r. 1 SBS została przewieziona do Wielkiej Brytanii i tam zdemobilizowana. Formalne rozwiązanie brygady nastąpiło 30 czerwca 1947 r.

### Special Air Service

Ważnym, choć często pomijanym przez historyków komponentem 1 Alianckiej Armii Powietrznodesantowej była Brygada SAS (Special Air Service – Powietrzna Służba Specjalna). Jej geneza sięga lata 1941 r., kiedy to po ewakuacji oddziałów brytyjskich z Krety oficer 8 Commando, kpt. David Sterling, otrzymał polecenie sformowania jednostki powietrznodesantowej przeznaczonej do akcji dywersyjnych przeciwko siłom „Osi” w Afryce. 28 sierpnia 1941 r. sformowano Oddział „L” SAS, który przeprowadził liczne śmiałe akcje na zapleczu przeciwnika. Mimo iż jednostka była przeszkolona spadochronowo, większość prowadzonych przez nią operacji miała charakter lądowy. Żołnierze SAS, współdziałając z Pustynnymi Grupami Dalekiego Zasięgu (Long Range Desert Groups), przedostawali się przez pustynię na tyły wroga, używając specjalnie przystosowanych samochodów<sup>63</sup>. Sukcesy odniesione w czasie tych rajdów doprowadziły do rozbudowy jednostki i przekształcenia jej 28 września 1942 r. w 1 SAS Regiment – w sile mniej więcej batalionu<sup>64</sup>. Czasowo do regimentu włączono także szwadron grecki (tzw. Świętą Kompanię) i francuski, a także Wodne Służby Specjalne (Special Boat Service – 1 SBS). W 1943 r. regiment został podzielony na dwa elementy: specjalny szwadron rajdowy (Special Raiding Squadron) – do działań na lądzie, i wodny szwadron specjalny (Special Boat Squadron) – do ataków z morza. Sformowano także 2 SAS Regiment. Po zakończeniu walk w Afryce oddziały SAS zostały użyte do inwazji na Sycylię i Włochy, brały też udział w wielu mniejszych akcjach, m.in. na Morzu Egejskim. W związku z przygotowaniem do lądowania w Europie z formacji wydzielono sekcję wodną, a trzon SAS przewieziono do Wielkiej Brytanii, gdzie został podporządkowany Korpusowi Powietrznemu i przekształcony w brygadę<sup>65</sup>.

<sup>62</sup> W meldunku do Prezydenta RP z 16 X 1944 r. (L.dz. 1730/Tjn. org. 44) dowódca 1 SBS zapisał, iż spośród 1679 uczestników desantu po bitwie (odliczając zabitych, rannych i zaginionych) do walki było zdolnych 1283. Straty wyniosły: 97 poległych, 219 rannych i 102 zaginionych i wziętych do niewoli, co stanowiło 23% całości sił brygady. Zob. IPMGS, sygn. A.V.20/31/56.

<sup>63</sup> H. W. Wynter, *The history of Commandos and Special Service Troops in the Middle East and North Africa (January 1941 to April 1943)*, w: *Special forces in the Desert War 1940–1943*, Kew 2008, s. 302–304.

<sup>64</sup> W. Seymour, *British special forces. The story of Britain's undercover soldiers*, Barnsley 2006, s. 192–194.

<sup>65</sup> *Ibidem*, s. 249–252.

Jednostka nie tylko została gruntownie zreorganizowana, ale także znacznie wzmocniona. Składała się z pięciu oddziałów (oznaczanych jako 1 SAS, 2 SAS itd.): dwóch brytyjskich, dwóch francuskich i jednego belgijskiego. Przerzedzone szeregi 1 i 2 SAS zostały zasilone ochotnikami, wśród których było wielu członków Brytyjskiej Organizacji Ruchu Oporu<sup>66</sup>. Pod względem uzbrojenia, umundurowania i wyposażenia żołnierze SAS upodobnili się wówczas do brytyjskich „zwykłych” spadochroniarzy<sup>67</sup>. Utworzenie nieangielskich (dwóch francuskich i jednego belgijskiego) oddziałów SAS było przede wszystkim związane z przewidywanym ich użyciem w akcjach we Francji i Belgii.

### Komponent francuski

Tworząc swoje oddziały SAS, Francuzi wykorzystali własne bogate doświadczenia sięgające okresu międzywojennego. Już 12 września 1935 r. pod wrażeniem sowieckich osiągnięć utworzyli w Avignon-Pujaut Centrum Szkolenia Instruktorów Spadochronowych Sił Powietrznych, dzięki czemu szkolenie wyszło poza ramy epizodycznych eksperymentów. Prawdziwy przełom nastąpił jednak rok później, gdy minister lotnictwa, Pierre Cot, nakazał sformowanie dwóch kompanii piechoty powietrznej o profilu spadochronowym, a z czasem kolejnych trzech z myślą, by w każdym okręgu lotniczym powstała podobna jednostka. Ostatecznie jednak utworzono jedynie 601 Grupę Piechoty Powietrznej (GIA – Groupe l’Infanterie de l’Air) w Reims i 602 w Algierze. Mimo zachęcających wyników uzyskiwanych na ćwiczeniach, oddziały powietrznodesantowe nie były rozbudowywane ani też nie wzięły udziału w wojnie. Zostały rozwiązane przez rząd Vichy<sup>68</sup>.

Spśród wyszkolonych przed wojną spadochroniarzy, którzy znaleźli się w szeregach Wolnych Francuzów, kpt. Georges Bergé sformował 1 kompanię piechoty powietrznej (1<sup>ère</sup> Compagnie d’Infanterie de l’Air) przemianowaną później na 1 kompanię strzelców spadochronowych (1<sup>ère</sup> Compagnie de Chasseurs Parachutistes). Jako szwadron SAS wzięła ona udział w 1942 r. w licznych akcjach w Libii i na Morzu Śródziemnym. Zajęcie w 1943 r. przez aliantów Tunezji, Maroka i Algierii – terytoriów kontrolowanych wcześniej przez rząd Vichy, oraz podporządkowanie się większości stacjonujących tam oddziałów Komitetowi Wolnej Francji, powstała możliwość rozbudowy francuskich oddziałów powietrznodesantowych<sup>69</sup>. Dzięki pomocy amerykańskiej 82 DPD do maja 1943 r. w Maroku udało się ukończyć formowanie 2-batalionowego 1 pułku strzelców spadochronowych (1<sup>ère</sup> Regiment de Chasseurs Parachutistes), który wraz z batalionem spadochronowym De Choc i jednostkami komandosów (Group Commandos d’Afrique i Group Commandos d’France) stanowił wsparcie i rezerwę francuskiej 1 Armii<sup>70</sup>. Pułk wzięł udział

<sup>66</sup> British Resistance Organisation, nazywana też Jednostkami Pomocniczymi, była formacją ochotniczą, powstała w 1940 r. w związku z zagrożeniem Albionu niemiecką inwazją. Tworzące ją niewielkie grupy agentów miały prowadzić akcje dywersyjne i sabotażowe na terenach Wielkiej Brytanii, które zająłby nieprzyjaciel. Członkowie byli szkoleni przez najlepszych instruktorów ściąganych z całego imperium, toteż wielu z nich służyło później w brytyjskich oddziałach specjalnych lub Kierownictwie Operacji Specjalnych (Special Operations Executive – SOE).

<sup>67</sup> R. Ford, *Fire from the forest. The SAS Brigade in France, 1944*, Londyn 2004, s. 11–13.

<sup>68</sup> R. Kempa, *op. cit.*, s. 171–180.

<sup>69</sup> *Histoire des parachutistes français*, red. P. Gaujac, t. 1, *De la Seconde Guerre mondiale à la guerre d’Indochine*, b.m.w. 1975, s. 21–26.

<sup>70</sup> L. de Tassigny, *The history of the French First Army*, Londyn 1952, s. 56.

w wyzwaniu południowej Francji, a pod koniec wojny krótko (do 28 maja) był podporządkowany 1 AAPD<sup>71</sup>. Jednocześnie w Anglii utworzono 3 i 4 batalion piechoty powietrznej, które 1 kwietnia 1944 r. zostały przemianowane na 2 i 3 pułk strzelców spadochronowych, włączone do brygady SAS (odpowiednio jako 3 i 4 oddział), a następnie połączone w półbrygadę dowodzoną przez ppłk. Norberta Duranda<sup>72</sup>. 15 sierpnia 1945 r., po zakończeniu działań bojowych, francuskie oddziały SAS zostały włączone w skład armii francuskiej.

**Belgijski oddział SAS** powstał przez rozbudowę belgijskiej 1 Samodzielnej Kompanii Spadochronowej, sformowanej 8 maja 1942 r. w Wielkiej Brytanii z ochotników, którzy przedostali się do Anglii z okupowanego kraju bądź też z belgijskich kolonii. W styczniu 1944 r. rozwinięta liczebnie i dobrze wyszkolona kompania została włączona do brygady SAS. Belgowie, dowodzeni przez kpt. Edouarda Blondeela, oprócz udziału w akcjach na terenie własnego kraju byli angażowani przez Brytyjczyków do roli tłumaczy i łącznościowców, szczególnie podczas operacji prowadzonych we Francji (znali język francuski). 4 lutego 1945 r. 5 SAS został zreorganizowany i przemianowany na belgijski 1 pułk SAS. Pod koniec wojny jako część kanadyjskiego II Korpusu walczył w północnych Niemczech. Do ojczyzny powrócił 4 lipca 1945 r. Wkrótce potem, 21 września, jako 1 pułk spadochroniarzy został wcielony do odtwarzanej armii belgijskiej<sup>73</sup>.

Brygada SAS nigdy nie została użyta w całości w jednej operacji, lecz od chwili lądowania w Normandii tworzące ją oddziały były nieustannie angażowane w działania bojowe. Udział żołnierzy w operacjach miał charakter rotacyjny: kiedy część grup wykonywała zadania, inne po wycofaniu z akcji wypoczywały i przygotowywały się do kolejnych. Żołnierze SAS rzadko działali w grupach większych niż szwadron (ok. 50–60 ludzi), a często były to kilku- lub kilkunast osobowe patrole. W początkowej fazie działań w północno-zachodniej Europie były one przerzucane wraz ze sprzętem i pojazdami drogą powietrzną. W tym celu opracowano specjalną technikę zrzucania na spadochronach samochodów typu „Willis”, powszechnie zwanych jeepami. Później oddziały straciły swój charakter powietrznodesantowy i powróciły do taktyki rajdów za linie wroga pod osłoną nocy. Wciąż jednak formalnie były to jednostki aeromobilne i pozostawały częścią 1 AAPD.

Choć część operacji, jak np. „Bulbasket”<sup>74</sup>, zakończyła się kompletnym fiaskiem, działania Brygady SAS okazały się niezwykle skuteczne. W wyniku operacji przez nią prowadzonych na terenie Francji, Belgii, Holandii i Niemiec wyeliminowano z walki 12 517 żołnierzy nieprzyjaciela (7733 zabitych lub rannych oraz 4784 wziętych do niewoli). Ponadto SAS zniszczył ponad 700 pojazdów oraz pewną liczbę pociągów i lokomotyw<sup>75</sup>. Przede wszystkim jednak dostarczał bezcennych informacji, dezorganizował tyły przeciwnika, wspierał ruch oporu oraz

<sup>71</sup> TNA, sygn. WO 219/2696, Pismo SHEAF do 1 AAPD z 28 V 1945 r.

<sup>72</sup> M. Vingeras, *Rearming The French*, Waszyngton 1989, s. 304, 374.

<sup>73</sup> R. Ford, *op. cit.*, s. 14–15; [www.lpara.be](http://www.lpara.be)

<sup>74</sup> Operacja „Bulbasket” została przeprowadzona przez szwadron B 1 SAS, zrzucony 7 i 11 VI 1944 r. w rejonie Châteauroux. W wyniku ataku na obóz i obławy przeprowadzonej przez batalion 17 DPanc SS 34 żołnierzy dostało się do niewoli i zostało zamordowanych. Tylko niedobitki kontynuowały misję aż do 24 lipca. Zob. P. McCue, *SAS operation Bulbasket. Behind the Lines in Occupied France, 1944*, Barnsley 2009.

<sup>75</sup> W. Seymour, *op. cit.*, s. 267.

angażował znaczne siły niemieckie. 12 maja 1945 r. 1 i 2 SAS zostały skierowane do Norwegii, gdzie odegrały znaczną rolę w rozbrajaniu Niemców. Mimo pozytywnych doświadczeń, Brytyjczycy, w przeciwieństwie do Francuzów i Belgów, rozwiązyali własne oddziały SAS; formalnie dowództwo brygady zostało rozwiązane 8 października 1945 r.<sup>76</sup>

W składzie armii znalazła się także, choć tylko czasowo (od 16 sierpnia do 9 października), **szkocka 52 Dywizja Piechoty „Lawland”**. Została ona utworzona w 1908 r. w ramach sił terytorialnych i, jako zwykła jednostka piechoty, brała udział w I wojnie światowej, a także w walkach we Francji w 1940 r. Później została wyszkolona i wyposażona jako jednostka góraska, w związku z czym dysponowała uzbrojeniem lżejszym niż uzbrojenie typowych dywizji piechoty. Dawała to możliwość przewiezienia jej, wraz z większością ciężkiego sprzętu, samolotami i szybowcami. W 1944 r. prowadzono w niej szkolenie w tym kierunku, dzięki czemu zaczęto ją określać jako aeromobilną (*aeroportable*), choć nie była jednostką desantową. Ostatecznie, jesienią 1944 r., dywizja została podporządkowana kanadyjskiej 1 Armii, w której składzie wzięła udział w wyzwolaniu północno-zachodniej Europy. Po wojnie, w 1948 r., połączono ją z inną szkocką dywizją – 51 DP, a następnie przeszła dalsze reorganizacje: w 1967 r. przekształcono ją w 52 BP, a w 2006 r. – w 52 pułk<sup>77</sup>.

Na potrzeby wielkich operacji powietrznodesantowych w lipcu 1944 r. Brytyjczycy utworzyli w I KPD **Wysuniętą Powietrznodesantową Grupę Zaopatrzenia Lotnisk** (Airborne Forward Delivery Airfield Group). Grupa miała organizować i ochraniać dostawy zaopatrzenia przewożone na lotniska zdobyte przez oddziały desantowe. We współpracy z amerykańskim **878 batalionem saperów** (jego ciężki sprzęt był przewożony szybowcami lub samolotami), miała zbudować od podstaw lotnisko polowe<sup>78</sup>. Obie te jednostki mogły odegrać ważną rolę w dobrze zaplanowanej operacji powietrznodesantowej.

Logistycznie i technicznie wsparcie sił 1 AAPD było też udziałem innych, niewielkich jednostek specjalnych, podlegających alianckim agencjom wywiadowczym i brytyjskiemu Kierownictwu Operacji Specjalnych (Special Operations Executive – SOE). Wśród nich były zespoły „Jedburghs”<sup>79</sup> i Specjalnych Alianckich Powietrznodesantowych Oddziałów Rozpoznawczych (Special Allied Airborne Reconnaissance Force – SAARF<sup>80</sup>).

Jednym z głównych argumentów przemawiających za utworzeniem 1 AAPD było włączenie w jej skład jednostek lotnictwa transportowego, które wcześniej w krajach obu aliantów było podporządkowane siłom powietrznym.

**Amerykańskie IX Dowództwo Transportu Lotniczego** (IX Troop Carrier Command) powstało 11 października 1943 r. przez połączenie niezależnie działających wcześniej trzech skrzydeł lotnictwa transportowego:

<sup>76</sup> SAS został odtworzony w 1950 r. w związku z zaangażowaniem się Wielkiej Brytanii w wojnę koreańską.

<sup>77</sup> G. Forty, *Companion to the British Army 1939–1945*, Stroud 2009, s. 334.

<sup>78</sup> T. Otway, *op. cit.*, s. 208–209.

<sup>79</sup> Wspólna operacja brytyjskiego SOE i amerykańskiego Biura Służb Strategicznych (Office of Strategic Services – OSS), podczas której trzyosobowe zespoły agentów prowadziły działania dywersyjno-sabotażowe i wywiadowcze na terenie Francji, Belgii i Holandii. Zob. W. Irwin, *The Jedburghs. The secret history of the Allied Special Forces, France 1944*, Nowy Jork 2005.

<sup>80</sup> Więcej na ten temat zob. *Zapomniani polscy spadochroniarze. Operacje „Dunstable” i „Eagle” w Niemczech*, oprac. W. Grabowski, Londyn 2011.

- 50 (439, 440, 441 i 442 Grupa Lotnictwa Transportowego);
- 52 (61, 313, 314, 315 i 316 Grupa Lotnictwa Transportowego);
- 53 (434, 435, 436, 437 i 438 Grupa Lotnictwa Transportowego).

Dowództwu podlegało zatem 14 grup, a każda z nich składała się z 4 eskadr. Ponadto w jego skład wchodziła IX Grupa Naprowadzania (IX Troop Carrier Pathfinder Group). Łącznie Amerykanie dysponowali ponad 1300 samolotami oraz niemal 2100 szybowcami<sup>81</sup>. Dowództwo na czele z gen. dyw. Paulem Williamsem odegrało podstawową rolę w powietrznodesantowej części operacji „Neptune” oraz w obu operacjach zrealizowanych przez 1 AAPD. Poza głównym zadaniem, polegającym na zapewnieniu transportu jednostkom powietrznodesantowym, alianci skwapliwie wykorzystywali podległe mu siły do zaopatrywania (z baz na Wyspach Brytyjskich) jednostek frontowych, zwłaszcza jesienią 1944 r.<sup>82</sup>. Po zakończeniu wojny IX Dowództwo Transportu Lotniczego powróciło do Ameryki, gdzie zostało zdemobilizowane; formalne jego rozformowanie nastąpiło 8 października 1948 r. W ciągu kilku lat po wojnie rozwiązano także większość podlegających mu jednostek.

**Brytyjskie siły lotnicze** wchodzące w skład 1 AAPD liczyły łącznie ok. 400 samolotów i 875 szybowców, były więc prawie trzykrotnie mniejsze od amerykańskich. Składały się na nie dwie grupy RAF: 38 (190, 620, 296, 297, 298, 644, 196, 295, 299 i 570 eskadra) i 46 (48, 233, 271, 437, 512, 575 eskadra)<sup>83</sup>.

Pierwsza z nich, w sierpniu 1944 r., dowodzona przez gen. bryg. (Air Vice-Marshal) Lesleya Holinghursta, powstała 15 stycznia 1942 r. z myślą o zapewnieniu transportu wojskom aeromobilnym zarówno podczas szkolenia, jak i w akcjach bojowych. Jej oddziały do końca wojny brały udział w niemal wszystkich operacjach powietrznodesantowych w Europie. Samoloty (przystosowane do transportu ludzi i ładunków bombowce typu „Sterling”, „Albemarle” i „Halifax”) przewoziły nie tylko regularne oddziały, ale też zrzucały agentów SOE i zaopatrzenie dla ruchu oporu w zachodniej Europie. Po wojnie większość tworzących grupę eskadr została przerzucona na Daleki Wschód lub została rozwiązana. Dowództwo grupy zostało rozformowane 1 lutego 1951 r.

Powstała 17 stycznia 1944 r. 46 Grupa (w sierpniu 1944 r. dowodził nią Air Commodore<sup>84</sup> L. Darvall) została wyposażona w amerykańskie samoloty Douglas C-47A „Skytrain”. Brała udział w operacjach powietrznodesantowych aliantów. Po zakończeniu wojny została rozwiązana.

W skład formacji tworzących 1 AAPD wchodził także brytyjski pułk pilotów szybowcowych, rzadko umieszczany na schematach przedstawiających strukturę armii<sup>85</sup>. Wynikło to prawdopodobnie z tego, iż w zasadzie nie uczestniczył on w akcjach bojowych jako jednolita jednostka, a wchodzące w jego skład pododdziały były przydzielane bezpośrednio do jednostek lotniczych. Jesienią 1944 r.

<sup>81</sup> K. Magry, *op. cit.*, s. 45.

<sup>82</sup> D. D. Eisenhower, *Krucjata w Europie*, Warszawa 1959, s. 409–411.

<sup>83</sup> K. Magry, *op. cit.*, s. 48.

<sup>84</sup> Stopień w brytyjskim lotnictwie nie mający polskiego odpowiednika (między pułkownikiem a generałem brygady).

<sup>85</sup> W raporcie omawiającym wkład 38 i 46 Grupy RAF w operację „Market” w strukturze brytyjskiego I KPD widnieją „2 Flighty”, czyli klucze, choć prawie na pewno chodziło o Wingi – skrzydła. Zob. TNA, sygn. WO 205/870.

1 Skrzydło (eskadry A, B, C, D) oraz eskadra G z 2 Skrzydła była przydzielona do 38 Grupy RAF, a reszta 2 Skrzydła – do 46 Grupy RAF.

\* \* \*

Twórcy koncepcji i organizatorzy 1 AAPD skupili pod jednym dowództwem duże siły aeromobilne oraz jednostki transportu lotniczego służące do ich przewożenia na miejsce operacji. Było to rozwiązanie analogiczne do tego, które armia niemiecka wypracowała już na początku wojny, formując 1 stycznia 1941 r. XI Korpus Lotniczy (Fliegerkorps), w którego skład weszły jednostki spadochronowe: 7 Dywizja Lotnicza (7 Fliegerdivision) i 1 Szturmowy Pułk Powietrznodesantowy (1 Luftlande-Sturm-Regiment), aeromobilne: 22 Dywizja Powietrznodesantowa (Luftlandedivision) oraz dywizjony lotnictwa transportowego (Kampfgeschwader zur besonderen Verwendung)<sup>86</sup>. Zachodni alianci niemiecką ideę zrealizowali jednak na znacznie większą skalę i jako jedyni w czasie II wojny światowej stworzyli armię powietrznodesantową<sup>87</sup>. Rozwiązanie to wydawało się słuszne tak z teoretycznego, jak i praktycznego punktu widzenia<sup>88</sup>. Było zresztą chwalone przez dowódców – praktyków pola walki. Jeden z nich, gen. James Gavin, mający opinię jednego z najlepszych amerykańskich dowódców wojsk spadochronowych, wyrażał się o nim wręcz entuzjastycznie: *Bombowce wszystkich klas, myśliwce, samoloty obserwacyjne, transportowe, jak również dywizje powietrznodesantowe zostały podporządkowane bezpośrednio dowódcy 1 Alianckiej Armii Powietrznodesantowej. Był to ogromny krok naprzód. Od tej pory wyniki (prac – W.M.) nie były już zależne od różnych i często wzajemnie się nierozumiejących struktur. Pod jednym dowództwem wszystkie oddziały i służby miały udział we wspólnym wysiłku. Łatwość, z jaką działały, oraz dokładność i skuteczność, z jaką wykonywały zadania operacyjne, są najlepszym dowodem na trafność idei: jedno dowództwo, jedna armia. Koncepcja była słuszna*<sup>89</sup>.

W rzeczywistości istnienie i funkcjonowanie tak ogromnej struktury okazało się mało praktyczne. Chociaż w operacjach brała udział zaledwie część sił, a wojskami desantowymi dowodziły dowództwa korpuśne (I KPD podczas operacji „Market” i XVIII KPD podczas operacji „Varisity”), to nie odegrały one poważniejszej roli. Co więcej, ich obecność utrudniała działalność dowództw dywizji, krępowała swobodę decyzji ich dowódców i komplikowała system łączności<sup>90</sup>. Wobec niedoboru samolotów i szybowców wykorzystywanie ich do ustanowienia zbędnego ogniwa dowodzenia było działaniem nieracjonalnym.

<sup>86</sup> Szerzej na temat organizacji niemieckich wojsk powietrznodesantowych zob.: T. Nowakowski, M. Skotnicki, J. Zbiegniewski, *Niemieckie wojska spadochronowe 1936–1945*, Warszawa 1999, J. Lucas, *Pikujące orły. Niemieckie wojska powietrznodesantowe w II wojnie światowej*, Warszawa 2002, Ch. Alisby, *Spadochroniarze Hitlera. Niemieccy spadochroniarze w akcji 1939–1945*, Ożarów Mazowiecki 2008.

<sup>87</sup> Niemiecka 1 Armia Spadochronowa, sformowana w 1944 r., chociaż tworzona na bazie oddziałów powietrznodesantowych, miała charakter wojsk lądowych, ze względu na niemal zupełny brak samolotów i szybowców oraz to, iż jednostki spadochronowe miały wówczas charakter elitarniej piechoty, a znaczna część żołnierzy nie przeszła odpowiedniego przeszkolenia.

<sup>88</sup> Ferdinand Miksche (*Paratroops. The history organization and tactical use of airborne formations*, Londyn 1943, s. 83) zalecał przydzielenie lotnictwa do każdej dywizji powietrznodesantowej.

<sup>89</sup> J. Gavin, *Airborne warfare*, Waszyngton 1947, s. 121.

<sup>90</sup> R. H. S. Nadler, *The Royal Corps of Signals. A history of its antecedents and development (circa 1800–1955)*, Londyn 1958, s. 433–434.



Główną słabością tej koncepcji był jednak brak jasności co do sposobu użycia stworzonej struktury armijnej. Sztabowcy, szukając usilnie możliwości zaangażowania spadochroniarzy na froncie, tworzyli plany bądź zupełnie nierealistyczne (np. inwazja na Berlin), bądź całkowicie zbędne. Wspomina o tym gen. Omar Bradley, dowódca amerykańskiej 12 Grupy Armii: *Przewidując natarcie na Zagłębie Ruhry, sztab Breretona znów zwrócił się do mnie z prośbą o poparcie ich planu zrzućenia desantu powietrznego na Kassel w pobliżu Paderbornu, gdzie mieliśmy połączyć się z Simpsonem*<sup>91</sup>. *Generał brygady Floyd L. Parks, szef sztabu wojsk powietrznodesantowych, zaproponował jako prawdopodobny termin zrzutu 20 kwietnia*<sup>92</sup>. *„Ale nam niepotrzebny jest wasz desant – powiedziałem mu. – W Kassel powinniśmy być już 10 kwietnia, a poza tym wolałbym, aby wasze samoloty pomogły nam w dostarczeniu zaopatrzenia. Do czasu, aż uzyskamy parę mostów kolejowych na Renie, będziemy musieli mocno zaciskać pasa”*<sup>93</sup>. Gorączka planowania, która ogarnęła sztabowców z 1 AADP w 1944 r. zaowocowała wypracowaniem procedur i metod działania, co w dłuższej perspektywie okazało się korzystne. Z drugiej strony, przemęczenie sztabowców, spowodowane nazbyt intensywną, wykonywaną pod ogromną presją pracą, mogło jednak sprzyjać popełnianiu kosztownych błędów, jak to zresztą było w wypadku planu „Market”.

Trudnym problemem okazał się przejawiany przez dowódców jednostek wojsk lądowych kompletny brak przygotowania i chęci współpracy z wojskami powietrznodesantowymi. Warto w tym miejscu przytoczyć opinię Goerge’a Pattona, dowódcy cieszącego się opinią otwartego i skłonnego do eksperymentów: *Cały kłopot z wojskami powietrznodesantowymi polega na tym, że stosowane przez nie metody powodują, iż są one zbyt ociężałe. W obecnym stadium ich rozwoju jeden pułk powietrznodesantowy na armię, gotów do działań w ciągu dwunastu godzin od chwili zaalarmowania go, byłby moim zdaniem, użyteczniejszy aniżeli kilka dywizji powietrznodesantowych, które potrzebują kilku tygodni na przygotowanie się do ruchu*<sup>94</sup>.

Co ciekawe, w czasie forsowania Renu 22 marca 1945 r. pod Oppenheim przez podlegającą Pattonowi 5 Dywizję Piechoty do przewozu żołnierzy użyto 200 dwumiejscowych samolotów L-4 „Piper Cub”, zazwyczaj używanych jako maszyny obserwacyjne i łącznikowe. Dzięki temu pomysłowi – zgłosił go gen. Edward Thomas Williams, szef artylerii amerykańskiej 3 Armii – co pół godziny przyczółek był wzmacniany 200 dodatkowymi piechurami<sup>95</sup>.

W innym miejscu Patton ujawnił swoje spojrzenie na wojska aeromobilne, zdrażając przy tym całkowity brak zrozumienia dla ich specyfiki i podobną niewiarę w ich możliwości. *Jednym z głównych braków dywizji powietrznodesantowych jest to, że po wylądowaniu nigdy nie ma tego, czego potrzebuje: ani czołgów, ani odpowiedniej artylerii, ani środków transportu*<sup>96</sup>.

<sup>91</sup> William Hood Simpson (18 V 1888–15 VIII 1980), amerykański generał, w latach 1944–1945 jako dowódca 9 Armii brał udział w wyzwolaniu Europy.

<sup>92</sup> Wojska amerykańskie wkroczyły do Kassel 2 IV 1945 r.

<sup>93</sup> O. Bradley, *Żołnierska epopeja*, Warszawa 1989, s. 556.

<sup>94</sup> G. Patton, *Wojna jak ją poznałem*, Warszawa 1989, s. 200–201.

<sup>95</sup> *Ibidem*, s. 289.

<sup>96</sup> *Ibidem*, s. 232.

Opinia ta jest zaskakująco zbieżna z tym, co napisał dowódca brytyjskiej 1 DPD, gen. Robert Urquhart, wcześniej dowodzący brygadą „zwykłej” piechoty: *Dywizja powietrznodesantowa była związkiem taktycznym bardzo dobrze wyszkolonej piechoty, dysponującym normalnym wsparciem artylerii i saperów, a z chwilą wylądowania prowadzącym normalną walkę naziemną. Obowiązywały więc zasady walki piechoty, choć w nieco zmienionych warunkach, zwłaszcza w początkowej fazie, gdy lądujące oddziały prawie na pewno zdane są wyłącznie na własne siły*<sup>97</sup>.

Warto zauważyć, że obie wielkie operacje powietrznodesantowe przeprowadzone siłami 1 AAPD odbyły się na wyraźne żądanie dowódcy 21 Grupy Armii, marsz. Montgomery’go, i w ścisłej z nim współpracy. Ten niezwykle popularny dowódca, uznawany za konserwatywę i mało elastycznego stratega, zdecydował się jednak wcielić w życie te nader ryzykowne idee sztabowców Breretona prawdopodobnie głównie dlatego, iż upatrywał w tym szansę wygrania z gen. Pattonem wyścigu o wojenną sławę.

W świetle przytoczonych opinii decyzję o powołaniu powietrznodesantowego związku operacyjnego trudno ocenić jednoznacznie. Niewątpliwie dowództwo tego szczebla było użyteczne w kwestii koordynacji szkolenia, zaopatrywania i planowania operacji. Nie odegrało jednak większej roli w czasie prowadzenia działań jako organ dowodzenia. Głównym tego powodem było to, że w 1944 r. dowódcy alianccy nie umieli wykorzystać ogromnego potencjału 1 AAPD. W rzeczywistości wykorzystywano tylko tworzące ją elementy, do czego jednak nie była potrzebna tak złożona struktura. Wina leży nie tylko po stronie dowódców wojsk lądowych. Terence Otway, autor oficjalnej historii brytyjskich wojsk powietrznodesantowych w II wojnie światowej, zauważył, że oficerowie 1 AAPD popełnili dwa istotne błędy. Przede wszystkim sami składali dowódcom armii i grup armii propozycje przeprowadzenia konkretnych operacji, które zaplanowali, nie konsultując się z nimi i nie pytając ich o plany działań wojsk lądowych. Grzechem sztabowców 1 AAPD było także i to, że prowadzili oni szczegółowe prace planistyczne, nie zadbawszy nawet o zatwierdzenie przez przełożonych wstępnych założeń planowanych operacji<sup>98</sup>.

Przy wszystkich zauważonych tu negatywach powstanie i funkcjonowanie 1 AAPD należy ocenić jako ważny etap w rozwoju wojsk powietrznodesantowych i planowania operacji połączonych. Doświadczenia z tym związane zostały wykorzystane po II wojnie światowej przez Wielką Brytanię i Stany Zjednoczone przy tworzeniu nowoczesnych wojsk aeromobilnych.

<sup>97</sup> R. Urquhart, *Arnhem*, Warszawa 1974, s. 36.

<sup>98</sup> T. Otway, *op. cit.*, s. 214–215.

## SUMMARY

### **Wojciech Markert, The Organization of the First Allied Airborne Army, 1944–1945**

On August 16, 1944, the First Allied Airborne Army (FAAA) was formed on the basis of a command of the Allied Expeditionary Force of General Dwight Eisenhower. The group was mainly consisted of the American and British airborne units but also it included Polish, French, Canadian and Belgian ones. The new structure was to improve training, gathering troops and equipment and to facilitate the planning of assault operations. The combination of assault forces and air transport under mutual command was to ease the leadership but most of all combat operations. The FAAA was the only one airborne compound of real events during World War II. At its height, in its ranks there were about 80 000 well-trained and equipped paratroopers, who were at their disposal several thousands of airplanes and gliders. The army was disbanded shortly after the war ended in Europe, 20 May 1944, although some branches are existing today.

The army did not fulfill the hope despite its enormous potential. As a result of insufficient cooperation with land forces managed to achieve only large assault operations among several dozen prepared, and one of them, „Market” ended in failure. Operating compound structures played an insignificant role as the authority of command on the battlefield. The command of the army played a major role in coordinating the construction of airborne troops by the end of the war and develop a concept for their use. For this reason, the FAAA was an important step in the development of airborne forces and joint operations.

## РЕЗЮМЕ

### **Войтех Маркерт, Организация 1-й союзнической воздушно-десантной армии, 1944–1945 гг.**

16 августа 1944 г. по приказу командующего союзническими экспедиционными силами ген. Дуайта Эйзенхауэра была сформирована 1-я союзническая воздушно-десантная армия. В её состав вошли главные американские и британские, а также польские, французские, канадские и бельгийские воздушно-десантные формирования. Новая структура должна была усовершенствовать подготовку, сосредоточение личного состава и снаряжения, а также облегчить планирование десантных операций. Соединение под общим командованием десантных войск и транспортной авиации в первую очередь должна была облегчить ведение боевых действий. 1-я союзническая воздушно-десантная армия была единственным настоящим соединением данного рода войск в годы второй мировой войны. В кульминационном моменте существования армии в её рядах находилось около 80 000 хорошо подготовленных и снаряжённых парашютистов, которые имели в распоряжении несколько тысяч самолётов и планёров. Армия была расформирована 20 мая 1945 г., недолго после окончания боевых действий в Европе. Хотя часть некогда входящих в её состав формирований существует и по сей день.

Несмотря на огромный потенциал армия не оправдала возложенных на неё надежд. В результате неудовлетворительного взаимодействия с сухопутными силами удалось реализовать лишь крупные десантные операции из общего числа готовящихся. Операция „Маркет” закончилась неудачей. Структуры операционного соединения как орган командования сыграли незначительную роль во время боевых действий. Командование армии сыграло однако большую роль в координации строения воздушно-десантных войск под конец войны и разработке концепций их использования. Это позволяет считать, что 1-я союзническая воздушно-десантная армия была существенным этапом в развитии воздушно-десантных войск и проведении соединённых операций.