

Czesław Kazecki

Zwycięstwa powietrzne lotników III/3 Dywizjonu Myśliwskiego startujących w pierwszych dniach wojny z polowego lotniska w Dzierżnicy w ówczesnej gminie Nekla w powiecie średzkim

1 WRZEŚNIA 1939 R.

1-3) - 3 bombowce, prawdopodobnie typu Heinkel He-111, które rano zostały zaobserwowane, jako zestrzelone przez polskie samoloty myśliwskie, w rejonie wyładunku jednostek Podolskiej Brygady Kawalerii na stacji kolejowej w Marzeninie (przy linii kolejowej z Wrześni do Gniezna). Przypuszczalnie spadły one tylko na terenie leśnym, bowiem mieszkańcy Marzenina, w latach 90. nic nie wiedzieli o ich upadkach na terenie otwartym.

Oto informacja z Internetu:

2007-08-09 15:33,00

Ogólnopolski Miesięcznik Odkrywca

Forum II RP Wojsko Polskie 1918-1939

III/3 Dyon Myśl. i 9. Pułk Ułanów - rzecz o pierwszym zestrzale poznańskiej jednostki myśliwskiej 1939 roku.

Relacja IPiMGS. sygn. B140/B

Zbigniew Paciorek [ppor. Dca plut. 6. P. Uł. Kaniowskich]

"Dzień 1 IX Brygada w odwrocie Armii Poznań [dca gen. Kutrzeba], na postoju. Pierwsze bombardowanie Gniezna i walki pomiędzy naszymi samolotami myśliwskimi a bombowcami niemieckimi oraz walka artylerii p.lot. Walkę widziałem z naszego m. p. Rano strącono 3 samoloty niemieckie. Po południu 2 samoloty (-) niemieckie (...)"

4)- He-111, który ok. godz. 10:00 - jako zestrzelony spadł na jedną z 3 ówczesnych szkółek leśnych, leśniczówki w Jeziercach, w lasach czerniejewsko - nekielskich (na płn. - zach. od Nekli i Nekieli, a na pld. - zach. od Czerniejewa). Niemieccy lotnicy wyskoczyli ze spadochronami, zawieszając się z ich czaszami na drzewach: zginął wtedy niemiecki obserwator. Prawdopodobnym pilotem zwycięzcą mógł tu być d-ca 131. EM - kpt. pil. Jerzy Zaremba (w dokumentacji londyńskiej jest podane, że dnia 1 września zestrzelił on He-111 w rejonie Nekli, z którego to wyskoczyła niemiecka załoga). Samoloty P-11 ścigały dalej niemieckie bombowce w kierunku Słupcy.

5)- He-111, który to po walce powietrznej (pościgowej), w układzie sił 1:1, nad korytem rzeki Warty (od rejonu Pyzdr - po Czeszewo), lecąc z jednym dymiącym silnikiem na niskim pułapie lotu, spadł w końcu jako zestrzelony w polu wioski Miąskowo (z pld. strony miejscowości, a po wschodniej stronie drogi Środa - Jarocin). Z lotniska polowego, tuż przy kościele w Śnieciskach, ok. godz. 10:00 wystartowała jedna załoga II. Plutonu 36. Eskadry Obserwacyjnej, która po krótkim, kilkuminutowym locie, przywiozła radosną wieść o fakcie całkowitego zniszczenia niemieckiego bombowca w Miąskowie. Uległ on rozbiciu i spaleni, a jego załoga zginęła. Prawdopodobnie był to drugi zestrzelony na pewno bombowiec z 18- samolotowej grupy Heinkli, przelatującej we frontalnym szyku nad rejonem stacjonowania Podolskiej Brygady Kawalerii (9 Pułku Ułanów, w lasach nekielsko - czerniejewskich) - w kierunku Słupcy, a odbity później, w prawą stronę od swej formacji. Nasza "jedenastka" parokroć okrążyła punkt swego odniesionego tam zwycięstwa, po czym oddaliła się na północ.

6) - Trójsilnikowy Junkers Ju-52, który to lecąc w trójsamolotowym kluczu jako prawoskrzydłowy, w południowej stronie Poznania (w kierunku centrum miasta), kilkanaście minut po godzinie 11:00 został nad rejonem stacji kolejowej w Krzesinach zaatakowany przez polski klucz myśliwski 3 PZL P-11c. Niemieckie samoloty transportowe wykonały zaraz manewr skrętu w lewo, usiłując stworzyć szyk obronny i umykały znad południowej strony Poznania kursem ok. 260 stopni. Po kilku energicznych seriach ogniowych dwu naszych, bardzo zwinnych w powietrzu myśliwców, (trzeci samolot ubezpieczał ataki swych kolegów) ów duży niemiecki samolot zaczął coraz silniej dymić z prawego silnika. Zaraz za Konarzewem rozpoczął wytracanie swej pierwotnej wysokości lotu - z ponad 1500 metrów. Spadł na ziemię, grzebiąc w rozbitym i spalonym wraku swą załogę (tuż przed miejscowością Tomice, na płn. -

zach. od jeziora Tomickiego), w zachodnim rejonie Poznania. 3 nasze PZL-ki, ścigały dalej dwa duże Junkersy, w kierunku zachodnim, z nieznanym jednak efektem końcowym.

7)- He-111, który to został ostrzelany nad rejonem Biedruska przez spóźnioną grupę pościgową (~ 10 - 11 polskich samolotów z lotniska podstawowego w Dzierznicy), która to 131. EM - na dolot w rejon Poznania i Ławicy (na odległość w linii prostej ok. 35 - 40 km) potrzebowała minimum 6 - 8 minut lotu, przy prędkości przelotowej naszych maszyn wynoszącej ok. 340 - 360 km/h (a więc średnio pokonując prawie 6 km odległości w ciągu 1 minuty lotu). Nad strefą byłego już poligonu o nazwie Biedrusko - nasze myśliwce zrezygnowały z dalszego ścigania grupy niemieckich He-111, gdyż te zaczęły umykać stamtąd na dużych obrotach silników (na wysokości ponad 4000 metrów, robiąc szyk obronny - obierając kurs na zachód).

Nad majątkiem Kalwy polscy żołnierze zaobserwowali, jak na niskiej wysokości, na końcu swej grupy, leciał jeden uszkodzony niemiecki bombowiec. Wylądował on sposobem awaryjnym na spodzie kadłuba, w polu, pomiędzy miejscowościami Ceradz Dolny a Ceradz Kościelny. Jego załogę zabrali polscy żołnierze do niewoli. Samolot ten posiadał w swym kadłubie dużą liczbę przestrzelin od ognia km-ów lotniczych, kalibru 7,92 mm. Było to już po godzinie 12:00, a więc po pierwszym, bardzo silnym bombardowaniu Poznania, a zwłaszcza lotniska w Ławicy.

8-9)- 2 He-111, które to zostały zestrzelone przez kilka naszych myśliwców z Dzierznicy, ok. godz. 13:00, z grupy niemieckich samolotów lecących trasą z Poznania w kierunku Jarocina i Pleszewa. Pierwszy z bombowców - ostrzelany celnie nad rejonem Środy - skręcił w lewo i spadł w ogniu i dymie w polu wioski Topola (na płn. od wioski i drogi biegnącej przez tę miejscowość, a z lekka na płn. - zach. od Środy). Niemiecka załoga zginęła. Po którejś godzinie, na posterunek Policji w Środzie został przywieziony furmanką konną fragment statecznika ze zniszczonego wraku Heinkla.

Pozostałe 3 nasze myśliwce (czwarty zaczął je powoli doganiać) zaczęły energicznie atakować nad linią kolejową ze Środy do Jarocina ostatniego z bombowców niemieckiej eskadry. Nad rejonem Nowego Miasta nad Wartą zaczął on już bardzo silnie dymić. Podążał jednak za swą grupą, powoli obniżając pułap lotu. Według relacji ustnych powojennych mieszkańców Dzierznicy - miał on mieć swą końcówkę lotu zaraz na wschód od Jarocina, a najdalej: w obszarze pomiędzy Jarocinem a Kotlinem (gdzieś w okolicy Witaszyc). Los niemieckiej załogi nie jest wyjaśniony. Nasze myśliwce toczyły jeszcze przez jakiś czas walkę powietrzną w obszarze Jarocin - w stronę Pleszewa, jednak jej rezultaty nie są już znane.

X 1-2)- Wg opisu z jednej z książek płk. pil. Wacława Króla, pod tytułem "Lotnicy spod znaku poznańskiego "kruka" - w godz. pomiędzy 12:30 a 13:00, nad rejonem pomiędzy Kórnikami a południową stroną Poznania zostały na pewno zestrzelone 2 bombowce (z grupy 6-ciu maszyn) typu He-111. Pierwszego posłał ku ziemi dowódca 132. EM - kpt. pil. Franciszek Jastrzębski, a drugiego - jego boczny pilot ze 132. EM - w stopniu kaprała.

Tutaj nie udało się znaleźć jakichś informacji potwierdzających fakt zestrzeleń dwóch bombowców - niewykluczone, że spadły one nad obszarami leśnymi Kórnik; po Głuszynę i Czapury. Mogło tu też jednak dojść do błędnego określenia kierunku lotu niemieckich bombowców w przeciwnym kierunku (gdzie faktyczne zestrzelenia były w locie Poznań - Jarocin). Zestrzał owych dwu samolotów - wobec braku innych danych potwierdzających, należy tu uznać jako jedynie prawdopodobny i przypuszczalny. Mogły jednakże też być i faktem prawdziwym - niestety, nie powiodła się sztuka odnalezienia ich punktów upadku na ziemi, czyli miejsc pobojowisk lotniczych. Podczas prowadzonych badań terenowych najtrudniej uzyskiwało się informacje o zestrzelonych samolotach nad obszarami leśnymi, w przeciwieństwie do terenów otwartych czy zabudowanych. Sprawę tę należy uznać obecnie za niewyjaśnioną.

10-11)- 2 Bf-109. Około godz. 14:00 (a raczej dość sporo po) para myśliwska 131. EM - nad stacją kolejową w Kostrzynie - zaatakowała od strony słońca, z lekką przewagą wysokości - 2 niemieckie jednosilnikowe Messerschmitty Bf-109, stanowiące osłonę myśliwską niedużej grupy bombowców typu He-111, lecących w kierunku Wrześni. W obszarze pomiędzy Kostrzynem a Paczkowem, wywiązała się dość widowiskowa dla polskich obserwatorów z ziemi walka kołowa dwu par samolotów, w wyniku której, na zachód od Kostrzyna, z wysokości rzędu ponad 3000 - 2500 metrów niebawem spadły z warkoczami dymu dwa niemieckie bardzo szybkie myśliwce, których piloci ponieśli śmierć w zniszczonych po zderzeniu z ziemią wrakach. Jeden z tych samolotów spadł na płn. - wsch. od Paczkowa,

w odległości ponad 1 km (~ 1,5 km), natomiast drugi - którego zestrzelił sierż. pchor. pil. Florian Kortus - w odległości niecałego 1 km, pomiędzy warszawską drogą a jednotorową wówczas linią kolejową (które to trasy warszawskie, na tamtejszym odcinku, są zbliżone do siebie na niewielką odległość). A oto krótka informacja "książkowa" (Melchior Wańkowicz - "Wrzesień żagwiący", ze str. 175) :

"Dopiero 31 sierpnia lotnisko w Ławicy zostaje ewakuowane, by następnego dnia zostać zerżnięte gruntownie przez bombardowanie niemieckie.

Zastawiona zasadzka nasza, złożona z trzech samolotów, zestrzeliła w pierwszym dniu wojny pierwszy samolot niemiecki - heinkla.

(...) Ich koledzy w ciągu tegoż pierwszego dnia zestrzelili dwa meserszmity."

12-13)- 2 bombowce, zapewne typu He-111, które w porze już popołudniowej spadły na teren lasów czerniejewskich, z południowej strony Czerniejewa, w okolicy miejscowości Radomice (a może nawet i Graby). Losy ich załóg nie są tu znane, podobnie jak i dokładniejsze punkty pobojowisk. W sumie na terenie stacjonowania 3 pułków ułanów Podolskiej Brygady Kawalerii - spadło łącznie dnia 1 września aż 6 niemieckich bombowców (zapewne He-111, z których jednego - stosunkowo blisko Nekli - zestrzelił dowódca 131. EM - kpt. pil. Jerzy Zaremba). 1 września, w rejonie pomiędzy Swarzędzem - Kobylnicą, Kostrzynem - Pobiedziskami, Neklą - Czerniejewem, Wrześnią i Gnieznem, nie operowały dość szybkie bombowce typu Dornier Do-17, a jedynie maszyny rozpoznawcze tegoż typu.

X 3) - He-111, zestrzelony w pobliżu Nekli przez dowódcę 131. EM.

Prawdopodobnie był to zestrzał "znany", a więc 1 z 6 bombowców, które spadły na lasy rozciągające się od Marzenina po rejon Czerniejewa i Nekli - do okolicy Iwna, Wagowa. Czy mógł to być jeszcze jakiś inny, odrębny zestrzał - nie wiadomo, gdyż nie jest tu podana godzina owego zestrzelenia.

14)- He-111, który to - jako ostatni bombowiec z niedużej, sześciosamolotowej niemieckiej formacji - został celnie ostrzelany ok. godz. 16:00, na pułapie 4000 metrów, w północno - wschodniej stronie Poznania, przez pojedynczy polski samolot myśliwski, będący na patrolu (nad okolicą Swarzędza - Antoninka). Niemiecka załoga, która wyskoczyła ze spadochronami, została pojmana przez polskich żołnierzy, kolarzy, z 58. Pułku Piechoty Wlkp. w pobliżu Owińsk (ów He-111 uległ rozbiciu w odległości ok. 1 km na zachód od Owińsk) i przewieziona w północny rejon Poznania, na przesłuchanie do sztabu gen. Włada. Polska P-11, po paru okrążeniach punktu swego pobojowiska (zniszczonego wraku niemieckiego samolotu) obrała kurs na Swarzędz, a potem na wschód, a więc do Dzierznicy, nie czyniąc już pościgu za umykającą w kierunku północnym piątką wrogich bombowców.

Informacja z Internetu (dws.org.pl Twoje forum o wojnach światowych):

Kiedy do Wielkopolski przybył 9. Pułk Ułanów w 1939 r.?

Pierwszy zestrzał III/3 Dyonu i 9. Pułku Ułanów 1.09.39 – myśliwcy: "W zeszłym roku znalazłem nad Wartą szczątki samolotu - drobnica trudna do rozpoznania, na wysokości Owińsk. Czy mogą to być pozostałości He-111 zestrzelonego przez Gedymina ? " Alek

15)- He-111H, który został zaatakowany jako ostatni samolot z licznej, gdyż 28- samolotowej grupy uderzeniowej, kierującej się z północnego zachodu (z obejściem Poznania od północnego wschodu na miasto), przed godziną 18:00. Eskadrą 9 polskich samolotów PZL P-11 dowodził sam dowódca poznańskiego dywizjonu myśliwskiego. W składzie pilotów znajdowali się następujący myśliwcy : dwaj dowódcy eskadr, ppor. Gedymin, kpr. Gabriel, kpr. Kroczyński, kpr. Żerkowski ze 131. EM oraz sierż. pchor. Wapniarek i kpr. Raszewski ze 132. EM. Nasze samoloty zaatakowały niemiecką formację na północ od Antoninka. Jeden z nieprzyjacielskich bombowców zaczął dość szybko dymić. Niemcy skierowali się dość szybko w strefę zwaną Biedruskiem, zrobili szyk obronny i nie dopuszczali na bliższe odległości otwarcia skutecznego ognia żadnego z poznańskich samolotów (ich godła eskadr : kruków z czerwonymi i niebieskimi piórami - zostały zamalowane na wszystkich samolotach P-11 ,31 sierpnia, w Dzierznicy), by Luftwaffe nie była w stanie rozeznaczyć, czy atakują ich samoloty poznańskie, toruńskie, czy broniące Łodzi - ze Lwowa. Niemiecki dywizjon bombowy znad Biedruska odleciał kursem północno - zachodnim, w kierunku Mirosławca. Dymiący bombowiec z pułapu ok. 4000 - 3000 m schodził lotem ślizgowym w dół, coraz mocniej z każdą minutą lotu dymiąc. W końcu jego załoga musiała podjąć ostateczną decyzję: skakać ze spadochronami, lądować przymusowo w polu czy ewentualnie kontynuować dalszy, bardzo niepewny i ryzykowny lot nad wielkimi połaciami lasów Puszczy Noteckiej

i skakać w warunkach zmrokowych nad gęstym i nieznanym, bardzo dużym obszarem leśnym, czy też ulec ostatecznie może rozbiciu o gęszcz drzew i zginąć. Samolot ten miał mieć swą końcówkę lotu w okolicy Obrzycka nad Wartą. Los jego załogi nie jest wyjaśniony (w jednej z książek jest informacja, że w północnej stronie Poznania, w zasadzie już w strefie Biedruska, 1 września, zaobserwowano jakoby "dużo" wyskakujących ze spadochronami niemieckich lotników z zestrzeliwanych tam samolotów).

Po owym, niezbyt udanym ataku polskich samolotów, wróciły one zaraz do Dzierznicy, przy czym na samolocie dowódcy dywizjonu musiano w nocy - głównie przy światłach samochodowych reflektorów - wymienić na nowe: lewy płat skrzydła oraz radiostację samolotową wraz z elementami jej mocowania, a na paru innych maszynach należało zniwelować wiele przestrzelin przez spiłowanie aluminium zadr i naklejenie specjalnych nalepek z materiału płóciennego. Gdy nasza eskadra myśliwska lądowała na swym lotnisku działań operacyjnych, wówczas to z lotnisk rejonu Wrocławia nad Poznaniem pojawiła się wielka niemiecka armada, około 100 bombowców typu Dornier Do-17. Nie przeciwstawił się im wtedy żaden polski samolot myśliwski. Miasto Poznań bardzo mocno wówczas ucierpiało, o czym nie wiadomo jeszcze wtedy na lotnisku podstawowym w Dzierznicy.

16)- Samolot nieznanego typu. W dniu 2 września rano, w okolicy Wielunia znaleziono wraki 3 zestrzelonych samolotów, z tego dwu - będących być może nawet zestrzałami polskiej naziemnej OPL, a jednego na pewno w wyniku zestrzelenia lotniczego. Polski dokument wojenny z dnia 2 września nie podaje żadnych szczegółów, w tym ich rodzajów czy typów oraz liczby (i losów) ich załóg.

W pierwszym dniu wojny, z lotniska głównego w Dzierznicy - o godz. 16:00 wysłano na patrol rejonu: Ostrów Wlkp. - Kalisz - Koło, 6 samolotów. Strona niemiecka (kilka czy więcej lat temu) podawała, że owe samoloty (6 P-11) miały zaatakować pojedynczego, obserwacyjnego Henschla Hs-126 i nie potrafiły go zestrzelić w rejonie Ostrowa Wlkp. - Kalisza. A kto wie, czy to nie właśnie on został w końcu przymuszony do awaryjnego lądowania w terenie przygodnym, właśnie może w okolicy Wielunia? (nawet jeśli nie z powodu uszkodzenia samolotu, np. silnika, to np. od ran pilota?).

X 4)- W kilku poznańskich publikacjach podawana była informacja, że 1 września, w bardzo bliskim rejonie Poznania, zestrzelono 6 niemieckich samolotów. Znane są następujące miejsca ich końcówek lotów:

1- He-111H - jako zestrzał ppor. pil. Kosteckiego z lotniska w Ławicy - który uległ zniszczeniu koło cmentarza w miejscowości Wiry (nieco na zachód od ówczesnego Żabikowa),

2) - He-111H - zestrzelony przez naziemną OPL Zakładów HCP w Poznaniu - który spadł blisko rzeki Warty, koło powojennego mostu Marchlewskiego (w 1939 r. i obecnie: most Królowej Jadwigi) - w niedużej odległości od ulicy Strzeleckiej (gdzie po wojnie zdarzyła się katastrofa bombowca z Ławicy typu Pe-2 FT),

3 - rozpoznawczy Do-17, będący zestrzałem lotniczym jednego myśliwca z "zasadzki na płu. - zach. od Swarzędza" (z Kobylnicy), a który to Dornier w desperacki sposób wylądował przymusowo na dość szerokiej ulicy Wały Królowej Jadwigi (obecnie : Królowej Jadwigi), na najdłuższym prostym jej odcinku, pomimo przeszkody w postaci trakcji tramwajowej,

4 - He-111- który spadł blisko cmentarza na Dębcu, ulegając zniszczeniu (którego załoga zginęła) - jako zestrzał polskiego myśliwca (tu jest możliwe, że "być może" nawet i z Dzierznicy),

5 - bombowiec, prawdopodobnie He-111 - zapewne jako drugi z rzędu zestrzał pojedynczego myśliwca 131. EM, z zasadzki pobliza Zielińca (z Kobylnicy), który spadł na Wildzie,

6 - wg nieopublikowanej nigdzie dotąd poznańskiej archiwalnej relacji pisemnej, w jednym z rękopisów wojennych - w dniu 1 września, nad Starołęką, pilot (powołany z rezerwy), kpt. Pohl - na zapasowym samolocie (uruchomionym po południu na lotnisku Bazy Nr 3, a potem podesłanym do Dzierznicy) - miał na pewno zapalić nad Starołęką jeden niemiecki bombowiec i posłać go zaraz do ziemi. I tu jest pytanie - czy ów samolot spadł na terenie Starołęki, czy też na sąsiednim Dębcu, w jakimś innym miejscu, czy może na Wildzie? (w jednej z książek jest inf., że mieszkańcy Wildy mieli mówić o dwóch zestrzelonych samolotach: na pewno o jednym na Wildzie - a drugim mógł np. być Do-17 z ulicy Wały Królowej Jadwigi, przedzielającej Wildę od Starego Miasta). Gdyby jeden z bombowców spadł na Starołęcę, to He-111 z Dębca mógłby być zestrzałem myśliwca z Dzierznicy. A więc znane są w południowej stronie Poznania 4 miejsca (punkty, rejon) poboju lotniczych (wraz z miejscowością Wiry). Przy założeniu, że niemiecki bombowiec - ofiara zestrzelenia kpt. pila. Pohla - mógł spaść, jeśli nawet nie na Starołęcę, to na pobliskiej Wildzie (jako drugi tam bombowiec) - byłoby wtedy 5 miejsc poboju lotniczych. Jedno miejsce upadku na ziemię - He-111 z Dębca - można by wówczas przypisać pilotowi myśliwskiemu z Dzierznicy.

Punkty pobojowisk, które były okrażane z powietrza przez samoloty P-11: lp 5, 8, 10-11, 14. Nie były okrażane: lp 4, 6, 7, 15, 16. Odnośnie innych - brak bliższych danych.

Przypadki dalszego pościgu niemieckich samolotów (przez PZL P-11c): lp 4, 6, 8-9. Nie wiadomo: lp 1-3, 12-13.

Podczas walk powietrznych, toczonych grupowo, zespołowo, piloci nie mieli warunków ani czasu, by rozglądać się za miejscami upadków na ziemię zestrzelonych, palących się i dymiących w locie samolotów. Wiele z bombowców, ciągnących za sobą wstęgi dymu, pozostawiali oni własnemu losowi, nie zaobserwowawszy wcale, czy runął w końcu na ziemię, czy może przymusowo lądował w terenie przygodnym na spodzie kadłuba, czy też na kołach swego stałego podwozia (jak Junkersy Ju-52). Dobrym wskaźnikiem faktu zestrzelenia były skoki spadochronowe załogi. Natomiast dymiący samolot niekiedy potrafił przelecieć jeszcze w powietrzu dystans rzędu 20-30-50 a nawet i 70 km, zanim zakończył swój lot (a zdarzały się jeszcze dalsze przeloty, do III Rzeszy). Z reguły okrażenia swych punktów zestrzeleń dokonywali piloci toczący walkę 1 : 1 (czasem po odbiciu samolotu w bok od jego ugrupowania), niekiedy - gdy komuś zabrakło już amunicji, lub w locie powrotnym z walki, a więc dolotowym do lotniska. W dość licznych przypadkach, w ferworze walk, nie było wiadomo, kto ma największe zasługi w zestrzale danego samolotu, a niejednokrotnie podawano zestrzelone samoloty wroga jako zwycięstwa prawdopodobnie czy tylko nieznacznie może uszkodzone. Nasi piloci, w odróżnieniu od naziemnych świadków zestrzeleń, wiele razy nie widzieli chwili upadku na ziemię swej ofiary (odbywając np. akurat lot w przeciwnym kierunku do ostrzellanego przed chwilą samolotu - tuż przed zawrotem bojowym), a zdarzały się też sporadyczne przypadki nawet eksplozji w powietrzu niemieckich Heinkli He-111, a mimo to nie zostały wcale zaobserwowane przez pojedynczo walczącego naszego myśliwca (który właśnie stracił go na kilkanaście sekund z pola widzenia ze swej kabiny P-11). Nie o wszystkich zestrzeleniach swych pilotów- tak z zasadzek a nawet i z lotniska w Dzierznicy - wiedział dowódca dywizjonu, który nie prowadził takowej ewidencji, a pilotom, składającym mu ustne meldunki, zwyczajowo odpowiadał : "Walczcie tak dalej !".

Źródła informacji:

1-Pisemne dokumenty londyńskie: lp być może 4, X3 (He-111 zestrzelony koło Nekli przez kpt. pil. J. Zarembe).

2-Polskie dokumenty wojskowe, wojenne z 1939 r. : lp 16.

3-Źródła pisemne (książki), poparte ustnymi: lp 4, 7, 10-11, 14 (w tym z Internetu).

4-Tylko pisemne : lp 1-3 (z Internetu) , 12-13 (z Internetu), X1-2 (z książki), X3.

5-Tylko ustne : lp 5, 6, 8-9, 15.

W pierwszym dniu wojny, poznańscy myśliwcy, operujący z lotniska o znaczeniu operacyjnym - z Dzierznicy - zdołali zestrzelić dość pokaźną liczbę samolotów wrogiej Luftwaffe - 15 na pewno, 1 - prawdopodobnie (rejon Wielunia: brak tu jakichkolwiek danych, by mógł to być zestrzał lotniczy dyonu myśl. III/6 broniącego Łodzi). 2 inne zestrzelenia - te podane w książce płk. pil. W. Króla - nie mają innych potwierdzeń (a nie można tam wykluczyć odwrotnego kursu lotu Heinkli, a więc w przeciwną stronę, czyli o 180 stopni). Innymi brakami w informacjach są miejsca pobojowisk bombowców (samolotów dwusilnikowych) w południowej części Poznania: czy 4 - wraz z miejscowością Wiry, czy może aż nawet 5 takowych. Mogły też oczywiście być i inne przypadki zestrzeleń, co do których nie udało się tu zebrać informacji, np. na peryferyjnych obrzeżach Wielkopolski, (dość dalekich "przypadków" nie udało się "wyłuskać"). Wg "nieoficjalnych" dokumentów londyńskich - odnośnie lotniska polowego w Dzierznicy - jest jedynie podany "zestrzał He-111 koło Nekli, z którego wyskoczyła niemiecka załoga". Jeśli chodzi o nazwiska pilotów- zwycięzców, znane są jedynie trzy z nich, z 3 różnych źródeł inf. (dwóch dowódców eskadr oraz sierż. pchor. F. Kortusa). Z dwu innych dokumentów (już "oficjalnych") : DZIENNIKA DZIAŁAŃ DYONU III/3 z 1939 roku z Francji : 1 zestrzelony He-111 przez dwu pilotów z zasadzki z Ławicy - podczas gdy faktycznie zestrzelili oni stamtąd 2 He-111, zaś z DZIENNIKA DZIAŁANIA DYONU III/3 z 1944 r. z Wielkiej Brytanii - wynikają 2 myśliwskie Messerschmitty Bf-109, zestrzelone z lotniska w Ławicy, w tym jeden podany jako prawdopodobny. Razem daje to liczbę 4 zwycięstw powietrznych (a faktycznie 5). Strona niemiecka podaje ostatnio, że

wszystkie ich samoloty wracały 1 września z Ławicy i Wielkopolski ponoć jakoby bez żadnych strat własnych, a tego dnia - podczas pierwszego bombardowania Ławicy - mieli zestrzelić jeden polski samolot myśliwski, co nie jest prawdą (odnośnie 303. Dywizjonu Myśliwskiego - obecnie oni piszą, że na 126 ich pewnych zwycięstw z czasu Bitwy o Anglię, są w Niemczech dowody jedynie na 25 - 26 samolotów, zaś na 100 - 101 innych nie posiadają oni jakichkolwiek danych! (i jak tu można z nimi prowadzić wymianę informacji - oni mają swoją odrębną politykę historyczną, podważającą, dezawuuującą, dyskredytującą i negującą zupełnie polską). Poznańscy myśliwcy - tak z lotniska podstawowego, jak i z zapasowych lotnisk - tzw. zasadzek, w tymże dniu ani chwili nie odpoczywali, wciąż od godzin rannych odbywając loty bojowe. Wykonali oni dziesiątki startów, w tym do lotów bojowych. Tego właśnie dnia, niemalże w każdej godzinie wojny (począwszy od rana), z rejonu parku w Dzierznicy słychać było nieustanny ryk silników lotniczych startujących P-11, rozchodzący się na odległość do kilku km. W tym dniu, głównym ich zadaniem była obrona Poznania, następnie innych ważnych lotnisk lotnictwa Armii "Poznań", a także linii kolejowych z Poznania do Konina, a nawet i Koła (m. in. osłaniali z powietrza 1 ważny pociąg ewakuacyjny z Poznania do Warszawy, wywożący złoto z poznańskich banków), linie kolejowe w kierunku Gniezna i Jarocina. Poza tym ochraniali ewakuację Prochowni (czyli bojowych środków uzbrojenia) 17. Pułku Artylerii Lekkiej w okolicy przystanku kolejowego Gębarzewo, na pld. - zach. od Gniezna. Nad liniami kolejowymi latały bez przerwy pary myśliwskie, a zdarzało się, że i klucze myśliwskie. Gros samolotów operujących z Dzierznicy odbywało loty patrolowe na dużym pułapie w rejon Poznania, w tym nad strefę zwaną popularnie Biedruskiem. W pierwszym dniu wojny, z lotniska podstawowego działały do czasu przylotu zasadzki z Ławicy 22 P-11 (z tego 2 przysłane w ostatni dzień sierpnia z rozwiązanej na Ławicy Eskadry Treningowej, która do dnia 23VIII działała na lotnisku szkolnym PSP w Śnieciskach, w tym jeden w starszej wersji P-11a). Potem przybyły z Bazy Nr 3 jeszcze dodatkowe 2 samoloty: P-7a i P-11c. W godz.: przed 15:00 i ok. 16:30 ubyły niespodziewanie 2 samoloty (P-11a a potem P-7a). Po rozlocie samolotów na 8 zasadzek (19 P-11c), na lotnisku głównym były 2 klucze myśliwskie (6 P-11) plus 1 samolot nietypowej wersji P-7a. W miejsce utraconego P-11a - przyleciał niebawem 1 P-11c z Ławicy (po naprawie w tamtejszej bazie remontowej) - ów samolot pierwotnie miał przed południem 1 września odlecieć do nowej Bazy Nr 3, mającej być za parę dni uruchomioną w Świdniku (za Lublinem), po przyjeździe całości wyekspediowanego tam personelu, transportu kolejowego i naziemnego rzutu kołowego z Ławicy. Po przylotach dwu kluczy: z zasadzki pobliza Swarzędza a następnie z Żydowa, przez bardzo krótki czas było 12 samolotów, jednakże po godz. 17:30 - trójkę P-11c ze 132. EM wysłano do północnej okolicy Kalisza, a zatem na lotnisku operacyjnym działało do wieczora 9 samolotów myśliwskich, z których następnie 2 wysłano wieczorem na zasadzkę do Kobylego Pola. To, co tutaj zostało podane, z pewnością nie oddaje w pełny i dokładny sposób wszystkich zadań lotniczych wykonywanych nad obszarem dużych połaci Wielkopolski. Część startów alarmowych z poznańskiej sieci dozoru powietrznego była spóźniona, z powodu przekazywania wiadomości, m. in. z poszczególnych stacji kolejowych trójkąta Poznań - Jarocin - Gniezno - wprawdzie do centrali dozoru powietrznego w Poznaniu, stamtąd do sztabu lotnictwa Armii "Poznań" - do Gniezna, zaś na końcu - linią cywilną do Dzierznicy, co powodowało duże opóźnienia w alarmowaniu. Skutkowało to wieloma utrudnieniami w pracy dywizjonu i w przechwytywaniu samolotów wroga, zwłaszcza nad rejonem Poznania. 2 minutowe opóźnienie - to przelot wrogich samolotów na odległość 10-12 km, 3 minutowe - to oddalenie się ich na 15-18 km, a 4 minutowe - to już na 20-25 km (wszystko tu jeszcze zależało od ich kierunku lotu - czy było np. w stronę Wrześni, a więc na kursie dolotowym do okolicy Dzierznicy, czy jakimś ukosem, lotem poprzecznym czy też już na kursie odlotowym, a więc przy ich oddalaniu się). W dniu 1 września, z lotniska podstawowego zdołano zestrzelić najwięcej, gdyż 8 samolotów, w trójkącie linii kolejowych : Poznań - Września - Gniezno, w tym aż 6 bombowców nad dużym kompleksem lasów czerniejewsko - nekielskich, rozciągających się do okolicy Marzenina (na płn. - zach. od Wrześni). W walkach lotniczych prowadzonych w okolicy Poznania, posłano ku ziemi 4 (a może i 5 samolotów), z których 3 - swe końcówki lotu miały w dalszych odległościach od stolicy Wielkopolski. Zapewne najdalszym punktem, gdzie spadł czy może przymusowo lądował ostrzelany celnie samolot niemiecki, był rejon Wielunia. Z taką ilością samolotów, jaką dysponował dywizjon (etatowo 22 maszyny myśliwskie; po 10 dla każdej eskadry - zaś w danej eskadrze 9 P-11 dla 3 kluczy myśliwskich, a jeden samolot dla d-cy eskadry oraz po 1 P-11 dla d-cy dywizjonu i dla oficera taktycznego dywizjonu plus 5 dalszych, uzyskanych już z uzupełnienia wojennego) - można było jedynie skutecznie bronić kwadratu (czy koła) - o długości (średnicy) - 40 km (może max. 50), a nie całości Wielkopolski, a więc bronić tylko części ziemi poznańskiej. A gdzie tu mówić o dużych obszarach ziemi konińskiej, kaliskiej, leszczyńskiej i bydgoskiej. Ale, niestety, takie to były realia wojenne. Na wiele miast, miasteczek i obiektów - nie

zawsze typu wojskowego, od godzin wczesnorannych spadały bomby, i nie szło temu zapobiec, ani przeciwstawić się. Przewaga Luftwaffe była miażdżąca, 5- krotna, nie wspominając już o jakościowo – technicznej, a więc o bardzo dużej nowoczesności sił lotniczych agresora. Osiągnięte wyniki bojowe za pierwszy dzień wojny, tak z Dzierznicy jak i z innych zapasowych lotnisk działań (11 zwycięstw powietrznych), można śmiało tu uznać za stosunkowo dobre rezultaty (nie obroniono jednakże parokroć Poznania, a szczególnie wieczorem), zaś w stosunku do innych dywizjonów myśliwskich - za prawie że wręcz rewelacyjne, tak pod względem liczby odniesionych zwycięstw powietrznych, liczby odbytych lotów bojowych, liczby wykorzystanych lotnisk zapasowych oraz poniesionych strat własnych. Wieczorem w Dzierznicy zastanawiano się nad zmianami w taktyce działań dywizjonu, by mogły one przynosić lepsze rezultaty i zarazem wyeliminować słabe punkty w działaniu. Stwierdzono, że dwukrotne loty interwencyjne w składzie całej eskadry nad rejonem Poznania nie przyniosły niemalże żadnych sukcesów bojowych, poza jedynie nieco mniejszym zbombardowaniem miasta.

2 WRZEŚNIA 1939 R. - ZWYCIĘSTWA POWIETRZNE Z LOTNISKA OPERACYJNEGO W DZIERZNICY (Podane według typów zestrzelonych samolotów; nie są przedstawione wg faktycznej kolejności ich uzyskania, lecz przypuszczalnej i obarczonej zapewne błędami).

1)-Do-17 rozpoznawczy. 3 P-11 w swym locie patrolowym w północnym rejonie Poznania, w porze rannej (7:00-8:00), w rejonie zwanym Biedruskiem, zaatakowały klucz 3 rozpoznawczych Dornierów. Po dość energicznie przeprowadzonych atakach naszych samolotów, jedna z wrogich maszyn została w powietrzu zapalona, po czym po niedługiej chwili spadła na ziemię, ulegając zniszczeniu w obszarze: Morasko - Nowa Wieś - Umultowo. Nieprzyjacielską załogę - która wyskoczyła ze spadochronami - pojmali Polacy z Moraska, za co później, Niemcy dokonali w tej miejscowości licznych aresztowań i wymierzili kilka przypadków kary śmierci. 3 P-11 zadowolili się tylko tym jednym zwycięstwem i dokonały parokrotnego okrążenia mocno dymiącego pobojuwiska, po czym obrały kierunek lotu nad Swarzędz, zapewne wracając do Dzierznicy.

X1)-Do-17 bombowiec. W jednym z "oficjalnych" dokumentów londyńskich, odnoszących się do dnia 2 września i do zasadzki w Kobylem Polu, jest na końcu podana informacja, że pierwsze zwycięstwo na froncie armii miał odnieść ppor. pil. Mikołaj Kostecki. Drugiego września przebywał on od świtu do pory obiadowej na zasadzce Kobyle Pole. Lotnisko to ma przypisywane m. in. 2 Do-17, z których, w porze wczesnorannej, rozpoznawczą wersję tego samolotu, około godz. 6:00, mógł w pld. - wsch. rejonie Swarzędza (po walce znad stacji kolejowej Poznań Wschód) zestrzelić właśnie ów wymieniony tu pilot. Gdyby faktycznie tak było, to innego Dorniera, w wersji bombowej, w porze południowej (ok. 12:00), po walce powietrznej stoczonej w północnej stronie Poznania - zapewne zestrzelił pilot z Dzierznicy, w swym locie patrolowym do rejonu Poznania.

Jedna z P-11, latająca po kręgach nad Swarzędzem i Antoninkiem na dużym pułapie lotu, na widok dość odległej grupy niemieckich samolotów, skierowała się na pln. - zach. Niemiecka eskadra bombowców typu Dornier nadlatywała nad Poznań z północnego kierunku. Nad Naramowicami został dość szybko odbity w prawo (w bok od swej grupy), ostatni bombowiec niemiecki. Odtąd już walka toczyła się w układzie sił 1 na 1. Pozostałe samoloty zdołały zrzuć bomby na Cytadelę, Dworzec Główny i na Ławicę, choć tam mało skutecznie. Z atakowanego wciąż Dorniera - który wprawdzie zaczął z lekka dymić, a niebawem coraz silniej, a ostatecznie przemienił się w lecącą kulę ognia - zaczęli skakać ze spadochronami niemieccy lotnicy. Chwilę później, nieprzyjacielska maszyna zachwiała się w locie i runęła ku ziemi, rozbijając się na pln. - zach. od Ławicy, a z południowej strony Baranowa (w południowej okolicy jeziora Kierskiego). Polski samolot, po parokrotnym okrążeniu punktu dymiącego pobojuwiska, obrał kurs wschodni, na Swarzędz.

2)-Do-17 rozpoznawczy. Lecący pojedynczo Dornier - od strony Piły i Obornik, w porze już przedwieczornej, zaatakowany został w północnej stronie Poznania przez jedną latającą na dużym pułapie lotu P-11 (zapewne w locie patrolowym północno - wschodniego sektora Poznania). Po stosunkowo długiej i bardzo widowiskowej z ziemi walce powietrznej, mającej czasem charakter prawie że kołowej, zestrzeleniu uległ niemiecki samolot rozpoznawczy typu Do-17. Z minimalnie już dymiącej niemieckiej maszyny załoga skakała ze spadochronami. Samolot ten spadł na ziemię, ulegając rozbiciu, pomiędzy nieistniejącymi obecnie wioskami: Glinno i Gliniecko. Polska "jedenastka", po parokrotnym okrążeniu owego miejsca upadku na ziemię, obrała kurs na Swarzędz (nie było już o tej porze w tamtej okolicy

żadnej zasadzki myśliwskiej). Był to już 3 z kolei niemiecki dwusilnikowy samolot zestrzelony w północnej stronie Poznania przez P-11 (rano rozpoznawczy Do-17, a w porze okołopołudniowej - He-111J, zaś czwartego: He-111, przed południem zestrzeliła polska artyleria przeciwlotnicza, a zaraz po nim - drugiego He-111, który wpadł do wody jeziora Kierskiego). Większą część owych załóg, w kilku nieodległych od siebie miejscowościach schwytali Polacy, za co później zapłacili licznymi aresztowaniami, a niekiedy i swoim życiem, zamordowani w okrutny sposób w Forcie VII, lub w obozie w Żabikowie, dokąd następnie przewożono polskich więźniów.

3)-Do-17 bombowiec. Lecąca od strony południowej (z kierunku Wrocławia), trójka bombowców typu Do-17, ścigana była od okolicy Sławia przez jedną P-11, która co rusz strzelała z różnych stron do wybranego, prawoskrzydłowego Dorniera. Nad miejscowością Nowa Wieś (koło Zalasewa), ostatni samolot niemiecki zaczął dymić, po czym nagle runął do ziemi, rozbijając się na ugorze Zielińca (na pñ. - wsch. od Zielińca, a na pñ. - zach. od Swarzędza). Niemiecka załoga zginęła. Ów zestrzał miał miejsce w porze przedwieczornej, gdy nie działały już zasadzki rejonu Swarzędza. Polski samolot nie okrążał miejsca upadku na ziemię swej ofiary, lecz zawzięcie ścigał pozostałe 2 bombowce w kierunku północnym, które w okolicy Kicina zaczęły pozbywać się swych bomb. Efekty dalszej walki nie są już znane.

4)-He-111. W porze południowej (ok. 12:00 lub minimalnie później), nad rejonem Gębarzewa i Żelazkowa (płd. rejon Gniezna) zaobserwowano grupkę Heinkli (ok. 6-7 sztuk), gdy leciały nad górną, wierzchołkową częścią białych chmur kłębiastych, na wysokości powyżej 3000 m. Ostatniego bombowca, z dość rozpięchłej ich grupki, zawzięcie co rusz ostrzeliwał bardzo zwinny, niczym jaskółka w locie, pojedynczy polski samolot myśliwski. Z dużego pułapu lotu został on zaraz posłany ku ziemi, znad Żelazkowa. Spadał stamtąd już w płomieniach i w chmurze dymu. Po paru dalszych kilometrach lotu, runął na las leśniczówki Krzyżówka (w pñ. - zach. części lasu, niedaleko Lubochni, ok. 10 km na płd. - wsch. od Gniezna). Jego załoga zginęła w komplecie. Polski pilot myśliwski wcale nie miał zamiaru okrążyć miejsca jego upadku na las, lecz upatrzawszy innego niemieckiego bombowca, ostrzeliwał go krótkimi seriami podążając za nim w okolice jeziora Ostrowickiego. Efekty tej następnej jego akcji, nie są już znane. Nie wiadomo też, od jakiego rejonu toczyła się owa gonitwa powietrzna, czy znad Pobiedzisk, czy znad innej, wcześniejszej podpoznańskiej miejscowości.

5)-He-111. W porze południowej (nieco już może po godz.12:00), 3 nasze myśliwce z Dzierżnicy przeprowadziły śmiały i bardzo energiczny atak (od strony słońca), nad południowo - zachodnią stroną stacji kolejowej w Nekli, na drugiego z Heinkli He-111, pozostającego około 200 m z tyłu za samolotem prowadzącym. Tuż za stacją, a więc nad Kokoszkami, ów bombowiec zaczął dymić, wprawdzie nieznacznie, a po dalszych kilku km lotu coraz to mocniej. W okolicy Słomowa (pñ. rejon Wrześni) jego prawy silnik mocno już się palił. Stamtąd też, ów silnie dymiący niemiecki samolot zaczął obniżać lot, szykując się do twardego, przymusowego lądowania w terenie przygodnym. Na spodzie swego kadłuba "szorował" ponad 150 metrów po polu Grzybowa (w płd. - wsch. stronie tej wioski), unieruchamiając się w zaroślach z płd. strony historycznego grodziska w Grzybowie (podobnego do tego w Gieczu). Polski klucz myśliwski przez kilka minut kręcił w powietrzu różne kręgi nad rejonem Nekli, Barczyzny i Zasutowa, po czym, po upewnieniu się, że niemiecka maszyna zakończyła już swój lot, szykował się do podejścia do lądowania od strony toru kolejowego w Kokoszkach. Niemiecką załogę pojмали niebawem polscy żołnierze do niewoli. Wrak bombowca przez wiele minut się tam wypalał. Przeleżał on w tym miejscu przez cały okres wojny (Niemcy z reguły takowe wraki wywozili, począwszy od 1939 roku na złom, ten z jakichś przyczyn, zapewne bardzo dużego zniszczenia od ognia, był im chyba mało już opłacalny).

6+1X)-1 He-111 (a może nawet i 2 He-111). W porze południowej, zapewne ok. godz. 12:00 -13:00, nad lasami rejonu Noskowa - Radomic - 2-3 polskie myśliwce toczyły energicznie walkę powietrzną z grupą Heinkli. Po paru skutecznych atakach naszych, bardzo zwinnych w powietrzu samolotów, jeden z bombowców (w południowej stronie Radomic) zaczął dymić, a niebawem mocno już palić się w powietrzu. Nasze 2 samoloty (tutaj świadkom zdarzeń dość mocno zawężyły obserwację owego powietrznego starcia dość wysokie drzewa w okolicy Radomic) - zajęły się zaraz innym, pobliskim bombowcem wroga. Jak jeden z naocznych świadków zdarzeń - były żołnierz z Podolskiej BK- podaje w Internecie, gdzieś na lasy (w rejonie kilku jezior, nazywanych popularnie "Babskimi, rozciągających się w kierunku zachodnim, po drogę z Iwna do Gniezna), Niemcy ponieśli "straty" (co tu zapewne może oznaczać liczbę większą od 1), a zatem kto wie, czy tam nie spadły na lasy (po wschodniej stronie drogi z

Kostrzyna, poprzez Iwno i Łubowo - do Gniezna) może 2 albo nawet aż 3 nieprzyjacielskie bombowce. A oto informacja z Internetu :

Ogólnopolski miesięcznik ODKRYWCA. Forum II RP - Wojsko Polskie 1918-1939. Pierwszy zestrzał 3/III Dyonu i 9. Pułk Ułanów - 1. 09. 39 myśliwcy (Forum dyskusyjne). Gebhart/3669/87 2007 08-09 15:33,00 9 Pułk Ułanów Małopolskich. Edinburgh 1947.

"Dnia 2 września pułk wypoczywa na postoju, gdzie wymienia gorsze konie z poboru u okolicznych kolonistów niemieckich. Dnia tego obserwujemy po raz pierwszy ciężką, ale zwycięską walkę powietrzną lotników polskich z niemieckimi bombowcami, które pomimo przewagi liczebnej, zostały przez naszych myśliwców zaatakowane i ze stratami wróciły na zachód".

"(...) 2 IX 9. p. uł. miał mp w Człopach, Jezierzu, Czachórkach i Wagowie (...)".

7)-He-111. W porze popołudniowej, nad drogą z Brzeźna do Kostrzyna, samotny polski myśliwiec ścigał 6 niemieckich Heinkli (znad lasów okolic Nekli), wykonując co rusz śmiałe zwroty swą maszyną. Przed okolicą Kostrzyna owe dwa niemieckie klucze bombowe skrzyły nieco w prawo, kierując się nad Kobylnicę. Wkrótce ostatni nieprzyjacielski samolot odbił od swej grupki w prawo i zaczął umykać znad okolicy Biskupic - nad Pobiedziska. Nasz zwrotny myśliwiec atakował go aż do skutku. Nad stacją kolejową w Pobiedziskach, z lekka dymiący bombowiec skrzył nieoczekiwanie na północ. Jednakże coraz to bardziej dymił w locie, a potem już palił się. Ze stosunkowo dużego pułapu lotu - ponad 2500 m - runął w końcu na ziemię w odległości ok. 10-11 km od Pobiedzisk, ulegając zniszczeniu w pobliżu Łagiewnik Kościelnych. PZL-ka, po paru okrążeniach (wykonanych na nieco niższym pułapie lotu), skierowała się nad czarniejewsko - nekielski las, biorąc kurs na Neklę.

8)-He-111. Zaatakowany w porze późniejszego już jakby popołudnia (godz. 16:00 – 17:00, trudno tu precyzyjnie podawać czas - mogą przecież być pomyłki określenia czasu od jednej do paru godzin, a tym samym może być i inna faktyczna kolejność zestrzelenia poszczególnych samolotów) jeden z dwu lecących znad Poznania w kierunku Kórnik bombowców typu He-111, uległ dość szybkiemu zestrzeleniu. Pojedyncza nasza "jedenastka" dokonała wprawdzie ataku czołowego, a następnie, po wykonaniu zwinnego zawrotu bojowego, zaatakowała z lekkiej przewagi wysokości drugi, pozostający w tyle samolot niemiecki, a po paru dalszych swych - niczym jaskółka - manewrach, zapaliła jemu jeden z silników. Działo się to nad okolicą Marlewa i Czapur, a więc nieco na południe od Starołęki i Poznania. Niemiecka załoga opuściła pokład samolotu, a po wylądowaniu ze spadochronami na ziemi dość szybko została pojmana do niewoli przez polskich żołnierzy. Bombowiec ten spadł, ulegając zniszczeniu, w polu Gądek. Polski pilot zwycięzca - po parokrotnych okrążeniach upadku na ziemię swej ofiary - skierował się wprawdzie na płn. - wsch., nad Swarzędz, a stamtąd obrał kurs nad Paczkowo i Kostrzyn (zasadka w Kobylem Polu została wcześniej zlikwidowana, w porze poobiedniej).

X2)-He-111. W porze jakby późniejszego już popołudnia, He-111, lecący pojedynczo nad linią kolejową z Poznania do Gniezna (na odcinku Pierzyska - Gniezno), był zjadale atakowany nad rejonem Gniezna i na wschód od Gniezna - po okolicę przystanku kolejowego w Jankowie Dolnym, przez pojedynczą polską PZL-kę. Lecił on tam nad torami kolejowymi na stosunkowo niskim pułapie, niecałych 200-100-50 metrów i z lekka już dymił. Nad południowym, wysokim nasypem kolejowym (w bardzo malowniczej, położonej w dużym zagłębieniu dolinie jeziora Wierzbiczańskiego), oddalił się nieco na południe i nagle zniknął obserwatorom z ziemi za przeszkodami terenowymi (i z oczu ludzi jadących pociągami w kierunku Inowrocławia) z pola obserwacji. Co się z nim stało to nie bardzo wiadomo. Mógł spaść nawet do wody jeziora, ugrzęznąć w jakimś bagnie, czy "schować" się za jakimiś rozciągającymi się tam na większych odległościach krzaczyskami i kępami drzew. Według pisanego na bieżąco w 1939 roku pamiętniku nauczycieli ze szkoły w pobliskim Jankówku, w okolicy tej miejscowości miało ulec zestrzeleniu "kilka" niemieckich samolotów - z reguły takim mianem określa się minimum 3. Z tamtejszej okolicy znane są jedynie 2 takowe: ten tutaj wspomniany i z dnia 4 września Ju-52, jako zestrzał 4 myśliwców z Dzierznicy, który uległ zniszczeniu, po upadku w duży staw w Jankówku. W przypadku owego Heinkla, nie udało się tutaj "sztuka" odpowiedzi na pytanie, czy polski samolot myśliwski na pewno był z lotniska podstawowego w Dzierznicy, czy może wykonywał jakiś lot, np. patrolowy nad linią kolejową z Gniezna do Pobiedzisk z zasadzki myśliwskiej z Gębarzewka (czy może wracał już z jakiegoś pościgu w stronę Poznania), nie wykluczając nawet tej z Nałęczu - Żydowa, działającej tam do godziny 15:00.

9)-Hs-126. Według paru świadków zdarzenia z Poznania, jak też i "informatorów" stamtąd, w porze okołopołudniowej (przed godz. 12:00), samotna polska P-11, w zachodniej stronie miasta, dopadła pojedynczo lecącego obserwacyjnego Henschla Hs-126 i po paru skutecznych, celnych seriach ogniowych, zdołała go zestrzelić, posyłając go ku ziemi w tamtejszej stronie Poznania. Niemiecka załoga, z bardzo delikatnie dymiącego samolotu, zdołała uratować swe życie, wyskakując ze spadochronami, lecz dostała się wnet do polskiej niewoli, schwytana przez paru polskich żołnierzy. Natomiast samolot ten, mimo że był ostrzeliwany dalej przez polskich żołnierzy z ziemi, spadł na Górczynie, przy ulicy Sielskiej, na sad owocowy, na terenie przyklasztornym, nie ulegając zbyt dużym uszkodzeniom przy upadku na owocowe drzewa (i nie spalił się przy tym). Polski pilot zwycięzca - po sporym obniżeniu pułapu swego lotu - wykonał kilka kręgów powietrznych, po czym wzbił się dość wysoko w górę i obrał kurs wschodni (na Swarzędz). Zapewne wcześniej odbywał on lot patrolowy do obszaru powietrznego Poznania.

X3 U)-Hs-126, uszkodzony w locie w 10 %. Według danych niemieckich, w porze okołopołudniowej, polski samolot myśliwski, gdzieś na południowy wschód od Poznania ostrzelał niemieckiego obserwacyjnego Henschla Hs-126. Niemcy potem oszacowali jego uszkodzenia na 10 %. Czy byłby to może inny samolot tego typu (niż wyżej podany jako zestrzelony nad Poznaniem), nie jest wiadome. Także nie jest znane lotnisko działania bojowego owego myśliwca (a więc czy był on na patrolu wschodniego sektora powietrznego Poznania, czy może startował do swego lotu bojowego z zasadzki, np. z Płaczek koło Śniecisk). Natomiast nie jest znana walka powietrzna z takim typem samolotu z zasadzki z Kobylego Pola (aczkolwiek zupełnie tej zasadzki nie można też wykluczać).

10)-Bf-110. W kołowej walce powietrznej, toczonej chyba jeszcze w porze przed południem, na bardzo niskiej wysokości, rozpoczętej nad strefą powietrzną wielkiego jeziora Powidzkiego, poprzez Gorzykowo - Czeluścin - Gulczewo, uległ w końcu zestrzeleniu niemiecki dwusilnikowy ciężki samolot myśliwski, typu niszczycielskiego. Końcówkę swego lotu miał w polu Psar Polskich (pomiędzy Słomowem a Psarami). Los niemieckiej załogi nie jest dobrze wyjaśniony; według niektórych, przypuszczalnych informacji - mógł tam nawet ktoś zginąć. Nasza PZL z niezbyt dużego pułapu lotu okrążała punkt swego zwycięstwa, po czym obrała kurs lotu nad las, na zachód. Samolot ten utknął przednią częścią swego kadłuba w ziemi i podpierając się na dwu silnikach, sterczał podwójnym statecznikiem w górę. Niemcy, po wkroczeniu 10 września do Wrześni, po kilku dniach rozmontowali wrak samolotu na podstawowe, główne zespoły, po czym przewieźli je samochodami na bocznice kolejową (na rampę załadunkową, tuż przy wschodnim wyjściu z dworca kolejowego we Wrześni, gdzie o kilka - kilkanaście metrów, na odkrytej platformie kolejowej był jeszcze wywieziony z Dzierżnicy wrak samolotu PZL-11a, z pod skrzydłowym numerem identyfikacyjnym 8. Liczni informatorzy i świadkowie z Wrześni upierali się, że na pewno nie był to rozpoznawczy Dornier Do-17. Wszyscy mówili tu o dwusilnikowym niszczycielu Bf-110.

11)-Bf-109. Gdy około godz. 12:00, niemiecki pojedynczy Messerschmitt Bf-109 przelatywał tuż pod dolną podstawą chmur kłębiastych nad miejscowością Sławie, wówczas to z górnej, wierzchołkowej części chmur cumulus runął na niego niczym jastrząb, działający w pojedynkę poznański samolot myśliwski. Nasz pilot zdołał jedynie wówczas oddać jedną, nieco dłuższą serię ogniową ze swych km-ów, gdyż polski samolot zaraz zaczął zostawać z tyłu. Po chwili niemiecki samolot z lekka zadymił, po czym zmniejszając wysokość a także i prędkość lotu - skręcił w lewo, a jego pilot wypatrywał jakiegoś pola do przymusowego wylądowania. Uczynił to przy skrzyżowaniu ze sobą 2 dróg (w tym warszawskiej), przy ulicy Polnej w Swarzędzu (na płn. - zach. skrzyżowania i obecnego terenu zabudowanego oraz na zachód od drogi do Kobylnicy; zaś w południowo - zachodniej stronie tego skrzyżowania znajdowała się Szkoła Podstawowa Nr 2 w Swarzędzu, a więc owe tzw. "twarde" lądowanie odbyło się na płn. - zach. od tej szkoły). Nasz samolot dokonał paru okrążeń, po czym odleciał w stronę Paczkowa. Przed samosądem Polaków - niemieckiego pilota niebawem obronił polski żandarm o nazwisku Szlapeczyński. Nieco pokrwawionego jeńca eskortował pieszo do znajdującego się o ok. 1 km drogi Rynku w Swarzędzu. Tam obandażowano mu rany, a o godz. 16:00 był on przesłuchiwany w jednej ze swarzędzkich restauracji w Rynku. Miał być asem myśliwskim z wojny w Hiszpanii i chciał się spotkać z polskim pilotem, który go tak niespodziewanie zestrzelił.

12)-Bf-109. W nieco podobnych okolicznościach, został zestrzelony drugi samolot identycznego typu, kilkadziesiąt minut później. Tym razem jednak, nad cumulusami wykonywały lot dwa nasze myśliwce.

Pojedynczy samolot niemiecki leciał tuż pod dolną podstawą białych chmur kłębiastych, nad magistralą kolejową ze Środy do Jarocina. Po jastrzębim ataku z góry dwu naszych myśliwców (przy dłuższej ich serii ogniowej nad stacją kolejową Sulęcinek) znad Solca, zaczął zaraz dymić, po czym, po niedługim czasie, runął do ziemi, grzebiąc w swych szczątkach pilota. Miejscem jego upadku było pole w obszarze miejscowości : Aleksandrow - Chocicza, a więc na południowy - zachód od Nowego Miasta nad Wartą. Polska para myśliwska parokroć okrążyła punkt, z którego wydobywał się dym i odleciała w kierunku północnym, nie zmniejszając wysokości lotu w pobliżu Środy i Mącznik.

13)-Ju-52/3m. W porze popołudniowej, może nawet już późniejszego popołudnia, zaobserwowana została walka powietrzna 2 P-11 z jednym Junkersem Ju-52, w połowie odległości pomiędzy Żninem a Wągrowcem. Po dość widowiskowych atakach jednej naszej "jedenastki", ów niemiecki duży samolot zaczął dymić z jednego z trzech swych silników. Swą finalną końcówkę lotu miał w polu, w pld. - zach. stronie Wągrowca. Dokładnej jednak nazwy miejscowości nie udało się zlokalizować, bowiem nieliczni świadkowie i informatorzy zdarzeń z 1939 r. zostali spotkani w innych powiatach niż wągrowiecki : m.in. w pow. gnieźnieńskim - podczas prowadzonych poszukiwań lotnisk i poboju lotniczych na obszarze Wielkopolski. Jeden ze spotkanych informatorów z powiatu wrzesińskiego podawał datę zestrzelenia tegoż Junkersa jako dnia "3 września" (podczas poszukiwań nieraz zdarzały się nieprawidłowe określenia dat, które szło skorygować dopiero przy większej ilości napotkanych świadków zestrzeleń, a nie zawsze tak szczęśliwie się zdarzało - margines błędów dat - niestety - tu istnieje).

X 4) - 1 samolot nieustalonego typu. W dniu 2 września, w porze chyba nieco przedpołudniowej (a może już południowej), w północno - wschodniej stronie Jarocina, została zaobserwowana walka w układzie sił 1:1, pomiędzy dwoma samolotami typu górnopłat (pomiędzy Żerkowem a Pyzdrami), a więc zapewne pomiędzy obserwacyjnym Hs-126 a polską P-11 (mało prawdopodobne, by owym drugim górnopłatem mogła być obserwacyjna "Czapla", a tym bardziej dość powolny "Lublin" R-XIIID). Toczona ona była dość dynamicznie. Jednakże jej efekt końcowy nie był dobrze zaobserwowany, ze względu na coraz to bardziej wzrastającą odległość do nich, rzędu wprawdzie od 4-6 km a ostatecznie do 8-12 km (z 10 km tego typu samoloty mają na tle przezroczystego powietrza wielkość na tle nieba zaledwie 1mm i to oglądanego z odległości 1 m; są już zatem bardzo trudne do obserwacji, zwłaszcza gdy żaden z nich nie dymił w locie i nie wykonywał później różnych akrobatycznych ewolucji, a szczególnie, gdy już oddalały się swymi tyłami od obserwatora, zaś przy nieco mniejszej przezroczystości powietrza, są już one dość trudno zauważalne). W okolicy Pyzdr twierdzono, że w sobotę 2 września, jakiś jeden niemiecki samolot miał po zestrzale lotniczym wpaść w rozległe, bardzo duże bagna rzeki Warty, widoczne na pld. - wsch. od mostu na Warcie (z południowej strony Pyzdr). Nie szło w zasadzie ustalić żadnych okoliczności faktu jego zestrzelenia ani również rodzaju i typu (należałoby tam na bardziej dogłębne jego poszukiwania poświęcić parę dni i to w samych Pyzdrach, nie mówiąc już o okolicach, w promieniu do ok. 10 km, by napotkać tam jakichś świadków zdarzeń z 1939 roku). Nie można wykluczyć, że mógł to być wspomniany Hs-126, ewentualnie jakiś inny samolot (nie wyłączając nawet np. "przypadku" Ju-52, przy dniu 4 września). Być może, był to zestrzał Hs-126, dokonany z zasadzki myśliwskiej z Jankowa, o kryptonimie "Kalisz" - wymieniony w tzw. "nieoficjalnej" dokumentacji londyńskiej, a nie jakkolwiek zestrzał lotniczy z Dzierznicy. A więc jest to przypadek niewyjaśniony, nierozstrzygnięty i niepewny co do wielu jego aspektów.

Okrażenia punktów poboju z powietrza przez P-11:

Były wykonywane : lp 1, X1, 2, 7, 8, 9, 10, 11, 12.

Nie odbyły się : lp 3, 4, 5.

Nie wiadomo: lp 6+1X, X2, X3 U, 13, X4.

Przypadki dalszego pościgu P-11 za niemieckimi samolotami (po fakcie wcześniejszego zestrzelenia jednego z nich) lp 3, 4. Nie wiadomo : lp : 6+1X.

Źródła informacji:

1-Wg źródeł londyńskich - z Dzierznicy, został zestrzelony 1 He-111.

2-Pisemne oraz ustne : lp 1, 2, 6, 7, 8, 11.

3-Pisemne, pośrednie, ukryte ("zawołowane"): lp X1, 6+1X (w tym "ów 1X"), X2, 9.

4-Tylko ustne: lp X1, 3, 4, 5, X2, 10, 12, 13, X4.

5-Tylko pisemna (ze strony niemieckiej): lp X3 U.

6-Pisemna z Internetu: lp 6+1X (m.in. "ów 1X").

7-Pisemne, ukryte ("zawołowane"). W dniu 4 września 1939 roku, w jednej, codziennej gazecie warszawskiej, na pierwszej stronie podana została informacja, że 2 września, do godz. 16:00, poznańscy piloci myśliwscy zestrzelili w okolicy Poznania 6 niemieckich samolotów: zapewne lp 1, X1, 9, 11 (piątym był He-111J - Kobyle Pole), a szóstym - rozpoznawczy Do-17 - zestrzął kpt. pil. J. Zaremba (który spadł na terenie zasadzki myśliwskiej w Kobylnicy).

Dnia 2 września, z Dzierznicy osiągnięto podobny wynik sukcesów bojowych jak w pierwszym dniu wojny: do 14 samolotów, choć w jednym przypadku nie jest na 100 % pewne, czy P-11, która zestrzeliła bombowca w południowej okolicy jeziora Kierskiego, nie była może z Kobylego Pola. W paru przypadkach nie udało się wyjaśnić niektórych aspektów zestrzeleń. Nie można też wykluczyć, że nie pominięto tu jakiegoś nieznanego zestrzału (czy choćby tylko przypadków uszkodzeń), zwłaszcza poza zasięgiem wzroku napotykanym świadków zdarzeń. W drugim dniu wojny, z Dzierznicy, odbywano dużo lotów patrolowych w rejon Poznania, gdzie samoloty danego klucza myśliwskiego, mając ze sobą łączność radiową, krążyły na pułapach 4000-3000 metrów, nad następującymi rejonami: Swarzędza - Antoninka, Kobylnica - Ligowca, Krzesin - Gądek. Patrole 2 (rzadziej 3) samolotowe, latały nad liniami kolejowymi z Poznania do Jarocina, do Konina i z Poznania do Gniezna. Nieprzyjacielskie formacje samolotów były atakowane zarówno przez 1, 2 lub 3 polskie maszyny; nie stosowano ataków przez większe liczby P-11. Piloci z Dzierznicy najwięcej samolotów zestrzelili nad rejonem Poznania, gdyż 5 oraz w trójkącie linii kolejowych Poznań - Wrzesnia - Gniezno: 4-5 samolotów. Najbliższymi zestrzeleniami mogły tu być: 1-2 He-111 z lasów nekielsko - czarniejewskich oraz Bf-110 z Psar Polskich - Słomowa. Najdalszym z Dzierznicy zestrzałem lotniczym zapewne był trójsilnikowy Junkers, z rejonu Wągrowca. Niemieckie samoloty spadały też na ziemię poza obrębem dużego trójkąta linii kolejowych Poznań - Jarocin - Gniezno. Pierwszym zestrzelonym samolotem zapewne był rozpoznawczy Do-17 z Moraska, a ostatnim bombowiec Do-17 z Zielińca koło Swarzędza. Z lotniska głównego odbyto też kilka startów alarmowych, na dźwięk i widok samolotów wroga (kierunek lotu nieprzyjacielskich samolotów w danym momencie wskazywano wstępnie zaraz po starcie z ukrycia z dzierznickiego parku, za pomocą długiej, sygnalizacyjnej białej płachty, którą to zaraz po oddaleniu się P-11 szybko zwijano), a dalej - już za pomocą informacji z radiostacji naziemnej. Posiadano tam dwie radiostacje samochodowe, z których jedna, wysunięta na zachód, informowała drugą o nadlatujących samolotach znad Kostrzyna - Czerlejna - Gułtów i z innych stron. Ponadto, na wszystkich kierunkach od dużego parku, były wystawione posterunki obserwacji powietrznej, a żołnierze obserwatorzy mieli połowę łączność telefoniczną oraz posiadali lornetki polowe. W Dzierznicy bywały też chwile, że w tamtejszym parku nie było żadnego samolotu na czatach (zwłaszcza w godz. ok. 13:00 do 15:00), gdyż albo były one mocno rozśrodkowane po wielu zasadzkach, albo ich resztki (2-3 P-11, z tego 1 samolot po przylocie z Mącznik), odbywały zadania bojowe w powietrzu. Wtedy to obronę Dzierznicy przejmowała w umówiony sposób zasadzka typu OPL, z Gułtów. Tegoż dnia, w oparciu o doświadczenia z piątku, działano dużą liczbą zasadzek, rozmieszczonych podobnie jak wcześniej, w trójkącie Poznań - Gniezno - Jarocin. W paru przypadkach działano nawet pojedynczym samolotem. Dało to tym razem wielką liczbę zwycięstw, określanych liczbowo na minimum 22 (2 razy więcej, niż w poprzednim dniu). Na zasadzkach bywały po 2, 3, 4 samoloty, ale w porze obiadowej i popołudniowej, z braku samolotów, nieraz operowała z nich tylko jedna P-11. Na największej zasadzce, w Jankowie, gdzie było 5 samolotów, startowały na przemian to 3, to tylko 2 myśliwce, nigdy natomiast cały tamtejszy zespół. Po południu cały czas bawiono się z Luftwaffe w "kotka i myszkę", co rusz zmieniając miejsca chwilowych, jednorazowych miejsc zasadzek. Możliwe, że i była minimum jedna zasadzka więcej (w godz. ok. 14:00-16:00), której to nie udało się wytropić, zlokalizować, a tym samym już wszelki ślad po niej zaginął na zawsze. Drugi dzień wojny okazał się najbardziej owocnym dniem, gdy chodzi o liczbę uzyskanych zwycięstw przez całość sił dywizjonu, zwłaszcza z dużej sieci zasadzek. Takich wyników nie miał żaden z polskich dywizjonów.

W sobotę, 2 września - Luftwaffe także nie udała się (pomimo ich wielkich starań), sztuka wykrycia żadnego z poznańskich lotnisk polowych, na których przebywały jakieś nasze samoloty. W piątek, pierwszego dnia wojny, Niemcy stracili w dwu mniejszych trójkątach linii kolejowych 11 swych samolotów, z tym z Gnieznem - 8, a z tym z Jarocinem - 3 (1 Do-17 - był tam zestrzałem z Mącznik). Tutaj także rozpoczynały się pościgi i pogonie za niedużymi grupkami bombowców, z których to zazwyczaj spadał do ziemi, na większych już odległościach, ostatni z atakowanych samolotów. Na swych mapach, niemieccy sztabowcy, zaznaczyli niebezpieczny dla siebie rejon blisko Nekli (w tym zapewne i

okolice Gułtów - Giecz - Chłapowa - Targowej Górki - Podstolic), a więc całą zachodnią stronę Wrześni oraz okolicę w pobliżu Środy. Wobec grażącego niebezpieczeństwa załogom bombowców (z dniem 2 września) - rejon stacji kolejowych pomiędzy Gułtówami - Neklą - Podstolicami i Wrześnią nakazano pokonywać na pułapach przekraczających 3000 m na maksymalnych możliwych prędkościach lotu, stąd też nieco słabsze były rezultaty działania w tymże obszarze "dzierznickich" myśliwców. Najbardziej owocnymi w zestrzelenia godzinami były: od około 11:00 do ok. 13:00, w których to zestrzelono 7-8 samolotów, a więc połowę ze wszystkich w tymże dniu (gdy w Dzierznicy były 3 klucze myśliwskie).

Luftwaffe bombardowała w drugim dniu swej agresji, nieco już mniej skutecznie, lotnisko w Ławicy, oraz znane im, nieużywane przez polskie samoloty lotnisko w Mierzewie, a ponadto wschodni rejon stacji kolejowej w Swarzędzu (tu prawdopodobnie w związku z atakiem naszych P-11) oraz wrzesiński węzeł kolejowy, głównie rejon dworca. 1 września bombardowali oni nieczynne lądowiska polowe na pñ. - zach. od Gniezna - w Działyniu, lotnisko trasowe dla awaryjnych lądowań samolotów pasażerskich w Marzeninie (w rejonie Wrześni) oraz poblize lotniska byłej już Pułkowej Szkoły Pilotażu w Śnieciskach, a 1 Ju-87 - nieużyte bojowo lotnisko w Mierzewie, po odłączeniu się od 2 innych Junkersów, bombardujących stację kolejową we Wrześni. Ponadto odbyli nalot na Wierzchowiska (Wierzchowiska - Ćwierdzin), niedaleko Witkowa (to ostatnie miało tam nieproszoną "wizytę" trójki myśliwskich, jednosilnikowych Messerschmittów, które to dookoła, przez kilka minut, zabawiały się w południe w strzelanie do ziemi ze swej broni pokładowej). W pierwszy dzień wojny, niemieckie Heinkle bombardowały niemalże "pod nosem lotniska w Dzierznicy" dwie najbliższe stacje kolejowe: w Nekli i w Podstolicach, gdzie w porze południowej jeszcze stały pociągi po wyładunkach wojsk Podolskiej Brygady Kawalerii; na szczęście bomby zrzucone z dużej wysokości, znoszone północno - wschodnim wiatrem, spadały w pola, z południowej strony torów stacyjnych. Tak więc ochrona wszystkich poznańskich polowych lotnisk przez te 2 dni wojny była bardzo skuteczna. Nic też Luftwaffe nie przyniosła wysyłka ekspedycyjna w rejon Wrześni - Podstolic 3 szturmowych dwupłatów, mających za zadanie wykryć i zniszczyć w zachodnim rejonie Wrześni zasadnicze lotnisko poznańskich myśliwców (w owych to południowych godzinach, zaraz po 13:00, na szczęście dokonano bardzo dużego rozśrodkowania samolotów P-11 w obszarze Kostrzyn - Nekla - Września - Środa, gdzie na lotnisku w Dzierznicy były tylko 2 P-11, a 23 inne - aż na 9 zasadzkach), a po odtworzeniu gotowości bojowej maszyn (czyli po uzupełnieniu głównie paliwa - benzyny lotniczej oraz taśm amunicyjnych), wysyłano je natychmiast w powietrze przeważnie na loty patrolowo - rozpoznawcze jednego z 3 trójkątów linii kolejowych (2 "małych", tworzących trzeci "duży"). Taka taktyka ciągłego "wiszenia" w powietrzu miała zapobiegać jakiemuś niespodziewanemu atakowi z nieoczekiwanego niekiedy kierunku na główne lotnisko dyonu, w tym przez nurkujące bombowce typu Ju-87, które to mogły pojawić się głównie od strony Jarocina (lub znad okolic Wielunia, Kalisza, zaś na końcu - być może znad Środy, czy jak 1 września - nawet i znad Wrześni, nie wykluczając, że nawet może i znad Miłosławia). Wszystkie zasadzki miały być już od pierwszego dnia wojny uczulone na ów tajny niemiecki samolot nurkujący, bardzo nowoczesnego typu i rodzaju. Stosowano wtedy tzw. metodę swobodnego polowania w powietrzu, z uwzględnieniem niespodziewanych i szybkich ataków od strony słońca. I tak - najlepszą metodą, aby szybko dostrzec połyskujące już w promieniach słońca dość odległe jeszcze nieprzyjacielskie samoloty, były loty wykonywane z południowej strony linii kolejowych, takie jak: przed południem - przy torach z Gniezna do Poznania, zaś w południe nad torami - z Jarocina do Gniezna (późniejszym zaś popołudniem - z dalszej już odległości, po zachodniej stronie owej magistrali kolejowej), po południu - z Poznania do Jarocina, a w godzinach od ok. 9:00 do niemalże 17:00 (a nawet i później - gdy oczekiwano powrotu znad Konina i Wrześni wcześniej niekiedy przepuszczanych grup i grupek lotnictwa bombowego) - nad południową stroną pojedynczego toru z Wrześni do Poznania (i w odwrotnym kierunku). Tą metodą przechwytywano sporo eskadr nieprzyjacielskich samolotów, przelatujących i operujących nad lasami od Wrześni - Psar po Neklę i Radomice oraz Iwno i Wagowo, a także w okolicy Kostrzyna - Swarzędza, gdzie Luftwaffe obrywała (po północnej stronie jednotorowej linii kolejowej) "dość tęgie baty". W porze zachodu słońca oraz już na wieczornym, jasnym, bezchmurnym tle nieba dobrze były widoczne w powietrzu samoloty nad Kostrzynem, Swarzędzem, Poznaniem i strefą Biedruska (a także i rano - gdy pojawiały się one znad Poznania, Biedruska czy od strony Kobylnicy lub Biskupic), co również umiejętnie wykorzystywali myśliwcy z Dzierznicy, działający z zaskoczenia, niekiedy odbywający tylko samotny lot. Przez większość godzin dnia działali oni tak, by skrywanie się w blasku słońca było ich atutem i sprzymierzeńcem w nagłym, błyskawicznym ataku ze stosunkowo niedużej odległości otwarcia skutecznego ognia do upatrzonego celu powietrznego (większe grupy P-11, jak okazywało się to pierwszego dnia wojny - były stosunkowo szybko zauważane). Gdy żadne niebezpieczeństwa od strony

Jarocina się więcej po południu nie pojawiły, już po godzinie 15:00, w Dzierznicy były 3 normalnie funkcjonujące klucze myśliwskie P-11, zaś na 6 zasadzkach znajdowało 16 samolotów (3 w Gębarzewku, w tym 1 uszkodzony, 2 w Kobylem Polu, w tym jeden niesprawny a drugi zaginiony, 2 w Puszczykowie Zaborzu, 3 w Gułtowach, 1 w Płaczkach i 5 w okolicy Kalisza). Patrole popołudniowo - przedwieczne przyniosły kilka nowych zwycięstw powietrznych, zwłaszcza nad rejonem okolic Poznania, (a może i Gniezna, czy też w innych okolicach ziemi poznańskiej, do których podczas zbierania informacji nie udało się dotrzeć). Najbardziej obfitującą porą dnia w zwycięstwa powietrzne, były tym razem godziny przed 12:00 do popołudnia, a zwłaszcza, gdy w Dzierznicy było dużo, gdyż 9 - 7 P-11 w godz. przed 11:00 do prawie 13:00 (na zasadzkach było wtedy 16 P-11: 4 w Kobylem Polu, 2 w Puszczykowie Zaborzu, 3 w Gułtowach, 2 w Płaczkach - z których to wówczas 1 samolot odleciał do Mącznik i 5 w majątku Janków - zwanym "Goliszewskim", gdyż w płn. stronie Kalisza były 2 miejscowości zwane tak samo - Janków). Po obiedzie wysłano 7 samolotów na 3 zasadzki: 2 - w północny rejon Żydowa, 3 - do "Kobylnicy" i 2 - do małego, liściastego, wysokiego i gęsto zadrzewionego lasu rejonu Iwna - Libartowa pomiędzy warszawską trasą drogową a linią kolejową. Dlaczego akurat o tej porze dokonano tak wielkiego rozśrodkowania samolotów - nie jest to dobrze wyjaśnione; w samej Dzierznicy mówiono o dużym dla niej jakimś niebezpieczeństwie ze strony Luftwaffe, po przesłuchaniu jednej wcześniej zestrzelonej niemieckiej załogi (jakoby we Wrześni - tu nie wiadomo czy zestrzelonej w pierwszym już dniu wojny, czy dopiero w drugim - a być może był to i jakiś zestrzał tu nieznany i niewspomniany), zanim jeszcze pojawiła się trójka szturmowych dwupłatów typu Henschel Hs-123), gdzie twierdzono, że Luftwaffe jest już na tropie lotniska poznańskiego dyonu w dość bliskim rejonie Nekli, które to niebawem zostanie "zmięcione" z powierzchni ziemi (a więc nie ukrywali oni tu już swych niecznych zamiarów, za ponoszone dość znaczne straty w tym rejonie Wielkopolski).

PUNKTY (REJONY) POBOJOWISK SAMOLOTÓW LUFTWAFFE, ZESTRZELONYCH W LOTACH BOJOWYCH PZL P-11, Z LOTNISKA OPERACYJNEGO W DZIERZNICY (Podana tu kolejność niektórych zestrzeleń - w rzeczywistości mogła być nieco inna).

3 WRZEŚNIA 1939 ROKU

1)- He-111. Po pościgowej walce powietrznej, bardzo śmigłej w locie (podczas swych ataków) naszej PZL-ki, toczonej od strony Nekli, nad kompleksem lasów czarniejewsko - nekielskich po Promno, przystanek kolejowy w Promnie (gdzie od wybuchów bomb były ofiary śmiertelne), Jerzykowo i Puszcze Zielonkę, zestrzeleniu uległ ostatni bombowiec z niezbyt dużej, gdyż kilku samolotowej grupki Heinkli. Mocno dymiąc (a w zasadzie paląc się w locie) - wpadł on do stawu, w miejscowości Sława (obecnie : Sława Wielkopolska), na południe od owej miejscowości (także w większej już odległości, na południe od miasteczka Skoki). Los niemieckiej załogi nie został dobrze wyjaśniony, jednakże mogła ona zginąć we wraku bombowca He-111. Zestrzał z pory już popołudniowej. P-11 podążająca za swą dymiącą ofiarą w locie, nad punktem jego końcówki lotu, odbyła parę powietrznych kręgów, po czym obrała kurs odlotu na południowy - wschód.

X1)- He-111. Nie można tu też wcale wykluczyć wcześniejszego zestrzelenia Heinkla He-111, nad rejonem lasów okolic Promna - przystanku kolejowego w Promnie, jako pierwszego zestrzelenia niemieckiego bombowca, z grupki sześciu ich samolotów, który spadł w głębokie rozpadliny leśne, tuż na zachód od niedużego budynku stacyjnego Promno. Możliwe, że przy upadku bombowca na las, mogły eksplodować jego bomby pokładowe, które spowodowały tam śmierć Polaków, przebywających na pobliskim przystanku kolejowym. Niemiecki bombowiec uległ tam całkowitemu zniszczeniu, a jego załoga miała najprawdopodobniej zginąć. Widoku spadającego do ziemi, dymiącego Heinkla, nie zaobserwowali świadkowie pościgu naszej pojedynczej "jedenastki" - zmagającej się z grupką 6 wrogich niemieckich samolotów (z rejonów : Brzeźna, Siedlca, Iwna, Kostrzyna, z powodu dużej odległości do przystanku w Promnie: około kilkunastu do 7-8 km i licznych przeszkód terenowych, w tym zadrzewienia leśnego). Samego momentu runięcia bombowca do ziemi nie zaobserwował tam żaden z napotykanym (w rejonie Pobiedzisk - Biskupiec) "informatorów" zdarzenia, ze względu na stosunkowo duży obszar rejonów leśnych. Mówiono jedynie, że było to dnia 3 września, w porze już jakby obiadowej. Nikt tam nie znał kierunku lotu owej grupki Heinkli, lecz nie mówiono zarazem, by leciały one nad linią kolejową z Gniezna do Poznania czy odwrotnie. Los załogi nie był też dość dobrze znany. Po fakcie zestrzelenia

samolotu, nasza "jedenastka" toczyła dalszą walkę na kierunku północno - zachodnim. Nie zauważono także żadnego okrążania punktu tego pobojuwiska przez P-11 (w jej locie powrotnym - to już mogło nie być tam żadnych - zwłaszcza większych - ognisk pożarów). Z tych oto powodów, są kłopoty z właściwą, bezbłędną identyfikacją tego zestrzelenia lotniczego.

2)- He-111. Także w porze już popołudniowej, pojedyncza P-11 dość skrycie podleciała we wschodnim rejonie stacji kolejowej w Nekli (znad stroszkowskiego lasu i Kokoszek), na lecącą nad linią toru kolejowego eskadrę niemieckich Heinkli, na nieco mniejszej wysokości niż zazwyczaj. Z lekką przewagą wysokości zaatakowała ostatni bombowiec z szyku. Wtedy to, nad zachodnią stroną stacji kolejowej posypało się sporo bomb, w większości znoszonych na południe od torów przez wiejący wiatr. Po paru dalszych skutecznych jej atakach, nad stacją kolejową Gułtowy - z bombowca wydobywał się z dala już widoczny dym. Nasza P-11 leciała odtąd w bezpiecznej odległości, obserwując dalsze zachowanie się tegoż samolotu, bowiem szybko zaczął on obniżać swą pierwotną wysokość, szykując się do lądowania w jakimś polu. Bardzo zniżył się w już rejonie stacji kolejowej Kostrzyn, po czym, po przelocie jeszcze ponad 1 km w bardzo niskim locie, przyziemił w niezbyt dużej odległości od południowej strony toru, niecałe 2 km na zachód od dworca kolejowego w Kostrzynie. Załogę niemiecką niebawem polscy żołnierze wzięli do niewoli. Nasz samolot, po paru okrążeniach tego miejsca, obrał kurs wschodni, na stację w Nekli.

3)- He-111. W popołudniowej walce powietrznej, rozgrywanej na dość wysokim pułapie z grupką Heinkli, lecących znad Poznania w kierunku Wrześni, 2 nasze myśliwce zaatakowały nagle w jastrzębim stylu, nad rejonem pól Kokoszek - Gąsiorowa, z lekka w lewym swym skrócie (skrywając się tym razem w słońcu). Trzeci - umiejętnie ubezpieczał je podczas ataków). Po stosunkowo krótkiej, ale bardzo widowiskowej, zwinnej, akrobatycznej powietrznej walce, zestrzeliły one ostatni samolot z niemieckiej eskadry, który to zaraz znad rejonu stacji kolejowej w Podstolicach (na którą zaczęły niecelnie spadać bomby), odłączył się w prawo ze swego szyku i coraz to mocniej zaczął palić się w swym dalszym locie już tylko ku ziemi. Zaobserwowano widok tylko jednego spadochronu na niebie, opadającego na okolicę dwu miejscowości o nazwie Chocicza. Reszta załogi, mogła więc zginąć przy upadku bombowca na ziemię, w dużym polu pomiędzy Chwalibogowem - Bardem a linią kolejową z Jarocina do Wrześni, będącą zapasową magistralą węglową do Gdyni. Na owym dużym majątkowym polu, zimą 1945 roku, Rosjanie mieli pokaźne lotnisko bojowe bombowców nurkujących typu Pe-2 FT. 3 nasze samoloty, nie przerywając swej walki, usiłowały zestrzelić innego jakiegoś jeszcze bombowca i nie były zainteresowane wykonywaniem okręgów powietrznych nad tym Heinklem, który niedawno w otocze ognia i dymu został posłany jako pierwszy do ziemi.

4)- He-111. W porze już bardzo, bardzo późnego popołudnia, 4 P-11 wdały się w atak powietrzny na jednego z grupy 12 Heinkli, lecących od strony Poznania, w kierunku Środy. Było to w pñ. - zach. rejonie Środy. Dość celnie i szybko ostrzelany został jeden z upatrzonych bombowców, lecących wyjątkowo nisko, na pułapie rzędu może 200 metrów, który nagle zachwiał się w swym locie i runął w pole z kukurydzą, pomiędzy następującymi miejscowościami: Krerowem - Bugajem - Markowicami, po czym nagle eksplodował z wielkim hukiem, z powodu wybuchu ładunku jego pokładowych bomb, rozrywając się prawie że na strzępy. Niemiecka załoga zginęła. Nasze myśliwce wcale nie okrążyły tego pobojuwiska, tylko zaraz podążały za bombowcami atakującymi tory kolejowe na odcinku Kórnik - Środa i zaczęły ścigać umykające w wielkim popłochu niemieckie maszyny w kierunku Tulec.

5)- He-111. Ścigany przez 2 nasze "jedenastki" jeden z Heinkli (nad rejonem Krerowa - Tulec), wnet został zapalony w powietrzu, w locie na niedużym pułapie, po czym spadł w polu na pñ. - zach. od miejscowości Tulce, grzebiąc w szczątkach swą załogę. Nasze myśliwce przepędzały 10 pozostałych niemieckich maszyn w kierunku zachodnim. Po powrocie z dość długiego pościgu (po upływie ponad pół godziny: po walce na odległości lotu ponad 80 km w jedną stronę), nasze 3 samoloty zaczęły nad rejonem miejscowości Tulce - Spławie czegoś intensywnie i długo szukać, wielokroć robiąc powietrzne kręgi na niedużej wysokości lotu. Po którejś minucie owych tam niezwykłych manewrów wzbiły się w górę, obierając kurs wschodni. Natomiast czwarty nasz samolot gdzieś musiał się zawieruszyć po walce na jeszcze dłuższym dystansie lotu.

6)- He-111. Nad Opalenicą, w porze przedwieczornej, zaobserwowano pościgową walkę powietrzną (1:1) uciekającego niemieckiego Heinkla, ściganego w powietrzu przez bardzo zwinny polski samolot

myśliwski. Przed Zbąszyniem ów Heinkel zaczął wytracać swą wcześniejszą wysokość (ponad 1000 m), przygotowując się do awaryjnego, przymusowego lądowania na spodzie kadłuba. W końcówce lotu dymił z jednego z dwu silników Wylądował tak zwanym sposobem twardym, w pasie przygranicznym pomiędzy Zbąszyniem a Zbąszynkiem, po wcześniejszym przelocie nad lasem. Los jego załogi nie jest wyjaśniony, lecz jest bardzo mało prawdopodobne, by mogła tam dostać się do polskiej niewoli. Tutaj jest jeszcze pytanie, ile faktycznie niemieckich bombowców zostało w tej przedwieczornej walce zestrzelonych naprawdę: czy tylko te owe 3 znane, czy też o 1-2 może więcej?

7)- Bf-109. Nad Wierzbnem, w południowym rejonie Słupcy, jedna nasza P-11 stoczyła zwycięsko zakończony nagły atak powietrzny na jednego z dwu samolotów myśliwskich typu Bf-109, które eskortowały lot 2 He-111. Jeden samolot myśliwski leciał w górze (z przewyższeniem wysokości), a drugi poniżej pułapu osłanianych bombowców (z tzw. przenizieniem wysokości). Nasza "jedenastka" zaatakowała od strony słońca, wyżej lecący samolot, z pewną przewagą wysokości, kierując w niego nieco dłuższą serię ogniową, na szczęście celną, po czym pozostała z tyłu owych samolotów, kontrolując z większej odległości ich lot ku Wrześni. Po przelocie kilku już km, z niemieckiej ostrzelanej maszyny zaczął wydobywać się dym, a tuż przed Wrześnią - Messerschmitt objęty został mocnymi już językami ognia oraz pióropuszem dymu. Podczas swego przymusowego lądowania w wielkim polu w obszarze: wrzesińska wieża ciśnień - tor kolejowy do Warszawy - droga do Witkowa, zaczął się już na dobre palić i dymić. Jego pilot nie zdołał się wydostać z płonącej kabiny i uwięziony w tej pułapce - zginął. Samolot ten po kilkunastu minutach został strawiony przez wielki pożar. Na owym rozległym polu (a obecnie terenie już całkowicie zabudowanym), podczas okupacji lądowały od czasu do czasu jakieś kurierskie niemieckie samoloty, czasem z jakimiś ważniejszymi osobami na pokładzie, lub z jakimiś niemieckimi dokumentami czy pocztą lotniczą lub innymi materiałami. Niekiedy były to trójsilnikowe Ju-52, a bywało, że też trójsilnikowe włoskie Savoie Marchetti SM.73. Zdarzały się także lądowania łącznikowych Fi-156 (Storchów) lub jeszcze innych typów.

8)- Bf-109. W porze przedwieczornej, w obszarze stacji kolejowych Paczkowo - Swarzędz, na wysokości może rzędu ponad 1000 m - doszło do krótkiej walki powietrznej typu 1:1, w wyniku której, po niezbyt długiej serii ogniowej, pokonany został niemiecki samolot myśliwski, który to codziennie o tej porze dnia zbierał wiadomości szpiegowskie o najważniejszych celach do ранnego zbombardowania, na odcinku Poznań - Konin. Po niewielkiej chwili zaczął on obniżać pułap lotu, szykując się do przymusowego lądowania w polu. Nie tyle nawet wylądował, ile po prostu spadł na jedno z pól pomiędzy warszawską drogą a nieco oddaloną warszawską linią kolejową, w odległości około 2 km na wschód od stacji kolejowej w Swarzędzu (obecnie w tamtym miejscu, jest stacja paliwowa). Samolot ten przednią częścią kadłuba wbił się w ziemię, stercząc statecznikiem w górze. Ранnego, pokrwawionego lotnika, z kabiny zabrali Polacy i zawieźli gdzieś do szpitala (zapewne do Poznania). Do godzin rannych 4 września wrak tego samolotu był pilnowany przez polskich policjantów ze Swarzędza. Samolot nasz, zanim odleciał do Dzierżnicy, parokroć okrążał punkt upadku na ziemię swej ofiary.

X2)- Bf-109. W dniach 3 i 5 września, we wschodnim rejonie Nowego Tomyśla (nieco na pld. - wsch.), w odległości od siebie paru km, zakończyły swój lot dwa niemieckie myśliwskie Messerschmitty. Pierwszy z nich miał lądować przymusowo (na pierwszy rzut oka jakby bez powodu, gdyż ani nie palił się, ani nawet nie dymił w locie), po jakimś starciu powietrznym z polskim samolotem myśliwskim (posiadał on sporo przestrzelin od ognia km-ów kalibru 7,92 mm), w porze jakby okołopołudniowej dnia 3 września (ktoś z Nowego Tomyśla podawał też datę 2 września). Niemiecki pilot został zabrany do niewoli. Przypuszczalnie ten samolot mógł zostać ostrzelany przez jakąś PZL P-11c z lotniska w Dzierżnicy, w obszarze powietrznym rejonu Wrześni - Nekli - stacji kolejowej Gułtowy, w którym to, od pory przedpołudniowej do późniejszego już popołudnia, "dzierzniccy" myśliwcy cały czas czatowali na niemieckie samoloty w powietrzu, w obawie przed ewentualnym niemieckim nalotem bombowym na rejon parku w Dzierżnicy. Pociski z celnej serii P-11- zapewne tu dały o sobie znać dopiero po przelocie dość długiego dystansu (paru dziesiątków km w powietrzu), przez samolot niemiecki. Walka powietrzna z tego typu samolotem z zasadzki Kobyle Pole - nie jest znana, zaś z samolotami z zasadzki z Gułtów jest mniej prawdopodobna, a najmniej prawdopodobna z P-11 - z zasadzki z Puszczykowa Zaborza. Natomiast w dniu 5 września spadł tam "samoistnie" tego samego typu samolot, a jego pilot zginął w kabinie wraku, gdy ten nieoczekiwanie wpadł w korkociąg z dość dużej wysokości, ulegając rozbiciu, zniszczeniu i spaleniu po zderzeniu się z ziemią. Zapewne był to jakiś bliżej nieznany zestrzał lotniczy 5- samolotowej grupki P-11, w dniu 5 września, (z lotniska połowego zasadzki myśliwskiej Poznań Wschód z Piotrowa,

położonej w odległości ok. 1,5 km na południowy zachód od obecnego lotniska wojskowego w Krzesinach), dowodzonej przez ppor. pil. Pawła Łuczyńskiego.

Przypadki okrążeń miejsc pobojowisk lotniczych : lp 1, 2, 5 (w locie powrotnym), 8.

Bez okrążeń : lp 3, 4, X2 .

Brak informacji : lp X1, 6, 7.

Przypadki pościgu za niemieckimi samolotami (po fakcie wcześniejszego zestrzelenia 1 z nich) - przez nasze samoloty myśliwskie typu PZL P-11c: lp X1, 3, 4, 5. W paru przypadkach odległość pościgu mogła być większa od 50 km od swego podstawowego lotniska, a nawet i zbliżona do 100 km. Z zasadzek są znane przypadki zestrzelenia w jednym locie bojowym przez 3 P-11 (3 tak zwane odbyte samolotoloty) aż 4 samolotów (1 września - z Ławicy oraz 3 września z zasadzki z Nałęczu pod Gnieznem : 4 He-111, które zakończyły swój lot na terenie ziemi wrzesińskiej, gnieźnieńskiej i poznańskiej - a kolejny - piąty samolot, miał zakończyć swój lot już na terenie III Rzeszy).

Źródła informacji:

1-Londyńskie - brak.

2-Pisemne i ustne : lp 4 (inf. z poznańskiej gazety codziennej oraz z poznańskiej relacji archiwalnej, ze zbiorów specjalnych Biblioteki im. Raczyńskich).

3-Tylko ustne : lp 1, X1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, X2 .

4-Pisemne, w formie ukrytej, zawoalowanej (w dniu 4 września 1939 r., na łamach codziennej gazety wydawanej w Poznaniu, ukazała się wiadomość o fakcie zestrzelenia przez polskich myśliwców 6 niemieckich samolotów w dniu 3 września, w bliskich okolicach Poznania): chodzi tu o 2 samoloty, zestrzelone we wschodnim obszarze Poznania: lp 5, 8. (pozostałe 4 - dotyczą zasadzek Kobyle Pole i Gułtowy) oraz lp 5 - inf. o 3 P-11 poszukujących punktu pobojowiska He-111 w okolicy Sławia, w swym locie powrotnym.

5-Dane niemieckie: brak, bez żadnych potwierdzeń, z całkowitą negacją i zaprzeczaniem.

W pierwszą wojenną niedzielę, siły dywizjonu myśliwskiego zostały podzielone na 3, a następnie na 4 główne człony obrony wielkopolskiego nieba: obszaru ziemi poznańskiej z 16 samolotami (z tego 4 do obrony ziemi gnieźnieńskiej), 5 P-11 do obrony ziemi kaliskiej oraz 3 - do obrony południowo - zachodniej strony ziemi bydgoskiej (Bydgoszcz do 1937 roku wchodziła w skład Wielkopolski) a także i żnińskiej (będącej w Wielkopolsce do końca 1955 roku). Po południu, 2 myśliwce z Malczewa, a więc działające w powiecie gnieźnieńskim, zostały skierowane do obrony lotnisk polowych na ziemi konińskiej, w okolicę: Kleczewa - Kazimierza Biskupiego. Na rejon Środy i Śniecisk zabrakło już samolotów (dały się już we znaki ubytki 3 samolotów myśliwskich), choć co prawda był to rejon już nieco mniej ważny i mniej narażony na działania niemieckich sił powietrznych niż np. Gniezno. Do południa Luftwaffe działała stosunkowo słabo. Nasze myśliwce zdołały w porze ranno - przedpołudniowej zestrzelić tylko 2 bombowce wroga: He-111 - w Skałowie przez 2 P-11 z zasadzki w Puszczykowie Zaborzu i Ju-86 - w Jasinie pod Swarzędzem, z zasadzki Gułtowy. Zadaniem przydzielonym na ten dzień było znów zwalczanie samolotów rozpoznawczych i obserwacyjnych oraz wypraw bombowych, głównie nad szlakami komunikacyjnymi (w tym rejonami przemarszu polskich wojsk). Lotnictwo rozpoznawcze, wbrew wcześniejszym przewidywaniom, nie działało w ową pierwszą wojenną niedzielę zbyt intensywnie. Od południa nasiliły się jednak, a po południu dość mocno zintensyfikowały się, naloty bombowe na linie i węzły kolejowe, zwłaszcza w kierunku Kutna. W Dzierżnicy do godz. 13:00, znajdowały się tylko 3 samoloty myśliwskie. Wykonały one wpierw kilka startów z alarmu, jednak bez żadnych rezultatów, z powodu ucieczki samolotów npla, zanim one zdołały się nieco zbliżyć do nich (o otwarciu celnego ognia do nich nie było mowy). Od pierwszych nalotów bombowych na kierunek Wrześni, latały one niemalże bez przerwy w powietrzu, z małymi przerwami na odtwarzanie swej gotowości bojowej do następnego wylotu. Obawiano się bowiem w Dzierżnicy nagłego, niespodziewanego tam nalotu, więc za najlepsze rozwiązanie przyjęto ciągłą kontrolę przestrzeni powietrznej przez patrole zaczepne nad okolicami: Nekielki - Nekli - Barczyzny - Psar - Wrześni - Podstolic - Gąsiorowa - Kokoszek - Dzierżnicy - Stroszek - Gułtów, czy w przeciwnym o 180 stopni kierunku patrolowania. Zrezygnowano tym razem z patroli linii kolejowej do Poznania, przekazując obronę miasta dla zasadzki Kobyle Pole, wzmocnionej od południa piątym P-11 z Dzierżnicy (Poznań

tym razem nie był obiektem ataków lotniczych). Z Dzierznicy, gdy chwilowo było więcej samolotów (7 P-11) wysyłano jedną parę myśliwską na patrol bliskiego rejonu : Środa - Śnieciska - Zaniemyśl - Orzechowo - Miłosław - Września - Nekla (gdzie na owych kierunkach, głównie w stronę Środy i Miłosławia, zauważono parę pościgów naszych samolotów za pojedynczymi samolotami czy za niewielkimi grupkami wrogich maszyn), a drugą parę - na dalszy patrol, nad linię kolejową do Konina. Od godz. 12:00, Luftwaffe zaczęła pokazywać swą wielką potęgę, przelatując co godzinę w sile dywizjonu bombowego 28 Heinkli He-111. W pierwszym ich nalocie, myśliwcy z Kobylego Pola zdolali posłać do ziemi ostatni samolot z ugrupowania, w drugim - to samo uczynili myśliwcy z Gułtów. Natomiast już w trzecim przypadku, 28 wrogich maszyn przeleciało nad dopiero co zlikwidowaną zasadzką w Gułtowach, a następnie nad samym rejonem Dzierznicy. Stamtąd, nie wystartował jednak żaden nasz samolot, zapewne z obawy przed wykryciem ich lotniska. Nad Wrześnią owa potężna grupa uderzeniowa rozpoczęła ataki stacji kolejowej i całości węzła kolejowego, niszcząc rozjazdy na Jarocin i Poznań. Nie przeszkadzał im tam żaden nasz samolot myśliwski. Jedynie artyleria przeciwlotnicza celnie ostrzelała jednego z napastników, który to mocno dymiąc - odłączył się od swego ugrupowania i obrał kurs odlotu na zachód, lądując przymusowo w polu Czerlejna. Od bomb zapalających, na stacji kolejowej we Wrześni, zapalił się wielki skład węgla dla lokomotyw, z którego niebawem zaczęły wydobywać się coraz to większe i dłuższe kłęby i wstęgi dymu (późnym już popołudniem - dotarły one nad rejon Środy a potem nawet do Śremu). Co w tym czasie "robiły" nasze myśliwce z Dzierznicy - nie bardzo jest wiadome (czy piloci obawiali się rozpoznania ich lotniska w chwilę po starcie, czy może P-11 były na dalszym patrolu, czy miały uzupełniane w tym czasie paliwo i taśmy amunicyjne?). W porze pomiędzy godz. 9:00 a późniejszym już popołudniem, na niebie rejonu Nekli - Zasutowa - Podstolic - Gąsiorowa - Kokoszek - Stroszek, zaobserwowano kilka ciekawych i emocjonujących starć z Luftwaffe, toczonych na dużym pułapie, rzędu 4000 - 3500 m (a nawet na wysokości 5000 m), gdzie jednak pomimo licznych wysiłków naszych pilotów (pięciokrotnych w sile: 3 a nawet i maksymalnie 5 polskich myśliwców) - na oczach świadków zdarzeń, żaden z nieprzyjacielskich samolotów (poza jednym przypadkiem zestrzału bombowca na pola Chwalibogowa) - ani nie dymił, ani nie spadał ku ziemi. Nieudane bywały ataki boczne i tylnie - boczne naszych 2 - 3 P-11, zwłaszcza znad Starczanowa - Nekli - Gierłatowa - Zasutowa, odbywane z niezbyt dużym kątem od słońca (gdy ono nieco oświeślało prawe burty P-11), więc stosunkowo szybko były one zauważane przez samoloty Luftwaffe i nie było tu żadnego zaskoczenia, a ogień z nieco większej odległości niż z bliskiej czy bardzo bliskiej, bywał mało skuteczny, zaś do następnych ataków już z reguły nie dochodziło - ze względu na zmasowany w ich stronę ogień ze stanowisk strzelców pokładowych załóg bombowych jak też i duże prędkości lotu na pełnych obrotach silników (co stosowano już od dnia 2 września). I nie pomagała tu wcale wielka zwinnność i zwrotność naszych "jedenastek", wobec ich - niestety - dużej powolności. Lotnicy niemieccy na ów bardzo niebezpieczny tutaj dla siebie rejon byli uczuleni już przy starcie. Niemieckie zaś nieduże ugrupowania bombowe (często po ok. 6 maszyn) - w rozpięchłych szykach, starały się jak najszybciej opuścić strefę ataków na maksymalnych obrotach silników, czasami zmieniając pierwotny kurs lotu na nieco inny. Tego typu ataki boczne - gdy nie było przewagi wysokości - były dużo mniej skuteczne od ataków czołowych, a zwłaszcza od tych wykonywanych z dużą przewagą wysokości z górnej i tylnej półsfery bombowców. Pewną ilość zwycięstw uzyskiwano jak dotąd - także w oczekiwaniu na powracające samoloty z kierunków wschodnich, podczas wstępnych na nie ataków czołowych (gdy nasze P-11 skrywały się w słońcu). Tak więc w 3. dniu wojny, myśliwcy "dzierzniccy"- znów ze względu na owe sztuczki Luftwaffe, w swoim bliskim rewirze działań, po raz drugi z rzędu nie osiągaliby zbyt dużych sukcesów bojowych, takich jak w piątek, w pierwszym dniu wojny. Tego dnia strasznie ucierpiały stacje kolejowe w wyniku masowych bombardowań, głównie Heinkli He-111. I tak, wprawdzie solidnie bombami stacja w Kostrzynie, od 6 bombowców starszej generacji Ju-86 (umykających przed 3 - ma P-11 z Gułtów), jeszcze przed południem. Od pory południowej, gradem bomb (po atakach naszych myśliwców), obsypywane były (na szczęście niezbyt celnie, gdyż zrzucone z wysokości 3500 - 3000 metrów, a z reguły były znoszone przez wiejący wiatr; od trzech dni był on z północno - wschodniego kierunku), na południe od torów kolejowych następujących stacji: Gułtowy - po ataku 3 P-11 z tamtejszej, pobliskiej zasadzki, Nekla i Podstolice - po atakach P-11 z Dzierznicy, Otoczna oraz niezwykle silnie Wólka (gdzie było sporo ofiar śmiertelnych) - po atakach przedwieczornych 3 P-11 z zasadzki z Nałęczu (spod Gniezna). Po południu, na stacjach w Podstolicach i w Nekli, ugrzęzło parę osobowych pociągów z Poznania do Wrześni (i dalej do Warszawy), zaś jeden - także osobowy (z Leszna), przymusowo stał wśród pól Kokoszek (w dość głębokim wykopie toru kolejowego), nękany niecelnymi bombami i to dość dużych wagomiarów (500 kg). Od tej pory pociągi ewakuacyjne z Poznania do Warszawy zmuszone były do objazdów, linią przez Gniezno, co niebawem stwarzało niebezpieczeństwo zwiększonych na nie

nalotów przez bombowce agresora. Kilka naszych samolotów myśliwskich z Dzierznicy (przy natrętnych nalotach bombowych na linię kolejową do Kutna), mimo że "dwoiło się i troiło", nie bardzo mogło poradzić sobie z ogromnymi nalotami, z użyciem wielkiej ilości nowoczesnych niemieckich bombowców. Tym razem nasi piloci, wobec potęgi sił Luftwaffe, pokazanych w bliskim rejonie Dzierznicy, byli już prawie że bezradni i bezsilni oraz bliscy załamania. Nie bardzo już wiedzieli, jak dalej z taką niemiecką potęgą lotniczą walczyć. Ale na innych lotniskach działań, nasi myśliwcy wcale nie tracili ducha bojowego, ciesząc się widokiem licznych samolotów wroga, głównie bombowców, co rusz spadających z nieba ku ziemi w otoczkach ognia i kłębow dymu. Lotnicy "dzierzniccy" - okazję do odreagowania i pokazania swej wartości, mieli dopiero przed wieczorem, gdy od strony Poznania, w kierunku Środy, leciała (tym razem na stosunkowo niedużej wysokości) grupa 12 Heinkli, z których to zestrzelono (z tego co jest wiadome), 3 bombowce. Późnym popołudniem, nastąpiła nieduża reorganizacja zasadzek. Na ziemi poznańskiej było łącznie 13 sprawnych P-11 (a jeden uszkodzony - był w naprawie), w tym 3 w obronie Gniezna. 3 były w rejonie Kalisza, 3 w rejonie Żnina, 2 pomiędzy Kleczewem a Kazimierzem Biskupim oraz 2 w rejonie miasta Turek. W związku z zagrożeniem wjazdu wojsk niemieckich do Kalisza, zasadzkę z majątku Janków przerzucono wieczorem w pobliże Kleczewa, do Białobrodów. 3 września, z lotniska podstawowego - z tego co jest znane - zostało zestrzelonych: 8-9, a może nawet i 10 samolotów wroga, a więc znacznie mniej, niż we wcześniejsze dni. Spowodowane to było mniejszą ilością wykonanych z głównego lotniska dyonu tzw. samolotolotów, ze względu na mniejszą ilość działających stamtąd P-11 (w trakcie jednego dnia działań bojowych, 1 P-11 z Dzierznicy mógł jednakże wykonać w granicach powyżej 5 do 10 tak zwanych samolotolotów, z bojowym nalotem dziennym 8-10 godzin) i operowaniem dużych niemieckich formacji bombowych w bliskim rejonie tegoż lotniska, paraliżujących mocno działania zaczepne naszych samolotów. Ponadto Niemcy też byli już bardziej przygotowani na odpieranie ataków naszych myśliwców i podobnie jak nasz dywizjon myśliwski, również i oni modyfikowali każdego dnia taktykę i metody walki z naszym lotnictwem. Odczuwalne już były wszystkie ubytki samolotów w dyonie myśliwskim. Zbytniego ciężaru ilości lotów bojowych nie odczuwali jeszcze piloci w Dzierznicy, bowiem było wśród nich wielu zapasowych myśliwców (zmęczenie odczuwali jednak już piloci na zasadzkach, zwłaszcza tych wielodniowych i wielogodzinnych). Najbliższym zestrzałem był Heinkel z pól Chwalibogowa. Najdalszym - był bombowiec, który przymusowo lądował w polu, w obszarze przygranicznym Polski i Niemiec, pomiędzy Zbąszyniem a Zbąszynkiem. Prawie połowa z 8-9 zestrzelonych samolotów, spadła tym razem w trójkącie z lotniskiem w Dzierznicy, a więc w obszarze Poznań - Września - Jarocin. Połowę ze zwycięstw z Dzierznicy uzyskano dopiero wieczorem; za dnia nie bardzo się tym razem wiodło. Pierwszym zestrzelonym samolotem mógł być Heinkel z przystanku kolejowego z Promna, a ostatnim: Bf-109 z pobliza Swarzędza. Tego dnia poznańscy piloci dokonywali ataków dość często kluczem myśliwskim 3 P-11, lub parą myśliwską. Lecz zdarzały się sytuacje, że i 4, 5 lub tylko jednym myśliwcem. Do godz. 13:00 - na dwu bliskich lotniskach: Dzierznica i Gułtowy działało w łączności ze sobą 6 samolotów (2 klucze myśliwskie). Były też przypadki (jak w Kobylem Polu), że w powietrzu naraz było 5 naszych maszyn, lecz na 2 różnych kierunkach walk. W ową pierwszą wojenną niedzielę, kto wie, czy może nie padł absolutny rekord zwycięstw powietrznych z zasadzek (ok. 23 + 1 uszkodzenie Heinkla, przy założeniu, że informacja londyńska o zestrzale 3 samolotów z zasadzki koło miasta Turek na ziemi konińskiej byłaby prawdziwa). Jak dotąd, przez owe 3 dni wojny, poznański dyon myśliwski zestrzeliwał łącznie w każdym dniu, jeśli nie blisko 30 samolotów wroga, to nawet ową liczbę 2 i 3 września przekraczał. Z Dzierznicy, pod sam wieczór, udała się sztuka zestrzelenia w obszarze pomiędzy Paczkowem a Swarzędzem - myśliwskiego, jednosilnikowego Messerschmitta, którego to po raz już trzeci zaobserwowano z Dzierznicy, jak leciał nad linią kolejową - drogą z Poznania do Słupcy a może i Konina, wykonując misję szpiegowską, rozpoznania z powietrza celów - do porannych bombardowań. Tym razem jednak ważnych wiadomości z wieczornego zwiadu lotniczego nie dostarczył niemieckim sztabowcom i analitykom. Na wielkopolskim niebie, 3 września dominowały przede wszystkim bombowce typu He-111, a także mniej liczne, starsze typy, w wersji Junkers Ju-86 oraz trójsilnikowe Ju-52 (wielką ich watahę - ponoć aż 59 maszyn nad strefą Biedruska miała ścigać jakaś samotna nasza "jedenastka" (czy z Dzierznicy? - nie wiadomo - leciały one jakby od strony Bydgoszczy), niewielkie ilości myśliwskich Messerschmittów (obu typów), a nad rejonem Kalisza - bombowców typu Dornier Do-17. Nie można tu też zupełnie wykluczać pojawienia się w tymże dniu trójki najnowszych niemieckich bombowców typu Junkers Ju-88, z którymi to miał walczyć tegoż dnia, pod wieczór (jak to samemu podawał w Anglii, w swoim liście do znanego polskiego Asa myśliwskiego z Bitwy o Anglię - swego kolegi oficera, Witolda Urbanowicza - dowódca 131. EM). Jest możliwe, że Niemcy testowali operacyjnie swój nowy typ bombowca, z dalekiego rejonu przygranicznego z Francją. Luftwaffe nie

bombardowała już tego dnia Poznania ani lotniska w Ławicy, zaś z innych lotnisk - jedynie to im znane - w Mierzewie. Do powiadomień zasadzek (jak tej w rejonie Kalisza), nie używano jak wcześniej łącznikowego RWD-8 (których to dyon powinien mieć dwa, lecz z powodu niedostatku ich na Ławicy, musiał zadowolić się tylko jedną takową maszyną), lecz myśliwskiego P-11. Wracając do samolotów łącznikowych. Otóż dnia 30 sierpnia, w Dzierznicy rano wylądowały 3 szkolno - łącznikowe dwupłaty typu PWS-26, natomiast w okolicy Gułtów, w dolnym obniżeniu pola (z południowej strony lasu, blisko Karolewa), znalazły swe miejsce ukrycia 2 inne dwupłaty (albo typu PWS-26, albo Potez XXV, które to odleciały stamtąd wieczorem 31 sierpnia). Nasze myśliwce działały tam przez 3 dni wojny na zasadzce Gułtowy, z wielkiego pola - w kierunku Gułtów, a nie z południowej strony owego lasu (zresztą południowa strona lasu zawsze była dobrze oświetlona przez słońce, przez wiele godzin dnia, w przeciwieństwie, do północnej, gdzie dużo łatwiej można było maskować samoloty. 30 sierpnia, niebawem po swym popołudniowym starcie z lotniska w Dzierznicy, zakrzusił się silnik polskiego PWSa, zapewne z powodu braku odpowiedniej ilości paliwa (gdyż został zbyt siłowo przekręcony w kabinie przez pilota zawór paliwowy, inaczej nazywany kranem paliwa). Skutkiem tego, polski dwupłat siadł nagle w polu, w odległości 1 km na płn. - zach. od Stroszek, kapotując przy dużym tam, głębokim i długim rowie melioracyjnym, z powodu zbyt mocnego nacisku pilota na pedał hamulców kół. Ranną załogę zabrała wojskowa karetka pogotowia z Dzierznicy, zaś uszkodzony wrak samolotu wywieziono na Ławicę. Pozostałe 2 PWS odleciały z Dzierznicy, około godz. 10:00 dnia 1 września, do jednego z 2 łasków Kawęczyna (do tego nieco większego) na wschód od linii kolejowej z Wrześni do Gniezna (na płn. - wsch. od Marzenina). Rano 3 września, na porannej odprawie pilotów we dworku Wizów (dowódca dyonu mieszkał osobno, u jednego z rolników o nazwisku Nowakowski, tuż koło dzierznickiej kaplicy, mając tam zamontowane połączenia telefoniczne ; obecnie ów dom już nie istnieje) kategorycznie zabroniono pilotom długotrwałych pościgów i pogoni wrogich samolotów w ogniu niemieckich strzelców pokładowych, po fakcie zaginięcia ppor. rez. pil. Aleksandra Wróblewskiego. Część z pilotów i tak nie do końca respektowała ten rozkaz, gdyż odbywała dość długie pogonie bombowców, na odległościach rzędu 20 - 30 - 40 km, tyle tylko, że nad ziemią poznańską.

Tak więc, pierwsza wojenna niedziela, pomimo wielkich obaw i niezwykłego stresu w samej Dzierznicy, zakończyła się względnie pomyślnie. Można było dopiero wieczorem odetchnąć z ulgą w sercu, że na szczęście nie posypały się żadne bomby na Dzierznicę. Zapewne stało się to za przyczyną bardzo dużego ruchu w powietrzu stosunkowo małej ilości samolotów P-11, działających z lotniska podstawowego, z północnej strony parku (do godz. 13:00 - były tam tylko 3 samoloty, do godz. 17:00 - 7 P-11, a do wieczora 4 P-11, bowiem 5.- ten z Gułtów - był po południu cały czas naprawiany). Jednakże, podobnie jak nie obroniono 1 września Poznania, tak teraz - ważnego z punktu strategii Armii "Poznań" - wrzesińskiego węzła kolejowego oraz licznych stacji kolejowych, utrudniających przez te zakłócenia odmarsz poznańskiej armii z terenu Wielkopolski. Na wieczornym i nocnym niebie, z Dzierznicy zaobserwowano dużo bardziej rozświetlone niebo łunami liczniejszych pożarów niż wcześniej. Po raz kolejny zastanawiano się nad jeszcze inną taktyką działań, w następnym dniu wojny. Zmartwieniem natomiast był ubytek do szpitala tak znakomitego pilota, jakim był dowódca 131. EM oraz proces ściągnięcia do Dzierznicy wraku jego samolotu, dezorganizujący na wiele godzin właściwą pracę dywizjonu.

Rozkaz operacyjny na dzień 4 września, niewiele różnił się od tego na dzień 3 września (gdzie nakazywał zorganizowanie nowej zasadzki w rejonie Żnina, na lotnisku opuszczonym przez I/33. EO oraz zasadzki 3 P-11 w nowym, dopiero co specjalnie przygotowanym miejscu, na południe od Gniezna). Rozkazy na pierwsze dwa dni wojny nakazywały obronę Poznania poprzez działania systemem dość licznych małych zasadzek, z ciągłą zmianą ich miejsc oraz wydzielenie większej zasadzki dla rejonu Kalisza (6 - ewentualnie 5 P-11), zwalczanie samolotów rozpoznawczych npla (co było niezwykle trudnym zadaniem dla naszych dość powolnych PZLek - zwłaszcza przy bardzo słabiotko - lub i nawet czasem wcale - działającej sieci obserwacyjno - meldunkowej), wypraw bombowych, osłona lotnisk lotnictwa armijnego i ewakuacyjnych linii kolejowych.

PUNKTY (REJONY) POBOJOWISK LOTNICZYCH NIEMIECKIEJ LUFTWAFFE - W WYNIKU DZIAŁAŃ SAMOLOTÓW P-11 Z LOTNISKA OPERACYJNEGO W DZIERZNICY (Podawane wg typów zestrzelonych samolotów; nie zawsze w rzeczywistej kolejności ich zestrzeleń).

4 WRZEŚNIA 1939 ROKU.

1)-He-111. W porze przedpołudniowej (w godz.11:00-12:00), 4 nasze myśliwce z Dzierznicy (które wystartowały stamtąd sposobem alarmowym), dopadły niemiecką eskadrę bombowców typu He-111, lecącą od rejonu Środy, kursem wschodnim (nad rejonem miejscowości Pałczyn, na północny zachód od Miłosławia). W brawurowy sposób został zaraz zaatakowany ostatni niemiecki bombowiec z ich ugrupowania, który to - po bardzo krótkim czasie - zaczął palić się w powietrzu, a moment później, jako już płonąca żagiew na niebie - nagle runął do ziemi, rozbijając się doszczętnie w polu Mikuszewa, na południe od lasu Gorzyc (ok. 4 km na wschód od Miłosławia). Niemiecka załoga zginęła. Punktu pobojowiska, dość mocno dymiącego i zapewne dobrze widocznego z powietrza, nie okrążyła żadna nasza "jedenastka", gdyż zajęte one były ostrzeliwaniem następnych, upatrzonych wrogich maszyn.

2)-He-111. We wschodniej już stronie Miłosławia, nasze myśliwce celnie ostrzelały następnego, drugiego z kolei bombowca, który to z początku tylko lekko dymił, a po paru dalszych kilometrach jego prostoliniowego lotu kursem wschodnim, dość mocno. Od tego już momentu zaczął on lotem ślizgowym obniżać wysokość lotu, nie ścigany już przez żadnego z naszych myśliwców, przygotowując się do przymusowego lądowania w polu na spodniej części kadłuba. Stało się tak w polu miejscowości Imielno, na południowy zachód od Zagórowa. Niemiecką załogę zabrano stamtąd do polskiej niewoli. Żaden nasz P-11 nie okrążył punktu końcówki jego lotu.

3)-He-111. Większość z ocalałych z pierwszego pogromu niemieckich bombowców, po skrętach w prawo, rozproszona na niebie niczym rozpierzchłe stadko gołębi na widok jastrzębia, zaczęła umykać, "gubiąc" niekiedy swoje ładunki bombowe w zupełnie przypadkowych miejscach, w kierunkach na Mikuszewo - Czeszewo - Orzechowo. Były one teraz ścigane albo przez pojedyncze nasze P-11, albo przez parę myśliwską (w wyniku połączenia się dwu naszych samolotów). Na dalszych kilometrach owych walk powietrznych, na pewno spadł jeszcze jeden bombowiec celnie ostrzelany przez któregoś z 4 poznańskich myśliwców. W płomieniach i w dymie zwałił się on na ziemię w południowej stronie Zaborowa (z południowej strony wału ziemnego rzeki Warty, około 10 km na wschód od Śremu). Niemiecka załoga zginęła w szczątkach swej maszyny. Tym razem 2 nasze "jedenastki" okrążyły punkt runięcia na ziemię zestrzelonego nieprzyjacielskiego bombowca, po czym obrały kurs lotu na lotnisko startu. Pozostałe 2 nasze maszyny dalej ścigały w zawzięty sposób pojedynczo umykające Heinkle, nie wiadomo już z jakim ostatecznym efektem. A więc minimum: posłano do ziemi 3 napastnicze bombowce wroga.

4)-He-111. W porze już popołudniowej, pojedyncza P-11, która to na dość jeszcze słaby i daleki odgłos (znad Wrześni) niemieckich bombowców typu He-111- wystartowała w dość skryty sposób ze swego lotniska (lecząc na niewielkiej wysokości, na Giecz - Poświętne (obecnie Poświętno) - leśniczówkę Milkarowo (a stamtąd nagle wzbijała się szybko w górę na wysokość około 2000 metrów) i zaatakowała od strony słońca, ostatni samolot z grupy 12 bombowców (leczących na wysokości niecałych może 1500 metrów), sposobem jastrzębim z góry, ostrzeliwując go nieco dłuższą serią ogniową (nad najwyższym wzniesieniem ziemi średzkiej, nad Górzniem). Ten momentalnie zaczął dymić i palić się, by po kilkunastu już sekundach przemienić się w płonąca żagiew na niebie. Przeleciał jeszcze odległość zaledwie 1,5 km i nagle runął do ziemi, spadając w polu Giecza, niecałe 100 m na zachód od tamtejszego cmentarza. Niemiecka załoga zginęła w całkowicie rozbitym wraku swej maszyny (ludność niemiecka z Giecza pochowała ich resztki ciał na cmentarzu w Gieczu, a podczas okupacji Niemcy, po ich ekshumacji, wywieźli szczątki do III Rzeszy). Nasz pilot zwycięzca parokroć okrążył miejsce runięcia zestrzelonego w błyskawiczny sposób bombowca, po czym na niskiej wysokości, pokręcił się jeszcze po rejonie okolic Targowej Górki - Stępcina i Kokoszek i gdy niemieckie samoloty były już bardzo daleko (nad rejonem Śremu), wówczas lądował jak zwykle od strony Kokoszek i stroszkowskiego lasu. Drugi nasz myśliwiec, który zaczął się nad rejonem Chłapowa, by ewentualnie "dobić" uszkodzonego jakiegoś bombowca, nie był już wcale w tym rejonie potrzebny i też wylądował, gdy już nie były widoczne na niebie niemieckie samoloty. Ów zestrzał nad górą Górzno zapewne był największym "majstersztykiem" w akcjach bojowych naszych poznańskich myśliwców. Po raz pierwszy tu się zdarzyło, że od chwili pierwszego ataku naszej P-11, do punktu upadku na ziemię ostrzelanej maszyny, odległość je dzieląca była mniejsza niż 2 km (z reguły wynosiły one minimum 2 - 4 km lub więcej, bywało, że ok. 5 - 10 km, a czasami kilkanaście km, a nawet ponad 20). W Gieczu, przez dłuższy czas, obawiano się represji ze strony Niemców (po ich wkroczeniu do tej miejscowości), za ów zestrzelony bombowiec przez myśliwca z pobliskiego polskiego lotniska wrześniowego.

5)-He-111. W porze popołudniowej, polskie P-11 tki z Dzierznicy, kolejny raz z rzędu przechwyciły eskadrę samolotów Heinkel, lecącą z zachodniego kierunku, poprzez rejon Dominowa, w kierunku Słupcy. Niemiecką grupę samolotów nasze myśliwce zaatakowały w płd.- zach. stronie Wrześni. Po niedługich atakach 4 polskich samolotów, od swej grupy odłączył się w lewo (i zaraz zaczął się sposobić do przymusowego lądowania w polu z południowej strony Wrześni), jeden dymiący Heinkel (znad miejscowości Bieganowo i Bierzglinek), lądując na spodzie kadłuba w polu Czachrowa, z południowej strony Wrześni (wschodnia strona obecnego wrzeńskiego węzła autostrady A2 oraz także wschodnia strona drogi z Wrześni do Jarocina, natomiast nieco na północ od obecnego, prywatnego lotniska we Wrześni). Niemiecką załogę zaraz pojмали polscy żołnierze, którzy w to miejsce przyjechali jednym samochodem. Żaden polski samolot nie okrążał punktu tego zestrzelenia (twardego, przymusowego lądowania He-111, na spodzie kadłuba). Pilotem zwycięzcą był tu sam dowódca poznańskiego dyonu myśliwskiego, który jednak, po swym wylądowaniu w Dzierznicy, w którąś już godzinę później (gdy otrzymał telefon ze sztabu lotnictwa armii z Gniezna, po fakcie przesłuchania niemieckiej załogi, tej z Wrześni), obawiał się już o dalszy los tutejszego lotniska, bowiem schwytani Niemcy mówili, że wręcz polują oni od dnia 2 września na wykrycie i całkowite zniszczenie głównego poznańskiego lotniska myśliwskiego w rejonie jak im się wydaje: Gułtów - Nekli - Wrześni - Miłosławia i Środy, po ich ciężkich stratach w dniu 3 września, ale też i z dwu wcześniejszych dni, zwłaszcza z piątku. Tutaj właśnie najbardziej bali się latać i tu były najlichniesze ataki na ich różne samoloty, w tym na bombowce. Z okolic Wrześni, nasze samoloty PZL -11, ściagały wrogie bombowce w kierunku wschodnim, jednak tutaj nie są już znane ich dalsze efekty działań powietrznych. Wg dokumentacji dywizjonowej (z Francji, z 1939 roku), zestrzał ten skromnie został podany przez dowódcę dyonu jako prawdopodobny (gdyż nie widział on z powietrza samego momentu jego lądowania na ziemi), jednakże był on potwierdzony przez nasze wojska lądowe.

6)-He-111. Lecące na dość dużej wysokości (3000-4000 m), dość nietypowo w tymże dniu, gdyż nad linią kolejową z Poznania do Wrześni (inne grupy samolotów niemieckich przelatywały trasami poprzez Śrem - Środę - Miłosław w stronę Słupcy czy Konina), zostały zaatakowane z jeszcze wyższego pułapu lotu, znad Nekli, nad wiaduktem kolejowym w Kokoszkach (wysadzonym w powietrze przez polskich saperów w dniu 6 września). Nasza trójka myśliwców, po wykonaniu skrętu w lewo, jastrzębim sposobem zaatakowała ostatni bombowiec z niemieckiej eskadry. Nad polami Gąsiorowa zaczął się on na dobre już palić w powietrzu, a nad polami Zasutowa (przed stacją kolejową w Podstolicach) wyglądał niczym płonąca żagiew na wietrze. Skręcił on zaraz nieoczekiwanie w lewo i spadł niebawem z dużego pułapu lotu, na las Podstolic, na południowy wschód od Marzelewa (w płn.- zach. rejonie Wrześni). Nie ścigał go żaden nasz samolot, gdyż te wykonywały dalej, w kierunku Wrześni, ostrzał ogniowy w następny, upatrzony bombowiec. Ataki dwu swoich kolegów ubezpieczał wtedy z powietrza kpr. pil. Leon Skarbecki. Nie jest tu wiadomo, jakie były ostateczne rezultaty owego dalszego starcia (ów pilot zapamiętał, jak podczas walki na dużym pułapie lotu, przed oczami miał widok spadającego w wielkich płomieniach Heinkla, na duży las z północno - zachodniej strony Wrześni). Z wielkiego gąszczu zwycięstw uzyskanych z Dzierznicy, z której to latał bojowo przez 4 dni, po wojnie zupełnie nie mógł dojść do ładu ani ich ilości, kolejności, typów zestrzeliwanych stamtąd samolotów, nazwisk pilotów odnoszących zwycięstwa itp. W latach 80. była to już dla niego zupełnie czarna magia, nie do rozwikłania, tym bardziej, że w książkach i w artykułach prasowych (do owych lat), zupełnie milczano o owych zwycięstwach uzyskiwanych z Dzierznicy. Ciekawostką jest tutaj fakt, że niemieckie Heinkle usiłujące w nieco rozpiezchły sposób umykać, zrzuciły dość dużo bomb na cały rejon stacji kolejowej w Podstolicach, "zapominając o ich zrzuceniu na wybuch" (większość spadła zrzuciona sposobem awaryjnym, bez wybuchu, wraz z prętami zabezpieczającymi wiatraczek zapalnika przed jego kręceniem się w locie podczas spadania bomby i tym samym zapobiegając uzbrojeniu się zapalnika bomby na wybuch, przy uderzeniu o ziemię).

7)-Junkers Ju-52/3m. Około godz. 12:00, trójka naszych P-11, tuż za stacją kolejową w Nekli (nad polami Kokoszek), zaatakowała lecący na ponad 1000 m wysokości, niemiecki trójsilnikowy samolot (stosunkowo powolnego Junkersa Ju-52). Gdy dymił on już nad polami Zasutowa (przed stacją kolejową w Podstolicach), to pomiędzy warszawską trasą drogową a kolejową, wyskoczył z jego pokładu ze spadochronem jeden tylko niemiecki lotnik. Płonący już silnie w powietrzu, ów duży niemiecki samolot, lekko skręcił w lewo przed Psarami Małymi, po czym, gdy leciał nad obszarem leśnym, nagle runął w dół, kapotując na wschodnim skraju niewielkiego lasu i pola, które w tymże miejscu miało być

prowizorycznym lądowiskiem polowym (niewykorzystanym jednak w 1939 roku), pomiędzy trzema Psarami: Małymi - Wielkimi - Polskimi, rozciągającym się w kierunku wschodnim, a więc Psar Polskich. Reszta niemieckiej załogi - zginęła. Nasze 3 samoloty wykonały tam parę okrążeń, po czym obrały zachodni kurs lotu na niedużej już wysokości; nad Kokoszkami radośnie kiwając swymi skrzydłami. W niedużej odległości od owego miejsca, o czym może nawet nie wiedziała nasza trójka myśliwców, w polu Radomic, na wysokości Noskowa, po godzinie 11:00, wylądował Ju-52 z powodu awarii układu paliwowego (bowiem leśniczy z leśniczówki Karw, Marian Kwasek, oddał do pierwszego, bardzo nisko lecącego dużego Junkersa 3 strzały z karabinu Mauser, z pociskami typu ppanc., które dostał od swego szwagra - żołnierza, po czym czuć było opary wyciekającej benzyny). Przy ostrym skręcie niemieckiej maszyny w lewo, na oś ewentualnego stamtąd startu, samolot ten zarył się przednim kołem podwozia w ziemię i nie mógł się już z tej pułapki wyzwolić. Ów zestrzelony przed chwilą Junkers, w wersji bombowej (miał na swym pokładzie bomby zapalające), usiłował swemu transportowemu koleźce przyjść z pomocą (wylądować i zabrać na pokład jego załogę), lecz lotnicy niemieccy z owego pola zbiegli do lasu z wymontowanym z transportowca karabinem maszynowym, zaś dookoła zarytego i przechylonego w polu - na lewy płąt skrzydła ich samolotu, było już pełno Polaków, w tym żołnierzy na koniach. Pechowa załoga Junkersa, w porze popołudniowej została stamtąd wyewakuowana przez 3 ciężkie Messerschmitty Bf-110, które to wszystkie ostrzelały różne grupy i grupki Polaków wokół ich samolotu, następnie jeden z nich lądował blisko północnej ściany lasu pomiędzy Noskowem a Radomicami, gdzie do kabiny strzelca wskakiwał jeden niemiecki lotnik, a pozostałe dwa - okrążając teren wokół, strzelały dookoła z broni pokładowej. I tak było 3 razy. Na końcu, przed samym odlotem, zniszczyli długimi seriami swoją tzw. "ciotkę Ju" i odlecieli kursem na zachód. Szkoda, że owej bardzo ciekawej akcji nie widzieli myśliwcy z Dzierznicy. 2 Ju-52, zapewne miały za zadanie w rejonie lasów Nekli i Czerniejewa odnaleźć 2 wraki zestrzelonych 3 września swoich samolotów: He-111- przez zasadzkę Gułtowy, a który to spadł na skarpe leśną wyschniętego jeziora, położonego zaraz na zachód od jeziora Okraglak, oraz Bf-110, który to zakończył swój lot w polu, na południe od Leśniewa (a może i jeszcze jakiś inny zestrzelony swój samolot z tegoż dnia, w podobnej i pobliskiej okolicy, jak He-111P – który "siadł" w polu Iwna – w stronę Strumian – jako zestrzał sierż. pchor. pil. Jana Malińskiego z zasadzki z Nałęczu oraz He – 111 – z pobliza stacji kolejowej w Fałkowie, zeestrzał z zasadzki z Gębarzewka).

8)-Ju-52. Gdy nieco już później (po około pół godziny), znad Kórniku pojawiła się bardzo duża grupa 28 Ju-52 (3 eskadry po 9 samolotów plus samolot dowodzący akcją), znad Dzierznicy wyleciały dwie grupki naszych myśliwców: 4 oraz 3, razem 7. W rejonie Miłosławia doszło do powietrznego starcia, w wyniku którego uległ zaraz rozbiciu zwarty zespół tych dużych lecz nieco powolnych transportowych maszyn, na parę grup i grupiek, ściganych odtąd zawzięcie na niebie całych dużych połaci ziemi konińskiej. Jeden z dymiących transportowców, pozostawionych już własnemu losowi, lecąc pojedynczo - kursem zachodnim (znad miejscowości Grochowy), wylądował na kołach swego stałego podwozia, w polu wioski Zosinki, niedaleko Siaszyc. Niemiecka załoga podpaliła niebawem 2 pozostałe silniki swej maszyny (a więc zostały spalone łącznie wszystkie trzy), po czym zbiegła do kolonistów niemieckich w Starych Grądach, z podręcznymi tobołkami. Którąś godzinę później, tuż przy tej miejscowości wylądował inny Ju-52 i zabrał tę załogę do III Rzeszy, zaś druga taka maszyna zionęła ogniem swych km-ów, do wszystkich zauważonych Polaków, w promieniu do 1 kilometra, a bywało, że nawet i dalej.

9)-Ju-52. W porze już nieco popołudniowej, została zaobserwowana walka powietrzna w południowo - wschodniej stronie jeziora Powidzkiego, gdzie z umykającej od strony Konina niedużej grupki 3 Junkersów odbity został w prawo jeden niemiecki duży transportowy samolot. Odtąd, znad miejscowości Doły (płd. - wsch. jeziora Powidzkiego), walka w układzie sił 1:1, toczyła się na kierunku płn.- wsch., poprzez zachodnią stronę Kleczewa. Dymiący mocno Junkers, po atakach śmigłej naszej "jedenastki", runął w pole do ziemi, w miejscowości Góry, niecałe 10 km na płn.- wsch. od Kleczewa. Nasz myśliwiec parokroć okrążył miejsce swego zwycięstwa, po czym obrał kurs na jezioro Powidzkie a potem na Wrześnię. Jest to drugie znane zestrzelenie na obszarze ziemi konińskiej tego typu samolotu, przez myśliwce z Dzierznicy. Wygląda to na małą ich ilość. Nie wszędzie udawało się jednak uzyskiwać informacje, choćby wstępne, o miejscach, gdzie spadły na ziemię zestrzelone samoloty w 1939 roku. W odróżnieniu od ziemi poznańskiej, ziemia konińska nie oddała tu wszystkich swoich tajemnic z września 1939 roku.

10)-Ju-52. W porze popołudniowej, nad Gnieznem pojawił się, lecący na dość dużym pułapie lotu, tym

razem pojedynczy Junkers Ju-52, zajądło atakowany przez 4 PZL P-11 (a zatem na pewno z Dzierznicy, gdyż na pod gnieźnieńskiej zasadzce w Nałęczu były tylko 3 nasze myśliwce). Był on bardzo śmiało atakowany z różnych stron przez nasze samoloty. Nad Konikowem (a więc po wschodniej już stronie Gniezna), zaczął dymić, a z każdym dalszym kilometrem lotu coraz bardziej. Niebawem runął do ziemi, wpadając do dość dużego stawu, jaki znajduje się z południowej strony drogi wiodącej poprzez Jankowo do Trzemeszna i Mogilna. Mnóstwo jego szczątków znalazło się momentalnie na drodze z Gniezna, wiodącej do Inowrocławia, a dużo mniejszych i lżejszych - przeleciało przez ową drogę, na znajdujący się po północnej jej stronie dość duży tartak. We wraku samolotu zginęła cała niemiecka załoga. Nasze 4 samoloty, dość mocno zniżyły pułap lotu i parokroć okrężyły punkt upadku tego dużego samolotu, który wpadł do stawu, z którego stosunkowo mało wydzielalo się dymu, po czym obrały kurs lotu na Żydowo (rzędu 210-220 stopni), a więc na południowo - zachodni. Jak widać na tymże przykładzie zestrzelenia, owe duże Junkersy były ścigane z Dzierznicy, na różnych kierunkach lotu i w różnych rejonach ziemi poznańskiej i konińskiej. Znałe tu są jedynie 4 miejsca, gdzie zakończyły swój lot i swój lotniczy "żywot" powietrzny.

11)-Bf-109. Po walce powietrznej, nad wschodnią stroną Wrześni, w układzie jeden na jednego, niemiecki Messerschmitt skrzył z dość dużego pułapu lotu w kierunku południowym, lotem ślizgowym wytracając swą wysokość. Po przelocie niecałych 10 km, szykował się do przymusowego lądowania w polu. Ostatecznie jednak niemiecki pilot podjął decyzję o skoku spadochronowym, jednakże opuścił on kabinę swego myśliwca już na stosunkowo niskim pułapie lotu. Czasza spadochronu nie w pełni napełniła się powietrzem i przy zwiększonej przez to prędkości opadania ku ziemi, doznał on połamania nóg. Niebawem Polacy odwieźli go do szpitala we Wrześni. Messerschmitt zaś spadł na nieco mniejsze, przygotowane w 1939 roku lądowisko w Grabowie Królewskim (to w stronę Kołaczkowa, zaś to większe, w stronę Zielińca - to Niemcy w 1944 roku rozbudowywali na swe lotnisko obrony myśliwskiej dla samolotów typu Focke Wulf Fw-190). Nie zaobserwowano, by polski samolot myśliwski podążał za uszkodzonym niemieckim Messerschmittem i by wykonywał jakieś kręgi powietrzne nad owym Grabowem Królewskim (pilot P-11, po swym ostrzelaniu niemieckiego samolotu, być może nie miał pewności czy jego seria ogniowa była celna czy też nie i pozostawił go własnemu losowi, a może pilnie musiał zająć się czymś innym, może akurat jakimś drugim niemieckim myśliwcem?, a może Bf-109 - jako bardzo szybka maszyna, gdzie różnica w prędkości maksymalnych obu tych myśliwców wynosiła w granicach ~ 175 km/h - szybko znikła z pola jego widzenia?)

Punkty pobojowisk lotniczych które były :

1-okrążane przez P-11 : lp 3, 4, 7, 9, 10,

2-nie były : lp 1, 2, 5, 6, 8, 11.

Przypadki dalszego pościgu za grupą niemieckich samolotów (czy za niewielką ilością ich samolotów) przez P-11, po fakcie zestrzelenia jakiegoś ich samolotu : lp 1- 3, 5, 6, 8.

Źródła informacji :

1-Londyńskie : lp 5, ponadto - odnośnie lotniska w Dzierznicy jest tam podany 1 He-111, lecz przy błędnej dacie 5IX (Razem : 2 He-111).

2-Pisemne i ustne : lp 5.

3-Tylko pisemne (książkowe) - 5 (inna zaś podana liczba - to 3) zestrzelonych samolotów, bez podania ich typów oraz czy tylko z Dzierznicy, tylko z zasadzek, czy też i z Dzierznicy i z zasadzek. Ponadto 2 He-111 i 1 Hs-126, bez podania z jakich lotnisk działań PZL-P-11.

4-Źródła pisemne, archiwalne, wielkopolskie: lp 8 a także i ustne.

5-Tylko ustne: lp 1, 2, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 11.

6-Pisemne ukryte, "zawołowane": lp 10 (zestrzał Ju-52 w Jankówku za Gnieznem - jeden z "kilku" zestrzeleń w tamtejszej okolicy).

7-Niemieckie: brak, przy zupełnej negacji powyższych danych.

Niewyjaśnione dobrze przypadki zestrzeleń z dni 1-4 września, uzyskane metodami ustnymi, podczas zbierania takowych informacji w latach 80. i 90. na obszarze Wielkopolski.

1)-Samolot dwumiejscowy, nieznanego typu. W dniu 4 września (na pewno jednak po 3 września), po przelocie niemieckiego samolotu nad miasteczkiem Łowyn i nad pobliskim jeziorem (z zachodniej strony Łowynia), miał on nieoczekiwanie spaść na las, w odległości 100-200 m od wschodniej strony lasu (położonego na zachód od Łowynia). Miał to być samolot 2 miejscowy, nieustalonego typu. Minimum 1 niemiecki lotnik miał tam zginąć. Ów samolot uległ spaleniu, przez co trudno było ustalić jego typ. Do dwu miejscowych samolotów m.in. należały: Messerschmitt Bf-110, Henschel Hs-126. Mógł to też być jakiś innego typu samolot obserwacyjny, względnie łącznikowy, np. Fieseler Fi 156 Storch. Możliwości więc byłoby kilka. Również i co do przyczyny; ostrzelanie przez P-11, przez polską naziemną OPL, niesprawność, awaria samolotu (np. układu sterowania), czy silnika, rana pilota podczas lotu (i zaskabnięcie, utrata przytomności), błąd w pilotażu, brak paliwa, gdyż mogło z jakichś powodów przedwcześnie wycieć (skutkiem jakiegoś ostrzału) itp. Łowyn znajduje się na południe od Międzychodu, a na północ od miasteczka Trzciel, na północny zaś zachód - od miasteczka Lwówek. Wcale tu też nie można i odrzucać ostrzelania przez jakąś P-11 z toruńskiego dywizjonu myśliwskiego III/4. A poza tym, nie można też wykluczyć również i daty "jako 5 września" (wtedy to mógłby być zestrzałem zasadzki z Piotrowa, koło Krzesin lub z Tulec, nie wykluczając nawet i dyonu III/4). Przy 4 września, w grę mogą wchodzić takie lotniska działań P-11 jak: Tulce, Kobyle Pole, Puszczykowo Zaborze, Dzierznica, Nałęcz. Tak więc, jest tutaj wiele zagadek z tymże samolotem, wprost nie do rozwikłania. Informacja o tym zestrzale - ustna.

X) W dniach 1-4 września, myśliwcy z Dzierznicy w swych przeróżnych pościgach samolotów niemieckich, zwłaszcza na większych odległościach (zasięg P-11c wynosił w granicach 503 do ~ 550 km, a zatem maksymalne pościgi i pogonie mogły odbywać się na odległościach po zygzakowatych liniach łamanych rzędu do ok. 200 km), mogli każdego dnia zestrzelić o jeden, dwa, trzy samoloty więcej niż te tutaj opisane czy wspomniane, zarówno na ziemi poznańskiej, nad strefą Biedruska, w zachodnich rubieżach Poznania, w innych miejscach ziemi poznańskiej czy na ziemi konińskiej, gdzie także codziennie były widywane pościgi naszych samolotów za różnymi małymi grupkami niemieckich samolotów, czy pojedynczymi maszynami wroga, a nie zawsze one dymiły na oczach świadków powietrznych starć (zanim mogło dojść do zestrzelenia, czyli jakiegoś typu końcówki lotu, to przelatywały one odległości rzędu 15-20-25 czy więcej km). Nie można wykluczyć finału lotu jakiegoś zabłąkanego niemieckiego samolotu na obszarze ziemi bydgoskiej, czy nawet i leszczyńskiej oraz na terenie III Rzeszy, w tym na obszarze obecnej ziemi pilskiej. Na terenie ówczesnej Wielkopolski mogły też mieć w 4 pierwszych dniach wojny upadki czy przymusowe lądowania pojedynczych samolotów uszkodzonych przez myśliwców z dyonu III/4 z Torunia oraz z Brygady Pościgowej broniącej Warszawy: tu raczej tylko na ziemi konińskiej (mniej natomiast prawdopodobne są końcówki lotu samolotów uszkodzonych przez dyon myśl. III/6, broniący Łodzi, ze względu nie tyle nawet na niezbyt może dużą odległość od ziemi konińskiej, czy bardziej oddalonej już ziemi poznańskiej, co z uwagi na zupełnie inne kierunki lotów samolotów Luftwaffe, działających z zupełnie innej niemieckiej floty lotniczej i z innych lotnisk swych działań). Z pola uwagi i widzenia świadków zestrzeleń z 1939 roku, mogło ująć około 5-10 % zestrzelonych, dymiących i uszkodzonych samolotów niemieckiej Luftwaffe (a zatem do każdej z 50 zestrzelonych maszyn, można by ewentualnie jeszcze dodać po kilka więcej, np. do ok. 5). Obecnie jedyną metodą ich odnalezienia jest odszukanie tego typu informacji (natury wspomnieniowej), w przeróżnych archiwach, w tym dawniejszego ZBoWiD-u w powiatowych i gminnych zasobach archiwalnych na terenie Wielkopolski, odnośnie 1939 r. i lat II Wojny Światowej, a czasami w jakichś nowo opublikowanych książkach tak w Polsce jak i w Wielkiej Brytanii (np. o historii z 1939 roku odnoszącej się do Podolskiej Brygady Kawalerii, przebywającej w pierwszych dniach wojny w lasach nekielsko - czerniejewskich, od rejonu Marzenina po okolice Iwna - Wagowa - Wierzyce). Czasami taka informacja może być podana w jakimś zbiorze wspomnień, w lokalnie wydanej książce (w publikacji gazetowej, w lokalnie czy regionalnie wydawanej prasie), z relacjami byłych żołnierzy Armii "Poznań" czy innych osób z terenu Wielkopolski, związanych z 1939 rokiem czy w szerszym zakresie z latami wojny i okupacji niemieckiej.

X1)- Możliwe, że 3IX- przed wieczorem, w obszarze pomiędzy Poznaniem a strefą przygraniczną z III Rzeszą - mogły ulec zestrzeleniu dalsze 1-2 Heinkle, podczas 15-20 minutowego pościgu (na odległości rzędu do ok. 80-100 km) za 10 bombowcami, począwszy od Tulec.

X2)- Możliwe, że 4IX- mogły zostać zestrzelone o 1-2 więcej duże Junkersy Ju-52, zwłaszcza na ziemi konińskiej.

X3) "Brakuje" jakby minimum jednego może zestrzelonego samolotu w dniach 1-4 IX- w rejonie na wschód od Gniezna, zwłaszcza na dość dużym obszarze - po okolicę Trzemeszna, w dolinie jeziora Wierzbiczańskiego, który to teren przez szereg powojennych lat należał do dość słabo tam zamieszkałego (zaś P-11- mogły być tak z kilku pobliskich zasadzek rejonu Gniezna, jak i nawet z Dzierznicy - na patrolach linii kolejowej z Poznania do Gniezna czy nawet i innych: z Poznania do Wrześni, z Wrześni do Gniezna. Dla samolotów P-11 odległości lotu patrolowego rzędu 20 parę km do ok. 40, to nie są żadne duże odległości, które są pokonywane w czasie od 4 do 7-8 minut lotu, a zdarzały się loty patrolowe trwające jedną godzinę a nawet i minimalnie dłużej (teoretycznie nawet do ok. 1,5 godziny, lecz wówczas brakowałoby już paliwa nawet na krótki pościg, więc takiego ryzyka nie wolno było podejmować).

Ogólny bilans zwycięstw powietrznych z lotniska w Dzierznicy:

1.IX.: 15 samolotów na pewno, w tym 12 bombowców, zapewne typu He-111, 2 Bf-109, 1 Ju-52, oraz możliwe, że 1 samolot "z Wielunia" (Hs-126 ?). Ponadto, niewykluczone, że 2 He-111 - wg niesprawdzonej (i niepotwierdzonej) informacji zawartej na łamach książki płk. pil. Wacława Króla "Poznańscy lotnicy spod znaku poznańskiego "kruka" oraz jeden niewyjaśniony, niezbyt pewny zestrzał He-111 na Dębcu w Poznaniu co do ewentualnego lotniska działania P-11 w Dzierznicy (jako możliwy, lecz tylko tu przypuszczalny).

2.IX:13-14, z tego, 5 He-111, 2 rozpoznawcze Do-17, 2 bombowe Do-17, z których jeden jest o tyle niepewny, o ile ppor. pil. Mikołaj Kostecki "na pewno" mógł 2 września zestrzelić rozpoznawczego Dorniera, w pld.- wsch. rejonie Swarzędza, około godz. 6:00 (jako pierwszy zestrzał dnia), a gdyby tak nie było - to Do-17 z okolicy Baranowa, mógłby wtedy być zestrzałem pilota z klucza myśliwskiego ppor. pil. Kosteckiego, 2 Bf-109, 1 Bf-110, 1 Ju-52, 1 Hs-126. Ponadto nad rejonem jezior Babskich w lasach Nekli i Czerniejewa mógł zostać zestrzelony o jeden He-111 więcej (a więc być może 2 He-111, a nie tylko 1 Heinkel). Natomiast He-111 (ten z rejonu przystanku kolejowego w Jankowie Dolnym; z doliny jeziora Wierzbiczańskiego), nie jest pewny, co do lotniska działań PZL P11 (czy z Dzierznicy, czy może z Gębarzewka). Zatem 2 przypadki He-111 nie są tu dobrze wyjaśnione.

3.IX 8-9 (a max.10), z tego: 6 He-111+ He-111 z przystanku kolejowego w Promnie (jako nie wyjaśniony na 100 % pewności),
2 Bf-109 + Bf-109 z rejonu Nowego Tomyśla.

4.IX 11, w tym 6 He-111, 4 Ju-52 (jako minimum), 1 Bf-109.

W trójkącie linii kolejowych, gdzie znajdowało się lotnisko wojenne w Dzierznicy (Poznań - Września - Jarocin) - zostało zestrzelonych 9 samolotów (1IX- 2 He-111, 2IX- He-111, Bf-109, 3IX- 4 He-111, 4IX - He-111). Natomiast w sąsiednim (Poznań - Września - Gniezno : 16-17 (1IX- 6 He-111, 2 Bf-109, 2IX- 1-2 He-111, Do-17 bombowiec, Bf-110, Bf-109, 3IX- He -111- przystanek kolejowy Promno, Bf-109, 4IX- Ju-52, He-111. Łącznie : 25-26 samolotów, a więc połowa z zestrzelonych z lotniska w Dzierznicy. Na ziemi konińskiej spadły 3 samoloty (4IX), 1- koło Wielunia (1IX), natomiast pozostałość i większość z nich - na obszarach ziemi poznańskiej.

=====

Dzień 4 września był ostatnim dniem odbywania lotów bojowych z Dzierznicy, z powodu nagłego wykrycia lotniska polowego przy parku i majątku w Dzierznicy (choć obawiano się już tego od popołudnia dnia 2 września). 31 sierpnia w Dzierznicy wybrano zapasowe lotnisko dla dyonu myśliwskiego, w pobliżu Wrześni. Tutaj nie udało się ustalić, gdzie ono mogło być. Jedno z takich wybranych lotnisk polowych przez 3. Pułk Lotniczy w 1936 roku było w Chociczy Wielkiej (i Małej). Inne takowe (stosunkowo niezbyt duże), mogło np. być w Białężycach, które w 1945 r. wykorzystała eskadra radzieckich samolotów łącznikowych typu Po-2. Jeszcze inne mogło być na polach Chwalibogowa, a zwłaszcza gdzieś koło Barda. Nie można nawet wykluczać pól majątku Żerniki - w stronę Chociczki. Przede wszystkim, powinno ono mieć bardzo dobre warunki maskowania samolotów, a więc znajdować się przy gęsto zadrzewionym parku, w gąszczu jakichś drzew, przy mocno zadrzewionej drodze, gdzie samoloty z jej północnej strony miałyby przez większość dnia cień (mogłaby

to nawet być droga np. z Opatówka do Chociczki, jako chwilowa, jednorazowa zasadzka. Jednakże cała okolica Wrześni, zarówno jej część południowa, czy płd. - zach., byłaby zbyt łatwa do przeszukiwań z powietrza przez Luftwaffe, więc dowódca dywizjonu podjął decyzję odlotu w dość daleki rejon, poza ziemię poznańską, do rejonu Babiaka, na terenie ziemi konińskiej. Na każdym lotnisku lądowania samolotów P-11 (zresztą dla innych typów samolotów także), była stała zasada w lotnictwie czasu wojny, że już musiało być znane miejsce minimum jednego, następnego lotniska, do nagłego, w trybie alarmowym odlotu.

Czwarty dzień wojny przyniósł szereg zmian w taktyce działań bojowych obu stron. Luftwaffe, jakby też nieco zmęczona intensywnymi swymi działaniami, wysyłała samoloty w rejon Wielkopolski nie od rana, lecz dopiero w porze przedpołudniowej. Tym razem zmienili oni trasy swych przelotów (w obydwu kierunkach lotu: tak na trasach dolotowych do wyznaczonych celów, jak i na trasach odlotowych do III Rzeszy), w taki sposób, by samoloty nie przelatywały nad Poznaniem. Nowa trasa teraz została wytyczona poprzez następujące miasta: Babimost - Wolsztyn - Kościan - Śrem - Zaniemyśl - Miłosław - Pyzdry. Zaś samoloty operujące z Pomorza zachodniego miały omijać Poznań z północnej strony a także linię kolejową z Kostrzyna - przez Nekłę do Wrześni. Tego dnia, jakby nad ziemią poznańską operowało mniej, zwłaszcza licznych i silnych grup bombowych niż dotąd, za to już od pory przedpołudniowej, działały liczne formacje samolotów transportowych, zrzucające w wielu miejscach niemieckich dywersantów, poprzebieranych m. in. w mundury kolejarskie (głównie na terenie powiatu gnieźnieńskiego). Bywały też przypadki lądowań na ziemi konińskiej - samolotów Ju-52 ze skrzyniami z bronią i amunicją i z radiostacjami dla V kolumny niemieckiej, przy ich osadach. Wówczas to, gdy jeden takowy samolot na chwilę wylądował na oznakowanym polu, pozostałe ubezpieczały go z powietrza, dopóki nie wystartował. W owych dywersyjnych akcjach specjalnych, zaangażowane były duże ilości niemieckich samolotów typu Junkers Ju-52, kto wie czy nie więcej niż z 50 maszyn. Ponadto Niemcy wykonali tego dnia akcje specjalne, ewakuacji dwu załóg swych samolotów Ju-52, za pomocą innych Ju-52 oraz 3 samolotów typu Bf-110. Nad Wielkopolską latały znów większe ilości samolotów rozpoznawczych typu Dornier Do-17 oraz obserwacyjnych Henschli i jak codziennie, niewielkie ilości jednomiejscowych Messerschmittów, zaś nad ziemią kaliską oraz konińską, operowały bombowce typu Do-17. Przez pierwsze 4 dni wojny, rzadkością był widok nurkujących Junkersów Ju-87 (w niewielkiej liczbie atakowały one 1 września wrzeński węzeł kolejowy oraz nieużyte przez 34. Eskadrę Rozpoznawczą, lecz przygotowane w pełni do działań wojennych lotnisko w Mierzewie na ziemi gnieźnieńskiej (swe "pazury" i siłę, pokazały one dopiero w dwu następnych dniach, niszcząc rejon dworca kolejowego we Wrześni i linię kolejową z Gniezna do Wrześni). Jest wielce prawdopodobne, że myśliwcy z Dzierznicy mogli zestrzelić więcej niż tylko 4 znane przypadki trzy silnikowych Junkersów Ju-52. 4 września, z tego co jest znane, Niemcy utracili nad Wielkopolską minimum 11 takich maszyn: 4 - przez myśliwców z Dzierznicy, 3 - przez zasadzki : z Nałęczu, z Białobrodów ("Kleczewa"), Kobylego Pola oraz 4 zestrzelone z ziemi, w tym 3, w północnym rejonie Kalisza, w obszarze pomiędzy Starym Borkowem a Skarszewem (ogniem z ckm-ów, z pociskami przeciwpancernymi, a jeden w okolicy Czarniejewa). Ciekawostką tu niech będzie fakt zestrzelenia aż 5-ciu Ju-52 w dniu 6IX przez słynną Brygadę Pościgową w ich akcji tzw. "wymiatania" samolotów niemieckich w obszarze pomiędzy Kutnem a Slesinem, które to zostały (nie wiadomo dlaczego) "wymiecione" ze wszystkich znanych list zwycięstw powietrznych z 1939 roku przez kilka polskich komisji historycznych w Wielkiej Brytanii (czyżby więc to były "zbyt małe" samoloty, by z powietrza nie szło dostrzec ich upadków na ziemię ?). Coś tu z owymi Ju-52 nie gra! Dywizjon poznański zestrzeliwał je jeszcze w następnych paru dniach, a ostatniego, w dniu 16 września, na zachód od Sochaczewa.

W Dzierznicy, 4 września działano już od świtu inaczej, niż do tej pory. Jedną z dwu samochodowych radiostacji przestawiono dalej na zachód od swego miejsca postoju i bazowania, aby dużo wcześniej napływały informacje o przelotach samolotów z zachodnich rejonów do radiostacji, znajdującej się pod wielkimi, splecionymi z sobą koronami drzew, po wschodniej stronie dworku (w stylu willi szwajcarskiej), państwa Wizów. Tego dnia nasze samoloty, wcześniej zaalarmowane niż dotąd, zdążyły za każdym razem wszystkie niemieckie formacje lotnicze przechwycić nad rejonem Dominowa, Murzynowa Kościelnego, zachodnią stroną Miłosławia czy Wrześni. Ponadto P-11 miały możliwość wzbicia się na wysoki pułap lotu, w przypadku nalotu od strony Kostrzyna. Gdy w porze ranno - obiadowej, na lotnisku podstawowym znajdowało się aż 7 P-11, to przy słabszych działaniach Luftwaffe, nie został w pełni tam wykorzystany ich potencjał bojowy. Nie wykonywano po raz pierwszy lotów patrolowych, a jeśli już, to w skromnym i ograniczonym zakresie. Tego jednak dnia, z tego co jest znane,

ilość zwycięstw była już znacznie mniejsza niż dotąd, przynajmniej o kilka - kilkanaście nieprzyjacielskich maszyn. Najslabszy też wynik uzyskały zasadzki myśliwskie, na których to łącznie w trakcie dnia działało aż 19 samolotów, w 8 , a potem w 7 miejscach, a ilość ich znanych zwycięstw, to zaledwie 10. Mogło to być skutkiem tego, że Luftwaffe omijała rejon Poznania, a samoloty stamtąd mogły mało odbywać z nich lotów patrolowych, bądź były zbyt duże odległości na skuteczniejsze za nimi pościgi, a może jakby było nieco już mniej niemieckich samolotów, operujących w ich rejonach i rewirach działania (może też dużo słabiej tu zostały zebrane informacje o zestrzelonych samolotach, w tym nad ziemią konińską?). Przez 4 dni wojny nasze myśliwce, zwłaszcza z lotniska podstawowego, spisywały się znakomicie, zestrzeliwując jednym swym PZL P-11c (pomijając tu 2 nietypowe P-11a i P-7a, utracone już pierwszego dnia wojny) za owe dni - łącznie aż 4,5 nieprzyjacielskiego samolotu. Zaś dziennie 1 P-11 zestrzeliwał w granicach od 1,1 (1 września) do 1,4 - 3 września (a rekordowo w dniu 2 września : 1,5) natomiast 4 września - niecały jeden samolot (zaś średnio 1,2). Na zestrzelenie zaś ok. 120 samolotów - pracowało: 25 P-11+2 inne - 1IX, 25 P-11 - 2IX, 24 - 3IX oraz 23 P-11 - 4IX, co daje sumę samolotów P-11 za 4 dni jako "99", czyli mając niecałe 25 samolotów typu PZL dziennie. Dzieliąc ok. 120 zestrzelonych niemieckich samolotów przez "99" P-11 w 4 dniach wojny, mamy tu wskaźnik 1,2 zestrzeleń dziennych, przypadających na jeden nasz samolot myśliwski dyonu. Takich doskonałych parametrów działań bojowych nie uzyskiwał niekiedy nawet słynny polski 303. Dywizjon Myśliwski w Bitwie o Anglię.

4 września, najwięcej samolotów nieprzyjaciela, zestrzelono w promieniu 10 do kilkunastu km od lotniska w Dzierznicy, na łuku miejscowości: Noskowo - Psary - Września - Grabowo Królewskie - Miłosław - Zaborowo (na pld. od Zaniemyśla) - gdyż 7, a po raz pierwszy - aż 3 na ziemi konińskiej. Na ziemi gnieźnieńskiej - znany jest tu tylko 1 zestrzał. Z owej liczby 7 - najbliższym zestrzałem, gdyż o niecałe tylko 2 km od lotniska, był bombowiec He-111 z Gieczu. Najdalszym natomiast był Ju-52 z wioski Zosinki, który to miał na kadłubie napis wcześniej użytkowanej linii lotniczej Lufthansy: HAMBURG ALTONA. Zasadzki miały dużo słabsze wyniki niż wcześniej: 4 z nich na ziemi poznańskiej, mające do dyspozycji 9 P-11- miały 6 zwycięstw, a 3 zasadzki z ziemi konińskiej, z 10 ma P-11 - zaledwie 4 sukcesy w swych lotach bojowych (nie są tu jednakże zupełnie znane wyniki bojowe zasadzki ulokowanej na pld. - zach. od Kleczewa, ze względu na brak danych, z powodu powojennej likwidacji wielu miejscowości, gdyż powstała tam wielka odkrywkowa kopalnia węgla brunatnego).

4 września, w dalszym ciągu unieruchomiona była linia kolejowa z Poznania do Wrześni, a wielce przeciążona była trasa objazdowa do Gniezna i stamtąd do Wrześni (która to dni swej gehenny - przeżywała w dniach 5 i 6 września). Trasy kolejowe były dużo mniej atakowane niż w niedzielę. Myśliwcy z Dzierznicy popełnili w tymże dniu błąd, polegający na zbyt dużej ilości ataków powietrznych na dość małej przestrzeni powietrznej, pomiędzy Dominowem, Miłosławiem a Wrześnią oraz Neklą i Wrześnią, zamiast jak poprzednio w dużym trójkącie linii kolejowych i jeszcze poza nim. Tak więc na skutki nie trzeba było zbyt długo czekać, gdyż tylko do wieczora. Niemcy wytypowali 2 takowe punkty na mapach: Mączniki oraz Dzierznicę. Być może, dostali też jakieś sygnały za pomocą radiostacji przenośnych, od swej V kolumny. W Dzierznicy, już od chwili przylotu P-11 w porze wczesnorannej 31 sierpnia, zadbano o dobre warunki maskowania samolotów, tak żeby nie były one widoczne z alei czereśniowej - ku Nekli i od stroszkowskiego lasu oraz ze Stroszek. Natychmiast z Dzierznicy wysyłano każdego dnia, od świtu do zmroku, patrole wojskowe ze składu warty, zarówno piesze, jak też i samochodowe czy motocyklowe pomiędzy Gieczem a Dzierznicą, a szczególnie na drogę do Stroszek (aby nikt tam nie wchodził do południowej strony tego lasu) i ze Stroszek do Biskupic. Już w czwartek, 31 sierpnia, schwytano paru podejrzanych osobników, pochodzenia niemieckiego i internowano ich w Środzie. Przez następne dni, dalej wychwytywano takie "zbyt ciekawskie" osoby, nawet i Polaków, poruszających się rowerami, którzy nie potrafili dobrze wyjaśnić celu swych przejazdów przez Dzierznicę, zaś gdyby przy nim znaleziono np. lornetkę czy aparat fotograficzny, zeszyt i przybory do pisanie i gdyby jeszcze nie miał przy sobie dokumentów, to nie wytłumaczyłby się w żaden sposób, a mógłby go nawet czekać wojskowy sąd polowy i rozstrzelanie.

Na sam już koniec, warto tu jeszcze wspomnieć o paru różnych epizodach związanych z Dzierznicą, w dniach bazowania i pobytu poznańskiego dyonu myśliwskiego. Samoloty PZL-P-11c, w liczbie 20 maszyn, z Ławicy odleciały jako ostatnie stamtąd statki powietrzne. Po dość silnej, wczesnorannej burzy, do lotnictwa Armii "ŁÓDŹ" - odleciała 31 sierpnia 32. Eskadra Rozpoznawcza na lotnisko rozdzielcze Lublinek pod Łodzią a 34. Eskadra Rozpoznawcza, na lotnisko polowe w Gulczewie (gdzie wcześniej rano na lotnisku polowym w Mierzewie lądował próbnie lekki samolot łącznikowy RWD-8, niedługo po

oberwaniu chmury burzowej nad Mierzewem, to jego koła grzęzły po samą ich oś na trawiastej tam murawie). Lotnisko to zupełnie więc nie nadawało się do użytku przez cięższe "Karasia"; zatem tu zapewne była "interwencja samego Nieba", by to znane już Niemcom lotnisko z wcześniejszych manewrów lotniczych w 1938 roku, gdzie brały udział samoloty bombowe typu "Łoś", nie było podczas wojny zupełnie użytkowane (Niemieckim osadnikom, wielokrotnie wmawiano, m.in. odoście dużych i równych pól Sokołowa na północ od Wrześni, że są one przygotowywane jako lotniska polowe, podczas gdy w 1939 faktycznie wykorzystywano dużo gorsze i mniejsze, lecz z dobrymi warunkami maskowania). Lotnisko w Dzierznicy, zostało wybrane wiosną 1939 roku, jednak zgodę na to musiał wyrazić właściciel tego majątku. Myśliwcy III dyonu, startowali 31 sierpnia z Ławicy swymi eskadrami, trójkowymi kluczami, prowadzonymi przez dowódców eskadr. Nad poligonem w Biedrusku samoloty zaczęły lecieć już sposobem "gęsim", jeden za drugim, w coraz większych odstępach od siebie (ostatecznie w odległości wzrokowej od siebie, do 4-5 km). Leciwały one sposobem alarmowym, w locie koszącym tuż nad samą ziemią i wierzchołkami drzew, w taki sposób - wg trasy wyrysowanej na mapie, by nie przelatywać nad żadną miejscowością, zwłaszcza większą. A zatem, znad Biedruska wlatywały w strefę Puszczy Zielonki, potem w rejon lasów Promna, Wagowa, a przy końcu swego przebazowania (inaczej zwanego manewrem lotniskowym) w okolicę lasów przy stacji kolejowej Gułtowy, by ostatecznie podchodzić pojedynczo do lądowania znad lasu Stroszek do parku w Dzierznicy. Długość lądowania P-11 nie powinna przekraczać 343-360 metrów (długość zaś startu wynosiła : od 99 już metrów, natomiast dobrze wyszkoleni piloci, na odpowiednio przyhamowanych kołach podwozia, potrafili wylądować nawet na długości 200 metrów). Po lądowaniu na dwukolorowej murawie pola wzlotów (po skoszonej koniczynie i lucernie), dowódca dyonu z reprimendą ocenił owe lądowanie (głównie kpr. pil. Leona Skarbeckiego) za to, że pozostawili oni dłuższe rysy od tylnych płóc samolotów i żeby przy następnych lądowaniach takiego już błędu nie popełniali. Jeszcze tego dnia wybrane zostało zapasowe lotnisko działania dla dyonu w okolicy Wrześni, być może za pomocą wyjazdu w teren jakimś samochodem lub motocyklem, a nawet i lustracją z powietrza za pomocą samolotu RWD-8. Po południu dowódca dyonu odleciał w rejon Gniezna, na odprawę do dowódcy lotnictwa Armii "Poznań", gdzie otrzymał wstępne rozkazy do działania (na wypadek rozpoczęcia wojny), z lotniska polowego z Dzierznicy, z dużą ilością zasadzek myśliwskich w trójkacie 4 linii kolejowych: Poznań - Jarocin - Gniezno i blisko nich, z częstymi zmianami ich lokalizacji, nastawionych na obronę Poznania, Gniezna, Wrześni, Środy, lotnisk lotnictwa armijnego i owych 4 linii kolejowych. Samolot P-11, został pozostawiony przy 3 samolotach RWD-8 z 6. plutonu Łączności, na lotnisku polowym w Nałęczu, niedaleko przystanku kolejowego w Gębarzewie. Wszystkie drogi wjazdowe i wyjazdowe w Gnieźnie, były zablokowane posterunkami wojskowymi (a zwłaszcza do centrum miasta, gdzie w hotelu o nazwie "Francuski" - przy ul. Chrobrego przebywał dowódca Armii "Poznań"). Sztab lotnictwa armijnego, znajdował się w Szkole Podstawowej nr 6, przy ulicy Żwirki i Wigury, na peryferiach miasta, niedaleko jeziora Winiary.

W Dzierznicy, gdy lądowały rano samoloty z Ławicy, była tylko część personelu technicznego, obsługowego, pomocniczego, a więc naziemnego. Pozostała reszta żołnierzy, podoficerów i oficerów, w tym zapasowych pilotów, przyjechała z Gułtów dopiero po kilkunastu minutach, tak że były na samym początku kłopoty z szybkim odwracaniem samolotów o 180 stopni i wpychaniem ich w przygotowane już miejsca ukryć samolotów (w powycinanych tam krzewach i cienkich, młodych drzewach : bliżej rzeczki Moskawy były to nie drzewa liściaste, lecz iglaste, świerkowe). Gdy przybył już cały tabor samochodowy (około 30 różnych pojazdów, w tym 18 półciężarówek typu Fiat 620, z paroma przyczepkami, 5 ciągników typu ciężkiego PZInż z napędem półgąsienicowym, 4 radiostacje ziemne, a także 3 osobowe Chevrolety z mobilizacji alarmowej, 3 motocykle CWS, ambulans sanitarny (oraz specjalistyczny sprzęt, w tym m. in. 3 namioty kancelaryjne oraz 1 kuchnia polowa), to ulokowano je wokół stawu, o średnicy ponad 100 metrów. W bezpiecznych miejscach (od samolotów i pojazdów), przygotowane zostały podręczne punkty do tankowania samolotów z 200 lub 300 litrowych beczek i szereg pomp ręcznych do nich oraz punkt przygotowania i taśmowania amunicji lotniczej do samolotów oraz ich składowisko. Z nad linii kolejowej pomiędzy stacjami w Nekli a Podstolicach, samoloty P-11 - dobrze zamaskowane w północnej stronie zacienionego parku, nie były możliwe do zaobserwowania (nawet podczas przelotu jakiegoś samolotu nad lasem Stroszek, z odległości 1,5-1 km). W pierwszym dniu wojny, kilka lotów pomocniczych odbył samolot RWD-8, między innymi przed południem do północnego rejonu Kalisza (z dowódcą 132. EM), celem wyszukania najlepszego lotniska na zasadzkę myśliwską (zapewne do majątków Dębe, Kamień a może i Borków Wielki), a o godzinie 16:00 - do majątku Janków - gdzie ostatecznie wybrano miejsce zasadzki; bowiem Dębe zapewne odpadło ze względu na fakt, że tamtejszym właścicielem majątku był Niemiec, a po wtóre było ono zbyt blisko głównej drogi do miasta Turek, zaś

lotnisko Kamień było już zajęte przez II/33. Eskadrę Obserwacyjną, które to ponadto było już penetrowane przez wywiad niemiecki. Po południu ów samolot odbył lot do Kobylego Pola (pilotem był dowódca 131. EM), wysiadł tam z tylnej kabiny ppor. rez. pil. Aleksander Wróblewski. Wcześniej jednak samolot ten przed godz. 15:00, wylądował w polu Biskupic, zwanej "Wiśniówką", przy jedynym tam pagórku (ok. 1 km na zachód od Stroszek, przy kończącej się tam alei kasztanowej), przy zestrzelonym P-11a (w ataku powietrznym nad południową stroną Kokoszek, nad domem Kazimierza Wojtczaka i jego córki Cecylii - po wojnie Kazeckiej), przez rozpoznawczego Dorniera Do-17, lecącego kursem na Chwalibogowo. Warto tu wspomnieć, że życie młodemu pilotowi, kpr. Romanowi Mareckiemu uratowali dwaj mieszkańcy Nekli, Józef i jego syn Franciszek Kaźmierczakowie, którzy to, gdy pracowali w pobliżu Stroszek przy pracach drenażowych w polu (kosząc skrawki zboża), pędem pobiegli do pobliskiego miejsca upadku na ziemię zestrzelonego polskiego samolotu i delikatnie nieprzytomnemu pilotowi wyjęli język z gardła, gdyż nie mógł on przez to normalnie oddychać (Pan Józef, po wojnie tragicznie zginął od wybuchu niemieckich pocisków, po rozpaleniu ogniska w lesie okolic Nekli, zaś Pan Franciszek, przez wiele powojennych lat mieszkał w pałacu w Nekli, z żoną Marianną i dwoma córkami: Ireną i Krystyną). Lotnik ten (kpr. pil. Roman Marecki), jeszcze do dnia 23 sierpnia był na lotnisku szkolnym Pułkowej Szkoły Pilotażu w Śnieciskach: ze swym kolegą z Eskadry Treningowej - kpr. pil. Michałem Trzecińskim oraz oficerami pilotami będącymi tam instruktorami lotniczymi: Gedyminem, Kosteckim, Bibrowiczem i Grzybowskiem. Po doświadczeniach pierwszego dnia wojny, aby zwiększyć maksymalną prędkość samolotów P-11c do 375 km/h, w dniu 2 września rano, zdemontowano z 4 samolotów mających 4 karabiny maszynowe, po 2 z nich, wyjmując je z obu płatów skrzydła. Od tego też dnia obmyślano nowe sposoby ataków na niemieckie samoloty, zwłaszcza na bombowce: ataki od strony słońca, jastrzębie znad górnego pułapu chmur kłębiastych, czołowe z przejściem do zawrotu bojowego, ataki boczne, od spodu, z niskiej wysokości - z przejściem do nagłego wznoszenia, nurkowania w dół a potem z dużym przyspieszeniem - do lotu na wznoszenie i jeszcze innymi bardziej wyrafinowanymi sposobami, podczas wykonywania skrętów, tak w lewo jak i w prawo oraz podczas odbywania lotów patrolowych, gdyż loty pościgowe nie dawały zbyt dużych szans na skuteczny atak, zwłaszcza, gdy bombowce leciały na zwiększonej prędkości lotu, już bez ładunku bomb. Jeśli teraz chodzi o maskowanie samolotów, w tym podczas startów, to zaraz po ich wepchnięciu do punktów postoju (począwszy od dzierznickiej kaplicy po obniżenie terenowe w pobliżu rzeczki Moskawy (zwanej też i Maskawą), zawsze były one zaraz maskowane dużymi gałęziami drzew i krzewów, aby nie były widoczne, nawet z bliskiej odległości i z niskiej wysokości lotu samolotów, z powietrza. W specjalnie wyznaczonych miejscach i sektorach pola wzlotów (które miało z lekka pofalowaną powierzchnię, obniżającą się ku przepływającej rzeczce), przez cały dzień pasły się konie, oraz większe stado krów, tak, by jak najmniej przeszkadzać startującym i lądującym samolotom. Samoloty najczęściej startowały pod górkę, na południowo - wschodni skraj lasu Stroszek i rozwidlenie 3 dróg: do Stroszek (Nekli), Stępocina i do Kokoszek. Wielekroć, na bardzo niskim pułapie, przelatywały jeszcze nad polami czy lasami po kilka km, by dopiero później wzbijać się wysoko w górę. Do swych lądowań też podchodziły często z bardzo niskiego już pułapu lotu, z mniej zamieszkałych kierunków. Jeśli chodzi o dość dobre warunki zakwaterowania, to oficerowie piloci mieszkali w dworze, pozostali piloci i personel naziemny - w dość dużym spichlerzu, w zabudowaniach gospodarskich majątku, z południowo - wschodniej strony parku. Przez cały czas kuchnia polowa sporządzała smaczną wojskową grochówkę, z której korzystały też dzieci z Dzierznicy. Do obrony przeciwlotniczej lotniska posiadano 2 nowego typu tzw. NKMy (najcięższe km-y), kalibru 20 mm, o zasięgu ognia do 7000 metrów. Jeden z nich stał przy północno - wschodnim skraju kaplicy i parku, zaś drugi, pośród kępy drzew, na łące, gdzie niedaleko przepływała mała rzeczka Moskawa (około pół kilometra na płn. - zach. od parku). Nie oddały one jednak ani jednego strzału, aby nie demaskować swego m.p.(miejsca postoju). Z lotniska w Dzierznicy było blisko na stację kolejową w Nekli, dokąd w pierwszą wojenną już noc, wywieziono rozbity wrak nietypowego myśliwca PZL P-7a. Na stacji zaś w Strzałkowie, znajdował się duży zapas paliw dla lotnictwa armijnego, w beczkach, przewieziony później do Kutna, które się tam bardzo przydało, m.in. dla całości lotnictwa armijnego, choć owe wagony, w gąszczu setek innych, były tam bardzo trudne do odnalezienia. Tak więc poznański dywizjon myśliwski w Dzierznicy był najlepiej przygotowaną jednostką lotniczą w Polsce, do działań wojennych w pierwszej jej fazie i w pierwszych dniach tej wojny. Tutaj, na każdym kroku poczynać, szło zauważyć najlepszą organizację walk obronnych, toczonych z bardzo potężną Luftwaffe, której to zadano dość duże straty (jednakże utrata jednego naszego samolotu - i to nie ważne, czy zestrzelonego czy utraconego w innych warunkach, była taką samą stratą, jak dla strony niemieckiej 5 samolotów, na razie te proporcje były korzystne na naszą stronę, gdyż utracono 4 samoloty, a napastnik ~ 120 zestrzelonych i uszkodzonych, jednakże, aby obezwładnić całe rzucone na Polskę lotnicze siły niemieckie, to każdym

naszym samolotem myśliwskim należałoby zestrzelić aż do 10 samolotów agresora (średnia dla całości polskiego lotnictwa myśliwskiego - dla 12 eskadr wyposażonych w P-11, wynosiła za 17 dni września 1939 roku, ponad 2,3 samolotu wroga na nasz 1 P-11, a więc stosunkowo mało) i kilkaset - do około 1000 samolotów zestrzelonych ogniem naziemnej OPL (gdzie na jedno działo przeciwlotnicze przypadałyby 2-3 zestrzelone samoloty). W praktyce wojennej były to jedynie pobożne życzenia, absolutnie nierealne i niewykonalne. Poznański Dywizjon Myśliwski spisywał się także znakomicie na pozostałych lotniskach operacyjnych swego wrześniowego szlaku bojowego, a więc po kolei: w Osieku Małym (zestrzelił stamtąd ponad 20 samolotów wroga), z lotniska Ostrowy, Mnich i z Luszyna, a także z najsilniejszej swej zasadzki, gdyż w sile niemalże 1 eskadry lotniczej, z Przyborowa, ukrytej w lasach na pñ. - zach. od Czarniejewa, która tam w dniach 6 - 8 września, bardzo mocno kąsała samoloty wroga, niczym rozwścieczone stado os. Jeden zestrzelony przez nich Heinkel He-111 w dniu 6 września w porze popołudniowej (nad rejonem stacji kolejowej w Kostrzynie), z palącym się silnikiem, wylądował na spodzie kadłuba na polu nieużytego w 1939 roku lądowiska, na południe od majątku o nazwie Klony (z pñd. strony drogi z Czerleja do Gułtów), a jego załoga zbiegła do lasu, w niedużej odległości od Gułtów (a zarazem zakończył on swój lot w trójkącie linii kolejowych z Dzierżnicą : Poznań - Wrzesnia - Jarocin).

Z wykrytego przez Niemców dzierżnickiego lotniska polowego odleciało na ziemię konińską siedmiu naszych pilotów, a wśród nich: dowódca dyonu i jego zastępca do spraw taktycznych (który tak w Dzierżnicy, jak i na pozostałych lotniskach operacyjnych, prowadził dość dokładną i pełną ewidencję pisemną wszystkich zwycięstw powietrznych, w tym oczywiście i z lotniska w Dzierżnicy, zniszczoną 17IX w wielkim kotle nad rzeką Bzurą, by nie wpadła ona w ręce Niemcom) - por. pil. Kazimierz Wiśniewski, a z którym to po wojnie nikt z historyków lotniczego września, nie miał już żadnego kontaktu), kpr. pil. Leon Skarbecki oraz trzech pilotów z zasadzki spod Gniezna. Nazwiska jednego z pilotów z Dzierżnicy - nie udało się ustalić (nie pamiętali go już bowiem byli piloci: ani Pan Leon Skarbecki z Poznania, ani Pan Jan Maliński z Ostrzeszowa, uczestnicy wieczornego i dalekiego odlotu). Ostatnimi jednak samolotami, które lądowały i natychmiast stamtąd odleciały, były 3 myśliwce z zasadzki z Kobylego Pola, pod dowództwem ppor. rez. pil. Bolesława Rychlickiego. Natomiast dnia 5 września - już tylko zaglądały tam co chwilę z powietrza, wyłącznie samoloty niemieckie. I na tym to zakończyła się bardzo krótka, lecz jakże niezwykle chlubna epopeja lotniska w Dzierżnicy, gdzie z postawy poznańskich pilotów myśliwskich mamy prawo być bardzo dumni. Czy taką podobną postawą, wykażą się też nasi myśliwcy z Krzesin, w zapowiadanej od dość dawna ewentualnej III wojnie, która kiedyś do nas może także przyjść zupełnie nieoczekiwanie jak ta w 1939 roku ?

Podczas alarmowego odwrotu z Dzierżnicy starano się pozostawić jak najmniej śladów pobytu po dywizjonie. Co do joty wyzbierano niepotrzebne już różne rzeczy związane z obsługą samolotów, z pojazdami samochodowymi, z punktem elaboracji amunicji lotniczej, sprzątnięto po sobie wszystkie śmieci (zresztą czyniono to zawsze na bieżąco), a niepotrzebne już beczki z paliwem porzucono w innych, odległych od Dzierżnicy miejscach. Inne ślady swej działalności usiłowano zamaskować w szybkim, ekspresowym tempie. Któryś dzień później, może dnia 6 września, polski patrol saperski wysadził w powietrze przepust drogowy w Dzierżnicy, przy skrzyżowaniu dróg do Nekli, dzierżnickiej kaplicy i do Stępcina jak i Targowej Górki. Musieli to naprawiać już Niemcy (po 10 września), aby mogli tą drogą jechać tak do Nekli jak i z niej do Środy. Mieszkańcy Dzierżnicy, po wkroczeniu Niemców, bardzo obawiali się surowych represji za owe lotnisko, które tak niesamowicie dało się we znaki Luftwaffe, jak żadne inne na terenie Polski. Na szczęście Niemcy (z wojsk ziemnych) - tutaj okazali się względnie "wrozumiali" i nie byli mściwi.

O sukcesach polskich lotników nikomu jednak podczas okupacji woleli nic nie mówić, aby nie drażnić Niemców. W swoich sercach pozostawili wielką i bardzo dobrą o nich pamięć przez wiele powojennych lat. Po wojnie, mieszkańcy Dzierżnicy bardzo chętnie kupowali wiele książek, ze słowami: Dzierżnica i III Poznański Dywizjon Myśliwski (z 3. Pułku Lotniczego z Ławicy) Lotnictwa Armii "Poznań", których to tytułów jest już obecnie dość dużo, lecz w których jednak brakuje najbardziej istotnych spraw związanych z wielkimi, odnoszonymi tam sukcesami bojowymi poznańskich myśliwców, na miarę tych odnoszonych spod londyńskiego lotniska w Northolt, zwłaszcza podczas bitwy o Wielką Brytanię (w której także brali udział piloci myśliwscy z byłej już dla nich Dzierżnicy, na którym to polowym, wojennym lotnisku, zdobyli szereg bardzo ważnych doświadczeń lotniczo wojennych, użytecznych we Francji 1940 roku, jak i w miesiącach późniejszych, w czasie Bitwy o Anglię). Mieszkańcy Dzierżnicy przez całe powojenne lata byli niezwykle dumni z postawy poznańskich myśliwców, nosząc w swych sercach - wielki dla nich szacunek, pamięć i wdzięczność za ich wkład w walkę z Luftwaffe. To właśnie dzięki ich wstępnym i niezwykłym informacjom, udało się sztuka odtworzenia bardzo szlachetnej i

pasjonującej historii tegoż wojennego wrześniowego lotniska i spojrzenia pod nowym kątem na dzieje nie tylko obrony poznańskiego i wielkopolskiego nieba w tragicznym Wrześniu, ale i całości obrony polskiego nieba w 1939 roku, gdy strona niemiecka uzurpuje sobie teraz wyłączne prawo do jej pisania "po nowemu" (a więc podając zaledwie 40 zniszczonych w 1939 roku samolotów Luftwaffe przez całość polskiego lotnictwa myśliwskiego i parę "lekko uszkodzonych", z tego tylko 2 zniszczone nad ziemią poznańską i zarazem w całej Wielkopolsce w 4 pierwszych dniach wojny - co i tak można im uznać za pewien plus "wspaniałomyślności", gdyż mogliby przecież na podstawie swej ponoć "doskonalej i bardzo bogatej dokumentacji", zaprezentowanej Panu Jerzemu B. Cynkowi - podawać tylko jeden zniszczony w owych dniach samolot : Dornier Do-17F przy dacie 2 września).